



NORDLANDSFORSKNING
NORDLAND RESEARCH INSTITUTE

Veien til bærekraftig mobilitet og attraktive transporttjenester i Lofoten

Utredning av tilbud og behov for mobilitets- og transportløsninger i Lofoten

Julien Lebel, Unn H. Holgersen og Brigit Dale





NORLANDSFORSKNING
NORLAND RESEARCH INSTITUTE

Veien til bærekraftig mobilitet og attraktive transporttjenester i Lofoten

**Utredning av tilbud og behov for mobilitets- og
transportløsninger i Lofoten**

*Julien Lebel
Unn H. Holgersen
Brikt Dale*

PUBLIKASJONSINFO

Copyright © 2024 NORDLANDSFORSKNING

Utgitt av Nordlandsforskning AS

Forsideillustrasjon: Julien Lebel

Nordlandsforskning AS

Postboks 1490

N-8049 Bodø

Tlf. +47 754 11 810

nf@norsk.no

www.nordlandsforskning.no

Tittel: Veien til bærekraftig mobilitet og attraktive transporttjenester i Lofoten. Utredning av tilbud og behov for mobilitets- og transportløsninger i Lofoten

NF-Rapport nummer: 13/2024

ISBN (digital): 978-82-7321-899-5

ISSN (digital): 2704-033X

Forfatter(e): Julien Lebel, Unn H. Holgersen, Brigte Dale

Publikasjonsdato: 18. november 2024

Prosjektansvarlig: Julien Lebel

Forskningsleder: Maiken Bjørkan

Prosjekt: Utredning av tilbud og behov for mobilitets- og transportløsninger i Lofoten

Oppdragsgiver: Vestvågøy kommune

Oppdragsgivers referanse: 347234

Emneord: Transport, Mobilitet, Bærekraft, Lofoten, Lokalsamfunn, Reiseliv

Antall sider: 82

INNHOOLD

FORORD	4
SAMMENDRAG	5
1. INNLEDNING	9
1.1 BAKGRUNN, FORMÅL OG PROBLEMSTILLING	9
1.2 METODER.....	11
1.2.1 <i>Studieområde: Lofoten</i>	11
1.2.2 <i>Litteraturgjennomgang og dokumentanalyser</i>	12
1.2.3 <i>GIS og kartografi</i>	13
1.2.4 <i>Intervjuer</i>	14
1.2.5 <i>Verksteder</i>	14
2. TRANSPORTTILBUDET I LOFOTEN: HVA ER UTFORDRINGENE OG HVOR FINNES DET FORBEDRINGS- POTENSIAL?	15
2.1 EKSISTERENDE TILBUD OG UTFORDRINGER.....	15
2.1.1 <i>Dagens transporttilbud i og til og fra Lofoten</i>	15
2.1.2 <i>Reisetider og relevante transportinfrastrukturer ut og inn til Lofoten</i>	20
2.1.3 <i>Tilgang til transporttjenestene i Lofot-kommunene</i>	25
2.2 VIKTIGE TEMAER KNYTTET TIL TRANSPORTTEMATIKKEN	30
2.2.1 <i>Energiforsyning i Lofoten</i>	31
2.2.2 <i>Rollen til myndighetene og interkommunalt samarbeid</i>	33
2.2.3 <i>Samordning av transporttjenestene</i>	35
2.2.4 <i>Pris til transporttjenestene</i>	37
2.2.5 <i>Bestillingstransport og andre former av kollektiv transport i rurale områder</i>	38
2.2.6 <i>Leiebilmarkedet i Lofoten</i>	39
2.2.7 <i>Sykling</i>	41
2.2.8 <i>Slow travel: reisen som opplevelse og avstandene som egenskap av lokalsamfunnene</i>	42
2.3 VEIKARTET TIL DE GRØNNE ØYENE: KOBLE TRANSPORTPROBLEMATIKK MED KONKRETE MÅL OG TILTAK 44	
3. REISEVANENE OG BEHOVENE: HVA ER VEIEN TIL Å STYRKE BÆREKRAFTIG MOBILITET I LOFOTEN?	48
3.1 INNBYGGERE SINE SYNSPUNKTER OM TRANSPORT I LOFOTEN.....	48
3.1.1 <i>Vågan</i>	53
3.1.2 <i>Vestvågøy</i>	55
3.1.3 <i>Flakstad</i>	58
3.1.4 <i>Værøy</i>	61
3.1.5 <i>Røst</i>	63
3.2 REISELIVSNÆRINGEN OG TRANSPORT.....	66
3.3 PILOTFORSLAG.....	68
4. KONKLUSJON OG ANBEFALINGER	74
REFERANSER	76

FORORD

Rapporten oppsummerer resultater fra et forprosjekt som har utredet utfordringene og mulighetene angående transporttilbudet og mobilitetsbehovene i Lofoten, med fokus på bærekraft. Dette kunnskapsgrunnlaget er ment å bidra til utforming av fremtidige strategier og tiltak når det gjelder persontransport og bærekraftig mobilitet i Nordland generelt og Lofoten spesielt. Transporttematikken er tett knyttet til bo- og blilyst i lokalsamfunnene, reiseliv og energietterspørsel. Rapporten bidrar dessuten med lokalkunnskap om de seks kommunene i Lofoten ved å analysere det lokale transporttilbudet samt rapportere om resultater fra en serie av verksteder som har blitt organisert i løpet av mars og april 2024 for å få innspill fra innbyggere, i tillegg til intervjuer med representanter fra kommunene. Innspill fra reiselivsnæringen har også blitt samlet under et verksted og et digitalt skjema. Prosjektarbeidet har tatt utgangspunkt i veikartet til De Grønne Øyene som har som mål til å styrke bærekraft samt fremme lavutslippsløsninger i Lofoten, spesielt når det gjelder transport.

Rapporten er skrevet av Nordlandsforskning i samarbeid med prosjektpartnere fra Lofotrådet. Prosjektet er finansiert av Regionalt Forskningsfond Nordland. Vestvågøy kommune har vært oppdragsgiver. Prosjektleder for forprosjektet har vært Julien Lebel.

Svolvær, november 2024

SAMMENDRAG

Transport er viktig både for å koble Lofot-kommunene sammen og for å sikre mobilitet inn og ut av øyriket. Et fokus på transport er også vesentlig for utviklingen av Lofoten til et lavutslippssamfunn, i tråd med ambisjonene i *Veikartet for Lofoten De Grønne Øyene 2030*.

Dagens mobilitetsbilde er preget av høy bruk av privatbil blant både lokalbefolkningen og besøkende, mens det offentlige transporttilbudet er begrenset eller fraværende i flere områder. Dette medfører stor belastning på veiinfrastrukturen, og har uheldige miljøkonsekvenser. Tilrettelegging av et smartere, mer attraktivt transportsystem vil kunne ha positiv effekt på disse utfordringene.

Rapporten presenterer ulike veier å gå for å fremme bærekraftig mobilitet i Lofoten - fra omorganisering av dagens transporttilbud til innføring av nye mobilitetsløsninger. Kombinasjonen av ulike løsninger og tiltak vil kunne bidra til å styrke hele transportsystemet betydelig samt fremme bærekraftig mobilitet blant lokalbefolkningen og de som besøker Lofoten.

Å kutte ned reisetid er et moment i myndighetenes transportstrategier, med mål om å utvide mobilitetsradius til både folk og næringsliv. Samtidig vil dette kunne ha negative ringvirkninger ved at det kan føre til spredt bosetting og bidra til ytterligere slitasje på miljøet, hvis individuelle transportmidler som privatbil dermed brukes oftere og over lengre strekninger. Fraværet av gode og effektive kollektive transportforbindelser i Lofoten som en del av et helhetlig transportsystem gjør det likevel vanskelig å reise gjennom hele øygruppen og videre med eksisterende tjenester, grunnet mangel på koordinering mellom rutene og ulike transportmidler.

Analyser i rapporten viser at omtrent 43% av helårsboligene i Lofoten ligger innenfor 300 meters avstand til nærmeste transportholdeplass med daglige avganger. Dette øker til 64% hvis vi beregner en 600 meters radius, som for mange (dog langt fra alle) er en akseptabel gangavstand. Mer enn en tredjedel av befolkningen i Lofoten har altså ikke tilstrekkelig tilgang til daglige transporttjenester med dagens transportsystem. Dette skyldes både spredt bosetting, ineffektiv plassering av transportholdeplasser og mangel på bussruter til tettsteder eller nabolag.

Når det gjelder fritidsboliger, ligger kun 16% av dem innenfor en 300m radius, og 28% innenfor en 600m radius fra nærmeste transportholdeplass med daglige avganger. Dette skaper en betydelig barriere for å kunne fremme endringer av betydning i mobilitetsadferd hos hyttefolket. Likevel finnes det mange fritidsboliger som ligger i nærheten av veiinfrastruktur hvor det er potensiale for nye bussruter eller hvor man kunne dra nytte av bedre tilrettelegging av bussholdeplasser.

I Vågan, Vestvågøy, Flakstad og Moskenes er de fleste transportholdeplassene med daglige avganger plassert langs Europavei 10 (E10). Det betyr at de som bor langs denne veien i Lofoten får det beste transporttilbudet. Kun noen få tettsteder som ligger utenfor E10 har daglige transporttilbud.

Dagens lokaltransportsystem i Lofoten er først og fremst organisert for å koble kommunesentrene sammen, uten å ta hensyn til områdene som besøkes for fritidsformål. Turstiene som begynner langs E10 er ikke systematisk koblet med bussholdeplasser i nærheten, og det samme gjelder for flere andre populære turmål, strender og attraksjoner i hele regionen. Forbedring av busstilbudet for fritidsreiser kunne bidra til å redusere bruk av privatbil ved å tilby et attraktivt alternativ med hyppige avganger.

Med tanke på fremtidig utvikling av transporttjenester og mobilitetsløsninger, tar rapporten for seg følgende temaer:

- **Energiforsyning:** Særlig representerer elektrifisering av transportmidler og private kjøretøy en utfordring.
- **Rollen til myndighetene og interkommunalt samarbeid:** Et mangfold av ulike offentlige aktører på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå er en utfordring for en felles transportstrategi. Det er behov for mer fleksible anbudskontrakter som bedre møter lokale behov. Siden de ofte har et begrenset handlingsrom, er det avgjørende at de lokale aktørene samarbeider med hverandre og ser etter mulige synergier for å koordinere sine transportbehov.
- **Samordning av transporttjenester:** Reisegaranti kan bidra til å styrke attraktivitet til transportsystemet. Med uforutsigbare værforhold er det utfordrende å garantere regulariteten til transporttjenestene i Lofoten, noe som betyr at tiltak som sikrer fleksibilitet og alternative løsninger til passasjerene bør vurderes. Det ville vært en fordel for passasjerene å kunne kombinere ulike transportmidler i Lofoten, spesielt gjennom å integrere FOT-flyrutene i kombinerte billetter med buss, ferge og tog. Krav om samarbeid og korresponderende transporttjenester bør integreres bedre i anbudskontraktene, i tillegg til utformingen av intermodale knutepunkter.
- **Pris på transporttjenestene:** Pris kan brukes som et verktøy for å forenkle mobilitet og stimulere bruken av bærekraftige transportløsninger fremfor individuelle eller mer forurensende alternativer. Det er likevel vanskelig å forutse i hvilken grad prisjusteringer for busstjenestene i Lofoten vil kunne påvirke mobilitetsadferd hos innbyggerne ettersom dette først og fremst utføres med privatbil i dag. Mer forskning knyttet til betydningen av billettpriser i rurale områder er altså nødvendig. I tillegg til billettpriser bør andre parametere som bedre komfort, høyere frekvens, god pålitelighet og enkel tilgang helt frem til reisemålet gis oppmerksomhet og kombineres for å bygge opp et robust og attraktivt transportsystem.
- **Bestillingstransport:** På grunn av lavt kundegrunnlag og spredt befolkning er vanlige former for kollektive transporttjenester med fast rutetabell ofte dårlig tilpasset til

rurale områder. I Lofoten virker bestillingstransport å kunne være en aktuell løsning for å koble tettstedene sammen, spesielt for de som ikke er plassert langs E10. Siden flere populære natursteder er vanskelig å nå med det eksisterende kollektivtilbudet, kunne bestillingstransport i tillegg bli en attraktiv tjeneste for fritidsaktiviteter og for tilreisende.

- **Leiebilmarkedet:** Siden privatbil anses som den enkleste transportløsningen i Lofoten, har bilutleie en viktig rolle i mobilitetsmønstrene, spesielt for besøkende. Økt bruk av (leie)bil påvirker likevel trykgheten for ferdsel på veiene. Bedre kollektive transporttjenester vil kunne bidra til å begrense bruken av leiebil.
- **Sykling:** Sykkel brukes til ulike formål av både innbyggere og besøkende. Begrenset sykkelinfrastruktur oppfattes av mange som en betydelig barriere for sykkelbruk. Langs hovedveiene er biltrafikk en utfordring der det ikke finnes sykkelsti.
- **Slow travel:** Lofoten har mye potensial for å satse på *slow travel*, et konsept som kan forstås som en form for reiseopplevelse, hvor langsommere transportmidler vektlegges. Det finnes allerede transporttjenester som muliggjør en langsommere reise til og fra Nordkalotten, og disse tjenestene vil kunne kobles bedre med eksisterende tjenester for reising til og fra Lofoten, som togrutene til og fra både Narvik og Bodø. Å stimulere bruken av kollektive transportløsninger, som fremmer en langsommere måte å reise på, vil kunne bidra til å øke oppholdstiden blant besøkende som ønsker å se hele Lofoten.

Tre av de seks programområdene som presenteres i *Veikartet for Lofoten De Grønne Øyene 2030* har en tydelig kobling med mobilitet og persontransport. Likevel finnes det også indirekte koblinger med de andre programområdene. Strategien i veikartet kunne styrkes ved å integrere flere viktige elementer som også er relevante for bærekraftig mobilitet, utover fokuset med å redusere klimagassutslippene. Det å sette tydeligere mål rundt utvikling av myke mobilitetsløsninger, som sykling, samt utvidelse av kollektivtransport tilbudet i sammenheng med redusert bruk av privatbil, vil være i tråd med ambisjonene til veikartet. Lofoten har videre stort potensial for å fremme helsemessige og samfunnsmessige aspekter av bærekraftig mobilitet, hvor livskvalitet, fritid, natur og miljø får en større plass og kobles tettere opp mot mobilitetsmønstre i hverdagen til fastboende og besøkende.

I dette forprosjektet har det blitt organisert fem samskapingsverksteder med innbyggere i kommunene. Målet med verkstedene har vært å kartlegge utfordringer, behov og muligheter opp mot transport og mobilitet i Lofoten fra innbyggerne sine synspunkter. Under verkstedene mente flere deltakere at de var avhengige av å kjøre privatbil for å bo i Lofoten, mens andre er avhengige av kollektivtilbudet for å kunne komme seg rundt, da spesielt barn, unge og eldre.

I diskusjonene kom det blant annet frem at deltakerne var enige i at det fantes forbedringspotensial i det eksisterende transporttilbudet. Videre ble det tydelig at alle hadde utfordringer med å reise lengre distanser eller gjennom Lofoten ettersom transportrutene er

dårlig koordinert. Flere mente at privatbil ville bli hovedtransportmiddelet i Lofoten i årene fremover, og noen deltakere uttrykte skepsis om transporttilbudet virkelig kunne bli bra nok til å møte deres behov. Det fantes likevel en endringsvilje blant deltakerne, og det ble tydelig at flere ville vurdere å reise oftere kollektivt hvis et pålitelig og hyppig transporttilbud kom på plass.

Når det gjelder reiseliv har Lofoten opplevd en jevn økning i antall besøkende de siste årene, noe som har ført til betydelig press på Lofotens veinett, særlig i høysesongene. Et innspillsverksted ble arrangert i mai 2024 og samlet aktører fra både reiselivsbransjen og lokalsamfunnet i Henningsvær. Det ble også laget et digitalt skjema hvor alle reiselivsaktørene i Lofoten fikk komme med innspill knyttet til spørsmål om utvidelse av kollektivtilbudet, nødvendig tilrettelegging av eksisterende transporttjenester, implementering av nye transportløsninger, mindre bruk av privatbil, og bærekraftige reisevaner i regionen. Innspillene tydeliggjør at reiselivsaktørene ser behovet for betydelige forbedringer i hele transportsystemet, ettersom gjestenes mulighet for å bevege seg både i og inn og ut av regionen oppfattes som avgjørende for reiselivsnæringen.

Basert på analysene og innspillene som er presentert i denne rapporten, har det blitt laget forslag til pilot der mulige tiltak og transportløsninger som kunne tas i bruk mellom Henningsvær og Svolvær flyplass kan testes ut:

- Koordinering og synkronisering av transportmuligheter gjennom en samlende app til brukere.
- Bussrute med høyere frekvens enn i dag.
- Bestillingstransport og/eller samkjøringsordning.
- Flybuss-tjeneste til og fra Svolvær flyplass.
- Shuttle-tjeneste mellom Rørvika og Henningsvær.
- Flere regelmessige hurtigbåt- og fergeavganger, gjerne også flere samband.
- Utvidelse av sykkelveinettet og (el)sykkelleiepunkter.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn, formål og problemstilling

I 2022 har Lofotrådet, Lofotkraft og Destination Lofoten presentert *Veikartet for Lofoten De Grønne Øyene 2030*, en tiårig vekststrategi der Lofot-kommunene i fellesskap svarer ut norske og internasjonale bærekraft- og klimamål (Lofotrådet et al., 2022). Ved å sette søkelyset på konkrete målsetninger innenfor ulike problemområder er hovedmålet å utvikle Lofoten til et lavutslippssamfunn på sikt. Transport utgjør i så måte et viktig prioriteringsområde her, ettersom mobilitet medfører utslipp og transportinfrastrukturer legger press på natur og miljø. Samtidig er transport avgjørende for å koble Lofot-kommunene sammen og sikre mobilitet inn og ut av øyriket for både innbyggere, næringsliv og besøkende¹.

Mobilitetens betydning for sosial og økonomisk inklusjon har vært understreket i akademisk litteratur når det gjelder flere rurale områder i Europa, inkludert i Sverige (Berg & Ihlström, 2019), Irland (McDonagh, 2006) og Slovakia (Székely & Novotný, 2022). I Nord-Norge anses transporttjenester og -infrastruktur som en viktig parameter for å styrke både bolyst og blilyst i distriktskommuner, gjennom å sikre økonomisk aktivitet og tilgang til offentlige tjenester for alle innbyggerne (Meld. St. 14, 2023-2024; Nordland Fylkeskommune, 2022). Utfordrende topografi, naturbarrierer som fjord og fjell samt ustabile værforhold er konkrete utfordringer for drift og videreutvikling av et pålitelig transportsystem, særlig i en region som Lofoten, noe som kan medføre forsinkelser, kanselleringer og brudd i reisekjeden til passasjerene.

Reiselivsektoren har blitt en viktig næring i Lofoten og har vokst kraftig i de siste årene (Lofotrådet, 2019), noe som betyr at flere benytter seg av transportinfrastruktur for å reise både til og fra og innenfor Lofoten. Dette skaper utfordringer siden det meste av infrastrukturen, særlig veinettet, er underdimensjonert i forhold til registrert trafikk i sommermånedene (Avinor & Statens Vegvesen, 2020; Statens Vegvesen et al., 2015). I tillegg har halvering av maksprisen på FOT-flyrutene siden våren 2024 gjort det enklere for besøkende å komme seg til Lofoten med fly fra Bodø, selv om setekapasitetene er begrenset. Økt press på infrastruktur og transporttjenestene har derfor ført til kritikk fra lokalbefolkningen og politikerne, som mener at bedre forvaltning og tilrettelegging er nødvendig (Guttormsen, 2024; Guttormsen et al., 2024).

Både lokalbefolkningen og besøkende benytter veinettet flittig i Lofoten for å oppleve både natur, sjø og fjell, ofte utenfor tettsteder og bygder (Antonsen & Enger, 2020; Olsen et al, 2021). Privatbil er i mange tilfeller eneste alternativet og en nødvendighet for å nå populære

¹ Både Lofotrådet og Destination Lofoten bruker ordet «gjester» for å omtale de som besøker Lofoten. I denne rapporten bruker vi også ordet «besøkende».

utfartssteder siden det offentlige transporttilbudet er begrenset eller tidvis fraværende. Dette medfører økt belastning på veiinfrastrukturer, i tillegg til slitasje på natur og miljø, med et synlig parkeringspress og veitrykk i spesifikke områder. Tilrettelegging av et attraktivt og tilrettelagt transportsystem kan i så måte ha positive ringvirkninger med hensyn til disse og flere andre utfordringer.

En omorganisering av transporttjenestene, inkludert mulig innfasing av nye løsninger slik som selvkjørende kjøretøy, krever at det innhentes kunnskap om eksisterende utfordringer, reisevaner og mobilitetsbehov, spesielt i lokalbefolkningen. Denne rapporten har som hovedmål å bidra til et utvidet kunnskapsgrunnlag om persontransport og mobilitet i Lofoten ved å oppsummere funn fra forprosjektet «Utredning av tilbud og behov for mobilitets- og transportløsninger i Lofoten». Vi tar videre utgangspunkt i at det finnes potensiale og et mulighetsrom for forbedring av eksisterende transportsystem i Lofoten, da særlig med tanke på ressurser og investeringer opp mot fremtidig drift og utvidelse av tilbud. Utviklingen av kollektive transportløsninger fremfor private kjøretøy samsvarer videre bedre med ambisjonen om å fremme bærekraftig mobilitet i regionen. I rapporten har vi kartlagt det eksisterende transporttilbudet i Lofoten, gjennom dokumentanalyser, datainnsamling, bruk av GIS og kartografi, intervjuer og gjennom brukerinvolvering med innbyggere, næringsrepresentanter og kommunerepresentanter i samhandlingsverksteder. Arbeidet er tett koblet til Lofoten De Grønne Øyene sitt veikart for å styrke bærekraft samt etablere et lavutslippssamfunn (Lofotrådet et al., 2022).

Rapporten presenterer først metodene som har blitt brukt for å samle inn relevante innspill samt lage kart som grunnlag for analyser. I andre del av rapporten fokuserer vi på det eksisterende transporttilbudet, muligheter og utfordringer. Her presenterer vi relevante temaer knyttet til transport, som energiforsyning, rollen til myndighetene, samordning og pris av transporttjenestene, samt ulike mobilitetsløsninger. Avslutningsvis gjennomgås veikartet til Lofoten De Grønne Øyene for å synliggjøre mål og tiltak som kan kobles til transport og mobilitetsutfordringer. I tredje del blir søkelyset satt på reisevaner og behov, som i så måte også oppsummerer innspill fra verkstedene med lokalbefolkningen og reiselivsnæringen. Dataen som er samlet inn har lagt grunnlaget for å utforme skissen som eksemplifiserer hvordan et utbedret transporttilbud kan utvikles og bedre møte lokale behov. Avslutningsvis blir det foreslått en pilot, med caseområde mellom Helle flyplass (Svolvær) og Henningsvær, som foreslår ulike transportalternativer og mulige løsninger. Funnene i rapporten vil bli kommunisert til relevante myndigheter ansvarlig for utforming av transporttilbudet til og fra, og innenfor Lofoten.

1.2 Metoder

1.2.1 Studieområde: Lofoten

Lofoten er et øyrike i den nordvestlige delen av Nordland fylkeskommune. Ifølge SSB er det registrert omtrent 25,000 fastboende som er spredt på et dusin øyer. I denne rapporten står Lofoten for de seks kommunene som er med i Lofotrådet, nemlig Vågan, Vestvågøy, Flakstad, Moskenes, Værøy og Røst. Fiskeri, og da særlig skreifiske, har tradisjonelt vært en viktig næring i regionen som har ført til etablering av det velkjente Lofotfisket og infrastruktur knyttet til dette (Lofotrådet, 2019). Kystetableringer og infrastruktur i regionen har historisk vært preget av reisevaner og næringsvirksomheter opp mot den tradisjonelle kystfiskekulturen, før reiselivsnæringen begynte å vokse tydelig i 2000-årene og endret de eksisterende premissene som la føringer opp mot fiskeri (Antonsen et al., 2021).

Reiselivsbransjen er i dag en veletablert næring som har satt Lofoten på verdenskartet ved å tiltrekke gjester fra hele verden, spesielt for naturopplevelser (Antonsen & Enger, 2020). I det siste tiåret har profilene til de besøkende diversifisert seg, noe som betyr at de reiser på ulike måter til og fra Lofoten: med egen bil, bobil, på cruise-skip, med charter- eller sesongbaserte flyruter via Evenes lufthavn, eller med tog via Narvik eller Bodø osv. Dette har medført ulike mobilitetsmønstre og behov, ettersom noen reiser selvstendig med eget kjøretøy, mens andre bruker lokale transporttjenester eller er med i organiserte turer som inkluderer private transportløsninger. Selv om Lofoten er preget av et bredt mangfold av naturområder, har et utvalg antall lokasjoner blitt velkjente «turistmagneter» som majoriteten av tilreisende gjester ønsker å besøke, eksempelvis Fløyatrappen i Svolvær, Henningsvær, Hauklandstranda i Vestvågøy, Kvalvikastranden i Flakstad, og Reinebringen i Moskenes.

Når det gjelder demografi har antallet fastboende vært relativt stabilt de siste tiårene, hvor det ifølge SSB var registrert omtrent like mange innbyggere i 1990 som i dag. Likevel finnes det variasjoner mellom kommunene. Vågan og Vestvågøy har eksempelvis registrert befolkningsvekst samme periode, mens det har vært nedgang i de andre Lofot-kommunene. Fraflytting har lenge preget kystsamfunnene i Nord-Norge, hvor bomønstre har endret seg som følge av sentraliseringsdynamikker, på både kommunalt og regionalt nivå (Lebel & Bjørkan, 2024). I de rurale kommunene har antallet tettsteder med fastboende blitt mindre, hvor de fleste i dag bor nærmere lokale tjenester. Samtidig ser man tendenser til befolkningsvekst i de større byene (Bodø og Tromsø), hvor tilflytting kan knyttes til utvidede studie- og jobbmuligheter. Gjennom utvikling i reiselivsbransjen og diversifisering av lokale tjenester, har både Vågan og Vestvågøy klart å skille seg fra de fleste rurale kommunene i Nord-Norge, med positive demografiske trender knyttet til bolyst hos nye tilflyttere og økende blilyst hos lokale fastboende over tid.

Transport og mobilitet ansees som et viktig tema i Lofoten, mye grunnet plassering og geografiske avhengigheter i regionen, samt avstandene til spesifikke tjenester som er lokalisert både innenfor og utenfor øyriket. Man ser også at både næringslivet og fastboende

har en tett tilknytting til regioner lokalisert utenfor Lofoten, på grunn av samarbeidspartnere, kunder, familieforhold, venner osv. Selv om privatbil er hovedtransportmiddelet for de fleste innbyggerne i Lofoten, har alle erfaring med å bruke utvidede transporttjenester for reiser til og fra øyriket, enten det er fly, buss, ferge eller hurtigbåt. Det betyr at det finnes veletablerte tilknytningsmønstre opp mot både eksisterende og utvidede transportsamband og infrastrukturer for å koble seg på den «ytre verden» (Bardal et al., 2021). Derfor er det avgjørende at det helhetlige transportsystemet blir stabilt over hele året og møter behovene til både næringslivet og de fastboende.

Transporttematikken debatteres ofte i Lofoten, og det finnes et tydelig engasjement i lokalsamfunnene fra både næringslivet og lokalbefolkningen. Næringsaktørene ønsker bedre samferdsel til og fra Lofoten, samt mer effektiv infrastruktur på øyriket². De anser transport som et avgjørende tema for deres aktiviteter (frakt, eksportering av produkter, reising til besøkende og sesongarbeidere osv.) og fremtidig utvikling (Transportutvikling AS, 2022). Lokalbefolkning har på den andre siden en tilnærming til transporttematikken som er mest erfaringsbasert, noe som regelmessig fører til debatter rundt dagens samferdselsituasjon: kø på veiene på grunn av mye trafikk, mangel på sikkerhet når man går eller sykler langs veier, lokal kollektivtransport som ikke møter behovene, ustabilitet av transporttilbudet på grunn av været og ujevn etterspørsel i løpet av året³.

Et slikt engasjement fører til at lokalpolitikere også tar stilling om transportspørsmål og utvikler egen agenda om hvordan transportinfrastrukturene og -tjenestene bør utvikles i årene fremover (Lofotrådet, 2022). E10-forbedring (Europavei 10) er en av sakene som har engasjert de fleste lokale aktørene i Lofoten i de siste årene, spesielt siden den knyttes til andre transportspørsmål som er avhengige av interessene til hver enkelt aktør: redusere reisetid, gjøre hovedåren gjennom Lofoten tryggere, øke kapasiteten på veiinfrastruktur, forenkle tilgang til en mulig storflyplass på Leknes for hele Lofoten (Avinor & Statens Vegvesen, 2020; Statens Vegvesen et al., 2015). I disse debattene brukes gjerne bærekraft som argument, men det glemmes ofte å inkludere konseptet i sin helhet, samt ta som utgangspunkt en grundig analyse av transportsystemet som helhet og hvordan eksisterende tjenestene kunne styrkes for å imøtekomme behov og redusere miljøavtrykket.

1.2.2 Litteraturgjennomgang og dokumentanalyser

Ved å gå gjennom eksisterende litteratur har vi samlet relevante innspill opp mot transport og mobilitet i Lofoten. Arbeidet har bidratt til å peke på utfordringer og muligheter samt sette søkelyset på viktige temaer knyttet til transport og mobilitet i Lofoten. Noen av innspillene kommer fra analyser som gjelder andre caseområder med lignende egenskap som Lofoten. Det har vært fokus på følgende kilder:

² <https://www.vagan-nf.no/prosjekter/samferdsel-i-vagan-lofoten/>

³ Når det gjelder debatten om mangel på transporttjenester til og fra Svolvær flyplass, se for eksempel https://www.lofotposten.no/kaos-pa-svolvar-lufthavn/o/5-29-912084?fbclid=IwAR3jnts33xDyRAVvPismeU- IEMHYKnWCp9gF_ZMWon1ACeYGv1TiLTnOMjI

- Vitenskapelige publikasjoner

Transport og mobilitet er et bredt og vesentlig forskningsfelt hvor forskere fra alle verdensregionene er aktive og har ulike typer fokus, enten det handler om transportøkonomi, utslippene, forvaltning og strategier, og/eller gods- og passasjertrafikk. På så måte er det derfor viktig å forankre analyser og resultater gjennom vitenskapelige publikasjoner, for å koble pågående arbeidet med relevante konsepter og temaer.

