

Mobilitetsutfordringer og forbedringspotensial om transport til og fra Træna

Analyse om transportsystemet på Helgelandskysten,
fordeler ved forbedrede transporttjenester
og mulig helikopterrute

Julien Lebel, Jens Ørding Hansen, Maiken Bjørkan





NORDLANDSFORSKNING

Mobilitetsutfordringer og forbedringspotensial om transport til og fra Træna

**Analyse om transportsystemet på Helgelandskysten,
fordeler ved forbedrede transporttjenester
og mulig helikopterrute**

Julien Lebel

Jens Ørding Hansen

Maiken Bjørkan



PUBLIKASJONSINFO

Copyright © 2025 NORDLANDSFORSKNING

Utgitt av Nordlandsforskning AS

Forsideillustrasjon: Julien Lebel

Nordlandsforskning AS

Postboks 1490

N-8049 Bodø

Tlf. +47 754 11 810

nf@nforsk.no

www.nordlandsforskning.no

Tittel: Mobilitetsutfordringer og forbedringspotensial om transport til og fra Træna. Analyse om transportsystemet på Helgelandskysten, fordeler ved forbedrede transporttjenester og mulig helikopterrute

NF-Rapport nummer: 15/2025

ISBN (trykk): 978-82-7321-922-0

ISBN (digital): 978-82-7321-921-3

ISSN (trykk): 0804-1873

ISSN (digital): 2704-033X

Forfatter(e): Julien Lebel, Jens Ørding Hansen, Maiken Bjørkan

Publikasjonsdato: 01.07.2025

Prosjektansvarlig: Maiken Bjørkan

Forskningsleder: Maiken Bjørkan

Emneord: Transport, Mobilitet, Ferge, Hurtigbåt, Helikopter, Træna, Helgeland, Bærekraft, Øysamfunn

Antall sider: 43



Funded by
the European Union

Funded by the European Union under the Horizon Europe Program, Grant No. 101059957 (EmpowerUs). Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or Research Executive Agency (REA). Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them.



UK Research
and Innovation

UK participants in EmpowerUs are supported by UKRI Grant No. 10040189 (QUB).

INNHold

FORORD	4
INNLEDNING	5
1. TRANSPORTSYSTEMET PÅ HELGELANDSKYSTEN	6
2. SAMFUNNSØKONOMISKE ASPEKTER KNYTTET TIL TRANSPORT TIL OG FRA TRÆNA	21
3. MULIGHETER FOR NYE TRANSPORTLØSNINGER: HELIKOPTERRUTE OG SAMFUNNSDREVNE TRANSPORTTJENESTER.....	25
4. STRATEGISKE RÅD OG VEIER VIDERE FOR TRÆNA.....	36
KONKLUSJON	39
REFERANSER	40

Forord

Denne rapporten er laget som et bidrag til forskningsprosjektet EmpowerUs¹. Prosjektet har som mål om å samskape løsninger på utfordringer i europeiske kystsamfunn.

Prosjektet er finansiert av EU (Horizon Europeforskningsprogram) og fokuserer på seks europeiske kystsamfunn, inkludert Træna. Samskaping er sentralt i prosjektet, og inkluderer både forskere, utviklingsaktører, lokale samfunnsaktører og lokalbefolkningen i kystsamfunnene. I hvert av de seks kystsamfunnene som er med i prosjektet, utvikles og implementeres et pilotprosjekt sammen med lokalsamfunnet. Pilotprosjektene finansieres av midler i prosjektet, bevilget av EU (50,000 euro per case), og har som formål om å styrke lokalsamfunnet på deres prinsipper med fokus på spesifikke temaer tilpasset de lokale kontekstene. Piloten i Træna fokuserer overordnet på utfordringer knyttet til stedsattraktivitet, bo- og bilyst, kulturarv og samferdsel, og går under tittelen “Hekta på Træna”.

Som et ledd i samskappingsstrategien med Træna ble det etablert flere arbeidsgrupper, blant annet en gruppe kalt “samferdsel”. For å imøtekomme samferdselsgruppas ønske om et bedre kunnskapsgrunnlag for transport, har Nordlandsforskning skrevet denne rapporten. Rapporten er en kartlegging av transportsituasjonen i Træna. Dette er viktig for å bygge opp Træna som et attraktivt sted å bo samt sikre næringsutvikling.

Denne rapporten er en del av pilotprosjektet i Træna og bygger på eksisterende litteratur, statistikk samt resultatene fra en workshop gjennomført av Nordlandsforskning i 2025 i Træna.

Vi vil takke alle som har bidratt til rapporten, særlig de som bidro i arbeidsgruppen samferdsel og som deltok på workshopen.

Maiken Bjørkan er koordinator for prosjektet EmpowerUs. Arbeidet med rapporten er ledet av Julien Lebel fra Nordlandsforskning. Jens Ørding Hansen har særlig bidratt til kapittel 2 om samfunnsøkonomiske aspekter, mens Maiken Bjørkan har bidratt til rapportens siste kapittel om strategiske råd.

Vi takker Marta Anna Løvberg og Anette Møllersen Bjørnå for bidrag til kvalitetssikring og layout til rapporten.

¹ Socio-Economic Empowerment of Coastal Communities | EmpowerUs – empowerus-project.eu

Innledning

Samferdsel er et tema som engasjerer mange aktører i kystsamfunnene i Nord-Norge. Ustabilt vær, geografiske barrierer som fjorder og fjellkjeder, og avstand til storbyer med utvidede offentlige tjenester og utdanningsmuligheter gjør at transporttjenestene har en viktig rolle i hverdagen til de fleste innbyggere (Meld. St. 14, 2023-2024; Nordland Fylkeskommune, 2022). Derfor er det ikke overaskende at det er mye debatt om dagens transporttilbud, spesielt når det gjelder frekvens, pris, komfort, pålitelighet og regularitet. Siden Træna er én av kommunene i Nordland som ligger lengst unna fastlandet uten bro- og tunnelinfrastruktur og flyforbindelse, blir sjøtransporttjenestene enda viktigere, også for de som reiser med privatbil, som da blir nødt til å bruke ferge.

Denne rapporten presenterer først samferdselssituasjonen i Træna med dagens transporttilbud, basert på tilgjengelig statistikk og en kartlegging av de eksisterende transportrutene og overgangsmuligheter til å reise videre. Vi tar deretter hensyn til samfunnsøkonomiske aspekter knyttet til samferdsel og lokale aktiviteter i Træna for å analysere hvordan transporttjenestene påvirker utviklingene i øykommunen. Til slutt skisserer vi muligheter for etableringen av en helikopterrute og presenterer innspill fra en lignende tjeneste mellom Værøy og Bodø for å understreke både fordeler og ulemper knyttet til denne løsningen. Samfunnsdrevne transporttjenester blir også presentert som en relevant løsning for små kystsamfunn, slik som Træna. Vi avslutter rapporten med konkrete tiltak og anbefalinger til Træna kommune for å forbedre transportsituasjonen, spesielt gjennom dialog med relevante aktører på ulike nivåer.

Kart, data og innspill som er presentert i denne rapporten stammer fra ulike kilder, inkludert statistikk fra Nordland fylkeskommune og Avinor. Vi har også organisert en drop-in workshop om samferdsel ved inngangen av butikken på Husøya under Vinterfestivalen i Træna i februar 2025. Innbyggere fikk anledning til å formidle sine utfordringer og behov rundt transport, spesielt ved å se på kartene som også er med i denne rapporten, feste Post-it-lapper med innspill og kommentarer, samt snakke med forskere som jobber i EmpowerUs-prosjektet.

Denne rapporten har blitt skrevet på bakgrunn av et ønske fra lokalbefolkningen og kommunestyret om å få et grundig kunnskapsgrunnlag som kan belyse transportsituasjonen i Træna. I tillegg har det vært ønskelig å få på plass konkrete innspill om etableringen av en helikopterrute og forbedring av eksisterende transporttjenester. Siden et stabilt og robust transportsystem anses som et sentralt tema for å fremme en bærekraftig utvikling av Træna, er dette et viktig kunnskapsgrunnlag i tråd med EmpowerUs-prosjektet.

1. Transportsystemet på Helgelandskysten

Helgelandskysten omfatter flere kommuner som har tettsteder på ulike øyer og landfaste områder, noe som forsterker behovet for effektive transporttjenester som kobler disse småsamfunnene sammen. Dessuten er transportinfrastruktur og -tjenester viktige for å kunne reise til større byer i fylket, særlig Mo i Rana og Bodø. Transportsystemet på Helgelandskysten oppfattes av mange innbyggere og besøkende som komplekst på grunn av mangfoldige ruter og behov for å kombinere ulike transportmidler for å kunne nå reisemålet sitt.

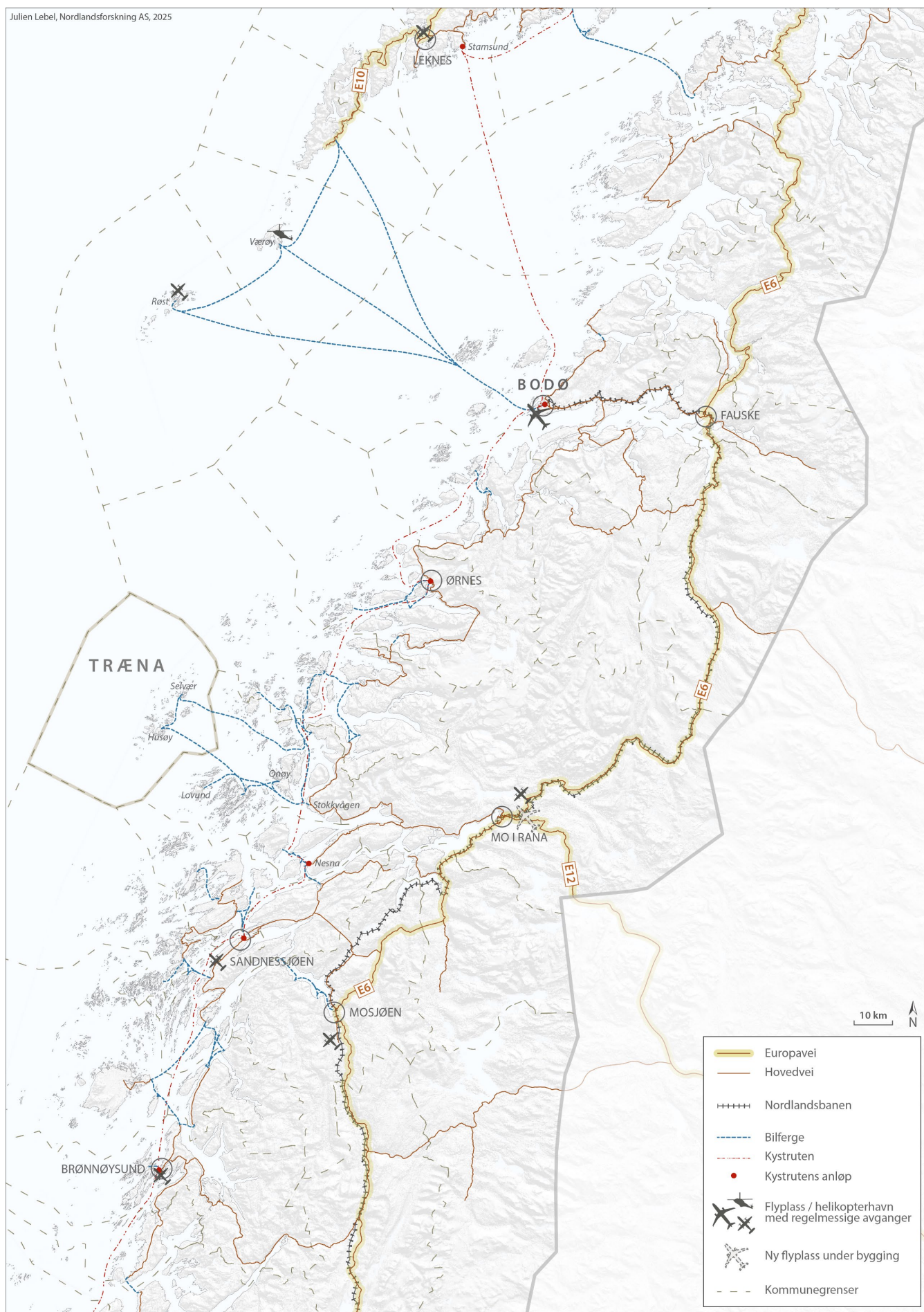
1.1 Transportinfrastruktur i regionen

I Nordland er fly-, sjø-, vei- og jernbanetransport relevant for å reise innenfor fylket og videre. Mens flyforbindelser først og fremst er organisert for å koble distriktene med fylkeshovedstaden, Bodø, har ferge- og hurtigbåtrutene blitt etablert for å koble øy og isolerte fjordområder med (resten av) fastlandet. På Helgelandskysten korresponderer ofte båt- og bussrutene med hverandre, slik at man kan reise mellom kysten på ytre Helgeland og indre Helgeland. Det gjelder spesielt Mo i Rana og Mosjøen hvor det finnes viktige offentlige tjenester og utdanningsinstitusjoner. Disse øst/vest-transportforbindelsene er likevel ikke nødvendigvis samordnet med transport – og rutetilbudene som eksisterer via sør/nord-transportårene som krysser hele regionen (Helgelandskystveien, Europavei 6 og Nordlandsbanen). Denne organiseringen av transportinfrastruktur skaper utfordringer for å kunne lage et transportsystem som er effektiv for både langdistansereiser gjennom regionen og lokal/regional mobilitet.

På grunn av Træna sin plassering til havs og stor avstand til de nærmeste flyplassene og viktige landtransportinfrastrukturer som E6 og Nordlandsbanen (figur 1), er dette én av kommunene i Nordland som har lengst reisetid til og fra Bodø. De fleste innbyggerne bor på Husøy (omtrent 400), mens Selvær er bebodd av omtrent 50 personer. Andre øyer har også noen fastboende og/eller er relevante for fritidsaktiviteter.

Sjøtransport er per i dag den eneste måten for å kunne reise til og fra kommunen, med **Stokkvågen (Lurøy kommune) som nærmeste knutepunkt på fastlandet** (omtrent 40km fra Træna) hvor man får kjøre videre enten til Mo i Rana eller langs kystveien nordover (Ørnes, Bodø) eller sørover (Nesna, Sandnessjøen, Brønnøysund). Kystriksveien preges av lang kjøretid, ettersom flere strekninger dekkes av fergesamband for å kunne krysse fjordene.

Kystruten som drives av både Hurtigruten og Havila har daglige anløp i **Nesna som er nærmeste kystrutehavn til Træna. Ørnes og Sandnessjøen er også relevante kystrutehavner** siden det også finnes overgangsmuligheter med lokale hurtigbåttjenester som kan brukes for å reise til og fra Træna.



Figur 1. Transportinfrastruktur og bilfergeforbindelser på Helgeland og naboregioner.

