



Engerdal kommune

Faglig utredning av nye og endrede snøskuterløyper etter motorferdsforskriften § 4a

Utarbeidet av Sektor for samfunnsutvikling

Engerdal kommune

31.07.2026



Innhold

DEL A – Innledning, rettslig grunnlag og metode	5
1. Innledning	5
1.1 Bakgrunn for revisjonen	5
1.2 Formål med utredningen	5
1.3 Avgrensning	5
2. Rettslig grunnlag og rammer	6
2.1 Motorferdselsforskriften § 4a	6
2.2 Sentrale begrensninger	6
2.3 Naturmangfoldloven	6
2.4 Støy	6
2.5 Forholdet mellom utredning, høring og vedtak	7
3. Metode	7
3.1 Influensområde	7
3.2 Kunnskapsgrunnlag	7
3.3 Vurderingsskala	8
3.4 Alternativer	8
3.5 Felles støyutredning	9
3.5 Arbeidsform, kartvedlegg og digital analyse	10
DEL B – Vurdering av hver enkelt løype og løypeendring	10
5. Løype 14 Sømådalen–Buvika–Elgå	11
5.1 Beskrivelse av tiltaket	11
5.2 Kart og trasé	11
5.3 Dagens situasjon og 0-alternativet	12
5.4 Friluftsliv	13
5.5 Naturmangfold	14
5.6 Støy	15
5.7 Reindrift	18
5.8 Bolig- og hytteområder	18
5.9 Landskap	20
5.10 Kulturminner og kulturmiljø	21
5.11 Sikkerhet	22
5.12 Grunneiere og rettighetshavere	23
5.13 Samlet vurdering for løype 14	24
6. Løype (8b) Drevsjø camping–Gløtvold handel	26
6.1 Beskrivelse av tiltaket	26
6.2 Kart og trasé	27

6.3 Dagens situasjon og 0-alternativet.....	28
6.4 Friluftsliv	29
6.5 Naturmangfold	31
6.6 Støy.....	33
6.7 Reindrift.....	36
6.8 Bolig- og hytteområder.....	37
6.9 Landskap	38
6.10 Kulturminner og kulturmiljø	39
6.11 Sikkerhet	40
6.12 Grunneiere og rettighetshavere	41
6.13 Samlet vurdering for Drevsjø camping–Gløtvold handel	42
7. Løype 5 ved Drevsjø/Fredheim	44
7.1 Beskrivelse av tiltaket	44
7.2 Kart og trasé	45
7.3 Dagens situasjon og 0-alternativet.....	46
7.4 Friluftsliv	47
7.5 Naturmangfold	48
7.6 Støy.....	49
7.7 Reindrift.....	51
7.8 Bolig- og hytteområder.....	52
7.9 Landskap	53
7.10 Kulturminner og kulturmiljø	53
7.11 Sikkerhet	54
7.12 Grunneiere og rettighetshavere	55
7.13 Samlet vurdering for løype 5 ved Drevsjø/Fredheim	56
8. Løype (2c) Rendalen–Snerta	58
8.1 Beskrivelse av tiltaket	58
8.2 Kart og trasé	60
8.3 Dagens situasjon og 0-alternativet.....	61
8.4 Friluftsliv	62
8.5 Naturmangfold	64
8.6 Støy.....	68
8.7 Reindrift.....	70
8.8 Bolig- og hytteområder.....	72
8.9 Landskap	73
8.10 Kulturminner og kulturmiljø	74
8.11 Sikkerhet	75
8.12 Grunneiere og rettighetshavere	77

8.13 Samlet vurdering for Rendalen–Snerta	78
9. Løype 16, 16a og 16b – Gammelsætra/Røsætra/Litlrøåsen	81
9.1 Beskrivelse av tiltaket	81
9.2 Kart og trasé	84
9.3 Dagens situasjon og 0-alternativet.....	85
9.4 Friluftsliv	86
9.5 Naturmangfold	89
9.6 Støy.....	93
9.7 Reindrift.....	96
9.8 Bolig- og hytteområder.....	97
9.9 Landskap	98
9.10 Kulturminner og kulturmiljø	100
9.11 Sikkerhet	102
9.12 Grunneiere og rettighetshavere	103
9.13 Samlet vurdering for løype 16, 16a og 16b.....	105
10. Løype 17 – Rødalen	107
10.1 Beskrivelse av tiltaket	107
10.2 Kart og trasé	108
10.3 Dagens situasjon og 0-alternativet.....	110
10.4 Friluftsliv	111
10.5 Naturmangfold	113
10.6 Støy.....	119
10.7 Reindrift.....	121
10.8 Bolig- og hytteområder.....	122
10.9 Landskap	123
10.10 Kulturminner og kulturmiljø	125
10.11 Sikkerhet	126
10.12 Grunneiere og rettighetshavere	128
10.13 Samlet vurdering for løype 17	129
DEL C – Samlet vurdering av hele revisjonen	131
11. Samlet belastning	131
11.1 Samlet løypenett etter revisjon	131
11.2 Samlet virkning for friluftsliv	132
11.3 Samlet virkning for naturmangfold	132
11.4 Samlet virkning for reindrift	133
11.5 Samlet støyvirkning.....	133
11.6 Samlet sikkerhetsvurdering.....	134
13.1 Samlet faglig konklusjon	136

DEL A – Innledning, rettslig grunnlag og metode

1. Innledning

1.1 Bakgrunn for revisjonen

Engerdal kommune har lokal forskrift om snøskuterløyper. Forskriften trådte i kraft i 2018 og er senere revidert flere ganger. I forbindelse med ny revisjon skal kommunen vurdere nye løypetraséer, tilbakeføring av tidligere opphevede løyper og enkelte omlegginger av eksisterende løypenett.

Bakgrunnen for revisjonen er blant annet behov for ny utredning av løyper som tidligere er opphevet, vurdering av nye forbindelsesløyper og justeringer av eksisterende traséer for å bedre funksjonalitet, trafiksikkerhet, adkomst og hensyn til berørte interesser.

Denne utredningen omfatter følgende nye eller endrede løyper:

Løype / tiltak	Type endring	Kort beskrivelse
Løype 14 Sømdalen–Elgå	Omlegging	Ny trasé via Buvika før videreføring mot Elgå
Drevsjø camping– Gløtvold handel	Ny løype / avstikker	Ny forbindelse fra Drevsjø camping til Gløtvold handel, eventuelt som forlengelse av 8a eller ny 8b
Løype 5 ved Drevsjø/Fredheim	Mindre omlegging	Justering av trasé ved bensinstasjon/Fredheim
Rendalsløypa–Snerta	Ny tilkoblingsløype	Ny løype fra Rendalen som kobles på eksisterende løypenett ved Snerta, 2c
Løype 16, 16a, 16b og 17	Gjenopptakelse / ny vurdering	Løyper i området Gammelsætra, Røsætra, Litlråsen og Rødalen som tidligere er tatt ut etter opphevelse

1.2 Formål med utredningen

Formålet med utredningen er å gi et samlet faglig kunnskapsgrunnlag for vurdering av nye, endrede og tidligere opphevede snøskuterløyper etter motorferdsloven § 4a.

Utredningen er utformet som en faglig konsekvensanalyse og dokumenterer kunnskapsgrunnlag, registrerte verdier, mulige virkninger, usikkerheter og aktuelle avbøtende tiltak for den enkelte løype og for revisjonen samlet.

De faglige vurderingene skal danne grunnlag for kommunens videre behandling av forslag til revidert lokal forskrift om snøskuterløyper, herunder vurdering av om løyfeforslaget kan sendes på høring og offentlig ettersyn.

1.3 Avgrensning

Utredningen gjelder bare vurdering av nye og endrede løypetraséer som inngår i revisjonen av lokal forskrift. Eksisterende løyper som ikke endres, vurderes bare der de har betydning for samlet belastning, sammenheng i løypenettet eller virkninger av de nye/endringene.

Utredningen omfatter ikke dispensasjonskjøring etter motorferdselloven eller andre former for motorferdsel utenfor fastsatte snøskuterløyper.

2. Rettslig grunnlag og rammer

2.1 Motorferdselforskriften § 4a

Kommunen kan fastsette snøskuterløyper for kjøring med snøskuter på vinterføre gjennom lokal forskrift. Løypene skal fastsettes i eget kart, vises i kartet til kommuneplanens arealdel, og kommunen skal gi bestemmelser om bruken av løypene.

Kommunen skal før høring utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet. Kommunen skal også kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges, og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.

2.2 Sentrale begrensninger

Motorferdselforskriften § 4a setter klare begrensninger for hvor snøskuterløyper kan legges og hvilke virkninger løypene kan ha. Disse begrensningene må være oppfylt for at kommunen skal kunne fastsette løypene i lokal forskrift.

Løyper kan ikke legges:

- i verneområder
- i foreslåtte verneområder
- i nasjonale villreinområder
- slik at de er til vesentlig skade eller ulempe for reindriften
- slik at de krever terrenginngrep
- over eiendom uten grunneiers samtykke

2.3 Naturmangfoldloven

Vurderingene av naturmangfold skal bygge på prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8–12:

- § 8 kunnskapsgrunnlaget
- § 9 føre-var-prinsippet
- § 10 økosystemtilnærming og samlet belastning
- § 11 kostnadene ved miljøforringelse
- § 12 miljøforsvarlige teknikker, driftsmetoder og lokalisering

2.4 Støy

Støy vurderes med utgangspunkt i egen støyutredning for løypene. Støyutredningen legges til grunn for vurdering av virkninger for friluftsliv, bolig- og hytteområder og andre støyfølsomme interesser.

Der støyutredningen viser behov for avbøtende tiltak, vurderes blant annet:

- flytting av trasé
- redusert hastighet
- begrenset åpningstid

- sesongbegrensning
- særskilt skilting
- stenging i bestemte perioder
- ikke å videreføre foreslått trasé

2.5 Forholdet mellom utredning, høring og vedtak

Denne utredningen skal dokumentere de vurderingene kommunen må gjøre før et løypeforslag kan sendes på høring. Grunneiersamtykke må foreligge før endelig vedtak om løype over den aktuelle eiendommen kan fattes. Etter høring skal innkomne uttalelser vurderes og vektlegges i saksframlegg og vedtak.

Der utredningen peker på behov for avklaringer før sluttbehandling, er dette markert som egne saksbehandlerpunkter eller omtalt under den aktuelle løypa. Slike punkter skal ikke forstås som endelige anbefalinger, men som forhold som må avklares for at saksgrunnlaget skal være komplett.

3. Metode

3.1 Influensområde

Influensområdet omfatter selve løypetraséen og arealer omkring løypa som kan bli påvirket av snøskuterkjøring. Dette kan blant annet være områder som påvirkes av støy, forstyrrelse, barrierevirkning, visuell virkning, økt ferdsel eller brukerkonflikter.

Influensområdet vurderes konkret for hvert tema. For støy legges støyrapportens beregninger til grunn. For naturmangfold og friluftsliv vurderes både direkte berørte arealer og nærliggende områder som kan bli påvirket.

3.2 Kunnskapsgrunnlag

Følgende kilder er brukt i utredningen:

Tema	Kilder
Naturmangfold	Naturbase, Artskart, kommunale data, tidligere utredninger, befaringer, lokalkunnskap
Friluftsliv	Kommunal kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder, skiløyper, turmål, lokalkunnskap, høringsinnspill
Støy	Støyrapport for foreslåtte løyper
Reindrift	Reinbeitedistrikt/tamreinlag, reindriftskart, dialogmøter, høringsinnspill
Kulturminner	Askeladden, kulturminnedata, lokal kunnskap
Landskap	Kart, ortofoto, terrengmodell, befaring/lokal vurdering
Bebyggelse	Matrikkel, FKB, kommunale kartdata
Sikkerhet	Vegkryssinger, terrengforhold, islagte vassdrag, skred-/bratthetskart, lokalkunnskap
Grunneiere	Eiendomsdata, grunneieravtaler/samtykker

3.3 Vurderingsskala

For hvert tema vurderes:

Verdi:

- Liten
- Middels
- Stor

Påvirkning:

- Ingen/ubetydelig
- Noe negativ
- Middels negativ
- Stor negativ
- Positiv

Samlet konsekvens:

- Ubetydelig
- Liten negativ
- Middels negativ
- Stor negativ
- Positiv

Der kunnskapsgrunnlaget er usikkert, skal dette beskrives særskilt. Ved vesentlig usikkerhet skal føre-var-prinsippet vurderes.

3.4 Alternativer

For hver løype vurderes minst:

- 0-alternativet: dagens situasjon uten ny/endret løype
- foreslått trasé
- eventuelle alternative traséer eller avbøtende justeringer

3.5 Felles støyutredning

Støyvurderingene bygger på rapporten Støyutredning av nye snøskuterløyper i Engerdal kommune, datert 09.07.2026 og utarbeidet av Feste Landskap Arkitektur NordØst AS. Rapporten inngår som felles kunnskapsgrunnlag for vurderinger av støyvirkninger for bolig- og hytteområder og for viktige og svært viktige friluftslivsområder med vinterbruk.

Der støyrapporten bruker andre strekningstall eller betegnelser enn kommunens løypenummer, skal begge betegnelser framgå i løypekapitlene. Dette er nødvendig for å unngå sammenblanding mellom kommunens løypenummer og støyrapportens tekniske strekninger.

Støyrapportens resultater skal forstås som del av den samlede faglige vurderingen. Selv der anbefalte grenser kan tilfredsstilles for støyfølsom bebyggelse, kan støy fortsatt være et negativt moment for friluftsliv, ro og opplevelseskvalitet.

4. Samlet oversikt over foreslåtte løyper og endringer

Løype / tiltak	Lengde	Berørte eiendommer	Berørte friluftslivsområder	Berørte naturverdier	Reindrift	Støyfølsom bebyggelse	Faglig oppsummering
Buvika	10,1 km	Statsallmenning	Ja, kartlagt turområde, svært viktig	Begrenset, noen arts obs.	Nei	Noe, landbruk og fiskevoll	Kan vurderes videre med vilkår
Drevsjø Gløtvold	1,7 km	Statsallmenning	Ja, kartlagt nærturterreng, svært viktig	Begrenset, noen arts obs.	Nei	Ja, bolig, landbruk, camping	Kan vurderes videre med tiltak/avklaringer
Fredheim	0,35 km	Ja, begrenset	Ja, kartlagt nærturterreng, svært viktig	Nei	Ja, men utenfor gjerde	Ja, bolig og næring	Kan vurderes videre med tiltak/avklaringer
Rendalen	10,3 km	Ja, begrenset	Ja kartlagt turområde, registrert friluftsområde	Ja, se ekstern rapport (Norconsult)	Nei	Ja, landbruk og bolig	Kan vurderes videre med vilkår
Løype 16, 16a og 16b	5,03 km	Ja, flere	Ja, kartlagt turområde, svært viktig	Nei, løype berører kun skogsbilvei	Nei	Ja, hytteområde	Konfliktfylt; krever vilkår og avklaringer
17	8,9 km	Ja, flere	Ja, kartlagt turområde, svært viktig	Ja, viktig område for svartand og	Nei	Noe, hytteområde	Konfliktfylt; krever vilkår og avklaringer

3.5 Arbeidsform, kartvedlegg og digital analyse

Utredningen er utarbeidet gjennom en kombinasjon av ordinær faglig saksbehandling, manuell gjennomgang av kart- og datagrunnlag og bruk av digitale analyseverktøy. Formålet har vært å sikre en mest mulig systematisk, effektiv og etterprøvbart vurdering av hver enkelt løype opp mot kravene i motorferdselsforskriften § 4a.

Kommunen har kontrollert foreslåtte løypetraséer mot tilgjengelige databaser, kartlag og temadata for blant annet naturmangfold, friluftsliv, støy, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap, reindrift og sikkerhet. Dette omfatter både registrerte verdier, avstand til berørte interesser, mulige konfliktpunkter og behov for avbøtende tiltak.

Som støtte i arbeidet er det brukt det digitale analyseverktøyet [Motorferdsel.no](https://motorferdsel.no), utviklet av Øines Digital. Verktøyet sammenstiller relevante kartlag, temadata og kontrollpunkter, og gjør det mulig å gjennomføre en mer strukturert og ensartet gjennomgang av løypene. For kommunen har dette forenklet deler av utredningsarbeidet, særlig ved å samle relevante kart- og temadata på ett sted og synliggjøre forhold som krever nærmere faglig vurdering.

Engerdal kommune har tatt verktøyet i bruk i en fase der analysefunksjonen fortsatt er under utvikling. Kommunen bidrar med praktiske erfaringer og faglige tilbakemeldinger fra arbeidet med rekreasjonsløyper, slik at verktøyet kan videreutvikles og tilpasses behovene i kommunal saksbehandling etter motorferdsel regelverket. Dette gjelder blant annet hvordan analyser bør bygges opp, hvilke temaer som bør kontrolleres, hvordan treff i kartgrunnlaget bør presenteres, og hvordan resultatene kan brukes i konsekvensutredninger og saksfremlegg.

Bruk av digitale analyseverktøy erstatter ikke kommunens faglige vurdering. Analysene er brukt som beslutningsstøtte, og resultatene er kontrollert mot tilgjengelige kilder og vurdert av saksbehandler før de er lagt til grunn i utredningen. Der kunnskapsgrunnlaget er usikkert, mangelfullt eller motstridende, er dette omtalt særskilt i vurderingen av den enkelte løype.

For hver løype er det utarbeidet en egen delrapport. Delrapporten viser først et oversiktskart over foreslått trasé, start- og endepunkt og tilknytning til eksisterende løypenett. Deretter følger temakart for de utredningstemaene der det er registrert relevante treff eller hensyn. Dersom det ikke er registrert relevante treff for et tema, er det normalt ikke utarbeidet eget temakart for dette temaet. Temaet er likevel vurdert i teksten der det er relevant. Det er også utarbeidet en hovedrapport som oppsummerer funnene fra delrapportene.

Hovedrapporten inneholder også en samlet oversikt over den digitale analysen som er gjennomført for den enkelte løype. Oversikten viser hvilke kartlag, temadata og kontrollpunkter som er brukt, og bidrar til å gjøre vurderingene mer etterprøvbare.

DEL B – Vurdering av hver enkelt løype og løypeendring

Denne delen inneholder vurdering av hver enkelt ny løype, omlegging eller gjenopptatt løype som inngår i revisjonen av lokal forskrift om snøskuterløyper i Engerdal kommune.

For hver løype vurderes tiltakets funksjon, dagens situasjon, virkninger for friluftsliv, naturmangfold, støy, reindrift, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø, sikkerhet, grunneierforhold og samlet konsekvens. Der det er behov, foreslås avbøtende tiltak og eventuelle føringer til lokal forskrift, løypekart, skilting eller driftsrutiner.

5. Løype 14 Sømådalen–Buvika–Elgå

5.1 Beskrivelse av tiltaket

Punkt	Beskrivelse
Løypenavn	Løype 14 Sømådalen–Buvika–Elgå
Type tiltak	Omlegging av eksisterende løype
Startpunkt	UTM 32N Ø 640398,9 / N 6886908,6
Endepunkt	UTM 32N Ø 646272,8 / N 6892071,2
Lengde	10 077 meter
Berørte eiendommer	3425-162/1
Berørte grunneiere	Statskog SF
Tilknytning til eksisterende løypenett	Ja. Løypa kobles til eksisterende løypenett like etter kryssing av Sømåa og ute på Femunden.
Formål/funksjon	Hovedløype
Foreslått åpningstid	Standard, 08:00–22:00
Foreslått fartsgrense	50 km/t generelt. 30 km/t gjennom/nær Buvika av hensyn til støyfølsom bebyggelse.
Behov for særskilte bestemmelser	Ja. Det bør fastsettes redusert fartsgrense og tydelig skilting gjennom/nær Buvika. Rasting, stopp og tomgangskjøring bør ikke tilrettelegges nær bebyggelse og hytter.

Kort beskrivelse av tiltaket:

Snøskuterløypa i Sømådalen foreslås omlagt slik at den legges innom Buvika. I området finnes gårdsbruk, fritidsboliger og fiskevoll. Omleggingen vil redusere strekningen som går over selve Femunden, og kan dermed bidra til økt sikkerhet for brukerne av løypa. Den eksisterende løypetraseen på den aktuelle strekningen foreslås opphevet.

5.2 Kart og trasé

Den aktuelle løypa er vist i oversiktskartet nedenfor. Kartet viser foreslått ny eller endret trasé sammen med eksisterende løypenett. Nye eller endrede traséer er vist med blå strek, mens eksisterende løypenett er vist med petrolfarget strek. Deler av eksisterende løype vil bli tatt ut ved fastsettelse av ny løype. Oversiktskartet er ment som en enkel geografisk orientering i konsekvensanalysen.

Detaljerte temakart, kartutsnitt og samlet digital analyse framgår av egen delrapport for løypa (01). Delrapporten viser hvilke kartlag, temadata og kontrollpunkter som er brukt i vurderingen, og viser relevante treff innenfor temaer som naturmangfold, friluftsliv, støy, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap, reindrift og sikkerhet.

Dersom det ikke er registrert relevante treff for et tema, er det normalt ikke utarbeidet eget temakart for dette temaet. Temaet er likevel vurdert i teksten der det er relevant.

Den nye traseen følger et myrdrag nordover fra dagens løype og kommer ut på Femunden like nord for Furuodden, om lag 2,3 km nord for dagens trasé. Fra Furuodden føres løypa videre langs land og innom Søndre Buvika, før den fortsetter nordover til Buvika. Landgangen legges på sørsiden av brygga. Herfra går traseen østover ut på Femunden, hvor den kobles til eksisterende løype.



Figur 1: Oversiktskart for løype 14. Foreslått ny eller endret trasé er vist med blå strek. Eksisterende løypenett er vist med petrolfarget strek. Detaljerte temakart og digital analyse framgår av egen delrapport..

5.3 Dagens situasjon og 0-alternativet

5.3.1 Dagens situasjon

Dagens snøskuterløype krysser Sømåa og fortsetter i nordøstlig retning før den går ut på isen nord for Vikhusan. Det er ingen kjente preparerte eller merkede skiløyper i området som berøres av dagens trasé.

Området benyttes til friluftsliv både sommer og vinter, men har få faste og merkede ferdselsårer. Et unntak er stien mellom Haugan og Vikhusan. Bebyggelsen i området er begrenset til gårdsbruket Haugan og fiskebuene ved Vikhusan. Det er ellers ingen boliger eller fritidsbebyggelse langs den aktuelle delen av dagens trasé.

Dagens løype ligger innenfor et kartlagt friluftslivsområde registrert som «stort turområde med tilrettelegging» og vurdert som svært viktig. Det foregår ikke reindrift i området, men arealene benyttes i noen grad til utmarksbeite i sommerhalvåret.

5.3.2 0-alternativet

Dersom den foreslåtte omleggingen ikke vedtas, videreføres dagens snøskuterløype uendret. Dette innebærer at eiendommene i Buvika fortsatt ikke får direkte tilknytning til løypenettet.

Dagens utfordringer knyttet til sikkerhet vil i hovedsak bestå. Sammenlignet med den foreslåtte traseen innebærer dagens løype en noe lengre strekning med kjøring på isen på Femunden. Det er rapportert om periodevis dårlige isforhold i området der dagens løype går ut på Femunden ved Vikhusan. Det foreligger ikke tilsvarende dokumentasjon som klart viser om isforholdene langs den foreslåtte traseen lenger nord er bedre, men omleggingen vil redusere samlet kjørelengde over åpent islagt vann.

5.4 Friluftsliv

5.4.1 Kunnskapsgrunnlag og verdi

Tiltaket berører et kartlagt friluftslivsområde registrert som «stort turområde med tilrettelegging» og vurdert som svært viktig. Området benyttes til friluftsliv også vinterstid, blant annet gjennom hyttebruk, turbruk, stillhet og tilgang til større sammenhengende utmarksområder. Det er ikke kjent at det finnes faste, merkede eller preparerte skiløyper langs eller i umiddelbar nærhet av dagens trasé. Nærmeste preparerte skiløype ligger om lag 1,2 km sør for dagens trasé. Ved den foreslåtte omleggingen mot Buvika reduseres avstanden til nærmeste preparerte skiløype nord for traseen. På det korteste, øst for Buvika, er avstanden om lag 400 meter.

På bakgrunn av kommunal kartlegging, områdets funksjon og vinterbruk vurderes friluftslivsverdien som stor.

5.4.2 Påvirkning

Den foreslåtte omleggingen vurderes i hovedsak ikke å gi vesentlig større samlet påvirkning på friluftslivet enn dagens løype, ettersom tiltaket i stor grad innebærer en justering av eksisterende løypeforbindelse. Omleggingen kan likevel gi noe endret lokal påvirkning i området ved Buvika, der det finnes fast bosetting, hytter og friluftssinteresser knyttet til blant annet Fiskevollen og nærliggende utmarksområder.

Den viktigste påvirkningen for friluftslivet vurderes å være støy og redusert opplevelseskvalitet for personer som oppholder seg i området vinterstid. Dette kan særlig gjelde beboere, hytteeiere og andre som bruker området til stillhet, turer, opphold ved hytte eller annen rekreasjon.

Støyrapporten viser at løype 70-Buvika ikke tilfredsstiller anbefalingene for støy i viktige og svært viktige friluftslivsområder for vinterbruk. For støyfølsom bebyggelse viser rapporten at løypa tilfredsstiller anbefalt grenseverdi ved hastighetsbegrensning til 30 km/t, mens høyere hastigheter gir overskridelser ved flere støyfølsomme bygg i Buvika.

Det er ikke kjent at den foreslåtte traseen kommer i direkte konflikt med faste, merkede eller preparerte skiløyper. Konfliktpotensialet overfor skiløpere og annen myk ferdsel vurderes derfor som begrenset, men det kan oppstå lokale møtepunkter eller situasjoner der snøskutertrafikk og annen ferdsel bruker samme område. Dette må håndteres gjennom tydelig merking, skilting, tilpasset hastighet og hensynsfull ferdsel.

Samlet vurderes påvirkningen på friluftsliv som noe negativ til middels negativ.

5.4.3 Avbøtende tiltak

På bakgrunn av støyrapporten vurderes det som nødvendig med avbøtende tiltak i området ved Buvika. Det bør fastsettes redusert fartsgrense på 30 km/t på den delen av løypa som går gjennom eller nær bebyggelse og hytter i Buvika. Fartsgrensen bør skiltes tydelig i terrenget og innarbeides i lokal forskrift eller løypebestemmelser.

I tillegg bør det gjennomføres tydelig merking av løypa og informasjon til brukerne om hensynsfull ferdsel. Rasting, stopp og unødvendig tomgangskjøring bør ikke tilrettelegges nær bebyggelse og hytter.

Støyvirkningen for friluftslivsområdene kan ikke fullt ut avbøtes gjennom fartsreduksjon alene, siden traseen ligger innenfor berørte friluftslivsområder. Dette må derfor inngå i den samlede vurderingen av om nytteverdien ved omleggingen, sammenholdt med eksisterende løypesituasjon og foreslåtte avbøtende tiltak, gir et tilstrekkelig faglig grunnlag for videre behandling.

5.4.4 Konklusjon friluftsliv

Tema	Vurdering
Verdi	Stor verdi
Påvirkning	Noe negativ til middels negativ
Konsekvens	Middels negativ konsekvens
Behov for avbøtende tiltak	Ja. Redusert fartsgrense 30 km/t gjennom/nær Buvika, tydelig skilting, informasjon om hensynsfull ferdsel og ikke tilrettelegging for rasting/stopp nær bebyggelse og hytter.

5.5 Naturmangfold

5.5.1 Kunnskapsgrunnlag og verdi

Kunnskapsgrunnlaget bygger på opplysninger fra Naturbase, Artskart og kommunens egne kartdata. I Buvika er det registrert naturbeitemark, Buvika (ID BN00073911). Lokaliteten består av gammel kulturmark/fiskeværsmiljø langs Femundsstranda, med grasvoller og artsrik kulturmark. Det er registrert om lag 75 karplantearter innenfor lokaliteten, blant annet marinøkkel, som er rødlistet som nær truet (NT).

Det er også registrert enkelte rødlistede fuglearter i området rundt Buvika, blant annet gråmåke, svartand, sjøorre og granmeis, alle vurdert som sårbare (VU). Det er ikke kjent at den aktuelle traseen berører registrerte hekkelokaliteter, viktige funksjonsområder eller andre særlig sårbare områder for disse artene.

Det er ikke registrert verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder i direkte konflikt med traseen. Det er heller ikke kjent at tiltaket berører utvalgte naturtyper, rovfugllokaliteter, viktige viltområder eller trekkveger.

Selve kjøretraséen vurderes å ha begrenset naturverdi, ettersom løypa i hovedsak går langs åpne myrdrag og på islagt vann. Ved Buvika skjer inn- og utkjøring fra eksisterende snuplass/veg, og den fysiske berøringen på land er svært begrenset. På grunn av registrert naturbeitemark og rødlistearter i nærområdet vurderes området samlet å ha middels verdi for naturmangfold.

5.5.2 Påvirkning

Den direkte påvirkningen på naturmangfold vurderes som liten. Løypa skal bare brukes på vinterføre og snødekt mark, og tiltaket skal ikke medføre terrenginngrep, planering, masseforflytning eller annen fysisk tilrettelegging i strandsonen eller innenfor registrert naturbeitemark.

Naturverdiene i naturbeitemarka er i hovedsak knyttet til vegetasjon og artsmangfold i barmarksesongen. Risikoen for direkte skade vurderes derfor som lav, forutsatt at løypa bare åpnes ved tilstrekkelig snø- og isforhold, og at brukerne holder seg til merket trasé.

Det kan likevel oppstå negativ påvirkning dersom løypa åpnes ved utilstrekkelig snødekke, dersom inn- og utkjøringspunktet flyttes, eller dersom brukere kjører utenfor merket trasé og inn på strandsonen eller tilgrensende kulturmark. Overgangen mellom eksisterende veg/snuplass og islagt vann bør derfor merkes tydelig.

Indirekte virkninger kan være støy og økt ferdsel. For naturmangfold vurderes dette først og fremst å kunne gi noe forstyrrelse for vilt og fugl som oppholder seg i området vinterstid. Det er imidlertid ikke kjent at traseen berører registrerte hekkelokaliteter, viktige viltområder, trekkveger eller andre særlig sårbare funksjonsområder. Samlet vurderes påvirkningen på naturmangfold som liten negativ.

5.5.3 Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8–12

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig for å vurdere tiltakets virkninger for naturmangfold, jf. naturmangfoldloven § 8. Vurderingen bygger på tilgjengelige registreringer fra Naturbase, Artskart og kommunale kartdata. Det er registrert naturbeitemark og enkelte rødlistede arter i nærområdet, men det er ikke kjent at traseen kommer i direkte konflikt med særlig sårbare naturverdier, verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder.

Det foreligger ikke opplysninger som tilsier at tiltaket vil gi vesentlig skade på naturmangfold, forutsatt at løypa legges og driftes som beskrevet. Førre-var-prinsippet, jf. naturmangfoldloven § 9, tilsier likevel at løypa merkes tydelig, at kjøring utenfor merket trasé ikke tillates, og at løypa ikke åpnes før det er tilstrekkelige snø- og isforhold.

Den samlede belastningen, jf. naturmangfoldloven § 10, vurderes som begrenset. Området ved Buvika er allerede påvirket av eksisterende veg, snuplass, hytter/buer, ferdsel og eksisterende snøskuterløypenett i nærområdet. Omleggingen innebærer ikke etablering av motorisert ferdsel i et helt upåvirket område, men en justering av løypeføringen i tilknytning til eksisterende bruk og infrastruktur.

Det er ikke identifisert konkrete tiltak som medfører særskilte kostnader som følge av miljøforringelse, jf. naturmangfoldloven § 11. Eventuelle kostnader knyttet til merking, informasjon, kontroll, stenging ved utilstrekkelige snø- eller isforhold og oppfølging av løypa må dekkes gjennom ordinær drift og forvaltning av løypenettet.

Trasévalg og driftsmåte vurderes som miljøforsvarlig, jf. naturmangfoldloven § 12, forutsatt at løypa ikke medfører terrenginngrep, at inn- og utkjøringspunktet ved Buvika merkes tydelig, og at løypa bare åpnes når snø- og isforholdene er tilstrekkelige.

5.5.4 Konklusjon naturmangfold

Tema	Vurdering
Verdi	Middels verdi. Selve kjøretraséen har begrenset naturverdi, men det er registrert naturbeitemark og rødlistearter i nærområdet.
Påvirkning	Liten negativ påvirkning. Direkte fysisk påvirkning vurderes som svært begrenset, forutsatt vinterføre, tydelig merking og ingen terrenginngrep.
Konsekvens	Liten negativ konsekvens. Tiltaket vurderes ikke å gi vesentlig negativ påvirkning på naturmangfold.
Kunnskapsgrunnlaget	Tilstrekkelig. Vurderingen bygger på tilgjengelige registreringer i Naturbase, Artskart og kommunale kartdata.
Behov for avbøtende tiltak	Ja, men kun forebyggende tiltak: tydelig merking, kjøring kun i merket trasé, åpning bare ved tilstrekkelige snø- og isforhold, og ingen tilrettelegging for rasting/parkering tett inntil naturbeitemarka.

5.6 Støy

5.6.1 Kunnskapsgrunnlag

Støyvurderingen bygger på rapporten *Støyutredning av nye snøskuterløyper i Engerdal kommune*, datert 09.07.2026 og utarbeidet av Feste Landskap Arkitektur NordØst AS på oppdrag fra Engerdal kommune.

Støyrapporten vurderer støyvirkninger for støyfølsom bebyggelse og kartlagte friluftslivsområder. I rapporten er det lagt til grunn anbefalte grenseverdier på 60 dB L5AF for boliger, hytter og annen

støyfølsom bebyggelse, og 40 dB L5AF for viktige og svært viktige friluftslivsområder for vinterfriluftsliv. Rapporten benytter også anbefalte minsteavstander på 60 meter til støyfølsom bebyggelse og 450 meter til viktige og svært viktige friluftslivsområder.

For løype 70-Buvika er det gjennomført detaljert støyberegning for støyfølsom bebyggelse. For friluftslivsområder er det gjennomført forenklet vurdering basert på om løypa ligger innenfor eller berører viktige/svært viktige friluftslivsområder for vinterbruk.

5.6.2 Resultater fra støyrapport

Punkt	Vurdering
Berørte boliger	Støyrapporten viser at løype 70-Buvika berører støyfølsom bebyggelse i området ved Buvika. Det er særlig fritidsbebyggelse/hytter som er relevante, men også annen støyfølsom bebyggelse i nærområdet er vurdert.
Berørte hytter	Flere hytter i Buvika er beregnet. Ved 40 km/t får hyttene Buvika 16 og 18 overskridelse av anbefalt grenseverdi. Ved 50 km/t får også Buvika 20 overskridelse. Ved 60 km/t får fire støyfølsomme bygg overskridelse, og ved 70 km/t får elleve bygg overskridelse.
Berørte friluftslivsområder	Løypa berører Sømådalen friluftslivsområde, som er registrert som svært viktig friluftslivsområde. Støyrapporten viser at løype 70-Buvika berører 4 265 daa, tilsvarende 3,0 % av dette friluftslivsområdet innenfor analyseområdet.
Rød/gul støysone eller beregnet støybelastning	Støyrapporten viser beregnede fasadenivåer for bebyggelse i Buvika ved ulike hastigheter fra 20 til 70 km/t. For Buvika 16 er beregnet nivå 59,6 dB ved 30 km/t og 64,5 dB ved 40 km/t. For Buvika 18 er beregnet nivå 59,3 dB ved 30 km/t og 64,1 dB ved 40 km/t.
Overskridelser av anbefalte grenseverdier	For støyfølsom bebyggelse tilfredsstiller løypa anbefalt grenseverdi ved 30 km/t. Ved høyere hastigheter oppstår overskridelser ved flere støyfølsomme bygg. For friluftslivsområder tilfredsstiller løypa ikke anbefalingene i støyveilederen, fordi den ligger innenfor viktige/svært viktige friluftslivsområder for vinterbruk.
Behov for tiltak	Ja. Det er behov for redusert fartsgrense gjennom/nær Buvika. Støyrapporten konkluderer med at løype 70-Buvika tilfredsstiller kravene for støyfølsom bebyggelse ved 30 km/t.

5.6.3 Kommunens vurdering

Støy vurderes som et sentralt tema for løype 70-Buvika. Omleggingen innebærer at løypa føres nærmere bebyggelse, hytter og friluftsjakter i Buvika enn dagens løype. Selv om tiltaket er en omlegging av eksisterende løypeforbindelse, og ikke etablering av snøskuterferdsel i et helt upåvirket område, vil støybelastningen lokalt kunne oppleves som ny eller mer merkbar for beboere, hytteiere og andre som oppholder seg i området vinterstid.

Støyrapporten viser at støyfølsom bebyggelse i Buvika kan ivaretas dersom det fastsettes redusert fartsgrense på 30 km/t på den aktuelle strekningen. Ved 30 km/t ligger beregnet støybelastning under anbefalt grenseverdi for de vurderte støyfølsomme byggene, mens høyere hastigheter gir overskridelser ved flere hytter og bygg. Kommunen vurderer derfor at 30 km/t må legges til grunn som maksimal hastighet gjennom eller nær Buvika.

For friluftsliv er situasjonen mer krevende. Løypa berører et svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk, og støyrapporten vurderer at løypa ikke tilfredsstiller anbefalingene for støy i slike friluftsområder. Dette kan ikke fullt ut avbøtes gjennom redusert hastighet alene, ettersom selve plasseringen innenfor friluftslivsområdet gjør at anbefalingene i veilederen ikke oppfylles. Støyvirkningen for friluftslivet må derfor inngå som et tydelig negativt moment i den samlede vurderingen av løypa.

Samtidig vurderes påvirkningen noe dempet av at løypa inngår i en omlegging av et eksisterende løypesystem, og at dagens løype også ligger innenfor kartlagt friluftslivsområde. Omleggingen gir i tillegg en mulig sikkerhetsmessig gevinst ved at strekningen over selve Femunden reduseres. Kommunen må derfor veie støyulempene opp mot formålet med omleggingen, eksisterende løypesituasjon, sikkerhetshensyn og muligheten for målrettede avbøtende tiltak.

Åpningstiden foreslås videreført som 08:00–22:00. Det vurderes ikke som nødvendig å innføre kortere åpningstid av hensyn til støy på dette stadiet, men dette kan vurderes på nytt dersom høringsinnspill eller erfaringer fra drift viser vesentlige ulemper for beboere, hytteeiere eller friluftsliv. Det viktigste støyreducerende tiltaket vurderes å være lokal fartsbegrensning til 30 km/t, tydelig skilting og kanalisering av ferdselen.

5.6.4 Avbøtende tiltak

På bakgrunn av støyrapporten bør følgende avbøtende tiltak gjennomføres:

- Det fastsettes redusert fartsgrense på 30 km/t gjennom eller nær Buvika.
- Fartsgrensen skiltes tydelig i begge retninger.
- Redusert fartsgrense innarbeides i lokal forskrift eller løypebestemmelser.
- Løypa merkes tydelig slik at kjøringen kanaliseres og unødvendig avvik fra traseen unngås.
- Det bør informeres særskilt om hensynsfull ferdsel ved Buvika, herunder hensyn til beboere, hytteeiere og friluftsliv.
- Det bør ikke tilrettelegges for rasting, stopp eller parkering med snøskuter nær bebyggelse og hytter i Buvika.
- Unødvendig tomgangskjøring og opphold med snøskuter nær bebyggelse bør unngås.
- Kommunen bør følge med på eventuelle høringsinnspill og erfaringer etter åpning, og vurdere ytterligere tiltak dersom støyulempene blir større enn forutsatt.

Flytting eller ytterligere justering av trasé vurderes ikke som nødvendig ut fra støyhensyn dersom fartsgrense på 30 km/t gjennom/nær Buvika legges til grunn. Kortere åpningstid eller særskilt forbud mot kveldskjøring vurderes heller ikke som nødvendig nå, men kan vurderes dersom høringsinnspill eller senere erfaringer tilsier behov for det.

5.6.5 Konklusjon støy

Tema	Vurdering
Støyvirkning for friluftsliv	Middels negativ. Løypa berører svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk, og støyrapporten viser at løypa ikke tilfredsstiller anbefalingene for støy i viktige/svært viktige friluftslivsområder.
Støyvirkning for bolig/hytte	Liten til middels negativ etter tiltak. Støyrapporten viser at anbefalt grenseverdi for støyfølsom bebyggelse kan tilfredsstilles ved hastighetsbegrensning til 30 km/t, men at høyere hastigheter gir overskridelser ved flere bygg/hytter i Buvika.
Behov for avbøtende tiltak	Ja. Det bør fastsettes 30 km/t gjennom/nær Buvika, med tydelig skilting, informasjon om hensynsfull ferdsel og ingen tilrettelegging for rasting/stopp nær bebyggelse og hytter.
Konsekvens etter tiltak	Liten til middels negativ for bebyggelse og middels negativ for friluftsliv. Fartsreduksjon til 30 km/t vurderes som tilstrekkelig for å ivareta støyfølsom bebyggelse, men støyvirkningen for friluftslivsområdet kan ikke fullt ut avbøtes fordi løypa ligger innenfor et svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk.

5.7 Reindrift

5.7.1 Kunnskapsgrunnlag

Selve omleggingen av løype 14 via Buvika berører ikke kjente reindriftsinteresser. Det er ikke kjent at den nye eller omlagte delen av traseen berører registrerte årstidsbeiter, flyttleier, trekkveger, oppsamlingsområder, kalvingsområder eller andre sentrale funksjonsområder for reindrift.

Videre østover kobles løypa til eksisterende løypenett på Femunden. Deler av den eksisterende løypa videre mot Elgå går inn i område med reindriftsinteresser. Denne delen av løypa foreslås ikke endret som del av omleggingen ved Buvika, men forholdet til reindrift er likevel relevant for den samlede bruken av løype 14.

Vurderingen bygger på kommunens kartgrunnlag, tilgjengelige reindriftskart, lokal kunnskap og eksisterende bestemmelser i lokal forskrift om stenging av løyper av hensyn til reindrift.

5.7.2 Påvirkning

Omleggingen ved Buvika vurderes ikke å gi direkte påvirkning på reindrift, ettersom den nye traseen ikke berører kjente reindriftsområder. Tiltaket innebærer en lokal justering av eksisterende løypeforbindelse og vurderes ikke å øke belastningen for reindriften i vesentlig grad.

Eksisterende løype videre østover kan berøre reindriftsinteresser, men denne delen av løypa endres ikke gjennom tiltaket. Omleggingen ved Buvika vurderes derfor ikke å gi nye eller vesentlig endrede virkninger for reindrift sammenlignet med dagens situasjon.

5.7.3 Avbøtende tiltak

Det vurderes ikke som nødvendig med særskilte avbøtende tiltak for reindrift knyttet til selve omleggingen ved Buvika.

For den delen av løype 14 som videreføres inn i område med reindriftsinteresser, forutsettes det at eksisterende bestemmelser om stenging av løyper av hensyn til reindrift videreføres. Kommunen bør fortsatt kunne stenge løypa på kort varsel dersom reindriftnæringen melder behov for dette.

5.7.4 Konklusjon reindrift

Tema	Vurdering
Berører reindrift?	Selve omleggingen ved Buvika berører ikke kjent reindrift. Eksisterende løype videre østover går inn i område med reindriftsinteresser, men denne delen endres ikke.
Risiko for vesentlig skade eller ulempe	Lav for selve omleggingen. Ingen vesentlig endring sammenlignet med dagens situasjon for eksisterende løype videre østover.
Behov for avbøtende tiltak	Ikke særskilte tiltak for omleggingen ved Buvika. Eksisterende mulighet for stenging av hensyn til reindrift bør videreføres.
Faglig vurdering	Reindrift er ikke identifisert som hinder for videre vurdering, forutsatt at eksisterende bestemmelser om stenging ved behov videreføres.

5.8 Bolig- og hytteområder

5.8.1 Berørte områder

Den foreslåtte omleggingen berører områder med noe bolig- og fritidsbebyggelse ved Furuodden, Søndre Buvika og Buvika. Ved Furuodden passerer løypa tre hytter i forbindelse med at traseen går

fra land og ut på islagt vann. Avstanden til disse hyttene er om lag 110 meter på det nærmeste og om lag 270 meter på det lengste.

Ved Buvika finnes fast bosetting, hytter/fritidsbebyggelse og fiskevoll. Flere av bygningene på Fiskevollen er registrert som bygningstype seterhus, sel, rorbu o.l. Disse brukes etter det kommunen kjenner til som hytter/fritidsbygg, trolig i hovedsak i sommerhalvåret. Selv om bruken vinterstid antas å være begrenset, er bygningene vurdert som støyfølsom bebyggelse i støyrapporten.

Støyrapporten viser at enkelte bygninger på Fiskevollen ligger nær traseen. Buvika 16 ligger om lag 37 meter fra traseen, Buvika 18 om lag 46 meter og Buvika 20 om lag 58 meter. Ved 30 km/t ligger beregnet støynivå for disse byggene på eller under anbefalt grenseverdi, mens høyere hastigheter gir overskridelser. For Buvika 16 og 18 oppstår overskridelse ved 40 km/t, og for Buvika 20 ved 50 km/t.

5.8.2 Virkninger

Den viktigste virkningen for bolig- og hytteområder vurderes å være støy fra snøskutertrafikk. I tillegg kan nærføring til bebyggelse gi ulemper i form av lys, opplevd forstyrrelse, redusert ro og økt ferdsel i områder som ellers brukes til opphold og rekreasjon.

Ved Furuodden passerer løypa tre hytter i forbindelse med at traseen går fra land og ut på islagt vann. Avstanden til hyttene er om lag 110 meter på det nærmeste og om lag 270 meter på det lengste. Påvirkningen for disse hyttene vurderes som begrenset, forutsatt at løypa merkes tydelig og at kjøringen kanaliseres direkte ut på isen. Det vurderes ikke å være behov for særskilte tiltak ved Furuodden utover ordinær merking og hensynsfull ferdsel.

Ved Buvika er påvirkningen størst ved Fiskevollen og nærliggende bolig- og fritidsbebyggelse. Flere av de nærmeste byggene er registrert som seterhus, sel, rorbu o.l., og brukes etter det kommunen kjenner til i hovedsak som fritidsbygg, trolig mest i sommerhalvåret. Dette tilsier at faktisk støyulempe vinterstid kan være noe lavere enn dersom bygningene hadde vært helårsboliger eller fritidsboliger med omfattende vinterbruk. Bygningene er likevel relevante i vurderingen fordi de kan brukes til opphold, og fordi støyrapporten behandler dem som støyfølsom bebyggelse.

Støyrapporten viser at løype 70-Buvika har støyfølsom bebyggelse innenfor anbefalt minsteavstand på 60 meter. For denne løypa gjelder dette én bolig og tre bygg registrert som seterhus, sel, rorbu o.l. Rapporten viser samtidig at anbefalt grenseverdi for støyfølsom bebyggelse kan tilfredsstilles ved hastighetsbegrensning til 30 km/t. Ved høyere hastigheter oppstår overskridelser ved flere av byggene på Fiskevollen/Buvika.

Kommunen vurderer derfor at støyhensynet ved Fiskevollen ikke kan ses bort fra, men at faktisk bruk og sesongvariasjon bør inngå i den samlede vurderingen. Redusert fartsgrense på 30 km/t gjennom/nær Buvika vurderes som et nødvendig og målrettet tiltak for å redusere støybelastningen for bolig- og fritidsbebyggelse.

Det bør ikke tilrettelegges for rasting, stopp eller parkering med snøskuter nær bolig- og fritidsbebyggelse eller ved Fiskevollen. Dette er viktig for å begrense tomgangskjøring, unødvendig opphold og samlet støybelastning.

Det vurderes ikke som nødvendig med kortere åpningstid av hensyn til bolig- og hytteområder på dette stadiet, men dette kan vurderes på nytt dersom høringsinnspill eller erfaringer fra drift viser at ulempene blir større enn forutsatt.

5.8.3 Konklusjon bolig- og hytteområder

Tema	Vurdering
Påvirkning bolig	Liten til middels negativ. Omleggingen berører fast bosetting ved Buvika, men støyrapporten viser at anbefalt grenseverdi for støyfølsom bebyggelse kan tilfredsstilles ved fartsgrense 30 km/t.
Påvirkning hytte/fritidsbebyggelse	Middels negativ før tiltak, liten til middels negativ etter tiltak. Løypa passerer fritidsbebyggelse ved Furuodden og bygninger på Fiskevollen i Buvika registrert som seterhus, sel, rorbu o.l. Flere av disse brukes trolig mest sommerstid, men vurderes likevel som relevante oppholdsbygg. Påvirkningen vurderes størst ved Buvika/Fiskevollen, der flere bygg ligger nær traseen og støyrapporten viser overskridelser ved hastigheter over 30 km/t.
Behov for tiltak	Ja. Det bør fastsettes fartsgrense 30 km/t gjennom/nær Buvika, med tydelig skilting og informasjon om hensynsfull ferdsel. Rasting, stopp, parkering og unødvendig tomgangskjøring bør ikke tilrettelegges nær bolig- og fritidsbebyggelse eller ved Fiskevollen.

5.9 Landskap

5.9.1 Dagens landskap

Området ligger langs vestsiden av Femunden og har karakter av et åpent innlands-, innsjø- og strandsonelandskap. Femunden danner et stort og åpent landskapsrom med lange siktlinjer, særlig vinterstid når sjøen er islagt. Langs land består landskapet av en veksling mellom myrdrag, skog, strandsone, odder og enkelte åpne kulturpregede områder.

Dagens løype går i større grad direkte ut på Femunden fra området ved Vikhusan og krysser en lengre åpen isflate. Den foreslåtte omleggingen følger i større grad landnære myr- og skogområder nordover fra Sømådalen, før den går via Furuodden, Søndre Buvika og Buvika. Ved Buvika er landskapet mer påvirket av menneskelig bruk, med veg, gårdsbebyggelse, fritidsbebyggelse og fiskevoll.

Landskapet vurderes å ha middels til stor verdi. Verdien er særlig knyttet til Femundens åpne landskapsrom, strandsonen, lange siktlinjer og områdets opplevelseskvaliteter.

5.9.2 Påvirkning

Tiltaket vil ikke medføre terrenginngrep, planering, masseforflytning eller varige fysiske endringer i landskapet. Landskapsvirkningene vil derfor i hovedsak være knyttet til vinterbruk, løypemerking, spor i snøen og synlig snøskutertrafikk.

I de åpne områdene på Femunden kan snøskutertrafikk være synlig over større avstander. Dette gjelder både dagens løype og den foreslåtte omleggingen. Omleggingen reduserer noe av den åpne iskjøringen fra Vikhusan, men fører samtidig løypa nærmere strandsonen og bebyggelsen ved Furuodden og Buvika. Lokalt kan dette gjøre løypa mer synlig og merkbar i landskapet.

Påvirkningen vurderes likevel som begrenset. Løypa skal bare brukes på vinterføre, det etableres ikke permanente anlegg, og området er allerede påvirket av eksisterende løypenett, veg, bebyggelse og annen bruk. Omleggingen vurderes derfor ikke å endre landskapets hovedkarakter.

5.9.3 Konklusjon landskap

Tema	Vurdering
Verdi	Middels til stor. Området inngår i et åpent innsjø- og strandsonelandskap ved Femunden, med lange siktlinjer og tydelige opplevelseskvaliteter.
Påvirkning	Liten negativ. Løypa kan gi noe økt synlighet og motorisert ferdsel nær strandsonen og Buvika, men medfører ikke terrenginngrep eller varige fysiske endringer.
Konsekvens	Liten negativ konsekvens. Omleggingen vurderes ikke å endre landskapets hovedkarakter.

5.10 Kulturminner og kulturmiljø

5.10.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på opplysninger fra Kulturminnesøk/Askeladden, SEFRAK, kommunens kartgrunnlag og lokal kunnskap.

Den delen av løypa som ligger på land og i strandsonen ved Sømådalen, Furuodden, Søndre Buvika og Buvika ligger innenfor kulturmiljøet Sølensjøen og Isteren, registrert som kulturmiljø/landskap av nasjonal interesse. Kulturmiljøet omfatter et større landskap der kulturminner, ressursbruk, fiske, ferdsel og utmarksbruk inngår i en større kulturhistorisk sammenheng. Statusen innebærer ikke i seg selv formelt vern eller fredning, men er et viktig kunnskapsgrunnlag som skal tas hensyn til i kommunal arealforvaltning.

I Buvika er det registrert to enkeltminner. Ett av disse ligger nær den foreslåtte traseen og må tas særskilt hensyn til ved merking og drift av løypa. I tillegg finnes det enkelte SEFRAK-registrerte bygg i Buvika. Disse ligger etter det kommunen kjenner til ikke i direkte konflikt med traseen og vurderes ikke å bli fysisk berørt av tiltaket.

5.10.2 Påvirkning

Tiltaket medfører ikke terrenginngrep, planering, masseforflytning eller annen permanent fysisk tilrettelegging. Risikoen for direkte skade på kulturminner og kulturmiljø vurderes derfor som begrenset, forutsatt at løypa merkes tydelig og at merkestikker, skilt eller annen tilrettelegging ikke plasseres i eller tett inntil registrerte kulturminner.

Den foreslåtte traseen går innom Buvika og Fiskevollen, som er en del av et kulturhistorisk interessant strand- og utmarkslandskap ved Femunden. Snøskuterløypa kan gi noe påvirkning på opplevelsen av kulturmiljøet vinterstid gjennom merking, spor i snøen, støy og motorisert ferdsel. Påvirkningen vurderes likevel som begrenset, fordi løypa bare brukes på vinterføre, ikke medfører varige fysiske inngrep, og fordi området allerede er påvirket av veg, bebyggelse, fritidsbruk og eksisterende ferdsel.

Det viktigste hensynet er å unngå fysisk skade på det registrerte enkeltminnet som ligger nær traseen i Buvika. Traseen bør derfor merkes slik at kjøring kanaliseres utenom kulturminnet og eventuell sikringssone. Det bør ikke etableres stoppunkt, rasteplass, parkering, skilt eller annen tilrettelegging ved eller tett inntil registrerte kulturminner.

Dersom det under merking, drift eller senere justering av traseen oppdages ukjente kulturminner, må arbeidet stanses og kulturminnemyndighetene kontaktes.

5.10.3 Konklusjon kulturminner og kulturmiljø

Tema	Vurdering
Berørte kulturminner/kulturmiljøer	Løypa ligger innenfor kulturmiljøet Sølensjøen og Isteren, registrert som kulturmiljø/landskap av nasjonal interesse. I Buvika finnes to registrerte enkeltminner, hvorav ett ligger nær traseen. Det finnes også SEFRAK-registrerte bygg i Buvika, men disse vurderes ikke å bli direkte berørt.
Risiko for skade eller ulempe	Liten til middels før tiltak, liten etter tiltak. Risikoen er først og fremst knyttet til eventuell feilplassering av merking, skilt eller ferdsel for nær registrert enkeltminne. Det forventes ikke fysisk skade dersom løypa merkes riktig og det ikke gjennomføres terrenginngrep.
Behov for tiltak	Ja. Traseen og merkingen må legges utenom registrerte kulturminner og eventuell sikringssone. Det bør ikke etableres rasteplass, parkering, stoppunkt eller annen tilrettelegging tett inntil kulturminner. Ved behov bør nøyaktig plassering av merkingen avklares med kulturminnemyndighetene.