- Tekniske rapporter

Det har blitt publisert rapporter fra både forsknings- og forvaltningsaktører om spesifikke transportspørsmål, særlig når det gjelder infrastruktur. Disse inkluderer utredninger og scenario-rapporter som er relevante for analysene i dette forprosjektet.

- Uttalelser fra næringsaktører

Vi har vært opptatt av å ta hensyn til oppfatningene og posisjonene til næringslivet, spesielt for å peke på hvor det finnes synergier med lokalbefolkningen sine interesser angående et forbedret transportsystem og mer bærekraftig mobilitet. Reiselivs- og fiskerinæringene samt transportsektoren er særlig aktive i debattene om samferdsel og infrastruktur i Lofoten.

- Dokumenter fra myndighetene

Både regionale og nasjonale myndigheter utarbeider planer som påvirker transporttjenestene og -infrastrukturene. Nasjonal transportplan fra Samferdselsdepartementet (Meld. St. 14, 2023-2024), regional transportplan fra Nordland fylkeskommune (Nordland Fylkeskommune, 2022), Klimakur 2030-rapporten fra Miljødirektoratet (Miljødirektoratet et al., 2020) og NOU om omstilling til lavutslipp (Norges offentlige utredninger, 2024) er særlig relevante dokumenter for våre analyser, siden de viser hvor offentlige midler skal brukes og hvilke strategier skal gjennomføres. I tillegg har Lofotrådet og kommunene selv produsert flere dokumenter som forklarer deres stillinger angående bestemte transportspørsmål og strategier.

- Nasjonale, regionale og lokale mediaartikler

Vi har fulgt med debatter om transporttematikken i Lofoten, både gjennom journalistiske artikler og kronikkere som ble skrevet av ulike aktører blant næringslivet og lokalbefolkningen.

De fleste elementene som ble hentet fra denne prosessen er presentert i den andre delen av rapporten, slik at våre analyser bygges opp på et solid og diversifisert kunnskapsgrunnlag.

1.2.3 GIS og kartografi

Ved å illustrere dataene gjennom kart, får vi anledning til å sette bestemte problemstillinger i en større kontekst, synliggjøre utfordringer og potensialet for endringer, samt gjennomføre grundige analyser om både det helhetlige transportsystemet og spesifikke aspekter i et begrenset område. Kartene gir mulighet til å fokusere på ulike geografiske nivåer, enten det

handler om å vise sammenhenger mellom Lofoten og naboregionene når det gjelder transportrutene og -infrastrukturene, eller å sette søkelyset på lokale problemstillinger, slik som tilgang til nærmeste bussholdeplass for fastboende.

Kartene har altså blitt laget for å illustrere transporttilbudet og eksisterende utfordringer som skal beskrives i andre del av rapporten. Vi har benyttet GIS-verktøyene (geografisk informasjonssystem) for å kunne jobbe med ulike datalag og koble diverse samfunnsvariable med transportbildet, slik som befolkning og bolig. Databasen som har blitt utviklet gjennom forprosjektet blir et nyttig datagrunnlag til videre forskningsarbeid om transport og mobilitet i Lofoten.

1.2.4 Intervjuer

Prosjektgruppen har gjennomført flere intervjuer med representanter fra kommunene og andre relevante organisasjoner i Lofoten. Innspillene har vært nyttige for å komplementere dataen som har blitt samlet i litteraturen og dokumentanalysene, samt for å få kunnskap om den lokale konteksten og utfordringene som finnes i hver kommune når det gjelder transport. Disse møtene ble gjennomført som semistrukturerte intervjuer, der forhåndsbestemte spørsmål ble stilt til informantene som også fikk rom til å komme med innspill de syntes var viktig å nevne.

1.2.5 Verksteder

Under dette forprosjektet har det vært organisert seks verksteder: fem med innbyggere i Svolvær (Vågan), Leknes (Vestvågøy), Flakstad, Værøy og Røst i mars og april 2024, og en med representanter fra reiselivsnæringen i Henningsvær i mai 2024. Nordlandsforskning har hatt ansvar for organisering og gjennomføring av verkstedene med innbyggere, mens Lofotrådet har organisert og gjennomført verkstedet med reiselivsnæringen. Verkstedene har vært sentrale for å innhente og inkludere innspill fra lokale aktører i forprosjektet, samt stimulere til diskusjon om transport og mobilitet i lokalsamfunnene. Det har også vært nyttig å få lokal og sektorbasert kunnskap fra relevante aktører, samt samle kvalitative data om reisevanene og behovene til både de fastboende og reiselivsnæringen, noe som komplementerer våre analyser om transporttilbudet.

Spørsmål som har blitt diskutert i verkstedene har inkludert: utfordringer knyttet til de eksisterende transportinfrastrukturene og -tjenestene, betydning av bærekraftig transport og mobilitet i Lofoten, kobling mellom lokalbefolkningen og gjestene sine behov, koordinering mellom transporttjenestene og «drømmescenario» om utviklingen av det helhetlige transportsystemet i årene fremover. En mer detaljert beskrivelse av verkstedene er samlet i tredje del av rapporten.

2. Transporttilbudet i Lofoten: hva er utfordringene og hvor finnes det forbedringspotensial?

Gjennom kart og analyser av transportsystemet og drøfting om relevante temaer knyttet til transporttematikken fokuserer vi på å synliggjøre hvordan de eksisterende transporttjenestene er organisert i og til og fra Lofoten, hvilke utfordringer finnes, og hvilke aspekter bør tas hensyn til når det gjelder fremtidig utvikling av transporttilbudet. Våre resultater viser at det finnes forskjellige veier å gå for å fremme bærekraftig mobilitet i Lofoten, fra omorganisering av dagens transporttilbud for å gjøre det mer attraktivt, til innføring av nye mobilitetsløsninger.

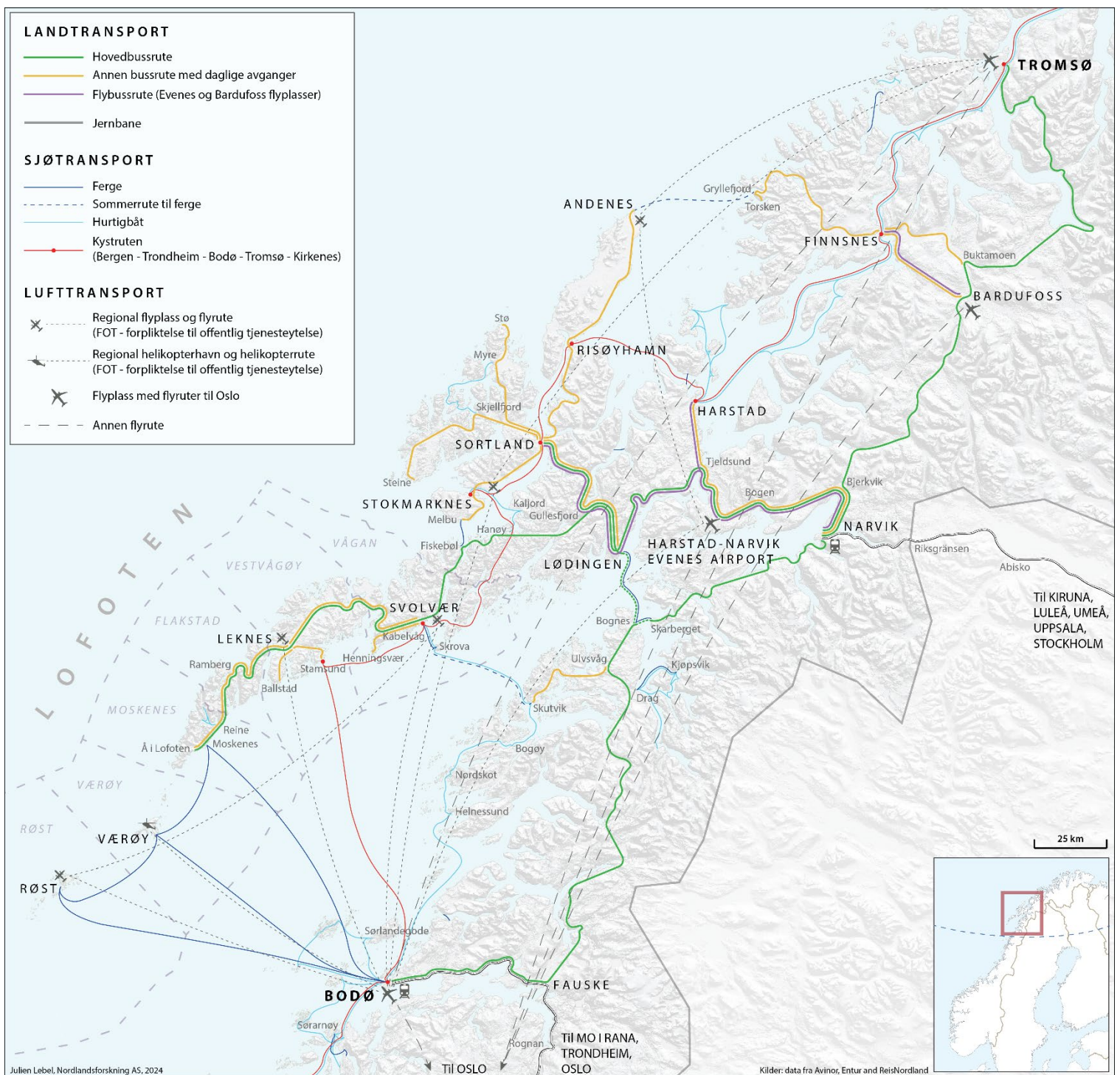
2.1 Eksisterende tilbud og utfordringer

2.1.1 Dagens transporttilbud i og til og fra Lofoten

Ulike transportmidler kan brukes for å reise til og fra Lofoten, enten det er fly, ferge, hurtigbåt, kystruten, eller buss (Figur 1). Alle Lofot-kommunene, men unntak av Flakstad, har direkte transportforbindelser med Bodø, og hver transporttjeneste tilbyr forskjellige reisetider og overgangsmuligheter for de som ønsker å reise videre. E10 fra Fiskebøl samt sjø- og luftrutene fra Bodø er hovedårene for å kunne nå Lofoten med dagens transportsystem. Infrastrukturer som ligger utenfor Lofoten, slik som Evenes, Bodø og Tromsø lufthavn, samt jernbanene til og fra Narvik og Bodø er også relevante for de som reiser til og fra andre regioner og land. Fly ansees som den enkleste måten å reise til og fra Lofoten, siden det finnes flere daglige avganger og turen over Vestfjorden kun tar rundt 20 minutter til og fra Bodø.

- Kystruten

Historisk var båtveien eneste måte å nå Lofoten samt reise gjennom øyriket på. Den første faste transporttjenesten til Lofoten kom på plass på slutten av 1800-tallet gjennom etableringen av en subsidiert kystrute. Med dette ønsket regjeringen å forbedre tilgangen til isolerte kystsamfunn i Nord-Norge, og ruten er fortsatt i drift. Selv om de daglige avgangene fra en rekke havner langs kysten mellom Bergen og Kirkenes i stadig større grad fylles opp av internasjonale turister, har kystruten fortsatt en viktig rolle i mange lokalsamfunn. Skipene som brukes i dag kan motstå utfordrende værforhold, noe som gjør at kystruten ansees som en pålitelig transporttjeneste av lokalbefolkningen. Likevel tar reisen lengre tid sammenlignet med andre transportmidler (seks timer mellom Svolvær og Bodø), og med økt fokus på turisttrafikk fører dette til ytterligere oppholdstid ved bestemte havner for utflukter.



Figur 1. Transporttjenestene i og til og fra Lofoten, samt naboregionene i 2024.

Staten sikrer et tilfredsstillende transporttilbud gjennom kjøp av transporttjenester via anbudsrunder, og de to selskapene Havila og Hurtigruten har inngått avtale om å betjene kyststruten frem til 2030. I Lofoten har kyststruten daglig anløp i både Stamsund (mindre enn 10 km fra Leknes) og Svolvær i begge retninger, og dagens rutetabeller gjør at tjenesten er spesielt attraktiv for å reise mellom Lofoten og Tromsø (overnatting på båten), fra

Vesterålen til Lofoten, fra Lofoten til Helgelandskysten (overnatting på båten), og fra Bodø til Lofoten. Med unntak av Bodø som også kan nå direkte med fly og hurtigbåt, representerer kystruten eneste direkte forbindelse mellom Lofoten naboregionene, hvis man ønsker å unngå å bruke bil.

- Ferge

Gjennom det 20. århundret har det blitt etablert fergesamband over hele Norge for å kunne krysse fjorder og/eller binde øysamfunn med fastlandet, i sammenheng med utvidelsen av veinettet. En del av disse fergesambandene har senere blitt erstattet av broer og tunneler, særlig når avstandene er korte, slik som mellom flere øyer i Lofoten. Med åpningen av Hålogalandsveien i 2007 ble mesteparten av øyriket koblet med fastlandet, noe som har redusert reisetid langs den nye fergefrie veien. Arbeidet er i gang med å forkorte reisetiden ytterligere mellom Øst-Lofoten og Harstad/Narvik gjennom en oppgradering av E10/riksveg 85, kalt Hålogalandsvei-prosjektet.

Fergesambandene mellom Moskenes, Værøy, Røst og Bodø er fortsatt i drift, og det skal innføres hydrogenferger i 2025 på disse strekningene, noe som skal bidra til redusert CO₂-utslipp. I tillegg tilbyr det sesongbaserte sambandet mellom Svolvær og Skutvik (via Skrova), en nyttig lenke mellom Øst-Lofoten og Hamarøy. Utenfor Lofoten er fergesambandet Lødingen-Bognes en viktig transportetappe over fjorden på vei sørover.

- Buss

Med byggingen av Lofastforbindelsen sikret man fastlandsforbindelse med naboregionene. Med dette ble det også etablert direkteruter med buss mellom Narvik og Å i Lofoten (via Svolvær og Leknes), en reise som i dag tar rundt 7t30min. Ruten har to daglige avganger og korresponderer med både buss og ferge, henholdsvis til Harstad og Sortland, samt mellom Fiskebøl og Melbu. Etter at Flybusstilbudet mellom Svolvær og Evenes ble innstilt i 2023, har langdistanseruten til og fra Narvik tatt over som eneste transportalternativ mellom storflyplassen på Evenes og Lofotregionen. Tjenesten transporterer både turister og fastboende til Evenes flyplass, men korresponderer samtidig dårlig med flyavganger og -ankomster, noe som medfører lang ventetid ved flyplassen for reisende som benytter seg av tilbudet. Hvis man ønsker å reise videre med tog, kan man også med dagens rutetabeller kombinere eksempelvis nattoget til og fra Stockholm med buss mellom Narvik og Lofoten.

Bussruten mellom Narvik og Lofoten følger først og fremst Europavei 10 (E10). Dette innebærer at flere mindre tettsteder i distriktet som er tilknyttet E10 gjennom fylkesveier og som dermed ikke betjenes av langdistanseruten. Eksempler på dette kan være Laukvik, Henningsvær og Brenna i Vågan kommune, samt Eggum, Unstad, Stamsund og Ballstad i Vestvågøy kommune. For å løse dette har man etablert lokale bussruter for å koble de mindre tettstedene med kommunesentrene, Svolvær og Leknes. Frekvensen på avgangene til de lokale rutene er ofte begrenset, og i flere tilfeller er det snakk om skoleruter, noe som betyr at de ikke kjøres daglig og ikke nødvendigvis er samordnet med andre transporttjenester. Mellom Svolvær og Leknes, samt Leknes og Å i Lofoten, er det etablert

bussruter som er tenkt å komplettere den daglige regionale ruten til og fra Narvik, utover dette er busstilbudet øst for Svolvær svært begrenset, med få avganger ut til distriktet.

Hvis man ser til reiselivsnæringen, har det private selskapet Best Arctic i 2024 lansert en sommerrute mellom Narvik og Å, som tilbyr mellomstopp ved populære turistattraksjoner. Tilbudet rettes først og fremst mot besøkende, og kan ikke betraktes som en tilpasset tjeneste til lokalbefolkningen grunnet høye priser og lengre reisetid.

- Hurtigbåt

Innføringen av hurtigbåttjenestene på 1980-tallet var ment for å tilby en raskere transportløsning enn tradisjonelle ferger, i tillegg til å kunne betjene flere kystsamfunn som ikke nødvendigvis hadde store kaianlegg. Selv om hurtigbåtruten mellom Narvik og Svolvær ble innstilt etter åpningen av Hålogalandsveien, finnes det fortsatt daglige avganger med hurtigbåt mellom Svolvær og Bodø (via Skrova, Hamarøy og Steigen). Turen tar omtrent 3t30min og har en viktig rolle for å koble flere tettsteder sammen på over Vestfjorden og sørover til Salten. Et skiftende og tidvis utfordrende vær bilde påvirker forholdene på sjøen noe som medfører forsinkelser eller kanselleringer, spesielt om vinteren. Til tross for dette er ruten både populær og viktig for både fastboende og besøkende. Med dagens rutetabeller er det også mulig å gjennomføre dagreiser til Bodø, men grunnet svekket samordning og koordinering med andre transporttjenester, kan videre transport med eksempelvis tog fra Bodø være utfordrende. Utover dette finnes det også et lokalt hurtigbåtsamband i Reinefjorden (Moskenes) for å koble sammen tettstedene som ikke har veilenker til E10.

- Fly

Fra 1960-tallene begynte byggingen av en rekke kortbaneflyplasser på Vestlandet og Nord-Norge, siden regjeringen ønsket å forbedre tilgangen til perifere områder med faste flyforbindelser. Kortbanenettet har blitt utformet spesifikt for propellfly som kan lande og ta av fra rullebaner på omtrent 800 - 1,000m (korte rullebaner), og har gradvis blitt utvidet frem til 1980-tallet. I Lofoten ble de første småflyplassene åpnet i Leknes og Svolvær i 1972, Røst og Værøy i 1986. Værøy flyplass ble stengt i 1990 etter en tragisk flyulykke, og ble senere erstattet med fast helikoptersamband fra 1993. I dag har alle de fire kommunene direkte og daglige luftforbindelser til Bodø og er en del av FOT-ordningen (forpliktelse til offentlig tjenesteytelse).

Samferdselsdepartementet styrer anbudstildeling og setter krav i anbudskontraktene. På slutten av 2010-tallet ble det vurdert å overføre ansvaret for FOT-flyrutene til fylkeskommunene. Planen ble stanset etter at flere regionale aktører uttrykte bekymring for mangel på midler for å subsidiere tjenestene. FOT-flyrutene er først og fremst ment for å koble perifere områder til regionhovedstaden, Bodø, i tillegg til å tilby attraktive overgangsmuligheter med fly til og fra Oslo. Det betyr at dagens regionale flyrutenett ikke nødvendigvis er tilrettelagt for reiser på tvers og innad i regionen eller på tvers av fylkeskommunenes grenser.

Innføringen av el-fly har stått på den politiske agendaen i flere år og mange aktører i Lofoten er positive til denne løsningen i fremtiden. Det finnes potensial for å styrke det regionale transportsystemet siden disse flyene skal ha en begrenset rekkevidde og mindre seter. Kortbaneflypassnettet fremstår særlig som en fordel for å teste samt ta i bruk el-fly på kommersielle og/eller subsidierte ruter (Grünfeld et al., 2022; Sundby et al., 2020). Det blir dermed viktig å beholde dagens nett av kortbaneflyplasser, selv om enkelte allerede har blitt nedlagt det siste tiåret. Eksempelvis kan man se til åpningen av Hålogalandsbroen i 2018, som førte til kortere kjøretid mellom Narvik og Evenes lufthavn. Dette resulterte i nedleggelsen av småflyplassen i Narvik for å spare midler. I et fremtidsperspektiv kunne nok flyplassen i Narvik vært en nyttig infrastruktur å beholde for å koble tog tjenester til og fra Sverige (Ofofbanen) med mulige el-fly-ruter for de som ønsker å reise videre i regionen, inkludert Lofoten. Dette ville samtidig åpnet opp for tog som et bærekraftig og effektivt reisealternativ, i samordning med e-fly, for å nå Lofoten, og sikret redusert reisetid sammenlignet med dagens busstjenester mellom Narvik og Lofoten.

Åpningen av en stor og felles flyplass i Leknes har vært debattert i flere år, noe som ville kunne føre til stengning av Svolvær flyplass og redusert avhengigheten til Evenes flyplass. Aktørene som har uttrykt sin støtte til prosjektet ser positivt på mulige direkte flyforbindelser mellom Lofoten og Oslo, i tillegg til andre europeiske reisemål. Dette vil forenkle reisen til og fra øyriket for gjestene som ofte reiser gjennom Evenes flyplass. Flere europeiske flyselskaper har også nylig lansert direkte internasjonale flyruter til og fra Evenes, med tanke på økende antall reisende som besøker Lofoten. En omorganisering av rutetilbudet, med etablering av storflyplass i Lofoten, vekker i så måte bekymring, som følge av mindre behov for mellomstopp og videre flyvning fra Bodø, hvis man kan reise direkte til Oslo fra Lofoten. Selv om noen lokale aktører er særlig aktive i å støtte storflyplassprosjektet, har det ikke fått mye ekko på regionalt og nasjonalt nivå: transportplanene fra myndighetene har for tiden større fokus på andre flyplassinfrastrukturer i Nord-Norge (Tromsø, Bodø og Mo i Rana), i tillegg til at flere aktører i Lofoten mener at E10-oppgradering må prioriteres. En storflyplass i Lofoten ville videre fremmet bruk av langdistanseruter som ikke ville vært aktuelle for elektrifisering.

- Tog

Det finnes ingen direkte jernbaneforbindelser til Lofoten, men både Ofofbanen (Narvik - Nord-Sverige) og Nordlandsbanen (Bodø - Trondheim) er likevel relevante infrastrukturer å merke seg da togtjenestene kan benyttes i den samordnede reisekjeden til og fra Lofoten. Om man ønsker å benytte seg av denne tjenesten, må man selv koordinere og organisere overgangene, ettersom det ikke eksisterer kombinert togbillett som sikrer overgang mellom tog og andre transportmidler. Byggingen av Nord-Norgebanen (Fauske - Tromsø) har blitt diskutert i flere tiår. Banen kunne delvis forbedret tilgangen til Lofoten, med en linje mellom Narvik og Harstad. Barrierer som høye kostnader, natureinngrep og ytterligere trykk på reindriften hindrer imidlertid igangsettelsen av jernbaneprosjektet.

Nattoget mellom Stockholm og Narvik har blitt populært blant besøkende som ønsker å reise via polarsirkelen med tog. Togruten er en av få faste grensekryssende transporttjenester mellom Nord-Norge og Sverige. Ofotbanen har imidlertid blitt preget av et økende antall avsporinger og hendelser de siste årene, som utfordrende værforhold, utslitte spor og stor trafikk fra malmtogene mellom Kiruna og Narvik. Dette har ført til gjentatte stengninger over flere uker og isolert i større grad områder og næringer som er avhengig av togtransport. Nordlandsbanen på sin side ansees som en av de vakreste togstrekningene i Europa, og flere som ønsker å reise mellom Sør- og Nord-Norge benytter derfor både dag- og nattogene mellom Bodø og Trondheim, som er samordnet med tog til og fra Oslo.

Både Nordlandsbanen og Ofotbanen er strategiske infrastrukturer når det gjelder godstransport, og det er større press fra lokalaktørene i Nord-Norge for å oppgradere dem, spesielt gjennom etablering av et dobbeltspor som ville forbedre kapasitet og begrense hindrene i tilfelle tekniske problemer. Den dypt tragiske avsporingen som skjedde på Nordlandsbanen i oktober 2024 viser hvor sårbar transportinfrastrukturen er for klimaendringer og naturfarer som følge av dette. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) trekker blant annet frem skredfare, erosjon og flom som utfordringer opp mot klimaendringer, hvor også demografi og arealbruk mulig kan forverre situasjonsbildet. Dette gjelder også Ofotbanen. Oppgradering og sikringsarbeid er derfor nødvendig for å tilby pålitelige og trygge transporttjenester på disse strekningene. Ettersom Sverige åpnet et nytt spor fra Boden til Haparanda, grensestasjonen med Nord-Finland, finnes det nå muligheter for å drifte togtjenester gjennom alle de tre nordiske landene. Utvidelsen av NATO til Finland og Sverige har videre fremmet behovet for bedre transportinfrastruktur på tvers av grensene ved Nordkalotten. Det har også nylig vært diskutert rundt planer for en forbedret grensekryssende Øst-Vest transportkorridor, men det er fortsatt uklart hvordan dette vil konkretiseres og om persontransporttjenestene vil dra nytte av dette i årene som kommer.

2.1.2 Reisetider og relevante transportinfrastrukturer ut og inn til Lofoten

Å kutte ned reisetid er et tydelig aspekt som trekkes frem i myndighetenes transportstrategier, med mål om å utvide mobilitetsradius til både innbyggere og næringsliv. Samtidig vil dette ha negative ringvirkninger, hvis individuelle transportmidler som privatbil brukes oftere og på lengre strekninger, ved å favorisere spredte bomønstre og bidra til ytterligere slitasje på vei og miljø. Mobilitetsmulighetene er i så måte avhengige av hvilke transportmidler som brukes, og kartlegging av reisetider og -ruter ved å sammenligne bruk av transporttjenester og privatbil, er en måte å synliggjøre dette på.

Figur 2 viser reisetider fra Svolvær til andre kommunesentre i Nordland og vestdelen av Troms og Finnmark ved bruk av den raskeste ruten med eksisterende transporttjenester. Dataene er basert på rutetabellene i januar 2024 og inkluderer ventetid for overgang fra et transportsegment til et annet, når det ikke er mulig å reise på en direkte transporttjeneste.

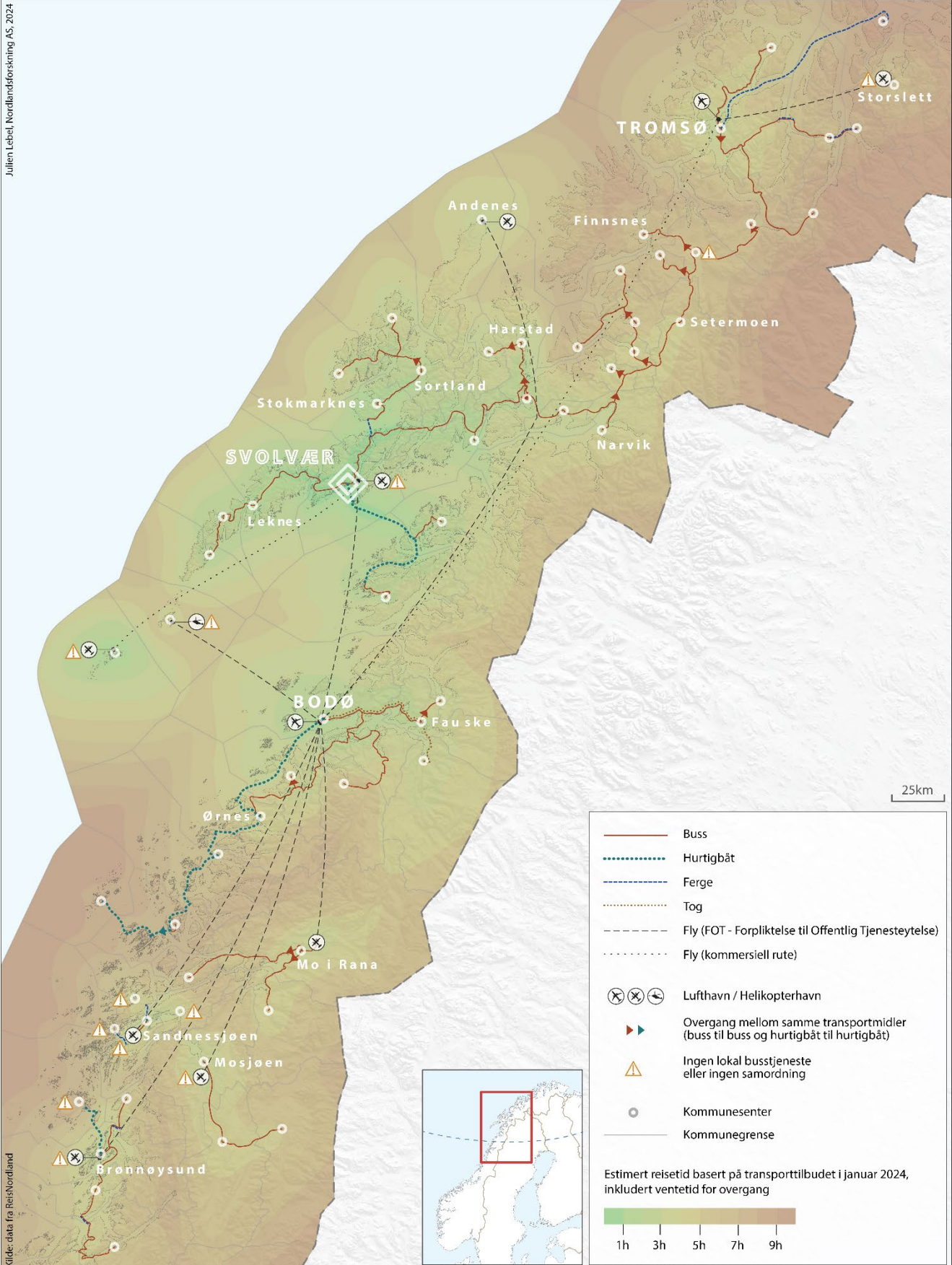
Kartet viser kun reisetider og rutene når man reiser fra Svolvær, og det er viktig å understreke at de raskeste rutene ikke nødvendigvis er de samme i begge retninger. Dette skyldes ulike overgangsmuligheter og rutetabellene som ikke alltid er koordinert fra en transporttjeneste til en annen. I dag finnes det eksempelvis ingen organisert koordinering mellom offentlige bussruter og fly, så overgangene som i praksis fungerer en vei, fungerer ikke nødvendigvis den andre retningen. Gradientfargene på kartet viser teoretiske reisetider gjennom ekstrapolering av presise data for hvert kommunesenter.

