



TEMAPLAN FOR FRILUFTSLIVETS FERDSELSÅRER

Vestvågøy kommune
2026 – 2036



www.vestvagoy.kommune.no

Foto: Lofoten Friluftsråd



INNLEDNING

Prosjektet Friluftslivets ferdselsårer (FF) bygger på Stortingsmelding 18 (2015–2016) Friluftsliv som kilde til helse og livskvalitet (19) og Klima- og miljødepartementets Handlingsplan for friluftsliv (2018) (5). Stortingsmeldingen ønsker økt satsing på friluftslivets ferdselsårer, som stier, løyper og turveier, fordi disse er sentrale for å gjøre friluftsliv tilgjengelig for flere – både i hverdagen og i fritiden. Stortingsmeldingen fremhever at kommunene har en viktig rolle i å planlegge og tilrettelegge for ferdselsårer, og det oppfordres til at kommunene utarbeider temaplaner som identifiserer, ivaretar og utvikler disse ferdselsårene.

Det legges vekt på at slike planer skal bidra til folkehelse, livskvalitet, bolyst og reiseliv, og at arbeidet skal være godt forankret og inkluderende.

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

Det er anbefalt å utarbeide lokale ferdselsåreplaner som temaplaner. Temaplanene har som hensikt å bidra til å sikre et attraktivt tilbud til befolkningen med tanke på folkehelse, livskvalitet, bolyst samt reiseliv. Arbeidet bidrar til å identifisere, ivareta og utvikle friluftslivets ferdselsårer i den enkelte kommune (11).

I Vestvågøy er ferdsel i naturen tett knyttet opp mot både friluftsliv for innbyggere og for tilreisende. Derfor man både valgt å se på ferdselsårer lokalt og knytte arbeidet opp mot besøksforvaltning. Temaplanen har først gått gjennom og registrert turstier og målpunkter tilknyttet disse. I analysene for ferdselsåreplanen er det sett på hvilke turruter som skal fremmes som merkede turstier. For disse turrutene skal det arbeides særskilt med å tilrettelegge for parkering og sørge for at det ved turstart finnes parkering, renovasjon og toalett.

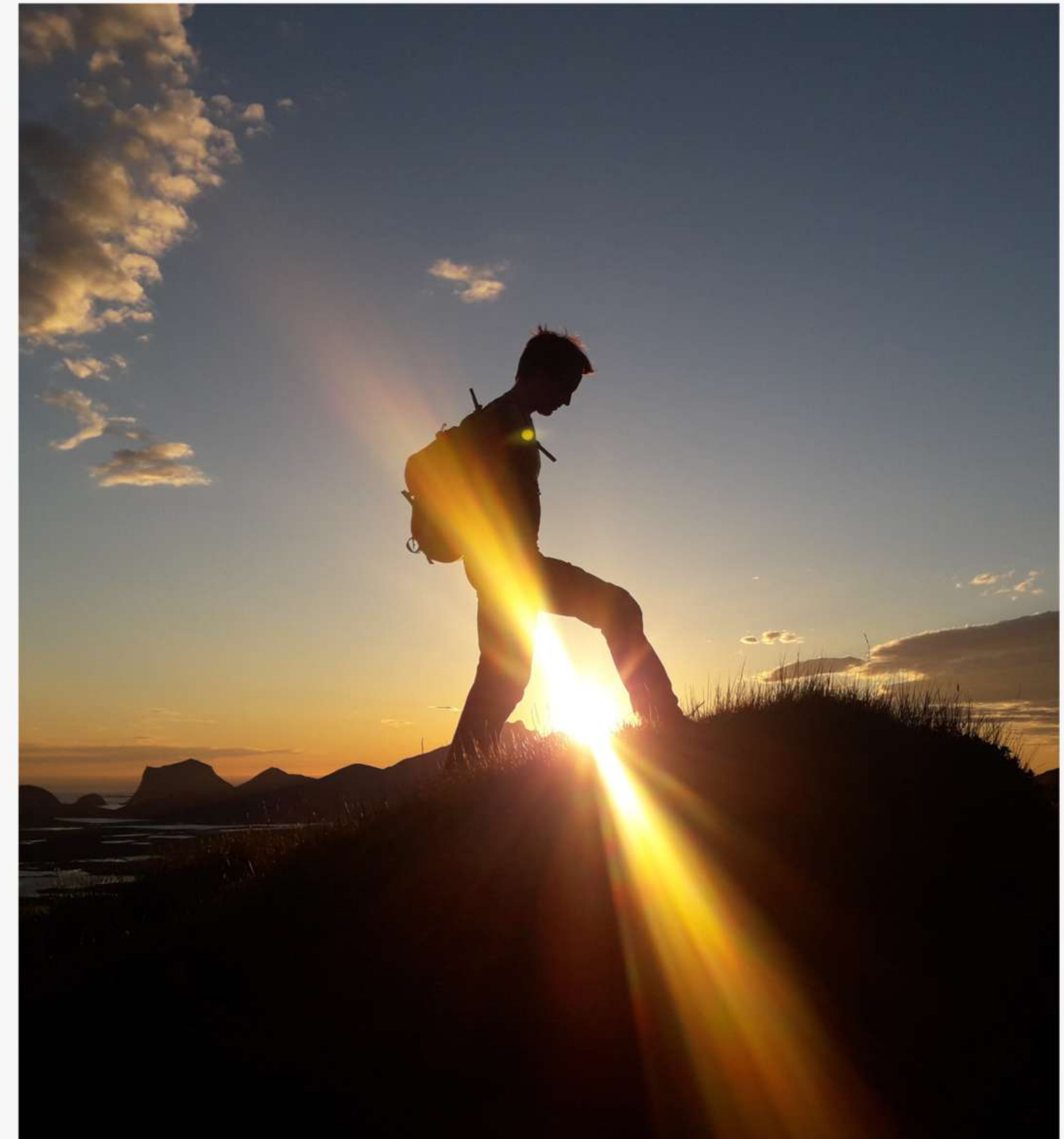
Tiltak fra denne temaplan er presentert på side 32. Tiltakene videreføres til arbeidet med tiltaksplanlegging for besøksbidrag.

FRILUFTSLIV

I 2020 gav Helsedirektoratet ut rapporten Vunne leveår og helsetapsjusterte leveår (DALYs) ved fysisk aktivitet. Denne viser at 20% av beøkningen oppfyller anbefalingene for fysisk aktivitet, 60% er delvis aktiv og 20% er inaktive. Oppdaterte tall fra Helsedirektoratet i 2024 har beregnet at dersom hele befolkningen hadde oppfylt myndighetenes anbefalinger til fysisk aktivitet, ville en hypotetisk velferdsgevinst vært på 455 milliarder kroner (4).

I Norge er friluftsliv den viktigste alminnelige formen for fysisk aktivitet. Å gå tur er den vanligste aktiviteten i alle aldersgrupper, og foregår som regel uorganisert (3). Tall fra Levekårsundersøkelse 2024 viser at 90% av alle kvinner går på tur, og 78% av alle menn. De fleste oppgir at deres turer er drevet av ønsket om naturopplevelser, fysisk aktivitet, samt oppleve stillheten i naturen/stressreduksjon og sosialt samvær. Til en viss grad oppsøkes naturen også for spenning (4).

Regjeringen ønsker at kommunene skal legge til rette for at enda flere jevnlig kan være aktive, og at de som i dag er lite fysisk aktive kan bli mer aktive gjennom friluftsliv. Det er store besparelse i helsegevinsten som ligger i dette. Den største gevinsten oppnår den som utøver friluftsliv, som får bedre helse og som kan oppleve at livskvaliteten blir bedre. Friluftsliv har dokumentert helseeffekt både på fysisk og psykisk helse (2, 3, 4, 5).



FAGUTTRYKK

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

Ulike ferdselsårer:

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

Ferdaveg (kan også skrives ferdesveg) er en eldre betegnelse på en ferdselsåre, vei eller rute som er etablert eller brukt for ferdsel, transport og fremkomst til fots, med hest eller kjøretøy. Det refererer til en etablert trasé for å reise fra ett sted til et annet. Begrepet brukes ofte i historisk sammenheng om gamle ferdselsårer, kløvveier eller ferdselsruter i fjellet.

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

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

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

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

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

Tettsted - defineres av Statistisk sentralbyrå (SSB) som en samling hus med minst 200 personer der avstanden mellom husene normalt ikke overstiger 50 meter, med mulighet for større avstander (opptil 400 meter) for områder som parker, idrettsanlegg eller industri, og for å inkludere naturlige "satellitter" som hører til tettstedet, uavhengig av kommune- og fylkesgrenser. Definisjonen er en statistisk avgrensning for å måle tettbebyggelse.

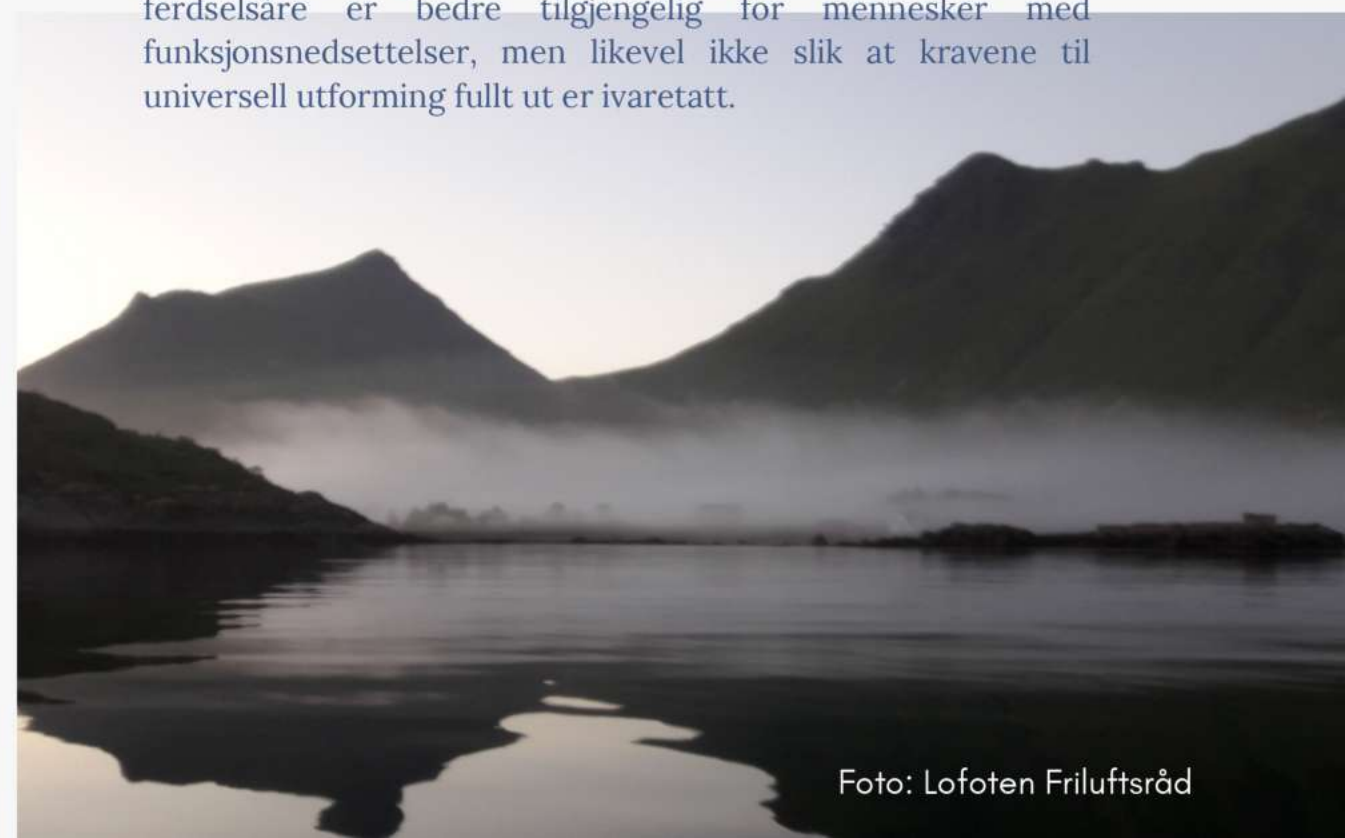
Trasé defineres i denne sammenheng som en korridor i terrenget for både foreslåtte, planlagte og eksisterende ferdselsårer og turruter. En trasé har et definert start- og sluttpunkt. .

Turruter er skilta, merka og kartfesta traséer, i turrutedatabasen til kartverket for ferdsel i den sesongen som er aktuell for bruk.

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

Universell utforming er turveger og andre tilretteleggingstiltak som tilfredsstiller kravene i Norsk Standard for universell utforming av opparbeidete uteområder (11).

Godt tilgjengelig turruter er en kategori som innebærer at en ferdselsåre er bedre tilgjengelig for mennesker med funksjonsnedsettelse, men likevel ikke slik at kravene til universell utforming fullt ut er ivaretatt.





TEMAPLAN

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

Plan for friluftslivets ferdselsårer i Vestvågøy kommune skal omhandle bruk av fotturer og langrennsløyper (preparerte løyper), Når det skrives om friluftsliv i temaplanen er det friluftsliv som er relatert til stier, turveger, leder og ruter, som gåing, skigåing, sykling og padling.

Jakt, fiske og bærplukking er friluftslivsaktiviteter som bruker arealer ved siden av ferdselsårene og er ikke en del av planen.

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

Planen gjelder for hele kommunens areal.

Leder for Næring, plan og utvikling, Karl Erik Nystad, er prosjekteier. Ansvar for arbeidet legges til enhet for næring, plan og utvikling og enhet for kultur. Lofoten Friluftsråd har ansvaret for den praktiske gjennomføringen av prosjektet.

Arbeidet har vært organisert på følgende måte:

Prosjekteier

Karl Erik Nystad – Enhetsleder Næring, plan og utvikling

Prosjektleder

Sigrid Bjørck – Lofoten friluftsråd

Prosjektgruppe

Sigve Olsen – Næringssjef

Nikolay Hjertaas – Arealplanlegger

Greta Klevstad – Folkehelsekoordinator

Bjørn Harald Brenna – Rådgiver miljø

Ivar Johansen – Landbruksansvarlig

Trond Handberg – Kultur (idrett, friluftsliv)

Medvirkning

8., 14. og 16. oktober ble det gjennomført åpne høringsmøter på rådhuset i Leknes. Det var godt fremmøte alle dager og mange gode innspill er tatt med til videre temaplanarbeid.

I tillegg har det vært særdialog med flere som har kontaktet arbeidsgruppa og prosjektleder direkte.

Høring

Tekst om høring vil skrives inn i dette feltet etter at det er gjennomført offentlig høring

Rullering

Temaplanen har en gyldighet på 10 år, men skal rulleres hvert 4. år.

TEMAPLANENS FORANKRING

06.02.2018 vedtok Vestvågøy kommune oppstart av arbeid med en plan for friluftslivets ferdselsårer. I kommunes planstrategi for 2024-2028 er det periodisert inn at det skal utarbeidet temaplan for friluftslivets ferdselsårer i perioden.

