

Inspill til kommuneplanen, arealdelen:

Fra: Ofoten Snøscooterforening

Til: Postmottak Narvik Kommune

06.01.2021

Bakgrunn:

Ofoten Snøscooterforening har utarbeidet et forslag til løypetrase for snøskuter med formål å knytte seg til det svenske løypenettet ved Sitasjaure.

Vi har tilstrebet i mest mulig grad å unngå konflikter med andre interessegrupper, og spesielt hensyntatt INON områder, reindrift og NOT`s løypenett.

Hensyn listet opp er basert på kartdata, erfaringer fra skutermiljøet, NOT`s opplysninger allment tilgjengelig på internett samt deres besøkstall for hytter. Frostisen reinbeitedistriks Facebookgruppe har gitt innblikk i noe av deres virksomhet i forskjellige årstider.

Traséen er hvor det er praktisk mulig foreslått lagt etter uregulerte islagte vann, samt i terreng uten snørasfare. Skredkartene er hentet fra NVE`s nettsider.

Arbeidsgruppa har vektlagt følgende i uprioritert rekkefølge:

- Berøre færrest mulig private grunneiere
- Legge løypa i minst mulig konflikt med andre interessegrupper.
- Hensyn til reindrift
- Sikkerhet mtp rasfare og regulerte vassdrag.
- I minst mulig grad berøre INON områder.
- Mulighet for bruk av elektriske snøscootere
- Muligheter for reiseliv/vinterturisme og ringvirkninger for allerede etablert næringsliv

Det har vært foreslått 2 hoved traséer, en på hver side av Børsvann.

En løype fra dammen i Melkedalen har den fordelen at den ikke berører private grunneiere, ulempen er at den må gjennom ca 1.2 km av skogsverneområdet ved Hjertvann. Vestsiden av Børsvann har ingen muligheter for løype uten å berøre verneområdet og er derfor ikke prioritert i arbeidet med løypeforslag. Kartutsnitt med kommentarer er likevel vedlagt for å illustrere muligheten dersom et unntak kan søkes for trase gjennom vernesonen.

Børsvann Øst:

En samlet vurdering av fordeler og ulemper gjør at Børsvann øst er foretrukket trasévalg. Merket med [BLÅ](#) strek på kartutsnittene.

Østsiden har to muligheter for startpunkt som begge er aktuelle, vi ønsker at begge startpunkt kan brukes, både Fornes og Bjørkåsen.

Startpunkt Fornes:

Området har gode parkeringsmuligheter, området på vestsiden av E6 tilhører Leonhard Nilsen AS og en avtale om bruk til parkeringsformål anses mulig å få til.

Løypa legges langs den eksisterende anleggsveien og flytter seg ikke inn i utmark før man er på høyde med det nedlagte nikkerverket på Arnesfjellet, derfra legges løypa vestover og passerer 3 private eiendommer, i god avstand fra hyttefeltet på Arnesfjellet, det blir hverken støy eller visuell påvirkning mot hyttefeltet.

Deretter fortsetter løypa til Kaldådalen over statlig grunn, til den treffer 2 private grunneiere vest for Kaldåa, den ene grunneieren her er campingplassen.

Det vil her være mulighet for campingplassen å lage tilknytning som kun berører deres egen eiendom, dersom dem ønsker å knytte seg til med formål om å tilby overnatting mm til brukere av løypa. Fra Kaldådalen til svenskegrensa følger løypa kun statsgrunn.

Området fra startpunktet på Fornes frem til Blåfjellet ca 7 km ut i traseen er sterkt menneskepåvirket med anleggsvei og regulerte vassdrag både på Arnesfjellet og i Kaldådalen.

Området er svært lite brukt vinterstid som rekreasjonsområde for andre friluftaktiviteter langs den foreslåtte traseen, konfliktnivået anses å være lavt.

Startpunkt Bjørkåsen:

Området langs den offentlige veien har mye kommunal eiendom, parkering anses enkelt å etablere.

Løype følger sommerstien, som er mye brukt sommer og høst som vanlig tursti til Rundtuva. Denne er svært lite brukt av skifolk på vinteren, men brukes en del av skuterførere med tillatelser, f.eks. (skuterløyper på helsegrunnlag)

Alle skuterløyper utstedt på helsegrunnlag har denne traseen tegnet inn. Den berører kun 2 private grunneiere, og over skoggrensa følger løypa statsgrunn helt til grensa mot Sverige.

Deler av området mellom Rundtuva og Arnesfjellet er merket om oppsamlingsplass for rein, det er så vidt kjent ikke brukt som kalvingsområde. Vi presiserer at vi ikke har vært i kontakt med reinbeitedistriktene så langt, men tar sikte på å etablere et samarbeid for å hensynta reindriften. Dersom området skal brukes til kalvingsformål er det mulig å stenge startpunktet på Fornes og kun bruke starten fra Bjørkåsen i den aktuelle perioden. Et samarbeid med reieneierne bør være mulig å få til slik at løypa kan stenges/reguleres ved spesielle behov.

Bildet under beskriver løypa med startpunkt Bjørkåsen og Fornes frem til møtepunkt Arnesfjellet – Rundtuva.



Fra Blåfjell til svenskegrensa:

Løypene med startpunktene nevnt over møtes vest for Blåfjell. Og følger kun statsgrunn på Børsvannets østside og for det meste utenfor INON områder.

Også her, i likhet med kjøreløyper gitt på helsegrunnlag, følger vi samme trasé helt til elva mellom Søndre Bukkevann og Geitvann.

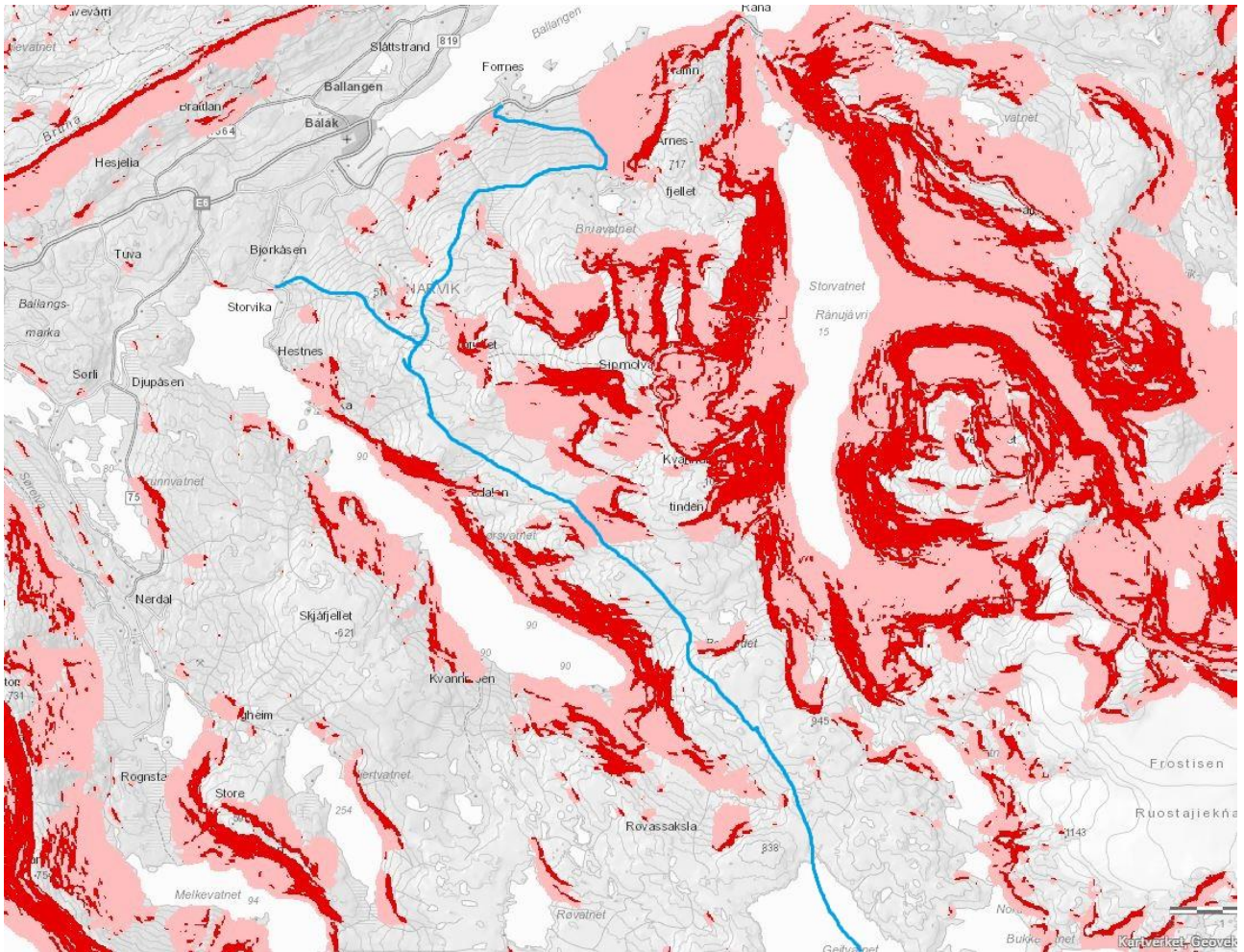
Vi har vektlagt at traseen allerede har vært brukt i mange år ifb. Løyper på helsemessig grunnlag, samt at området er svært lite brukt av andre interessegrupper.