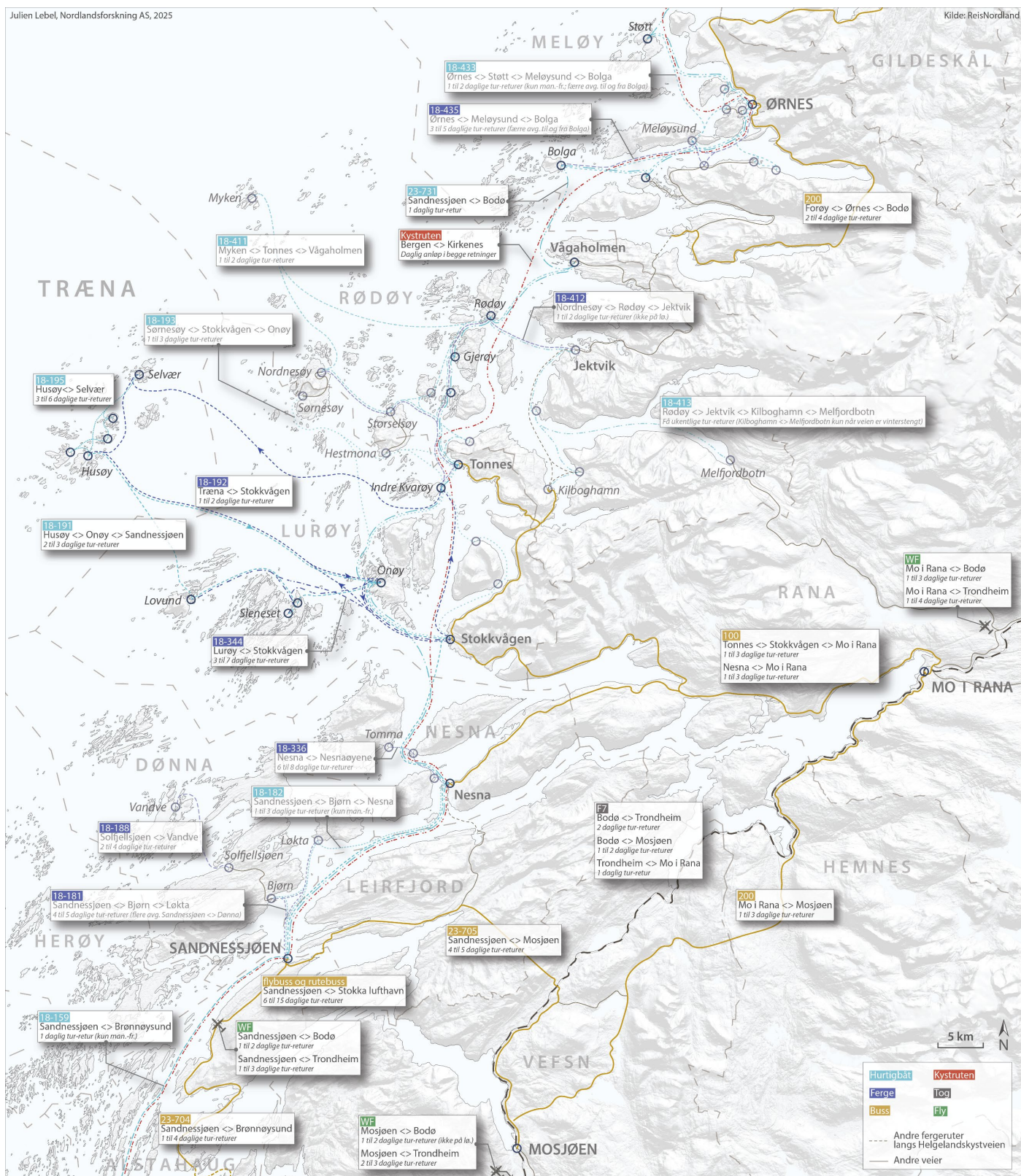
De nærmeste lufthavnene med kommersielle flyforbindelser finnes i Mo i Rana (Røssvoll) og Sandnessjøen (Stokka) og er egnet kun for små fly, som Dash 8 som brukes av Widerøe. Åpningen av den nye storflyplassen i Mo i Rana (Fagerlia), som er planlagt tidligst i 2027, skal tilby en lengre rullebane enn det som tilbys ved Røssvoll i dag. Dette vil gjøre det mulig å ha direkte flyforbindelser til og fra Oslo med flytyper som brukes av SAS (Airbus A319/320) og Norwegian (Boeing 737). Mangel på internasjonale flyforbindelser på tvers av Nordkalotten, særlig til og fra Nordland, gjør at man oftest må reise via Oslo, Tromsø og/eller Trondheim. Utviklingen i reiselivsektoren oppfattes likevel av noen aktører som en mulighet for å styrke flytilbudet mellom Nordland og andre europeiske land. Dette fører imidlertid til utfordringer når det gjelder bærekraft på grunn av klimagassutslippene som skyldes luftfartssektoren.

Togstasjonene i både Mo i Rana og Mosjøen er sentrale knutningspunkt til Nordlandsbanen når man reiser til og fra Træna. Her kan man kombinere tog med busstjenester til og fra Helgelandskysten med sambandene Stokkvågen/Nesna-Mo i Rana og Sandnessjøen-Mosjøen. Likevel har Nordlandsbanen blitt preget av betydelige driftsproblemer de siste årene på grunn av sårbar infrastruktur og togmateriell (ras, gammel spor, mangel på krysspunkter for togene som kjører i motsatte retninger, mangel på lokomotiver som kan brukes på denne strekningen osv.), noe som gjør at togtilbudet er ganske ustabilt og redusert.

Europavei 6 kan nås via Mo i Rana fra Stokkvågen og er den raskeste veien for å kjøre både nordover (Fauske, Bodø, Tromsø) og sørover (Trondheim, Oslo). Dessuten kan man **kjøre østover til Sverige (Hemavan, Umeå) via Europavei 12 fra Mo i Rana**. Det finnes likevel per i dag ingen faste transporttjenester som kobler Mo i Rana med Sverige, med unntak av en sesongbasert buss til og fra Hemavan på lørdager (skiturisme). Grensekryssende mobilitet er derfor basert på bruk av privatbil, mens nærmeste transporttjenester mellom Norge og Sverige drives på Ofotbanen (Narvik-Riksgränsen) og Meråkerbanen (Hel-Storlien) som nylig har blitt elektrifisert.

1.2 Transporttilbud til og fra Træna og videre

Transporttilbudet i Helgeland omfatter ulike ruter som ikke nødvendigvis korresponderer med hverandre (figur 2). Sjørutene er hovedsakelig organisert parallelt, fra kysten ut i havet for å koble øysamfunnene til fastlandet. Disse rutene er ofte segmentert i forhold til kommunegrenser, noe som gjør det vanskelig å reise fra et øysamfunn til et annet dersom de ikke befinner seg i samme kommune, slik som mellom Træna og Rødøy kommune. I tillegg til lokale hurtigbåt- og fergesamband finnes det regionale hurtigbåttjenester: Nordlandsekspressen (NEX 1) mellom Bodø og Sandnessjøen som drives daglig, og ruten mellom Sandnessjøen og Brønnøysund som kun drives i ukedagene.



Figur 2. Transporttilbudet på Helgelandskysten og videre.

Følgende sjøruter har anløp i Træna:

- **Ferge 18-192 kobler daglig Træna og Stokkvågen sammen**, enten direkte (omtrent 2 timer fra Husøy) eller via Indre Kvarøy eller Onøy på bestemte turer. Ferga kommer frem til både Husøy og Selvær, og gjør det mulig å reise med egen bil til og fra fastlandet. Rutetabellene viser at det finnes 1 til 2 daglige tur-returruter.
- **Hurtigbåt 18-191 (Helgelandspendelen) kobler daglig Husøy og Sandnessjøen sammen, og har anløp i flere havner i Lurøy kommune (inkludert Lovund og Onøy) samt Nesna.** Turen fra Husøy til Sandnessjøen tar omtrent 2t30/2t45 og det finnes 1 til 2 daglige avganger i begge retninger. På kvelden kjøres det i tillegg en kortere tur-retur mellom Husøy og Onøy, som tilbyr korrespondanse med NEX 1 fra Bodø og til Sandnessjøen.
- **Hurtigbåt 18-195 (Træna lokal) er en intrakommunal rute som kjøres mellom Husøy og Selvær og binder flere øyer sammen, hovedsakelig Sanna, Sandøy og Holmen.** Disse anløpene går ofte etter behov, noe som betyr at passasjerene må bestille turen på forhånd, og noen turer mellom Husøy og Selvær kjøres direkte. Dette hurtigbåtsambandet tilbyr opp til 6 daglige tur-returer og korresponderer ofte med hurtigbåten til og fra Onøy og Sandnessjøen samt ferge til og fra Stokkvågen.

Følgende øvrige transporttilbud er også relevante når man reiser til og fra Træna:

- **Hurtigbåt 23-731 (Nordlandsekspressen - NEX 1) kobler daglig Bodø og Sandnessjøen sammen og har anløp til flere havner langs kysten, inkludert Onøy i Lurøy kommune** hvor det finnes overgangsmuligheter med, blant annet, Helgelandspendelen til og fra Husøy. I ukedagene på sommeren finnes det en tilleggsrute til NEX 1 som binder Bodø, Ørnes, Myken, Træna (både Selvær og Husøy) og Sandnessjøen sammen (i tillegg til flere havner). Fylkestinget har likevel stemt for å omorganisere og kutte ned antall avganger på flere hurtigbåtruter fra høsten 2025, inkludert NEX 1 og Helgelandspendelen.
- **Buss 100 mellom Tonnes/Stokkvågen/Nesna og Mo i Rana** er samordnet med Helgelandspendelen og ferge til og fra Træna på enkelte avganger, slik at man kan reise mellom Træna og indre Helgeland.
- **Buss 23-705 mellom Sandnessjøen og Mosjøen** er også en nyttig forbindelse for å kunne reise til og fra indre Helgeland (opp til 5 daglige avganger) og korresponderer med langdistanstogtjenester som har avganger via Mosjøen. Denne bussruten er likevel ikke samordnet med Helgelandspendelen i Sandnessjøen.

På **Nordlandsbanen** kjøres SJ Norge både **nattog og dagtog daglig mellom Bodø og Trondheim, med mellomstopp i Mo i Rana og Mosjøen**, i tillegg til **ekstra avganger mellom Mosjøen og Bodø samt Trondheim og Mo i Rana**. Turen på jernbanen beskrives som én av de vakreste i Europa og tiltrekker mange turister. Det finnes et stort potensial for bedre korrespondanse mellom togtjenestene og lokale transportruter, slik at de reisende også kunne brukt tog og nådd reisemålet sitt videre med samordnede tjenester. Per i dag selger SJ Nord billetter som kombinerer både tog og buss når man reiser til og fra Sandnessjøen (via

Mosjøen). Dette er en ordning som også kunne ha blitt utvidet til å inkludere flere transportruter. Likevel har togtjenestene på Nordlandsbanen blitt nedjustert siden togulykken som skjedde i Hemnes kommune i oktober 2024 og som har ført til driftsproblemer på grunn av mangel på lokomotiver.

Flyplassene i Mo i Rana, Sandnessjøen og Mosjøen tilbyr daglige avganger til både Bodø og Trondheim, hvorfra man kan reise videre. Disse regionale flyrutene dekkes av **FOT-ordningen** (Forpliktelse til offentlig tjenesteytelse), noe som betyr at regjeringen subsidierer driften, slik at passasjerene betaler mindre for flybilletter enn hva den reelle kostnaden er. Halveringen av maksprisen på FOT-flyrutene siden 2024 oppfattes som et positivt tiltak av mange aktører i distriktene, siden disse flyforbindelsene er viktige for å kunne reise til sykehus og andre viktige offentlige tjenestetilbud som ikke finnes i småsamfunn. Likevel har dette skapt kapasitetsutfordringer, særlig på sommeren når mange turister besøker regioner som Lofoten og i økende grad også Helgeland.

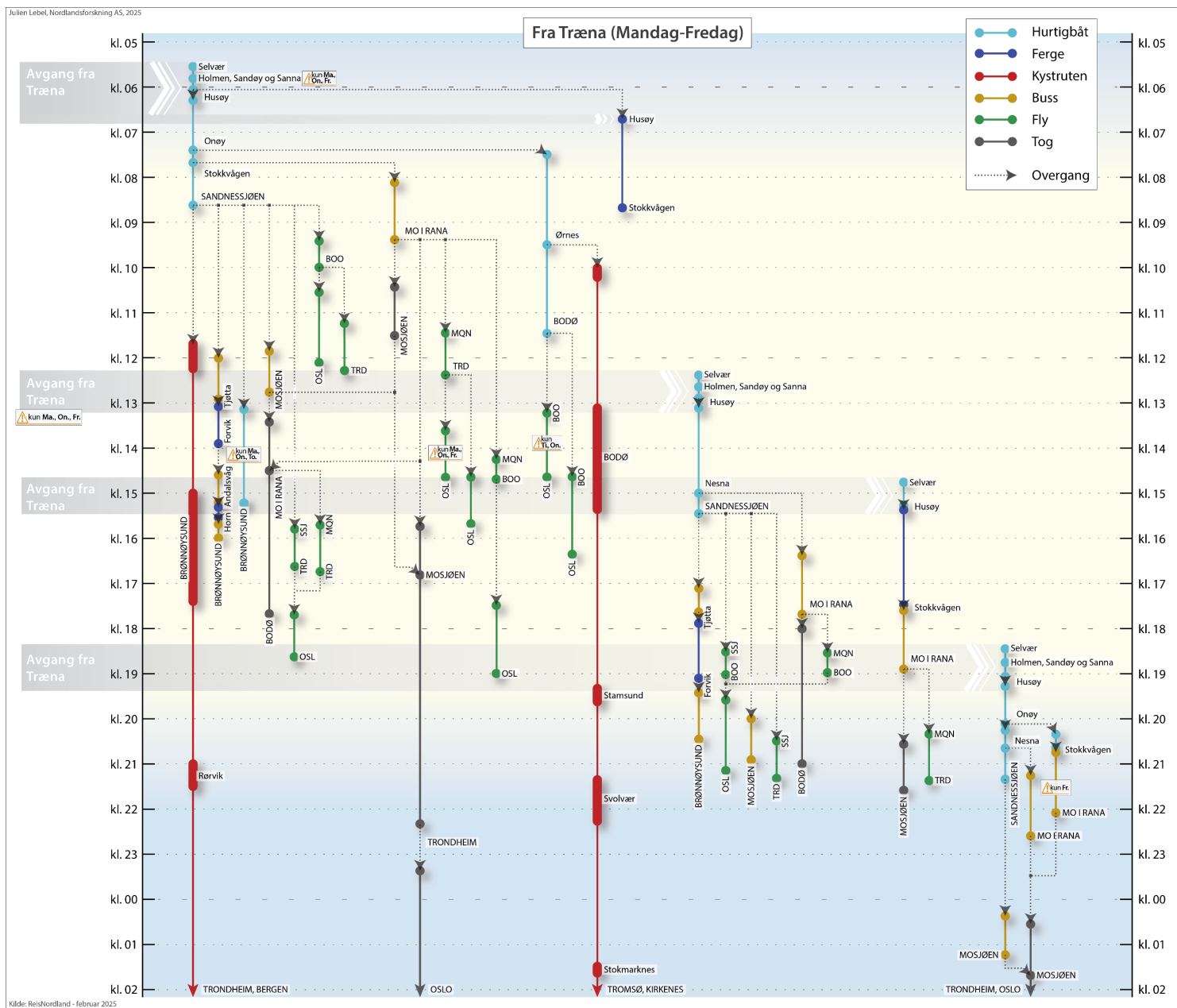
Med unntak av Sandnessjøen flyplass (Stokka) som er koblet til rutebussnettverk, er man avhengig av privatbil eller taxi for å kunne nå disse flyplassene. Det finnes et behov for å omorganisere de lokale transportrutene (spesielt buss og hurtigbåt) og etablere intermodale knutepunkter med attraktive overgangsmuligheter. Slik kan reisen til passasjerene forenkles i form av redusert reisetid og garanti på overganger mellom ulike transportmidler. På Helgeland kunne det for eksempel vært relevant å utvide bussrutene utover Mo i Rana og Mosjøen, og helt frem til de lokale flyplassene, samt etablere en hurtigbåthavn ved Stokka lufthavn utenfor Sandnessjøen, slik at øysamfunnene langs kysten kan få bedre og enklere tilgang til det regionale flytilbudet.

