

VÅGAN KOMMUNE

TEMAPLAN FOR FRILUFTSLIVETS FERDSELSÅRER 2025 - 2031

H Ø R I N G S D O K U M E N T



Innledning

Prosjektet Friluftslivets ferdselsårer (FF) bygger på Stortingsmelding 18 (2015–2016) Friluftsliv som kilde til helse og livskvalitet (9) og Klima- og miljødepartementets Handlingsplan for friluftsliv (7).

Stortingsmeldingen ønsker økt satsing på friluftslivets ferdselsårer, som stier, løyper og turveier, fordi disse er sentrale for å gjøre friluftsliv tilgjengelig for flere, både i hverdagen og i fritiden.

Stortingsmeldingen fremhever at kommunene har en viktig rolle i å planlegge og tilrettelegge for ferdselsårer, og det oppfordres til at kommunene utarbeider temaplaner som identifiserer, ivaretar og utvikler ferdselsårene (7). Det legges vekt på at slike planer skal bidra til folkehelse, livskvalitet, bolyst og reiseliv, og at arbeidet skal være godt forankret og inkluderende (9).

Meldingen danner grunnlaget for det flerårige prosjektet som Miljødirektoratet leder, hvor fylkeskommunene og kommunene samarbeider om utvikling av slike temaplaner. I Nordland er det fylkeskommunen som leder arbeidet, gjennom de ulike friluftsrådene.

Det er anbefalt å utarbeide lokale ferdselsåreplaner som temaplaner. Temaplanene skal bidra til å sikre et attraktivt tilbud til befolkningen både i forhold til folkehelse, livskvalitet, bolyst og reiseliv. Arbeidet skal bidra til å identifisere, ivareta og utvikle friluftslivets ferdselsårer i den enkelte kommune.

Hvofor er friluftsliv viktig ?

I 2020 gav Helsedirektoratet ut rapporten Vunne leveår og helsetapsjusterte leveår (DALYs) ved fysisk aktivitet. Denne viser at 20% av befolkningen oppfyller anbefalingene for fysisk aktivitet, 60% er delvis aktiv og 20% er inaktive. Oppdaterte tall fra Helsedirektoratet i 2024 har beregnet at dersom hele befolkningen hadde oppfylt myndighetenes anbefalinger til fysisk aktivitet, ville en hypotetisk velferdsgevinst vært på 455 milliarder kroner (5).

I Norge er friluftsliv den viktigste alminnelige formen for fysisk aktivitet. Å gå tur er den vanligste aktiviteten i alle aldersgrupper, og foregår som regel uorganisert. Tall fra Levekårsundersøkelse 2024 viser at 90% av alle kvinner går på tur, og 78% av alle menn. De fleste oppgir at deres turer er drevet av ønsket om naturopplevelser, fysisk aktivitet, samt oppleve stillheten i naturen/stressreduksjon og sosialt samvær. Til en viss grad oppsøkes naturen også for spenning (4).

Regjeringen ønsker at kommunene skal legge til rette for at enda flere jevnlig kan være aktive, og at de som i dag er lite fysisk aktive kan bli mer aktive gjennom friluftsliv. Det er store besparelse i helsegevinsten som ligger i dette. Den største gevinsten oppnår den som utøver friluftsliv, som får bedre helse og som kan oppleve at livskvaliteten blir bedre. Friluftsliv har dokumentert helseeffekt både på fysisk og psykisk helse (3, 4, 5).

Stier, turveger, løyper og leder er avgjørende for utøvelse av tur enten det er på turveg, sti, skiløype eller annet. Forskning viser at nærheten til nærturterreng øker sannsynligheten for fysisk aktivitet i hverdagen. Ulike grupper innen befolkning vil ha ulike forståelse av hva som er nært, men generelt ser benyttes kriterium for 500 meter til nærturterreng som grense til hva som er nært (4).

Om temaplanen

Når det skrives om friluftsliv i temaplanen er det friluftsliv som er relatert til stier, turveger, leder og ruter, som gåing, skigåing, sykling og padling. Jakt, fiske og bærplukking er friluftslivsaktiviteter som bruker arealer ved siden av ferdselsårene og er ikke en del av planen.

Bruk av motorbåt, seilbåt og snøscooter er viktig friluftsliv for mange, men er ikke inkludert i denne planen eller veilederen til Miljødirektoratet (12).

Temaplanen gjelder for hele kommunens areal. Hensikten med temaplanen for friluftslivets ferdselsårer er å sørge for at den enkelte kommune får oversikt over hvilke ferdselsårer som finnes i kommunen og om det er tiltak som bør fremmes for å bidra til å øke andelen fysisk aktive i kommunen. Planen skal fungere som et hjelpemiddel og kunnskapsgrunnlag i andre planer, som for eksempel kommunedelens arealplan og stedlige reguleringsplaner.

Vågan kommune har valgt at planen skal omhandle sykkelruter (da som sykling på gang/sykkelveg og sti som alternativt fremkomstmiddel til bil), langrennsløyper (preparerte løyper), riding, padle- og roruter og fotturer.



Organisering

Arbeidet har vært organisert på følgende måte:

Prosjekteier:

Vågard Erdahl Nyaas

Leder Eierskapsenheten

Prosjektleder:

Sigrid Bjørck

Lofoten friluftsråd

Prosjektgruppe:

Stefanie Schramm

Arealplanlegger

Liss Mortveit

Landbruksrådgiver

Anne Marit Aarø

Samfunnsplanlegger



Medvirkning og høring

24. september 2025 ble det gjennomført et medvirkningsmøte for inviterte deltagere. Det var sendt ut invitasjon til Naturvernforbundet, Djevelportens forening, Birdlife Norge - avd Lofoten, Bondelaget, Bonde og småbrukarlaget, Lofoten Sau og Geit, Lofoten Turlag, Svolvær Jeger og Fiskeforening, Laukvik Jeger og Fiskeforening, Gimsøy Jeger og Fiskeforening, Lofoten Løpeklubb, KS Ski, Kabelvågmarkas venner, Digermulen og Storemålla løypelag, Vågan historielag, Lofoten Skyrace og Lofoten High 5.

Arbeidsgruppa har hatt særdialog med Bondelagets leder og Laukvik Jeger og Fiskeforening. De fleste barnehager og skoler i kommunen har blitt kontaktet på e-post for kartlegging av tilrettelagte turområder.

Arbeidsgruppa ønsker å takke alle som har bidratt med informasjon og innspill til temaplanen.

Temaplaenen saksbehandles i desember 2025 av planutvalget og skal etter dette på høring i 6 uker. Høring annonseres på vanlig måte.

Planen skal revideres minst en gang hver valgperiode og det anbefales at temaplaner revideres hvert 4. år. Temaplanen revideres ikke i gjeldende eller neste valgperiode, men etter valget i 2031.



Faguttrykk

Ferdselsårer er traséer for ferdsel som er synlige i terrenget i den sesongen som er aktuell for bruk, og leder for ferdsel på vann og over breer.

Ulike ferdselsårer:

- **Sti** er et tydelig, smalt og sammenhengende tråkk i terrenget som har oppstått gjennom bruk eller aktiv tilrettelegging.
- **Turveg** er en opparbeida og sammenhengende ferdselsåre med jevnt og fast toppdekke i minst 1,2 m bredde.
- **Led** er ferdselsårer på vann og over breer.
- **Løyper** er ferdselsårer på snødekt mark som jevnlig trækkes eller prepareres, eller som merkes eller kvistes som traséer for vinterferdsel.

Friluftsliv defineres som: «Opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse». Korte fot- og skiturer, bading, sykling, turer med ikke-motorisert båt, samt jakt, fiske og sanking av bær og sopp regnes som noen av de vanligste friluftslivsaktivitetene.

Målpunkt er både steder der det er naturlig å starte og avslutte bruken av ferdselsårene og attraksjoner/steder som motiverer til bruk av dem. Eksempler på slike steder er holdeplasser for offentlig transport, innfallsporter, parkeringsplasser, utsiktspunkt, serveringssteder, skoler/barnehager, kulturminner, osv.

Nærtur: Nærnatur som grøntområder, parker, trær, hundremeterskoger, badeplasser og vannspeil fremmer fysisk aktivitet, friluftsliv, sosial kontakt, legger til rette for godebomiljøer og sikrer naturmangfold. Ferdselsårene er en viktig del av nærnaturen. Avstanden til nærturterrenget er helt avgjørende for hvor mye det blir brukt. Handlingsrommet i plan- og bygningsloven og arealplan kan brukes til å ivareta nærturområder i arealer med utbyggingspress.



Statlig sikret friluftsområde: Et statlig sikret friluftslivsområde er et område som kommunen eller friluftsrådet har sikret gjennom kjøp eller bruksavtale for allmennhetens bruk, med støtte fra staten. Målet er å ivareta viktige friluftslivsområder og forvalte dem slik at de er tilgjengelige og attraktive, og flere får gode muligheter til friluftslivsopplevelser og -aktivitet.

Temaplan er et planverktøy som brukes av kommuner og offentlige etater for å utvikle og styre innsatsen innenfor et bestemt tema eller fagområde. Den er ikke juridisk bindende som en reguleringsplan, men gir strategisk retning og kan danne grunnlag for politiske vedtak og prioriteringer.

Trasé defineres i denne sammenheng som en korridor i terrenget for både foreslåtte, planlagte og eksisterende ferdselsårer og turruter. En trasé har et definert start- og sluttpunkt.

Turruter er skilta, merka og kartfesta traséer, i turrutedatabasen til kartverket for ferdsel i den sesongen som er aktuell for bruk. Det skilles mellom flere typer turruter, se Merkehåndboka.no for mer informasjon.

Turforslag er en anbefalt tur. Turforslag er ikke en del av det offentlige kartgrunnlaget (DOK). Turforslag formidles bl.a. på ulike turportaler, informasjonsbrosjyrer, turkort og gjennom muntlig overlevering.

Universell utforming er turveger og andre tilretteleggingstiltak som tilfredsstiller kravene i Norsk Standard for universell utforming av opparbeidete uteområder. Godt tilgjengelig er en kategori som innebærer at en ferdselsåre er bedre tilgjengelig for mennesker med funksjonsnedsettelse, men likevel ikke slik at kravene til universell utforming fullt ut er ivaretatt.

Forankring i kommunale strategier

Vågan kommune har i sin planstrategi et mål om at kommunen samtidig som den gir innbyggerne de tjenestene de trenger, skal ta vare på den utrolige naturen kommunen har å tilby, både for innbyggerne, turismen som næring, og for å ta vare på økosystem og klimaet. Vågan kommune har bestemt at folkehelse og bærekraftig utvikling skal være de viktigste premissene i arbeidet fremover.

Naturen er høyt verdsatt i Vågan kommune og kommunen ønsker å ta vare på den egenheten i området. Turisme og fiske er blant de største næringene i kommunen. Kommunen er avhengig attraktive arbeidsplasser og inntekter, samtidig som innbyggere og tilreisende skal oppleve naturverdiene som finnes her. Økt næringsaktivitet og turisme setter et stort press på naturen og behovet for gode strategier øker.

Planstrategien for Vågan kommune angir at presset fra besøkende ikke må bli for inngripende i naturen, og at det må utarbeides ulike strategier for dette. Vågan kommune ønsker å ta vare på naturmangfold, ha et godt næringsliv og gode lokalsamfunn (22). Som et ledd i dette arbeidet er det en rekke tema som skal belyses i arbeidet med kommuneplanens arealdel. Her er friluftslivets ferdselsårer nevnt som ett av temaene det skal arbeides med innenfor gjeldende planperiode.

Mål

Overordnede mål

Temaplanen for friluftslivets ferdselsårer er forankret i kommuneplanens arealdel og i de overordnede målene kommuneplanens samfunnsdel:

- Vi skal være en bevisst kommune i forhold til klimapåvirkning og biologisk mangfold
- Aktiv besøksforvaltning i egen kommune og som del av regionen der lokale naturressurser og lokalbefolknings behov ivaretas
- Vågan kommune skal utvikle arealer som skaper et attraktivt bysentrum og livskraftige tettsteder med hensikt å fremme fortsatt positiv befolkningsutvikling
- Vågan kommune skal ha en arealforvaltning som sikrer og utvikler våre natur-, kultur-, og miljøressurser på en bærekraftig forsvarlig måte

FNs bærekraftsmål

Bærekraftsmålene (FNs Sustainable Development Goals, SDG) er 17 globale mål vedtatt av FN i 2015 for å fremme sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft fram mot 2030. De dekker områder som fattigdom, helse, utdanning, likestilling, klima, naturmangfold og ansvarlig forbruk (21).

I Norge brukes bærekraftsmålene som et rammeverk for offentlig forvaltning fordi:

- De skal gi en helhetlig styring for politikk og planlegging på tvers av sektorer.
- Målene hjelper kommuner og statlige etater med å utarbeide lokale mål for klima, miljø og sosial bærekraft i beslutninger.
- De gir et standardisert grunnlag for å måle og rapportere fremgang.

Kort sagt, bærekraftsmålene sikrer at utvikling skjer på en måte som ivaretar både dagens og fremtidige generasjoner.



Grafikk av bærekraftsmålene er lastet ned fra FN-sambandets hjemmesider: [www.https://fn.no/download/last-ned-grafikk](https://fn.no/download/last-ned-grafikk)

Mål for temaplanen

Temaplanen har mål på to nivåer; effektmål og resultatmål. Effektmålene er de overordnede målene, som gir retning og vekting av aktuelle tiltak i planen. Resultatmålene er de konkrete målene som legger grunnlaget for handling.