Viktigheten til flyrutene for å reise i Nord-Norge er tydelig på Figur 2, ettersom fly tilbyr attraktive reisetider ved å unngå geografiske barrierer, slik som fjorder og fjellkjeder. Med en relativt bred distribusjon i Nordland har kortbaneflyplassnettet i så måte en viktig rolle i regionen. Det er likevel nødvendig å bytte fly i Bodø, siden rutene først og fremst er organisert rundt Fylkeskommunes hovedstad.

Anbudskontraktene til FOT-flyrutene i Nord-Norge har ingen spesifikke krav om overgangsmuligheter for reising innenfor regionen (fokuset ligger kun på å kunne reise til og fra Oslo), men redusert ventetid på flyene mellom Nordre og Søndre-Nordland er en tydelig fordel for å tilby raske reisemuligheter på regionalt nivå. Flyplassene på Mo i Rana, Sandnessjøen, Mosjøen og Brønnøysund er dessuten sentrale for å reise til flere kommuner i Helgeland. Langs kysten mellom Lurøy og Bodø er hurtigbåten en attraktiv løsning, siden det ikke finnes noen flyplasser på dette området. Bruk av tog er kun relevant for å reise til Rognan, noe som skyldes begrenset fart hos togene langs Nordlandsbanen.

Nordover vil det som oftest være raskest å velge fly, som for eksempel til Andenes, Tromsø og videre til kommunesentre i Troms og Finnmark. Flyruten mellom Bodø og Tromsø dekkes ikke av FOT-ordningen, noe som betyr at fly ikke er det billigste alternativet for å reise til Tromsø fra Lofoten. En mulig fremtidig innfasing av el-fly med begrenset setekapasitet kan bli en mulighet for å utvide det regionale flyrutenettet mellom ulike flyplasser, uten å måtte bytte fly i Bodø. En slik utvikling vil i så fall være særlig relevant for fremtidige reiser mellom Lofoten, Troms og Finnmark.

Dataen fra tidstabeller og ruter ble hentet i januar 2024 da det eksisterte en direkte flyforbindelse mellom Svolvær og Røst. Dette segmentet var en del av en triangelrute som var ment for å koble Bodø med Svolvær og Røst. Samtidig så man at strekningen mellom Svolvær og Røst ikke gikk innunder FOT-ordningen, dermed var det billigere å reise via Bodø, og hensikten med triangelruten for passasjerene falt i så måte vekk. Etter at Widerøe omorganiserte sine ruter våren 2024, ble direkteruten mellom Svolvær og Røst tatt bort. Dette betyr at dagens reisetider til Røst er mer lik rutetidene som gjelder for Værøy, og synliggjør fraværet av gode og effektive transportforbindelser i Lofoten. Det viser også hvordan eksisterende fly-infrastruktur kunne blitt utnyttet bedre for å binde sammen hele øyriket.



Figur 2. Reisetid og raskeste rute fra Svolvær til andre kommunesentre, med bruk av transporttilbudet i januar 2024.



Figur 3. Reisetid og raskeste rute fra Svolvær til andre kommunesentre, med bruk av privatbil.

Hurtigbåttjenesten over Vestfjorden er relevant for å nå Hamarøy og Steigen kommuner. Uten dette sambandet ville reiser til disse kommunene kreve en lang omvei via enten Bodø eller Lødingen. Tjenesten kjøres likevel med kun en daglig tur-retur, noe som gjør at det blir utfordrende å reise til denne delen av Nordland. Videre går E6 i Hamarøy og Steigen ikke langs kysten, noe som betyr at det ikke finnes overgangsmuligheter mellom hurtigbåten og regionale busser som kjører mellom Fauske og Narvik.

Begge bussrutene som binder Lofoten med Narvik, og Narvik med Tromsø, har en viktig rolle for å kunne reise til en rekke kommuner i Nordre Nordland og Troms. Hvis man velger å reise videre til ytre-Vesterålen, Senja og noen kommunesentre i Indre-Troms blir det nødvendig å bytte buss (eller ferge) flere ganger, noe som stykker opp reisetiden. Samtidig er disse tjenestene relativt godt koordinert med hverandre, ettersom flere lokale bussruter er organisert som «feeder-tjenester» i tilknytning til de regionale bussrutene. Altså har bussnettet et dobbeltformål: å tilby raske forbindelser mellom regionsentrene, samt betjene mindre kommunesentre som ligger langs veien eller i nærheten (med et bussbytte).

Figur 2 understreker en tydelig mangel på et integrert transportsystem, spesielt når det gjelder flyplassene som ikke er koblet med lokale og regionale busstjenester. I flere tilfeller (inkludert Svolvær) er man avhengig av taxitjenester eller privatbil for å kunne reise til og fra flyplasser. Flere øy- og kystsamfunn har i tillegg et begrenset (hvis ikke fraværende) lokaltransporttilbud. Det betyr for eksempel at man ofte ikke har noe annet alternativ enn å gå eller bruke privatbil for å nå nærmeste fergekai. Dette er spesielt synlig på Helgelandskysten, som er preget av lengre reisetider enn Indre-Helgeland. Dårlig koordinering mellom ulike transportforbindelser og mangel på lokaltransportmuligheter forklarer hvorfor privatbil ofte er foretrukket, selv om det kan medføre lengre reisetid hvis man kjører helt fra Svolvær (Figur 3). Et vanlig alternativ til privatbil er derfor å benytte fly, for så å leie bil ved ankomst for å reise videre.

De raskeste rutene når man bruker privatbil er i flere tilfeller ulike de som brukes med transporttjenestene. Selv om både E6 og E10 er synlig på Figur 3, har fergesambandet mellom Lødingen og Bognes en sentral rolle for å knytte sammen veinettet mellom Øst-Lofoten og Midtre og Søndre Nordland. Alternativt kan man også benytte fergetjenesten mellom Moskenes og Bodø, men dette medfører litt lengre reisetid, i tillegg til at det finnes færre avganger.

Ved å sammenligne reisetider på begge kart ser man at privatbil særlig er attraktivt for reiser til nabokommunene og den søndre delen av Troms, sammenlignet med utvidede transporttjenester. Fly er her ikke et alternativ, og buss tar lengre tid enn privatbil, særlig når man må bytte buss flere ganger på strekningen. Samtidig tilbyr transporttjenestene relativt tidseffektive løsninger om man ønsker å ta fly mellom byer og tettsteder, der dette er et alternativ. På begge kart er det tydelig at Helgelandskysten, Søndre Nordland, Senja, samt Søndre og Østre-Troms er de mest tidskrevende områdene å nå med både utvidede transporttjenester og privatbil.

Selv om reisetid er en viktig parameter som påvirker mobilitet, og spesielt valg av transportmiddel som benyttes for en spesifikk reise, finnes det andre aspekter som har betydning for de reisende, nemlig pris, komfort og pålitelighet, noe som også har blitt trukket frem under verkstedene med innbyggere i Lofoten (se del 3 i rapporten).

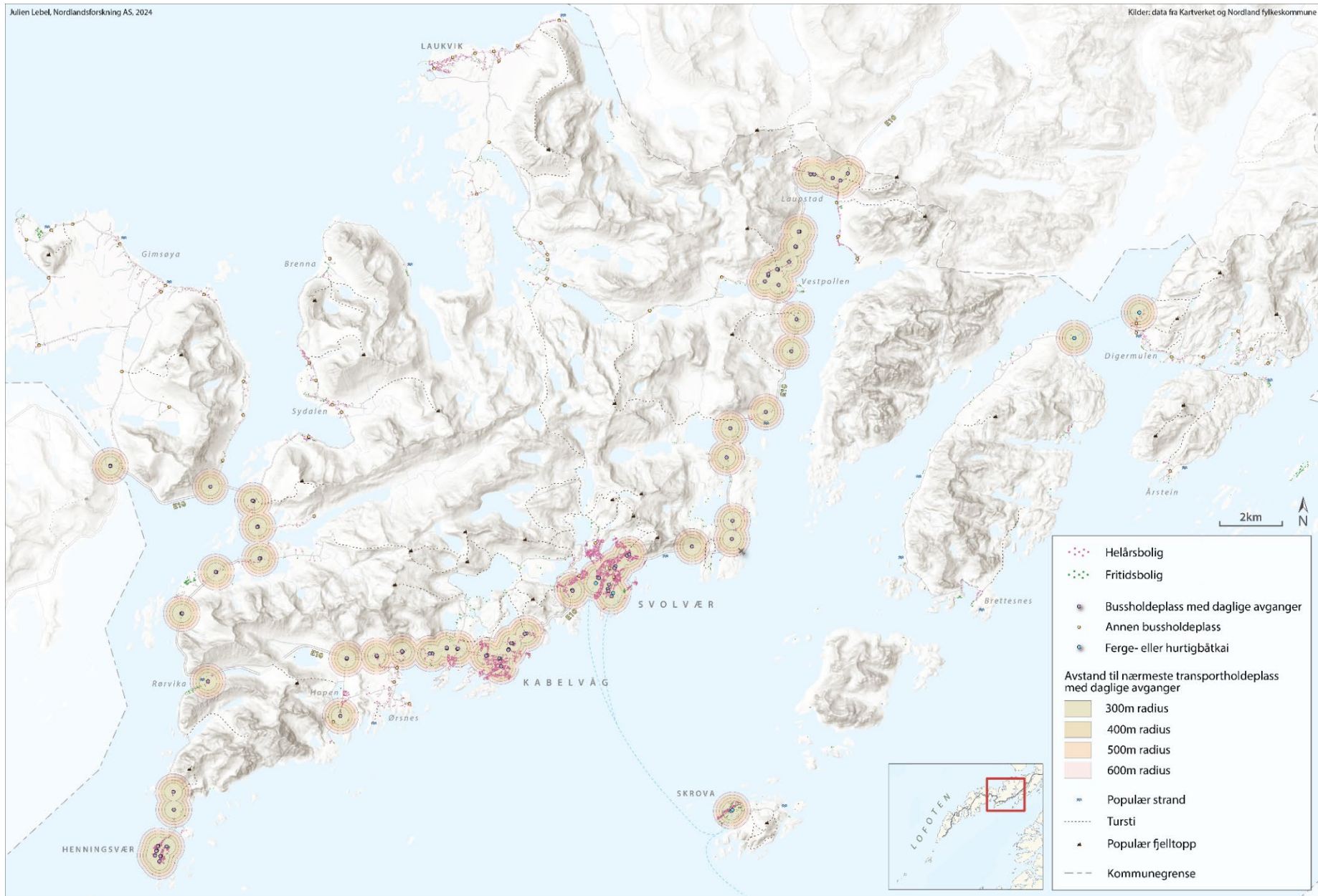
2.1.3 Tilgang til transporttjenestene i Lofot-kommunene

Tilgang til transporttjenester er en viktig parameter som påvirker adferd og mobilitetskultur til de reisende. Med spredte bomønstre, store avstander og ulike mobilitetsbehov (pendling til jobb, skole, fritidsaktiviteter, familiebesøk) har transport en avgjørende rolle i hverdagen til innbyggere i Lofoten, i tillegg til gjestene som gjerne besøker ulike steder på øyriket. Figur 4, 5, 6 og 7 viser distribusjonen av transportholdeplassene (buss, ferge og hurtigbåt) i alle seks Lofot-kommunene, med fokus på transporttjenestene som tilbyr daglige avganger. Kartene viser også alle helårs- og fritidsboligene, i tillegg til populære turstier, fjelltopper og strender.

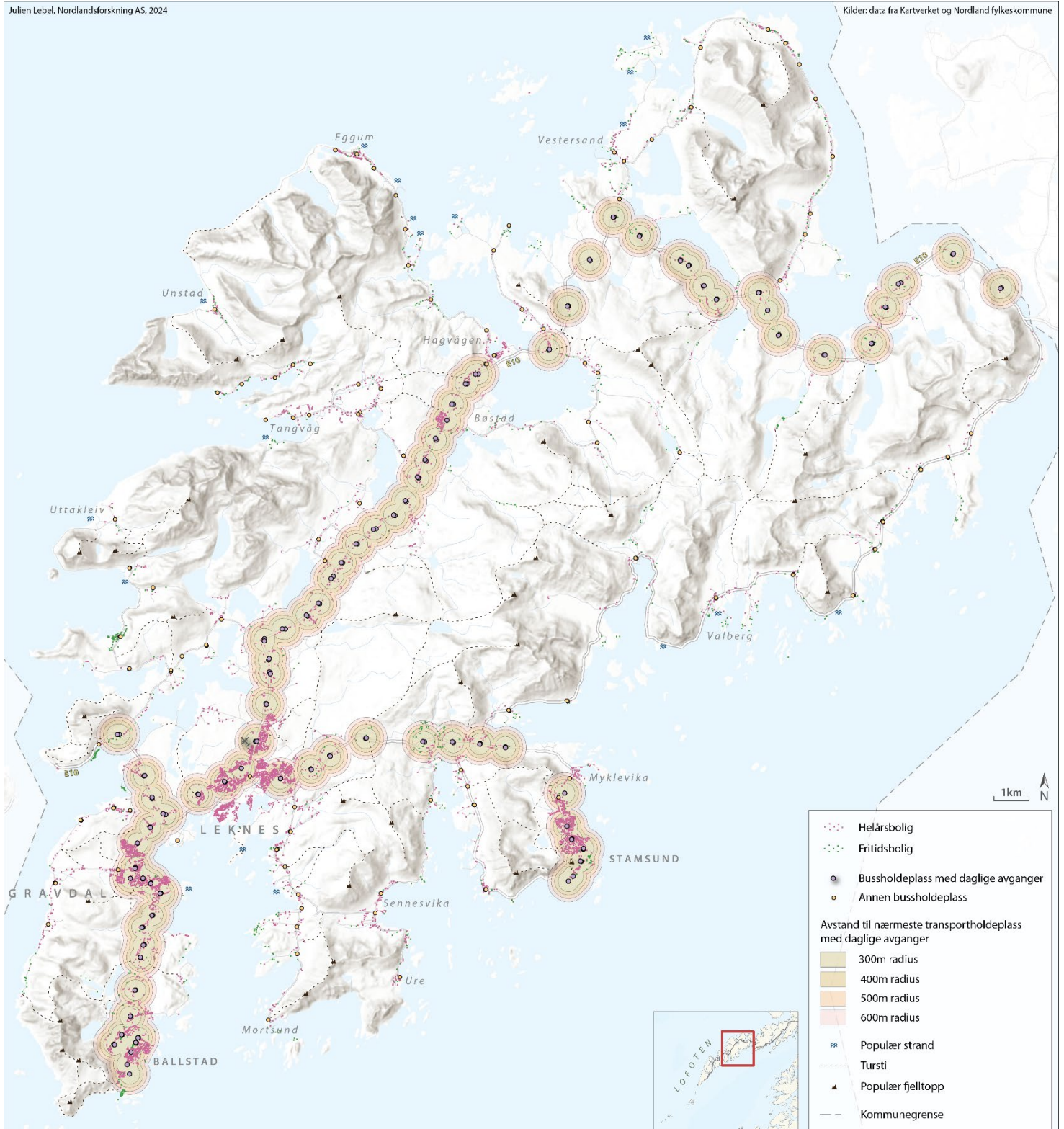
For hver transportholdeplass med daglige avganger har det blitt kartlagt nedslagsfelt på 300m, 400m, 500m og 600m, noe som ansees som tilpassede avstander til nærmeste bussholdeplass i byområdene (Daniels & Mulley, 2013). Analyse fra kartene viser at omtrent 43% av helårsboligene i Lofoten ligger innenfor 300m avstand til nærmeste transportholdeplass med daglige avganger. Dette øker til 64% hvis vi tar hensyn til en 600m radius. Man kan altså regne med at mer enn en tredjedel av befolkningen i Lofoten ikke har tilstrekkelig tilgang til daglige transporttjenester med dagens transportsystem. Dette skyldes både spredte bomønstre, ineffektiv plassering av transportholdeplassene og mangel på bussruter til enkelte tettsteder eller nabolag.

Når det gjelder fritidsboliger, ligger kun 16% av dem innenfor en 300m radius, og 28% innenfor en 600m radius fra nærmeste transportholdeplass med daglige avganger. Disse tallene er ikke overraskende, siden hyttene vanligvis er plassert i naturområder og utenfor de største tettstedene. Dette skaper en tydelig barriere for å kunne fremme endringer av betydning i mobilitetsadferd hva angår reising til og fra hytte. Samtidig ligger flere fritidsboliger i nærheten av veiinfrastruktur, som kunne kobles til det eksisterende rutenettet og hvor man kunne tilrettelagt for et bedre kollektivtilbud.

I Vågan, Vestvågøy, Flakstad og Moskenes er de fleste transportholdeplassene med daglige avganger plassert langs E10. Det betyr at de som bor langs denne veien i Lofoten får det beste transporttilbudet. Kun noen få tettsteder som ligger utenfor E10 har daglige transporttilbud (Henningsvær, Stamsund og Ballstad), og flere andre tettsteder kun betjenes av skolebusser som ikke har regelmessige avganger og ofte ikke er samordnet med resten av transportsystemet på øyriket. Tettsteder som Laukvik, Eggum, Nusfjord og Fredvang er for eksempel vanskelig å nå med buss, selv om de er populære reisemål for fritidsaktiviteter for både lokalbefolkningen og besøkende.



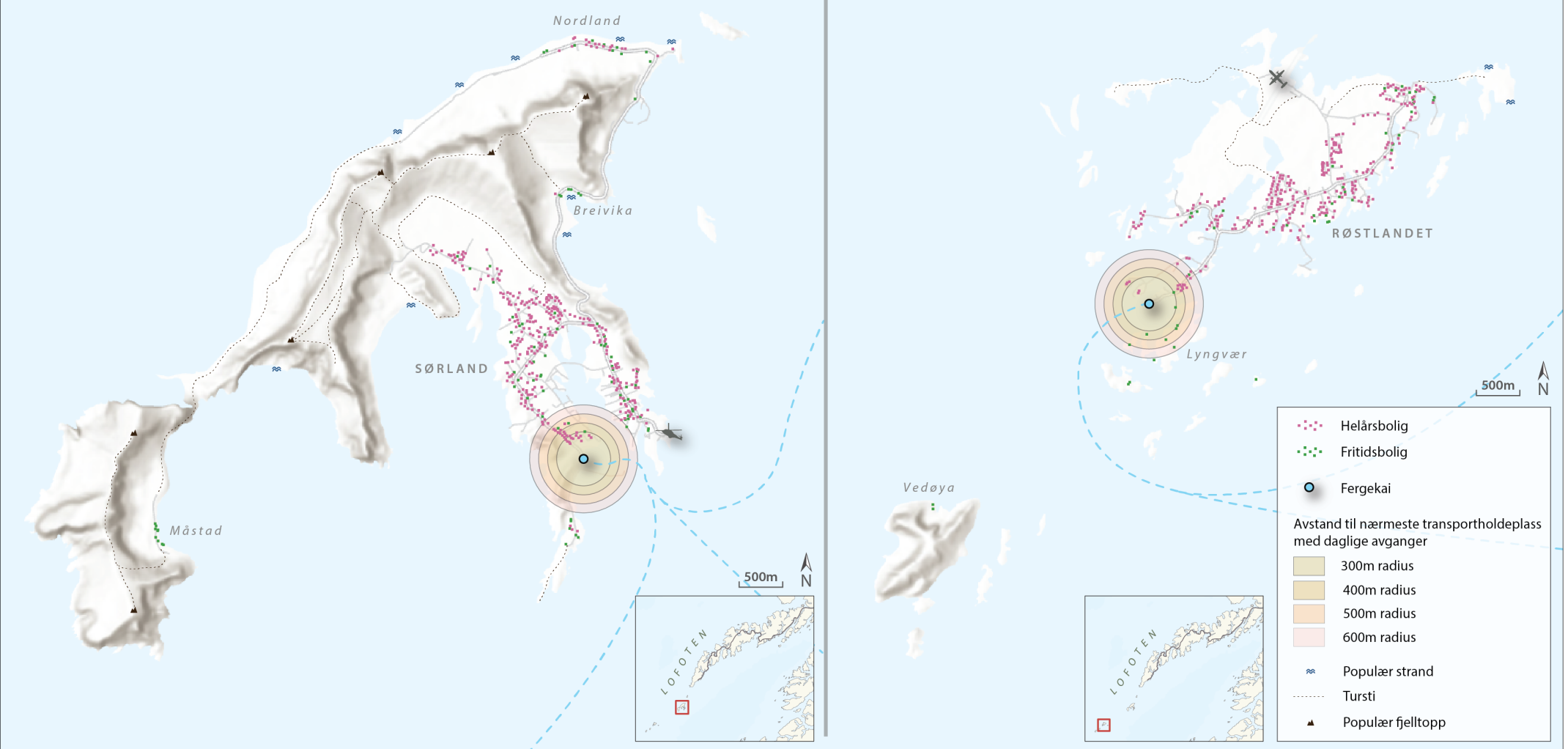
Figur 4. Offentlig transporttilbud i Vågan.



Figur 5. Offentlig transporttilbud i Vestvågøy.



Figur 6. Offentlig transporttilbud i Flakstad og Moskenes.



Figur 7. Offentlig transporttilbud på Værøy og Røst.

Dette viser til at dagens lokaltransportsystem først og fremst er organisert for å koble kommunesentrene sammen, dernest for å knytte boligområder sammen med kommunesentre og tettsteder, uten å ta hensyn til områdene som besøkes med fritidsformål. Turstiene som begynner langs E10 er ikke systematisk koblet med bussholdeplasser i nærheten, og det samme gjelder for flere andre populære turmål, strender og attraksjoner i Lofoten. Forbedring av busstilbudet for fritidsreiser kunne i så måte bidra til å redusere bruk av privatbil ved å tilby et attraktivt alternativ med hyppige avganger. Dette ville i tillegg medføre mindre parkeringspress på sårbare og utsatte områder.

Både Moskenes og Flakstad skiller seg til en viss grad fra de andre Lofot-kommunene med et noe bedre samspill mellom distribusjon av bolig og bussholdeplasser, mye grunnet at de fleste bor langs E10. Likevel er situasjonen på Værøy og Røst preget av mangel på lokale transporttilbud. I tillegg ligger kaianleggene utenfor tettstedene i begge tilfeller, noe som forsterker viktigheten av privatbil i disse lokalsamfunnene.

Man kan understreke at dagens transporttilbud kunne vært organisert på en bedre måte innenfor både Svolvær og Leknes, som har de tetteste bomønstrene i Lofoten. Områder som Stranden og Svinøya (Svolvær) samt Fygle og Leknessjøen (Leknes) ligger enten for langt unna eksisterende rutenett, eller så mangler det bussholdeplasser med daglige avganger i nærheten. Dette betyr økt gåavstand for innbyggere som ønsker å benytte kollektivtransport. Lengre gåavstander til transportholdeplasser gjør det vanskelig å stimulere til adferdsendringer for å redusere bruk av privatbil, noe som påvirker negativt konkurransekraften til transporttjenestene. Dette er en avgjørende parameter for valg av transportmiddel, som også har blitt identifisert i andre caseområder (Bjørnson Lunke & Engebretsen, 2021).

2.2 Viktige temaer knyttet til transporttematikken

Fremtidig utvikling av transporttjenester og mobilitetsløsninger er knyttet til viktige temaer, som energiforsyning, med tanke på ytterligere elektrifisering av transportmidler og private kjøretøy. Myndighetene har her en avgjørende rolle ved å tilrettelegge transporttilbudet, spesielt i distriktene hvor slike tjenester vanligvis ikke kan drives på en kommersiell måte på grunn av mangel på rentabilitet. Samtidig kan alternative former for mobilitet komplementere på en effektiv måte det eksisterende transporttilbudet, ved større fokus på individuelle behov i rurale områder, som gjennom bestillingstransport eller bruk av (el)sykler. Det er altså et tydelig behov for å se helhetlig på mobilitetsbildet med søkelys på ulike aspekter av transport, samt kombinere ulike tiltak for å fremme en bærekraftig mobilitet i Lofoten.

2.2.1 Energiforsyning i Lofoten

Norge har et lovfestet mål om å bli et lavutslippssamfunn innen 2050, og dette gjelder alle sektorer, byer og lokalsamfunn, i tillegg til å være i tråd med de internasjonale klimamålene i Parisavtalen (Norges offentlige utredninger, 2024). Globale estimater tilsier at vi innen 2050 vil basere oss på 52% fornybare energiresurser på verdensbasis (DNV, 2023). Nasjonalt vil elektrifiseringstiltak innen veitransport bli sterkt prioritert, noe som også implisitt vil kreve bedre tilrettelegging for energiproduksjon, distribusjon og økt behov for kapasitet (Miljødirektoratet et al., 2020). Man kan derfor forvente at bruk av fornybare ressurser til transport i denne forbindelse vil øke betydelig med årene som kommer. Likevel finnes det stor usikkerhet om hvor raskt denne omstillingen vil kunne skje (Splide et al., 2018).

Dagens samfunn har i stor grad basert seg på olje, gass og vannkraft som energikilder, som har ført til at man i mindre grad har satsset på nyere former for energi eller industri (Mark & Klitkou, 2022). Likeledes er transport- og mobilitetssystemene preget av tidligere valg og normer knyttet til utviklingsmønstre og innovasjon, også kalt stiavhengighet, hvor politiske beslutninger og valg tatt på ett tidspunkt har vært retningsgivende på et senere tidspunkt og dermed utfordret omstillingstempoet (Kotilainen et al., 2019). For å bevege seg mot et lavutslippssamfunn, blir det derfor nødvendig å produsere, samt forbruke mer energi lokalt (DNV, 2023). Tilstrekkelig energitilgang, bred endringsvilje, i tillegg til å sikre grønne næringspolitiske virkemidler og investeringer blir i så måte sentrale aspekter for omstilling mot et lavutslippssamfunn (Aalen et al., 2020). Omstillingstempoet kan se ut til å preges i stor grad av valgene som tas tidlig i prosessen, og viktigheten av regionale og lokale tiltak for å nå klimamålene bør derfor ikke undervurderes. Det blir derfor viktig for regionen å tenke helhetlig om løsningene som benyttes, for å sikre en bærekraftig fremtid for Lofoten (Dale & Kristoffersen, 2018; Meijer & Wolk, 2021).

Om man ser til elektrifiseringen av bilparken og annen utvidet transport, så er ladeinfrastrukturen nasjonalt for personbiler relativt godt utbygd. Samtidig er det behov for en betydelig økning av hurtigladestasjoner, og usikkerheter rundt utforming og standardisering av ladeinfrastrukturer opp mot annen transport, samt utvidet arealbruk og behov for økt nettkapasitet, gjør at man står ovenfor flere barrierer for å realisere en omstilling av transportbransjen (Miljødirektoratet et al., 2020; Samferdselsdepartementet, 2022).

NVE anslår i Nasjonal transportplan 2025-2036 at elektrifisering av transportsektoren vil ha et strømforbruk på 8,4 TWh i 2030 og 16,2 TWh i 2040, sammenlignet med 2,9 TWh i 2022 (Meld. St. 14, 2023-2024). Hvor mye nett som må bygges ut for å imøtekomme behovene er avhengig av fremtidig produksjon, overføringskapasitet og tilgang til nettet, i tillegg til at strømmettet er dimensjonert for elektrifiseringen man forventer (Lofotkraft, 2023; Meld. St. 14, 2022-2023). Hvis behovet for nettilgang krever utbygging av regional- og transmisisjonsnettet, som tar lang tid, vil utbygging av strømmettet representere en betydelig barriere for å nå elektrifiseringsmålene (Miljødirektoratet et al., 2020).

Lofotkraft produksjon AS står i dag for rundt 10 prosent av det totale strømforbruket i Lofoten med sine mindre vannkraftverk⁴. De utreder også mulighetene for ytterligere vannkraftproduksjon, som samlet kan øke dagens produksjon med nær 20 prosent (Lofotkraft, 2023). Ifølge lofotkraft er forsynings sikkerheten i regionen varierende, og med begrenset distribusjonskapasitet og strømforsyning, samt et økende energibehov, står Lofoten i en sårbar posisjon. Hålogaland Kraft Nett understreker også i sin utredning fra 2022 at regionalnettet er foreldet, noe som vil medføre ytterligere økte nettinvesteringer de kommende tiårene (Hålogaland Kraft Nett, 2022).

Lofoten og Vesterålen har det siste året hatt et rekordhøyt strømforbruk på 433MW ifølge Statnett, og nær 90 prosent av strømmen som forbrukes i Lofoten overføres til øyriket via transmisjonsnettet til Statnett (Lofotkraft, 2023). Økt forbruk og begrenset fleksibilitet har medført begrensninger og svekket forsynings sikkerheten gjennom Vestsnittet⁵ (Statnett, 2022). Med ytterligere elektrifisering av transportbransjen og en samlet forventet økning i effektuttak (strømforbruk) på 48,4% frem mot 2041 for Nordre Nordland og Sør-Troms, synliggjør dette et pressende behov for både å øke distribusjonskapasiteten, energiproduksjonen, samt videreutvikle sentralnettet ytterligere i regionen (Hålogaland Kraft Nett, 2022).

Lofotens og Vesterålens energistatus og energisårbarhet befinner seg tydelig i en særstilling, noe som regionale nettaktører mener Statnett ikke har tatt nok hensyn til opp mot eksisterende og fremtidige avgjørelser⁶. Det vil bli behov for utvidede kompenseringstiltak for å opprettholde spenningskvaliteten, blant annet i form av Statnett sin planlagte fjerde linje tilknyttet Vestsnittet (Hålogaland Kraft Nett, 2022). I 2023 planla Statnett en 132kV linje tilknyttet Vestsnittet, noe som ble kritisert av regionale nett- og næringsaktører (Thrane, 2023). Elmea, et nettselskap innunder Lofotkraft konsernet, som arbeider med distribusjon og strømforsyning, mente samlet at dette kunne få store konsekvenser med tanke på fremtidige energibehov. I denne forbindelse gjennomførte Elmea en kartlegging av fremtidig energibehov fra ulike næringer i regionen. På bakgrunn av et utvidet kunnskapsgrunnlag endret Statnett i 2024 sin avgjørelse, og besluttet i mai 2024 å starte en konseptvalgutredning (KVU) av 420kV-løsning⁷ for å sikre strømforsyning frem i tid. Dette kan sees på som et sentralt vendepunkt for Lofoten, ikke bare i et energiperspektiv, men også et miljøperspektiv, for å sikre merutnyttelse, ressursbruk og minimere naturinngrep.