Snøskredkart er brukt i vurderingen og som kartvedleggene viser er det ikke på noen tidspunkt nødvendig å kjøre i skredutløsende terreng. Kun på en svært kort strekning er løypa innom et skredutløpsområde, dette er dog ikke uvanlig da generelt svært mye terreng er i utløpsområder. Høydeforskjellen fra inntegnet trase til høydedraget mot vest er liten.

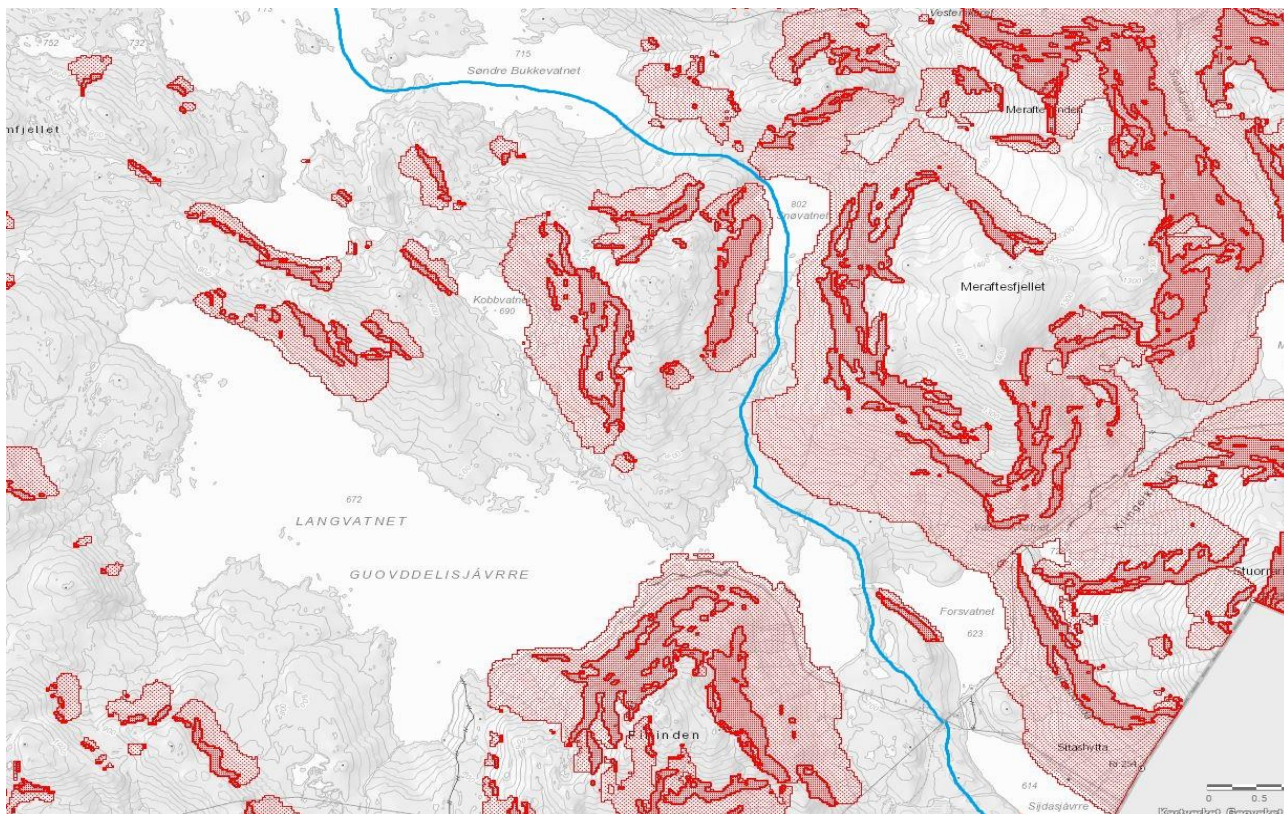
Om nødvendig kan løype trekkes litt vest for dette området, vi finner det ikke hensiktsmessig da det innebærer andre utfordringer med kupert terreng over høydedraget. Det har heller oss bekjent aldri vært skred i nevnte sone.

Kartutsnittene under viser snøskredsoner, mørkerødt er skredutløsningsoner og lyserødt er skredutløpssoner.

