

084

oppdragsmelding



NINA

Friluftslivs- og reiselivsinteressene ved Engabreen/Svartisen i Nordland fylke Konsekvensanalyse av kraft- utbygging i ettertid Grunnlagsundersøkelser sommeren 1990

Jon Teigland

NORSK INSTITUTT FOR NATURFORSKNING

Friluftslivs- og reiselivsinteressene
ved Engabreen/Svartisen i
Nordland fylke
Konsekvensanalyse av kraft-
utbygging i ettertid
Grunnlagsundersøkelser
sommeren 1990

Jon Teigland



Teigland, Jon
NINA's publikasjoner
Friluftslivs- og reiselivs-
interessene ved Engabreen/
Svartisen i Nordland fylke.
Konsekvensanalyse av
kraftutbygging i ettetid.
Grunnlagsundersøkelser
sommeren 1990.

NINA oppdragsmelding 84:1-57

ISSN 0802-4103
ISBN 82-426-0156-9

Klassifisering av
publikasjonen:

Norsk: Konsekvensanalyse
Friluftsliv, reiseliv,
vassdragsutbygging

Engelsk: Impactstudy
Outdoor Recreation, Tourism,
Hydro Power Development

Rettighetshaver:
NINA (Norsk institutt for
naturforskning)

Redaksjon:
Jon Teigland

Opplag: 100

Kontaktadresse:
NINA
Fåberggaten 106
N-2600 Lillehammer
Tlf. 062-60611



Referat

Teigland, J. 1991.

Friluftslivs- og reiselivsinteressene ved Engabreen/Svartisen i Nordland fylke. - Konsekvensanalyse av kraftutbygging i ettertid. Grunnlagsundersøkelser sommeren 1990. Dokumentasjon av fritidsbruken av Engabreområdet i 1990 som grunnlag for langsiktig arbeide med å klarlegge konsekvensene av den kraftutbygging som pågår ved Stor-Glomfjordutbyggingen.

NINA oppdragsmelding 84.

Større naturinngrep som vannkraftutbygging kan både påvirke opplevelseskvaliteter, servicetilbud og tilgjengelighet til naturområder, og derved endre bruksmønstre og opplevelsesverdier for brukerne. NINA har kartlagt bruksmønstrene i Engabreområdet sommeren 1990 med henblikk på å komme tilbake med oppfølgende undersøkelser noen år etter at den pågående kraftutbyggingen er ferdig.

Kartleggingen er basert på en "trianglerings- strategi" hvor flere ulike metoder er brukt for å bedre kunne kontrollere om resultatene er pålitelige. Både observasjon av adferd og representative intervju med enkeltbrukere og grupper er brukt, sammen med selvregistrering fra brukernes side.

Undersøkelsene viser at kjernen i området's tiltrekningskraft er opplevelsen av brearmen og miljøkvalitetene rundt, samt fotturen inn til brefoten. For det store flertallet av brukere er området et dagsturuområde. Det store antallet av tilreisende opplever området som del av attraksjonene ved besøk i Nord-Norge. Området har derfor både nasjonal og internasjonal interesse, og stor lokal og regional betydning.

Brukerne er i betydelig grad knyttet til kommersielle turopplegg (cruise-, hurtigbåt og bussoperatører) og organiserte gruppeturer forøvrig av frivillige organisasjoner, bedrifter og slektsgrupperinger. Bilturistene er i mindretall, og de fleste av dem nøyer seg med en kort avstandsopplevelse av Engabreen fra Kystriksveien. Opplevelsen av Engabreområdet, med tilhørende besøk, har en viss bremseeffekt blant bilturistene slik at overnattingsbedrifter i regionen får noen flere gjester sommerstid.

Bruken av selve Engabreområdet er imidlertid begrenset til en kort og intens sommersesong, med de problemer det medfører for forrentning av kapitalkrevende servicetilbud til de besøkende.

Undersøkelsene som skal gjennomføres seinere vil avklare hvor følsomme de ulike brukergruppene eventuelt er for de naturinngrep som blir gjennomført. Undersøkelsen vil også klargjøre om det er andre forhold enn kraftutbyggingen som påvirker utviklingen i området.

Abstract

Teigland, J. 1991.

Outdoor recreation and tourism interests associated with Engabreen/Svartisen in Nordland County. - Post impact assessment of hydropower development. Baseline studies summer 1990. Documentation of recreational use of the Engabreen area during 1990 as a base for long term studies of the effects of the present Glomfjord hydropower development.

NINA oppdragsmelding 84.

Major impacts like hydropower developments can affect experience attributes, service functions and accessibility of natural areas, and therefore change usepatterns and the quality of experiences for the users. NINA has surveyed and mapped usepatterns in the Engabreen area during 1990 with the purpose of coming back to this area with new comparative surveys after a few years when the present hydropower development and construction phase is finished.

The mapping is based on a "triangulation-strategy" where different methods are applied to better control the validity of the results. Both observation of behavior and representative interviews with individual users and groups are used, combined with self-registration of users.

The surveys show that the core of the attractions in the area are the experiences attached to the glacier and the surrounding environmental attributes, as well as the hike into the area. This is a day use area for the majority of users. A majority of visitors experience the area as part of the attractions tied to visits in Northern Norway. The region is therefore both of national and international interest, and of major local and regional value.

The users are to a large extent participants on commercial tour arrangements (cruise-, speedboat and busstours) as well as organized group activities arranged by non-profit organizations, companies and family associations. The cartourists constitute a minority, and most of them limit themselves to a short encounter and experience of the glacier at a distance from the coastal highway. The experience of the Engabreen area, and the associated visits, have a certain slowing effect on the car tourists, so that some of the accommodation facilities in the area receive a few extra overnight stays.

However, the use of the Engabreen area is limited to a short and intense summer season, with the type of problems that implies for cost-intensive service facilities.

The studies which will be carried out later will identify how sensitive the different groups of users are to the impacts which will be carried out. The studies will also detect whether or not conditions other than the hydropower development affect the use and development of the area.



Forord

Stor-Glomfjord-utbyggingen ved Svartisen i Nordland berører viktige friluftslivsinteresser ved Engabreen, en av hovedattraksjonene i Nord-Norge for cruisebåttrafikken langs kysten og et viktig regionalt rekreasjonsområde. Utbyggingen kan også redusere restverdien av områdene ved Stor-Glomvatn for befolkningen i Glomfjord og kystkommunene nær ved. Den vil også berøre Beiardalen og viktige utfartsområder der.

Denne rapporten dokumenterer friluftslivsinteressene ved Engabreen først og fremst, og er en del av et mer langsiktig arbeide med å klarlegge konsekvensene av den kraftutbyggingen som pågår. Arbeidet vil seinere år bli fulgt opp med sammenlignbare undersøkelser, dels for å klarlegge hvilke konsekvenser for friluftslivet utbyggingen faktisk får og dels for å gi grunnlag for seinere å vurdere eventuelle avbøtende tiltak. Denne rapporten gir derfor kun et grunnlag for å systematisere erfaringene fra utbyggingen, og inneholder i mindre grad påvisning av eller vurderinger av konsekvenser og eventuelle avbøtende tiltak i forbindelse med kraftutbyggingen.

Undersøkelsene er en del av konsesjonsvilkårene, og er et oppdrag finansiert av kraftutbyggeren, Statkraft. Lokale interesser ved Engabreen og i Meløy kommune har også vært behjelpelig under arbeidet, sammen med Statens Vegvesen.

Øystein Aas har gitt nyttige kommentarer til manuset. Jørunn Aasetre har utformet kartene. Kristin Børresen skal ha takk for hjelp med redigeringen. Opplegget av undersøkelsene og presentasjonen av resultatene er imidlertid forfatterens ansvar. Det gjelder også bruk av stedsnavn som er valgt i overensstemmelse med Norges geografiske oppmåling sin navnsetting.

Jon Teigland
Prosjektleder

Lillehammer, september 1991



Innholdsfortegnelse

Side

REFERAT

ABSTRACT

FORORD

1. INNLEDNING.....	1
1.1 Avgrensning av oppgaven.....	1
1.2 Friluftslivs- og reiselivsinteressene.....	2
1.3 Konsekvenser av vannkraftutbygging for friluftsliv og reiseliv.....	2
1.4 Verdsetting av friluftslivsområder.....	3
1.5 Behovet for kvantifisering av bruk og klarlegging av funksjoner.....	5
2. SVARTISEN OG STOR-GLOMFJORDUTBYGGINGEN.....	6
3. BESKRIVELSE AV ENGABREOMRÅDET.....	8
3.1 Lokalisering og adkomst.....	8
3.2 Ferdselsmuligheter innenfor Engabreområdet.....	8
3.3 Servicetilbud i området.....	9
3.4 Endring i adkomst, service og naturkvalitet i Engabreområdet.....	9
3.5 Framtidig utvikling ut fra kommunedelplan.....	10
4. STRATEGI OG METODISK OPPLÈGG AV UNDERSØKELSENE.....	11
5. ENGABREOMRÅDETS TILTREKNINGSKRAFT. OM FORBRUKERNES INTERESSE FOR Å BESØKE OG BRUKE OMRÅDET I DAG.....	13
5.1 Målebegrepene "besøks- og bruksvolum".....	13
5.1.1 Måleproblem og datakvalitet.....	13
5.1.2 Besøks- og bruksvolumet i Engabreområdet i 1989 og 1990.....	14
5.1.3 Sesongfordelingen.....	16
5.1.4 Omfanget av kommersielle besøksopplegg.....	18
5.1.5 Andre organiserte besøksturer til Engabreen..	20
5.2 Interessen for næropplevelse av Engabreen.....	23
6. ENGABREOMRÅDETS TILTREKNINGSKRAFT BLANT BILTURISTENE OG INFLUENSOMRÅDET REGIONALT, NASJONALT OG INTER-NASJONALT.....	27
6.1 Bilturistenes interesse for å besøke Engabreområdet	27
6.1.1 Undersøkelsesmetoden.....	27
6.2 Engabreområdet som hovedattraksjon og reisemål for bilturister.....	28
6.2.1 Bilturistenes besøk til og avstandsoopplevelse av Engabreområdet.....	29
6.2.2 Begrenset kjennskap til Engabreområdet og spontanbesøk.....	30
6.2.3 Breopplevelse er lite nytt for bilturistene..	31
6.2.4 Besøket ved Engabreen er en beskjedent del av bilturene.....	32



	Side
6.3 Hovedattraksjonen for bilturistene er Nord-Norge, med Engabreområdet som del-mål på rundreise.....	32
6.3.1 Hovedoppholdsstedet er Nord-Norge.....	32
6.3.2 Bilturistene er stort sett på gjennomreise...	32
6.3.3 Bilturistene på dagstur har mangfoldige reisemål, men breopplevelse er ikke det sentrale.....	33
6.3.4 Kystriksveien funksjon for bilturistene.....	34
6.4 Bilturistenes bruk av området mellom Bodø og Nesna/Mo.....	36
6.5 Hovedattraksjonene for bilturistene i Nord-Norge...	37
7. INTERESSEN BLANT BILTURISTENE FOR AVSTANDSOPPLEVELSE AV ENGABREEN FRA KYSTRIKSVEIEN.....	41
7.1 Bruken av utsiktsplassen på riksveien.....	42
7.1.1 Observasjon av bruken.....	42
7.1.2 Bruksomfang.....	43
7.2 Årsaker til den relativt lave bruksinteressen.....	46
7.2.1 Standarden på utsiktsplassen.....	46
7.2.2 Tidspres og tidstilpasning.....	47
7.2.3 Utsikten som dagligdags opplevelse eller som del av en lengre dags opplevelse.....	47
8. BRUKEN AV OMRÅDENE VED STORGLOMVATN.....	48
8.1 Undersøkelsesopplegget.....	48
8.2 Storglomvatn er viktig lokalt bruksområde.....	48
9. SAMMENDRAG OG FORELØPIGE KONKLUSJONER.....	51
9.1 Innledning.....	51
9.2 Attraksjonene og dagens bruk av Engabreområdet.....	51
9.3 Avstandsopplevelse av Engabreen.....	52
9.4 Engabreområdets regionale betydning turistmessig...	52
9.5 Effekter av vannkraftutbyggingen.....	53
LITTERATUR.....	56



Tabellregister

	Side
Tab. 1 Besøksvolum til Engabreområdet i 1989 og 1990, dvs. antall passasjerer som har gått i land ved Engabreen mellom 1. mai og 18. september. Yrkestrafikk og personer på besøk hos familie på stedet er ikke medregnet. Antall personer.....	15
Tab. 2 Bruksvolumet av Engabreområdet i 1990, dvs. samlet oppholdstid for brukere ankommet med ulike transporttyper. Antall persontimer.....	16
Tab. 3 Sesongfordelingen av besøksvolumet til Engabreområdet i 1990 etter transportform brukt. Prosent.	17
Tab. 4 Sesongfordeling av besøkstrafikken til Engabreen 1989 og 1990, samt 1988 for rutebåtens del. Prosent.....	18
Tab. 5 Antall organiserte kommersielle turarrangement til Engabreen i 1989 og 1990. Antall arrangement og gjennomsnittlig antall deltagere (i parentes).....	20
Tab. 6 Andre organiserte besøksturer til Engabreen i 1989 og 1990. Antall arrangement og (deltagere).....	22
Tab. 7 Bilturister intervjuet ved holandsfjorden og fotvandrere som fylte ut ferdselskort i Engabreområdet sommeren 1990, etter fast bosted. Prosent.	29
Tab. 8 Bilturistene ved Holandsfjorden sommeren 1990 etter om de stoppet for å se på Svartisen/Engabreen, om de dro over for å besøke Engabreen eller kjørte fordi uten å stoppe. Prosent.....	30
Tab. 9 Bilturister på Kystriksveien ved Engabreen etter gjennomsnittlig antall dager på reise i alt, oppholdsdager i Nord-Norge og overnattinger i området Bodø-Nesna/Mo for ulike bosted. Dager.....	33
Tab. 10 Bilturistenes oppholdstid i kystområdet mellom Bodø og Nesna/Mo. Antall netter.....	36
Tab. 11 Bilturister etter områder, steder eller attraksjoner de hadde planlagt å besøke på turen sommeren 1990. Prosent.....	37
Tab. 12 Bilturister ikke bosatt i Nordland fylke etter hva ville velge å besøke langs Kystriksveien hvis de skulle velge; øyene eller fjellene. Prosent. Basis er 345 intervjuobjekter.....	39
Tab. 13 Bilturister ikke bosatt i Nordland etter bosted og andel som besøkte øy-områder i Nord-Norge på denne eller tidligere turer. Prosent.....	40
Tab. 14 Trafikkvolum og sammensetning på kystriksveien ved utsiktsplassen mot Engabreen (Brasetvik). Utvalgte dager juli 1990.....	43



Tab. 15	Kjøretøy som passerte utsiktsplassen ved Engabreen etter hvor mange biler og personer som stoppet, og kjennetegn ved bil og ferdselsretning.....	44
Tab. 16	Kjøretøy som stoppet etter varigheten på oppholdet og noen aktiviteter utøvd under oppholdet. Minutter. Prosentandeler.....	45
Tab. 17	Brukere som har ferdes i områdene ved Storglomvatn og Engabreen sommeren 1990 etter fast bosted. Prosent.....	49
Vedleggstabell: Sesongfordelingen av besøksvolumet til Engabreområdet etter transportform brukt. Antall personer i 1989, 1990, og 1988 for rutebåttrafikkens del.....		57

1. Innledning

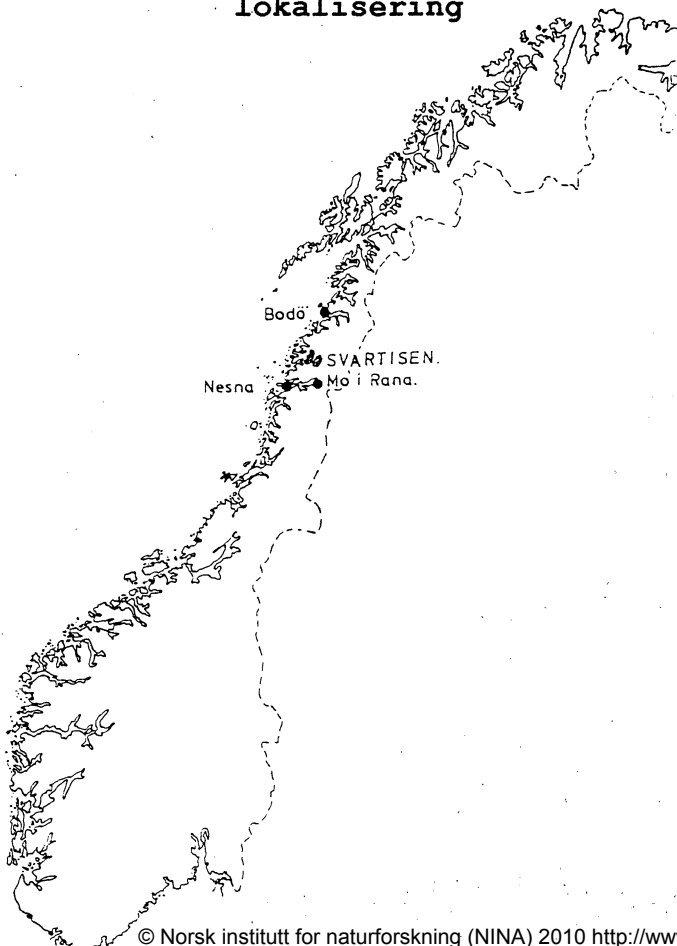
1.1 Avgrensning av oppgaven

Engabreen er en brearm på vestsiden av Svartisen, som er den nest største breen i Norge og den største breen på Nordkalotten. Brearmen ligger rett nord for Polarsirkelen og er i klarvær et markert landemerke lett synlig fra Kystriksveien nordover fra Nesna til Bodø (figur 1).

Formålet med denne rapporten er å gi et grunnlag for i ettertid å vurdere konsekvensene av vannkraftutbyggingen ved Stor-Glomfjord for den del av utbyggingen som berører Engabreområdet. Bakgrunnen for rapporten er behovet for å få en best mulig klarlegging av de effektene som kraftutbyggingen får, dels for eventuelt å vurdere avbøtende tiltak hvis det er aktuelt, men også for å kunne overføre konsekvenserfaringene til nye utbyggingsprosjekter på sikrere grunnlag.

Rapporten er derfor ikke en vanlig fagutredning som skal bidra til planleggings- og beslutningsprosessen før en utbygging starter opp, men vil først og fremst ha "etterprøvings-verdi" i forbindelse med denne utbyggingssaken. Arbeidet med undersøkelsene i Engabreområdet er imidlertid også lagt opp slik at det kan bidra til forbedring av det metodiske grunnlaget ved konsekvensanalyser generelt når det gjelder temaet fritidsbruk av natur. Resultatene fra de undersøkelsene som er gjennomført burde også bedre kunnskaps- og beslutningsgrunnlaget for friluftslivs- og turistinteressene ikke bare i det berørte området, men langs hele Kystriksveien.

Figur 1: Svartisens lokalisering



Hovedvekten her er lagt på å klarlegge dagens bruk av Engabreområdet til friluftsliv og rekreasjon, og den betydning Engabreområdet har for befolkningen og reiselivet regionalt og i landsdel-sammenheng. Betydningen av av områdene ved Storglomvatn er bare i mindre grad omtalt. Rapporten belyser av ressursmessige grunner ikke friluftslivsinteressene i Beiardalen eller andre deler av Saltfjellområdet.

1.2 Friluftslivs- og reiselivsinteressene

Begrepet friluftsliv blir da brukt om personers opphold i friluft i fritiden med sikte på miljøforandringer og naturopplevelse. Dette er den avgrensning av begrepet som har vært vanlig å bruke i offentlige utredninger. Det er denne definisjonen som også ble lagt til grunn i Stortingsmeldingen om friluftsliv (St.meld. nr 40,1986-87) som trekker opp Norges politikk på dette feltet.

Reiselivsbegrepet slik det her blir brukt omfatter personers midlertidige opphold på reiser utenom det område de arbeider og ferdes i til daglig, og deres aktiviteter under oppholdene på slike reiser. Hva som skal inngå i det daglige ferdselsområdet er ofte uklart, men endel utenlandsk faglitteratur avgrenser det geografiske området til områder utenfor hjemstedskommunen, eller til områder som ligger nærmere bostedet enn 15 km.