Dagens situasjon i Lofoten viser i så måte både til en økende energisårbarhet og viktigheten av å planlegge frem i tid. Det kan se ut til at det mangler solide kunnskapsgrunnlag og modeller som kan si noe om framtidsscenariene for bilparken i et energiperspektiv, og opp mot nasjonale strategier og planer kan det se ut til at Nord-Norge blir stående sårbare

⁴ <https://www.lofotkraft.no/vare-kraftverk/>

⁵ Vestsnittet er strømforsyningsnettet (regionalnettet) til Lofoten, Vesterålen og Harstad.

⁶ https://www.europower.no/nett/full-stopp-for-nytt-forbruk-lite-hjelp-a-hente-i-nye-fleksibilitetsmarkeder/2-1-1642728?zephro_sso_ott=6GYoZh

⁷ <https://www.elmea.no/aktuelt/statnett-starter-kvu-for-420-kv-til-lofoten-vesteralen-og-harstadregionen/>

(Norges offentlige utredninger, 2024; Statnett, 2022). Høye investeringskostnader lokalt hindrer omstilling til fornybare ressurser, som dermed også kan påvirke energiforsyningen i regionen (Eilertsen og Kristoffersen 2023). Dette kan også vinkles mot typiske barrierer man ofte ser innen transformasjon, hvor det kun sees på eksisterende trender og ikke innlemmer fremtidige behov og endringer. Samtidig ser et økt antall næringer på mulighetene for å gå over fra fossilt til elektrisitet i regionen ifølge Elmea, noe som vil øke kapasitetsbehovet betraktelig.

Elektrifisering for transportsektoren, større ladepunkt for land og sjø-transport er elementer som trekkes frem av næringsaktørene i Lofoten. Det er likevel behov for bedre kartlegginger av veinett, arealtilgjengelighet og merutnyttelse av eksisterende sentrale infrastrukturer som kan benyttes opp mot ladeinfrastrukturer. Transportsektoren i Lofoten peker mot store kapasitetsutfordringer, og etterlyser større og mer sentrale ladepunkt for vei og sjøtransport. Samtidig kan det se ut til at etablering av ladestasjoner er en tungrodd og tidkrevende prosess som krever mangfoldige avklaringer noe som hindrer gjennomføringen (Samferdselsdepartementet, 2022). På den andre siden kan mangelen på energilagringssystemer, suboptimale delingsløsninger for overskuddskraft, arealtilgang og regulatoriske utfordringer prege energibildet og omstillingstempoet (DNV, 2024). Smart Senja prosjektet kan om mulig her bane vei, hvor husstander, lokale næringer og nettselskaper samhandler rundt energiløsninger gjennom bruk av smarte styringsystemer, fornybare ressurser og alternativ energilagring for å balansere nettet og bidra til økt kapasitet⁸.

Det er tydelig at det er enighet om at energibehovet i Lofoten vil øke, og med planer om et lavutslippssamfunn og en rask omstilling vil det økte behovet tilsa at det trenges bedre energiløsninger regionalt. Det grønne skiftet og omstillingen vil kreve om mulig raske endringer, harde energiprioriteringer og politisk gehør, hvor endringsbildet vil være avhengig av distribusjonsnettet og fremtidig energiproduksjon (Guttormsen, 2023). Det er derfor viktig at Lofotregionen klarer å se lenger frem enn til dagens situasjon, for å unngå betydelige utfordringer med å realisere en eventuell omstilling til fornybare løsninger.

2.2.2 Rollen til myndighetene og interkommunalt samarbeid

Transporttjenestene i Lofoten er først og fremst organisert gjennom anbudskontraktene som utarbeides av det offentlige og tildeles til private operatører, enten det gjelder fly og kystruten (Samferdselsdepartementet) eller buss, hurtigbåt og ferge (fylkeskommunene). Dette systemet er ment til å sikre transporttjenester på strekninger hvor kundegrunnlag ikke er tilstrekkelig for at transportrutene drives kommersielt, og derfor kjøper de offentlige aktørene tjenestene fra private transportoperatører. Ved å tildele anbudskontraktene har staten og fylkeskommunene ansvaret for å planlegge transportrutene samt sette krav til

⁸ <https://smartsenja.no/>

operatørene som stiller i anbudsrundene for å drive disse tjenestene, spesielt når det gjelder kapasitet, frekvenser eller tilgjengelighet.

Noen aktører peker på at perioden til anbudskontraktene er lang, og utgjør en tydelig utfordring for å kunne tilpasse transporttjenestene på en fleksibel måte (Olsen et al., 2021). Operatørene kan forholde seg kun til kravene som står i kontraktene, uten å ta hensyn til utviklingen på markedet. Videre gjør det brede geografiske omfanget av enkelte anbudskontrakter det vanskelig å sette krav som imøtekommer lokalbehov. Denne formen for anbudskontrakter bidrar samtidig til muligheten for å få flere tilbud under samme tildelingsrunde, noe som gir et bredere utvalg, som beskrevet hos busstjenestene i Norge av Aarhaug et al. (2018).

Et mangfold av ulike offentlige aktører på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå har samtidig blitt fremhevet som en utfordring for å få på plass en felles transportstrategi, ettersom disse aktørene (enten det er Samferdselsdepartementet, fylkeskommunene eller kommunene) har ulikt fokus på prioriteringer opp mot transportagendaen, som man også kan se fra analyser gjort i andre caseområder (Veeneman & Mulley, 2018). Ifølge analyser i andre europeiske land ser det også ut til at de lokale og regionale aktørene er mest påvirket av statlige organisasjoner når det gjelder utformingen av mobilitetstjenestene (Mukhtar-Landgren & Smith, 2019), noe som blant annet kan forklares med større investerings- og subsidieringskraft på statlig nivå. Samtidig viser studiet til Krogstad og Leiren (2019) at de regionale aktørene fikk påvirke i større grad forvaltning av veiinfrastrukturene i Norge som følge av reform om desentralisering i 2010.

I nasjonal transportplan 2025-2036 understrekes det tydelig i første del av dokumentet at det økonomiske handlingsrommet er «reduisert» (Meld. St. 14, 2023-2024), mye grunnet samferdselsprosjekter som mobiliserer stordelen av nasjonalt transportbudsjett. Dokumentet setter hovedretningslinjene innen transportpolitikk for hele Norge i årene fremover ved å synliggjøre hvor investeringene skal rettes til. På samme måte understreker Nordland fylkeskommune i sin regionale transportplan 2022-2033 behovet for å gjøre mest mulig for minst mulig penger, siden de økonomiske ressursene er begrenset (Nordland Fylkeskommune, 2022). Dette betyr at noen behov prioriteres over andre, noe som er en tydelig barriere for å utvikle transporttilbudet samt ta hensyn til behovene i hvert lokalsamfunn.

Siden kommunene følger plan- og bygningsloven har de et ansvar opp mot planlegging, bygning og utforming lokalt. Arealtilgjengelighet reguleres gjennom kommuneplanene, områdereguleringene eller via detaljreguleringer, og i egenskap av plan- og bygningsmyndighet har kommunene derfor en betydelig rolle for å sette av tilstrekkelig areal til etablering av ladestasjoner i sine arealplaner (Samferdselsdepartementet, 2022). I denne sammenhengen ønsker regjeringen å styrke kunnskapsgrunnlaget og veiledning ovenfor kommunene i bruk av plan- og bygningsloven for å sikre oppfølging og etablering av ladeinfrastruktur. Frem til nå har utviklingen av ladeinfrastrukturer hovedsakelig blitt

etablert av kommersielle og private aktører, drevet frem av markedet, med offentlig støtte til utbyggingen.

Kommunene er ofte involvert i diskusjoner når det gjelder utforming av transporttjenestene fra både nasjonale og regionale myndigheter. De har likevel et begrenset handlingsrom, og derfor er det avgjørende at de lokale aktørene samarbeider med hverandre og ser etter mulige synergier for å koordinere sine transportbehov. Ved å utarbeide felles stillinger om transportspørsmål og formidle dem sammen til regionale og nasjonale myndigheter, får kommunene samlet større påvirkningskraft for å tilpasse transporttilbud og -infrastruktur til lokale behov.

2.2.3 Samordning av transporttjenestene

Regional transportplan til Nordland fylkeskommune understreker viktigheten av samordning mellom de ulike transporttjenestene, slik at tilbudet i distriktene forbedres og flere rutealternativer blir tilgjengelige (Nordlands Fylkeskommune, 2022). Samordning-begrepet i transportsektoren kan forstås som et sømløst transporttilbud hvor det eksisterer koordinering mellom både offentlige og private tjenester, attraktive korrespondanser, felles billettløsninger, og samlet ruteinformasjon på en og samme kommunikasjonskanal (app og/eller nettside). I Lofoten er organisering av korrespondanser mellom transporttjenestene et viktig tema, spesielt siden man ofte må kombinere ulike transportmidler under reisen sin (Olsen et al., 2021).

Reisegaranti kan bidra til å styrke attraktivitet til transportsystemet, slik at alternative løsninger eller overnatting settes på plass når passasjerene ikke får reise til reisemålet sitt på grunn av brudd i reisekjeden. Med ustabil og ganske uforutsigbart værforhold er det utfordrende å garantere regulariteten til transporttjenestene i Lofoten, så tiltak som gir fleksibilitet og alternative løsninger til passasjerene bør defineres. I dag er det heller ikke mulig å forhåndsbestille plass på bussen som binder Narvik med Lofoten, selv om ruten er særs populær på sommeren. Når det gjelder hurtigbåtletter har passasjerene ingen fleksibilitet for å få refundert billetten dersom reiseplanene endrer seg, spesielt i tilfelle forsinkelse eller kansellering av tilknyttede transporttjenester som brukes til hurtigbåten.

Tilgang til samlet (sanntids) informasjon om hele reiseruten til passasjerene er et viktig verktøy for å planlegge samt gjennomføre reisen effektivt. Den nasjonale tjenesten som heter «Entur» og samler alle rutetabellene i Norge⁹ (både på app og nettside) bør prioriteres og utvides, spesielt for å kunne kjøpe billetter som kombinerer flere segmenter med ulike transportmidler. Nordland fylkeskommune sin app og nettside som heter ReisNordland¹⁰ har gradvis blitt forbedret ved å tilby sanntidsinformasjon om hvor bussen, hurtigbåten og fergen befinner seg langs ruten, noe som kan hjelpe å tilpasse reisen når forsinkelse eller

⁹ <https://entur.no/>

¹⁰ <https://www.reisnordland.no/>

kansellering oppstår. Det finnes likevel potensial for å få mer presis informasjon samt utarbeide realistiske rutetabeller, slik at bussene for eksempel ikke ankommer eller forlater bussholdeplass tidligere eller senere enn det som står i rutetabellene. Siden flere bussholdeplasser ikke har god nok skilting, bør det i tillegg vurderes om å la de reisende stige på bussen uansett hvor de står langs veiene. Flere strekninger er kun trafikkert av få busser om dagen, noe som betyr at de reisende ikke har andre alternativer dersom bussen ikke stopper.

I Norge tilbyr togselskapet SJ Nord billetter som kombinerer tog og buss for bestemte ruter¹¹. Passasjerene får altså benytte en enkel billett til å reise videre med buss fra togstasjonen og visa versa, i tillegg til å ha en plassgaranti på bussen. I Nordland er tjenesten tilgjengelig for de som reiser på Nordlandsbanen og ønsker å dra til og fra Brønnøysund, Sandnessjøen og Narvik. Lignende ordninger finnes også i andre land, hvor man får kombinere ulike transportmidler, som i Skottland med «Rail & Sail», som gir mulighet for sømløs reising mellom tog og ferge til og fra øyer¹². Det ville vært en fordel for passasjerene å utvide slike muligheter i Lofoten også, spesielt ved å integrere FOT-flyrutene i kombinerte billetter med buss, ferge og tog. Dette krever dialog og samarbeid mellom de private operatørene og de offentlige aktørene som subsidierer de fleste av disse transportrutene gjennom anbudskontraktene. Det finnes altså muligheter for å sette krav om samarbeid med andre transporttjenester i kontraktene, og selv om det vil medføre ytterligere logistikkarbeid for å tilpasse rutetabellene, er dette en viktig barriere og utfordring å løse for å få sikre en mer sømløs og attraktiv transporttjeneste til regionen.

Etablering av knutepunkter for effektive overganger fra et transportmiddel til et annet bør også prioriteres når transporttjenestene utformes, slik at de ulike rutene komplementerer hverandre istedenfor å sees på som usammenhengende transporttjenester. Dette betyr at plassering av transportinfrastrukturene og organisering av rutene bør vurderes som en del av et helhetlig transportsystem hvor det er enkelt for passasjerene å gå mellom togstasjonene, bussholdeplassene, flyplassene og kaianleggene. I tilfelle begrenset trafikk på bestemte anløp bør ordningen om stopp ved behov utvides, slik at transporttjenestene ikke unødvendig kjører til enkelte områder og destinasjoner. På den andre siden kan det være viktig at passasjerene får fleksibilitet under reisen til å gi beskjed så sent som mulig om de har behov for transport til og fra disse anløpene.

Korrespondansetider bør også justeres for å være både tilstrekkelige og attraktive nok, slik at reisetiden ikke øker vesentlig, mens det blir realistisk for de reisende å rekke neste transportsegment. Slik det står i dag, så ankommer for eksempel dagtog fra Trondheim kun 15 minutter før hurtigbåten drar fra Bodø til Svolvær, noe som ikke er en realistisk reiserute, selv om den tilbys på ReisNordland-appen. Med etablering av sømløse reisemuligheter (spesielt kombinerte billetter, utvidet reisegaranti og attraktive korrespondanser) ville det

¹¹ <https://www.sj.no/reisekategorier/togbuss/>

¹² <https://www.scotrail.co.uk/tickets/combined-tickets-travel-passes/rail-and-sail>

vært en fordel at transportoperatørene på forhånd sikrer alternative løsninger ved å vurdere ulike scenarier, som forsinkelse eller kansellering av bestemte transporttjenester. Da blir det mulig å orientere passasjerene så fort som mulig, noe som ville styrke påliteligheten av hele transportsystemet.

2.2.4 Pris til transporttjenestene

Valg av transportmiddel og reiserute samt frekvens til reising er avhengige av ulike parametere, inkludert pris til transporttjenestene. Den kan derfor brukes som et verktøy for å forenkle mobilitet og stimulere bruken av bærekraftige transportløsninger fremfor individuelle eller mer forurensende alternativer. Når det gjelder distriktsområdene har mobilitetsforenkling blitt mye diskutert de siste årene, spesielt FOT-flyrutene som ofte sammenlignes med busstjenestene i storbyene. FOT-flyrutene er en viktig del av transporttilbudet for å nå en rekke tjenester som ikke er tilgjengelig i perifere områder, slik som spesialiserte helsetjenester.

Halvering av maksprisene på FOT-flyrutene siden 1. april 2024 har blitt presentert av regjeringen som et tiltak for å gjøre det billigere og mer attraktivt å bo i mindre øy- og kystsamfunn. Selv om mange synes det er et positivt signal for lokalbefolkningen i Lofoten, har det også oppstått bekymringer rundt kapasitet på de samme flystrekningene (Guttormsen, 2024). Halvering av maksprisene gjelder alle reisende, noe som betyr at besøkende også får reise billigere over Vestfjorden og da bruke fly i større grad istedenfor langsommere alternativer, slik som hurtigbåten og kystruten.

Widerøe har bekreftet å ha registrert en tydelig økning i kabinfaktoren på sine fly i løpet av juli 2024 sammenlignet med året før, særlig til og fra Lofoten (Staberg & Strand, 2024). Dette medfører kapasitetsutfordringer for lokalbefolkningen som ikke nødvendigvis kan planlegge reiser lang tid i forveien, slik som mange besøkende gjør (Guttormsen et al., 2024).

Kapasitetsutfordringen gir videre også ringvirkninger for resten av flyrutenettet, da det kan oppleves som lavere terskel enn før å reise med fly. De som reiser til Lofoten med fly over Vestfjorden, har ofte en overgang i Bodø, avhengig av hvor man kommer fra, noe som også kan føre til høyere etterspørsel på de kommersielle strekningene og da høyere billettpriser. Altså kan det bli dyrere for lokalbefolkningen å reise videre. Måten å justere pristiltaket på FOT-flyrutene har begynt å bli debattert, spesielt ved å buke andre perifere områder i Europa som eksempel, hvor lokalbefolkningen får billigere billettpriser gjennom et sertifikat eller bostedsbevis (Fure Briceno, 2024).

Når det gjelder kollektiv transport ble det i fjor flittig diskutert rundt effekten av gratis busstjenester etter at Stavanger kommune innførte dette som tiltak for innbyggerne. Tilbudet i Stavanger varte kun fra august til desember 2023, og førte til en betydelig økning i antall passasjerer (Harøy Fenstad et al., 2024). Prisparameteren kan altså bidra til å tiltrekke nye passasjerer som bytter fra privatbil til buss ved å tilby en attraktiv anledning til å «prøve» kollektiv transport (Redman et al., 2013). Forskning tyder likevel på at det er viktig å

kombinere dette med tiltak som sikrer høy frekvens og god kvalitet av busstjenestene for å beholde passasjerene i et langsiktig perspektiv, i tillegg til å få positive ringvirkninger (Brechan, 2017; Cats et al., 2014). I tilfellet med prisreduisering, så kompenserer et økende antall reisende ikke nødvendigvis den tapte inntekten (Wallimann et al., 2023), noe som i så måte da vil kreve stor innsats fra de offentlige aktørene som finansierer transporttilbudet. Likevel har mindre bruk av privatbil også positive ringvirkninger, ved å redusere trafikk og utslipp på veiene, knytte samfunn og mennesker sammen, samt bidra til bedre tilrettelegging og frigjøre plass hva angår parkeringsplasser.

De fleste analysene som finnes om virkningene av prisreduisering eller innføring av gratis kollektiv transport fokuserer ofte på kortsiktige effekter i byområder. Altså er det vanskelig å forutse i hvilken grad prisjusteringer for busstjenestene i Lofoten kunne påvirke mobilitetsadferd til innbyggerne for lokal reising som først og fremst utføres med privatbil i dag. Mer forskning knyttet til billettprisene til kollektiv transport i rurale områder er altså nødvendig. Dersom flere skal bytte fra privatbil til kollektivt, er det viktig å tilrettelegge transporttjenestene i Lofoten på en måte som gjør at de tilbyr flere fordeler ved kollektiv transport enn å bruke privatbil. På rutene som brukes av både buss og bil er det likevel utfordrende å konkurrere med privatbil når det gjelder reisetid. Andre parametere bør altså få mer oppmerksomhet og kombineres med hverandre for å bygge opp et robust og attraktivt transportsystem, slik som bedre komfort, lavere priser, høyere frekvenser, god pålitelighet og enkel tilgang helt frem til reisemålet.

2.2.5 Bestillingstransport og andre former av kollektiv transport i rurale områder

På grunn av lavt kundegrunnlag og spred befolkning er vanlige former for kollektive transporttjenester med fast rutetabell ofte dårlig tilpasset til rurale områder. Dessuten har testing av nye og/eller utslippsfri transportløsninger først og fremst funnet sted i byområder, mens perifere regioner vanligvis ikke får tilstrekkelig oppmerksomhet når det gjelder innføring av grønne mobilitetsteknologier (Petterson & Khan, 2020). Bestillingstransport fremstår som en attraktiv løsning for å møte bedre mobilitetsbehovene i rurale områder, i tillegg til å tilby økonomiske fordeler samt klimagassutslippsreduisering sammenlignet med transporttjenester som har fast rutetabell, slik som det har vært analysert i noen caseområder (Bragtvedt, 2022; Dytckov et al., 2022).

Bestillingstransport kan ta ulike former, og fleksibilitet av tjenesten er en stor fordel for å utvide kundegrunnlaget, spesielt når løsningen tilbyr dør-til-dør reising. I områdene med spred bosetting kan bestillingstransport bidra betydelig til å forenkle tilgangen til transporttjenestene. Istedenfor å måtte gå til en bussholdeplass som vanligvis er plassert langs hovedveiene, kan man bli hentet fra der hvor man starter reisen sin, og bli kjørt frem til reisemålet eller et transportknutepunkt hvor man kan fortsette reisen. Rammene til bestillingstransporttjenester er avgjørende for mobilitetsmuligheter til de reisende: den bør

helst koste det samme som en vanlig bussbillett og den bør være tilgjengelig i en sone som dekker både hvor passasjerene bor og hvor de reiser.

Flere løsninger har blitt innført i ulike rurale kommuner i Norge i de siste årene. Nedleggelsen av den eneste drosjetjeneste i Vevelstad har for eksempel ført til en ny mobilitetsordning, basert på frivillige sjåførere, som transporterer reisende etter individuelle behov¹³. Løsningen har blitt utvidet på kvelden, slik at tjenesten også kan brukes når man ønsker å delta i sosiale arrangementer (Bragtvedt, 2022). På grunn av mye tomkjøring har omorganisering av busstjenester i Sauda ført til et nytt dør-til-dør tilbud hvor passasjerene får bestille reisen når som helst og bli plukket innen 15 minutter¹⁴. Ruten kan tilpasses underveis, slik at flere bestillinger kan gjennomføres under samme kjøretur. I Oppdal kommune har det blitt utført en studie for å kartlegge lokale mobilitetsbehov og vurdere nye transportløsninger (Lervåg et al., 2021). Det understrekes at bestillingstransporttjenestene bør ansees som en del av hele transportsystemet, spesielt ved å koble dem med eksisterende infrastruktur hvor de reisende får bytte til andre transportsegmenter.

I Lofoten virker bestillingstransport som en aktuell løsning for å koble tettstedene sammen, spesielt når de ligger utenfor E10 som krysser hele øyriket. På noen strekninger kunne løsningen også komplementere eller erstatte rutebusstilbudet som har uregelmessige avganger i løpet av dagen, slik at det blir enklere å reise uten privatbil når man trenger det. Ettersom flere populære fjellturer og attraksjoner er vanskelig å nå med det eksisterende kollektivtilbudet, kunne bestillingstransport bli en attraktiv tjeneste for besøkende og lokalbefolkningen for å komme seg rundt. Dersom bestillingstransport i form av både buss, bil eller båt dekker et bredt geografisk område, har ordningen potensial til å dekke flere behov og nå en større målgruppe, noe som ville sikre et godt kundegrunnlag.

Det finnes flere delingstransportsalternativer som tilbyr fleksibilitet til de reisende, spesielt i form av samkjøring eller kombinerer mellom ulike transportformål (for eksempel gods og person). Slike løsninger kunne implementeres ved å utvikle kommunikasjonskanaler eller felles digitale plattformer hvor de reisende kobles med kjøretøy som skal til samme reisemål. Selvkjørende kjøretøy er også en relevant transportløsning for fastboende og besøkende innenfor et begrenset geografisk område, som eksempelvis ved øysamfunn eller langs kortere oversiktlige veistrekninger mellom tettsteder.

2.2.6 Leiebilmarkedet i Lofoten

Siden privatbil ansees som den enkleste transportløsningen for å reise i Lofoten, har bilutleie en viktig rolle i mobilitetsmønstrene, spesielt blant de besøkende. Ifølge gjesteundersøkelsen som var gjennomført i 2019 i Lofoten, svarte nesten 70% av de som ble

¹³ <https://www.vevelstad.kommune.no/frivilligsentralen/distriktsmobil/>

¹⁴ <https://www.kolumbus.no/aktuelt/hentmeg-i-sauda/>

intervjuet at de brukte bil under oppholdet, mens mindre enn 15% nevnte buss, noe som betyr at mange leide bil (Antonsen & Enger, 2020).

Antall bilutleiepunkter har vokst kraftig det siste tiåret, og alle de store leiebilselskaper er nå etablert i Lofoten (Aalen et al., 2020). I tillegg til bilutleiepunkter på både Leknes og Svolvær lufthavner, er det mulig å leie bil i sentrum til begge plassene, samt i nærheten av Moskenes fergekai. Disse komplementerer leiebilselskaper som også er etablert på Evenes lufthavn, noe som betyr at man får leie bil ved alle ankomststeder eller inngangsporter til Lofoten. Flere hoteller tilbyr også bilutleie til sine gjester.

Likevel påpeker en rapport fra TØI (Transportøkonomisk institutt) allerede i 2008 mangel på kapasitet på leiebil i høysesongen i Lofoten, og det understrekes at privatbil eller leiebil er den viktigste transportløsningen for å komme til og fra Lofoten når man reiser med fly fra Evenes lufthavn (Gjerdåker et al., 2008). Dette betyr at besøkende som ankommer Evenes med fly og skal til Lofoten først og fremst leier bil, spesielt etter at Flybuss-tjenestene har blitt innstilt i 2023. Lufthavnen er derfor en av de største bilutleiepunktene i Norge. Man ser også tendenser til at privatpersoner har begynt å tilby egen bil for utleie som følge av høy etterspørsel på sommeren (Ystmark, 2024), noe som forsterker bilutleietrenden blant reisende.

Ettersom flere flyselskaper har begynt å tilby direkteruter mellom Evenes og ulike europeiske byer, kan man forvente at flere vil bruke leiebiltjenester. Høy etterspørsel har samtidig ført til høyere leiepriser for leiebil i regionen i de siste årene (Aalen et al., 2020), noe som kan ha konsekvenser for prisene til øvrige transporttjenester som drives privat. Den nye bussruten til Best Arctic mellom Narvik og Lofoten selger for eksempel betydelig dyrere billetter på de samme strekningene som også trafikkeres av rutebusser til Fylkeskommune¹⁵.

Utvidelsen av nettet til utleiepunkter i både Lofoten og naboregionene har ført til en betydelig økning i antall privatbiler i form av leiebiler på veiinfrastrukturen, i samsvar med økende antall besøkende i samme periode. I tillegg til belastning på veiinfrastrukturen, som ikke nødvendigvis er dimensjonert for å ta imot denne mengden trafikk, har det oppstått parkeringsutfordringer i flere steder. Dette påvirker tryggheten for ferdsel på veiene, hvor trafikken består av en blanding av privatbiler, bobiler, lastebiler og andre transportmidler, som (motor)sykler og annen ferdsel. I 2024 har det vært registrert en tydelig veitrafikkøkning i regionen ifølge oppdatert statistikk fra Statens Vegvesen (Andreassen, 2024). Uten forbedring av de kollektive transporttjenestene, da spesielt med tanke på økt frekvens for avganger og utvidelse av rutenettet, blir det utfordrende å snu den eksisterende trenden i Lofoten hva angår transport og mobilitet, særlig med tanke på privattransport og biltrafikk.

Bilutleietjenestene som er rettet mot lokalbefolkningen kan likevel medføre fordeler i form av redusert behov for eierskap av privatbil og stimulere til en form for delingstransport. Nordland fylkeskommune har nylig bevilget midler til testing av bildelingsløsninger på

¹⁵ Turen mellom Evenes lufthavn og Svolvær på Best Arctic sin buss koster 690kr, mens den koster kun 294kr på rutebussen (linje 300).

Stokkvågen fergekai ved Helgelandskysten¹⁶. Ordningen er presentert som et alternativ til bruk av egen bil for de som bor i Lurøy og Træna kommuner og ønsker å reise videre til Mo i Rana. I tillegg til å fjerne behov for å ta med egen bil på ferge, understrekes det blant annet at løsningen svarer til det manglende busstilbudet mellom Stokkvågen og Mo i Rana. Et slikt initiativ fremstår som en delvis, men ikke fullkommen, løsning ettersom den hverken stimulerer til adferdsendringer, i form av bruk av individuelle transportmidler, eller forbedring av eksisterende transporttilbud.

2.2.7 Sykling

Både besøkende og innbyggere bruker sykkel i Lofoten, enten det handler om guidede turer, pendling til og fra jobb eller skole, handling ved lokalbutikker, eller deltakelse i sosiale aktiviteter, som å besøke venner eller familie. Altså skjer transport med sykkel både innenfor og mellom større og mindre tettsteder, noe som krever tilpasset infrastruktur, da særlig i befolkede områder, hvor veibanene deles mellom ulike brukere (fotgjengere og syklister) og formål (ferdsel og parkering). Langs hovedveiene er biltrafikk en utfordring hvis det ikke finnes sykkelsti. I mange områder i Lofoten er eksempelvis gang- og sykkelsti laget som en felles infrastruktur som må deles mellom både fotgjengere og syklister, noe som kan påvirke trafiksikkerheten.

Å fremme sykling som mobilitetsløsning er ofte presentert som nyttig for å redusere bruk av privatbil på korte avstander. Videre finnes det også viktige samfunnsmessige fordeler med sykling, i form av helse- og psykisk velvære, hvor folk opplever sykling som sosialt, en identitet, og en mulighet til å være fysisk aktiv i hverdagen, noe mobilitetsstrategiene i mye større grad burde hensynta med tilrettelegging for utvidet sykkelbruk. Elsykel er også en attraktiv løsning for flere, og senker terskelen for å ta i bruk sykkel i hverdagen. Eلسykel kan også være et enklere alternativ for ulike brukergrupper, et alternativ for dager med utfordrende vær bilde eller der tiden ikke strekker til for å ta vanlig sykkel eller å gå. Bruk av elsykel sikrer også større mobilitetsradius og kan derfor erstatte flere reiser med privatbil (Jones et al., 2016). Det understrekes samtidig at begrensende sykkelinfrastruktur oppfattes av mange som en tydelig barriere for sykkelbruk, hvor blant annet trafiksikkerhet er en bekymring der sykkelinfrastruktur mangler.

I Lofoten er sykkelveinettet svært fragmentert, og først og fremst utvidet kun rundt enkelte tettsteder. Overganger til trafikkerte veier som skaper brudd i sykkelstier samt variable stikvaliteter er også tydelige barrierer for å fremme sykling som en enkel og attraktiv mobilitetsløsning i regionen. Man ser også at ulike aktører er involvert i forvaltning av sykkelstiene: Statens Vegvesen har ansvar for E10, mens kommunene forvalter de lokale sykkelstiene. Dette fører til mye debatt rundt utbygging og tilrettelegging av sykkelveinettet,

¹⁶ <https://www.nfk.no/tjenester/klima-miljo-og-natur/aktuelt-klima-miljo-og-natur/far-bildelingstjeneste-langs-helgelandskysten.82181.aspx>

som ofte oppfattes som et sekundært mobilitetsformål på veiene hvor biltrafikk og motorisert ferdsel trumfer alt.