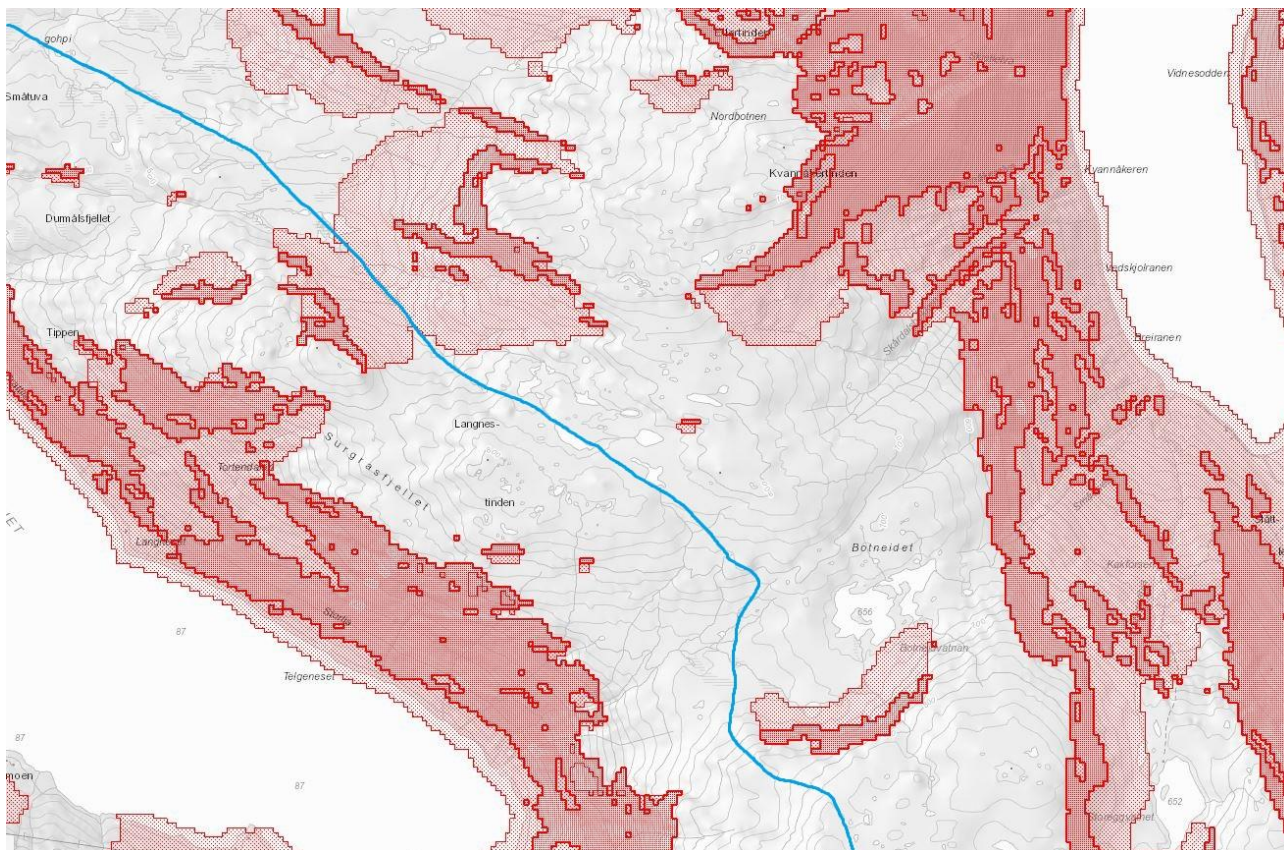
Under: Fornes/Bjørkåsen til Geitvann



Under: Geitvann til Sitas



Under: Detaljert utsnitt fra Botneidet (ca 8 km fra startpunkt Bjørkåsen)

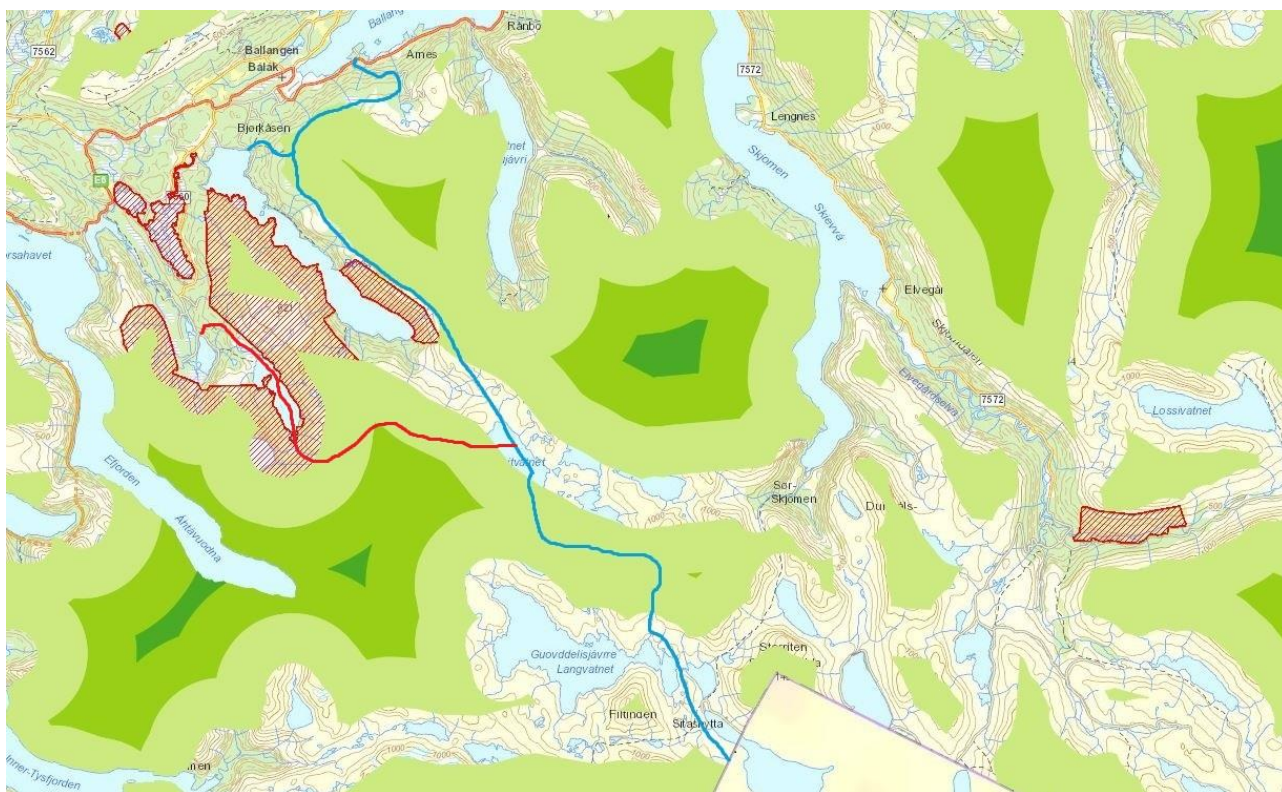


Kartet under viser valgt trasé (BLÅ) i forhold til INON sonene. (RØD) linje viser hvor en løype fra dammen i Melkedalen ville kunne gå, og grovt sett hvor den treffer verneområdet og INON pr i dag.

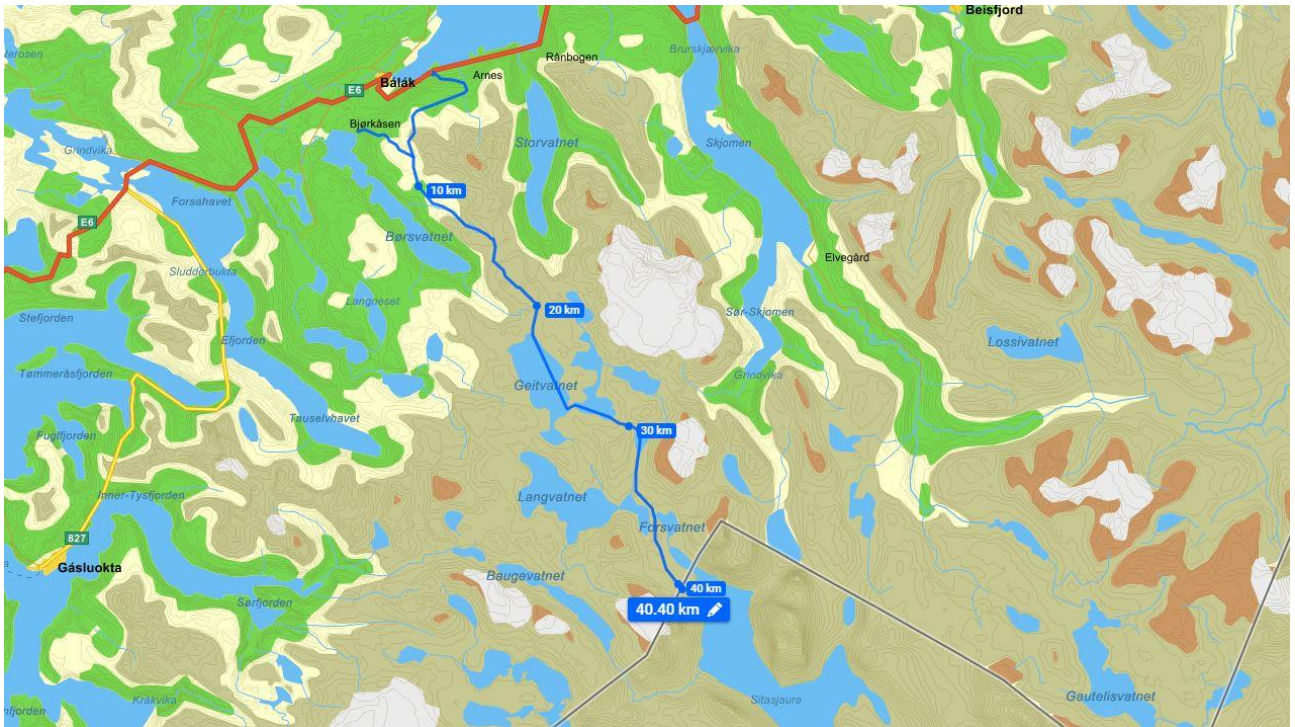
Det bemerkes at INON området vil bli så kraftig redusert etter oppstart av kraftutbyggingen/reguleringen av Røvvann at denne traseen ikke vil berøre INON i det hele tatt etter utbyggingen er igangsatt.