For lokalsamfunn eller naturområder, som feks Engabreen, som mottar disse reisende, blir reiselivsfenomenet knyttet til tilreisende personer. Disse "utenbygds-boende" personene er da dels på reise i yrkes- eller i fritidssammenheng. Dette reiselivsbegrepet sammenfaller med friluftslivsbegrepet når de reisende driver friluftsliv i forbindelse med reisen.

Både friluftslivsutøveren og den reisende kan organisere sin aktivitet eller reise selv, eller velge å kjøpe utstyr, varer eller tjenester fra ulike produsenter eller kommersielle interesser. Produsenter som tilbyr varer og tjenester spesielt beregnet på reisende, feks i form av overnatting, bespisning, transport eller aktivitetstilbud blir her omtalt som å tilhøre **reiselivsnæringen**. Begrepet **utmarksnæring** blir brukt når det er grunneiere som tilbyr ulike goder eller tjenester til tilreisende som vil oppleve eller bruke utmarka i fritidssammenheng, enten det da er tilbud om overnatting, bespisning, transport, aktivitets- eller opplevelsestilbud eller tomter til fritidshus.

1.3 Konsekvenser av vannkraftutbygging for friluftsliv og reiseliv

Vannkraftutbyggingsprosjekter vil berøre friluftslivsutøvere som både tidligere har brukt det aktuelle naturområde og folk som ikke har vært brukere. I alt kan det være 5 ulike hovedformer for konsekvenser av et utbyggingsprosjekt for friluftslivs- og reiselivsutøverne.

For det første kan et utbyggingsprosjekt på grunn av naturinngrepene føre til at tidligere brukere av et utbyggingsområde slutter å bruke det naturområdet som blir berørt, og istedet flytter sin friluftslivsaktivitet til andre områder hvis slike alternative områder finnes. Dette vil i tilfelle være en geografisk forflytningseffekt (eller displacement effect) enten til helt andre geografiske områder (ekstern forflytting) eller til deler av et tidligere bruksområde som eventuelt ikke blir berørt (intern forflytting). Tidligere brukere av området kan dessuten fortsette å bruke det, men oppleve at området har endret kvalitet både i positiv og negativ forstand (endret opplevelseskvalitet). Tidligere brukere

kan dessuten fortsette å bruke det berørte naturområdet, men kan skifte over til å gjøre andre aktiviteter i samme området (noe som kan betegnes som substitusjon).

Vannkraftutbygging kan dessuten føre til at nye brukere kommer til, som ikke har brukt det berørte naturområdet tidligere i forbindelse med friluftsliv eller reiseliv. Dette kan skje både hvis utbyggingsprosjektet fører til forbedret tilgjengelighet eller på grunn av økt kjennskap til området via feks mediaomtale. I tilfelle har utbyggingsprosjektet medvirket til å utløse latent interesse (latent etterspørsel) for friluftsliv i området.

I den grad et utbyggingsprosjekt fører til geografisk forflytting eller til at nye brukergrupper kommer til, dvs utløser latent etterspørsel, kan antall brukere og sammensettingen av brukergruppene endre seg. Hvordan dette vil slå ut for reiselivs- og utmarksnæringen vil ikke bare avhenge av bruksvolumet, men også avhenge av i hvilken grad de ulike brukergruppene kjøper ulike tjenester eller organiserer overnatting, bespisning, transport og aktiviteter selv.

Effektene av en vannkraftutbyggingen er ikke nødvendigvis stabile, men kan endre seg over tid. Rett før et utbyggingsprosjekt starter, kan kjennskapen til oppstartingen både utløse økt bruk blant tidligere brukere og besøk av ikke-brukere som i begge tilfelle, ønsker å se området før det blir påvirket av naturinngrepene. Den økte bruken blant tidligere brukere er i tilfelle en form for "farvel-effekt", som gjør at registrering av bruk rett før eller i begynnelsen av et utbyggingsprosjekt kan gi uvanlig høye brukstall. Under og etter en vannkraftutbygging kan effektene også endre seg, hvis utbyggingen utløser andre tiltak, feks i form av utbygging av ulike tilretteleggings- eller servicetiltak rettet mot ulike brukere.

Hvordan samspillet mellom eventuelle endringer i opplevelseskvaliteter, tilgjengelighet og servicetiltak slår ut i form av den samlede effekten av utbyggingsprosjektet, viser seg å være vanskelig å forutsi mer presist. En hovedårsak til det er at kunnskapene om forbrukernes verdsetting av ulike miljøkvaliteter og krav til tilgjengelighet og service er meget begrenset foreløpig.

Det gjør det ikke bare vanskelig foreløpig å forutsi konsekvensene av vannkraftutbygging, men også på faglig solid grunnlag å fastslå presist naturområders verdi for friluftsliv og reiseliv. Et hovedproblem er at dagens bruk av et område, kan være lite tilfredstillende indikator på områdets verdi i friluftslivs- og reiselivs-sammenheng. Et annet problem er at bruken av et naturområde ofte er knyttet også til andre områder som blir brukt på samme eller andre turer. En er derfor nødt til å se ulike naturområder i sammenheng.

1.4 Verdsetting av friluftslivsområder

Forbrukernes interesse for å bruke og oppleve et bestemt naturområde i fritidssammenheng kan måles i økonomisk forstand



ved å se på folks vilje til å betale for opplevelsene eller i form av tid som de bruker og økonomiske utlegg til reise og opphold, utstyr mm. Denne betalingsviljen er i enkelte sammenhenger sett på som en indikator på brukernes interesse for eller verdsetting av et naturområde, dvs for områdets **"bruksverdi"**.

Økonomisk forskning på dette feltet har imidlertid vist at et slikt interesse- eller bruksverdi-begrep bare favner deler av forbrukernes verdsetting av natur. En del av dem som bruker et naturområde viser seg for det første å være villige til å betale mere enn de faktisk gjør for å oppleve enkelte områder, hvis de var nødt til å betale mere for det. De som ikke bruker et naturområde i fritidssammenheng, viser seg dessuten ofte også å være villige til å betale for å sikre seg mulighetene til å oppleve et naturområde, selv om de ikke er aktive brukere i øyeblikket. Forbrukere er videre villige til å betale for at opplevelseskvaliteter blir tatt vare på, selv om de ikke regner med å bruke området selv, hverken i dag eller i årene framover. Undersøkelser viser også at det er en betydelig betalingsvillighet for å sikre at kommende generasjoner skal få anledning til å oppleve et naturområde.

Forbrukernes interesse for et naturområde, som Engabreen, kommer derfor ikke bare til uttrykk ved dagens bruk. I tillegg til dagens **"bruksverdi"** har områdene både verdi som en opplevelsesmulighet, ved sin eksistens og i form av en arv som kan komme nye generasjoner til gode. Nord-amerikanske undersøkelser viser at slike **"opsjons-, eksistens- og arveverdier"** kan være langt større enn **"bruksverdiene"** (Walsh. 1986)

De utgifter som de tilreisende brukerne og lokale friluftslivsutøvere har til transport, overnatting, bespisning og aktiviteter, blir imidlertid til inntekter for kommersielle interesser og lokalsamfunn. Grunneiernes utmarksinntekter og lokalsamfunnets turistinntekter kan utgjøre bare en begrenset del av forbrukernes utgifter i forbindelse med et besøk i et naturområde.

Utgiftene og inntektene kan dessuten være fordelt over et større omland eller en hel landsdel, i den grad bruken av et naturområde eller avstandsopplevelse av et område inngår som en del av en lengre rundtur til flere områder eller til et oppholdssted utenfor området. I slike tilfelle hvor forbrukerne er på **"rundtur"** til flere områder, er det vanskelig å si hvor mye et besøk et sted verdsettes som del av helheten. For eksempel kan langveisfarende turister reise i flere uker for å oppleve Nordkapp, mens oppholdet på Nordkapp bare omfatter noen timer. Hvilken verdsetting de tilreisende har av Nordkapp i forhold til alle de andre opplevelsene turistene har hatt underveis, er vanskelig å fastslå. Det samme vil gjelde verdsettingen av Engabre/Svartisenområdet.



1.5 Behovet for kvantifisering av bruk og klarlegging av funksjoner

Formålet med undersøkelsene ved Engabreen er å belyse konsekvensene av vannkraftutbyggingen i Stor-Glomfjordutbyggingen med hovedvekt på Engabreområdet. Målsettingen med undersøkelsene sommeren 1990 har derfor vært å belyse bruker-interessene som er knyttet til området mer presist enn vanlig, i form av kvantifisering av omfanget av bruken og påvisning av det mangfold av lokale og regionale funksjoner som Engabreområdet har i fritidssammenheng.

Som indikator på Engabreområdets verdi som friluftslivs- og reiselivsmål, vil disse opplysningene om dagens bruk eller bruksmønstret et enkelt år ha begrenset utsagnskraft. En vesentlig grunn for å legge såvidt stor vekt på dette med kvantifisering og funksjoner, er imidlertid at skal en kunne forstå hvilke konsekvenser kraftutbyggingen i Stor-Glomfjord eventuelt får, må en kunne identifisere hvilke hovedforhold som som påvirker bruksmønstret, og om det er andre forhold utenom utbyggingsprosjektet som kan være årsak til de endringer i bruksomfang og bruksmønster som eventuelt kommer i ettertid. Slike andre årsaker kan være endringer både regionalt når det gjelder næringsutvikling og kommunikasjoner, eller nasjonalt og internasjonalt når det gjelder økonomisk utvikling og generelle endringer i ferievaner.

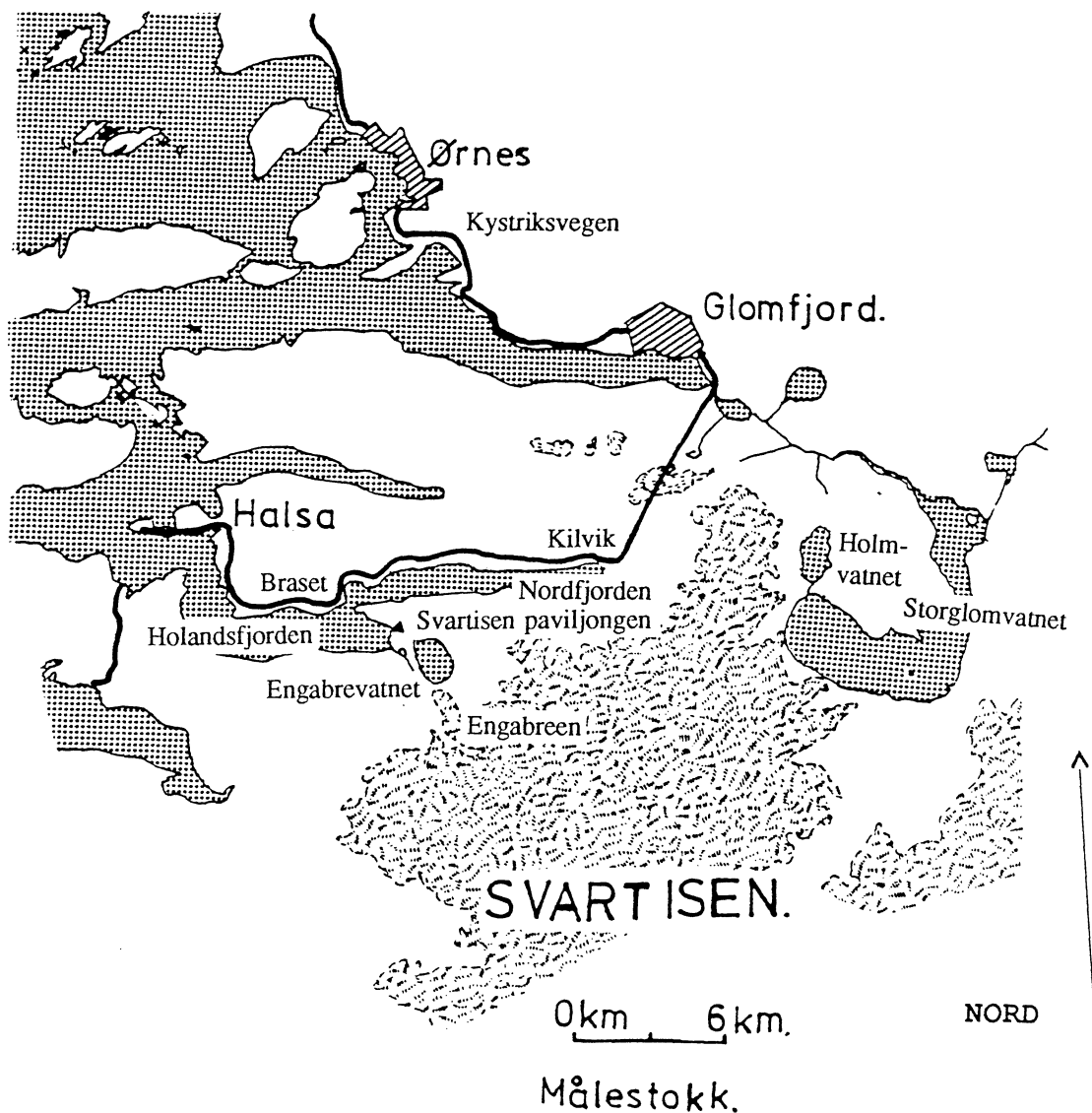
Å klarlegge Engabreens ulike funksjoner i fritidssammenheng og å identifisere årsaker til det som eventuelt skjer i forbindelse med utbyggingsperioden, gjør det også enklere å vurdere eventuelle avbøtende tiltak. Slike undersøkelser er dessuten nødvendige for å sikrere kunne overføre erfaringene til andre utbyggingsområder.

2. Svartisen og Stor-Glomfjordutbyggingen

Statkraft har siden 1973 drevet planlegging av vannkraftutbygging i Svartisenområdet. Planleggingen har resultert i 5 selvstendige prosjekt, hvorav Stor-Glomfjord-utbyggingen er ett. Stortingets vedtak om regulering ble fattet i 1987 og omfattet Stor-Glomfjordprosjektet som 1. trinn i en Svartisen-utbygging.

Stor-Glomfjordprosjektet berører hovedsakelig områder i Meløy og Beiarn kommuner. Kraftstasjonen (Svartisen kraftverk) er plasert i Kilvik innerst i Holandsfjorden og vil utnytte fallet fra Holmvatn og Storglomvatn, som nyttes som vannmagasin. Vann til magasinene og kraftstasjonen blir samlet inn via overførings- og takrenne-tunneler fra øvre del av Beiarn-dalen i øst, og fra elver og bekker sørover langs Nordfjorden ut til Fonndalsbreen som ligger sør for Engabreen (figur 2).

Figur 2: Svartisen, kystriksvegen og Engabreområdet



Storglomvatn er regulert tidligere i forbindelse med Glomfjordutbyggingen og det påbegynte 1. trinn av Stor-Glomfjordutbyggingen medfører ikke endringer av vannstanden i magasinet i Storglomvatn. 2. byggetrinn vil imidlertid medføre en større oppdemning av Storglomvatn og Holmvatn med en av verdens høyeste fyllmasse-demninger. 2. trinn vil derfor berøre friluftslivsinteressene i Storglomvatn-området i vesentlig større grad enn det byggetrinn som pågår. 2. trinn vil eventuelt bli startet opp etter vedtak i behandlingen av Statsbudsjettet for 1992.

Den utbyggingen som pågår berører imidlertid først og fremst de øvre deler av Beiarn dalen og områdene langs Holandsfjorden. I tillegg til anleggsdriften i kraftstasjonsområdet har tunneldrift medført anleggsvei og tipp av tunnelmasse både i øvre del av Beiarn og ved Engabreen. Det er også ført en anleggsvei fra Glomfjordsiden innover til Storglomvatn og Holmvatn.

3. Beskrivelse av Engabreområdet

3.1 Lokalisering og adkomst

Engabreen er som nevnt en brearm på vestsiden av Svartisen, som er den nest største breen i Norge og den største breen i Nordland fylke. Brearmen ligger lokalisert rett nord for Polarsirkelen og er lett synlig fra Kystriksveien nordover fra Nesna til Bodø.

Området ved Engabreen har ikke veiforbindelse, men kan nås med lokal rutebåt som går over Holandsfjorden til kystriksveien (Braset) på vestsiden av fjorden. Overfarten fra kystriksveien med rutebåten tar ca 15 minutter de ca 2 kilometrene over fjorden og inn i bukta hvor en går i land på Engabresida. Rutebåten går etter behov i tillegg til fast rute.

Engabreområdet kan forøvrig også nås til fots i fra nord over Svartisen fra anleggsveien inn til Storglomvatn. Denne fotturen eller skituren er relativt lang, ca 17-18 km i luftlinje og med en stigning på ca 600 m opp på breplatået og en nedstigning på over 1100 m fra breplatået og ned til Engabrevatnet nedenfor brearmen. Denne turen er også krevende på grunn av at den går over isbre. Kun noen promille av dem som besøker Engabreområdet går derfor over land. Over 99 prosent kommer med båt.

Avstanden til Engabreen fra landsdelssenteret Bodø og regionsentrene Sandnessjøen og Mo i Rana er henholdsvis ca 70 km, 90 km og 50 km i luftlinje, men reisetiden er selvsagt lengre enn luftavstandene tilsier på grunn av lengre veiavstander, ferjeforbindelser sørfra mm. Veiavstanden med bil langs Kystriksveien fra Bodø til overfartsstedet med lokalbåten til Engabreen er på hele 200 km. Og reiseavstandene langs riksveiene fra Sandnessjøen og Mo i Rana er ca 130- 140 km på vei pluss to ferjestrekninger, hvorav den ene tar ca 2 timers reisetid.

For å øke tilgjengeligheten tilbyr derfor regionale transportselskap hurtigbåtforbindelse enkelte helgedager om sommeren til personer som vil på dagsutflukt til Engabreen fra Bodø i nord og Sandnessjøen i sør.

3.2 Ferdselsmuligheter innenfor Engabreområdet

Hovedattraksjonen i Engabreområdet er opplevelsen av brearmen som strekker seg nesten ned til Engabrevatnet (Svartisvatnet), som ligger bare 5 meter over havet. Avstandene internt i området er relativt korte. I tillegg er det bare mindre høydeforskjeller fra sjøen og opp til brefoten. I fra landstigningsbrygga er det en ca 1 km fottur inn til nordvestlige del av Engabrevatnet hvor en har både storslått utsikt til brearmen og grønne gressbakker å slå seg ned på. Svartisen turistsenter (Svartispaviljongen eller Svartisen Turistanlegg som det også blir omtalt), hvor besøkende kan få bevertning, ligger også ved denne enden av vannet i ca 1 km avstand fra ilandstigningsbrygga.

De som ønsker å gå inn til brearmen vil ha ca 3 km gange videre inn langs vannet og opp snaut 50 høydemetre til brefoten. Samlet

avstand fra ilandstigningsbrygga er vel 4 km, hvorav ca 3-3.5 km kan gås på anleggsvei og den siste 1/2-1 kilometeren opp til breen er på merket sti på svabergene opp mot breen. Hele fotturen inn til breen tar 30-60 minutter, avhengig av tempoet en legger opp til.

Verten på Svartisen turistsenter (Svartispaviljongen) tilbyr dessuten skyss med egen buss for grupper som ønsker å bli kjørt inn til bevertningsstedet eller til der turstien opp til brefoten starter. Bussturen tar ca 5 minutter inn til enden av anleggsveien.

Det er dessuten enkelte tilreisende som tar en dagstur opp på Helgelandsbukken, en markant fjelltopp øst for Engabrevatnet med sjelden utsikt over både Svartisen, Holandsfjorden og kyststrekningen vest for Svartisen. Helgelandsbukken er 1445 meter høy. Adkomsten kan være krevende, for i tillegg til høydeforskjellen må de som tar turen både passere glatte sva ved siden av Engabreen og akseptere en avslutning øverst som enkelte synes er luftig. (Det er lagt ut et tau der vanskene er størst på svaene nede ved breen).

3.3 Servicetilbud i området

I tillegg til transporttilbudet med rutebåt til Engabreområdet og buss inn mot brefoten, er det nå et bevertningsted (Svartispaviljongen) ved nordvestenden av Engabrevatnet. Det er i tillegg overnattingsmuligheter på vei inn til bevertningsstedet på Svartisen gård, og på en liten hytte som Bodø og Omland Turistforening har overtatt fra NVE lokalisert høyt opp ved turstien opp til Helgelandsbukken.

Denne lille hytta ligger oppe ved breplatået i ca 1000 meters høyde, og er først og fremst et tilbud for brevandrere. Det er brevandrere som også utgjør det alt vesentligste av brukerne av overnattingsmulighetene nede ved Svartisen gård. Andre som overnatter må organisere overnattingen selv i medbragt telt. Det er gode teltmuligheter langs Engabrevatnet og tilrettelagt teltplass for leirskolebruk nær Svartispaviljongen.