5.11 Sikkerhet

5.11.1 Sikkerhetspunkter

Den foreslåtte omleggingen vurderes som oversiktlig og uten større terrengmessige utfordringer. Traseen har ingen kjente vegkryssinger, ingen kryssing av preparerte skiløyper og ingen bratte eller særskilt uoversiktlige partier. Løypa går i hovedsak gjennom åpne myrdrag, strandnære områder og over islagt vann.

Det viktigste sikkerhetstemaet er kjøring på islagt vassdrag, særlig Femunden. Omleggingen innebærer at løypa fortsatt vil gå på islagt vann, men den reduserer strekningen over åpen is sammenlignet med dagens løype fra området ved Vikhusan. Dette kan bidra til bedre sikkerhet for brukerne, men forutsetter at isforholdene langs ny trasé kontrolleres og vurderes som trygge før løypa åpnes.

Overgangene mellom land og islagt vann, blant annet ved Furuodden og Buvika, må merkes tydelig. Slike punkter kan være særlig utsatt ved varierende is- og snøforhold, endringer i vannstand, vindpåvirkning eller usikre forhold langs land. Det må derfor være tydelig hvor løypa går, og løypa må ikke åpnes dersom is- eller snøforholdene ikke er tilstrekkelige.

Nærhet til bebyggelse og hytter ved Furuodden og Buvika er vurdert under tema bolig- og hytteområder og støy. Av hensyn til sikkerhet, støy og nærføring til bebyggelse bør det fastsettes redusert fartsgrense gjennom/nær Buvika. Det er ikke planlagt nye parkeringsplasser eller startpunkter i tilknytning til omleggingen, og tiltaket vurderes derfor ikke å medføre økt trafiksikkerhetsrisiko knyttet til parkering eller biltrafikk.

Mulig konflikt mellom snøskutertrafikk og gående, skiløpere eller andre brukere vurderes som begrenset, siden det ikke er kjente preparerte skiløyper eller faste vinterferdselsårer som krysses av traseen. Det kan likevel forekomme lokal ferdsel ved Buvika og langs strandsonen. Tydelig merking, hensynsfull kjøring og redusert hastighet i området ved Buvika vurderes derfor som viktig.

5.11.2 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør gjennomføres:

- Løypa må bare åpnes når is- og snøforholdene er vurdert som tilstrekkelige.
- Løypa må kunne stenges raskt dersom isforhold, overvann, råker, snømangel eller andre forhold gjør ferdsel utrygg.

- Overganger mellom land og islagt vann, særlig ved Furuodden og Buvika, skal merkes tydelig.
- Det bør fastsettes redusert fartsgrense på 30 km/t gjennom/nær Buvika.
- Det bør skiltes og informeres om hensynsfull ferdsel ved bebyggelse, hytter og Fiskevollen.
- Det bør ikke etableres nye parkeringsplasser, rasteplasser eller stoppunkter nær bebyggelse eller på punkter som kan skape konflikt med annen ferdsel.
- Løypa bør merkes slik at kjøringen kanaliseres tydelig og avvik fra traseen unngås.

5.11.3 Konklusjon sikkerhet

Tema	Vurdering
Risiko	Lav til middels før tiltak, lav etter tiltak. Den viktigste risikoen er knyttet til ferdsel på islagt vann og overganger mellom land og is. Det er ingen kjente vegkryssinger, skiløpekryssinger, bratte partier eller uoversiktlige punkter.
Behov for tiltak	Ja. Tydelig merking av traseen og land-/isoverganger, krav om tilstrekkelige snø- og isforhold før åpning, mulighet for rask stenging ved usikre forhold og redusert fartsgrense gjennom/nær Buvika.
Faglig vurdering	Risikoen vurderes som håndterbar, forutsatt at løypa bare åpnes ved trygge snø- og isforhold, at land-/isoverganger merkes tydelig, og at det fastsettes redusert fartsgrense gjennom/nær Buvika.

5.12 Grunneiere og rettighetshavere

5.12.1 Berørte eiendommer

Den foreslåtte omleggingen berører én eiendom: gnr./bnr. 162/1. Eiendommen eies av Statskog SF og inngår i statsallmenning.

Gnr./bnr.	Grunneier	Type berøring	Merknad
162/1	Statskog SF	Ny/omlagt løypetrasé over eiendommen	Området er statsallmenning. Supplerende avtale/samtykke for den nye omleggingen må innhentes før sluttbehandling.

5.12.2 Grunneiersamtykke

Kommunen har eksisterende avtale med Statskog SF for gjeldende snøskuterløyper på Statskog-grunn. Denne avtalen gjelder for eksisterende løyper fram til 2027.

Den foreslåtte omleggingen via Buvika er imidlertid ikke omfattet av eksisterende avtale. Det er derfor nødvendig å innhente ny eller supplerende avtale/samtykke for den nye løypeføringen før sluttbehandling og endelig vedtak i kommunestyret.

Kommunen legger opp til at forslag til nye og endrede snøskuterløyper først sendes på høring, og at nødvendige grunneiersamtykker og avtaler innhentes før sluttbehandling.

Gnr./bnr.	Grunneier	Samtykke mottatt?	Dato	Merknad
162/1	Statskog SF	Nei	-	Eksisterende avtale gjelder eksisterende løyper fram til 2027. Supplerende avtale/samtykke må innhentes for den nye omleggingen via Buvika før sluttbehandling og endelig vedtak.

5.12.3 Rettighetshavere

Eventuelle særskilte rettighetshavere er ikke kjent på dette stadiet. Siden området ligger i statsallmenning, må eventuelle bruksretter eller andre relevante interesser avklares gjennom høring og videre dialog med Statskog SF, berørt fjellstyre og eventuelle andre relevante parter.

Dette kan omfatte forhold knyttet til beite, seterrett, fiske, festeforhold, vegrett eller andre bruksretter. Dersom høringen eller videre avklaringer avdekker rettighetshavere som blir berørt av den nye omleggingen, må dette vurderes før sluttbehandling.

5.12.4 Konklusjon grunneiere og rettighetshavere

Tema	Vurdering
Berørte eiendommer	Én eiendom berøres: gnr./bnr. 162/1, Statskog SF.
Grunneiersamtykke	Eksisterende avtale gjelder eksisterende løyper på Statskog-grunn fram til 2027. Supplerende avtale/samtykke må innhentes for den nye omleggingen via Buvika før sluttbehandling og endelig vedtak.
Rettighetshavere	Ikke kjent. Eventuelle rettighetshavere må avklares gjennom høring og videre dialog med Statskog SF, berørt fjellstyre og andre relevante parter.
Faglig vurdering	Forholdet må avklares: nødvendig supplerende avtale/samtykke for den nye omleggingen foreligger før sluttbehandling og endelig vedtak.

5.13 Samlet vurdering for løype 14

5.13.1 Oppsummering per tema

Tema	Konsekvens	Kommentar
Friluftsliv	Middels negativ	Løypa berører kartlagt friluftslivsområde vurdert som svært viktig. Omleggingen gir ikke direkte konflikt med kjente preparerte skiløyper, men støy og redusert opplevelseskvalitet vurderes som negativt, særlig ved Buvika og i viktige/svært viktige vinterfriluftslivsområder.
Naturmangfold	Liten negativ	Det er registrert naturbeitemark og rødlistearter i nærområdet ved Buvika, men selve løypa vurderes ikke å gi vesentlig direkte påvirkning forutsatt vinterføre, tydelig merking og ingen terrenginngrep.
Støy	Middels negativ	Støyrapporten viser at løypa ikke tilfredsstiller anbefalingene for støy i viktige/svært viktige friluftslivsområder. For støyfølsom bebyggelse kan anbefalt grenseverdi tilfredsstilles ved hastighetsbegrensning til 30 km/t gjennom/nær Buvika.
Reindrift	Liten/ingen negativ konsekvens	Selve omleggingen ved Buvika berører ikke kjent reindrift. Eksisterende løype videre østover går inn i område med reindriftsinteresser, men denne delen endres ikke. Eksisterende mulighet for stenging av hensyn til reindrift bør videreføres.
Bolig- og hytteområder	Liten til middels negativ etter tiltak	Løypa passerer hytter ved Furuodden og bolig-/fritidsbebyggelse ved Buvika/Fiskevollen. Påvirkningen vurderes størst ved Buvika, men kan reduseres gjennom fartsgrense 30 km/t, tydelig skilting og ingen tilrettelegging for stopp/rasting nær bebyggelse.

Tema	Konsekvens	Kommentar
Landskap	Liten negativ	Omlaggingen går gjennom et åpent innsjø- og strandsonelandskap ved Femunden. Tiltaket gir noe økt synlighet og motorisert ferdsel nær strandsonen og Buvika, men medfører ikke terrenginngrep eller varige fysiske endringer.
Kulturminner og kulturmiljø	Liten negativ etter tiltak	Løypa ligger innenfor kulturmiljøet Sølensjøen og Isteren. Det finnes registrerte enkeltminner i Buvika, hvorav ett ligger nær traseen. Risikoen vurderes som lav dersom løypa merkes utenom kulturminner og det ikke etableres stopp-/rastepunkt eller annen tilrettelegging tett inntil disse.
Sikkerhet	Lav risiko etter tiltak / mulig positiv effekt	Det er ingen kjente vegkryssinger, skiløypekryssinger, bratte partier eller uoversiktlige punkter. Hovedrisikoen er knyttet til ferdsel på islagt vann og overganger mellom land og is. Omlaggingen reduserer samlet strekning over åpen is på Femunden sammenlignet med dagens løype.
Grunneiere og rettighetshavere	Formelt vilkår	Løypa berører eiendom 162/1, Statskog SF. Området er statsallmenning. Ny avtale/grunneiersamtykke er ikke innhentet på dette stadiet og må foreligge før sluttbehandling og endelig vedtak. Eventuelle rettighetshavere må avklares gjennom høring og videre dialog.

5.13.2 Foreslåtte vilkår eller avbøtende tiltak

Følgende vilkår og avbøtende tiltak bør legges til grunn dersom løypa sendes på høring og senere vurderes vedtatt:

- Det fastsettes redusert fartsgrense på 30 km/t gjennom eller nær Buvika.
- Fartsgrensen skiltes tydelig i begge retninger og innarbeides i lokal forskrift eller løypebestemmelser.
- Løypa merkes tydelig, særlig ved overganger mellom land og islagt vann ved Furuodden og Buvika.
- Løypa skal bare åpnes når snø- og isforholdene er vurdert som tilstrekkelige.
- Løypa skal kunne stenges raskt ved usikre isforhold, overvann, råker, snømangel eller andre forhold som gjør ferdsel utrygg.
- Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep, planering, masseforflytning eller annen fysisk tilrettelegging i strandsonen, innenfor registrert naturbeitemark eller ved registrerte kulturminner.
- Kjøring skal kanaliseres i merket trasé, og kjøring utenfor merket løype skal ikke tillates.
- Det bør ikke tilrettelegges for rasting, stopp, parkering eller tomgangskjøring med snøskuter nær bolig- og fritidsbebyggelse, Fiskevollen, registrert naturbeitemark eller registrerte kulturminner.
- Merking, skilt og annen tilrettelegging må legges utenom registrerte kulturminner og eventuell sikringssone.
- Brukere bør informeres om hensynsfull ferdsel ved Buvika, herunder hensyn til bebyggelse, hytter, friluftsliv, kulturmiljø og naturverdier.
- Eksisterende mulighet for stenging av løype av hensyn til reindrift videre østover bør videreføres.
- Nødvendig grunneiersamtykke/avtale med Statskog SF og eventuelt berørt fjellstyre må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.

- Eventuelle rettighetshavere må avklares gjennom høring og videre dialog før sluttbehandling.

5.13.3 Samlet faglig vurdering

Utredningen viser at omleggingen av løype 14 via Buvika har en tydelig funksjon som tilknytning for Buvika og som omlegging av eksisterende løypeforbindelse. Omleggingen kan redusere strekningen over åpen is på Femunden sammenlignet med dagens trasé, men løypa vil fortsatt være avhengig av trygge snø- og isforhold.

De viktigste negative virkningene er knyttet til friluftsliv og støy. Løypa berører svært viktig friluftslivsområde, og støyrapporten viser at anbefalingene for støy i viktige og svært viktige vinterfriluftsområder ikke tilfredsstilles. For støyfølsom bebyggelse ved Buvika kan anbefalt grenseverdi ivaretas dersom fartsgrense 30 km/t legges til grunn.

For naturmangfold, landskap, kulturminner og sikkerhet vurderes konsekvensene som begrensede under forutsetning av tydelig merking, ingen terrenginngrep, tilstrekkelige snø- og isforhold og særlig hensyn til naturbeitemark og kulturminner i Buvika.

Før sluttbehandling må nødvendige grunneiersamtykker og rettighetsforhold avklares. Høringsinnspill fra grunneier, rettighetshavere, kulturminnemyndigheter, frilftsinteresser, beboere, hytteiere og andre berørte må vurderes i saksframlegget.

6. Løype (8b) Drevsjø camping–Gløtvold handel

6.1 Beskrivelse av tiltaket

Punkt	Beskrivelse
Løypenavn	Drevsjø camping–Gløtvold handel
Type tiltak	Ny avstikker/forlengelse av eksisterende løype
Aktuelt løypenummer	8b. Endelig nummerering avklares i forskriftsteksten.
Startpunkt	UTM sone 32N: Ø 657637,0 / N 6866346,8
Endepunkt	UTM sone 32N: Ø 659068,7 / N 6865796,1
Lengde	Ca. 1 700 meter
Berørte eiendommer	3425-165/1
Berørte grunneiere	Statskog SF
Tilknytning til eksisterende løypenett	Tilknyttes eksisterende løype ved Drevsjø camping
Formål/funksjon	Kortere tilknytning mellom eksisterende løypenett ved Drevsjø camping og handel, kafé og øvrige sentrumsfunksjoner på Drevsjø. Løypa gir ikke direkte snøskuteradkomst til bensinstasjonen, ettersom traseen avsluttes før kryssing av veg 26.
Foreslått åpningstid	Standard åpningstid, 08:00–22:00
Foreslått fartsgrense	30 km/t
Behov for særskilte bestemmelser	Ja. Løypa skal avsluttes før kryssing av veg 26. Det skal ikke åpnes for kjøring over vegen som del av løypa. Endepunkt, skilting og merking må tilpasses dette.

Kort beskrivelse av tiltaket:

Det foreslås etablert en ny avstikker/forlengelse av eksisterende løype ved Drevsjø camping i retning Gløtvold handel på Drevsjø. Formålet er å gi en kortere og mer funksjonell forbindelse mellom eksisterende løypenett ved Drevsjø camping og sentrumsfunksjoner ved Gløtvold handel, herunder butikk og kafé.

Etter dialog med fylkeskommunen er det lagt til grunn at løypa skal avsluttes før kryssing av veg 26. Dette innebærer at løypa ikke gir direkte snøskuteradkomst til bensinstasjonen eller videre inn i sentrumsområdet. Brukere som ønsker å benytte butikk eller kafé må parkere snøskuteren ved endepunktet og gå over vegen.

Det har over tid vært ønske om en slik forbindelse. Dagens løsning innebærer at brukere som skal fra Drevsjø camping eller eksisterende løypenett til handel, kafé, bensinstasjon eller andre sentrumsfunksjoner må følge eksisterende løype rundt via området ved Borkesåsen og tilbake mot Drevsjø sentrum. Dette gir en betydelig omveg sammenlignet med den foreslåtte avstikkeren.

Løypa var opprinnelig vurdert som en forbindelse helt fram mot eksisterende løype/sentrumsområdet på Drevsjø. Etter dialog med fylkeskommunen er traseen justert slik at den avsluttes før veg 26. Dette innebærer en mindre endring sammenlignet med traseen som er lagt til grunn i støyutredningen. Endepunktet flyttes om lag 70 meter vestover, slik at løypa ikke krysser vegen.

Tiltaket innebærer dermed ikke etablering av ny løypekryssing over veg 26. Det bør vurderes nærmere i den videre prosessen hvordan endepunktet skal merkes og utformes for å unngå uønsket kjøring over vegen, uheldig parkering av snøskutere eller konflikt med gående og annen ferdsel.

6.2 Kart og trasé

Den aktuelle løypa er vist i oversiktskartet nedenfor. Kartet viser foreslått ny eller endret trasé sammen med eksisterende løypenett. Nye eller endrede traséer er vist med blå strek, mens eksisterende løypenett er vist med petrolfarget strek. Deler av eksisterende løype vil bli tatt ut ved fastsettelse av ny løype. Oversiktskartet er ment som en enkel geografisk orientering i konsekvensanalysen.

Detaljerte temakart, kartutsnitt og samlet digital analyse framgår av egen delrapport for løypa (03). Delrapporten viser hvilke kartlag, temadata og kontrollpunkter som er brukt i vurderingen, og viser relevante treff innenfor temaer som naturmangfold, friluftsliv, støy, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap, reindrift og sikkerhet.

Dersom det ikke er registrert relevante treff for et tema, er det normalt ikke utarbeidet eget temakart for dette temaet. Temaet er likevel vurdert i teksten der det er relevant.

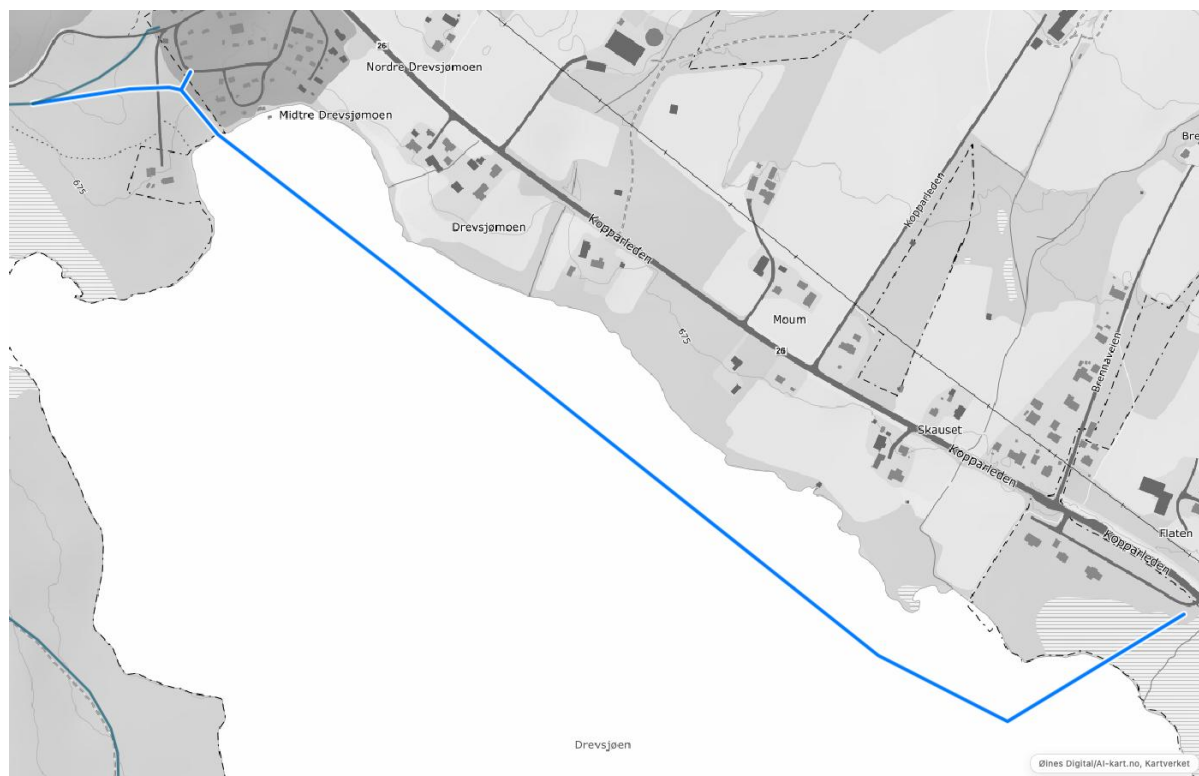
Nedenfor beskrives selve traseen, herunder start- og endepunkt, hovedretning, terrengforhold, tilknytning til eksisterende løypenett og eventuelle særskilte forhold.

Traseen starter ved eksisterende løype ved Drevsjø camping og går østover/sørøstover i retning Drevsjø sentrum og Gløtvold handel. Løypa er planlagt som en kort tilknytningsløype mellom eksisterende løypenett og sentrumsfunksjonene på Drevsjø.

Trasevalget er begrunnet i ønsket om å gi en kortere og mer funksjonell forbindelse til butikk, kafé og sentrumsfunksjoner. Løypa vil redusere behovet for at brukere kjører en lengre omveg via eksisterende løypenett for å nå disse målpunktene. Fordi løypa avsluttes før veg 26, gir den likevel ikke direkte snøskuteradkomst til bensinstasjonen.

Etter dialog med fylkeskommunen er traseen justert slik at den avsluttes før veg 26. Dette innebærer at løypa ikke skal krysse vegen. Justeringen innebærer at endepunktet flyttes om lag 70 meter vestover sammenlignet med traseen som lå til grunn for støyutredningen. Endelig plassering av endepunktet må framgå tydelig av løypekartet og merkes i terrenget.

Det bør legges særlig vekt på tydelig merking og skilting ved endepunktet, slik at det ikke oppstår uklarhet om hvor løypa slutter, og at kjøring over veg 26 ikke er tillatt som del av løypa.



Figur 2: Oversiktskart for løype 8b. Foreslått ny eller endret trasé er vist med blå strek. Eksisterende løypenett er vist med petrolfarget strek. Detaljerte temakart og digital analyse framgår av egen delrapport.

6.3 Dagens situasjon og 0-alternativet

6.3.1 Dagens situasjon

Drevsjøen er en langgrunn innsjø ved Drevsjø sentrum. Området langs sjøen har variert bruk gjennom året, med blant annet camping, gårdsbruk, boliger, enkelte hytter, landbruksarealer, friluftsliv, fiske og sommeraktivitet ved sjøen. Drevsjøen er et populært stoppested langs veg 26 og har betydning både for fastboende, tilreisende og brukere av eksisterende løypenett.

Ved Drevsjø camping finnes overnattings- og reiselivsvirksomhet, og området fungerer som et naturlig målpunkt for brukere av snøskuterløypene. I Drevsjø sentrum ligger blant annet Gløtvold handel med butikk, kafé og bensinstasjon, samt andre sentrumsfunksjoner.

Eksisterende snøskuterløype går på vestsiden av Drevsjøen. For å komme lovlig fra eksisterende løypenett ved Drevsjø camping til handel, bensinstasjon og sentrum må brukere i dag følge eksisterende løype videre rundt via området ved Borkesåsen før de kommer tilbake mot Drevsjø sentrum. Dette innebærer en omveg på om lag 9 km sammenlignet med en mer direkte forbindelse mellom Drevsjø camping og Gløtvold handel.

Den foreslåtte nye løypa vil ikke krysse veg 26 og gir derfor ikke direkte snøskuteradkomst til bensinstasjonen eller videre inn i sentrumsområdet. Løypa vil i stedet avsluttes vest for vegen. Brukere som skal til butikk eller kafé må parkere snøskuteren ved endepunktet og gå over vegen. Dette innebærer at løypa først og fremst fungerer som en kortere tilknytning til handel og kafé i gangavstand, og ikke som en fullverdig scooteradkomst til drivstoffanlegg.

Området har relativt mye ferdsel året rundt. Sommerstid brukes Drevsjøen til bading, fiske og annet friluftsliv, men det er ikke tillatt med motorferdsel på sjøen. Vinterstid brukes området også til friluftsliv. Det går nærskiløype over Drevsjøen, og deler av området har dermed både skiløypebruk

og snøskuterløypeinteresser. Dette gjør det viktig med tydelig traséføring, skilting og vurdering av mulige konflikter mellom brukergrupper.

Drevsjøområdet er allerede påvirket av eksisterende veger, bebyggelse, campingplass, næringsvirksomhet, landbruk, skiløyper og eksisterende snøskuterløypenett. Den foreslåtte løypa vil derfor ligge i et område med betydelig eksisterende bruk og infrastruktur, men samtidig nær bebyggelse, servicefunksjoner og friluftslivsinteresser.

6.3.2 0-alternativet

Dersom ny løype mellom Drevsjø camping og Gløtvold handel ikke vedtas, videreføres dagens situasjon. Det vil fortsatt være mulig å komme til butikk, kafé, bensinstasjon og andre sentrumsfunksjoner via eksisterende løypenett, men dette innebærer en vesentlig lengre kjøreavstand.

0-alternativet innebærer at brukere fortsatt må følge eksisterende løype rundt via området ved Borkesåsen for å nå Drevsjø sentrum lovlig med snøskuter. Dette gir en omveg på om lag 9 km og kan bidra til mer kjøring enn nødvendig for brukere som har handel, drivstoff eller andre servicefunksjoner som mål.

Den foreslåtte nye løypa ville gitt en kortere forbindelse til handel og kafé, men ikke direkte adkomst til bensinstasjonen, ettersom løypa avsluttes før veg 26. Dersom løypa ikke vedtas, vil dagens lengre, men lovlige, forbindelse fortsatt være eneste løsning for snøskuterbrukere som skal helt fram til bensinstasjonen via løypenettet.

Samtidig innebærer 0-alternativet at det ikke etableres ny løype nærmere Drevsjø sentrum, veg 26, bebyggelse, campingområdet og nærskiløypa over Drevsjøen. Eventuelle nye virkninger knyttet til støy, sikkerhet, nærføring til bebyggelse og konflikt mellom brukergrupper vil dermed ikke oppstå.

Samlet sett innebærer 0-alternativet at dagens lovlige adkomst til handel og service opprettholdes, men at tilknytningen fortsatt vil være lite effektiv og mindre brukervennlig enn den foreslåtte nye avstikkeren.

6.4 Friluftsliv

6.4.1 Kunnskapsgrunnlag

Den foreslåtte løypa berører et kartlagt friluftslivsområde registrert som nærturterreng og vurdert som svært viktig. Området rundt Drevsjøen og Drevsjø camping har mange brukergrupper gjennom året, blant annet fastboende, campinggjester, tilreisende, skiløpere, turgåere, fiskere og brukere av eksisterende snøskuterløypenett.

Drevsjøen og nærområdene brukes til friluftsliv både sommer og vinter. Sommerstid brukes sjøen og nærområdene blant annet til bading, fiske, turer og opphold. Vinterstid brukes området til nærturer, skigåing, isfiske og annen ferdsel på og ved Drevsjøen. Det går nærskiløype over Drevsjøen, og området har dermed vinterbruk både fra skiløpere og andre friluftslivsbrukere. Femundløpet går også i området vinterstid, og arrangementet bruker gjerne eksisterende snøskutertraseer som del av løype- og arrangementsgrunnlaget.

Støyrapporten vurderer Drevsjøområdet som et svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk. For strekningen 80-Drevsjø viser rapporten at løypa tilfredsstiller kravene til støyfølsom bebyggelse, men ikke tilfredsstiller kravene til støy i friluftsområder.

Området er samtidig allerede påvirket av eksisterende veger, bebyggelse, campingplass, næringsvirksomhet, skiløyper, eksisterende snøskuterløyper og annen ferdsel. Dette har betydning for vurderingen av hvor stor tilleggsbelastning den nye avstikkeren vil gi.

6.4.2 Verdi

Vurdering	Begrunnelse
Stor verdi	Området er kartlagt som nærturterreng og vurdert som svært viktig. Det har betydning for mange brukergrupper gjennom hele året, og har særlig verdi som lett tilgjengelig friluftsområde nær Drevsjø sentrum, Drevsjø camping, boliger, hytter og eksisterende løypenett. Området har også vinterbruk gjennom blant annet skiløyper, isfiske, nærturer og arrangementer som Femundløpet.

6.4.3 Påvirkning

Den foreslåtte løypa vil gi en ny og kortere forbindelse mellom eksisterende snøskuterløype ved Drevsjø camping og sentrumsfunksjoner ved Gløtvold handel. For brukere av snøskuterløypenettet vil dette gi bedre tilgjengelighet til butikk og kafé, og kan redusere behovet for å kjøre en lengre omveg via eksisterende løypenett.

Siden løypa avsluttes før veg 26, vil den ikke gi direkte snøskuteradkomst til bensinstasjonen eller videre inn i sentrumsområdet. Brukere som skal til butikk eller kafé må parkere snøskuteren ved endepunktet og gå over vegen. Dette reduserer nytten sammenlignet med en full tilknytning til sentrum og bensinstasjon, men gir likevel en vesentlig kortere forbindelse til handel og kafé enn dagens løsning via eksisterende løypenett.

For friluftslivet vil påvirkningen først og fremst være knyttet til støy, økt motorisert ferdsel og mulig konflikt mellom ulike brukergrupper. Området brukes av både skiløpere, gående, campinggjester, fiskere, snøskuterbrukere og deltakere/arrangører knyttet til vinterarrangementer. En ny snøskuterforbindelse nær Drevsjø camping, Drevsjøen og sentrum kan derfor gi økt opplevelse av motorisert ferdsel i et nærturterreng med høy verdi.

Nærskiløypa over Drevsjøen gjør at forholdet mellom skiløpere og snøskutertrafikk må vurderes særskilt. Selv om løypa ikke nødvendigvis innebærer direkte konflikt dersom traseene holdes tydelig adskilt, kan parallelle eller nærliggende traseer gi økt behov for skilting, tydelig merking og informasjon til brukerne. Det er viktig at skiløpere og andre myke trafikanter opplever traseføringen som forutsigbar og trygg.

Støyrapporten viser at løypa ikke tilfredsstillende anbefalingene for støy i viktige og svært viktige friluftslivsområder for vinterbruk. Dette er et negativt moment i vurderingen. Samtidig ligger løypa i et område som allerede har betydelig aktivitet og eksisterende inngrep, blant annet veg, campingplass, bebyggelse, næring og eksisterende løypenett. Påvirkningen vurderes derfor som mindre enn den ville vært i et stille og lite berørt friluftsområde.

Den justerte traseen, der løypa avsluttes før veg 26 og ikke krysser denne, reduserer konfliktpotensialet sammenlignet med en løsning der løypa føres helt fram og over vegen. Det kan likevel oppstå behov for tydelig skilting og styring av ferdselen ved endepunktet, slik at det ikke oppstår uønsket kjøring over vegen, uheldig parkering eller konflikt med gående og annen ferdsel.

Samlet vurderes påvirkningen på friluftsliv som noe negativ til middels negativ.

6.4.4 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør legges til grunn:

- Det fastsettes fartsgrense 30 km/t på hele strekningen.
- Løypa merkes tydelig, særlig der den ligger nær skiløype, campingområde, bebyggelse og andre brukergrupper.
- Det skal skiltes tydelig ved endepunktet før veg 26, slik at det ikke oppstår uklarhet om hvor løypa slutter.

- Det bør informeres om at kjøring over veg 26 ikke er tillatt som del av løypa.
- Det bør informeres om hensynsfull ferdsel i nærturterreng, særlig av hensyn til skiløpere, gående, campinggjester og andre friluftslivsbrukere.
- Løypa bør ikke tilrettelegges som rasteplass, samlingspunkt eller parkeringspunkt i nærturterreng eller nær skiløype.
- Endepunktet bør utformes og merkes slik at parkering/stans med snøskuter skjer på en ryddig og trafikksikker måte, uten å hindre annen ferdsel.
- Ved større arrangementer, som Femundløpet eller andre organiserte vinteraktiviteter, bør bruk, merking og eventuell midlertidig regulering av løypa samordnes med arrangør og driftsansvarlig.
- Kommunen bør følge opp eventuelle høringsinnspill fra brukere av skiløype, campingplass, beboere, næringsdrivende og andre friluftslivsinteresser.

6.4.5 Konklusjon friluftsliv

Tema	Vurdering
Verdi	Stor verdi. Området er kartlagt som nærturterreng og vurdert som svært viktig, med mange brukergrupper og betydelig sommer- og vinterbruk.
Påvirkning	Noe negativ til middels negativ. Løypa gir kortere tilknytning til handel og kafé for snøskuterbrukere, men ikke direkte adkomst til bensinstasjonen. Tiltaket kan gi økt støy, mer motorisert ferdsel og mulig konflikt med skiløpere, gående, campinggjester og andre brukere av nærturterrenget.
Konsekvens	Middels negativ konsekvens. Området har stor verdi for friluftsliv, og støyrapporten viser at løypa ikke tilfredsstiller anbefalingene for støy i viktige/svært viktige friluftslivsområder. Konsekvensen dempes noe av at området allerede er preget av veg, bebyggelse, camping, næring og eksisterende løypenett.
Behov for avbøtende tiltak	Ja. Det bør fastsettes 30 km/t, tydelig merking og skilting, særlig mot skiløype og ved endepunkt før veg 26. Det bør skiltes tydelig at løypa avsluttes før vegen, og at kjøring over vegen ikke er tillatt som del av løypa. Bruken bør samordnes ved større vinterarrangementer.

6.5 Naturmangfold

6.5.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på opplysninger fra Naturbase, Artskart, kommunale kartdata og lokal kunnskap. For denne løypa vurderes kunnskapsgrunnlaget som godt.

Den foreslåtte løypa går i hovedsak på islagt vann på Drevsjøen. Det er ikke kjent at traseen berører registrerte naturtyper, verneområder, foreslåtte verneområder, utvalgte naturtyper eller andre særlig sårbare naturverdier på land. Tiltaket skal ikke medføre terrenginngrep, planering, masseforflytning eller fysisk tilrettelegging i strandsonen.

Det er registrert et stort antall artsobservasjoner på og rundt Drevsjøen. Et søk i et avgrenset område rundt sjøen viser over 1 700 artsregistreringer. Blant registrerte arter er blant annet hettemåke (CR – kritisk truet), makrellterne (EN – sterkt truet), storspove (EN – sterkt truet), myrhauk (EN – sterkt truet), sandsvale (VU – sårbar), fiskemåke (VU – sårbar), svartand (VU – sårbar), fiskeørn (VU – sårbar) og granmeis (VU – sårbar). Registreringene viser at Drevsjøen og nærområdene har betydning for fugl og annet biologisk mangfold.

De fleste registrerte naturverdiene vurderes likevel i liten grad å bli direkte berørt av en snøskuterløype vinterstid. Mange av artsregistreringene er knyttet til barmarkssesong, trekk,

hekking, næringssøk eller bruk av åpent vann og strandsoner utenom den perioden løypa er aktuell. Det er ikke kjent at den foreslåtte vintertraseen berører registrerte hekkelokaliteter, rovfugllokaliteter eller andre særlig sårbare funksjonsområder som vil bli direkte påvirket av løypa.

6.5.2 Verdi

Vurdering	Begrunnelse
Middels verdi	Selve kjøretraseen på islagt vann har begrenset naturverdi vinterstid. Drevsjøen og nærområdene har likevel betydning for fugl og annet biologisk mangfold, og det foreligger et stort antall artsobservasjoner på og rundt sjøen. Området vurderes derfor samlet å ha middels verdi for naturmangfold.

6.5.3 Påvirkning

Den direkte påvirkningen på naturmangfold vurderes som liten. Løypa går i hovedsak på islagt vann og skal bare brukes på vinterføre. Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep eller fysisk tilrettelegging i strandsonen. Risikoen for skade på vegetasjon, naturtyper eller andre naturverdier på land vurderes derfor som svært begrenset.

Mulig påvirkning er først og fremst knyttet til støy og forstyrrelse av fugl eller vilt som oppholder seg på eller ved Drevsjøen vinterstid. Det er likevel ikke kjent at traseen berører særlig sårbare funksjonsområder for fugl eller vilt i den aktuelle bruksperioden. Mange av de registrerte artsobservasjonene er knyttet til perioder og funksjoner som ikke sammenfaller med vinterbruk av snøskuterløypa.

Det kan oppstå negativ påvirkning dersom løypa åpnes ved utilstrekkelige snø- og isforhold, dersom kjøring skjer utenfor merket trasé og inn i strandsonen, eller dersom det etableres merkepunkter, skilt eller annen tilrettelegging på en måte som berører sårbare kantsoner. Dette kan forebygges gjennom tydelig merking, krav om tilstrekkelige snø- og isforhold og ved å unngå fysisk tilrettelegging i strandsonen.

Samlet vurderes påvirkningen på naturmangfold som liten negativ.

6.5.4 Naturmangfoldloven §§ 8–12

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig. Det foreligger gode registreringer fra Artskart og øvrige tilgjengelige databaser, og området rundt Drevsjøen er godt kjent gjennom lokal bruk og kommunalt kartgrunnlag. Det er registrert mange arter på og rundt Drevsjøen, men det er ikke kjent at den foreslåtte vintertraseen berører registrerte naturtyper, hekkelokaliteter, rovfugllokaliteter eller andre særlig sårbare funksjonsområder som vil bli direkte påvirket av tiltaket.

§ 9 Føre-var-prinsippet

Det foreligger ikke opplysninger som tilsier at tiltaket vil gi vesentlig skade på naturmangfold. Føre-var-prinsippet tilsier likevel at løypa bare åpnes ved tilstrekkelige snø- og isforhold, at kjøring kanaliseres til merket trasé, og at det ikke legges til rette for kjøring eller opphold i strandsonen. Dersom nye opplysninger om sårbare arter eller funksjonsområder kommer fram gjennom høring eller senere drift, må kommunen vurdere behov for ytterligere tiltak.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Drevsjøområdet er allerede påvirket av veg, bebyggelse, campingplass, næringsvirksomhet, friluftsliv, skiløyper og eksisterende snøskuterløypenett. Den nye løypa vil gi noe økt motorisert ferdsel i et område som allerede har betydelig bruk. Siden løypa i hovedsak går på islagt vann og ikke medfører terrenginngrep, vurderes den samlede belastningen på naturmangfold som begrenset.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse

Det er ikke identifisert konkrete tiltak som medfører særskilte kostnader som følge av miljøforringelse. Eventuelle kostnader knyttet til merking, informasjon, kontroll, justering eller stenging av løypa ved utilstrekkelige snø- og isforhold må dekkes gjennom ordinær drift og forvaltning av løypenettet.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker, driftsmetoder og lokalisering

Valgt trasé vurderes som miljøforsvarlig, forutsatt at løypa etableres på islagt vann, at det ikke gjennomføres terrenginngrep, og at kjøringen kanaliseres til merket trasé. Merking og eventuell skilting må plasseres slik at strandsoner og eventuelle sårbare naturverdier ikke berøres. Løypa må ikke åpnes dersom snø- eller isforholdene tilsier risiko for skade på terreng, vegetasjon eller naturverdier.

6.5.5 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør legges til grunn:

- Løypa skal bare åpnes ved tilstrekkelige snø- og isforhold.
- Kjøring skal kanaliseres til merket trasé.
- Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep eller fysisk tilrettelegging i strandsonen.
- Merking og skilting skal plasseres slik at sårbare kantsoner og strandsoner ikke berøres.
- Løypa bør kunne stenges dersom isforhold, snømangel eller nye opplysninger om sårbare naturverdier tilsier behov for det.

6.5.6 Konklusjon naturmangfold

Tema	Vurdering
Verdi	Middels verdi. Selve vintertraseen på islagt vann har begrenset naturverdi, men Drevsjøen og nærområdene har betydning for fugl og annet biologisk mangfold, med mange registrerte artsobservasjoner.
Påvirkning	Liten negativ. Løypa går i hovedsak på islagt vann og medfører ikke terrenginngrep. Mulig påvirkning er først og fremst knyttet til støy og forstyrrelse vinterstid.
Konsekvens	Liten negativ konsekvens. Tiltaket vurderes ikke å gi vesentlig negativ påvirkning på naturmangfold, forutsatt at løypa bare åpnes ved tilstrekkelige snø- og isforhold og at kjøring skjer i merket trasé.
Kunnskapsgrunnlaget tilstrekkelig?	Ja. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt og tilstrekkelig for beslutning på dette nivået.
Behov for avbøtende tiltak	Ja, men kun forebyggende tiltak. Tydelig merking, kjøring kun i merket trasé, ingen terrenginngrep i strandsonen og åpning bare ved tilstrekkelige snø- og isforhold.

6.6 Støy

6.6.1 Kunnskapsgrunnlag

Støyvurderingen bygger på rapporten *Støyutredning av nye snøskuterløyper i Engerdal kommune*, datert 09.07.2026 og utarbeidet av Feste Landskap Arkitektur NordØst AS på oppdrag fra Engerdal kommune.

Støyrapporten vurderer virkninger for støyfølsom bebyggelse og kartlagte friluftslivsområder. Rapporten legger til grunn anbefalt grenseverdi på 60 dB L5AF for boliger, hytter og annen

støyfølsom bebyggelse, og 40 dB L5AF for viktige og svært viktige friluftslivsområder for vinterfriluftsliv. Som forenklet vurderingsgrunnlag er det brukt minsteavstand på 60 meter til støyfølsom bebyggelse og 450 meter til viktige/svært viktige friluftslivsområder.

Den aktuelle løypa mellom Drevsjø camping og Gløtvold handel inngår i støyrapportens vurdering av Drevsjøområdet, omtalt under løype 80-Drevsjø og delstrekningene 80-Drevsjøen, 81-Drevsjøen–Drevsjø camping og 82-Drevsjøen–Moalia. Støyrapporten viser at Drevsjøløypa tilfredsstiller kravene til støyfølsom bebyggelse, men ikke tilfredsstiller kravene til støy i viktige/svært viktige friluftslivsområder.

Etter at støyutredningen ble utarbeidet, er traseen justert slik at løypa avsluttes før kryssing av veg 26. Endepunktet flyttes om lag 70 meter vestover sammenlignet med traseen som lå til grunn for støyutredningen. Denne justeringen innebærer en avkorting av løypa og vurderes ikke å gi større støyvirkninger enn det som framgår av støyrapporten.

6.6.2 Resultater fra støyrapport

Punkt	Vurdering
Berørte boliger	For løype 80-Drevsjø viser støyrapporten at det er støyfølsom bebyggelse innenfor 60 meter. Dette omfatter blant annet to eneboliger.
Berørte hytter	Støyrapporten viser én hytte/fritidsbygning og ett bygg registrert som seterhus o.l. innenfor 60 meter for løype 80-Drevsjø.
Berørte nærings-/campingområder	Løypa starter ved Drevsjø camping og går i retning Drevsjø sentrum og Gløtvold handel. Campingområdet og sentrumsfunksjonene er ikke vurdert som egne støyfølsomme områder i rapporten, men er relevante i kommunens vurdering fordi de brukes til opphold, overnatting, handel og ferdsel.
Berørte friluftslivsområder	Løypa berører friluftslivsområdet Drevsjø, registrert som svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk. Støyrapporten viser at løype 80-Drevsjø berører 3 574 daa, tilsvarende 7,9 % av friluftslivsområdet Drevsjø. Delstrekningene 80, 81 og 82 berører henholdsvis 2 332 daa, 658 daa og 722 daa.
Rød/gul støysone eller beregnet støybelastning	Det er ikke presentert egen rød/gul støysone for denne løypa i rapporten. Støyrapporten konkluderer samlet med at løypa tilfredsstiller kravene til støyfølsom bebyggelse, men ikke kravene til støy i friluftsområder.
Behov for tiltak	Ja. Det er særlig behov for tiltak knyttet til fartsgrense, tydelig merking, skilting ved endepunktet før veg 26 og informasjon om hensynsfull ferdsel i et svært viktig nærtur- og friluftsområde.

6.6.3 Kommunens vurdering

Støy vurderes som et relevant tema for løypa mellom Drevsjø camping og Gløtvold handel. Løypa ligger i et område med boliger, fritidsbebyggelse, campingplass, næringsvirksomhet, skiløyper, eksisterende snøskutertrafikk og betydelig friluftslivsbruk. Området er samtidig allerede påvirket av vegtrafikk, bebyggelse, handel, camping, skiløypebruk og annen ferdsel. Dette gjør at tiltaket ikke legges inn i et stille eller lite berørt område, men i et område med eksisterende aktivitet og infrastruktur.

For støyfølsom bebyggelse viser støyrapporten at løypa tilfredsstiller kravene. Dette tilsier at støyvirkningen for boliger og fritidsbebyggelse ikke er avgjørende negativ, forutsatt at løypa etableres og brukes som forutsatt. Det foreslås likevel fartsgrense 30 km/t på hele strekningen. Dette vurderes som riktig både av hensyn til støy, nærføring til bebyggelse, campingområdet, skiløypebruk og sikkerhet ved endepunktet.

For friluftsliv er vurderingen mer negativ. Løypa ligger innenfor et svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk, og støyrapporten viser at anbefalingene for støy i slike friluftsområder ikke tilfredsstilles. Dette er et sentralt negativt moment i vurderingen. Samtidig vurderes virkningen som noe dempet av at området allerede har betydelig bruk, eksisterende løypenett, veg, campingplass, næringsvirksomhet og annen aktivitet.

Den endelige traseen er justert slik at løypa avsluttes før veg 26. Dette reduserer konfliktpotensialet sammenlignet med en løsning der løypa krysser vegen og føres videre mot sentrumsområdet. Justeringen innebærer også at løypa ikke gir direkte snøskuteradkomst til bensinstasjonen. Brukere som skal til butikk eller kafé må parkere snøskuteren ved endepunktet og gå over vegen. Dette kan gi noe konsentrasjon av stans og opphold ved endepunktet, og dette punktet må derfor merkes og utformes slik at unødvendig støy, tomgangskjøring og uønsket videre kjøring over vegen unngås.

Åpningstid foreslås satt til standard åpningstid 08:00–22:00. Det vurderes ikke som nødvendig med kortere åpningstid av hensyn til støy på dette stadiet, men dette kan vurderes på nytt dersom høringsinnspill eller erfaringer fra drift viser at støyulempene blir større enn forutsatt.

6.6.4 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør legges til grunn:

- Det fastsettes fartsgrense 30 km/t på hele strekningen.
- Løypa merkes tydelig, særlig ved Drevsjø camping, nær skiløype og ved endepunktet før veg 26.
- Det skal skiltes tydelig ved endepunktet om at løypa slutter før veg 26, og at kjøring over vegen ikke er tillatt som del av løypa.
- Endepunktet bør utformes og merkes slik at stans/parkering med snøskuter skjer ryddig og uten unødvendig tomgangskjøring.
- Det bør ikke tilrettelegges for rasting, samlingspunkt eller lengre opphold med snøskuter ved endepunktet.
- Det bør informeres om hensynsfull ferdsel av hensyn til boliger, campinggjester, skiløpere, gående og andre brukere av nærturområdet.
- Ved større vinterarrangementer, herunder Femundløpet, bør bruk og eventuell midlertidig regulering av løypa samordnes med arrangør og driftsansvarlig.
- Kommunen bør vurdere behov for ytterligere tiltak dersom høringsinnspill eller driftserfaringer viser vesentlige støyulempene.

6.6.5 Konklusjon støy

Tema	Vurdering
Støyvirkning for friluftsliv	Middels negativ. Løypa berører svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk, og støyrapporten viser at anbefalingene for støy i friluftsområder ikke tilfredsstilles.
Støyvirkning for bolig/hytte/camping	Liten til middels negativ. Støyrapporten viser at løypa tilfredsstiller kravene til støyfølsom bebyggelse, men det er boliger og fritids-/oppholdsbygg innenfor 60 meter. Campingområdet og sentrumsnær bruk gjør at hensynsfull ferdsel og lav hastighet likevel er viktig.
Behov for avbøtende tiltak	Ja. Fartsgrense 30 km/t, tydelig merking, skilting ved endepunkt før veg 26, informasjon om hensynsfull ferdsel og ingen tilrettelegging for rasting eller samlingspunkt ved endepunktet.

Tema	Vurdering
Konsekvens etter tiltak	Liten til middels negativ for bolig/hytte/camping og middels negativ for friluftsliv. Lav hastighet og tydelig styring av ferdselen vurderes å redusere ulempene for bebyggelse og campingområdet, men støvvirkningen for friluftslivsområdet kan ikke fullt ut avbøtes fordi løypa ligger innenfor et svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk.

6.7 Reindrift

6.7.1 Kunnskapsgrunnlag

Den foreslåtte løypa mellom Drevsjø camping og Gløtvold handel er justert slik at den avsluttes før kryssing av fylkesveg 26. Fv. 26 utgjør grense mot reinbeitedistriktet i området. Siden løypa ikke skal krysse Fv. 26, går den ikke inn i reinbeitedistriktet.

Det er ikke kjent at den foreslåtte traseen berører registrerte årstidsbeiter, flyttleier, trekkveger, oppsamlingsområder, kalvingsområder eller andre funksjonsområder for reindrift.

Siden tiltaket ikke går inn i reinbeitedistriktet og det ikke er kjent at traseen berører samiske interesser direkte, vurderes det ikke å være behov for konsultasjoner etter sameloven for denne løypa. Dersom høringen eller videre saksbehandling avdekker at samiske interesser likevel kan bli direkte berørt, må behovet for konsultasjon vurderes på nytt.

Vurderingen bygger på kommunens kartgrunnlag, tilgjengelige reindriftskart og lokal kunnskap.

6.7.2 Påvirkning

Tiltaket vurderes ikke å gi direkte påvirkning på reindrift. Løypa avsluttes før Fv. 26 og går dermed ikke inn i reinbeitedistriktet. Det vurderes derfor ikke å være risiko for at løypa vil medføre vesentlig skade eller ulempe for reindriften.

Dersom brukere kjører ulovlig videre over Fv. 26, vil dette ikke være en del av fastsatt løype. Det er likevel viktig at endepunktet merkes og skiltes tydelig, slik at det ikke oppstår uklarhet om hvor løypa slutter.

6.7.3 Avbøtende tiltak

Det vurderes ikke som nødvendig med særskilte avbøtende tiltak for reindrift. Som forebyggende tiltak bør løypas endepunkt før Fv. 26 merkes tydelig, og det bør skiltes om at løypa slutter før vegen og at kjøring videre over Fv. 26 ikke er tillatt som del av løypa.

6.7.4 Konklusjon reindrift

Tema	Vurdering
Berører reindrift?	Nei. Løypa avsluttes før Fv. 26 og går ikke inn i reinbeitedistriktet.
Risiko for vesentlig skade eller ulempe	Lav. Det vurderes ikke å være risiko for vesentlig skade eller ulempe for reindrift.
Behov for avbøtende tiltak	Ikke særskilte tiltak for reindrift. Endepunktet før Fv. 26 bør likevel merkes og skiltes tydelig for å hindre uønsket kjøring videre.
Konsultasjon etter sameloven	Ikke vurdert som nødvendig. Tiltaket går ikke inn i reinbeitedistriktet, og det er ikke kjent at samiske interesser berøres direkte. Behovet må vurderes på nytt dersom høringen avdekker berørte samiske interesser.

Tema	Vurdering
Faglig vurdering	Ja, ut fra hensynet til reindrift.

6.8 Bolig- og hytteområder

6.8.1 Berørte områder

Den foreslåtte løypa går fra eksisterende løypenett ved Drevsjø camping, videre ut på Drevsjøen og deretter mot Drevsjø sentrum. Vinterstid vil traseen i hovedsak ligge på islagt vann. Løypa er etter dialog med fylkeskommunen justert slik at den avsluttes på sørsiden av fylkesveg 26. Det etableres dermed ikke løypekryssing over Fv. 26.

Langs nordsiden av Drevsjøen finnes spredt boligbebyggelse, gårdsbruk, fritidsbebyggelse, campingplass og næringsarealer. Basert på revidert løypekart ligger avstanden fra foreslått trasé til nærmeste bebyggelse i hovedsak i størrelsesorden ca. 70–130 meter. Etter justering av endepunktet, slik at løypa ikke krysser Fv. 26, er avstanden til nærmeste støyfølsomme bebyggelse anslått til om lag 100 meter. Dette gjelder en enebolig.

Støyutredningen tok utgangspunkt i en tidligere trasévariant, der løypa var ført lenger fram mot/over Fv. 26. Denne viste støyfølsom bebyggelse innenfor 60 meter. Etter at løypa er justert og avsluttes før Fv. 26, vurderes nærføringen til støyfølsom bebyggelse å være redusert. Endelige avstander bør kontrolleres mot oppdatert løypekart før sluttbehandling.

Løypa berører ikke tett bolig- eller hyttebebyggelse direkte. De mest relevante områdene er startområdet ved Drevsjø camping, spredt bebyggelse langs nordsiden av Drevsjøen og endepunktet sør for Fv. 26, der snøskutere vil måtte stanse dersom brukere skal gå videre til butikk eller kafé.

6.8.2 Virkninger

Den viktigste virkningen for bolig- og hytteområder vurderes å være støy fra snøskutertrafikk. I tillegg kan løypa gi noe påvirkning gjennom lys, opplevd forstyrrelse, økt ferdsel og stans/opphold med snøskuter ved endepunktet.

På store deler av strekningen går løypa på islagt vann, med en viss avstand til bebyggelsen langs land. Dette reduserer konfliktpotensialet sammenlignet med en trasé gjennom tun, boligområder eller hytteområder. Løypa vurderes derfor ikke å gi vesentlig direkte ulempe for bolig- og fritidsbebyggelse langs hoveddelen av traseen.

Ved Drevsjø camping kan løypa gi noe økt aktivitet nær overnattings- og reiselivsvirksomhet. Samtidig ligger løypa i tilknytning til eksisterende løypenett, og campingområdet er allerede et naturlig start-/målpunkt for brukere av snøskuterløypene. Påvirkningen vurderes derfor som begrenset, forutsatt tydelig merking, lav hastighet og hensynsfull ferdsel.

Ved endepunktet sør for Fv. 26 kan det oppstå noe stans og kortvarig parkering med snøskuter, ettersom brukere som skal til butikk eller kafé må gå videre over vegen. Dette punktet kan derfor bli mer merkbart for nærliggende bebyggelse og næringsområder enn selve kjøretraseen over Drevsjøen. Endepunktet må merkes og utformes slik at stans skjer ryddig, og slik at det ikke oppstår uønsket kjøring videre over Fv. 26, unødvendig tomgangskjøring eller konflikt med gående og annen ferdsel.

Den reviderte traseen vurderes å gi mindre virkning for bolig- og hytteområder enn den opprinnelige løsningen, fordi løypa ikke lenger krysser Fv. 26 og ikke føres videre inn på nordsiden av vegen. Foreslått fartsgrense på 30 km/t vurderes som et viktig tiltak for å redusere støy, sikre forutsigbar ferdsel og begrense ulemper for bebyggelse, campinggjester og andre brukere av området.

Det vurderes ikke som nødvendig med kortere åpningstid av hensyn til bolig- og hytteområder på dette stadiet, men dette kan vurderes på nytt dersom høringsinnspill eller erfaringer fra drift viser at ulempene blir større enn forutsatt.

6.8.3 Konklusjon bolig- og hytteområder

Tema	Vurdering
Påvirkning bolig	Liten negativ. Revidert trasé ligger etter kommunens kartgrunnlag om lag 100 meter fra nærmeste støyfølsomme bolig, og løypa går i hovedsak på islagt vann. Påvirkning vurderes størst ved endepunktet sør for Fv. 26.
Påvirkning hytte/fritidsbebyggelse	Liten negativ. Det finnes spredt fritidsbebyggelse i nærområdet, men løypa går ikke gjennom hytteområder og har i hovedsak avstand til bebyggelsen langs land.
Påvirkning camping/næring	Liten til middels negativ. Drevsjø camping og Gløtvold handel er relevante målpunkt, og løypa kan gi noe økt aktivitet. Samtidig er området allerede preget av camping, veg, næring, ferdsel og eksisterende løypenett. Endepunktet før Fv. 26 må utformes slik at stans/opphold skjer ryddig.
Behov for tiltak	Ja. Fartsgrense 30 km/t, tydelig merking, skilting ved endepunktet før Fv. 26, informasjon om hensynsfull ferdsel og ingen tilrettelegging for rasting eller lengre opphold med snøskuter nær bebyggelse, camping eller næringsområder.