Eneste hinder for denne traséen vil etter utbygginga være ca 1,2 km gjennom skogsverneområdet, hvor i så fall et unntak fra vernebestemmelsen må søkes.

Løypa er her tegnet inn over elva mellom Langvannet og Forsvann, denne er tørrlagt hele vinteren, og i all hovedsak hele året pga av kraftig regulering av Langvannet. (43 meters reguleringshøyde)

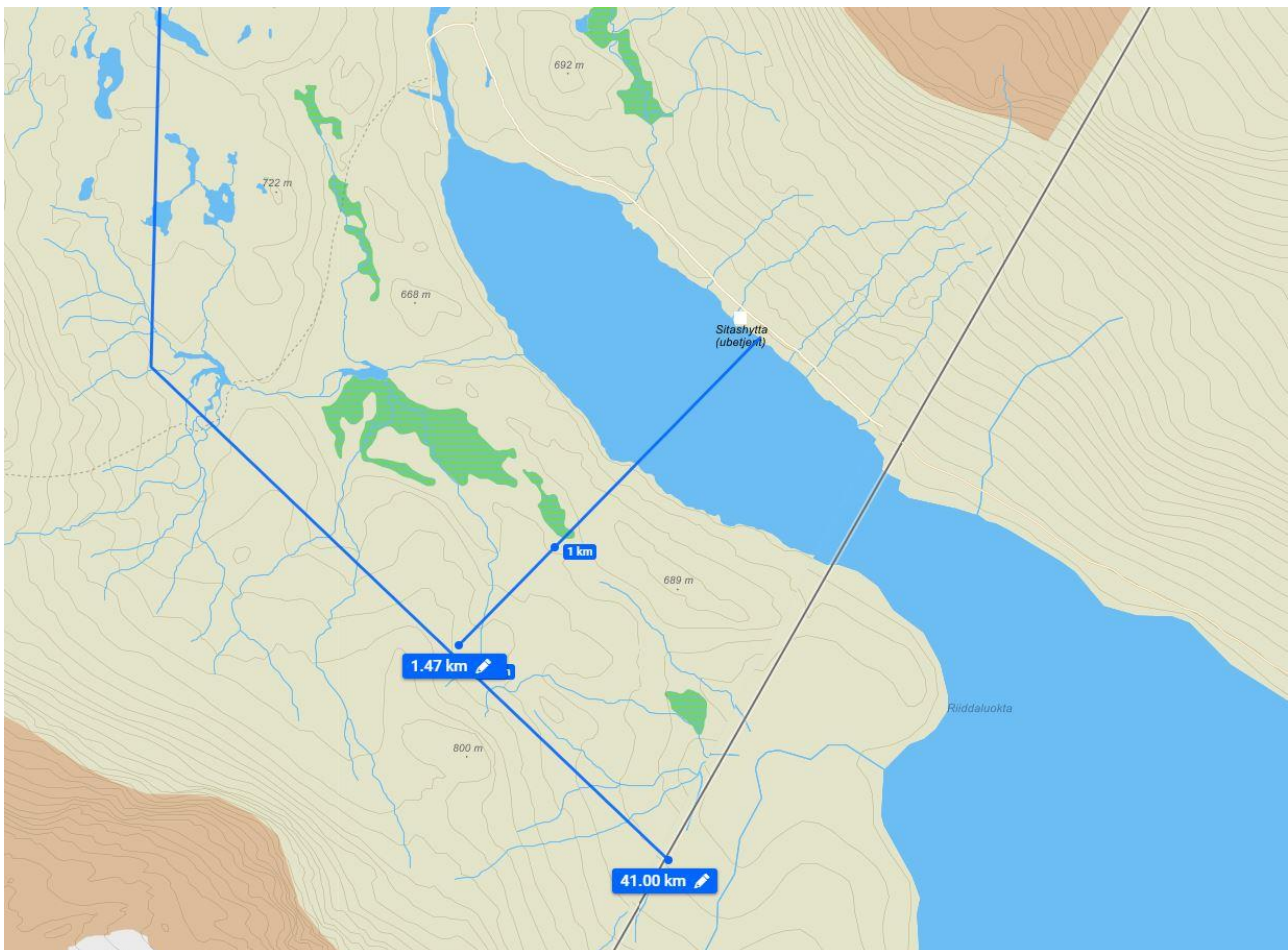


Kartbildet viser traseens totale lengde fra Fornes, fra Bjørkåsen vil total lengde være ca 34 km.



Kartutsnittet viser foreslått passeringpunkt for tilknytning til svensk side. (det er fri ferdsel på svensk side her, og ingen offisielt merket løype) Nærmeste oppmerkede løype på svensk side er ved Sitas sør, ca 30 km fra passeringpunktet.

Den blå streken rett over fra Sitashytta (NOT) er for å illustrere avstanden mellom trasé og hytta, ca 1,5 km. Støy er ikke problematisk på slik avstand, det er heller ikke mulig å se scootere passere pga terrengets beskaffenhet.



Svensk side:

For å gi et helhetsinntrykk av nærliggende områder og infrastruktur på svensk side lister vi nedenfor opp en del relevante detaljer.

Den svenske turistforening (STF) har en rekke hytter og dem er alle åpne for skuterbrukere, svensk friluftskultur er inkluderende og det differensieres ikke mellom skifolk og skuterfolk eller andre grupper slik det gjøres på norsk side. Man er velkommen på STF`s hytter uansett om man kommer på ski, til fots, på skuter eller med helikopter. Det er sågar tilrettelagt med faste helikopterturer til enkelte hytter, selv i nasjonalparker, for at alle skal kunne komme seg til fjells uansett fysisk form eller helsemessige utfordringer.

Områdene fra Ritsem mot grensa til Norge er for det meste brukt av skuterfolk, en del bruker ski på vandring mellom STF hyttene men da følges oppmerkede traséer, vintermerkingen er permanent og laget spesielt for ski og skuterbrukere.