Flere av delmålene i Vestvågøy kommunes kommuneplan for fysisk aktivitet for 2022-2030, samsvarer med målsetningen i Vestvågøy kommunes handlingsplan for friluftsliv fra 2018. Planen er basert på et ønske om helhetlig planlegging av nærmiljøene i Vestvågøy. Herunder nevnes særskilt:

- Strategi 1A: Vi utvikler nærmiljø som er gå- og aktivitetsvennlige
- Strategi 1B: Vi legger til rette for fysisk aktivitet på hverdagsarenaene som barnehage, skole og arbeidsliv
- Strategi 1C: Vi utvikler arenaer for fysisk aktivitet ved å tilrettelegge for etablering av gode og varierte anlegg
- Strategi 3B: Vi bidrar i samskapning for at flest mulig skal bli fysisk aktive.



MÅL FOR TEMAPLANEN

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

EFFEKTMAÅL

Ferdselsåreplanen skal bidra til:

- Økt fysisk aktivitet og bedre fysisk og psykisk helse i befolkningen som helhet.
- Synliggjøre allerede tilrettelagte turstier som er nær der folk bor, i tettstedene.
- Økt bolyst – at folk er stolt av hvor de bor og har lyst til å bli værende/boende.
- Oversikt, system og prioritering av nærturer.
- Kanalisering av ferdsel som tåler bruk eller stier som tilrettelegges for bruk.
- Bedre koordinering mellom aktører som arbeider med ferdselsårer og tilrettelegging for friluftsliv og det offentlige.
- Turstier bør i størst mulig grad unngå områder der det er aktiv beitebruk og heller finne alternative ruter/områder.
- Rett sti på rett sted.
- Turruter som utvelges og markedsføres som turruter skal foretas på bakgrunn av best mulig kunnskapsgrunnlag.

RESULTATMAÅL

Ferdselsåreplanen skal få fram løsninger for:

- Lett å ta gode valg for alle – vi skal legge til rette slik at det er enkelt å gå tur eller bevege seg ute.
- Vi har en plan for skilting og merking av rutene.
- Vi har en plan for drift og vedlikehold av rutene.
- I kommunesenteret Leknes skal det ikke være mer enn maks 500 meter til nærmest fotrute.
- Skape forbindelse mellom Leknes sentrum og naturen og knytte boligene sammen med marka
- Alle skoler, barnehager og institusjoner skal ha en turvei/sti eller turrute tilpasset deres bruk i umiddelbar nærhet.
- Knytte Løkta til Klokkevik.
- De større tettstedene skal ha preparerte, tilgjengelige skiløyper.
- Finne løsninger for utfartsparkering, renovasjon og toalett ved turstiene.
- Utvelgelse av begrenset antall turstier som enten tåler stor bruk, eller kan tilrettelegges for det, og som kan brukes til å kanalisere besøkende til.

DAGENS SITUASJON

Vestvågøy har en topografi med høye fjell opp mot 1000 moh, en kystlinje med hvite sandstrender, og store lavsletter som dominerer landskapet. Landskapet er preget av et kontrastfylt terreng mellom fjell, lavsletter og strender, og et kystklima som gir raske værskifter. Lavsettene på Vestvågøy er et karakteristisk trekk for øya og skiller landskapet i kommunen fra Lofoten for øvrig gjennom å gi et betydelig og sammnehengende landbruksareal (18, 19).

Kommunens innbyggere har gjennom tidene benyttet Lofotfjellene og Lofotnaturen til friluftaktiviteter. Disse områdene utgjør en vesentlig ressurs for livskvalitet og rekreasjon, og har betydelig innvirkning på lokal identitet og samfunnsutvikling.

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

På nettsidene til Destination Lofoten og Turistforeningen finnes informasjon om utvalgte turstier i Lofoten. For den som ønsker mer detaljer, finnes det flere kilder, blant annet en rekke turbøker utgitt både i Norge og internasjonalt med beskrivelser av ulike turforslag. I tillegg publiseres turtips og turforslag på åpne nettsider, hos turoperatører, privatpersoner og gjennom innlegg fra influensere i sosiale medier.



NÆRTURER

Vestvågøy kommune har fire tettsteder (i henhold til statistisk sentral byrås definisjon); Ballstad, Gravdal, Leknes og Stamsund. 63% av befolkningen bor i disse tettstedene (18). I tillegg er Bøstad i plansammenheng definert som et tettsted og kommunedelsenter. Ved alle tettstedene har det gjennom mange år vært jobbet systematisk med opparbeidelse av ulike turruter og turstier. Det er flere lokale lag, foreninger og enkeltpersoner som har stått i bresjen for utarbeidelse og opparbeidelse av turområdene.

For innbyggere som bor utenfor tettstedene, er naturen ofte tettere på, og de fleste har naturen utenfor døra. Flere bygder har mindre nærmiljøanlegg, med turstier, lysløyper, gapahuker og bålplasser. Dette sikrer også de utenfor tettstedene mulighet til å utøve friluftsliv store deler av året.

FOTRUTER

Vestvågøy kommune har en rekke godt etablerte og kjente fotruter. Her finnes mange valg, både langs havet, på en sti i krattskogen eller opp på fjellet. Mange av stiene er tydelige stier med definerte startpunkt og parkeringsmulighet, mens andre stier har oppstått når folk går fra sin private eiendom og ut i marka. Skilting av stier er ikke gjort systematisk, men enkelte stier er skiltet, eller delvis skiltet.

Populære turer i kommunen er Smørdalskammen, Justadtinden, Mannen, ferdavegen rundt Veggen, Ballstadheia og Offersøykammen.

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

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

STATLIG SIKRA FRILUFTSOMRÅDER

I Vestvågøy kommune er Hagskaret, Hauklandstranda og Klokkarvika statlige sikrede friluftsområder.

Hagskaret: Området omfatter landområder sør og nord for FV 915 Hagskarveien, på høyden mellom Leknes og Skifjorden. Området er tilrettelagt med parkeringsplass langs fylkesveien. Friluftsområdet er benyttet både sommer og vinter, og har stier for fottur sommer og skiløyper om vinteren. Det er tilknytningsløyper til Leknes for de som en lengre tur eller ikke ønsker å kjøre.

Hauklandstranda: Mellom FV 7716 Uttakleivveien og havet ligger Vestvågøys mest populære strand, Hauklandstranda. Det er opparbeidet parkeringsplass og servicebygg med toalett. Området er benyttet til utfart for strandliv, men er også et godt utgangspunkt for flere turer. I 2025 kåret Lonely Planet Hauklandstranda til Europas fineste strand, noe de også har gjort tidligere (8).

Klokkarvika: Nærturområde med turvei for innbyggere på Gravdal. Etablert parkeringsplass og toalett langs FV 818 Buksnesveien. Turveien går gjennom et skogområde og ned til en liten strand. Det er opparbeidede gapahuker både ved stranda og i skogen. Egnet som tur- og utfartsområde for lek og rekreasjon.



TILRETTELAGTE TURSTIER

Ballstad turveg fra Skotnesmyra og rundt Storvatnet på Skotnes er i utgangpunktet bygget som en tilrettelagt turveg. Parkeringsplass og tursti er bygget med tanke på lett adkomst for rullestolbrukere eller andre med særskilte utfordringer. Stien er stedvis noe bratt og har behov for litt vedlikehold.

Turveien i Klokkarvika er tilrettelagt for bevegelseshemmede. Parkeringsplassen har god tilgjengelighet og det er god plass ved bålplasser og gapahuker også for de med bevegelseshemminger.

Rulleskiløypa ved Lofothallen kan også benyttes av bevegelseshemmede eller andre som har behov for lett tilgang til turområde. Turløypa er ikke tilrettelagt særskilt for rullestolbrukere som gruppe, eller andre med funksjonsnedsettelse.

SYKKELRUTER

Det er ikke særskilte sykkelruter i kommunen, men det er bygget ut med gang- og sykkelveg mellom Ballstad og Gravdal. Det er også mulig å sykle mellom Gravdal og Leknes på «den gamle veien» mellom Leknes og Gravdal; Haugsveien/Storeidet/Storeidmyra.

I Leknes er Storgata opprustet med eget sykkelfelt og fortau mellom Fygle og Leknes sentrum er nylig oppgradert i fylkeskommunal regi.

Det er opparbeidet gang- og sykkelvei fra Leknes til Oppdøl, og det arbeides med å ferdigstille denne frem til Liland. Fra Liland til Bøstad er det etablert gang- og sykkelvei/fortau langs E10. Vestvågøy kommune har ikke trafiksikkerhetsplan, og søker ikke aktivt etter trafiksikringsmidler for utbygging av fortau/gang-sykkelveier eller tilrettelegging for myke trafikanter.

PADLE- OG RORUTER

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

SKILØYPER

Vestvågøy kommune har svært aktive idrettslag som legger ned en betydelig innsats for at det etableres gode, preparerte skiløyper vinterstid. Det er preparerte skiløyper på Leknes/Hagskaret, Bøstad og i Stamsund. I tillegg kjøres det opp skuterspor på Ballstad og i Valberg.

SKIKJØRING/RANDONEE

For de som liker frikjøring ned fra topper, finnes det flere muligheter i Vestvågøy. Kjøring på snødekt mark er en type turvirksomhet som kan gjennomføres uten at det etterlater spor i naturen. Temaplanen omtaler ikke ruter for randonee.

KLATRING OG BULDRING

En friluftsansettivitet som utøves av mange, både lokale og tilreisende, er klatring. Klatrerutene i Vestvågøy er ofte utfordrende, og klatreleder er derfor ikke omfattet av planen. For klatrere som ønsker å utforske fjellene i Vestvågøy anbefales det å ta kontakt med lokale guider. Det er mange områder i kommunen hvor det er gode muligheter for buldring. Dette er klatring på mindre fjellpartier og steiner, hvor man klatrer uten sikring, og med buldrematte under seg, i tilfelle fall. Det finnes en rekke områder for buldring i kommunen.

ILDSJELER OG LOKALE KREFTER

Dugnadsånden i Vestvågøy kommune er til stede i lag og foreninger som arbeider med tilrettelegging av lokale turstier. Det gjøres en rekke tiltak basert på frivillig innsats. Flere av tiltakene har mottatt tilskudd til ordinære anlegg og nærmiljøanlegg (de statlige spillemidlene). Det er også benyttet andre tilskuddsordninger for å gjennomføre tiltak i Vestvågøy. Disse bidragene er uvurderlige for å gi innbyggerne nærmiljøanlegg som er tilgjengelig og attraktive. Det kan nevnes lag og foreninger som Leknes Skiklubb, Stamsund idrettslag, IL Blest, Ballstad UIL, Gravdal opp og fram, foreningen Ferdavegen Uttakleiv – Haukland og Lofoten Turlag.



UTFORDRINGER

Vestvågøy kommune har flott natur med gode turmuligheter, men det er også en rekke utfordringer og interessekonflikter knyttet til friluftsliv.

PARKERING

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

TOALETT

Mange som går på tur opplever at naturen kaller og har behov for toalett. Når det er få som benytter det samme området kan man i nødstilfelle benytte seg av naturen, men når det er mange brukere i samme område, skaper dette både visuell forurensing, mikrobiell forurensing og lokale luktp problemer.

Det er 13 tilgjengelig toalett for tilreisende i kommunen. Flere av disse er stengt i vinterhalvåret. En viktig forutsetning for å unngå utfordringer med denne type foruresning er å ha tilgjengelige toalett som er tiltalene og tilgjengelige.

AVFALL

Selv om det store flertallet av besøkende er flinke til å rydde og ta med seg restavfallet tilbake etter tur, finnes det eksempler på at avfallet bli liggende igjen etter besøk. Statens vegvesen, Lofoten Avfallsselskap (LAS) og lokale grendelag setter hver vår ut containere og avfallsspann strategiske plasser, slik at besøkende har mulighet til å levere inn avfallet på en ordentlig måte. I sommersesongen finnes det 9 offentlige avfallspunkter i kommunen.

SLITASJE

At folk holder seg i aktivitet og benytter lokale turstier er et flott folkehelseiltak. Samtidig bidrar tråkk fra mange føtter til at plantedekket i stiene ikke klarer å overleve. Resultatet er at stiene ikke har vegetasjonsdekke. Regn og vind bidrar til ytterligere løsgjøring og erosjon, stiene blir dypere. Ved nedbør er ofte stiene de laveste punktene i terrenget. Dermed samles regnet i stiene, og erosjonen tiltar. Som et resultat velger mange å gå utenfor stien. Slik dannes en ny sti, og når denne er like nedslitt som den første, dannes neste sti. På denne måten skades vegetasjonsdekket. I et kaldt klima med kort vekstsesong tar det lang tid å etablere nytt vekstdekke, og stedvis kan vegetasjonen skades i flere tiår fremover.

BEITEDYR OG BEITEBRUK

I Lofoten er Vestvågøy i en særstilling når det gjelder beitedyr. Det er nesten ingen områder i Vestvågøy hvor det ikke finnes beitedyr. Områder hvor det utøves friluftsliv, hvor det også går beitedyr, kan oppleve friluftslivet som utfordrende og forstyrrende for dyra. Dette gjelder særlig tidlig på sesongen, kort tid etter at dyrene er sluppet på beite, og på steder hvor det blir kamp om arealene.

Lofoten er kjent for å bestå av grønnkledde heier og enger, uten skog (20). En konsekvens av mindre beiting i utmark er at krattskogen vil overta som naturtype og at kulturlandskapet vil endres. Tall fra rapporterte beitedyr i utmarksbeite, rapportert inn av beitlag til NIBIO, viser at det har vært en nedgang i beitedyr i Vestvågøy på ca. 30% fra 2010 til 2024 (14, 18).

En stor utfordring er syklistene og hunder som kommer brått på. Sauer er ofte tolerante til turgåere som følger stiene og oppfører seg «som forventet», men de kan bli stresset når de skremmes. Sauer er ekstra sårbare i en slik situasjon fordi de løper i panikk og i verste tilfelle fører dette til lungeødem og død for dyrene. Dette er en alvorlig problemstilling som skjer på beite, og det er viktig med båndtvang for hunder og hensyn til dyrelivet for å unngå dette. Ferdsel i områder med beitedyr skal skje med hensyn til dyrene og det må vurderes hvordan dette kan opplyses om på en fornuftig måte for alle som utøver friluftsliv.



Foto: Sigrid Bjørck

FORTRENGING

Lofoten har opplevd stor vekst i antall besøkende de siste årene. Dette legger press på arealer, veier, parkeringsplasser og øker behovet for renovasjon og offentlige toalett. Besøkende har ofte en annen fremferd enn de lokale, og stedvis oppleves både økt grad av forsøpling, slitasje og støy. Det bidrar også til at lokale unngår enkelte tur- og friluftslivsområder fordi det er mange besøkende. Det er en økende grad av behov for om å hegne om nærturområder. Fortrenging forekommer mest på plasser som lokalbefolkningen opplever som egne. Derfor vil det være ulikt hvilke områder en føler seg fortrent fra.

Normalt utgis en egen kartdel for temaplanen, hvor alle turstier er tegnet inn. Ut fra hensynet til lokalbefolkningen er det valgt å ikke gi ut en egen kartdel for temaplanen, selv om det er gjennomført kartlegging og utarbeidet kart for kommunen med turruter og målpunkt.

HUNDER

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

INFRASTRUKTUR

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

Vannforsyningen i kommunen består av tre større kommunale vannverk, i tillegg til en rekke mindre private vannverk og brønner. Den største trusselen for vannforsyningen vurdert fra et friluftslivsperspektiv er tilførsel av smittestoffer, da særlig til de private vannverkene og brønnene, hvor rensing er begrenset eller ikke til stede.



Foto: Lofoten Friluftsråd



ANALYSER

Det er gjennomført detaljerte analyser for alle resultatmålene.