6.9 Landskap

6.9.1 Dagens landskap

Området ligger ved Drevsjøen og har karakter av et åpent innsjø- og tettstedsnært landskap. Drevsjøen danner et tydelig landskapsrom, med lange siktlinjer over vannflaten, særlig vinterstid når sjøen er islagt.

Langs nord- og østsiden av sjøen er landskapet tydelig preget av menneskelig bruk. Her finnes fylkesveg 26, gårdsbebyggelse, boliger, camping, næringsbebyggelse, landbruksarealer, stier, skiløyper og andre ferdselslinjer. Drevsjø sentrum ligger øst/sørøst for sjøen, mens området ved Drevsjømoen og Drevsjø camping ligger nordvest for sjøen. Sørvest for sjøen ligger blant annet Blokkodden villmarksmuseum og tilknyttede friluftsliv- og kulturmiljøinteresser.

Landskapet er derfor ikke urørt, men har en sammensatt karakter der innsjø, strandsone, landbruksarealer, bebyggelse, veger, friluftsliv og tettstedsfunksjoner inngår i samme landskapsrom. Drevsjøen og strandsonen har likevel tydelige opplevelseskvaliteter, særlig som åpent vann-/islandskap og nærturområde for Drevsjø.

Landskapsverdien vurderes som middels. Verdien er knyttet til det åpne landskapsrommet rundt Drevsjøen, strandsonen og områdets betydning som lett tilgjengelig nærmiljø- og friluftslivslandskap. Verdien dempes noe av eksisterende inngrep, bebyggelse, veg, camping, næringsvirksomhet og sentrumsnær bruk.

6.9.2 Påvirkning

Den foreslåtte løypa går i hovedsak over den islagte Drevsjøen og vil ikke medføre terrenginngrep, planering, masseforflytning eller varige fysiske endringer i landskapet. Landskapsvirkningene vil derfor i hovedsak være knyttet til vinterbruk, løypemerking, spor i snøen og synlig snøskutertrafikk.

Fordi løypa går over et åpent landskapsrom, kan både merking og snøskutertrafikk være synlig fra land, bebyggelse, campingområdet, deler av sentrumsområdet og ferdselslinjer rundt sjøen. Dette kan gi noe påvirkning på landskapsopplevelsen vinterstid.

Påvirkningen vurderes likevel som begrenset. Tiltaket er sesongavhengig, gir ikke permanente inngrep og ligger i et område som allerede er preget av veg, bebyggelse, camping, næring, landbruk, skiløyper, stier og eksisterende snøskuterbruk.

Den reviderte traseen avsluttes før Fv. 26 og føres ikke videre inn i sentrumsområdet. Dette reduserer den landskapsmessige påvirkningen sammenlignet med en løsning der løypa krysser vegen og føres videre inn mot handels- og næringsområdet. Endepunktet bør likevel merkes nøkternt og tydelig, slik at det ikke etableres et visuelt dominerende stopp- eller samlingspunkt.

Samlet vurderes påvirkningen på landskap som liten negativ.

6.9.3 Konklusjon landskap

Tema	Vurdering
Verdi	Middels. Området inngår i et åpent innsjø- og tettstedsnært landskap ved Drevsjøen, med landskaps- og opplevelseskvaliteter knyttet til vannflaten, strandsonen og nærturområdet. Verdien dempes noe av eksisterende veg, bebyggelse, camping, næringsvirksomhet, landbruk og annen bruk.
Påvirkning	Liten negativ. Løypa kan gi noe økt synlighet og motorisert ferdsel i det åpne landskapsrommet vinterstid, men medfører ikke terrenginngrep eller varige fysiske endringer.
Konsekvens	Liten negativ konsekvens. Omleggingen vurderes ikke å endre landskapets hovedkarakter.

6.10 Kulturminner og kulturmiljø

6.10.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på opplysninger fra Kulturminnesøk/Askeladden, SEFRAK, kommunens kartgrunnlag og lokal kunnskap.

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner, fredete kulturminner eller andre kjente kulturminner i direkte konflikt med den foreslåtte løypa. De nærmeste registreringene er bygg/kulturhistoriske bygninger i nærområdet, men disse ligger utenfor traseen og vurderes ikke å bli berørt av tiltaket.

Løypa går i hovedsak på islagt vann og skal ikke medføre terrenginngrep, planering, masseforflytning eller annen fysisk tilrettelegging på land.

6.10.2 Påvirkning

Tiltaket vurderes ikke å gi direkte påvirkning på kjente kulturminner eller kulturmiljø. Siden løypa i hovedsak legges på islagt vann og ikke medfører terrenginngrep, vurderes risikoen for fysisk skade på kulturminner som svært lav.

De nærmeste registrerte byggene/kulturhistoriske bygningene blir ikke fysisk berørt. Det vurderes heller ikke at løypa vil gi vesentlig visuell påvirkning eller forstyrrelse av kulturmiljø, ettersom tiltaket er vinterbasert, midlertidig i bruk og ikke innebærer permanente installasjoner.

Dersom det i forbindelse med merking, drift eller eventuell senere justering av traseen oppdages ukjente kulturminner, må arbeidet stanses og kulturminnemyndighetene kontaktes.

6.10.3 Konklusjon kulturminner og kulturmiljø

Tema	Vurdering
Berørte kulturminner/kulturmiljøer	Ingen kjente kulturminner eller kulturmiljøer berøres direkte. Nærmeste registreringer er bygg/kulturhistoriske bygninger i nærområdet, men disse ligger utenfor traseen og påvirkes ikke fysisk.
Risiko for skade eller ulempe	Lav. Løypa går i hovedsak på islagt vann og medfører ikke terrenginngrep eller fysisk påvirkning av registrerte kulturminner.
Behov for tiltak	Ingen særskilte tiltak vurderes som nødvendig. Eventuell merking og skilting skal plasseres slik at registrerte bygg og kulturminner ikke berøres. Ved funn av ukjente kulturminner må kulturminnemyndighetene kontaktes.

6.11 Sikkerhet

6.11.1 Sikkerhetspunkter

Den foreslåtte løypa går fra eksisterende løypenett ved Drevsjø camping, videre over Drevsjøen og mot Drevsjø sentrum. Traseen er oversiktlig og går i hovedsak over islagt vann. Det er ikke registrert bratte partier eller særskilt uoversiktlige terrengpunkter langs traseen.

Et viktig sikkerhetspunkt er ferdsel på islagt vann. Løypa må bare åpnes når is- og snøforholdene er vurdert som tilstrekkelige. Det må også være rutiner for rask stenging ved usikre isforhold, overvann, råker, snømangel eller andre forhold som gjør ferdsel utrygg.

Et annet sentralt sikkerhetspunkt er endepunktet sør for fylkesveg 26. Etter dialog med fylkeskommunen skal løypa avsluttes før Fv. 26, og det etableres dermed ikke ny løypekryssing over vegen. Dette reduserer risikoen sammenlignet med en løsning der snøskuterløypa krysser Fv. 26.

Samtidig kan endepunktet føre til at brukere stanser eller parkerer snøskuteren og går over Fv. 26 for å benytte butikk eller kafé. Dette kan gi risiko knyttet til stans/opphold med snøskuter, gående trafikk over vegen og mulig uønsket kjøring videre over Fv. 26. Endepunktet må derfor merkes tydelig, slik at det ikke er tvil om hvor løypa slutter.

Det går nærskiløype over Drevsjøen, og området brukes også av gående, skiløpere, campinggjester, fiskere og andre friluftslivsbrukere. Selv om traseen ikke etablerer en vegkryssing, kan det være potensial for konflikt mellom snøskutertrafikk og myke trafikanter. Dette tilsier behov for tydelig merking, lav hastighet og informasjon om hensynsfull ferdsel.

Det er ikke planlagt nye parkeringsplasser for bil i tilknytning til løypa. Det bør heller ikke legges til rette for at endepunktet utvikler seg til et uformelt samlings- eller parkeringspunkt for snøskutere. Eventuell stans ved endepunktet må skje ryddig og på en måte som ikke hindrer annen ferdsel eller skaper trafikkfarlige situasjoner.

6.11.2 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør legges til grunn:

- Løypa skal bare åpnes når is- og snøforholdene er vurdert som tilstrekkelige.
- Løypa skal kunne stenges raskt ved usikre isforhold, overvann, råker, snømangel eller andre forhold som gjør ferdsel utrygg.
- Løypa skal merkes tydelig over Drevsjøen og fram til endepunktet sør for Fv. 26.
- Det skal skiltes tydelig ved endepunktet om at løypa slutter før Fv. 26.

- Det skal ikke åpnes for kjøring over Fv. 26 som del av løypa.
- Det bør fastsettes fartsgrense 30 km/t på hele strekningen.
- Det bør informeres om hensynsfull ferdsel av hensyn til skiløpere, gående, campinggjester og andre brukere av området.
- Endepunktet bør utformes og merkes slik at kortvarig stans med snøskuter kan skje ryddig, uten å hindre annen ferdsel eller skape uoversiktlige situasjoner.
- Det bør ikke etableres rasteplass, samlingspunkt eller parkeringsplass for snøskuter ved endepunktet.
- Ved større arrangementer, som Femundløpet eller andre organiserte vinteraktiviteter, bør bruk og eventuell midlertidig regulering av løypa samordnes med arrangør og driftsansvarlig.

6.11.3 Konklusjon sikkerhet

Tema	Vurdering
Risiko	Lav til middels før tiltak, lav etter tiltak. Hovedrisikoen er knyttet til ferdsel på islagt vann, mulig konflikt med myke trafikanter og endepunktet sør for Fv. 26. Risikoen reduseres ved at løypa ikke krysser Fv. 26.
Behov for tiltak	Ja. Tydelig merking, fartsgrense 30 km/t, krav om trygge snø- og isforhold, mulighet for rask stenging og tydelig skilting ved endepunktet om at løypa slutter før Fv. 26.
Faglig vurdering	Risikoen vurderes som håndterbar, forutsatt at løypa ikke krysser Fv. 26, at endepunktet merkes tydelig, og at løypa bare åpnes ved trygge snø- og isforhold.

6.12 Grunneiere og rettighetshavere

6.12.1 Berørte eiendommer

Den foreslåtte løypa berører én eiendom: gnr./bnr. 165/1. Eiendommen eies av Statskog SF og inngår i statsallmenning.

Gnr./bnr.	Grunneier	Type berøring	Merknad
165/1	Statskog SF	Ny løypetrasé over eiendommen	Området er statsallmenning. Avtale/samtykke for den nye løypa må innhentes før sluttbehandling.

6.12.2 Grunneiersamtykke

Det er ikke inngått avtale eller innhentet grunneiersamtykke for den foreslåtte nye løypa på dette stadiet. Kommunen legger opp til at forslag til nye og endrede snøskuterløyper først sendes på høring, og at nødvendige grunneiersamtykker og avtaler innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak i kommunestyret.

Siden løypa er en ny avstikker/forlengelse, må det innhentes nødvendig avtale/samtykke fra Statskog SF før løypa kan vedtas endelig og åpnes for bruk.

Gnr./bnr.	Grunneier	Samtykke mottatt?	Dato	Merknad
165/1	Statskog SF	Nei	-	Avtale/samtykke må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.

6.12.3 Rettighetshavere

Eventuelle særskilte rettighetshavere er ikke kjent på dette stadiet. Siden området ligger i statsallmenning, må eventuelle bruksretter eller andre relevante interesser avklares gjennom høring og videre dialog med Statskog SF, berørt fjellstyre og eventuelle andre relevante parter.

Dette kan omfatte forhold knyttet til beite, seterrett, fiske, festeforhold, vegrett eller andre bruksretter. Dersom høringen eller videre avklaringer avdekker rettighetshavere som blir berørt av den nye løypa, må dette vurderes før sluttbehandling.

6.12.4 Konklusjon grunneiere og rettighetshavere

Tema	Vurdering
Berørte eiendommer	Én eiendom berøres: gnr./bnr. 165/1, Statskog SF.
Grunneiersamtykke	Ikke mottatt på dette stadiet. Avtale/samtykke må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
Rettighetshavere	Ikke kjent. Eventuelle rettighetshavere må avklares gjennom høring og videre dialog med Statskog SF, berørt fjellstyre og andre relevante parter.
Faglig vurdering	Forholdet må avklares: nødvendig grunneiersamtykke/avtale foreligger før sluttbehandling og endelig vedtak.

6.13 Samlet vurdering for Drevsjø camping–Gløtvold handel

6.13.1 Oppsummering per tema

Tema	Konsekvens	Kommentar
Friluftsliv	Middels negativ	Løypa berører kartlagt nærturterreng vurdert som svært viktig, med mange brukergrupper gjennom hele året. Tiltaket gir kortere tilknytning til handel og kafé for snøskuterbrukere, men kan gi økt støy, mer motorisert ferdsel og mulig konflikt med skiløpere, gående, campinggjester og andre brukere av nærturområdet. Konsekvensen dempes noe av at området allerede er preget av veg, bebyggelse, camping, næring, skiløyper og eksisterende løypenett.
Naturmangfold	Liten negativ	Løypa går i hovedsak på islagt vann og medfører ikke terrenginngrep. Drevsjøen og nærområdene har mange artsregistreringer og betydning for fugl og annet biologisk mangfold, men de fleste registrerte naturverdiene vurderes i liten grad å bli direkte berørt av en vinterløype på islagt vann.
Støy	Middels negativ	Støyrapporten viser at Drevsjøløypa tilfredsstiller kravene til støyfølsom bebyggelse, men ikke tilfredsstiller anbefalingene for støy i viktige/svært viktige friluftslivsområder. Revidert trasé avsluttes før Fv. 26, og vurderes å gi mindre nærføring til støyfølsom bebyggelse enn den opprinnelig utredede traseen.
Reindrift	Ingen/liten negativ konsekvens	Løypa avsluttes før Fv. 26 og går dermed ikke inn i reinbeitedistriktet. Det er ikke kjent at traseen berører årstidsbeiter, flyttleier, trekkveger, oppsamlingsområder, kalvingsområder eller andre funksjonsområder for reindrift. Konsultasjon etter sameloven vurderes ikke som nødvendig for denne løypa, men må vurderes på nytt dersom høringen avdekker direkte berørte samiske interesser.

Tema	Konsekvens	Kommentar
Bolig- og hytteområder	Liten negativ	Revidert trasé går i hovedsak på islagt vann og ligger etter kommunens kartgrunnlag om lag 70–130 meter fra nærliggende bebyggelse, med ca. 100 meter til nærmeste støyfølsomme bolig etter justering. Påvirkning vurderes størst ved startområdet ved Drevsjø camping og ved endepunktet sør for Fv. 26.
Landskap	Liten negativ	Løypa går gjennom et åpent innsjø- og tettstedsnært landskap ved Drevsjøen. Tiltaket kan gi noe økt synlighet og motorisert ferdsel vinterstid, men medfører ikke terrenginngrep eller varige fysiske endringer.
Kulturminner og kulturmiljø	Ingen/liten negativ konsekvens	Det er ikke registrert kulturminner i direkte konflikt med løypa. Nærmeste registreringer er bygg/kulturhistoriske bygninger i nærområdet, men disse berøres ikke fysisk.
Sikkerhet	Lav risiko etter tiltak	Hovedrisikoen er knyttet til ferdsel på islagt vann, mulig konflikt med myke trafikanter og endepunktet sør for Fv. 26. Risikoen reduseres ved at løypa ikke krysser Fv. 26, men endepunktet må merkes tydelig for å hindre uønsket kjøring videre over vegen.
Grunneiere og rettighetshavere	Formelt vilkår	Løypa berører eiendom 165/1, Statskog SF. Området er statsallmenning. Grunneiersamtykke/avtale er ikke innhentet på dette stadiet og må foreligge før sluttbehandling og endelig vedtak. Eventuelle rettighetshavere må avklares gjennom høring og videre dialog.

6.13.2 Foreslåtte vilkår eller avbøtende tiltak

Følgende vilkår og avbøtende tiltak bør legges til grunn dersom løypa sendes på høring og senere vurderes vedtatt:

- Løypa skal avsluttes før kryssing av Fv. 26.
- Det skal ikke åpnes for kjøring over Fv. 26 som del av løypa.
- Endepunktet sør for Fv. 26 skal framgå tydelig av løypekartet og merkes tydelig i terrenget.
- Det skal skiltes ved endepunktet om at løypa slutter før Fv. 26, og at kjøring videre over vegen ikke er tillatt som del av løypa.
- Det fastsettes fartsgrense 30 km/t på hele strekningen.
- Løypa skal merkes tydelig, særlig ved Drevsjø camping, nær skiløype/friluftslivsbruk og ved endepunktet sør for Fv. 26.
- Løypa skal bare åpnes når snø- og isforholdene er vurdert som tilstrekkelige.
- Løypa skal kunne stenges raskt ved usikre isforhold, overvann, råker, snømangel eller andre forhold som gjør ferdsel utrygg.
- Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep, planering, masseforflytning eller annen fysisk tilrettelegging i strandsonen.
- Det bør ikke tilrettelegges for rasting, samlingspunkt, lengre opphold eller uformell parkeringsplass for snøskutere ved endepunktet.
- Endepunktet bør utformes og merkes slik at eventuell kortvarig stans med snøskuter skjer ryddig og ikke hindrer annen ferdsel.
- Det bør informeres om hensynsfull ferdsel av hensyn til skiløpere, gående, campinggjester, beboere, næringsdrivende og andre brukere av nærturområdet.
- Ved større vinterarrangementer, herunder Femundløpet, bør bruk og eventuell midlertidig regulering av løypa samordnes med arrangør og driftsansvarlig.

- Kommunen bør følge opp høringsinnspill knyttet til friluftsliv, skiløype, camping, bebyggelse, næring, støy og sikkerhet før sluttbehandling.
- Nødvendig grunneiersamtykke/avtale med Statskog SF må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
- Eventuelle rettighetshavere må avklares gjennom høring og videre dialog før sluttbehandling.

6.13.3 Samlet faglig vurdering

Utredningen viser at løypa mellom Drevsjø camping og Gløtvold handel vil gi en kortere og mer funksjonell forbindelse mellom eksisterende løypenett ved Drevsjø camping og sentrumsfunksjoner på Drevsjø. Løypa gir tilgang til butikk og kafé i gangavstand, men ikke direkte snøskuteradkomst til bensinstasjon, ettersom traseen avsluttes før Fv. 26.

De viktigste negative virkningene er knyttet til friluftsliv, støy, nærføring til bebyggelse/camping og sikkerhet ved endepunktet. Området er kartlagt som svært viktig nærturterreng og brukes av mange brukergrupper gjennom året. Støyrapporten viser at anbefalingene for støy i viktige og svært viktige friluftslivsområder ikke tilfredsstilles.

Traseen er justert slik at den ikke krysser Fv. 26. Dette reduserer sikkerhets- og støykonflikt sammenlignet med en løsning der løypa føres videre over vegen. Endepunktet må likevel merkes og skiltes tydelig for å hindre uønsket kjøring over vegen, uheldig stans og konflikt med gående og annen ferdsel.

Før sluttbehandling må nødvendig grunneiersamtykke/avtale med Statskog SF foreligge, og høringsinnspill fra grunneier, rettighetshavere, beboere, næringsdrivende, campingplass, friluftsinnteresser, skiløypebrukere og andre berørte vurderes.

7. Løype 5 ved Drevsjø/Fredheim

7.1 Beskrivelse av tiltaket

Punkt	Beskrivelse
Løypenavn	Løype 5 Kvitvola–Drevsjø
Type tiltak	Mindre omlegging av eksisterende løype ved Fredheim
Startpunkt	UTM sone 32N: Ø 659716,9 / N 6865420,0
Endepunkt	UTM sone 32N: Ø 659939,2 / N 6865300,0
Lengde	357 meter
Berørte eiendommer	165/184, 169/1 og 165/210
Berørte grunneiere	Flere private grunneiere
Tilknytning til eksisterende løypenett	Ja. Omleggingen gjelder en kort del av eksisterende løype 5 ved Drevsjø/Fredheim.
Formål/funksjon	Hovedløype til Drevsjø og tilknytning til bensinstasjon/servicefunksjoner
Foreslått åpningstid	Standard åpningstid, 08:00–22:00
Foreslått fartsgrense	30 km/t. 20 km/t ved kryssing av fylkesveg 26.

Punkt	Beskrivelse
Behov for særskilte bestemmelser	Ja. Det bør stilles krav om lav hastighet, tydelig skilting ved vegkryssing, avklaring av vannledning over innmark og hensyn til nærliggende boligbebyggelse og næringsareal.

Kort beskrivelse av tiltaket:

Det foreslås en mindre omlegging av eksisterende løype 5 ved Fredheim/Drevsjø. Dagens løype kommer over innmark på nordsiden av Fv. 26, vest på eiendom 165/184, krysser fylkesvegen og passerer gjennom bensinstasjonsområdet på eiendom 165/210 før den går videre østover.

Grunneier av eiendom 165/210, hvor bensinstasjonen ligger, ønsker omleggingen fordi dagens trasé fører gjennomgangstrafikk gjennom stasjonsområdet. Dette gjelder også brukere som ikke skal fylle drivstoff eller benytte stasjonen. Dagens trasé gir derfor ulemper i form av trafikk, støy, slitasje på dekke og konflikt med ordinær bruk av bensinstasjonsområdet.

Omleggingen innebærer at løypa flyttes fra vestsiden til østsiden av eiendom 165/184.

Vegkryssingen av Fv. 26 flyttes om lag 80–90 meter mot øst. Kryssingen legges tilnærmet vinkelrett på veien. Formålet er å redusere gjennomgangstrafikk gjennom bensinstasjonsområdet, samtidig som tilknytningen til eksisterende løypenett og servicefunksjoner på Drevsjø opprettholdes.

Kommunen har hatt dialog med berørte grunneiere og naboer. En ny boenhet som blir berørt av omleggingen er konferert med og har akseptert løsningen. Omleggingen forutsetter at hensynet til nærliggende bebyggelse, sikker vegkryssing og mulig vannledning over innmark avklares og håndteres før løypa tas i bruk.

7.2 Kart og trasé

Den aktuelle løypa er vist i oversiktskartet nedenfor. Kartet viser foreslått ny eller endret trasé sammen med eksisterende løypenett. Nye eller endrede traséer er vist med blå strek, mens eksisterende løypenett er vist med petrolfarget strek. Deler av eksisterende løype vil bli tatt ut ved fastsettelse av ny løype. Oversiktskartet er ment som en enkel geografisk orientering i konsekvensanalysen.

Detaljerte temakart, kartutsnitt og samlet digital analyse framgår av egen delrapport for løypa (06). Delrapporten viser hvilke kartlag, temadata og kontrollpunkter som er brukt i vurderingen, og viser relevante treff innenfor temaer som naturmangfold, friluftsliv, støy, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap, reindrift og sikkerhet.

Dersom det ikke er registrert relevante treff for et tema, er det normalt ikke utarbeidet eget temakart for dette temaet. Temaet er likevel vurdert i teksten der det er relevant.

Nedenfor beskrives selve traseen, herunder start- og endepunkt, hovedretning, terrengforhold, tilknytning til eksisterende løypenett og eventuelle særskilte forhold.

Omleggingen gjelder en kort strekning på 357 meter. Traseen legges over innmark/dyrkamark og vegareal i et sentrumsnært område ved Fredheim/Drevsjø. Området er allerede påvirket av Fv. 26, bensinstasjon, boligbebyggelse, næringsareal og eksisterende snøskuterløype.

Trasevalget er begrunnet i ønsket om å flytte gjennomgangstrafikken bort fra bensinstasjonsområdet. Ved å flytte løypa østover unngås dagens situasjon der løypetrafikken føres direkte gjennom stasjonen. Samtidig beholdes løypas funksjon som hovedløype inn mot Drevsjø.

Kryssing av Fv. 26 er et sentralt punkt i trasevalget. Kryssingen flyttes om lag 80–90 meter østover sammenlignet med dagens kryssingspunkt. Området er oversiktlig, men ligger i 60-sone og nær overgang til 80-sone. Kryssingen må derfor merkes og skiltes tydelig, og fartsgrense ved kryssingen skal være 20 km/t.



Figur 3: Oversiktskart for løype 5. Foreslått ny eller endret trasé er vist med blå strek. Eksisterende løypenett er vist med petrolfarget strek. Detaljerte temakart og digital analyse framgår av egen delrapport.

7.3 Dagens situasjon og 0-alternativet

7.3.1 Dagens situasjon

Dagens løype 5 ved Fredheim/Drevsjø går gjennom et sentrumsnært område med boligbebyggelse, innmark, vegarealer og næringsareal. Løypa krysser Fv. 26 og går gjennom bensinstasjonsområdet på eiendom 165/210 før den fortsetter videre østover.

Dagens trasé medfører at all snøskutertrafikk langs løypa passerer gjennom bensinstasjonsområdet, også når brukerne ikke skal benytte bensinstasjonen. Dette skaper gjennomgangstrafikk, støy, slitasje på dekke og ulemper for næringsdriften. Området brukes samtidig av biler, kunder, gående og andre trafikanter.

Området ligger innenfor kartlagt friluftslivsområde «Drevsjø», registrert som nærturterreng og vurdert som svært viktig friluftslivsområde. Den aktuelle omleggingen berører likevel i hovedsak innmark/dyrkamark, vegarealer og næringsareal, og ikke et område som framstår som et sentralt friluftslivsareal i seg selv.

7.3.2 0-alternativet

Dersom omleggingen ikke vedtas, vil dagens trasé i utgangspunktet være alternativet. Dagens løype går gjennom bensinstasjonsområdet på eiendom 165/210, og dette innebærer at dagens ulemper for grunneier og næringsdrift vil bestå. Løypetrafikken vil fortsatt gå gjennom stasjonsområdet, med tilhørende støy, trafikk, slitasje på dekke og mulig konflikt med biler, kunder og annen aktivitet på området.

Det er imidlertid usikkert om dagens løype kan videreføres i praksis. Kommunen har ikke inngått avtale med grunneier for kommende sesong, og grunneier har ønsket omlegging nettopp på grunn av ulempene dagens trasé medfører. Dersom nødvendig grunneiersamtykke ikke oppnås, kan kommunen ikke videreføre løypa over eiendom 165/210. 0-alternativet kan dermed innebære at denne delen av løypa ikke kan åpnes, eller at det må finnes en annen løsning for traseen.

Samtidig innebærer 0-alternativet at det ikke etableres ny berøring over innmark på østsiden av eiendom 165/184, og at ny boenhet ikke berøres av endret trasé. Eventuelle spørsmål knyttet til mulig vannledning over innmark vil da heller ikke oppstå som følge av omleggingen.

Samlet vurderes 0-alternativet som usikkert og mindre hensiktsmessig enn foreslått omlegging. Det løser ikke dagens utfordringer med gjennomgangstrafikk gjennom bensinstasjonsområdet, og det er usikkert om nødvendig grunneiersamtykke til dagens trasé vil foreligge for kommende sesong.

7.4 Friluftsliv

7.4.1 Kunnskapsgrunnlag

Løypa ligger innenfor kartlagt friluftslivsområde «Drevsjø», registrert som nærturterreng og vurdert som svært viktig friluftslivsområde. Området rundt Drevsjø har mange brukergrupper og betydning for nærturer, skiløyper, ferdsel, friluftsliv og lokal rekreasjon.

Den aktuelle omleggingen gjelder likevel en svært kort strekning på 357 meter i et sentrumsnært og allerede påvirket område. Traseen omfatter i hovedsak dyrkamark/innmark, vegareal og næringsareal ved Fv. 26 og bensinstasjonen. Området har derfor en annen karakter enn de mer sentrale delene av friluftslivsområdet.

Støyrapporten viser at strekningen 83-Omlegging Fredheim berører 895 daa av friluftslivsområdet Drevsjø, tilsvarende 2,0 % av området.

7.4.2 Verdi

Vurdering	Begrunnelse
Stor verdi	Området ligger innenfor kartlagt nærturterreng vurdert som svært viktig. Verdien er knyttet til Drevsjøområdet som helhet. Den konkrete omleggingsstrekningen består likevel i hovedsak av innmark, vegareal og næringsareal, og har begrenset selvstendig verdi som friluftslivsområde.

7.4.3 Påvirkning

Omleggingen vurderes å gi liten direkte påvirkning på friluftsliv. Tiltaket gjelder en kort strekning i et område som allerede er sterkt påvirket av veg, bebyggelse, næringsvirksomhet, bensinstasjon og eksisterende snøskuterløype.

Løypa kan gi noe støy og motorisert ferdsel innenfor et kartlagt og svært viktig friluftslivsområde. Samtidig er den konkrete traseen ikke et område som framstår som et sentralt turmål, stilleområde eller hovedferdselsåre for friluftsliv. Omleggingen kan snarere bidra til å rydde opp i dagens situasjon ved å flytte gjennomgangstrafikk bort fra bensinstasjonsområdet.

Påvirkningen på friluftsliv vurderes samlet som liten negativ.

7.4.4 Avbøtende tiltak

Det vurderes ikke som nødvendig med omfattende avbøtende tiltak for friluftsliv. Følgende tiltak bør likevel legges til grunn:

- Løypa merkes tydelig slik at kjøringen kanaliseres i fastsatt trasé.
- Det fastsettes lav hastighet, 30 km/t generelt og 20 km/t ved vegkryssing.
- Det bør informeres om hensynsfull ferdsel i sentrumsnært område.
- Det bør ikke tilrettelegges for rasting eller opphold på innmark, ved vegkryssing eller inne på næringsareal.

7.4.5 Konklusjon friluftsliv

Tema	Vurdering
Verdi	Stor verdi for friluftslivsområdet som helhet. Den konkrete omleggingsstrekningen har begrenset selvstendig friluftslivsverdi.
Påvirkning	Liten negativ. Omleggingen er kort og ligger i et allerede påvirket område med innmark, vegareal og næringsareal.
Konsekvens	Liten negativ konsekvens.
Behov for avbøtende tiltak	Begrenset. Tydelig merking, lav hastighet og hensynsfull ferdsel vurderes som tilstrekkelig.

7.5 Naturmangfold

7.5.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på Naturbase, Artskart, kommunale kartdata og lokal kunnskap. Det er ikke kjent at den foreslåtte omleggingen berører registrerte naturtyper, verneområder, foreslåtte verneområder, utvalgte naturtyper, viktige viltområder, hekkelokaliteter eller andre særskilte naturverdier.

Traseen går i hovedsak over innmark/dyrkamark, vegareal og næringsnært areal i et sentrumsnært område ved Drevsjø/Fredheim. Området er allerede påvirket av bebyggelse, veg, bensinstasjon, landbruk og eksisterende snøskuterløype.

7.5.2 Verdi

Vurdering	Begrunnelse
Liten verdi	Det er ikke registrert særskilte naturverdier langs den aktuelle omleggingsstrekningen. Arealet består i hovedsak av innmark/dyrkamark, vegareal og næringsnært areal.

7.5.3 Påvirkning

Tiltaket vurderes å gi liten påvirkning på naturmangfold. Omleggingen er kort, berører ikke kjente naturverdier og innebærer ikke inngrep i registrerte naturtyper eller sårbare funksjonsområder.

Det kan likevel oppstå lokal påvirkning dersom løypa åpnes ved utilstrekkelig snødekke på innmark, eller dersom kjøring skjer utenfor merket trasé. Dette kan gi slitasje på mark eller vegetasjon. Risikoen vurderes som lav dersom løypa bare åpnes ved tilstrekkelige snøforhold og kjøringen kanaliseres i merket trasé.

Samlet vurderes påvirkningen på naturmangfold som liten negativ.

7.5.4 Naturmangfoldloven §§ 8–12

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig. Det er gjennomgått tilgjengelige kartdata og databaser, og det er ikke kjent at omleggingen berører registrerte naturverdier eller sårbare funksjonsområder.

§ 9 Føre-var-prinsippet

Det foreligger ikke opplysninger som tilsier risiko for vesentlig skade på naturmangfold. Føre-var-

prinsippet tilsier likevel at løypa bare åpnes ved tilstrekkelig snødekke, og at kjøringen holdes til merket trasé.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Området er allerede påvirket av veg, bebyggelse, næringsvirksomhet, landbruk og eksisterende løypenett. Omleggingen er kort og vurderes ikke å øke den samlede belastningen på naturmangfold i vesentlig grad.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse

Det er ikke identifisert særskilte kostnader som følge av miljøforringelse. Eventuelle kostnader knyttet til merking, kontroll, retting eller stenging ved utilstrekkelig snødekke må håndteres gjennom ordinær drift av løypenettet.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker, driftsmetoder og lokalisering

Valgt lokalisering vurderes som miljøforsvarlig, forutsatt at løypa etableres uten terrenginngrep, at kjøring kanaliseres til merket trasé, og at løypa ikke åpnes før det er tilstrekkelig snødekke.

7.5.5 Avbøtende tiltak

Følgende tiltak bør legges til grunn:

- Løypa skal bare åpnes ved tilstrekkelig snødekke.
- Kjøring skal skje i merket trasé.
- Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep, planering eller masseforflytning.
- Løypa skal kunne stenges dersom snøforholdene tilsier risiko for skade på innmark eller terreng.

7.5.6 Konklusjon naturmangfold

Tema	Vurdering
Verdi	Liten verdi. Det er ikke registrert særskilte naturverdier på den aktuelle omleggingsstrekningen.
Påvirkning	Liten negativ. Påvirkning er i hovedsak knyttet til mulig slitasje dersom løypa åpnes ved utilstrekkelig snødekke.
Konsekvens	Liten negativ konsekvens.
Kunnskapsgrunnlaget tilstrekkelig?	Ja.
Behov for avbøtende tiltak	Ja, men kun enkle forebyggende tiltak: tilstrekkelig snødekke, tydelig merking og ingen terrenginngrep.

7.6 Støy

7.6.1 Kunnskapsgrunnlag

Støyvurderingen bygger på rapporten *Støyutredning av nye snøskuterløyper i Engerdal kommune*, datert 09.07.2026 og utarbeidet av Feste Landskap Arkitektur NordØst AS på oppdrag fra Engerdal kommune.

Støyrapporten omtaler omleggingen som løype 83-Omlegging Fredheim/Fredheim (Drevsjø). Rapporten viser at det er fire støyfølsomme bygg innenfor 60 meter fra traseen: to eneboliger, én hytte/fritidsbygning og ett seterhus/sel/rorbu o.l.

Det er gjort detaljerte støyberegninger for støyfølsom bebyggelse langs løype 83-Fredheim. I beregningen er det også tatt med deler av eksisterende løype.

7.6.2 Resultater fra støyrapport

Punkt	Vurdering
Berørte boliger	Støyrapporten viser to eneboliger innenfor 60 meter for løype 83-Omlegging Fredheim. Kommunens vurdering er at tre boenheter berøres av omleggingen, hvorav to allerede er berørt av eksisterende løype.
Berørte hytter	Støyrapporten viser én hytte/fritidsbygning og ett bygg registrert som seterhus/sel/rorbu o.l. innenfor 60 meter. Nærmeste hytte etter kommunens kartgrunnlag ligger om lag 140 meter fra ny løype.
Berørte friluftslivsområder	Løypa ligger innenfor friluftslivsområdet Drevsjø, registrert som svært viktig nærturterreng. Støyrapporten viser at strekningen 83-Omlegging Fredheim berører 895 daa, tilsvarende 2,0 % av friluftslivsområdet.
Rød/gul støysone eller beregnet støybelastning	Støyrapporten viser beregnede fasadenivåer ved ulike hastigheter for bebyggelse langs løype 83-Fredheim. Det framgår at flere bygg får overskridelser ved høyere hastigheter, og at lav hastighet er nødvendig for å redusere støybelastningen.
Behov for tiltak	Ja. Støyrapporten konkluderer med at 83-Omlegging Fredheim tilfredsstiller kravene til støyfølsom bebyggelse med hastighetsbegrensning, men ikke tilfredsstiller kravene til støy i friluftsområder.

7.6.3 Kommunens vurdering

Støy vurderes som et relevant tema, selv om tiltaket er en kort omlegging av eksisterende løype. Omleggingen skjer i et tettstedspreget område med boliger, næring, vegtrafikk, bensinstasjon og eksisterende snøskutertrafikk.

Omleggingen vil flytte gjennomgangstrafikk bort fra bensinstasjonsområdet. Dette vurderes som positivt for næringsdriften på eiendom 165/210 og kan redusere støy og ulemper inne på selve stasjonsområdet. Samtidig flyttes noe støybelastning nærmere enkelte boenheter, og én ny boenhet blir berørt av omleggingen. Denne er etter kommunens opplysninger konferert med og har akseptert omleggingen.

Lav hastighet vurderes som avgjørende. Det bør fastsettes 30 km/t på strekningen og 20 km/t ved kryssing av Fv. 26. Dette samsvarer også med gjeldende prinsipp i forskriften, hvor vegkryssing skal skiltes med vikeplikt og redusert fartsgrense 20 km/t.

For friluftsliv er støyvirkningen formelt negativ fordi løypa ligger innenfor et svært viktig friluftslivsområde. Samtidig er den konkrete omleggingsstrekningen kort og ligger i et område preget av veg, bensinstasjon, bebyggelse og innmark. Kommunen vurderer derfor at støyvirkningen for friluftsliv er begrenset sammenlignet med løypestrekninger i mer stille og lite berørte områder.

7.6.4 Avbøtende tiltak

Følgende tiltak bør legges til grunn:

- Det fastsettes fartsgrense 30 km/t på omleggingsstrekningen.
- Det fastsettes/skiltes 20 km/t ved kryssing av Fv. 26.
- Det skal skiltes tydelig med vikeplikt ved vegkryssing.
- Løypa merkes tydelig for å hindre kjøring utenfor fastsatt trasé.

- Det bør ikke tilrettelegges for rasting eller opphold på innmark, ved boliger eller ved bensinstasjonsområdet.
- Kommunen bør følge opp eventuelle høringsinnspill fra berørte naboer og grunneiere.

7.6.5 Konklusjon støy

Tema	Vurdering
Støyvirkning for friluftsliv	Liten til middels negativ. Løypa ligger innenfor svært viktig friluftslivsområde, men den konkrete omleggingen er kort og ligger i et allerede sterkt påvirket tettstedsområde.
Støyvirkning for bolig/hytte	Liten til middels negativ etter tiltak. Støyrapporten viser behov for hastighetsbegrensning, og én ny boenhet blir berørt av omleggingen. Lav hastighet vurderes som nødvendig.
Behov for avbøtende tiltak	Ja. 30 km/t på strekningen, 20 km/t ved vegkryssing, tydelig skilting og ingen tilrettelegging for rasting/opphold nær bebyggelse.
Konsekvens etter tiltak	Liten til middels negativ. Omleggingen vurderes som akseptabel dersom lav hastighet og tydelig skilting legges til grunn.

7.7 Reindrift

7.7.1 Kunnskapsgrunnlag

Omleggingen ligger på nordsiden av Fv. 26 og dermed innenfor reinbeitedistriktets geografiske område. Den aktuelle traseen går likevel over privat eiendom som består av innmark/dyrket mark, vegareal og næringsnært areal. Området ligger utenfor reingjerdet.

Det er ikke kjent at traseen berører årstidsbeiter, flyttleier, trekkveger, oppsamlingsområder, kalvingsområder eller andre sentrale funksjonsområder for reindrift.

7.7.2 Påvirkning

Kommunen vurderer at omleggingen ikke vil påvirke reindrift eller samiske interesser direkte. Selv om traseen formelt ligger innenfor reinbeitedistrikt, går den over innmark/dyrket mark og tettstedsnære arealer utenfor reingjerdet. Arealet vurderes ikke å ha praktisk funksjon for reindrift.

På denne bakgrunn vurderes det ikke å være risiko for vesentlig skade eller ulempe for reindrift. Kommunen vurderer også at det ikke er nødvendig med konsultasjoner etter sameloven for denne løypa, fordi tiltaket ikke vurderes å kunne påvirke samiske interesser direkte. Dersom høringen likevel avdekker direkte berørte samiske interesser, må behovet for konsultasjon vurderes på nytt.

7.7.3 Avbøtende tiltak

Det vurderes ikke som nødvendig med særskilte avbøtende tiltak for reindrift.

7.7.4 Konklusjon reindrift

Tema	Vurdering
Berører reindrift?	Nei, ikke i praktisk forstand. Traseen ligger formelt innenfor reinbeitedistrikt, men går over privat innmark/dyrket mark og tettstedsnært areal utenfor reingjerdet.

Tema	Vurdering
Risiko for vesentlig skade eller ulempe	Lav.
Behov for avbøtende tiltak	Nei.
Faglig vurdering	Reindrift er ikke identifisert som hinder for videre vurdering.

7.8 Bolig- og hytteområder

7.8.1 Berørte områder

Omleggingen ligger i et sentrumsnært område ved Drevsjø/Fredheim, med flere boliger i nærheten. Det er én hytte om lag 140 meter fra ny løype ifølge opplysninger fra matrikkelen.

Støyrapporten viser fire støyfølsomme bygg innenfor 60 meter for løype 83-Omlegging Fredheim. Etter kommunens vurdering berører selve omleggingen tre boenheter innenfor 60 meter. To av disse var allerede berørt av eksisterende løype. Den nye boenheten som blir berørt, er konferert med og har akseptert omleggingen.

Løypa berører også næringsareal ved bensinstasjonen. Hovedformålet med omleggingen er å flytte gjennomgangstrafikken bort fra bensinstasjonsområdet.

7.8.2 Virkninger

Den viktigste virkningen for bolig- og hytteområder er støy og nærføring til bebyggelse. Omleggingen vil flytte noe trafikk nærmere enkelte boliger, men samtidig redusere trafikk, støy og slitasje inne på bensinstasjonsområdet.

For boliger vurderes påvirkningen som liten til middels negativ. Dette skyldes at tre boenheter ligger innenfor 60 meter fra omleggingen, men at to av disse allerede er berørt av dagens løype, og at den nye berørte boenheten er konferert med. Lav hastighet er likevel nødvendig for å begrense støy og ulemper.

For hytter/fritidsbebyggelse vurderes påvirkningen som liten, ettersom nærmeste hytte ligger om lag 140 meter fra ny løype.

For næring/service vurderes omleggingen som positiv. Den reduserer gjennomgangstrafikk gjennom bensinstasjonsområdet og kan dermed redusere konflikt med biler, kunder og ordinær drift.

Et særskilt forhold gjelder mulig vannledning over innmark på eiendom 165/184, med vannforsyning til 165/100. Det er usikkerhet knyttet til nøyaktig plassering av ledningen. Preparering av løype og gjentatt snøskuterkjøring over ledningen kan i verste fall påvirke teleforholdene og bidra til at vannledningen fryser. Dette kan gi økonomisk og praktisk ansvar for kommunen dersom løypa medfører skade, frysing eller behov for utbedring.

Dette forholdet må avklares før løypa tas i bruk. Traseen bør ikke prepareres eller åpnes over aktuell ledning før plassering og risiko er vurdert. Dersom ledningen ligger slik at løypa kan gi risiko for frostskaade, må traseen justeres, merking flyttes eller det må gjennomføres andre tiltak før løypa åpnes.

7.8.3 Konklusjon bolig- og hytteområder

Tema	Vurdering
Påvirkning bolig	Liten til middels negativ. Tre boenheter berøres innenfor 60 meter, hvorav to allerede er berørt av eksisterende løype. Lav hastighet er nødvendig.
Påvirkning hytte/fritidsbebyggelse	Liten negativ. Nærmeste hytte ligger om lag 140 meter fra ny løype.
Påvirkning næring/service	Positiv. Omleggingen flytter gjennomgangstrafikk bort fra bensinstasjonsområdet og reduserer ulemper for drift, kunder og dekke/slitasje.
Behov for tiltak	Ja. 30 km/t generelt, 20 km/t ved vegkryssing, tydelig merking, samt avklaring av mulig vannledning over innmark før løypa åpnes/prepareres.

7.9 Landskap

7.9.1 Dagens landskap

Området har karakter av et sentrumsnært og tettstedspreget landskap. Landskapet består av en blanding av bebyggelse, næringsareal, bensinstasjon, fylkesveg, innmark/dyrkamark, små skogteiger og landbruksarealer. Terrenget er forholdsvis flatt og oversiktlig.

Landskapet er i stor grad påvirket av eksisterende bruk og infrastruktur. Det framstår derfor ikke som et urørt landskap, men som et område der veg, næring, bebyggelse, landbruk og eksisterende løypenett allerede inngår i landskapsbildet.

7.9.2 Påvirkning

Omleggingen vil ikke medføre vesentlige landskapsvirkninger. Tiltaket gjelder en kort strekning på 357 meter og skal ikke medføre terrenginngrep, planering eller permanente fysiske endringer.

Landskapsvirkningen vil i hovedsak være knyttet til vinterbruk, merking, spor i snøen og snøskutertrafikk. I et allerede tettstedspreget område vurderes dette som en begrenset påvirkning.

7.9.3 Konklusjon landskap

Tema	Vurdering
Verdi	Liten til middels. Området har noe lokal landskapsverdi som del av Drevsjø tettsted og omkringliggende landbruksarealer, men er allerede tydelig påvirket av veg, bebyggelse og næring.
Påvirkning	Liten negativ. Tiltaket er kortvarig/sesongbasert og gir ikke varige fysiske inngrep.
Konsekvens	Liten negativ konsekvens.

7.10 Kulturminner og kulturmiljø

7.10.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på Kulturminnesøk/Askeladden, SEFRAK, kommunale kartdata og lokal kunnskap. Det er ikke kjent registrerte kulturminner eller kulturmiljøer i direkte konflikt med den foreslåtte omleggingen.

7.10.2 Påvirkning

Tiltaket vurderes ikke å påvirke kjente kulturminner eller kulturmiljø. Løypa går over innmark, vegareal og næringsnært areal, og det skal ikke gjennomføres terrenginngrep.

Dersom det i forbindelse med merking eller eventuell senere justering av traseen oppdages ukjente kulturminner, må arbeidet stanses og kulturminnemyndighetene kontaktes.

7.10.3 Konklusjon kulturminner og kulturmiljø

Tema	Vurdering
Berørte kulturminner/kulturmiljøer	Ingen kjente kulturminner eller kulturmiljøer berøres direkte.
Risiko for skade eller ulempe	Lav.
Behov for tiltak	Ingen særskilte tiltak. Aktsomhetsplikten gjelder dersom ukjente kulturminner oppdages.

7.11 Sikkerhet

7.11.1 Sikkerhetspunkter

Sikkerhet er et sentralt tema for denne omleggingen, først og fremst på grunn av kryssing av Fv. 26. Vegkryssingen finnes allerede i dagens løype, men flyttes om lag 80–90 meter mot øst.

Kryssingen ligger fortsatt i 60-sone, men nærmere overgang til 80-sone. Området vurderes som oversiktlig. Siktlinje mot øst er om lag 140–150 meter, mens siktlinje mot vest er minst 450 meter. Kryssingen legges tilnærmet 90 grader på vegen, noe som vurderes som bedre enn en skrå kryssing.

Ved vegkryssing skal det være redusert hastighet og tydelig skilting. Gjeldende forskrift legger til grunn at vegkryssinger skal skiltes tydelig med vikeplikt og redusert fartsgrense 20 km/t.

For øvrig ligger traseen i tettbebyggd/sentrumsnært område med boliger, næring, bensinstasjon, innmark og annen ferdsel. Lav hastighet på 30 km/t vurderes derfor som nødvendig på resten av omleggingsstrekningen.

Det er ikke kjent at omleggingen krysser preparert skiløype. Det er heller ikke bratte partier eller uoversiktlige terrengpunkt på selve traseen. Mulige konflikter er først og fremst knyttet til vegkryssing, nærhet til bebyggelse og ferdsel nær næringsareal.

Et særskilt risikopunkt er mulig vannledning over innmark på eiendom 165/184. Risikoen er ikke trafiksikkerhetsmessig, men gjelder mulig skade/frostproblem som følge av preparering og snøskutertrafikk. Dette må avklares før løypa åpnes.

7.11.2 Avbøtende tiltak

Følgende tiltak bør legges til grunn:

- Vegkryssing av Fv. 26 skal skiltes tydelig med vikeplikt.
- Det skal fastsettes/skiltes 20 km/t ved vegkryssing.
- Det bør være 30 km/t på resten av omleggingsstrekningen.
- Kryssingen skal merkes slik at den skjer mest mulig vinkelrett på vegen.

- Det bør sikres god sikt ved kryssingspunktet gjennom sesongen, blant annet ved snøbrøyting og plassering av merkestikker/skilt.
- Det skal ikke tilrettelegges for stans, rasting eller opphold ved vegkryssingen.
- Løypa skal merkes tydelig over innmark og gjennom næringsnært område.
- Plassering av mulig vannledning over innmark på eiendom 165/184 må avklares før løypa åpnes eller prepareres.
- Dersom vannledningen ligger slik at løypa kan gi risiko for frostskaade, må traseen justeres eller nødvendige sikringstiltak gjennomføres før løypa tas i bruk.
- Kommunen bør avklare ansvar og eventuell oppfølging dersom løypa skulle medføre skade på vannledning eller vannforsyning.

7.11.3 Konklusjon sikkerhet

Tema	Vurdering
Risiko	Middels før tiltak, lav til middels etter tiltak. Hovedrisikoen er knyttet til kryssing av Fv. 26. Området er oversiktlig, og kryssingen legges vinkelrett, men lav hastighet og tydelig skilting er nødvendig.
Behov for tiltak	Ja. Vikepliktskilt, 20 km/t ved vegkryssing, 30 km/t på øvrig strekning, tydelig merking og avklaring av mulig vannledning før åpning/preparering.
Faglig vurdering	Ja, med vilkår. Løypa kan vurderes videre ut fra sikkerhetshensyn dersom vegkryssingen skiltes og merkes tydelig, lav hastighet fastsettes, og vannledning over innmark avklares før løypa tas i bruk.

7.12 Grunneiere og rettighetshavere

7.12.1 Berørte eiendommer

Gnr./bnr.	Grunneier	Type berøring	Merknad
165/184	Føres i intern oversikt	Omlagt løypetrasé over innmark/dyrkamark	Skriftlig samtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak. Mulig vannledning må avklares.
169/1	Innlandet fylkeskommune	Vegareal/kryssing av Fv. 26	Skriftlig samtykke/avtale og vegfaglig avklaring må foreligge før sluttbehandling.
165/210	Føres i intern oversikt	Berørt ved flytting fra dagens trasé ved bensinstasjon/serviceområde	Skriftlig samtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.

7.12.2 Grunneiersamtykke

Det er ikke innhentet skriftlig grunneiersamtykke for den foreslåtte omleggingen på dette stadiet. Kommunen har hatt dialog med berørte grunneiere og naboer, men nødvendige skriftlige samtykker/avtaler må foreligge før sluttbehandling og endelig vedtak.

Omleggingen berører flere eiendommer, og alle berørte grunneiere må gi samtykke før løypa kan fastsettes endelig og tas i bruk. Dersom nødvendig samtykke ikke oppnås, må traseen justeres, eller løypa kan ikke åpnes på den aktuelle strekningen.

Gnr./bnr.	Grunneier	Samtykke mottatt?	Dato	Merknad
165/184		Nei	-	Skriftlig samtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
165/210		Nei	-	Skriftlig samtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
169/1	Innlandet fylkeskommune	Nei	-	Skriftlig samtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.

7.12.3 Rettighetshavere

Eventuelle særskilte rettighetshavere er ikke avklart på dette stadiet. Den foreslåtte omleggingen berører innmark/dyrkamark, vegareal og næringsareal, og det kan være relevante rettigheter knyttet til blant annet adkomst, bruk av areal, landbruksdrift, teknisk infrastruktur, vannledning, vegrett eller andre private rettigheter.

Særlig må forholdet til mulig vannledning over innmark på eiendom 165/184, med vannforsyning til 165/100, avklares før løypa tas i bruk. Dersom vannledningen ligger slik at preparering eller snøskutertrafikk kan gi risiko for frostskaide eller driftsproblemer, må dette håndteres gjennom justering av trasé, særskilte vilkår eller annen avtale før åpning.

Eventuelle rettighetshavere må avklares gjennom høring, dialog med grunneiere og videre saksbehandling. Dersom det avdekkes rettighetshavere som kan bli berørt av omleggingen, må dette vurderes før sluttbehandling og endelig vedtak.

7.13 Samlet vurdering for løype 5 ved Drevsjø/Fredheim

7.13.1 Oppsummering per tema

Tema	Konsekvens	Kommentar
Friluftsliv	Liten negativ	Løypa ligger innenfor kartlagt friluftslivsområde «Drevsjø», registrert som svært viktig nærturterreng. Den konkrete omleggingen er likevel kort og berører i hovedsak innmark/dyrkamark, vegareal og næringsareal i et sentrumsnært og allerede påvirket område.
Naturmangfold	Liten negativ	Det er ikke registrert kjente naturverdier i konflikt med omleggingen. Traseen berører i hovedsak innmark, vegareal og næringsnært areal. Påvirkning forutsetter tilstrekkelig snødekke og at kjøring holdes til merket trasé.
Støy	Liten til middels negativ	Omleggingen skjer i et område med flere boliger og næringsvirksomhet. Støyrapporten viser behov for lav hastighet. Omleggingen flytter noe støy nærmere enkelte boenheter, men reduserer samtidig gjennomgangstrafikk, støy og slitasje inne på bensinstasjonsområdet.

Tema	Konsekvens	Kommentar
Reindrift	Ingen/liten negativ konsekvens	Traseen ligger formelt innenfor reinbeitedistrikt, men går over privat innmark/dyrket mark og tettstedsnært areal utenfor reingjerdet. Kommunen vurderer at samiske interesser og reindrift ikke blir direkte berørt, og at konsultasjon etter sameloven ikke er nødvendig for denne omleggingen.
Bolig- og hytteområder	Liten til middels negativ	Tre boenheter berøres innenfor 60 meter, hvorav to allerede er berørt av eksisterende løype. Den nye berørte boenheten er konferert med og har akseptert omleggingen. Nærmeste hytte ligger ca. 140 meter fra ny løype. Lav hastighet er nødvendig.
Landskap	Liten negativ	Området består av bebyggelse, næring, bensinstasjon, innmark, veger, små skogteiger og landbruksarealer. Omleggingen er kort, gir ikke permanente terrenginngrep og vurderes ikke å endre landskapets karakter.
Kulturminner og kulturmiljø	Ingen/liten negativ konsekvens	Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljøer i direkte konflikt med omleggingen. Risiko for skade vurderes som lav.
Sikkerhet	Lav til middels risiko etter tiltak	Hovedtemaet er kryssing av Fv. 26. Kryssingen flyttes ca. 80–90 meter østover, ligger fortsatt i 60-sone, og legges tilnærmet vinkelrett på vegen. Siktforholdene vurderes som akseptable, men lav hastighet, vikeplikt og tydelig skilting er nødvendig.
Grunneiere og rettighetshavere	Formelt vilkår	Skriftlig grunneiersamtykke foreligger ikke på dette stadiet. Nødvendige samtykker/avtaler må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak. Mulig vannledning over innmark på 165/184, med vannforsyning til 165/100, må avklares før løypa åpnes eller prepareres.