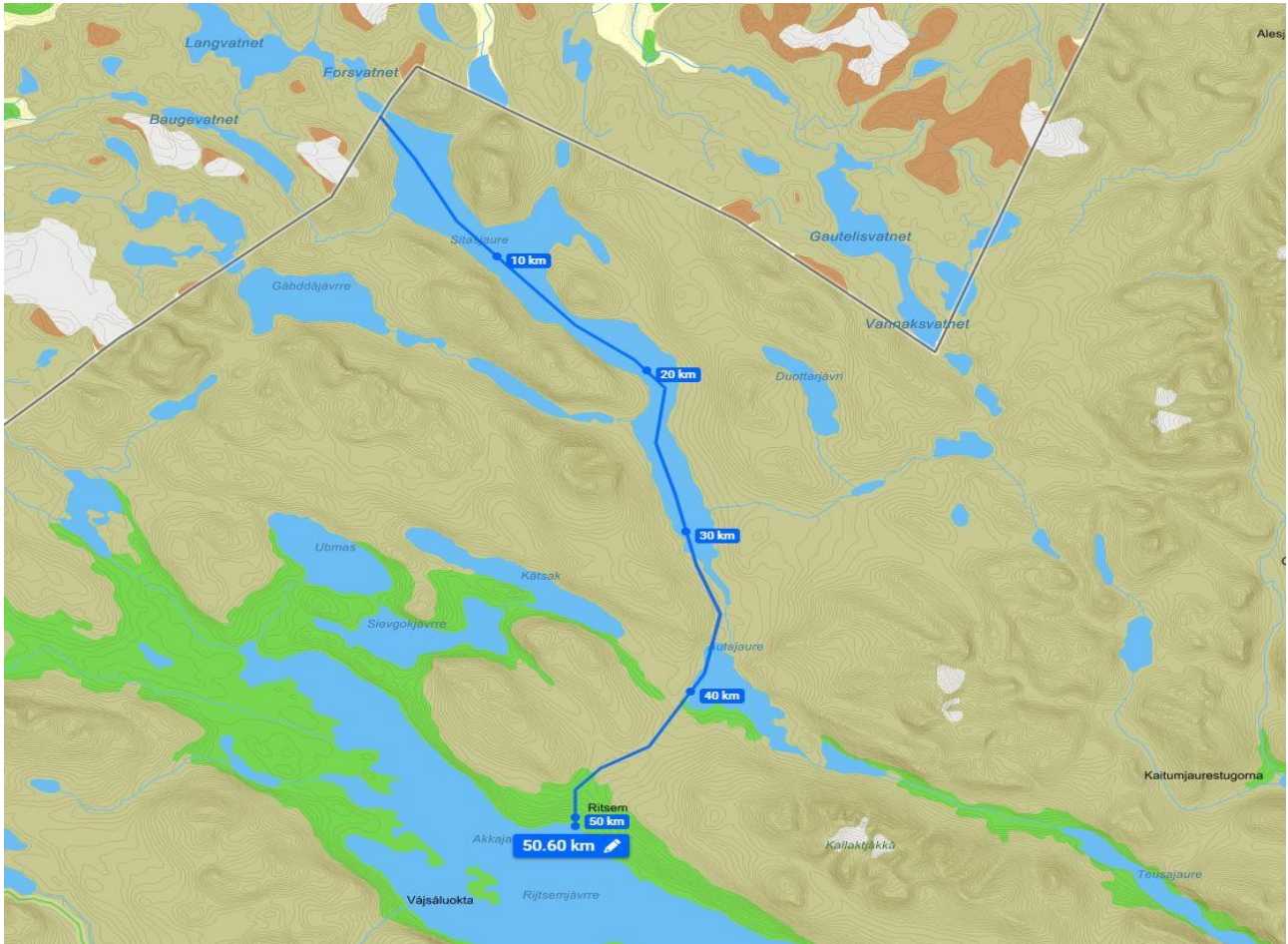
Riksgrensen er regnet som nordkalottens scootermekka. Det er kombinasjonen av mellomriksveien, alpinanlegget og mulighetene for skuterfolket som driver frikjøring som sportsaktivitet til å utøve sin sport nettopp her, som gjør dette stedet svært populær blant mange.

Riksgrensen har også Skandinavias beste snøforhold og en sesong som strekker seg til slutten av mai. Mellomriksveien gjør stedet lett tilgjengelig for både nordmenn og svensker. For å komme fra Riksgrensen til Ritsem følger man delvis merket løype langs grensesømmen, på svensk side.

Det finnes avgrensede områder hvor fri ferdsel ikke er tillatt og merkingen må følges gjennom slike områder. Løypene/merkingen er lagt opp slik at man kan kjøre f.eks fra Kiruna via Kebnekaise til Ritsem. Det ligger et stort potensiale for turisme i en løypetilknypning fra norsk side i dette området, mange svensker ønsker å kjøre over fjellet ned mot norske fjorder, dette er for dem eksotisk.

Kartutsnittet viser det naturlige trasévalget fra vår foreslåtte grensepassering til Ritsem.

Ritsem ligger ved enden av offentlig vei. STF tilbyr enkel overnatting med rom til leie i brakkerigger fra anleggstiden hvor kraftutbyggingen i området fant sted. Stedet har også en privat drevet caravanplass som i all hovedsak er brukt av svenske skuterfolk. Fra Ritsem er det 50 km til Stora Sjøfallet som har hoteldrift med restaurant samt salg av bensin. Anlegget på Stora Sjøfallet er meget populært og har kunder fra hele verden.



Kartutsnittet viser den merkede offisielle skuterløypa fra Sitasjaure sør til Nikkaluokta.

Nikkaluokta er ved enden av offentlig vei og befinner seg ca 15 km fra høyfjellshotellet ved Kebnekaise, dette hotellet har restaurant, tilbyr god standard på overnatting og er populært blant både skifolk og skuterfolk.

I sørenden av Sitasjaure, ca 30 km fra vårt forslag til grensepassering finner vi nærmeste overnattingsmulighet i regi av STF, som disponerer 2 hytter her. Mellom Kebnekaise fjellstasjon (hotellet) og Sitasjaure sør, finnes 3 hytter langs den merkede skuterløypa, som alle tilbyr enkel overnatting.



Hensynet til NOT:

Som kjent er Narvik og Omegn Turistforening sterkt imot etablering av skuterløyper, og vi har derfor vektlagt at vi i minst mulig grad berører deres kjerneområde.

NOT`s har en rekke hytter med merkede sommerruter hvor di fleste ligger langt vekk fra vårt trasevalg. Unntaket er Sitashytta som ligger ved anleggsveien 600 meter fra svenskegrensa, denne er lite brukt vinterstid, noe NOT`s egne besøksprotokoller bekrefter. Det er trafikk nært hytteveggen fra Nordkraft`s personell og potensiell svensk scootertrafikk bare 600 meter unna. For å komme seg til fots til Sitashytta vinterstid må man gjennom 7 km svensk terreng fra Tjårda til hytta, total distanse fra parkering ved den vinterstengte anleggsveien er det 26 km til Sitashytta, med slik distanse og 800 høydemeters stigning på ruta ligger dette ikke innenfor rekkevidde for gjennomsnitts brukeren av hyttene vinterstid. Det betyr med andre ord at hytta blir svært lite brukt på vinteren.

Vårt forslag til løype er på andre siden av Sitasjaure, ca 1,5 km i luftlinje vekk fra denne hytta. Trafikken vil verken synes eller høres.

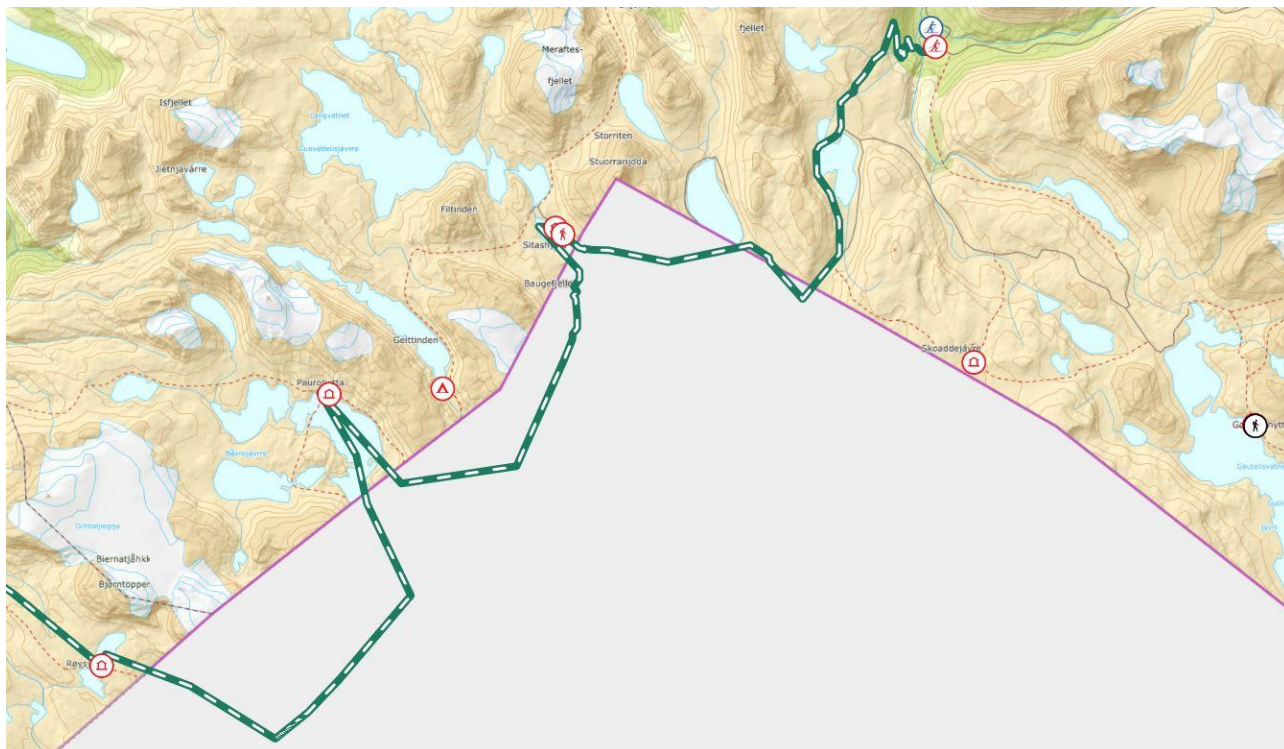
For å komme til de 2 hyttene som ligger lengre vest, Pauro og Røysvann, må man på vinterstid bruke svensk side av grensa for å komme dit på ski. NOT anbefaler altså sine brukere å gå gjennom svensk terreng som i dette området allerede har fri ferdsel for snøskutere. Således kan det ikke påstås at ei skuterløype med vårt grensepasseringspunkt forstyrrer brukerne av NOT hyttene vest for Sitasjaure.