Målformuleringer satt for temaplanen presenteres under effektmål og resultatmål.

Effektmål

Ferdselsåreplanen skal bidra til (slik vil vi ha det):

- Sikre gode turstier og turveier og legge til rette for adkomst til disse både sommer og vinter.
- Kanalisere ferdsel til områder der det er egnet for ferdsel.
- Stier og tilrettelegging skal være bærekraftig og miljøvennlig.
- Fremheve og synliggjøre stier som er tilrettelagt for alle.
- Sikre grønne korridorer i byer og tettsteder.
- Videreutvikle sykkelmulighetene i kommunen og gjøre det enklere å ta seg frem med sykkel.
- Sikre tilgang til vann-, strand- og sjøområder for ulike aktiviteter.
- Øke kunnskap om vedlikehold og tilrettelegging av stier/turveier.

Resultatmål

Ferdselsåreplanen skal få fram løsninger for (slik skal vi få det til):

- Alle som bor i tettstedene skal ha maks 500 m til nærmeste fotrute.
- Alle skoler, barnehager og institusjoner skal ha en turvei/sti eller turrute tilpasset deres bruk i umiddelbar nærhet.
- Etablere parkeringsløsninger, renovasjon og toalett knyttet til de viktigste utfartsstedene.
- Min. 1 universelt utformet turmål pr. tettsted.
- Opprettholde tilgjengeligheten for utstyrssentralen/BUA i kommunen.
- Finne og velge ut utvalgte stier som skal tilrettelegges og vedlikeholdes.
- Sikre stier som allerede er nedslitt.
- Opparbeide flere grønne områder i Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær og binde disse sammen/binde de sammen med eksisterende grøntstruktur.

Dagens situasjon

Vågan har spektakulær natur med spisse fjell som strekker seg opp mot 1000 meter. Strandflatene har kritthvite strender og havet er azurblått. Til alle tider har kommunens innbyggere utnyttet Lofotfjellene og Lofot-naturen til friluftaktiviteter. Friluftsområdene utgjør en vesentlig ressurs for innbyggernes livskvalitet og rekreasjon, og har stor betydning for lokal identitet og samfunnsutvikling.

Det har utarbeidet seg et omfattende nettverk av turstier i kommunen. Noen steder starter turene i tettstedene og følger gamle ferdaveger mellom bosetninger. Andre stier har oppstått fordi folk ønsker å se utsikten fra en fjelltopp, og har funnet en måte å komme til toppen. Det skaper et tråkk, som når det følges av flere blir til en sti. Flere stier er merket av lokale privat personer eller lag/foreninger. De færreste av stiene er merket i henhold til den nasjonale standarden stimerking, merkehåndboka, (1).

På Destination Lofoten og Turistforening sine hjemmesider kan man finne informasjon om utvalgte turstier i Lofoten. Det finnes andre kilder for den som ønsker mer informasjon. Det er gitt ut en rekke turbøker, både i Norge og verden ellers, som beskriver ulike turforslag i Lofoten. I tillegg deler både åpne nettsider, turoperatører, privatpersoner og influensere turtips og turforslag på nett og i sosiale medier.

Fotruiter

Vågan kommune har en rekke godt etablerte og kjente fotruiter. Det er like mange steder å gå på tur i Vågan som det finnes folk. Nesten alle har sine egne favoritturer, enten de går langs havet, opp på heia, på en sti i krattskogen eller opp på fjellet. Mange av stiene er tydelige stier med definerte startpunkt og parkeringsmulighet, mens andre stier har oppstått når folk går fra sin private eiendom og ut i marka. Skilting av stier er ikke gjort systematisk, men enkelte stier er skiltet eller delvis skiltet.

Populære toppturer i kommunen er Tjeldberginden, Festvågtinden, Fløya, Hoven, Matmora og Glomtiden. For de som benytter klatreutstyr er Svolværgeita og Vågakallen blant målene.

De siste årene har også fotturer, og da også løping i fjellet, økt i popularitet. Det arrangeres flere løp på stiene i fjellene i Vågan i løpet av sommersesongen.

Det finnes en rekke flere topper som en kan ha som turmål i kommunen, men det er viktig å ha et bevisst forhold til vanskelighetsgrad, utstyr og sikkerhet. Før man legger ut på topptur er det alltid viktig å ha med seg det utstyret man har behov for, og kontrollere at dette er i god stand. Dersom man ikke er sikker på om man har tilstrekkelig erfaring for å gjennomføre turen, anbefales det å kontakte lokale guider som arrangerer turer både for større og mindre turfølger.

Nærturer

Vågan kommune omfatter 887 øyer, og utgjør et landareal på 460 km². Tettstedene utgjør 4,0 km² og huser 77% av befolkningen i kommunen (18).

48% av befolkningen bor i Svolvær. Her har man gjennom flere år bygget opp ulike nærturanlegg i Kabelvåg og Svolværmarka. Siste tilskudd til løypenettet er klopping av stien rundt Svolværvatnet og ny bru over elva.

Det er en rekke nedbygde elver Vest for Svolvær hvor turglade Lofotinger har utnyttet bilveiene inn til vannene og kraftstasjonene som startpunkt for tur. I Kabelvågmarka går et vell av stier som kan benyttes sommer og vinter. Disse turstiene sikrer innbyggerne god tilgang på turer hele året.

For innbyggere de fleste andre steder i kommunen er naturen utenfor døra. De fleste har en eller annen form for tursti i nærheten av huset de bor, eller har mulighet til å gå tur fra egen bolig.

Tilrettelagte stier

Det finnes pr i dag ingen turstier som er særskilt utarbeidet for mennesker med bevegelsesnedsettelse. Dette betyr ikke at det ikke finnes turstier som kan benyttes av de med behov for rullestol mm., men at det ikke er stier som er utformet etter krav til universell utforming (13) eller Miljødirektoratets veileder for tilrettelegging for friluftsliv (11).

Statlig sikra friluftsområder

Det er fire statlige sikrede friluftsområder i Vågan kommune; Børvågen, Sommero, Kalle og Rørvika.

Børvågen: Området omfatter landområdene sør for E10 etter tunellen gjennom Børvågsaksla og området nord for E10 opp til Børvågheia. Nord E10 er det et fjellområde som benyttes til turer som ofte strekkes seg langt utenfor det avsatte friluftssarealet, mens sør for E10 er det strandområde i den skjermede Hellevågen. Populært utfartsområde med parkering i lomme langs E10.

Sommero: Nærfriluftslivsområde i Svolvær sentrum som grenser til Nedre Svolværvatnet. Området omfatter Sommerrotjernet, og grenser til en leirskole som drives av Lofoten feriesenter. Området er egnet til opphold og diverse friluftslivsaktiviteter ved ferskvann.

Kalle: I naturdatabasen registrert som svært viktig friluftslivsområde. Ved innfartsområdet er det etablert parkeringsplasser, eller et inngrepsfritt område med store naturkvaliteter og omfatter om lag 4200 m strandlinje, elv/innsjø, grotter, turområder for barn/eldre, utsiktssområder og deler Lofotveggens majestet Vågakallen som blant annet brukes til klatrevirksomhet.



Padle og ro-ruter

Det er ingen kommunale eller offentlig padleruter i kommunen, men det finnes flere aktører som tilbyr padling. Generelt er Lofoten en utfordrende padledestinasjon, med mye åpent hav og streke tidevannsstrømmer. Områder som tilsynelatende oppleves som skjermet for vind, kan oppleve fallvinder fra fjellene.

Sykkelruter

Vågan kommune har jobbet flere år med opparbeiding av tygge gang- og sykkelveger i kommunen. Det er sammenhengende gang og sykkelsti mellom Kabelvåg og Svolvær. Det jobbes også systematisk med å opparbeide fortau langs de mest trafikkerte veiene i Kabelvåg og Svolvær.

En del utøvere liker å sykle på stier. Det finnes stier som er tilrettelagt for sykling i kommunen.

Skiløyper

Vågan kommune har svært aktive idrettslag som legger ned en betydelig innsats for at det etableres gode, preparerte skiløyper vinterstid. Det er preparte skiløyper på Liland og i Kabelvåg- og Svolværmarka. I tillegg kjøres det opp løyper med scooter i Ørsnes.

Skikjøring/Randonee

For de som liker frikjøring ned fra topper, er Vågan kommune et lite paradys. Det er stadig økende besøk til de mest populære turene som Kvitinden, Torskmannen og Småtindan. Det er også en rekke andre topper som er godt egnet for frikjøring og det finnes informasjon om dette både i open source og hos lokale turoperatører. Det er viktig å huske på at store deler av Vågan er definert som aktsomhetsområde for snøskred (13). De fleste av turene går gjennom skredfarlige områder. Den som begir seg ut på tur må alltid gjøre nødvendig avveining for risiko, ha med nødvendig sikkerhetsutstyr, og vurdere om turen bør gjennomføres med lokal guide.

Klatring og buldring

En friluftslivsaktivitet som utøves av mange, både lokale og tilreisende, er klatring. Klatrerutene i Vågan er ofte utfordrende, og klatreleder er derfor ikke omfattet av planen. For klatrere som ønsker å utforske fjellene i Vågan anbefales det å ta kontakt med lokale guider.

Det er mange områder i kommunen hvor det er gode muligheter for buldring. Dette er klatring på mindre fjellpartier og steiner, hvor man klatrer uten sikring, og med buldreteppe under seg, i tilfelle fall. Det finnes en rekke områder for buldring i kommunen. I tillegg til ulike bøker med oversikt over klatreruter og buldreteppe, finnes det flere nettsider med informasjon.

Ildsjeler og lokale krefter

Dugnadsånden i Vågan kommune er til stede i lag og foreninger som arbeider med tilrettelegging av lokale turstier. Det gjøres en rekke tiltak basert på frivillig innsats. Flere av tiltakene har mottatt midler gjennom idrettsforbundets regelverk for tilskudd for ordinære anlegg og nærmiljøanlegg (spillemidler), offentlig tilskudd og tilskudd fra fond og stiftelser.

Bidragene fra lokalpersoner og lag og foreninger er uvurderlige for å gi innbyggerne nærmiljøanlegg som er tilgjengelig og attraktive.

Det kan nevnes lag og foreninger som Kabelvågmarkas venner, KS Ski, Djevelportens forening, Digermulen og Storemollas løypeforening og Lofoten Turlag.

Utfordringer

Parkering

Populære utfartssteder opplever manglende kapasitet for parkering. Der hvor man tidligere kunne parkere i avkjørsler eller i mindre lommer på veiene, vokser parkering ut langs veiene. Dette skaper trafikkfarlige situasjoner og reduserer fremkommeligheten.

I vintersesongen er det særlig utfordring med parkering for randonee-kjørere. Vågan kommune samarbeider med SVV om å finne gode løsninger for å unngå trafikkfarlige situasjoner langs E10 fra Laupstad til Helle.

Toalett og toalettavfall

Det er mange utfartssteder i kommunen hvor det ikke finnes toalett tilgjengelig for besøkende.

Det er 18 steder i kommunen hvor det er tilgjengelig toalett for tilreisende. Flere at toalettene er stengt i vinterhalvåret.

Avfall

Selv om det store flertallet av besøkende er flinke til å rydde og ta med seg restavfallet tilbake etter tur, finnes det eksempler på at avfallet bli liggende igjen etter besøk. Vågan kommune og SVV setter hver vår ut avfallsdunker og containere på strategiske plasser, slik at besøkende har mulighet til å levere inn avfallet på en ordentlig måte. I sommersesongen finnes det 17 offentlige avfallspunkter i kommunen.

Slitasje

At folk holder seg i aktivitet og benytter lokale turstier er et flott folkehelseiltak. Samtidig bidrar tråkk fra mange føtter til at plantedekket i stiene ikke klarer å overleve. Resultatet er at stiene ikke har vegetasjonsdekke. Regn og vind bidrar til ytterligere løsgjøring og erosjon, stiene blir dypere. Ved nedbør er ofte stiene de laveste punktene i terrenget. Dermed samles regnet i stiene, og erosjonen tiltar. Som et resultat velger mange å gå utenfor stien. Slik dannes en ny sti, og når denne er like nedslitt som den første, dannes neste sti. På denne måten skades vegetasjonsdekket.

I et kaldt klima med kort vekstsesong tar det lang til å etablere nytt vekstdekke, og stedvis kan vegetasjonen skades i flere tiår fremover.

Beitedyr

Områder hvor det utøves friluftsliv, hvor det også går beitedyr, kan oppleve friluftslivet som utfordrende og forstyrrende for dyra. Dette gjelder særlig tidlig på sesongen, kort tid etter at dyrene er sluppet på beite, og på steder hvor det blir kamp om arealene.

Lofoten er kjent for å bestå av grønnkleddde heier og enger, uten skog. En konsekvens av mindre beiting i utmark er at krattskogen vil overta som naturtype og at kulturlandskapet vil endres.

Tall fra rapporterte beitedyr i utmarksbeite, rapportert inn av beitlag til NIBIO, viser at det har vært en nedgang i beitedyr i Vågan på ca. 48% fra 2010 til 2024 (14, 16).