LETT Å TA GODE VALG FOR ALLE

Vestvågøy skal legge til rette slik at det er enkelt å gå tur eller bevege seg ute.

Dersom det skal være lett å ta gode valg, å gå den turen i ettermiddag, eller ta søndagsturen i marka, må turene være tilgjengelige, de må være merka og skilta, det må være parkeringsplass for de som har behov for dette. For å unngå konflikter mellom grunneiere og turgåere må det være avklarte turstier hvor grunneier har gitt sin tillatelse for opparbeidelse av sti.

Det er også en stor fordel om turveien har en eller flere kvaliteter som brukerne setter pris på. Her vil det variere fra bruker til bruker hvilke kvaliteter som er viktig. De med små barn trenger gode turveier/turstier med turmål som ikke er så langt fra startpunktet. Det er positivt for mange at det er noe man går til, slik som en gapahuk, en bål plass, et tre eller et hvile- og lekeområde. Områdene trenger ikke å være for mye tilrettelagt, men må være tilgjengelig, og gjerne også for barnevogner.

For mange eldre kan det være en utfordring at det mangler benker langs ruta. Strategisk plassering av benker på utvalgte steder kan redusere terskelen for denne gruppen å komme seg på tur.

Brukere med funksjonsnedsettelse kan ha behov for veger som er brede og har tilrettelegging for rullestol. Da er det viktig at helning ikke er for bratt og at benker og bål plasser er plassert på en slik måte at det føles inkluderende for brukerne. Andre kan ha helt andre preferanser som skog, vann, utsikt, lengde med mer. Det viktigste er at det er god informasjon om de ulike turene slik at den enkelte selv kan gjøre valg av rute, basert på egne preferanser.

Det kreves systematisk arbeid med turområder for at alle skal finne turer som er tilpasset sitt bruk og at alle brukere er raus med hverandre slik at flest mulig inkluderes i friluftslivet. Stier og turer bør være merket og det anbefales at man benytter nasjonalt system for synliggjøring av ruter (1). En godt merket rute blir mer attraktiv, trekker til seg flere brukere, reduserer risikoen for at folk går seg vill og bidrar til å styre trafikken bort fra sårbare områder (21).

VI HAR EN PLAN FOR SKILTING OG MERKING AV RUTENE

I dag har ikke Vestvågøy kommune noe fast system på skilting av turene. Det anbefales at samfunn og fritid i Vestvågøy kommune utnytter potensialet i Lofoten Friluftsråd, i samarbeid med ulike lag og foreninger. Alle turskilt skal være utformet i henhold til merkehåndboka (1), som er en vedtatt nasjonal standard for tilrettelegging og synliggjøring av ruter. I henhold til standarden finnes flere type merking som kan benyttes. Hvilken merking som er korrekt for en rute bør vurderes fra område til område.

VI HAR EN PLAN FOR DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RUTENE

I forbindelse med utarbeidelse av temaplanen er det utarbeidet en tiltaksplan for å sikre måloppnåelse. Tiltaksplanen skal fungere som et styringsverktøy og er et nødvendig virkemiddel for gjennomføring av de problemstillingene som er utredet i temaplanen. Tiltaksplanen skal revideres ved behov, ikke senere enn hvert 4. år, for å sikre måloppnåelse.



MAKS 500 METER TIL NÆRMEST FOTRUTE.

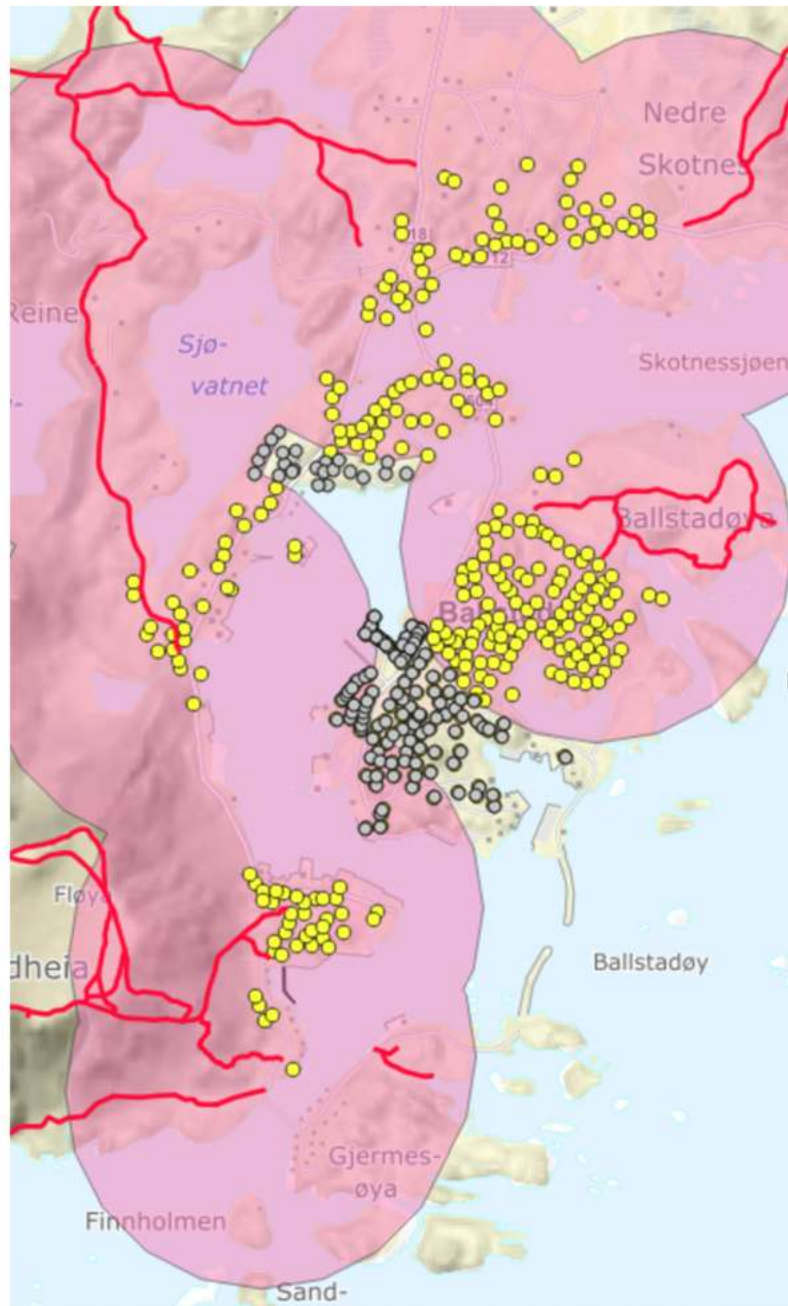
Tilgjengelighet til turstier måles blant annet i avstand fra bolig til nærmeste tursti. Forskning viser at det ved 500 m til nærmeste tursti er større sannsynlighet for at en person velger å gå på turstien. Er det mer enn 500 m synker sannsynligheten for at turstien blir benyttet til daglig turgåing (3).

Det er gjennomført GIS-analyse mellom turstier og boliger for tettstedene Ballstad, Bøstad, Gravdal, Leknes og Stamsund. SSB sitt kartlag er benyttet til å avgjøre avgrensning av tettstedene. For Bøstads del er analysen avgrenset etter definisjonen av tettsted, ettersom det ikke foreligger slikt kartlag fra statistisk sentralbyrå. Turstier er definert som der hvor det går en tursti som fører til en tur på minst 30 minutters lengde. Stiene går ikke på veg, og er definert utenfor vegnettet, men det er lagt til grunn at det kan være kortere deler av turen som må gås på veg for å knytte ulike sti-elementer sammen.

Resultatet av analysen viser at 65% og 71% boligene på Ballstad og Leknes har en sti innenfor en radius på 500 meter. En måloppnåelse på 65-71% er å anse som litt lav. På Bøstad har alle boliger mindre enn 500 meter til sti, mens Gravdal og Stamsund har en måloppnåelse på hele 98% og 97%. For alle disse tre tettstedene må måloppnåelse omtales som tilfredsstillende.

	Antall boliger	Antall innenfor 500 m	% måloppnåelse
Ballstad	424	274	65
Bøstad	79	79	100
Gravdal	641	634	98
Leknes	1371	971	71
Stamsund	510	493	97

Ballstad



Utsnitt fra analysen for Ballstad. Det rosa arealet er generert ut fra startpunkter til lokale stier, og strekker seg 500 m fra startpunktet. Stiene er markert med rødt. Gule prikker innenfor det rosa arealet har 500 m i luftlinje til nærmeste tursti. Grå punkter viser boliger med mer enn 500 m til nærmeste tursti.

GIS-analysen angir et rosa areal innenfor 500 meter i luftlinje fra nærmeste angitt startpunkt for en tursti. Boligene innenfor tettstedets grense er angitt som en gul eller grå prikk i kartet.

Ballstad er et tradisjonelt fiskevær med bosetning langt tilbake i tid. Bebyggelsen fordeler seg mellom Ballstadlandet og Ballstadøya. Ballstadøya er knyttet til Vestvågøy med molo/sjete. Boligene som har mer enn 500 meter luftlinje til nærmest tursti er i hovedsak på søndre del av Ballstadøya, og begrenses i stor grad av at de befinner seg på ei øy, hvor forbindelsene mellom Vestvågøy og Ballstadøya er begrenset. Dette gjør at innbyggere på søndre del av øya må gå mer enn 500 meter før de når en av de lokale turstiene.

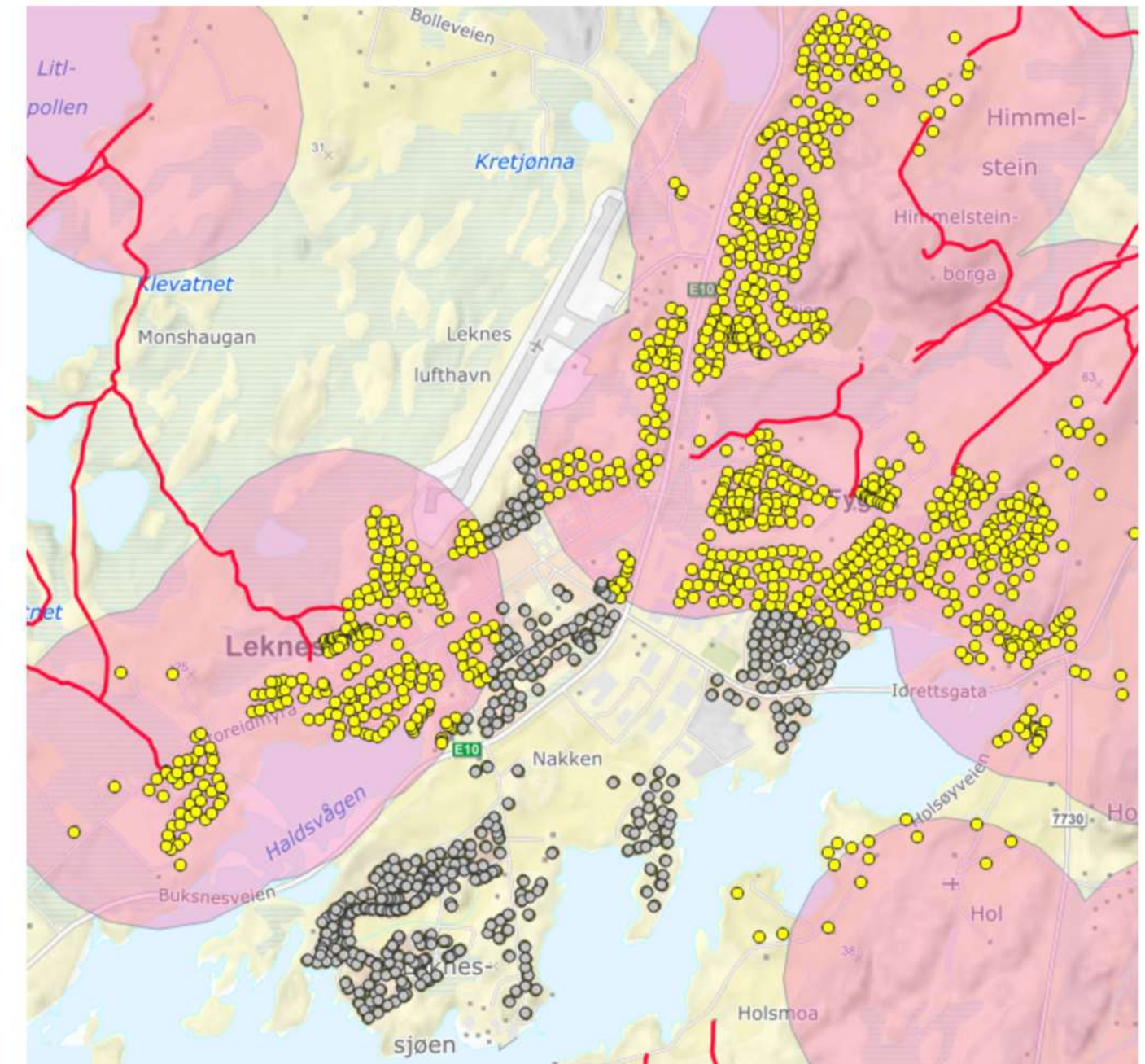
For Ballstad har det vært nødvendig å gjøre korrigering av GIS-utvalget, da ytre del av Ballstadøya, har mindre enn 500 meter i luftlinje inn til Ballstadlandet. Programvaren som utfører analysen, vurderer ikke tilgjengelighet eller fysiske hindringer som sjø eller elv. Dermed blir boliger på søndre Ballstadøya feilaktig registrert som liggende innenfor 500 meter fra en tursti. I praksis er gangavstanden til den stien som utløser dette utslaget, over 1 kilometer. Alle boliger med mer enn 500 meter til nærmeste tursti er derfor vist med grå farge.

I Leknes er det særlig områdene Breidablikk/Leknessjøen, Mjåneset og søndre Fygle som har lengre avstand enn 500 meter til nærmeste tursti. I tillegg er noen av boligene i deler av Granliveien og Lillevollveien mer enn 500 meter fra tursti. Kartusnittet viser disse boligene markert med gått. Gule prikker har mindre enn 500 meter til nærmeste tursti.

Avstand målt over sjøområder gav utfordringer for Mjåneset og Leknesjyen, som i luftlinje ligger nærmere Holsøya enn 500 meter. Det er derfor valgt å ta stiene fra Holsøya ut av analysen. Boligene langs Holsøyveien er fremdeles inkludert i utvalget for boliger med mindre enn 500 m til nærmeste tursti.