Det er svært få brukere av Paurohytta vinterstid, ca. 10-30 overnattinger ifølge deres protokoller. Røysvannhytta har enkelte år ingen overnattinger vinterstid, og noen år opptil 10, med vinterstid mener vi fram til første helga i mai avsluttes, som er den dagen alle norske skuterløyper stenger.

NOT har ifølge dem selv 4000 overnattinger hvorav 70% er på vinterstid, uten at dem definerer vintersesongen, men den er sannsynligvis minst ut mai måned i deres definisjon. Skutersesongen på norsk side avsluttes etter første helga i mai med dagens regelverk, i Sverige er det så lenge snøen ligger.

Med utgangspunkt i at det på Pauro og Røysvann totalt er ca 30 overnattingsdøgn i vintersesongen, betyr det at vi berører maksimalt ca 1% av NOT`s brukere i vårt løypeforslag, denne ene prosenten befinner seg da på svensk side av grensa, som beskrevet under. Det er heller ikke gitt at noen av disse svært få brukerne befinner seg i dette området når det er scootertrafikk her, påvirkningen må således påstås å være minimal.

Under: NOT`s vinterrute fra Skjomdalen, som kartet viser går den for det meste i Sverige på strekningen Tjårda til Pauro og Røysvann.



Bildet under viser i nedre tekst NOT`s beskrivelse av vinterruta mellom Sitashytta og Paurohytta, i all hovedsak på svensk side i terreng med fri ferdsel for snøskuter.

Slik kommer du deg dit

Adkomst Stoppesteder Google Maps

Adkomst sommer

Ligger omlag midtveis på sommerruta mellom Sitas og Pauro.

Adkomst vinter

Vinterstid vil det være en ganske lang omvei å gå forbi Baugebua, da vanligste rute på vinteren ikke går via Baugevann. Ruten mellom Sitas og Pauro går da på Sitasjaure, Ruonasjavri, Gåbdåjåvri og Bovjojåvri.

Eier

Narvik og Omegn Turistforening
[Les mer om Narvik og Omegn Turistforening](#)

[Prisinformasjon](#)
 [Værmelding](#)

Bli DNT-medlem

Turismepotensialet:

Vi har ingen klare tall i skrivende stund som viser potensialet dette har for turisme, men i våre naboland er skuter en stor del av vinterturismen. Store summer legges igjen på svensk side og skuterturer og utleie av skutere til dagsturer og lengre guidede turer er meget populært. På norsk side er dette et etterspurt produkt som turistnæringa ikke har kunnet tilby i Narvik kommune, det ligger store muligheter for utvikling

av turismeprodukter som igjen vil kunne gi store positive ringvirkninger for næringslivet. Arbeidsplasser vil skapes og bolyst øker da man skaper flere muligheter for jobb.

Sett lengre frem i tid, med tanke på en stadig bedre utvikling av teknologi på utslippsfrie kjøretøy, kan man se for seg et scenario hvor elektriske snøskutere i fremtiden blir mer utbredt. Teknologien er allerede tilgjengelig og rekkevidden på elektriske snøskutere blir stadig bedre.

Det kan etableres ladestasjoner for slikt ved Nordkraft`s installasjoner i kraftverksområdet ved Sitas, uten inngrep i naturen. På Ritsem og ved Kebnekaise fjellstasjon er det også strøm tilgjengelig. Våre forslag til startpunkter vil enkelt kunne etablere ladestasjoner.

Etablering av vårt forslag vil gi umiddelbar effekt for turisme begge veier over grensa, og både bedrifter i Narvik og Ballangen vil være tjent med dette.

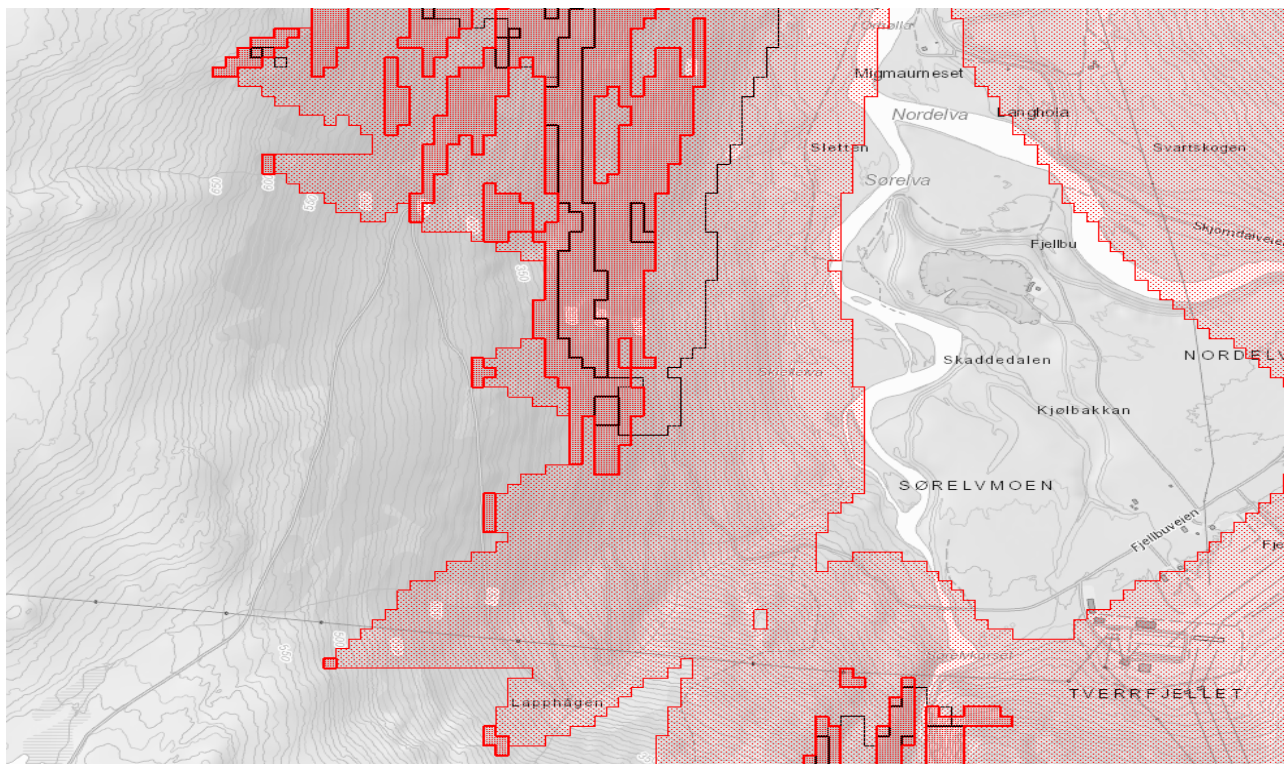
Vi har vektlagt at en løype bør legges fra Ballangen fremfor alternativet Skjomdal. Fordelene går på tilgjengelighet til butikker, bensinstasjon, campingplass, verksted og andre servicetilbud som blir etterspurt av brukere som kommer fra begge sider av grensa. Kjøreavstand til Ballangen er fra Narvik til Ballangen er 20 km mindre enn avstanden Narvik - Skjomdal, og veien er av langt bedre standard på strekningen Narvik - Ballangen (E6)

