

Lisa Dillan  
Bodøsjøveien 5  
8073 Bodø  
Mobil: 41 54 58 34

Bodø, 24.07.2017

Saltdal kommune  
Kirkegata 23  
8250 Rognan  
[postmottak@saltdal.kommune.no](mailto:postmottak@saltdal.kommune.no)

### **Høringsuttalelse vedrørende forskrift om skuterløyper**

Høringsuttalelsen baserer seg på opplysninger fra inneværende år, fra fastboende grunneiere Per Adde og Kajsa Zetterquist, samt Kjell Gunnar Brenna og Ellinor Winberg Brenna, videre grunneiere og hytteeiere i hyttefeltet Ivar og Lisa Dillan, ordførende fra samebyen Semisjaur-Njarg ved Erling Anders Fjällås, oppsynsmyndighet på svensk side ved Tom Wicklund.

#### **1 Brudd på motorferdselloven §4a**

Denne uttalelsen er skrevet i forbindelse med Saltdal kommunes høring av forskrift for skuterløyper til fornøyleskjøring i henhold til motorferdselloven § 4a.

Det er vår mening at en eventuell etablering av skuterløyper i de nevnte traseer; Skaiti-svenskegrensen og Junkerdalen-svenskegrensen; vil være brudd på motorferdselloven slik det er beskrevet i § 4a tredje ledd i loven og § 4 a femte ledd i forskriften.

Kommunen kan ikke i forskrift fastsette løyper som er til vesentlig ulempe for de nevnte hensynene:

**Støy.** Stillhet og ro er viktige og essensielle kvaliteter ved friluftslivet, samt for boliger og hytter som blir berørt av de foreslåtte snøskuterløypene. Løypene bryter med anbefalingene i «Veiledning om støy for snøskuterløyper». En rekke hytter blir høyst sannsynlig liggende i rød støysone.

**Friluftsliv og jaktområder** blir skadelidende når snøskuterløyper er etablert. Ulovlig og hasardiøs kjøring er veldokumentert på svensk side, og reineier og ordfører for Semisjaur-Njarg samelandsby Erling Anders Fjällås, har i Arjeplog Kommune fått grønt lys av kommunen for en stenging av det svenske løypenettet opp mot norskegrensen i perioder, dette er begrunnet i det de kaller "Norsk villmannskjøring" og utstrakt bruk av ulovlige belter som ødelegger reinbeitene og floraen. Dette bekreftes også av oppsynsmyndigheten på svensk side, Tom Wicklund, som patruljerer løypenettet opp mot norskegrensen. Se for øvrig punkt 3.2 - 3.4.

De nevnte skuterkjørerne er brukerne man blant annet får inn i den norske fornøylesløypa. På svensk side holder det ikke med lovgivning og skilting, og saltdalpolitikeres fantasier om at man skal kunne "forebygge" ulovlig kjøring med "opplysningskampanjer" på FB, skilting, 20 km fartsgrense, og påminnelser om max 35 mm belte holder ikke vann.  **Lovbruddene er mange, de er veldokumenterte og de utføres for en stor del av norske skuterkjørere.**

## **Hyttefelt og fastboenes nære friluftsområder**

Hyttefeltet og fastboende har svært få nær friluftsområder som er uberørt av scooter i dag. Områdene hvor løypene er foreslått er svært verdifulle områder, både som friluftsområder, til jakt og friluftsliv. Begge forslagene bryter brutalt inn i faste turløyper for ikke bare hyttefeltets brukere, men også andre som gjester området. Dette er både unike toppturer og også løyper i mindre krevende terreng. Nevnes kan kjente og brukte turruter som Bjørnfjell, Nord og Sørtausa, Skaitiaksla, Ørjanriiva, Slaipa, Stor-Graddis med sine juv og gamle furuskog, Njallevarde, Rundhaugen, Viskisnassen/Viskis, Toppfjellet, Tjåkkegaise og den ganske så dramatiske kløfta/ravinen opp mot reingjerdet med mer.

Den foreslåtte løypa i Skaiti ligger også i habitat for bjørn, og ellers er begge løypene i områder med jerv og gaupe, og andre fredede rovdyr. Se eget punkt. Løypene ødelegger for grunneierne i Skaiti og Graddis, som har signalisert kraftig at de ikke ønsker en slik løype. Se også egen høringsuttalelse fra fastboende i Skaiti.