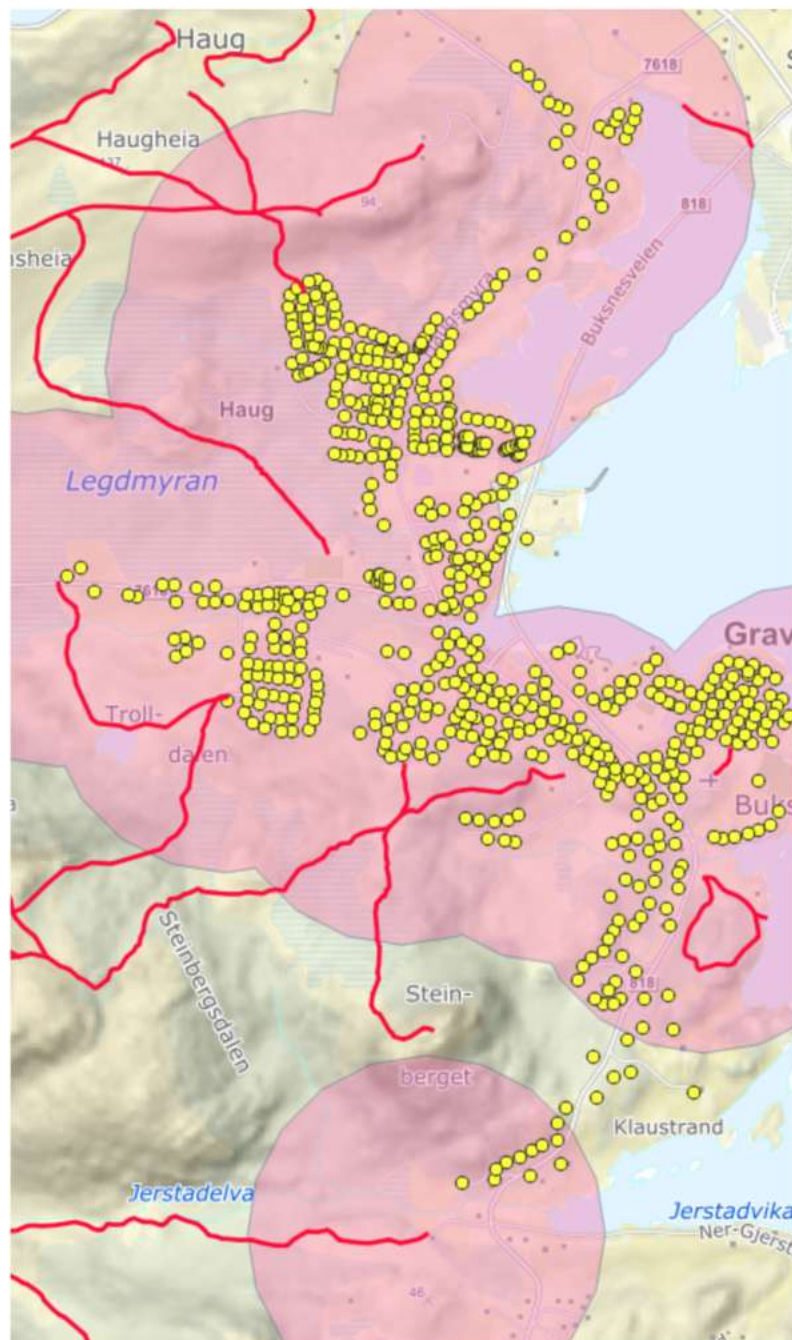
Resultatet av analysen viser viktigheten av at friluftsliv også vektlegges ved valg av regulering av nye boligområder, og at det ses på avbøtende tiltak dersom det ikke er mulig å oppnå mindre enn 500 m til fotrute for bebyggelsen. Når det mangler tilgang til turstier anbefales det å etablere grønne byrom, grøntstrukturer og turveier som kan knytte bebyggelsen tettere opp mot turstiene.

Leknes



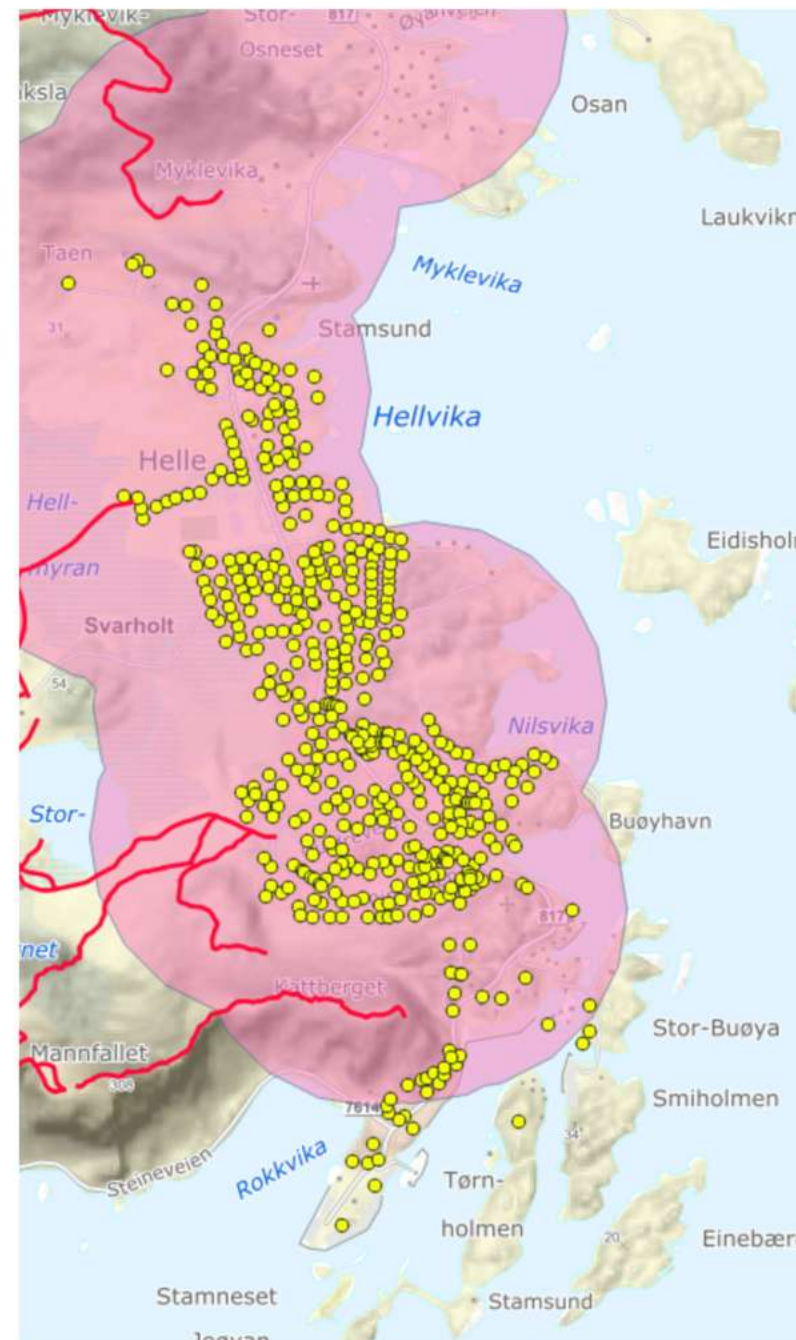
Utsnitt fra analysen for tettsted Leknes er vist ovenfor. Det rosa arealet er generert ut fra startpunkter til lokale stier, og strekker seg 500 m fra startpunktet. Stiene er markert med rødt. Gule prikker innenfor det rosa arealet har 500 m i luftlinje til nærmeste tursti. Grå punkter viser boliger med mer enn 500 m til nærmeste tursti. Stier på Holsøya er ikke med i analysen, da Mjåneset og Leknessjyen havner innenfor 500 meters sonen til dette turområdet. Som utsnittet viser er boligene på Holsøya markert som gule, og er i med utvalget for antall boliger som har <500 m til tursti.

Gravdal



Utsnitt fra analysen for Gravdal, Stamsund. De rosa arealet er generert ut fra startpunkter til lokale stier. Stiene er markert med rødt. Gule prikker innenfor det rosa arealet har mindre enn 500 m i luftlinje til nærmeste tursti. Gule prikker utenfor det rosa arealet har mer enn 500 m i luftlinje til nærmeste tursti.

Stamsund



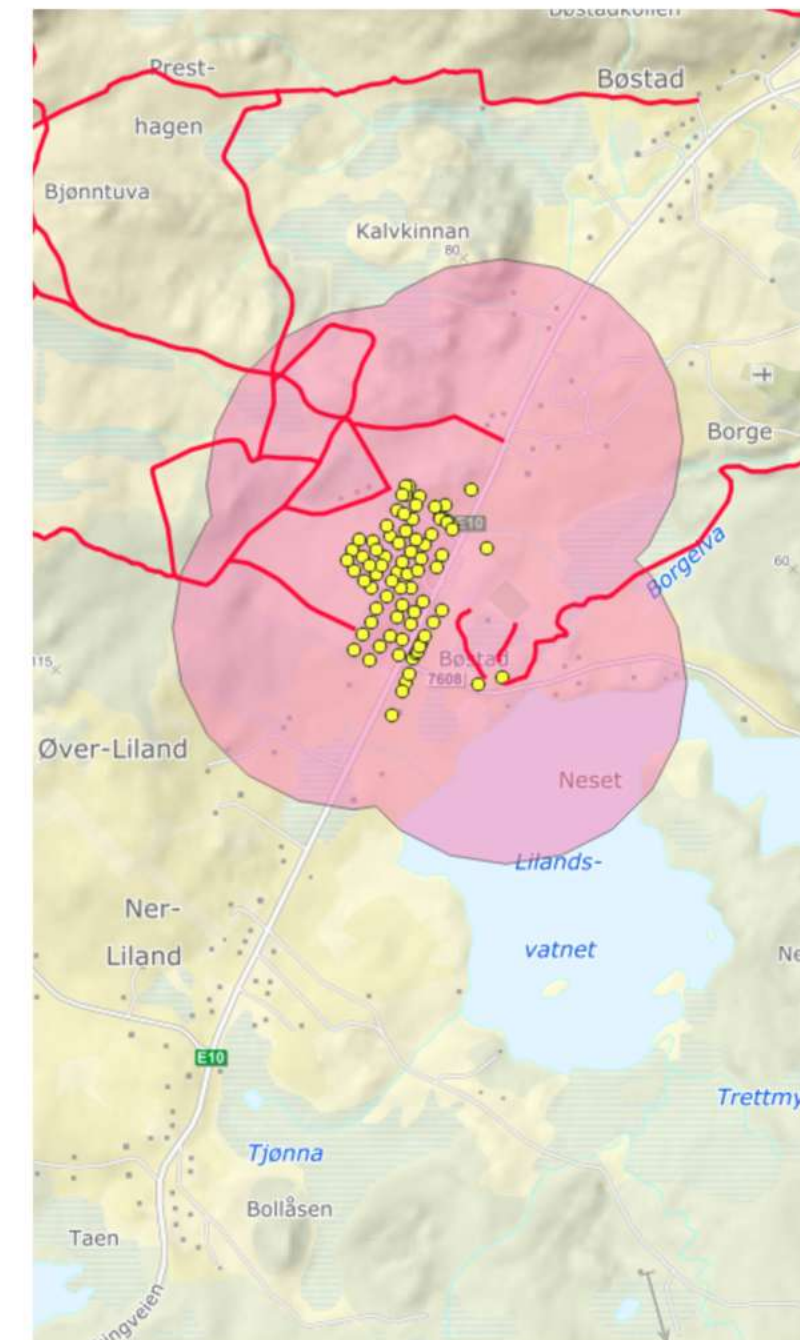
Bøstad, Gravdal og Stamsund har alle gode turmuligheter for sine innbyggere. Illustrasjonene fra GIS-analysen viser at alle boliger (gule prikker) som ligger nærmere en lokal tursti (rosa areal). De gule prikkene som ligger utenfor rosa areal er tilsvarende mer enn 500 meter i luftlinje fra nærmest tursti. For at tettstedene skal opprettholde den høye måloppnåelsen i framtida, må man ta hensyn til eksisterende turveger og stier ved videre utvikling av tettstedene.

Det er vurdert som at alle tettstedene gjennomgående har god nok fysisk tilgang til de turrutene som er registrert.

Ved tolkning av analysen er det viktig å være oppmerksom på at resultatene ikke blir bedre enn datagrunnlaget de bygger på. Det kan forekomme avvik i kartgrunnlaget som er brukt i analysen. I tillegg kan lokale stier mangle i datasettet. Dersom slike stier ikke er registrert, kan det føre til at analysen undervurderer eller overvurderer hvor mange boliger som faktisk har kort adkomst til tursti.

Analysen er ikke gjennomført utenfor tettstedene, fordi det er lagt til grunn at boliger i disse områdene har tilgang til turområder i umiddelbar nærhet.

Bøstad



Utsnitt fra analysen for Bøstad. Alle boligene på Bøstad befinner seg 500 meter fra nærmeste tursti. De rosa arealet er generert ut fra startpunkter til lokale stier. Stiene er markert med rødt. Gule prikker markere boliger som omfattes av definisjonen av tettsted, basert på definisjonen fra SSB.



SKAPE FORBINDELSE MELLOM LEKNES SENTRUM OG NATUREN OG KNYTTE BOLIGENE SAMMEN MED MARKA

I analysen for avstand mellom turstier og boliger har Leknes en måloppnåelse på ca.70%. Noe som er litt lavt. Det er samtidig slik at Leknes skole ikke lang vei fra skolen til uteområdene i «bymarka». For å bidra til å bringe naturen nærmere boligene, bør det satses på en utvikling av området fra 4. armen på Leknes og opp til Lofothallen. Her har vi myrområdet Borrvatnet som flere ildsjeler har ønsket å utvikle. Ved en opprustning av området vil det bety at stien kan starte ved krysset Myrstien/Torvhaugan. Det bør videre ses på en helhetlig vurdering av området rundt Lofothallen. I dag er det to gapahuker utenfor Lofothallen, Det er enda en gapahuk ca. 1,5 km innover lysløypa. "Astrids plass" som er privat etablert av grunneier og til offentlig bruk. Videre 1 km innover er LOIF-huken. I tillegg er det satt ut rasteplassbord på strategiske plasser.

Det er mye tråkk i område og mange stier. Her kan man i større grad fokusere på å opparbeide foretrukne stier, hvor overvann håndteres på en slik måte at stien fremstår som mest tørr. Stiene kan med fordel være tilrettelagt for barnevogn og om mulig også for rullestolbrukere. Det er mange muligheter man kan se for seg i området dersom man rydder litt skog og gjør noen enkle inngrep. Leknes Skiklubb har gjort en formidabel jobb med tilrettelegging av området. Området vurderes som svært viktig for hele Vestvågøys befolkning, og det bør gis særlig oppmerksomhet ved framtidig arealdisponering . Det er viktig å sikre at verdiene knyttet til friluftsliv, landskap og tilgjengelighet blir ivaretatt over tid, og at man sikrer dette området for fremtidige generasjoner.

ALLE SKOLER, BARNEHAGER OG INSTITUSJONER SKAL HA EN TURVEI/STI ELLER TURRUTE TILPASSET DERES BRUK I UMIDDELBAR NÆRHET.

Gode uteområder er viktig for barns trivsel og læring og bidrar til god helse og livskvalitet. Barn oppholder seg stadig lengre på skolen og er mindre aktive enn tidligere. Derfor er et godt uteområde rundt skolen viktig for barns bevegelse, men også for å stimulere trivsel, motivasjon og læring. Uteområder kan også utnyttes til læringsarenaer og kan være viktig avveksling fra undervisning i klasserom.