Økning i veitrafikk har ført til utfordringer for syklistene, spesielt når det gjelder veitrygghet. Ifølge en undersøkelse som ble gjennomført av Statens Vegvesen i 2016 svarte halvparten av syklistene at de følte seg utrygge langs veiene i Lofoten, særlig på grunn av stor trafikk, smale veier, farlig kjøring og tunneler¹⁷. Likevel syntes de fleste i undersøkelsen at sykling i Lofoten var en positiv opplevelse, og de ville syklet oftere hvis infrastruktur var bedre tilrettelagt (Statens Vegvesen, 2017). Selv om mange reiselivsaktører fortsetter å tilby sykkelutleie og turer til sine gjester, har det blitt rapportert om enkelte aktører som har valgt å tilpasse eller fjerne sykkeltilbudet sitt, hvor de nevner høy veitrafikk som hovedårsak (Thrane & Guttormsen, 2023). Beboere ved enkelte tettsteder i Lofoten har også aktivt gått inn for å få redusert farten på bestemte veistrekninger grunnet farlig kjøring, veitrygghet, og mangel på gang- og sykkelstier (Ingebrigtsen, 2022).

Å tilby alternative ruter til syklistene, slik at de unngår farlige eller ubehagelige veistrekninger, kan bidra til å forsterke bruk av sykkel. Videre kan endring av ulike regler og muligheter hva angår frakt av sykkel på transporttjenester være viktig. Man får for eksempel ikke forhåndsbestille plass til sykkel på rutebussene, selv om dette kunne vært en attraktiv løsning for å reise gjennom veistrekningene hvor det finnes tunneler eller broer som er utfordrende å sykle på. Sykkelfergen som går daglig tur-retur mellom Ballstad og Nusfjord fra juni til september¹⁸ er også en praktisk løsning for å unngå Nappstraumtunnelen. Slike alternativer kunne vært aktuelle i flere områder i Lofoten. Med et utvidet sykkelutleietilbud ved de fleste tettstedene og overnattingsstedene samt utvidet tilbud gjennom BUA for fastboende¹⁹ og andre lignende tiltak, gis det muligheter for å kombinere sykling med andre transportmidler når man ankommer ulike reisemål. På Røst tilbyr for eksempel Bryggehotell en «Fly & Bike»-tjeneste til besøkende, som får leie sykkel på flyplassen²⁰.

2.2.8 *Slow travel*: reisen som opplevelse og avstandene som egenskap av lokalsamfunnene

Überørt og ren natur, stillhet samt naturfenomener fremstår som de viktigste grunnene til at gjestene besøker Lofoten (Antonsen & Enger, 2020). Dette tyder på et sterkt ønske om å oppleve natur, i tillegg til å erfare noe under reisen som skiller seg fra hverdagen. Lofoten har mye potensial for å satse på *slow travel*, et konsept som stammer fra *slow food* som dukket opp i 80-tallet og har fokus på økologi, lokalsamfunn og livskvalitet (Dickinson & Lumsdon, 2010). *Slow travel* kan forstås som en form for reiseopplevelse, hvor langsommere transportmidler vektlegges, siden de ansees som en mulighet for tettere kobling med

¹⁷ <https://love24.no/syklister-foler-utrygge-lofoten-vesteralen/>

¹⁸ <http://www.ballstadgutt.no/hjem/ballstad-nusfjord/>

¹⁹ <https://www.bua.no/>

²⁰ <https://www.rostbryggehotell.no/fasiliteter.html>

lokalsamfunnene, samt å få oppleve bestemte områder gjennom sitt landskap. Enten det er på ferge, hurtigbåt, buss eller fly fremstår reisen til og fra Lofoten som en viktig del av opplevelsen for de fleste besøkende. Det samme gjelder reising innenfor øyriket, hvor bil-, sykkel- og båtturer har blitt populære måter for å dra fra et sted til et annet mens man får nyte landskapet, noe som kan forklare hvorfor Lofoten er en typisk rundreisingsdestinasjon.

Likevel reiser de fleste til og fra Nord-Norge med fly, og privatbil er hovedtransportmiddelet fremfor kollektiv transport for reising i Lofoten. Gjennomsnittlig oppholdstid til gjestene i Lofoten ligger på mellom 5 og 6 dager, inkludert de som blir på fritidsboligen sin (Antonsen og Enger, 2020). Altså prioriterer mange reisende i Lofoten de raskeste transportløsningene for å nå regionen, og de mest fleksible løsningene for å kunne se så mye som mulig på kortest mulig tid. En slik «hypermobilitet» samsvarer ikke med *slow travel*-konseptet eller Lofotens ønske om å bevege seg mot et lavutslippssamfunn, i tillegg til at det fører til økt press på infrastruktur og begrenset verdiskaping for lokalsamfunnene. Å stimulere bruken av kollektive transportløsninger, som fremmer en langsommere måte å reise på, kunne bidra til å øke oppholdstiden blant besøkende som ønsker å se hele Lofoten. Det finnes også allerede transporttjenester som muliggjør en langsommere reise til og fra Nordkalotten, og disse tjenestene kunne kobles bedre med eksisterende tjenester for reising til og fra Lofoten, som togrutene til og fra både Narvik og Bodø.

Selv om *slow travel*-konseptet har fått mye oppmerksomhet blant forskerne de siste årene, er fasiliteter, tjenester og aktiviteter man har tilgang til hovedfokus i stordelen av forskning om reiseopplevelse langs transportruter (når det gjelder reising med buss, se for eksempel Clayton et al., 2016). Ytterligere analyse trenges om hvilke parametere som påvirker transport- og rutevalg til de reisende som ønsker å fokusere på den «ytre-opplevelsen» underveis. Dette gjelder for eksempel mulighet til å nyte landskapet og samtidig reise gjennom et spesifikt område. Eksempelvis handler *train tourism* ikke bare om å reise fra ett sted til et annet, men også om å nyte selve turen og områdene som toget kjører gjennom (Dickinson & Lumsdon, 2010).

Utforming av transporttilbudet og -infrastrukturene har fått mye fokus i myndighetenes transportstrategier i form av å kutte ned reisetid mellom ulike steder, noe som ansees avgjørende for å stimulere antall passasjerer. Det betyr ofte raskere kjøring, for eksempel gjennom tunneler, noe som fjerner en del av turopplevelsen for de reisende og blir derfor motstridende med grunnleggende aspekter til *slow travel*. Videre er avstandene en viktig parameter som påvirker utviklingen og samfunnsstrukturene til lokalsamfunnene. Endringer i infrastruktur som kan føre til redusert reisetid til og fra andre steder, kan få ulike konsekvenser (både sosiale, økonomiske og miljømessige), samt påvirke måten områdene oppfattes av både besøkende og innbyggerne. I mange kystsamfunn i Nord-Norge har eksempelvis avstandene vært en viktig forsterkningsparameter for følelsen av tilhørighet til det lokalsamfunnet man bor i (Lebel & Bjørkan, 2024), noe som betyr at å bo i et perifert område ofte er en del av lokale identitet.

Å satse på *slow travel* sammen med utvikling av bærekraftig mobilitet i Lofoten kan være en mulighet til å dra nytte av de naturgitte forutsetningene i regionen. Landskaps- og naturopplevelser er en del av hverdagen til fastboende og et viktig grunnlag for å trekke besøkende. *Slow travel* gir også mulighet for å tilrettelegge bedre transportruter og samtidig begrense naturinngrep, da særlig med tanke på utvidet transportinfrastruktur og veinett. Slik vil man kunne fremme en reisekultur som medfører minst mulig utslipp, arealinngrep, veitrafikk, og slitasje på natur og miljø.

2.3 Veikartet til De Grønne Øyene: koble transportproblematikk med konkrete mål og tiltak

Veikart for Lofoten De Grønne Øyene 2030 er et strategisk dokument som har blitt vedtatt av alle kommunestyrene i 2022 og er presentert som en handlingsplan for å utvikle Lofoten som en lavutslippsregion (Lofotrådet et al., 2022). Det har blitt definert seks programområder og alle tre pilarer av bærekraft (sosial, økonomisk og miljømessig) er synlige i hovedmålene til dokumentet som understreker, blant annet, grønn omstilling og innovasjon, engasjement i lokalsamfunnene, påvirkninger fra klimaendringer, bærekraftig arealforvaltning, naturmangfold, og sirkulære verdikjeder. Offentlige virksomheter, reiseliv, landbruk og fiskeri står som viktige aktører i forhold til hovedmålene som er presentert.

Tre av de seks programområdene har en tydelig kobling med mobilitet og persontransport, noe som viser at transporttematikken er sentral for å fremme bærekraft i Lofoten. Likevel finnes det også indirekte koblinger med de andre programområdene. Herunder har vi vurdert hvert programområde for å identifisere mulige handlingsrom og tiltak, i tråd med den regionale konteksten og utfordringene som har blitt presentert overfor når det gjelder persontransport.

- Miljøkrav i offentlig budsjettering og anskaffelser (programområde 1)

Her vektlegges rollen til Lofot-kommunene når det gjelder implementering av interne driftsprosesser som fremmer bærekraftige løsninger (spesielt gjennom anskaffelser og samarbeid med andre aktører), redusering av klimagassutslipp, og bedre ressursutnyttelse med fokus på gjenbruk, mindre avfall, lokal produksjon og bedre arealforvaltning. Transport kobles på en indirekte måte, siden de lokale offentlige aktørene kan implementere tiltak som vil promotere, samt gjøre det enklere, å bruke bærekraftige transporttjenester, særlig ved å støtte transportpiloter, som er i tråd med ambisjonene som fremheves i veikartet.

Utvikling av transporttjenester og -infrastrukturer som bidrar til å kutte klimagassutslipp er videre et relevant tema for kommunene å se nærmere på. Her kan de bidra med tilrettelegging samt informasjonsdeling blant lokalbefolkningen om bærekraftig mobilitet og løsningene som finnes lokalt. Kommunene er i så måte viktige aktører å koble på for å sette trender i lokalsamfunnene ved å fremme god praksis både internt og eksternt.

- Nullutslipps transportsoner (programområde 2)

Det finnes stort potensial for å utvikle utslippsfrie transportløsninger i Lofoten, og dette kan kobles med adferdsendringer i lokalbefolkningen når det gjelder hverdagsmobilitet. Redusert bruk av privatbil bør kobles tydelig med ambisjonene i programområdet, slik at det blir mindre press på infrastruktur og bedre plass for andre og mer bærekraftige transportløsninger. Dette kan innebære tilrettelegging av flere sykkelveier, bredere gangstier, bedre organisering av bussholdeplasser osv. Dagens veiinfrastruktur i Lofoten er først og fremst tilpasset for bruk av privatbil, mens transporttjenestene og andre mobilitetsformer justeres i forhold til plass som er tilgjengelig. Eksempelvis rapporteres det fra lokalbefolkningen om manglende skilting for bussholdeplasser og sykkelstier som ikke vedlikeholdes og brytes av veinettet. Utvidet parkering for privatbil oppfordrer til kjøring, tiltrekker seg gjester og større kjøretøy inn til sentrumskjernen, og reduserer plassmuligheten til fotgjengere. Dette blokkerer for annen nødvendig infrastruktur som kan mobiliseres for nullutslippsalternativer og soner.

Etablering av nullutslipps transportsoner henger sammen med tilrettelegging av infrastruktur som motiverer til nullutslippsalternativer, samt utvidelse av nullutslipps transporttjenester som vil kunne erstatte en del biltrafikk. Det finnes rom for å teste ulike løsninger for dette i Lofoten, slik som bestillingstransport og/eller selvkjørende kjøretøy. Her finnes det tydelige fordeler for lokalsamfunnene ved å skape tryggere veier, redusere støy og forurensning, forbedre mobilitetsmuligheter, og fremme Lofoten som en pioner om bærekraftig mobilitet i rurale områder, noe som kan bidra til bolyst og styrke næringslivet. Her er det samtidig viktig å hensynta lokale forutsetninger og behov for å prioritere de mest tilpassede og beste løsningene. Videre kan lokalsamfunnene stimulere til grønn vekst og mobilisering av nullutslippssoner ved å tilrettelegge for levende sentrumskjerner. Gjennom å sikre handel- og byutvikling innenfor de mindre og større sentrumskjernene, hvor det er lett tilgang til kollektiv transport og tilrettelegging for nullutslippsmobilitet, taper man ikke markedsandeler til eksternt lokalisert handel som i verste fall stimulerer til ytterligere bruk av privatbil.

- Lavutslipp reisemål (programområde 3)

Økende antall besøkende som reiser til ulike steder i Lofoten gjør at reiselivet er tett koblet med transporttematikken, spesielt siden infrastrukturene har begrenset kapasitet og det blir større press på miljøet som følge av økt trafikk og parkeringsutfordringer. Det er likevel avgjørende å fremme synergier mellom lokalbefolkningens og gjestenes mobilitetsbehov når det gjelder utforming av transporttjenester og mulig innfasing av nye løsninger. Man må altså unngå å utvikle parallelle tjenester som ikke blir tilgjengelige for folk flest.

Her er det viktig å gjennomføre en markedsføring av Lofoten som stimulerer bærekraftig mobilitet blant de besøkende, spesielt ved å fremme bruken av det lokale transporttilbudet og tilrettelegge for reisealternativer som *slow travels* eller opplevelsesreisen, som vil komme

lokalsamfunnet og distriktet til gode. Det ville kreve å omorganisere transportsystemet for å integrere bedre områdene som besøkes av både gjestene og lokalbefolkningen, slik at det blir enklere å nå dem uten privatbil. Videre bør kommunisering ut rundt transporttilbudene bli mer tilgjengelig for besøkende, samt fremheve stedene hvor det allerede er mulig å reise til med kollektiv transport.

Produktene som tilbys av reiselivsnæringen bør basere seg på de offentlige transporttjenestene, og de som kjører egne transportruter kan vurdere å åpne tilbudet for flere brukere, spesielt lokalbefolkningen, med sikte på bedre samordning og samhandling. Test av nye løsninger i dette tilfellet kan gjennomføres gjennom piloter i områdene som er preget av store trafikkutfordringer (veistrekninger med mye trafikk, og (by)områder hvor biltrafikk og parkering bør begrenses).

- Lavutslipp kystfiske (programområde 4) og lavutslipp landbruk og havbruk (programområde 5)

Begge programområder har fokus på matproduksjon og ressursutnyttelse både på land og til sjøs, så det finnes kun indirekte koblinger med persontransport. Likevel er fiskeri, landbruk og havbruk avhengige av transport for å kunne frakte sine produkter, så det er aktuelt å se nærmere på mulige synergier mellom gods- og persontransport når det gjelder utviklingen av transporttjenestene. På øysamfunnene som Skrova, Værøy og Røst brukes de offentlige fergeforbindelsene av fiskerinæringen for å kunne eksportere fisk. Altså er det relevant å styrke koordinering mellom lokalbefolknings og nærings behov når transporttjenestene utformes.

Ansatte som jobber i bedriftene som er relaterte til disse sektorene kommer ofte fra andre regioner, så det finnes muligheter for å tilrettelegge for bærekraftig reising til arbeidstakere. Strategien nevner i tillegg viktigheten av å se hele verdikjeden, fra produksjonssted til marked, i så måte kan det være relevant å sikre at kundegrunnlaget opprettholdes gjennom bærekraftig reise til og fra butikkene der produktene selges: mange butikkentre er først og fremst tilrettelagt for bruk av privatbil og vekke fra sentrumskjerner eller tettsteder, noe som hindrer bruken av kollektiv- eller lavutslippsløsninger.

- Lavutslipp luftfart (programområde 6)

Flyforbindelsene er en viktig del av transportsystemet for å reise til og fra Lofoten, selv om klimagassutslippene er en stor utfordring som kobles med utviklingen av hele luftfartssektoren. Luftfart har likevel en særlig begrenset påvirkning på areal, i tillegg til at flytjenestene tilbyr raske forbindelser sammenlignet med andre transportmidler. Mulig innfasing av el-fly kunne tilby en alternativ løsning, noe som ville gjøre det mulig å utvikle luftfart som en utslippsfri mobilitetsløsning for reising både innenfor Lofoten og til flere naboregioner.

Det finnes i dag tre kortbaneflyplasser i Lofoten med fast forbindelse kun til og fra Bodø året rundt. Det forventes at el-fly-løsninger kan tas i bruk i de neste årene på regionale flystrekninger. Videre har nasjonale myndigheter uttrykt interesse for å fremme innfasing av el-fly i Norge, noe som kunne føre til en tilpassing av kravene i FOT-kontraktene. Likevel er det viktig å understreke at flyrutene som er aktuelle for elektrifisering utgjør kun en liten andel av verdens flyrutenett. Fremheving av el-fly på de regionale flyrutene kan derfor hindre adferdsendringer når det gjelder mobilitet på større nivå, siden disse regionale flyrutene ofte er koordinert med lengre flyruter som ikke er aktuelle for elektrifisering. Altså bør det fremtidige el-flyrutenettet kobles først og fremst med andre bærekraftige transportmidler, som togtjenester til og fra Bodø og Narvik, samt lokale el-ferger og el-busser.

En annen utfordring som bør understrekes er energibehovet som kreves for elektrifisering. Her kan energiutfordringen fort lede til at man flytter miljøpåvirkninger fra transportsektoren rett over til energisektoren. Fremfor å tilby en helhetlig bærekraftig løsning, vil man flytte ett problem videre til en annen plass, hvor det miljømessige avtrykket forblir like stort. Altså bør utforming av nye transporttjenester sees i sammenheng med en større reflektering om behovene rundt mobilitet og hvordan den kan både effektiviseres og begrenses. Lokal turisme, små-skala turisme og *slow travel* er eksempelvis relevante konsepter som kan kobles til en slik tilnærming.

Med sitt veikart for å utvikle Lofoten som et lavutslippssamfunn i årene fremover har Lofotkommunene fastsatt ambisiøse mål, hvor bærekraftig transport har en avgjørende rolle. Strategien viser til en del motstridende mål og delmål, noe som gjenspeiler utfordringene ved å prøve å balansere de ulike pilarene til bærekraftkonseptet. Veikartet kunne med fordel styrkes ved å integrere ytterligere elementer for bærekraftig mobilitet, utover fokuset med å redusere klimagassutslippene.

Det å sette tydeligere mål rundt utvikling av myke mobilitetsløsninger, som sykling, samt utvidelse av kollektivtransport tilbudet i sammenheng med redusert bruk av privatbil, vil være i tråd med ambisjonene til veikartet. Lofoten har videre stort potensiale for å fremme helsemessige og samfunnsmessige aspekter av bærekraftig mobilitet, hvor livskvalitet, fritid, natur og miljø får en større plass og kobles tettere opp mot mobilitetsmønstre i hverdagen til fastboende og besøkende. Barn, unge og eldre faller utenfor samfunnet og blir isolert i større grad enn andre der kollektive tilbudet svikter. Ved å sikre et godt fungerende kollektivtilbud, sammen med gjennomtenkt tilrettelegging for myke trafikanter og lavutslippsløsninger, knytter man ikke bare sammen distriktene og menneskene, man stimulerer også til adferdsendring, noe som er grunnpilaren for å muliggjøre en omstilling til et lavutslippssamfunn beskrevet i veikartet.

3. Reisevanene og behovene: hva er veien til å styrke bærekraftig mobilitet i Lofoten?

Transporttjenestene i Lofoten er avhengig av etterspørsel, samtidig kan ikke de fleste tjenestene driftes uten offentlig subsidiering grunnet lavere inntekter i forhold til driftskostnader. For å styrke bærekraftig mobilitet i regionen er det samtidig viktig at flere benytter kollektive transportløsninger fremfor å bruke privatbil. Det er derfor nødvendig å utforme et helhetlig transporttilbud som imøtekommer ulike behov, enten det er fastboende eller besøkende. I denne delen av rapporten presenterer vi resultatene fra arbeidsverkstedene med innbyggere og reiselivsnæringen, før vi foreslår en pilot som fremmer bærekraftig mobilitet på strekningen mellom Henningsvær og Helle flyplass (Svolvær) i Vågan.

3.1 Innbyggere sine synspunkter om transport i Lofoten

Under dette forprosjektet har det blitt organisert fem samskapingsverksteder med innbyggere i ulike kommuner:

Svolvær (Vågan) den 5. mars 2024

Værøy den 5. april 2024

Røst den 8. april 2024

Flakstad den 9. april 2024

Leknes (Vestvågøy) den 11. april 2024

Målet med verkstedene har vært å kartlegge utfordringer, behov og muligheter opp mot transport og mobilitet i Lofoten fra innbyggerne sine synspunkter, basert på tidligere forskning og undersøkelser som har blitt gjennomført i noen spesifikke caseområder på øyriket (se for eksempel Guillén-Royo et al., 2023; Salten Kultursamarbeid, 2024; Waters, 2023). Deltakerne ble rekruttert med hjelp av kommunene, som også har bidratt med praktisk organisering og vært medarrangør for verkstedene. Vi har vært opptatt av å rekruttere deltakere i ulike aldersgrupper, stillinger, bakgrunner og med bosted innenfor hver kommune. Til verkstedene prøvde vi å rekruttere deltakere som kunne representere en viss variasjon og distribusjon med tanke på bomønstre og reisevaner. I snitt var det ti deltakere på hvert verksted, noe som ga anledning til å dele oppi to til fire arbeidsgrupper. På grunn av uforutsette omstendigheter fikk vi ikke mulighet for å samle innspill fra Moskenes kommune.

Hvert verksted varte omtrent tre timer, med en kort presentasjon om prosjektet samt en oversikt over hovedmålene. Arbeidsmøtene ble oppfattet som produktive, engasjerende og

viktige for lokalsamfunnet og for deltakerne personlig. De følte selv at dette var svært aktuelt, og en utfordring som påvirket alle, i alle aldre og i alle samfunnslag, og hvor det var viktig for dem å dele erfaringer og lokalkunnskap med hensyn til transporttematikken i regionen. Deltakerne ble også i større grad oppmerksomme på egne og andres reisevaner og reisekulturer, og hvordan dette har endret seg gjennom generasjoner. Det ble videre formidlet ønske om at lignende workshopper og undersøkelser ble gjennomført med et større omfang og publikum, da deltakerne erfarte dette som svært viktige temaer for utviklingen av lokalsamfunnet og regionen. Under presentasjonsrunden fikk deltakere snakke kort om sine egne reisevaner: flere nevnte at de var avhengige av å kjøre privatbil for å bo i Lofoten, hvorpå andre var avhengige av kollektivtilbudet for å kunne komme seg rundt, da spesielt deltakerne som representerte barn, unge og eldre.

Verkstedene hadde to hoveddeler med utvalgte oppgaver:

- Den første delen handlet om å kartlegge infrastrukturelle og generelle aspekter av transport og mobilitet i kommunen sin på et kart som ble tildelt til hver arbeidsgruppe. Målet med disse oppgavene var å stimulere til diskusjon innenfor hver arbeidsgruppe, samt vekke engasjement blant deltakerne. Her fikk de identifisere reisemål, transportruter, sykkelruter og kjente steder på kartet i sin egen region eller sitt eget tettsted (Figur 8). Prosessen var engasjerende og en god måte for å samle grunnleggende data om lokale trender og kontekster i hver kommune. Deltakerne ble blant annet spurt om å:
 - Plassere grønne klistremerker på viktige steder og infrastrukturer i kommunen. Her fikk hver arbeidsgruppe friheten til å tolke ordet «viktig» som de ønsket, med mulighet for å utdype omstendighetene på en tilknyttet post-it lapp.
 - Plassere røde klistremerker der de opplevde utfordringer hva gjelder transportinfrastruktur og mobilitet. Flere syntes dette var en viktig oppgave og gikk nøye gjennom kartet for å markere steder som flaskehals, dårlige veier, broer og tunneler. Det var her også mulig å feste post-it lapper for å gi mer utdypende informasjon om det som var markert.
 - Tegne bussruter og bussholdeplasser som de kjente til i kommunen, noe som ga mulighet for å vurdere hvor godt deltakerne var kjent med det lokale kollektivtilbudet. Det oppstod raskt diskusjoner om bussene virkelig kjørte eller ikke kjørte inn til bestemte steder, og hvor det eksisterte eller ikke eksisterte bussholdeplasser. Flere ble oppmerksomme på at mange bussholdeplasser ikke hadde skiltning. Ettersom det ikke finnes noen bussruter på Røst og Værøy ble deltakerne her bedt om å tegne potensielle bussruter (eller taxi-båtruter) i kommunen.

- Tegne på kart hvor de mente det var greit å sykle. Her var det mulig å trekke ut ulike oppfatninger om hva som var bra nok standard til sykling, hvor deltakerne hadde ulike preferanser for hva som var «godt nok».
- Plassere gule klistremerker på stedene hvor deltakerne mente at besøkende vanligvis reiste og/eller stoppet. De fleste deltakerne ble enige om at gjestene reiser «overalt», og dette genererte diskusjoner om stedene som besøkes mest.

I løpet av oppgavene ønsket enkelte deltakere å gå tilbake til tidligere oppgaver, for å kartlegge elementer de ble bevisst på senere gjennom prosessen, som eksempelvis mangel på bussholdeplasser når man gjennom å tegne bussrutene i kartet ble oppmerksom på dette.



Figur 8. Det har vært stort engasjement og mye diskusjon mellom deltakerne under kartleggingsoppgavene, slik som på Røst.

- I andre del av verkstedet rettet oppgavene seg mot å kartlegge reisevanene til hver enkelt deltaker. Her ble det samme kartet fra første del benyttet, samt et utvidet kart som viste reisevaner ut av regionen. Deltakerne ble først spurt om å plassere et lilla indeksmerke ved bosted. Derfra benyttet de tråder som de strakk ut i luftlinjer til reisemålene sine, være seg jobb, utdanning, skole, fritid, handling eller ferier. Hver deltaker plasserte så et nytt indeksmerke med en annen farge ved hvert enkelt reisemål. Fargene til indeksmerkene var avhengige av formålet til reisen (blå = jobb og utdanning; gul = fritids- og sosiale aktiviteter; rød = handling, kafé, restaurant, matbutikk osv.; grønn = helse og omsorg; rosa = annet).



Figur 9. Et eksempel av kart som har blitt produsert av en arbeidsgruppe under verkstedet i Svolvær.

I tillegg måtte deltakerne til hver tråd feste en post-it lapp hvor de beskrev hvordan de reiste og hvorfor (til fots, med buss, med privatbil osv.). Fargene til post-it lappene var avhengige av frekvensen til reisen (gul = ofte til veldig ofte; grønn = noen ganger til ofte; rosa = sjeldent til noen ganger).

Resultatet ble et detaljert kart med manuelt kartfestet informasjon om transport- og reisevanene til hver enkelt deltaker, innenfor og utenfor kommunegrensen (Figur 9). I tilfeller hvor reisemål lå utenfor omfanget av kartene (ferie i utlandet, reiser til Sør-Norge osv.), kunne deltakerne legge til en post-it lapp hvor de skrev reisemålet. Ettersom flere deltakere arbeidet i samme kart, kunne de hjelpe og bistå hverandre underveis. Alle deltakerne signerte et samtykkeskjema som ble meldt inn til SIKT. Deltakerne ble også påmint gjennom hele verkstedet at det var frivillig hva man ønsket å dele av informasjon.

Kartleggingsoppgavene var ment for å innhente generell og uspesifisert informasjon om behov og utfordringer fra lokalbefolkningen. Datagrunnlaget som ble samlet ga et innblikk og en retning for utviklingen i regionen, og et utgangspunkt for videre arbeid opp mot transport- og mobilitet i Lofoten. Dataen ga også et nyttig grunnlag for å analysere samfunnsdata som reisevaner, behov og hvordan deltakerne oppfattet mobilitetsbildet inn og ut av regionen. På denne måten kunne vi identifisere trender og fremheve informasjon som var sammenfallende mellom kartene og mellom arbeidsgruppene i hvert verksted. Dette kan bidra til å få en mer lokalsamfunnsbasert, enn individbasert, analyse.

På slutten av verkstedene ble det organisert gruppediskusjon om spesifikke spørsmål knyttet til kartleggingsoppgavene som deltakerne gjennomførte tidligere.

- Deltakerne fikk her snakke om hvordan eksisterende transportutfordringer påvirket dagens mobilitet, hvilke begrensninger som eksisterer i dagens transporttilbud, og hvordan besøkende reiser i kommunen.
- De fikk også diskutere valg av transportmiddel, hva kunne motivere dem til å bruke mer bærekraftige transportløsninger og hvilke drømmobilitetsscenario hadde de for kommunen og hele Lofoten.

Hver arbeidsgruppe fikk presentere det de hadde snakket om, noe som førte til diskusjoner i plenum mellom alle deltakerne når det fantes enighet eller relativ uenighet om bestemte temaer.

I diskusjonene kom det blant annet frem at samtlige var enige i at det fantes forbedringspotensial med det eksisterende transporttilbudet. Videre ble det tydelig at alle hadde utfordringer med å reise lengre distanser eller gjennom Lofoten ettersom transportrutene er dårlig koordinert. De fleste uttrykte interesse for å reise mer bærekraftig, men hadde ulike oppfatninger om hva dette egentlig innebar, og hvordan man kunne reise mer bærekraftig i Lofoten. Flere mente at privatbil ville forbli det viktigste transportmiddelet i Lofoten i årene fremover, og noen deltakere uttrykte skepsis til om transporttilbudet virkelig kunne bli bra nok til å møte deres behov. Dette viser til en endringsvilje blant deltakerne, og det ble tydelig at flere ville vurdere å reise oftere kollektivt hvis et pålitelig og

hyppig transporttilbud kom på plass. Deltakerne anså også den manglende koordinering mellom ulike transporttjenester (buss, tog, ferge, hurtigbåt, fly osv.), både innenfor og utenfor Lofoten, som en stor barriere.

Under følger en presentasjon av de ulike verkstedene som ble holdt i kommunene.

3.1.1 Vågan

Vågan kommune, med sine mange tettsteder og øyer, finner man langs E10 som den første Lofot-kommunen å treffe på når man kommer kjørende inn til Lofoten. Kommunen grenser til Hadsel kommune i Nordøst, Lødingen i øst og Vestvågøy kommune i Vest, og brer seg utover Austvågøy, Gimsøya, Skrova, deler av Hinnøya, Årsteinen, Lille Molla og Store Molla. Kommunen er formet gjennom hyppig kystvegetasjon og de mange spisse fjellformasjonene, med strender, fjorder og vikar som svinger seg imellom tettsteder, friluftsområder og veinett, noe som gjør Vågan til en attraktiv reiserute for mobile gjester. Næringslivet i kommunen er preget av kystfiskekulturen, hvor fiskeri dominerer som hovednæring, med en voksende reiselivs- og oppdrettsnæring. Kommunen tilrettelegger også for jordbruk, skogbruk og lokale næringer i sentrumskjernene, ofte knyttet til reiseliv og handel, som bidrar til urbanisering av de større tettstedene.