I tillegg til transport, bespisning og enkel overnatting, har vertskapet på Svartispaviljongen et tilbud om utleie av kanoer til interesserte. De har nå også breutstyr for utleie, og formidlet sommeren 1990 kontakt med brefører. Breførertilbudet ble utvidet sommeren 1991.

3.4 Endring i adkomst, service og naturkvalitet i Engabreområdet

Adkomsten til Engabreområdet og servicetilbudet endret seg vesentlig i 1987. Det året ble veiforbindelsen mellom Glomfjord og nordvestsiden av Holandsfjorden åpnet, og hurtigbåttilbudet fra regionsentrene i sommerhelger startet opp. Det året kom også serveringstilbudet ved Paviljongen mer fast i drift etter en forsiktig oppstart 3 uker høsten 1986.

Veiforbindelsen nordover var en konsekvens av kraftutbyggingen ved Stor-Glomfjord-prosjektet. Som ledd i dette utbyggingsprosjektet er det dessuten bygd en 2.8 km lang anleggsvei i Engabreområdet fra sjøen inn til nordøstlige del av Engabrevatnet (Statkraft 1987). De første 800 metrene av denne anleggsveien er nybygd, de siste 2000 metrene har form av utvidelse av eksisterende mindre gårdsvei. Fra enden på anleggsveien er det lagt en midlertidig og ca 1600 meter lang taubane opp til tunnelinnslag øst for Engabreen. Det er dessuten bygd innkvarteringshusvære (brakkerigg) for anleggets folk i nærheten av serveringsstedet ved Engabrevatnet. Det er dessuten ført fram permanent elektrisitet til tunnelinnslaget, som fram til brakkeriggen er lagt som jordkabel av landskapsmessige hensyn.

Når kraftutbyggingen er ferdig vil trolig en del av overnattings- og administrasjonsbygningene som er bygd i nærheten av bevertningsstedet ved Engabrevatnet, bli gjort tilgjengelig som overnattingstilbud.

Andre varige landskapseffekter av utbyggingsprosjektet vil forøvrig være anleggsveien inn til den østlige del av Engabrevatnet, og luftlinje for framføring av elektrisitet til tunnelinnslaget øst for brearmen. Planen er å ta ned den midlertidige taubanen og tilså en større tippmasse utenfor tunnelen i ca 450-550 meters høyde. Sommeren 1990 når undersøkelsene som blir omtalt her foregikk, var utkjøring av tippmasse påbegynt men med et begrenset omfang. Det mest synlige på lengre avstand var derfor lysene som sto på utenfor tunnelmunningen.

For å unngå nye større naturinngrep ved Engabreen er det forøvrig besluttet at overføringsledning av kraft fra anlegget skal føres fram på nordsiden av Holandsfjorden, slik at den ikke vil berøre hverken Engabreområdet eller utsikten til området fra kystriksveien. Spørsmålet om synlig utspyling av bregruss som blir samlet inn under Engabreen i fra en tunnel oppe ved Engabreen, er foreløpig uavklart.

3.5 Framtidig utvikling ut fra kommunedelplan

Meløy kommune har sommeren 1991 vedtatt en egen kommunedelplan for disponeringen av Engabreområdet i årene framover til år 2003. En eventuell framføring av Kystriksveien på sørsiden av Holandsfjorden er lokalisert langs strandområdene mot sjøen i Engabreområdet. Det er også avsatt areal for eventuelle nye overnattingstilbud rundt Svartispaviljongen. Større deler av områdene rundt Engabrevatnet og Engabreen opp mot nasjonalparken er forøvrig i kommuneplanen sikret som naturvernområde. Kommunedelplanen legger dessuten til grunn at grustaket ved fjorden nederst i Fondalen ikke utvides.

4. Strategi og metodisk opplegg av undersøkelsene

Konsekvenser for friluftsliv av naturinngrep i form av geografisk forflytting av bruk eller utløsning av potensiell etterspørsel m.m., er ikke lett å måle når endringer foregår over lengre tid. Målsetting om å kartlegge noe mer presist slike eventuelle effekter, forutsetter for det første at en kan påvise omfanget og sammensettingen av bruken av det berørte naturområdet. Det forutsetter også at en mer presist kan fastslå om viktige potensielle brukere endrer adferd på grunn av naturinngrepet. I tillegg må en kunne identifisere årsaker til eventuelle endringer, slik at ikke naturinngrepet blir tillagt konsekvenser som andre forhold er årsak til.

Et hovedproblem ved all måling av fritidsbruk av naturområder er at det ofte er flere adkomstveier, et mangfold av brukergrupper og ulike bruksmønstre innen områdene. I praksis betyr dette at en ofte må begrense seg til målinger på utvalgte tidspunkt og steder, med den usikkerhet om representativitet av resultatene dette medfører. Lave brukstall på ulike tidspunkt gjør det dessuten meget ressurskrevende å foreta tellinger og/eller intervju med brukerne. Det er dessuten grunner for å være usikker på om det brukere sier om deler av sin adferd i et naturområde stemmer overens med det de faktisk gjør, ikke minst fordi det ikke alltid er like enkelt å erindre det som skjer.

Disse måleproblemene gjør at det ved undersøkelsene ved Engabreen sommeren 1990 ble brukt flere ulike metoder, for å få en kontroll på om resultatene eventuelt stemte over ens. En slik bevist "triangulerings-strategi" har også hatt sin bakgrunn i at det ikke har vært trafikktegnings fra Kystriksveien tidligere, slik at det har vært usikkert om tidligere metoder i form av intervju blant bilistene ville framskaffe de opplysningene som var ønskelige. Denne trianguleringsstrategien har også sammenheng med at det var ønskelig ikke bare å måle den faktiske bruken av Engabreområdet, men også i hvilken grad Engabreområdet har betydning i form av "avstandsopplevelse" blant bilturister og andre.

Den **faktiske bruken** av Engabreområdet sommeren 1990 og sammensetningen av brukergruppene ble målt ved flere ulike metoder:

- tellinger og gruppeintervju ved landgangsbryggene inne ved Engabreen på utvalgte dager,
- selvregistrering av ca 780 brukere ved stien inn mot brefoten hele sommeren,
- intervju 3 utvalgte uker i juli og august på Kystriksveien av ca 455 bilturister etter at de hadde kjørt forbi Engabreområdet og Holandsfjorden,
- sammenstilling av daglig transportstatistikk på rutebåten og bestillinger på bevertningstedet ved Engabrevatnet for 1989 og 1990-sesongene.
- i tillegg var det montert opp automatisk bilteller på Kystriksveien, men tekniske problemer gjør at den ikke har fungert som den skulle.

Avstandsopplevelsene av Engabreområdet ble kartlagt både ved hjelp av intervju blant bilistene på Kystriksveien og ved en egen observasjonsstudie på utsiktsplassen til Engabreen. Denne observasjonsundersøkelsen dekket utvalgte dager hvor adferden til fører og passasjerer i ca 190 biler ble observert.

Intervjuundersøkelsene blant bilistene på Kystriksveien kartla også adferd og synspunkt blant **potensielle brukere** av Engabreområdet, dvs blant de bilturistene som ikke var brukere den sommeren.

I tillegg er bruken av naturområdene ved Storglomvatn registrert ved hjelp av selvregistrering av vel 800 brukerne innenfor enden av anleggsveiene. Disse selvregistreringsstudiene er da basert på at de brukerne som nytter utvalgte stier, kommer forbi utsatte registreringskasser hvor oppslag ber dem om å fylle ut et ferdselskort med opplysninger om dem selv. En feilkilde ved slike studier er at brukere som ikke ferdes langs de utvalgte stiene, ikke kan få gitt opplysninger. Og en varierende andel av dem som passerer registreringskassene, velger å gå forbi uten å oppgi opplysninger om turen(e) de er på.

Sammenligningene av resultatene fra de ulike undersøkelsene viser at undersøkelsene først og fremst bekrefter resultatene fra hverandre, men det blir også påvist enkelte skjevheter i resultatene. Selv om den enkelte del-undersøkelse har hatt svakheter har trianguleringsstrategien hatt sine klare fordeler. Men arbeidets omfang og art gjør også at flere faglige spørsmål ikke blir besvart, det gjelder blant annet endring i opplevd miljøkvalitet som må studeres over tid.

På grunn av den trianguleringsstrategien som er brukt, og som forutsetter sammenligning av ulike delundersøkelser, er det i denne rapporten valgt å gi nærmere orientering om oppleggene av og feilkildene i de enkelte del-undersøkelsene der hvor resultatene blir presentert.

5. Engabreområdet tiltrekningskraft. Om forbrukernes interesse for å besøke og bruke området i dag.

5.1 Målebegrepene "besøks- og bruksvolum"

Forbrukernes interesse for å besøke og bruke området i dag, kan måles ved hjelp av begrepene "besøks- og bruksvolum".

Begrepet besøksvolum blir her da brukt om hvor mange som kommer på besøk til et naturområde som Engabreen. Besøksvolumet kan måles i ulike måleenheter, hvor antall personer, grupper eller transportenheter som kommer til området i løpet av en tidsavgrenset periode, er de vanligste.

Begrepet bruksvolum omfatter i hvor stor grad de besøkende bruker området. Det begrepet kan måles i form av hvor mye tid som blir tilbrakt i området, dvs samlet antall persondager eller persontimer som de besøkende tilbringer der. I nord-amerikansk faglitteratur blir bruksvolumet av og til også målt i form av antall "besøksdager" (recreation visitor-days), hvor en besøksdag er definert som antall besøkstimer (visitor hours) delt på 12. En besøksdag kan derfor omfatte et 12 timersbesøk av en person eller 12 personer som er på besøk en time hver.

"Visitordays" er dessuten i endel tilfelle definert med utgangspunkt i kalenderdager. Ny "visitorday" starter kl 24, slik at en person som besøker et område på dagsbesøk og er der til etter kl 24 (noe som hender i hvertfall i Nord-Norge sommerstid) blir registert som å ha vært der 2 besøksdager. En slik definisjon av begrepet "besøksdag" blir ikke brukt her.

5.1.1 Måleproblem og datakvalitet

Selv om Engabreområdet på mange måter er et oversiktlig naturområde, er det å måle besøksvolumet ingen enkel oppgave. Hovedproblemet er ikke at det er mange adkomstveier, slik det ofte er i andre naturområder med mange stier som leder inn i området. Måleproblemet er knyttet til at det er et mangfold av båttrafikk til området, med enkelte grupper som kommer i store konsentrasjoner av mange personer, som det er vanskelig eller umulig å holde oversikt over.

Det er spesielt cruisebåtene som kommer, til dels uanmeldt, med opp til 500 passasjerer samtidig som skaper måleproblemer. Selv om de ansvarlige på cruisebåtene vet hvor mange passasjerer de har på hver tur, er det frivillig å gå i land, slik at det er vanskelig å få presise opplysninger om ilandstigningene uten å telle selv. Og det å telle selv er vanskelig når opp mot 500 personer på kort tid strømmer i land eller ombord igjen (særlig når endel virrer fram og tilbake i tillegg). Cruisebåtene betaler imidlertid en mindre ilandstigningsavgift til de som har bygd landgangskai, basert på et omforent anslag for det antall personer som sannsynligvis går i land ved anløpene. Disse besøkstallene er trolig ikke helt urimelig.

I tillegg til usikkerheten i besøkstallene fra cruisebåtene er det dessuten måleproblemer i forbindelse med et ukjent antall små private båter som ankommer Engabreområdet, også natterstid på grunn av de lyse nordlandsnettene.

Det vesentligste av de besøkende kommer imidlertid med rutebåtene, de regionale hurtigbåttilbudene og med cruiseskipene. Det er mulig å angi minimumsanslag for besøksvolumet ved Engabreen fordi at de som driver rutebåtene og står for mottaket av de organiserte hurtigbåt- og cruiseskipene, har stilt sine regnskap og notater til rådighet for utarbeidelse av statistikken her. Det er imidlertid usikkerhet forbundet også ved disse kildene, da de som driver rutebåtene ikke fører daglig statistikk over solgte billetter, men begrenser seg til å føre opp omsetningsbeløp. Omsetningsbeløpene kan feks variere med hvor mange som får rabatt, dvs først og fremst antall barn. Her er det forutsatt at ca 20 prosent av passasjerene på rutebåtene har rabatt, en prosentandel som tilsvarer den andel av den norske befolkning som er under 15 år. Denne andelen samsvarer også med den andel under 15 år som ble observert ombord i rutebåtene de dager hvor det var tellinger på ilandstigningskaia ved Engabreen sommeren 1990.

Oppholdstiden i området har det vært mulig å innsamle pålitelige opplysninger om. Det er derfor mulig å beregne minimumsanslag for bruksvolum. Oppholdstidene for de som kommer kollektivt med hurtigbåt og cruiseskip er det enkleste å vurdere, ut fra ankomst og avreisetid for båtene. De som kommer på mer individuelt basis med rutebåtene er intervjuet i forbindelse med undersøkelsene til denne rapporten, hvor oppholdstiden i Engabreområdet er en av opplysningene som ble registrert.

5.1.2 Besøks- og bruksvolumet i Engabreområdet i 1989 og 1990

Med forbehold om disse feilkildene, gir regnskapstallene og internstatistikken grunnlag for å anslå antall fritidsbesøkende til Engabreområdet til minimum 12 000 personer sommeren 1990. Det var en vekst på ca 10-15 prosent i forhold til 1989. Veksten har sammenheng med noe over en fordobling av cruisebåttrafikken målt i passasjerantall, og kunne vært noe større hvis ikke den mer individuelle trafikken med rutebåten ser ut til å ha gått ned med ca 20 prosent (tabell 1).

I tillegg til disse minimumstallene kan en trolig legge til ca 400-800 personer som har kommet med private båter til Engabreområdet, hvorav ca 100 personer deltok i et lokalt båtstevne på slutten av juni.

Tabell 1: Besøksvolum til Engabreområdet i 1989 og 1990 i form av antall passasjerer som har gått i land ved Engabreen mellom 1 mai og 18 september. Yrkestrafikk og personer på besøk hos familie på stedet er ikke medregnet. Antall personer.

År	Rutebåt 1)	Hurtig- båt	Cruise- båt	Privat båt	Til fots	I alt Minimum
1989	6560	1375	2575	?	?	10510
1990	5300	1050	5600	?	?	11 950

Kilde: Intern statistikk fra rutebåtene og Svartis- paviljongen.

1) Tallene for antall personer med rutebåtene er her høyere enn tidligere anslag publisert av Meløy Reiselivslag. Årsakene kan være både at det her er tall for en måned mer (september) og at barn under 5 år (som ikke betaler billett) er regnet med.

Det alt vesentligste av de besøkende kom på kortere eller lengre dagsbesøk. Meget få, kun anslagsvis 350 personer eller 2-3 prosent, overnattet en eller flere netter i Engabreområdet. Rundt 15 prosent av de overnattingsbesøkende var på ukesopphold i forbindelse med brekurs. De øvrige overnattet 1-2 netter stort sett og kom i forbindelse med kortere kurs og leirskoleopphold.

Gjennomsnittlig oppholdstid for dem som var på dagsbesøk i Engabreområdet var 3-4 timer. Passasjerene på hurtigbåtene var i land temmelig ensartet i 3 timer. Også de som kom med cruisebåtene hadde 3-4 timers opphold stort sett. De besøkende som brukte rutebåtene hadde større variasjon i oppholdstiden, med ca 4.5 timer i gjennomsnitt. Oppholdstiden for de dagsbesøkende varierte stort sett mellom 2-6 timer, med ankomst ca kl 10 om formiddagen og avreise ca 1600 for de som skulle hjem til middag. Enkelte dagsbesøkende var i lengre tid i forbindelse med slektsbesøk eller fest på bevertningsstedet, hvor det var satt opp spesielle rutetilbud med lokalbåten tilbake til kystriksveien etterpå på kveldstid.

Samlet antall persontimer som de besøkende oppholdt seg i Engabreområdet utgjorde i alt minimum 60 000 timer i 1990. Da er personer som overnattet i området regnet som å bruke Engabreområdet 24 timer i døgnet, noe som gjør at disse 2-3 prosentene av de besøkende personene representerer ca 30 prosent av brukstiden eller bruksvolumet. De som kom på dagsbesøk med rutebåtene sto for ca 33 prosent av brukstimene, noe cruisepassasjerene også gjorde sommeren 1990.

Ved beregningen av bruksvolumet av Engabreområdet er kun tid tilbragt inne i området regnet med. Tid som de tilreisende har brukt på reise til området og tilbake til hjemstedet eller ferieoppholdssted, er ikke medregnet. Det "totale tidforbruket", som er en sentral del av økonomiske metoder (reisekostnadsmetoder) for å måle folks verdsetting av miljøgoder, vil bli omtalt seinere.

Tabell 2: Bruksvolumet av Engabreområdet i 1990, dvs samlet oppholdstid for brukere ankommet med ulike transporttyper. Antall persontimer.

År 1990	Rutebåt :overnatting besøk 1)	Rutebåt :dagsbesøk	Hurtigbåt	Cruise-skip	Privat båt	Til fots	I alt Min.
Gjenomsnitt oppholdstid	50	4.5	3	3.5	?	?	
Samlet ant. time	17500	20 000	3150	20 000	?	?	60 000

1) Her er hver besøkende på overnattingsopphold regnet som om de brukte Engabreområdet 24 timer pr døgn de var i området.

De 60 000 brukstimerne representerer tilsammen minimum 5000 besøksdager eller "visitordays", hvis vi bruker den definisjonen av begrepet "en besøksdag" som går ut på at en besøksdag tilsvarer 12 brukstimer eller persontimer. Det kan være viktig å merke seg da at overnattingsbesøkende er regnet som å representere 24 brukstimer pr døgn som de oppholdt seg i området. Det er klart at disse overnattingsbesøkende vanligvis ikke "bruker" området like aktivt alle disse 24 timene. Denne beregningsmåten overdriver derfor den reelle "bruken av området" som overnattingsgjestene representerer. I områder med stor andel av overnattingsbesøkende vil derfor bruksvolumet målt i "bruksdøgn" ikke nødvendigvis være den beste indikatoren for eksempel på press på naturgrunnet. Antall besøksdager gir KUN en grov indikator på interessen for å bruke et område.

5.1.3 Sesongfordelingen

Brukssesongen er her avgrenset til perioden 1 mai-19 september 1990. Fritidsbruken av Engabreområdet på vinterstid er med andre ord ikke regnet med. Vinterbruken av området skal i følge lokale informanter ha meget beskjeden karakter. Bruken av Engabreområdet er med andre ord begrenset til ca 4,5 måned av året, eller vel 1/3 av årets dager. Fritidsbruken er dessuten i vesentlig grad konsentrert til kortere perioder av denne sommersesongen.

Ser vi bort fra fotturtrafikken og de tilreisende som kommer med privat båt, som vi har for få sikre opplysninger om, så var det alt vesentligste (92 prosent) av besøkstrafikken til Engabreområdet konsentrert til juni, juli og august. Det meste av trafikken var i 1990 lagt til juli, med ca 55 prosent av alle besøkende i den måneden (tabell 3).

Konsentrasjonen av trafikken til noen få sommeruker var egentlig sterkere enn disse månedstallene viser, for besøksvolumet tok seg først opp i andre halvdel av juni og avtok noe etter skolestart, dvs etter første halvdel av august. Alle hurtigbåtene og cruiseskipene i 1990 kom etter 14-16 juni og før 15 august. Og nesten 3/4 (72 prosent) av besøkstrafikken med rutebåten i juni kom i siste halvdel av juni, mens 55 prosent av augusttrafikken kom før 15 august.

Brukssesongen av Engabreområdet var derfor i 1990 i betydelig grad begrenset til ca 8-10 uker av sommeren, med forholdsvis lav trafikk i resten av sommersesongen. I 80-85 prosent av årets dager var derfor Engabreområdet ikke eller relativt lite brukt til friluftsliv og rekreasjon.

Tabell 3: Sesongfordelingen av besøksvolumet til Engabreområdet i 1990 etter transportform brukt. Prosent.

	Mai	Juni	Juli	August	Septem. 1)	I alt
Rutebåt	4	20	49	20	6	100
Hurtigbåt	-	20	55	20	6	100
Cruisebåt	6	32	61	-	-	100
Privatbåt						
Til fots						
I alt	5	26	55	11	3	100

1) 1-20 september.