Man kan også peke på muligheter for en diversifisering av sjørutene til og fra øy- og kystkommunene ved å utvide/omorganisere de eksisterende hurtigbåt- og fergesambandene på tvers av kommunegrensene. Flere sjøruter i Rødøy kommune kunne for eksempel vært relevant å utvide til Selvær og Træna. Slik ville det blitt mulig å nå fastlandet på flere punkter, slik som Jektvik og Vågaholmen.

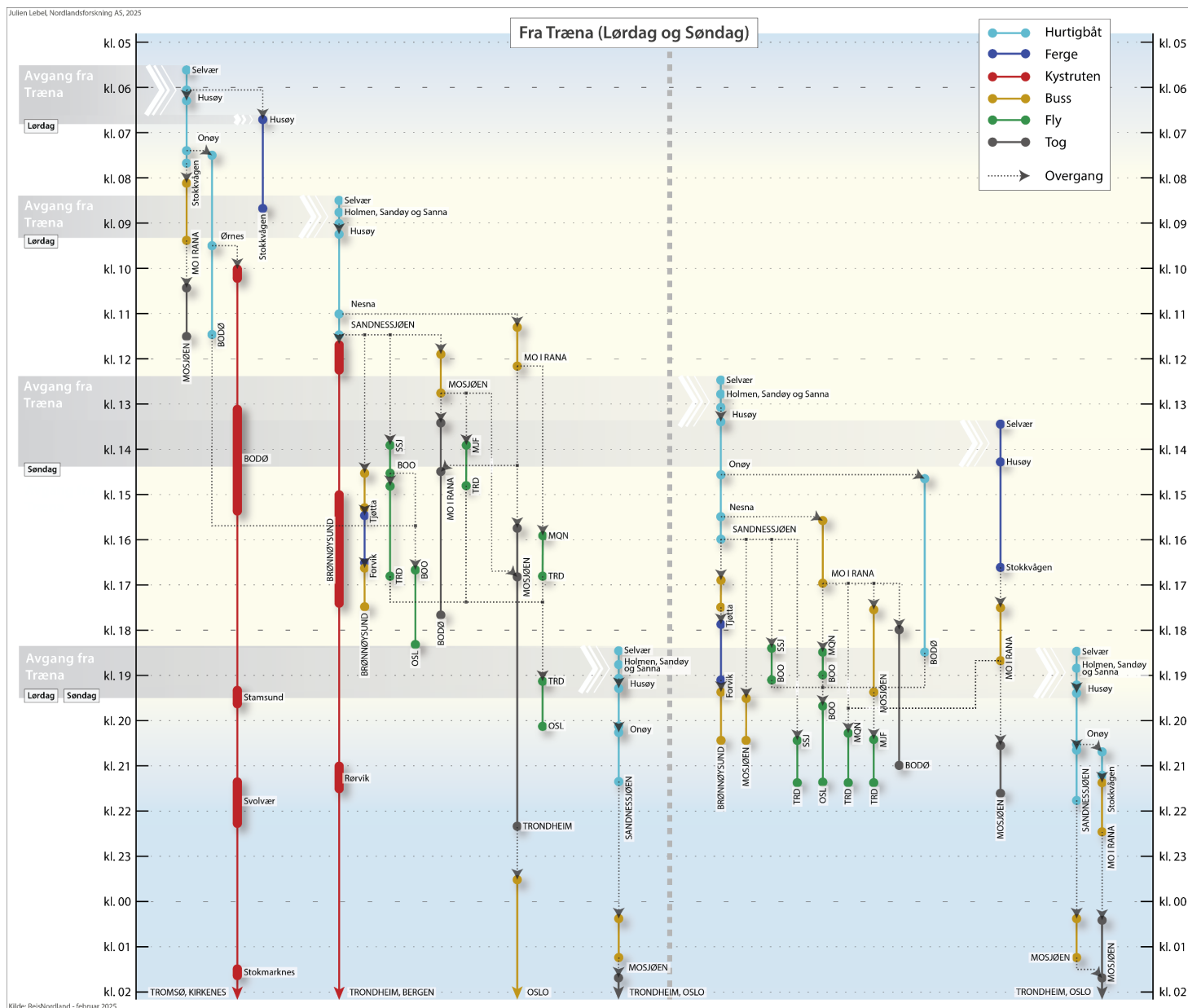
1.3 Overgangsmuligheter ved reising fra Træna

Sjørutene som binder Træna med fastlandet er en del av et komplekst transportsystem som, i teori, gjør det mulig å reise til hovedbyene i regionen og videre. Selv om de reisende må kombinere ulike transportmidler i flere tilfeller, er overgangene ikke nødvendigvis garantert og/eller koordinert mellom hverandre. Figurene 3a og 3b viser overgangsmuligheter fra Træna for å kunne reise frem til Sandnessjøen, Mo i Rana, Mosjøen, Brønnøysund, Bodø, Trondheim og Oslo, ved å kombinere hurtigbåt, ferge, kyststruten, buss, fly og tog.

- I alle tilfellene finnes det overganger mellom transportrutene som drar fra Husøy og den lokale hurtigbåtruten fra Selvær. Noen turer mellom Selvær og Træna kjøres likevel direkte, noe som begrenser avgangsmuligheter fra Holmen, Sandøy og Sanna.



Figur 3a. Overgangsmuligheter fra Træna (mandag-fredag).



Figur 3b. Overgangsmuligheter fra Træna (lørdag og søndag).

- Bussen fra Stokkvågen til Mo i Rana er samordnet med noen av hurtigbåt- og fergeturene fra Træna (3 ganger i ukedagene, færre avganger i helgene), noe som er én av de mest effektive måtene å reise til indre Helgeland på. I få tilfeller korresponderer også bussen fra Nesna til Mo i Rana med hurtigbåten fra Træna.
- Man kan reise daglig til Bodø gjennom en korrespondert overgang via Onøy mellom Helgelandspendelen og NEX 1. Hele reisen fra Husøy til fylkeshovedstaden tar omtrent 5 timer.
- Det finnes gode overgangsmuligheter for å reise videre med kystruten via Ørnes nordover eller via Sandnessjøen sørover, bortsett fra på søndager.
- Dersom man ønsker å fly fra Sandnessjøen, Mo i Rana eller Mosjøen kreves det ofte mye ventetid på grunn av dårlig koordinering mellom flyavganger og hurtigbåt/ferge fra Træna. I noen tilfeller er det tvert imot for kort byttetid. Dessuten finnes det ingen offentlig transporttilbud for å nå flyplassene i både Mosjøen og Mo i Rana, noe som betyr at man er avhengig av taxi eller privatbil.
- Togtjenestene via Mo i Rana eller Mosjøen er ofte lite attraktive, særlig for å reise sørover (Trondheim og Oslo), på grunn av lang ventetid.
- Ettersom det ikke finnes avganger fra Træna på søndag morgen, finnes det begrensede overgangsmuligheter den dagen.

Mangel på korresponderende transporttjenester som knytter kystsamfunnene på Helgelandskysten sammen med videre transportruter via viktige knutepunkter i regionen (særlig flyplasser og togstasjoner) gjør det vanskelig å kombinere ulike transportmidler og fører til lang reise- og ventetid. Samtidig tilbyr mangfoldet av transportrutene et potensial for å kunne forenkle mobiliteten mellom Træna og resten av regionen og videre, dersom overgangene var bedre organisert. Mangel på overgangsgaranti mellom flere transportruter betyr dessuten at man må planlegge ekstra byttetid for å være sikker på å rekke neste avgang, særlig når man har en reservasjon uten fleksibilitet. Dette gjelder særlig avganger med tog og fly, og kan føre til at man er nødt til å reise fra Træna dagen før.

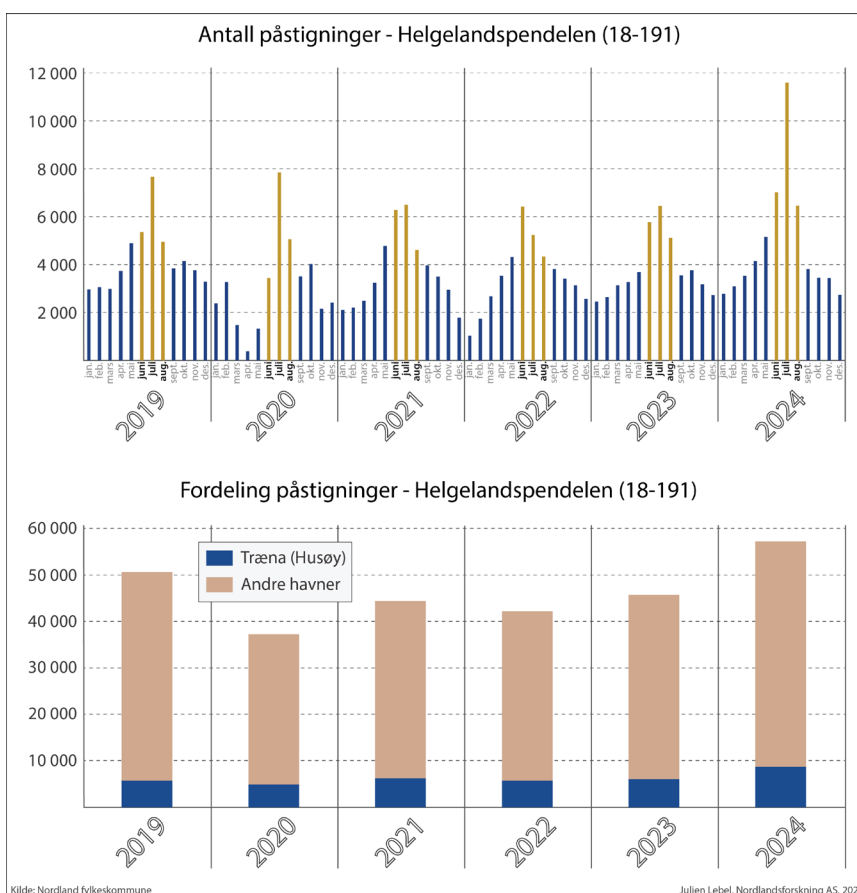
1.4 Trafikkstatistikk: passasjertall og regularitet

Statistikk fra Nordland fylkeskommune viser en økning i antall passasjerer som bruker transporttjenestene til og fra Træna, noe som samsvarer med en sammenlignbar trend for hele transportsystemet siden pandemiperioden (særlig i 2020-2021). Regularitetsnivå oppfattes dessuten som en viktig parameter for passasjerene, særlig når det gjelder sjøtransport som ofte kan bli påvirket av værforholdene (spesielt vind og bølger). I likhet med flere andre øysamfunn, slik som i Lurøy kommune, er sjøtransport den eneste måten å kunne reise til og fra fastlandet. Det betyr at det ikke eksisterer transportalternativer når hurtigbåten og fergen ikke går som planlagt, noe som har konsekvenser for stedsattraktivitet, næringslivet, reiselivet og tilgang til offentlige tjenester som finnes utenfor kommunen (Oslo Economics, 2024).

Fylkeskommunen har ansvar for å samle statistikk og informasjon om både passasjertall og regularitet fra operatørene til transporttjenestene. Det er også viktig å ta hensyn til at statistikk om regularitet kan bli registrert på ulike måter avhengig av personen som rapporterer dataene hver måned til fylkeskommunen. Dessuten finnes det en del utfordringer knyttet til telling av passasjerer, spesielt siden de fleste fergerutene har blitt gratis siden 2022 og fylkeskommunen har brukt ulike billettsystemer for hurtigbåttjenestene de siste årene. Dataene bør derfor analyseres i forhold til trendene som vises over lengre perioder istedenfor å ha fokus på kun isolerte tall.

- **Helgelandspendelen (18-191)**

Helgelandspendelen er det raskeste transporttilbudet fra Træna hvis man skal reise til fastlandet. Tallene fra Nordland fylkeskommune viser at over 57 000 påstigninger har blitt registrert i 2024, mot 50 600 i 2019, året før pandemien (figur 4). Etter en tydelig nedgang i 2020, har antall påstigninger økt gradvis igjen. Statistikkdetaljene per måned viser store variasjoner mellom sommersesongen (juni, juli og august) og resten av året. I juli 2024 har det blitt registrert mer enn 11 500 påstigninger mot kun 2 700 i desember samme år. Dette skyldes mobilitet knyttet til fritid og ferie, siden Helgelandskysten har blitt et populært reisemål blant både nordmenn og utenlandske reisende på sommersesongen.



Figur 4. Antall påstigninger på Helgelandspendelen per måned og per år.

Ettersom Helgelandspendelen har anløp i flere havner, er det viktig å se på antall påstigninger i Træna (Husøy) isolert. Siden 2019 finnes det en økning i antall påstigninger i Træna: 15,23% av alle påstigningene ble registrert i Husøy i 2024 (nesten 8 700 påstigninger) mot 11,3% i 2019. Statistikkdetaljene per måned viser at andel påstigninger i Træna er høyere i sommermånedene og nådde for eksempel 21,5% i juli 2024, mot 16,4% i juli 2019. I vintermånedene er det ofte registrert under 10% av de totale påstigningene i Træna. Reiselivsektoren har utviklet seg i øykommunen, hovedsakelig i sommermånedene og særlig i forbindelse med Trænafestivalen som hvert år tiltrekker flere tusen personer i juli.