Ifølge SSB sine beregninger er det i dag nesten 10,000 innbyggere i Vågan kommune, bosatt langs mindre og større kystnære tettsteder og bygder som appellerer til ulike behov og næringer. De høyeste innbyggertallene finner man i tettstedene Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær, samtidig ser man en etableringskultur ut i distriktene, blant annet til bygder som Laukvik, Laupstad, Gimsøya, Strauman og Digermulen, som alle har tilgang på skoler, barnehager og mindre nærbutikker. Det kan se ut til at ønsket om å bosette seg i distriktet appellerer til ulike behov, næringer og interesser, og hvor en begripelig pendler-avstand til arbeidsplasser, skoler og fritidsaktiviteter er utslagsgivende.

Om man ser på transporttilbudet i kommunen, har lokalbefolkningen tilgang på kollektiv transport, som buss, sjøtransport, fly og taxi. Utover dette dominerer helt klart privatbil transportbildet, med en mindre andel personer som tar sykkelen fatt. Det finnes lite til ingen form for elsykkelutleie, eller andre lavutslippsalternativer for de som måtte ønske dette. Samkjøring organiseres privat gjennom grupper på sosiale medier eller andre nettverk. Man kan tidvis observere personer som haiker, noe som har etablert seg som et alternativ for besøkende og unge voksne i kommunen, når det ikke er busser som går. Hvis man ønsker å ta fly, ligger Helle flyplass en 10 minutters kjøretur ut fra Svolvær sentrum. Det går ikke flybusser, noe som gjør at lokalbefolkningen og besøkende er avhengig av enten taxi eller privatbil for transport ut eller inn fra flyplassen. Fergeterminalen, bussterminal og lokaltaxi er plassert i sentrumskjernen i Svolvær, uten tilknytning til flyplassen.

Vågan kommune regnes som en bo- og arbeidsregion, hvor kommunen ønsker å medvirke til bolyst, styrket stedsaktivitet og -identitet, økt besøksaktivitet samt tilrettelegge for næringsutvikling og industri. Med dette øker også mobilitetstrykket innad i kommunen, både

opp mot kollektiv transport, næringstransport og privat transport. Ifølge SSB har utdanningsnivået i kommunen vokst betydelig de siste 10 årene, særlig personer med lang utdanning på universitets- og høyskolenivå. Dette kan henge sammen med økt tilflytting, et attraktivt arbeidsmarked med flere statlige arbeidsplasser, etablering av kunnskapsinstitusjoner og kompetansebedrifter, samt utvidede utdanningsmuligheter i distriktene.

Utfordringene deltakerne i verkstedet presenterte i forbindelse med transport og mobilitet for lokalbefolkningen i kommunen var i stor grad myntet på infrastrukturelle og styrende utfordringer, i form av feil og mangler opp mot veistrukturer og bussforbindelser, samt fravær av koordinering og samordning mellom tilbud og transportmidler. Eksempler på dette kunne være manglende eller fraværende bussforbindelser, manglende koordinering mellom avganger, for lange avstander til bussholdeplasser, dårlig skilting av holdeplasser og «terminaler», manglende belysning eller fravær av busstur. Ytre faktorer, som vær og vind preget også i stor grad mobilitetsbildet, hvor sesongvariasjoner skapte situasjoner som stengte broer, rasfarer, kansellerte avganger og utrygge veier.

Videre ble det trukket frem parkeringsutfordringer, at veinettet ikke var tilpasset bobiler eller tungtransport, og at utviklingen innen reiselivsnæringen og transportsektoren satt det allerede tungt belastede veinettet og trafikksikkerheten til lokalbefolkningen på spill. Dette gjaldt ifølge deltakerne både vinter som sommer. Deltakerne beskrev gjestenes adferd på veiene som «kjører midt på veien, kjører sakte, stopper, er redde for naturen».

Om man ser til lavutslippsalternativer som buss og kollektiv transport, så ønsket flere av deltakerne å benytte seg av dette i større grad. Deltakerne anså lavutslippsalternativer som helsefremmende og trakk frem at det bidro til sosialisering og samvær, hvor særlig eldre og ungdom fort ble rammet dersom tilbudene var dårlige eller infrastrukturen ikke var på plass. Her ble det nevnt konkrete utfordringer som eksempelvis utrygge veistrekninger og fraværet av tilrettelagt gang- og sykkelsti. I tillegg ble oppvekst- og levekår, livsfaser og samfunnskrav (tidsklemmen), nevnt som indirekte faktorer som påvirket valg av transportmiddel, folk har rett og slett ikke «tid til å velge grønt».

Kollektivtransporttilbudet ble av deltakerne beskrevet som et tungvint transportalternativ mellom og inn til de større tettstedene, og da særlig for de som var bosatt i distriktet. Her ble det nevnt barrierer som lav frekvens på avganger, kapasitetsutfordringer, dårlig koordinering mellom rutetider og transportmidler, tilgjengelighet (lang avstand til busstopp), reisetid samt manglende universell utforming og tilrettelegging på busser (barnevogn, rullestol, osv.). Deltakerne etterlyste flere tiltak opp mot kollektiv transport, og mente dette var essensielt for å velge kollektiv og knytte distriktene sammen. Det ble også lagt frem forslag til transportløsninger i diskusjonene, som «hent meg app», minibuss som kjører lokalt til og fra tettstedene, korrespondanse med buss-fly-båt, samt mer «effektive» bussruter. Flere mente også at det var behov for mer «tilgjengelige» busstopp, skikkelige busstur som tålte vær og vind og en ordentlig busstasjon i Svolvær sentrumet.

Om man ser til reisevaner innad i kommunen, var disse i stor grad blant deltakere knyttet opp mot fritids- og sosiale aktiviteter, samt pendling til og fra arbeid, hvor privatbil var det foretrukne transportmiddelet. Det ble også trukket frem at man i Svolvær kunne finne kommunens eneste store kjøpesenter, større dagligvare kjeder, elektronikkbutikker, byggevareforhandlere, offentlige og private helsetjenester og industri, noe som fremmet et behov for transport inn og ut av kommunesenteret. Videre ble det påpekt at man i alle de tre største tettstedene i kommunen (Henningsvær, Kabelvåg og Svolvær) hadde hoteller, reiselivsnæringer, sosiale og kulturelle tilbud, idrettsarenaer, friluftsområder samt mindre lokalnæringer, noe som resulterte i jevn trafikk mellom og inn til tettstedene fra distriktet. Det var en særlig overvekt av reiser inn til Svolvær og Kabelvåg for daglig ærend, fritidsaktiviteter og arbeid, hvor det hovedsakelig ble benyttet privatbil. Henningsvær var overrepresentert med tanke på reiseliv og turisme. Hvor man ferdes, og hvilket transportmiddel man velger så også ut til å være sesongavhengig, hvor masseturisme, trafiksikkerhet, infrastruktur, naturfarer (skred) og værmessige forhold ble trukket frem av deltakerne som barrierer for mobilitet inn og ut av tettstedene og bygdene.

Reisevaner ut av kommunen foregikk noe- til sjeldent, hovedsakelig knyttet til helse, fritid og i noe mindre grad arbeid. Fly var tydelig det foretrukne transportmiddelet for deltakerne, og dernest privatbil. Reisene var først og fremst innenfor Nordland og Sør-Troms, med Bodø som knutepunkt. Svolvær flyplass ble trukket frem som sentral opp mot reiserutene deltakerne valgte, mens Evenes ble nevnt i mindre grad. Reisene ut av kommunen var i hovedsak koblet til kulturelle tilbud, legetimer, sykehusbesøk, utenlandsferier, familiebesøk og hytteturer, og i mindre grad til jobbrelaterte reiser. Fraværet av flybuss og dårlig koordinering mellom fly, buss og ferge ble nevnt av flere som viktige utfordringer å ta tak i fremover. Usikkerhet rundt avganger, kapasitet, lang reisetid og pris ble trukket frem som barrierer for å velge sjøtransport.

3.1.2 Vestvågøy

Vestvågøy kommune er Lofotens største kommune, med folketall på nesten 12,000 i 2024. Kommunen består av flere mindre tettsteder, og med sine mindre øyer, holmer, hvite strender, berg og fjelltopper tiltrekker kommunen mange besøkende med alle sine aktiviteter og turmuligheter. I kommunesenteret Leknes, finner man butikker, skoler, næringer og bebyggelse som omfavner sentrumskjernen, og drar man videre kommer man til tettstedene Fygle, Gravdal og Ballstad med utvidet bebyggelse og lokale aktivitetstilbud.

Som i de andre kommunene, har Vestvågøy en voksende reiselivsnæring, rettet mot alt fra fiskeriturisme, surfeturisme, sykkelturisme og skiturisme, avhengig av årstid. Det er etablert flere bilutleie firmaer, og man finner bedrifter som leier ut både sykler og båt. Man ser også en økende trend rundt «rorbuturisme», hvor særlig fiskeværene i Stamsund og Ballstad er populære reisemål. Vikingmuseet på Borg med sin årlige «Vikingfestival» er også en av de større turistattraksjonene i regionen, hvor tilreisende kommer fra hele verden for å delta.

Blant fricampere, bobilgjester og organiserte turbusser er surfestrandene på Ustad, Uttakleiv og Hauklandstranden populære reisemål, i tillegg til at de samme plassene får jevnlig besøk av lokale tilreisende fra regionen, sommer som vinter.

Utover reiselivsnæringen, finner man næringer innen oppdrett, fiskeri, jordbruk og handel, og med Leknes som handelssentrum i regionen er det en jevn strøm av trafikk fra nabokommunene, både fra Øst- og Vest-Lofoten. E10 er hovedtransportåren gjennom Lofoten, og passerer gjennom kommunesenteret i Vestvågøy, Leknes, før den fortsetter videre utover mot Å. Besøkende og fastboende som kommer Øst- eller Vestfra, passerer Leknes sentrum på veien til kjente turistdestinasjoner, helseinstitusjoner, fritids- og boligområder, samt for å koble seg på transportnettet videre til Bodø. Eksempler på dette kan være Gravdal sykehus, Ballstad stadion, skitrekket i Stamsund, surf og camping ved Unstad, Flakstad og Uttakleiv, Lofotodden nasjonalpark, Leknes flyplass, Moskenes fergekai og Hurtigrutekaien i Stamsund.

Gjennom verkstedet i Vestvågøy ble det fremhevet tydelige utfordringer i form av manglende sykkelstier, farlige veistreknings, fravær av busstopp og et upålitelig transporttilbud. Viktige infrastrukturer i kommunen som ble markert i kartet var sykehus, skoler, sykkelstier, havner og tilknyttede fergekaier, flyplass, busstasjon og busskur, parkeringsplasser, infrastruktur knyttet til sport og fritid, og campingplasser med WC. Faktorer som kunne påvirke transport og infrastruktur var rasfarer, værmessige forhold (stengte broer) og vedlikehold (farlige broer og dårlig vedlikeholdte veier). Flere deltakere savnet bedre veier, og flere «luker» eller «lommer» for å stoppe langs veien, med beskrivelser som «besøkende stopper langs veiene for å ta bilder, lokale stopper langs veiene for å gå skiturer» eller «mangler parkeringer eller stoppe-plasser langs veiene på vinterstid for å unngå farlige situasjoner». Da vi spurte deltakerne om hva som kunne motivere for å velge mer bærekraftige løsninger, ble blant annet fysisk og psykisk helse, sosialt samvær, tid til å velge sykkel og buss, pris og trygghet (både veiinfrastruktur og belysning) trukket frem som viktige elementer.

Om man ser på det kollektive tilbudet var det variert hvilken kunnskap deltaker satt med: noen hadde svært god kunnskap, mens andre hadde tilnærmet aldri benyttet seg av buss. På et generelt plan så det ut til at de eldre og ungdom innehadde best kunnskap om kollektivtilbudet, mens unge voksne og middelaldrende visste lite om det. Plasser som ble nevnt flere ganger opp mot hvor busser og rutenettet gikk, var Stamsund, Leknes, Ballstad og Borg. Samtidig var det tvil om hvor mange busstopp det egentlig var på disse strekningene, og hvorvidt det var avstikkere videre ut i distriktet til mindre bygder og tettsteder, populære turstier, turistattraksjoner eller strender. Noen deltakere påpekte at eksisterende bussruter gikk tidvis kun deler av strekningene, og svært sjeldent, og det var stor enighet om behov for økt frekvens på avganger og bedre koordinering med andre transporttilbud. Beskrivelser som «når vi skal samles, så kommer noen 1-2 timer før, og noen 1-2 timer etter, vi klarer sjeldent å samles samtidig», eller «lite bussavganger begrenser mulighetene for unge og eldre å samles eller dra på kino, konserter og kafeer» dukket opp

ved ulike anledninger. Det ble også påpekt at det manglet både busstopp, busstur og belysning, og sammen med fravær av tilknyttede gangstier og tidvis dårlig vær, påvirket dette i stor grad valg av transportmiddel. Busstasjonen på Leknes ble også kommentert som «for liten» og «skaper farlige situasjoner», og flere deltakere nevnte tilgjengelighet og tilretteleggingen for å ta buss som viktige forutsetninger for å få flere til å velge kollektiv.

Da det ble diskutert om andre lavutslippsløsninger, som sykkel, ble det påpekt at det manglet sykkelsti flere plasser og at dette var en utfordring, og noe som påvirket valg av transportmiddel. Sykkelveier som deltakerne visste om var hovedsakelig plassert langs E10, deler av veiene inn til Stamsund sentrum og noen strekninger inn mot Gravdal og Ballstad. Flere deltakere påpekte også at det var mulig å sykle langs avstikkere fra E10 ut i distriktet hvis trafikken ikke ble for voldsom, men at dette sjeldent var en realitet på sommeren grunnet økt trykk på veiene fra besøkende. Deltakerne beskrev flere strekninger som farlige å sykle, enten grunnet mye trafikk, manglende belysning eller smale veier. Det var et samlet ønske om å utvide sykkelnettets i regionen, da flere hadde interesse av å sykle mer, til og fra jobb, skole eller fritidsaktiviteter.

Utfordringer knyttet til turisme var fremtredende i kommunen, hvor lokalbefolkningen tydelig var preget av det stadig økende trykket fra reiselivsnæringen. Deltakerne mente at næringen var viktig for regionen, men samtidig påpekte de at næringen også gikk utover egen mobilitet og trivsel. Beskrivelser som «gjestene begrenser de lokale sine mobilitetsmuligheter» og «besøkende fyller flyene slik at lokalbefolkningen ikke får plass» dukket eksempelvis opp. Reisemønsteret beskrevet for besøkende var spredt utover regionen, med hovedvekt på fjellturer, strender, sentrumskjerner og turistattraksjoner, som vikingmuseet på Borg. Samtidig ble det også påpekt at reisemønstrene til besøkende ofte var knyttet opp til plasser med toalettfasiliteter, avfallskontainere eller overnattingsmuligheter, med tanke på tilrettelegging. Fremkomstmidler benyttet av gjestene var i mindre grad lavutslippsalternativer, som sykkel og kollektiv transport. Leiebil, bobil og organiserte bussturer ble her i større grad nevnt.

Det ble vektlagt at besøkende med høy frekvens ble transportert til og fra overnattingssteder, strender eller cruiseskip. Deltakerne løftet frem at turismen genererte tidvis «akutt» og «plutselig» svært mye busser på veiene, ofte i regi av private selskaper, som førte til «ketchupeffekten», dårlig trafikkflyt og tidvis farlige situasjoner på veiene. Beskrivelser som «cruise-trafikk er et stort problem, legger lite igjen og påvirker i stor grad lokaltransporten» eller «lite bussavganger for lokale med kollektiv, men enorm busstrafikk med gjester» dukket opp. Kjøreferdighetene til besøkende og trafikksikkerhet ble også jevnlig trukket frem, med beskrivelser som «gjester mangler kjøreferdigheter på veiene».

Om man ser til reisevaner inn og ut av kommunen, så var det en overvekt av at lokalbefolkningen benytter privatbil noe- til ofte dit man skulle i kommunen. Ifølge deltakerne var man «avhengig» av privatbil for å kunne bo i Lofoten. Sykkel ble benyttet noen ganger- til sjeldent, hovedsakelig elsykkel. Det meste av arbeids- og fritidsaktiviteter ble beskrevet å foregå nært kommunesenteret, i og rundt Leknes. De som bodde i distriktet

reiste relativt ofte inn til Leknes for eksempelvis å handle, gå på kafe, arbeide, gå på skole eller møte venner og familie. Noen bevegde seg i retning Borg for å handle, men det var heller sjeldent, hvis man likevel var i området. Om man så på transportmiddel, ble privatbil benyttet ofte- til svært ofte, for å dra på skole og jobb. Til tross for at det disse strekningene var tilrettelagt for sykling, mente noe deltakerne at dette hadde sammenheng med mobilitetskulturen i kommunen, hvor særlig unge ofte ble kjørt strekninger de egentlig kunne ha syklet, og «hvor man syklet før i tiden». Reiser ut av kommunen foregikk noen ganger- til ofte, hovedsakelig med fly eller bil, i retning Vågan (Svolvær), Bodø og Tromsø. Ferger ble benyttet heller sjeldent, og da i forbindelse med bilkjøring.

3.1.3 Flakstad

Flakstad kommune er en liten kommune sørvest i Lofoten, som grenser til Vestvågøy i øst, og Moskenes i sørvest. Med litt mer enn 1,200 innbyggere representerer Flakstad en typisk kystfiskekommune, med en økende reiselivsnæring de senere årene. Fiskerinæringen preges av mindre tradisjonelle og moderne kystfiskefartøy, med lokal forankring til fiskebrukene i området. Bebyggelse og bosetting har blitt bygget opp rundt den tradisjonelle kystfiskekulturen, og har derfor sentrert seg rundt havnen på Mølnerodden, og i de fem fiskeværerne i kommunen: Napp, Nusfjord, Ramberg, Fredvang og Sund. Kommunen arbeider i dag aktivt med utviklingen av ny infrastruktur for Fredvang havn, for et fremtidsrettet kystfiske og bærekraftig besøksforvaltning. Gjennom Destination Lofoten, sikter kommunen mot en helhetlig besøksforvaltning og verdiskapning for Fredvang, som inngangsport til Lofotodden nasjonalpark. Ifølge kommunen finnes det også akvakulturlokalteter som er viktige for havbruksnæringen i regionen, med produksjon av settefisk og matfisk.

Hvis man ser på tilbakemeldingene fra deltakerne ved verkstedet, ble det innledningsvis nevnt at for å komme til Ramberg, må man kjøre gjennom flere rasutsatte områder, noe som bekymret lokalbefolkningen. Her ble blant annet Myrland, Vikten, Kiland (skolevei) og Nesland trukket frem. Det ble fra samtlige kommentert at den stadig økende turismen, og da særlig bobilturismen og masseturismen, samt uttalte parkeringsutfordringer, førte til trafikkfarlige veier. Beskrivelser som «høy fartsgrense i boligbebyggelse, mye tungtrafikk og lite tilrettelagt for gående og syklende» dukket opp ved flere anledninger. Lokalbefolkningen vegret seg også for å ta beina fatt, sykle eller kjøre på sommerhalvåret grunnet smale og trafikkfarlige veier, hvor blant annet Fredvang, Skjelfjord, Vikten og flere plasser i Moskenes kommune ble beskrevet som særlig utsatte. Deltakerne trakk frem at enkelte innbyggere fant egne transportløsninger under turistsesongen, eksempelvis ved å benytte båt mellom plasser med korte distanser. Her ble også «shuttlebåt» foreslått som en mulig løsning under turistsesonger.

Viktig infrastruktur som ble nevnt av deltakerne var havner, brygger, broer, tuneller, parkeringsplasser, WC, busstopp, gang- og sykkelstier, campingplasser, skoler og idrettsanlegg. Særlig gang- og sykkelstier var mangelfullt, og i flere tilfeller helt fraværende i

visse områder, i tillegg til å mangle tilstrekkelig gatebelysning, noe som i høy grad påvirket mobiliteten og valg av transportmiddel til og fra skole, idrettsarenaer og sosiale møteplasser. Strekningen mellom Ramberg og Flakstadstranden (surfstrand, kafe, turområde) opplevdes eksempelvis som såpass farlig å sykle eller gå på sommerstid, grunnet manglende sykkelinfrastruktur og stort trykk på veien fra bobiler og turbusser, at flesteparten valgte å kjøre.

Om man ser til kollektivtilbudet, ble det beskrevet tydelige koordinerings- og kapasitetsutfordringer, særlig opp mot turistsesongen, hvor det blant annet ble formidlet at både lokale og besøkende kunne oppleve å ikke få plass på bussene. Man opplevde videre at frekvensen på bussavganger var lav og uforutsigbar, og det ble etterspurt bedre tilrettelegging for eldre og personer med funksjonsnedsettelse. Man savnet nattbusser, særlig på sommeren, flybuss og en «lokalbuss» som kunne gå oftere til aktiviteter i nærmiljøet. Det opplevdes som generelt svak dekning av kollektivtransport ut i distriktet, hvor bussene i all hovedsak holdt seg til hovedårene, og hvor lokale beboere hadde opplevd å se at gjester «ikke ble plukket opp», samt selv å ha ventet i over 30 minutter på rutebusser. Deltakerne mente at dette isolerte i høy grad barn, unge og eldre i regionen, og da særlig i distriktet, samt påvirket reiselivsnæringen.

Videre påpekte deltakerne at koordineringen mellom buss og andre transportmidler var utfordrende og tidvis helt fraværende. Ifølge deltakerne hvis man skulle ta fly, måtte man ta buss inn til Leknes, for deretter å ta taxi fra leknes til flyplassen eller gå til fots, noe som var utfordrende med bagasje og et usikkert vær bilde. Skilting og infrastruktur opp mot kollektivtransport ble også nevnt å være mangelfull. Blant annet trakk deltakerne frem hvordan utformingen av buskur burde forbedres for å kunne tåle vær og vind. Bedre plassering og mer tilgjengelige bussholdeplasser samt tydeligere skilting av bussholdeplasser og busstasjon ble av samtlige nevnt som mulige forbedrende tiltak. Deltakere kom blant annet med utsagn som «ingen finner bussterminalen» eller «det er for langt til busstoppet der jeg bor», noe som i høy grad påvirker valg av transportmiddel ifølge dem selv. Det ble også trukket frem av samtlige at når man først var en plass der det var et godt fungerende kollektivt system, ofte større byer, så valgte de kollektivtransport eller andre lavutslippsløsninger, fremfor bil. Dette anså de ikke som mulig i Lofoten.

Flere av deltakerne etterspurte et bedre taxitilbud sammen med alternative «hente-løsninger», som kunne supplere et allerede mangelfullt kollektivtilbud. Her nevnte deltakerne løsninger som «by-loop» eller «en ring som går hele tiden», med «hopp av-hopp på» muligheter. Andre foreslo «fritidsbussen», som kunne bringe barn og unge til idrettsarenaer, surfestrender og skitrekke, eller «hent meg app», som kunne hente eldre og ungdom slik at de kunne handle, gå på kafe eller dra på ungdomsklubb. Bestillingstransport til og fra sykehus eller legekontor ble også nevnt, vel og merke i mindre grad.

Fly ble av deltakerne ansett som effektivt, hurtig og nødvendig for lokalbefolkningen, hvor deltakerne beskrev flyet som «Lofotens buss for de som jobber ute av kommunen». Her savnet man bedre koordinering mellom buss, fly, båt og tog (utenfor kommunen). Hurtigbåt

eller ferge ble kun benyttet hvis værmessige forhold eller buss tillot det, eller hvis flyet var innstilt.

Om man ser til reisevanene til deltakerne innad og ut av kommunen, så var jobb, handling og fritidsaktiviteter relativt ofte knyttet til områder utenfor sentrumskjernen og kommunen, og hvor det da svært ofte ble benyttet privatbil, og i mindre grad fly og sjøtransport.

Fritidsaktiviteter og hverdagslige gjøremål var aktiviteter som skjedde ofte- til svært ofte, både innenfor- og utenfor kommunegrensen, og ble i mange tilfeller kombinert med andre gjøremål (besøk av familie, venner og handling). Handling skjedde eksempelvis svært ofte med privatbil lokalt eller til Leknes, noen ganger med buss om man ikke hadde andre valg. Noen ganger- til sjeldent reiste man videre til andre tettsteder eller byer lenger vekk, som Svolvær, Bodø, Sortland eller Harstad, avhengig av hensikt og behov. Barnefamilier kunne eksempelvis reise til skianlegget i Stamsund, eller til Grottebadet i Harstad.

Unge voksne og ungdom foretrakk å reise innad i kommunen eller til nabokommunene for sport- og fritidsaktiviteter som fotball, musikk, kunst, svømming, surf, fjellturer eller «shopping». På vinteren ble det av også nevnt at ungdom og unge voksne reiste til skitrekket i Stamsund. Her gikk det ingen «skibuss», og man ble dermed avhengige av privatbil for å komme seg dit, noe som i verste fall isolerte enkelte for å delta i aktiviteten. Andre aktiviteter som ble nevnt var surfing på Flakstad og Unstad, fjellturer i nabokommunene, klatring i Leknes, fotball på Ballstad eller sosiale sammenkomster i Leknes. Bussforbindelsen ut av kommunen til fritidsaktivitetene var tungvint, og de som skulle på fotballtrening savnet eksempelvis direktelinje til idrettsarenaen på Ballstad. Det ble beskrevet at dagens busstilbud var tidkrevende, uforutsigbart og lite tilgjengelig for barn og unge.

Helserelaterte reiser kunne se ut til å skje noe- til sjeldent, og da som regel til tettsteder eller byer utenfor kommunen, som Leknes, Gravdal, Bodø eller Sortland. Formål kunne være spesialistoppfølging, kjevekirurgi, tannlege, fastlege, barseloppfølging, fødsel, helsestasjon, besøke familie ved sykehjem og annet knyttet til helse- og omsorgssektoren.

Ungdom og eldre holdt seg mest innad i kommunen eller nabokommunen, avhengig av mobilitetstilbudet eller ressurser tilgjengelig til å bistå med transport. Både unge og eldre så ut til å reise relativt ofte til Vestvågøy, av ulike grunner, og mer sjeldent til Vågan kommune eller andre kommuner lengre vekk. Kafebesøk og handling skjedde som regel lokalt eller i Leknes. Skulle man til Bodø valgte flere av deltakerne å ta ferge fra Moskenes, samtidig var dette noe som ble oppfattet som tungvint, tidkrevende og uforutsigbart. Ifølge deltakerne ønsket ungdom helst å ta buss, da de så på kollektivtransport som en sosial møteplass, og at det bidro til selvstendigjørelse. Samtidig var både ungdom og eldre i dag avhengig av ekstern hjelp eller bistand for å bli kjørt til fritidsaktiviteter, handling og sosiale arenaer. Deltakerne beskrev både ungdom og eldre som utsatte og sårbare grupper, som fort kunne virke å bli isolert der det kollektive tilbudet sviktet.

Jobbreiser så ut til å skje noen ganger- til ofte innenfor bykjernen og utenfor kommunen, herunder pendling til Leknes og mindre plasser i regionen. Jobbreiser ut av regionen ble

nevnt å skje noen ganger- til sjeldent blant annet til Bodø, Sortland og andre større plasser, hvor privatbil og fly var foretrukne transportmidler, og i enkelte tilfeller sjøtransport.

3.1.4 Værøy

Hovedøyen til Værøy kommune ligger omtrent 25km sørvest fra Å i Lofoten der E10 ender. Alle fastboende (litt mer enn 600 personer ifølge SSB) er bosatt på Værøy, hovedsakelig i tettstedet Sørland som er ganske spredt på den vestlige delen av øyen. Ingen transportinfrastruktur finnes på østdelen til øyen som først og fremst er et naturområde, med unntak av noen fritidsboliger i Måstad. Fiskeri har tradisjonelt vært hovednæringen, mens reiselivet har vokst de siste årene. Ifølge SSB er kommunen preget av et relativt lavt utdanningsnivå, noe som skyldes utflytning av ungdom for å studere andre steder, og som dermed ikke flytter tilbake grunnet mangel på diversifiserte jobbmuligheter lokalt.

Med sine fjelltopper, strender og fuglekolonier tilbyr Værøy flotte naturopplevelser som tiltrekker flere besøkende, som først og fremst reiser til Værøy med ferge. Helikopterruten, som går til og fra Bodø, er hovedsakelig ment til å brukes av fastboende. Kommunen har et begrenset men attraktivt tilbud til gjestene som kommer, med hotell i nærheten av fergekaien og ulike bobil- og camping områder i sentrum, ved den gamle flyplassen og i det naturskjønne området kjent som Nordlandshagen. Butikk, sosiale møteplasser og offentlige tjenester finnes i Sørland sentrum som ligger omtrent 2km fra både fergekaien og helikopterhavn. Det finnes ingen bussforbindelser eller taxitjenester på øyen, noe som betyr at privatbil brukes mye. Taxitjenesten som fantes før, forsvant grunnet lavt kundegrunnlag og inntekter ifølge deltakerne ved verkstedet.

Værøy betjenes daglig med ferge til og fra Bodø, en tur som noen ganger innebærer et mellomstopp i Moskenes eller Røst og gjør reisen lengre enn nødvendig. Mellomstoppene i Røst ansees som ulogisk av flere deltakere, siden Værøy ligger nærmere Bodø enn Røst. Kommunen følger derfor nøye med mulig omorganisering av fergetidstabellene og -rutene, for å fremme forbedringer. Flere deltakere uttrykte under verkstedet misnøye med dagens fergetilbud, som prioriterer direkte turer mellom Moskenes og Bodø, fremfor Værøy, spesielt i løpet av turistsesongen på sommeren. Samtidig finnes det ikke daglige avganger til Moskenes fra Værøy, noe som begrenser mulighetene for å reise til og fra Lofoten, eller videre gjennom Lofoten. Det er derfor enklere å reise til Bodø enn til Lofoten, noe som dermed påvirker mobilitetsrommet for fastboende på Værøy, og transportdynamikken mellom øysamfunnene. En mulig løsning som ble diskutert av deltakerne var å skille de ulike rutene fra hverandre, hvor direkterutene til og fra Bodø var en egen rute, mens en annen rute kunne være en fergerute som bandt Moskenes, Værøy og Røst sammen. Enkelte deltakere trakk også frem at fergekaien på Værøy var for liten, og at innseiling til havnen derfor kunne være utfordrende, noe som i så måte også påvirket fergetjenestene. Videre beskrev deltakerne at komforten på fergen ikke er optimal, noe de håper kan forbedres.