2) Avrundede tall

Dette sesongmønstret har vært forholdsvis stabilt de siste årene. 92-93 prosent av besøksvolumet var lagt til månedene juni, juli og august både i 1989 og 1990. For bruken av rutebåtene inn til Engabreen har sesongmønstret vært ganske stabilt også fra 1988 av, med 88-94 prosent av trafikken i løpet av de tre sommermånedene og med rundt 45-50 prosent av totaltrafikken i juli måned.

Cruisetrafikken kom noe tidligere på sommeren i 1990 enn i 1989, med nedgang i augusttrafikken i 1990 og vekst i junitrafikken. Trafikken med hurtigbåtene gikk også markert ned i august fra 1989 til 1990, mens det i tillegg var en klar nedgang i bruken av rutebåttilbudet inn til Engabreen målt i antall personer.

Da antall besøkende gikk ned også tidligere på sommeren 1990, kan noe av nedgangen ha sammenheng med generelle forhold det året. Spørsmålet er imidlertid om det ikke også kan ha vært spesielle

forhold som påvirket bruksmønstret i august 1990. Utbruddet av krigen i Gulfen kan være en nærliggende forklaring, men denne kan neppe forklare at cruisebåtene helt ble borte, for cruiseoppleggene er bestemt lang tid i forveien. Spørsmålet er om ikke andre mer regionale begivenheter kan være mer vesentlige for utviklingen av den vanlige rutebåttrafikken, feks andre større arrangement i Bodø og åpningen av alternative nye attraksjoner ved Polarsirkelen på Saltfjellet.

Tabell 4: Sesongfordeling av besøkstrafikken til Engabreen 1989 og 1990, samt 1988 for rutebåtens del. Prosent.

	Mai	Juni	Juli	August	Septem. 1)	I alt
Rute- båt						
-1988	3	22	49	23	3	100
-1989	5	19	42	27	7	100
-1990	4	20	49	20	6	100
Hurtig båt						
-1989	-	-	51	49	-	100
-1990	-	20	55	20	6	100
Cruise båt						
-1989	-	20	60	19	-	100
-1990	6	32	61	-	-	100
Privat båt						
Til fots						
I alt						
-1989	3	17	48	28	4	100
-1990	5	26	55	11	3	100

1) 1-20 september.

5.1.4 Omfanget av kommersielle besøksopplegg

Både cruisebåt og hurtigbåttrafikken er viktige eksempler på at kommersielle næringsinteresser organiserer turopplegg hvor det å oppleve Engabreen er hovedattraksjonen eller en tilleggsattraksjon på turen. Brukerne av disse to kommersielle turisttilbudene utgjorde 37 og 56 prosent av det totale antall besøkende til Engabreområdet i 1989 og 1990.

En mindre andel (ca 6 prosent) av dem som kom til Engabreen med de lokale rutebåtene var imidlertid også med på organiserte kommersielle turistopplegg. Bussturer hadde størst omfang av de mer kommersielle oppleggene som ankom via rutebåtene. I 1990 kom det ca 300 besøkende på denne måten. Av disse var 55-60 prosent

med på lengre utenlandske rundturer i Norge, mens resten var bussturopplegg for grupper bosatt regionalt. Disse bussturoppleggene bragte ca 10 prosent færre besøkende i 1990 enn året før, men var arrangert i hovedsak av de samme turarrangørene begge disse årene.

Turarrangørene har en vesentlig innflyttelse på valg av Engabreområdet som besøksområde, og bestemmer til en viss grad volumet av disse typene av besøkende med sine beslutninger om hvor mange turer/anløp de skal legge til Engabreen i løpet av en sommer. For bussoppleggenes vedkommende er flertallet av ankomstene knyttet til kun to utenlandske bussturoperatører, som legger besøket ved Engabreen inn som en dagsutflukt i løpet av en lengre tur i Nord-Norge. Disse utenlandske bussoperatørene legger da ikke bussturen ned til Engabreen som ledd i en tur ned langs Helgelandskysten, men som en dags rundtur nordfra først og fremst for å se Engabreen. Sannsynligvis er det ferjekostnadene lengre sørover som gjør at disse bussturene er lagt opp som en dags rundturer, med fram og tilbakereise samme vei. Engabreen er for disse bussturene en hovedattraksjonen for dagsturen og en del av hele Nord-Norge opplevelsen.

Hurtigbåttilbudene til Engabreen er først og fremst arrangert av 2 regionale trafikkselskap med hovedbase nordenfor og sønnenfor Saltfjellet. Ca 55 prosent av passasjerene med de vanlige hurtigbåtaneløpene til Engabreen kom i 1990 med avreise fra Bodø. De øvrige kom med utgangspunkt sørfra. I 1989 var det ca 75 prosent av hurtigbåtpassasjerene som kom med utgangspunkt i Bodø. Da er ikke spesielt oppsatte hurtigbåtturer med lukkede grupper regnet med. (I 1990 var ca 35 prosent av anløpene med hurtigbåt slike lukkede turopplegg)

Antall allment tilgjengelige eller åpne turtilbud med hurtigbåtene avhenger ikke bare av hvor mange turtilbud trafikkselskapene tilbyr, men også av om det er nok interesserte turdeltagere som kommer for å bli med. Enkelte avganger blir avlyst hvis det er for få som møter opp før avreise.

Cruiseskipene som ankom Engabreen sommeren 1990 hadde besøket som et kortere dagsbesøk underveis langs den norske kysten. Omlag 2/3 av disse cruisskipene hentet passasjerene i nord-Tyskland eller i England. De øvrige hentet passasjerene til Bergen med fly for så å legge ut på turen langs norskekysten. Besøket ved Engabreen er derfor for cruisepassasjerene en tilleggsattraksjon til hovedattraksjonen, som er vestlands-fjordene og den nord-norske kystnaturen.

Disse cruisearrangørene overlater ofte ilandstigningsarrangement til egne selskaper som tar på seg å organisere slike land-arrangement for selskapene. Det er to norske reisebyrå som har mye av ansvaret for besøkene ved Engabreen. De organiserer eventuell guiding, ordner med bespisning i land og busstransport opp til Engabreen. De står eventuelt også for viderebefordring med rutebåt og buss fra Engabreen-Holandsfjorden via Saltstraumen til Bodø for de som ønsker et mer allsidig arrangement på vei nordover langs kysten.

Et fellestrekk ved alle disse kommersielle besøksoppleggene er at de er organisert på gruppebasis, og at det er et meget begrenset antall arrangører som tilbyr et begrenset antall arrangement til Engabreområdet (tabell 5).

Tabell 5: Antall organiserte kommersielle turarrangement til Engabreen i 1989 og 1990. Antall arrangement og gjennomsnittlig antall deltagerer (i parentes).

År	Cruiseskip	Hurtigbåt	Busstur og rutebåt-ankomst
1989	7 (370)	11 (125)	11 (30)
1990	13 (430)	15 (70)	10 (30)

Det samlede besøksvolumet via denne type kommersielle turopplegg er med andre ord avhengig av både antall arrangører, antall arrangement, og antall deltagere pr arrangement. Det samlede besøksvolumet kan derfor endre seg ganske vesentlig fra et år til et annet avhengig av antall arrangører som er intereserte og aktive, og avhengig av antall arrangement/ankomster som arrangørene finner et marked for pr sesong. De utenlandske turarrangørenes interesse for anløp ved Engabreen vil da ikke bare avhenge av forbrukernes interesse for nord-norske opplevelser, men ikke minst av om et slikt besøk passer inne i det ruteopplegget langs norskekysten eller langs riksveiene i Nord-Norge som blir valgt. Turarrangørenes interesse vil også være knyttet til mulighetene for å arrangere cruise til andre steder i Europa (f.eks. kan urolighetene i Jugoslavia/Midt-Østen ha fått cruisereederier til å flytte på arrangement til mer fredelige deler av Nord-Europa i 1991).

Som det framgår av tabell 5 økte cruisebåtenes interesse for å legge veien innom Engabreen fra 1989 til 1990. Antall ankomster økte, samtidig som det var større skip og skip med flere passasjerer som kom. Hurtigbåt-arrangørenes interesse økte også i form av flere ankomster. Men noen av disse arrangementene var lagt til mindre båter samtidig som forbrukernes interesse ser ut til å ha sviktet noe pr arrangement for de allment tilgjengelige hurtigbåtturene.

5.1.5 Andre organiserte besøksturer til Engabreen

I tillegg til de rent kommersielle turtilbudene til Engabreområdet kommer turopplegg organisert av ulike frivillige organisasjoner, foreninger og også firma som vil tilby sine medlemmer, gjester eller medarbeidere en spesiell opplevelse på ikke-kommersielt grunnlag.

Dette er organiserte turopplegg med meget sammensatt bakgrunn og formål. Enkelte av disse turoppleggene omfatter besøkende som kommer for å bruke Engabreområdet som et undervisningssted i miljøfaglige emner og aktivitets- og sosiale ferdigheter. Brekurs

og samlinger av breintereserte, leirskoleopphold og ekskursjoner for skoleelever i lokalsamfunnene rundt er vanlige eksempler på slike opplegg.

Andre turopplegg har som formål å bidra til å gjøre visse begivenheter til noe spesielt, som feiring av bryllup, sølvbrullup, slektstevne, eller avsluttning på et skoleår. Dette gjelder også når et besøk ved Engabreen er lagt inn som en dagsutflukt i forbindelse med konferanser, eller møter som bedrifter, yrkesgrupper, faglige organisasjoner eller styrever har andre steder i regionen.

Andre av disse fellesturene legger nok også større vekt på å utvikle sosiale fellesskap med utgangspunkt i felles opplevelse av attraktiv og særpreget natur. Det gjelder både når lokale religiøse organisasjoner samles til sosialt samvær og gudstjeneste ved Engabreen, og når et lokalt husflidslag eller den lokale båtforening organiserer en fellestur ditt.

Regnskapene fra bevertningsstedet ved Engabreen viser at slike organiserte fellesturer og arrangement har et ganske betydelig omfang, med minst 1475 besøkende i 1990 registrert som deltakere på fellesarrangement utenom de kommersielle turoppleggene. Året før var det langt flere, ca 2400 besøkende som kom i forbindelse med slike arrangement. Disse regnskapene har imidlertid den mangel at de kun har registrert slike fellesopplegg hvis bespisning på Svartispaviljongen har vært inkludert. I tillegg er det nok frivillige organisasjoner og mindre grupper som besøker Engabreområdet uten å bestille mat, dvs uten å bli registrert på denne måten. Tallene for denne type organiserte fellesturer er derfor sannsynligvis minimumsanslag.

I 1990 var ca 1/3 av disse organiserte gruppebesøkene knyttet til ulike kurs/undervisningstiltak i Engabreområdet, hvor leirskoleoppholdene og skoleklasser på ekskursjoner/skoletur utgjorde det vesentligste av besøksvolumet (tabell 6). Nesten halvparten (ca 45 prosent) av dem som kom i 1990 i forbindelse med slike ikke-kommersielle "gruppeturer" kom i forbindelse med det som her er kalt sosiale arrangement, dvs slektsstevner, andre stemner og private samlinger, bryllup, sølvbryllup og åpne fester for eksempel på Sankt Hans-aften. Omlag 10 prosent kom dessuten på opplegg bestilt av ulike firma eller bedrifter, herunder også opplegg bestilt av overnattingsbedrifter i forbindelse med konferanser de har hatt hos seg.

Antall deltakere på slike ikke-kommersielle gruppeorganiserte turer til Engabreen viser seg å ha gått vesentlig ned fra 1989 til 1990, en nedgang på ca 1000 færre personer. Det er særlig skoleturer, sosiale arrangement og fellesturer forøvrig som er redusert i omfang. En vesentlig del av den samlede nedgangen i besøksvolumet i Engabreområdet fra 1989 til 1990, kan derfor ha sammenheng med endringer i skoleverkets tilbud, og endret aktivitet blant frivillige organisasjoner og i bedriftslivet. 3/4 av denne nedgangen har i tilfelle sammenheng med endret aktivitet blant frivillige organisasjoner og bedrifter, enten i form av redusert aktivitet eller at fellesturene har fått en annen geografisk retning. 1/4 av nedgangen har sammenheng med endringer i skoleverkets turopplegg, først og fremst færre skole-

ekskursjoner og skoleturer. Endringer i skoleverkets økonomi og i økonomien i næringsliv og frivillige organisasjoner kan kanskje være medvirkende årsak til disse kortsiktige endringene fra 1989 til 1990.

Tabell 6: Andre organiserte besøksturer til Engabreen i 1989 og 1990. Antall arrangement og (deltagere).

År	Bre- kurs /sam- ling	Leir- skole	Skole /kurs for- vrig 3)	Komm- unale møter	Sosi- ale arang- ment 1)	Felles tur bed- rift 2)	Felles tur, andre
1989	7 (120)	13 (200?)	8 (445)	-	8 (920)	10 (495)	8 (330)
1990	8 (90)	16 (200)	5 (210)	3 (60)	5 (650)	6 (170)	4 (95)

1) Her inngår: bryllyp, sølvbryllup, slektsstemne, religiøst stemne, båtstemne, åpne fester.

2) Her inngår besøksopplegg bestilt av navngitte bedrift og av overnattingsbedrift. Alle andre fellesturer bestilt av frivillige organisasjoner, faglige organisasjoner er ført under "fellestur, andre".

3) Her inngår miljøfaglig kurs, ekskursjon/skoleturer for grunnskole, men ikke årsavslutningstur for sosialhøgskole ol, hvor formålet med turen tydelig ikke har vært undervisning ved Engabreområdet, men mer sosialt preget opplegg. Slike fellesturer av studenter er ført under "fellestur, andre"

I tillegg til det store antallet av fellesturer på kommersielle turopplegg kommer derfor et betydelig antall av ikke-kommersielle fellesturer organisert på gruppebasis, de fleste sannsynligvis med rutebåten. At mellom 1500 og 2400 personer minst deltok på slike ikke-kommersielle fellesturer til Engabreområdet, betyr at minst 25-33 prosent av det samlede besøksvolumet med rutebåtene, kom i forbindelse med **gruppeorganiserte turopplegg** til Engabreområdet disse årene. De øvrige som kom med de lokale rutebåtene, har vært familier og mindre vennegrupper, dvs personer på mer individuelle turopplegg.

Tilstrømningen av slike mer individuelt baserte besøkende ser ut til å ha vært forholdsvis stabil i 1989 og 1990, med mellom 3800 (1990) og 4200 (1989) personer som kom på mer individuelle opplegg. Det tilsværer at ca 31 prosent (1990) og 40 prosent (1989) av det totale besøksvolum til Engabreområdet var mer individuelle turopplegg. Et klart flertall (69 eller 60 prosent) av de besøkende til Engabreområdet kom med andre ord i forbindelse med kommersielle eller ikke-kommersielle fellesturer eller gruppeorganiserte turopplegg.

5.2 Interessen for næroplevelse av Engabreen

Det betydelige innslaget av gruppeorganiserte turer framgår også av registreringene inne i Engabreområdet, som viser at gjennomsnittlig var hver besøkende på tur til Engabreen sammen med ca 15 andre personer. Det høye tallet på gruppemedlemmer henger ikke bare sammen med det relativt høye antallet av kommersielle turopplegg, men også at mange kom i større venne- og slektsgrupper, eller sammen med naboer og venner. Hele 20 prosent av de besøkende til Engabreområdet, tok nemlig turen i forbindelse med besøk hos slekt og venner i området (kommunene) rundt Saltfjellet hvor de bodde hos slekt og venner.

Dette framgår av opplysninger fra 2 ulike undersøkelser inne i og i utkanten av Engabreområdet. Den ene av disse 2 undersøkelsene omfattet intervju med 35 ulike besøksgrupper med tilsammen ca 180 personer. Disse ble intervjuet i større eller mindre grupper før avreisen på tilbakeveien med den lokale rutebåten. Den andre undersøkelsen omfatter snaut 800 besøkende som har fylt ut selvregisteringskort ved den indre enden av anleggsveien inn til Engabreen. Der var det i perioden 1 juni-19 september 1990 satt ut en selvregisteringskasse, med anmodning oppslått om at de forbigående fylte ut opplysninger om seg selv og den turen de var på. 782 ferdselskort (se vedlegg) ble utfylt med opplysninger fra Engabreområdet, noe som tilsvarer en utfyllingsandel på ca 15 prosent av personene og ca 40-60 prosent av de gruppene som trolig har passert registeringskassa.

Den lave "svarprosenten" gjør det vanskelig å påvise om resultatene fra ferdselskortene er representative generelt for dem som går inn til brefoten av Engabreen. Særlig må en regne med at passasjerene med cruiseskipene i mindre grad registrerte seg, siden de passerte selvregisteringskassa i større antall omtrent samtidig, og neppe var villige til å stå i kø for å fylle ut ferdselskort. De 35 gruppeintervjuene omfattet ikke passasjerer hverken med cruiseskipene eller hurtigbåtene, slik at de helt klart ikke er representative for de besøkende generelt.

Resultatene fra ferdselskortene og gruppeintervjuene er imidlertid i overensstemmelse med resultater fra intervju av bilistene på Kystriksveien, en undersøkelse som vi skal komme tilbake til seinere. Alle disse undersøkelsene viser at Engabreområdet i stor grad er en regional, nasjonal og internasjonal attraksjon med 2/3 av de besøkende bosatt fast utenfor Nordland fylke. 1/3 av de besøkende kom imidlertid enten i fra Meløy og nabokommunene, eller de var på besøk hos lokale innbyggere og var på tur til Engabreen sammen med lokale innbyggere.

Ferdselskortene samsvarer dessuten med bilistintervjuene på Kystriksveien når det gjelder oppholdstidene i Engabreområdet. Begge undersøkelsene viser at de tilreisende tilbringer ca 4 netter i Meløy og nabokommunene gjennomsnittlig, og at de er i land i Engabreområdet ca. 3 timers tid.

Ferdselskortene dokumenterer at hovedattraksjonen for de aller fleste av de besøkende var opplevelsen brefallet ved Engabreen, naturmiljøet rundt og fotturen innover. De færreste av alle de

som kom til Engabreområdet i 1990, sannsynligvis godt under en prosent, opplevde å komme opp på selve isbreen. De fleste av de som var oppe på breen, var der i forbindelse med brekurs eller andre kurs-samlinger i og med at det bare i mindre grad var tilbud om guidede turer opp på brefoten eller breplataet.

Under en prosent av de besøkende til Engabreområdet kom for å fiske, plukke bær eller være på jakt. 5 prosent oppga at et hovedformål med besøket var å studere plante og dyrelivet. Det store flertallet som ga opplysninger om formålet med besøket, hele 93 prosent, oppga at de var på besøk for å gå tur eller se på breen. Gruppeintervjuene viste at for 80-85 prosent av gruppene var det å oppleve eller se på breen hovedformålet med besøket. I tillegg hadde noen som hovedformål brevandring på egen hånd. Noen kom også for å forberede eller avslutte sosiale arrangement, eller besøke slekt og venner som arbeidet på anlegget eller bodde fast i området.

Flertallet av besøksgruppene som ble intervjuet hadde medlemmer som tok fotturen opp til brefoten eller innover langs vannet mot breen. Noen (omlag 25-30 prosent) av gruppene nøyde seg med å gå opp til vannet/paviljongen og å snu der. I tillegg var det ca 20-25 prosent av besøksgruppene som hadde et eller flere medlemmer som ventet ved paviljongen mens resten av gruppemedlemmene gikk opp til brefoten.

En god del av dem som besøkte Engabreområdet nøyde seg derfor med en viss avstandsopplevelse av brefoten, selv på dager med godt vær. Hvor stor andel av de besøkende personene generelt som går inn til breen er det ikke sikre opplysninger om, men andelen varierer betydelig blant annet med værforholdene. Observasjoner et begrenset antall dager sommeren 1990 viser at på dager med dårlig vær var det en større andel av de få som kommer, som går inn til breen. Tellingene på ankomstbrygga og på stien inn til brefoten på 6 utvalgte dager sommeren 1990 tilsier dette.

På enkelte godværsdager i helger i juli 1990 kan det ha vært helt opp til 50 prosent av de besøkende i Engabreområdet som nøyde seg med en avstandsopplevelse fra nordenden av Engabrevatnet eller fra anleggsveien. De som gikk såvidt langt inn som til enden av anleggsveien, nøyde seg imidlertid ikke med det, men gikk i 95 prosent av tilfellene videre og opp mot brefoten. På enkelte dager med nedbør og delvis tåke gikk, på den andre siden, opp mot 70 prosent av de få som besøkte Engabreområdet inn til breen.