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

BARNEHAGER

Navn	Sted	Turområder	Måloppnåelse
Kakhaugen Ballstad barnehage	Ballstad	Like ved barnehagen går det en sti nordover fra Borgosen mot Borga og nærturområdet rundt Borga. Her er det en rekke stier, trollskog, bærlyng og strandsone.	1.00
Risaksla barnehage	Gravdal	Kort avstand fra barnehagen til Risaksla med skog og naturområde og videre områdene under Sundsheia.	1.00
Gravdal barnehage	Gravdal	Barnehagen rett øst for idrettsanlegget på Gravdal langs Sundsveien. Barnehagen er omgitt av natur på tre kanter og benytter skog og myrområdene Haugsmyra.	1.00
Sjøkanten barnehage	Leknes	Det er naturområder rundt barnehagen, med fjære, sjø, bergknauser og trær. Barnehagen har tursti og gapahuk på neset utenfor barnehagen.	1.00
Skaugtrollet naturbarnehage	Leknes	Barnehagen har egen grillhytte utenfor barnehagens område, i tillegg tilgang til turstier over myrene hvor de ar opparbeidet bål plass og «naturlekeplass».	1.00
Marihøna barnehage	Leknes	Barnehagen benytter i stor grad det lille skogsområdet Pettersenskogen. Området er under utvikling og fremtiden til naturområdene er usikker. Barnehagen kan bruke stiene opp på Bollemyran, men området er ikke ideelt mhp. støy fra flyplassen.	0.50
Bjørnhaugen barnehage	Leknes	Utenfor gjerdet til barnehagen ligger myrområdet Borrivatnet. Området er lite egnet for aktivitet for barnehagen. De må enten benytte stien langs vatnet eller veien inn til sentralbaneanlegget for å komme til naturområdene i «bymarka» ved Lofothallen.	0.75
Lynghaugen barnehage	Leknes	Lynghaugen barnehage er etablert ovenfor Borrivatnet. Barnehagen har god tilgang på turområder i Torvhaugen, «bymarka» ved Lofothallen og Fygleheia.	1.00
Multemyra barnehage	Leknes	Nærheten til marka blir stadig fjernere for barnehagen. Det har vært omfattende utbygging på eiendommene rundt barnehagen de siste 10 årene. Barnehagen må krysse Torvhaugveien og boligområdet Bymarka for å komme til naturområdene.	1.00
Fygle barnehage	Leknes	Fygle barnehage ligger i boligområdet Nygårdsbakken. Ingen umiddelbar nærhet til marka, men bruker Fygleheia med tilgang til lavvo og gode naturområder.	0.75
Arken barnehage	Leknes	Plassert ved siden av Fygle skole og bruker tildels området opp mot skogen til aktivitet/aking og områdene utover Holsøyveien som sitt lokal turområde.	1.00
Griseknoen gårdsbarnehage	Leknes	Griseknoen ligger landlig til på Bolle. Barnehagen har en rekke lokale turmuligheter og bruker fjære og den lokale skogen.	1.00
Tommeliten barnehage	Stamsund	Barnehagen ligger på vestsiden av J.M.Johansensvei. Barnehagen kan krysse veien og gå til skolen og videre inn mot Svarholtmarka.	0.75
Trollknausen barnehage	Stamsund	Innerst i Yttervikveien hvor veien går over til turstier til Hermannsvika. Her er ulike turvalg, benker, gapahuk/bål plass, skog og lyng og bærmark.	1.00
Eltoft barnehage	Eltoft	Kort avstand til nærmiljøområdet i Steinfjorden med tursti til gapahuk og grillhytte, en liten skog og uteområder. Det er også en rekke turmuligheter lokalt.	1.00
Borg vikingbarnehage	Bøstad	Barnehagen ligger mellom bebyggelsen og det lokale turområdet «Borg Tursti». Her er det gapahuker, bål plasser og stier som kan benyttes hele året.	1.00
Sum måloppnåelse			92%

SKOLER

Navn	Sted	Turområder	Måloppnåelse
Ballstad Skole	Ballstad	Skolen ligger tett ved nærturområdet som går inn ved Skotnesvatnet og videre inn til Kyllingdalen. Her er flere uteplasser som kan benyttes til uteundervisning og rasteplasser, gapahuker og bålplasser	1.00
Buksnes Skole	Gravdal	Skolen er i gåavstand til uteområdet Løkta og Klokkevik. Elevene må gå langs FV 816 Buksnesveien for å komme til Klokkevik og krysse veien. I nærturområdet Klokkevik er det toalett, bålplasser, gapahuker og ulike læringsarenaer.	1.00
Leknes Skole	Leknes	Leknes skole har noe avstand fra skolen og til bymarka. Det er særlig negativt for de lavere klassetrinnene som må bruke lang tid på å gå til gapahukene ved Lofothallen. Området er ellers godt egnet både for uteaktivitet og undervisning. Det er gang- og sykkelvei hele veistrekket inn til Lofothallen og redusert hastighet.	0.50
Fygle Skole	Leknes	Fygle Skole har gode muligheter for uteområder. Holsøyveien kan følges til Holsøya og indre Buksnesfjord med strand og strandheier. Ved å krysse Ramsvikveien er det kort avstand til skog og fjell. Undergangen under fylkesveien gir adkomst til Fygleheia og friluftsområdene nord for Leknes.	1.00
Svarholt Skole	Stamsund	Innfallsporten til nærturområdene starter ved skolen. Det går turveg fra skolen mot Svarholtvatnet over myra. Skolen bruker både nærmiljøanlegget i Jungelen, slalåmbakken og turen over heia tilbake til Myklevik. Det er flere gapahuker og bålplasser i området og gode mulighet for ulike læringsarenaer utendørs.	1.00
Oppdøl Skole	Oppdøl (privat skole)	Skolen har kartlagt og utarbeidet kart for uteskole. Har godt tilrettelagte områder ved Lilandsvatnet.	1.00
Eltoft Skole	Eltoft (privat skole)	Skolen benytter nærmiljøanlegget med gapahuk, bål plass og grillhytte. I tillegg benyttes stranda på Bjørnsand, fjellområdene mellom Bøstad og skolehage på Saupstad, Må gå langs FV 7720 for å komme til skolehagen. Dette fører til trekk i måloppnåelse.	0.75
Bøstad Skole	Bøstad	Skolen benytter områdene langs Bøstadelva, områdene til museet på Borg, stranda ved Varpnesodden og nærturområdet Borg turveg. Her er det gapahuker og bålplasser.	1.00
SUM måloppnåelse			91%

INSTITUSJONER

Navn	Sted	Kommentar	Måloppnåelse
Leknes- Bo og Servicesenter	Leknes	Det er en liten tilrettelagt hage ved senteret. Det bør gjøres vurdering av hva brukere og pårørende har behov for. Området ved servicesenteret bør vurderes helhetlig, da det er flere boliger i områder hvor det bor brukere med behov for tilrettelegging. Det er et ønske om en tilrettelagt tursti i området ved mellom Haldsvågen og Sjøveien/Tufteveien.	0.75
Vestvågøy sykehjem	Gravdal	Det finnes ingen park eller hage eller hage ved sykehjemmet. Det bør ses på utvikling av et enkelt parkanlegg med en liten turveg, hvilebank og sansehage, enten i bakgården eller på annet sted som kan benyttes av brukere og pårørende.	0.00
Lekneshagen bofellesskap	Leknes	Spesialsykehjem for demente. Det er mindre, lukkede uteområder med benker og enkel beplantning i tilknytning til bygningsmassen. Usikkert om hvilke behov pasienter og pårørende har. Dette må følges opp videre.	0.75
Skogkanten, Bjørkelunden, Busklia og Sentralbaneveien	Leknes	To separate boområder med nær tilknytning til hverandre for personer med nedsatt funksjonsevne. Det er ingen uteområder tilpasset brukerne i nærheten. Bruker mye kjærlighetstien rundt Borrivatnet.	0.50
Soltun Bokollektiv	Leknes	Det er ingen uteområder tilpasset brukerne på eiendommen i nærheten av denne. Usikkert om hvilke behov pasienter og pårørende har. Dette må følges opp videre.	0.00
Torvhaugan omsorgsboliger (under utbygging)	Leknes	Området er under utvikling. Tidlige tegninger har vist sansehage og benker i tilknytning til boligene. Det er viktig at dette videreføres også i gjennomføringen.	0.75
SUM måloppnåelse			39%

Gjennomgangen viser at de fleste barnehager og skoler har gode tur- og aktivitetsmuligheter i kort avstand fra skolen eller på skolens eget område. Unntaket er Marihøna barnehage og Leknes skole som har lang avstand til nærmeste turområde.

For Leknes skole bør det ses på en opprusting av turområdet ved Borrivatnet for å bidra til kortere avstand mellom marka og Leknes skole. Skolen må tas med i denne prosessen slik at de kan komme med innspill til hvilke elementer de har behov for. Leknes Skiklubb har ryddet langs vannet i 2025 og gjort området mer tilgjengelig.

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

Analysen for institusjonene viser at måloppnåelsen for tilrettelagte uteområder ved institusjonene i kommunen er 39 %, noe som er lavt. Dette indikerer at dagens tilbud ikke i tilstrekkelig grad ivaretar behovet for tilgjengelige, trygge og funksjonelle uteområder for brukere og pårørende. Begrenset tilgang til uteområder kan påvirke både livskvalitet, trivsel og muligheten for daglig aktivitet. Det bør derfor arbeides videre med å identifisere løsninger som sikrer bedre tilrettelegging, enten gjennom oppgradering av eksisterende uteområder eller etablering av nye, universelt utformede tilbud.

KNYTTE LØKTA TIL KLOKKARVIKA

Det statlige sikra friluftsområdet Klokkarvika ligger tett ved det populære utfartsområdet Løkta. Det er et ønske om at områdene kan knyttes sammen slik at man i større grad kan bevege seg mellom områdene uten å måtte gå/kjøre via fylkesvei og byggefeltet. Områdene er skilt av kirkegården og enkelt private eiendommer.

Det bør utredes en turveg mellom de to områdene slik at parkeringsplassen i Klokkarvika kan benyttes også for besøkende til Løkta. Dette vil redusere trafikk på Kirkeveien. Kirkeveien er en smal, enveiskjørt boligvei. Veien går inn til byggefeltet ved Nesset på Gravdal og videre ut mot kirkegården og ut til Løkta.

Det har ikke vært mulig for arbeidsgruppa til Vestvågøy kommune å komme videre med dette arbeidet som en del av temaplanen. Her kreves det samarbeid mellom grunneiere, kommune, Vestvågøy kirkelige fellesråd og lokale krefter for å finne gode løsninger.

DE STØRRE TETTSTEDENE SKAL HA PREPARERTE, TILGJENGELIGE SKILØYPER

Det er fire områder i Vestvågøy som er definert som tettsteder i henhold til statistisk sentralbyrå sin definisjon. Dette er Ballstad, Gravdal, Leknes og Stamsund. I tillegg er Bøstad definert som tettsted i kommunens planverk.

På Ballstad kjøres det opp skispor med scooter langs Storvatnet. Her er det montert gatelys. Skiløypene er tilgjengelig fra parkeringsplass ved Skotnesveien. Det er få parkeringsplasser.

Det finnes ingen preparerte skiløyper i Gravdal. Avstanden mellom Gravdal og Leknes er omtrent 4,5 km, noe som innebærer at Gravdal har tilgang til skiløypene i Leknes.



Leknes Skiklubb har opparbeidet 34 km med preparerte løyper på Leknes. Noe av løypenettet er lysløype, noe er maskinpreparert og deler av løypa kjøres opp med ATV når det er lite snø. Parkering ved Lofothallen eller Hagskaret sørger for godt parkeringstilbud.

I Stamsund er det opprettet lysløypenett mellom Svarholtvannene, Ringveien og Svarholtveien. Løypenettet har en forgreining til Svarholt skole og har en total utstrekning på 4 km, fordelt på flere runder. Mulig parkering ved alpinanlegget.

På Bøstad er det 4 km lysløypenett hvor det kjøres skispor med tråkkemaskin og snøscooter. Løypene utvides med inntil 2,5 km ved store snøfall. Parkering ved Bøstad Skole.

Dersom et tettsted har maskinpreparerte løyper gir dette full måloppnåelse. Ballstad har lysløype med skisporet er kjørt opp med scooter og noe begrenset parkeringsmulighet, det gis derfor $\frac{3}{4}$ måloppnåelse. Gravdal mangler løyper, men har kort avstand til løypenettet på Leknes og får derfor måloppnåelse på $\frac{1}{2}$. Med Bøstad inkludert i analysen blir måloppnåelsen 85%. Dette anses som høy måloppnåelse.

FINNE LØSNINGER FOR UTFARTSPARKERING, RENOVASJON OG TOALETT VED TURSTIENE.

Sommerstid benyttes mange områder langs veinettet til overnatting av tilreisende i bobiler og med telt. Dette skaper utfordringer for fremkommelighet, trafiksikkerhet og lokal håndtering av avfall. Denne temaplanen jobber ikke systematisk med denne typen turisme, da det er litt i randsonen for ferdselsårer.

Temaplanarbeidet har vurdert hvor det skal finnes parkering for de som ønsker å utøve bruke ferdselsårene. Det pr. i dag 47 større og mindre parkeringsplasser, 9 steder hvor man kan returnere restavfall og 13 toaletter for besøkende i Vestvågøy kommune (med varierende tilgjengelighet).

Utbygging av parkeringsplasser, toaletter og avfallshåndtering vil være med på å bidra til tiltak bedre infrastruktur, sikre lokale vannkilder, gi bedre sanitærforhold som igjen påvirker mennesker, og planter og dyr på land og i havet.

I analysene for ferdselsåreplanen er det sett på hvilke turruter som skal fremmes som merkede turstier. For disse turrutene skal det arbeides særskilt med å tilrettelegge for parkering og sørge for at det ved turstart finnes parkering, renovasjon og toalett. Øvrige områder kan også ha behov for tilsvarende tiltak, men det er valgt at fokus i første rekke skal være for disse åtte områdene. De åtte fokusområdene er presentert i neste resultatmål.





UTVELGELSE AV BEGRENSET ANTALL TURSTIER SOM ENTEN TÅLER STOR BRUK, ELLER KAN TILRETTELEGGES FOR DET, OG SOM KAN BRUKES TIL Å KANALISERE BESØKENDE TIL.

Innenfor forvaltningen er kanalisering et viktig virkemiddel for å få brukere til å foretrekke enkelte stier foran andre. Det er ønskelig at enkelte stier trekkes frem som gode, egnede turmål, hvor det kan gjøres stirestaurende tiltak. Dette bidrar til å redusere tråkk på andre stier og sørge for at turgåere følger oppmerket sti. Dette vil igjen bidra til å motvirke erosjon, tap av skader på naturen og bidra til å bevare lokalbefolkningens nærturområder (ref. problemstilling rundt fortrenging).

De som føler at besøket i et område er for stort, vil hevde at den særskilte stien ikke bør være en merket tursti. Erfaring viser at dersom en tursti allerede har blitt et populært turmål er det vanskelig å stanse utfart til området, selv om stien ikke merkes eller markedsføres. Det er derfor ansett som fornuftig at man velger å forvalte områder og stien, slik at det blir mulig å redusere skader på lokalmiljøet og at det gjøres tiltak som muliggjør regulering, fremfor uhemmet vekst.