Infrastruktur

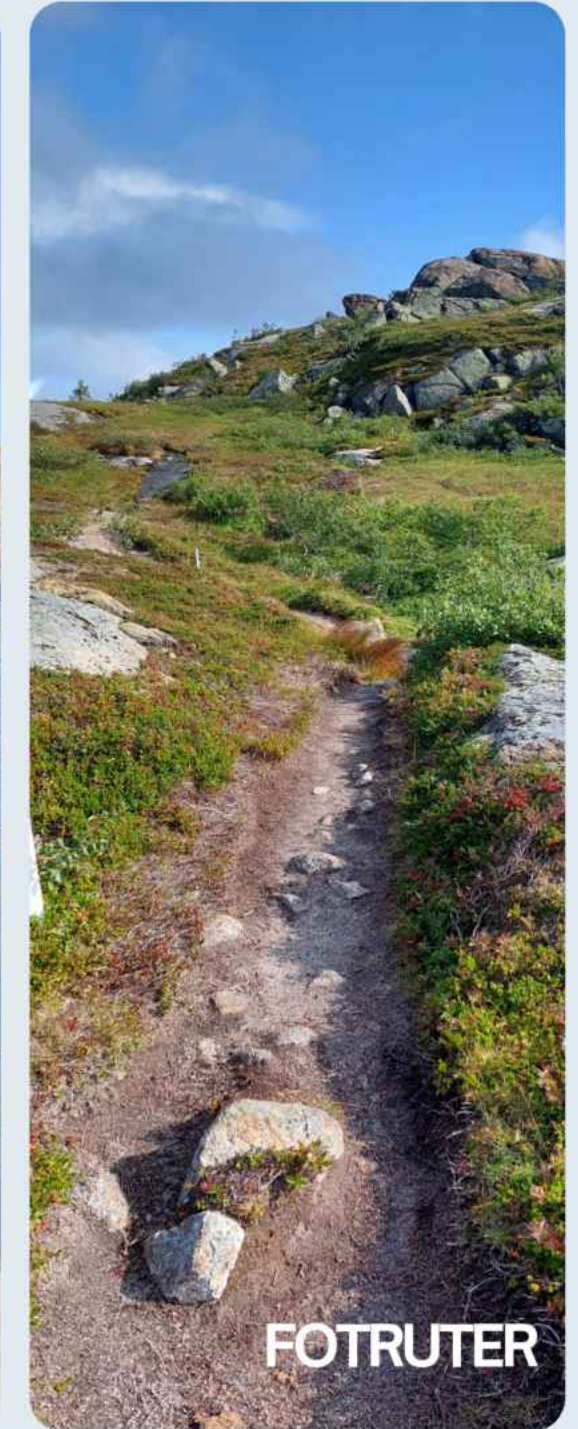
De gamle veiene i Lofoten har først oppstått som en sti, deretter en kjerreveg for så å bli en smal gårdsveg. Det moderne vegnettet slik vi kjenner det i dag er bygget opp fra 1960-tallet, ofte der de gamle kjerreveiene gikk tidligere. Mange av veiene i Vågan er smale uten tilstrekkelig bankett og stedvis med begrenset fundament. Dette gjelder særlig på kommunale og fylkeskommunale veger. Besøkende kommer ofte tilreisende i bil eller leier bil lokalt. Dette gir store utfordringer på det smale vegnettet sommerstid.

Vannforsyningen i kommunen består av flere lokale og kommunale vannverk. Lokale vannkilder er stort sett overvannskilder, som ligger eksponert for påvirkning fra friluftsliv. I tillegg kan det oppleves mangel på vann sommerstid, når det er lite nedbør og mange besøkende.

Hunder

Mange fastboende og tilreisende har hund som er med på tur. Ikke alle hundeeiere er kjent med bestemmelsene i hundeloven (8) og at de har ansvar for at hunden ikke er til ulempe eller skade for andre. En hver hundeeier har et generelt krav til aktsomhet (§3), og dette gjelder hele året. I henhold til §6 er det båndtvang i hele Norge fra 1. april til og med 20. august, men hundeeier har et særskilt ansvar for å holde hunden i bånd også utover denne tidsperioden, særlig i områder hvor det er husdyr og andre turgåere. Løse hunder utgjør en trussel for beitedyr og lokalt dyreliv.

Tematiske vurderinger



Langrennsløyper

Arbeidsgruppa har benyttet QGIS for å registrere hvilke turmål og turruter, leder og løyper som finnes i kommunen, herunder også langrennsløyper. I Vågan kommune er det ulike idrettslag- og grendelag som merker, preparerer og vedlikeholder løypene. Det er registrert langrennsløyper i Svolvær og Kabelvågmarka, Ørsnes og Liland.

Sykkelruter

Det er et sterkt ønske om utbygging av sykkelvegnettet i kommunen. Sykling gir aktivitet i hverdagen og reduserer den enkeltes karbonavtrykk. Kommunen ønsker at det skal være mulig å sykle mellom alle tettstedene i kommunen. Sykkelrutene går primært langs hovedvegnettet og blir dermed en del av planleggingen innenfor intrastruktur, men det ønskes at man vurderer hvilke alternativer som kan finnes i stinettet.

Riding

Kommunen er positiv til at ulike turveier og turstier kan benyttes både av gående og ridende. Det er få gårder igjen i Vågan som driver med hestehold og har behov for turveier tilrettelagt for riding. Kommunen vil derfor ikke arbeide videre med temaet, men vil heller ikke innføre restriksjoner for utøvelse av riding på turstier og turveier i kommunen.

Innledende analyser

Ved bestemmelse av hvilke tema som skulle inngå i planen ble det først bestemt at langrennsløyper, sykkelruter, riding, padle- og roruter og fotturer skulle inngå i planen.

Dessverre har den begrensende tidsperioden arbeidet har pågått gjort det vanskelig å komme i mål med alle temaene.

Padle og roruter

Arbeidsgruppa har ikke klart å arbeide målrettet med padle- og roruter. Arbeidsgruppa har derfor dreid fokus over på viktigheten av at strandsonen er tilgjengelig, både for de som ønsker å padle eller å bruke den til andre aktiviteter. Med økt turisme oppleves også økt press på strandsonen. Systematisk arbeid for å unngå nedbygging og privatisering av strandsonen vil derfor bli viktig i tiden fremover. Dette arbeidet må videreføres i kommunens arealdel.

Fotturer

Å gå på tur krever lite utstyr og kan gjøres nesten overalt. Det passer for alle aldre og kan utøves på alle ferdighetsnivåer. Fotturer gir naturopplevelser og ro, og reduserer stress og angst, og er positivt for helse. I temaplanen-arbeidet er det lagt stor vekt på arbeid med fotturer og at fotturer gjøres tilgjengelig for alle. Temaplanen vurderer utfordringer vi har lokalt knyttet til turgåing og vurderer tiltak for disse. Arbeidet fra temaplanen må videreføres til kommuneplanens arealdel.

Analysen og måloppnåelse

Det er gjennomført detaljerte analyser for alle resultatmålene.

Alle som bor i tettstedene skal ha maks 500 m til nærmeste fotrute.

Det er gjennomført analyse mellom startpunkt for turstier og boliger i tettstedene Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær. SSB sitt kartlag er benyttet til å avgrense tettstedene. I analysene er det tatt utgangspunkt i turstier som fører til en tur på minst 30 minutters lengde. Det er lagt til grunn sti, med andre ord ikke turgåing på vei. Stedvis kan der være kortere deler av turen som må gås på veg for å knytte ulike sti-elementer sammen.

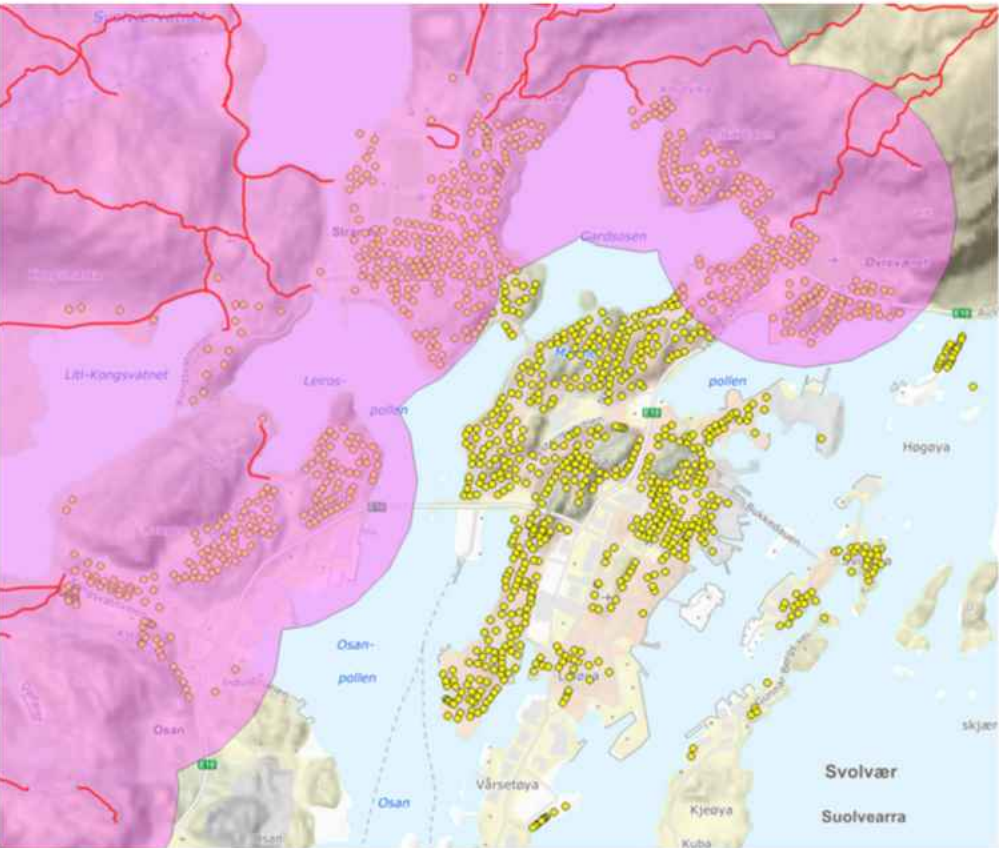
Resultatet av analysen er vist i tabell nedenfor. Analysen av nærhet til sti, må ikke leses som absolutt. Det kan være feil i analysen som et resultat av usikkerhetsmarginen mellom kart og terreng. Analysen tar ikke for seg kvaliteten på stien.

Tabell med resultat av analysen mellom avstand bolig og startpunkt sti.

	Antall boliger totalt	Antall boliger <500m	Måloppmåelse (%)
Svolvær	1291	637	49.3
Kabelvåg	721	592	82.1
Henningsvær	236	5	2.1

Resultatet fra analysen viser at i Svolvær ligger ca. 50 % av boligene innenfor 500 meters radius fra en sti. Dette anses som lav måloppnåelse. Kabelvåg har den høyeste andelen å hele 82,1%. Dette ansees som tilfredstillende måloppnåelse. I Henningsvær har kun 2,1% av boligene en sti <500 m. Dette er svært lav måloppnåelse.

Tettsteder med god attraktive turstier og turveger dekker FNs bærekraftsmål 3 "God helse og livskvalitet", og 11 "Bærekraftige byer og lokalsamfunn".



Utsnitt fra analysen for Svolvær. Boliger er markert med gul. Det rosa arealet er generert ut fra startpunkter til lokale stier. Stiene er markert med rødt. Gule prikken innenfor det rosa arealet har 500 m i luftlinje til nærmeste tursti. Gule punkt utenfor det rosa arealet viser boliger hvor det er >500 m luftlinje til nærmeste tursti.

I Svolvær er det særlig områdene for Svolvær sentrum som bidrar til den høye prosenten av boliger med mer enn 500 m til tursti. Svolvær by er bygget opp på flere øyer og halvøyer, med fyllinger i mellom. Det er derfor ikke noe naturlig kontakt mellom bykjernen og marka. Det er mellom 1-2 km fra bykjernen til Røde kors huset på Stranda, hvor «marka» starter.