Forklaringen på at den varierende interessen for å bevege seg inn i området, eller den ulike "inntregningsevnen", kan være at de som kommer til Engabreområdet på tross av dårlig vær er såvidt sterkt motiverte at de går helt opp til breen selv om det kommer noen regnbyger. På godværsdager kan det samtidig være flere som ikke er så førlige eller egentlig ikke er så sterkt interesert i selve breopplevelsen som det å være med familie og venner på tur, og som derfor blir med til Engabreen, men nøyer seg med å gå inn til bevertningsstedet. De venter der mens resten av turfølget går fotturen inn til brefoten.

Bevertningsstedet fungerer derfor ikke bare som et bevertningssted, men også som et oppholdssted for de som ikke er

like førlige eller motiverte for næropplevelse av isbreen. Bevertningsstedet åpner med andre ord opp for at familier og vennegrupper med litt forskjellige opplevelsesønsker og bevegelighet, vil bruke Engabreområdet til friluftsliv og rekreasjon.

Gruppeintervjuene viser forøvrig at bevertningsstedet blir brukt i relativt stor grad av de besøkende. Vel 1/3 av besøksgruppene oppga at alle eller noen av medlemmene hadde spist middag eller lunsj der. Noen flere oppga at de hadde kjøpt kaffe mm på stedet, men ikke varm mat.

Størsteparten av de besøkende til Engabreområdet brukte beina, enten de gikk inn til bevertningsstedet eller inn til breen. Rundt 85-90 prosent av de besøkende gjorde det. Busstilbudet var stort sett var i funksjon ved større gruppeankomster fra cruise- eller hurtigbåter. Gruppeintervjuene viste derfor at kun 5-10 prosent av de som kom med rutebåten fulgte bussen innover mot brefoten, eller satt på tilbake. Enkelte bussbrukere presiserte forøvrig i gruppeintervjuene at de tok bussen fordi de fikk tilbud om gratis skyss tilbake sammen med cruisepassasjerene.

At fotturen på egne bein er noe sentralt for mange av de besøkende går fram av gruppeintervjuene, som viser at omlag 2/3 av de besøkende som kom med rutebåten ville velge å gå til fots selv om de fikk tilbud om å kjøre bil eller hest innover. 1/3 av disse besøksgruppene oppga da også at de ikke i det hele tatt var interesert om det skulle bli tilbud om kjøretur med hest innover, slik det er ved en annen bre i Norge (Brigsdalsbreen). 90 prosent av de som eventuelt var interesert sa at de høyst ville betale 50 kr for en slik hestekjøretur (noe som utgjør godt under halvparten av prisen for hesteturen ved Brigsdalsbreen).

At fotturen var en vesentlig del av attraksjonen har sannsynligvis sammenheng med at fotturen av de aller fleste blir opplevd som lite krevende. I gruppeintervjuene framkom det at kun 10-15 prosent av gruppene hadde medlemmer som syntes fotturen delvis var litt slitsom. Det var breen som gjorde det største inntrykket på alle disse besøksgruppene. 1/3 oppga dessuten at naturen var mer mangfoldig enn de hadde trodd med både bre, vegetasjon og vann.

90 prosent av gruppene syntes ikke at det var for mange turister den dagen de besøkte Engabreområdet. Det var langt mere motstridende synspunkt på et spørsmål til gruppene om mere naturinngrep i Engabreområdet. Halvparten av de gruppene som svarte var helt klare på at det ikke måtte bli mere naturinngrep inne i Engabreområdet. 20-25 prosent var mere "nøytrale" til spørsmålet i den forstand at de delvis var i mot flere naturinngrep. Rundt 1/3 mente at flere naturinngrep i liten eller mindre grad betydde noe.

At såvidt mange først og fremst opplever på nært hold den delen av Engabreområdet som ligger mellom ankomstbryggene og den nordvestlige delen av Engabrevatnet, samt området opp til brefoten, gjør at det er dette området som vil være aller viktigst å bevare mest mulig attraktivt. Samtidig er det brearmen og opplevelsen av den som er kjernen i attraksjonene ved



Engabreen. Landskapsopplevelsene i området rundt Engabrevatnet er også en sentral del av attraksjonsverdiene som må tas vare på hvis området skal opprettholde sin tiltrekningskraft.

6. Engabreområdets tiltrekningskraft blant bilturistene og influensområdet regionalt, nasjonalt og internasjonalt.

6.1 Bilturistenes interesse for å besøke Engabreområdet

For å klarlegge interessen blant de vanlige bilturistene for å besøke Engabreområdet, ble det gjennomført veikant-intervju på Kystriksveien i to perioder i juli og første uke av august 1990. Formålet var å få et mer presist bilde av den betydningen Engabreområdet har for bilturismen regionalt og i landsdelen.

6.1.1 Undersøkelsesmetoden

Veikantintervjuene ble utført etter at bilistene hadde kjørt forbi utsikten til Engabreområdet og hadde egne erfaringer og opplevelser å bygge på. De som kjørte Kystriksveien sørover ble intervjuet etter at de var forbi Holandsfjorden, dvs når de stoppet på ferjeleiet ved Forøy ca 15-20 minutter etter at de passerte overfartsstedene for den lokale rutebåten til Engabreen. De som kjørte nordover ble stoppet og intervjuet i Kilvik innerst inne i Holandsfjorden, før de kjørte inn i den lange biltunnelen på vei til Glomfjord.

Intervjuene dekket tilsammen 3 uker før, under og etter fellesferien i juli og første uke av august 1990, med intervju både på hverdager og helgedager etter et rotasjonsprinsipp med annen hver dag på de to intervjustedene. På dager med jevnt regnvær ble intervjuene ikke foretatt, da dette var praktisk vanskelig.

Intervjuene ble foretatt i samarbeide med Statens Vegvesen som hadde skiltet intervjustedet med trafikkundersøkelse og redusert hastighet. Alle personbiler ble stoppet og intervjuet, med unntak av biler med anleggsarbeidere og lokale innbyggere på besøks, handle- eller arbeidsreise. Lastebiler og turist/lokal-busser ble ikke stoppet.

Tilsammen ca 1030 personbiler ble stoppet, hvorav ca 43 prosent var lokale trafikanter på handle, arbeidsreise eller slektsbesøk. Ca 3 prosent var på yrkesreise. Av de øvrige 550 personbilene var det 8 prosent som ikke var villige til å bli intervjuet, først og fremst fordi de ikke følte at de hadde tid. Men noen få kunne heller ikke bli intervjuet på grunn av språkproblemer, da det norske spørreskjemaet bare var oversatt til engelsk og tysk. 22 bilister som ikke hadde tid tok imidlertid med seg et spørreskjema for å fylle ut på egen hånd, når de fikk tid. Ca 70 prosent av dem sendte utfylt skjema tilbake i den frankerte svarkonvolutten de fikk utlevert. 36 personbiler i tillegg kjørte forbi intervjustedet uten å stoppe. Det skjedde først og fremst når det var mange biler som ventet på å bli intervjuet, noe som ikke var uvanlig når flere biler kom omtrent samtidig etter ferjeoverfarten ytterst i Holandsfjorden. 11 biler som ble stoppet hadde dessuten blitt intervjuet tidligere samme dag, enten inne på Engabreområdet eller langs kystriksveien.

Av de personbilene som var aktuelle har undersøkelsen gitt 456 brukbare spørreskjema eller opplysninger fra 83 prosent. Denne høye svarprosenten tilsier at den største faglige usikkerheten ved resultatene når det gjelder representativitet, er knyttet til at undersøkelsen kun dekker juli og første uke av august. Undersøkelsen gir ikke grunnlag for å trekke konklusjoner om trafikken for resten av sommeren eller andre deler av i året. Men det virker rimelig å tro at de som besøker Holandsfjorden og Engabreområdet i fritidssammenheng til andre tider av sommeren, sannsynligvis har mange likhetstrekk med det undersøkelsen her viser.

At dette kan være tilfelle blir sannsynliggjort av at det er mange likhetstrekk mellom registreringene på ferdselskortene inne ved Engabreen og bilistintervjuene på Kystriksveien.

Ferdselskortene fra fotturområdet inne ved brefoten viser imidlertid flere brukere fra Meløy og nabokommunene enn biltellingene på riksveien tilsier (13 mot 5 prosent). Noe av forklaringen på avviket kan være at lokalbefolkningen dominerer blant dem som kommer med privat båt til Engabreområdet. Samtidig kan litt for få lokale brukere med bil ha blitt intervjuet, særlig blant de som bor i nærheten av ferjeleiet i sør hvor intervjuingen var begrenset til de som tok ferjene. Bostedsregistreringene avviker også når det gjelder andelene som kommer fra Oslo/Akershus og fra Trøndelag. Noe av forklaringene på det viser seg å være at bilturister fra disse to områdene i mindre grad drar over til Engabreområdet enn andre som kjører forbi Holandsfjorden. Forøvrig er det i stor grad overenstemmelse på dette spørsmålet (tabell 7).

6.2 Engabreområdet som hovedattraksjon og reisemål for bilturister

Det at 2/3 av de besøkende til Engabreen og Holandsfjorden er bosatt utenfor Nordland fylke, viser at området ikke bare har regional, men også nasjonal og internasjonal interesse som attraksjon. Engabreområdet er imidlertid ikke noen hovedattraksjon for de fleste tilreisende generelt eller for bilturistene som kjører Kystriksveien. I hvertfall var det slik at det store flertallet av bilturistene nøyde seg med å oppleve Svartisen og Engabreen på klar avstand når de kjørte forbi på kystriksveien.

Tabell 7: Bilturister intervjuet ved Holandsfjorden og fotvandrere som fylte ut ferdselskort i Engabreområdet sommeren 1990, etter fast bosted. Prosent.

Bosted	Bilturister på Kystriksveien	Bilturister på besøk til Engabreområdet	Fotvandrere inne ved brefoten
Meløy eller nabokommune	5	7	13
Nordland ellers	20	12	24
Troms, Finmark	7	10	6
Trøndelag	11	7	6
Vestlandet	9	12	6
Oslo/Akershus	17	10	7
Østlandet ellers	9	12	9
Nordiske land forøvrig	7	7	5
Tyskland, Nederl.	10	15	12
Andre	5	7	10
I alt	100	99	100
Antall skjema	455	41	782

6.2.1 Bilturistenes besøk til og avstandsopplevelse av Engabreområdet

9 prosent av bilturistene på Kystriksveien benyttet imidlertid anledningen til å dra over med rutebåten for å besøke Engabreområdet. At synet av isbreen gjorde inntrykk framgår også av at 66 prosent av bilistene i tillegg stoppet på Kystriksveien for å beundre utsikten. (For det meste var dette meget kortvarige stopp for å fotograferer, noe vi skal komme tilbake til).

26 prosent av bilturistene som kjørte gjennom området stoppet imidlertid ikke en eneste gang ved Holandsfjorden for å beundre utsikten over til Svartisen med brearmen Engabreen.

En vesentlig forklaring på at såvidt mange ikke stoppet i det hele tatt er at flere av bilturistene har opplevd området tidligere. 32 prosent av bilistene oppga at de hadde kjørt igjennom dette området tidligere og hadde opplevd både Svartisen og Engabreen før. Gjennomsnittlig hadde disse gjennkjørerne kjørt bil langs Holandsfjorden ca 5 ganger tidligere. Det var disse bilistene som var på gjennbesøk, som utgjorde flertallet av dem som ikke stoppet for å oppleve utsikten. Blant førstegangsbilistene var det 18 prosent som bare kjørte rett forbi, mens 42 prosent av gjennbesøkerne gjorde det samme. Jo flere ganger bilistene hadde kjørt gjennom området, jo større andel var det som ikke stoppet for å beundre utsikten.

Av de førstegangsbesøkende stoppet 76 prosent for å se på breområdet, mens 47 prosent av dem som hadde besøkt området ved Holandsfjorden tidligere stoppet for å se på breen. I tillegg kommer de som dro over for å besøke Engabreen. De som hadde kjørt igjennom området tidligere, og derved kjente til mulighetene, viser seg i noe større grad å dra over til Engabreen for å besøke området enn førstegangsbesøkende (tabell 8).

Tabell 8: Bilturistene ved Holandsfjorden sommeren 1990 etter om de stoppet for å se på Svartisen/Engabreen, om de dro over for å besøke Engabreen eller kjørte forbi uten å stoppe. Prosent.

	Stoppet for å se	Besøkte Engabre-området	Kjørte forbi uten stopp	Antall intervjuobjekter
Kjørt her før	47	14	42	147
Førstegang	76	7	14	306
I alt	66	9	26	453

6.2.2 Begrenset kjennskap til Engabreområdet og spontanbesøk

"Bare" halvparten (53 prosent) av de bilturistene som dro over til Engabreområdet hadde bestemt seg for det før de kom til Holandsfjorden eller områdene rundt. 47 prosent tok beslutningen om Engabrebekket etter ankomsten. 1/4 av de bilturistene som dro over til Engabreen, oppga at de på forhånd ikke hadde visst om mulighetene til å dra over.

I det hele tatt var det uventet mange blant bilturistene som ikke kjente til hverken denne delen av Svartisen eller båtmulighetene inn til Engabreområdet før de kom til området. Ikke minst gjelder det blant utlendingene og førstegangsbesøkende nordmenn fra andre landsdeler.

De fleste førstegangsbilturistene som hadde kjennskap til Svartisen/Engabreområdet, oppga skriftelige kilder. 75 prosent av dem oppga at de hadde lest om denne delen av Svartisen, først og fremst i veiboka til NAF (27 prosent). Men reisehåndbøker for Norge (15 prosent), generell reiselitteratur (14 prosent) og turistbrosjyrer (13 prosent) var også viktige skriftlige informasjonskilder. De fleste som oppga at de hadde hørt om denne delen av Svartisen med brearmen Engabreen hadde kjennskapet fra venner og kjente, fra tidligere opphold i distriktet og fra skoletida.

26 prosent av bilturistene oppga dessuten at de hadde egne erfaringer fra andre deler eller denne delen av Svartisenområdet fra tidligere turer. 48 prosent hadde aldri besøkt noen del av Svartisen tidligere. Og omlag 20 prosent av bilturistene oppga at de ikke hadde hørt om eller lest om denne delen av Svartisen før de kom til stedet.

Informasjonsmangelen var størst om rutebåt-tilbudet inn til Engabreområdet. Selv blant dem som hadde kjørt igjennom området tidligere var det 10 prosent som sa at de ikke visste om mulighetene til å ta rutebåten over til Engabreen. 54 prosent av de førstegangsbesøkende oppga at de ikke hadde hørt om overfartsmuligheten.

47 prosent av bilturistene generelt kjente ikke til mulighetene for å ta båt over til Engabreen. 36 prosent av dem sa at de heller ikke var interesert i å reise over ditt for å besøke området. Andelen som ikke var interesert i å dra over til Engabreen, var størst blant de som kjørte i gjennom området for første gang. Bare noen meget få prosent av de uinteresserte oppga årsaker som det kan være mulig å gjøre noe med, som mangel på informasjon eller rutetider som ikke passer. Det klart viktigste ville være å informere om attraksjonene og båttransportmulighetene i god tid før bilturene ble planlagt.

De fleste av disse "uinteresserte" oppga nemlig at et besøk ville ta for mye tid. De hadde ikke tid (32 prosent), eller måtte ha planlagt et slikt besøk på forhånd (13 prosent). Noen oppga å ha vært ved Engabreen tidligere og at de derfor ikke var interesert i å dra ditt igjen (11 prosent). Omtrent like mange klagde på dårlig vær (9 prosent) eller at de generelt ikke var interesert (7 prosent). Noen følte dessuten at de var for gamle eller måtte ta hensyn til barn eller kjæledyr som var med på bilturen. Det var også de som nødig etterlot campingvogna uten tilsyn. Enkelte andre syntes det forøvrig var god nok utsikt fra veien, eller oppga at de hadde fått nok av ferger eller ikke likte å reise med båt. Det var også noen som oppga at de ikke kunne tenke seg å dra over til Engabreområdet på grunn av kraftutbyggingen der inne, eller at de hadde fått nok av breer.

6.2.3 Breopplevelse er lite nytt for bilturistene

Det å oppleve isbre er forøvrig ikke er noe nytt for de fleste av bilturistene. 60 prosent av dem oppga at de hadde opplevd isbre på tidligere turer. 7 prosent hadde faktisk vært og sett på eller gått på andre breer tidligere på samme bilturen sommeren 1990. Det alt vesentligste av disse breopplevelsene både på tidligere og denne turen hadde vært på andre breer i Norge, med Jostedalsbreen og Brigsdalsbreen som den klart største "konkurrenten" til Engabreen. 1/3 av dem som hadde vært på bre tidligere på samme bilturen oppga at de hadde vært ved eller på Jostedalsbreen. 18 prosent oppga at de hadde vært på den andre siden av Svartisen. Enkelte som hadde vært på Mo i Rana siden av Svartisen på samme bilturen oppga det besøket som en grunn for å ikke bruke tid til å dra inn også til Engabreen.

32 prosent av bilturistene i området som hadde opplevd isbre tidligere, fortalte at de tidligere hadde vært på Rana-siden av Svartisen. Omlag 90 prosent av de som oppga breopplevelser i utlandet nevnte breer i Alpene, med sveitsiske breer som de klart viktigste.

6.2.4 Besøket ved Engabreen er en beskjeden del av bilturene

99 prosent av de bilturistene som dro over til Engabreen var der på dagsbesøk. Under 1 prosent hadde overnattet der inne. Gjennomsnittlig varighet på oppholdet over ved Svartisen var 3 timer (noe som stemmer overens med opplysningene fra ferdselskortene fra Engabreen). Oppholdstiden på 3 timer tilsvarer at Engabrebepbesøket utgjorde ca 2-3 prosent av de ca 16 dagene som de Engabrebepbesøkende bilturistene i alt var borte fra hjemmet på disse turene i gjennomsnitt, hvis vi regner at hver reisedag representerer ca 6-8 timer hver dag for opplevelser.

Engabreområdet er derfor neppe noen hovedattraksjon selv for de bilturistene som besøker området, men en mellomliggende attraksjon eller biattraksjon på ferieturen som mange (47 prosent) av de som besøkte Engabreen ikke en gang hadde planlagt å reise innom.

6.3 Hovedattraksjonen for bilturistene er Nord-Norge, med Engabreområdet som del-mål på rundreise

6.3.1 Hovedoppholdsstedet er Nord-Norge

97 prosent av bilturistene som kjørte forbi Svartisen/Engabreen i undersøkelsesperioden sommeren 1990 var på en flerdagerstur hjemmefra. Gjennomsnittlig varighet på disse flerdagersturene var 16 dager, hvorav 63 prosent eller 10 dager var lagt til Nord-Norge. 4 overnattinger eller ca 25 prosent av overnattingene på turene var lagt til området Bodø- Nesna/Mo.

Den relativt lange oppholdstiden i Nord-Norge skyldes ikke at bilistene først og fremst var personer bosatt i denne landsdelen. Flertallet av bilturistene var tvertimot tilreisende til landsdelen. 67 prosent var ikke fast bosatt i Nord-Norge, men var nordmenn sørfra (45 prosent) eller utlendinger (23 prosent). 1/4 var imidlertid fra lokalkommunene eller fra Nordland fylke (tabell 9).

Det var bilturister fra Nordland fylke, men ikke fra lokalkommunene, som var på de kortvarigste reisene hjemmefra med ca 8 dager mot 16-dagers reisetid i alt gjennomsnittlig. De mest langveisfarende fra sør-Europa eller andre verdensdeler kom forbi Engabreen på reiser av over 1 måneds varighet gjennomsnittlig. De som brukte størst andel av reisen til å være i Nord-Norge var innbyggerne i fra de øvrige nordiske land, noe som har sammenheng med at de aller fleste av disse var fra Sverige, særlig fra de nordligere deler av Sverige. Mellom-Europeerne og de som kom lengre avsteds fra derimot tilbrakte det meste (mellom 2/3 og 3/4) av turen utenom Nord-Norge.

6.3.2 Bilturistene er stort sett på gjennomreise

Omlag 5 prosent av bilturistene ved Holandsfjorden var lokale innbyggerne som nettopp hadde startet en lengre ferietur eller var i ferd med å avslutte den. Ca 3 prosent var fastboende som tok seg en dagstur og kjørte forbi Holandsfjorden. 14 prosent var

tilreisede som hadde slått seg ned noen dager i Meløy og kommunene rundt, og var på dagstur utflukt i fra et midlertidig ferieoppholdssted (i stor grad hos slekt, venner og på egen hytte). De øvrige 78 prosentene var på gjennomreise sørover eller nordover og hadde valgt kystriksveien av ulike grunner.