Det er anbefalt å velge ut stier som tåler stor mengde tråkk og ferdsel, eller som kan settes i stand for å tåle stor grad av ferdsel. I utvelgelsesprosessen er det sett på:

- Om det finnes parkingsmulighet i dag, eller om det vil være mulig å etablere en parkeringsplass for turstien?
- Har området avkjøring fra hovedvei og/eller parkeringsareal? Er det enkelt å etablere avkjøring og/eller parkeringsplass fra europavei/fylkesvei eller vil tiltaket være vanskelig å gjennomføre (på grunn av bratt terreng, kurver, siktlinjer, fartsgrenser vei m.m.)?
- Hvordan er tilgjengeligheten til turstiens startområde. Kan man følge offentlig vei eller krever det kjøring gjennom boligområder og på privat vei?
- Vil økt trafikk til turområde påvirke skolevei og trafiksikkerhet lokalt?
- Er det områder som bør skjermes for lokale, og videreutvikles som nærturområder?
- Har området kvaliteter som gjør de attraktive for tur, eller blir de attraktive av andre grunner?
- Kan merking medføre annen bruk enn det som er ønsket og i så fall hvilke typer aktivitet?
- Er det mange besøkende i området i dag eller er det områder som er ukjent eller «godt bevarte hjemlighet»?
- Finnes det kjente kulturminner langs turstien som må bevares hvor vernemyndighet vil komme med innsigelser til tursti?
- Er det sårbare naturtyper eller sårbare arter ved/langs stien?
- Benyttes område av beitedyr?
- Er området benyttet som innmark?
- Hvor krevende er turen og kan man lede turgåere til krevende og latent risikable områder?
- Er det særskilt rasfare, flomfare eller andre naturfaremomenter som må vurderes?
- Hvordan er risikoen langs turstien?

Etter en utvelgelsesprosess er følgende turstier er foreslått prioritert for fremtidig tilrettelegging og kanalisering av ferdsel i Vestvågøy kommune:

- Hagskaret – Justadtinden
- Smørdalskammen
- Uttakleiv – Haukland
- Mannen
- Unstad – Eggum
- Unstad – Mærvoll
- Haugheia
- Offersøykammen
- Ballstadheia

HAGSKARET – JUSTADTINDEN

Stien starter som en turveg ved parkeringsplassen til det statlig sikra friluftsområdet i Hagskaret. Turvegen er gruset og lett synlig i terrenget og går inn til en telemast og en hytte. Etter at man har passert telemasten svinger stien av til høyre gjennom et myrlendt skogsområde. Der har stadig flere valgt å fortsette på veien inn mot hytta, og det har dannet seg en parallell sti lengre øst enn den opprinnelige stien. Her er det behov for skilting for å sikre rett sti til rett tid. Stien fortsetter over berg og myr opp til toppunktet på 738 moh. Stien har nokså jevn stigning, og det er først det siste partiet at det kan føles noe luftig, når man følger ryggen på Svartflogan opp fra 487 til 738 moh. Turen er om lag 12 km tur/retur og har en total stigning på 618 høydemeter. Turen er derfor kategorisert som krevende (1), selv om det ikke er ansett som en spesielt utfordrende tur. Turen vil kreve godt fottøy og at den som foretar turen er oppmerksom fra Svartflogan og opp til toppen. I dette området går stien gjennom utløsningsområde for steinsprang (16). Mer enn halve stien befinner seg i område som er definert som aktsomhetsområde for snøskred (16).

Det er i dag noe grad av slitasje på stien. Våte partier har særlig tendens til utvidelse av sti og vegetasjonsdekket er bort fra stien flere steder. I et parti under Karisteinheia ser det ut til å være forvittringsbergarter i stien, og her er graden av erosjon større. Det bør gjennomføres en kartlegging av de lokale forholdene og utarbeides en vedlikeholdsplan for stien.

Stien går i et område benyttet til beite for småfe. I henhold til NIBIO sitt kart over beite er starten av stien i et område med mindre godt beite for sau før den går over til et område hvor det er godt beite for sau. Stien følger vegetasjonssonen hvor det er godt beite for sau opp til ca. 300 meter over havet, like under Karisteinheia. Herfra og opp til toppen går stien i et område som er registrert som mindre godt beite for sau.

Adkomst til turområdet er via fylkesveg 815 mellom Leknes og Stamsund. Veien har full vegbredde og har god vegstandard. Det er skiltet 80 km/t ved avkjøringen til parkeringsplassen. Økt trafikk på strekning anses ikke å utgjøre noen større lokal utfordring.

Det er opparbeidet parkeringsplass ved Hagskaret. Det er to avkjøringer til parkeringsområdet, og det er godt skiltet fra fylkesveien. Parkeringsplassen har sommerrenovasjon og toaletter som er åpne i sommerhalvåret.

Ved starten av traseen og i de laverliggende delen av stien er det sauer som beiter i sommerhalvåret.

SMØRDALSKAMMEN

På motsatt side av fylkesveien fra parkeringsplassen i Hagskaret går stien opp til Smørdalskammen. Den samme parkeringsplassen benyttes ved tur til Justadtinden. Adkomst og parkeringsplass omtales derfor ikke videre i omtalen om Smørdalskammen.

Gående som ønsker å ta turen til Smørdalskammen må krysse fylkesveien. Det er fartsgrense 80 km/t på stedet, og det er skiltet for kryssende skiløpere. For å kunne etablere turvegen til Smørdalskammen som en merket turløype, er det behov for å vurdere en bedre sikkerhet for gående som krysser FV815.

Ved Hagskaret starter turen på en turvei som benyttes som skiløype vinterstid. Turveien deler seg med det samme i to retninger. Her er det behov for god skilting for å gi gående en retningsangivelse for fotturen. Det er i arbeidene med fredselsåreplanen valgt at turen følger den østre turveien. Etter om lag 300 meter med gruset turvei, går stien over til å bli en gras- og myrvei. Det går flere turstier fra skisporet, men det anbefales at man følger skiklubbens løyper til det høyeste punktet under Skogtuva. Skisporet kan oppfattes som vått og lite fremkommelig i sommerhalvåret.

Stien bærer i dag noe grad av slitasje særlig siste del av stien. Stedvis er det mange parallelle stier i fjellet, mens siste del av stien er bred og vegetasjonsdekket er borte. Her bør det sees på erosjonsreduserende tiltak.

Stien går i et område benyttet til beite for sau. Der stien starter er det i NIBIO sitt kart over sauebeite registrert som mindre godt sauebeite. Deretter krysser stien gjennom et område med godt sauebeite før den fortsetter i mindre godt sauebeite. Slik vekslerdet langs hele stien.

Leknes skiklubb har langrennsløyper i området vinterstid og har et etablert løypenett ved start sti. De har uttrykt et ønske om at man lager en felles turveg/skispor i dette aktuelle området og rydder opp i de mange stiene. Arbeidsgruppas angivelse av sti er angitt i manuskartet tilhørende ferdselsåreplanen. Når man skal gjennomføre arbeidet med å finnes en felles trasé, bør kartdata fra manuskartet tilgjengeliggjøres for Leknes skiklubb.

Slik turstien er angitt i manuskartet vil stien til Smørdalkammen være 7 km tur/retur med en stigning på 320 høydemeter. Turen vil da klassifiseres som en middels krevende tur i henhold til merkehåndboka (1).

Som et ledd i arbeidet må det vurderes om det finnes muligheter for å legge en større del av stien utenfor arealene som er klassifisert som godt sauebeite. Det er viktig at den stien som velges ut, tilrettelegges på en slik måte at den blir foretrukket over andre stier. Det må vurderes om det er behov for revegetering i områder med høy grad av slitasje.

Hele stien må skiltes i henhold til merkehåndboka (1). Det er også behov for skilting for båndtvang og fare sau ved/i/langs stien.

UTTAKLEIV - HAUKLAND

Det er vurdert om turområdene på Uttakleiv og Haukland skal være med i planen eller om de bør utelates. Haukland er allerede et statlig sikret friluftsområde og har stor popularitet. Dersom området ikke tas med i temaplanen vil det ikke redusere populariteten i området. Derfor er det gjort en gjennomgang av alle ferdselsårer i området og i hvilken grad disse bør eller ikke bør omfattes av temaplanen. De ferdeselsårene som er medtatt i planen videreføres til kommunens tiltaksplan.

FELLES UTFORDRINGER

Veien til Uttakleiv og Haukland går via fylkesvei 7706 Holandsveien/Offersøyveien til Valberget og fylkesvei 7716 Voieveien til Uttakleiv. Begge veien er smale, uten full veibredde. Det er allerede stort besøkstrykk i området, særlig om sommeren. Veiene er underdimensjonert for den trafikkbelastningen som oppstår sommerhalvåret. Tilstanden forverres av parkering på og langs veien. Veilommene som er opprettet for å lette trafikkavviklingen ved møtende trafikk, blir ofte benyttet som parkeringsplass og hvileplass. Sommeren 2025 måtte politiet tilkalles for å bistå i trafikkreguleringen. Ut i fra hensynet til trafikale utfordringer er det ikke ønskelig å øke belastningen på veiene ytterligere. Samtidig er utfartsområdet så etablert, at det ikke ansees som mulig å redusere den trafikken som er der. Det bør vurderes tiltak for bedre regulering av trafikken. Det har vært gjort forsøkt med shuttlebuss mellom Leknes og Hauklandstranda, men dette er avsluttet. Vestvågøy kommune oppfordres til å samarbeide tettere med Nordland fylkeskommune om å identifisere og utvikle avbøtende tiltak langs veistrekningen.

TURVEIER MELLOM UTTAKLEIV OG HAUKLAND

Før det ble bygget tunnel gjennom fjellet, gikk veien fra Haukland til Uttakleiv rundt fjellet Veggen. Det går derfor en godt tilrettelagt gruset turvei mellom de to bygdene, rundt Veggen. Turen er registrert som en ferdaveg i Norsk Kulturarv og var bilvei til Uttakleiv i perioden 1947-1998 (14). Uttakleiv grendelag har arbeidet med å sette i stand ferdavegene og vedlikeholde kulturlandskapet og kulturmiljøet på Uttakleiv. For sitt iherdige arbeid med ferdavegene mottok de i 2023 Olavsrosa fra stiftelsen Norsk kulturarv (15).

Turveien er fylkeskommunal og holder jevn bredde og har tilnærmet ingen stigning. Turen er 4 km lang en vei, og derfor kategorisert som en middels krevende tur, da den blir 8 km tur/retur (1). Turen er delvis skiltet.

Det er parkeringsplass med toalett og renovasjonspunkt ved det statlig sikra friluftsområdet på Haukland, og ved enden av turveien, på Uttakleiv. Siste del av Uttakleivveien er privat og veien og parkeringsplassen driftes av det lokale grendelaget. Trafikkavvikling i området er omtalt under turstien Mannen og drøftes ikke videre.

I denne beskrivelsen er det tatt utgangspunktet i at turen går tur-retur. Alternativt kan man gå tilbake over den gamle ferdavgen over fjellet eller man kan følge Uttakleivveien tilbake til Haukland.

Det fraådes å følge Uttakleivveien sommerstid da det er stor trafikkbelastning på veistrekning og tunnelen oppleves som mørk i kontrast til sola utenfor. Ved å gå tunnelen tilbake reduseres også turverdien betraktelig. Forskning viser at fotturer i naturlige omgivelser, som stier og skog, gir vesentlig bedre psykisk helse og økt opplevelse, redusert stress og bedring i humør, sammenlignet med tur i by- og gatemiljø (6).

Turen rundt Veggen er klassifisert som aktsomhetsområde for steinsprang og snøskred (16). Det forekommer årlig steinfall fra Veggen mot turveien, spesielt i vårløsningen, men turen vurderes fortsatt som trygg for turgåere. Den gamle ferdavegen over fjellet er utenfor aktsomhetsområdet for steinsprang, men er også omfattet at aktsomhetsområde for snøskred (16). Det er flest besøkende i området i sommerhalvåret, og da ansees snøskredfaren som neglisjerbar. Det kan likevel være viktig informasjon for fastboende at man er oppmerksom på snøskred over veien i tøværperioder gjennom vinterhalvåret og tidlig sommer.

Selv om det ikke er så mange sauer langs selve turveien rundt Veggen finnes det beitedyr i området fra vårlippet i mai og frem til endt sauesanking i oktober. Det er betraktelig flere beitedyr i fjellet langs den gamle ferdaveien over fjellet, enn rundt Veggen. Ved startområdene for turen er det ofte ansamlinger av dyr. Ferdsel i området må skje med hensyn til dyrene, og det må vurderes hvordan dette kan opplyses om på en fornuftig måte ved start sti på begge sider av Veggen.



MANNEN

Mannen var den 3. mest besøkte fotturen i Lofoten i 2025. Turen starter fra parkeringsplassen på Hauklandstranda og følger anleggsveien mot nord. Veien her er asfaltert. Etter den første bakken går det av en grusvei til vest. Dette er den gamle ferdavegen mellom Haukland og Uttakleiv som ble benyttet før 1930-tallet (14). Denne er under restaurering og skal etter planen stå ferdig i 2028. Inntil videre må man gå på stiene mellom de ulike delene av veien som fremdeles er farbar. På sikt vil disse stiene bli borte, og det er ferdavegen som står igjen som turvei.

Vel oppe i passet mellom Haukland og Uttakleiv fortsetter ferdavegen til Uttakleiv (rett frem). Her går det en sti sørover til fjelltoppen Mannen, 400 moh. Stien fortsetter med jevn stigning opp på ryggen av fjellet frem til fjelltoppen. Turen er noe luftig, og den som skal ta turen må være stødig på foten. Fra Haukland og til toppen av Mannen er det omtrentlig 2 km. Med stigning på 400 høydemeter klassifiseres turen som middels vanskelighetsgrad (1).

Det er beitedyr på Mannen i dag. Haukland og Uttakleiv har flere aktive gårdsbruk og områdene har store områder med beitevoller og svært godt beiteområde. Ettersom området både er et statlig sikret friluftsområdet og benyttes av beitenæringa, må man finne løsninger for hvordan beitenæringa og friluftsliv kan sameksistere. Mannen er ikke eneste tursti i området, men det er vurdert som at dette er eneste tursti som skal merkes. Stien er en avstikker av ferdaveien mellom Haukland og Uttakleiv og fra toppen skuer man over Hauklandstranda, Nappstraumen og Myrland i Flakstad. Det vil være utopisk å tro at man kan få ned besøkstallene på stien.

Stien opp til Mannen har de siste årene økt i popularitet og dermed har graden av slitasje økt. Stien har behov for erosjonssikring og det må gjøres en vurdering av hvilke erosjonsreduserende tiltak man anser som formålstjenlige.

Turveien fra Hauklandstranda til toppen av ferdaveien til Uttakleiv går gjennom et rasutsatt område, som i henhold til NVE aktsomhetskart er klassifisert som utløpsområder for steinsprang (16). Stien fra ferdavegen og opp til toppen av mannen er klassifisert som utløsningsområde for steinsprang. Området er også registrert som aktsomhetsområde for snøskred (16). Dette ansees som mindre betydningsfullt da det frarådes å gå tur i området vinterstid.