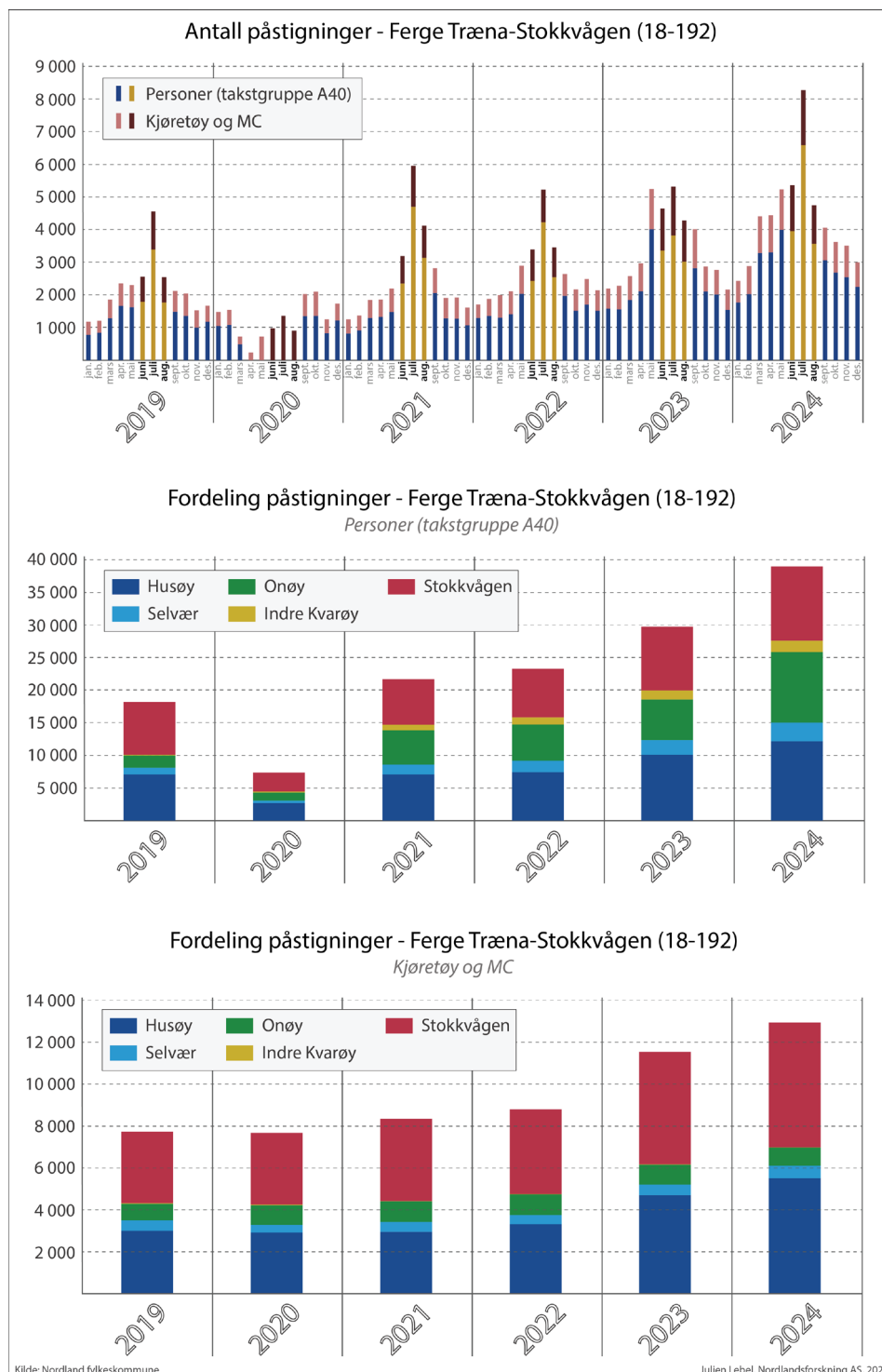
Når det gjelder regularitet har det blitt registrert 79 dager med kanselleringer (enten av bestemte anløp eller hele ruten) i 2024, mot 76 i 2023 og 86 i 2022, noe som forklarer hvorfor hurtigbåtruten kan oppfattes som uforutsigbar. Været er hovedårsaken til kanselleringer: det var grunnen (eller én av grunnene) som førte til innstilling i 75% av tilfellene i 2024, mot 57% i 2023 og 77% i 2022. Med en mulig økning i ekstremværhendelser i årene fremover kan man forvente at værforholdene vil fortsette å bli hovedfaktoren til trafikkutfordringer for Helgelandspendelen. Tekniske problemer og mannskapsmangel er også årsaker til kanselleringer i noen tilfeller.

Antall turer som hadde mer enn 10 minutters forsinkelse har økt de siste årene hvis man sammenligner data fra 2022 (66 turer), 2023 (140 turer) og 2024 (209 turer). I 2024 ble det altså registrert 155 dager med sånne forsinkelser, mot kun 49 i 2022. Likevel har gjennomsnittlig forsinkelse per tur blitt mindre med omtrent 16 minutter i 2024, noe som er 3 minutter lavere enn i 2022. Detaljer knyttet til årsakene til forsinkelse viser at været var involvert i 50% av tilfellene hvor det ble registrert forsinkelser i 2024, mens det var kun 20% av tilfellene med forsinkelser i 2022. Andre vanlige årsaker til forsinkelse er knyttet til venting på korrespondanse (særlig fra NEX 1 på Onøy) og store antall passasjerer som reiser i sommermånedene, noe som betyr at båten blir lengre til kai. Været er særlig en utfordring i vintermånedene.

- **Ferge Træna-Stokkvågen (18-192)**

Ferge som binder Træna og Stokkvågen sammen er et viktig samband for de som reiser med bil. Bortsett fra 2020, på grunn av pandemien, viser statistikk en tydelig økning i antall påstigninger, både for personer og kjøretøy (figur 5). I 2024 har mer enn 39 000 passasjerer brukt fergeforbindelsen, og omtrent 15 000 gikk på båten i Træna (fra både Husøy og Selvær). Dette tilsvarer en fordobling sammenlignet med data fra 2019. Andelen påstigninger på Husøy har minsket de siste årene (fra 38,7% i 2019 til 31,1% i 2024), mens den har økt på Selvær (fra 6,0% til 7,4%). Når det gjelder kjøretøytrafikk finnes det også en økning i antall kjøretøy og MC som ble registrert fra Træna (både Husøy og Selvær): mer enn 6 000 i 2024 mot 3 500 i 2019. Andel kjøretøy fra Træna har generelt vært stabilt rundt 45%, men den har økt på Husøy (fra 38,7% i 2019 til 42,6% i 2024) og minsket på Selvær (fra 6,5% til 4,6%).

Både Husøy og Stokkvågen er havnene som registrerer mest trafikk på sambandet, i tillegg til Onøy hvor man ser en økning i antall passasjerer de siste årene. Større trafikk i sommersesongen preger ferger som de fleste andre transporttjenestene i regionen, ettersom det blir registrert omtrent 3 ganger flere påstigninger i juli sammenlignet med januar. Dette gjelder særlig antall passasjerer, men forskjellen er også synlig for kjøretøy og MC.



Figur 5. Antall påstigninger på ferge Træna-Stokkvågen per måned og per år.

Mange innbyggere i Træna oppfatter ferge som et ganske pålitelig transportmiddel siden kanselleringer oppstår mye sjeldnere enn på hurtigbåtruten. Statistikk fra fylkeskommunen viser at det ble registrert 11 dager med innstillinger i 2024, en nedgang fra 25 dager i 2022. Været har vært årsaken eller én av årsakene i en tredjedel av tilfellene hvor kansellering oppstod. Tekniske problemer har dessuten vært en årsak i flere tilfeller, og lavt tidevann i Selvær nevnes også noen ganger som grunnen til kansellering av anløp.

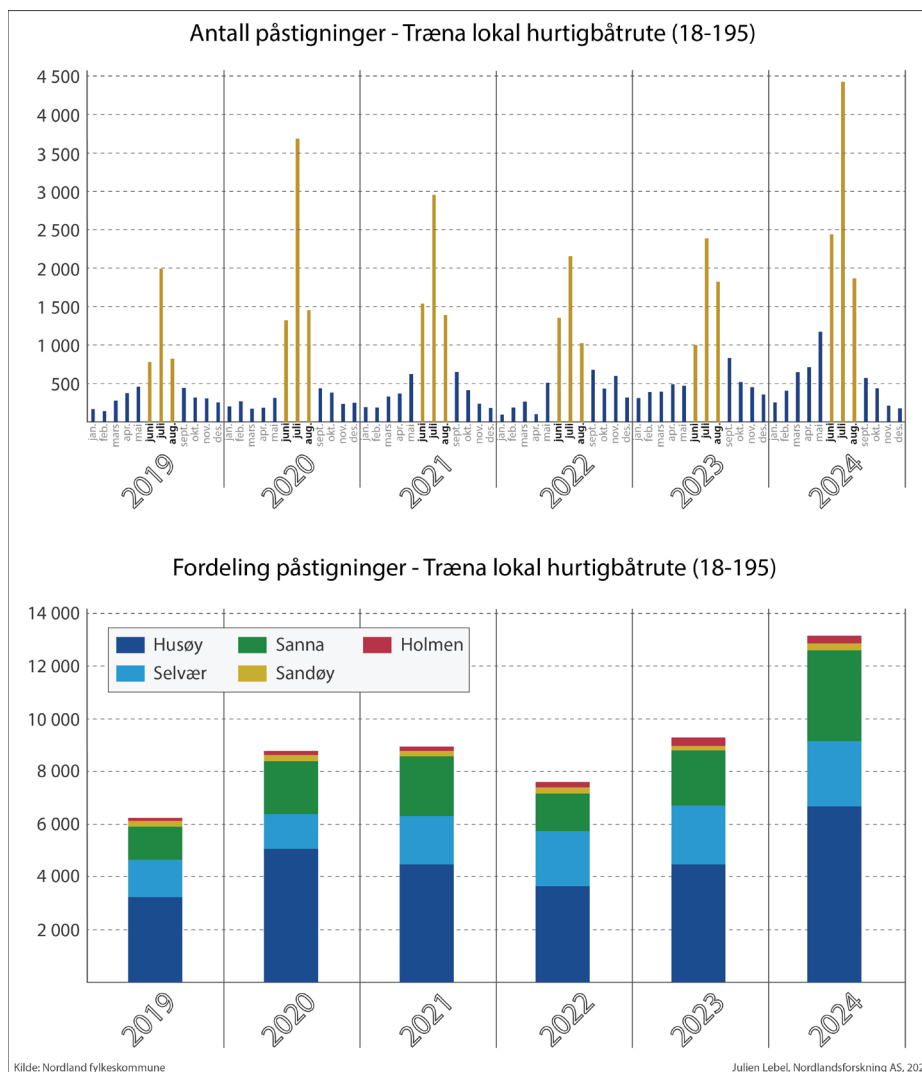
Gjennomsnittlig forsinkelse på ruten har vært 22 minutter, noe som har blitt ganske stabilt. Selv om været påvirker driften av sambandet, finnes det flere årsaker som har ført til forsinkelse, slik som behov for ekstra anløp, venting på korrespondanse med andre transportmidler (særlig buss og hurtigbåten), stor trafikk (spesielt på sommeren) og tekniske problemer. Det har blitt registrert en økning i antall tilfeller hvor det oppstod forsinkelse (minst 10 minutter) hvis man sammenligner 2022 (23 dager), 2023 (41 dager) og 2024 (60 dager).

Fergeruten preges ofte av omorganiseringer som fører til endring i avgangstider og/eller anløpsrekkefølge. Dersom den første hurtigbåtturen på morgenen fra Træna blir kansellert, blir for eksempel avgangen til ferge fremrykket, slik at passasjerene har mulighet til å rekke bussen fra Stokkvågen til Mo i Rana som planlagt. Trafikkutfordringer fører også til endring i anløpsrekkefølge, slik at forsinkelser blir redusert og/eller mannskap får den lovpålagte hviletiden. I disse tilfellene kjører for eksempel siste fergetur fra Stokkvågen direkte til Selvær før Husøy, istedenfor å først dra til Husøy og etterpå kjøre en tur-retur mellom Husøy og Selvær. Dette fører til lengre reisetid for de som reiser fra Stokkvågen til Husøy.

- **Træna lokal hurtigbåtrute (18-195)**

Den lokale hurtigbåtruten i Træna binder sammen flere øyer og er den eneste faste transporttjenesten for å kunne reise lokalt i kommunen mellom Husøy og Selvær. Antall påstigninger har økt gradvis i de siste årene, fra litt over 6 000 påstigninger i 2019 til 13 000 påstigninger i 2024 (figur 6).

Slik som på de andre transportrutene finnes det store variasjoner mellom sommersesongen og resten av året: hoveddelen av påstigningene er registrert i juni, juli og august (nesten 4 500 påstigninger i juli 2024), mens passasjertallene oftest blir under 500 i hver vintermåned. Man kan likevel legge merke til en økning i antall påstigninger også i lavsesongen. De fleste påstigningene skjer i Husøy (omtrent halvparten). Likevel har andel påstigninger i de andre havnene økt noe i løpet av perioden 2019-2024, og både Selvær og Sanna står for hver sin fjerdedel av alle påstigningene. På samme tid er det ganske lite påstigninger på Sandøy og Holmen, selv om statistikkdetaljene viser en kontinuerlig økning på Holmen.



Figur 6. Antall påstigninger på Træna lokal hurtigbåtrute per måned og per år.

Været har relativt stor påvirkning på driften av ruten. I 2024 ble det registrert 59 dager hvor det hadde skjedd kanselleringer (enten av enkelte anløp eller hele ruten). I 71% av disse tilfellene var utfordrende værforhold årsaken eller én av årsakene som førte til innstilling. Statistikk viser dessuten at antall tilfeller med kanselleringer har økt mye i de siste årene, siden det var registrert kun 10 dager med innstillinger i 2022 og 22 dager i 2023. Tekniske problemer fører også til brudd i driften av ruten noen ganger. Dessuten brukes fartøyet som vanligvis kjører på denne strekningen som beredskapsfartøy på andre ruter når det oppstår problemer, noe som dermed fører til kansellering av den lokale ruten i Træna.

Oppsummeringspunkter:

- Helgeland har et **komplekst transportsystem**, noe som preger reising til og fra Træna. Passasjerene må **kombinere ulike transportmidler** for å reise til indre Helgeland og videre.

- Selv om noen transporttjenester er samordnet med hverandre, finnes det ofte **uattraktive overgangsmuligheter**. Dette gjelder særlig reising hvor passasjerene til og fra Træna kombinerer båt, buss, tog og fly.
- **Mangfoldet av transportrutene** tilbyr et **potensial for å etablere et attraktivt og diversifisert transporttilbud** ved å omorganisere de eksisterende transporttjenestene. Dette gjelder særlig **sjørutene på tvers av kommunegrensene** og **etablering av knutepunkter** (havner, togstasjoner og flyplasser) hvor flere transportmidler møtes.
- Statistikkene viser en **tydelig trafikkøkning på sjørutene som har anløp i Træna**. Dette skyldes delvis utviklingen i reiselivssektoren, særlig i sommermånedene.
- **Regularitet** til de samme sjørutene er likevel **varierende**; hurtigbåttjenesten har høyere antall innstillinger enn fergesambandet, og utviklingen har vært negativ de siste årene. **Værforholdene er hovedutfordringen** til driften av sjørutene ifølge rapportering fra operatørene til fylkeskommunen. En forventet **økning i ekstremværhendelser knyttet til klimaendringer gjør at man også vil se påvirkning i fremtiden**.