7.13.2 Foreslåtte vilkår eller avbøtende tiltak

Følgende vilkår og avbøtende tiltak bør legges til grunn dersom omleggingen sendes på høring og senere vurderes vedtatt:

- Det fastsettes fartsgrense 30 km/t på omleggingsstrekningen.
- Ved kryssing av Fv. 26 skal fartsgrensen være 20 km/t.
- Vegkryssingen skal skiltes tydelig med vikeplikt og redusert hastighet.
- Kryssingen av Fv. 26 skal legges mest mulig vinkelrett på vegen.
- Det skal sikres gode siktforhold ved kryssingspunktet gjennom sesongen, blant annet gjennom hensiktsmessig plassering av skilt, merkestikker og eventuell snørydding.
- Løypa skal merkes tydelig over innmark og gjennom sentrumsnært område, slik at kjøring kanaliseres til fastsatt trasé.
- Løypa skal bare åpnes ved tilstrekkelig snødekke, slik at risiko for skade på innmark og underliggende arealer reduseres.
- Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep, planering eller masseforflytning.
- Det skal ikke tilrettelegges for rasting, stans eller opphold ved vegkryssingen, på innmark eller inne på næringsareal.
- Hensynet til nærliggende boliger skal ivaretas gjennom lav hastighet, tydelig merking og informasjon om hensynsfull ferdsel.
- Plassering og risiko knyttet til mulig vannledning over innmark på eiendom 165/184, med vannforsyning til 165/100, må avklares før løypa åpnes eller prepareres.

- Dersom vannledningen ligger slik at løypa kan gi risiko for frostskaade eller driftsproblemer, må traseen justeres, sikringstiltak gjennomføres eller forholdet avklares gjennom særskilt avtale før løypa tas i bruk.
- Kommunen bør avklare ansvar og eventuell oppfølging dersom løypa skulle medføre skade, frostproblem eller driftsulemper for vannledningen.
- Nødvendige skriftlige grunneiersamtykker/avtaler må foreligge før sluttbehandling og endelig vedtak.
- Eventuelle rettighetshavere må avklares gjennom høring, dialog med grunneiere og videre saksbehandling.

7.13.3 Samlet faglig vurdering

Utredningen viser at omleggingen av løype 5 ved Drevsjø/Fredheim gjelder en kort strekning i et sentrumsnært og allerede påvirket område. Formålet er å flytte gjennomgangstrafikk bort fra bensinstasjonsområdet på eiendom 165/210, samtidig som løypas funksjon som hovedløype til Drevsjø og servicefunksjoner opprettholdes.

Omleggingen har enkelte negative virkninger knyttet til støy, nærføring til boliger og sikkerhet ved kryssing av Fv. 26. Tre boenheter ligger innenfor 60 meter fra omleggingen, hvorav to allerede er berørt av eksisterende løype. Lav hastighet og tydelig skilting er derfor nødvendige tiltak.

Kryssing av Fv. 26 er det viktigste sikkerhetspunktet. Kryssingen flyttes ca. 80-90 meter østover, ligger i 60-sone nær overgang til 80-sone og skal legges mest mulig vinkelrett på vegen. Sikt, skilting, vikeplikt og hastighetsreduksjon må dokumenteres og følges opp.

Før sluttbehandling må nødvendige grunneiersamtykker foreligge, rettighetshavere avklares og forholdet til mulig vannledning over innmark på 165/184 vurderes. Dersom vannledningen kan bli påvirket av preparering eller snøskutertrafikk, må traseen justeres eller sikringstiltak/avtale være på plass før bruk.

8. Løype (2c) Rendalen–Snerta

8.1 Beskrivelse av tiltaket

Punkt	Beskrivelse
Løypenavn	2c Rendalen–Snerta
Type tiltak	Ny tilkoblingsløype
Startpunkt	UTM sone 32N: Ø 641169,4 / N 6842167,5
Endepunkt	UTM sone 32N: Ø 644838,2 / N 6843769,5
Lengde i Engerdal kommune	10 339 meter
Berørte eiendommer	161/1, 161/56, 161/47 og 172/3
Berørte grunneiere	[føres i egen intern grunneieroversikt]
Tilknytning til eksisterende løypenett	Kobler seg til eksisterende løype på Snerta ved skytebanen

Punkt	Beskrivelse
Formål/funksjon	Tilførselsløype fra Rendalen og sammenkobling mellom Rendalen kommunes løypenett og Engerdal kommunes løypenett
Ekstern utredning foreligger?	Ja. Norconsult har utredet naturmangfold og friluftsliv. Støy er vurdert i egen støyutredning bestilt av Engerdal kommune.
Foreslått åpningstid	Standard åpningstid, 08:00–22:00
Foreslått fartsgrense	50 km/t. 30 km/t i bebygd strøk/nær bebyggelse. 20 km/t ved vegkryssing.
Behov for særskilte bestemmelser	Ja. Det bør stilles vilkår om tilstrekkelig snødekke og frossen mark, at stående og liggende død ved ikke skal fjernes, at løypa skal kunne stenges ved behov av hensyn til vilt/reindrift/snøforhold, at kryssing av Snerta må avklares særskilt før sluttbehandling, og at kjøring skal kanaliseres til merket trasé.

Kort beskrivelse av tiltaket:

Rendalen kommune ønsker å forlenge dagens snøskuterløype fra Åkrestrømmen via Vamfjellet og kommunegrensa mot Engerdal, videre ned til Snerta i Engerdal. Kommunestyret i Engerdal har gitt tillatelse til at Rendalen kommune kan utrede denne muligheten. Formålet er å etablere en tilkoblingsløype mellom Rendalen kommunes løypenett og eksisterende snøskuterløypenett i Engerdal.

Den foreslåtte løypa starter ved kommunegrensa mellom Rendalen og Engerdal sør for Kastflovolva, går videre nordover i overkant av Kastflolia, ned mot Femundselva og følger deretter veg/kjørespor sørover mot Snerta. Løypa kobles til eksisterende løype ved Snerta, i området ved skytebanen.

Norconsult beskriver at traseen i stor grad følger myrdrag, gammel traktorveg og skogsbilveger, og at den i liten grad forutsetter rydding av skog.

Norconsult har på oppdrag fra Rendalen kommune utredet virkninger for naturmangfold og friluftsliv. Utredningen bygger på offentlig tilgjengelige data, kontakt med berørte fagmiljøer og lokale aktører, samt feltarbeid gjennomført 12. september 2023. Engerdal kommune har i tillegg fått gjennomført støyutredning for løypa. Øvrige tema som kreves vurdert etter motorferdselsforskriften § 4a, herunder reindrift, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner, sikkerhet, grunneiere og rettighetshavere, vurderes i denne utredningen.

Tiltaket er en ny løype i Engerdal kommune, men inngår i en større sammenheng der målet er å knytte sammen eksisterende løypenett i Rendalen med eksisterende løypenett i Engerdal. Dette gir tiltaket en annen funksjon enn korte avstikkere og mindre omlegginger. Løypa vil kunne gi økt tilgjengelighet mellom kommunene, men vil samtidig åpne for ny motorisert ferdsel i et område som i dag ikke har snøskuterløype.

Et særskilt forhold ved traseen er kryssing av sideelva Snerta etter at løypa har krysset Femundselva via eksisterende bru. Det finnes ikke bru over Snerta på aktuelt kryssingspunkt i dag. Elva vurderes som for stor/stri til naturlig kryssing på snø eller is, og den foreslåtte traseen forutsetter derfor etablering av en enkel bru eller annen sikker kryssingsløsning. Dette må avklares særskilt før sluttbehandling, både av hensyn til sikkerhet, naturmangfold, eventuell kantvegetasjon og regelverket for snøskuterløyper. Motorferdselsforskriften § 4a setter rammer for fastsetting av snøskuterløyper, og løypene skal ikke kreve terrenginngrep.

Det er tidligere vurdert alternative løsninger, blant annet å følge veg. En slik løsning ville innebære kryssing av fylkesveg og kjøring langs veg, og vurderes ikke som aktuell. Kryssing av Snerta uten bru vurderes heller ikke som realistisk eller sikker. Kommunens videre vurdering må derfor ta stilling til om kryssing av Snerta kan løses med en enkel og skånsom bruløsning uten uakseptable terrenginngrep, eller om traseen må justeres før endelig vedtak.

8.2 Kart og trasé

Den aktuelle løypa er vist i oversiktskartet nedenfor. Kartet viser foreslått ny eller endret trasé sammen med eksisterende løypenett. Nye eller endrede traséer er vist med blå strek, mens eksisterende løypenett er vist med petrolfarget strek. Deler av eksisterende løype vil bli tatt ut ved fastsettelse av ny løype. Oversiktskartet er ment som en enkel geografisk orientering i konsekvensanalysen.

Detaljerte temakart, kartutsnitt og samlet digital analyse framgår av egen delrapport for løypa (02). Delrapporten viser hvilke kartlag, temadata og kontrollpunkter som er brukt i vurderingen, og viser relevante treff innenfor temaer som naturmangfold, friluftsliv, støy, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap, reindrift og sikkerhet.

Dersom det ikke er registrert relevante treff for et tema, er det normalt ikke utarbeidet eget temakart for dette temaet. Temaet er likevel vurdert i teksten der det er relevant.

Nedenfor beskrives selve traseen, herunder start- og endepunkt, hovedretning, terrengforhold, tilknytning til eksisterende løypenett og eventuelle særskilte forhold.

Traseen starter ved kommunegrensa mot Rendalen sør for Kastflovolva og går nordover i overkant av Kastflolia. I øvre deler går løypa gjennom åpne og delvis bevokste myrdrag og glissen furuskog. Videre følger løypa en gammel traktorveg ned Kastflolia før den kommer ned mot Femundselva. Deretter følger traseen eksisterende veg/kjørespor sørover mot Snerta, før den kobles til eksisterende snøskuterløype i Engerdal ved skytebanen.

Trasevalget er i hovedsak begrunnet med at løypa i stor grad kan legges langs eksisterende myrdrag, gammel traktorveg, skogsbilveg og kjørespor. Dette reduserer behovet for ny fysisk tilrettelegging og begrenser behovet for rydding. Norconsult vurderer at løypa i liten grad forutsetter skogrydding, og at snøskutertraseen vil være maksimalt fire meter bred.

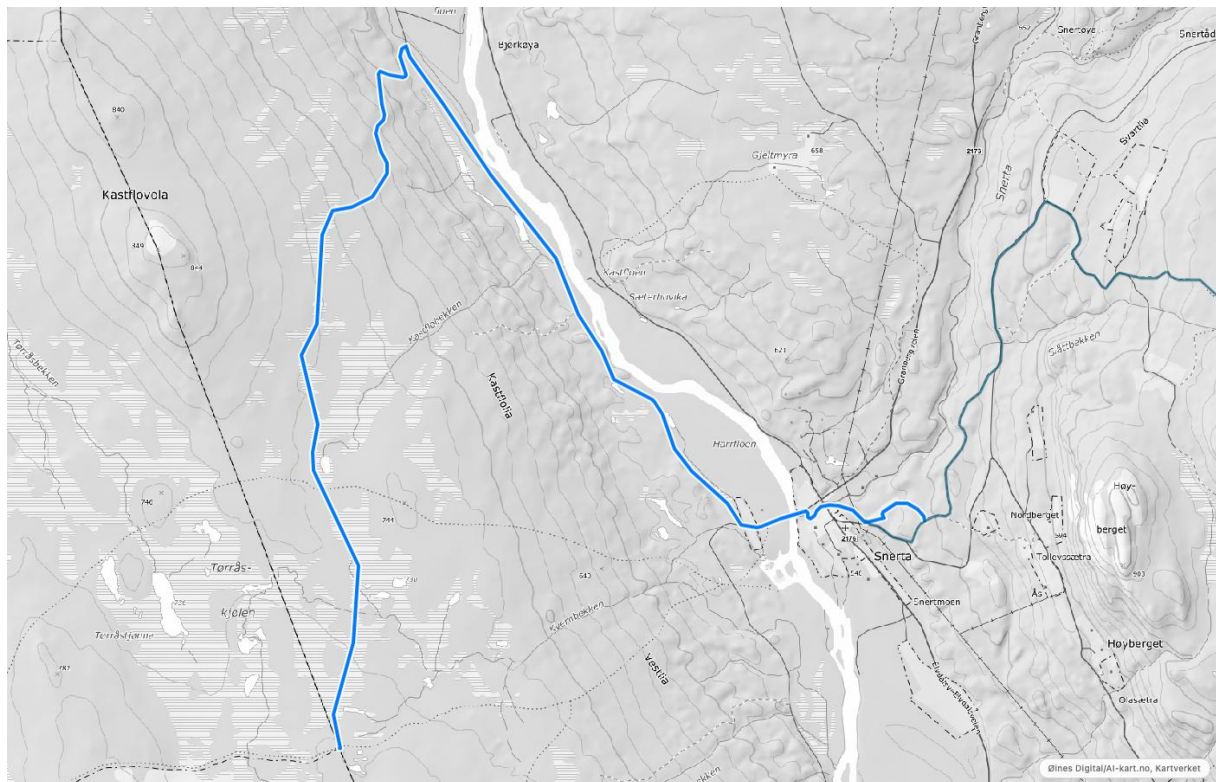
I øvre deler av traseen er det registrert død ved og forekomst av ulvelav. Traseen må derfor merkes slik at stående og liggende død ved ikke fjernes eller skades. I nedre deler mot Snerta går løypa i større grad på eksisterende grusveg, skogsbilveg eller traktorveg, noe som reduserer behovet for inngrep og gjør trasevalget mer robust.

Traseen krysser Femundselva via eksisterende bru. Dette vurderes som positivt, ettersom det unngår kjøring på is og ny fysisk tilrettelegging i selve Femundselva. Etter kryssing av Femundselva må traseen imidlertid også krysse sideelva Snerta. Det finnes ikke bru på aktuelt kryssingspunkt i dag. Avstanden fra brua over Femundselva til kryssingspunktet over Snerta er kort, om lag 77 meter. Området er preget av eksisterende skogsbilveg/kjørespor, landbruksareal og dyrkamark, men det finnes kantvegetasjon langs Snerta som kan bli berørt dersom det etableres bru.

Det er vurdert at Snerta ikke kan krysses naturlig på en sikker og forutsigbar måte. Etablering av løype på denne traseen forutsetter derfor at det etableres en enkel bru eller annen sikker kryssløsning over Snerta. Foreløpig antas behovet å være en bru på om lag 8–10 meter, men dette må avklares nærmere gjennom detaljprosjektering og dialog med grunneier og relevante myndigheter.

Bruløsningen over Snerta er et sentralt avklaringspunkt for traseen. Dersom brua kan etableres som en enkel, skånsom kryssløsning uten vesentlige terrenginngrep, uten inngrep i vannstrengen og med begrenset påvirkning på kantvegetasjon, kan dette vurderes som et avbøtende og sikkerhetsmessig nødvendig tiltak. Dersom løsningen derimot krever graving, planering, større fundamentering, omfattende fjerning av kantvegetasjon eller annen opparbeiding av terreng, må traseen vurderes på nytt.

Tidligere alternativ med å følge veg vurderes ikke som aktuelt, fordi dette ville innebære kryssing av fylkesveg og kjøring langs veg. Det er heller ikke aktuelt å basere løypa på naturlig kryssing av Snerta. Kommunens foreløpige vurdering er derfor at foreslått trasé kan utredes videre, men at kryssing av Snerta må avklares særskilt før sluttbehandling.



Figur 4: Oversiktskart for løype 2c. Foreslått ny eller endret trasé er vist med blå strek. Eksisterende løypenett er vist med petrolfarget strek. Detaljerte temakart og digital analyse framgår av egen delrapport.

8.3 Dagens situasjon og 0-alternativet

8.3.1 Dagens situasjon

Det finnes i dag ingen snøskuterløype på den aktuelle strekningen mellom kommunegrensa mot Rendalen og Snerta. Eksisterende snøskuterløype i Engerdal starter ved Snerta og går videre nordøstover mot Kvitvola. På Rendalen-siden finnes eksisterende løypenett fra Åkrestrømmen via Vamfjellet og mot kommunegrensa.

Området mellom kommunegrensa og Snerta består av en kombinasjon av myrdrag, glissen furuskog, eldre traktorveg, skogsbilveg, veg/kjørespor og arealer langs Femundselva. De høyereliggende områdene nær kommunegrensa er preget av åpne myrdrag med spredt furu og innslag av død ved, mens de lavereliggende delene mot Snerta i større grad er preget av barskog, traktorveg, grusveg, landbruksarealer, bebyggelse og eksisterende ferdselsårer.

Området berører registrerte friluftslivsområder, naturverdier, vinterbeiteområder for elg og arealer innenfor konsesjonsområdet til Rendalen renselskap. Det er også registrert inngrepsfrie naturområder i de øvre delene av traseen. Norconsult har vurdert at området har naturverdier knyttet til blant annet gammel barskog, død ved, ulvelav og vinterbeite for elg.

Dagens situasjon er dermed at det finnes løypenett på begge sider av kommunegrensa, men ingen godkjent sammenkobling gjennom Engerdal kommune fra kommunegrensa til Snerta.

Et viktig forhold i dagens situasjon er at det ikke finnes bru over sideelva Snerta på aktuelt kryssingspunkt. Kryssing av Femundselva kan skje via eksisterende bru, men kryssing av Snerta forutsetter ny kryssingsløsning. Alternativ trasé langs veg er vurdert tidligere, men anses ikke som aktuell fordi den ville medført kryssing av fylkesveg og kjøring langs veg.

8.3.2 0-alternativet

Dersom løypa ikke vedtas, etableres det ikke tilkoblingsløype mellom Rendalen og Engerdal på denne strekningen. Eksisterende situasjon videreføres, der Rendalen kommunes løypenett stopper ved/opp mot kommunegrensa, mens Engerdal kommunes eksisterende løypenett starter ved Snerta.

0-alternativet innebærer at området mellom kommunegrensa og Snerta fortsatt ikke får snøskuterløype. Det vil dermed ikke oppstå nye virkninger knyttet til støy, motorisert ferdsel, forstyrrelse av vilt, mulig påvirkning på inngrepsfrie områder, friluftsliv, reindriftsinteresser eller behov for kryssing av Snerta.

0-alternativet innebærer også at det ikke blir behov for å etablere ny bru eller annen fysisk kryssingsløsning over sideelva Snerta. Eventuelle spørsmål knyttet til kantvegetasjon, vassdragsnær tilrettelegging, sikkerhet ved kryssing og forholdet til terrenginngrep vil dermed ikke oppstå.

Samtidig innebærer 0-alternativet at ønsket om sammenkobling mellom Rendalen og Engerdal ikke realiseres. Det vil fortsatt ikke være lovlig snøskuterforbindelse mellom Rendalen kommunes løypenett og eksisterende løype ved Snerta. Dette vil begrense muligheten for sammenhengende ferdsel mellom løypenettene og redusere nytten av Rendalen kommunes planlagte/eksisterende tilrettelegging fram mot kommunegrensa.

0-alternativet gir ingen nye natur-, friluftslivs- eller sikkerhetsvirkninger, men løser heller ikke behovet for en tilførselsløype fra Rendalen til Engerdal.

8.4 Friluftsliv

8.4.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på Norconsults utredning av naturmangfold og friluftsliv, kommunens kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder, Naturbase, lokalkunnskap og øvrige kommunale kartdata.

Den foreslåtte traseen berører flere kartlagte friluftslivsområder:

Lokal ID	Områdenavn	Områdetype/friluftstype	Verdi
FK00019981	Rømmundfjellet–Kastflolia	Stort turområde uten tilrettelegging	Registrert friluftslivsområde
FK00019987	Femundselva	Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Svært viktig friluftslivsområde
FK00019997	Kvitvola–Storhøa	Stort turområde uten tilrettelegging	Viktig friluftslivsområde

Norconsult beskriver at øvre deler av traseen går gjennom Rømmundfjellet–Kastflolia, som er kartlagt som stort turområde uten tilrettelegging og gitt verdien registrert friluftslivsområde. Området er i hovedsak beskrevet som et sommerområde, brukt til jakt, fiske og noe tur. Traseen krysser Femundselva via eksisterende bru. Området langs Femundselva er kartlagt som strandsone med tilhørende sjø og vassdrag og vurdert som svært viktig friluftslivsområde. Her er verdiene særlig knyttet til fiske, rafting, camping og kulturhistoriske spor etter tidligere bruk av elva. Norconsult vurderer at løypa berører registrerte friluftslivsområder, men at tiltaket ikke vil medføre reduksjon i områdenes friluftslivsverdier slik bruken er registrert i dag.

Når traseen kommer på østsiden av Femundselva, berører den også friluftslivsområdet Kvitvola–Storhøa. Dette er kartlagt som stort turområde uten tilrettelegging og vurdert som viktig friluftslivsområde. Området har verdi som større sammenhengende turområde, men den aktuelle

delen av traseen følger i stor grad eksisterende veg/kjørespor fram mot tilkoblingspunktet ved Snerta.

I tillegg må det tas hensyn til at traseen krysser sideelva Snerta kort tid etter kryssing av Femundselva. Snerta inngår i det elvenære landskapet og nærområdet til Femundselva. En eventuell bru over Snerta må derfor vurderes både som et sikkerhetstiltak og som et tiltak som kan påvirke opplevelsen av elve-/strandsonen lokalt.

8.4.2 Verdi

Vurdering	Begrunnelse
Middels til stor verdi	Traseen berører tre kartlagte friluftslivsområder. Femundselva er vurdert som svært viktig friluftslivsområde, Kvitvola–Storhøa som viktig friluftslivsområde og Rømmundfjellet–Kastflolia som registrert friluftslivsområde. Verdiene er særlig knyttet til jakt, fiske, tur, rafting, camping, større sammenhengende naturområder og opplevelsesverdier langs Femundselva. Flere av de registrerte bruksverdiene er i hovedsak knyttet til sommerbruk, noe som reduserer direkte brukskonflikt med vinterbasert snøskuterbruk.

8.4.3 Påvirkning

Løypa vil innføre ny motorisert ferdsel i et område som i dag ikke har godkjent snøskuterløype. Dette kan gi noe påvirkning på friluftslivsopplevelsen, særlig gjennom støy, synlig motorisert ferdsel og redusert opplevelse av ro i deler av traseen.

Påvirkningen vurderes likevel som begrenset for de registrerte friluftslivsområdene slik bruken er beskrevet i dag. Rømmundfjellet–Kastflolia og Femundselva er i stor grad beskrevet med hovedbruk knyttet til barmarkssesong, blant annet jakt, fiske, tur, rafting og camping. Snøskuterløypa vil være en vinterbasert bruk og vil dermed i begrenset grad overlappe med hovedbruken som er registrert i friluftslivskartleggingen.

For Kvitvola–Storhøa kan løypa gi noe økt motorisert ferdsel inn mot eksisterende løypenett ved Snerta. På denne delen følger traseen i stor grad eksisterende veg/kjørespor, noe som reduserer inngrepvirkningen og gjør påvirkningen mer avgrenset.

Kryssingen av Femundselva skjer via eksisterende bru. Dette vurderes som positivt sammenlignet med en løsning som ville innebåret kjøring på is eller ny fysisk tilrettelegging i strandsonen langs Femundselva. Samtidig må traseen også krysse sideelva Snerta. Dersom det etableres en ny bru over Snerta, vil dette kunne gi en lokal fysisk og visuell påvirkning på elvenært areal. Påvirkningen vurderes som begrenset dersom brua etableres enkelt og skånsomt, uten vesentlig terrenginngrep, uten inngrep i vannstrengen og med minst mulig fjerning av kantvegetasjon. Dersom brua krever større terrengtilpasning eller vesentlig rydding, må påvirkningen vurderes på nytt.

Samlet vurderes påvirkningen på friluftsliv som liten negativ til noe negativ. Vurderingen bygger på at løypa i hovedsak brukes vinterstid, at mye av den registrerte friluftslivsbruken er sommerbasert, og at traseen i stor grad følger eksisterende myrdrag, traktorveg, skogsbilveg, bru og kjørespor. Kryssing av Snerta er et særskilt avklaringspunkt.

8.4.4 Avbøtende tiltak

Følgende tiltak bør legges til grunn:

- Løypa skal merkes tydelig slik at kjøring kanaliseres til fastsatt trasé.
- Kryssing av Femundselva skal skje via eksisterende bru og ikke på is eller i strandsone.
- Kryssing av Snerta må avklares særskilt før sluttbehandling.

- Eventuell bru over Snerta skal etableres så skånsomt som mulig, uten vesentlige terrenginngrep og med minst mulig påvirkning på kantvegetasjon og elvenært areal.
- Det skal ikke tilrettelegges for rasting eller opphold ved kryssingene over Femundselva eller Snerta.
- Det skal ikke tilrettelegges for rasting eller opphold på steder der dette kan gi konflikt med friluftsliv, naturverdier, død ved, private interesser eller elvenære områder.
- Det bør informeres om hensynsfull ferdsel, særlig i områder med friluftslivsverdier og langs Femundselva/Snerta.
- Brukere bør oppfordres til å benytte tilrettelagte rasteplasser og ta med egen ved dersom de skal raste utenfor slike plasser.
- Det bør ikke legges til rette for vedhogst eller bruk av stående/liggende død ved langs løypa.
- Kommunen bør følge opp høringsinnspill fra friluftslivsinteresser, grunneiere og lokale brukere før sluttbehandling.

8.4.5 Konklusjon friluftsliv

Tema	Vurdering
Verdi	Middels til stor. Løypa berører tre kartlagte friluftslivsområder: Rømmundfjellet–Kastflolia, Femundselva og Kvitvola–Storhøa. Femundselva er vurdert som svært viktig friluftslivsområde, mens Kvitvola–Storhøa er vurdert som viktig.
Påvirkning	Liten negativ til noe negativ. Tiltaket gir ny motorisert ferdsel, men hovedbruken i flere av de berørte områdene er i stor grad sommerbasert. Traseen følger i stor grad eksisterende myrdrag, traktorveg, skogsbilveg, eksisterende bru og kjørespor. Kryssing av Snerta med eventuell ny bru er et særskilt avklaringspunkt.
Konsekvens	Liten negativ konsekvens, forutsatt at kryssing av Snerta kan løses skånsomt og uten vesentlig påvirkning på elvenært areal.
Behov for avbøtende tiltak	Ja. Tydelig merking, kanalisering av ferdsel, kryssing av Femundselva via eksisterende bru, særskilt avklaring av kryssing over Snerta, informasjon om hensynsfull bruk og forbud mot fjerning/bruk av død ved langs løypa.

8.5 Naturmangfold

8.5.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på Norconsults utredning av naturmangfold og friluftsliv, Naturbase, Artskart, NIBIO Kilden, kommunale kartdata, lokalkunnskap og feltbefaring gjennomført 12. september 2023.

Norconsult opplyser at utredningen er basert på offentlig tilgjengelige data fra blant annet Artskart, Naturbase, NIBIO Kilden og UT.no, samt feltarbeid i planområdet. Det ble særlig søkt etter naturverdier knyttet til eldre barskog og lav, med tanke på eventuell hogst eller rydding i forbindelse med etablering av traseen. Det ble også gjort vurderinger av vilt, fugl og økologiske funksjonsområder. Norconsult har i tillegg vært i kontakt med Statsforvalteren, kommunen, Rendalen renselskap, BirdLife og Engerdal Fjellstyre.

Traseen går i stor grad langs myrdrag, gammel traktorveg, skogsbilveg og eksisterende kjørespor. I de øvre delene nær kommunegrensa er området preget av åpne og delvis bevokste myrdrag, glissen furuskog og forekomster av stående og liggende død ved. I nedre deler mot Snerta går

traseen i større grad på grusveg og traktorveg gjennom barskog, landbruksarealer og mer påvirkede arealer.

Norconsult har registrert forekomster av ulvelav, vurdert som nær truet (NT), på stående død ved i øvre deler av traseen. Det ble ikke registrert andre rødlistearter i tiltaksområdet. Av fugl og pattedyr ble det under befaring registrert blant annet elg, storfugl, lirype, dompap, furukorsnebb og fossekall.

De øvre delene av traseen berører en naturtypelokalitet registrert etter DN-håndbok 13 som gammel barskog, verdisatt til B-verdi – viktig. Lokaliteten har forekomster av liggende og stående død ved, svært gode forekomster av ulvelav og mindre innslag av gransumpskog.

Det er ikke kjent at løypa berører funksjonsområder for sensitive arter. Norconsult opplyser at dette er sjekket med Statsforvalteren i Innlandet, Engerdal kommune, BirdLife Trysil, BirdLife Engerdal og lokalkjente personer. Området berører derimot vinterbeiteområder for elg, og Kastflolia beskrives som et viktig vinterbeiteområde for elg.

I øvre del berører traseen også områder markert som inngrepsfrie naturområder i kategorien 1–3 km fra tyngre tekniske inngrep. Snøskuterløype regnes ikke som tyngre inngrep i denne sammenhengen, men økt ferdsel og støy kan likevel påvirke området funksjon for sky og arealkrevende arter.

Et forhold som ikke er tilstrekkelig belyst i den eksterne utredningen, er behovet for kryssing av sideelva Snerta. Etter kryssing av Femundselva via eksisterende bru må traseen krysse Snerta. Det finnes ikke bru på aktuelt punkt i dag, og naturlig kryssing vurderes ikke som realistisk eller sikker. En eventuell bru over Snerta kan berøre kantvegetasjon og elvenært areal, og må derfor vurderes særskilt som del av kommunens samlede naturmangfoldvurdering.

8.5.2 Verdi

Vurdering	Begrunnelse
Middels verdi	Selve traseen følger i stor grad myrdrag, gammel traktorveg, skogsbilveg og eksisterende kjørespor. Samtidig finnes det viktige naturverdier i øvre deler av området, blant annet gammel barskog med B-verdi, forekomster av ulvelav på stående død ved, vinterbeiteområder for elg og inngrepsfrie naturområder. Lokalt er verdien høyere der traseen går nær død ved og registrert naturtypelokalitet. Snerta og kantsonen langs elva har lokal verdi som vassdragsnært miljø, selv om området ved aktuelt kryssingspunkt er preget av skogsbilveg, landbruksareal og tidligere bruk.

8.5.3 Påvirkning

Den direkte fysiske påvirkningen på naturmangfold vurderes som begrenset på store deler av traseen, forutsatt at løypa bare brukes på tilstrekkelig frossen og snødekt mark. Norconsult vurderer at tiltaket ikke vil ha nevneverdige konsekvenser for bakkevegetasjon dersom denne forutsetningen legges til grunn.

Det viktigste naturhensynet i øvre deler av traseen er knyttet til død ved og forekomst av ulvelav. I disse områdene er ulvelav registrert på stående død ved, og det er viktig at slike trær får stå. Traseen må derfor merkes og eventuelt justeres i terrenget slik at stående og liggende død ved ikke fjernes, skades eller brukes som ved. Norconsult vurderer at skogen i disse områdene er så åpen at det ikke bør være nødvendig å fjerne død ved av hensyn til traseen.

På strekningen som følger gammel traktorveg ned Kastflolia, kan det være nødvendig med noe rydding av mindre graner, bjørk og kratt som har vokst opp i eller inntil traktorvegen. Siden dette skjer på og langs en allerede etablert traktorveg, vurderes dette som et begrenset inngrep uten vesentlig negativ betydning for naturmangfoldet.

Tiltaket kan gi noe forstyrrelse for vilt gjennom økt ferdsel og støy. Dette gjelder særlig vinterbeiteområder for elg. Norconsult vurderer likevel at påvirkningen på vinterbeitende elg vil være akseptabel, blant annet fordi elg har store egnede vinterbeiteområder tilgjengelig i området.

For inngrepsfrie områder vil ikke løypa endre formell INON-status, men økt motorisert ferdsel kan gjøre området mindre attraktivt for sky og arealkrevende arter. Dette vurderes som et negativt moment, men ikke som avgjørende dersom løypa merkes godt, kanaliseres til fast trasé og kan stenges ved behov.

Kryssing av Snerta skiller seg fra de øvrige delene av tiltaket. Her er det ikke bare snakk om vinterferdsel på snødekt mark, eksisterende traktorveg eller skogsbilveg. Dersom det må etableres ny bru, kan tiltaket medføre fysisk påvirkning på kantvegetasjon og elvenært areal. Det kan også bli behov for enkel tilpasning av inn- og utkjøring til brua. Dette kan gi større naturpåvirkning enn resten av traseen dersom det ikke gjennomføres svært skånsomt.

På bakgrunn av dette må kryssing av Snerta avklares særskilt før sluttbehandling. Kommunen bør legge til grunn at eventuell bru skal etableres som en enkel og skånsom kryssingsløsning, uten inngrep i selve vannstrengen, uten vesentlig graving eller planering, og med minst mulig fjerning av kantvegetasjon. Dersom dette ikke lar seg gjennomføre, må traseen vurderes på nytt.

Samlet vurderes påvirkningen på naturmangfold som liten negativ til noe negativ. Påvirkningen forutsetter at det ikke gjennomføres terrenginngrep utover eventuell særskilt avklart kryssingsløsning over Snerta, at død ved ikke fjernes, at løypa bare åpnes ved tilstrekkelig snødekke og frossen mark, og at kjøring holdes til merket trasé.

8.5.4 Naturmangfoldloven §§ 8–12

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget vurderes i hovedsak som tilstrekkelig for vurdering av traseen som snøskuterløype. Det foreligger ekstern fagutredning fra Norconsult, basert på offentlige databaser, kontakt med relevante fagmiljøer og lokale aktører, samt feltbefaring 12. september 2023. Utredningen har særlig vurdert eldre barskog, død ved, ulvelav, vilt, fugl, friluftsliv og aktuelle funksjonsområder.

Det er noe usikkerhet knyttet til om det finnes spillplasser for storfugl eller orrfugl nær traseen. Norconsult opplyser at det ikke er registrert kjente spillplasser langs eller i umiddelbar nærhet til traseen, men at dette ikke kan utelukkes helt uten befarung på sporsnø om våren.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som mindre komplett for kryssing av sideelva Snerta. Behovet for ny bru eller annen kryssingsløsning må vurderes nærmere før sluttbehandling. Dette gjelder særlig eventuell påvirkning på kantvegetasjon, vassdragsnært miljø, behov for fysisk tilrettelegging og forholdet til regelverket om terrenginngrep.

§ 9 Føre-var-prinsippet

Føre-var-prinsippet tilsier at løypa bare åpnes ved tilstrekkelig snødekke og frossen mark, og at den stenges dersom snøforholdene er for dårlige eller det oppstår fare for terreng- eller vegetasjonsskader. Prinsippet tilsier også at død ved ikke skal fjernes, skades eller brukes som ved, og at det må vurderes tiltak dersom det senere blir kjent at løypa kan påvirke spillplasser for storfugl eller orrfugl.

For kryssing av Snerta tilsier føre-var-prinsippet at bruløsning og eventuell tilrettelegging må avklares nærmere før sluttbehandling. Det bør ikke legges til grunn en løsning som krever vesentlige inngrep i kantsone, vannstreng eller terreng uten at dette er særskilt vurdert.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Løypa vil gi ny motorisert ferdsel i et område som i dag ikke har snøskuterløype. Den vil samtidig koble sammen eksisterende løypenett i Rendalen og Engerdal, og kan dermed føre til økt samlet ferdsel i området. Dette kan gi noe økt belastning på vilt og sky/arealkrevende arter, særlig i områder som i dag har begrenset tilrettelegging og inngrepsfri karakter.

Samtidig følger traseen i stor grad eksisterende myrdrag, traktorveg, skogsbilveg og kjørespor. Arealtapet vurderes som svært begrenset, og tiltaket vil ikke endre formell status for inngrepsfrie

naturområder. Samlet belastning vurderes som liten til moderat, forutsatt at vilkår og avbøtende tiltak følges.

Etablering av ny bru over Snerta kan gi en lokal tilleggsbelastning på elvenært areal. Denne belastningen vurderes som begrenset dersom løsningen etableres enkelt, skånsomt og uten vesentlig inngrep. Dersom brua krever større tilrettelegging, må samlet belastning vurderes på nytt.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse

Eventuelle kostnader ved forebygging, avbøting, retting av skader, ekstra merking, justering av trasé eller stenging som følge av miljøhensyn må bæres av tiltakshaver/driftsansvarlig. Dette gjelder blant annet dersom det oppstår kjøreskader, erosjonsskader, skade på død ved eller behov for å justere traseen av hensyn til naturmangfold.

Eventuelle kostnader knyttet til sikring, etablering, vedlikehold, fjerning eller utbedring av kryssingsløsning over Snerta må også avklares før løypa tas i bruk.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker, driftsmetoder og lokalisering

Valgt lokalisering vurderes som akseptabel på store deler av strekningen fordi løypa i stor grad følger eksisterende myrdrag, gammel traktorveg, skogsbilveg og kjørespor. Miljøforsvarlig drift forutsetter tydelig merking, kjøring kun på frossen og snødekt mark, ingen unødvendige inngrep, ingen fjerning av stående eller liggende død ved, og mulighet for rask stenging dersom forholdene tilsier risiko for skade.

For kryssing av Snerta må miljøforsvarlig lokalisering og teknisk løsning dokumenteres særskilt. En eventuell bru må plasseres og utføres slik at den gir minst mulig inngrep i kantsone og elvenært miljø, og slik at den ikke fører til skade på vannmiljø, erosjon, unødvendig rydding eller uheldig terrengtilpasning. Dersom dette ikke kan oppnås, må traseen vurderes på nytt.

8.5.5 Avbøtende tiltak

Følgende tiltak bør legges til grunn:

- Løypa skal bare åpnes når bakken er frossen og det er tilstrekkelig snødekke.
- Løypa skal stenges dersom det er lite snø, synlig vegetasjon, fare for kjøreskader, erosjon eller andre forhold som tilsier risiko for skade på naturmangfold.
- Kjøring skal kanaliseres til merket trasé.
- Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep, planering eller masseforflytning.
- Stående og liggende død ved skal ikke fjernes, skades eller brukes som ved.
- Traseen skal merkes slik at den legges utenom døde trær og andre viktige naturelementer.
- Rydding skal begrenses til nødvendig fjerning av mindre kratt og småtrær i eller langs eksisterende traktorveg/kjørespor.
- Det skal ikke felles store levende trær.
- Brukere bør oppfordres til å benytte tilrettelagte rasteplasser og ta med egen ved.
- Det bør informeres tydelig om at vedhogst langs løypa ikke er tillatt.
- Dersom det senere blir kjent at det finnes spillplasser for storfugl eller orrfugl nær traseen, må det vurderes om traseen skal justeres eller om kjøretidspunkt skal begrenses.
- Kommunen/driftsansvarlig bør kunne stenge løypa på kort varsel dersom hensyn til vilt, reindrift, snøforhold eller naturmangfold tilsier det.
- Kryssing av Snerta må avklares særskilt før sluttbehandling.
- Eventuell bru over Snerta skal etableres som en enkel og skånsom kryssingsløsning, uten inngrep i vannstrengen og med minst mulig påvirkning på kantvegetasjon.

- Det skal ikke gjennomføres omfattende graving, planering, oppfylling eller masseforflytning i forbindelse med kryssing av Snerta.
- Dersom kryssing av Snerta krever vesentlig terrenginngrep eller omfattende fjerning av kantvegetasjon, må traseen vurderes på nytt før endelig vedtak.

8.5.6 Konklusjon naturmangfold

Tema	Vurdering
Verdi	Middels verdi samlet. Lokalt høyere verdi i øvre deler der det finnes gammel barskog, død ved og forekomster av ulvelav. Området har også betydning som vinterbeite for elg og inngår delvis i inngrepsfrie naturområder. Snerta og kantsonen langs elva har lokal verdi som vassdragsnært miljø.
Påvirkning	Liten negativ til noe negativ. Direkte fysisk påvirkning vurderes som begrenset dersom løypa bare brukes på frossen og snødekt mark, og dersom død ved ikke fjernes eller skades. Noe påvirkning kan oppstå gjennom støy og økt ferdsel i vinterbeiteområder og inngrepsfrie områder. Kryssing av Snerta med eventuell ny bru er et særskilt avklaringspunkt.
Konsekvens	Liten negativ konsekvens, forutsatt tydelige vilkår og avbøtende tiltak. Dersom kryssing av Snerta krever vesentlige terrenginngrep eller omfattende fjerning av kantvegetasjon, må konsekvensen vurderes på nytt.
Kunnskapsgrunnlaget tilstrekkelig?	Delvis. Kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for hovedtraseen, med ekstern fagutredning, feltbefaring, datagjennomgang og kontakt med relevante fagmiljøer og lokale aktører. Det er likevel behov for nærmere avklaring av kryssing over Snerta, samt noe usikkerhet knyttet til eventuelle spillplasser for storfugl og orrfugl.
Behov for avbøtende tiltak	Ja. Særlig krav om tilstrekkelig snødekke og frossen mark, ingen fjerning av stående eller liggende død ved, tydelig merking, begrenset rydding, informasjon om at vedhogst ikke er tillatt, mulighet for stenging ved behov og særskilt avklaring av bru/kryssing over Snerta før sluttbehandling.

8.6 Støy

8.6.1 Kunnskapsgrunnlag

Støyvurderingen bygger på rapporten *Støyutredning av nye snøskuterløyper i Engerdal kommune*, datert 09.07.2026 og utarbeidet av Feste Landskap Arkitektur NordØst AS på oppdrag fra Engerdal kommune.

I støyrapporten er den foreslåtte tilkoblingsløypa fra Rendalen til Snerta omtalt som løype/strekning 60-Snerta vest, fra Rendalen og 60-Snerta. Strekningen er i støyrapporten oppgitt til 10,29 km, med fire støyfølsomme bygg innenfor 60 meter fra traseen. Rapporten vurderer friluftsområdene langs denne strekningen som «registrert, sommerbruk» og delvis «viktig, sommerbruk», og konkluderer med at strekningen er ok for friluftsområder, men at støyfølsom bebyggelse må støyberegnes.

For støyfølsom bebyggelse er det gjennomført detaljerte beregninger for løype 60-Snerta. Beregningene viser fasadenivåer ved ulike hastigheter fra 20 til 70 km/t.

8.6.2 Resultater fra støyrapport

Punkt	Vurdering
Berørte boliger	Støyrapporten viser fire støyfølsomme bygg innenfor 60 meter for løype 60-Snerta vest, fra Rendalen. I den forenklede oversikten er dette angitt som to eneboliger og to andre støyfølsomme bygg.
Berørte hytter	Det framgår ikke som et stort hytteproblem for selve strekningen, men enkelte støyfølsomme bygg/fritidsrelaterte bygg inngår i beregningsgrunnlaget. Dette bør kontrolleres mot kommunens kartgrunnlag før sluttbehandling.
Berørte friluftslivsområder	Strekningen berører kartlagte friluftslivsområder, men disse er i støyrapporten hovedsakelig vurdert som sommerbruksområder. Rapporten konkluderer med at strekningen er ok for friluftsområder.
Rød/gul støysone eller beregnet støybelastning	Det er gjennomført detaljerte fasadeberegninger for støyfølsom bebyggelse langs løype 60-Snerta. Beregningene viser at flere bygg får overskridelser ved hastigheter over 30 km/t. Ved 40 km/t får fire boliger overskridelse av grenseverdien. Støyrapportens samlede vurdering er at løype 60-Snerta tilfredsstiller kravene i veilederen ved 30 km/t.
Behov for tiltak	Ja. Det må fastsettes lav hastighet på de delene av løypa som ligger nær støyfølsom bebyggelse, særlig i Snerta-området. Støyrapporten viser at hastighet er avgjørende for å redusere støybelastningen.

8.6.3 Kommunens vurdering

Støy vurderes som et relevant tema for tilkoblingsløypa fra Rendalen til Snerta. Store deler av traseen går gjennom skog, myrdrag, traktorveg, skogsbilveg og områder med begrenset bebyggelse. På disse delene vurderes støyvirkningen i hovedsak å være knyttet til friluftsliv, vilt og opplevelsen av økt motorisert ferdsel i et område som ikke har snøskuterløype i dag.

For friluftsliv vurderes støyvirkningen som begrenset sammenlignet med løypestrekninger som berører viktige eller svært viktige vinterfriluftslivsområder. De berørte friluftslivsområdene er i stor grad registrert med sommerbruk, og støyrapporten konkluderer med at løypa er ok for friluftsområder.

Den viktigste støyutfordringen er nærføring til støyfølsom bebyggelse i Snerta-området. Støyrapporten viser at løypa tilfredsstiller kravene ved 30 km/t, men at flere bygg får overskridelser ved høyere hastigheter. Dette tilsier at redusert hastighet må fastsettes som et tydelig vilkår på strekninger nær bebyggelse.

Kommunen vurderer derfor at 50 km/t kan være aktuell generell fartsgrense på de mer avsidesliggende delene av løypa, men at hastigheten må reduseres til 30 km/t der løypa passerer bebyggelse, særlig i Snerta-området. Ved eventuell vegkryssing skal fartsgrensen være 20 km/t, i tråd med kommunens generelle forskriftsbestemmelser for vegkryssing.

Støyvirkningen må også ses i sammenheng med at løypa er ny og vil gi økt samlet ferdsel mellom Rendalen og Engerdal. Selv om støyrapporten viser at anbefalte grenser kan ivaretas med hastighetsbegrensning for bebyggelse og at friluftsområdene vurderes som ok, vil løypa likevel gi ny motorisert lyd i områder der det ikke er snøskuterløype i dag. Dette er et negativt moment, men vurderes som håndterbart med tydelig merking, lav hastighet ved bebyggelse og mulighet for stenging/regulering ved behov.

8.6.4 Avbøtende tiltak

Følgende tiltak bør legges til grunn:

- Det fastsettes fartsgrense 30 km/t på strekninger nær støyfølsom bebyggelse, særlig i Snerta-området.
- Ved vegkryssing skal det skiltes med 20 km/t og vikeplikt.
- Generell fartsgrense på øvrige deler av løypa kan være 50 km/t, forutsatt at støyhensyn til bebyggelse, friluftsliv, vilt og reindrift ivaretas.
- Løypa skal merkes tydelig slik at kjøring kanaliseres til fastsatt trasé.
- Det bør ikke tilrettelegges for rasting eller opphold nær støyfølsom bebyggelse.
- Det bør informeres om hensynsfull kjøring, særlig nær bebyggelse, langs Femundselva/Snerta og i områder med friluftsinnteresser.
- Kommunen bør følge opp eventuelle høringsinnspill fra beboere, grunneiere og brukere av friluftsområdene før sluttbehandling.
- Dersom erfaringer fra drift viser større støyulemper enn forutsatt, bør kommunen kunne vurdere ytterligere hastighetsreduksjon, justert merking eller andre regulerende tiltak.

8.6.5 Konklusjon støy

Tema	Vurdering
Støyvirkning for friluftsliv	Liten negativ. Løypa berører kartlagte friluftslivsområder, men disse er i støyrapporten i hovedsak vurdert som sommerbruksområder. Rapporten konkluderer med at strekningen er ok for friluftsområder.
Støyvirkning for bolig/hytte	Liten til middels negativ etter tiltak. Støyrapporten viser fire støyfølsomme bygg innenfor 60 meter og at løypa tilfredsstiller kravene ved 30 km/t. Høyere hastigheter gir overskridelser ved flere bygg.
Behov for avbøtende tiltak	Ja. Det må fastsettes 30 km/t nær støyfølsom bebyggelse, særlig i Snerta-området. Ved vegkryssing skal det være 20 km/t. Det bør ikke tilrettelegges for rasting eller opphold nær bebyggelse.
Konsekvens etter tiltak	Liten til middels negativ. Støyvirkningen vurderes som akseptabel dersom hastighetsbegrensningene følges, løypa merkes tydelig og kommunen følger opp eventuelle høringsinnspill og driftserfaringer.

8.7 Reindrift

8.7.1 Kunnskapsgrunnlag

Det er ikke samisk tamreindrift eller reinbeitedistrikt i området. Deler av området vest for Femundselva ligger imidlertid innenfor konsesjonsområdet til Rendal Renselskap. Dette innebærer at det kan forekomme rein i området, selv om området ikke inngår i samisk reindrift.

Norconsult har vurdert forholdet til Rendal Renselskap i sin utredning av naturmangfold og friluftsliv. Utredningen viser til at området ifølge NIBIO Kilden er markert som sommerbeite i høyereliggende områder, luftingsområder og høstbeite/paringsområder. Rendal Renselskap har i dialog med utreder opplyst at områdene sør for fylkesveg 217 i liten grad brukes av reinen per 2023, men at arealbruken kan endre seg over tid. Norconsult vurderer på bakgrunn av dagens områdebruk at løypa vil ha liten negativ påvirkning for Rendal Renselskap.

Siden området ikke berører samisk tamreindrift eller samiske reinbeitedistrikter, vurderes tiltaket ikke å utløse konsultasjonsplikt etter sameloven. Rendal Renselskap bør likevel høres som berørt interessent/rettighetshaver der løypa går innenfor konsesjonsområdet.

8.7.2 Påvirkning

Løypa kan gi noe forstyrrelse dersom det oppholder seg rein i området når løypa er åpen. Mulige virkninger er særlig knyttet til støy, ferdsel og økt menneskelig aktivitet langs traseen. Dette gjelder primært delene av løypa vest for Femundselva som ligger innenfor konsesjonsområdet til Rendal Renselskap.

Påvirkningen vurderes likevel som begrenset. Det er opplyst at området sør for fylkesveg 217 i liten grad brukes av reinen per 2023, og løypa vil i stor grad følge myrdrag, traktorveg, skogsbilveg og eksisterende kjørespor. Det er heller ikke kjent at den aktuelle traseen berører sentrale funksjonsområder som kalvingsområder eller særlig viktige trekk- og samlingsområder.

Det må samtidig tas høyde for at reinens arealbruk kan variere mellom år og endre seg over tid. Dersom det i enkelte perioder oppholder seg rein i området, kan løypetraffikk gi lokal forstyrrelse. Dette tilsier at det bør etableres en tydelig adgang til midlertidig stenging eller regulering av løypa dersom Rendal Renselskap melder om behov for det.

Kommunen vurderer samlet at løypa ikke vil medføre vesentlig skade eller ulempe for reindrift/tamreininteresser, forutsatt at Rendal Renselskap høres, og at det etableres mulighet for midlertidig stenging ved behov.

8.7.3 Avbøtende tiltak

Følgende tiltak bør legges til grunn:

- Rendal Renselskap bør høres før sluttbehandling.
- Det bør tas inn bestemmelse eller driftsrutine som gir mulighet for midlertidig stenging av løypa på kort varsel dersom det er nødvendig av hensyn til rein i området.
- Driftsansvarlig for løypa bør ha kontaktpunkt mot Rendal Renselskap i sesongen.
- Brukere bør informeres om at det kan forekomme rein i området, og at det skal vises særlig hensyn dersom rein observeres nær løypa.
- Kjøring skal holdes til merket trasé.
- Det skal ikke tilrettelegges for rasting eller opphold i områder der dette kan gi forstyrrelse for rein.
- Eventuelle innspill fra Rendal Renselskap i høringen må vurderes før sluttbehandling.

8.7.4 Konklusjon reindrift

Tema	Vurdering
Berører reindrift?	Ja, i form av konsesjonsområde for Rendal Renselskap vest for Femundselva. Tiltaket berører ikke samisk tamreindrift eller reinbeitedistrikt.
Risiko for vesentlig skade eller ulempe	Lav. Dagens bruk av området til rein er opplyst å være begrenset, men arealbruken kan endre seg.
Behov for avbøtende tiltak	Ja. Rendal Renselskap bør høres, og det bør være mulighet for midlertidig stenging/regulering dersom hensynet til rein tilsier det.
Faglig vurdering	Ja, med vilkår om høring/dialog med Rendal Renselskap og mulighet for midlertidig stenging ved behov.

8.8 Bolig- og hytteområder

8.8.1 Berørte områder

Den foreslåtte løypa går i hovedsak gjennom områder med liten eller ingen bebyggelse. På store deler av strekningen følger traseen myrdrag, skogsbilveg, traktorveg og eksisterende kjørespor i skogs- og utmarksområder.

Unntaket er området ved Snerta, der løypa føres inn mot eksisterende løypenett ved skytebanen. Her går traseen gjennom et mer bebyggt og landbrukspreget område med boliger, gårdsbruk, driftsbygninger og enkelte fritidsbygg/hytter i nærområdet. Kartutsnittet viser at løypa passerer nord for bebyggelsen ved Nordre Snerten og videre østover i retning Høybergveien, før den kobles på eksisterende løype.

Støyrapporten har vurdert nærføring til støyfølsom bebyggelse langs Rendalen–Snerta-løypa. De fleste støyfølsomme bygningene som kan bli berørt ligger i eller ved Snerta-området. Det er derfor denne delen av traseen som er mest relevant ved vurdering av virkninger for bolig- og hytteområder.

8.8.2 Virkninger

Den viktigste virkningen for bolig- og hytteområder er støy fra snøskutertrafikk. I tillegg kan løypa gi noe påvirkning gjennom lys, synlig ferdsel, opplevd forstyrrelse og økt trafikk i et område der det ligger boliger og gårdsbruk.

På store deler av løypa vurderes påvirkningen på bolig- og hytteområder som liten, fordi traseen ligger langt fra bebyggelse. Virkningene er derfor i hovedsak avgrenset til Snerta-området.

I Snerta går løypa gjennom et område med flere boliger og gårdsbruk i nærheten. Dette tilsier at fartsnivået må være lavt, og at løypa må merkes tydelig slik at ferdselen kanaliseres og ikke trekkes nærmere bebyggelse enn forutsatt. Støyrapporten viser at hastighet er avgjørende for støybelastningen ved nærliggende bebyggelse, og kommunen legger derfor til grunn at det skal være redusert hastighet i Snerta-området.

For hytter og fritidsbebyggelse vurderes påvirkningen som begrenset. Det finnes enkelte hytter/fritidsbygg i nærområdet, men dette framstår ikke som et større hytteområde. Påvirkningen vurderes derfor som lavere enn for bolig/gårdsbebyggelse.

Det bør ikke tilrettelegges for rasting, opphold eller parkering nær boliger, gårdsbruk eller fritidsbebyggelse. Løypa bør fungere som gjennomfart/tilkoblingsløype, ikke som et stopp- eller oppholdsområde i Snerta.

Samlet vurderes påvirkningen på bolig- og hytteområder som liten til middels negativ, med hovedvekt på nærføring til bolig- og gårdsbebyggelse i Snerta-området.

8.8.3 Konklusjon bolig- og hytteområder

Tema	Vurdering
Påvirkning bolig	Liten til middels negativ. Løypa går i hovedsak langt fra bebyggelse, men passerer gjennom/nær bolig- og gårdsbebyggelse i Snerta-området. Lav hastighet og tydelig merking er nødvendig.
Påvirkning hytte/fritidsbebyggelse	Liten negativ. Det finnes enkelte hytter/fritidsbygg i nærområdet, men løypa berører ikke et større hytteområde.
Behov for tiltak	Ja. Redusert hastighet i Snerta-området, tydelig merking, kanalisering av ferdsel, ingen rasting/opphold nær bebyggelse, og oppfølging av eventuelle høringsinnspill fra berørte boligeiere, grunneiere og brukere.

8.9 Landskap

8.9.1 Dagens landskap

Løypa går gjennom et variert skogs-, myr-, elve- og landbrukslandskap mellom kommunegrensa mot Rendalen og Snerta. Landskapet skifter karakter langs traseen.

I de høyereliggende delene nær kommunegrensa er landskapet preget av åpne og delvis bevokste myrdrag, glissen furuskog og skrinnere skogsområder. Norconsult beskriver disse områdene som åpne myrdrag med spredt furu, innslag av stående død ved og glissen furuskog. Deler av området har inngrepsfri karakter og er registrert som inngrepsfritt naturområde i kategorien 1–3 km fra tyngre tekniske inngrep.