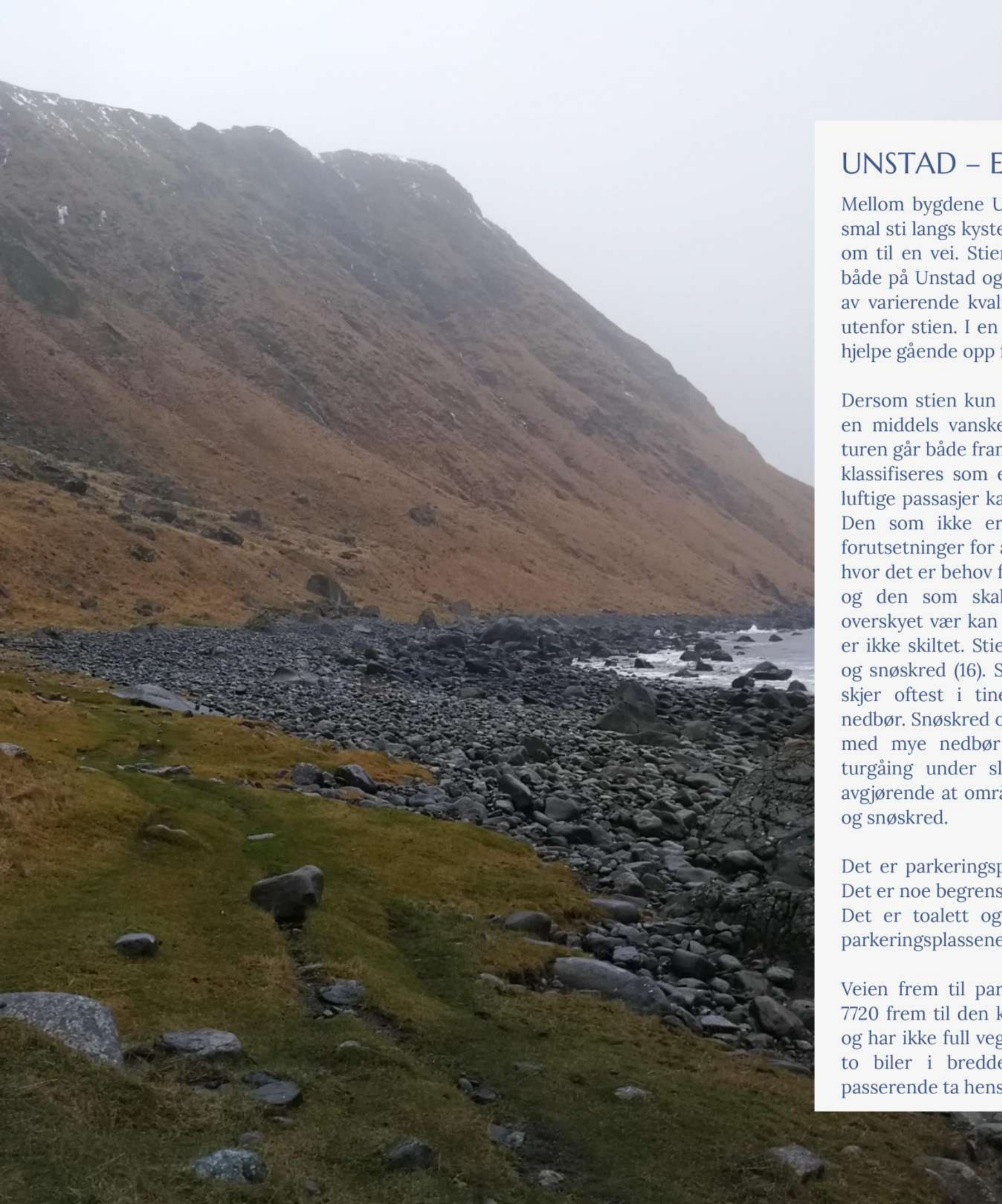
Ved siden av Mannen finner vi fjellet Veggen. Her er stien smalere og sauene blir oftere overrasket over turgåere som forstyrrer de. Det er et ønske fra lokale sauebønder at turgåere frarådes fra å ta turen til Veggen. Det foreslås at det settes opp sauegjerd i område som skiltes med

«Stien er stengt – beiteområde.
Av hensyn til sauene er ferdsel ikke tillatt».

Som et ekstra tiltak kan det vurderes om dagens sti skal forsøkes revegeteres, men dette vil ikke være vellykket om sauer (og mennesker) fortsetter å gå i stien etter at tiltakene er gjennomført.

Stien til Himmeltindan starter fra den gamle ferdaveien mellom Uttakleiv og Haukland, ikke langt fra turstien til Mannen. Stien går opp til Vestvågøys høyeste fjelltopper. Stien er bratt og forserer 780 høydemeter fra ferdaveien. Som et resultat vil turen være klassifisert som krevende (1). Det er også beitedyr i dette området.

I dette området er det ikke tenkt gjennomført noen tiltak, hverken merking av sti eller stenging av sti. Dersom det er skilt i området som viser stien til Himmeltindan, foreslås skiltene fjernet.



UNSTAD – EGGUM

Mellom bygdene Unstad og Eggum slynger det seg en tidvis smal sti langs kysten. En gang i tiden startet man å gjøre stien om til en vei. Stien er derfor relativt bred og jevn i starten, både på Unstad og Eggum. Veien går etter hvert over til stier av varierende kvalitet. Stedvis er det bratt hellende terreng utenfor stien. I en fjellsprekk er det etablert en kjetting for å hjelpe gående opp fjellsiden.

Dersom stien kun gikk én vei, ville den vært klassifisert som en middels vanskelighetsgrad, men de aller fleste som går turen går både fram og tilbake. Da blir turen så lang at den må klassifiseres som en krevende tur. Med hensyn til noen litt luftige passasjer kan dette være en fornuftig klassifisering (1). Den som ikke er vant tur på ulent terreng vil ikke ha forutsetninger for å gjennomføre turen. Det er ingen områder hvor det er behov for klatreutstyr, men det er stedvis litt bratt og den som skal gå turen må være oppmerksom. Ved overskyet vær kan stien stedvis være litt sleip og glatt. Turen er ikke skiltet. Stien går i aktsomhetsområde for steinsprang og snøskred (16). Steinsprang kan forekomme hele året, men skjer oftest i tine/fryseperioder eller perioder med mye nedbør. Snøskred oppstår i tøværperioder, ofte i kombinasjon med mye nedbør og vind. Turområdet er ikke egnet til turgåing under slike forhold. Det anses derfor ikke som avgjørende at området er klassifisert i aktsomhetsområde ras og snøskred.

Det er parkeringsplass på begge både på Unstad og Eggum. Det er noe begrenset antall parkeringsplasser på begge steder. Det er toalett og avfallsstasjoner for restavfall ved begge parkeringsplassene.

Veien frem til parkeringsplassen på Unstad følger fylkesvei 7720 frem til den kommunale veien på Unstad. Veien er smal og har ikke full vegbredde. På fylkesveien er det mulig å kjøre to biler i bredden, men på den kommunale veien må passerende ta hensyn og slippe hverandre frem.

Fylkesveien til Eggum er smal og stedvis må man bruke møteplasser for å passere. Det er privat vei frem til parkeringsplassen på Eggum. Denne er også smal og krever at man holder lav hastighet. Biler kan passere hverandre ved bruk av veiskulder.

Mellom Unstad og Eggum er beitedyr langs hele stien og det er ønskelig at man skilter området bedre for å unngå konflikter mellom gående, hunder og sau. Vegetasjonen langs traseen er klassifisert som beitevoller eller godt sauebeite.

Det foreligger allerede et betydelig besøk til både Unstad og Eggum, og de er begge omtalt som avstikkere fra nasjonal turistvei. Unstad er etablert som surfedestinasjon, mens Eggum er en prioritert lokalitet for opplevelse av midnattssol i sommersesongen. Besøkstrykket forventes å øke i årene framover. Merking av stien mellom bygdene antas kun å gi marginal vekst i besøkstallene, ettersom andre drivere i større grad styrer trafikkmønsteret. Tiltaket forventes imidlertid å bedre ferdselsstyringen ved å lede brukere til etablert trasé og dermed redusere forstyrrelser på fugleliv, beitedyr og sårbar vegetasjon.

Stien har noen steder grad av erosjon og det bør utarbeides en vedlikeholdsplan for stien. Kjetting opp fjellet er etablert av Kystverket for å kunne utføre vedlikehold og service til det lokale fyret. Det må avklares ansvarsforhold for fremtidig vedlikehold av kjettingen.

UNSTAD – MÆRVOLL

Dagens vei mellom Mærvoll og Unstad går i tunnel under de gamle veiene som går over fjellet mellom bygdene. Veien fra Mærvoll og opp til toppunktet Varden, er kommunal. Den har grusdekke og er sikret med betongelementer mot sør. Veien benyttes i dag både for vedlikehold av den lokale telemasta på Varden, for tørking av torskehoder og som rekreasjonsområde. Fra toppunktet Varden er veien stengt for kjøretøy, og veien herfra er klassifisert som traktorvei/turvei.

Det er to mulige traseer for å gå ned til Unstad fra Varden. Den eldste veien strekker seg gradvis langs fjellfoten, på nordsiden av bebyggelsen og ender på den kommunale veien et godt stykke ned i bebyggelsen. Den nyeste turveien slynger seg i nedover fjellsiden og ender på fylkesveien øst for bebyggelsen på Unstad. Turveien følger et vassdrag som kan være utsatt for flom ved store nedbørsmengder (16).

Den eldste veien er ligger hele veien godt innenfor området som av NVE er markert som aktsomhetsområde for steinsprang. Den nyeste veien kun er i randsonene for steinsprang. Begge veiene ligger innenfor områdene for snøskred i aktsomhetsområde for snøskred. Veien opp til Varden er delvis innenfor aktsomhetsområde for steinsprang og hele veien ligger aktsomhetsområdet for snøskred (16).

Turveiene fra Varden til Unstad går både forbi og over flere registrerte kulturminner, og på arealer klassifisert som beitevoller og svært godt beite. Kun en mindre del av turveien går i godt beiteområder eller uproduktive arealer. Den kommunale veien fra Mærvoll til Varden ligger i et område som er klassifisert som betevoller for sau. Her er det både sau og geit som beiter. Randvegetasjonen er hovedsakelig godt beiteområde for sau. Det finnes ikke tilsvarende beitekvalitetskart for geit, men beitepreferansene for sau er såpass sammenfallende at man kan si at der det er godt beite for sau er det også godt beite for geit. Geiter trenger beite tett ved gården, da de må kunne gå tilbake til fjøset for melking hver dag. Dersom det blir aktuelt å etablere en parkeringsplass må denne ta hensyn til beiteareal og plasseres slik at den ikke er i konflikt med det arealet som særlig utnyttes til beite for geit.

Adkomst til Mærvoll skjer via fylkesvei 7720 Unstadveien. Det finnes ingen parkeringsplass på Mærvoll-siden av turveien. Dersom en merket tursti skal etableres, vil det være nødvendig å kjøre opp mot Varden og vurdere etablering av parkeringsplass enten langs fylkesveien eller i fjellsiden. En slik etablering vil innebære et betydelig terrenginngrep, da området er sterkt hellende og parkeringsarealer må planeres for å oppnå tilstrekkelig flate. Så lenge det ikke er etablert egen parkeringsplass på Mærvoll, anbefales det at fottur i området både starter og slutter på Unstad, hvor det allerede er etablert parkeringsarealer for besøkende.

Turveien mot Mærvoll starter ikke ved en etablert parkeringsplass på Unstad. Turgåere som ønsker å gå turen må gå deler av turen på Unstadveien. Unstadveien er allerede belastet med høy trafikk og det er i perioder utfordrende å ta seg fram langs veien. Det er ikke ansett som en heldig utvikling av man leder gående til veien. Dersom det er et ønske, og reell mulighet, bør det etableres en sti som går i rundtur fra parkeringsplassen ved ungdomshuset på Unstad, via Varden, og tilbake til ungdomshuset, uten å komme i konflikt med dyrka mark, beitedyr eller fornminner. Det har temaplanarbeidet ikke vært mulig å gå videre med dette. Ut fra hensynet til parkering, beitedyr og kulturminner foreslås det at turveien ikke tas med videre for de merkede turstiene.

HAUGHEIA



Foto: Sigve Olsen

Mellom Leknes og Gravdal ligger det populære høydedraget Haugheia. Området er i stor grad benyttet som nærturområde. Stien har moderat stigning og høyeste punkt er på 150 moh. Turen går verken i aktsomhetsområde for steinsprang eller snøskred (16). Det er flere mulig turstarter, men dersom stien skal merkes, starter den ved private grusveien som går av fra fylkesvei 7618 Haugveien.

Turen til toppen av Haugheia og tilbake har en lengde på 4 km og er klassifisert som enkel etter bestemmelsene i merkehåndboka (1).

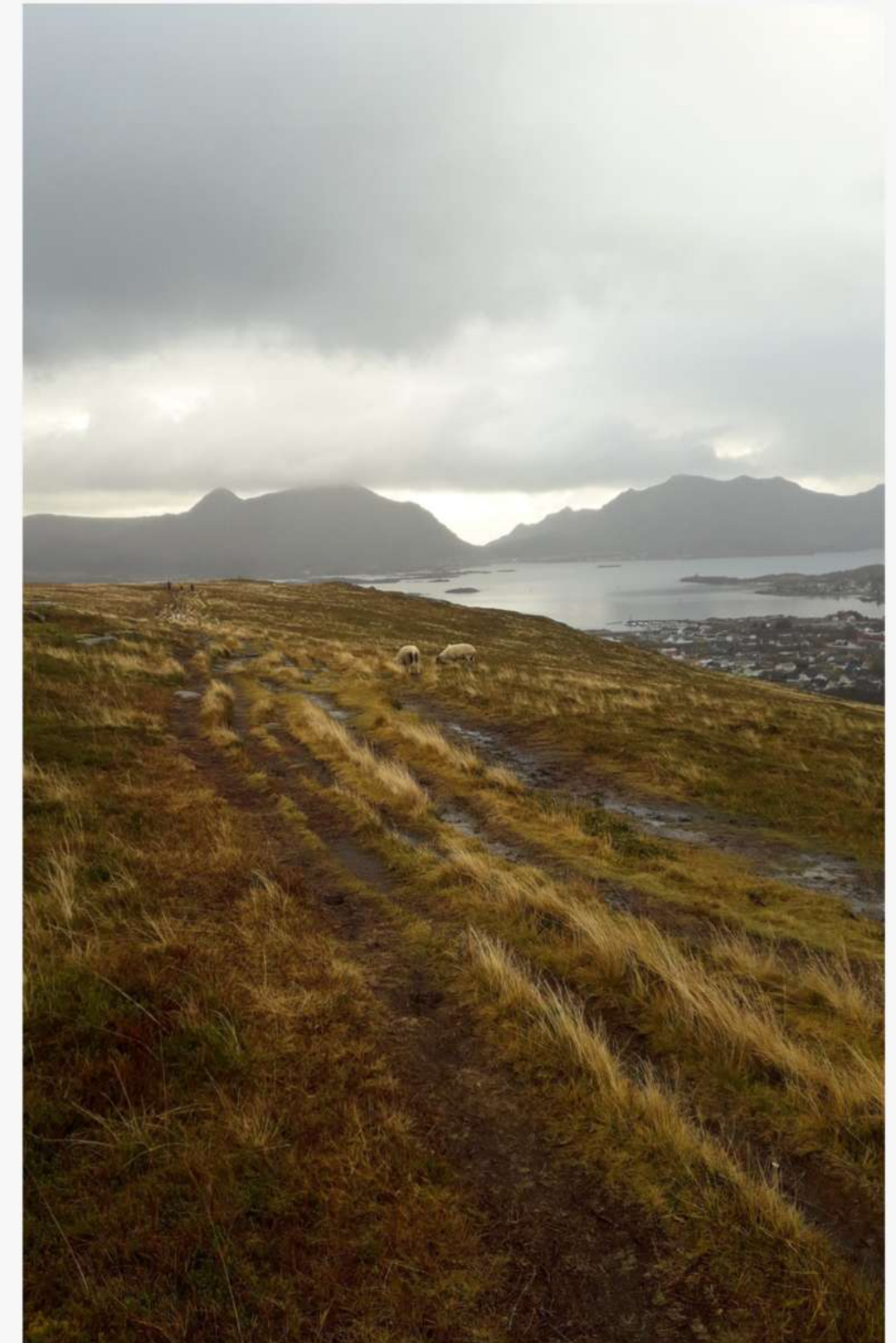
Adkomst til området gjøres ved avkjøring fra E10 til fylkesvei 7618 Haugveien. Veien går forbi Haugtunet og første del av boligområdet i Haugveien. Ved å merke stien kan det forventes økte biltrafikk i området. Det er ikke fortau eller gang- og sykkelvei langs fylkesveien. Det anbefales at det arbeides for å få på plass dette for å sikre myke trafikanter i området. Fylkesveien benyttes i dag av myke trafikanter mellom Leknes og Gravdal.