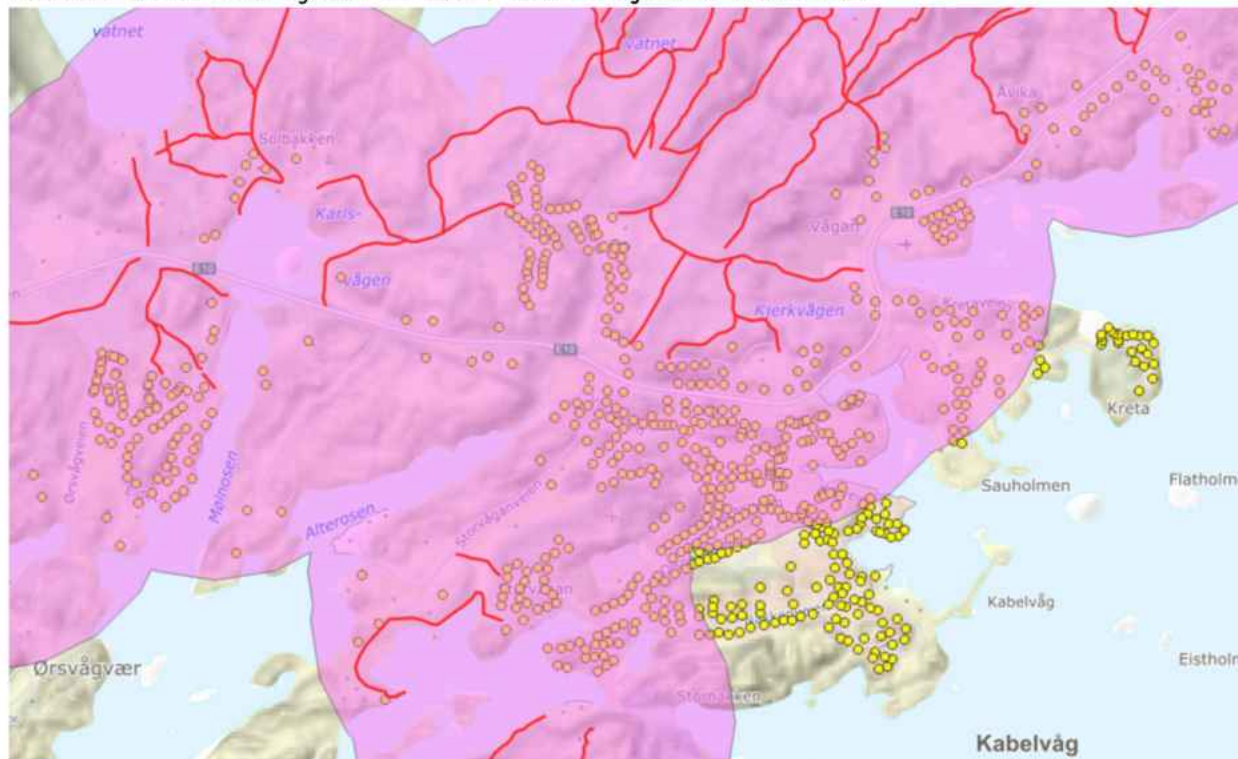
Det kan argumenteres for at bystien til moloen er en tursti for innbyggerne i sentrum, men stien går på veinettet og bidrar ikke i samme grad som en natursti til den gunstige helseeffekten som oppnås av å gå tur i naturen.

Analysen for Svolvær sentrum viser viktigheten av å få opp en grøntstruktur i bykjernen. Se videre analyse for «Opparbeide flere grønne områder i Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær og binde disse sammen/binde de sammen med eksisterende grøntstruktur».

Analysene for Kabelvåg er i samme grad som Svolvær hva man definerer som en stistart. Det kan gjøres ulike vurdering av hva som er en sti og hvor denne starter. Med de analysene som er gjennomført er det oppnådd et resultat på 82% boliger som ligger 500 meter i luftlinje fra nærmeste start til en tursti. De områdene som faller utenfor analysen, er Kreta, Smedvika, og området fra Doktorbakken til Kabelvåg molo og Ursvika .

Kreta er et område som er utviklet for boligbygging i nyere tid. Analysen viser viktigheten av at friluftsliv også vektlegges ved valg av regulering av nye boligområder og at det ses på avbøtende tiltak dersom det ikke er mulig å oppnå mindre enn 500 m til fotrute for bebyggelsen.

Resultatet fra analysen re vist i illustrasjonen nedenfor.



Utsnitt fra analysen for Kabelvåg. Boliger er markert med gul. Det rosa arealet er generert ut fra startpunkter til lokale stier. Stiene er markert med rødt. Gule prikken innenfor det rosa arealet har 500 m i luftlinje til nærmeste tursti. Gule punkt utenfor det rosa arealet viser boliger hvor det er >500 m luftlinje til nærmeste tursti.

Henningsvær står i en særstilling i analysene. I enda større grad enn Svolvær er bebyggelsen spredt over øyer og en fiskehavn/fiskevær. For å komme til hoveøya Vågan må man over flere bruer.

Det er lite til ingen naturlandskaper på øyene, hvor husene ligger tett. I analysene er det kun boligene på Sauøya som faller innenfor bestemmelsen om maksimum 500 meter til nærmeste fotrute. Resultatet av analysen vil i enda større grad enn tidligere bestemmes ut i fra hva man definerer som sti, og hvor lang og naturlig stien skal være.

I generell forstand vil det ikke være mulig å tilrettelegge for nærtur på sti som både gir 30 minutter tur og ikke går på veg mer enn 500 m i Henningsvær. Det er likevel viktig at det arbeides med lokale nærturtiltak slik at det kan skapes små lommer av grøntstruktur eller andre kvaliteter som vil være positive og gi innbyggerne positive turopplever i fiskeværet.



Alle skoler, barnehager og institusjoner skal ha en turvei/sti eller turrute tilpasset deres bruk i umiddelbar nærhet.

Gode uteområder er viktig for barns trivsel og læring og bidrar til god helse og livskvalitet (FNs bærekraftsmål 3). Barn oppholder seg stadig lengre på skolen og er mindre aktive enn tidligere. Derfor er det et godt uteområde rundt skolen viktig for barns bevegelse, men også for å stimulere trivsel, motivasjon og læring. Uteområder kan også utnyttes til læringsarenaer og kan være viktig avveksling fra undervisning i klasserom. Gode, tilrettelagte uteområder for skoler, barnehager og institusjoner regnes med av FNs bærekraftsmål 3, 4, 11 og 16.



For å avklare om de ulike skolene, barnehagene og institusjonene har tilgang på turvei/sti/turrute har det arbeidsgruppa for temaplanen basert seg på egen kunnskap samt kontaktet en rekke skoler og barnehager på e-post med et lite spørreskjema. Resultatet er vist i tabellene som følger.

Måloppnåelse en beregnet på følgende måte: Hver skole, barnehage eller institusjon har tilpassede uteområder i umiddelbar nærhet, får full uttelling, og en angivelse av måloppnåelse på 1. Dersom det er mangler trekkes det poeng. En institusjon som ikke har noen tilrettelagte turmuligheter vil oppnå poengsum 0. Det regnes deretter ut et gjennomsnitt i % for henholdsvis barnehager, skoler og institusjoner. Det er kun offentlige institusjoner som er omfattet av analysene.



Barnehager

Navn	Sted	Turområder	Mål-oppnåelse
Svolvær barnehage	Svolvær	Sherpatrappe er nærmeste turområde. Den er ikke tilpasset barnehagens behov. Barnehagen hadde tidligere et nærturområde tett på egne lokaler, men disse er omdisponert til parkeringsplass for sherpatrappa. Det er et ønske fra barnehagen med tilrettelagte områder i Garsorsen.	0.00
Knutvika familiebarnehage	Svolvær	Barnehagen er forholdsvis nært til Knutmarka og har turrute tilpasset sitt bruk.	1.00
Knøttene barnehage	Svolvær	Barnehagen ligger ved sentralidrettsanlegget og bruker uteområdene ved Nedre Svolværvatnet, Sommartjønna og Knutmarka.	1.00
Solheim barnehage	Svolvær	Barnehage i nærhet av Svolvær skole. Ingen naturområder i umiddelbar nærhet men går til Dr. Daes vei og Knutvika. Barnehagen mener selv har tilstrekkelig med turveier og stier som ta seg til flere områder i lokalmiljøet.	1.00
Lundeveien familiebarnehage	Svolvær	Kort vei til turområde ved Leirosen og har flere turstier som benyttes.	1.00
Osanstua barnehage	Svolvær	Kort vei til turstiområde ved Leirosen.	1.00
Skrova Barnehage	Skrova	De lokale turstiene er godt tilpasset barnehagen, men det er et lite stykke å gå for å komme seg til turområdene. Det er ønske om en tursti nærmere barnehagen.	0.50
Nordlys Barnehage	Kabelvåg	Har et lite naturområde mellom barnehagen og boligområdet. Her er det satt opp en gapahuk. Har ellers kort veg opp til lokale naturområder.	1.00
Kabelvåg barnehage	Kabelvåg	Har et naturområde mellom barnehagen og boligområdet. Bruker ellers marka for tur.	1.00
Fillupstua friluftsbarnhage	Kabelvåg	Det går en sti fra barnehagen og mot Kuba. Selv om det har vært omfattende utbygging i området er det nokså mange naturområder igjen. Barnehagen har også egen grønnsakshage og gapahuk på et større areal utenfor barnehagens område. Er mye ute og bruker Kabelvågmarka aktivt.	1.00
Kabelvågmarka barnehage	Kabelvåg	Barnehagen ligger ved siden av barne og ungdomsskolen, tett inntil Kabelvågmarka og har rikelig med turområder og turløyper utenfor barnehagen.	1.00
Småtrollan barnehage	Henningsvær	Har et litt begrenset friluftsområde. Benytter turvegen til Solvarden og har tilgang til en lavvo et stykke lengre unna. Turveien til lavvoen er langs en bilveg. Ønsker en utvikling av området rundt Solvarden.	0.75
Strauman oppvekstsenter	Sydalen	Det er ikke kjent om barnehagen har tilrettelagte områder i nærhet, men det antas at barnehagen har gode uteområder	0.75
Gimsøy barnehage	Gimsøy	Det er ikke kjent om barnehagen har tilrettelagte områder i nærhet, men det antas at barnehagen har gode uteområder	0.75
Laukvik barnehage	Laukvik	Har stier til en gapahuk i nærheten av skolen.	1.00
Laupstad barnehage	Laupstad	Barnehagen på Laupstad har en tursti som går opp til en lokal skog med en bål plass og område tilrettelagt for aktiviteter. Dette er en relativt kort tur som alle klarer å gå. Hvis de ønsker å gå en lengre tur kan de gå gang og sykkelstien opp til Lilandskrysset (uten å måtte krysse E10), og ned i fjæra som ligger rett over veien fra barnehagen innerst i Austnesfjorden.	1.00
Digermulen barnehage	Digermulen	Ligger ved siden av oppvekstsenteret og har både strand og fjell rundt barnehagen.	1.00
SUM måloppnåelse			87%

Skoler

Navn	Sted	Turområder	Mål-oppnåelse
Svolvær skole	Svolvær	Det er ingen turområder nært ved skolen. Nærmeste tursti er sherpatrappa til Djevelporten, ca. 1 km fra skolen. Det er ca.1,3 km til Svolværmarka ved å følge Meyerbakken til Villaveien og videre til Stranda.	0.00
Kabelvåg oppvekstsenter	Kabelvåg	Kabelvåg oppvekstsenter er bygget i randsonen mellom bebyggelsen og Kabelvågmarka. Skolen har derfor rikelig tilgang på friluftsområder. Det er fire gapahuker i umiddelbar nærhet til skolen.	1.00
Ørsnesvåg	Ørsnesvåg	Ørsnesvåg skole ligger like ved vannet med god turmuligheter. Mål avstand gapahuk.	1.00
Skrova skole	Skrova	Øya er liten og har flere etablerte turstier. Skolen har ikke lang avstand til turstiene, og den er tilpasset skolens behov.	1.00
Henningsvær skole	Henningsvær	Har et litt begrenset friluftsområde. Benytter turvegen til Solvarden og har tilgang til en lavvo et stykke lengre unna. Turveien til lavvoen er langs en bilveg. Ønsker en utvikling av området rundt Solvarden.	0.75
Strauman oppvekstsenter	Slydalen	Usikkert hva som finnes av tilrettelagte stier og ev. gapahuk/bål plass. Det finnes en skiløype tett ved skolen, som benyttes av skolen. Om sommeren bruker de badeplassen. Det antas at skolen går på fylkesveien for å komme til disse to lokalitetene.	0.75
Gimsøy oppvekstsenter	Gimsøy	Det finnes en gapahuk et stykke unna skolen men denne har ingen sti eller turveg som er særskilt tilrettelagt for skolen (som er kjent). Skolen benytter stranda. Der går det gang- og sykkelsti fra skolen og ned til stranda. Men mot sør og vest er skolen omgitt av myr. Det finnes et turområde sørøst for skolen, men for at elevene skal komme seg hit må de gå langs fylkesveien.	0.50
Laukvik skole	Laukvik	Skolen ligger landlig til og er omgitt av stier og turmuligheter. Skolen har en gapahuk som de kan gå til.	1.00
Laupstad skole	Laupstad	Har flere turalternativer fra skolen både korte og lange. I tillegg er det kort vei til den lokale skiløypa vinterstid. Ved kuldeperioder benyttes Eidevatnet til å gå på skøyter.	1.00
Digermulen skole	Digermulen	Skolen har gapahuk i tilknytning til skolens ute område og tursti fra skolen og ned til stranda.	1.00
SUM måloppnåelse			73%



Gjennomgangen viser at de fleste barnehager og skoler har gode tur- og aktivitetsmuligheter i kort avstand fra skolen eller på skolens eget område. Unntaket er Svolvær skole, Svolvær barnehage som har lang avstand til nærmeste turområde. Dersom man ønsker å benytte turområdet ved sherpatrappa til Djevelporten, er stien dårlig tilrettelagt for barnehagen og skolens behov. Jo mindre barna er, desto mindre passende er området for tur, lek og læring.

Det anbefales at skolene gjennomfører en kartlegging av arealer som kan benyttes til uteskole og frilek. Resultatet av kartleggingen kan bidra til å bevare områdene for fremtiden. Lofoten Friluftsråd har ressurser til å bistå skolene i en slik prosess og er også kurset i læring i friluft.