Ned gjennom Kastflolia følger traseen i større grad gammel traktorveg og eksisterende kjørespor gjennom skog. Dette gir landskapet et mer påvirket preg enn de åpne myr- og skogområdene i øvre del. Videre ned mot Femundselva og Snerta blir landskapet mer preget av skogsbilveg, elvedal, landbruksarealer, bebyggelse, gårdsbruk og eksisterende ferdselslinjer.

Femundselva utgjør et tydelig landskapselement i området. Elva, kantsonene og de nærliggende jordbruks- og skogarealene gir området landskaps- og opplevelsesverdi. Ved Snerta får landskapet en mer bebygd og landbrukspreget karakter, med boliger, gårdsbruk, veger, dyrkamark, kraftlinje og eksisterende løypetilknytning.

Landskapet vurderes samlet å ha middels verdi. Verdien er høyest i de mer åpne myr- og skogområdene med inngrepsfri karakter og i elvelandskapet langs Femundselva/Snerta. Verdien er lavere i de delene av traseen som følger eksisterende traktorveg, skogsbilveg, kjørespor og mer påvirkede arealer ved Snerta.

8.9.2 Påvirkning

Løypa vil innføre en ny vinterbasert ferdselslinje i et område som i dag ikke har godkjent snøskuterløype. Landskapsvirkningene vil i hovedsak være knyttet til synlig løypemerkning, spor i snøen, snøskutertrafikk og opplevelsen av økt motorisert ferdsel i landskapet.

På store deler av strekningen følger traseen eksisterende myrdrag, gammel traktorveg, skogsbilveg og kjørespor. Dette reduserer behovet for nye inngrep og gjør at løypa i stor grad legges langs eksisterende eller naturlige ferdselslinjer. Løypa vil derfor i liten grad endre landskapets fysiske hovedkarakter.

I de øvre delene, der landskapet har mer åpen og inngrepsfri karakter, kan løypa likevel påvirke opplevelsen av stillhet, urørthet og sammenhengende naturområde vinterstid. Dette er en negativ landskapsvirkning, selv om tiltaket ikke regnes som et tyngre teknisk inngrep og ikke endrer områdets formelle status som inngrepsfritt område.

Kryssing av Femundselva skjer via eksisterende bru, og vurderes derfor å gi begrenset ny landskapspåvirkning. Kryssing av sideelva Snerta er et mer sentralt avklaringspunkt. Det finnes ikke bru på aktuelt kryssingspunkt i dag, og en eventuell ny bru på om lag 8–10 meter vil kunne gi en lokal fysisk og visuell påvirkning på elvenært landskap. Påvirkningen vurderes som begrenset dersom brua etableres som en enkel og skånsom kryssingsløsning, med minst mulig terrengtilpasning og minst mulig fjerning av kantvegetasjon. Dersom brua krever større graving, planering, fundamentering eller rydding, må landskapspåvirkningen vurderes på nytt.

Ved Snerta går løypa inn i et mer bebygd og påvirket landskap med gårdsbruk, boliger, veger, dyrkamark, kraftlinje og eksisterende løypetilknytning. Her vurderes landskapspåvirkningen som liten, fordi området allerede er tydelig preget av menneskelig bruk og tekniske inngrep.

Samlet vurderes påvirkningen på landskap som liten til middels negativ. Påvirkningen er størst i de åpne og mer inngrepsfrie delene av traseen og ved eventuell ny bru over Snerta. På øvrige deler

vurderes påvirkningen som begrenset fordi løypa i stor grad følger eksisterende ferdselslinjer og ikke forutsetter varige terrenginngrep.

8.9.3 Konklusjon landskap

Tema	Vurdering
Verdi	Middels. Traseen går gjennom et variert skogs-, myr-, elve- og landbrukslandskap. Verdien er høyest i åpne myr- og skogområder med inngrepsfri karakter og i elvelandskapet langs Femundselva/Snerta. Verdien er lavere der traseen følger eksisterende traktorveg, skogsbilveg, kjørespor og mer påvirkede arealer ved Snerta.
Påvirkning	Liten til middels negativ. Løypa gir en ny vinterbasert ferdselslinje og kan påvirke opplevelsen av urørthet og ro i øvre deler av traseen. Påvirkningen reduseres ved at løypa i stor grad følger eksisterende myrdrag, traktorveg, skogsbilveg og kjørespor. Eventuell ny bru over Snerta er et særskilt avklaringspunkt.
Konsekvens	Liten til middels negativ konsekvens. Konsekvensen vurderes som akseptabel dersom løypa etableres uten vesentlige terrenginngrep, dersom kryssing av Snerta løses skånsomt, og dersom løypa merkes slik at kjøring kanaliseres til fastsatt trasé.

8.10 Kulturminner og kulturmiljø

8.10.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på Kulturminnesøk/Askeladden, SEFRAK-registeret, kommunale kartdata og lokal kunnskap.

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner, fredete kulturminner eller andre kjente kulturminner i direkte konflikt med den foreslåtte løypetraseen. Ved Snerta finnes det tre SEFRAK-registrerte bygg i nærområdet, knyttet til Østre Snerten og Søndre Snerten. Disse ligger i et område med gårdsbebyggelse og landbrukspreg, men berøres ikke fysisk av traseen.

Det er også registrert to fangstlokaliteter i retning Høyegga. Disse ligger om lag 450–500 meter fra planlagt løype og vurderes å ligge utenfor direkte influensområde for tiltaket.

8.10.2 Påvirkning

Tiltaket vurderes ikke å gi direkte fysisk påvirkning på kjente kulturminner eller kulturmiljøer. Løypa følger i hovedsak myrdrag, traktorveg, skogsbilveg, eksisterende kjørespor og veg-/landbruksnære arealer, og det er ikke registrert kulturminner i selve traseen.

De SEFRAK-registrerte byggene ved Østre Snerten og Søndre Snerten blir ikke fysisk berørt. Løypa kan gi noe økt vinterferdsel og støy i Snerta-området, men dette vurderes ikke å gi vesentlig ulempe for kulturmiljøet, ettersom tiltaket er sesongbasert og ikke innebærer inngrep i eller ved de registrerte bygningene.

Fangstlokalitetene ved Høyegga ligger såpass langt fra planlagt trasé at tiltaket ikke vurderes å gi fysisk skade eller vesentlig påvirkning. Avstanden på om lag 450–500 meter tilsier at ordinær bruk av løypa ikke vil berøre lokalitetene.

Dersom det i forbindelse med merking, nærmere avklaring av kryssingspunkt ved Snerta eller senere justering av traseen oppdages ukjente kulturminner, må arbeidet stanses og kulturminnemyndighetene kontaktes. Kryssing av Snerta er et særskilt avklaringspunkt for traseen. Dersom en kryssingsløsning forutsetter terrenginngrep, større fysiske tiltak eller inngrep i kantsonen, må traseen vurderes på nytt før sluttbehandling.

8.10.3 Konklusjon kulturminner og kulturmiljø

Tema	Vurdering
Berørte kulturminner/kulturmiljøer	Ingen kjente kulturminner eller kulturmiljøer berøres direkte. Det finnes tre SEFRAK-registrerte bygg i Snerta-området, ved Østre Snerten og Søndre Snerten, men disse påvirkes ikke fysisk av traseen. To fangstlokaliteter ved Høyegga ligger ca. 450–500 meter fra planlagt løype.
Risiko for skade eller ulempe	Lav. Det er ikke registrert kulturminner i direkte konflikt med traseen. Risikoen vurderes som lav så lenge løypa følger fastsatt trasé og ikke medfører terrenginngrep eller fysisk påvirkning av registrerte kulturminner eller kulturmiljø.
Behov for tiltak	Begrenset. Ingen særskilte kulturminnetiltak vurderes som nødvendig. Aktsomhetsplikten gjelder dersom ukjente kulturminner oppdages. Kryssing av Snerta må avklares før sluttbehandling. Dersom en kryssingsløsning forutsetter terrenginngrep, større fysisk tilrettelegging eller inngrep i kantsonen, må traseen vurderes på nytt.

8.11 Sikkerhet

8.11.1 Sikkerhetspunkter

Sikkerhet er et sentralt tema for Rendalen–Snerta-løypa. Løypa er en ny tilkoblingsløype på over 10 km i Engerdal kommune, og går gjennom en kombinasjon av myrdrag, skog, traktorveg, skogsbilveg, eksisterende kjørespor, elvenære områder og mer bebygde arealer ved Snerta.

De viktigste sikkerhetspunktene er kryssing av sideelva Snerta og kryssing av veg.

Traseen krysser Femundselva via eksisterende bru. Dette vurderes som en sikker løsning sammenlignet med kryssing på is eller snø. Kort tid etter kryssing av Femundselva må traseen også krysse sideelva Snerta. Det finnes ikke bru over Snerta på aktuelt kryssingspunkt i dag, og elva vurderes som for stor/stri til at naturlig kryssing på snø eller is kan legges til grunn som sikker løsning. Kryssing av Snerta er derfor et sentralt sikkerhets- og avklaringspunkt for løypa.

Dersom traseen skal opprettholdes, må kryssing av Snerta løses på en sikker, forutsigbar og lovlig måte før løypa kan åpnes. En eventuell bru eller annen kryssingsløsning må være tilstrekkelig dimensjonert for aktuell bruk, kunne håndtere vinterforhold, snølast, ising og nødvendig drift, og utformes slik at inn- og utkjøring skjer oversiktlig og uten bratte eller uforutsigbare overganger. Dersom trygg kryssing ikke kan dokumenteres, bør løypa ikke åpnes på denne strekningen.

Kryssing av veg er det andre sentrale sikkerhetsmomentet. Vegkryssingen må utformes slik at snøskutertrafikken krysser vegen mest mulig vinkelrett, med god sikt i begge retninger og tydelig skilting. Ved vegkryssing skal det være lav hastighet og tydelig vikeplikt. Dersom kryssingen gjelder fylkesveg eller annen offentlig veg, må forholdet til vegeier avklares før løypa kan fastsettes endelig og åpnes.

Ved Snerta går løypa inn i et område med boliger, gårdsbruk, veger, kraftlinje, eksisterende løypetilknøtning og annen ferdsel. Her er det behov for særlig tydelig merking og lav hastighet, slik at løypa kanalisere ferdselen på en forutsigbar måte og ikke skaper konflikt med bebyggelse, gårdsdrift, myke trafikanter eller annen lokal ferdsel.

På de mer avsidesliggende delene av traseen er sikkerhetsrisikoen særlig knyttet til vær, sikt, snøforhold, myrdrag, skog, kjørespor og avstand til bebyggelse. Løypa må derfor merkes godt, og det må være klare rutiner for åpning og stenging. Løypa bør bare åpnes når snø- og føreforholdene er tilstrekkelige, og den må kunne stenges raskt ved lite snø, overvann, usikre kryssingspunkter, dårlig sikt, skade på bru/kryssingsløsning eller andre forhold som gjør ferdsel utrygg.

Samlet vurderes sikkerhetsrisikoen som håndterbar, men bare dersom kryssing av Snerta og vegkryssing avklares og sikres særskilt før løypa åpnes.

8.11.2 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør legges til grunn:

- Kryssing av Snerta må avklares særskilt før sluttbehandling og før løypa kan åpnes.
- Løypa skal ikke baseres på naturlig kryssing av Snerta på snø eller is.
- Dersom det etableres bru eller annen kryssingsløsning over Snerta, må denne være sikker, stabil og egnet for vinterbruk.
- Kryssingsløsning over Snerta må utformes slik at inn- og utkjøring blir oversiktlig og trygg.
- Dersom trygg kryssing av Snerta ikke kan dokumenteres, skal løypa ikke åpnes på denne strekningen.
- Kryssing av veg skal skje mest mulig vinkelrett.
- Ved vegkryssing skal det skiltes tydelig med vikeplikt.
- Ved vegkryssing skal fartsgrensen være 20 km/t.
- Det skal være god sikt i begge retninger ved vegkryssing.
- Forholdet til vegeier må avklares dersom løypa krysser offentlig veg.
- Det bør fastsettes 30 km/t i Snerta-området og andre deler av løypa nær bebyggelse.
- Løypa skal merkes tydelig gjennom hele traseen, særlig ved kryssingspunkter, svinger, myrdrag, skogspartier og inn mot Snerta.
- Løypa skal bare åpnes ved tilstrekkelige snø- og føreforhold.
- Løypa skal kunne stenges raskt ved usikre forhold, herunder lite snø, overvann, dårlig sikt, skade på bru/kryssingsløsning eller andre sikkerhetsmessige forhold.
- Det skal ikke tilrettelegges for rasting eller opphold ved bru, elvekryssing eller vegkryssing.
- Driftsansvarlig må ha rutiner for kontroll av kryssingspunkter gjennom sesongen.
- Informasjon om hensynsfull og defensiv kjøring bør gis ved løypas startpunkter og i digital løypeinformasjon.

8.11.3 Konklusjon sikkerhet

Tema	Vurdering
Risiko	Middels før tiltak. Lav til middels etter tiltak, forutsatt at kryssing av Snerta løses på en sikker og dokumentert måte, og at vegkryssing skiltes og utformes forsvarlig.
Behov for tiltak	Ja. Særlig avklaring og sikring av kryssing over Snerta, tydelig skilting og vikeplikt ved vegkryssing, 20 km/t ved vegkryssing, redusert hastighet i Snerta-området, god merking og rutiner for åpning/stenging.
Faglig vurdering	Risikoen vurderes som håndterbar dersom kryssing av Snerta avklares og kan gjennomføres på en sikker og lovlig måte, vegkryssing sikres med skilting og lav hastighet, og løypa bare åpnes ved trygge snø- og føreforhold.

8.12 Grunneiere og rettighetshavere

8.12.1 Berørte eiendommer

Den foreslåtte løypa berører eiendommene 161/1, 161/56, 161/47 og 172/3. Løypa går over en lengre strekning og berører både utmarksarealer, myrdrag, skogsbilveg, traktorveg/kjørespor, elvenære arealer og landbruksarealer ved Snerta.

Det er ikke inngått grunneieravtaler eller innhentet skriftlig grunneiersamtykke for løypa på dette stadiet. Berørte eiendommer må derfor avklares nærmere gjennom høring og videre dialog før sluttbehandling.

Gnr./bnr.	Grunneier	Type berøring	Merknad
161/1	[føres i intern grunneieroversikt]	Ny løypetrasé over eiendommen	Skriftlig grunneiersamtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
161/56	[føres i intern grunneieroversikt]	Ny løypetrasé over eiendommen	Skriftlig grunneiersamtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
161/47	[føres i intern grunneieroversikt]	Ny løypetrasé over eiendommen	Skriftlig grunneiersamtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
172/3	[føres i intern grunneieroversikt]	Ny løypetrasé over eiendommen	Skriftlig grunneiersamtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.

8.12.2 Grunneiersamtykke

Det er ikke innhentet skriftlig grunneiersamtykke for den foreslåtte løypa på dette stadiet. Dette gjelder alle berørte eiendommer. Kommunen legger opp til at løypa først sendes på høring, og at nødvendige privatrettslige avklaringer, grunneiersamtykker og avtaler innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.

Siden dette er en helt ny tilkoblingsløype, kan den ikke fastsettes endelig eller åpnes for bruk uten at nødvendige grunneiersamtykker foreligger. Dersom samtykke ikke oppnås for én eller flere berørte eiendommer, må traseen justeres, eller løypa kan ikke vedtas/åpnes på den aktuelle strekningen.

Gnr./bnr.	Grunneier	Samtykke mottatt?	Dato	Merknad
161/1	[føres i intern grunneieroversikt]	Nei	-	Skriftlig samtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
161/56	[føres i intern grunneieroversikt]	Nei	-	Skriftlig samtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
161/47	[føres i intern grunneieroversikt]	Nei	-	Skriftlig samtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
172/3	[føres i intern grunneieroversikt]	Nei	-	Skriftlig samtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.

8.12.3 Rettighetshavere

Eventuelle særskilte rettighetshavere er ikke endelig avklart på dette stadiet. Løypa går over en lang strekning og berører arealer med ulike typer bruk, blant annet utmark, skogsbilveg,

traktorveg/kjørespor, elvenære arealer, landbruksarealer og områder innenfor konsesjonsområdet til Rendal Renselskap.

Aktuelle rettighetshavere og interesser som må vurderes nærmere kan blant annet være:

- Rendal Renselskap, ettersom deler av området vest for Femundselva ligger innenfor konsesjonsområdet.
- Eventuelle rettighetshavere knyttet til skogsbilveg, traktorveg, adkomst eller vegrett.
- Eventuelle landbruks-, beite-, jakt- eller fiskerettigheter.
- Eventuelle rettigheter eller ansvar knyttet til eksisterende bru over Femundselva.
- Rettigheter og avklaringer knyttet til eventuell kryssingsløsning over sideelva Snerta.
- Eventuelle bruksretter eller private avtaler knyttet til berørte eiendommer.

Kryssing av Snerta er et særskilt avklaringspunkt. Dersom traseen forutsetter ny bru eller annen kryssingsløsning, må det avklares hvem som eier grunnen, hvem som har rettigheter i området, hvem som eventuelt skal eie, drifte og vedlikeholde en slik løsning, og om løsningen kan gjennomføres uten terrenginngrep eller andre forhold som er i strid med motorferdselsforskriften § 4a.

Rettighetshavere må avklares gjennom høring, dialog med grunneiere, Rendal Renselskap og øvrige relevante parter. Dersom det avdekkes rettighetshavere som kan bli berørt av løypa, må dette vurderes før sluttbehandling og endelig vedtak.

8.12.4 Konklusjon grunneiere og rettighetshavere

Tema	Vurdering
Berørte eiendommer	Løypa berører eiendommene 161/1, 161/56, 161/47 og 172/3.
Grunneiersamtykke	Ikke mottatt. Skriftlige grunneiersamtykker/avtaler må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
Rettighetshavere	Ikke endelig avklart. Rendal Renselskap og eventuelle rettighetshavere knyttet til veg, adkomst, landbruk, beite, jakt, fiske, bru/kryssing og annen bruk må avklares gjennom høring og videre dialog.
Faglig vurdering	Forholdet må avklares: nødvendige grunneiersamtykker, avtaler og rettighetsavklaringer foreligger før sluttbehandling og endelig vedtak.

8.13 Samlet vurdering for Rendalen–Snerta

8.13.1 Oppsummering per tema

Tema	Konsekvens	Kommentar
Friluftsliv	Liten negativ	Løypa berører tre kartlagte friluftslivsområder: Rømmundfjellet–Kastflolia, Femundselva og Kvitvola–Storhøa. Femundselva er vurdert som svært viktig friluftslivsområde. Hovedbruken i flere av områdene er likevel i stor grad knyttet til sommerbruk, og løypa følger i stor grad eksisterende myrdrag, traktorveg, skogsbilveg, bru og kjørespor.
Naturmangfold	Liten negativ til noe negativ	Norconsult har vurdert naturmangfold og friluftsliv, og peker særlig på gammel barskog, død ved, ulvelav, vinterbeite for elg og inngrepssfrie områder. Direkte fysisk påvirkning vurderes som begrenset dersom løypa

Tema	Konsekvens	Kommentar
		bare brukes på frossen og snødekt mark, og dersom stående og liggende død ved ikke fjernes. Kryssing av Snerta er et særskilt avklaringspunkt.
Støy	Liten til middels negativ	Støyrapporten viser at løype 60-Snerta vest, fra Rendalen, berører fire støyfølsomme bygg innenfor 60 meter og at bebyggelse må støyberegnes. Friluftsområdene er vurdert som registrert/viktig sommerbruk, og strekningen vurderes som ok for friluftsområder. Lav hastighet nær bebyggelse er nødvendig.
Reindrift	Liten negativ	Det er ikke samisk tamreindrift eller reinbeitedistrikt i området. Deler av området vest for Femundselva ligger innenfor konsesjonsområdet til Rendal Renselskap. Det kan forekomme rein i området, men dagens bruk er opplyst å være begrenset. Rendal Renselskap bør høres, og det bør være mulighet for midlertidig stenging ved behov.
Bolig- og hytteområder	Liten til middels negativ	Løypa går i hovedsak langt fra bebyggelse, men passerer gjennom/nær bolig- og gårdsbebyggelse i Snerta-området. Det finnes også enkelte hytter/fritidsbygg i nærheten. Virkningene er i hovedsak knyttet til støy, nærføring og økt ferdsel.
Landskap	Liten til middels negativ	Løypa går gjennom et variert skogs-, myr-, elve- og landbrukslandskap. Påvirkningen er størst i de åpne og mer inngrepsfrie delene av traseen og ved eventuell kryssingsløsning over Snerta. På øvrige deler reduseres påvirkningen ved at traseen følger eksisterende ferdselslinjer.
Kulturminner og kulturmiljø	Ingen/liten negativ konsekvens	Det er ikke registrert kulturminner i direkte konflikt med traseen. Tre SEFRAK-registrerte bygg ligger i Snerta-området, og to fangstlokaliteter ved Høyegga ligger ca. 450–500 meter fra planlagt løype. Risiko for skade vurderes som lav.
Sikkerhet	Lav til middels risiko etter tiltak	De viktigste sikkerhetspunktene er kryssing av Snerta og vegkryssing. Femundselva krysses via eksisterende bru, mens Snerta ikke har bru i dag og ikke vurderes egnet for naturlig kryssing. Vegkryssing må skiltes og sikres med lav hastighet og god sikt.
Grunneiere og rettighetshavere	Formelt vilkår	Det foreligger ikke grunneiersamtykker eller avtaler på dette stadiet. Berørte eiendommer, rettighetshavere, Rendal Renselskap, eventuell bruk av veg/kjørespor, eksisterende bru over Femundselva og eventuell kryssingsløsning over Snerta må avklares før sluttbehandling og endelig vedtak.

8.13.2 Foreslåtte vilkår eller avbøtende tiltak

Følgende vilkår og avbøtende tiltak bør legges til grunn dersom løypa sendes på høring og senere vurderes vedtatt:

- Løypa skal bare åpnes når bakken er frossen og det er tilstrekkelig snødekke.
- Løypa skal stenges dersom det er lite snø, synlig vegetasjon, fare for kjøreskader, erosjon, usikre kryssingspunkter eller andre forhold som tilsier risiko for skade eller utrygg ferdsel.
- Kjøring skal kanaliseres til merket trasé.
- Løypa skal merkes tydelig gjennom hele strekningen, særlig ved kryssingspunkter, myrdrag, svinger, skogspartier og inn mot Snerta.
- Det skal ikke fjernes, skades eller brukes stående eller liggende død ved langs traseen.
- Det skal ikke legges til rette for vedhogst langs løypa.

- Brukere bør oppfordres til å bruke tilrettelagte rasteplasser og ta med egen ved dersom de skal raste andre steder.
- Det skal ikke tilrettelegges for rasting eller opphold ved kryssingene over Femundselva eller Snerta, ved vegkryssing eller nær støyfølsom bebyggelse.
- Kryssing av Femundselva skal skje via eksisterende bru.
- Kryssing av Snerta må avklares særskilt før sluttbehandling.
- Løypa skal ikke baseres på naturlig kryssing av Snerta på snø eller is.
- Dersom kryssing av Snerta krever vesentlige terrenginngrep, større fysisk tilrettelegging, inngrep i vannstrengen eller omfattende fjerning av kantvegetasjon, må traseen vurderes på nytt.
- Dersom det kan etableres en enkel og skånsom kryssingsløsning over Snerta, må denne være sikker, stabil, egnet for vinterbruk og utformet med minst mulig påvirkning på kantvegetasjon og elvenært areal.
- Forholdet til grunneier, rettighetshavere, ansvar, eierskap, drift og vedlikehold av eventuell kryssingsløsning over Snerta må avklares før sluttbehandling.
- Vegkryssing skal skje mest mulig vinkelrett, med tydelig skilting, vikeplikt og god sikt i begge retninger.
- Ved vegkryssing skal fartsgrensen være 20 km/t.
- I Snerta-området og nær støyfølsom bebyggelse skal fartsgrensen være 30 km/t.
- Generell fartsgrense på øvrige deler av løypa kan være 50 km/t, forutsatt at hensynet til støy, sikkerhet, naturmangfold, vilt og reindrift ivaretas.
- Rendal Renselskap skal høres før sluttbehandling.
- Det bør etableres rutine for midlertidig stenging av løypa dersom Rendal Renselskap melder om rein i området eller behov for stenging av hensyn til drift.
- Dersom det senere blir kjent at det finnes spillplasser for storfugl eller orrfugl nær traseen, må det vurderes om traseen skal justeres eller om kjøretidspunkt skal begrenses.
- Nødvendige grunneiersamtykker og avtaler må foreligge før sluttbehandling og endelig vedtak.
- Eventuelle rettighetshavere må avklares gjennom høring, dialog med grunneiere og videre saksbehandling.
- Kommunen bør følge opp høringsinnspill fra grunneiere, naboer, Rendal Renselskap, friluftslivsinteresser, naturverninteresser, vegeier og andre berørte før sluttbehandling.

8.13.3 Samlet faglig vurdering

Utredningen viser at Rendalen-Snerta har en klar funksjon som tilkoblingsløype mellom Rendalen og Engerdal. Store deler av traseen følger myrdrag, gammel traktorveg, skogsbilveg og eksisterende kjørespor, noe som reduserer behovet for fysisk tilrettelegging.

De viktigste faglige konfliktpunktene er naturmangfold, reindrift/Rendal renselskap der relevant, sikkerhet ved kryssing av Snerta, støy/nærføring til bebyggelse og grunneier-/rettighetsforhold. Norconsults utredning peker på verdier knyttet til blant annet gammel barskog, død ved, ulvelav og vinterbeite for elg.

Kryssing av Snerta er et sentralt avklaringspunkt. Dersom kryssingen krever tiltak som må regnes som terrenginngrep, eller ikke kan løses sikkerhetsmessig og miljømessig forsvarlig, må traseen justeres eller vurderes på nytt.

Før sluttbehandling må grunneiersamtykker, rettighetshavere, eventuell bruløsning over Snerta, forholdet til kantvegetasjon/vassdrag, reindrifts-/renselsskaps hensyn og sikkerhet ved kryssinger være avklart.

9. Løype 16, 16a og 16b – Gammelsætra/Røsætra/Litlråsen

9.1 Beskrivelse av tiltaket

Løype 16, 16a og 16b vurderes samlet fordi delstrekningene henger geografisk og funksjonelt sammen. Løypene inngår samlet som tilkomst- og forbindelsesløyper mellom eksisterende løypenett ved Gammelsætra/Røsætra og hytte-/seterområdet ved Litlråsen. Delstrekningene har likevel ulike funksjoner, ulik nærhet til bebyggelse og ulike konfliktpunkter. De vurderes derfor særskilt der dette er nødvendig, særlig med hensyn til trasé, støy, hytte- og boligområder, sikkerhet, grunneierforhold og avbøtende tiltak.

Løypene ble tidligere vedtatt som del av revidert forskrift om snøskuterløyper i Engerdal kommune, men ble senere opphevet av Statsforvalteren. Bakgrunnen for opphevingen var særlig mangelfulle vurderinger av støy og påvirkning på hytte- og boligområder for løype 16, 16a og 16b. For løype 16b ble det i tillegg vist til manglende grunneiersamtykke for deler av traseen. Denne utredningen innebærer derfor en ny og mer konkret vurdering av delstrekningene, med særlig vekt på de forholdene Statsforvalteren påpekte.

Punkt	Beskrivelse
Løypenavn	Løype 16, 16a og 16b – Gammelsætra/Røsætra/Litlråsen
Type tiltak	Gjenopptakelse / ny vurdering av tidligere opphevede løyper
Berørte delstrekninger	Løype 16, 16a og 16b
Samlet lengde	12 135 meter
Berørte eiendommer	1/2, 1/3, 1/7, 1/28, 6/1, 6/2, 6/24, 6/26 og 6/37
Berørte grunneiere	Ja, flere. Grunneiere føres i egen intern grunneieroversikt.
Tilknytning til eksisterende løypenett	Ja, ved Gammelsætra/Røsætra og videre mot eksisterende løypenett
Formål/funksjon	Tilkomst til hytte-/seterområdet ved Litlråsen, herunder tilknytning til vannpost, samt sammenkobling med eksisterende løypenett
Foreslått åpningstid	Forlenget åpningstid, 06:00–23:00 (fleksibel tilgjengelighet for hytteeiere)
Foreslåtte fartsgrenser	Maks 50 km/t. 40 km/t i tettbebygde områder der dette er aktuelt. 20 km/t i særskilte områder, herunder nær hytte-/seterbebyggelse, ved vannpost, vegkryssing eller andre definerte konfliktpunkter.
Behov for særskilte bestemmelser	Ja. Det bør fastsettes særskilte bestemmelser om redusert hastighet i hytte-/seterområder, ved vannpost og nær bebyggelse, tydelig skilting og merking, forbud mot rasting/opphold på konfliktutsatte punkter, samt krav om at nødvendige grunneiersamtykker foreligger før sluttbehandling og endelig vedtak.

Kort beskrivelse av tiltaket:

Tiltaket gjelder ny vurdering av løype 16, 16a og 16b i området Gammelsætra, Røsætra og Litlråsen. Delstrekningene skal samlet gi tilkomst fra eksisterende løypenett til hytte-/seterområdet ved Litlråsen og til vannpost i området. Løypene har derfor både funksjon som tilkomstløype for hytte-/seterbrukere og som del av det samlede løypenettet i denne delen av kommunen.

Siden løypene tidligere er opphevet etter klagebehandling, er det i denne utredningen lagt særlig vekt på forholdet til støy, nærføring til hytter og boliger, åpningstid, hastighet, grunneiersamtykke og konkrete avbøtende tiltak. For løype 16b er grunneierforhold og nærhet til hytte-/seterbebyggelse særlig sentralt.

Den foreslåtte åpningstiden på 06:00–23:00 innebærer en forholdsvis lang daglig brukstid. Bakgrunnen for dette er at løypene skal gi en mer fleksibel og forutsigbar adkomst for hytte-/seterbrukere i området. Tidligere har slik transport i større grad vært avhengig av dispensasjon for kjøring til egen hytte. Ved etablering av godkjent snøskuterløype er formålet at brukerne i stedet skal kunne benytte det åpne løypenettet innenfor fastsatte rammer.

Samtidig må den utvidede åpningstiden vurderes særskilt opp mot støy og ulemper for hytte- og boligområder, særlig fordi Statsforvalteren tidligere pekte på mangelfulle vurderinger av nettopp disse temaene. Det må derfor vurderes om åpningstiden er forsvarlig for alle delstrekninger, eller om enkelte deler bør ha strengere regulering, lavere hastighet eller andre avbøtende tiltak.

9.1.1 Løype 16

Punkt	Beskrivelse
Startpunkt	UTM sone 32N: Ø 662550,9 / N 6836777,1
Endepunkt	UTM sone 32N: Ø 665725,7 / N 6839307,8
Lengde	4 360 meter
Formål/funksjon	Hovedtrasé mellom Gammelsætra og Litlråsen
Særskilte forhold	Del av samlet tilkomst til Litlråsen. Må vurderes særskilt med hensyn til støy, hytte-/seterbebyggelse, nærføring til friluftsområder, grunneierforhold og tilknytning til øvrige delstrekninger.

Kort beskrivelse:

Løype 16 utgjør hovedtraseen fra området ved Gammelsætra og videre mot Litlråsen. Løypa er en sentral del av den samlede tilkomsten til hytte-/seterområdet og fungerer som bindeledd mellom eksisterende løypenett og de øvrige delstrekningene 16a og 16b.

Strekningen må vurderes både som selvstendig løype og som del av en samlet løypeløsning for området. Særlig viktig er vurdering av støy og avstand til hytter, seterbebyggelse og eventuelle boliger, samt hvordan trafikken på denne delen påvirker samlet belastning i området. Det må også vurderes om fartsgrenser og åpningstid er tilstrekkelige for å redusere ulemper for bebyggelse og friluftsliv.

Løype 16 er en viktig del av funksjonen til løypesystemet, men kan ikke vurderes isolert fra 16a og 16b. Samlet trafikk til og fra Litlråsen vil i stor grad være avhengig av hvordan disse delstrekningene fungerer sammen.

9.1.2 Løype 16a

Punkt	Beskrivelse
Startpunkt	UTM sone 32N: Ø 664242,8 / N 6836676,2

Punkt	Beskrivelse
Endepunkt	UTM sone 32N: Ø 665191,9 / N 6838808,8
Lengde	2 851 meter
Formål/funksjon	Hovedtrasé mellom Røsætra og Litlråsen
Særskilte forhold	Alternativ/tilknyttende delstrekning mot Litlråsen. Må vurderes med hensyn til støy, nærføring til hytte-/seterbebyggelse, grunneierforhold, samlet belastning og forholdet til løype 16.

Kort beskrivelse:

Løype 16a utgjør en delstrekning fra Røsætra mot Litlråsen. Løypa har funksjon som tilknyttende trasé mellom Røsætraområdet og hytte-/seterområdet ved Litlråsen, og må ses i sammenheng med løype 16.

Strekningen kan ha betydning for fordeling av trafikk inn mot Litlråsen, men kan også gi økt samlet løypetetthet og motorisert ferdsel i området. Det er derfor nødvendig å vurdere om løype 16a gir en reell funksjonell nytte som står i forhold til eventuelle ulemper for hytter, boliger, friluftsliv og grunneiere.

Som for løype 16 må det legges særlig vekt på støy og påvirkning på nærliggende hytte-/seterbebyggelse. Dersom løype 16a bidrar til økt samlet trafikk i området, må dette også vurderes som del av samlet belastning for hele løype 16/16a/16b.

9.1.3 Løype 16b

Punkt	Beskrivelse
Startpunkt	UTM sone 32N: Ø 665720,3 / N 6839302,7
Endepunkt	UTM sone 32N: Ø 667782,3 / N 6839618,0
Lengde	4 924 meter
Formål/funksjon	Tilførselsløype til Litlråsen hytteområde og vannpost
Særskilte forhold	Nærføring til hytte-/seterbebyggelse og vannpost. Tidligere opphevet også på grunn av manglende grunneiersamtykke. Særlig behov for avklaring av grunneierforhold, støy, fartsgrense, åpningstid og ferdsel ved vannpost.

Kort beskrivelse:

Løype 16b er tilførselsløype til Litlråsen hytteområde og vannpost. Denne delstrekningen har en mer direkte funksjon for hytte-/seterbrukere enn de øvrige delstrekningene, og kan derfor få større betydning for lokal ferdsel, støy og bruk i nærområdet til hytter og seterbebyggelse.

Løype 16b er særlig viktig å vurdere grundig fordi den tidligere ble opphevet både på grunn av mangelfulle vurderinger av støy og påvirkning på hytte- og boligområder, og på grunn av manglende grunneiersamtykke for deler av løypa. Ved ny behandling må det derfor dokumenteres konkret hvilke eiendommer og bygninger som berøres, hvilke avstander det er til støyfølsom bebyggelse, hvilke fartsgrenser som skal gjelde, og hvordan ulemper for hytte-/seterområdet skal reduseres.

Det bør vurderes særskilte bestemmelser for løype 16b, herunder lavere fartsgrense på konfliktutsatte deler, tydelig skilting, regulering av ferdsel ved vannpost og forbud mot rasting/opphold på steder der dette kan gi ulemper for hytte-/seterbebyggelse. Det må også foreligge nødvendige grunneiersamtykker før løypa kan vedtas endelig.

9.2 Kart og trasé

Den aktuelle løypa er vist i oversiktskartet nedenfor. Kartet viser foreslått ny eller endret trasé sammen med eksisterende løypenett. Nye eller endrede traséer er vist med blå strek, mens eksisterende løypenett er vist med petrolfarget strek. Oversiktskartet er ment som en enkel geografisk orientering i konsekvensanalysen.

Detaljerte temakart, kartutsnitt og samlet digital analyse framgår av egen delrapport for løypa (05). Delrapporten viser hvilke kartlag, temadata og kontrollpunkter som er brukt i vurderingen, og viser relevante treff innenfor temaer som naturmangfold, friluftsliv, støy, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap, reindrift og sikkerhet.

Dersom det ikke er registrert relevante treff for et tema, er det normalt ikke utarbeidet eget temakart for dette temaet. Temaet er likevel vurdert i teksten der det er relevant.

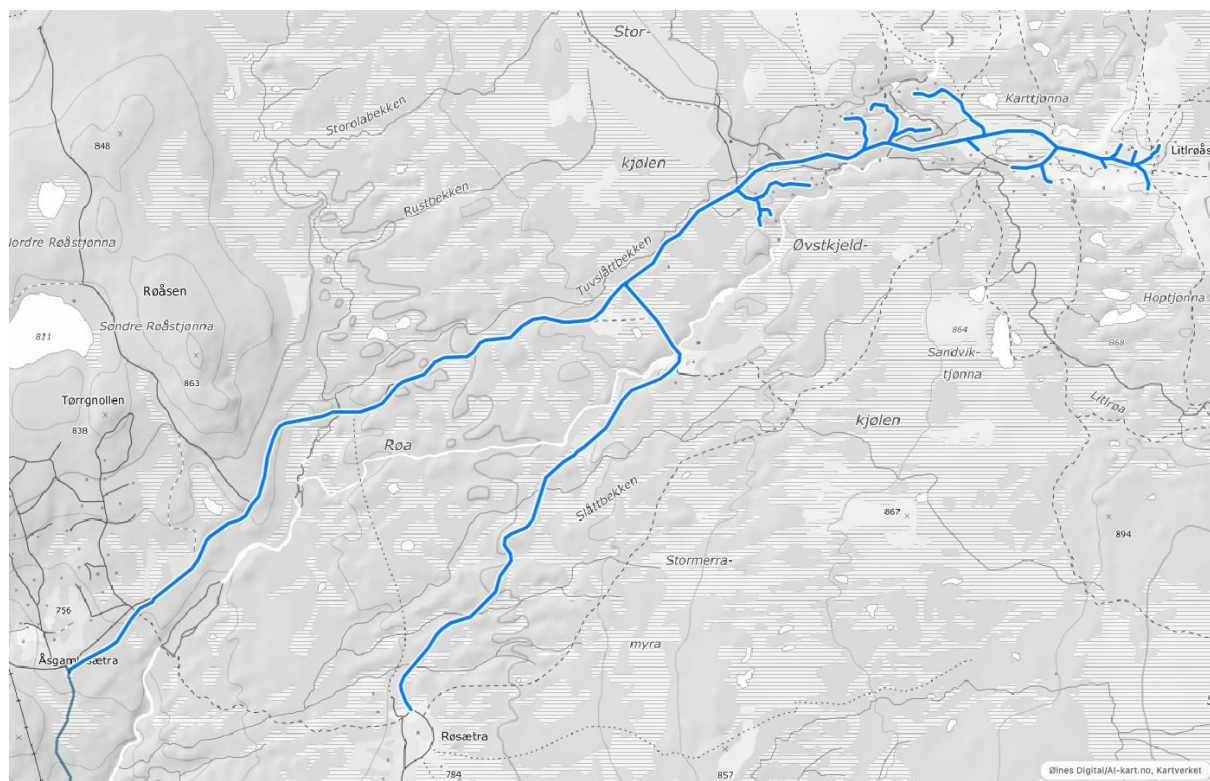
Nedenfor beskrives selve traseen, herunder start- og endepunkt, hovedretning, terrengforhold, tilknytning til eksisterende løypenett og eventuelle særskilte forhold.

Løype 16, 16a og 16b følger i hovedsak eksisterende skogsbilveger som ikke brøytes vinterstid. Dette vurderes som positivt, fordi løypene i liten grad krever ny trasé i urørt terreng, og fordi kjøringen kanaliseres til eksisterende ferdselslinjer.

Trasévalget reduserer dermed behovet for terrengtilpasning, rydding og fysisk påvirkning på vegetasjon og terreng. Bruk av eksisterende veglinjer gir også en mer forutsigbar og tydelig trasé for både brukere, grunneiere og berørte hytte-/seterområder.

Samtidig innebærer bruk av eksisterende skogsbilveger at løypene enkelte steder går nær hytter, seterbebyggelse, vannpost og andre brukerinteresser. Dette gjelder særlig løype 16b inn mot Litlråsen. Trasévalget må derfor vurderes opp mot støy, hastighet, åpningstid, sikkerhet og grunneierforhold.

Samlet vurderes trasévalget som hensiktsmessig, fordi løypene i hovedsak følger eksisterende vinterstengte skogsbilveger. Konfliktpotensialet er likevel ikke knyttet til terrenginngrep, men til nærføring til hytte-/seterbebyggelse, støy, ferdsel og grunneiersamtykke.



Figur 5: Oversiktskart for løype 16, 16a og 16b. Foreslått ny eller endret trasé er vist med blå strek. Eksisterende løypenett er vist med petrolfarget strek. Detaljerte temakart og digital analyse framgår av egen delrapport.

9.3 Dagens situasjon og 0-alternativet

9.3.1 Dagens situasjon

Løype 16, 16a og 16b ligger i området Gammelsætra, Røsætra og Litlråsen. Området består av skogsbilveger som ikke brøytes vinterstid, hytte- og seterbebyggelse, utmarksarealer, skog, myrpartier og tilkomstveger. Delstrekningene henger geografisk og funksjonelt sammen, og har særlig betydning for tilkomst til hytte-/seterområdet ved Litlråsen og vannpost i området.

Løypene ble tidligere vedtatt som del av revidert forskrift om snøskuterløyper i Engerdal kommune, men ble senere opphevet av Statsforvalteren. Løype 16, 16a og 16b ble opphevet på grunn av mangelfulle vurderinger av støy og påvirkning på hytte- og boligområder. For løype 16b ble det i tillegg vist til manglende grunneiersamtykke for deler av løypa. Denne nye vurderingen må derfor særlig svare ut støy, nærføring til hytte-/seterbebyggelse, åpningstid, fartsgrenser, grunneiersamtykke og avbøtende tiltak.

Per i dag finnes det ikke godkjent åpen snøskuterløype på disse delstrekningene. Transportbehovet til hytter og setrer i området håndteres derfor i stor grad gjennom enkeltsøknader om dispensasjon fra motorferdselregelverket. Det gjelder over 70 hytte- og setereiere. Dette innebærer en betydelig administrativ belastning for kommunen, både knyttet til behandling av søknader, vilkår og oppfølging av kjøring. Motorferdsel i utmark er som hovedregel forbudt, men regelverket åpner for særskilte tillatelser og dispensasjoner innenfor gitte rammer.

Bakgrunnen for å vurdere løypene på nytt er blant annet ønsket om å erstatte et omfattende dispensasjonsbasert system med en mer forutsigbar og regulert løypeløsning. En fastsatt løype vil kunne gi hytte- og setereiere adgang til å benytte løypenettet innenfor klare rammer for åpningstid, hastighet, trase, merking og stenging. Dette gir en mer oversiktlig ordning enn mange enkeltvedtak, men innebærer samtidig at virkningene for hytte-/seterbebyggelse, støy og naturverdier må vurderes grundig.

Området brukes også til friluftsliv og utmarksbruk. Det er hytte- og seterbebyggelse i området, og deler av løypene går nær bebyggelse og brukerinteresser. Dette gjelder særlig løype 16b inn mot Litlråsen og vannpost. Dagens bruk er derfor sammensatt, med både private hytte-/seterinteresser, ferdsel langs veger og stier, friluftsliv, jakt, utmarksbruk og eksisterende transportbehov.

Det er ikke samisk tamreindrift eller reinbeitedistrikt i området. Reindrift vurderes derfor ikke som et sentralt tema for disse delstrekningene.

Det foreligger sensitive artsdata for fjellrev i det større området som løypene inngår i. Fjellrev er en arealkrevende og forstyrrelsessårbar art. Av hensyn til skjerming av sårbare artsdata omtales ikke hi, ynglelokalitet, funksjonsområde, nøyaktig lokalitet, avstand til trasé eller andre opplysninger som kan bidra til å stedfeste forekomster.

Opplysningene må likevel inngå i kommunens interne vurdering av naturmangfold, påvirkning, avstand, ferdsel, støy, åpningstid, samlet belastning og eventuelle behov for avbøtende tiltak. Det legges til grunn at sensitive artsdata behandles med nødvendig varsomhet, og at vurderingene dokumenteres på et nivå som er etterprøvbart uten å avsløre skjærmede lokaliteter.

9.3.2 0-alternativet

Dersom løype 16, 16a og 16b ikke vedtas på nytt, videreføres dagens situasjon uten godkjent åpen snøskuterløype på disse delstrekningene. Hytte- og setereiere vil da fortsatt være avhengige av individuelle dispensasjoner for motorferdsel der vilkårene for dette er oppfylt.

0-alternativet innebærer at kommunen fortsatt må håndtere et stort antall enkeltsøknader om motorferdsel til hytter og setrer i området. Dette gir en betydelig administrativ belastning og kan gi mindre oversiktlige rammer for samlet ferdsel enn en fastsatt løype med felles bestemmelser om åpningstid, hastighet, trase, merking og stenging.

For hytte- og setereiere innebærer 0-alternativet mindre fleksibel og mindre forutsigbar adkomst enn en godkjent løype. Brukerne må fortsatt forholde seg til individuelle tillatelser, vilkår og søknadsprosesser, i stedet for et åpent løypenett med felles regulering.

For naturmangfold, friluftsliv og støy innebærer 0-alternativet at det ikke etableres ny offentlig snøskuterløype i området. Dette kan redusere risikoen for økt samlet ferdsel, mer forutsigbar støybelastning langs faste traseer og ulemper for hytte-/seterbebyggelse. Samtidig vil dispensasjonsbasert kjøring fortsatt kunne forekomme, og denne kjøringen vil i mindre grad være samlet i et offentlig løypesystem med enhetlig regulering.

0-alternativet innebærer også at de forholdene Statsforvalteren tidligere påpekte, ikke blir løst gjennom ny forskrift. Det vil fortsatt ikke foreligge en samlet regulert løypeløsning for området, og kommunen vil fortsatt måtte håndtere transportbehovet gjennom enkeltsaker. Samtidig unngås de nye virkningene som en åpen løype kan gi for støy, hytte-/seterområder, naturmangfold og sensitive arter.

Samlet vurderes 0-alternativet som administrativt krevende og mindre forutsigbart for hytte- og setereiere. Samtidig har 0-alternativet lavere risiko for økt samlet motorisert ferdsel i området. Ved ny vurdering av løype 16, 16a og 16b må kommunen derfor avveie behovet for en forutsigbar, regulert løypeløsning mot hensynet til støy, hytte-/seterbebyggelse, friluftsliv, naturmangfold, sensitive arter og grunneierforhold.

9.4 Friluftsliv

9.4.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på kommunens kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder, Naturbase, kommunens kartgrunnlag, lokal kunnskap og vurdering av dagens bruk av området.

Løype 16, 16a og 16b berører kartlagte friluftslivsområder med høy verdi. Store deler av løypene ligger innenfor friluftslivsområdet Østfjellet, registrert som stort turområde uten tilrettelegging og vurdert som svært viktig friluftslivsområde. Deler av løype 16b ligger også innenfor friluftslivsområdet Femundsstien, registrert som utfartsområde og vurdert som svært viktig friluftslivsområde. Naturbase-faktaarkene for de aktuelle områdene er lagt til grunn sammen med kommunens kartgrunnlag.

Lokal ID	Områdenavn	Områdetype/friluftstype	Verdi
FK00020004	Østfjellet	Stort turområde uten tilrettelegging	Svært viktig friluftslivsområde
FK00019983	Femundsstien	Utfartsområde	Svært viktig friluftslivsområde

Området brukes til friluftsliv, hytte-/seterbruk, utmarksbruk, jakt, ferdsel langs veger og stier og annen rekreasjon. Løypene følger i hovedsak eksisterende skogsbilveger som ikke brøytes vinterstid. Dette innebærer at traseene i stor grad legges på eksisterende ferdselslinjer, men at de samtidig åpner for regulert motorisert vinterferdsel i områder med store friluftslivsverdier.

Dagens motorferdsel i området er i stor grad knyttet til dispensasjoner for transport til hytter og setrer. En åpen løype vil gi en mer forutsigbar og regulert ordning, men kan også gi økt samlet bruk, mer støy og større tilstedeværelse av snøskutertrafikk enn dagens dispensasjonsbaserte system.

9.4.2 Verdi

Vurdering	Begrunnelse
Stor verdi	Løypene berører kartlagte friluftslivsområder vurdert som svært viktige. Østfjellet er registrert som stort turområde uten tilrettelegging, og Femundsstien er registrert som utfartsområde. Områdene har verdi for friluftsliv, hytte-/seterbruk, utmarksbruk og opplevelse av større sammenhengende naturområder.

9.4.3 Påvirkning

Løype 16, 16a og 16b vil gi motorisert vinterferdsel i kartlagte friluftslivsområder med svært høy verdi. Dette kan gi negativ påvirkning gjennom støy, synlig motorisert ferdsel, redusert opplevelse av ro og mulige konflikter med skiløpere, turgåere, hytte-/seterbrukere og andre friluftslivsbrukere.

Påvirkningen reduseres noe av at løypene i hovedsak følger eksisterende skogsbilveger som ikke brøytes vinterstid. Traseene legges dermed ikke gjennom urørt terreng, men langs etablerte ferdselslinjer. Dette bidrar til å kanalisere ferdselen og begrenser fysisk påvirkning på friluftslivsområdene.

Samtidig er det viktig at dette ikke alene gjør tiltaket uproblematisk. En skogsbilveg som ikke er brøytet vinterstid kan i praksis oppleves som en del av vinterfriluftsområdet. Når vegen tas i bruk som snøskuterløype, endres opplevelsen av området for andre brukere. Dette gjelder særlig der løypene går nær hytter, setrer, utfartsområder eller viktige ferdselslinjer.

For løype 16 vurderes påvirkningen i hovedsak å være knyttet til økt motorisert ferdsel mellom Gammelsætra og Litlråsen. Løypa følger eksisterende skogsbilveg, men går gjennom et svært viktig friluftslivsområde. Påvirkningen vurderes som noe negativ.

For løype 16a vurderes påvirkningen som tilsvarende, men noe mer avhengig av hvor stor trafikk denne delstrekningen faktisk vil få. Løypa har funksjon som tilkomst/forbindelse fra Røsætra mot Litlråsen og bidrar til økt samlet løypenett i området. Påvirkningen vurderes som liten til noe negativ.

For løype 16b vurderes påvirkningen som størst. Denne delstrekningen har direkte funksjon som tilførselsløype til Litlråsen hytteområde og vannpost, og deler av løypa ligger innenfor friluftslivsområdet Femundsstien, som er registrert som svært viktig utfartsområde. Løype 16b går også nærmere hytte-/seterbebyggelse og lokale brukerinteresser. Påvirkningen vurderes derfor som noe negativ til middels negativ, avhengig av trafikkmengde, åpningstid, hastighet og hvordan ferdseleu reguleres.

Den foreslåtte åpningstiden 06:00–23:00 gir fleksibilitet for hytte-/seterbrukere, men innebærer også at motorisert ferdseleu kan forekomme tidlig morgen og sent kveld. Dette kan forsterke ulemper for friluftsliv og hytte-/seterbruk, særlig på delstrekninger nær bebyggelse og utfartsområder. Åpningstid må derfor vurderes sammen med fartsgrenser og øvrige avbøtende tiltak.

Samlet vurderes påvirkningen på friluftsliv som noe negativ. For løype 16b vurderes påvirkningen som noe større enn for løype 16 og 16a.

9.4.4 Avbøtende tiltak

Følgende tiltak bør legges til grunn:

- Løypene skal merkes tydelig og kanaliseres til eksisterende skogsbilveger.
- Det skal ikke legges til rette for kjøring utenfor fastsatt trasé.
- Det bør fastsettes lavere hastighet nær hytte-/seterbebyggelse, vannpost, utfartsområder og andre konfliktutsatte punkter.
- For løype 16b bør det vurderes særskilt lav hastighet på de delene som går nær hytte-/seterbebyggelse og innenfor/ved Femundsstien.
- Det bør ikke tilrettelegges for rasting, opphold eller samlingspunkt nær hytter, setrer, vannpost, utfartsområder eller viktige friluftslivspunkter.
- Det bør skiltes/informeres om hensynsfull ferdseleu, særlig av hensyn til skiløpere, turgåere, hytte-/seterbrukere og andre friluftslivsbrukere.
- Kommunen bør følge opp høringsinnspill fra hytte-/setereiere, friluftslivsinteresser, grunneiere og andre berørte før sluttbehandling.
- Dersom høringsinnspill eller senere driftserfaringer viser større ulemper enn forutsatt, bør kommunen vurdere ytterligere hastighetsreduksjon, strengere åpningstid eller andre regulerende tiltak på enkelte delstrekninger.
- Løypene skal kunne stenges ved dårlige snøforhold eller andre forhold som tilsier at ferdseleu kan gi skade, ulempe eller konflikt.

9.4.5 Konklusjon friluftsliv

Tema	Vurdering
Verdi	Stor. Løypene berører svært viktige kartlagte friluftslivsområder, herunder Østfjellet og Femundsstien.
Påvirkning	Noe negativ samlet. Løype 16 og 16a vurderes å gi liten til noe negativ påvirkning, mens løype 16b vurderes å ha noe større påvirkning på grunn av nærhet til hytte-/seterområde, vannpost og Femundsstien.
Konsekvens	Middels negativ konsekvens. Den høye verdien på friluftslivsområdene gjør at selv en moderat påvirkning gir tydelig konsekvens. Konsekvensen kan reduseres gjennom tydelig kanalisering, lav hastighet og begrensning av opphold/rasting på konfliktutsatte steder.

Tema	Vurdering
Behov for avbøtende tiltak	Ja. Det er behov for tydelig merking, kanalisering til eksisterende skogsbilveg, lavere hastighet nær hytte-/seterbebyggelse og utfartsområder, informasjon om hensynsfull ferdsel og mulighet for ytterligere regulering dersom høringsinnspill eller driftserfaringer tilsier det.

9.5 Naturmangfold

9.5.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på tilgjengelige offentlige databaser, kommunens kartgrunnlag, Naturbase, Artskart, sensitive artsdata, lokal kunnskap og nyere naturfaglig kunnskap innhentet i forbindelse med verneplanarbeidet for Engermarka.

Det er særlig lagt vekt på høringsdokumentet for forslag om vern av Engermarka og den naturfaglige rapporten utarbeidet av Asplan Viak på oppdrag fra Miljødirektoratet. Rapportene gjelder verneplanområdet Engermarka og er ikke utarbeidet som konsekvensutredning for snøskuterløypene. De gir likevel et oppdatert og relevant kunnskapsgrunnlag om naturverdier, naturtyper, økologiske sammenhenger, rødlistearter og samlet naturverdi i nærområdet. Høringsdokumentet beskriver Engermarka som et svært stort område med viktige naturtyper og et stort antall truede og nær truede arter, og viser til at området er foreslått vernet som naturreservat.

Asplan Viak-rapporten beskriver Engermarka som et stort sammenhengende skog- og fjellområde med nasjonale og, sett i sammenheng med tilgrensende verneområder, internasjonale naturverdier. Rapporten framhever blant annet gammel barskog, brannpåvirket furuskog, stavfurusog, granskog, bekkekløfter, sandfurusog, kalkrike skoger og myrer, våtmarker og fjellområder. Det er også vist til et stort antall registreringer av rødlistede arter i området.

Det foreslåtte verneområdet omfatter ikke selve traseene for løype 16, 16a og 16b direkte. Høringsdokumentet viser at planlagte traseer for rekreasjonsløyper for snøskuter i Engerdal er forsøkt grenset ut fra verneforslaget. Dette innebærer at løypene ikke ligger innenfor foreslått naturreservat slik verneforslaget foreligger, men de ligger i et område med nærhet til store dokumenterte naturverdier.