2. Samfunnsøkonomiske aspekter knyttet til transport til og fra Træna

Transporttilbudet er en kritisk faktor for utviklingen av Træna som et attraktivt sted å bo, arbeide og drive næringsvirksomhet. Den geografiske plasseringen til Træna innebærer at kommunen er helt avhengig av sjøtransport som sin primære forbindelse til fastlandet, noe som skaper utfordringer knyttet til regularitet, reisetid og fleksibilitet.

2.1 Transportsystemets økonomiske betydning

Tidligere studier fra lignende perifere lokaliteter har påpekt at manglende regularitet i transporttilbudet kan ha store økonomiske konsekvenser for lokalsamfunn og næringsliv (Oslo Economics, 2024). For næringslivet i Træna medfører forsinkelser og kanselleringer direkte økonomiske tap. Usikkerheter rundt transporttilbudet kan også svekke bedriftenes konkurranseevne og gjøre det vanskeligere å rekruttere nødvendig arbeidskraft.

Investeringer i transportinfrastruktur kan generere betydelige såkalte «bredere økonomiske effekter» (wider economic impacts, WEIs). Infrastrukturforbedringer som øker tilgjengeligheten kan ha særlig stor innvirkning i perifere regioner som Træna, hvor kostnadene knyttet til isolasjon er store. En forbedret regularitet i transporttilbudet kan gi betydelige positive ringvirkninger. Disse inkluderer økt produktivitet gjennom forbedret tilgjengelighet og reduserte logistikk-kostnader, som igjen kan stimulere til økonomisk vekst gjennom økt handel, spesialisering og økt attraktivitet for investeringer (Rosik & Wójcik, 2023).

Et velfungerende transportsystem spiller også en viktig rolle i å tiltrekke og beholde kvalifisert arbeidskraft i Træna. Mange høyt utdannede arbeidstakere prioriterer reisemuligheter, tilgang til tjenester og muligheten for å opprettholde profesjonelle nettverk. Forbedret transportinfrastruktur, som mer pålitelige båtruter eller en effektiv helikopterforbindelse, kan utvide Trænas pendlingsradius og gjøre det mulig for arbeidstakere å bo i kommunen samtidig som de opprettholder arbeid eller karriereforsbindelser utenfor Træna. Dette gjelder særlig hybridarbeidsmodeller, hvor man veksler mellom tilstedeværelse på arbeidsplassen og fjernarbeid. Dersom Træna skal kunne rekruttere og beholde fagfolk på lang sikt, må transportinfrastrukturen bidra til å redusere både faktisk og opplevd avstand til resten av regionen.

Transportinfrastruktur spiller også en avgjørende rolle i utviklingen av turisme, spesielt på øyer og i perifere områder (Khadaroo & Seetanah, 2007). God infrastruktur reduserer reisetid, gir økt komfort, og kan bidra til at turister velger destinasjonen på nytt. I øysamfunn som Træna, hvor turisme er en viktig økonomisk aktivitet, kan forbedringer av transportinfrastrukturen bidra til en betydelig økning i turisttrafikken, styrke opplevelsen av destinasjonen og dermed øke både inntekter og lokal sysselsetting. Likevel tiltrekker Træna

seg turister også på grunn av sin plassering til havs, ettersom flere er interessert i å besøke områder hvor det finnes begrenset press fra menneskelig aktivitet og infrastruktur.

Agglomerasjonseffekter kan oppstå som resultat av bedre transportforbindelser (Rosik & Wójcik, 2023). Agglomerasjonseffekter er økonomiske fordeler som oppstår når bedrifter og arbeidstakere klynger seg sammen i samme område. Disse effektene oppstår ved at bedrifter og arbeidskraft får økt mulighet til å interagere tettere, noe som kan fremme innovasjon, effektivisering og økonomisk aktivitet generelt. Slike effekter kan være merkbare innen sektorer som havbruk og reiseliv hvor tett samarbeid mellom aktører spiller en vesentlig rolle for konkurransekraft og verdiskaping.

2.2 Transportsystemets sosiale betydning

De sosiale konsekvensene av transportutfordringene er også betydelige. Innbyggerne i Træna opplever usikkerhet knyttet til helsereiser, tilgang til offentlige tjenester utenfor kommunen, og mulighetene for daglig pendling til arbeid eller skole. Dette påvirker trivsel, livskvalitet og dermed stedsattraktivitet og bolyst. En forbedret transportinfrastruktur kan direkte påvirke migrasjonsmønstre fra perifere øysamfunn som Træna (Tveter, 2022). Økt tilgjengelighet, som følge av investeringer i bedre transportforbindelser som faste forbindelser eller betydelig reduksjon i reisetid, har vist seg å ha en positiv effekt på befolkningsutviklingen på øyer. Disse effektene materialiserer seg imidlertid ofte over tid, og kan bygge seg opp over en periode på flere år.

En stabil og robust transportforbindelse vil derfor kunne bremse utflyttingen og gjøre Træna mer attraktivt som bosted. Dette kan gi langsiktige sosiale fordeler, inkludert større stabilitet i befolknings sammensetningen og bedre vilkår for å opprettholde lokale tjenester som skole, helsevesen og fritidstilbud. På denne måten bidrar forbedrede transportmuligheter ikke bare til økonomiske fordeler, men også til en sosial gevinst gjennom å styrke lokalsamfunnets bærekraft og attraktivitet. Samtidig er det viktig å peke på at flere har valgt å bo i Træna for å oppleve livet i et perifert område. Det er derfor ikke en forventning at kommunen skal kobles med fastlandet i like stor grad som andre samfunn som er plassert direkte langs fastlandskysten. Likevel trenger Træna mer stabile og robuste transporttjenester som kan garantere daglige reisemuligheter inn og ut av kommunen.

2.3 Utfordringer knyttet til forbedring av transportsystemet

Selvforsterkende dynamikker mellom befolkningsutvikling og transportinfrastruktur utgjør en særlig utfordring for øykommuner som Træna med fallende befolkningstall. Når folketallet synker, svekkes grunnlaget for å opprettholde et variert og regelmessig transporttilbud. Dette forverrer tilgjengeligheten og gjør det enda vanskeligere å tiltrekke nye innbyggere eller å beholde eksisterende. Denne negative spiralen kan lede til ytterligere marginalisering dersom det ikke settes inn tiltak. Å forbedre transportinfrastrukturen er derfor ikke bare et langsiktig

utviklingsmål, men imøtekommer et presserende behov for å bremse utflytting og skape grunnlag for ny bosetting og næringsaktivitet.

Kollektivtransporten til og fra Træna er i stor grad avhengig av offentlige subsidier, ettersom det lave innbyggertallet (under 500) gjør det umulig å oppnå stordriftsfordeler i drift av transporttjenestene. Dette begrenser handlingsrommet for å utvide den fysiske infrastrukturen eller øke frekvensen på rutene, da slike tiltak som regel vil medføre økte kostnader – både økonomiske og miljømessige – og dermed økt behov for subsidier. Et utvidet transportsystem vil likevel medføre fordeler for hele regionen og videre.

Det finnes muligheter for å forbedre transportsystemet ved å implementere tiltak som tar sikte på å skape verdi ved å gjøre transportsystemet mer effektivt og «intelligent». Dette kan blant annet gjøres gjennom smartere ruteplanlegging basert på faktisk etterspørsel, utvikling av delte transportløsninger, bedre koordinering mellom transportruter til resten av regionen og landet for øvrig, tettere samarbeid med nabokommuner om organisering av kollektiv transport, tydeligere formidling av Trænas transportbehov overfor fylkeskommunen, og forbedrede digitale løsninger for deling av oppdatert informasjon om transporttjenester med brukerne.

Et viktig unntak fra dette fokuset på kostnadsnøytrale tiltak er diskusjonen om etablering av en helikopterrute til og fra Træna. En slik løsning vil riktignok innebære en vis nettoøkning i utgifter og miljømessige kostnader sammenlignet med dagens situasjon, men vurderes likevel som interessant fordi løsningen vil forbedre tilgjengeligheten til Træna så markant at det er tenkelig at fordelene vil oppveie kostnadene. I kapittel 3 vil vi drøfte muligheten for å etablere en helikopterrute i detalj.

En alternativ strategi for å utvide transporttjenestene uten å være avhengig av politisk vilje til å subsidiere driften, er samfunnsdrevne transporttjenester organisert på frivillig basis av aktører fra lokalsamfunnet, f.eks. finansiert ved hjelp av donasjoner. Mulighetene for samfunnsdrevne transporttjenester i Træna vil bli utdypet i kapittel 3.

Oppsummeringspunkter:

- **Transportinfrastruktur er avgjørende for Trænas samfunnsøkonomiske utvikling** og påvirker både næringsliv, bosetting og tilgang til offentlige tjenester.
- **Bedre transporttilbud kan bidra til å snu befolkningsnedgangen i Træna** ved å gjøre det mer attraktivt for unge, familier og kvalifiserte arbeidstakere å bo og arbeide i kommunen. Behovet for tiltak er presserende fordi det eksisterer en **selvforsterkende dynamikk der et redusert folketall svekker transportgrunnlaget**, hvilket kan føre til forringelse av infrastrukturen og gjøre det enda vanskeligere å snu befolkningstrenden.

- **Trænas kollektivtransport er avhengig av offentlige subsidier.** Det sparsomme befolkningsgrunnlaget begrenser mulighetene for rentabel utbygging av fysisk transportinfrastruktur og økt rutefrekvens. Det finnes likevel muligheter for å implementere tiltak som satser på **synergier med andre kommuner** og gir fordeler for hele regionen. En alternativ strategi er **samfunnsdrevne transporttjenester finansiert og organisert av lokalsamfunnet.**

- Flere tiltak avviker fra idealet om minimal vekst i driftskostnader for å **diversifisere transporttilbudet i Træna**, spesielt når det gjelder utvidelsen av båtruter og etableringen av en helikopterrute til og fra Træna. Slike tiltak forventes å gi et så betydelig løft i økonomiske ringvirkninger og regional integrasjon at **disse fordelene muligens kan kompensere for de økonomiske og miljømessige ulempene** – spesielt hvis helikopterruten koordineres i et samarbeide med andre kommuner.

3. Muligheter for nye transportløsninger: helikopterrute og samfunnsdrevne transporttjenester

Utfordringene knyttet til transport er anerkjent av de fleste aktørene langs Helgelandskysten. Ustabilt vær, lave frekvenser og store variasjoner i etterspørselen i løpet av året skaper barrierer for å etablere et robust transportsystem som møter behovene til både de fastboende, de besøkende og næringslivet. Utvidelse av tilbudet ved å innsette flere transportruter og/eller transportmidler kan bidra til å diversifisere reisealternativene. Dessuten er det relevant å vurdere andre forretningsmodeller hvor behovene til lokalsamfunnene er bedre ivaretatt.

3.1 Dagens transportbehov og utfordringer

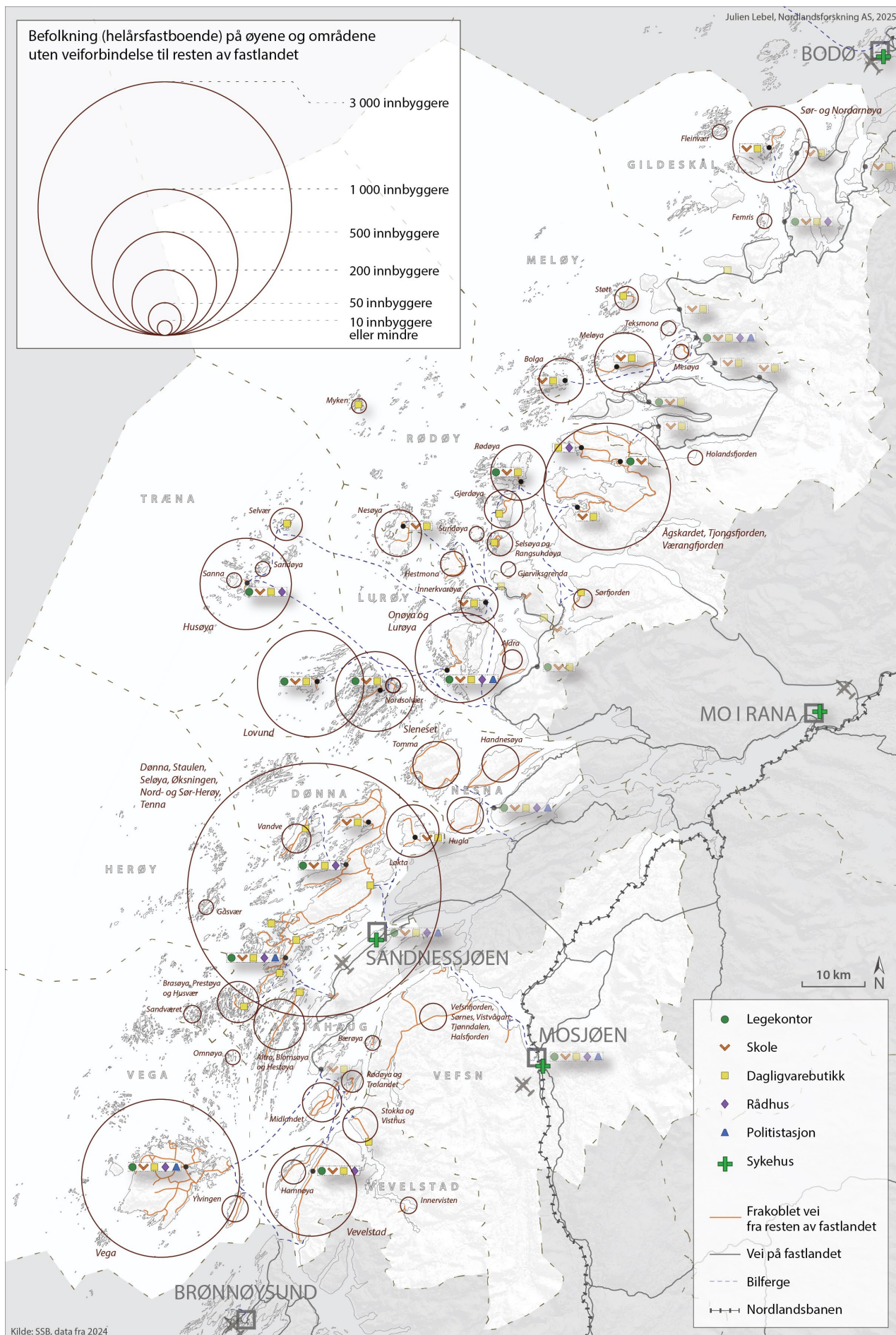
Helgelandskysten omfatter flere småsamfunn på øyer og landsdeler som ikke har fysiske koblinger med (resten av) fastlandet og bro- eller tunnelinfrastruktur. Det finnes i tillegg ingen flyforbindelse mellom øyene og fastlandet. Sammenlignet med andre øyer i regionen er Husøy én av de mest befolkede øyene ut i havet (figur 7). De fleste øyene ligger dessuten ganske nært fastlandet, slik som Dønna og andre naboøyer. I disse tilfellene er fergeforbindelsene kortere og noe mindre påvirket av værforholdene, ettersom båtene ikke seiler gjennom åpent hav.