Institusjoner

Navn	Sted	Turområder	Mål-oppnåelse
Marithaugen sykehjem	Kabelvåg	Det finnes ingen park eller hage eller hage i ved sykehjemmet. Det bør ses på utvikling av et enkelt parkanlegg med en liten turveg, hvilebank og sansehage, enten i bakgården eller på annet sted som kan benyttes av brukere og pårørende.	0.00
Byparken omsorgssenter	Svolvær	Har en bitteliten «luftegård» i bygården. Ligger tett ved Paviljongparken. Det bør ses på om det er tilstrekkelig tilrettelagt for adkomst mellom omsorgssenteret og parken.	0.50
Svolvær omsorgssenter	Svolvær	Har ingen grøntområder. Har vært vurdert nedlagt. Ved videre drift må det sees på hvor og hvordan det kan etableres et uteområde for beboere og pårørende.	0.00
Alterosen Barne- og avlastningsbolig	Kabelvåg	Ligger tett ved Kabelvågmarka med gode tilrettelagte turmuligheter rett utenfor.	1.00
Omsorgsboliger Kabelvåg	Kabelvåg	Ligger tett ved lite turområde som kan benyttes av enkelte brukere. Brukere i rullestol har ikke noe tilrettelagt uteområde.	0.50
SUM måloppnåelse			40%

Ved de kommunale institusjonene i kommunen er det mangelfulle tur- og rekreasjonsmuligheter. Her må der arbeides videre med å finne måter å tilby brukere og pårørende gode uteområder.

Det bør startes en kartlegging med brukere og ansatte om hvilke uteområder det er behov for og vurderes hvordan dette kan løses ved den enkelte institusjon.

Etablere parkeringsløsninger, renovasjon og toalett knyttet til de viktigste utfartsstedene

Allerede før arbeidene med ferdselsåreplanen ble påbegynt, startet Vågen kommune et systematisk arbeid med tilrettelegging for parkering, opparbeide toaletter ved friluftsarealene og sørge for at det finnes avfallspunkt på de viktigste utfartsstedene. Som eksempler på dette kan det nevnes Kalle, Stranda under fjellet, Grushaugen og Rørvika. Alle disse stedene har parkering, toalett og molok for besøkende.

I tillegg har Vågan kommune et pågående samarbeid med Statens Vegvesen for å utarbeide en plan for hvordan man skal håndtere vinterturisme, da særlig for de som ønsker å kjøre randonee. Mange av de mest populære turmålene for randonee nås ved å parkere i ulike lommer langs E10 gjennom kommunen.

Sommerstid benyttes mange områder langs veinettet til overnatting av tilreisende i campervans, bobiler og med telt. Dette skaper utfordringer for fremkommelighet, trafiksikkerhet og lokal håndtering av avfall. Denne temaplanen jobber ikke systematisk med denne typen turisme, men ser på hvor det skal finnes parkering for de som ønsker å utøve aktivt friluftsliv.

I analysene for ferdselsåreplanen er det sett på hvilke turruter som skal fremmes som merkede turstier. Det er valgt ut ti turruter for Vågan. For disse turrutene skal det arbeides særskilt med å tilrettelegge for parkering og sørge for at det ved turstart finnes parkering, renovasjonsløsninger og toalett. Øvrige områder kan også ha behov for tilsvarende tiltak, men det er valgt at fokus i første rekke skal være for disse ti områdene. Resultatmålet er videre omtalt på side 24-30.

Utbygging av parkeringsplasser, toaletter og avfallshåndtering vil alle være med på å bidra til tiltak bedre infrastruktur, sikre lokale vannkilder, gi bedre sanitærforhold som igjen påvirker dyr og planter på land og i havet, og fremme livskvalitet for alle. Dette er omfattet av FNs bærekraftsmål 3, 6, 14, 15 og 17.



Minimum ett universelt utformet turmål pr. tettsted.

Et universelt utformet friluftslivsområde tilfredsstiller kravene i Norsk Standard for universell utforming av opparbeidete uteområder (10). Ved å øke tilgjengeligheten til turområdene, reduserer man terskelen for personer med nedsatt funksjonsevne til å utøve friluftsliv og komme tettere på naturen. Universelle utformende turmål omfatter bestemmelsene innenfor FNs bærekraftsmål 3, 11 og 17.



For å finne en god balanse mellom tilrettelegging, bevaring og opplevelse er det viktig å finne frem til attraktive områder som er egnet for tilrettelegging og gjøre tilretteleggingen på en slik måte at den ikke oppleves som overdreven. På den måten unngår man at funksjonsfriske føler at turen blir for tilrettelagt og mister sin naturverdi (16).



Vågan har ingen universelt utformede stier, men har en likevel en rekke stier hvor det er mulig for de med behov for tilrettelegging kan oppsøke friluftsområdene. I Svolvær finnes turveien ut til moloen. Turen går på veg, for de meste asfalt. I utgangspunktet er det tenkt at turen starter fra Svolvær sentrum, men dette fordrer at man må krysse brua over til Svinøya. Brua er i liten grad tilrettelagt for fotgjengere, den er smal, med begrenset fortau og har bratt stigning på begge sider. Stigningen kan være utfordrende for en rekke type brukere. I tillegg mangler brua ledelinje for svaksynte og lysvarsel for varsling av trafikk for hørselshemmede.

For personer med behov for tilrettelegging, må turen starte fra den kommunale parkeringsplass ved Svinøya Rorbuer. Herfra følges Gunnar Bergs veg ut til Kjeøya. Veien er asfaltert ut til industriområdet i ytre Svolvær havn. Herfra går veien over til grus. Veien fortsetter frem til moloen som er bygget i betong. Dersom turen skal defineres som en universelt utformet tur må hele turen gjennomgå opp mot standarden for universell utforming av uteområder (13). Selv om veien kan benyttes av de med mobilitetsutfordringer, har ikke turen de naturelementene man forventer å finne langs en tursti, og veien bidrar derfor ikke til å oppfylle målet om en universelt utformet turvei.

I Kabelvåg kan stien fra Mølnosen til Kraftstasjonen benyttes av alle. Det er gode parkeringsmuligheter i Mølnosen. Veien inn til kraftstasjonen følger Mølnosveien til Store Kongsvatn. Utfordringer for de med mobilitetsutfordringer, er at veien er stengt med bom. Denne bommen kan passeres på en sti utenfor bommen, men brukere med rullestol kan ikke benytte denne stien.

Turvegen mangler ledelinjer og skilting tilpasset svaksynte og benker som tilfredsstiller bevegelses- syns- og hørselshemmede. Dersom turen skal defineres som en universelt utformet tur må hele turen gjennomgå opp mot standarden for universell utforming av uteområder (13).

I Kabelvågmarka er turveg fra Kabelvåg oppvekstsenter og inn til Prestvannet opparbeidet for å være en flerbrukssti. Turveien ender idyllisk ved gapahuken ved Prestvannet. Stien er asfaltert frem til ca. 150 meter fra Prestvannet. Før den går over til grusvei. Siste del av turen, er mer som en sti å regne. Med mye stein i stien er fremkommeligheten for rullestolbruker ikke til stede. Dersom turen skal defineres som en universelt utformet tur må hele turen gjennomgå opp mot standarden for universell utforming av uteområder (13).

Henningsvær har ingen særskilte turstier. Her er det kun mulig å benytte gatene i Henningsvær for turgåing. Det finnes ingen universelt utformet tursti i Henningsvær og ut fra topografi og eksisterende terreng er det heller ikke realistisk at det kan etableres universelt utformet tursti. Det kan utarbeides en tur på vegnettet i tettstedet.

Opprettholde tilgjengeligheten for utstyrssentralen/BUA i kommunen.

Et viktig mål i planen er å opprettholde tilgjengeligheten til kommunens utstyrssentral, BUA. BUA tilbyr gratis utlån av utstyr til friluftsliv og andre aktiviteter, og bidrar dermed til at alle får mulighet til å være aktive – uavhengig av økonomi. Tilbudet reduserer behovet for kostbare innkjøp og gjør det enklere for flere å delta. Det er avgjørende å sikre like muligheter for friluftsliv, og å motvirke at noen faller utenfor på grunn av manglende tilgang til utstyr.

BUA bidrar til at man arbeider med bestemmelsene innenfor en rekke bærekraftsmål både FNs bærekraftsmål nr. 1, nr. 3, nr. 10, nr. 12, nr. 13 og nr. 17.



Sikre stier som allerede er nedslitt

All ferdsel medfører en eller annen form for slitasje på vegetasjonen. All vandring vil gi sår i terrenget. Når flere går den samme turen dannes en sti i terrenget. Ved begrenset tråkk kan stien ha vegetasjonsdekke, men med økt belastning forsvinner vegetasjonsdekket.

I vår region har vi surt jordsmonn, lave temperaturer, stedvis bratt terreng, og planter som i liten grad tåler tråkk. Disse faktorer bidrar alle til at tråkk i naturen raskt påvirker vegetasjonen og barlegger stibunnen. Ved nedbør vaskes finstoffene fra stien ut og øker graden av erosjon. Mange av turområdene i Vågan har så mange besøkende at vegetasjonen i stien vaskes ut, noen steder helt ned til berget under stien blir eksponert.

Ved nedbør eller i områder med høy grunnvannstand kan stiene bli svært våte og gjørmete. Da er det mange som velger å gå utenfor stien. Når mange velger denne strategien, dannes en ny sti, deretter en til, og så enda en osv. I de mest populære områdene gir dette stor grad av slitasje på terrenget.

En mulig strategi for å unngå slitasjen er bygging av sti. Miljødirektoratet har utarbeidet en kommuneveileder for bygging av stier (stiskulen)(8). Veilederen viser i detalj hvordan stier bør opparbeides i terrenget for å tåle økt besøkstrykk, og hvordan man lager gode vannveier i og ved stien.

Alle stier med høyt besøkstrykk bør evalueres med hensyn på erosjon og hvilke tiltak som vil være hensiktsmessige å gjennomføre. Fordi det er en rekke stier i kommunen vil de ti stiene som er valgt ut for kanalisering av ferdsel gjennomgås først. Tiltakene vil være med på bedre livet i havet (FNs bærekraftsmål 14) og livet på land (FNs bærekraftsmål 15), og krever samarbeid for at vi skal nå målene FNs (bærekraftsmål 17). Tiltakene er listet opp i tiltaksplanen (**vedlegg eller side**).



Finne og velge ut utvalgte stier som skal tilrettelegges og vedlikeholdes.

Innenfor forvaltningen er kanalisering et viktig virkemiddel for å få brukere til å foretrekke enkelte stier foran andre. Det er ønskelig at enkelte stier trekkes frem som gode, egnede turmål, hvor det kan gjøres stirestaurende tiltak. Dette bidrar til å redusere tråkk på andre stier og sørge for at turgåere følger oppmerket sti. Dette vil igjen bidra til å motvirke erosjon og tap av skader på naturen. Kanalisering av ferdsel bidrar også til at kommunen tar aktive grep innenfor bærekraftsmål 3 og 15, samt 17.



Det er anbefalt å velge ut stier som tåler stor mengde tråkk og ferdsel, eller som kan settes i stand for å tåle stor grad av ferdsel. Etter en utvelgelsesprosess er følgende turstier er foreslått for tilrettelegging og kanalisering av ferdsel i Vågan kommune:

- Delpen-Middagsheia
- Keiservarden
- Djevelporten
- Svolværvatnet
- Tjeldbergtinden
- Linken
- Litl Kongsvatnet
- Festvågtinden
- Rørvikvatnet-Hopsvatnet med Glomtinden
- Hoven

Ved etablering av en merket tursti må det forventes økt behov for parkering, og det er derfor viktig at dette blir vurdert for hver enkelt turveg/sti. .



Delp – Gjersvollheia



Lengst nord-øst i Vågan er Delp. Her kan man gå fra Delp, opp til Delpsaksla og videre til Varden på Gjersvollheia, 413 moh. Dette er en populær tur både for fastboende og tilreisende. Stien starter ved Midnattsolveien og går gjennom bjørkeskogbeltet før man kommer opp på selve platået Gjersvollheia. Turen er ca. 2,7 km tur/retur fra parkeringsplassen.

For den turvante er turen enkel, på godt opparbeidet sti, men stien har en stigning på over 300 høydemeter og der for vurdert som middels i henhold til merkehåndboka (1).

Turstien er ikke merket og det må gjennomføres gjennomgående merking av turstien i henhold til merkehåndboka (1). Oppe på selve heia må det gjøres en vurdering av hvilke(n) sti som skal videreutvikles som hovedsti. Dersom man velger å merke stien opp til utskikkspunktet, vil det også bli flere besøkende på Gjersvoll-heia. Her er det mange stier i dag. Det anbefales at man enten velger én, eller maks to, stier som opparbeides som hovedstier over Gjersvollheia. Det må videre vurderes om stien skal videreføres helt til første toppunkt etter heia, på 529 moh, eller om det kun skal være merket rundtur på selve heia. Passerer man den lokale toppen på 529 moh fortsetter stien til Matmora.

Denne stien er kategorisert som en krevende tursti, og derfor er det ikke ønske om å merke stien helt frem til toppen.

For å komme til Delp må man ta av E10 ved Vestpollen og følge Midnattsolveien (FV 7638) nordover. Veien er asfaltert, men har ikke full vegbredde. Veien har en rekke lommer og avkjøringer som benyttes til overnatting, og det teltes tett på veien. Det må vurderes om det er behov for å regulere tilgangen til disse avkjøringene for å redusere konflikten mellom fastboende og besøkende. Siden antall besøkende er tiltagende, opplever flere innbyggere denne aktiviteten som invaderende. I tillegg fører parkering og stans stedvis til redusert fremkommelighet og kan skape trafikkfarlige situasjoner. Det er også utfordringer knyttet til etterlatenskaper i naturen som skaper lokale utfordringer.