Løype 16, 16a og 16b følger i hovedsak eksisterende skogsbilveger som ikke brøytes vinterstid. Dette reduserer risikoen for direkte fysisk påvirkning på vegetasjon, terreng og naturtyper sammenlignet med en ny trasé i urørt terreng. Samtidig kan motorisert ferdsel vinterstid gi forstyrrelse for vilt og fugl, særlig dersom ferdselen skjer i perioder, områder eller avstander som berører sårbare arter eller viktige funksjonsområder.

Det foreligger sensitive artsdata for fjellrev i det større området som løypene inngår i. Fjellrev er en arealkrevende og forstyrrelsessårbar art. Opplysninger om hi, ynglelokaliteter og andre funksjonsområder skal behandles med varsomhet. I tråd med Miljødirektoratets retningslinjer for håndtering av sensitive artsdata omtales ikke nøyaktig lokalitet, funksjonsområde, avstand til trasé, retning fra navngitte steder eller annen informasjon som kan bidra til å stedfeste sårbare forekomster.

Kommunen har likevel lagt skjermet kunnskapsgrunnlag til grunn i den interne vurderingen av naturmangfold. Dette omfatter vurdering av avstand, mulig forstyrrelse, ferdselsomfang, åpningstid, samlet belastning og behov for avbøtende tiltak.

Det er ikke kjent at løype 16, 16a eller 16b berører registrerte naturtyper direkte. Det er heller ikke kjent at traseene krever terrenginngrep. Kunnskapsgrunnlaget vurderes likevel som særlig viktig fordi løypene ligger i nærheten av et større område med dokumentert høy naturverdi, og fordi tidligere klagebehandling viste behov for tydeligere vurderinger etter naturmangfoldloven.

9.5.2 Verdi

Vurdering	Begrunnelse
Middels til stor verdi	Selve traseene følger i hovedsak eksisterende skogsbilveger og vurderes ikke å berøre kjente naturtyper direkte. Nærområdet og influensområdet har likevel store naturverdier, blant annet knyttet til Engermarka, eldre skog, større sammenhengende naturområder, rødlistede arter og fjellrev som arealkrevende og forstyrrelsessårbar art. Verdien vurderes derfor som middels til stor.

9.5.3 Påvirkning

Løype 16, 16a og 16b vurderes samlet å ha begrenset direkte fysisk påvirkning på naturmangfoldet, fordi traseene i hovedsak følger eksisterende skogsbilveger som ikke brøytes vinterstid. Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep, og løypene skal bare kunne brukes på vinterføre med tilstrekkelig snødekke.

Den viktigste mulige påvirkningen på naturmangfold er derfor ikke fysisk arealbeslag, men forstyrrelse. Dette gjelder særlig støy, lys, økt ferdsel og økt tilgjengelighet inn mot områder med vilt, fugl og sensitive arter. Forstyrrelse kan være særlig relevant for fjellrev og andre arealkrevende eller forstyrrelsessårbare arter. Vurderingen bygger derfor både på åpent kunnskapsgrunnlag og skjermede artsdata.

For løype 16 vurderes påvirkningen som liten til noe negativ. Løypa følger eksisterende skogsbilveg og har funksjon som hovedtrasé fra Gammelsætra mot Litlråsen. Direkte fysisk påvirkning vurderes som begrenset, men løypa kan bidra til økt ferdsel inn mot et større naturområde med dokumenterte naturverdier.

For løype 16a vurderes påvirkningen tilsvarende som liten til noe negativ. Også denne delstrekningen følger eksisterende veglinje, men bidrar til samlet motorisert vinterferdsel i området. Påvirkningen må vurderes som del av den samlede belastningen fra løype 16, 16a og 16b.

For løype 16b vurderes påvirkningen som noe negativ. Delstrekningen har tilførselsfunksjon til Litlråsen hytteområde og vannpost, og vil kunne gi mer lokal trafikk og opphold i området enn de øvrige delstrekningene. Løype 16b bør derfor vurderes særskilt med hensyn til trafikkmengde, hastighet, rasting/opphold og samlet ferdsel. Hensynet til fjellrev og sensitive artsdata i det større området tilsier at det bør legges særlig vekt på kanalisering, lav hastighet, begrensning av opphold/rasting og mulighet for stenging eller ytterligere regulering dersom ny kunnskap tilsier det.

Samlet vurderes påvirkningen på naturmangfold som liten til noe negativ, forutsatt at løypene følger eksisterende skogsbilveger, at det ikke gjennomføres terrenginngrep, at kjøring bare skjer på tilstrekkelig snødekt og frossen mark, og at hensynet til fjellrev og andre sensitive artsdata ivaretas gjennom intern vurdering og nødvendige avbøtende tiltak.

9.5.4 Naturmangfoldloven §§ 8–12

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som relativt godt på overordnet nivå. Det foreligger oppdatert naturfaglig kunnskap fra verneplanarbeidet for Engermarka, herunder høringsdokument fra Statsforvalteren og naturfaglig rapport fra Asplan Viak. Disse dokumentene beskriver store naturverdier i nærområdet, blant annet knyttet til gammel skog, store sammenhengende naturområder, rødlistede naturtyper, rødlistearter og forstyrrelsessårbare arter.

Kunnskapsgrunnlaget er likevel ikke en egen feltbasert konsekvensutredning av løype 16, 16a og 16b. Det må derfor suppleres med kommunens egne kartanalyser, vurdering av faktisk trasé, avstand til kjente naturverdier, sensitive artsdata, lokalkunnskap og høringsinnspill.

Sensitive artsdata er vurdert på et skjermet nivå. Fjellrev omtales på artsnivå i den offentlige utredningen, men uten nærmere stedfesting av hi, ynglelokalitet, funksjonsområde, avstand til trasé eller annen informasjon som kan bidra til å lokalisere sårbare forekomster. Kommunen legger likevel til grunn at presise opplysninger inngår i den interne vurderingen av påvirkning, samlet belastning og behov for tiltak.

Kravet til kunnskapsgrunnlaget vurderes som oppfylt for høring, men temaet må følges opp videre dersom høringsinnspill eller ny kunnskap tilsier at løypene kan få større virkning for naturmangfold enn lagt til grunn.

§ 9 Førre-var-prinsippet

Det foreligger god generell kunnskap om naturverdiene i nærområdet, men det er noe usikkerhet knyttet til hvordan økt regulert snøskuterferdsel kan påvirke fjellrev og andre forstyrrelsessårbare arter over tid.

Førre-var-prinsippet tillegges vekt fordi det foreligger sensitive artsdata for fjellrev i det større området, samtidig som presis bruk av området og mulig påvirkning fra økt motorisert ferdsel ikke bør beskrives detaljert i offentlig utredning. Dette tilsier at løypene bare bør vurderes med tydelige vilkår om kanalisering til fastsatt trasé, forbud mot sidekjøring, begrensning av rasting/opphold i sårbare områder, mulighet for midlertidig stenging og ny vurdering dersom oppdatert kunnskap tilsier det.

For løype 16b bør førre-var-prinsippet tillegges særlig vekt, fordi denne delstrekningen har lokal tilførselsfunksjon til hytteområde og vannpost, og fordi økt lokal ferdsel, opphold eller sidekjøring kan gi større risiko for forstyrrelse enn ren gjennomkjøring.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Løype 16, 16a og 16b må vurderes i sammenheng med øvrig bruk og påvirkning i området. Området har hytte-/seterbebyggelse, eksisterende skogsbilveger, dispensasjonsbasert motorferdsel, friluftsliv, jakt, utmarksbruk og nærliggende planlagt vern av større skog- og fjellområder.

En fastsatt løype kan gi bedre kanalisering og mer forutsigbar regulering enn dagens dispensasjonsbaserte kjøring. Samtidig kan en åpen løype gi økt samlet ferdsel, mer støy og større tilgjengelighet inn mot områder med dokumenterte naturverdier.

Samlet belastning vurderes derfor som et sentralt tema. Dette gjelder ikke bare hver enkelt delstrekning, men den samlede virkningen av løype 16, 16a og 16b sammen med løype 17 og øvrige scooterløyper i området. Hensynet til store sammenhengende naturområder, fjellrev, andre forstyrrelsessårbare arter og verneverdier i nærområdet tilsier at kommunen bør være restriktiv med ytterligere utvidelser eller tilrettelegging som kan øke samlet belastning.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse

Eventuelle kostnader ved tiltak for å forebygge eller redusere skade på naturmangfoldet skal bæres av tiltaket/driftsansvarlig. Dette kan omfatte kostnader til merking, skilting, informasjon, kontroll, justering av trasé, stenging, oppfølging av høringsinnspill, eventuell supplerende vurdering av sensitive arter og annen oppfølging som er nødvendig for å redusere risiko for skade eller forstyrrelse.

Dersom driftserfaringer eller ny kunnskap viser at løypa gir større negativ påvirkning enn forutsatt, må kommunen kunne stille krav om ytterligere tiltak eller endre bestemmelser for bruken.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker, driftsmetoder og lokalisering

Lokaliseringen vurderes som relativt skånsom sammenlignet med ny trasé i urørt terreng, fordi løypene i hovedsak følger eksisterende skogsbilveger som ikke brøytes vinterstid. Dette reduserer risikoen for fysisk skade på vegetasjon og terreng.

Miljøforsvarlig drift forutsetter at løypene bare åpnes ved tilstrekkelig snødekke og frossen mark, at kjøring kanaliseres til merket trasé, at det ikke gjennomføres terrenginngrep, og at det ikke legges til

rette for rasting eller opphold på steder der dette kan gi økt forstyrrelse av naturmangfold, fjellrev eller andre forstyrrelsessårbare arter.

Det bør også legges til grunn at løypene kan stenges midlertidig ved dårlige snøforhold, ved fare for terrengskade, eller dersom ny kunnskap om sensitive arter tilsier behov for det.

9.5.5 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør legges til grunn:

- Løypene skal følge fastsatt trasé langs eksisterende skogsbilveg.
- Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep.
- Løypene skal bare åpnes når bakken er frossen og det er tilstrekkelig snødekke.
- Løypene skal stenges ved lite snø, synlig vegetasjon, overvann eller risiko for kjøreskader.
- Kjøring skal kanaliseres til merket trasé.
- Det skal ikke tilrettelegges for rasting, opphold eller samlingspunkt i områder der dette kan øke forstyrrelsen for vilt, fjellrev eller andre sensitive arter.
- Løype 16b bør vurderes særskilt med hensyn til hastighet, opphold og ferdsel nær hytte-/seterbebyggelse og vannpost.
- Det bør fastsettes lavere hastighet på konfliktutsatte deler, særlig nær hytte-/seterbebyggelse, vannpost og områder der intern vurdering av naturmangfold tilsier det.
- Fjellrev omtales på artsnivå i den offentlige utredningen, men uten stedfesting av hi, ynglelokalitet, funksjonsområde, avstand til trasé eller annen informasjon som kan bidra til å lokalisere sårbare forekomster.
- Sensitive artsdata skal vurderes internt og skjermet.
- Dersom ny kunnskap viser at løypa kan påvirke fjellrev, andre sensitive arter eller viktige funksjonsområder negativt, må kommunen vurdere justering av trasé, tidsbegrensninger, midlertidig stenging eller andre tiltak.
- Det skal ikke etableres nye sideavstikkere, rasteplasser eller annen tilrettelegging som øker ferdselen inn mot sårbare områder.
- Høringsinnspill fra Statsforvalteren, naturverninteresser, grunneiere, hytte-/setereiere og andre berørte må vurderes før sluttbehandling.

9.5.6 Konklusjon naturmangfold

Tema	Vurdering
Verdi	Middels til stor. Selve traseene følger eksisterende skogsbilveger, men ligger i nærheten av områder med store dokumenterte naturverdier, rødlistede arter og fjellrev som arealkrevende og forstyrrelsessårbar art.
Påvirkning	Liten til noe negativ samlet. Påvirkningen er størst for løype 16b, særlig på grunn av lokal tilførselsfunksjon, mulig økt opphold/ferdsel og behovet for å ivareta sensitive artsdata i det større området.
Konsekvens	Liten til middels negativ konsekvens. Konsekvensen reduseres ved at løypene følger eksisterende veglinjer og ikke skal medføre terrenginngrep, men nærheten til store naturverdier og hensynet til fjellrev og andre forstyrrelsessårbare arter gjør at temaet må vektlegges.

Tema	Vurdering
Kunnskapsgrunnlaget tilstrekkelig?	Ja, for høring. Kunnskapsgrunnlaget er godt på overordnet nivå gjennom verneplanarbeidet for Engermarka og tilgjengelige databaser. Fjellrev omtales på artsnivå i offentlig utredning, mens presise opplysninger om hi, ynglelokalitet, funksjonsområde og stedfesting vurderes internt og skjermet. Dersom høringen eller videre saksbehandling avdekker ny kunnskap, må vurderingen oppdateres før sluttbehandling.
Behov for avbøtende tiltak	Ja. Det er behov for tydelig kanalisering til eksisterende skogsbilveg, krav om tilstrekkelig snødekke, ingen terrenginngrep, lav hastighet på konfliktutsatte deler, skjermet vurdering av sensitive artsdata og mulighet for stenging eller ytterligere regulering dersom hensynet til naturmangfold tilsier det.

9.6 Støy

9.6.1 Kunnskapsgrunnlag

Støyvurderingen bygger på støyrapport datert 09.07.2026, utarbeidet av Feste Landskap Arkitektur NordØst AS på oppdrag fra Engerdal kommune. Støyrapporten omfatter planlagte nye, endrede og tidligere ikke støyutredede snøskuterløyper i kommunen.

Det er viktig å merke seg at nummereringen i støyrapporten ikke samsvarer direkte med kommunens nummerering av løype 16, 16a og 16b. I støyrapporten er Litlråsen-området i hovedsak omtalt under løype 110-Litlråsen. Denne er beregnet både som en samlet løsning med alle adkomstløyper/sideveger i Litlråsen-området, og som en beregning der kun hovedløypene inngår. I tillegg omtaler støyrapporten strekninger som 100-Gammelsætra–Rø-Halvormyra og 120-Røsætra. Tallene nedenfor må derfor leses som støyrapportens vurdering av støybelastningen i området, og ikke som en direkte én-til-én-sammenstilling med kommunens endelige løypenummer.

Støyrapporten legger til grunn Miljødirektoratets anbefalte støygrenser for snøskuterløyper. For hytter, boliger og annen støyfølsom bebyggelse er anbefalt grenseverdi 60 dB L5AF, med en anbefalt minsteavstand på 60 meter. For viktige og svært viktige friluftslivsområder for vinterfriluftsliv er anbefalt grenseverdi 40 dB L5AF, med anbefalt minsteavstand 450 meter.

Statsforvalteren opphevet tidligere løype 16, 16a og 16b blant annet fordi vurderingene av støy og påvirkning på hytte- og boligområder var mangelfulle. Statsforvalteren pekte særlig på at det ikke var godt nok dokumentert hvor mange hytter som ble berørt, om de lå innenfor anbefalt minsteavstand på 60 meter, og hvilke konsekvenser dette hadde. Denne nye vurderingen legger derfor særlig vekt på konkrete tall fra støyrapporten, avstand til støyfølsom bebyggelse og behov for avbøtende tiltak.

9.6.2 Resultater fra støyrapport

I støyrapporten brukes begrepet «støyfølsom bebyggelse». For løype 16, 16a og 16b gjelder dette hytter og bygg registrert som seterhus o.l. Det er ikke kjente helårsboliger i området som berøres av disse løypene. I vurderingen nedenfor brukes derfor betegnelsen hytter og seterhus o.l. der støyrapporten omtaler støyfølsom bebyggelse.

Punkt	Løype 16	Løype 16a	Løype 16b
Berørte helårsboliger	Ingen kjente helårsboliger berøres.	Ingen kjente helårsboliger berøres.	Ingen kjente helårsboliger berøres.
Berørte hytter og seterhus o.l.	Støyrapporten viser 1 støyfølsomt bygg innenfor 60 meter for strekningen 100-	Støyrapporten viser 3 støyfølsomme bygg innenfor 60 meter for strekningen 120-Røsætra.	Støyrapporten viser 84 støyfølsomme bygg innenfor 60 meter for 110-Litlråsen når alle løyper/sideveger inngår. Dette

Punkt	Løype 16	Løype 16a	Løype 16b
	Gammelsætra–Rø-Halvormyra. Dette gjelder ikke helårsbolig, men fritids-/seterbebyggelse.	Dette gjelder ikke helårsboliger, men fritids-/seterbebyggelse.	består av 72 hytter og 12 bygg registrert som seterhus o.l. Dersom kun hovedløypene inngår, viser rapporten 22 støyfølsomme bygg innenfor 60 meter, fordelt på 16 hytter og 6 seterhus o.l.
Berørte friluftslivsområder	Løypa berører svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk. Støyrapporten konkluderer med at støy i friluftsområder ikke tilfredsstiller anbefalte grenser.	Løypa berører svært viktig friluftslivsområde. Støyrapporten konkluderer med at støy i friluftsområder ikke tilfredsstiller anbefalte grenser.	Løype 16b berører blant annet Østfjellet og Femundsstien, som er kartlagt som svært viktige friluftslivsområder.
Rød/gul støysone eller beregnet støybelastning	Støyrapporten viser at hovedstrekningen har mindre konflikt med støyfølsom bebyggelse enn Litlråsen-området, men at anbefalte grenser for friluftslivsområder ikke tilfredsstilles.	Støyrapporten viser at støyfølsom bebyggelse kan ivaretas med hastighetsbegrensning, men at anbefalte grenser for friluftslivsområder ikke tilfredsstilles.	Støyrapporten viser at Litlråsen-området ikke tilfredsstiller anbefalte grenser for støyfølsom bebyggelse dersom alle sideveger/adkomstløyper inngår. Overskridelsene gjelder hytter og seterhus o.l., ikke helårsboliger.
Behov for tiltak	Ja. Redusert hastighet og tydelig skilting bør vurderes der løypa passerer nær hytte-/seterbebyggelse og friluftsområder.	Ja. Hastighetsbegrensning bør fastsettes der løypa passerer nær hytte-/seterbebyggelse.	Ja, i betydelig grad. Løype 16b/Litlråsen-området krever særskilt vurdering av hastighet, åpningstid, trasé, sideveger, rasting/opphold, vannpost og samlet belastning for hytte-/seterbebyggelse.

9.6.3 Kommunens vurdering

Støy er et av de mest sentrale temaene for løype 16, 16a og 16b. Dette skyldes både resultatene i støyrapporten og Statsforvalterens tidligere oppheving av løypene på grunn av mangelfulle vurderinger av støy og påvirkning på hytte- og boligområder.

Der støyrapporten viser nærføring til støyfølsom bebyggelse, gjelder dette i denne delen av kommunen hytter og bygg registrert som seterhus o.l., ikke helårsboliger.

Støyrapporten viser at hovedutfordringen er Litlråsen-området, særlig der alle adkomstløyper og sideveger inngår i beregningen. For strekningen 110-Litlråsen er det registrert 84 støyfølsomme bygg innenfor 60 meter når alle løyper/sideveger inngår. Dette består av 72 hytter og 12 bygg registrert som seterhus o.l. Dersom beregningen begrenses til hovedløypene, reduseres antallet til 22 støyfølsomme bygg innenfor 60 meter, fordelt på 16 hytter og 6 seterhus o.l.

Dette viser at omfanget av sideveger/adkomstløyper i Litlråsen-området har stor betydning for støybelastningen. En løsning som omfatter alle sideveger i hytte-/seterområdet vil berøre vesentlig flere bygg enn en løsning som i hovedsak kanaliserer ferdselen langs hovedtrasé. Støybelastningen for løype 16b kan derfor ikke vurderes bare som et spørsmål om hastighet, men må også vurderes opp mot traseomfang, åpningstid, rasting/opphold og om alle sideveger faktisk bør inngå.

For løype 16 vurderes støyvirkningen som mindre omfattende enn for Litlråsen-området. Strekningen følger eksisterende skogsbilveg og har i hovedsak funksjon som tilkomst-/hovedtrasé. Støyrapporten viser likevel at strekningen berører svært viktig friluftslivsområde, og at anbefalte

grenser for støy i friluftsområder ikke tilfredsstilles. Det må derfor vurderes om fartsgrense og åpningstid er tilstrekkelig til å redusere ulemper.

For løype 16a/Røsætra viser støyrapporten at kravene til støyfølsom bebyggelse kan tilfredsstilles med hastighetsbegrensning. Samtidig tilfredsstilles ikke kravene til støy i friluftsområder. Kommunen vurderer derfor at strekningen kan være aktuell med vilkår, men at lavere hastighet og tydelig regulering må legges til grunn.

For løype 16b/Litlråsen er støyutfordringen betydelig. Dette er delstrekningen med størst nærføring til hytte-/seterbebyggelse og flest støyfølsomme bygg innenfor 60 meter. Dersom alle sideveger/adkomstløyper i Litlråsen-området inngår, blir støybelastningen vesentlig større enn dersom kun hovedløypene vurderes. Dette er et viktig skille for kommunens videre vurdering. En løsning som omfatter alle sideveger i hytteområdet vil ha langt større støyvirkning enn en mer begrenset løsning som i hovedsak kanaliserer ferdselen langs hovedtrasé.

Den foreslåtte åpningstiden 06:00–23:00 er begrunnet med behovet for fleksibel og forutsigbar adkomst for hytte- og setereiere. Samtidig vil denne åpningstiden gi mulighet for kjøring tidlig morgen og sent kveld, noe som kan forsterke støyulempene for hytte-/seterbebyggelse. Dette gjelder særlig løype 16b og sidevegene i Litlråsen-området. Kommunen bør derfor vurdere om den utvidede åpningstiden skal gjelde alle delstrekninger, eller om det bør settes strengere bestemmelser for de mest støyutsatte delene.

Kommunens vurdering er at støybelastningen for løype 16 og 16a kan håndteres med vilkår, men at løype 16b krever en særlig streng vurdering. Dersom løype 16b tas videre, bør det vurderes om løypa bør begrenses til hovedtrasé og nødvendige funksjoner, og om sideveger/adkomstløyper i hytteområdet bør tas ut, reduseres eller reguleres strengere.

9.6.4 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør legges til grunn:

- Det bør fastsettes lav hastighet på strekninger nær hytte-/seterbebyggelse.
- For løype 16b/Litlråsen bør 20 km/t vurderes som hovedregel på de delene som går nær hytter, seterbebyggelse, vannpost og sideveger/adkomstløyper.
- For løype 16a/Røsætra bør det fastsettes hastighetsbegrensning i tråd med støyrapportens forutsetninger.
- Det bør vurderes om løype 16b skal avgrenses til hovedtrasé, og om enkelte sideveger/adkomstløyper bør tas ut eller reguleres strengere.
- Det bør ikke etableres rasteplasser eller samlingspunkt nær hytte-/seterbebyggelse, vannpost eller andre støyutsatte punkter.
- Det bør vurderes forbud mot rasting/opphold langs de mest støyutsatte delene av løype 16b.
- Motorstans bør vurderes eller pålegges ved lengre stopp, særlig ved vannpost og nær hytter.
- Skilting om lav hastighet og hensynsfull kjøring må settes opp før hytte-/seterområder.
- Det bør gis tydelig informasjon til brukere om at løypene går gjennom hytte-/seterområde og at ferdsel skal skje rolig og hensynsfullt.
- Kommunen bør vurdere om åpningstid 06:00–23:00 skal gjelde alle delstrekninger, eller om de mest støyutsatte delene bør ha kortere åpningstid.
- Løypene bør kunne stenges eller reguleres ytterligere dersom høringsinnspill eller driftserfaring viser større støyulempen enn forutsatt.

- Før sluttbehandling bør kommunen kontrollere at endelig løypekart og nummerering samsvarer med støyrapportens beregningsgrunnlag, slik at vurderingene av støyfølsom bebyggelse blir riktige.

9.6.5 Konklusjon støy

Tema	Vurdering
Støyvirkning for friluftsliv	Middels negativ. Løypene berører svært viktige friluftslivsområder med vinterbruk, og støyrapporten viser at anbefalte grenser for støy i friluftsområder ikke tilfredsstilles for de aktuelle strekningene.
Støyvirkning for hytter og seterhus o.l.	Liten til middels negativ for løype 16 og 16a, men stor negativ for løype 16b/Litlråsen dersom alle sideveger/adkomstløyper inngår. Støyrapporten viser 1 støyfølsomt bygg innenfor 60 meter for 100-Gammelsætra–Rø-Halvormyra, 3 støyfølsomme bygg for 120-Røsætra og 84 støyfølsomme bygg for 110-Litlråsen når alle løyper/sideveger inngår. For 110-Litlråsen reduseres antallet til 22 bygg dersom kun hovedløypene inngår. Dette gjelder hytter og seterhus o.l., ikke helårsboliger.
Behov for avbøtende tiltak	Ja, betydelig. Det er behov for lav hastighet, tydelig skilting, regulering av rasting/opphold, vurdering av åpningstid og særskilt vurdering av om alle sideveger/adkomstløyper i Litlråsen bør inngå.
Konsekvens etter tiltak	Middels negativ samlet. For løype 16 og 16a kan konsekvensen reduseres til liten til middels negativ med hastighetsbegrensning og tydelig regulering. For løype 16b vil konsekvensen fortsatt være middels til stor negativ dersom alle sideveger/adkomstløyper beholdes.

9.7 Reindrift

9.7.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på kommunens kartgrunnlag, tilgjengelige arealbruksdata og lokal kunnskap om området. Det er ikke registrert samisk tamreindrift eller reinbeitedistrikt i området som berøres av løype 16, 16a og 16b.

Området ligger derfor ikke innenfor kjente årstidsbeiter, flyttleier, trekkveger, oppsamlingsområder eller kalvingsområder for samisk reindrift. Reindrift vurderes derfor ikke som et sentralt tema for disse delstrekningene.

9.7.2 Påvirkning

Siden løype 16, 16a og 16b ikke berører registrerte reinbeiteområder eller kjente reindriftsinteresser, vurderes tiltaket ikke å gi direkte påvirkning på reindrift.

Det er heller ikke kjent at løypene kan medføre vesentlig skade eller ulempe for reindrift. Temaet vurderes derfor som avklart på bakgrunn av tilgjengelig kunnskap.

9.7.3 Avbøtende tiltak

Det vurderes ikke å være behov for særskilte avbøtende tiltak for reindrift.

Dersom det gjennom høring eller videre saksbehandling kommer fram ny kunnskap om reindriftsinteresser i eller nær området, må vurderingen oppdateres før sluttbehandling.

9.7.4 Konklusjon reindrift

Tema	Vurdering
Berører reindrift?	Nei. Det er ikke registrert samisk tamreindrift eller reinbeitedistrikt i området som berøres av løype 16, 16a og 16b.
Risiko for vesentlig skade eller ulempe	Lav. Det er ikke kjent at løypene berører årstidsbeiter, flyttleier, trekkveger, oppsamlingsområder eller kalvingsområder.
Behov for avbøtende tiltak	Nei. Det vurderes ikke å være behov for særskilte tiltak for reindrift.
Faglig vurdering	Reindrift er ikke identifisert som hinder for videre vurdering, forutsatt at eventuell ny kunnskap fra høring vurderes før sluttbehandling.

9.8 Bolig- og hytteområder

9.8.1 Berørte områder

Det er ikke kjente helårsboliger i området som berøres av løype 16, 16a og 16b. Temaet gjelder derfor i hovedsak hytte- og seterbebyggelse.

Tre hytte-/seterområder berøres av løypene: Røsætra, Gammelsætra og Litlråsen. Områdene berøres i ulik grad.

Røsætra berøres i minst grad. Her starter løype 16a, og det er om lag et dusin hytter/seterbygg i området. Støyrapporten viser at én hytte ligger innenfor 60 meter fra løypa. Siden løypa starter i området, vil påvirkningen særlig være knyttet til start/stopp, lav hastighet og eventuell oppsamling av skutere.

Gammelsætra berøres i noe større grad. Løype 16 går forbi området, men avstanden til nærmeste hytter er relativt god. Nærmeste hytte ligger om lag 88 meter fra traseen. Området omfatter om lag 35 hytter og enkelte bygg registrert som seterhus o.l. Selv om løypa ikke går helt tett på hyttebebyggelsen, vil gjennomkjøring kunne gi støy og opplevd forstyrrelse.

Litlråsen berøres klart mest. Løype 16b har tilførselsfunksjon til Litlråsen hytteområde og vannpost, og går nær flere hytter og bygg registrert som seterhus o.l. Dette er også det området som er mest tydelig omtalt i støyrapporten, og hvor antallet støyfølsomme bygg innenfor 60 meter er størst. Litlråsen er derfor det viktigste området for vurdering av støy, åpningstid, hastighet, rasting/opphold og behov for særskilte bestemmelser.

9.8.2 Virkninger

Virkningene for hytte- og seterområdene er i hovedsak knyttet til støy, lys, synlig ferdsel, opplevd forstyrrelse, start/stopp, rasting/opphold og økt forutsigbar motorisert ferdsel langs faste traseer.

Samtidig er det viktig å se tiltaket opp mot dagens situasjon. Per i dag må hytte- og setereiere i området søke dispensasjon for motorferdsel til hytte/seter. Det gjelder et stort antall brukere. Transportbehovet forsvinner derfor ikke nødvendigvis dersom løypene ikke vedtas. Uten fast løype vil mye av behovet fortsatt måtte håndteres gjennom individuelle dispensasjoner.

En fastsatt snøskuterløype kan gi en mer samlet og regulert løsning enn dagens dispensasjonspraksis. Løypa kan styres gjennom fast trasé, åpningstid, fartsgrenser, skilting, stenging, forbud mot rasting/opphold på utsatte steder og andre felles bestemmelser. Dispensasjoner er i større grad knyttet til enkeltpersoner, enkeltturer og antall turer, og gir ikke nødvendigvis samme samlede regulering av ferdsel, hastighet og tidspunkt.

Samtidig kan en åpen løype gi en annen type belastning enn dispensasjonsbasert kjøring. En løype kan gjøre ferdsele enklere, mer tilgjengelig og mer forutsigbar, og kan dermed også føre til mer samlet bruk enn dersom hver enkelt bruker må søke dispensasjon. Dette gjelder særlig Litlråsen, hvor løype 16b har direkte funksjon som tilkomstløype til hytteområde og vannpost.

For Røsætra vurderes virkningen som liten til noe negativ. Det er få bygg i området, og kun én hytte ligger innenfor 60 meter. Påvirkningen kan i stor grad reduseres med lav hastighet, tydelig merking og forbud mot unødvendig opphold/rasting ved startpunktet.

For Gammelsætra vurderes virkningen som liten til middels negativ. Området har flere hytter og seterhus, men løypa går med relativt god avstand til nærmeste hytter. Gjennomkjøring kan likevel gi støy og opplevd forstyrrelse, særlig ved høy hastighet eller dersom løypa brukes tidlig morgen eller sent kveld.

For Litlråsen vurderes virkningen som middels til stor negativ før tiltak. Dette skyldes nærføring til mange hytter og seterhus, tilførselfunksjon til hytteområdet og vannpost, og at bruk av alle sideveger/adkomstløyper vil gi betydelig større støybelastning enn en løsning som i hovedsak kanaliserer ferdsele langs hovedtrasé. Virkningen kan reduseres gjennom lav hastighet, begrensning av traseomfang, tydelig regulering av rasting/opphold og vurdering av åpningstid, men kan ikke fjernes helt.

Samlet vurderes løype 16 og 16a som håndterbare med avbøtende tiltak. Løype 16b krever en særskilt streng vurdering, særlig dersom alle sideveger/adkomstløyper i Litlråsen skal inngå.

9.8.3 Konklusjon bolig- og hytteområder

Tema	Vurdering
Påvirkning bolig	Ingen/liten. Det er ikke kjente helårsboliger i området som berøres av løype 16, 16a eller 16b.
Påvirkning hytte/fritidsbebyggelse	Liten til noe negativ for Røsætra, liten til middels negativ for Gammelsætra og middels til stor negativ for Litlråsen før tiltak. Litlråsen er klart mest berørt på grunn av nærføring til mange hytter og seterhus, vannpost og mulig bruk av sideveger/adkomstløyper.
Behov for tiltak	Ja. Det er behov for lav hastighet nær hytte-/seterbebyggelse, tydelig skilting, forbud mot rasting/opphold på utsatte steder, vurdering av åpningstid og særskilt vurdering av om alle sideveger/adkomstløyper i Litlråsen bør inngå.

9.9 Landskap

9.9.1 Dagens landskap

Løype 16, 16a og 16b ligger i overgangen mellom hytte-/seterområdene ved Gammelsætra, Røsætra og Litlråsen og de større skog- og fjellområdene øst for Engeren. Landskapet består av skogsbilveger, hytte- og seterbebyggelse, eldre ferdselslinjer, skog, myrdrag og mer åpne høyereliggende partier mot fjellet.

Asplan Viak beskriver «Engermarka» som et stort og variert skog- og fjellområde øst for Engeren. Landskapet kan grovt deles inn i bratte furudominerte lisider, flate gran- og myrdominerte platåer, fjellbjørkeskog og fjellområder mot svenskegrensa. Denne beskrivelsen er relevant som overordnet landskapskontekst, selv om selve løypetraseene for 16, 16a og 16b i hovedsak ligger utenfor foreslått verneområde og følger eksisterende skogsbilveger.

Dagens landskap i de konkrete traseene er ikke urørt. Løypene følger i hovedsak skogsbilveger som ikke brøytes vinterstid, og går i eller nær områder med hytter, seterhus, vannposter og

eksisterende bruk. Bruk av eksisterende veglinjer gjør at tiltaket i liten grad berører landskap uten tidligere inngrep.

Litlråsen har preg av et lokalt seter- og hytteområde med kulturhistorisk landskapspreg. Området er regulert og består av hytter, bygg registrert som seterhus o.l., veger, vannposter og eksisterende bruk. Landskapet her er derfor ikke urørt, men har verdi som et lokalt hytte-/seterlandskap med tydelig sammenheng mellom tidligere seterbruk og dagens fritidsbruk.

Dette er særlig relevant for løype 16b, som har tilførselsfunksjon til Litlråsen hytteområde og vannpost. Virkningen for landskap vurderes derfor ikke som fysisk inngrep i et urørt landskap, men som økt motorisert vinterferdsel i et større område, deriblant et regulert hytte-/seterområde og i randsonen mot større skog- og fjellområder.

9.9.2 Påvirkning

Påvirkningen på landskap vurderes i hovedsak som visuell og opplevelsesmessig. Løypene krever ikke terrenginngrep og følger eksisterende skogsbilveger. Det skal derfor ikke etableres nye skjæringer, fyllinger, veger eller andre permanente landskapsinngrep.

I vintersesongen vil løypene likevel kunne påvirke landskapsopplevelsen gjennom merking, preparert trasé, kjørespor, snøskutertrafikk, lys og lyd. Dette kan redusere opplevelsen av ro og urørthet, særlig der løypene går ut av hytte-/seterområdene og inn mot større skog- og fjellområder.

For løype 16 vurderes landskapspåvirkningen som liten til noe negativ. Løypa følger eksisterende skogsbilveg fra Gammelsætra mot Litlråsen. Den går gjennom et område som allerede er preget av veglinje og hytte-/seterbruk, men også i randsonen mot større naturområder.

For løype 16a vurderes påvirkningen som liten til noe negativ. Løypa følger eksisterende veglinje fra Røsætra mot Litlråsen. Siden traseen i hovedsak følger eksisterende ferdselslinje, vurderes den visuelle landskapspåvirkningen som begrenset.

For løype 16b vurderes påvirkningen som noe større enn for 16 og 16a. Dette skyldes at løypa har tilførselsfunksjon til Litlråsen hytteområde og vannpost, og at den vil kunne gi mer synlig og lokal ferdsel i hytte-/seterområdet. Samtidig skjer denne påvirkningen i et regulert område som allerede er preget av hytter, seterhus, veger og eksisterende bruk. Påvirkningen er derfor i hovedsak knyttet til vinterbruk og opplevelse, ikke til varige fysiske inngrep i landskapet.

Samlet vurderes påvirkningen på landskap som liten til noe negativ. Den viktigste grunnen til dette er at løypene følger eksisterende skogsbilveger og ikke krever terrenginngrep. Samtidig ligger området i et større landskapsrom med betydelige natur- og opplevelsesverdier, noe som tilsier at merking, skilting og drift bør gjøres skånsomt.

Eventuelle kulturhistoriske verdier knyttet til Litlråsen som seter-/hytteområde vurderes nærmere under kapittel 9.10 Kulturminner og kulturmiljø.

9.9.3 Konklusjon landskap

Tema	Vurdering
Verdi	Middels. Selve traseene følger eksisterende skogsbilveger og går delvis gjennom regulerte hytte-/seterområder. Litlråsen har verdi som lokalt seterpreget hytteområde, mens området samlet ligger i randsonen mot større skog-, myr- og fjellandskap med betydelige opplevelsesverdier.
Påvirkning	Liten til noe negativ. Løypene gir ikke varige terrenginngrep, men vil påvirke landskapsopplevelsen vinterstid gjennom merking, kjørespor, motorisert ferdsel, lys og lyd. Påvirkningen er størst ved Litlråsen, men skjer der i et allerede regulert hytte-/seterområde.

Tema	Vurdering
Konsekvens	Liten til middels negativ. Bruk av eksisterende skogsbilveger og regulerte hytte-/seterområder reduserer konsekvensen. Konsekvensen er likevel ikke ubetydelig, fordi løypene ligger i randsonen mot større sammenhengende natur- og friluftslivsområder.

9.10 Kulturminner og kulturmiljø

9.10.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på Kulturminnesøk/Askeladden, Naturbase, SEFRAK-registret, kommunens kartgrunnlag, reguleringsplaner, kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø i Engerdal kommune og lokal kunnskap.

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø beskriver kulturminner som spor etter menneskelig virksomhet, og viser at Engerdal har et stort mangfold av kulturminner knyttet til blant annet jakt, fangst, fiske, samiske kulturminner, jordbruk, setring, skog, fløting og utmarksnæring. Planen peker også på at kulturminner må vurderes både som enkeltobjekter og som del av en større sammenheng.

Litlråsen er registrert som kulturmiljø i Naturbase, med lokal ID KF00000699. Området består av et regulert hytte-/seterområde med kulturhistorisk landskapspreg. Kulturmiljøverdien er knyttet til sammenhengen mellom tidligere seterbruk, eksisterende seterbebyggelse, nyere hyttebruk, veger og den samlede karakteren til området.

Det er i tillegg registrert tre enkeltminner i Kulturminnesøk i eller nær influensområdet for løype 16, 16a og 16b. Disse er identifisert gjennom Kulturminnesøk med ID 21488, 79636 og 45639. Kulturminnesøk er Riksantikvarens åpne publikumsportal for registrerte kulturminner, og henter opplysninger fra den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden.

Kommunedelplanen omtaler også kulturminner i nærområdet som er relevante for forståelsen av landskapet. Blant annet er Langstrandløa omtalt som en løe som opprinnelig lå på sørsida av Røåa, sørøst for Gammelsætra, men som senere ble flyttet til dagens plassering ved Lilleråsveien øst for veidelet til Røsætra. Kommunedelplanen beskriver slike løer som viktige elementer i kulturlandskapet, knyttet til tidligere slått, seterbruk og utmarksbruk.

Det finnes også flere SEFRAK-registrerte bygg i hytte-/seterområdene. SEFRAK-registrering innebærer ikke i seg selv formelt vern, men registreringen viser at bygningene har alder og kulturhistorisk interesse som bør vurderes ved tiltak i nærområdet. Kommunedelplanen presiserer at SEFRAK-registrering ikke innebærer noen form for vern.

Det er ikke kjent at løype 16, 16a eller 16b kommer i direkte fysisk konflikt med fredete kulturminner, registrerte enkeltminner eller SEFRAK-registrerte bygg. Løypene følger i hovedsak eksisterende skogsbilveger som ikke brøytes vinterstid. Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep, og løypene forutsetter ikke nye veger, skjæringer, fyllinger eller annen fysisk bearbeiding av terreng.

9.10.2 Påvirkning

Påvirkningen på kulturminner og kulturmiljø vurderes i hovedsak som indirekte og opplevelsesmessig. Løypene følger eksisterende skogsbilveger og medfører ikke fysiske inngrep i kulturminner, bygninger eller kulturlandskap. Risikoen for direkte skade vurderes derfor som lav.

For løype 16 vurderes påvirkningen som liten. Løypa følger eksisterende skogsbilveg fra Gammelsætra mot Litlråsen. Gammelsætra har preg av hytte-/seterområde, og det finnes eldre bygningsmiljøer og SEFRAK-registrerte bygg i nærområdet. Løypa vurderes likevel ikke å påvirke disse fysisk. Virkningen er først og fremst knyttet til støy, synlig ferdsel og vinterbruk langs eksisterende veglinje.

For løype 16a vurderes påvirkningen som liten. Løypa starter ved Røsætra og følger eksisterende veglinje mot Litlråsen. Røsætra har hytte-/seterpreg, men løypa vurderes ikke å komme i direkte konflikt med registrerte kulturminner eller SEFRAK-bygg. Det bør likevel tas hensyn ved skilting, merking og eventuell drift nær eldre bygninger og setermiljø.

For løype 16b vurderes påvirkningen som noe større enn for 16 og 16a. Dette skyldes at løype 16b går inn i Litlråsen hytte-/seterområde, som er registrert som kulturmiljø. Området er regulert og allerede preget av hytte-/seterbebyggelse, veger, vannpost og bruk. Snøskuterløypa vil derfor ikke innebære ny arealbruk i et urørt kulturmiljø, men den kan påvirke opplevelsen av hytte-/setermiljøet vinterstid gjennom støy, lys, spor, ferdsel og mulig opphold ved vannpost eller andre samlingspunkt.

Den viktigste risikoen er ikke at kulturminner blir direkte skadet av selve løypa, men at merking, skilting, preparering, sidekjøring, rasting eller opphold kan komme for nær kulturminner, eldre bygninger eller kulturmiljøelementer. Det bør derfor stilles krav om at merking og skilting plasseres skånsomt, at det ikke festes skilt eller annet utstyr i eldre bygninger, gjerder, steinsettinger eller andre kulturhistoriske elementer, og at ferdselen holdes til fastsatt trasé.

Det bør heller ikke etableres rasteplasser, samlingspunkt eller annen tilrettelegging ved registrerte kulturminner, SEFRAK-bygninger eller steder der dette kan svekke opplevelsen av kulturmiljøet. Dette gjelder særlig ved Litlråsen, der det kan oppstå mer lokal trafikk og opphold enn på gjennomgående traseer.

Dersom det under merking, drift eller senere justering av traseen oppdages ukjente kulturminner, skal arbeidet stanses og kulturminnemyndighetene kontaktes. Dette gjelder særlig dersom det senere skulle bli aktuelt med endringer som kan innebære fysisk påvirkning på terreng eller kulturmiljø. Siden skuterløypene etter motorferdselsforskriften § 4a ikke skal kreve terrenginngrep, må eventuelle behov for fysisk tilrettelegging vurderes særskilt og kan ikke forutsettes som del av løypevedtaket.

Samlet vurderes påvirkningen på kulturminner og kulturmiljø som liten negativ. For løype 16b vurderes påvirkningen som liten til noe negativ på grunn av nærheten til Litlråsen kulturmiljø, men risikoen for direkte skade vurderes som lav så lenge løypa følger eksisterende veger og nødvendige hensyn tas.

9.10.3 Konklusjon kulturminner og kulturmiljø

Tema	Vurdering
Berørte kulturminner/kulturmiljøer	Løype 16, 16a og 16b berører ikke kjente fredete kulturminner direkte. Litlråsen er registrert som kulturmiljø i Naturbase, lokal ID KF00000699, og berøres særlig av løype 16b. Det finnes tre registrerte enkeltminner i eller nær influensområdet, jf. Kulturminnesøk ID 21488, 79636 og 45639. Det finnes også flere SEFRAK-registrerte bygg i hytte-/seterområdene, men disse påvirkes ikke fysisk av traseene slik de er foreslått.
Risiko for skade eller ulempe	Lav til liten negativ. Risikoen for direkte fysisk skade vurderes som lav fordi løypene følger eksisterende skogsbilveger og ikke skal medføre terrenginngrep. For Litlråsen vurderes det likevel å være en viss risiko for opplevelsesmessig ulempe gjennom støy, lys, spor, økt ferdsel og opphold i et kulturmiljø med seter- og hyttekarakter.
Behov for tiltak	Ja, men begrenset. Løypene skal følge fastsatt trasé, og det skal ikke gjennomføres terrenginngrep. Merking og skilting må plasseres skånsomt og ikke festes i eller på eldre bygninger, gjerder, steinsettinger eller andre kulturhistoriske elementer. Det bør ikke etableres rasteplasser, samlingspunkt eller annen tilrettelegging ved registrerte kulturminner, SEFRAK-bygninger eller særlig sårbare deler av kulturmiljøet. Aktsomhetsplikten gjelder dersom ukjente kulturminner oppdages.

9.11 Sikkerhet

9.11.1 Sikkerhetspunkter

Løype 16, 16a og 16b følger eksisterende skogsbilveger som ikke brøytes vinterstid. Dette gir en oversiktlig og forutsigbar trasé, og reduserer risikoen sammenlignet med løyper som går i bratt terreng, over usikre vassdrag eller gjennom uavklarte terrengpartier.

Det er ikke kjent at løypene har særskilte sikkerhetsutfordringer knyttet til bratte partier, elvekryssinger, islagte vann eller større vegkryssinger. De viktigste sikkerhetspunktene vurderes å være forholdet til annen vinterferdsel, særlig skiløyper som krysser skuterløypene eller enkelte steder kan følge samme trasé.

Der skiløype krysser skuterløype, eller der skiløype og skuterløype følger samme skogsbilveg, kan det oppstå konflikt mellom ulike brukergrupper. Dette gjelder særlig ved redusert sikt, kurver, bakketopper, høy hastighet eller dersom skutere møter skiløpere i samme spor/vegtrasé. Slike punkter må derfor merkes tydelig, og det bør fastsettes lav hastighet og særskilt aktsomhet.

For løype 16 vurderes sikkerhetsrisikoen som lav, forutsatt tydelig merking og regulering der løypa møter eller sammenfaller med skiløype.

For løype 16a vurderes sikkerhetsrisikoen også som lav. Strekningen følger eksisterende skogsbilveg, men startområdet ved Røsætra og eventuelle krysningspunkter med skiløype må merkes tydelig.

For løype 16b vurderes sikkerhetsrisikoen som lav til middels. Dette skyldes ikke terrengforholdene, men at løypa går inn i Litlråsen hytte-/seterområde og til vannpost. Her kan det være mer lokal ferdsel, gående, skiløpere, barn, hyttebrukere, stopp/opphold og snøskutertrafikk på samme areal. Lav hastighet, tydelig merking og regulering av stopp/opphold er derfor viktig.

Samlet vurderes sikkerhetsrisikoen som håndterbar, forutsatt at løypene merkes godt, at hastigheten reduseres ved skiløypekryssinger og i hytte-/seterområder, og at det gis tydelig informasjon om hensynsfull kjøring.

9.11.2 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør legges til grunn:

- Løypene skal følge eksisterende skogsbilveger og merkes tydelig i terrenget.
- Det skal skiltes særskilt der skuterløype krysser skiløype.
- Der skuterløype og skiløype følger samme trasé, skal dette skiltes/informeres tydelig.
- Ved kryssing av skiløype bør det fastsettes lav hastighet og tydelig vikeplikt/aktsomhet for snøskutertrafikken.
- På strekninger der skuterløype og skiløype følger samme trasé, bør fartsgrensen reduseres og det bør informeres om særlig hensyn til skiløpere og gående.
- Det bør fastsettes lavere hastighet i hytte-/seterområder, særlig ved Litlråsen, Røsætra, Gammelsætra og rundt vannposter.
- Det bør ikke tilrettelegges for rasting, opphold eller samlingspunkt ved skiløypekryssinger, i trange partier eller ved vannpost dersom dette kan skape konflikt.
- Løypene skal bare åpnes ved tilstrekkelige snøforhold.
- Løypene skal kunne stenges dersom snøforhold, sikt, skader på trasé, konflikt med skiløyper eller andre forhold tilsier at ferdsel ikke er trygg.
- Driftsansvarlig bør ha rutiner for kontroll av skilting, merking og krysningspunkter gjennom sesongen.

- Informasjon om hensynsfull kjøring, lav hastighet og aktsomhet overfor skiløpere og gående bør gis ved løypestart og i digital løypeinformasjon.

9.11.3 Konklusjon sikkerhet

Tema	Vurdering
Risiko	Lav til middels før tiltak. Lav etter tiltak. Risikoen er særlig knyttet til kryssing/sambruk med skiløyper og ferdsel i hytte-/seterområder, ikke til terreng eller vassdrag.
Behov for tiltak	Ja. Det er behov for tydelig skilting og merking ved skiløpekryssinger, lav hastighet der skiløype og skuterløype møtes eller følger samme trasé, og særskilt aktsomhet i hytte-/seterområder og ved vannpost.
Faglig vurdering	Risikoen vurderes som håndterbar dersom krysningspunkter og eventuell sambruk med skiløyper skiltes tydelig, og dersom lav hastighet og tydelig merking legges til grunn.

9.12 Grunneiere og rettighetshavere

9.12.1 Berørte eiendommer

Løype 16, 16a og 16b berører eiendommene 1/2, 1/3, 1/7, 6/1, 6/2, 6/24, 6/26 og 6/37. Endelig fordeling av hvilke eiendommer som berøres av hver enkelt delstrekning må kontrolleres mot kartgrunnlag og grunneieroversikt før sluttbehandling.

Det er ikke inngått grunneieravtaler eller innhentet skriftlige grunneiersamtykker for løype 16, 16a eller 16b på dette stadiet.

Løype	Gnr./bnr.	Grunneier	Type berøring	Merknad
16	1/3, 1/7, 1/28, 6/2	[føres i intern grunneieroversikt]	Løypetrasé langs eksisterende skogsbilveg	Skriftlig grunneiersamtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
16a	6/2	[føres i intern grunneieroversikt]	Løypetrasé langs eksisterende skogsbilveg	Skriftlig grunneiersamtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
16b	1/2, 6/1, 6/2, 6/24, 6/26, 6/37	[føres i intern grunneieroversikt]	Løypetrasé langs eksisterende skogsbilveg, hytte-/seterområde og vannpost	Særlig viktig med avklaring av grunneiersamtykke, rettigheter til veg/bruk, vannpost og eventuell lokal ferdsel i Litlråsen.

9.12.2 Grunneiersamtykke

Det foreligger ikke skriftlige grunneiersamtykker eller avtaler for løype 16, 16a og 16b på dette stadiet. Dette er et grunnleggende vilkår før løypene kan fastsettes endelig.

Løypene kan sendes på høring, men kan ikke vedtas endelig eller åpnes for bruk uten at nødvendige grunneiersamtykker foreligger. Dette er særlig viktig for løype 16b, ettersom denne delstrekningen tidligere ble opphevet blant annet på grunn av manglende grunneiersamtykke for deler av traseen.

Løype	Gnr./bnr.	Grunneier	Samtykke mottatt?	Dato	Merknad
16	1/3, 1/7, 1/28, 6/2	[føres i intern grunneieroversikt]	Nei	-	Skriftlig samtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
16a	6/2	[føres i intern grunneieroversikt]	Nei	-	Skriftlig samtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
16b	1/2, 6/1, 6/2, 6/24, 6/26, 6/37	[føres i intern grunneieroversikt]	Nei	-	Skriftlig samtykke/avtale må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak. Særlig viktig fordi grunneiersamtykke var et tema ved tidligere oppheving.

Dersom grunneiersamtykke ikke oppnås for én eller flere eiendommer, må traseen justeres, delstrekningen tas ut, eller løypa kan ikke vedtas/åpnes på den aktuelle strekningen.

9.12.3 Rettighetshavere

Eventuelle særskilte rettighetshavere er ikke endelig avklart på dette stadiet. Siden løypene følger eksisterende skogsbilveger og går gjennom hytte-/seterområder, kan det være rettigheter og interesser knyttet til veg, adkomst, hytte-/seterbruk, vannpost, utmarksbruk, jakt, fiske, beite og annen privat eller felles bruk av området.

For løype 16b er rettighetshavere særlig relevant fordi løypa har tilførselsfunksjon til Litlråsen hytte-/seterområde og vannpost. Det må avklares hvem som har rettigheter knyttet til veg, vannpost, bruk av fellesarealer og eventuell drift/vedlikehold av traseen.

Rettighetshavere må avklares gjennom høring, dialog med grunneiere, hytte-/setereiere og øvrige relevante parter. Dersom høringen avdekker rettighetshavere eller bruksinteresser som kan bli berørt, må dette vurderes før sluttbehandling.

9.12.4 Konklusjon grunneiere og rettighetshavere

Tema	Vurdering
Berørte eiendommer	Løypene berører eiendommene 1/2, 1/3, 1/7, 6/1, 6/2, 6/24, 6/26, 1/28 og 6/37. Endelig fordeling per delstrekning må kontrolleres mot kartgrunnlag.
Grunneiersamtykke	Ikke mottatt. Skriftlige grunneiersamtykker/avtaler må innhentes før sluttbehandling og endelig vedtak.
Rettighetshavere	Ikke endelig avklart. Rettigheter knyttet til veg, adkomst, vannpost, hytte-/seterbruk, utmarksbruk og annen bruk må avklares gjennom høring og videre dialog.
Faglig vurdering	Forholdet må avklares: nødvendige grunneiersamtykker og rettighetsavklaringer før sluttbehandling og endelig vedtak.

9.13 Samlet vurdering for løype 16, 16a og 16b

9.13.1 Oppsummering per tema

Tema	Konsekvens	Kommentar
Friluftsliv	Middels negativ	Løypene berører svært viktige kartlagte friluftslivsområder, blant annet Østfjellet og Femundsstien. Påvirkningen reduseres noe ved at løypene følger eksisterende skogsbilveger, men motorisert vinterferdsel kan påvirke ro, opplevelseskvalitet og brukerkonflikter.
Naturmangfold	Liten til middels negativ	Traseene følger eksisterende skogsbilveger og krever ikke terrenginngrep. Nærområdet har likevel store naturverdier, og fjellrev er vurdert på artsnivå i offentlig utredning, mens presise sensitive artsdata behandles internt og skjermet.
Støy	Middels negativ samlet, størst for 16b	Støy er et sentralt tema. Løype 16 og 16a vurderes som håndterbare med vilkår. Løype 16b/Litlråsen gir størst støyutfordring, særlig dersom alle sideveger/adkomstløyper inngår. Støyrapporten viser mange støyfølsomme bygg innenfor 60 meter i Litlråsen-området.
Reindrift	Ingen/liten	Det er ikke registrert samisk tamreindrift eller reinbeitedistrikt i området. Temaet vurderes ikke som konfliktfylt for løype 16, 16a og 16b.
Bolig- og hytteområder	Liten til stor negativ, avhengig av delstrekning	Det er ikke kjente helårsboliger i området. Røsætra berøres minst, Gammelsætra noe mer, og Litlråsen klart mest. Litlråsen krever særskilt vurdering av støy, hastighet, åpningstid, vannpost, sideveger og rasting/opphold.
Landskap	Liten til middels negativ	Løypene følger eksisterende skogsbilveger og gir ikke varige terrenginngrep. Påvirkningen er i hovedsak visuell og opplevelsesmessig vinterstid. Litlråsen er et regulert hytte-/seterområde med lokalt kulturhistorisk landskapspreg.
Kulturminner og kulturmiljø	Liten negativ	Litlråsen er registrert som kulturmiljø, og det finnes registrerte enkeltminner og SEFRÅK-bygg i eller nær influensområdet. Risikoen for fysisk skade vurderes som lav fordi løypene følger eksisterende veger og ikke skal medføre terrenginngrep.
Sikkerhet	Lav etter tiltak	Sikkerhetsrisikoen er i hovedsak knyttet til skiløypekryssinger, eventuell sambruk med skiløype og ferdsel i hytte-/seterområder. Tydelig skilting, lav hastighet og god merking vurderes som tilstrekkelige tiltak.
Grunneiere og rettighetshavere	Formelt vilkår	Det foreligger ikke grunneiersamtykker eller avtaler. Løypene kan ikke vedtas endelig eller åpnes før nødvendige samtykker og rettighetsavklaringer foreligger. Dette er særlig viktig for løype 16b.