Startpunkt i Skjomen har vært vurdert, hensynet til NOT som har Skjomdal som utgangspunkt for å nå sitt kjerneområde som i all hovedsak er hytter på østsiden av Skjomdalen ved hjelp av anleggsveien i Norddalen, samt at dem bruker veien på vestsiden for å nå Gautelis og Skoddejaure gjør at vi ønsker å unngå dette alternativet. Det vil være svært konfliktfylt i forhold til NOT og andre interessegrupper å legge opp til motorisert ferdsel med Skjomdal som utgangspunkt.

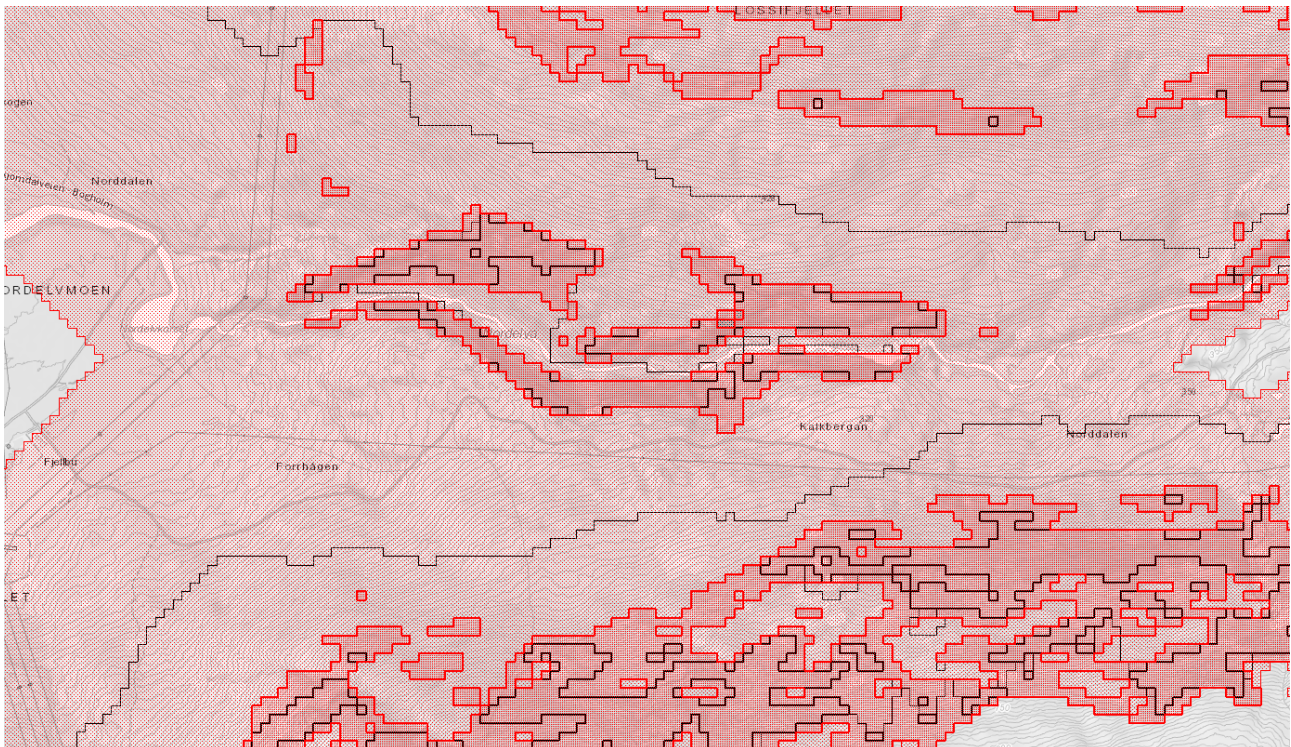
Sikkerhetsmomenter gjør også Skjomedal uegnet som startpunkt, uansett retning man velger, både vestsiden og Norddalen langs anleggsveiene er svært rasutsatt, se vedlagte skredkart.

Statkraft brøyter av og til veien på vestsiden til terrenget flater ut på ca 600 MOH, dette skjer rundt påsketider og er ment som en gest til brukerne av fjellet som i dette området er tradisjonelt er skifolk. Det hender veien åpnes til andre tider av hensyn til vedlikehold og reparasjoner på kraftverksinstallasjoner og anlegg i området. Når veien brøytes er den ikke farbar med snøskuter, det er heller ikke egnet å kjøre med bil og henger langs den bratte anleggsveien for å starte løypa lengre opp i slike tilfeller. Terrengets og veiens beskaffenhet gjør det heller ikke mulig å kjøre skuter ved siden av veien fra Fjellbu til terrenget flater ut på toppen. I sum gjør et mulig konfliktscenario med andre interessegrupper, uberegnelighet i forhold til rasfare og når veien eventuelt brøytes dette alternativet uegnet.

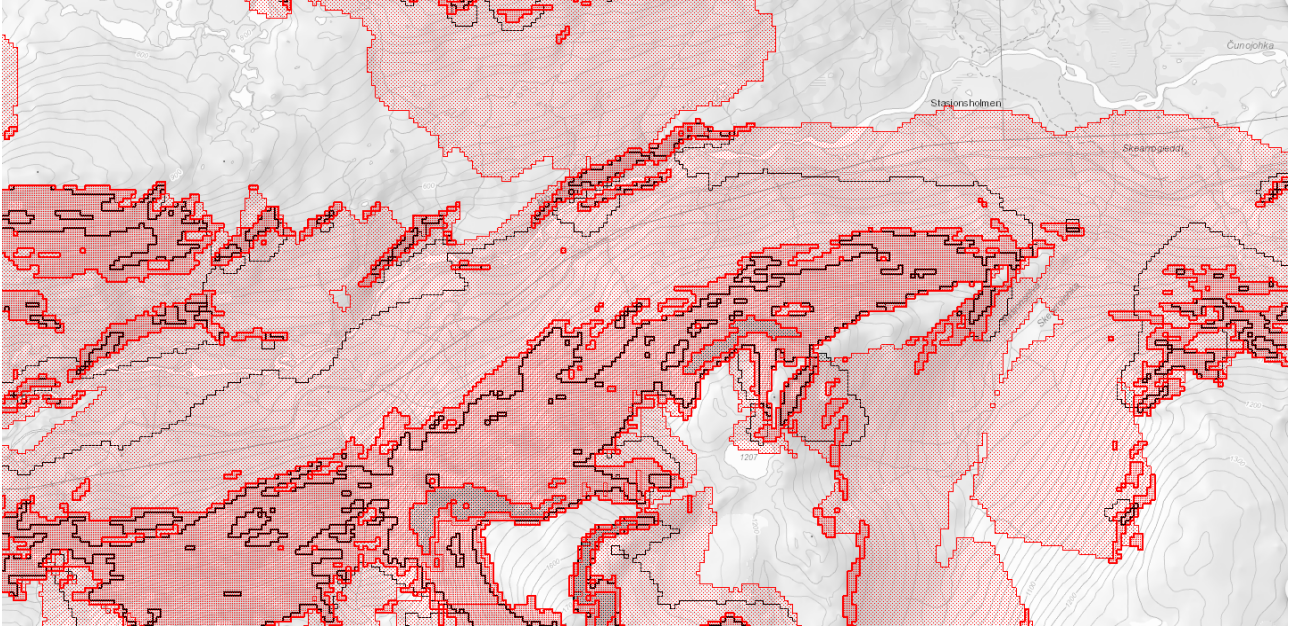
Under: Langs anleggsveien på vestsiden er flere områder definert som både utløsende og utløpsområder for både steinsprang og snøskred. Det finnes ingen alternative ruter for sikker ferdsel i dette området.