Innspill fra innbyggere i Træna har blitt innsamlet under en drop-in workshop på butikken på Husøy under Vinterfestivalen i februar 2025. Deltakerne har blitt spurt om å dele sine reisevaner og tanker om dagens transportutfordringer, mulige løsninger og hvilke tjenester trenges for å trives i en øykommune som Træna.

Innspillene viser at folk opplever de samme utfordringene og har ganske lignende behov. Bodø, Mo i Rana og Sandnessjøen nevnes som de vanligste reisemålene, mens Brønnøysund og Mosjøen nevnes kun av enkelte personer. Noen innbyggere reiser også til mindre steder i regionen, enten til øyer i nabokommuner (Myken, Rødøy, Lovund, Onøy) eller på fastlandet (Jektvik, Nesna). Helsetjenester, skoler og barnehager, butikk, politikontor, samferdsel og administrasjon oppfattes som de viktigste tjenestene i et lokalsamfunn. I Træna finnes det legekontor, matbutikk, skole og rådhus på Husøy, mens det finnes kun matbutikk på Selvær. Politistasjon deles med Lurøy kommune og finnes på Onøy. Nærmeste sykehus ligger i Sandnessjøen, noe som ansees som bra nok av mange innbyggere, så lenge transporttjenestene gjør reising mulig og enkel.

Når det gjelder transportutfordringer, peker innbyggere på flere viktige aspekter:

- **Mangel på bra overganger mellom transportrutene**, særlig mellom båt, buss og tog/fly.



Figur 7. Lokaltjenester og befolkning på øyene og områdene uten veiforbindelse til resten av fastlandet.

- **Altfor lave frekvenser på båtrutene**, særlig i helgene (spesielt ferge, og hurtigbåten som går på søndagsmorgener), men også i ukedagene (utenfor sommersesongen har hurtigbåten for eksempel avgang fra Træna kl. 13.05 kun på mandag, onsdag og fredag).
- **Det koster mye når man ønsker å reise utenfor regionen**, særlig sørover. Samtidig har ordningen om gratis ferge ført til stor trafikk på sommeren og det blir vanskelig å få plass på båtene.
- **Ustabilitet til transporttilbudet** knyttet til værforholdene.
- **Mangel på tilstrekkelig informasjon/begrunnelse** når det oppstår driftsproblemer.
- **Mye bytting mellom alle transportrutene**, noe som gjør reisen utfordrende.

Med bakgrunn i disse utfordringene blir følgende løsninger foreslått av innbyggere:

- **Systematisere korrespondanser mellom båt, buss og tog/fly**, særlig i Stokkvågen, Mo i Rana og Sandnessjøen. Hver båt til og fra Stokkvågen bør gi mulighet for å reise til og fra Mo i Rana med buss.
- **Forbedre transporttilbudet til og fra Selvær**: Helgelandspendelen bør utvides til Selvær, og det bør også komme en bilferge til øyen på morgenen og på lørdager.
- Sette inn **(hurtig)båter som er mer robust for dårlig vær**.
- Etablere en **hurtigbåtavgang som ikke ankommer Sandnessjøen før butikkene er åpne** og gjør det mulig å reise tilbake til Træna samme dag.
- Etablere en **helikopterrute for å diversifisere transporttilbudet**, slik at folk har flere og mer stabile muligheter for å reise til og fra fastlandet.
- Kjøre **hurtigbåtsommerruten mellom Bodø og Sandnessjøen** via Myken og Træna hele året.
- **Etablere/utvide eksisterende fergeruter til Træna, Nesna og Jektvik**, slik at det blir enklere å reise både sørover og nordover med egen bil.
- Sette inn **overgangsgarantier mellom ulike transportmidler**, slik at man ikke trenger å reise dagen før for å forsikre seg at man rekker tog- eller flyavgang i Mo i Rana/Sandnessjøen/Bodø.

3.2 Mulig etablering av en helikopterrute

Helikopter oppfattes som en relevant transportløsning for Træna av flere innbyggere og har vært diskutert i kommunen i flere år. I 2007 ble det allerede laget en rapport fra Handelshøgskolen i Bodø om trafikkpotensial på en helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø (Solvoll, 2007), et oppdrag som var finansiert av Kystinkubatoren AS på Lovund. Rapporten understreker at både Træna og Lovund har aktuelle landingsplasser for en helikopterrute som ville tatt omtrent 30-35 minutter fra Bodø. Forfatteren estimerte på den tiden at trafikkpotensial ligger på mellom 6 000 og 9 000 passasjerer per år, noe som tilsvarte 7 til 11 reiser per innbygger per år (Solvoll, 2007).

I 2024 gjennomførte Træna kommunen en digital spørreundersøkelse rettet mot innbyggere om en mulig helikopterrute mellom Træna og Bodø/Mo i Rana. 90 personer svarte på spørsmålene og omtrent 90% av dem oppga at de ville brukt en sånn tjeneste hvis den fantes. Halvparten av respondentene ville brukt helikopteret til og fra Bodø minst én gang månedlig. Pris, antall avganger, færrest mulig mellomlandinger, avgangs- og ankomsttider som passer med reisepanene og gode korrespondanser for å kunne reise videre oppgis av de fleste som viktige aspekter for å bruke tjenesten. I gjennomsnitt ville respondentene betalt 687 kroner for en enveisreise til Mo i Rana og 1 022 kroner for en enveisreise til Bodø, noe som tilsvarer dagens priser på FOT-flyrutene som har lignende distanser.

Under workshopen som fant sted i februar 2025 på Husøy meldte de fleste deltakerne interesse for en helikopterrute til og fra Bodø, spesielt for å korte ned reisetid til fylkeskommunes hovedstad samt få tilgang til flytilbudet ved Bodø flyplass. Mo i Rana stod på andre plass og ble særlig nevnt i forhold til den nye flyplassen som skal åpnes i 2027 samt overgangsmuligheter med togtjenestene på Nordlandsbanen. I et miljømessig bærekraftperspektiv ville den sistnevnte ruten gi fordeler dersom rutetabellene til helikoptertjenesten passet med togtilbudet for å kunne reise videre, særlig sørover, og spesielt hvis Nordlandsbanen forbedres og elektrifiseres. En kveldstur og en morgentur kunne for eksempel samordnes med en nattogtjeneste til og fra Trondheim/Oslo. Dessuten er avstanden Træna-Mo i Rana mye kortere enn Træna-Bodø (figur 8). Flere personer anser også Sandnessjøen som et relevant reisemål med helikopter, særlig i forbindelse med helsetjenestene som finnes i denne byen og brukes av mange innbyggere på Træna.

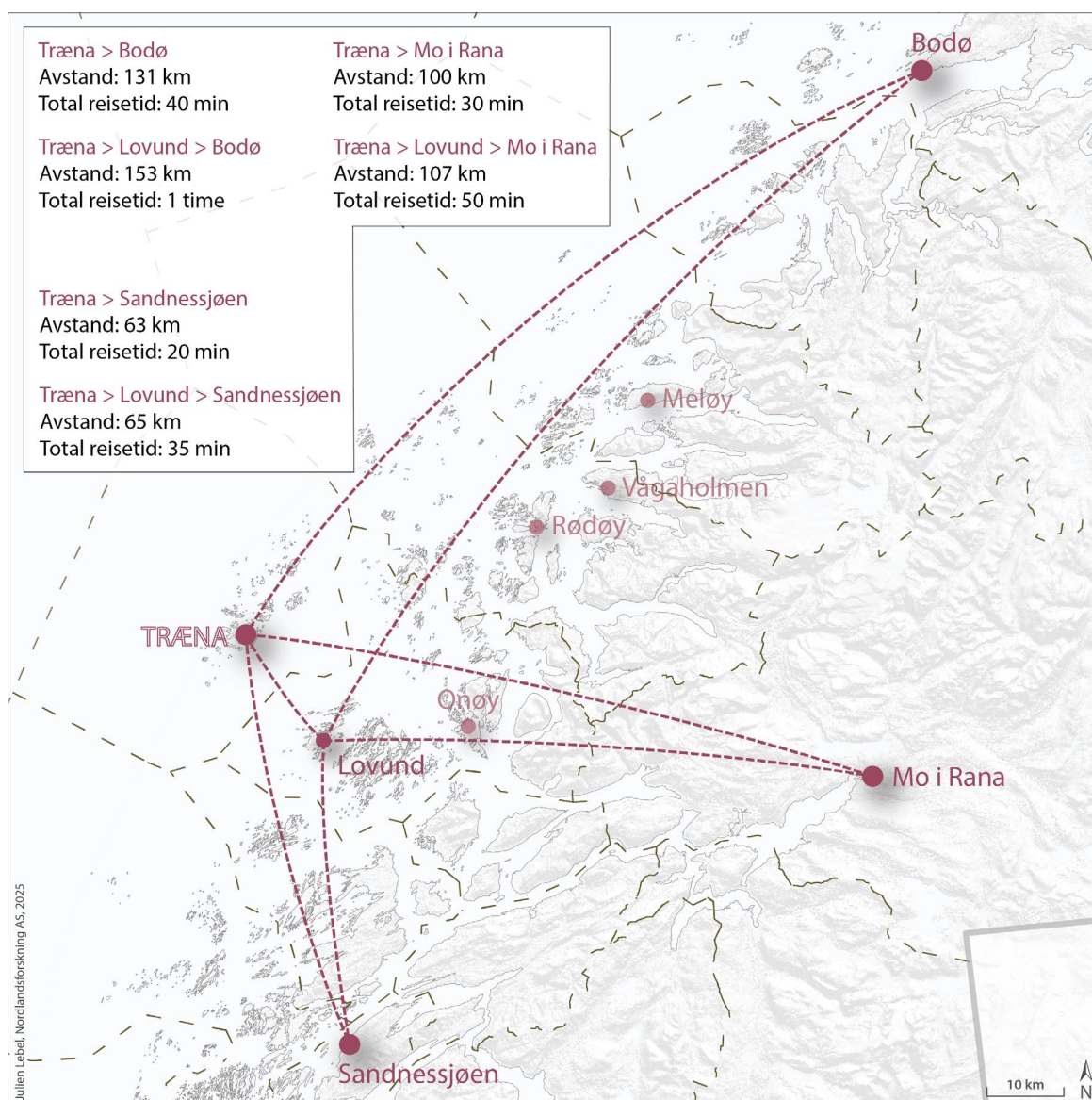
Selv om antall mellomlandinger fremstår som en viktig parameter for mange innbyggere som gjerne vil at det blir færrest mulig, ser det ut til at de fleste synes det er lurt å koble flere øyer på samme helikopterrute, særlig Lovund gjennom en triangelrute (for eksempel Bodø-Lovund-Træna-Bodø). Mange innbyggere synes også det kunne vært lurt at samme helikopter brukes for å utføre flere ruter, slik som Mo i Rana-Træna (eller Sandnessjøen-Træna) og deretter Træna-Bodø, med mulig mellomlanding på Lovund. Innspill fra workshopen tyder likevel på at flere innbyggere ikke særlig bryr seg om en spesifikk rute, ettersom de først og fremst ønsker seg et alternativ til båten for å kunne reise til fastlandet generelt.

Noen deltakere har tvert imot uttrykt skepsis om etablering av en helikopterrute, særlig med tanke på billettpriser og bekymringer om at en sånn tjeneste ville settes inn på bekostning av dagens hurtigbåtrute. Her er det viktig å understreke at fordelene til en helikopterrute ville vært å diversifisere det eksisterende transporttilbudet og bør derfor ikke vurderes som en løsning som skal erstatte en annen tjeneste. Hurtigbåtruten og helikopterruten ville vært to ulike tilbud med ulike fordeler og ulemper i forhold til reisetid, pris, komfort, utslipp, overgangsmuligheter og mulige reisemål.

Siden Lufttransport AS allerede driver et helikopter som er basert i Bodø for å utføre turene til og fra Værøy, er det aktuelt å vurdere hvordan samme fartøy også kunne brukes til og fra Træna. Med tanke på dagens rutetabell for sambandet Bodø-Værøy, kunne det i ukedagene etableres en tur-retur mellom Bodø og Træna enten tidlig på morgenen (helikopteret drar fra

Bodø til Værøy kl. 08.30), midt på dagen (helikopteret ankommer Bodø fra Værøy kl. 09.40 og drar igjen kl. 16.30), eller på kvelden (helikopteret ankommer Bodø fra Værøy kl. 17.40). Siden mange innbyggere er interessert i å kunne utføre en tur-retur mellom Træna og Bodø på samme dag, ville etableringen av en tur-retur midt på dagen ikke møte et slikt behov. Samtidig fremstår en tur-retur tidlig på morgenen (før kl. 08) og på kvelden (etter kl. 18) muligvis lite attraktiv for mange. Det er derfor viktig å først avklare følgende punktene:

- Hvilke **behov** en mulig helikopterrute bør møte (dagstur til Bodø og/eller Oslo med korresponderende fly for de fastboende i Træna, bra overganger med flytilbudet og/eller togtilbudet, dagstur til Træna for de besøkende osv.)?
- Hvilke **reisemål på fastlandet** bør man fokusere på (Bodø, Mo i Rana, Sandnessjøen)?
- Hvilke **mellomlandinger** er aktuelle (Lovund, Rødøy osv.)?



Figur 8. Mulige helikopterruter og mellomlandinger.

På grunn av kostnadene som en helikoptertjeneste til og fra Træna ville krevet, er det relevant for Træna kommune å vurdere samarbeid med nabokommuner, særlig Lurøy og Rødøy, for å etablere en helikopterrute som kan betjene flere øyer. I så måte ville driftskostnadene kunne deles og okkupasjonsgraden bli høyere, i tillegg til å styrke intraregionale transportforbindelser på Helgelandskysten. Likevel ville det vært avgjørende å samarbeide med Samferdselsdepartementet, slik at en sårn helikopterrute kunne blitt integrert i FOT-ordningen, noe som ville sikret offentlige midler for å subsidiere tjenesten samt garantert stabil drift ved å sette krav til tjenesteleverandøren i anbudskontrakten.