De 14 prosentene som hadde slått seg til en stund og tok seg en dagstur ut fra et midlertidig feriested i området, vil her bli betegnet som oppholdsturistene. De 78 prosentene som ikke var fast bosatt i lokalkommunen Meløy eller nabokommunene blir betegnet som gjennomfartsturister.

Tabell 9: Bilturister på Kystriksveien ved Engabreen etter gjennomsnittlig antall dager på reise i alt, oppholdsdager i Nord-Norge og overnattinger i området Bodø-Nesna/Mo for ulike bosted. Dager.

Fast bosted	Reisens varighet i alt. Dager	Dager i Nord-Norge	Netter i området Bodø-Nesna/Mo	Andel bo-satte	Antall intervju objekter
Meløy og nabo-kommune	10.5	7.5	3	5	21
Nordland fylke ellers	8.0	6.5	3.5	20	89
Troms, Finmark	15.0	10	5	8	34
Trøndelag	12	9.5	4	11	50
Vestlandet	17.5	12.5	5	9	40
Oslo/Akershus	18.5	12.5	5	17	78
Østlandet ellers	16.5	12.5	4	9	43
Norden ellers	14	12.5	4.5	8	34
Tyskland og Nederland	26.5	7.5	3	10	44
Andre land	33	11	2	5	22
I alt	16	10	4	100	455

6.3.3 Bilturistene på dagstur har mangfoldige reisemål, men breopplevelse er ikke det sentrale

En mindre del (17 prosent) av bilturistene som kjørte forbi Svartisen/Engabreen på Kystriksveien var på en dagstur ut fra sitt faste bosted eller et midlertidig tilholdssted i ferien.

Det vanligste blant disse dagstur-turistene var å være på ferietur til lokalkommunen eller en av nabokommunene og kjøre seg en dagstur i omegnen for å se seg omkring. 80 prosent av dagsturistene var på en slik tur med utgangspunkt i et midlertidig oppholdsted. Halvparten av disse dagsturistene var på en rundtur i området med flere reisemål, mens den andre halvparten hadde ett hovedreisemål for dagsturen.

Blant disse dagsturistene er da ikke regnet med fastboende i lokalkommunen som var på handletur eller kaffebesøk til slekt og venner, eller på vei til/fra arbeidet eller i yrkesøyemed. Undersøkelsen viser imidlertid at av de mange dagsturistene i området som ikke var fastboende, men på midlertidig ferie- eller fritidsbesøk, var vel 25 prosent på handletur, på vei for å besøke slekt og venner eller for å se på hus. Like mange oppga at de hadde tatt seg en dagstur for å se på vakker natur eller få en naturopplevelse generelt. 10 prosent var mer konkrete og oppga at de tok dagsturen for å se på breen. I tillegg var det 10 prosent som var ute for å se på fjorden, fiske eller å gå tur. Omtrent like mange tok dagsturen for å hente noen eller noe. I tillegg til at enkelte tok seg en biltur for å vente på at været skulle bli bedre eller for å se seg om.

Av de dagsturistene som var på rundtur i området oppga de fleste (42 prosent) at det som gjorde at de tok kjøreturen, var ønsket om å se Svartisen eller Engabreen. I tillegg nevnte 10 prosent Holandsfjorden som det severdige, mens noen var opptatt av Storglomvatn. De øvrige nevnte stort sett Ørnes, Glomfjord og mindre steder som det de skulle besøke på disse dagsrundturene.

Av de dagsturistene som dro til ett reisemål, og disse utgjorde de fleste (80 prosent) av dagsturistene i området, nevnte 25 prosent at hovedreisemålet for dagsturen var Engabreen eller Svartisen. Klart flere (41 prosent) nevnte Ørnes, Glomfjord, Mo eller Bodø som reisemålet for dagsturen. I tillegg ble en rekke lokale steder nevnt som hovedreisemål for disse dagsturene. Det var dessuten noen som var ute for å se på tunnelene.

De som drar på dagstur med bil i dette området har med andre ord et mangfold av ønsker, hvor breopplevelsen er det sentrale for kun 20-25 prosent av dagsturistene generelt. Da er fastboende på handletur, besøksreise eller på arbeidsreise holdt utenom.

6.3.4 Kystriksveiens funksjon for bilturistene

Det store flertallet (82 prosent) av bilturistene var på gjennomreise, dvs de kjørte forbi Holandsfjorden som en dagsetappe på en flerdagers sammenhengende biltur. Kun 18 prosent var på dagstur fra et midlertidige oppholdssted under ferien eller i helgene (oppholdsturister) eller var lokale innbyggere på dagstur ut fra sitt faste bosted.

Gjennomreiseturistene og oppholdsturistene hadde stort sett planlagt reiseruta i Nordland eller Nord-Norge før de reiste hjemmefra. 50 prosent av dem oppga at de hadde bestemt hvor de skulle dra og hvor de skulle overnatte på forhånd. Kun 20 prosent hadde i liten grad planlagt reiseruta. 28 prosent hadde delvis

planlagt turen.

Som rimelig er er det enklere å planlegge en tur ganske nøyaktig hvis en skal til et sted og stort sett være der. Av de som hadde planlagt turen nøye, oppga da også 52 prosent at de skulle overnatte stort sett på ett sted. 80 prosent av de som ikke hadde planlagt turen mer nøyaktig, var på en rundtur med besøk på mange steder.

De bilturistene ved Holandsfjorden som skulle være mer fast på et sted på turen, oppga i 76 prosent av tilfellene at de hadde valgt et sted i Meløy og nabokommunene som det faste oppholdsstedet på turen. 5 prosent av dem hadde valgt Lofoten eller Vesterålen som det faste oppholdsstedet i ferien. 7 prosent skulle feriere i Bodø mens 10 prosent skulle være fast et sted ellers i Nordland eller Troms fylke. Bare 2 prosent av disse bilistene som skulle være fast et sted, hadde valgt et sted i Trøndelag eller Sør-Norge. Dette kan bety at Kystriksveien på strekningen Nesna-Saltstraumen først og fremst blir brukt av bilturistene hvis de er på rundtur eller har valgt et fast oppholdsted i dette lokale området. De bilturistene som eventuelt har valgt å ligge fast i andre deler av Nord-Norge eller Sør-Norge reiser eventuelt først og fremst over Saltfjellet.

Begrunnelsene for å kjøre Kystriksveien er da også knyttet både til attraksjonene ved Kystriksveien i seg selv, og ulemper ved å kjøre over Saltfjellet. 18 prosent av bilturistene ved Holandsfjorden oppga imidlertid praktiske grunner for sitt veivalg, stort sett at dette var korteste veien når de skulle til sitt feriested eller slekt og venner i distriktet. Noen få oppga dessuten at de tok bilturen fordi den var billigere enn hurtigbåten. Klart flere (27 prosent) oppga ønske om naturopplevelse generelt eller å se interessant landskap som årsaken til at de kjørte der. I tillegg nevnte 11 prosent at de hadde hørt at dette var en fin strekning. Kun 3 prosent oppga uoppfordret Svartisen som hovedattraksjonen, mens 6 prosent sa at de kjørte denne delen av Kystriksveien for å se kysten eller fjordene.

15 prosent av bilturistene begrunnet turen på Kystriksveien med at det var mer å se enn på E-6 over Saltfjellet og at de ønsket variasjon. 16 prosent sa også at de kjørte her for første gang, de var med andre ord litt nysgjerrige. I tillegg var det dem som fortalte at de valgte Kystriksveien bevist for å slippe den hektiske kjøringen over Saltfjellet. Andre sa at de hadde god tid. Noen fortalte at ferjene bidro til at de fikk flere pauser og tid til å nyte naturen (og ba samtidig om at ferjestrekningene måtte opprettholdes som turist-attraksjoner). Det var dessuten de som hadde valgt Kystriksveien fordi de ønsket å oppleve den nye tunnelen.

Kystriksveiens funksjon for bilturistene er derfor to-delt. Den fungerer som den praktiske trafikkåren for dem som har valgt å tilbringe ferien eller helgene mer fast på ett sted i Meløy eller nabokommunen. Den fungerer også som en av flere dagsetapper for det flertallet som er på rundtur i Nord-Norge, og som dels søker Kystriksveien på grunn av de varierte natur- og landskapskvalitetene, og dels velger en avveksling fra den

vanlige og hektiske kjøringen over Saltfjellet.

6.4 Bilturistenes bruk av området mellom Bodø og Nesna/Mo

Undersøkelsen blant bilturistene viser at gjennomsnittlig oppholdt disse bilistene seg ca 4 netter i området mellom Bodø i nord og Nesna/Mo i sør, med 95 prosent av dem med kortere oppholdstid enn 2 uker. De som hadde valgt seg et midlertidig ferieoppholdsted i området og tok seg en dagstur langs Kystriksveien var gjennomsnittlig 10 netter i området mellom Bodø og Nesna/Mo, mot vel 3 netter i området blant bilturistene forøvrig.

Når oppholdstiden i området er 3 ganger så lang for de som slår seg til litt på et sted i området og drar på dagsturer, i forhold til bilturistene forøvrig, skyldes nok det at de som slår seg mer til ro i 68 prosent av tilfellene overnatter på egen hytte eller hos slekt og venner i området. 2/3 av de øvrige oppholdsturistene i området har bodd på campinghytte eller campingvogn/telt på campingplass. 1/3 bodde i campingvogn/telt utenfor campingplassene.

Bilturistene forøvrig, dvs gjennomfartsturistene, har bare i 25 prosent av tilfellene overnattet på egen hytte eller hos slekt og venner i området. Og de drar i langt større grad rett i gjennom kystområdene, med en overnatting i nærheten av Bodø og en annen i retning av Nesna og Mo. 45 prosent av "gjennomfartsturistene" bodde forøvrig på campingplass i området, enten i campinghytter eller egen campingvogn/telt. 10-15 prosent av dem brukte også hotell i området. Og like mange slo seg ned utenfor campingplass i campingvogna ellet teltet sitt.

De bilturistene som besøkte Engabreen oppholdt seg gjennomsnittlig 1 natt lengre i området mellom Bodø og Nesna/Mo enn de andre bilturistene generelt (tabell 10).

Tabell 10: Bilturistenes oppholdstid i kystområdet mellom Bodø og Nesna/Mo. Antall netter.

Type bilturist 1)	Antall oppholdsnetter	Standardavvik	Antall intervjuobjekter
Dagsturister på midlertidig opphold	10	8	65
Bilturister forøvrig	3	4	375
Bilturister på besøk til Engabreen	5	4	41
I alt	4	5	440

1) Typene er ikke ekskluderende, dvs bilturister som besøkte Engabreen består både av dagsturister og av bilturister forøvrig.

En viktig konsekvens av Engabreområdets eksistens er derfor at denne brearmen og området rundt området fungerer som en mellomliggende attraksjon på reisen som til en viss grad "bremser" på gjennomfartsturistenes ferd langs Kystriksveien. Bremsseffekten består da i det at bilturistene som besøker Engabreområdet, ikke får tid til å reise så lang før de overnatter som de ellers kunne gjøre. Til en viss grad kan ferjene ha noe av den samme "bremsefunksjonen" (samtidig som ferjekostnadene også kan ha en "skremsefunksjon" i den forstand at enkelte foretrekker å kjøre en ferjefri forbindelse som er rimeligere).

6.5 Hoved-attraksjonene for bilturistene i Nord-Norge

26 prosent av bilturistene som ble intervjuet ved Holandsfjorden, oppga ikke hva de hadde planlagt å besøke av områder, steder eller attraksjoner i Nordland eller Nord-Norge forøvrig på turen. 76 prosent fortalte hva de i utgangspunktet hadde lagt vekt på av reisemål eller attraksjoner.

Det området som ble nevnt av flest bilturister at de skulle besøke, var Lofoten og Vesterålen. 19 prosent av dem nevnte dette området, når de ble spurt generelt om hvor de hadde planlagt å reise i Nord-Norge. Nesten like mange (17 prosent) nevnte imidlertid Kystriksveien som den nest viktigste turistattraksjonen som de hadde planlagt å besøke på turen, med Svartisen som det tredje viktigste trekkplacet. Saltstraumen var det fjerde oftest nevnte stedet som var planlagt å besøke (tabell 11). De som svarte ble da ikke presentert for noe bestemt svaralternativ, men valgte selv svar ut fra egne tanker og sto fritt til å nevne flere ulike attraksjoner og reisemål samtidig.

Tabell 11: Bilturister etter områder, steder eller attraksjoner de hadde planlagt å besøke på turen sommeren 1990. Prosent.

Planlagt besøksområde/ attraksjon	Andel som nevnte området/ attraksjonen
Lofoten/Vesterålen	19
Kystriksveien	17
Svartisen	13
Saltstraumen	9
Nordkapp	8
Bodø	8
Andre svar	
I alt	

Det var de langveisfarende bilturistene fra mellom- og sør-Europa eller andre verdensdeler som særlig nevnte Lofoten/Vesterålen som et reisemål på turen. 60 prosent av bilturistene fra sør-Europa eller andre verdensdeler nevnte dette området. I tillegg oppga

14 prosent av dem at de skulle til eller hadde vært på Magerøy og Nordkapp på turen. 1/3 av tyskerne og nederlenderne nevnte også Lofoten og Nordkapp som reisemål for turen.

De norske og nordiske bilturistene oppga ikke på langt nær så ofte Lofoten/Vesterålen eller Nordkapp som noe planlagt reisemål. De nevnte oftere mindre steder eller spesielle interesser. Noe av forklaringen på det kan være at de norske og nordiske bilturistene i større grad oppgir å ha besøkt Lofoten/Vesterålen og Nordkapp på tidligere turer.

De vanligste begrunnelsene for valg av reisemål på den turen de var på sommeren 1990, var "vakker natur, slekt og venner, eller nytt sted".

Ønskene om å besøke "nye steder" har trolig sammenheng med at mange av bilturistene på Kystriksveien viser seg å ha vært i Nord-Norge også tidligere. Hvis vi ser bort fra bilistene som hører hjemme i Nordland, dvs som er fast bosatt der, så hadde 60 prosent av bilturistene kjørt over Saltfjellet på tidligere turer. Kun blant langveisfarende bilturister bosatt i Tyskland, Nederland, andre steder i sør-Europa eller andre verdensdeler var det et klart flertall som ikke hadde vært i Nord-Norge før. Også blant de besøkende fra de andre nordiske landene var det et flertall som hadde kjørt over Saltfjellet på tidligere turer. De fleste norske og nordiske bilturistene var med andre ord erfarne Nord-Norge reisende. 80 prosent av de langveisfarende fra mellom-Europa mm opplevde imidlertid Saltfjellet og øyene i nord-Norge for første gangen.

Flertallet av bilistene, ca 60-70 prosent, hadde imidlertid ikke besøkt denne eller andre deler av området ved Svartisen før. Det gjaldt uansett bosted utenfor Nordland.

41 prosent av bilturistene generelt ved Holandsfjorden hadde kjørt over Saltfjellet tidligere på den turen hvor de ble intervjuet, enten på vei nordover eller på sørtur. Det vanlige mønstret var å kjøre over Saltfjellet på vei nordover på E6, for deretter å kjøre sørover Kystriksveien. Siden relativt få oppga at Nordkapp var et viktig reisemål er det mulig at de nordmenn og utlendinger som drar til Nordkapp i størst grad velger å dra E6 sørover også, og ikke tar Kystriksveien. Kystriksveien er sannsynligvis mer et alternativ for dem som snur i Lofoten/Vesterålen eller nøyer seg med å kjøre over Polarsirkelen før de drar sørover igjen.

62 prosent av bilturistene som var på vei sørover, hadde kjørt over Saltfjellet på E6 tidligere på turen. Da er ikke innbyggere i Nordland fylke regnet med. Andelen ville trolig vært enda høyere hvis ikke bilturister fra nord-Sverige og fra Troms og Finmark på vei sørover, var regnet med. Disse som er bosatt nordpå, vil naturligvis sjeldnere kjøre over Saltfjellet før de drar sørover på samme tur.

Undersøkelsen blant bilturistene viser forøvrig at det er kystinteresserte bilturister som velger å kjøre Kystriksveien. På spørsmål om hva de ville velge, hvis de skulle velge mellom å besøke øyene eller fjellene langs Kystriksveien, svarte klart de

fleste at de ville velge å besøke øyene. 51 prosent oppga at de da ville foretrekke øyene, mot 23 prosent som ville besøke fjellet. 16 prosent av bilturistene ville velge begge deler eller ga andre svar, og 8 prosent klarte ikke å bestemme seg.

Det er norske bilturister som først og fremst vil foretrekke å besøke øyene framfor fjellet, hvis de skulle velge. Utlendingene er omtrent like interesert i begge deler, samtidig som utlendingene også er noe mer usikre når de får et slikt valg. Bilturistene fra Østlandet har forøvrig en tendens til å si "ja takk, begge deler..", selv om de også som nordmenn flest 3-4 ganger så ofte sier de ville velge å besøke øyene framfor fjellene langs Kystriksveien (tabell 12).

Tabell 12: Bilturister ikke bosatt i Nordland fylke etter hva de ville velge å besøke langs Kystriksveien hvis de skulle velge; øyene eller fjellene. Prosent. Basis er 345 intervjuobjekter.

Bosted	Øyene	Fjellene	Vet ikke	Andre svar
Troms, Finmark	59	24	3	12
Trøndelag	52	24	4	14
Vestlandet	56	25	13	-
Oslo/Akers	53	15	5	24
Østlandet ellers	56	14	9	21
Andre nordiske	35	38	18	9
Tyskland, Nederland	46	32	14	18
Andre	36	36	14	23
I alt	51	23	8	16

Den verbale interessen for å oppleve øyene langs Kystriksveien var vesentlig høyere enn de faktiske besøksandelene. Kun 17 prosent av bilturistene hadde besøkt eller skulle besøke øyene langs Kystriksveien mellom Bodø og Nesna på denne turen. Tilreisende fra Oslo/Akershus og fra andre verdensdeler, særlig USA, besøkte øyene i området i noe større grad enn de andre bilturistene. Sannsynligvis kan det ha sammenheng med tidligere tilknytting til distriktet. De mest besøkte øyene var Grønøy, Arnøy, Meløy, Rødøy og Bolga med minst 10 prosent hver av øybesøkerne. I tillegg kommer 12 andre øyer besøkt av noen få.

1/4 av bilturistene oppga imidlertid at de hadde eller skulle besøke andre øyområder i Nord-Norge på denne turen. 2/3 av disse fortalte at Lofoten var blant besøksmålene. 5-10 prosent oppga også Magerøy med Nordkapp, mens Kjerringøy, Torghatten, Hamarøy og Senja ble nevnt av noen i tillegg til andre øyer.

Flertallet av bilturistene som ikke var bosatt i Nordland, 57 prosent, oppga imidlertid at de ikke skulle besøke øyer på denne turen hverken langs Kystriksveien eller andre steder i Nord-Norge. De som i minst grad hadde lagt opp til øybesøk var bilturistene fra andre nordiske land, hvor nesten 80 prosent hadde tenkt å holde seg på fastlandet. De mest øy-orienterte var bilturistene langveisfra, fra mellom- og sør-Europa og andre verdensdeler. Det var disse bilturistene, sammen med de andre nordiske tilreisende som i minst grad hadde opplevde øyområdene i Nord-Norge på tidligere turer i Nord-Norge (tabell 13). Omlag 40 prosent av dem som hadde opplevde nord-norske øyområder på tidligere turer oppga Lofoten som stedet. 1/4 oppga at de hadde vært på øyer på Helgelandskysten tidligere. Kjerringøy, Værøy og Røst ble også nevnt av flere. Innbyggere i Nordland fylke er da ikke regnet med, men det er bilturister fast bosatt i Troms og Finmark.

Tabell 13: Bilturister ikke bosatt i Nordland etter bosted og andel som besøkte øy-områder i Nord-Norge på denne eller tidligere turer. Prosent

Bosted	Øyområder mellom Bodø og Nesna	Andre øyområder i Nord-Norge	Skal ikke besøke øy-områder på denne turen	Tidligere turer: Har besøkt øyområder i Nord-Norge
Troms, Finmark	12	6	68	77
Trøndelag	18	24	60	44
Vestlandet	13	23	58	53
Oslo/Akershus	23	28	49	50
Østlandet ellers	19	21	63	49
Andre nordiske land	6	18	77	24
Tyskland, Nederland	14	34	50	18
Andre land	23	64	27	18
I alt	17	26	57	43

7. Interessen blant bilturistene for avstandsopplevelse av Engabreen fra Kystriksveien.

Intervjuundersøkelsen på Kystriksveien viser at avstandsopplevelse er den måten de aller fleste bilturistene opplever Engabreen på. For å få bedre innsikt i denne opplevelsesformen ble det gjennomført en egen undersøkelse på den beste utsiktsplassen ved Braseth på Kystriksveien.