Parkering skjer i dag i ulike lommer langs den private veien opp mot Haugheia. Dersom Haugheia skal etableres som merket tursti, må det opparbeides flere parkeringsplasser. Det anbefales at disse plasseres så nært Haugveien som mulig. Den nye parkeringsplassen må ha toalett og mottakspunkt for restavfall. Det anbefales også at den private veien stenges med bom for å unngå uønsket trafikk opp mot Haugheia.

Det er allerede et betydelig turgåere på Haugheia. Stien har blitt et mangespors tråkk. Å merke stien og etablere en gruset sti vil være med på å redusere slitasjen i området, selv om antall besøkende tiltar. Det må utarbeides en strategi for hvilken sti trasé som skal velges og hvordan stien skal utbedres. Dette må vurderes i samråd med brukergrupper og utmarkslag.

Ut fra den topografiske beskaffenheten i området, utpeker Haugheia seg som et mulig område for tilrettelegging for personer med bevegelsesnedsettelse. I arbeidet med å etablere en gruset tursti til toppen, bør det vurderes om det er mulig å tilrettelegge stien som en godt tilrettelagt turvei.

Haugheia benyttes til beite for sau. Stien starter i et område mindre egnet for beite før vegetasjonen endrer seg til et godt sauebeite oppe på selve heia. Akkurat ved toppen av Haugheia er det et mindre område som er kategorisert som svært godt beite. Ifølge bøndene som utnytter området til beiting i dag er de største utfordringen er syklistene og hunder (uten bånd) som kommer brått på dyrene og skremmer dem. Før Haugheia kan etableres som en merket sti må det gjennomføres møter mellom bøndene som benytter område til beiting og forvaltningen. Det er viktig at sauebøndene får være med på å utforme tiltak som kan gjøres for å unngå at det de som utøver friluftsliv blir en utfordring for beitenæringa.



OFFERSØYKAMMEN

Noen mener den fineste turen på Vestvågøy er på Offersøya. Her strekker Offersøykammen seg opp til 436 moh over en avstand på knappe 1 km. Turen opp er jevnt bratt uten å være luftig eller utfordrende. Turen er rangert til middels vanskelighetsgrad i henhold til merkehåndboka (1).

Nedre del av stien er klassifisert som aktsomhetsområde for snøskred og går gjennom et utløpsområde for steinsprang (16). Som for de øvrige turområdene i Vestvågøy vil det være størst sannsynlighet for steinsprang og snøskred i tøværsperioder, eller i perioder med mye nedbør og store endringer i temperatur. Det er flest turgåere i området i sommerhalvåret, når sannsynligheten for ras er lavest. Det er derfor ikke ansett som farlig å bruke området til turgåing.

Stien starter i et område som er kartlagt som godt sauebeite, men området nyttes ikke til aktivt beitebruk. På grunn av høyt besøkstrykk de siste årene er stien sterkt preget av slitasje. Stien som strekker opp fjellsiden kan ikke lengre kalles sti, men er blitt et tråkk, stedvis mer enn 15 m bredt. Det må ses på etablering av én fast sti, erosjonsreduserende tiltak på dagens tråkk og revegetering av områdene som i dag er mest slitt.

Det er ingen parkeringsplass for turen til Offersøykammen. Tidligere kunne man parkere ved tunnelinnslaget ved Flesa. Dette gav mulighet til å gå turen uten å måtte krysse E10. Da temaplanen ble utarbeidet var det anleggsarbeid i tunnelen, og parkeringsarealene ved siden av tunnelen var beslaglagt som anleggsområde. Om dette området blir frigjort til offentlig formål når arbeidene er ferdig er ikke kjent. Det bør startes en dialog mellom Vestvågøy kommune og Statens Vegvesen for mulig utnyttelse av området til parkeringsareal i fremtiden. Dersom man ikke kan finne egnet parkeringsområde for turen frarådes det å lede besøkende til stien.

Tidligere parkerte turgåere langs E10 i Skreda, men ut fra trafiksikkerhetshensyn er det gjennomført tiltak for å stenge disse avkjøringen langs E10. Rasteplassen ved Skreda blir også benyttet som parkeringsområde. Denne rasteplassen er opparbeidet med toalett og moloker for levering av avfall. Rasteplassen, som er et Nasjonal turistveganlegg, ligger på motsatt side av E10 som turstien, og er ikke etablert for turgåere, men som utkikks- og hvileplass for veifarende. Turgåere som parkerer på rasteplassen tvinges til å gå langs E10.

Det er flere besøkende fra rorbuanlegget i Skreda som i dag tar turen opp til Offersøykammen. Gjestene fra anlegget i Skreda må krysse E10.

Strekningen er Lofotens mest trafikkerte vei. Veien har full vegbredde og fartsgrense på 80 km/t. Det finnes ikke gang- og sykkelvei og veien har flere kurver på stedet. Det er ingen plass til å foreta trygg forbikjøring av gående dersom det kommer motgående trafikk.

Det er absolutt ikke ønskelig med gående i, på, langs og kryssende E10. Turgåere setter både seg selv og andre i fare. Inntil det er mulig å finne en løsning for parkering for turgåere kan ikke stien merkes eller markedsføres som et turmål.



BALLSTADHEIA

På Ballstad er det etablert en sherpatrapp fra ytterst i Kræmmarvika og opp på Ballstadheia. Trappa har 384 trinn. Sherpatrappa stopper ikke ved en topp, men leder turfolket til Ballstadheia. Her går det flere stier til ulike turmål. Det er mulig å fortsette til luftige og bratte topper, eller gå på selve Ballstadheia, og nyte utsikten i litt mindre luftige omgivelser. Dersom man skal gjøre turen til Ballstadheia til en merket tursti, må det gjøres et betydelig arbeid for å bestemme hvor stien skal gå på selve heia, og hva som skal defineres som sluttpunktet for den merka stien.

Det er allerede et betydelig med besøkende til Ballstadheia og det går flere parallelle stier oppover heia. Å merke en traseé og etablere en gruset sti vil være med på å redusere slitasjen i området, selv om antall besøkende tiltar.

Det er viktig at man gjør en gjennomtenkt vurdering av hvilke stier man leder gående til. Stiene bør ikke ha for høy grad av risiko, men samtidige må man huske på at når man først har ledet turgåere til fjellet, må man regne med at de sprer seg ut i området. Det er derfor behov for å se på hvilke turruter som kan merkes og anbefales, uten at det medfører for høy risiko, også for de som er mindre turvant, for sårbar natur eller andre forhold som må ivaretas.

Ettersom det er flere stier på selve heia, vil turens lengde bestemmes av hvilke stier man velger å gå. I temaplanens arbeid er det lagt til grunn at turen starter ved Kræmmarvikveien og går opp på Ballstadheia til Fløya. Turen er litt over 1 km hver vei med stigning på 265 høydemeter. Turen er vurdert som middels vanskelighetsgrad i henhold til merkehåndboka (1).

For å komme til turstiens startpunkt i Kræmmarvika må man følge fylkesveien til Ballstadlandet. Fram til Ballstad skole har veien relativt god standard, men etter Ballstad skole blir veien betydelig smalere. Det er ikke fortau eller gang- og sykkelveg fra skolen og langs Ballstadlandet. Området er skolevei og det er viktig at det vurderes trafiksikringstiltak i langs veien.

Det er ingen parkeringsplass for de som ønsker å gå opp på Ballstadheia. Dersom stien skal merkes som en foretrukket tursti må det etableres parkeringsplass med toalett og renovasjon.

Stien og sherpatrappa fra Kræmmarvika går gjennom et område som er markert som aktsomhetsområde for snøskred, men stien er utenfor området hvor det er angitt som aktsomhetsområde for steinsprang. Ballstadheia har verken snøskred- eller steinskredfare (16).

Der sherpatrappa går opp til Ballstadheia er vegetasjonen kartlagt som mindre godt beite og godt beite. Det varierer noe opp langs stien. Oppe på selve Ballstadheia er vegetasjonen klassifisert som mindre godt sauebeite. Det er beitedyr i området.

TILTAKSPLAN

Sted	Tiltak	Bidragstere
Løkta	Finne mulig tilknytning mellom Løkta og Klokkevik. Skape dialog med ulike interessenter i området.	Vestvågøy kommune, Gravdal opp og fram, grunneiere
Kommunale institusjoner	Kartlegging av behov for tilrettelagt tursti ved kommunens institusjoner.	Vestvågøy kommune, beboere og brukere
Leknes sentrum	Ruste opp stien langs Borrivatnet. Opprydding og utvidelse av aktivitetstilbudet rundt Lofothallen. Skilting av turstier helt fra Leknes sentrum.	Vestvågøy kommune, Birdlife Lofoten, Nordland Fylkeskommune/Vest-Lofoten VGS,
Merka tur til Justadtinden	Kartlegging av lokale forhold og utarbeidelse av vedlikeholdsplan. Skilting og merking av tursti. Ferdigstilling av forvaltningsplan for statlig sikret friluftsområde.	Vestvågøy kommune og grunneiere
Smørdalskammen	Lokal gjennomgang av sti sammen med grunneiere, Leknes Skiklubb for å bli enige om felles trase for ski og fottur og sikker kryssing av fylkesvei.	Vestvågøy kommune og Leknes Skiklubb, grunneiere
Smørdalskammen	Etablere én gruset sti opp til toppen av Smørdalskammen. Revegetering enkelte bi-stier. Merking og skilting av sti.	Vestvågøy kommune og Leknes Skiklubb, grunneiere
Mannen	Kartlegging av sti og erosjonsreduserende tiltak. Merking og skilting av sti.	Foreningen Ferdavegen Uttakleiv-Haukland, grunneiere
Uttakleiv	Fornyelse av beitegjerdet og skilting om stengt sti. Skilt ved turstart om beitedyr og hensynsfull oppførsel.	Uttakleiv Grendelag, grunneiere
Unstad - Eggum	Kartlegging av sti og utarbeidelse av vedlikeholdsplan. Merking og skilting av sti.	Lofoten Friluftsråd, grendelagene.
Haugheia	Utrede etablering av parkeringsplass med toalett og renovasjon. Valg av trase for merket og gruset sti. Merking og skilting av sti.	Vestvågøy kommune, grunneiere
Offersøykammen	Samtaler med SVV om parkeringsmuligheter i området.	Vestvågøy kommune
Offersøykammen	Kartlegge erosjonsreduserende tiltak i sti. Skilting av parkering og merking av tursti, slik at belastning reduseres utenfor stien.	Vestvågøy kommune, interessenter i området, Friluftsrådet
Ballstadheia	Avklare med grunneiere mulighet for etablering av parkeringsplass med toalett og renovasjon. Utvelgelse av en fast turrute og merking og skilting av stien. Erosjonsreduserende tiltak på utvalgt sti på Ballstadheia.	Vestvågøy kommune, Heiveien, Ballstad innbyggerforening

KILDER

1 Den Norske Turistforening, Innovasjon Norge, Friluftsrådenes Landsforbund (2019) Merkehåndboka. Tilrettelegging og synliggjøring av turruter.
https://www.merkehandboka.no/wp-content/uploads/2023/04/DNT_Merkehandbok_2019.pdf

2 Helsedirektoratets anbefaling for fysisk aktivitet:
<https://www.helsedirektoratet.no/forebygging-diagnose-og-behandling/forebygging-og-levevaner/fysisk-aktivitet>

3 Helsedirektoratet (2021). Sektorrapport om folkehelse 2021 [nettdokument]. Oslo: Helsedirektoratet (siste faglige endring 20. oktober 2021). Tilgjengelig fra <https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/sektorrapport-om-folkehelse>

4 Helsedirektoratet (2024). Vunne leveår og helsetapsjusterte leveår (DALYs) ved fysisk aktivitet [nettdokument]. Oslo: Helsedirektoratet (siste faglige endring 04. april 2024). Tilgjengelig fra <https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/vunne-levear-og-helsetapsjusterte-levear-dalys-ved-fysisk-aktivitet>

5 Klima og miljødepartementet (2018) Handlingsplan for friluftsliv. Natur som kilde til helse og livskvalitet. Publikasjonskode: T-1564 B. ISBN 978-82-457-0510-2.

6 Legrand, F.D., Jeandet, P., Beaumont, F., Polidori, G. (2022) Effects of Outdoor Walking on Positive and Negative Affect: Nature Contact Makes a Big Difference. Frontiers in Behavioral Neuroscience. Vol 16-2022. Tilgjengelig fra: <https://www.frontiersin.org/journals/behavioral-neuroscience/articles/10.3389/fnbeh.2022.901491/full>

7 Lonely Planet. The 20 best beaches in Europe. 13.06.2025. Tilgjengelig fr: <https://www.lonelyplanet.com/articles/best-beaches-europe>

8 OV-2003-07-04-74 Lov om forsvarlig hundehold (hundeloven)

9 Miljødirektoratet – kommuneveilederen. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/friluftsliv/naturvennlig-ferdsel/stiskulen-start/>

10 Miljødirektoratet (2019) Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv. Veileder M-1326/2019. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1326/m1326.pdf>

11 Miljødirektoratet (2019) Plan for friluftslivets ferdselsårer. Veileder M.1292. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2019/mars-2019/plan-for-friluftslivets-ferdselsarar/>

12 NS 11005:2011 Universell utforming av opparbeidete uteområder – Krav og anbefalinger. Norsk standard.

13 NIBIO – Beitestatistikk for sau i utmark. Tilgjengelig fra: <https://beitestatistikk.nibio.no/>

14 Norsk Kulturarv. Ferdavegen Uttakleiv -Haukland. Tilgjengelig fra: <https://kulturarv.no/kulturminne/ferdavegen-uttakleiv-haukland/>

15 Norsk kulturarv. Olavsrosa tildeles de gamle ferdavegene Uttakleiv – Haukland. Tilgjengelig fra: <https://kulturarv.no/aktuelt/olavsrosa-tildeles-de-gamle-ferdavegene-uttakleiv-haukland/>

16 NVE temakart – Aktsomhetskart for snøskred. Tilgjengelig fra: <https://temakart.nve.no/tema/snoskredaktsomhet>

17 SSB – Beitestatistikk: <https://beitestatistikk.nibio.no/kommuner/Vestvågøy>

18 SSB - Kommunefakta – Vestvågøy kommune <https://www.ssb.no/kommunefakta/Vestvågøy>

19 Store norske leksikon - <https://snl.no/Vestvågøy>

20 Stortingsmelding 18 (2015-16) Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet.

21 Vistad, O. I., Gundersen, V., Wold, L.C., Skår, M., Rybråten, S. & Dokk, J.G. (2018) Effekter av å skilte og merke en eksisterende turrute. NINA Rapport 1440.

22 Vikene, Odd Lennart og Sanderud, Jostein Rønning "Å gå på tilrettelagte stier: Hvordan opplever aktive turgåere tilrettelegging for friluftsliv?" Publisert i Tidsskriftet Utmark (2024). Norsk institutt for naturforskning (NINA)



Utarbeidet av



Vestvågøy kommune