9.13.2 Foreslåtte vilkår eller avbøtende tiltak

Følgende vilkår og avbøtende tiltak bør legges til grunn dersom løype 16, 16a og 16b sendes på høring og senere vurderes vedtatt:

- Løypene skal følge eksisterende skogsbilveger som ikke brøytes vinterstid.
- Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep.
- Kjøring skal kun skje i fastsatt og merket trasé.
- Løypene skal bare åpnes ved tilstrekkelig snødekke og frossen mark.

- Løypene skal kunne stenges ved dårlige snøforhold, fare for kjøreskade, støyulempen, konflikt med skiløyper eller andre forhold som tilsier behov for stenging.
- Det skal fastsettes reduserte fartsgrenser nær hytte-/seterbebyggelse, ved vannpost og der løypene krysser eller følger skiløype.
- Ved kryssing av skiløype skal skuterløypa skiltes tydelig, og snøskutertrafikken skal vise særlig aktsomhet.
- Der skuterløype og skiløype følger samme trasé, skal dette skiltes/informeres tydelig, og det bør fastsettes lav hastighet.
- Det skal ikke tilrettelegges for rasting, opphold eller samlingspunkt nær hytter, seterhus, vannpost, skiløpekryssinger, kulturminner eller andre konfliktutsatte punkter.
- Motorstans bør pålegges eller vurderes ved lengre stopp, særlig ved vannpost og nær hytte-/seterbebyggelse.
- Løype 16b/Litlråsen skal vurderes særskilt med hensyn til støy, sideveger/adkomstløyper, vannpost, åpningstid og nærføring til hytter og seterhus.
- Det bør vurderes om løype 16b skal begrenses til hovedtrasé og nødvendige funksjoner, eller om enkelte sideveger/adkomstløyper bør tas ut eller reguleres strengere.
- Sensitive artsdata skal vurderes internt og skjermet.
- Dersom ny kunnskap viser at løypene kan gi uakseptabel påvirkning på fjellrev, andre sensitive arter eller viktige funksjonsområder, må kommunen vurdere justering av trasé, tidsbegrensninger, midlertidig stenging eller andre tiltak.
- Merking og skilting skal plasseres skånsomt og ikke festes i eldre bygninger, gjerder, steinsettinger eller andre kulturhistoriske elementer.
- Nødvendige grunneiersamtykker og rettighetsavklaringer må foreligge før sluttbehandling og endelig vedtak.
- Før sluttbehandling må kommunen kontrollere at endelig løypekart, løypenummerering og traseomfang samsvarer med støyrapportens beregningsgrunnlag.
- Høringsinnspill fra grunneiere, hytte-/setereiere, friluftslivsinteresser, naturverninteresser, kulturminnemyndigheter og andre berørte må vurderes før sluttbehandling.

Delstrekning	Foreslått tiltak/vilkår	Innarbeides i forskrift, kart eller drift?
Løype 16	Følge eksisterende skogsbilveg. Tydelig merking. Redusert hastighet der løypa går nær hytte-/seterbebyggelse eller krysser/følger skiløype. Ingen rasting/opphold på konfliktutsatte punkter.	Kart og drift. Fartsgrenser og eventuelle særregler innarbeides i forskrift og/eller løypebestemmelser.
Løype 16a	Følge eksisterende skogsbilveg fra Røsætra. Tydelig merking ved startpunkt og eventuelle skiløpekryssinger. Redusert hastighet nær hytte-/seterbebyggelse.	Kart og drift. Fartsgrenser og skilting innarbeides i forskrift/løypebestemmelser.
Løype 16b	Særskilt regulering av Litlråsen-området. Lav hastighet nær hytter, seterhus, vannpost og eventuelle sideveger. Vurdere om alle sideveger/adkomstløyper skal inngå. Forbud mot rasting/opphold ved vannpost og nær støyutsatt bebyggelse. Særlig avklaring av grunneiersamtykke.	Kart, forskrift og drift. Traseomfang, fartsgrenser og eventuelle forbud/bruksvilkår bør framgå tydelig før sluttbehandling.

9.13.3 Samlet faglig vurdering

Utredningen viser at løype 16, 16a og 16b kan gi en mer forutsigbar og regulert løsning for hytte- og setereiere i området enn dagens dispensasjonsbaserte praksis. Transportbehovet forsvinner ikke selv om løypene ikke åpnes, men en åpen løype kan gi økt samlet ferdsel og nye ulemper sammenlignet med enkeltsaksbehandling.

De viktigste konfliktpunktene er støy, hytte-/seterområder, friluftsliv og samlet belastning i Østfjellet/Litlråsen-området. Løype 16b er den mest konfliktfylte delstrekningen, særlig dersom sideveger/adkomstløyper inngår.

Tidligere oppheving fra Statsforvalteren gjør at dokumentasjon av støy, berørt bebyggelse, hytte-/seterområder og grunneiersamtykke er særlig viktig. Det må også avklares om hele omfanget av løype 16b skal inngå, eller om deler bør tas ut, begrenses eller reguleres strengere.

Før sluttbehandling må høringsinnspill, støyvurdering, traseomfang, sideveger/adkomstløyper, åpningstid, hastighet, rasting/opphold, vannpost og grunneiersamtykke vurderes samlet.

Delstrekning	Faglig oppsummering	Begrunnelse
Løype 16	Kan vurderes videre med vilkår	Løypa følger eksisterende skogsbilveg og har funksjon som hovedtilkomst fra Gammelsætra mot Litlråsen. Konfliktene vurderes som håndterbare med tydelig merking, regulering av hastighet, hensyn til friluftsliv/skiløyper og krav om grunneiersamtykke.
Løype 16a	Kan vurderes videre med vilkår	Løypa følger eksisterende skogsbilveg fra Røsætra og berører færre hytter enn Litlråsen. Støy, skiløypekryssing/sambruk og hytte-/seterhensyn må ivaretas gjennom lav hastighet, skilting og tydelig regulering.
Løype 16b	Kan vurderes videre med vilkår og særskilt forbehold	Løype 16b har viktig funksjon som tilkomst til Litlråsen hytte-/seterområde og vannpost, men er den klart mest konfliktfylte delstrekningen. Støyrapporten viser omfattende nærføring til hytter og seterhus, særlig dersom alle sideveger/adkomstløyper inngår. Endelig vurdering forutsetter tydelig regulering av hastighet, åpningstid, rasting/opphold, sideveger/adkomstløyper, vannpost og grunneiersamtykke.

10. Løype 17 – Rødalen

10.1 Beskrivelse av tiltaket

Punkt	Beskrivelse
Løypenavn	Løype 17 – Rødalen
Type tiltak	Gjenopptakelse / ny vurdering av tidligere opphevet løype
Startpunkt	UTM sone 32N: Ø 665726,4 / N 6839307,5
Endepunkt	UTM sone 32N: Ø 668193,1 / N 6844629,1
Lengde	9 398 meter
Berørte eiendommer	1/12, 1/22, 1/28, 1/17, 6/1 og 6/139

Punkt	Beskrivelse
Berørte grunneiere	Flere. Grunneiere føres i egen intern grunneieroversikt.
Tilknytning til eksisterende løypenett	Ja, ved Litlråsen
Formål/funksjon	Hovedløype mot Rødalen, tilgang til fiskevann, buer/koier og mulig tilknytning mot Sverige
Foreslått åpningstid	Standard åpningstid, 08:00–22:00
Foreslått fartsgrense	Maks 70 km/t. 30 km/t på utsatte strekninger, særlig langs veg/strekninger nær hytter og annen bebyggelse
Behov for særskilte bestemmelser	Ja. Det bør fastsettes lav hastighet langs veg og nær hytter, tydelig merking, forbud mot sidekjøring, ingen terrenginngrep, krav om tilstrekkelig snødekke og mulighet for stenging dersom hensynet til naturmangfold, vilt, føre eller sikkerhet tilsier det. Grensekryssing/tilknytning mot Sverige må avklares særskilt dersom løypa skal benyttes som forbindelse over riksgrensen.

Kort beskrivelse av tiltaket

Løype 17 – Rødalen foreslås tatt inn igjen som del av lokal forskrift om snøskuterløyper i Engerdal kommune. Løypa ble tidligere vedtatt, men senere opphevet av Statsforvalteren. Opphevingen gjaldt særlig mangelfulle vurderinger av naturmangfold etter naturmangfoldloven §§ 8–12. Statsforvalteren pekte på at Rødalen har store kvaliteter som leveområde og intakt økosystem, og at særlig føre-var-prinsippet og samlet belastning måtte vurderes tydeligere dersom løypa skulle behandles på nytt.

Løypa har funksjon som hovedløype fra Litlråsen og videre inn mot Rødalen. Den gir tilgang til fiskevann, buer/koier og utmarksområder som allerede benyttes av grunneiere, rettighetshavere og brukere med dispensasjon eller leiekjøring. Løypa vil også kunne ha betydning som forbindelse mot Sverige, dersom nødvendige avklaringer foreligger.

Det nye ved denne vurderingen er at løypa er endret sammenlignet med tidligere trasé. Fra Litlråsen/Litlråsvegen skal løypa nå følge eksisterende veg opp mot Storkjølen, i stedet for å gå i terrenget over Storkjølen slik tidligere trase gjorde. Fra Storkjølen og videre inn mot Rødalen følger løypa i hovedsak tidligere vurdert trasé.

Endringen av traseen vurderes som viktig. Ved å følge eksisterende veg reduseres behovet for kjøring i terreng, og løypa blir mer forutsigbar og lettere å merke, drifte og kontrollere. Samtidig går vegtraseen nærmere enkelte hytter, og det må derfor legges til grunn lav hastighet på denne delen av løypa. Støy, hensynet til hyttebrukere og trafiksikkerhet langs veg må vurderes sammen med fordelene ved å unngå terrengtrasé.

Løype 17 skiller seg fra løype 16, 16a og 16b ved at den i større grad går inn i utmark og mot mer urørte skog-, myr-, våtmarks- og fjellområder. Naturmangfold, sensitive arter, fugl, vilt, våtmark, samlet belastning og føre-var-prinsippet blir derfor de mest sentrale temaene i vurderingen av denne løypa.

10.2 Kart og trasé

Den aktuelle løypa er vist i oversiktskartet nedenfor. Kartet viser foreslått ny eller endret trasé sammen med eksisterende løypenett. Nye eller endrede traséer er vist med blå strek, mens eksisterende løypenett er vist med petrolfarget strek. Oversiktskartet er ment som en enkel geografisk orientering i konsekvensanalysen.

Detaljerte temakart, kartutsnitt og samlet digital analyse framgår av egen delrapport for løypa (04). Delrapporten viser hvilke kartlag, temadata og kontrollpunkter som er brukt i vurderingen, og viser relevante treff innenfor temaer som naturmangfold, friluftsliv, støy, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap, reindrift og sikkerhet.

Dersom det ikke er registrert relevante treff for et tema, er det normalt ikke utarbeidet eget temakart for dette temaet. Temaet er likevel vurdert i teksten der det er relevant.

Nedenfor beskrives selve traseen, herunder start- og endepunkt, hovedretning, terrengforhold, tilknytning til eksisterende løypenett og eventuelle særskilte forhold.

Løype 17 starter ved Litlråsen og går videre mot Rødalen. Første del av løypa følger eksisterende veg opp mot Storkjølen. Dette er en endring fra tidligere vurdert trasé, som gikk mer direkte i terrenget fra Litlråsvegen og over Storkjølen.

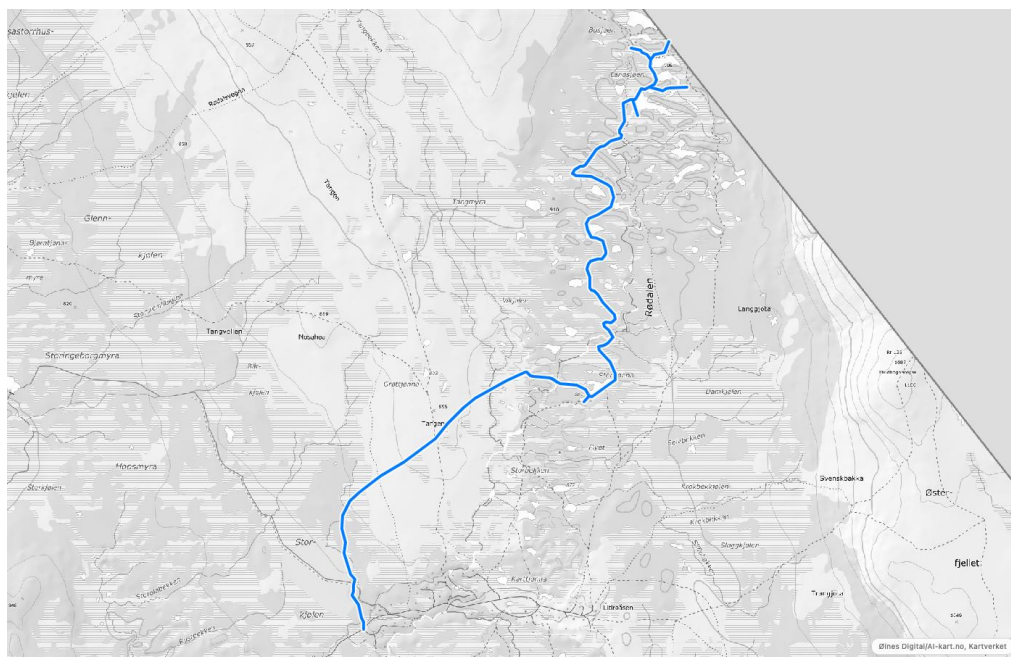
Trasévalget er gjort for å samle kjøringen på eksisterende ferdselslinje, redusere kjøring i terreng og unngå konflikt med kommende skogvern/vernegrenser i området. Ved å legge løypa til eksisterende veg blir traseen tydeligere avgrenset, enklere å merke og lettere å kontrollere. Dette reduserer risikoen for utilsiktet ferdsel inn i sårbare naturområder eller arealer som kan bli omfattet av vern.

Bruk av eksisterende veg vurderes også som positivt med hensyn til terrengslitasje, drift og forutsigbarhet for brukerne. En vegtrasé som ikke brøytes vinterstid gir et mer robust løypegrunnlag enn en trasé som går direkte i terreng.

Ulempen er at vegtraseen går nærmere enkelte hytter. Det må derfor fastsettes lav hastighet på denne delen av løypa, og det bør skiltes tydelig om hensynsfull kjøring. Det bør ikke legges til rette for rasting, opphold eller samlingspunkt langs vegstrekingen nær hytter.

Fra Storkjølen og videre inn mot Rødalen følger løypa i hovedsak tidligere trasé. Denne delen går i større grad gjennom utmark og inn mot områder med store natur- og friluftslivsverdier. Her er konfliktpotensialet i mindre grad knyttet til hyttebebyggelse og i større grad til naturmangfold, villt, fugl, sensitive arter, opplevelse av urørthet og samlet belastning.

Samlet vurderes trasévalget som bedre enn tidligere løsning på den første delen. Dette skyldes at løypa flyttes bort fra terrengtrasé, kanaliseres til eksisterende veg og legges slik at den i størst mulig grad unngår konflikt med kommende skogvern. Samtidig krever den nye vegtraseen lav hastighet og hensyn til hytter, mens den videre traseen mot Rødalen krever en grundig vurdering av naturmangfold og samlet belastning.



Figur 6: Oversiktskart for løype 17. Foreslått ny eller endret trasé er vist med blå strek. Eksisterende løypenett er vist med petrolfargete strek. Detaljerte temakart og digital analyse framgår av egen delrapport.

10.3 Dagens situasjon og 0-alternativet

10.3.1 Dagens situasjon

Løype 17 – Rødalen er i dag ikke en godkjent åpen snøskuterløype. Løypa ble tidligere vedtatt, men ble opphevet av Statsforvalteren på grunn av mangelfulle vurderinger av naturmangfold. Statsforvalteren viste særlig til behovet for bedre vurderinger etter naturmangfoldloven §§ 8–12, herunder føre-var-prinsippet, økosystemtilnærming og samlet belastning.

Området brukes likevel i dag. Eiere og brukere av buer/koier i Rødalen benytter traseen gjennom dispensasjoner, leiekjøring eller annen lovlig transport der vilkårene for dette er oppfylt. Dagens bruk er dermed ikke fri eller allment tilgjengelig, men knyttet til konkrete transportbehov og enkelttillatelser.

Rødalen er et område med viktige utmarksinteresser. Området brukes til fiske, jakt, friluftsliv, hytte-/bu-/koiebruk og annen rekreasjon. Det er også knyttet interesser til fiskevannene i Rødalen og Røavassdraget. I høringsdokumentet for Engermarka er Hylleråsen Fiskeforening omtalt med virksomhet knyttet til fiskekultivering i Rødalen og Lillerøåsen med tilhørende vann, blant annet arbeid med stedegen røye og tiltak mot ørekyt/gørsild.

Området har bruk både sommer og vinter, men bruken har ulik karakter gjennom året. Sommerstid er området særlig aktuelt for friluftsliv, fiske, jakt, ferdsel til buer/koier og utmarksbruk. Vinterstid er området mer utilgjengelig, og motorisert ferdsel skjer i dag i hovedsak gjennom dispensasjoner og leiekjøring.

Rødalen ligger i et større skog-, myr-, våtmarks- og fjellområde med betydelige naturverdier. Asplan Viak-rapporten for Engermarka framhever blant annet Rødalen, Hundsjøen og Hyllsjøen som del av et viktig område for våtmarksfugl, raste- og yngleområder og flere rødlistede arter. Rapporten peker også på at fjellområdene og våtmarkene har verdi for arter som er avhengige av lite menneskelig forstyrrelse.

Det foreligger sensitive artsdata i det større området. Fjellrev og andre arealkrevende eller forstyrrelsessårbare arter må vurderes særskilt, men uten at hi, ynglelokaliteter, funksjonsområder eller presise lokaliteter omtales i offentlig utredning.

Det er ikke kjent at det er samisk tamreindrift eller reinbeitedistrikt i området som berøres av løype 17. Reindrift vurderes derfor ikke som et hovedtema, men eventuelle høringsinnspill må vurderes dersom ny kunnskap kommer fram.

10.3.2 0-alternativet

Dersom løype 17 ikke vedtas på nytt, videreføres dagens situasjon uten åpen snøskuterløype til Rødalen. Transport til buer, koier og nødvendige formål i området vil fortsatt måtte håndteres gjennom dispensasjoner, leiekjøring eller andre hjemler der vilkårene er oppfylt.

0-alternativet innebærer at området forblir mindre tilgjengelig for allmenn rekreasjonskjøring og for brukere som ønsker tilgang til fiskevannene i Rødalen via åpent løypenett. Løypenettet vil ikke få en åpen hovedforbindelse videre mot Rødalen og eventuell tilknytning mot Sverige.

For grunneiere, rettighetshavere og bu-/koieiere innebærer 0-alternativet at dagens dispensasjonspraksis i stor grad må fortsette. Dette gir mindre forutsigbar og mindre allment tilgjengelig ferdsel enn en fastsatt løype, men samtidig en mer begrenset bruk enn en åpen løype.

For naturmangfold, friluftsliv og landskapsopplevelse innebærer 0-alternativet at det ikke åpnes for ny allmenn snøskuterferdsel inn mot Rødalen. Dette vil redusere risikoen for økt forstyrrelse av vilt, fugl, sensitive arter og opplevelsen av ro i et større utmarksområde. 0-alternativet vil dermed være det alternativet som gir lavest risiko for økt samlet belastning på naturmangfold.

Samtidig innebærer ikke 0-alternativet at all motorisert ferdsel opphører. Lovlig transport gjennom dispensasjoner og leiekjøring vil fortsatt kunne forekomme, men da som enkeltvedtak eller avgrenset transport, ikke som åpen løype.

Samlet vurderes 0-alternativet som håndterbart. Det er ikke avgjørende for hovedfunksjonen til det øvrige løypenettet at løype 17 vedtas. Samtidig vil manglende løype gi mindre tilgjengelighet til Rødalen, fiskevann, buer/koier og eventuell videre forbindelse mot Sverige. Ved ny vurdering må kommunen derfor avveie nytten av en åpen og regulert løype mot hensynet til naturmangfold, sensitive arter, friluftsliv, støy, hytter og samlet belastning i Rødalen.

10.4 Friluftsliv

10.4.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på Naturbase, kommunens kartlegging av friluftslivsområder etter Miljødirektoratets veileder M98-2013, støyrapport for nye snøskuterløyper, lokal kunnskap, tidligere hørings- og klageinnspill, opplysninger fra Engerdal fjellstyre og kjennskap til dagens bruk av området.

Løype 17 ligger i kartlagt friluftslivsområde Østfjellet, lokal ID FK00020004. Området er registrert som stort turområde uten tilrettelegging og vurdert som svært viktig friluftslivsområde. Området har både sommer- og vinterbruk. Kartlagte friluftslivsområder i Naturbase er områder som er kartlagt og verdsatt etter metodikken i Miljødirektoratets veileder M98-2013.

Støyrapporten legger til grunn at Østfjellet er et svært viktig friluftslivsområde med sommer- og vinterbruk. I støyrapporten er strekningen 130-Rø-Halvormyra–Rødalen vurdert opp mot berørte friluftslivsområder. Rapporten viser at strekningen berører Østfjellet, og at anbefalte støygrenser for viktige og svært viktige friluftslivsområder for vinterbruk ikke tilfredsstilles.

Statsforvalteren har tidligere vist til at kommunen skal ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet, og at kommunen bør søke å holde store, sammenhengende vinterfriluftsområder frie for snøskuterløyper. Statsforvalteren pekte også på at løype 17 var den mest påklagde løypa når det gjaldt friluftsliv, og at hele løypa ligger i svært viktige friluftslivsområder.

Rødalen har etablert bruk knyttet til friluftsliv, fiske, jakt, utleiehytte, buer/koier og annen utmarksbasert rekreasjon. Hyllerås sameieskog har hytte for utleie i Rødalen. Engerdal fjellstyre beskriver Røa og Rødalen som et område med store landskaps- og opplevelseskvaliteter, der Røa renner fra Rødalen via Lilleråsen og Røafallene til Engersjøen. Fjellstyret omtaler også småsjøene i Rødalen som fiskevann med godt potensial for ørret, og Røåstjønna som et rent røyevann.

Området brukes både sommer og vinter. Sommerstid er Rødalen særlig relevant for fiske, jakt, turer, bu-/koiebruk og opphold i utmark. Vinterstid er området mer utilgjengelig, og bruken er i større grad knyttet til skitur, hytte-/bu-/koiebruk, isfiske, leiekjøring og dispensasjonsbasert transport. Dagens motorferdsel er ikke fri, men skjer gjennom dispensasjoner, leiekjøring eller andre lovlige transportformer der vilkårene er oppfylt.

Løype 17 vil derfor både berøre et område med høy friluftslivsverdi og samtidig kunne gi økt tilgjengelighet til et område som allerede brukes til fiske, utleiehytte, buer/koier og utmarksbasert friluftsliv.

10.4.2 Verdi

Vurdering	Begrunnelse
Stor verdi	Området inngår i Østfjellet, som er kartlagt som stort turområde uten tilrettelegging og vurdert som svært viktig friluftslivsområde. Rødalen har store landskaps- og opplevelseskvaliteter, fiskevann, Røa-vassdraget, buer/koier, utleiehytte og bruk både

Vurdering	Begrunnelse
	sommer og vinter. Området har også verdi som et relativt stille og lite tilrettelagt vinterfriluftsområde.

10.4.3 Påvirkning

Løype 17 vil påvirke friluftslivet på flere måter. Virkningen er både positiv og negativ, men de negative virkningene er særlig knyttet til støy, motorisert ferdsel, opplevelse av ro og mulig endret karakter i et stort og svært viktig friluftslivsområde.

På den positive siden vil løypa gi bedre og mer forutsigbar tilgang til Rødalen vinterstid. Den kan gjøre fiskevann, buer/koier, utleiehytte og utmarksområder mer tilgjengelige for flere brukergrupper. Dette kan være positivt for personer som ikke går på ski, for brukere med redusert mobilitet og for dem som har fiske, hytte-/bu-/koiebruk eller annen utmarksbasert rekreasjon som formål. En fast løype kan også gi en mer styrt og regulert ferdsel enn dagens dispensasjonsbaserte transport.

På den negative siden vil en åpen snøskuterløype gi en annen type påvirkning enn dagens dispensasjonspraksis. Dagens motorferdsel er begrenset til enkelttillatelser, leiekjøring eller særskilte behov. En åpen løype vil kunne gi mer allmenn ferdsel og større samlet bruk, særlig dersom løypa markedsføres som tilgang til Rødalen, fiskevann eller eventuell forbindelse mot Sverige.

Den viktigste virkningen for friluftslivet er redusert opplevelse av ro, stillhet og lite tilrettelagt natur. Rødalen og Østfjellet har verdi nettopp som større naturområde med begrenset tilrettelegging. Snøskutertrafikk kan påvirke skiløpere, isfiskere, turgåere og andre brukere som oppsøker området for stillhet og naturopplevelse. Dette gjelder selv om den fysiske traseen er smal og følger eksisterende veg på første del.

Første del av løypa følger eksisterende veg opp mot Storkjølen. Dette reduserer terrenginngrep og kanaliserer ferdsele til en etablert ferdselslinje. Det vurderes som positivt sammenlignet med tidligere trasé, som gikk mer direkte i terrenget. Samtidig går denne vegtraseen nærmere enkelte hytter og kan gi mer lokal støy og ferdsel i et område der også skiløpere og hyttebrukere kan ferdes.

Fra Storkjølen og videre inn mot Rødalen følger løypa i hovedsak tidligere trasé og går i større grad inn i utmark og mot områder med stor natur- og opplevelsesverdi. Her vurderes påvirkningen på friluftsliv som større enn på første del av løypa. Motorisert ferdsel kan her oppleves som mer dominerende, fordi området ellers har få tekniske inngrep og lav grad av tilrettelegging.

Støyrapporten viser at anbefalte grenser for støy i viktige og svært viktige vinterfriluftsområder ikke tilfredsstilles for de fleste aktuelle strekningene som går i slike områder. For løype 17 innebærer dette at støy må vurderes som en reell negativ virkning for friluftslivet, selv om det ikke nødvendigvis er mange boliger eller hytter langs hele traseen.

Samlet vurderes påvirkningen på friluftsliv som middels negativ. Påvirkningen er størst for brukere som oppsøker Rødalen og Østfjellet for stillhet, skiturer, naturopplevelse og lite tilrettelagt vinterfriluftsliv. Påvirkningen reduseres noe ved at første del legges til eksisterende veg, at løypa kan reguleres gjennom åpningstid og fartsgrenser, og at dagens 0-alternativ også innebærer noe dispensasjonsbasert motorferdsel.

10.4.4 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør legges til grunn:

- Løypa skal følge fastsatt og merket trasé.
- Første del av løypa skal følge eksisterende veg opp mot Storkjølen for å redusere terrengkjøring og unngå konflikt med kommende skogvern/vernegrenser.

- Det skal ikke etableres nye sideavstikkere, rasteplasser eller samlingspunkt i Rødalen eller i stille deler av Østfjellet.
- Det bør ikke legges til rette for rasting/opphold på punkter der dette kan forsterke støy, forsøpling eller brukerkonflikter.
- Det bør fastsettes lav hastighet på vegstrekningen nær hytter og andre steder der løypa kan komme i konflikt med skiløpere, hyttebrukere eller annen vinterferdsel.
- Løypa bør ha standard åpningstid 08:00–22:00, og det bør ikke vurderes utvidet åpningstid for denne løypa.
- Kommunen bør kunne stenge løypa midlertidig dersom snøforhold, naturmangfold, sårbare arter, skiløypebruk, friluftslivskonflikter eller andre forhold tilsier det.
- Skilting og informasjon bør tydeliggjøre at løypa går gjennom et svært viktig friluftslivsområde, og at hensynsfull kjøring er nødvendig.
- Der skiløype krysser eller følger samme trasé som skuterløypa, må dette merkes tydelig.
- Dersom løypa skal fungere som forbindelse mot Sverige, må dette vurderes særskilt fordi en slik funksjon kan gi økt ferdsel og større samlet belastning.
- Bruken av løypa bør evalueres etter en prøveperiode eller etter første driftsperiode, særlig med hensyn til støy, friluftslivskonflikter, faktisk bruk og behov for ytterligere regulering.

10.4.5 Konklusjon friluftsliv

Tema	Vurdering
Verdi	Stor. Løypa berører Østfjellet, som er kartlagt som stort turområde uten tilrettelegging og vurdert som svært viktig friluftslivsområde. Rødalen har stor verdi for fiske, bu-/koiebruk, utleiehytte, jakt, skiturer, naturopplevelse og stille vinterfriluftsliv.
Påvirkning	Middels negativ. Løypa gir bedre vintertilgjengelighet til Rødalen, fiskevann og buer/koier, men vil samtidig føre til motorisert ferdsel, støy og redusert opplevelse av ro i et svært viktig friluftslivsområde. Påvirkningen er størst fra Storkjølen og videre inn mot Rødalen.
Konsekvens	Middels negativ. Verdien er stor, og påvirkningen vurderes som middels negativ. Bruk av eksisterende veg på første del og regulering gjennom åpningstid, fartsgrenser og styrt trasé reduserer konsekvensen, men kan ikke fjerne konflikten med stille vinterfriluftsliv.
Behov for avbøtende tiltak	Ja. Det er behov for fast trasé, lav hastighet nær hytter og skiløyper, ingen rasteplasser/samlingspunkt i sårbare deler, tydelig informasjon, mulighet for stenging og særskilt vurdering av eventuell Sverige-tilknytning.

10.5 Naturmangfold

10.5.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på Naturbase, Artskart, Rovbase/rovviltdata, sensitive artsdata, NiN-/naturtypekartlegging, kommunens kartgrunnlag, lokal kunnskap, høringsdokument for foreslått vern av Engermarka, Asplan Viaks naturfaglige rapport for Engermarka, tidligere klagebehandling og ny gjennomgang av traseen for løype 17.

Løype 17 ble tidligere opphevet av Statsforvalteren på grunn av mangelfulle vurderinger av naturmangfold. Statsforvalteren pekte særlig på at Rødalen har store kvaliteter som leveområde og intakt økosystem, og at kommunen ikke hadde vist tydelig nok hvordan naturmangfoldloven §§ 8–12 var vurdert og vektlagt. Statsforvalteren framhevet særlig føre-var-prinsippet i § 9 og prinsippet om samlet belastning i § 10 som viktige for løype 17.

Det foreligger oppdatert naturfaglig kunnskap gjennom verneplanarbeidet for Engermarka. Statsforvalteren har sendt på høring forslag om vern av Engermarka som naturreservat. Verneforslaget omfatter om lag 136 554 dekar, og formålet er å bevare forholdsvis urørte skogområder med særlig verdi for biologisk mangfold, naturtyper, økosystemer, arter og naturlige økologiske prosesser.

Asplan Viak beskriver Engermarka som et stort, sammenhengende og svært verdifullt skog- og fjellområde. Den kartlagte delen av Engermarka er vurdert som nasjonalt verdifull, og sett i sammenheng med tilgrensende verneområder på svensk side og Kvisleflået-Hovdlia naturreservat vurderes området som internasjonalt verdifullt. Rapporten beskriver blant annet store sammenhengende eldre naturskogsområder, gammel furuskog, bekkekløfter, sandfuruskog, kalkrike skoger og myrer, samt et stort antall rødlistede arter.

Ny trasé for løype 17 går helt utenfor foreslått verneområde for Engermarka. På det nærmeste går løypa om lag 30 meter fra foreslått vernegrense, helt oppe i Rødalen ved Langsjøen. Første del av løypa er flyttet til eksisterende veg opp mot Storkjølen for å unngå tidligere terrengtrasé og for å redusere risiko for konflikt med kommende skogvern/vernegrenser. Dette vurderes som et viktig avbøtende grep.

Det er gjort særskilt kontroll av arter og artsgrupper som tidligere er trukket fram i klage på løype 17. Kontroll av sensitive artsdata viser treff for fjellrev i det større området som løypa inngår i. Opplysningene er av nyere dato og vurderes som det viktigste sensitive artsgrunnlaget i saken. Av hensyn til skjerming omtales ikke nøyaktig lokalitet, funksjonsområde, avstand til trasé, retning fra navngitte steder eller andre opplysninger som kan bidra til å stedfeste forekomstene. Fjellrev vurderes likevel internt som et relevant tema for påvirkning, samlet belastning, åpningstid og avbøtende tiltak.

Det er også registrert flere dokumenterte funn av brunbjørn i Rødalen-området, blant annet DNA-funn, ekskrement og enkelte observasjoner. Det er ikke funnet dokumentasjon på kjent hi, yngling eller fast funksjonsområde for brunbjørn i influensområdet for løypa. På bakgrunn av tilgjengelige registreringer vurderes brunbjørn derfor først og fremst som dokumentert streifforekomst i området.

For jerv er det funnet én dokumentert observasjon fra 2009, kontrollert av Länsstyrelsen på svensk side. Det er ikke funnet nyere dokumenterte treff eller kjent yngle-/funksjonsområde for jerv i influensområdet. For kongeørn er det ikke funnet nyere treff. Det foreligger enkelte eldre registreringer fra 2001–2003 knyttet til skader vurdert påført av kongeørn, men ikke nyere dokumentasjon på aktiv hekkelokalitet eller funksjonsområde i influensområdet. Det er også registrert en eldre observasjon av brushane ved Litlråsen fra 1980. Denne vurderes å ha begrenset betydning alene, men våtmarksfugl vurderes likevel som relevant tema for Rødalen samlet.

Langs eller nær traseen er det registrert enkelte konkrete naturverdier. Det foreligger registrering av gryntjafs, naturtype-/NiN-kartlegging i øvre del av Rødalen, områder med gammel naturskog og dødvedverdier, samt registrert område for verdsatte arter ved Langsjøen i Rødalen. Rødalen inngår også i inngrepsfrie naturområder, sone 1. Selv om en snøskuterløype ikke regnes som tyngre teknisk inngrep, kan motorisert vinterferdsel påvirke opplevelsen av inngrepsfrihet og gi forstyrrelse for arealkrevende arter.

Asplan Viak peker særskilt på vann og våtmarker i Engermarka som viktige for fugl, særlig der områdene har liten menneskelig forstyrrelse. Rapporten beskriver hele området Hyllsjøen–Hundsjøen–Rødalen som et viktig raste- og yngleområde for ande- og vadefugler, med Rødalen og Hundsjøområdet som trolig de viktigste delene. Her er det registrert flere våtmarkstilknyttede og rødlistede arter, blant annet f, fiskemåke, rødstilk, småspove, fjellmyrløper, hettemåke, brushane, storskarv, svartand, vipe og svømmesnipe.

Løypa vil naturlig krysse eller passere bekker, myrdrag, våtmark og kantsoner mellom Storkjølen og Rødalen. Det er ikke kjent at selve traseen krever terrenginngrep eller fysisk tilrettelegging i disse områdene, men ferdsel ved lite snødekke eller ufrosset mark kan gi risiko for kjøreskader.

Våtmarks- og myrområdene har også betydning for fugl, selv om hoveddelen av fugleverdiene er knyttet til barmarks-, raste- og hekkeperioden.

Dagens motorferdsel i Rødalen er begrenset. Det er få personer som har dispensasjon i området, blant annet fordi kommunen har strammet inn praksis og søknader må vurderes etter motorferdselsforskriften § 6. En åpen løype vil derfor kunne gi større tilgjengelighet og mer samlet ferdsel enn dagens dispensasjonspraksis, selv om ferdselen samtidig kan reguleres gjennom trasé, åpningstid, fartsgrense og stenging.

10.5.2 Verdi

Vurdering	Begrunnelse
Stor verdi	Løype 17 går inn mot Rødalen, som ligger i et større skog-, myr-, våtmarks- og fjellområde med dokumentert store naturverdier. Området ligger nær foreslått vern av Engermarka, har verdier knyttet til gammel naturskog, død ved, våtmark, myr, vassdrag, rødlistede arter, inngrepsfrie naturområder og sensitive, arealkrevende arter. Rødalen/Hundsjøen/Hyllsjøen er også beskrevet som viktig område for våtmarksfugl.

10.5.3 Påvirkning

Løype 17 vurderes å ha begrenset direkte fysisk påvirkning på naturmangfoldet, forutsatt at løypa følger eksisterende veg på første del, følger fastsatt trasé videre inn mot Rødalen, ikke krever terrenginngrep og bare åpnes ved tilstrekkelig snødekke og frossen mark.

Den viktigste påvirkningen er derfor ikke fysisk arealbeslag, men forstyrrelse og økt tilgjengelighet. Dette gjelder særlig støy, lys, menneskelig aktivitet, motorisert ferdsel og mulig økt bruk i et område som i dag har begrenset motorferdsel vinterstid. Forstyrrelse kan være særlig relevant for arealkrevende og forstyrrelsessårbare arter, herunder fjellrev og våtmarksfugl, samt for områdets funksjon som større sammenhengende naturområde.

Flyttingen av første del av løypa til eksisterende veg opp mot Storkjølen vurderes som positivt. Den tidligere terrengtraseen over Storkjølen er forlatt, og ny trasé er valgt for å samle kjøringen på eksisterende ferdselslinje, redusere terrengkjøring og unngå konflikt med kommende skogvern/vernegrenser. Dette reduserer risikoen for direkte påvirkning på naturverdier og gir bedre grunnlag for merking, kontroll og kanalisering av ferdsel.

Samtidig innebærer ikke dette at naturmangfoldkonflikten er borte. Fra Storkjølen og videre inn mot Rødalen går løypa inn i et område med store naturverdier og lav grad av teknisk tilrettelegging. Løypa ligger også svært nær foreslått verneområde enkelte steder. Selv om løypa ligger utenfor vernegrensa, kan ferdsel, støy og eventuell sidekjøring gi påvirkning på arter og økologiske funksjoner i nærområdet.

For fjellrev foreligger sensitive artsdata i det større området. Opplysningene vurderes som relevante, men omtales ikke nærmere offentlig. Påvirkning må vurderes internt ut fra avstand, funksjonsområde, ferdselsomfang, sesong, støy, samlet belastning og mulighet for stenging. Førre-var-hensyn tilsier at løypa bare bør åpnes dersom kommunen har rutiner for å stenge eller regulere løypa dersom ny kunnskap eller endrede forhold tilsier det.

For brunbjørn foreligger det dokumenterte funn/observasjoner, men ikke kjent hi, yngling eller fast funksjonsområde i influensområdet. Brunbjørn vurderes derfor som dokumentert streifforekomst. Påvirkningen vurderes som begrenset, men arten tas med i vurderingen av områdets samlede verdi for store rovdyr og arealkrevende arter.

For jerv og kongeørn er det ikke funnet nyere dokumentasjon som tilsier at løypa berører kjent yngle-/hekkeområde eller fast funksjonsområde. Tidligere innspill om disse artene er likevel vurdert, og tilgjengelige databaser gir ikke grunnlag for å vurdere dem som sentrale konfliktarter for denne konkrete traseen på nåværende kunnskapsgrunnlag.

For våtmarksfugl vurderes påvirkningen først og fremst som indirekte og knyttet til forstyrrelse. Hovedverdiene for ande- og vadefugl er i stor grad knyttet til hekke-, raste- og barmarksperioden, mens løypa bare skal brukes på vinterføre. Vinterbruk reduserer derfor risikoen for direkte påvirkning på hekkende fugl. Samtidig kan økt vinterferdsel bidra til økt samlet menneskelig aktivitet og tilgjengelighet i et område med dokumentert fugleverdi, og dette må inngå i vurderingen av samlet belastning.

Risiko for fysisk skade på vegetasjon, lav, myr og kantsoner vurderes som lav dersom løypa bare åpnes ved tilstrekkelig snødekke og frossen mark. Risikoen øker ved lite snø, mildvær, overvann, kjøring utenfor merket trasé eller dersom brukere stanser og raster i områder med sårbar vegetasjon eller dødvedverdier. Dette tilsier behov for tydelig merking, kontroll og adgang til midlertidig stenging.

Samlet vurderes påvirkningen på naturmangfold som middels negativ før avbøtende tiltak. Med avbøtende tiltak, flytting til veg på første del, ingen terrenginngrep, tilstrekkelig snødekke, fast trasé, skjerming av sensitive artsdata og mulighet for stenging, vurderes påvirkningen som noe negativ til middels negativ. Det er særlig nærheten til foreslått verneområde, sensitive artsdata, Rødalen som våtmarks-/fugleområde og økt tilgjengelighet som gjør at påvirkningen ikke kan vurderes som liten.

10.5.4 Naturmangfoldloven §§ 8–12

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt på overordnet nivå og tilstrekkelig for å sende løypeforslaget på høring. Det foreligger oppdatert naturfaglig kunnskap fra verneplanarbeidet for Engermarka, Asplan Viaks naturfaglige rapport, Naturbase, Artskart, Rovbase/rovviltdata, sensitive artsdata, kommunale kartdata og lokal kunnskap.

Det er gjort en særskilt kontroll av arter som tidligere er trukket fram i klage på løype 17. Sensitive artsdata viser nyere treff for fjellrev i det større området. Dette behandles skjermet og vurderes internt. Det er også dokumentert brunbjørn som streifforekomst, én eldre jerveobservasjon fra 2009, eldre opplysninger knyttet til kongeørn fra 2001–2003 og en gammel brushaneobservasjon ved Litlråsen fra 1980. Det er ikke funnet nyere dokumentasjon på jerv eller kongeørn, og det er ikke kjent at traseen berører hi, yngling, hekkeplass eller fast funksjonsområde for disse artene.

Kunnskapsgrunnlaget viser også at Rødalen inngår i et større område med store naturverdier, herunder våtmark, myr, vassdrag, gammel naturskog, rødlistede arter og inngrepsfrie naturområder. Samtidig er ikke alt kunnskapsgrunnlag feltbasert for akkurat denne løypetraséen. Det må derfor legges vekt på kommunens trasegjennomgang, kartanalyse, sensitive artsvurderinger, lokal kunnskap og høringsinnspill.

Kravet til kunnskapsgrunnlaget vurderes som oppfylt, men kunnskapen må oppdateres dersom høringen eller ny informasjon avdekker forhold som kan endre vurderingen.

§ 9 Føre-var-prinsippet

Det foreligger usikkerhet knyttet til hvordan en åpen snøskuterløype over tid kan påvirke arealkrevende og forstyrrelsessårbare arter i Rødalen. Dette gjelder særlig fjellrev, men også områdets funksjon for annet vilt og fugl. Statsforvalteren pekte i tidligere klagebehandling nettopp på at føre-var-prinsippet og samlet belastning var særlig viktige for løype 17.

Føre-var-prinsippet tilsier at kommunen ikke bare må vurdere om løypa gir direkte fysisk skade, men også om økt ferdsel, støy, lys og tilgjengelighet kan påvirke områdets funksjon for sensitive arter. Siden det foreligger nyere sensitive artsdata for fjellrev i det større området, må kommunen legge inn reelle muligheter for avbøtende tiltak, justeringer og stenging.

Føre-var-prinsippet tilsier videre at løypa bare skal åpnes ved tilstrekkelig snødekke og frossen mark, at sidekjøring ikke tillates, at det ikke etableres nye rasteplasser eller samlingspunkt i sårbare områder, og at løypa kan stenges dersom nye sensitive artsopplysninger, vær-/føreforhold eller andre forhold tilsier det.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Løype 17 må vurderes i sammenheng med den samlede belastningen på Rødalen og Engermarka. Området har store naturverdier og ligger nær foreslått vern. Verneplanarbeidet viser at området inngår i et større økologisk sammenhengende skog-, myr-, våtmarks- og fjellområde med stor betydning for naturmangfold.

Dagens motorferdsel i Rødalen er begrenset og skjer i hovedsak gjennom dispensasjoner, leiekjøring eller andre lovlige transportformer. En åpen løype kan gi mer forutsigbar og regulert ferdsel, men kan også føre til mer samlet motorisert aktivitet enn dagens dispensasjonspraksis. Dette gjelder særlig dersom løypa brukes som tilgang til fiskevann, buer/koier, utleiehytte eller som forbindelse mot Sverige.

At første del av løypa flyttes til eksisterende veg opp mot Storkjølen, og at traseen legges utenfor foreslått verneområde, reduserer samlet belastning sammenlignet med tidligere terrengtrasé. Samtidig ligger løypa fortsatt nær vernegrensa og går videre inn mot Rødalen, som har store natur- og våtmarksverdier. Samlet belastning vurderes derfor ikke som ubetydelig.

Kommunen vurderer at løypa kan være mulig dersom ferdselen kanaliseres strengt til fast trasé, dersom det ikke åpnes for sidekjøring, dersom løypa ikke tilrettelegges med nye raste-/samlingspunkt, og dersom kommunen har mulighet til å stenge løypa ved sårbare forhold. Uten slike tiltak ville samlet belastning vurderes som for høy.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse

Eventuelle kostnader ved å forebygge eller begrense skade på naturmangfold skal bæres av tiltaket/driften av løypa. Dette innebærer at kostnader til merking, skilting, informasjon, kontroll, stenging, oppfølging av føreforhold, eventuell justering av trasé og oppfølging av sensitive artsdata ikke skal skyves over på naturverdiene.

Dersom drift av løypa viser seg å gi uforutsette skader eller ulemper, må kommunen kunne stille krav om ytterligere tiltak, midlertidig stenging eller endring av traseen.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker, driftsmetoder og lokalisering

Lokaliseringen er forbedret sammenlignet med tidligere vurdert trasé ved at første del av løypa legges til eksisterende veg opp mot Storkjølen. Dette vurderes som en mer miljøforsvarlig lokalisering enn terrengtrasé over Storkjølen, fordi ferdselen kanaliseres til en eksisterende ferdselslinje og konflikt med kommende skogvern/vernegrenser reduseres.

Miljøforsvarlig drift innebærer at løypa bare skal brukes på vinterføre med tilstrekkelig snødekke og frossen mark, at det ikke gjennomføres terrenginngrep, at merking skjer skånsomt, at det ikke ryddes mer enn nødvendig, og at det ikke fjernes stående eller liggende død ved. Løypa må merkes tydelig slik at kjøring utenfor trasé unngås.

Driftsmetoden må også omfatte rutiner for stenging ved lite snø, mildvær, kjøreskedefare, nye sensitive artsopplysninger, konflikt med naturmangfold eller andre forhold som tilsier at ferdselen ikke er miljøforsvarlig.

10.5.5 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør legges til grunn:

- Løypa skal følge fastsatt og merket trasé.
- Første del av løypa skal følge eksisterende veg opp mot Storkjølen.
- Løypa skal ligge utenfor foreslått verneområde for Engermarka.
- Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep.
- Løypa skal bare åpnes ved tilstrekkelig snødekke og frossen mark.

- Løypa skal stenges ved lite snø, mildvær, overvann eller fare for kjøreskader på myr, våtmark, vegetasjon eller kantsoner.
- Det skal ikke åpnes for sidekjøring.
- Det skal ikke etableres nye rasteplasser, samlingspunkt eller sideavstikkere i Rødalen.
- Det skal ikke fjernes stående eller liggende død ved.
- Brukere bør informeres om at ved til eventuell rasting må tas med, og at død ved ikke skal brukes som bålved.
- Sensitive artsdata, særlig knyttet til fjellrev, skal vurderes internt og skjermet.
- Dersom ny kunnskap viser risiko for negativ påvirkning på fjellrev eller andre sensitive arter, skal kommunen vurdere midlertidig stenging, tidsbegrensning eller justering av løypa.
- Dersom høringsinnspill eller nye registreringer dokumenterer viktige funksjonsområder for jerv, kongeørn, bjørn, våtmarksfugl eller andre arter som kan påvirkes, må vurderingen oppdateres.
- Det bør ikke gis utvidet åpningstid for løype 17.
- Eventuell funksjon som forbindelse mot Sverige må vurderes særskilt fordi dette kan øke ferdsel og samlet belastning.
- Løypa bør evalueres etter første driftsperiode, særlig med hensyn til faktisk bruk, avvik fra trasé, støy/forstyrrelse og behov for ytterligere regulering.

10.5.6 Konklusjon naturmangfold

Tema	Vurdering
Verdi	Stor. Rødalen ligger i et større område med dokumentert store naturverdier, nær foreslått vern av Engermarka. Verdiene er knyttet til gammel naturskog, våtmark, myr, vassdrag, rødlistede arter, inngrepsfrie naturområder og sensitive, arealkrevende arter.
Påvirkning	Noe til middels negativ etter tiltak. Direkte fysisk påvirkning vurderes som begrenset fordi løypa følger eksisterende veg på første del, ligger utenfor foreslått verneområde og ikke skal medføre terrenginngrep. Den viktigste påvirkningen er økt ferdsel, støy, lys, tilgjengelighet og forstyrrelse i et område med store naturverdier.
Konsekvens	Middels negativ. Verdien er stor, og påvirkningen vurderes som noe til middels negativ etter avbøtende tiltak. Konsekvensen reduseres ved at tidligere terrengtrasé flyttes til veg og at løypa legges utenfor verneforslaget, men nærheten til verneområde, våtmarksverdier og sensitive artsdata gjør at konsekvensen ikke kan vurderes som liten.
Kunnskapsgrunnlaget tilstrekkelig?	Ja, for høring. Det foreligger oppdatert kunnskap fra Naturbase, Artskart, sensitive artsdata, rovviltdata, kommunens kartgrunnlag, verneplanarbeidet for Engermarka og Asplan Viaks naturfaglige rapport. Kunnskapen må oppdateres dersom høringen eller nye registreringer gir grunnlag for det.
Behov for avbøtende tiltak	Ja, betydelig. Det er behov for fast trasé, ingen terrenginngrep, tilstrekkelig snødekke, stenging ved sårbare forhold, ingen sidekjøring, ingen nye rasteplasser/samlingspunkt, skjermet vurdering av fjellrev og mulighet for ytterligere regulering dersom ny kunnskap tilsier det.

10.6 Støy

10.6.1 Kunnskapsgrunnlag

Støyvurderingen bygger på støyrapport datert 09.07.2026, utarbeidet av Feste Landskap Arkitektur NordØst AS på oppdrag fra Engerdal kommune. Støyrapporten omfatter planlagte nye, endrede og tidligere ikke støyutredede snøskuterløyper i kommunen.

Støyrapporten er utarbeidet i samsvar med veileder for støy og planlegging av snøskuterløyper. Rapporten legger til grunn anbefalt grenseverdi 60 dB L5AF og anbefalt minsteavstand 60 meter for boliger, hytter og annen støyfølsom bebyggelse. For svært viktige og viktige friluftslivsområder for vinterfriluftsliv legges det til grunn anbefalt grenseverdi 40 dB L5AF og anbefalt minsteavstand 450 meter.

Støyrapporten omtaler løype 17/Rødalen i hovedsak som 130-Rø-Halvormyra–Rødalen og 130-Rø-Halvormyra–Rødalen–Rr135A. I tillegg omtales korte delstrekninger ved Stortjønna og Langsjøen som 131-Stortjønna, 132-Langsjøen sør, 133-Langsjøen midt og 134-Langsjøen nord.

Nummereringen i støyrapporten må derfor leses som rapportens strekningstekniske inndeling, og ikke nødvendigvis som identisk med kommunens endelige løypenummer.

Støyrapporten viser at strekningen 130-Rø-Halvormyra–Rødalen er om lag 9,34 km, og at variant/strekning 130-Rø-Halvormyra–Rødalen–Rr135A er om lag 8,56 km. Rapporten viser ingen støyfølsom bebyggelse innenfor 60 meter for disse strekningene, men konkluderer med at støy i friluftsområder ikke tilfredsstiller anbefalte grenser.

10.6.2 Resultater fra støyrapport

Punkt	Vurdering
Berørte boliger	Støyrapporten viser ingen støyfølsom bebyggelse innenfor 60 meter for strekningen 130-Rø-Halvormyra–Rødalen eller 130-Rø-Halvormyra–Rødalen–Rr135A. Det er ikke kjent at helårsboliger berøres innenfor anbefalt minsteavstand.
Berørte hytter	Støyrapporten viser ingen hytter eller annen støyfølsom bebyggelse innenfor 60 meter for Rødalen-strekningen. Første del av løype 17 følger likevel veg opp mot Storkjølen og går i nærheten av hytteområde ved Litlråsen. Det bør derfor fastsettes lav hastighet på denne delen av løypa selv om støyrapportens 60-meterskriterium for støyfølsom bebyggelse er tilfredsstillt.
Berørte friluftslivsområder	Løypa berører Østfjellet, som er kartlagt som svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk. Støyrapporten viser at strekningen 130-Rø-Halvormyra–Rødalen berører 7 230 daa av Østfjellet, tilsvarende om lag 4,0 % av friluftslivsområdet. Strekningen berører også Femundsstien med 229 daa, tilsvarende om lag 2,7 % av dette området.
Rød/gul støysone eller beregnet støybelastning	Det er ikke utført detaljert støyberegning for støyfølsom bebyggelse fordi støyrapporten ikke viser boliger, hytter eller annen støyfølsom bebyggelse innenfor 60 meter. For friluftsliv er det gjennomført forenklet vurdering, og rapporten konkluderer med at anbefalte grenser for støy i viktige/svært viktige friluftslivsområder med vinterbruk ikke tilfredsstilles.
Behov for tiltak	Ja. Tiltak er særlig knyttet til friluftsliv, ro og opplevelseskvalitet, samt hensyn til hytter på første del av traseen ved Litlråsen/Storkjølen. Det bør fastsettes lav hastighet på vegstrekningen nær hytter, standard åpningstid 08:00–22:00, tydelig merking, ingen rasting/opphold i stille friluftsområder og mulighet for stenging ved behov.

10.6.3 Kommunens vurdering

Støyvirkningen for løype 17 skiller seg fra flere av de andre løypene. For støyfølsom bebyggelse er konflikten begrenset, fordi støyrapporten ikke viser boliger, hytter eller annen støyfølsom bebyggelse innenfor anbefalt minsteavstand på 60 meter for Rødalen-strekningen.

Samtidig går løypa gjennom svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk. Støyrapporten viser at anbefalte grenser for støy i friluftsområder ikke tilfredsstilles. Støy må derfor vurderes som en reell negativ virkning for friluftslivet, selv om det ikke er påvist direkte konflikt med boliger eller hytter innenfor 60 meter.

For første del av løypa, fra Litlrøåsen og opp mot Storkjølen, følger løypa eksisterende veg. Dette er et bevisst trasévalg for å samle ferdsele på eksisterende ferdselslinje og unngå konflikt med kommende skogvern/vernegrenser. Samtidig går denne delen nærmere hyttebebyggelse enn videre deler av Rødalen-traseen. Kommunen vurderer derfor at det bør fastsettes lav hastighet på denne strekningen, selv om støyrapporten ikke viser støyfølsom bebyggelse innenfor 60 meter.