***Traseene er brudd på anbefalingene i «Miljødirektoratets håndbok M98 – 2013 Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder» som beskriver at kommunen ikke bør legge snøskuterløyper til viktige friluftslivsområder som dette. Kommunen bør holde store, sammenhengende vinterfriluftsområder frie for snøskuterløyper.***

## **Naturmangfold**

Snøskuterløyper kan ødelegge for hekkende rovfugl, ynglende rovvilt og spesielt sårbar natur, som den vi har i denne sonen. Se punkt 2.3. Kommunene har ikke oppfylt sin plikt om å utrede virkningene løypene vil ha for naturmangfoldet når løypene legges. Utredningen skal følge «Naturmangfold og planlegging av snøskutertraseer» notat av 7. januar 2016 fra Miljødirektoratet, og bør gjøres av kompetent fagpersonell som ikke er part i saken.

## **Bolig- og hytteområder**

Kommunen må ta hensyn til bolig og hytteområder – både ut fra hensyn sikkerhet, støy og forstyrrelser. De foreslåtte traseene både i Skaiti og i hyttefeltet vil være til stor sjenanse for bolig- hytteområdet. Traseen gjennom feltet på Graddis vil berøre 68 hytter og 2 boliger. Atskillige hytter blir høyst sannsynlig liggende i rød støysone, og dette vil ikke endre seg om man endrer den forslåtte ruten igjennom det tette hyttefeltet. Traseen i Graddis er videre foreslått svært nær Adde-Zetterquists bolig og alt for nært vannreservoarene til å ikke forurense disse. Traseen følger videre stort sett bekkefar og tilsiget til både Adde-Zetterquists og atskillige hytters vannkilder. Vann til hyttefeltet er svært sårbart, og man står uten andre drikkevannsalternativer om disse blir forurenset. Eventuelle konsekvenser av kjøring over og tett ved tilsig til vannkilder må utredes, og vi forventer selvsagt at dette gjøres av fagkyndige uten part saken.

I Graddis og Skaiti huser området flere årsverk som er skattepliktig til Saltdal. En transportløype vil kunne fortrenge veletablert næringsvirksomhet, som blant annet er basert på de unike naturkvaliteter området har, og på hyttefeltets kjøp av tjenester.

## **Kulturminner og kulturmiljø**

Traseene Skaiti – grensen, Junkerdalen-grensen skaper også konflikt med kulturminner og kulturmiljø. Den gamle ferdselsåren mellom Norge og Sverige er et forskriftsfredet kulturminne, og krysses en rekke ganger i den foreslåtte traseen i hyttefeltet.

Konsekvenser må utredes av en kulturminnefaglig ekspert som ikke er part i saken.

**Dersom Saltdal kommune vedtar forskriften slik den foreligger i høringen vil vi anke saken til Fylkesmannen i Nordland og anmelde kommunen for brudd på motorferdselloven.**

## **2 Konfliktsoner i henhold til motorferdselloven**

De foreslåtte løypene bryter med motorferdselloven på en rekke punkter:

- Reindrift
- hyttefelt
- viktige friluft og jaktområder
- kulturminner
- fredet flora og fauna
- skuterstøy i soner som går i svært åpent og sårbart landskap
- potensiell smuglertrafikk med skuter utenom tollstasjonen ved svenskegrensen

**Anders Erling Fjällås, ordfører for samelandsbyen Semisjaur-Njarg og representant for reindriften på svensk side**, opplyste i vinter at de stiller seg negativ til en norsk løypekobling, fordi denne øker skutertrafikken i områder som også er i bruk av svensk reindrift, og som kobler seg inn på svensk løypenett; de sliter allerede med stor belastning fra norske skuterkjørere og disse forstyrrer reinen nevneverdig. Se også punktene øverst i høringsuttalelsen, som beskriver norsk skuterkjøring og hva man kan forvente at en slik løype bringer med seg.

### **2.2 Hyttefelt og hytteeierforeningen**

Hytteeierforeningen i Graddis består av 68 hytter. Hyttefeltets åpenbart, negative holdning til skuter over mange år, ble ytterligere og tydelig markert i 2014, da Saltdal Kommune hadde ute en høring om mulig skutertrasé tvers gjennom hyttefeltet: Av de innkomne svar, svarte alle, foruten to hytter, nei på spørsmålet om de ønsket en skuterløype velkommen i feltet.