Dagens parkering for turgåere til Gjersvollheia har oppstått over tid. Det som tidligere var en utkjøring, er utvidet til å kunne håndtere flere parkerende. Det er ikke opparbeidet parkeringsplass, men parkeres på et naturområde. Det er liten kapasitet på parkeringsplassen og den er et yndet mål for de som reiser med telt, bobiler og campervans. Over tid har dette medført en viss slitasje, i tillegg til at det er mye toalettavfall ved og langs parkeringsplassen. Det er behov for etablering av parkeringsplass med toalett og avfallshåndtering.

Det ønskes samtidig å adressere tilsvarende utfordringer på nordsiden av Midnattsolveien i det samme området. Her har den lokale stranda i større grad blitt endret til campingplass og parkeringsplass. Hovedregelen i Norge er at motorferdsel i utmark er forbudt. Strandområdene som beslaglegges som parkering/campingplass ligger innenfor 100 metersbeltet og skal sikres for allmenn ferdsel. Det foreslås at det bygges en mindre veggroft mellom veien og avkjøringene, slik at fremtidig avkjøring blir avskåret.

Området Gjersvollheia benyttes av lokale sauebønder som beiteområde. Det er derfor særdeles viktig at beitelaget, lokalt bondelag og bønder med beiterettigheter i utmarka tas med i videre prosess for utarbeidelse og opparbeidelse av tursti. Det er viktig at man så tidlig som mulig i prosessen finner løsninger som tilrettelegger både for beitedyr og turgåere.



Keiservarden



Tur fra Digermulen opp til to varder som er reist til minne om keiser Wilhelm II. Keiser Wilhelm var på besøk i 1889 og 1906 (20) og gikk turen til de to toppene på 363 og 384 moh. Fjelltoppene har fått navnet Keiservarden. Turen er omtrent 4,5 km tur/retur, med små variasjoner basert på parkering. For den turvante er turen enkel, på godt opparbeidet sti, men stien er ikke opparbeidet som en turveg og er stedvis litt bratt og krevende. Stien er derfor kategorisert med vanskelighetsgrad middels (1).

Det har vært gjennomført flere tiltak på stien for å redusere graden av erosjon. Det må gjennomføres en befaring av stien for å evaluere skadepotensialet, og utarbeides en skjøtselsplan for videre ivaretagelse av stien. Det er ikke forventet at det vil være inngrep som er så store at det blir behov for regulering eller grunneieravståelser lokalt. Dersom dette er feil vurdert, må det videre arbeides med grunneieravtaler før stiskjøtsel kan gjennomføres.

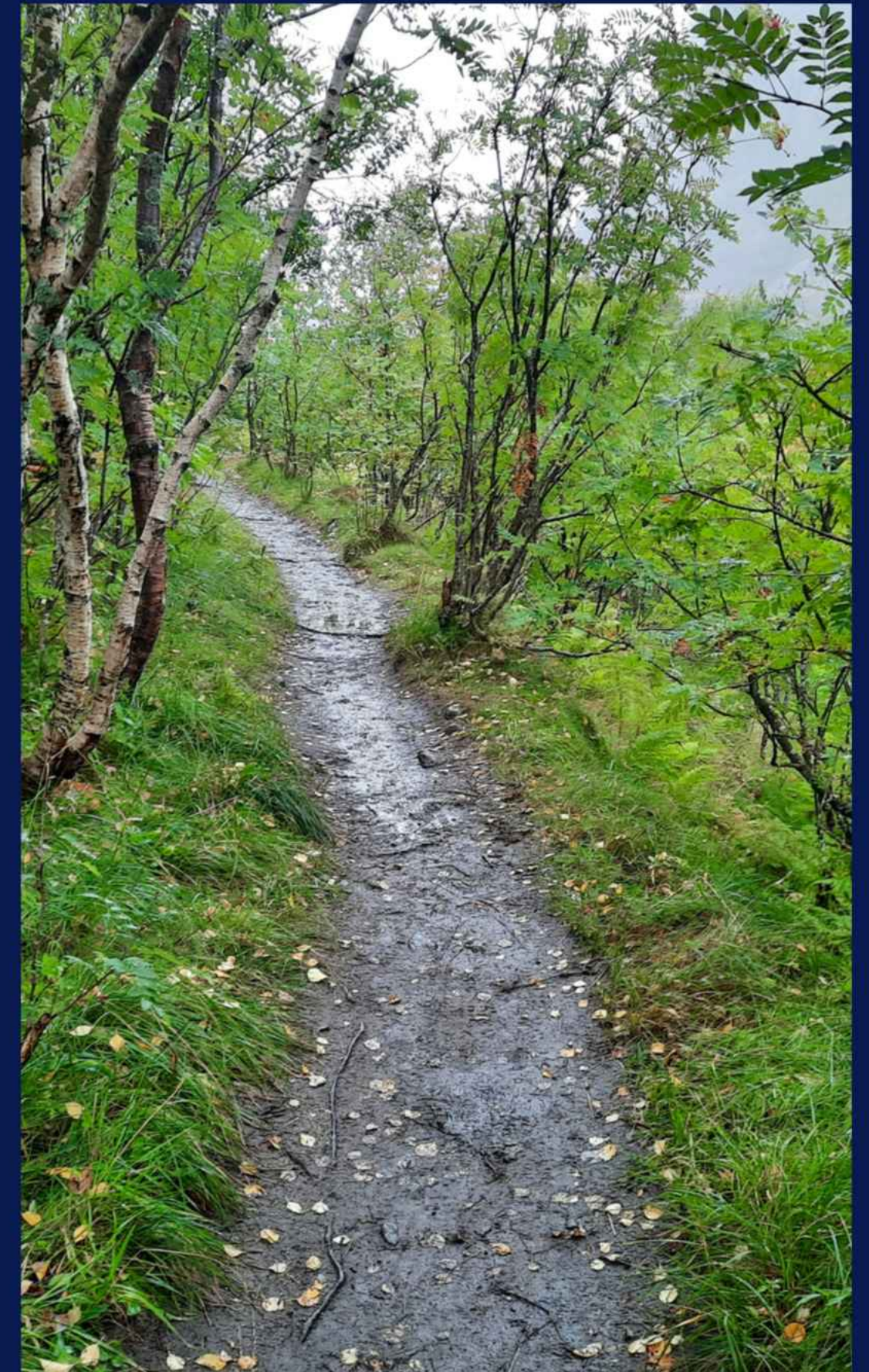
Avkjøringa til Digermulen er på E10 ved Raftsundet. Veien til Digermulen følger Raftsundet på fylkesveg 7630 Digermulveien. Veien er asfaltert, men har ikke full veibredde. Digermulveien har en rekke lommer og avkjøringer. Det må vurderes om det er behov for å regulere tilgangen til

områdene for å redusere fremtidig konflikt mellom «villparkering» og turister som overnatter i veilommene. Dette er en type overnatting som dessverre medfører en del brukerkonflikter, da det ofte ligger igjen etterlatenskaper etter de som har overnattet.

Det er begrenset med parkeringsplass for turen. Turistforeningen (20) foreslår at man parkerer på fergeleiet, men ettersom fergeleiet fremdeles er i bruk, kan man ikke stenge for normal ferdsel på kaia. Et annet alternativ er å benytte parkeringsplassen ved skolen, men det er viktig at dette ikke går på bekostning av skolebarn både mhp trafikksikkerhet og forstyrrende ferdsel. Her må det gjøres et arbeid for å finne en god løsning, som ikke er til ulempe for trafikk eller fastboende.

Turstien er ikke merket og det må gjennomføres gjennomgående merking av turstien i henhold til merkehåndboka (2).

Det er toalett på fergekaia i Digermulen. Toalettet er åpent 24 t i døgnet. På fergeleiet finnes også to containere for levering av restavfall. Dersom parkeringsplass skal etableres ved skolen, må det samtidig sees på om det er behov for etablering av toalett ved ny parkeringsplass eller bedre skilting til dagens toalett og avfallskontainere.



Djeveltrappa til Djevelporten



I 2019 startet Djevelportens forening arbeidet med å bygge en sherpatrapp på stien fra Svolvær sentrum og opp mot Djevelporten. Trappa var ferdigstilt sommeren 2022 og kalles lokalt for Djeveltrappa. I starten er dette samme sti som brukes for å komme seg til klatreruta Svolværgeita, men stien deler seg, sherpatrappa forsetter oppover fjellet, mens det går av en sti for de som skal videre til Svolværgeita. Her er det behov for skilting, slik at det blir tydelig for turgåere at de skal fortsette mot Djevelporten.

Sherpatrappa er i utgangspunktet ikke en krevende tursti, så lenge du orker å gå opp alle trinnene. Stien er derfor gradert som middels. Det er først når man kommer opp til selve Djevelporten at området betegnes som krevende. Mange ønsker å klatre opp på steinhella som kilt seg fast i fjellet, den som danner selve djevelporten. Dette anbefales kun for de som er trygg på foten og ikke er redd for svimlende høyder.

Den merke turstien stopper ved Djevelporten. Det går en sti videre fra sherpatrappa, under eggen av fjellet, til fjelltoppen Fløya. Dette er ansett som en krevende tur og det er ikke ønsket å lede besøkende uten tilstrekkelig forkunnskaper på denne turen. Det er ønske om at det skal settes opp skilt som viser fare i denne stien.

Når du har besteget Fløya, etter litt klyv opp til selve toppen, er det også mulig å ta turen mot den sørvestre eggen av Fløya. Dette er en rute som ansees som ekstra krevende. Eggen er luftig med et vertikalfall på 200-250 m. Stien ut hit er ikke en rundtur, men krever at man går tilbake til Fløya, Djevelporten og deretter følger Djeveltrappa tilbake.

Det er opparbeidet en kommunal parkeringsplass, Grushaugen, ved stistart. Ved parkeringsplassen er det satt opp toaletter og returpunkt for restavfall. Avkjøring fra E10 i Svolvær gjennom boligområde; inn Nyveien, gjennom Øvreværveien og opp Blåtindveien. Nærmeste nabo til parkeringsplassen er Svolvær barnehage.

Dersom det ikke er ledig plass på parkeringsplassen i Grushaugen, kan den kommunale parkeringsplassen i Repslagergata benyttes. Her er det innkjøring fra E10 ved Caroline Harveys vei. Ved denne parkeringsplassen er det ingen kjøring i boligområder, men turen utvides med ca. 1 km hver vei. Denne kan gås gjennom Nybyveien eller på gang-sykkelveien langs E10 og indre Svolvær havn.



Svolværvatnet

En av de mange nærturene i Svolvær og Kabelvågmarka går rundt nedre Svolværvatnet (populært bare kalt Svolværvatnet). Her har det vært lagt ned utallige dugnadstimer for å bygge klopp slik at stien kan gås uten å måtte trække i det myrlendte området. Fordelen med klopp er at slitasjen på stien blir minimal og at det er lett å ta seg frem. Ulempen med klopp er at de må vedlikeholdes jevnlig.

Turen kan gås fra Stranda og mot alpinbakken og nord/østover, eller fra Stranda og nord/vestover. Det er bygd bro over Straumen mellom øvre- og nedre Svolværvatn. Selve rundturen er ca. 4,5 km, og er klassifisert som enkel. Turen er ikke skiltet.

Parkering gjøres ved idrettsanlegget på Stranda. Innkjøring er fra Idrettsveien. Innkjøring gjennom boligområdene utenfor Svolvær både fra øst og vestf. Fra Caroline Harveys vei i øst er det ca. 1,5 km til parkeringen. Via Osan, Kongsvatnveien og Bjørkeveien/Einar Bergs vei er det i overkant av 2,7 km. De kommunale veiene i området er smale og benyttes av skolebarn som går og sykler til skolen. Fra Svolvær Skole til Stranda er det fortau hele veien. Her må det vurderes om det er en fordel at tilreisende benytter begge innkjøringsmulighetene, eller om det ønskes å lede trafikken på en av veien. Parkeringsplassen må skiltes.

Det er ingen toalett eller renovasjonspunkt på eller ved parkeringsplassen.

Litl-Kongsvatnet



Tidlig på 1900-tallet var det en storstilt utbygging av lokale kraftstasjoner utenfor Svolvær. Det er flere dammer og kraftverk som fremdeles er i drift. Som et resultat av utbyggingen ble det bygget lokale veier til både dammer og kraftstasjoner. Det er mange lokale stier og turveier som går til og fra disse veiene. Det er valgt å vektlegge turveien rundt Litl-Kongsvatn særskilt. Turen kan gås som en rundtur, eller bare deler av den - på den eller begge sider av vannet. Dersom man velger å gå rundt går hele vatnet, går 1,1 km av turen på asfaltert vei (Kongsvatnveien) fra Kongsmarka til Kongshalsen. Veien passerer de lokale badeplassene Gutteberget og Jenteberget. Turen er klassifisert som enkel.

Turveien fra Kongshalsen til dammen er en ordinær, gruset bilvei. Bilveien er kommunal og benyttes for innkjøring til eiendommene. Det anbefales å etablere en bom på veien for å unngå uønsket kjøring, parkering og camping i området.