Flyplassen til Værøy ble åpnet i 1986 og stengte bare fire år senere på grunn av en flyulykke. Før helikopterruten ble opprettet i 1993 ble øyen betjent av et hurtigbåtsamband til og fra Bodø, reisen tok da omtrent 1t30min ifølge deltakerne. I dag tar samme reise med helikopter rundt 20 minutter, med to avganger på ukedager og en enkelt avgang lørdag og søndag. Alle deltakerne understrekte at helikoptertilbudet var viktig for lokalsamfunnet, og de fastboende brukte mer enn gjerne tjenesten for å komme seg til Bodø. Likevel syntes flere deltakere at fergesambandet var mer pålitelig, ettersom helikoptertjenesten oftere ble påvirket av dårlige værmessige forhold, noe som førte til forsinkelser eller kansellering. Videre beskrev deltakerne at helikopterhavnen lå langt unna hotellet, noe som gjorde at besøkende måtte hentes og bringes til helikopteret. Derfor foretrakk fleste besøkende å komme med ferge.

Kapasiteten på transporttilbudene til og fra Værøy ble av deltakerne beskrevet å være preget av sesongvariasjoner, noe som gjorde det vanskeligere for fastboende å reise på bestemte tider, eksempelvis på sommeren. Selv om deltakerne var positive til at maksprisen på helikopterruten var blitt halvert siden august 2024, var flere likevel bekymret for at dette kunne føre til enda mer kapasitetsutfordringer på sommeren. Flere understrekte at det heller ikke eksisterte ungdomsbilletter, slik som på andre FOT-flyrutene, noe som ble oppfattet som urettferdig. Deltakerne mente at mye av fokuset i dag var rettet mot Bodø, og at dagens transporttilbud til Værøy forsterket denne trenden, fremfor å favorisere integrasjon med resten av Lofoten. Noen deltakere forklarte at de eksempelvis helst ville ha sendt barna sine på videregående skole (VGS) i Leknes, fremfor Bodø, ettersom det både var dyrere å bo i Fylkeskommunes hovedstad, samt at avstanden mellom Værøy og Bodø var lengre og mer tungrodd enn til Leknes. Men slik det var lagt opp i dag, så fantes det ingen overgangsgaranti eller gjennomført koordinering mellom ferge og buss i Moskenes. Videre var heller ikke busstilbudet mellom Leknes og Moskenes tilfredsstillende, noe som gjorde at Bodø ble ansett som den enkleste og mest pålitelige løsningen for pendling og skolegang.

Om man ser til infrastrukturer og det interne transporttilbudet på øyen, mente flere av deltakerne at det eksisterte parkeringsutfordringer langs de lokale veiene, spesielt med tanke på at besøkende gjerne stoppet langs veien i ulike områder. Deltakerne mente at etableringen av en transporttjeneste, slik som en bussrute, kunne bidratt til å redusere bruken av privatbil på øyen, ettersom avstandene er ganske korte. Med tanke på infrastrukturelle utfordringer, pekte samtlige deltakere på alle tilfellene av stengning av veien mellom Sørland og den gamle flyplassen (nordlig del av Værøya) grunnet rasrisiko. Dette mente de at kunne bli et økende problem i fremtiden i sammenheng med eskalerende ekstremværhendelser som følge av klimaendringer og som kunne treffe Lofotregionen.

Med tanke på nullutslippsalternativer, mente deltakerne at de fleste av veiene på Værøy ble ansett som godt egnet til sykling, med unntak av veistrekningen mellom Sørland og østkysten, som de beskrev som svingete og kupert. Flere deltakere syntes det ville vært relevant å utvikle alternativer til privatbil, spesielt ved å gjøre det mulig å leie ut (el)sykler og el-sparkesykler ved ulike punkter. Samtidig ble værforholdene ansett som en utfordring for å

fremme sykling og andre nullutslippsalternativer året rundt. Dette var også mye av grunnen for at alle som hadde privatbil gjerne brukte den fremfor sykkel. Bedre gang- og sykkelstier samt gatebelysning ble likevel trukket frem som et helhetlig behov, også som mulig tiltak for å redusere bruken av privatbil. Videre ble det også nevnt innføring av en (bestillings)transporttjeneste til både lokalbefolkningen og besøkende som ønsket å reise til både befolkede og fritidsområder (fjellturer, kyst og strender).

Kartlegging om reisevanene til deltakerne viste at utenfor Sørland var det hovedsakelig fritidsreiser som dominerte. Bruk av egen båt eller til fots var mest utbredt for disse formålene. Sykling ble nevnt av enkelte deltakere, mens bilbruk var tydelig prioritert og synlig på de fleste reiserutene på øyen. Egen båt ble beskrevet som spesielt viktig for å komme seg til områdene uten veitilknytning, som Måstad og Punn Sanden (strand). De som brukte bil, brukte den hovedsakelig for å reise innenfor øyens sentrumsbebyggelse, som har et relativt stort geografisk omfang med spredt bomønster, i tillegg til å reise til fergekaien eller helikopterhavnen. Ungdommene hadde videre et svært begrenset reisemønster, som først og fremst dekket sentrumskjernen og områdene rundt knyttet til sentrumskjernen.

Utenfor kommunen var Bodø det synligste reisemålet for å få tilgang til offentlige og private tjenester som ikke finnes på Værøya (handling, helse osv.). Leknes ble også nevnt, men i mindre grad, og de som reiste videre til Svolvær, markerte da Bodø som en mellomstopp. Det vil si at de reiste enten med ferge eller helikopter til Bodø for så å reise videre til Svolvær. Utenfor Bodø var reisene mest koblet til fritids- og sosiale aktiviteter, som familie- eller hyttebesøk, hvor de fleste reiste med egen bil, bobil, ferge eller med helikopter/fly. Frekvensen på reisene utenfor kommunen varierte mellom deltakerne, noen med lavere frekvenser og andre relativt ofte.

3.1.5 Røst

Røst er den minste kommunen i Lofoten og ligger ytterst i havgapet. Kommunen har mindre enn 500 fastboende ifølge SSB. Disse er bosatt på hovedøyen, som er koblet med broer til mindre naboøyer, noe som gjør at tettstedet er relativt spredt langs de få veiene som finnes der. Røst har flere øyer med fritidsboliger som ikke er tilknyttet faste transporttjenester eller med resten av kommunen, eksempelvis Skomvær som befinner seg omtrent 15km sørover fra Røstlandet. Fiskeri er den viktigste og mest synlige næringen i kommunen med ikoniske fiskehjeller spredt utover hovedøyen. Dette medfører mye trafikk til og fra ulike havner for å kunne eksportere og produsere fisk, noe som gjør at passasjertransporten er tett koblet med fiskerinæringens behov.

Røst har fast fergesamband til Bodø, Værøy og Moskenes, en anbudsroute som drives av Torghatten Nord. Direkteruten mellom Røst og Bodø er i dag den lengste fergeruten i Norge (nesten fire timer). Omorganisering av fergerutene er derfor et tema som diskuteres mye i lokalsamfunnet, ettersom dagens rutetabeller ansees som ineffektive og begrensende. I tillegg til fergeturer som binder Røst direkte med Bodø, finnes det også ruter som knytter

Røst med Værøy og Moskenes. Rutetabellene varierer gjennom året, og grunnet økt turisttrafikk mellom Bodø og Moskenes om sommeren, er det flere innseilinger til Moskenes på denne årstiden, noe som fører til lengre reisetider mellom Røst og Bodø. Lokalpolitikerne har pågående diskusjoner med fergeoperatør og Fylkeskommune om en mulig omorganisering av ruteplanen, hvor fergeturene mellom Lofot-havnene og Bodø om mulig kunne skilles, og dermed tilby en intern rute som ville betjene kun Moskenes, Værøy og Røst.

Deltakerne i verkstedet anerkjente at det var enklere med transport til og fra Bodø, hvor flere tjenester er tilgjengelige, enn til resten av Lofoten. Flere uttrykte at det var altfor komplisert å reise til og gjennom Lofoten grunnet et begrenset antall fergeavganger til og fra Moskenes og Værøy. Alle deltakerne var enige i at overgangsmulighetene mellom ferge og buss i Moskenes kunne vært bedre, slik at det ble enklere å reise gjennom hele Lofoten. Mangel på daglige avganger som binder Moskenes, Værøy og Røst sammen uten å seile gjennom Bodø utgjorde en barriere for å utvikle reiselivssektoren ifølge flere deltakere: gjestene som reiste gjennom Lofoten, reiste oftest direkte mellom Moskenes og Bodø, hvor det finnes direkteruter med ferger hver dag. Flere deltakere syntes videre at fergene ikke var tilrettelagt for lange reiser, ettersom det ikke fantes tilgang til internett og dedikerte rom eller områder hvor man kunne jobbe underveis. Det ble også diskutert om muligheten for å etablere et hurtigbåtsamband, for å kunne tilby en mer effektiv reisevei til Bodø og Moskenes enn dagens tilbud.

Om man ser til luftfart, så finnes det en kortbaneflyplass på Røst med to daglige avganger til Bodø. Flyrutene drives av Widerøe som en triangelrute med stopp i Leknes. Likevel dekkes ikke strekningen mellom Røst og Leknes av FOT-ordningen, noe som betyr at det er billigere å reise gjennom Bodø. Flere deltakere har uttrykt behov for forbedring av tidstabellene på grunn av ineffektive overgangsmuligheter med fly i regionen, til og fra Sør-Norge og via nattog til og fra Trondheim. Altså syntes flere at kravene i anbudsordningen kunne utvides, og ta hensyn til flere overgangsmuligheter som burde garanteres. Det ble også nevnt at ungdomsbillettene på FOT-flyrutene ikke har blitt halvert, slik som billettene med makspris har blitt, noe som dermed ikke gir noe gunstigere pris og fjerner fordelen som ungdom tidligere hadde ved å kunne reise billigere enn andre. Triangelrute-modellen ble også påpekt som en kapasitetsutfordring, siden passasjerene til og fra Leknes benytter samme fly, noe som tidvis førte til plassmangel for de som ønsket å reise til og fra Røst. Flere deltakere understrekte samtidig at en mulig innføring av el-fly i årene fremover kunne sees som en positiv utvikling når det gjaldt bærekraftig mobilitet og transport i regionen.

Hvis man ser til mobilitet og transport konkret knyttet til hovedøyen på Røst, ble det her løftet frem en del utfordringer under verkstedet, som dårlig standard på flere veier, mangel på gangvei og sykkelsti, og dårlig belysning på enkelte strekninger. Været nevnes også som en utfordrende parameter, som påvirket måten besøkende og lokalbefolkningen kunne reise, spesielt på vinterstid med mye is og snø på veiene. Da foretrakk de fleste å bruke privatbil. Selv om det finnes en sykkelvei langs hovedveien mellom fergekaien og sentrumet,

syntes noen deltakere at sykkelveinettet kunne utvides og at elsykkelbruken kunne vært relevant å tenke inn som løsning flere plasser. På den andre siden ble det kommentert at grunnet høy fiskeriaktivitet på øyen var det mye tungtrafikk langs veiene. Deltakerne mente at veinettet ikke var dimensjonert for flerbruk og all tungtrafikken som ferdes der, noe som påvirket veisikkerheten for de som gikk eller syklet langs veiene. Mangel på offentlig transport og (båt)taxitjenester ansees også som en barriere, spesielt når det gjelder fastboende som ikke har privatbil. Flere av deltakerne foreslo også å opprette et organisert system for samkjøring eller for å ta i bruk selvkjørende buss på hovedøyen. Dette ble løftet frem som praktiske og fleksible kollektive løsninger for å koble flyplass, sentrum, butikk og fergekai sammen. Alle var enige i at kollektivtransport var en viktig sosial møteplass, spesielt om man bodde i et lite samfunn.

På temaer knyttet til reiseliv og turisme, var kommunen på Røst interessert i å satse mer på reiseliv, og hadde ønsket om å bidra til renovering av flere bygninger som kunne brukes til dette formålet. Bygningene var plassert på noen nærliggende øyer uten tilgang til broer, noe som begrenset tilgang til disse områdene. Kommunen manglet tilstrekkelig midler til å koble øyene på det eksisterende veinettet, noe som gjorde at man da var avhengig av privatbåt for å kunne reise ut til øyene. Flere deltakere nevnte taxibåt som en mulig løsning for å kunne nå øyene, som ikke har fastboende, men som likevel var viktig for kultur, fritid og reiseliv (fjelltur og fugleobservasjoner for eksempel). RIB-båter tilbydde turer for gjestene på sommerstid, spesielt til Skomvær. Dette viste at det finnes muligheter for å gjøre det enklere å besøke andre øyer i kommunen med eksempelvis taxibåt, noe som ville bidratt til reiselivsutvikling og bedre tilgang for de fastboende til nærliggende fritids- og naturområder.

Deltakerne uttrykte seg videre positivt om at nasjonal transportplan, som ble presentert i mars 2024, nevnte utbygging av moloen som et forbedrende tiltak for å sikre bedre tilgangen for sjøfart til fergekaien og anlegg. Navigasjonen til og fra kaien ble nemlig beskrevet å kunne være utfordrende ved dårlig vær, noe som påvirket fergetrafikk og førte til kanselleringer av turer. Arbeidet ville også være viktig med tanke på klimaendringer og værmessige fremtidsscenarioer, for å redusere flomrisikoen i kaiområdet og videre inn mot boligområder på hovedøyen.

Analyse om reisevanene kartlagt av deltakerne viste at de fastboende først og fremst reiste på hovedøyen, hvor formålene for reisen var beskrevet å være knyttet til fritid (naturområder, spesielt på den nordvestlige delen), offentlige tjenester (i sentrumet), handling og sosiale møteplasser samt for videre transport ut av kommunen (flyplass og fergekai). Enkelte deltakere reiste til andre øyer med egen båt, særlig for fritidsaktiviteter. Privatbil og til fots var de vanligste måtene å transportere seg på hovedøyen, selv for korte avstander. Sykkel ble kun benyttet av enkelte deltakere og ikke nødvendigvis på en regelmessig måte.

De fleste reisene utenfor kommunen var kartlagt å skje noe- til sjeldent, ved bruk av fly eller ferge. Ved reiser hvor Bodø var mellomstopp, og som fortsatte videre ble det hovedsakelig benyttet privatbil da det ga mer fleksibilitet for å nå reisemålet uten å måtte koordinere med

korresponderende transporttjenester. Flere av deltakerne hadde tilknytning til Fylkeskommunes hovedstad, Bodø, og reiste dit jevnlig for ulike formål. Her pekte særlig reiser tilknyttet jobb, utdanning, helse, fritid og sosiale aktiviteter seg ut. De fleste deltakerne reiste noe- til sjeldent til resten av Lofotregionen, med unntak av Leknes, hvor fritidsaktiviteter, familiebesøk og jobberelaterte reiser i disse tilfellene var de hyppigste formålene. Enkelte deltakere merket fritidsreiser til Sverige, hvor det foretrukne transportmiddelet her var privatbil.

3.2 Reiselivsnæringen og transport

Lofoten har opplevd en jevn økning i antall besøkende de siste årene, med gjester som tiltrekkes av regionens unike natur og kultur. Reiselivsnæringen er en av de viktigste næringene i området, med aktører som spenner fra store hotellkjeder til små familiebedrifter. Næringen er spredt over hele øygruppen, med viktige knutepunkter i Svolvær, Henningsvær og Reine. Veksten i reiselivsnæringen har imidlertid også ført til økt press på infrastruktur og veinett, noe som gjør det særs viktig å utvikle bærekraftige transportløsninger som kan imøtekomme behovene til både besøkende og lokalbefolkningen. Majoriteten av besøkende til Lofoten ankommer via fly til Evenes lufthavn, etterfulgt av bilutleie for å utforske øygruppen. Denne reiseatferden har ført til betydelig press på Lofotens veinett, særlig i høysesongene, noe som resulterer i trafikkfarlige situasjoner og miljømessige utfordringer.

Et innspills-verksted ble arrangert på Trevarefabrikken den 29. mai 2024 og samlet aktører fra både reiselivsbransjen og lokalsamfunnet i Henningsvær. Verkstedet ga mulighet til å diskutere de viktigste mobilitetsutfordringene Lofoten står overfor. Totalt deltok 11 personer, som representerte en bred sammensetning av interessenter.

Innledningsvis presenterte De Grønne Øyene, Destination Lofoten og Nordlandsforskning dagens situasjon angående transport i Lofoten. De belyste både utfordringer og muligheter for å utvikle bærekraftige mobilitetsløsninger i regionen. Etterpå fikk deltakerne 1-2 minutter til å uttrykke sine bekymringer eller utfordringer knyttet til transport i Lofoten. Dette ga oss mulighet til å kartlegge de mest presserende behovene og ønskene fra reiselivsnæringen. Det ble også presentert spesifikke spørsmål som la grunnlaget for videre diskusjoner.

Innspillene fra verkstedet ga en detaljert forståelse av de spesifikke utfordringene som reiselivsnæringen står overfor. Herunder har vi listet hovedpunktene som ble trukket frem av deltakerne:

1. **Manglende koordinering av transporttjenester:** Dagens transportløsninger i Lofoten er fragmenterte, noe som skaper ineffektivitet og forvirring, spesielt ved overganger mellom fly, ferger og lokal transport. Det ble understreket behov for en helhetlig tilnærming som inkluderer reiselivets sesongvariasjoner, og at informasjon bør kommuniseres på flere språk,

spesielt med tanke på økningen i besøkende fra Asia. Et mer integrert transportsystem ble foreslått for å gi reisende en sømløs opplevelse. Dette kan oppnås gjennom bedre samarbeid mellom flyselskaper, fergeoperatører og lokale kollektivtransportselskaper, samt utvikling av felles billettsystemer og informasjonsplattformer.

2. **Begrenset kollektivtransport:** Det eksisterende kollektivtransporttilbudet dekker ikke behovene til reisende som ønsker større fleksibilitet. Dette fører til at flere besøkende velger å leie bil, noe som ytterligere belaster veiinfrastrukturen.

3. **Miljømessige hensyn og fokus på bærekraft:** Det er et ønske om å redusere karbonavtrykket ved å velge mer bærekraftige transportalternativer som el-bil og ferge, men dagens løsninger er ikke tilstrekkelige. Det ble foreslått pilotprosjekter som elektriske shuttlebusser og båter for å åpne vannveiene mellom øyene, samt utvikling av ladeanlegg for elektriske båter. For å gjøre Lofoten til et mer ansvarlig reisemål bør også bærekraft integreres i alle transportløsninger. Dette inkluderer tiltak for å redusere miljøbelastningen fra turistnæringen, eksempelvis med å fremme bruken av elbiler og redusere avhengigheten av fossilt brensel.

4. **Utvikling av alternative transportmidler:** Det er et akutt behov for å utvikle og implementere nye transportløsninger som kan avlaste biltrafikken. Dette inkluderer forslag om et nettverk av elektriske sykler og mopeder, forbedrede kollektivtransporttjenester, og tilrettelegging for shuttlebusser og bestillingstransport. Det ble også diskutert at bobiler kun bør få parkere på campingplasser for å redusere villcamping.

Etter verkstedet ble det laget et digitalt skjema hvor alle reiselivsaktørene i Lofoten fikk dele innspill knyttet til spørsmål om utvidelse av det kollektive reisetilbudet, nødvendig tilrettelegging av eksisterende transporttjenester, implementering av nye transportløsninger, mindre bruk av privatbil, samt bærekraftige reisevaner i regionen. Totalt svarte 7 reiselivsaktører i spørreskjemaet. Disse punktene ble trukket frem av respondentene:

- De fleste informantene syntes det finnes fordeler ved å utvide transporttilbudet i Lofoten, spesielt for å kunne stimulere vinterturisme ettersom mange potensielle gjester ikke tør å reise til regionen grunnet utfordrende veiforhold. Enkelte bedrifter nevnte videre at utvidet transporttjenester ville gjøre Lofoten til et «enklere reisemål», også utenfor vintersesongen, og at besøkende ikke ville føle seg nødt til å bruke leiebil. Trafikkredusering i tettstedene og på populære veistrekninger samt mindre parkeringsutfordringer ble også nevnt som betydelige fordeler for både innbyggere og besøkende. Videre ble det understreket at mange besøkende ønsker å benytte kollektive transportløsninger, noe som særlig oppfattes som positivt dersom det finnes bussholdeplass i nærheten av reiselivsbedriftene.
- Ifølge alle respondentene er det behov for å tilrettelegge bedre transportinfrastruktur og -tjenester, spesielt med tanke på broer og tunneler som er viktig i Lofoten, flybusstjeneste til og fra Evenes lufthavn, og bedre transportløsninger

til og fra Svolvær lufthavn. Man bør også satse på lav- eller nullutslippsløsninger for fergeforbindelser og utvide sykkelveinettet. Flere understreker videre at det er vanskelig for gjestene å reise gjennom hele Lofoten med eksisterende transporttjenester, særlig buss som eksempelvis ikke tilbyr nok frekvenser i helgen. Koordineringsproblematikk ble også nevnt i skjemaet, ettersom det ofte er utfordrende å kombinere ferge og buss når man reiser via Moskenes. En informant syntes også at det burde gis enklere krav for å få transportløyve for opplevelsbedrifter, slik at de får kjøre gjestene og slik unngå leiebil.

- Innspillene viser til at det ikke tilbys nok bærekraftige transportløsninger til besøkende, noe som oppfattes som en barriere for å stimulere bærekraftige reisevaner. Det er behov for å tilrettelegge det kollektive transporttilbudet, slik at det blir enklere å velge transporttjenestene fremfor eget kjøretøy. En respondent syntes at dette ville forbedre reiseopplevelsen til gjestene i Lofoten på en betydelig måte, spesielt de som kommer fra storbyene og er vant til å reise kollektivt. Det ble også nevnt at billettpriser til buss kunne vært billigere, slik at det blir mer attraktivt å bruke disse tjenestene. Kommunikasjon om transporttilbudet burde forbedres for å gi bedre informasjon om rutetabeller samt for å fasilitere reiser med ulike transportmidler som må korrespondere (buss, fly, ferge og hurtigbåt).
- På spørsmål om tiltak som vil forbedre det kollektive transporttilbudet i Lofoten understreket respondentene innføring av shuttlebusser, bedre regulering som fremmer bærekraftige transportløsninger og begrenser veitrafikk samt bruk av fremtidig gjesteskatt for å finansiere utvidede og forutsigbare transporttjenester. Videre ble gjesteskatt trukket frem som virkemiddel for å kunne tilby bedre reiseopplevelse, tilrettelegging for attraktive korrespondanser mellom ulike transportmidler, og utbedring av transportinfrastruktur.

Innspillene som ble samlet viser til at reiselivsaktørene er opptatt av betydelige forbedringer i hele transportsystemet i Lofoten og utenfor regionen, ettersom mobilitet til gjestene oppfattes som avgjørende for reiselivsnæringen. Implementeringen av de foreslåtte tiltakene vil kreve en koordinert innsats på tvers av sektorer og nivåer for å møte de unike utfordringene regionen står overfor. Dette er spesielt viktig med tanke på målsetningene i veikartet, som blant annet inkluderer utviklingen av nullutslippssoner i Lofoten. Videre bør innspillene fra både reiselivsnæringene og innbyggerne hensyntas i utformingen av et pilotforslag.

3.3 Pilotforslag

Strekningen mellom Henningsvær og Helle flyplass (rett øst for Svolvær) er et relativt tett befolket område hvor det bor omtrent 8,000 mennesker (mer enn 80% av total befolkning i

Vågan). De fleste bor i Svolvær som er administrativt og økonomisk sentrum i Vågan kommune og et viktig knutepunkt for hele Lofoten. Det er relativt høyt årlig trafikktrykk mellom Kabelvåg og Svolvær, som ligger bare 5 kilometer fra hverandre. Både Svolvær og Kabelvåg er daglige reisemål for befolkning bosatt i andre små tettsteder i kommunen på grunn av pendling til jobb, reising til skole og til øvrige tjenester (butikker, helsetjenester osv.). Hele området er et ettertraktet reisemål for besøkende, særlig om sommeren, noe som skaper trafikkutfordringer på E10 samt fylkesvei 816 fra E10 ved Rørvika til Henningsvær.

Med sin flyplass, fergekai, hurtigbåtkai og hurtigrute kai er Svolvær en viktig inngangsport til Lofoten, i tillegg til E10 som bringer veitrafikk fra fastlandet og ikke minst fra Evenes flyplass. Mobilitet innenfor området mellom Henningsvær og Svolvær skjer hovedsakelig på veinettet, med unntak av noe bruk av private båter langs kysten. Det finnes daglige bussavganger mellom Svolvær sentrum og Henningsvær, i tillegg til bussene som kjører til Leknes på E10, med uregelmessige avgangstider i løpet av døgnet. De to daglige bussene som kjører mellom Svolvær og Narvik betjener ikke direkte Svolvær flyplass. Taxi-tjenesten er også tilgjengelig i hele området, selv om mange innbyggere har uttrykt misnøye på grunn av lang ventetid når det blir et trykk på tjenesten grunnet flyankomst eller -avgang.

Privatbil ansees derfor som den enkleste løsningen for å bevege seg i området. Dagens bussnettverk er først og fremst utformet for å koble byene og tettstedene sammen, uten å ta hensyn til betjening av naturopplevelser som finnes i hele området og besøkes daglig av både innbyggere og besøkende. Høy bruk av private kjøretøy utgjør et betydelig press på veiinfrastruktur, som ikke er egnet den mengde trafikk som registreres på sommeren, i tillegg til å føre til utslipp og press til miljøet. Det er derfor ønskelig å stimulere til adferdsendringer og implementering av tiltak i form av alternative transportløsninger som kunne gjøre det enklere å bevege seg uten privatbil.

Figur 10 illustrerer mulige tiltak og transportløsninger som kunne tas i bruk mellom Henningsvær og Svolvær flyplass. Noen av disse tiltakene vil kunne implementeres gradvis, for så å gradvis utvides både innad i og utover kommunegrensene.



Figur 10. Forslag til mulige tiltak og transportløsninger for å forbedre mobilitet på strekningen mellom Henningsvær og Helle flyplass (Svolvær).

- **Koordinering og synkronisering av transportmuligheter**

Det ville kunne være hensiktsmessig å utvikle eller benytte en eksisterende app (som for eksempel Entur-appen) for mobilitet i Lofoten, hvor man kan planlegge og organisere reise knyttet opp mot en rekke mulige transporttjenester, som sykkel, samkjøring, bestillingstransport, osv. I begge tilfeller bør appen med informasjon om mobilitet i Lofoten promoteres blant både innbyggere og besøkende (plakat på flyplassen, på bussholdeplassene, på hotellene osv.).

- **Bussrute med høy frekvens**

Kartleggingen i dette forprosjektet har vist at de eksisterende busstjenestene dekker dårlig de lokale behovene, siden tilbudet først og fremst er utformet for reising på lange avstander til nabokommuner og regioner. Med unntak av bussruten mellom Svolvær sentrum og Henningsvær har de lokale bussrutene hovedsakelig som formål å frakte ungdom til skolene som finnes i kommunen. Dette fører til uregelmessige avgangstider og rutene møter ikke behovene til befolkning og de besøkende. Dessuten kjører de fleste bussene ikke videre østover enn Svolvær sentrum.

I dette pilotforslaget foreslår vi at det etableres en bussrute mellom Henningsvær og Helle flyplass (Svolvær) med høy frekvens, slik at tjenesten kan brukes av så mange som mulig med ulike behov og formål, enten det gjelder jobb, skole, fritid eller møter hos offentlige organisasjoner – eller reiser ut av regionen med buss, båt, eller fly. Bussruten burde implementeres sammen med en gjennomgang av de eksisterende bussholdeplassene: i workshopene har det blitt synliggjort at det er behov for å forbedre skilting og informasjon til de reisende på bussholdeplassene som allerede finnes, i tillegg til å etablere nye bussholdeplasser for å dekke bedre områdene der folk bor og forenkle tilgang til viktige naturopplevelser. Siden noen tettsteder, nabolag og overnattingssteder ligger utenfor E10, bør bussruten også betjene disse områdene. En løsning kunne vært å implementere en ordning der man må forhåndsbestille på en app når man ønsker å reise til en lavt trafikkert strekning av bussruten (for eksempel armstrekningene til Kalle, Hopen, Ørsnes, Ørsvågvær, Nyvågar, Kabelvåg skole, Svinøya og Stranden).

For å sikre bra kundegrunnlag er det altså en forutsetning at:

- bussene kjører og stopper i nabolag/tettsteder hvor folk bor samt i nærheten av overnattingssteder som gjestene besøker. Det er behov for å koble bedre noen nabolag i Svolvær og noen tettsteder langs kysten med bussnettverket.
- bussene kjører hver dag med samme frekvens (for eksempel hver time). Sent på kvelden og tidlig på morgenen kunne det kreves at man forhåndsbestiller, med unntak av fredag og lørdag kveld/natt.
- forhåndsbestilling for reising til og fra armstrekningene er fleksibel og kan gjøres ganske sent (liksom minst 30min på forhånd, og sjåføren får direkte informasjon om det er behov for å kjøre dit).
- bussholdeplassene og busskurene oppgraderes, så de reelt beskytter mot vær og vind, og at informasjon om rutetabeller og priser er gjort tilgjengelig der.
- bussruten dekker ulike formål ved å tilby tilgang til attraktive naturopplevelser, fritidsaktiviteter og møteplasser, i tillegg til å samordnes med andre transporttjenester (langdistansbuss, fly, ferge, hurtigbåt osv.)