For dem som kommer kjørende med bil langs kystriksveien sørfra, er Engabreen et sterkt blikkfang når brefallet åpenbarer seg på den andre siden av Holandsfjorden. For bilturistene som kommer sørfra er den beste utsiktsplassen på en odde tvers overfor Engabreen, ved Braseth. Der er det laget til en større avkjøringsmulighet for dem som vil stoppe opp og se på breen. Denne utsiktsplassen ligger ca 5 km i fra nedre del av brefoten målt i luftlinje, men brefallet og breplataet på Svartisen dominerer likevel utsikten. De som kommer nordfra vil se dominerende brepartier også før de kommer til denne utsiktsplassen, ikke minst lengre inne i Holandsfjorden hvor deler av Svartisen er godt synlig fra Kystriksveien.

Veikantintervjuene viste at 2/3 av bilturistene stopper langs Kystriksveien for å se på Svartisen med brearmen Engabreen. Ca. 80 prosent av dem som stoppet sommeren 1990 oppga å ha stoppet ved den opparbeidede utsikts- og rasteplassen på Braseth tvers overfor Engabreen. De fleste av de 20 prosent øvrige stopperne hadde stoppet ved Svartiskroa litt lengre inne i Holandsfjorden eller i veikanten eller lommer ved veien. Utsiktsplassen på Braseth rett overfor Engabreen er derfor klart den viktigste plassen hvor bilturistene opplever Engabreen på avstand.

Utsiktsplassen har plass til et større antall biler, og var sommeren 1990 utstyrt med 3 sitte- og spiseplasser, en søppelcontainer og en mindre informasjonsplakat om Engabreområdet. Plassen ligger forøvrig ca 100 meter i fra en av de to anløpsstedene hvor de lokale rutebåtene henter besøkende over til Engabreen. Rett ved er det derfor parkeringsplasser for dem som skal reise over til Engabreen fra nærmeste avreisebrygga.

Utsiktsplassen er anlagt spesielt som et tilbud til turister som kjører forbi i egen bil, eller som reiser på tur sørfra eller nordfra for å se breen og etterpå dra hjem igjen. Utsiktsplassen er også et reisemål og snuplass for busser som kommer kjørende med turister som vil se en av Norges største breer, og som ikke har tid eller interesse for å reise over Holandsfjorden og få en næropplevelse av Engabreområdet. Slike busser kommer blant annet med passasjerer fra hurtigrutene, som blir bragt først sørover fra Ørnes til utsiktsplassen ved Engabreen. Deretter reiser de med busseen nordover igjen over Saltstraumen til Bodø, hvor de tar igjen hurtigruta på vei nordover langs kysten.

Utsiktsplassen er med andre ord et tilrettelagt tilbud for turister som gjerne vil se en større naturattraksjon i form av Norges nest største bre. Bruken av utsiktsplassen kan også gi noen indikasjoner på hvor betydningsfulle slike storstilte

landskapsopplevelser er for bilturistene på reise i Norge. Opplevelsene har da imidlertid form av avstandsopplevelse, ett relativt kort øyeblikk i løpet av en lengre bil eller busstur.

7.1 Bruken av utsiktsplassen på riksveien

Bruken av utsiktsplassen er en indikator på bilturistenes interesse for avstandsopplevelse, som har mange usikre sider. Selv om antallet som stopper, og hvor lenge folk er på utsiktsplassen kan si noe om interessen for storstilt landskapsopplevelse, er det viktig å få et noe mer presist bilde av folks interesse for landskapsopplevelsen. De som stopper på en utsiktsplass viser seg nemlig å ha mange grunner for det, og ikke bare for å nyte utsikten. En grundigere oversikt over bruksomfanget og bruksmønstret ble innsamlet ved hjelp av observasjon av utsiktsplassområdet, i tillegg til veikantintervjuene. Observasjonene ble samtidig en kontroll på om det bilturistene fortalte i intervjuene stemte overens med hva bilturistene gjennomsnittlig sett gjorde.

7.1.1 Observasjon av bruken

Bruken av utsiktsplassen ble kartlagt av medhjelpere som observerte i hvilket omfang og hvordan bruken av utsiktsplassen var på 5 ulike dager i juli sommeren 1990. Observasjonene var fordelt over tilsammen 19 timer, hvor det tilsammen passerte ca 665 kjøretøy hvorav 189 eller 28 prosent kjørte inn på utsiktsplassen. Disse observasjonstimene var konsentrert til 3-5 timer midt på dagen, hvor trafikkteilinger tidligere hadde vist at det meste av fritidstrafikken var konsentrert til. Siden trafikken vanligvis er lav på denne strekningen før ferjetrafikken setter inn, startet observasjonene vanligvis etter at ferjetrafikken begynte å komme i 1100 tiden. Observasjonene var forøvrig fordelt på to søndager og tre ulike hverdager spredd over første og siste del av juli. Observasjoner ble sløffet på dager hvor det var så dårlig vær at det var dårlig utsikt over fjorden. Kravet til værforholdene var at turister som stoppet kunne se deler av Engabreen eller hele breområdet fra utsiktsplassen.

På dager med stor trafikk ble det brukt to observatører, som dekket hver sin del av utsiktsplassen. Hver observatør hadde et ferdigtrykt skjema, hvor kjøretøy som stoppet ble nummeret fortløpende. I tillegg ble klokkeslett for ankomst og avreise notert. Opplysninger om hva folk gjorde ble notert etter hvert som aktiviteter ble observert. I tillegg ble kjøretøy registrert som passerte uten å stoppe. På tidspunkt hvor det var stor trafikk var det vanskelig å få notert alle aktuelle opplysninger for alle kjøretøyene. Det var i slike tilfelle gitt prioritet til å observere volum og sammensetting av trafikken forbi utsiktsplassen og som stoppet, mens detaljerte observasjoner av hva bilistene i den enkelte bil gjorde ble nedprioritert.

7.1.2 Bruksomfang

Trafikken forbi denne utsiktsplassen var som normalt relativt lav på de utvalgte observasjonsdagene, både på hverdagene og søndagene. Antall kjøretøy pr time var gjennomsnittlig ca 35 stykker, med noe variasjon fra dag til dag og med ytterpunktene volumessig fra 26 og 47 kjøretøy pr time. Variasjonen kan ha sammenheng med når på dagen observasjonene foregikk, for det var en noe høyere trafikk etter kl 12 hvor ferjetrafikken tok seg opp.

Det alt vesentligste (rundt 90 prosent) av denne trafikken på dette punktet av kystriksveien var personbiler. Rundt 5 prosent var lastebiler eller busser på de tidspunkt hvor disse tellingene foregikk. Og det var en noe større trafikk sørøver enn nordover, med ca 55 prosent av kjøretøyene på vei mot sør. (Tabell 14).

Tabell 14: Trafikkvolum og sammensetning på kystriksveien ved utsiktsplassen mot Engabreen (Brasetvik). Utvalgte dager juli 1990.

Dato i juli	Antall timer observert	Tidspunkt på dagen	Antall kjøretøy som passerte	Antall kjøretøy pr time	Andel pers. biler	Andel buss/lastebil	Andel sørøver
6	2.5	1230-1500	118	47.2	-	-	57
8	3.5	1030-1400	128	36.6	92	1	55
10	3	11-14	116	38.7	94	5	54
25	5	11-16	170	34	89	5	55
30	5	11-16	134	26.8	88	9	52

Engabreen kommer nok noe mer plutselig og dominerende tilsyne for dem som kommer sørfra enn nordfra. De som kommer sørfra har dessuten nettopp kjørt av en ferje, slik at behovet for å stoppe av andre grunner enn å nyte utsikten skulle være mindre enn for dem som eventuelt kommer langveisfra nordfra. De som kommer forbi utsiktsplassen nordfra er dessuten ofte på vei til en ferjeavgang, med et visst tidspres for å nå ferje eller få en sikker plass i ferjekøene. Det kunne derfor være slik at de som kommer sørfra i større grad stopper på utsiktsplassen enn de som kommer nordfra. Tellingene fra juli 1990 tyder imidlertid ikke på at dette kan ha noen vesentlig innvirkning på om bilistene stopper eller ikke på utsiktsplassen.

Snaut 30 prosent av kjøretøyene som passerte utsiktsplassen på disse fem dagene kjørte innom utsiktsplassen (tabell 15). Denne

andelen er tilsynelatende svært forskjellig fra resultatene fra veikantintervjuene blant bilistene, som viste at 2/3 av bilturistene stoppet for å beundre utsikten, hvorav 80 prosent stoppet ved utsiktsplassen ved Braseth. Veikantintervjuene omfattet imidlertid ikke lokaltrafikken og yrkestrafikken langs Kystriksveien, noe som utgjorde vel halvparten av alle bilene på veien. Observasjonsundersøkelsen og veikantintervjuene blant bilistene stemmer derfor overens når det faktisk bruk av utsiktsplassen (2/3 av snaut 50 prosent gir ca 30 prosent).

At 30 prosent av kjøretøyene stoppet på utsiktsplassen tilsvarer at ca 10 kjøretøy kjørte innom per time, også på godværsdager og midt på dagen når turisttrafikken vanligvis er størst. Noen av de som kjørte innom stoppet ikke bilen, men bare kjørte ut av den asfalterte veibanen og reduserte farten til langsom hastighet slik at det ble noen sekunders lengre tid til å se på breen. Omlag halvparten av de kjøretøyene som kjørte innom utsiktsplassen stoppet meget kort, dvs høyst 3 minutter. Kun 5 biler i timen stoppet 4 minutter eller mere. Da er ikke enkelte biler som parkerte på utsiktsplassen for å ta rutebåten over til Engabreen regnet med.

Tabell 15: Kjøretøy som passerte utsiktsplassen ved Engabreen etter hvor mange biler og personer som stoppet, og kjennetegn ved bil og ferdselsretning.

Dato i juli	Andel kjøretøy som stoppet (tall 1)	Vær- og utsiktsforhold 2)	Antall stopp pr time	Antall person pr bil som stopp. 3)	Kjøre-retn. nord-over: andel som stopp.	Kjøre-retn. sør-over: andel som stopp.	Andel som var norske pers. biler
6	23 (27)	Bra	10.8	2.0	22	22	73
8	19 (25)	Bra	7.1	2.8			95
10	31 (36)	Bra	12.0	2.5	36	27	86
25	30 (51)	Middels	10.2	3.2	27	28	80
30	37 (50)	Mindre bra	10.0	2.5	25	42	82

1) Biler som parkerte for å ta rutebåten over til Engabreen er ikke regnet med.

2) Vær- og utsiktsforholdene var avgrenset slik:

Meget bra = sol, ikke skyer
 Bra = enkelte skyer, men hele breen ses
 Middels bra = skyer, breen delvis dekket
 Mindre bra = breplataet dekket, Engabreen ses
 Dårlig = regnvær, ikke utsikt over fjorden

3) 2 busser med turister nordfra som snudde på utsiktsplassen er ikke inkludert.

Gjennomsnittlig var det 2-3 personer i hver bil som stoppet, noe som tilsvarer at utsiktsplassen vanligvis hadde 10-15 personer pr time på besøk som varte 4 minutter om mer. Dette var nok et uventet lavt brukstall siden observasjons-undersøkelsene foregikk midt på dagen, hvor det kan være naturlig at bilturister stopper opp for å spise medbragt mat.

Kun 5-10 prosent av de bilistene som kjørte innom utsiktsplassen, benyttet anledningen til å sette seg ned ved de utsatte spisebordene. Disse som brukte utsiktsplassen som "lunsj" eller rasteplass, oppholdt seg imidlertid i noe lengre tid med gjennomsnittlig 30-40 minutters varighet på oppholdet. De som var på utsiktsplassen lengre enn dette, brukte oppholdet stort sett til å ta en kortere eller lengre sove-lur, eller de overnattet i campingbil på stedet (tabell 16).

Tabell 16: Kjøretøy som stoppet etter varigheten på oppholdet og noen aktiviteter utøvd under oppholdet. Minutter. Prosentandeler.

Dato i juli	Andel som stopp. 0-3 minutt	Andel som stopp. og spiste (Oppholds-tid i minut)	Andel som foto-graf-erte	Andel som ikke gikk ut av bilen	Andel som leste informasjonstavla	Andel som brukte kikkert	Andel som gikk "på do"
6	56	7 (42)	37	23	15	7	4
8	54			12	8	-	-
10	47	11 (36)	31	28	6	11	-
25	40	12 (28)	63	22	6	29	2
30	52	4 (38)	60	22	4	18	4

Det var å nyte utsikten til Engabreen som helt klart var hovedmotivet for dem som kjørte innom. Opp til 60 prosent av de som stoppet, stoppet for å ta bilder av breen. Rekordens tidsmessig var 20 sekunders stopp for å ta bilde ut gjennom bilvinduet. Relativt mange begrenset sin aktivitet selv på godværsdager til å sitte i bilen og se ut på breområdet. For ca 20-25 prosent av bilene var det ingen personer som forlot bilen i det hele tatt. I tillegg var det et ukjent antall biler hvor flertallet eller enkelte passasjerer ikke gikk ut. En del av dem som ikke gikk ut av bilene, åpnet imidlertid bilvinduet eller ei dør for å trekke litt frisk luft mens de så på Engabreen.

Å oppleve Engabreen på avstand var tydeligvis ikke helt tilfredstillende for endel av de som stoppet. 10 til 20 prosent supplerte avstandsopplevelsen med bruk av kikkert. Hvor mange flere som ville ha brukt kikkert hvis de hadde hatt kikkert med, er det ikke mulig å si noe om. Det er heller ikke mulig å si mer presist hvor mange som på grunn av utsikten bestemte seg for å ta lokalbåten over til Engabreen. Enkelte diskusjoner ble

overhørt som viste at folk som stoppet bestemte seg for å reise over etter at de fikk se utsikten. De fleste av disse bestemte seg imidlertid på grunn av at de også så lokalbåten komme, slik at de derved fikk vite at det var mulig å reise over.

De færreste (5-15) gikk bort til og så på den informasjonstavla som var satt opp på siden av utsiktsplassen, hvor det var noe informasjon om rutebåten. Omlag 1/4 av dem som gikk bort til den lille informasjonstavla tok turen for å skjule seg litt når de skulle late vannet. Det er ikke noe toaletttilbud på utsiktsplassen, og ingen trær eller bygninger å skjule seg bak. Informasjonstavla, samt søppelkontaineren ble derfor av 2-4 prosent av dem som stoppet brukt til å skjule hva som foregikk. Enkelte forsøkte dessuten så godt som mulig å gå bak parkerte biler. Et tilsvarende antall bilister brukte utsiktsplassen også til å lufte kjæledyr som var med på bilturen.

Selv om de fleste som stoppet gjorde det på grunn av utsikten og det tildels kortvarige inntrykk breen gjorde, var det tydelig på adferden at noen stoppet av helt andre grunner enn landskapsopplevelsene skulle tilsi. Utsiktsplassen fungerte også som et rent stoppested, uten at enkelte som stoppet i det hele tatt så i retning av utsikten. Rundt 5 prosent brukte utsiktsplassen i stor grad til denne funksjonen; hvor de stoppet for å gi en beskjed til andre bilister som var i samme følge, hvor de vasket bilvindue eller lyktene, skiftet sjåfør og tok på seg eller tok av seg klesplagg, samt byttet bleier på småbarn i baksetet. Dette er en naturlig brukssituasjon, da det er vanskelig på denne strekningen å finne andre steder å stoppe, og på grunn av de gode avkjørings-muligheter til utsiktsplassen.

Ingen av de nesten 190 bilene som kjørte inn på plassen benyttet anledningen til friluftslivsaktiviteter, feks i form av å fiske i sjøen nedenfor eller å gå tur langs veien, utover meget korte turer på selve utsiktsplassen for å lufte bikkja.

7.2 Årsaker til den relativt lave brukerinteressen.

7.2.1 Standarden på utsiktsplassen

Det er godt mulig at bruken av utsiktsplassen kunne vært anderledes, hvis plassen hadde hatt en annen standard enn i dag. Trolig er det eventuelt å utforme plassen noe mer attraktivt enn i dag som kan få betydning. Sommeren 1990 var plassen en grusslagt avkjøring, uten mer innbydende grønne partier og informasjonsopplegg.

Om mangel av toalett er vesentlig kan det være tvil om, med det forholdsvis lave antall brukere og toalettmulighetene som er på/ved ferjene. Med kun 10-15 personer pr time som bruker utsiktsplassen mer enn 3 minutter, og 2-4 prosent av disse igjen som "toalett-trengende", er det påviste bruksbehovet ganske lavt. Men forholdene er da heller ikke lagt til rette for denne form for nødvendige ærend.

7.2.2 Tidspress og tidstilpasning

Undersøkelser fra Aurlandsdalen viser at ferdselsmønstret til de reisende blir klart påvirket av tidspress, hvis de skal nå kollektive transportmidler. De som er seint ute før avgang eller tror de er seint ute i forhold til å få plass, prioriterer i slike tilfelle å reise rett til ferjeleie eller bussavgangsplass. For utsiktsplassen ved Engabreområdet vedkommende er slikt tidspress bare aktuelt for dem som reiser sørover, hvor det ca 15-20 minutter lengre sørpå starter to ferjestrekninger med tilsammen vel 2 timers reisetid.

Siden det ikke var klare forskjeller mellom andelen som stoppet på vei sørover eller nordover, er slikt tidspress imidlertid neppe noen vesentlig forklaring på hvorfor relativt få benyttet seg av utsiktsplassen. Hvis det da ikke er slik at de som reiser sørover har tidspress for å nå ferjekøen eller ferje avgangen. Og de som reiser nordover føler at de nettopp har vært vel 2 timer ombord i ferjer, og derfor har mindre lyst til å stoppe bare 15-20 minutter etter at de har begynt å kjøre igjen.

7.2.3 Utsikten som dagligdags opplevelse eller som del av en lengre dags opplevelse

En viktigere forklaring på den relativt lave andelen som stopper på utsiktsplassen er nok at en del av biltrafikken har utsikten som en daglig opplevelse eller en så vanlig opplevelse at de ikke ser noen grunn for å stoppe énnå en gang. En annen mulig forklaring er at endel av de som kjører forbi, passerer utsikten til Engabreområdet som del av en lengre dagstur, hvor det har vært mange store naturopplevelser allerede. Engabreområdet blir derved ikke så spesielt at de reisende finner grunn for å stoppe opp. Dette kan imidlertid neppe være hele forklaringen, for det er ingen andre større breområder av den blikkfang-typen langs riksveien innen en dagstur avstand.

Endel av bilistene har trolig har fått "mettet" noe av sin interesse for å oppleve isbreer både tidligere på den samme reisen, feks på den andre siden av Svartisen eller på Vestlandet, eller på tidligere reiser. Som nevnt tidligere hadde 60 prosent av dem opplevd bre tidligere, 7 prosent sågar tidligere på samme turen.

Den relativt lave andelen av bilturistene som stopper ved utsiktsplassen mot Engabreen forteller nok derfor først og fremst at Engabreen kun er en bi-attraksjon for mange av bilturistene. Dette kan bety at deres oppmerksomhet kan være relativt følsomme for alt som kan gjøre området mindre attraktivt visuelt, ikke minst på avstand.

8. Bruken av områdene ved Storglomvatn

Undersøkelsene sommeren 1990 konsentrerte seg av ressursmessige grunner i stor grad om friluftslivs- og reiselivsinteressene ved Engabreområdet. Bruken av områdene ved Storglomvatnet, som ligger nord for breplatået på Svartisen, ble imidlertid også belyst ved hjelp av selvregistrering av brukere ved de to endpunktene på anleggsveien inn fra Glomfjord.

8.1 Undersøkelsesopplegget

Snø som sperret utkjørselen fra den øvre tunnelen på anleggsveien begrenset nok imidlertid trafikken i området til langt ut i juli sommeren 1990. I tillegg medførte anleggsarbeide og forlengelse av den ene enden av anleggsveien i retning Holmvatn under og etter fellesferien den sommeren, at ferdselen i området ble forskjøvet noe i forhold til den ene selvregisteringskassa. Antall ferdselskort som ble fylt ut i området ved Storglomvatn var likevel høyt (over 800) i løpet av siste del av juli, august og første halvdel av september.