Veien ned til dammen er sperret slik at kjøretøy ikke kan passere, men vogner og rullestoler kan benytte turstien frem til dammen. Etter dammen blir turveien smalere og i noe dårligere stand. Her går turveien over en myr hvor det stedvis er noe vann på selv turveien, særlig etter perioder med mye nedbør. På andre siden av myra blir stien steinete og ujevn og er uegnet for rullestoler. Det må vurderes om stien kan

benyttes av rullestolbrukere og eventuelt hvilke tiltak som er nødvendige for å sikre en tilrettelagt tursti.

På den nordre siden av Litl-Kongsvatn er det en etablert grusvei som både benyttes for kjøring til en av kraftstasjonene og til eiendommene i området. Denne veien er også jevn og går i flatt terreng. Ved Høyerbukta blir veien asfaltert like før man er tilbake på Kongsvatnveien.

Ved avkjøringen mellom Kongsmarka og Kongsvatnveien er det etablert en parkeringsplass med returpunkt for restavfall. Denne parkeringsplassen er avmerket i google sitt kart med teksten «Parking for Hikers». Parkeringsplassen er skiltet med camping forbudt. Det er informasjonsskilt om Kongsmarka ved parkeringsplassen og turstien er delvis skiltet. Det bør vurderes å sett opp informasjonsskilt både om turen, blindvei og innkjøring til eiendommene for å redusere utfordringer med konflikter mellom tilreisende og beboere i Høyerbukta.

Det er flere mindre parkeringsplasser langs Kongsvatnveien. Det er ønskelig at de som skal gå tur i området enten parkerer ved parkeringen ved Kongsmarka, eller ved Kongsvatnveien 15 hvor kommunen opparbeidede plasser. Det er en parkeringsplass ved starten av Kongshalsveien som også kan benyttes. Her er det ingen returpunkt for avfall de to parkeringsplassene.

Innkjøring til området fra Osan på Kongsvatnveien er ikke ansett å utgjøre noen utfordring i forhold til fastboende. Kongsvatnveien er smal, og det kan bli utfordrende med høy trafikkbelastning. Det anbefales derfor at området mellom Osan og Kongshalsen vurderes for parkering for tilreisende.

Det er ingen toalett ved parkeringsplassene eller badeplassene. Dette skaper utfordringer med lokal forurensning. Her må det ses på løsninger for ett eller flere toalett i området.

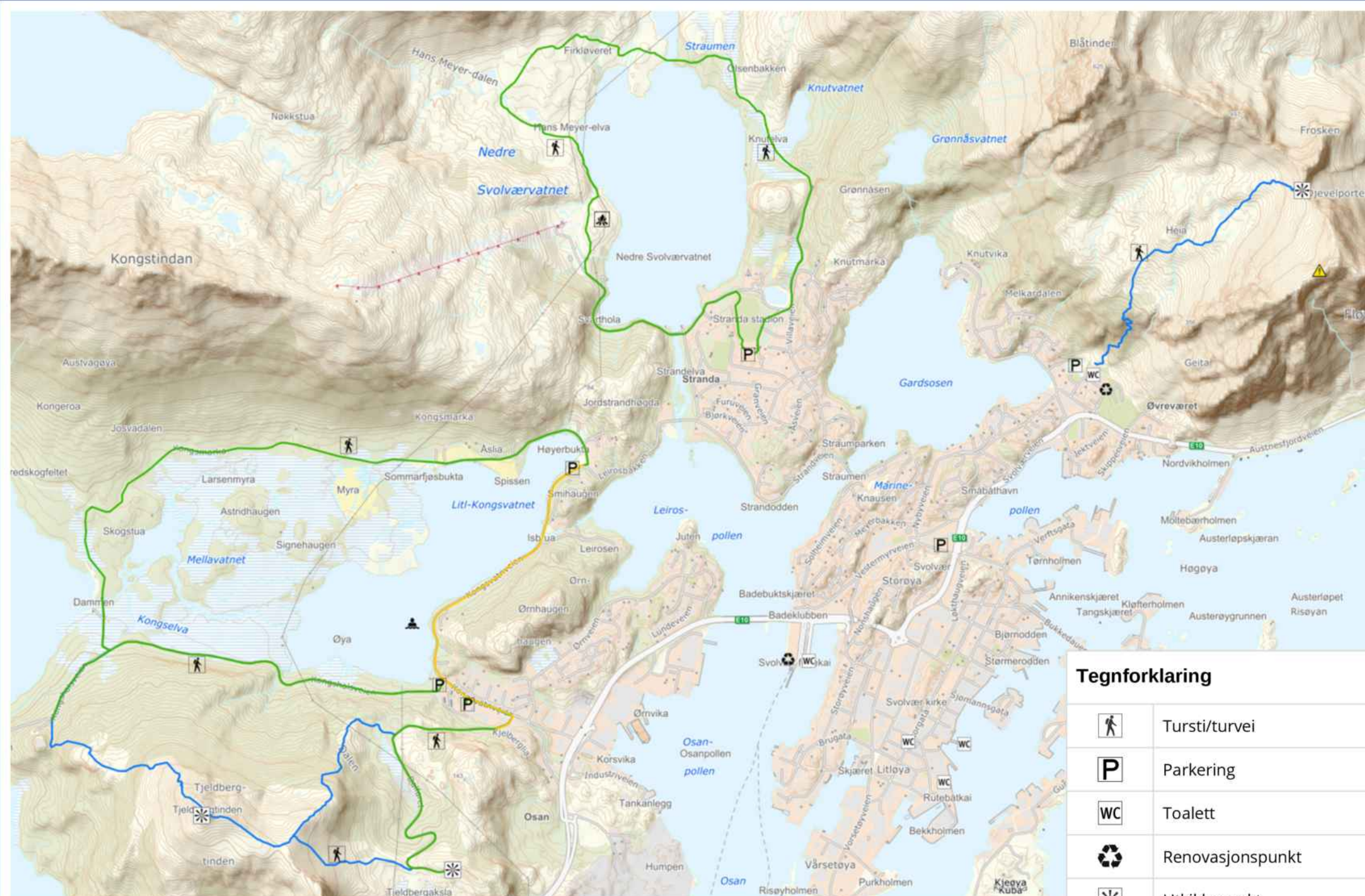
Tjeldbergtiden



Ved innkjøring i Kongsvatnveien fra Osan, og parkering før Kongshalsen, finnes det en liten lokal topptur med spektakulær utsikt, selv om toppen kun er beskjedne 367 moh. Fra parkeringsplassen i Kongsvatnveien følges Dalfaret opp mot Linken. Før man kommer til toppen, ved selv Linken, går det av en sti mot vest. Stien leder mot Tjeldbergtiden. Stien er brattere enn selve veien Dalfaret og kan oppleves som både sleip og glatt. Fra toppen har man utsikt over Kongsvatnene og mot Kongstindan og kongsmarka i nord, Svolvær og Vestfjorden mot vest og Kabelvåg i sør. I øst reiser Småtindan og Stortinden seg. Mange lokal velger denne turen både for trim og trening, og turstien bærer preg av mye tråkk og slitasje.

Det finnes flere muligheter for å gå tilbake til parkeringsplassen i Kongsvatnveien. Man kan følge stien mot nord og komme tilbake på Dalfaret like over Kongsvatnveien. Det går en sti mot vest som treffer Kongshalsveien, eller man kan gå tilbake den veien man kom. Det er behov for stirestaurende tiltak, slik at turgåere har én tørr sti som kan benyttes. På denne måten vil man unngå at det oppstår mange parallelle stier som i dag.

Turen er gradert som middels, da den er noe mer krevende enn de mest enkle turveiene. Det er ingen toalett eller renovasjonspunkt ved starten/slutten av turen.



Forslag til turkart for merka turruter for Svolvær.
Stier vist med gradering etter merkehåndboka.

Linken



Turen opp til Linken starter på samme sted som turen til Tjeldbergtiden, men man går aldri vestover opp mot Tjeldbergtiden, men følger turveien Dalfaret helt til telemaststasjonen.

Den eventyrlystne kan gå opp til bergets høyest punkt på 152 moh, Utsikten fra plassen der telemasten står montert er fin, men det er bedre utsikt fra utkikkspunktet. Stien bør tilrettelegges helt opp til utkikkspunktet. Punktet har stort potensiale både for turisme i sommerhalvåret og vinterhalvåret, og da også nordlysobservasjoner. Fra utkikkspunktet ser man ut over Osan og Svolvær i vest, Tjeldbergtiden og Kongstinden i nord, og Tjeldbergvika og Vestfjorden i sør.

Det er satt opp hvilebenker inntil driftsbygget som er oppført her oppe ved telemasten. Turen er noe bratt, men krever ingen særskilte forkunnskaper og kan gås i normale klær. Turen er gradert som enkel.

Det er ingen toalett eller renovasjonspunkt ved starten/slutten av turen.

Festvågtinden



Ved Henningsvær er ett av Lofotens mest besøkte fjell; Festvågtinden. Fjellet har vært populært i lang tid. Stien opp til toppen, 541 moh, starter langs Henningsværveien, FV816, før selve stien tar av innerst i Urvika. Den første delen av stien går over blokk og ur, og følger bekken fra Heiavatnet. Her svinger stien mot nord og fortsetter til toppunktet. Stien er jevnt bratt og steinete, og det er stedvis løs stein og grus. Turen er vurdert som krevende.

Langvarig høyt besøk har ført til slitasje på stien til Festvågtinden, der forholdene er utfordrende med lite vegetasjon og et tynt lag løsmasser over berg. Små steiner løsner tidvis fra stien, noe som kan være farlig for dem som går på lavere nivåer. Det er derfor anbefalt å gå den østre leden av turstiene via Heiavatnet. Stien følger i større grad fjellryggen mellom rasravinene på to sider, selv om også denne stien går gjennom områder av løse steiner. Det er behov for en vurdering av stabiliteten til turstien og vurdering av hvilke erosjonsreducerende tiltak som gjennomføres i området. Foretrukken stitrase må skiltes i henhold til merkehåndboka (1).

Det finnes parkering med returpunkt for restavfall for turgåere, ved det gamle lokalene til Festvåg. Parkeringsplassen er i privat eie. Ved parkering her må man

gå 300 meter på fylkesveg 816 Henningsværveien. Veien er smal, går på fylling over et gruntvannsområde og har autovern på to sider. Det finnes ingen vegskulder eller fortau som kan benyttes av besøkende.

Det er begrenset antall parkeringsplasser ved Festvåg. En del besøkende velger å parkere på parkeringslommer langs Henningsværveien. Dette betyr at det blir mange gående over et lengre stykke av veien. Dette er ikke en ønsket utvikling og det bør gjøres en vurdering av hvordan veien best kan rustes for å gå trykk trafikkavvikling, samtidig som turgåere kan ferdes trygt langs veien.

Det finnes ikke noe toalett ved parkeringsplassen, eller ved de ulike lommene langs Henningsværveien.

Besøkende til Henningsvær må alle benytte fylkesveg 816 Henningsværveien. Veien har ikke full vegbredde og er sterkt trafikkert sommerstid. For å bedre trafikkflyten langs veien er det etablert møteplasser langs fylkesveien. Disse brukes tidvis av besøkende som ønsker å ta inn utsikten eller overnatte. Dette gjør at veiens kapasitet er overskredet. Det er krevende å ferdes langs veien i høysesongen. Temaplanen omhandler ikke løsninger for trafikale utfordringer, men dersom besøkstallene fortsetter å øke, vil veistrekningen ikke ha kapasitet til flere besøkende. Det anbefales derfor at det arbeides videre med ytterligere trafikkregulerende tiltak på denne veistrekningen. En ordentlig parkeringsplass for turgåere til Festvågtind kan være med på å bedre forholdene på Henningsværveien lokalt, men løser ikke utfordringene på veien som helhet.

Sett ut i fra et trafikalt perspektiv kan det argumenteres for at turstien ikke bør være en av de merkede turrutene i Vågan, men fordi turruta allerede er så etablert, bør det gjennomføres tiltak for å bedre dagens situasjon. Turen er derfor valgt til å bli en av de merkede turrutene i kommunen.

Hoven



Området der Hoven strekker seg opp til 367 moh er omgitt av myrer og flatmark. Turen starter på turvei opparbeidet for golfanlegget på Hov. Veien er relativt flat og turen er merket med skilt «turveg», slik at man vet hvilken turveg man skal følge til stiens startsted. Stien starter med svak stigning og følger fjellets nordøstre rygg oppover. Siste del av turen er noe brattere. Turen klassifiseres med middels vanskelighetsgrad. Turen går tur-retur og er til sammen 4,0 km lang. Utsikten fra toppen av Hoven er spektakulær med utsikt over Gimsøy, Vestvågøy og Vågan.

For å komme til parkeringsplassen ved Golfanlegget på Hov må man ta av E10 ved Sundklakk og følge FV 7624 Statveien til Vinje, videre FV 7626 Tore Hjorts vei til Hov. Ingen av veiene har full veibredde, men Statsveien er bredere enn Tore Hjorts vei. På Statsveien kan to biler passere hverandre uten utfordringer, men på Tore Hjorts vei må biler benytte møteplasser eller stanse ved passeringer. Tore Hjorts vei går gjennom spredt bebyggelse på Gimsøyas vestre nordside. Ut fra hensynet til fastboende langs Tore Hjorts vei, bør det ikke legges til rette for økt trafikk på veien, men det er allerede bygget opp et større reiselivsanlegg med golfbane på Hov. Området vil derfor uansett ha høy trafikkbelastning. Det pakeres også langs Tore Hjorts vei i høysesongen. Dette gir redusert fremkommelighet. Det må sees på om det er på sikt

behov for trafikksikringstiltak langs Tore Hjorts vei, som også er skolevei.