- **Bestillingstransport og/eller samkjøringsordning**

Selv om de fleste innbyggere bor i området mellom Svolvær og Henningsvær finnes det flere tettsteder, naturopplevelser og overnattingssteder i resten av kommunen. Vi foreslår derfor at det vurderes tiltak som kunne gjøre det enklere å reise videre fra pilotområdet Henningsvær-Helle. Svolvær flyplass og Rørvika ville kunne fungere som knutepunkter hvor løsninger for å reise videre østover (Laupstad, Laukvik og Fiskebøl) og vestover (Oldefjord, Brenna, Gimsøya, og videre til Vest-Lofoten) kunne vært tilgjengelig.

Bestillingstransport kunne vært aktuelt ved å tilby en fleksibel løsning som imøtekommer reisendes behov. Gjennom en «hent meg» app kunne man bestilt reisen sin et par timer på forhånd, hvorpå sjåføren kunne tilpasse ruten i forhold til behovene av passasjerene. Avgang og ankomst ville vært koordinert med høy frekvensbussen som går mellom Rørvika og Svolvær flyplass.

Et annet alternativ kunne vært å stimulere til samkjøring fra både Rørvika og Svolvær flyplass til resten av kommunen. Dette kunne man ha gjennomført med en enkel app, som kobler bilistene med de reisende som ønsker å dra til samme sted på samme tid.

- **Flybuss-tjeneste til og fra Svolvær flyplass**

I dag er Svolvær flyplass ikke knyttet opp til bussnettverket i regionen – vil man ta buss må man gå ut til E10, der kun rutebuss til og fra Narvik passerer. De fleste tilreisende som bruker flyplassen reiser enten med privatbil eller taxi. En flybuss-tjeneste ville tilby en viktig kollektiv løsning, ved å frakte flere passasjerer samtidig. Flere biler kunne tas i bruk, og de reisende kunne fordeles ut ifra hvor de ønsket å bli transportert. Tjenesten ville på så måte bringe og hente de reisende akkurat hvortil eller fra de måtte ønske å reise. Sjåførene ville tilpasset ruten i forhold til behovene, og ordningen kunne vært basert på en fast pris: her ville vi anbefale å dele strekningen mellom Svolvær flyplass og Henningsvær i 4 soner, hvor man betaler fast pris i forhold til hvilken sone man reiser til og fra. Ordningen kunne også utvides for å dekke andre områder i kommunen og ut av kommunen.

- **Shuttle-tjeneste mellom Rørvika og Henningsvær**

Mange innbyggere uttrykker frustrasjon hver sommer på grunn av høy trafikk mellom Rørvika og Henningsvær, som er et populært reisemål for besøkende. Etableringen av en shuttle-tjeneste på denne strekningen har blitt diskutert tidligere som et mulig tiltak. Videre har det også blitt foreslått å begrense tilgang kun til privatbil til innbyggerne. Dette ville forutse utbyggingen av en parkeringsplass på Rørvika hvor man kunne parkere før å bruke en shuttle-tjeneste for å reise videre til Henningsvær (eller å bruke (el)sykkelutleietjeneste).

- **Hurtigbåt- og fergesamband med regelmessige avganger**

Sjøveien har tradisjonelt vært den naturlige måten for å bevege seg rundt i Lofoten. Likevel finnes det ingen transporttjeneste som på kjøll mellom Svolvær og Henningsvær. En hurtigbåtløsning (med mindre kapasitet enn hurtigbåten mellom Svolvær og Bodø) ville gi mulighet for å koble sammen byene, tettstedene, infrastrukturene og naturopplevelsene langs kysten. Ruten ville ha regelmessige avganger (for eksempel hver annenhver time, og hver time på sommeren).

En hurtigbåtrute med de følgende stoppene burde vurderes:

- Henningsvær sentrum (turistisk reisemål, befolket område, overnattingssted)
- Festvåg (naturområde)
- Kalle (naturområde, campingplass og overnattingssted)
- Hopen (naturområde, befolket område)
- Ørsnes (naturområde, befolket område)
- Ørsvågvær (campingplass og overnattingssted)
- Kabelvåg (turistisk reisemål, befolket område)
- Svolvær hurtigbåtkai (knutepunkt, turistisk reisemål, befolket område, overnattingssted)
- Svolvær flyplass (knutepunkt)
- Brettesnes (naturområde, befolket sted)
- Digermulen (naturområde, befolket sted)

En tilleggsrute med hurtigbåt mellom Svolvær og Skrova kunne også vurderes, slik at det blir enklere å reise til og fra øyen.

- **Utvidelse av sykkelveien og (el)sykkelutleiepunkter**

Sykkelveien som kobler Svolvær øst og Ørsnes veikryss gir mulighet for å reise trygt med sykkel eller bare gå langs E10. Utvidelsen av denne sykkelveien østover til Svolvær flyplass og vestover til Rørvika ville gjøre det enklere å bruke sykkelen i hele området for både besøkende og innbyggere. Begrenset tilgang av privat kjøretøy på veien mellom Rørvika og Henningsvær ville de facto utvide sykkelveien på denne strekningen. Det finnes likevel 2 tunneler langs E10 som burde omorganiseres hvis en sykkelvei skulle etableres (etablering av en separat sti for syklistene og/eller et lyssystem som informerer bilistene når noen sykler i tunnelen og så må farten senkes).

Utvidelsen av sykkelveien kunne gjennomføres sammen med etableringen av en ordning for å kunne leie ut og levere tilbake (el)sykler på utvalgte plasser og steder i kommunen. Utleielokasjonene bør ta hensyn til hvor folk bor og hvor innbyggerne og besøkende reiser. Ordningen ville vært basert på et unikt utleiesystem som dekker hele området, og eventuelt hele kommunen, og hvor man kunne betale og ordne utleie gjennom en samlende app.

4. Konklusjon og anbefalinger

Basert på innspill fra aktører i Lofoten og analysene presentert i denne rapporten, har vi laget følgende anbefalinger for å forbedre transportsystemet samt fremme bærekraftig mobilitet i Lofoten:

- **Utnytte bedre eksisterende løsninger og infrastruktur:** det finnes stort potensial med omorganisering av eksisterende transporttjenester (frekvenser, rutetabeller, nettverk, busstopp osv.). Det er uttrykt tydelig behov for å knytte Lofotregionen sammen, og det burde være mulig å tilrettelegge for avganger som gjør det mulig å reise gjennom hele Lofoten daglig, fra Vågan til Røst, via alle kommunene.
- **Knytte transporttilbud rettet mot reiselivsnæringen tettere på lokalsamfunnet samt utvide formålene til offentlig transport:** det finnes behov for å koble fritidsinteresser og naturopplevelsene til transportsystemet (*slow travel* eller sport and hiking shuttle), og på denne måten inkludere småsamfunn og kjente turområder i distriktet. På denne måten vil ikke privatbil ansees som det eneste relevante transportmiddelet for turer og opplevelser. Det er viktig å kombinere ulike behov opp mot transporttilbudene, fremfor å fremme utviklingen av parallelle transporttjenester, som blir tilgjengelig kun til spesifikke passasjersegmenter. Det finnes behov for å kommunisere bedre om transporttilbudet til både fastboende og besøkende.
- **Innfasing av el-fly som verktøy for nye transportruter:** ny teknologi som el-fly bør vurderes inn som et bidrag for å forsterke det eksisterende transporttilbudet i regionen. El-fly kan supplere eksisterende luftfatstjenester med nye ruter, både internt i Lofoten og til naboregionene (Vesterålen, Senja, Tromsø). Det bør legges til rette for god samordning med andre transportmidler gjennom etableringen av intermodale knutepunkter.
- **Reisetid bør ikke være det eneste fokuset i transportstrategiene:** det blir viktig å opprettholde transporttjenester som faktisk betjener lokalsamfunnene. Det bør være mulig å garantere for alle ledd av en reise, samt koordinere transporttjenestene slik at man når reisemålet sitt. Diversifisering av transporttilbudet kan bidra til å dekke flere behov (flytransport for å spare tid, kollektivtransport for å reise lokalt og til unike og attraktive steder osv.). Pris, komfort og pålitelighet bør videre få mer oppmerksomhet i transportstrategiene for å opprettholde et attraktivt transporttilbud.
- **Bedre koordinering mellom ulike transportsegmenter og operatørene:** det blir flere fordeler ved å forenkle samarbeid mellom transportoperatørene samt tilpasse/utvide kravene i anbudene. Reisegaranti ved forsinkelser og kanselleringer samt koordinering mellom ulike transportmidler krever samarbeid på tvers av næringer og sektorer. Innovative anskaffelser bør vurderes for å imøtekomme

mobilitetsbehovene i Lofoten. Det finnes behov for å utvikle et integrert transportsystem hvor det er lett å kombinere nasjonale, regionale og lokale transporttjenester (spesielt til og fra flyplasser og togstasjoner).

- **Tilpasse og forsterke transportinfrastrukturer og -tjenester:** med tanke på klimaendringer og en mulig økning i ekstremværhendelser i årene fremover, bør transportsektoren og myndighetene i større grad vektlegge å tilpasse transportinfrastrukturer og tjenester i sammenheng med dette. Brudd i reisekjeden til passasjerene bør unngås og alternative løsninger, som kan tilbys gjennom reisegaranti, bør integreres i transporttilbudet.
- **Lokalt og regionalt samarbeid:** det er viktig at kommunene står sammen når de formidler behov til regionale og nasjonale myndigheter. Det er også nødvendig å inkludere lokale aktører og aspekter i utformingen av transportstrategiene og -tjenestene, slik at transportsystemet blir et attraktivt og helhetlig tilbud.
- **Tilpasse fordeler ved bruk av transporttjenester:** tilrettelegging for ulike behov ved de samme transporttjenestene betyr ikke at alle reisegruppene får de samme forutsetningene. Tiltak bør implementeres for å begrense de negative sesongvariasjonseffektene for fastboende, som eksempelvis kapasitetsutfordringene. Prisreduksjon har en positiv effekt for å utvide mobilitetsmulighetene, men disse bør først og fremst være rettet mot innbyggerne, gjennom avslag på flyreiser til og fra Lofoten for fastboende, for å sikre bolyst og blilyst. Reiselivssektøren bør støttes gjennom andre ordninger som er tilpasset til dagens utfordringer i forhold til transport av besøkende til og fra Lofoten.
- **Bedre transporttilbud som forutsetning for endring i mobilitetsadferd:** man kan ikke forvente at folk endrer sine reisevaner uten å tilpasse tilbudet først. Det er viktig å mobilisere ressurser til å gjøre kollektivtransport mer attraktivt enn privatbil, spesielt hva angår pris, frekvens på avganger, komfort, tilgjengelighet (avstand til busstopp) og mulige reisemål.
- **Fremme fordeler til bærekraftig mobilitet for lokalsamfunnene:** det blir fordeler ved å fremme bærekraftig mobilitet sammen med fastboende, som trygge veier grunnet mindre trafikk, bedre kapasitet på veiene, samt mindre slitasje på natur og miljø. Dette henger sammen med å investere i og koble på lokalsamfunnene til ny eller eksisterende infrastruktur, samt sikre et stabilt transportsystem hvor muligheter for utvidelse av tilbudet i større grad knytter distriktet med byene, og bidrar til økt etterspørsel.
- **Anerkjenne den sosiale rollen til transport i rurale områder:** ved å koble folk og distrikt sammen, forenkler man tilgang til offentlige tjenester, skaper sosiale møteplasser og binder i større grad samfunnsstrukturer, næringer og lokale behov sammen. Disse aspektene bør integreres i større grad i strategiene som fremmer bærekraftig mobilitet i Lofoten.

REFERANSER

- Aalen, P., Baustad, H., Hernes, S., Seeberg, A. R., Aamo, A. W., & Ulstein, H. (2020). *Andre Samfunnsmessige Virkninger av Utbedret E10 Svolvær-Leknes*. Menon-publikasjon nr: 1/2020. <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2020-1-E10-Svolv%C3%A6r-Leknes-revidert.pdf>
- Aarhaug, J., Fearnley, N., Gregersen, F. A., & Norseng, R. B. (2018). 20 years of competitive tendering in the Norwegian bus industry – An analysis of bidders and winning bids. *Research in Transportation Economics*, 69, 97-105. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.05.012>
- Andreassen, R. (2024). Synes du det var mer trafikk i sommer, så har du helt rett. Lofotposten. <https://www.lofotposten.no/synes-du-det-var-mer-trafikk-i-sommer-sa-har-du-helt-rett/s/5-29-1085002>
- Antonsen, K. M., Dale, B., & Mayer, S. (2021). "It's in Our DNA": Climate Change and Perceived Resilience and Adaptive Capacity in Nature-Based Tourism in Lofoten, Norway. *Weather, Climate, and Society*, 14(1), 177-190. <https://doi.org/10.1175/WCAS-D-21-0026.1>
- Antonsen, K. M., & Enger, A. (2020). *Gjesteundersøkelse Lofoten 2019*. NF rapport nr: 8/2020. https://nforsk.brage.unit.no/nforsk-xmlui/bitstream/handle/11250/2725905/NF-rapport%2b08_2020%2bGjesteunders%25C3%25B8kelse%2bLofoten%2b2019.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Avinor, & Statens Vegvesen. (2020). *NTP 2022-2033 utredningsrapport. Framtidig transportløsning for Lofoten, Ofoten og Vesterålen*. Avinor. <https://www.tu.no/filer/StorflyplassLekenes.pdf>
- Bardal, K. G., Meland, S., Bragtvedt, S., & Gjertsen, A. (2021). *Smart mobilitet i distriktene. Sammenstilling av nasjonal og internasjonal kunnskap*. NF rapport nr: 7/2021. https://www.nordlandsforskning.no/sites/default/files/files/NF-rapport%207_2021%20Smart%20mobilitet%20i%20distriktene.pdf
- Berg, J., & Ihlström, J. (2019). The Importance of Public Transport for Mobility and Everyday Activities among Rural Residents. *Social Sciences*, 8(2), 58. <https://doi.org/10.3390/socsci8020058>
- Bjørnson Lunke, E., & Engebretsen, Ø. (2021). *Tett eller tilgjengelig? En studie av tetthet, tilgjengelighet og reisevaner i Viken og Oslo*. TØI-rapport 1827/2021. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=55390>

- Bragtvedt, S. (2022). *To fortellinger om bestillingstransport: Distriktsmobilen på Vevelstad og Hentmeg i Sauda*. NF Arbeidsnotat nr: 1007/2022.
https://nforsk.brage.unit.no/nforsk-xmlui/bitstream/handle/11250/3028479/NF-notat%2b1007_2022%2bTo%2bfortellinger%2bom%2bbestillingstransport.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Brechan, I. (2017). Effect of Price Reduction and Increased Service Frequency on Public Transport Travel. *Journal of Public Transportation*, 20(1), 139-156.
<https://doi.org/10.5038/2375-0901.20.1.8>
- Cats, O., Reimal, T., & Susilo, Y. (2014). Public Transport Pricing Policy: Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia. *Transportation Research Record*, 2415(1), 89-96. <https://doi.org/10.3141/2415-10>
- Clayton, W., Jain, J., & Parkhurst, G. (2016). An ideal journey: making bus travel desirable. *Mobilities*, 12(5), 706-725.
<https://doi.org/10.1080/17450101.2016.1156424>
- Dale, B., & Kristoffersen, B. (2018). Post-Petroleum Security in a Changing Arctic: Narratives and Trajectories Towards Viable Futures. *Arctic Review on Law and Politics*, 9, 244-261. <https://doi.org/10.23865/arctic.v9.1251>
- Daniels, R., & Mulley, C. (2013). Explaining walking distance to public transport: The dominance of public transport supply. *Journal of Transport and Land Use*, 6(2), 5-20.
<https://doi.org/10.5198/jtlu.v6i2.308>
- Dickinson, J., & Lumsdon, L. (2010). *Slow Travel and Tourism*. Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9781849776493>
- DNV. (2023). *Energy transition outlook 2023 - A global and regional forecast to 2050*. Rapport fra Det Norske Veritas (DNV). <https://www.dnv.com/energy-transition-outlook/download>
- DNV. (2024). *Samfunnsøkonomisk analyse av 8 TWh solkraft. Virkemidler for 8 TWh solkraft innen 2030*. Det Norske Veritas (DNV), Rapportnr.: 2024-1359.
<https://www.nhoelektro.no/contentassets/2a565c21e2a34a84868223c299322287/240321-dnv-menon-solrapport.pdf>
- Dytckov, S., Persson, J. A., Lorig, F., & Davidsson, P. (2022). Potential Benefits of Demand Responsive Transport in Rural Areas: A Simulation Study in Lolland, Denmark. *Sustainability*, 14(6), 3252. <https://doi.org/10.3390/su14063252>
- Eilertsen, M. E., & Kristoffersen, B. (2023). Grønn omstilling uten fasit. Hva kan oljehistorien i Lofoten lære oss om energiomstilling av lokalsamfunn?. *Nytt Norsk Tidsskrift*, 40(4), 303-318. <https://doi.org/10.18261/nnt.40.4.6>

- Fure Briceno, L. (2024). Vurderer spansk modell på regionale flyruter. NRK. <https://www.nrk.no/vestland/vurderer-bebuarrabatt-etter-spansk-modell-pa-regionale-flyruter-1.16860479>
- Gjerdåker, A., Lian, J. I., & Rønnevik, J. (2008). *Lofast - Virkninger på næringsliv, reiseliv og flytrafikk i Lofoten og Vesterålen*. TØI-rapport 994/2008. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=10490>
- Grünfeld, L. A., Myklebust, A., Foseid, H., & Reimers, J. O. (2022). *Virkemidler for fremtidig utvikling av grønn luftfart i Norge*. Menon-publikasjon nr: 14/2022. <https://www.regjeringen.no/contentassets/dfef62866d244a9d80f3ed52547d170f/rapport-virkemidler-gronn-luftfart-2022.pdf>
- Guillén-Royo, M., Temesgen, A. K., & Vangelsten, B. V. (2023). Towards Sustainable Transport Practices in a Coastal Community in Norway: Insights from Human Needs and Social Practice Approaches. In Hansen, A., & Bo Nielsen, K. (eds.), *Consumption, Sustainability and Everyday Life* (p. 255-289). Consumption and Public Life, Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-031-11069-6_10
- Guttormsen, M. (2023). Lofoten vil halvere utslippene – men vil ikke produsere strømmen som skal til. NRK. <https://www.nrk.no/nordland/lofoten-vil-halvere-utslipp-men-vil-ikke-produsere-strommen-som-skal-til--usolidarisk-1.16667337>
- Guttormsen, M. (2024). Fra 1. april halveres flyprisene – så billig blir det å fly til Lofoten. NRK. <https://www.nrk.no/nordland/fot-ruter-na-kuttes-prisene-sa-billig-blir-det-a-reise-til-lofoten-1.16813121>
- Guttormsen, M., Bratland Erikstad, V., & Dahl Johansen, A. (2024). Halverte flyprisene: Lofot-ordfører kom seg ikke hjem med fly etter sykehusbesøk i Bodø. NRK. <https://www.nrk.no/nordland/lofot-ordforer-kom-seg-ikke-hjem-med-fly-etter-sykehusbesok-i-bodo-1.16958631>
- Harøy Fenstad, L. K., Mathisen, M., Bogen, S. E., & Pedersen, E. (2024). Siddisene må betale for billetten igjen – merkes lite på trafikken. NRK. <https://www.nrk.no/rogaland/det-er-slutt-pa-gratis-buss-i-stavanger--likevel-tar-stadig-flere-buss-i-rogaland-1.16761341>
- Hålogaland Kraft Nett. (2022). *Regional kraftsystemutredning for Nordre Nordland og Sør-Troms (2022 – 2041). Hovedrapport for område 20*. Hålogaland Kraft Nett. <https://www.nve.no/media/17011/noranett-hovedrapport-2022.pdf>
- Ingebrigtsen, Ø. (2022). Vil fjerne 80-sone på E10 – og sette farten ned til ny 60-sone. Lofotposten. <https://www.lofotposten.no/vil-fjerne-80-sone-pa-e10-og-sette-farten-ned-til-ny-60-sone/s/5-29-838217>
- Jones, T., Harms, L., & Heinen, E. (2016). Motives, perceptions and experiences of electric bicycle owners and implications for health, wellbeing and mobility. *Journal of Transport Geography*, 53, 41-49. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.04.006>

- Kotilainen, K., Aalto, P., Valta, J., Rautiainen, A., Kojo, M., & Sovacool, B. K. (2019). From path dependence to policy mixes for Nordic electric mobility: Lessons for accelerating future transport transitions. *Policy Sciences*, 52, 573-600. <https://doi.org/10.1007/s11077-019-09361-3>
- Krogstad, J. R., & Leiren, M. D. (2019). How Regional Authorities Act Under Restricted Decentralization: Evidence from the Norwegian Transport Sector. *Scandinavian Journal of Public Administration*, 23(2), 79-96. <http://dx.doi.org/10.58235/sjpa.v23i2.8659>
- Lebel, J., & Bjørkan, M. (2024). Strategies towards resilience in Nordic coastal communities. Insights from Lurøy and Vega in Northern Norway. In G. Hovgaard, & J. O. Bærenholdt (Eds.), *Open local communities in the Nordic Atlantic* (p. 28-56). Nordic Council of Ministers. <http://dx.doi.org/10.6027/temanord2024-501>
- Lervåg, L.-E., Meland, S., Foss, T., & Lillestøl, P. J. (2021). *Mobilitet som verktøy for bærekraftig utvikling i distriktskommuner - Studie i Oppdal kommune*. SINTEF Rapport nr: 2021:00448. <https://sintef.brage.unit.no/sintef-xmlui/bitstream/handle/11250/2773609/2021%2b00448%2bMobilitet%2bsom%2bverkt%25C3%25B8y%2bfor%2bb%25C3%25A6rekraftig%2butvikling%2bi%2bdistriktskommuner.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Lofotkraft. (2023). *Bærekraft- og årsrapport 2023*. Lofotkraft. <https://www.lofotkraft.no/wp-content/uploads/2024/06/Baerekraft-og-arsrapport-2023.pdf>
- Lofotrådet. (2019). *ETT Lofoten. Strategisk plan for Lofotrådet 2019-2031*. Lofotrådet. https://assets-global.website-files.com/61b9acdcf42f05dceb461c3/624b41c7c83a9c2ed4de5302_Lofotra%CC%8Adet%20Strategi%20ETT%20LOFOTEN%202019-2031.pdf
- Lofotrådet. (2022). *Høringsuttalelse fra Lofotrådet om Regional Transportplan Nordland (RTP) 2022-2033*. Brev fra Lofotrådet til Nordland Fylkeskommune. https://cdn.prod.website-files.com/61b9acdcf42f05dceb461c3/63a18e73bdf898312606a20f_20220422%20H%25C3%B8ringsuttalelse%20fra%20Lofotr%25C3%A5det%20til%20RTP%202022%202033.pdf
- Lofotrådet, Destination Lofoten, & Lofotkraft. (2022). *Veikart for Lofoten De Grønne Øyene 2030*. Lofotrådet. https://degronneoyene.no/sites/default/files/2023-06/Veikart_LofotenDG%25C3%98_feb22_sisu%20%281%29.pdf
- Mark, M. S., & Klitkou, A. (2022). *Virkemiddelapparatet, stiavhengighet og grønn omstilling*. Nordisk institutt for studier av innovasjon, forskning og utdanning (NIFU), Policy Brief, Nr 7 – 2022. <https://nifu.brage.unit.no/nifu->

[xmlui/bitstream/handle/11250/2998540/NIFU-innsikt2022-7b.pdf?sequence=6&isAllowed=y](https://hdl.handle.net/11250/2998540/NIFU-innsikt2022-7b.pdf?sequence=6&isAllowed=y)

- McDonagh, J. (2006). Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland. *Journal of Transport Geography*, 14(5), 355-366. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2005.06.005>
- Meijer, M. W., & Wolk, T. (2021). *Policy and practice in Norwegian green transition. A policy and literature review*. NORCE Norwegian Research Centre AS, Report no. 19-2021. <https://norceresearch.brage.unit.no/norceresearch-xmlui/bitstream/handle/11250/2770504/Rapport%2019-2021%2C%20Norce%20Samfunn.pdf?sequence=1>
- Meld. St. 14. (2023-2024). *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/aaee20cf5a9e468ea97fd51638c42407/nou/pdfs/stm202320240014000dddpdfs.pdf>
- Miljødirektoratet, ENOVA, Statens Vegvesen, Kystverket, Landbruksdirektoratet, & NVE. (2020). *Klimakur 2030. Tiltak og virkemidler mot 2030*. Miljødirektoratet M-1625. <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625.pdf>
- Mukhtar-Landgren, D., & Smith, G. (2019). Perceived action spaces for public actors in the development of Mobility as a Service. *European Transport Research Review*, 11, 32. <https://doi.org/10.1186/s12544-019-0363-7>
- Nordland Fylkeskommune. (2022). *Regional Transportplan Nordland 2022-2033 «Fra kyst til marked»*. Nordland Fylkeskommune. <https://www.nfk.no/f/p1/ia5957b6c-2834-475c-a0ba-4a41dd779f1e/regional-transportplan-2022-2033-samlet-dokument-vedtak-strategi-og-handlingsprogram.pdf>
- Norges offentlige utredninger. (2024). *Omstilling til lavutslipp – veivalg for klimapolitikken mot 2050*. NOU 2023:25. <https://www.regjeringen.no/contentassets/20944f0c5bf14bd5b5112ae8aa08e853/nou/pdfs/nou202320230025000dddpdfs.pdf>
- Olsen, J., Antonsen, K., Lebel, J., Wigger, K., Heemstra, H. H., & Nenasheva, M. (2021). *Samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov*. NF rapport nr: 12/2021. https://www.nordlandsforskning.no/sites/default/files/files/NF-rapport%2012_2021%20Samordning%20av%20lokale%20og%20turistrelaterte%20transportbehov.pdf
- Pettersson, F., & Khan, J. (2020). Smart Public Transport in Rural Areas: Prospects, Challenges and Policy Needs. In A. Paulsson, & C. H. Sørensen (Eds.), *Shaping Smart Mobility Futures: Governance and Policy Instruments in times of Sustainability*

Transitions (p. 187-201). Emerald Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/978-1-83982-650-420201011>

- Redman, L., Friman, M., Gärling, T., & Hartig, T. (2013). Quality attributes of public transport that attract car users: A research review. *Transport Policy*, 25, 119-127. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.11.005>
- Salten Kultursamarbeid. (2024). *Mobilitet og utenforskap*. Rapport fra Salten Kultursamarbeid. <https://kultur.salten.no/sites/k/kultur.salten.no/files/2024/03/rapport.pdf>
- Samferdselsdepartementet. (2022). *Nasjonal Ladestrategi*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/26d4c472862342b69e8d49803b45c36a/no/pdfs/nasjonal-ladestrategi.pdf>
- Splide, D., Lien, S. K., Magnussen, I., & Ericson, T. (2018). *Energibruk i Norge mot 2035. NVE rapport 2018*. Rapport nr. 87-2018. http://publikasjoner.nve.no/rapport/2018/rapport2018_87.pdf
- Staberg, M., & Strand, A. (2024). Widerøe har aldri hatt fullere fly: – Vi er meget godt fornøyde. NRK. <https://www.nrk.no/nordland/wideroe-har-aldri-flydd-flere-passasjerer-enn-i-juli-1.16991522>
- Statens Vegvesen. (2017). *KVU Hadselfjorden – Reisevaneundersøkelse Sykling i Lofoten og Vesterålen*. Rapport fra Statens Vegvesen.
- Statens Vegvesen, Kystverket, & Avinor. (2015). *Konseptvalgutredning E10 Fiskebøl – Å*. Statens Vegvesen. <https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/utbygging/e10lofoten/vedlegg/kvu-e10-fiskebol-a.pdf>
- Statnett. (2022). *Områdeplan Nord. Nordre Nordland, Troms og Finnmark*. Rapport fra Statnett. <https://www.statnett.no/globalassets/for-aktorer-i-kraftsystemet/planer-og-analyser/omradeplaner/nord/omradeplan-nord-2022.pdf>
- Sundby, E. M., Sveinsdottir, E., Arctander, H. B., Rustad, K., & Haukenes, O. A. (2020). *Bærekraftig luftfart i Lofoten*. Rapport fra ukjent utgiver. https://assets-global.website-files.com/61b9acdcf42f05dceb461c3/6246c0c5c3b74e80f41dcbb4_B%C3%A6rekraftig-Luftfart-Rapport-30.11.2020.pdf
- Székely, V., & Novotný, J. (2022). Public transport-disadvantaged rural areas in relation to daily accessibility of regional centre: Case study from Slovakia. *Journal of Rural Studies*, 92, 1-16. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2022.03.015>

- Thrane, K. (2023). Strømmangel i nord – Kristoffer må skrote millionsatsing. NRK. <https://www.nrk.no/nordland/strommangel-i-nord- -kristoffer-ma-skrote-millionsatsing-1.16269637>
- Thrane, K., & Guttormsen, M. (2023). Slutter med sykkelturner i Lofoten: – Det er blitt for farlig. NRK. <https://www.nrk.no/nordland/lofoten -slutter-med-sykkelsafari---trafikken-pa-e10-gjor-det-for-farlig-1.16490573>
- Transportutvikling AS. (2022). *Næringstransport i Nord-Norge*. Rapport fra Transportutvikling AS for Statens Vegvesen (KVU-Nord-Norge). https://www.halogalandsradet.no/wp-content/uploads/2022/10/Rapport-22006-KVU-NordNorge-03juni22_justert-pr-8-juni-2022-1.pdf
- Veeneman, W., & Mulley, C. (2018). Multi-level governance in public transport: Governmental layering and its influence on public transport service solutions. *Research in Transportation Economics*, 69, 430-437. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.07.005>
- Wallimann, H., Blättler, K., & von Arx, W. (2023). Do price reductions attract customers in urban public transport? A synthetic control approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 173, 103700. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103700>
- Waters, S. (2023). *Bridging the Gap: the Mobility Realities of Island-dwellers in Northern Norway. The Case of Røst, Norway*. Master's thesis in Physical Planning, NTNU. <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/bitstream/handle/11250/3094604/no.ntnu%3ainspera%3a146714540%3a93413910.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ystmark, I. (2024). Stor etterspørsel etter leiebiler: Morten og Bettina tjener opp til 50.000 kroner. Lofotposten. <https://www.lofotposten.no/stor-etterspørsel-etter-leiebiler-morten-og-bettina-tjener-opp-til-50-000-kroner/s/5-29-1075235>

NF-RAPPORT NUMMER: 13/2024

ISBN (DIGITAL): 978-82-7321-899-5

ISSN (DIGITAL): 2704-033X