3.3 Eksempel på helikopterruten mellom Værøy og Bodø²

Værøy er en øykommune som ligger omtrent 25 km sørvest fra Å i Lofoten og 80 km nordvest fra Bodø. I andre kvartal 2024 var det registrert 669 innbyggere ifølge data fra SSB (Statistisk sentralbyrå) og alle er bosatt på samme øy, hovedsakelig i tettstedet Sørland. Dagens transportsystem til og fra kommunen består av fergeruten som binder Bodø, Moskenes, Værøy og Røst sammen, og helikopterruten til og fra Bodø. Direkte fergeturer mellom Værøy og Bodø tar omtrent tre timer, men fartøyet seiler oftest via Moskenes eller Røst, noe som oppfattes som uattraktivt av flere innbyggere (Lebel et al., 2024).

En flyplass ble åpnet i 1986 som en del av kortbanenettet som har blitt utviklet over hele landet for å forbedre transportmuligheter til og fra isolerte småsamfunn, særlig i Nord-Norge. Den stengte likevel fire år senere som følge av en flyulykke. Det ble derfor opprettet en helikopterrute mellom Værøy og Bodø i 1993, som erstatning for flyforbindelser, med etableringen av en helikopterhavn utenfor Sørland. Infrastrukturen fungerer som en vanlig flyplass, med lokal trafikkkontroll og tekniske fasiliteter, check-in-kontor og bagasjebehandling, sikkerhetskontroll, og venterom i et lite terminalbygg. Helikopterhavnen trenger lite areal, ettersom det ikke finnes rullebane. Den drives av Avinor med noen ansatte som er basert i Værøy. Helikopterruten er for tiden den eneste i Norge som er integrert i FOT-ordningen (Forpliktelser til offentlig tjenesteytelse), hvor regjeringen subsidierer stordelen av driftskostnadene, ettersom tjenesten ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt (Regjeringen, 2024).

Helikopterruten er populær blant fastboende som gjerne bruker sambandet for å få tilgang til offentlige tjenester i Bodø (spesielt helsetjenester), pendle mellom hjemsted og utdanningsinstitusjoner, samt gjennomføre jobbrelaterte reiser og andre turer med fritidsformål (innkjøp, familiebesøk osv.). Turen mellom Bodø og Værøy tar omtrent 15 til 20 minutter, noe som oppfattes som svært effektivt av fastboende. Dessuten får man ankomme

² Innspillene om dagens helikopterrute mellom Bodø og Værøy som presenteres i denne delen av rapporten har hovedsakelig blitt samlet under en workshop med innbyggere i Værøy i april 2024. Workshopen ble organisert av Nordlandsforskning og var knyttet til et annet forskningsprosjekt om mobilitetsutfordringer, reisevaner og muligheter for å etablere et bærekraftig transportsystem i Lofoten. Detaljerte resultater er tilgjengelige i Lebel et al. (2024).

direkte til Bodø lufthavn i en vanlig flyplassterminal, noe som gjør det enkelt å reise videre med fly. Det er likevel umulig å kjøpe en flybillett som kombinerer helikopterturen og vanlig flytur på Widerøe, SAS eller Norwegian. Passasjerene må derfor sikre tilstrekkelig tid til korrespondanse på Bodø flyplass, spesielt hvis man har innsjekket bagasje, samt ha egen reiseforsikring for å få overgangsgaranti i tilfelle forsinkelse eller kansellering.



Figur 9. Lufttransport AS driver helikopterruten mellom Bodø og Værøy under FOT-ordningen med et fartøy som kan ta imot opptil 15 passasjerer. Bilde fra J. Lebel.

Helikopterruten drives av Lufttransport AS, et selskap som har fokus på å tilby luftambulansetjenester, søk- og redningstjenester og lokale transportruter med både småfly og helikopter, spesielt på Svalbard. Helikoptertypen Leonardo AW139 som er basert i Bodø brukes vanligvis på turene over Vestfjorden, med kapasitet på 15 passasjerer i tillegg til to piloter (figur 9). Kabinen består altså av tre rekker med fem seter, rett bak setene til pilotene. Det finnes ingen kabinpersonale for å passe på passasjerene under flygningen og ingen fasiliteter som toalett. Passasjerenes håndbagasje oppbevares i et dedikert rom bakerst i fartøyet på grunn av begrenset plass ombord, og alle tilbys en støydempende hjelm. Tjenesten kan altså oppfattes som ganske utfordrende for de som har flyskrekk og/eller synes det er ubehagelig å sitte tett i et trangt rom. Likevel gir helikopterturen mulighet for å nyte den flotte utsikten over Vestfjorden hvis været tillater det, noe som særlig kan tiltrekke besøkende som anser reising som en opplevelse.

Siden august 2024 har prisene til helikopterturene blitt halvert i tråd med beslutningen fra regjeringen om å utvide økonomisk støtte til ordningen for alle FOT-flyrutene i Norge. Enveisbilletten koster derfor rundt 650 kroner (makspris). Det finnes likevel ingen ungdomsbilletter slik som på Widerøe sine flyruter. Innbyggere i Værøy er fornøyd med tjenesten som består av 2 daglige tur-returer i ukedagene (en på morgenen og en på ettermiddagen) og 1 daglig tur-retur i helgene. I ukedagene er det dermed mulig å gjennomføre en dagstur til Bodø for jobb eller en time på sykehuset. Dessuten er kommunerepresentanter med på anbudsrundene som er organisert av

Samferdselsdepartementet, slik at de kan formidle behovet lokalt. Ifølge Avinor har mer enn 8 000 passasjerer blitt registrert på ruten i 2023, og mer enn 1 100 turer har blitt utført samme år. Gjennomsnittlig okkupasjonsgrad for hele året var omtrent 50%, med en del variasjoner i forhold til årstid, noe som samsvarer med lignende statistikk på andre FOT-flyruter i Nord-Norge.

Flere innbyggere i Træna oppfatter etableringen av en helikopterrute som en løsning for å styrke transporttilbudet ved å tilby et alternativ til dagens sjøtransportruter. Statistikk fra Avinor om helikopterruten mellom Værøy og Bodø viser likevel at tjenesten også blir påvirket av værforholdene og andre faktorer, med stor variasjon for kanselleringsgrad fra en måned til en annen. I 2023 har det blitt registrert 138 kanselleringer på ruten, noe som tilsvarer omtrent 11% av alle flyturene som var planlagt det året. I desember 2023 har mer enn 23% av turene blitt kansellert.

Siden kapasiteten er begrenset til 15 passasjerer melder flere innbyggere i Værøy at turene raskt blir utsolgt når mange reiser, særlig på sommeren. Det finnes likevel en ordning som gjør at passasjerene har mulighet til å stå på en venteliste for å få plass om bord dersom noen kansellerer turen sin. En av hovedgrunnene til at dagens helikopterrute mellom Værøy og Bodø betjenes av et 15-seter-fartøy skyldes tilleggskrav for helikopterhavnene som betjenes av helikoptrene som har 18 eller flere seter og ville krevd tilpasninger på landingsplassen i Værøy. Derfor er det uaktuelt å sette inn større helikoptre mellom Værøy og Bodø for tiden.

Avinor driver helikopterhavnen i Værøy med omtrent 5 ansatte. Selv om infrastrukturen kun er åpen på dagtid, har ansatte turnusvakt, slik at noen av dem alltid er tilgjengelige hvis det skjer noe utenfor vanlig åpningstid, slik som bruk av helikopterhavn for beredskap. Sikkerhetskontrollene er på samme nivå som på en vanlig flyplass, siden de ankommer Bodø flyplass og får reise videre, noe som krever utstyr og lokale ansatte på øya.

3.4 Muligheter for samfunnsdrevne transporttjenester

Som følge av redusert budsjett til samferdsel, finnes det utfordringer for å beholde attraktive transporttjenester i distriktene, spesielt når antall brukere er begrenset. Subsidiering fra myndighetene er avgjørende for å kunne sikre transporttjenester som ikke er økonomisk lønnsomt, slik som regionale flyruter gjennom FOT-ordningen, men også de fleste buss-, ferge-, hurtigbåt-, og togrutene i distriktene. Samferdsel er et av områdene hvor Nordland Fylkeskommune har størst budsjettpost (Nordland Fylkeskommune, 2024). Likevel har budsjettkutt allerede blitt vedtatt av fylkestinget de siste månedene på grunn av utfordrende økonomisk situasjon, noe som vil føre til nedjustering av transporttilbudet på bestemte ruter, inkludert NEX 1 og Helgelandsspendelen fra høsten 2025.

For å håndtere mangel på transporttjenester har flere småsamfunn i Europa drevet initiativer basert på lokal innsats, hvor premissene, slik som driftsrammer, blir etablert av lokalsamfunnet selv. Samfunnsdrevne transporttjenester har blitt beskrevet som et tilbud som ikke har som formål å skape økonomiske gevinster og som stammer fra ildsjeler i

lokalsamfunnet som tar på seg ansvaret for å svare ut et lokalt behov (Ravensbergen og Schwanen, 2024). Dette krever ofte investeringer fra lokale aktører, offentlige donasjoner og/eller frivillig engasjement av innbyggere. Slike tjenester har i tillegg en viktig samfunnsrolle når det offentlige transporttilbudet ikke finnes eller ikke er bra nok for å møte behovene lokalt.

I Skottland drives en “manually operated turnable ferry” av lokale aktører (Isle of Skye Ferry Community Interest Company) som ønsker å beholde dette tradisjonelle fergesambandet mellom Glenelg og Skye øya³. Fergen har blitt en turistattraksjon i seg selv og ansees som en viktig del av lokalsamfunnet og reiselivsaktivitetene i regionen. Organisasjonen som driver fergetjenesten, finansierer tilbudet gjennom billettinntekter og offentlige donasjoner.

I Norge finnes det også eksempler på transporttjenester som er basert på lokal innsats, selv om fylkeskommunene og/eller andre nasjonale aktører (slik som transportselskap) ofte har vært involvert i prosessen. I Vevelstad kommune ble det etablert en løsning (Distriktsmobilen⁴) basert på frivillige sjåfører etter nedleggelsen av den eneste drosjetjeneste i kommunen, med støtte fra Nordland Fylkeskommune (Bragtvedt, 2022). Det finnes likevel regulatoriske utfordringer knyttet til utviklingen av sånne løsninger i Norge, slik som kravet om å ha løyve. Her var det avgjørende for Vevelstad å ha fylkeskommunen med på laget, slik at kommunen fikk søke om unntak fra løyvebestemmelsene om persontransport. I forbindelse med en studie om samfunnsdrevne busstjenester i rurale områder i England i 2000-tallene understreker Brown og Tyler (2004) viktigheten av å inkludere lokale og regionale myndigheter i etableringen av slike tjenester, enten det handler om økonomisk eller organisatorisk støtte. Dette bidrar også til å styrke synergier mellom ulike tjenester som da kan få utvidede fordeler for lokalsamfunnene.

Utover organiserte transporttjenester finnes det også flere småsamfunn hvor innbyggere har en felles digital arena for å dele informasjon samt organisere aktiviteter, oftest gjennom sosiale medier. Dette brukes i noen tilfeller som et verktøy hvor innbyggerne får formidle transportbehov og avtale med andre om samkjøring på en uformell måte. I Træna kunne det vært nyttig at de som skal reise med egen båt kan informere om reisen, slik at andre innbyggere kan bli med. Det betyr likevel at det ikke finnes noen garantier for at transportbehovet blir møtt, og det krever at den som skal reise viser fleksibilitet i forhold til den som har plan om å kjøre/seile. Dessuten er tilliten som finnes i lokalsamfunnet sentral for å få en slik «tjeneste» til å fungere. Det betyr at det kan bli en utfordring å åpne dette opp til de som ikke har lokal tilknytting, slik som turistene, utover de regulatoriske aspektene som må hensyntas dersom en slik «tjeneste» formaliseres.

Utviklingen av samfunnsdrevne transporttjenester ofte skjer i samsvar med et redusert engasjement av myndighetene for å opprettholde offentlige transporttjenester. Dette kan

³ <https://skyeferry.co.uk/the-glenachulish-ferry/>

⁴ <https://www.vevelstad.kommune.no/frivilligsentralen/distriktsmobil/>

ansees som et skifte av ansvar fra offentlige aktører til lokalsamfunnene og frivillige samfunnsmedlemmer for å sikre god tilgang og mobilitet til innbyggere i isolerte områder med spred befolkning. Selv om lokalsamfunnene får utvidet handlingsrom for å tilpasse transporttjenestene til lokalbehovene, finnes det viktige regulatoriske og økonomiske aspekter som må hensyntas og som skaper utfordringer for å etablere slike tjenester. Det sosiale engasjementet av innbyggere i lokalsamfunnene er også avgjørende, særlig for å få på plass et varig og stabilt tilbud, noe som kan være en tydelig utfordring i småsamfunn med begrensede ressurser, slik som Træna, i tillegg til den lange avstanden til og fra fastlandet. Interkommunalt samarbeid kan likevel være relevant her for å få synergier samt benytte utvidede ressurser.

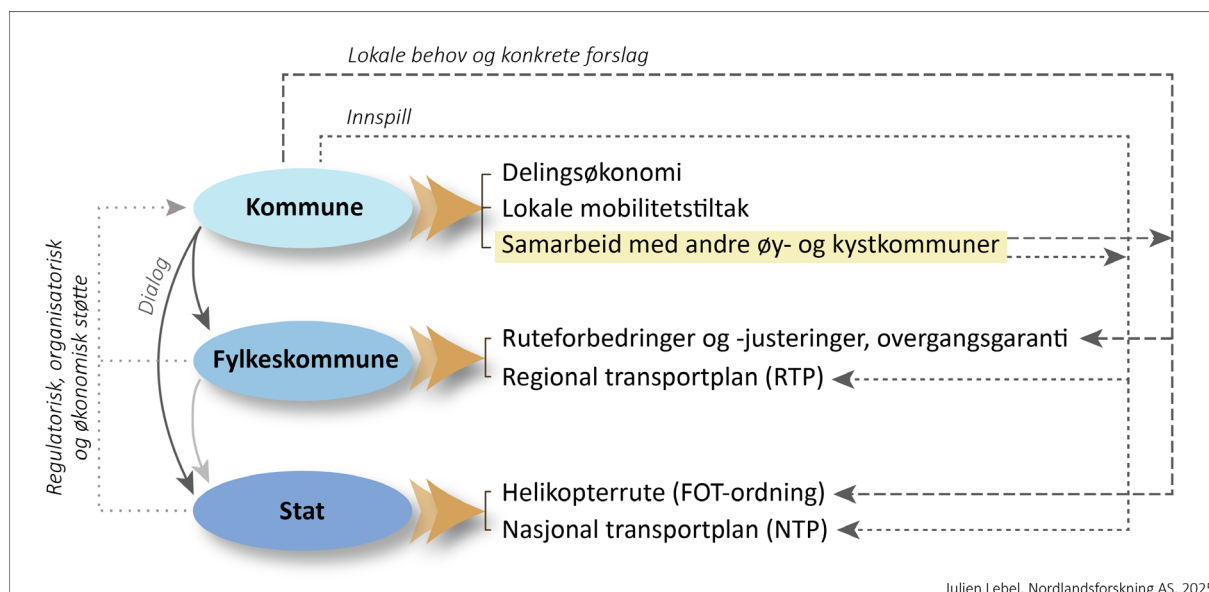
Oppsummeringspunkter:

- **Transport** oppfattes av innbyggere i Træna som **én av de viktigste tjenestene** i et øysamfunn. Den kobles dessuten til andre viktige tjenester/aktiviteter, slik som **utdanning, helse, jobb og fritid**.
- **Innbyggere i Træna** opplever de **samme utfordringene** og har **lignende behov** når det gjelder transport. Det er viktig for alle å kunne **komme seg til og fra fastlandet**. **Dagens sjøtransportruter** ansees som **lite forutsigbare**, innebærer **lang reisetid** og/eller tilbyr **dårlige overgangsmuligheter**.
- Etablering av en **helikopterrute** bør vurderes som **en løsning for å utvide transporttilbudet, men ikke erstatte andre tjenester**. Likevel finnes det **utfordringer** med driften av en helikopterrute, særlig når det gjelder **infrastruktur og finansiering**. **Værforholdene kan også påvirke regularitet** til en slik tjeneste.
- Eksempel av **helikopterruten mellom Værøy og Bodø** viser at tjenesten er **populær blant innbyggere** og anses som attraktiv, særlig for en dagstur i byen samt reising utenfor regionen. Ruten er med i **FOT-ordningen som garanterer finansiering** og gjør at **billettene har rimelige priser**.
- **Samfunnsdrevne transporttjenester** er basert på **lokal innsats og frivillig engasjement** i lokalsamfunnet. Dette kan være en **relevant modell for Træna** med tanke på innbyggere som kjører/seiler med egen bil/båt på Husøya/Selvær, mellom øyene innenfor kommunen, samt til og fra fastlandet.
- **Involvering av myndigheter og/eller transportselskaper** kan være aktuelle for å **utvikle nye transportløsninger**, særlig for å **få regulatorisk, organisatorisk og økonomisk støtte**. Tettere **samarbeid med nabokommuner** bør også vurderes.