### **2.3 Flora, fauna og produktivt jaktterreng**

I områdene finner man habitater for blåstrupe, rype, storfugl, fjellvåk, jaktfalk og tårnfalk, ugle, kongeørn, videre fjellrev, jerv, bjørn, gaupe, ulv (streifende ulv observert særlig det seneste året). I Junkerdal naturreservat finner man bevart urskog. Området består av boreal lauvskog og furu, og inneholder en rekke rødlistede plantearter. Foreslåtte skuterløyper går gjennom et produktivt jaktterreng i Skaitisida. Ved Graddis fjellstue, finner vi f.eks Metuzalem, Saltdals eldste furu som er 800 år gammel. Konsekvensene for flora og fauna må utredes av uavhengig fagkyndig.

### **2.4 Støy**

I rapport 187 fra NINA, viser undersøkelsene til at særlig fugl påvirkes av motorisert støy, fordi de bruker lyd som kommunikasjonsform; dette nedsetter fuglens reproduksjon, i følge NINA. Videre: "snøskuterkjøring nært rovfuglreir tidlig i hekketid

har påvirket både atferden og muligheten til produksjon av unger for de hekkende fuglene (...) For rovfugl som kongeørn og jaktfalk er dette en lang periode fra kanskje tidlig mars til ut juli (...). Begge arter befinner seg i de foreslåtte områder. Området kan betegnes som svært åpent, med få forstyrrende elementer i lyd og synsbildet. Veien er allerede en belastning, og en skutertrasé vil øke støyen betraktelig. Skuterstøy fra svensk løype og fra nyttekjøring i Graddis, er erfart hørbart fra flere kilometers rekkevidde. En skuterløype vil både vises i terrenget, og være til stor sjenanse mht støy både i hyttefeltet og i det aktuelle området i Skaiti.

## **2.5 Kulturminner**

Området er særegent med sine leder, kulturminner og kulturlandskap med kolmiler, vedløer etter gammel utmarksdrift. Etablerte kunstnere med bostedskommune Saltdal har i dag sitt virke i verneverdig utmarksbebyggelse som er selve fundamentet for kunstgalleriet Adde-Zetterquist ved Nordland Nasjonalparksenter.

## **3 Andre konsekvenser av en eventuell skuterløype**

### **3.1 Smuglerrute**

En transittløype fra norsk side til svenske løypenett vil i alle henseende kunne omgå de etablerte tollstasjonene. Tollvesenet vil ikke ha mulighet til å kontrollere person- eller varetransport med skuter over grensen uten betydelige ressurser. Tilfeldige stikkprøver avslører et betydelig omfang av grensekryssinger som ikke er mulige å kontrollere, samt utstrakt registrering av promillekjøring.

### **3.2 Observasjoner vedrørende skutertrafikken i Sverige:**

**Tom Wiklund (oppsynsmyndighet, Svensk side):** Skutertrafikken synes mer eller mindre ute av kontroll og kjørerne kjører tidvis med fare for eget og andres liv. Løypenettet medfører forsøpling, villmannskjøring i fjellsidene, promillekjøring, det observeres stadige brudd med fartsgrenser, manglende hensynstagende til andre brukere, reindrift og dyreliv. Wiklund bekrefter også at jerven ved svensk skuterløype har forlatt hiet.

### **3.3 Økt skutertrafikk på begge sider av grensen**

En norsk transittløype vil kunne få utilsiktede konsekvenser i Norge, og tiltrekke seg skuterførere fra svensk side og over på norsk side. Svensk lov likner den norske, men fraviker på viktige punkter i området: man får kjøre fritt der man vil, om man viser hensyn til dyreliv, friluftsliv, vernebestemmelser og andre brukere og kjører i maks 70 km/t. Erfaringene fra Tom Wiklund, oppsynsmyndighet i Sverige, samstemmer med våre, og det er sannsynlig at denne skuteratferden også kan føre til frikjøring og liknende tilstander i hytteområdet og i Skaiti, som dem man finner i Sverige.