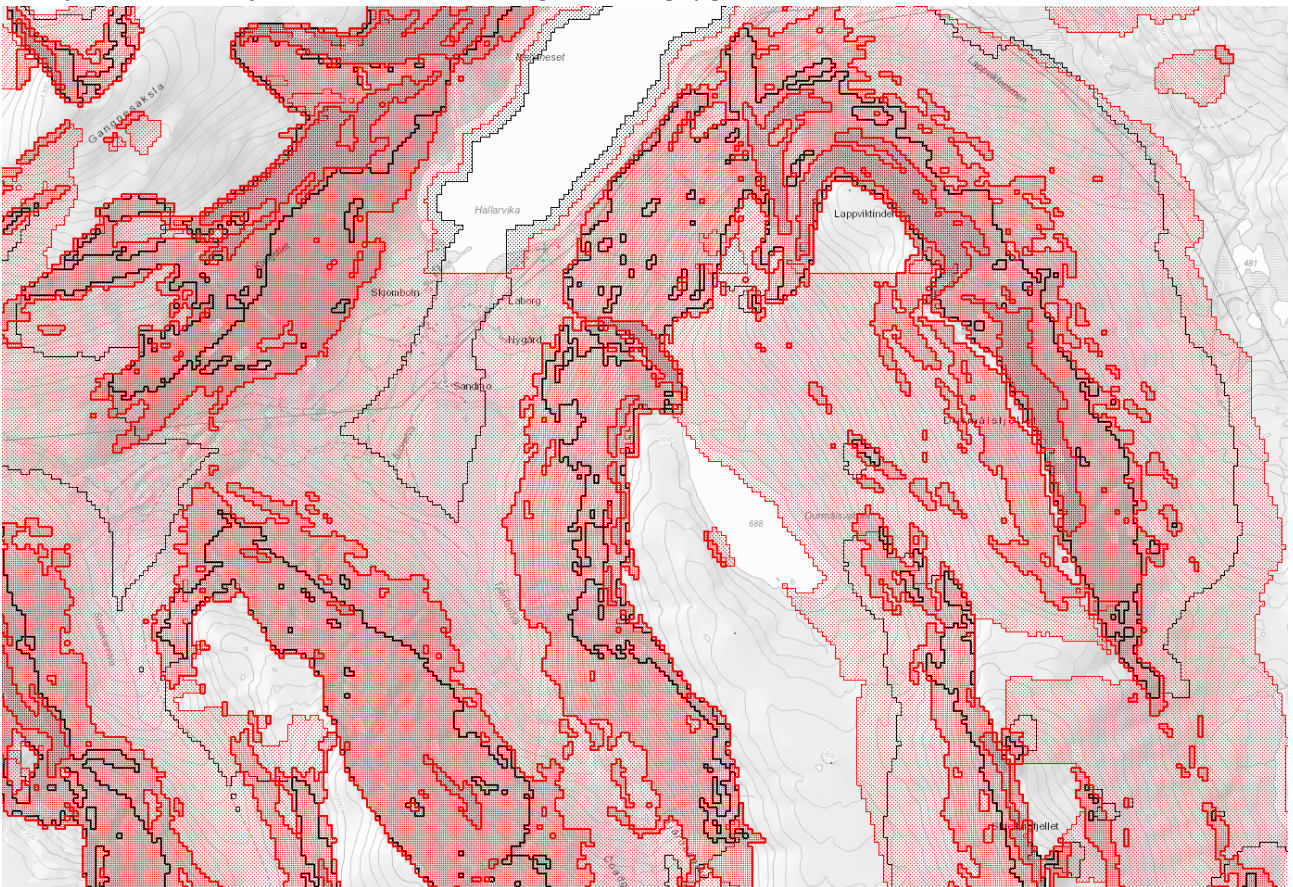
Under: Norddalen har skredutløsendeterreng (snø og stein) helt inntil veien og utløpsområder over hele dalens bredde, snøskred og steinsprang i dette området er vanlig, fjellsidene er svært bratte og strekker seg høyt. Høydeforskjellen fra fjelltoppene til veien er svært stor, dette gjør skadepotensialet stort da ras i dette området drar med seg meget store volum. Området anses uegnet for offentlig skuterløype, det og er også innfallsporten til NOT's kjerneområde og anses konfliktfylt i forhold til NOT og andre interessegrupper.



Samme type terreng finnes hele veien til Stasjonsholmen, fra Fjellbu gir dette 10 km i snø og steinrasfarlig terreng, hvilket gjør Norddalen uegnet for offentlig skuterløype mtp. sikkerhet.



Under: Sørskjomen, alternativet er uegnet, skredutsatt fra Lappviktinden mot Lappviklemmen. Tjårdadalen er topografisk uegnet for løype i bunnen av dalen og områdene er generelt skredutsatte. Veien inn til Sørskjomen er som kjent svært skredutsatt og ofte stengt pga ras.



Befolkning og bolyst:

Narvik kommune, og regionen rundt er som kjent preget av fraflytting, årsakene er sammensatte men det er opplagt at dette vil gi mer bolyst da det skapes mer arbeidsplasser som konsekvens og mange får drive med skuter som sport og/eller hobby og rekreasjon. Mange kommer seg til fjells for å fiske på flotte fiskevann som ligger utenfor rekkevidde på en skitur, samt at folk med helsemessige utfordringer lett kan ta del i friluftaktiviteter på fjellet, det være seg fisketurer eller bare det å komme seg ut og til fjells.

Vi som har drevet med dette på svensk side i mange år, vet at det skaper gode sosiale miljøer og samhold.

Skuterfolk har ofte blitt fremstilt feilaktig som en gruppe mennesker med lite respekt for natur, dyreliv og annet friluftsliv. Vi vet bildet er feilaktig og tiden har snudd dette bildet noe ved hjelp av blant annet TV2`s serie «Sledheads» som gir et mer rettferdig bilde av denne gruppen brukere, som før har vært de mest stigmatiserte. «Influensere» har gjennom sosiale media bidratt til et mer nyansert og realistisk bilde enn hva media ofte har gjort.

Realiteten er at vi nyter naturen og respekterer dens sårbarhet og dyrelivet som fjellfolk flest.

Det er også en meget sentral del av førerkortopplæringen for snøskuter hvor ca 90% av pensumet går på holdninger og naturhensyn, ikke på kjøreferdigheter.

Ofoten Snøscooterforening ble stiftet 30.12.2020, med formål om å samle skuterbrukere fra hele regionen for å arbeide for et løypenett med grensepassering fra Narvik kommune. Vi skal også drive holdningsskapende og opplysende arbeid for å gi folk en bedre forståelse av skuterkjøring som sport og friluftaktivitet som passer for alle, og med dette rekruttere flere til miljøet.

Ofoten Snøscooterforening skal etablere samarbeid med SKFR, snøscooterklubbenes fellesråd og søke bistand fra deres organisasjon i vårt videre arbeid.

Vi ser frem til et samarbeid med myndigheter, reindriftsnæringen og andre interessegrupper for å nå vårt formål, og gjennom felles innsats å gi økt bolyst i kommunen og bidra til vekst i næringslivet.