Parkeringsplassen ved turstiens startpunkt er opprettet av privat grunneier. Det er ikke toalett eller avfallspunkt ved parkeringsplassen. Stien er skiltet både fra den lokale parkeringsplassen og campingplassen, med skilt som viser veien til turstien. Det er ikke skiltet med skilt i henhold til merkehåndboka (1).



Rørvikvatnet-Hopsvatnet med Glomtinden



Tidligere gikk E10 over Rørvikskaret, men fra midten på 1970-tallet var tunnelen gjennom skaret ferdigstilt. Den gamle veien er hyppig brukt av turgåere. Den har relativt slak stigning og ettersom den er opparbeidet som vei, er underlaget i utgangspunktet jevnt. Turvegen er stedvis utsatt for erosjon, særlig på Rørviksiden av skaret. Det har gått flere ras over veien etter at tunnelen åpnet og området er stadig rasfarlig. Det er derfor frarådet å telte i området, men rasfaren anses ikke som så stor at det er farlig å gå tur. Man kan likevel være litt oppmerksom på bevegelser i fjellsiden, særlig under vårløsningen.

Parkering gjøres der hvor ny og gammel E10 deler seg. På begge sider at Rørvikskaret finnes det parkeringsplasser. Det er best plass på Hopsvatnsiden. Turen på den gamle veien er 3,9 km fra den ene avkjøringen til den andre. Turvegen er både benyttet av turgåere som går fottur og syklist. Turen kan gås som den er, på den gamle veien, frem og tilbake, eller man kan ta en omvei innom Glomtiden. Vinterstid er dette et populært mål for randoneekjøring.

Avstikkeren til Glomtinden er ca. 1 km lang, starter fra Rørviksiden av turveien. Stien følger fjellkammen som strekker

seg mot øst og har nokså jevn stigning opp til toppen på 418 moh. Området er ikke vurdert som spesielt bratt eller risikofyllt, men man skal være oppmerksom på at det ved passet rett nord for Glomtinden, er et område hvor berget eroderer og vaskes ut. Her har det gått flere mindre ras og stien gikk idligere lengre øst enn det det gjør i dag. Det er derfor viktig å holde seg klart på vestre side, og ikke bli fristet til å ta some-bilder tett ved juvet over Kalvetjønndalen.

Turstien opp til Glomtinden er betydelig preget av slitasje og er på det meste 20 til 40 meter bred. Det trengs en plan for hvordan stien skal vedlikeholdes. Bergartene i området er kun registrert i kart 1:250 000. Dette tyder på at det ikke er gjennomført lokale kartlegging av bergarter. For Rørvikskaret er det kjent at berget har flere lommer med løsmasser og sand, likevel er berget her registrert som Granittisk gneis med hovedvekt av Ortopyrosengneis. Dette er en hard bergart som bør tåle stor grad av tråkk. Likevel ses en tendens til at det kan være forvitningsbergarter i området, for berget i stien omdannes til sand ved tråkk. Dette gjør området særlig utsatt for slitasje og mindre ras. Det anbefales å gjøre geologisk kartlegging i forbindelse med erosjonsvurdering av området.

Gåturen mellom Hopsvatnet og Rørvikvatnet er gradert som en enkel tur, mens turen til Glomtinden graderes som middels i henhold til merkehåndboka (2).

Vågan kommune ønsker at det skal være mulig å sykle mellom tettstedene i kommunen. Dette kan bidra til å redusere lokalt bilbruk, ta ned noe av trafikkbeltastning og parkeringsutfordringene som i dag oppleves i Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær. Ettersom E10 er sterkt trafikkert i sommerhalvåret, oppleves det ikke som trygt å sykle langs veien. Det er behov for gjennomgående sykkelsti fra Svolvær til Henningsvær. I dag er det gang- og sykkelvei fra Svolvær til Ørsnesvåg. Det er derfor ønskelig at turveien mellom Hopsvatnet og Rørvikvatnet etableres som en flerbrukssti, både for gående og syklende i sommerhalvåret. Sykkelstien skal ikke etableres som en terrengsykkelsti.

Tiltaksplan

Sted	Tiltak	Kostnad	Ansvar	Prioritert
BUA	Innspill til kommuneplanenens samfunnsdel om opprettholdelse av tilbudet BUA.	0	Vågan kommune	
Tettstedene	Resultatet fra analysen om maks 500 meter til nærmeste tursti må legges inn i kommunale kart og videreføres til kommuneplanens arealdel Det må senes inn innspill for opparbeiding av grøntstrukturer i tettstedene og lokal veileder for utforming av offentlige rom.			
Barnehager	Det må innledes et samarbeid med de barnehagene som ikke har tilgjengelig tursti i nærheten av sin barnehage			
Skolene	Det må innledes et samarbeid skolene som ikke har tilgjengelig tursti i nærheten og starte et arbeid med tiltak som kan bøte på dette.			
Marithaugen sykehjem	Etablering av park/turveg/sansehage			
Byparken omsorgssenter	Tilrettelegging for beboere og pårørende til en enkel adkomst til Paviljongparken.			
Delp	Graving av vegggrøft langs Middnattsolvegen for å forhindre villcamping langs strandsonen og holde stranden åpen for allmenn ferdsel.			
Delp	Etablering av parkeringsplass, toalett og renovasjonsløsning for turstart Matmora			
Delp	Vurdering av adkomst og vegstandard til Delp, samt mulighet for regulering av lommer for møteplasser			
Delp	Vurdering av eksisterende sti. Hvor er det behov for erosjonsreducerende tiltak og hvor er stien sterk nok til å tåle både dagens og fremtidig belastning. Videre må det gjøres en vurdering av Middagsheia og hvilke sti som bør bli tursti for . Det må vurderes rundsti eller sti til lokalt toppunkt, for etablering av en sti som vil tåle belastningen med mange besøkende. Når endelig stitrase er valgt må det gjennomføres nødvendig grunneieravtaler.			
Delp	Gjennomføre erosjonsreducerende og stirestaurerende tiltak.			
Delp	Skilting av tursti med skilt i hht merkehåndboka.			
Digermulen	Parkeringsplass for turgåere til Keiservarden		Vågan kommune	
Digermulen	Vurdering av toalett og returavfall for turgåere Keiservarden			
Digermulveien	Vurdering av trafiksikkerhet villcamping langs FV 7630 Digermulveien			
Digermulen	Utarbeide en plan for parkering for besøkende til Keiservarden. Planen må ta hensyn til normal trafikkavikling ved fergeleiet, butikken og skolen. Det må i samme vurdering sees på toalettfasiliteter for besøkende.			
Djevelporten	Skilting av tursti med skilt i hht merkehåndboka. Det er også behov med skilt av stien til Svolværgeita med symbol for klatrerute, og det er ønske om et fareskilt der stien går fra Djevelporten til Fløya.			
Festvågtinden	Toalett for besøkende			

Tiltaksplan forts.

Sted	Tiltak	Kostnad	Ansvar	Prioritert
Festvågtinden	Parkeringsplasser må opparbeides. Behov for vurdering av sikkerhet for gående og kjørende langs fylkesvegen. Det må vurderes tiltak for bedre og sikrere parkering. Innspillet kan med fordel tas opp i besøksforvaltningsplanen?			
Glomtiden	Vurdering av erosjon og berggrunn. Tiltaksplanlegging for stierosjon og bygging av en sti.			
Henningsvær	Vurdering av grøntstruktur og utvikling av “grønne byrom”.			
Hoven	Etablering av toalett for besøkende			
Hoven	Skilting av tursti med skilt i hht merkehåndboka.			
Litl-Kongsvatn	Turstien må skiltes i henhold til merkehåndboka. Det må vurderes ytterligere skilting ved utfartsparkeringene. Det må gjøres en tilstrekkelig skilting ved Kongsmarka for å forhindre innkjøring til eiendommene.			
Keiservarden	Skilting av tursti med skilt i hht merkehåndboka.			
Keiservarden	Stien til Keiservarden må kartlegges mhp behov for erosjonsforebyggende tiltak.			
Kongshalsen	Etablering av bom på Kongshalsveien hvor kun de med behov for adkomst til eiendommene har tilgang.			
Litl-Kongsvatn, Tjeldbergtinden, Linken	Vurdering av parkeringssituasjonen for alle turene i Kongsmarka. Det er et populært utfartsområde med begrenset parkeringsmulig. Når flere turer trekkes fram som en merket tursti, må besøket forventes å øke.			
Litl-Kongsvatn	Vurdering om sti kan opparbeides slik at det fremkommelig for rullestolbrukere.			
Rørvikvatnet - Hopsvatnet	Etablering av sykkesti. Ev. tiltak for utbedring av sti slik at det er romslig både for syklende og gående.			
Rørvikvatnet - Hopsvatnet	Det må opparbeides parkeringsplass for turgåere.			
Svolvær	Vurdering av grøntstruktur og utvikling av grønne byområder			
Svolværvatnet	Vurdering av trafiksikkerhet og trafikkavvikling til utfartsparkeringen i Idrettsveien			
Svolværvatnet	Det må etableres toalett og renovasjon for besøkende på parkeringsplassen ved Idrettsplassen.			
Svolværvatnet	Skilting av tursti med skilt i hht merkehåndboka.			
Tjelbergtinden og Linken	Toalett for besøkende			
Tjeldbergtinden og Linken	Skilting av tursti med skilt i hht merkehåndboka.			
Universalt utformet tursti	Det må gjennomføres en kartlegging av eksisterende turruter for kartlegging av hvilke turruter som kan være aktuelle turruter for universell utforming. Kommunen bør invitere til et samarbeid med lokal gruppe av norsk handikapforbund (NHF) og jobbe tverrsektorielt.			

Kilder

1. Den Norske Turistforening, Innovasjon Norge, Friluftsrådenes Landsforbund (2019) Merkehåndboka. Tilrettelegging og synliggjøring av turruter. Tilgjengelig fra: https://www.merkehandboka.no/wp-content/uploads/2023/04/DNT_Merkehandbok_2019.pdf
2. FN-sambandets hjemmesider: www.fn.no/download/last-ned-grafikk
3. Forskrift for fiske i vassdrag og munningssoner, Nordland. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/LFO/forskrift/2000-04-03-399>
4. Helsedirektoratets anbefaling for fysisk aktivitet. Tilgjengelig fra: <https://www.helsedirektoratet.no/forebygging-diagnose-og-behandling/forebygging-og-levevaner/fysisk-aktivitet>
5. Helsedirektoratet (2021). Sektorrapport om folkehelse 2021 [nettdokument]. Oslo: Helsedirektoratet (siste faglige endring 20. oktober 2021). Tilgjengelig fra: <https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/sektorrapport-om-folkehelse>
6. Helsedirektoratet (2024). Vunne leveår og helsetapsjusterte leveår (DALYs) ved fysisk aktivitet [nettdokument]. Oslo: Helsedirektoratet (siste faglige endring 04. april 2024). Tilgjengelig fra <https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/vunne-levear-og-helsetapsjusterte-levear-dalys-ved-fysisk-aktivitet>
7. LOV-2003-07-04-74 Lov om forsvarlig hundehold (hundeloven)
8. Miljødirektoratet – kommuneveilederen. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/friluftsliv/naturvennlig-ferdsel/stiskulen-start/>
9. Miljødirektoratet (2019) Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv. Veileder M-1326/2019. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1326/m1326.pdf>
10. Miljødirektoratet (2019) Plan for friluftslivets ferdselsårer. Veileder M.1292. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2019/mars-2019/plan-for-friluftslivets-ferdselsarar/>
11. NS 11005:2011 Universell utforming av opparbeidete uteområder – Krav og anbefalinger. Norsk standard.
12. NIBIO – Beite
13. NVE temakart – Aktsomhetskart for snøskred. Tilgjengelig fra: <https://temakart.nve.no/tema/snoskredaktsomhet>
14. SSB – Beitestatistikk: <https://beitestatistikk.nibio.no/kommuner/Vågan>
15. SSB - Kommunefakta – Vågan kommune <https://www.ssb.no/kommunefakta/Vågan>
16. Store norske leksikon - <https://snl.no/Vågan>
17. Stortingsmelding 18 (2015-16) Friluftsliv — Natur som kilde til helse og livskvalitet.
18. Turistforeningen. Turforslag Lofoten. Tilgjengelig fra: <https://ut.no/turforslag/114882/i-keiser-wilhelms-fotspor>
19. United Nations. (2015). Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development. United Nations. Tilgjengelig fra: <https://sdgs.un.org/2030agenda>
20. Vistad O. I., Gundersen V., Wold L.C., Skår M., Rybråten S. & Dokk J.G. (2018) Effekter av å skilte og merke en eksisterende turrute. NINA Rapport 1440.
21. Vikene, Odd Lennart og Sanderud, Jostein Rønning "Å gå på tilrettelagte stier: Hvordan opplever aktive turgåere tilrettelegging for friluftsliv?" Publisert i Tidsskriftet Utmark (2024). Norsk institutt for naturforskning (NINA)
22. Vågan kommunes planstrategi for 2024-2027. Tilgjengelig fra: https://vagan.kommune.no/_f/p1/ib51cf809-00d3-472a-ba5b-d5f966602f8d/planstrategi-for-vagan-kommune-2024-2027.pdf

Utarbeidet av