Fra Storkjølen og videre inn mot Rødalen er støyutfordringen i hovedsak knyttet til friluftsliv, naturopplevelse og stillhet. Området har preg av større utmarksområde, og brukes til fiske, jakt, bu-/koiebruk, skiturer og annet friluftsliv. Støy fra snøskutere vil kunne påvirke opplevelsen av ro og lite tilrettelagt vinterfriluftsliv. Dette gjelder særlig fordi området inngår i Østfjellet, som er vurdert som svært viktig friluftslivsområde.

Det er også relevant at dagens motorferdsel i Rødalen i hovedsak skjer gjennom dispensasjoner og leiekjøring, og ikke som åpen løype. En åpen løype kan derfor gi mer samlet og mer forutsigbar motorferdsel i området. Selv om løypa kan reguleres gjennom åpningstid, fartsgrense og fast trasé, kan støybelastningen for friluftsliv bli større enn i dagens situasjon.

Kommunens vurdering er at støyvirkningen for bolig og hytte er liten, mens støyvirkningen for friluftsliv er middels negativ. Løypa kan likevel vurderes videre dersom det legges inn tydelige vilkår som reduserer støyulemper, særlig lav hastighet nær hytter, standard åpningstid, ingen utvidet åpningstid, ingen rasting/opphold i stille deler av traseen og mulighet for stenging dersom bruken gir større støyulemper enn forutsatt.

10.6.4 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør legges til grunn:

- Det bør fastsettes lav hastighet på første del av løypa langs veg opp mot Storkjølen, særlig der traseen går nær hytter.
- På utsatte strekninger nær hytter, skiløyper, krysningspunkter eller områder med annen vinterferdsel bør fartsgrensen settes til 30 km/t.
- Det bør ikke gis utvidet åpningstid for løype 17. Standard åpningstid 08:00–22:00 bør legges til grunn.
- Det bør ikke etableres rasteplasser, samlingspunkt eller annen tilrettelegging for opphold i Rødalen eller i stille deler av Østfjellet.
- Det bør vurderes forbud mot rasting/opphold på særskilt støyutsatte eller sårbare deler av traseen.
- Løypa skal merkes tydelig slik at kjøringen kanaliseres til fast trasé.
- Det skal informeres om at løypa går gjennom svært viktig friluftslivsområde, og at hensynsfull kjøring er nødvendig.
- Der skuterløype krysser eller følger skiløype, skal dette merkes tydelig, og lav hastighet skal legges til grunn.

- Kommunen bør kunne stenge eller regulere løypa dersom støyulempere, friluftslivskonflikter, naturmangfoldhensyn eller driftserfaring viser behov for det.
- Dersom løypa i praksis får funksjon som forbindelse mot Sverige og dette gir vesentlig økt trafikk, bør støyvirkningene og samlet belastning vurderes på nytt.

10.6.5 Konklusjon støy

Tema	Vurdering
Støyvirkning for friluftsliv	Middels negativ. Løypa berører svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk, og støyrapporten viser at anbefalte grenser for støy i friluftsområder ikke tilfredsstilles. Støy vil særlig kunne påvirke opplevelsen av ro, stillhet og lite tilrettelagt vinterfriluftsliv i Rødalen og Østfjellet.
Støyvirkning for bolig/hytte	Liten. Støyrapporten viser ingen boliger, hytter eller annen støyfølsom bebyggelse innenfor 60 meter for Rødalen-strekningen. Første del av løypa går likevel nær hytteområde ved Litlråsen/Storkjølen, og lav hastighet bør derfor fastsettes som avbøtende tiltak.
Behov for avbøtende tiltak	Ja. Det er behov for lav hastighet nær hytter og annen vinterferdsel, standard åpningstid 08:00–22:00, tydelig merking, ingen rasteplasser/samlingspunkt i stille friluftsområder og mulighet for stenging eller ytterligere regulering ved behov.
Konsekvens etter tiltak	Liten negativ for bolig/hytte og middels negativ for friluftsliv. Tiltakene kan redusere støyulempene, men kan ikke fullt ut fjerne konflikten med svært viktig friluftslivsområde og opplevelsen av ro i Rødalen.

10.7 Reindrift

10.7.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på kommunens kartgrunnlag, tilgjengelige arealbruksdata og lokal kunnskap om området. Det er ikke registrert samisk tamreindrift eller reinbeitedistrikt i området som berøres av løype 17 – Rødalen.

Området ligger derfor ikke innenfor kjente årstidsbeiter, flyttleier, trekkveger, oppsamlingsområder eller kalvingsområder for samisk reindrift. Reindrift vurderes derfor ikke som et sentralt tema for denne løypa.

10.7.2 Påvirkning

Siden løype 17 ikke berører registrerte reinbeiteområder eller kjente reindriftsinteresser, vurderes tiltaket ikke å gi direkte påvirkning på reindrift.

Det er heller ikke kjent at løypa kan medføre vesentlig skade eller ulempe for reindrift. Temaet vurderes derfor som avklart på bakgrunn av tilgjengelig kunnskap.

10.7.3 Avbøtende tiltak

Det vurderes ikke å være behov for særskilte avbøtende tiltak for reindrift.

Dersom det gjennom høring eller videre saksbehandling kommer fram ny kunnskap om reindriftsinteresser i eller nær området, må vurderingen oppdateres før sluttbehandling.

10.7.4 Konklusjon reindrift

Tema	Vurdering
Berører reindrift?	Nei. Det er ikke registrert samisk tamreindrift eller reinbeitedistrikt i området som berøres av løype 17.
Risiko for vesentlig skade eller ulempe	Lav. Det er ikke kjent at løypa berører årstidsbeiter, flyttleier, trekkveger, oppsamlingsområder eller kalvingsområder for reindrift.
Behov for avbøtende tiltak	Nei. Det vurderes ikke å være behov for særskilte tiltak for reindrift.
Faglig vurdering	Reindrift er ikke identifisert som hinder for videre vurdering, forutsatt at eventuell ny kunnskap fra høring vurderes før sluttbehandling.

10.8 Bolig- og hytteområder

10.8.1 Berørte områder

Det er ikke kjente helårsboliger langs løype 17 – Rødalen. Temaet gjelder derfor i hovedsak hytter, fritidsbebyggelse, buer og koier.

Løypa starter ved Litlråsen, som er et hytte-/seterområde. Første del av løypa følger eksisterende veg opp mot Storkjølen. Denne traseen er valgt for å samle ferdselen på eksisterende veg og unngå konflikt med kommende skogvern/vernegrenser, men innebærer samtidig at løypa går nærmere enkelte hytter enn tidligere terrengtrasé.

Videre fra Storkjølen og inn mot Rødalen er det lite ordinær hyttebebyggelse langs traseen. Inne i Rødalen finnes enkelte buer/koier og utleiehytte, blant annet hytte for utleie tilknyttet Hyllerås sameieskog. Disse brukes i forbindelse med fiske, jakt, friluftsliv og annen utmarksbasert rekreasjon.

Støyrapporten viser ikke boliger, hytter eller annen støyfølsom bebyggelse innenfor 60 meter for Rødalen-strekningen. Hensynet til hytte-/fritidsbebyggelse vurderes derfor først og fremst som aktuelt ved oppstartsområdet ved Litlråsen/Storkjølen og ved buer/koier inne i Rødalen.

10.8.2 Virkninger

Virkningene for hytter, fritidsbebyggelse, buer og koier er i hovedsak knyttet til støy, lys, synlig ferdsel, start/stopp, opphold og opplevelse av ro.

Ved Litlråsen og opp mot Storkjølen kan løypa gi noe økt støy og ferdsel nær hytter. Dette gjelder særlig fordi løypa følger veg gjennom eller nær et hytte-/seterområde. Virkningen vurderes likevel som håndterbar dersom det fastsettes lav hastighet, tydelig merking og forbud mot rasting/opphold på konfliktutsatte punkter.

Fra Storkjølen og videre inn mot Rødalen er påvirkningen på hytte-/fritidsbebyggelse begrenset. Det finnes enkelte buer/koier og utleiehytte, men området har ikke tett hyttebebyggelse. For disse bygningene kan løypa gi bedre tilgjengelighet vinterstid, særlig for fiske, jakt og utmarksbasert bruk. Samtidig kan en åpen løype gi mer allmenn ferdsel enn dagens dispensasjonsbaserte kjøring, og dermed noe økt støy og aktivitet i et område som ellers har rolig preg vinterstid.

Dagens situasjon er at motorferdsel til buer/koier i Rødalen i hovedsak skjer gjennom dispensasjon, leiekjøring eller annen lovlig transport. En fast løype kan gi mer forutsigbar tilgang og bedre regulering gjennom åpningstid, fartsgrense og fast trasé. Samtidig kan tilgjengeligheten øke sammenlignet med dagens praksis, og dette må særlig vurderes opp mot friluftsliv, støy og naturmangfold.

Samlet vurderes påvirkningen på bolig- og hytteområder som liten til noe negativ. Det er ingen kjente helårsboliger som berøres, og det er ikke registrert støvfølsom bebyggelse innenfor 60 meter langs Rødalen-strekningen. Den viktigste påvirkningen gjelder hytte-/seterområdet ved Litlråsen/Storkjølen og enkelte buer/koier inne i Rødalen.

10.8.3 Konklusjon bolig- og hytteområder

Tema	Vurdering
Påvirkning bolig	Ingen/liten. Det er ikke kjente helårsboliger langs løype 17.
Påvirkning hytte/fritidsbebyggelse	Liten til noe negativ. Første del av løypa berører hytte-/seterområdet ved Litlråsen/Storkjølen. Videre inn mot Rødalen berøres i hovedsak enkelte buer/koier og utleiehytte. Løypa kan gi noe økt støy og ferdsel, men også bedre og mer regulert vintertilgjengelighet.
Behov for tiltak	Ja, men begrenset. Det bør fastsettes lav hastighet nær hytter, tydelig merking, hensynsfull kjøring, og det bør ikke legges til rette for rasting, opphold eller samlingspunkt nær hytter, buer/koier eller andre konfliktutsatte punkter.

10.9 Landskap

10.9.1 Dagens landskap

Løype 17 – Rødalen går gjennom et høyereliggende landskap nord-øst for Litlråsen. Løypa starter ved Litlråsen på om lag 840 moh. Ved passering av Storkjølen ligger løypa på om lag 850 moh. Videre over Tangen ligger løypa på om lag 890 moh., mens strekningen videre inn mot Rødalen i hovedsak ligger på om lag 890–900 moh.

Landskapet har tydelige overganger. Ved Litlråsen er landskapet preget av hytte-/seterområde, veger og eksisterende bruk. Første del av løypa følger eksisterende veg opp mot Storkjølen. Storkjølen er et større oppdyrket areal på om lag 300 dekar fulldyrket mark, omgitt av myr og lauv-/fjellskog. Dette gir området et åpent preg lokalt, men med skog- og myrkanter rundt.

Videre over Tangen blir landskapet mer åpent og fjellpreget. Her beveger løypa seg ut av de tydeligere hytte-/seter- og jordbruksnære områdene og inn i et landskap med større preg av utmark, høyde, eksponering og vidde.

Innover mot Rødalen endrer landskapet igjen karakter. Her er landskapet preget av meanderende elv, mindre vann, myrer og skogtapper/skogøyer med bjørk. Dette gir området et variert og særpreget landskapsbilde, med vekslende mellom åpne våtmarks- og vannflater, elveløp, myrpartier og lave skogpartier.

Asplan Viak beskriver Engermarka som et stort og variert skog- og fjellområde. Landskapet kan grovt deles inn i bratte, vestvendte furudominerte lisider, flate gran- og myrdominerte platåer øst for lisidene, fjellbjørkeskog der grana slipper taket, og fjellområder mot svenskegrensa. Denne overordnede landskapsbeskrivelsen er relevant for løype 17, særlig fordi løypa går fra Litlråsen og videre inn mot Rødalen og områdene nær Engermarka.

Rødalen inngår i et større landskapsrom med preg av sammenhengende utmark, myr, vann, vassdrag, fjellskog og fjellnære områder. Området ligger også nær foreslått verneområde for Engermarka. Den nye traseen er lagt utenfor foreslått verneområde, og første del er flyttet til eksisterende veg opp mot Storkjølen for å unngå tidligere terrengtrasé og redusere risikoen for konflikt med kommende skogvern/vernegrenser.

Selv om deler av løypa følger eksisterende veg og går gjennom områder med jordbruks- og hytte-/seterpreg, går løypa samlet sett inn i et landskap med stor opplevelsesverdi og relativt lav grad av

tekniske inngrep. Rødalen og områdene videre innover har derfor en annen landskapskarakter enn oppstartsområdet ved Litlråsen.

10.9.2 Påvirkning

Påvirkningen på landskap vurderes i hovedsak som visuell og opplevelsesmessig. Løypa skal ikke medføre terrenginngrep, og det skal ikke etableres nye veger, skjæringer, fyllinger eller andre permanente landskapsinngrep. Den fysiske påvirkningen på landskapet vurderes derfor som begrenset.

Første del av løypa følger eksisterende veg opp mot Storkjølen. Dette vurderes som positivt for landskap, fordi ferdselen kanaliseres til en etablert ferdselslinje i stedet for tidligere terrengtrasé over Storkjølen. Bruk av eksisterende veg gjør traseen mer forutsigbar, enklere å merke og mindre inngripende i landskapet.

Ved Storkjølen vil løypa gå gjennom eller langs et åpent, oppdyrket landskapsrom. Området er allerede påvirket av jordbruksdrift og veg, og landskapspåvirkningen vurderes derfor som begrenset. Samtidig kan scooterløype, merking, spor og ferdsel vinterstid bli synlig i det åpne landskapet.

Over Tangen og videre inn mot Rødalen blir landskapspåvirkningen mer opplevelsesmessig. Her går løypa gjennom et mer åpent fjell- og utmarkslandskap, og videre inn i et variert landskap med meandrerende elv, mindre vann, myr og bjørkeskog. I slike landskap kan motorisert ferdsel, kjørespor, merking, lys og lyd påvirke opplevelsen av ro, avstand og lite tilrettelagt natur.

Påvirkningen er likevel i hovedsak knyttet til vinterbruk. Det blir ikke permanente fysiske landskapsinngrep, og spor og merking vil i hovedsak være sesongpregede. Dette skiller tiltaket fra vegbygging, masseflytting eller annen fysisk tilrettelegging.

Nærheten til foreslått verneområde for Engermarka gjør likevel at landskapshensynet bør vektlegges. Verneplanarbeidet beskriver Engermarka som et svært stort område med naturskog og landskapsmessig sammenheng med svenske verneområder, Kvisleflået-Hovdla og andre store naturområder i regionen. Selv om løypa er lagt utenfor foreslått vernegrense, vil ferdsel i randsonen kunne påvirke opplevelsen av overgang mellom regulert bruk, friluftslivsområde og større sammenhengende naturområder.

Samlet vurderes påvirkningen på landskap som liten til noe negativ. Påvirkningen er lavest ved Litlråsen og Storkjølen, der landskapet allerede er preget av hytte-/seterbruk, veg og jordbruksareal. Påvirkningen er større over Tangen og videre inn mot Rødalen, der landskapet har mer preg av åpent fjell, myr, vann, vassdrag og lite tilrettelagt utmark.

10.9.3 Konklusjon landskap

Tema	Vurdering
Verdi	Middels til stor. Første del av løypa berører landskap med hytte-/seterpreg, veg og oppdyrket areal ved Storkjølen. Videre over Tangen og inn mot Rødalen øker landskapsverdien, med åpent fjellpreg, meandrerende elv, mindre vann, myrer og bjørkeskog. Området ligger også i randsonen mot Engermarka og større sammenhengende skog-, myr- og fjellområder.
Påvirkning	Liten til noe negativ. Løypa gir ikke varige terrenginngrep og første del følger eksisterende veg. Påvirkningen er først og fremst knyttet til vintermerking, kjørespor, motorisert ferdsel, lys, lyd og endret opplevelse av ro i mer åpne og utmarkspregede deler av traseen.
Konsekvens	Liten til middels negativ. Bruk av eksisterende veg og fravær av terrenginngrep reduserer konsekvensen. Konsekvensen vurderes likevel ikke som ubetydelig fordi løypa går videre inn i et høyereliggende og landskapsmessig verdifullt område med preg av fjell, myr, vann, vassdrag og nærhet til foreslått skogvern.

10.10 Kulturminner og kulturmiljø

10.10.1 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget bygger på Kulturminnesøk/Askeladden, SEFRAK-registeret, kommunens kartgrunnlag, kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø i Engerdal kommune, reguleringsplaner og lokal kunnskap.

Det er gjort søk i tilgjengelige databaser for kulturminner og kulturmiljø langs løype 17 og i løypas influensområde. Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner, vedtaksfredete kulturminner, kulturmiljøer eller SEFRAK-registrerte bygg som blir direkte berørt av foreslått trasé for løype 17.

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø i Engerdal kommune gir en bred oversikt over kulturminner og kulturmiljøer i kommunen, og viser at kulturminner kan omfatte både bygninger, anlegg, stier, gamle bruksområder, stedsnavn og andre spor etter menneskelig virksomhet. Planen presiserer også at kulturminner må vurderes både som enkeltobjekter og som del av en større sammenheng.

Kulturminneplanen inneholder enkelte stedsnavn og lokalhistoriske opplysninger knyttet til Rødalen/Nedre Rødalsveien, men det er ikke kjent at disse sammenfaller med eller blir direkte påvirket av foreslått snøskutertrasé. Det er heller ikke kjent at løypa berører prioriterte kulturminneobjekter eller hensynssoner fra kommunedelplanen.

Det at det ikke er registrert kulturminner i databasene, betyr ikke at kulturminner ikke kan finnes i området. Rødalen og områdene rundt har lang brukshistorie knyttet til utmark, ferdsel, fiske, jakt, slått, seterbruk og annen ressursutnyttelse. Det kan derfor ikke utelukkes at det finnes uregistrerte kulturminner, særlig eldre ferdselsspor, slåttemarksrelaterte spor, fangstrelaterte spor, tufter, varder, steinsettinger eller andre spor etter tidligere bruk av området.

10.10.2 Påvirkning

Løype 17 følger i hovedsak eksisterende ferdselslinjer/veg på første del og videre fastsatt trasé mot Rødalen. Løypa skal ikke medføre terrenginngrep, masseflytting, planering, bygging av nye veger eller annen fysisk bearbeiding av terreng. Påvirkningen på kjente kulturminner og kulturmiljø vurderes derfor som svært begrenset.

Siden det ikke er registrert kjente kulturminner eller kulturmiljøer som berøres direkte av traseen, vurderes risikoen for direkte skade som lav. Den viktigste usikkerheten er knyttet til mulige uregistrerte kulturminner i utmarka. Dette gjelder særlig fordi området har vært brukt over lang tid til ferdsel, fiske, jakt, slått, beite og annen utmarksbruk.

Risiko for skade kan først og fremst oppstå dersom det blir behov for fysiske tiltak, for eksempel rydding utover enkel merking, terrengarbeid, etablering av nye rasteplasser, utvidelse av trasé, opparbeiding av parkerings-/snuplasser eller annen tilrettelegging. Slike tiltak inngår ikke i løypeforslaget og vil uansett måtte vurderes særskilt.

Vanlig vinterbruk av snøskuter på tilstrekkelig snødekke vurderes ikke å gi fysisk skade på eventuelle kulturminner under bakken. Risikoen øker likevel ved lite snø, barmark, kjøring utenfor trasé eller dersom det settes opp skilt/stikker på en måte som skader kulturhistoriske elementer.

Samlet vurderes påvirkningen på kulturminner og kulturmiljø som liten negativ. Det er ikke kjent direkte konflikt, men aktsomhet må legges til grunn fordi området kan inneholde uregistrerte spor etter tidligere utmarksbruk.

10.10.3 Konklusjon kulturminner og kulturmiljø

Tema	Vurdering
Berørte kulturminner/kulturmiljøer	Ingen kjente registrerte kulturminner, kulturmiljøer eller SEFRAK-registrerte bygg blir direkte berørt av løype 17. Det er heller ikke kjent at løypa berører prioriterte kulturminneobjekter eller hensynssoner fra kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø.
Risiko for skade eller ulempe	Lav. Løypa skal ikke medføre terrenginngrep og følger eksisterende veg/fastsett vintertrasé. Risikoen er først og fremst knyttet til mulige uregistrerte kulturminner og eventuell feilplassert merking, sidekjøring eller fysisk tilrettelegging.
Behov for tiltak	Ja, begrenset. Løypa skal følge fastsett trasé, og det skal ikke gjennomføres terrenginngrep. Merking og skilting skal plasseres skånsomt. Det skal ikke etableres rasteplasser, samlingspunkt eller andre tiltak uten særskilt vurdering. Dersom det oppdages mulige kulturminner under merking, drift eller senere justering av traseen, skal arbeidet stanses og kulturminnemyndighetene kontaktes.

10.11 Sikkerhet

10.11.1 Sikkerhetspunkter

Løype 17 går gjennom et høyereliggende utmarks- og fjellområde, fra Litlråsen via Storkjølen og videre inn mot Rødalen, hovedsakelig i høydenivået 840–900 moh. Dette innebærer at vær, vind, sikt, snøforhold og føre kan endre seg raskt, og at sikkerhet må vurderes ut fra at deler av løypa går i mer eksponert og fjellpreget terreng.

Første del av løypa følger eksisterende veg opp mot Storkjølen. Dette vurderes som positivt for sikkerhet, fordi traseen blir tydeligere, mer oversiktlig og enklere å merke enn tidligere terrengtrasé over Storkjølen. Samtidig kan det forekomme partier med stigning, kurver, redusert sikt eller nærføring til hytter. Det er ikke kjent at denne delen har særskilte risikopunkter, men dette bør kontrolleres i kart og ved merking/drift.

Fra Storkjølen og videre inn mot Rødalen går løypa i større grad gjennom fjell- og utmarksterreng. Det kan forekomme partier med brattere terreng, mer eksponerte strekninger, snøskavler, dårlig sikt og krevende føreforhold. Dersom det finnes partier med bratt helling, sidehelling eller terrengformasjoner som kan gi økt risiko, må disse merkes særskilt eller vurderes justert før åpning.

Løypa krysser eller passerer flere vann, kulper, bekker og elvepartier i Rødalen. Dette er et viktig sikkerhetspunkt. Isforhold på mindre vann, kulper og elveløp kan være uforutsigbare, særlig ved innløp, utløp, strømførende partier, grunne områder, overvann eller perioder med mildvær. Slike kryssinger må vurderes konkret før åpning, og løypa må ikke åpnes dersom is- eller snøforholdene ikke er trygge.

Rødalen ligger relativt langt fra ordinær veg og bebyggelse. Dette gir økt betydning av beredskap, skilting, løypemerking og informasjon. Ved uhell, tekniske problemer, dårlig vær eller redusert sikt kan avstand, kulde og begrenset mobildekning gjøre situasjonen mer krevende enn i mer sentrumsnære løyper.

Eventuell grensepassering mot Sverige bør også omtales i sikkerhetsvurderingen. Dette handler ikke først og fremst om toll, men om informasjon, ansvar, løypeforståelse og beredskap. Brukere må være klar over hvor norsk løype slutter, hvilke regler som gjelder på hver side av grensen, og at kjøring videre på svensk side skjer utenfor kommunens løypeansvar. Dersom løypa i praksis brukes som forbindelse mot Sverige, bør dette framgå tydelig av kart, skilting og brukerinformasjon.

Samlet vurderes sikkerhetsrisikoen som middels før tiltak. Risikoen er særlig knyttet til vær, sikt, fjellterreng, is/vann/elv/kulper, avstand til hjelp og eventuell grensepassering. Risikoen vurderes

som håndterbar dersom løypa merkes godt, åpnes bare ved sikre føre- og isforhold, og kommunen/driftsansvarlig har klare rutiner for stenging.

10.11.2 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak bør legges til grunn:

- Løypa skal merkes tydelig og følge fastsatt trasé.
- Første del av løypa skal følge eksisterende veg opp mot Storkjølen.
- Før åpning må traseen kontrolleres med hensyn til bratte partier, sidehelling, kurver, dårlig sikt og andre terrengmessige risikopunkter.
- Partier med redusert sikt, bratt terreng, kurver eller nærføring til hytter bør skiltes og eventuelt reguleres med lavere hastighet.
- Kryssing av vann, kulper, bekker og elvepartier skal bare tillates når is- og snøforholdene er vurdert som trygge.
- Løypa skal ikke åpnes ved usikre isforhold, overvann, dårlig snødekke, mildvær eller forhold som kan gi fare for gjennomslag eller kjøreskader.
- Det bør etableres rutiner for løpende vurdering av is, snø og føre gjennom sesongen.
- Løypa skal kunne stenges helt eller delvis ved dårlig vær, dårlig sikt, usikre isforhold, skred-/rasfare dersom relevant, eller andre sikkerhetsmessige forhold.
- Det bør gis tydelig informasjon om at løypa går i høyereliggende fjell- og utmarksområde hvor vær og føre kan endre seg raskt.
- Det bør informeres om at brukere må ha tilstrekkelig bekledning, drivstoff, kart/GPS, kommunikasjonsmulighet og nødvendig sikkerhetsutstyr.
- Eventuell grensepassering mot Sverige må merkes/informeres tydelig. Det bør framgå hvor kommunens løype og ansvar slutter.
- Dersom løypa brukes som forbindelse mot Sverige, bør dette vurderes særskilt i informasjon, skilting og drift.
- Det bør ikke etableres uformelle avstikkere, snarveier eller alternative spor over vann, elv eller myr.
- Hastighet bør reduseres på utsatte strekninger, ved kryssinger, nær hytter og der sikt eller terreng tilsier det.

10.11.3 Konklusjon sikkerhet

Tema	Vurdering
Risiko	Middels før tiltak, lav til middels etter tiltak. Risikoen er særlig knyttet til fjellterreng, vær, sikt, is/vann/elv/kulper, avstand til hjelp og eventuell grensepassering.
Behov for tiltak	Ja. Det er behov for tydelig merking, vurdering av bratte/utsatte terrengpartier, kontroll av is- og snøforhold, rutiner for stenging, lav hastighet på utsatte strekninger og tydelig informasjon om fjellterreng og eventuell grensepassering.
Faglig vurdering	Risikoen vurderes som håndterbar dersom den bare åpnes ved trygge snø- og isforhold, dersom utsatte punkter merkes tydelig, og dersom kommunen/driftsansvarlig har klare rutiner for kontroll og stenging.

10.12 Grunneiere og rettighetshavere

10.12.1 Berørte eiendommer

Løype 17 – Rødalen berører eiendommene gnr./bnr. 1/12, 1/22, 1/28, 1/17, 6/1 og 6/139. Grunneiere føres i egen intern grunneieroversikt og tas ikke inn med navn i denne utredningen.

Gnr./bnr.	Grunneier	Type berøring	Merknad
1/12	Føres i intern oversikt	Løypestrasé/utredningskorridor	Samtykke ikke innhentet
1/22	Føres i intern oversikt	Løypestrasé/utredningskorridor	Samtykke ikke innhentet
1/28	Føres i intern oversikt	Løypestrasé/utredningskorridor	Samtykke ikke innhentet
1/17	Føres i intern oversikt	Løypestrasé/utredningskorridor	Samtykke ikke innhentet
6/1	Føres i intern oversikt	Løypestrasé/utredningskorridor	Samtykke ikke innhentet
6/139	Føres i intern oversikt	Løypestrasé/utredningskorridor	Samtykke ikke innhentet

10.12.2 Grunneiersamtykke

Det er ikke innhentet grunneiersamtykke for løype 17 på nåværende tidspunkt. Før løypa eventuelt kan vedtas som del av lokal forskrift og åpnes for bruk, må kommunen innhente nødvendig skriftlig samtykke fra berørte grunneiere.

Gnr./bnr.	Grunneier	Samtykke mottatt?	Dato	Merknad
1/12	Føres i intern oversikt	Nei	-	Må avklares før sluttbehandling
1/22	Føres i intern oversikt	Nei	-	Må avklares før sluttbehandling
1/28	Føres i intern oversikt	Nei	-	Må avklares før sluttbehandling
1/17	Føres i intern oversikt	Nei	-	Må avklares før sluttbehandling
6/1	Føres i intern oversikt	Nei	-	Må avklares før sluttbehandling
6/139	Føres i intern oversikt	Nei	-	Må avklares før sluttbehandling

Manglende grunneiersamtykke innebærer at løypa ikke kan vedtas eller åpnes før forholdet er avklart. Dersom samtykke ikke oppnås for én eller flere berørte eiendommer, må traseen justeres, den aktuelle delen tas ut eller løypeforslaget avslås.

10.12.3 Rettighetshavere

Det er foreløpig ikke utarbeidet fullstendig oversikt over rettighetshavere i området. Dette gjelder blant annet mulige festere, hytte-/koiebrukere, vegrettigheter, bruksrettigheter, jakt- og fiskerettigheter, sameier, lag/foreninger eller andre som kan ha rettigheter eller interesser knyttet til arealene løypa berører.

Rettighetshavere er ikke nødvendigvis parter på samme måte som grunneiere, men oversikten bør avklares før sluttbehandling slik at kommunen har et best mulig grunnlag for vurdering av berørte interesser. Eventuelle rettighetshavere som kan bli direkte berørt av løypa, bør varsles eller gis anledning til å uttale seg gjennom høringen.

Før sluttbehandling bør kommunen derfor:

- ferdigstille intern grunneieroversikt
- innhente skriftlig grunneiersamtykke
- avklare om det finnes festere eller andre rettighetshavere langs traseen
- avklare eventuelle rettigheter knyttet til buer, koier, utleiehytte, veger, jakt og fiske
- vurdere om høringslisten må suppleres med særskilte rettighetshavere eller lokale lag/foreninger

10.13 Samlet vurdering for løype 17

10.13.1 Oppsummering per tema

Tema	Konsekvens	Kommentar
Friluftsliv	Middels negativ	Løypa går gjennom Østfjellet, som er kartlagt som svært viktig friluftslivsområde med vinterbruk. Løypa kan gi bedre tilgang til Rødalen, fiskevann, buer/koier og utleiehytte, men vil samtidig gi økt motorisert ferdsel, støy og redusert opplevelse av ro i et område med høye friluftslivsverdier.
Naturmangfold	Middels negativ	Rødalen ligger i et større område med store naturverdier, nær foreslått vern av Engermarka. Det er registrert sensitive artsdata, våtmarksverdier, gammel naturskog, rødlistede arter og inngrepsfrie naturområder. Flytting av første del av traseen til eksisterende veg og plassering utenfor foreslått verneområde reduserer konflikten, men fjerner den ikke.
Støy	Middels negativ	Støyrapporten viser ikke konflikt med støyfølsom bebyggelse innenfor 60 meter, men anbefalte grenser for støy i viktige/svært viktige friluftslivsområder med vinterbruk tilfredsstilles ikke. Støyvirkningen er derfor først og fremst knyttet til friluftsliv, ro og naturopplevelse.
Reindrift	Ubetydelig / ingen negativ konsekvens	Det er ikke registrert samisk tamreindrift eller reinbeitedistrikt i området som berøres av løype 17.
Bolig- og hytteområder	Liten til noe negativ	Det er ikke kjente helårsboliger langs løypa. Første del av løypa berører hytte-/seterområdet ved Litlråsen/Storkjølen, og det finnes enkelte buer/koier og utleiehytte inne i Rødalen. Virkningene er særlig knyttet til støy, lys, ferdsel og opplevelse av ro.
Landskap	Liten til middels negativ	Løypa gir ikke varige terrenginngrep og følger eksisterende veg på første del. Påvirkningen er hovedsakelig knyttet til vintermerking, kjørespor, lyd, lys og motorisert ferdsel i et landskap med fjellpreg, myr, vann, vassdrag og nærhet til foreslått skogvern.
Kulturminner og kulturmiljø	Liten / ubetydelig negativ	Det er ikke registrert kjente kulturminner eller kulturmiljøer som blir direkte berørt. Risikoen er først og fremst knyttet til mulige uregistrerte kulturminner og eventuell fysisk tilrettelegging, som ikke inngår i løypeforslaget.
Sikkerhet	Lav til middels etter tiltak	Løypa går i høyreliggende utmarks- og fjellområde der vær, sikt, snøforhold og føre kan endre seg raskt. Kryssing/passering av vann, kulper, bekker og elvepartier krever særskilt kontroll. Risikoen vurderes som håndterbar med tydelig merking, kontroll av is/snø og rutiner for stenging.

Tema	Konsekvens	Kommentar
Grunneiere og rettighetshavere	Uavklart	Berørte eiendommer er identifisert, men grunneiersamtykke er ikke innhentet og fullstendig oversikt over rettighetshavere foreligger ikke. Dette må avklares før løypa eventuelt kan vedtas og åpnes.

10.13.2 Foreslåtte vilkår eller avbøtende tiltak

Følgende vilkår og avbøtende tiltak bør legges til grunn for løype 17:

- Løypa skal følge fastsatt og merket trasé.
- Første del av løypa skal følge eksisterende veg opp mot Storkjølen.
- Løypa skal ligge utenfor foreslått verneområde for Engermarka.
- Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep.
- Det skal ikke tillates sidekjøring.
- Det skal ikke etableres nye rasteplasser, samlingspunkt eller sideavstikkere i Rødalen.
- Løypa skal bare åpnes ved tilstrekkelig snødekke og frossen mark.
- Løypa skal kunne stenges ved lite snø, mildvær, overvann, usikre isforhold eller fare for kjøreskader.
- Kryssing/passering av vann, kulper, bekker og elvepartier skal vurderes særskilt før åpning.
- Det skal fastsettes lav hastighet på strekninger nær hytter, ved dårlig sikt, ved kryssinger og på andre utsatte punkter.
- Standard åpningstid 08:00–22:00 bør legges til grunn. Det bør ikke gis utvidet åpningstid for løype 17.
- Sensitive artsdata, særlig knyttet til fjellrev, skal vurderes internt og skjermet før sesongåpning så langt oppdatert informasjon foreligger.
- Løypa skal kunne stenges midlertidig dersom nye opplysninger om sensitive arter, naturmangfold, vær-/føreforhold eller annen sårbarhet tilsier det.
- Det skal informeres tydelig om at løypa går gjennom svært viktig friluftslivsområde og inn i et område med store naturverdier.
- Det bør ikke legges til rette for rasting eller opphold nær hytter, buer/koier, sårbare naturområder eller stille friluftslivsområder.
- Merking og skilting skal gjennomføres skånsomt og uten skade på vegetasjon, død ved, kulturhistoriske spor eller terreng.
- Eventuell funksjon som forbindelse mot Sverige bør omtales særskilt i brukerinformasjon. Det bør framgå tydelig hvor kommunens løype og ansvar slutter.
- Dersom løypa i praksis får vesentlig økt bruk som følge av grensekryssing eller gjennomgangstrafikk, bør kommunen vurdere behov for ytterligere regulering.
- Grunneiersamtykke må innhentes før løypa kan vedtas og åpnes.
- Rettighetshavere må avklares så langt det er relevant før sluttbehandling.
- Løypa bør evalueres etter første driftsperiode, særlig med hensyn til faktisk bruk, avvik fra trasé, støy, friluftslivskonflikter, naturmangfold og sikkerhet.

10.13.3 Samlet faglig vurdering

Utredningen viser at løype 17 - Rødalen har funksjon som adkomst til Rødalen, fiskevann, buer/koier, utleiehytte og eventuell videre forbindelse mot Sverige. Samtidig er dette en av de mest konfliktfylte løypene i revisjonen.

De viktigste negative virkningene er knyttet til naturmangfold, friluftsliv og støy. Rødalen ligger i et område med store naturverdier, nær foreslått vern av Engermarka, og det foreligger sensitive artsdata som må behandles skjermet og vurderes med føre-var-tilnærming.

Det er et viktig avbøtende grep at første del av traseen er lagt til eksisterende veg opp mot Storkjølen og at løypa ligger utenfor foreslått verneområde. Dette reduserer risiko for terrenginngrep og konflikt med kommende skogvern, men fjerner ikke behovet for restriktiv drift og tydelige vilkår.

Før sluttbehandling må grunneiersamtykke, rettighetshavere, kontroll mot foreslått vernegrense, rasting nær vernegrense, rutiner for stenging, sikkerhet ved vann/elv/kulper og intern oppfølging av sensitive artsdata være avklart.

DEL C – Samlet vurdering av hele revisjonen

11. Samlet belastning

11.1 Samlet løypenett etter revisjon

Dersom alle foreslåtte endringer vedtas, vil løypenettet i Engerdal bestå av eksisterende godkjente løyper med tillegg av nye og endrede strekninger som er utredet i denne revisjonen. Revisjonen omfatter både nye tilknytninger, mindre omlegginger og ny vurdering av tidligere opphevede løyper.

De viktigste endringene er:

- omlegging av løype 14 via Buvika
- ny/utvidet forbindelse mellom Drevsjø camping og Gløtvold handel
- justering av løype 5 ved Fredheim/Drevsjø
- ny innløype fra Rendalen til Snerta
- ny vurdering av tidligere opphevede løyper 16, 16a og 16b ved Gammelsætra, Røsætra og Litlråsen
- ny vurdering av tidligere opphevet løype 17 til Rødalen

Revisjonen innebærer at løypenettet samlet sett blir mer omfattende enn dagens godkjente løypenett. Samtidig er flere av tiltakene begrunnet med bedre kanalisering av ferdsel, redusert behov for dispensasjoner, bedre tilkomst til eksisterende hytte-/seterområder og sikrere eller mer hensiktsmessige trasévalg.

Tema	Dagens situasjon	Etter foreslått revisjon	Endring
Total løypelengde	232,4 km	267,5 km	35,1 km
Løyper i/ved viktige friluftsområder	Flere eksisterende løyper berører kartlagte friluftslivsområder	Flere nye/endret vurderte løyper berører viktige eller svært viktige friluftslivsområder	Økt samlet berøring, særlig ved Buvika, Østfjellet, Litlråsen og Rødalen
Løyper nær bolig/hytte	Flere eksisterende løyper går nær hytte-/seterområder	Noen nye/endret vurderte løyper går nær hytter, særlig ved Buvika, Drevsjø/Fredheim, Litlråsen og Storkjølen	Noe økt nærføring, men flere steder med mulighet for fartsreduserende og kanaliserende tiltak
Løyper som berører reindrift	Kun en løype (isfiskeløype Sorken)	Løype 5 ved Fredheim berører så vidt reinbeitedistriktet, men kun på dyrket mark.	Ingen praktisk endring

Tema	Dagens situasjon	Etter foreslått revisjon	Endring
Løyper med særskilt stengingsregime	Isfiskeløype sorken	Løype 17 til Rødalen ved særskilte behov	Økt behov for fleksibel stenging ved dårlige snø-/isforhold, naturmangfoldhensyn, reindrift der relevant og sikkerhet

Lengdetall og antall avstikkere må kvalitetssikres i GIS før slutføring av dokumentet. Særlig må det skilles mellom ny løypelengde, omlegging av eksisterende løype og tidligere opphevede løyper som vurderes på nytt.

11.2 Samlet virkning for friluftsliv

Revisjonen berører flere områder som er viktige for friluftsliv. Dette gjelder både sentrumsnære områder, hytte-/seterområder og større utmarksområder. Flere av løypene går gjennom eller nær kartlagte friluftslivsområder med høy verdi, blant annet ved Buvika/Femunden, Østfjellet, Litlråsen og Rødalen.

Samlet sett gir revisjonen både positive og negative virkninger for friluftsliv.

Positive virkninger er særlig knyttet til bedre vintertilgjengelighet, mer forutsigbar ferdsel, tilknytning mellom eksisterende brukspunkter og mulighet for å kanalisere motorferdsel til faste traséer. Flere av løypene kan også redusere behovet for dispensasjoner og uformelle kjøremønstre.

Negative virkninger er særlig knyttet til støy, redusert opplevelse av ro, økt motorisert ferdsel og økt tilgjengelighet i områder som i dag har mer begrenset vinterbruk. Dette gjelder særlig løype 17 til Rødalen og løype 16/16a/16b i Østfjellet/Litlråsen-området, men også løype 14 via Buvika og andre strekninger der løypene går nær hytter, skiløyper eller viktige friluftslivsområder.

Støyrapporten viser at anbefalte grenser for støy i viktige og svært viktige friluftslivsområder med vinterbruk ikke tilfredsstilles for flere strekninger. Dette innebærer at friluftsliv samlet sett er et av de viktigste konflikt-temaene i revisjonen.

Kommunen vurderer likevel at de negative virkningene i noen grad kan reduseres gjennom fast trasé, tydelig merking, begrenset åpningstid, lav hastighet på utsatte strekninger, forbud mot sidekjøring, begrensning av raste-/samlingspunkt og mulighet for midlertidig stenging.

Samlet virkning for friluftsliv vurderes som middels negativ. Virkningen varierer mellom løypene, men samlet revisjon gir økt motorisert tilgjengelighet i flere områder med viktige friluftslivsverdier.

11.3 Samlet virkning for naturmangfold

Revisjonen berører områder med ulik naturverdi. Enkelte tiltak ligger i eller nær allerede påvirkede områder, veger, hytteområder eller eksisterende ferdselslinjer. Andre tiltak går inn mot større utmarksområder med høy naturverdi, særlig løype 17 til Rødalen og løype 16/16a/16b ved Litlråsen/Østfjellet.

Samlet belastning for naturmangfold er først og fremst knyttet til:

- økt motorisert ferdsel vinterstid
- støy og forstyrrelse
- økt tilgjengelighet til sårbare utmarksområder
- risiko for sidekjøring
- kjøring ved lite snødekke eller ufrosset mark
- påvirkning på myr, våtmark, vassdrag og kantsoner
- mulige virkninger for arealkrevende og forstyrrelsessårbare arter

- samlet belastning sammen med hyttebruk, friluftsliv, dispensasjonskjøring og annen ferdsel

For flere av løypene vurderes direkte fysisk påvirkning som begrenset, fordi løypene følger eksisterende veger, tidligere traséer eller snødekt/frossen mark, og fordi det ikke skal gjennomføres terrenginngrep. Dette reduserer risikoen for fysisk skade på vegetasjon, myr og terreng.

Samtidig er naturmangfold ikke bare et spørsmål om fysisk arealbeslag. Forstyrrelse, økt ferdsel og samlet belastning er særlig viktig for løype 17, der traseen går inn mot Rødalen og randsonen til foreslått vern av Engermarka. Det foreligger også sensitive artsdata som må behandles skjermet og vurderes etter føre-var-prinsippet.

Revisjonen inneholder flere avbøtende grep som reduserer samlet belastning. Dette gjelder særlig bruk av eksisterende veg der det er mulig, flytting av løype 17 bort fra tidligere terrengtrasé ved Storkjølen, plassering utenfor foreslått verneområde, krav om tilstrekkelig snødekke, forbud mot sidekjøring og mulighet for stenging.

Samlet virkning for naturmangfold vurderes som noe til middels negativ, med størst konflikt knyttet til Rødalen/Engermarka, Østfjellet og områder med våtmark, myr, rødlistede arter eller sensitive artsdata.

11.4 Samlet virkning for reindrift

Reindrift er ikke et like sentralt tema for alle løypene i revisjonen. For enkelte løyper er det ikke registrert samisk tamreindrift eller reinbeitedistrikt i berørt område. For andre løyper må forholdet til reindrift vurderes ut fra tilgjengelige reindriftskart, lokal kunnskap og eventuelle høringsinnspill fra berørte reinbeitedistrikt.

Samlet belastning for reindrift må vurderes særlig opp mot:

- vinterbeite
- vårvinter
- flyttleier og trekk
- oppsamlingsområder
- kalvingsperioder der dette er relevant
- behov for fleksibel stenging
- samlet virkning av flere løyper i samme reinbeiteområde

Der løypene berører eller ligger nær reindriftsinteresser, må det legges til grunn at kommunen kan stenge løyper på kort varsel dersom hensynet til reindrift tilsier det. Dette bør framgå av lokal forskrift eller driftsrutiner.

For løype 17 er det ikke registrert reindrift i området. For øvrige løyper må samlet vurdering ferdigstilles etter kontroll mot reindriftskart og høringsinnspill.

Samlet virkning for reindrift vurderes foreløpig som liten til noe negativ, forutsatt at løyper som berører reindrift kan stenges ved behov og at reinbeitedistrikt gis anledning til å uttale seg gjennom høringen.

11.5 Samlet støyvirkning

Støyrapporten viser at støy er et sentralt tema i revisjonen. Konflikten er todelt: støy for boliger/hytter og støy for viktige friluftslivsområder.

For boliger og hytter varierer konsekvensen mellom løypene. Enkelte strekninger går nær hytte-/seterområder og krever fartsreduserende tiltak, tydelig merking og hensynsfull kjøring. Dette gjelder særlig ved Buvika, Drevsjø/Fredheim, Litlråsen og første del av løype 17 mot Storkjølen.

For friluftsliv er støykonflikten større. Flere løyper berører viktige eller svært viktige friluftslivsområder med vinterbruk, der anbefalte støygrenser ikke tilfredsstilles. Dette gjelder særlig løyper i Østfjellet/Litlrøåsen/Rødalen-området, men også andre strekninger som berører kartlagte friluftslivsområder.

Samlet støyvirkning vurderes som middels negativ. Støyvirkningene kan reduseres gjennom:

- lavere hastighet nær hytter, skiløyper og friluftslivsområder
- standard åpningstid og ikke utvidet åpningstid i sårbare områder
- tydelig merking og informasjon
- forbud mot rasting/opphold på konfliktpunkter
- begrensning av sideavstikkere og samlingspunkt
- mulighet for midlertidig stenging ved behov

Støy vil likevel ikke kunne elimineres fullt ut. Dette må tillegges vekt i den samlede vurderingen.

11.6 Samlet sikkerhetsvurdering

Sikkerhetsrisikoen varierer mellom løypene. I sentrumsnære områder og ved hytteområder er risikoen særlig knyttet til blandet ferdsel, kryssing av veg, nærføring til bebyggelse, parkering, gående/skiløpere og lav sikt i krysningspunkter.

I utmarks- og fjellområder er risikoen særlig knyttet til vær, sikt, snøforhold, isforhold, vassdrag, myr, kulper, avstand til hjelp og mulig manglende mobildekning. Dette gjelder særlig løype 14 på Femunden og løype 17 mot Rødalen, der is/vann/vassdrag og værforhold er sentrale tema.

Samlet sikkerhetsrisiko vurderes som lav til middels etter tiltak, men enkelte løyper eller delstrekninger krever særskilt oppfølging. Det må stilles krav til tydelig merking, kontroll av is- og snøforhold, lav hastighet på utsatte punkter og mulighet for stenging ved farlige forhold.

Sikkerhet må følges opp både i forskrift, løypekart, skilting, driftsrutiner og informasjon til brukerne.

12. Avbøtende tiltak og føringer til forskriften

Følgende avbøtende tiltak bør vurderes innarbeidet i lokal forskrift, løypekart, driftsrutiner eller informasjon til brukerne:

Tiltak	Gjelder løype	Innarbeides i forskrift?	Innarbeides i drift/skilting?
Redusert hastighet	Løype 14 ved Buvika/Femunden, Drevsjø camping–Gløtvold, løype 5 ved Fredheim, løype 16/16a/16b ved hytte-/seterområder, løype 17 ved Litlrøåsen/Storkjølen og utsatte punkter	Ja	Ja
Begrenset åpningstid	Alle løyper, med særlig vekt på løyper nær hytter, friluftslivsområder og sårbare naturområder	Ja	Ja
Senere åpningsdato	Løyper med sårbare snø-/isforhold, naturmangfoldhensyn eller reindrift der relevant	Ja, der aktuelt	Ja
Tidligere stengingsdato	Løyper med reindrift, naturmangfoldhensyn eller sårbare vårvinterforhold	Ja, der aktuelt	Ja
Stenging på kort varsel av hensyn til reindrift	Løyper som berører eller kan påvirke reindrift	Ja	Ja

Tiltak	Gjelder løype	Innarbeides i forskrift?	Innarbeides i drift/skilting?
Stenging ved dårlige snø-/isforhold	Alle løyper, særlig løype 14 og løype 17	Ja	Ja
Særskilt merking/skilting	Alle løyper, særlig vegkryssinger, skiløypekryssinger, hytteområder, vann/is og grense-/ansvarsavklaringer	Ja, generelt	Ja
Justert trasé	Løype 14, løype 5, løype 17 og eventuelle øvrige strekninger der høring eller fagvurdering tilsier justering	Ja, gjennom kart/forskrift	Ja
Informasjonstiltak	Alle løyper	Ja, generelt	Ja
Ikke videreføring av foreslått løype	Dersom grunneiersamtykke ikke oppnås, eller høring/fagvurdering viser uakseptabel konflikt	Ja, ved endelig vedtak	Ikke relevant

I tillegg bør følgende generelle føringer legges til grunn:

- Løypene skal bare brukes når de er åpnet av kommunen/driftsansvarlig.
- Løypene skal bare åpnes ved tilstrekkelig snødekke og forsvarlige føre-/isforhold.
- Kjøring skal bare skje i merket trasé.
- Sidekjøring er ikke tillatt.
- Det skal ikke gjennomføres terrenginngrep.
- Merking og skilting skal skje skånsomt.
- Det bør ikke etableres nye rasteplasser eller samlingspunkt i sårbare områder uten særskilt vurdering.
- Kommunen skal kunne stenge hele eller deler av løypenettet ved hensyn til sikkerhet, naturmangfold, reindrift, friluftsliv eller andre særlige forhold.
- Sensitive artsdata skal vurderes internt og skjermet der dette er relevant.
- Grunneiersamtykke må foreligge før løyper vedtas og åpnes.

13. Samlet faglig oppsummering

På bakgrunn av utredningen gis følgende faglige oppsummering:

Løype / tiltak	Faglig vurdering	Begrunnelse
Løype 14 via Buvika	Kan vurderes videre med vilkår	Omleggingen gir bedre tilknytning for Buvika og kan redusere uheldig iskjøring ved dagens trasé. Samtidig berøres friluftsliv, hytter, støy, naturbeitemark, kulturmiljø og sikkerhet på Femunden. Det bør stilles vilkår om tydelig merking, forsvarlige isforhold, lav hastighet ved Buvika og mulighet for stenging.
Drevsjø camping– Gløtvold handel	Kan vurderes videre med vilkår	Tiltaket gir en kort og praktisk tilknytning mellom camping/eksisterende løypenett og handel/service. Konfliktene vurderes som håndterbare med lav hastighet, god skilting, hensyn til bolig-/nærmiljø og tydelig regulering av kryssinger/ferdsel.
Løype 5 ved Fredheim	Kan vurderes videre med vilkår	Justeringen kan gi en mer hensiktsmessig og trafiksikker løsning ved Fredheim/Drevsjø. Det må legges vekt på sikkerhet, nærføring til bebyggelse, veg-/trafikkforhold, lav hastighet og tydelig merking.

Løype / tiltak	Faglig vurdering	Begrunnelse
Rendalen–Snerta	Kan vurderes videre med vilkår	Innløypa kan gi sammenheng mellom løypenett på tvers av kommunegrensen og kanalisere ferdsel til fast trasé. Vilkår bør knyttes til grunneiersamtykke, merking, reindrift der relevant, naturmangfold, sikkerhet og eventuell samordning med nabokommune.
Løype 16	Kan vurderes videre med vilkår	Løypa følger i hovedsak eksisterende veg/ferdselslinje og kan gi regulert tilkomst til Gammelsætra/Litlråsen. Konflikter er særlig knyttet til friluftsliv, støy og hytte-/seterområder. Lav hastighet, tydelig merking og begrenset åpningstid bør legges til grunn.
Løype 16a	Kan vurderes videre med vilkår	Løypa gir tilkomst til Røsætra/Litlråsen og kan redusere behov for dispensasjoner. Konfliktene vurderes som håndterbare med vilkår om fast trasé, lav hastighet nær hytter, hensynsfull kjøring og grunneiersamtykke.
Løype 16b	Krever særskilt faglig vurdering og avklaringer	Løypa har størst konflikt innenfor løype 16/16a/16b-systemet, særlig på grunn av støy, friluftsliv og hytte-/seterområder ved Litlråsen. Dersom løypa videreføres, bør det vurderes omfangsbegrensning, strengere åpningstid, lav hastighet, ingen nye sideavstikkere og særskilt vurdering av støy og grunneiersamtykke.
Løype 17	Kan vurderes videre med vilkår	Løypa har tydelig funksjon som adkomst til Rødalen, fiskevann, buer/koier, utleiehytte og mulig forbindelse mot Sverige. Samtidig er dette en av de mest konfliktfylte løypene i revisjonen, særlig for naturmangfold, friluftsliv og støy. Første del er flyttet til eksisterende veg og løypa ligger utenfor foreslått verneområde, men det kreves strenge vilkår om fast trasé, ingen sidekjøring, ingen nye rasteplasser/samlingspunkt, standard åpningstid, stenging ved sårbare forhold og oppfølging av sensitive artsdata.

13.1 Samlet faglig konklusjon

Utredningen dokumenterer at revisjonen samlet vil gi et mer omfattende løypenett og økt tilgjengelighet til flere områder. Samtidig kan revisjonen bidra til bedre kanalisering av motorferdsel, mer forutsigbar bruk og redusert behov for dispensasjoner der dette er faglig begrunnet.

De største negative virkningene er knyttet til friluftsliv, naturmangfold og støy. Dette gjelder særlig løype 17 til Rødalen og løype 16/16a/16b ved Litlråsen/Østfjellet. Løype 14 via Buvika har også viktige vurderingstema knyttet til is, hytter, friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og støy.

Revisjonen bør forstås som en regulert og vilkårsbasert gjennomgang av løypenettet, ikke som en generell åpning for økt motorferdsel uten begrensninger. Utredningen peker på behov for fast trasé, forbud mot sidekjøring, stenging ved dårlige snø- eller isforhold, hensyn til reindrift der relevant, naturmangfold, sikkerhet og andre særlige forhold.

Før sluttbehandling må kommunen kvalitetssikre samlet løypelengde, grunneiersamtykker, rettighetshavere, forskriftsbestemmelser, løypekart, støyrapportens strekninger og høringsinnspill. Dersom høringen avdekker vesentlige nye konflikter, manglende samtykke eller behov for justeringer, må de aktuelle løypene endres, tas ut eller vurderes på nytt i saksframlegget.

14. Referanser

Asplan Viak. (2025). Engermarka i Trysil og Engerdal - Den tusenårige skogen. Rapport utarbeidet for Miljødirektoratet.

Artsdatabanken. (2021). Norsk rødliste for arter 2021.
<https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021>

Engerdal kommune. (2021). Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø.

Feste Landskap Arkitektur NordØst AS. (2026, 9. juli). Støyutredning av nye snøskuterløyper i Engerdal kommune. Rapport utarbeidet for Engerdal kommune.

Miljødirektoratet. (2016, 7. januar; rev. 2016, 27. april). Naturmangfold og planlegging av snøskutertraseer.

Miljødirektoratet. (2026, 29. mai). Fastsette snøskuterløyper. Kommuneveilederen.

Norconsult. (2023). Utredning av naturmangfold og friluftsliv for foreslått snøskuterløype Rendalen-Snerta. Rapport utarbeidet for Rendalen kommune.

Statsforvalteren i Innlandet. (2025, 2. juni). Behandling av klage - forskrift om snøskuterløyper - Engerdal.

Statsforvalteren i Innlandet. (2026). Verneplan for skog: Høring av forslag om vern av Engermarka i Engerdal og Trysil kommuner (Rapport 8/2026).