Samtidig er det viktig å passe på at både **de regionale og nasjonale myndighetene** fortsetter å ha en sentral rolle i **finansiering av et offentlig transporttilbud** som er tilgjengelig for alle.

4. Strategiske råd og veier videre for Træna

Transport er mer enn logistikk – det er en nøkkelfaktor for framtida til Træna. Gode og forutsigbare forbindelser er avgjørende for bosetting, reiseliv, næringsliv og trivsel. Dette kapittelet løfter frem konkrete forslag og anbefalinger, med tanke på hva Træna kommune selv kan gjøre, og hvordan de kan jobbe opp mot fylkeskommunen og staten (figur 10).



Figur 10. Handlingsrommet til Træna kommune om transportspørsmålene.

4.1 Innenfor kommunens eget handlingsrom

Delingsøkonomi og lokale mobilitetstiltak

- **Etablere en lokal bildelingsordning**, gjerne med støtte fra pilotmidler eller gjennom samarbeid med næringslivet. Ordningen kan for eksempel tilrettelegges ved å plassere én til to biler ved fergeleiet som er tilgjengelig via enkel digital løsning eller nøkkelboks.
- **Utrede mulighet for lokal "Trænamobil"** – en frivilligbasert transportløsning etter modell fra Vevelstad som har blitt nevnt i rapporten. Den kan organiseres i samarbeid med frivillige og søkes økonomisk og regulatorisk støtte til via fylkeskommunen.
- **Styrke digital samkjøringsplattform** ved å bruke eksisterende Facebook-grupper eller utvikle en lokal app for å dele transportbehov og båtreiser.

Infrastruktur og planarbeid

- **Etablere helikopterlandingsplass** på Husøya og avklare krav fra Avinor. En lavterskel løsning kan gjøre det lettere for fremtidig helikopterrute til å bli en del av FOT-ordningen.

- **Avklare de lokale behovene rundt helikopterruten:** reisemål, overgangsmuligheter og ønskelige tidstabeller.
- **Følge opp lokale arealplaner** med tilrettelegging for mobilitet: gang- og sykkelveier, ladeinfrastruktur, overnattingsplasser nært fergeleie.

4.2 Samarbeid, påvirkning regionalt og dialog med Nordland Fylkeskommune

Bedre rutetilbud og overgangsmuligheter

- Fremme etableringen av et **integrert transportsystem** og kreve **overgangsgaranti mellom båt, buss, tog og flyplass** – særlig fra Stokkvågen til Mo i Rana og fra Sandnessjøen til flyplass og tog (med fokus på både dagtog og nattog til og fra Trondheim/Oslo). Alle flyplassene, togstasjonene og båthavnene i regionen må integreres bedre i det regionale transportsystemet.
- **Jobbe for at NEX 1-sommerrute blir helårsrute**, inkludert stopp i Selvær.
- **Foreslå justeringer i ruteplanlegging** slik at Træna får attraktive dagsturmuligheter til og fra Sandnessjøen/Bodø for fritidsaktiviteter (handling, besøke venner og familie osv.) og helserelevante reiser.
- Styrke **samordning mellom private og offentlige transporttjenester**, for eksempel **kysttruten og hurtigbåtrutene**. Dette kan bidra til å forenkle reisen til både de fastboende og turistene som ønsker å besøke Træna.

Politisk samarbeid

- **Gå sammen med Lurøy og Rødøy kommune om felles henvendelser til fylkeskommunen** om tilrettelegging for **mer attraktive sjøruter og ny helikopterrute**. Kommunene må legge vekt på å **utvide hurtigbåttilbudet** (særlig ved å synliggjøre behovene og positive virkninger knyttet til det) samt å **forbedre transportmuligheter mellom øyene** i regionen. Øykommuneprosjektet kan brukes som en plattform for å styrke **dialog mellom kommunene som har lignende utfordringer** når det gjelder transportspørsmål.
- Etablere kanaler for jevnlig kommunikasjon med fylkeskommunen når det gjelder trafikkutfordringer og justeringer i transporttilbudet. Be om møte med **fylkesråden for samferdsel** for å overlevere rapporten og diskutere tiltak som kan bidra til å **utvide transporttilbudet og rutealternativer**. Slikt kan det bli enklere å reise til og fra Træna.
- Delta i relevante høringsprosesser for **Regional transportplan (RTP)** og levere innspill som **synliggjør de lokale behovene** og kan skape **synergier med nabokommunene**.

4.3 Påvirkning på et nasjonalt nivå

Få helikopterrute inn i FOT-ordningen

- Jobbe for at **fremtidig helikopterrute til og fra Træna** vurderes som en del av **FOT-ruteordningen**. Bruke **Værøy som en case** for å etablere helikopterruten i samarbeid med de relevante myndighetene.
- Inngå dialog med **Samferdselsdepartementet** og relevante stortingspolitikere fra Nordland for å **synliggjøre behovene og fordelene rundt helikopterruten**. Kjøre en slik prosess i lag med **Rødøy og/eller Lurøy** for å få større påvirkningskraft.

Nasjonal transportplan og offentlige investeringer

- Bruke rapportens kunnskapsgrunnlag til å sende et konkret **innspill til Nasjonal Transportplan 2025–2036**, slik at behovene til øykommunene hensyntas bedre i fremtidige transportstrategier fra regjeringen.
- Peke på **Trænas rolle som eksempel på bærekraftig bosetting i perifere områder**, og hvordan **nasjonal politikk kan muliggjøre dette** – blant annet med støtteordninger for mindre helikopterløsninger, eller pilotmidler til samfunnsdrevne transportprosjekter.

Oppsummeringstabell:

<i>Tiltaksnivå</i>	<i>Konkrete tiltak</i>
Lokal handling	• Bildelingsordning på Husøya • «Trænamobil», en frivilligbasert transportordning for lokal mobilitet • Digital samkjøringsplattform for å dele transportbehov • Helikopterlandingsplass på Husøya • Tilrettelegge for bærekraftig lokal mobilitet (gang- og sykkelveier, ladeinfrastruktur osv.)
Regional påvirkning	• Overgangsgaranti og bedre samordning mellom ulike transportruter (båt, buss, tog og fly) • Justere transportrutene: helårsrute NEX 1 Bodø-Selvær-Træna; bedre muligheter for dagsturer til Sandnessjøen, Mo i Rana og Bodø; flere sjøruter på tvers av kommunegrensene langs kysten • Samarbeid med Lurøy og Rødøy kommuner • Dialog med fylkeskommunen og fylkesråden • Innspill til Regional transportplan (RTP)
Nasjonal påvirkning	• Få helikopterrute inn i FOT-ordningen • Dialog med relevante stortingspolitikere, Samferdselsdepartementet og Avinor • Innspill til Nasjonal transportplan (NTP)

Konklusjon

Transporttilbudet har en viktig rolle for å bygge opp en bærekraftig fremtid i Træna, noe som betyr å styrke bo- og blilyst samt utvikle nye aktiviteter som også tar vare på de lokale ressursene. Likevel er det utfordrende for de små kystsamfunnene å balansere alle tre pilarene til bærekraft, nemlig de sosiale, økonomiske og miljømessige aspektene. På grunn av sin geografiske lokasjon ute i havet og mangel på alternative transportmidler er Træna avhengig av sjøtransport. Dermed blir også værforholdene en sentral faktor som påvirker driften av ferge- og hurtigbåttjenestene. Etableringen av en helikopterrute kan bidra til å diversifisere transporttilbudet, selv om det også finnes utfordringer knyttet til denne løsningen når det gjelder både finansiering og drift av en slik rute.

Denne rapporten fungerer som et kunnskapsgrunnlag som belyser nåsituasjonen rundt transporttilbudet og -infrastruktur i Træna. Videre drøfter rapporten rundt mulige løsninger på identifiserte utfordringer knyttet til transport og infrastruktur, og kommer med konkrete forslag til forbedring av eksisterende transporttjenester og innsetting av nye ordninger. Dette krever å avklare de lokale behovene, særlig ved å inkludere innspill fra innbyggerne og næringslivsaktørene i kommunen sine strategier. Dessuten peker vi på viktigheten av å utvikle samarbeid med nabokommuner som har lignende utfordringer og/eller kan være relevante partnere for å utvikle nye transportløsninger, slik som en helikopterrute og forbedring av dagens båttjenester. Vi anbefaler også at Træna inngår dialog med øvre myndigheter og aktører som har en viktig rolle i utforming av transportstrategier, reguleringer og finansieringsmuligheter gjennom støtteordninger. Dette gjelder særlig fylkeskommunen, Samferdselsdepartementet og transportaktører som Avinor.

Det finnes tydelige fordeler ved at Træna får større handlingsrom for å få på plass transporttjenester som møter de lokale behovene og styrker attraktivitet til kommunen. Likevel er det viktig at de regionale og nasjonale myndighetene fortsetter å ha en sentral rolle i å garantere samt finansiere et offentlig transporttilbud, ettersom kostnadene blir høye og de lokale ressursene er begrensede i de små kystsamfunnene. Derfor er det avgjørende å fremme lokale og regionale synergier samt synliggjøre både utfordringene ved dagens transporttilbud og behovene for bedre og mer diversifiserte transporttjenester. Da kan effektive og varige tiltak iverksettes gjennom samarbeid mellom kommunene – som har god kunnskap om de lokale kontekstene – og øvre myndigheter som utformer de regulatoriske rammene og har mulighet for å støtte økonomisk og organisatorisk.

Referanser

Bragtvedt, S. (2022). *To fortellinger om bestillingstransport: Distriktsmobilen på Vevelstad og Hentmeg i Sauda*. Nordlandsforskning, NF Arbeidsnotat nr 1007/2022. https://nforsk.brage.unit.no/nforsk-xmlui/bitstream/handle/11250/3028479/NFnotat%2b1007_2022%2bTo%2bfortellinger%2bom%2bbestillingstransport.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Brown, I. E. W., & Tyler, N. A. (2004). Community-run rural bus services: can theoretical cross sector benefits be realised in practice? *Proceedings of TRANSED2004: The 10th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled People*, Hamamatsu, Japan, May 23-26, 2004. https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1352/1/2004_45.pdf

Khadaroo, A. J., & Seetanah, B. (2007). Research note: Does transport infrastructure matter in overall tourism development? Evidence from a sample of island economies. *Tourism Economics*, 13(4), 675-687. <https://doi.org/10.5367/000000007782696069>

Lebel, J., Holgersen, U. H., & Dale, B. (2024). *Veien til bærekraftig mobilitet og attraktive transporttjenester i Lofoten. Utredning av tilbud og behov for mobilitets- og transportløsninger i Lofoten*. Nordlandsforskning, NF-Rapport nr 13/2024. <https://nforsk.brage.unit.no/nforsk-xmlui/bitstream/handle/11250/3166268/NF13-2024%20Veien%20til%20b%2c3%a6rekraftig%20mobilitet%20og%20attraktive%20transporttjenester%20i%20Lofoten.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Meld. St. 14. (2023-2024). *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/aaee20cf5a9e468ea97fd51638c42407/no/pdfs/stm202320240014000dddpdfs.pdf>

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-samletdokument-vedtak-strategi-og-handlingsprogram.pdf>

Nordland Fylkeskommune. (2024). *Snur alle steiner og forbereder krevende kutt*. Nordland Fylkeskommune. <https://www.nfk.no/aktuelt/snur-alle-steiner-og-forbereder-krevende-kutt.100708.aspx>

Oslo Economics. (2024). *Konsekvenser av manglende regularitet på ferger og hurtigbåter i Lurøy kommune*. Oslo Economics. <https://osloeconomics.no/wp-content/uploads/2024/06/OE-rapport-2024-49-Konsekvenser-av-manglende-regularitet.pdf>

Ravensbergen, L., & Schwanen, T. (2024). Care-driven informality: The case of community transport. *The Geographical Journal*, 190(2), e12552. <https://doi.org/10.1111/geoj.12552>

Regjeringen. (2024). *Statlig kjøp av flytransport*. Regjeringen.no. <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/luftfart/statlig-kjop-av-flyruter/id2076452/>

Rosik, P., & Wójcik, J. (2022). Transport infrastructure and regional development: A survey of literature on wider economic and spatial impacts. *Sustainability*, 15(1), 548. <https://doi.org/10.3390/su15010548>

Solvoll, G. (2007). *Helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø*. Handelshøgskolen i Bodø, Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS), SIB-notat 1004/2007. <https://nordopen.nord.no/nord-xmlui/bitstream/handle/11250/141028/HelikopterN0407.pdf?sequence=1>

Tveter, E. (2022). The impact of infrastructure investment on migration from rural islands. *Case Studies on Transport Policy*, 10(3), 1531-1538. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.05.012>

NF-RAPPORT NUMMER: 15/2025

ISBN (TRYKK): 978-82-7321-922-0

ISBN (DIGITAL): 978-82-7321-921-3

ISSN (TRYKK): 0804-1873

ISSN (DIGITAL): 2704-033X