### **3.4 Fortrengning av andre brukere**

Den svenske skuterløypa går i vakkert landskap og ideelt skiterreng, men hit er det svært få skiløpere som velger seg grunnet mye støy og til dels uforsvarlig kjøring i og utenfor løypa. *Med svært få unntak, er skiløpere fortrent over til nettopp de områder Saltdal kommune nå planlegger skuterløyper. Fastboende har måttet oppgi bruk av fangsthytte på vårvinteren på svensk side, og opplever i vinterhalvåret forsøpling og slitasje med skadeverk som følge av skutertrafikken i det svenske løypenettet.* Per Adde har eksempelvis fra Njallevarre talt over hundre skutere på to timer. Det handler altså om

store mengder skutertrafikk, ikke en og annen. **Store mengder skuterkjørere bruker områdene i stor radius rundt løypene, til lekepark for maskiner som er utviklet for motorsport med skuter.**

***I dag tar det 10 minutter med bil fra Junkerdalen Turistsenter og opp til det svenske løypenettet med bil. Riksveien ivaretar transittbehovet for å komme seg til det svenske løypenettet, - i den grad dette løypenettet blir opprettholdt i framtiden.***

### **3.5 Avslutningsvis**

Randsonene til vernesoner og nasjonalparker betjener og sikrer driften av nasjonalparkene, og er ikke ment som "frisoner" for miljøbelastende aktivitet. Dette gjelder også andre ting enn snøskuter og motorisert ferdsel. Saltdal er et eksempel på tvilsom forvaltning som har vært en del av forsøksordningen med kommunal håndtering av motorferdselsbestemmelsene:

Man finner sommertrening med motorkjøretøyer som ATV og maskinpreparerte løyper vinterstid i vernesonen, økning i antallet dispensasjonssøknader for bruk av helikopter/mikrofly til rekreasjonsformål, det tilrettelegges i dag for lavbudsjetturisme som er basert på motorisert ferdsel i utmark, uten at det skapes verdier, næringsdrift eller arbeidsplasser for kommunen. Kommunene har mange hyttefelt som i dag tilpasses og "utvikles" for nye hytteeiere som ønsker å kjøre skuter/ATV med mer. *Graddis hyttefelt er et hyttefelt med en stor, nærmest samstemmig majoritet av brukere hvis aktivitet tuftet på, og i samstemthet med, intensjonene med landskapsvernet og nasjonalparkene.*

Det bør også avslutningsvis påpekes at en tilrettelegging for motorisert ferdsel vil være totalt ødeleggende også for bærekraftig turisme tilpasset intensjonene med forvaltning av nasjonalparker og verneområder. Stillhet og uberørt natur er et varemerke som i dag tiltrekker. Her har Saltdal Kommune store potensialer, og mennesker som ønsker å satse, men ikke tør av redsel for at store investeringer kan bli ødelagt av for eksempel skutertraséer.

Kilde: Kjell Gunnar Brenna og Ellinor Winberg Brenna, fastboende grunneiere med høringsuttalelse til Saltdal kommune 09.02.2014.

Nordlandsforsknings rapport 3-2013, (Bay-Larsen, Gjertsen, Magnussen, Andersen, Johansen.)

Vi ønsker på alle måter en god og konstruktiv dialog med Saltdal kommune, dette fordrer at kommunenes politikere slutter å provosere og splitte befolkningen i skuterspørsmålet. Det er observert ulovlig kjøring i vernesonen denne påsken, dette er anmeldt. Diskusjonsklimaet i ulike forum synes å innby til provokasjoner, og det tilspisser seg. **Vi understreker derfor avslutningsvis at dersom Saltdal kommune vedtar forskriften slik den foreligger i høringen, vil vi anke saken til Fylkesmannen i Nordland og anmelde kommunen for brudd på motorferdselloven.**

Dette er ikke områder som går inn under akseptable mht motorferdselslovens intensjon: å regulere og begrense kjøring i de områder hvor denne er til sjenanse eller skade.

Mvh

Per Adde (fastboende i Graddis)  
Kajsa Zetterquist (fastboende i Graddis)  
Kjell Gunnar Brenna (fastboende i Skaiti)  
Ellinor Winberg Brenna (fastboende i Skaiti)  
Ivar Dillan (grunneier og hytteeier i Graddis)  
Lisa Dillan (grunneier og hytteeier i Graddis)

Høringsuttalelsen er også sendt Fylkesmannen i Nordland, Midtre Nordland  
Nasjonalparkstyre, Sametinget og styret i hyttefeltet Graddis.

**Kontaktperson for høringsgruppen,**

**Lisa Dillan**

Mobil : 41 54 58 34

Epost: [lisadillan@hotmail.com](mailto:lisadillan@hotmail.com)