På grunn av registreringsproblemene sier dette tallet neppe noe presist om bruksvolumet av området, da det trolig har vært en del brukere som har passert registreringskassene uten å ha gitt opplysninger. Sannsynligvis er dette tilfelle spesielt ved anleggsveien inn i retning Holmvatn, hvor forlengelse av anleggsveien etter at registreringene startet medførte at selvregisteringskassa i lengre tid ble stående klart utenfor ferdselsveien til fotvandlerne. At antall utfylte ferdselskort er noe høyere enn ved Engabreen tilsier forøvrig ikke at området ved Storglomvatn er brukt mer eller mindre Engabreområdet. Det relativt høye antallet av ferdselskort tyder imidlertid på at området ved Storglomvatn er et viktig friluftslivsområde også i tider med anleggsdrift.

8.2 Storglomvatn er viktig lokalt bruksområde

Den pågående anleggsdriften og registreringsproblemene gjør at det ikke er mulig å si noe presist om hvor representativt opplysningene er. Ferdselskortene viser imidlertid at området ved Storglomvatn først og fremst er et viktig område for innbyggerne i Meløy kommune og nabokommunene. 44 prosent av de registrerte brukerne ved Storglomvatn var fast bosatt i Meløy kommune eller nabokommunene, mens 13 prosent av brukerne av Engabreområdet var bosatt der. Rent bruksmessig kan imidlertid den lokale betydningen av området være større enn disse tallene tileier, for endel av de lokale brukerne har sannsynligvis vært ved Storglomvatn flere ganger den sommeren mens de tilreisende i større grad har vært der en eller noen få ganger. Interessen for Storglomvatn-området er imidlertid ikke på noen måte begrenset til lokalbefolkningen eller regionale tilreisende. 1/3 av de registrerte brukerne sommeren 1990 var fast bosatt i sør-Norge eller utenlands (tabell 17).

Tabell 17: Brukere som har ferdes i områdene ved Storglomvatn og Engabreen sommeren 1990 etter fast bosted. Prosent

Bosted	Storglomvatn	Engabreen
Meløy eller nabo-kommune	44	13
Nordland ellers	16	24
Troms, Finmark	3	6
Trøndelag	4	6
Vestlandet	2	6
Oslo/Akershus	9	9
Østlandet ellers	5	7
Andre nordiske land	5	5
Tyskland, Nederland	3	12
Andre land	9	12
I alt	100	100
Antall ferdselskort	813	782

En meget begrenset del av de langveisfarende brukerne av området ved Storglomvatn kom i forbindelse med lengre turer innover i Saltfjellet eller Svartisen-området. Gjennomsnittlig oppholdstid på fottur i området var nemlig kun vel 3 timer. Denne gjennomsnittlige oppholdstiden var den samme som blant brukerne av Engabreen-området. Men det var noe flere lengre dagsturer ved Storglomvatn enn ved Engabreen. 95 prosent av de registrerte besøkende i Storglomvatnområdet var imidlertid i området på dagsturer som varte under 9 timer.

Den viktigste forskjellen mellom bruken av Storglomvatn og Engabreenområdet, i tillegg til den ulike graden av lokalt innslag, var at breopplevelsene var vesentlig mindre vesentlig ved Storglomvatn. Men også der oppga 11 prosent av brukerne at de kom for å se på eller gå tur på breen. Samtidig var det langt flere som oppga fiske som formål med turen i Storglomvatn-området (17 prosent mot nesten null ved Engabreen). Det viktigste gjøremålet for fritidsbrukerne i begge områdene var imidlertid fotturene, som i noe større grad enn ved Engabreen var kombinert med naturstudier, bærplukking eller grottebesøk. (5-10 prosent av de registrerte besøkende ved Storglomvatn oppga slike formål med turene).

Brukerne av Storglomvatnområdet var i klart større grad gjennbrukere i den forstand at de hadde vært der gjennomsnittlig 7 somre tidligere, mot 2 tidligere besøk sommerstid blant brukerne av Engabreenområdet. Kun 1/3 av brukerne av Storglomvatnområdet var førstegangsbukere, mot 2/3

førstegangsbesøkende blant fotvandrere inne ved Engabreen. Årsaken til forskjellene ligger i de mange lokale brukerne av Storglomvatn-området.

De tilreisende som brukte Storglomvatnområdet viser seg forøvrig å i noe større grad å ha overnattet i området (kommunene) rundt Saltfjellet/Svartisen enn de tilreisende ved Engabreen. Om årsaken er at de besøkende ved Storglomvatn er i området i lengre tid og kombinerer besøk ved Storglomvatn med besøk ved Engabreen, viser ikke undersøkelsene. Ferdselskortene viser imidlertid at de besøkende ved Storglomvatn i klart mindre grad bor på hotell i området rundt Saltfjellet/Svartisen, men oppholder seg hos slekt og venner, på egen hytte og på rimeligere innkvartering på linje med de besøkende ved Engabreen.

9. Sammendrag og foreløpige konklusjoner

9.1 Innledning

Undersøkelsene sommeren 1990 hadde som formål å legge et grunnlag for i ettertid å vurdere konsekvensene for friluftsliv og reiseliv av Stor-Glomfjord-utbyggingen. Slike konsekvenser kan eventuelt omfatte både at endring i miljøkvaliteter får enkelte tidligere brukergrupper til å flytte sin friluftslivsaktivitet til andre områder, at nye brukergrupper kommer til på grunn av endret tilgjengelighet eller service. Vannkraftutbyggingen kan også føre til at det kan bli endringer i opplevd opplevelseskvalitet slik at området får lavere eller høyere bruksverdi for brukerne.

9.2 Attraksjonene og dagens bruk av Engabreområdet

Undersøkelsene viste at minst 12 000 personer besøkte Engabreområdet sommeren 1990 og at disse besøkene er konsentrert til en forholdsvis kort sesong fra midten av juni til midten av august. I 80-85 prosent av årets dager er derfor Engabreområdet ikke eller lite brukt til friluftsliv eller rekreasjon, noe som er et hovedproblem ved drift og forrentning av kapitalkrevende turisttilbud i området.

2/3 av de besøkende kommer langveisfra og er ikke fast bosatt i Nordland fylke. Engabreområdet er derfor i stor grad en nasjonal og internasjonal attraksjon. Kjernen i attraksjonen er opplevelsen av breen, naturområdet rundt og fotturen inn mot brefoten. De færreste går opp på selv breen, men de som gjør det blir gjerne noen dager og representerer selv om de er få personer opp mot 1/3 av brukstiden av Engabreområdet målt i timer (Overnattingsbesøkendes "bruk" blir regnet som 24 timer pr døgn de er i området, noe som "bruksmessig" selvsagt er en overdrivelse).

99 prosent av de besøkende kommer imidlertid kun på kortere dagsturer og er i området kun 3 timer gjennomsnittlig. De dagsbesøkende har imidlertid et behov for bevertning og bruker for 2/3 delers vedkommende å kjøpe enten varm mat på Turistpaviljongen eller kaffe mm. I tillegg fungerer bevertningsstedet som et utsikts- og oppholdssted for de som venter på turfølge som går inn til breen, dvs serveringsstedet har en sosial funksjon for dem som ikke har førlighet eller interesse til å gå innover til brefoten.

For lokalbefolkningen fungerer Engabreområdet både som en attraksjon som de har egne opplevelsesgleder av og gjerne viser besøkende gjester. Engabreområdet er også en opplevelsesramme omkring en begivenhet eller arrangement, enten det er bryllup eller slektsstevne m.m.

Når tilstrømmingen er såvidt stor som den er skyldes dette også at kommersielle interesser utenfor lokalsamfunnet arrangerer turopplegg ditt. 50-60 prosent av de besøkende til Engabreen sommeren 1990 kom som deltakere på kommersielle turopplegg organisert av relativt få cruise- eller transportselskap med

hurtigbåt eller bussopplegg. I tillegg kommer at relativt mange (over 10 prosent av totalen) kommer på fellesturer arrangert av frivillige foreninger og firma, deltar på ulike undervisningsopplegg organisert av leirskole eller vanlige skoler, eller deltar på sosiale arrangement (fra sølvbryllup til religiøs samling). Flertallet av de besøkende kommer med andre ord i tilknytting til organiserte interesser, som sannsynligvis har betydelig forankring politisk og næringsmessig både lokalt og regional.

Kun ca 30 prosent av de besøkende til Engabreen kom som mer individuelt reisende sommeren 1990. Bilturister som kom over fra tur på Kystriksveien utgjorde en større andel av disse mer individuelt reisende.

9.3 Avstandsopplevelse av Engabreen

Når bilturistene ikke utgjorde en større andel av det totale antall brukere av Engabreen skyldes det både at bilturisttrafikken langs Holandsfjorden er relativt beskjeden, og at de fleste bilturistene kjører forbi uten å besøke Engabreen.

Gjennomsnittlig kjørte det ca 35-40 biler pr time langs Holandsfjorden i den viktigste turistsesongen sommeren 1990. Noe over halvparten av disse var lokale trafikanter på besøks- eller yrkesreise. Snaut halvparten var bilturister på ferie og fritidreise i området.

De aller fleste av disse bilturistene reiste imidlertid ikke over fra Kystriksveien til Engabreen for å få en næropplevelse av breen. 10 prosent reiste over. 90 prosent av bilturistene kjørte forbi. For det store flertallet av bilturister er derfor Engabreområdet en opplevelse som de får delvis uventet fra avstand, og som endel ikke har tid til å oppleve nærmere på grunn av andre reisemål.

Utsikten til Engabreområdet fra Kystriksveien er likevel så attraktiv at flertallet (2/3) av bilturistene stopper, spesielt på en utsiktsplass på Braseth rett overfor breen. Men de færreste nyter avstandsopplevelsen av Engabreområdet mer enn noen minutter. Avstandsopplevelsen er nok imidlertid såvidt sterk at 1/4 av de bilturistene som besøker Engabreområdet oppgir at de reiste over til Engabreen uten å ha planlagt det på forhånd.

Det relativt lave antallet av bilturister i området gjør imidlertid at det gjennomsnittlig sett ikke var mer enn ca 10 personbiler pr time som kjørte ut på utsiktsplassen ved Braseth for å beundre utsikten til Engabreområdet, med gjennomsnittlig 3-4 minutters stoppetid.

9.4 Engabreområdets regionale betydning turistmessig

Selv om avstandsopplevelsen og utsikten helt klart gjør inntrykk, særlig på de som kjører Kystriksveien første gang, er det Nord-Norge med Lofoten som er hovedattraksjonen for bilturistene på

Kystriksveien, sammen med Kystriksveien i seg selv og tilknyttede attraksjoner (Saltstraumen, Engabreen og kystnaturen generelt). Selv bilturistene som reiste over til Engabreen sommeren 1990, brukte bare en begrenset del (2-3 prosent) av den samlede dagtiden på reise til å besøke Engabreområdet. Bilturistene brukte 10 av i alt 16 reisedager til å oppleve Nord-Norge gjennomsnittlig sett.

Engabreområdet funksjon blant bilturistene er derfor først og fremst å øke Kystriksveiens attraktivitet. Avstandsopplevelsen og eventuelle besøk gjør Kystriksveien mere spennende, slik at flere velger denne veien når de kjører igjennom de søndre deler av Nord-Norge.

Engabreområdet virker dessuten som en bremse på gjennomfartsturismen med bil og båt med konsekvenser for reiselivsnæringen i hele området mellom Bodø og Nesna. Denne bremseeffekten slår først og fremst ut i at bilturister som besøker Engabreområdet overnatter en natt mere i regionen enn andre gjennomfartsturister. Ringvirknings-effektene gjenspeiler seg forøvrig bare delvis blant overnattingsbedriftene lokalt på grunn av at betydelige andeler av de utenlandske tilreisende overnatter på cruiseskip.

9.5 Effekter av vannkraftutbyggingen

Undersøkelsene av bruksmønstret sommeren 1990 viser at det er mange faktorer som påvirker bruken av Engabreområdet og avstandsopplevelsen blant bilturistene, ikke bare vannkraftutbyggingen. Å fastslå med sikkerhet hvordan utbyggingen vil slå ut for friluftslivet og reiselivet i området og regionen er derfor ikke enkelt, ikke minst fordi det kan variere med hvordan en rekke andre faktorer vil utvikle seg.

Konsekvensvurderings-problemene henger også sammen med at kraftutbyggingen i området påvirker både tilgjengeligheten, naturkvaliteter og servicetilbudet til ulike brukere. Og det er vanskelig med sikkerhet å fastslå hvordan den samlede effekten kan bli, hvilke konsekvenser enkelttiltak kan tilskrives og samspillseffekten av kraftutbyggingen og andre samfunnsmessige endringer på kort og lengre sikt.

Den nye veiforbindelsen som kraftutbyggingen har bidratt med langs Holandsfjorden, har neppe hatt bruksmessige effekter for den relativt store andelen av turister til Engabreen som kommer med cruisebåter, hurtigbåter eller private båter. Veiforbindelsen har imidlertid gjort utsikten til Engabreområdet fra Kystriksveien klart mer tilgjengelig for bilturistene. Og utsikten gjør at endel (1/4) av bilturistene velger å reise over til Engabreområdet utenom reiseplanen.

Veiforbindelsen og særlig den store tunnelen er samtidig en attraksjon og opplevelse i seg selv for en mindre gruppe av tilreisende. At tunnelen er stengt for sykkeltrafikk (men lite informasjon er gitt om det før ved inngangene) har neppe betydning rent bruksmessig for Engabreområdet.

Denne økte tilgjengeligheten har imidlertid ikke opphevet de begrensninger som mange tilreisende bilturister har rent tidmessig og i form av begrenset kjennskap om opplevelsesmulighetene under planleggingen av reisene. Engabreområdet har derfor forblitt en mellomliggende-attraksjon for de aller fleste som kjører bil forbi området, en biattraksjon som må konkurrere både om bilturistenes begrensede tid i Nord-Norge og om oppmerksomhetsbildet.

Undersøkelsene ved Engabreen viser at både blant bilturistene og andre tilreisende er opplevelsen av breen og landskapet rundt det sentrale for besøket sammen med fotturen inn. Opplevelseskvalitetene ved Engabreområdet er med andre ord kjernen i attraksjonen, sammen med servicetilbud.

Konsekvensene bruksmessig av å endre på opplevelseskvaliteter i området er vanskelig å anslå. Undersøkelser fra Aurlandsdalen viser imidlertid at brukergrupper som tidligere brukte det området til lengre fjellvandring, i betydelig grad ser ut til å ha flyttet sin aktivitet til andre urørte og alternative fjellområder etter kraftutbyggingen. Fjellvandrertrafikken gikk ned med over 50 prosent. Den økte tilgjengeligheten som riksveien gjennom Aurlandsdalen medførte, gjorde ikke at antall nye friluftslivsutøvere blant bilistene i den nedre del av Aurlandsdalen oppveide nedgangen blant fjellvandrerne (Teigland og Vorkinn 1987).

Engabreområdet har i liten grad fjellvandrertrafikk sammenlignet med Aurlandsdalen. Men det er brevandrert-aktivitet i området som rent tidsmessig representerer nesten 1/3 av brukstiden av området. Det er imidlertid et spørsmål om opplevelseskvalitetene i Engabreområdet blir endret såvidt mye av den pågående kraftutbyggingen at vesentlige deler av breaktativiteten blir flyttet. Det vil først og fremst avhenge av om det er gode alternative breområder og hvordan naturinngrepene påvirker bruken av brearmen og naturopplevelsene i området. Hvis naturinngrepene forblir relativt små blir neppe de bruksmessige effektene store. Det gjelder også for lokalbefolkningens bruk av Engabreområdet.

Noen av de store brukergruppene i Engabreområdet er imidlertid knyttet til tilreisende turister, som har alternative attraksjoner å reise til hvis attraksjonsverdiene i Engabreområdet blir endret. Også cruisebåt-arrangørene har alternative opplevelsesmuligheter å tilby sine passasjerer, både langs Helgelandskysten og i form av breopplevelse ved vestlandets fjorder. Spesielt Briksdalsbreen, en brearm fra Jostedalsbreen er en klar alternativ breopplevelsen både for cruisebåt- og bilturister som kommer til Engabreen. Blant bilturistene er breopplevelse på Rana-siden av Saltfjellet også et alternativ.

Større undersøkelser gjennomført ved Briksdalsbreen, som har omlag 10 ganger så mange besøkende som Engabreområdet, viser at attraksjonen også der var breen og naturopplevelsene, og at over 90 prosent av turistene var negative til naturinngrep som bilvei helt inn til breen (Aas og Vorkin 1991). De undersøkelsene viser forøvrig at deltagerne på kommersielle turopplegg, som cruise- og bussturer, var like negative til naturinngrep som brukerne forøvrig, herunder bilturistene. Det betyr også at de

internasjonale gjestene til denne natur-attraksjonen i et av de viktigste turistområdene i Norge har gitt verbalt uttrykk for sitt ønske om å bevare naturkvaliteter.

Det finnes imidlertid ikke undersøkelser foreløpig som viser om cruisearrangører og cruiseturister vil endre adferd, dvs hvordan de reelt sett vil reagere hvis det blir gjennomført større naturinngrep ved en attraksjon. Det sannsynlige er imidlertid at endret opplevelseskvalitet kan føre til endret konkurransekraft, og at større naturinngrep kan føre til forflytting av slike virksomhet.

Jo mindre inngrepene er, spesielt i det som er kjernen av attraksjonen og områdene rundt, jo mindre er nok sannsynligheten for geografiske omflytting på slike reiseopplegg. Samtidig gjelder det nok at jo bedre servicetilbudet blir jo større blir sannsynligheten for at attraksjonen ikke mister tiltrekningskraft.

Undersøkelsene som skal gjennomføres seinere ved Engabreen vil avklare hvor følsomme ulike brukergrupper eventuelt er for de naturinngrepene som blir gjennomført. De vil dessuten kunne påvise mer presist i hvor stor grad endring i bruken av området har sammenheng med kraftutbyggingen og andre forhold som en må regne med kan ha vesentlig betydning på bruksmønstret. En sentral oppgave i undersøkelser etter at Stor-Glomfjordutbyggingen er ferdig bør forøvrig være å kartlegge i hvilken grad ulike brukergrupper har positive eller negative reaksjoner på utformingen av de ulike deler av anlegget.

Litteratur

Meløy Kommuneplan 1991-2003. Meløy mars 1991 med vedtak 11/7.1991

Statkraft. 1987. Svartisen. Stor-Glomfjordutbyggingen. Engabreområdet. Arealdisponering. Søknad om forhåndstiltredelse.

Stortingsmelding nr 90 (1980-81). Om reiselivet. Samferdselsdepartementet, Oslo

Stortingsmelding nr 40 (1986-87). Om friluftsliv. Miljøverndepartementet, Oslo

Teigland, J og Vorkinn, M. 1987. Effekten av vannkraftutbygging i Aurlandsdalen for friluftsliv og reiseliv. Rapport nr B30- Oslo 1987. NTNF's utvalg for miljøvirkninger av vassdragsutbygging.

Walsh, R.G. 1986 Recreation Economic Decisions: Comparing Benefits and Costs. - Venture Publishing Inc. State College, Pennsylvania

Aas, Ø. og Vorinn, M. 1991. Holdninger til tilrettelegging blant ulike fritidsbrukere av naturattraksjoner - en intervjuundersøkelse blant de besøkende i Briksdalen, Nordfjord. Forskningsrapport. Norsk institutt for naturforskning. Lillehammer.

Vedleggstabeller:

Vedleggstabell 1: Sesongfordelingen av besøksvolumet til Engabreområdet etter transportform brukt. Antall personer i 1989, 1990, og 1988 for rutebåt-trafikkens del.

	Mai	Juni	Juli	August	Septem. 1)	I alt 2)
Rute- båt						
-1988	170	1200	2660	1265	145	5440
-1989	340	1225	2765	1760	470	6560
-1990	230	1080	2610	1060	340	5300
Hurtig båt						
-1989	-	-	695	680	-	1375
-1990	-	210	575	210	65	1050
Cruise båt						
-1989	-	525	1550	500	-	2575
-1990	350	1780	3430	-	-	5600
Privat båt						
Til fots						
I alt						
-1989	340	1750	5010	2940	470	10510
-1990	580	3070	6615	1270	405	11950

1) 1-20 september.

2) Avrundede tall

084

nina
oppdrags-
melding

ISSN 0802-4103
ISBN 82-426-0156-9

Norsk institutt for
naturforskning
Tungasletta 2
7004 Trondheim
Tel. (07) 58 05 00