

Konsekvensutredninger av Håmmålsfjellet-Sålekinna som vinterbeite for Fovsen Njaarke sijte

Fagrapport motorferdsel

Oppdragsnr.: 52509052 Dokumentnr.: 13 Revisjon: J04 Dato: 2026-08-31



Oppdragsgiver: Landbruks- og matdepartementet
Oppdragsgivers kontaktperson: Silje Trollstøl
Rådgiver: Norconsult Norge AS
Oppdragsleder: Magne Haukås
Fagansvarlig: SVBJØ

Forsidefoto: Befaring av utredningsområdet vinter 2026. Foto: Norconsult Norge AS

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
B01	28.05.2026	Førstekast til gjennomlesing hos oppdragsgiver	SVBJØ	SVBJØ/MAHAU	MAHAU
B02	17.08.2026	Oppdatert med kapittel om følgekonsekvenser	SVBJØ	SVBJØ/MAHAU	MAHAU
J04	31.08.2026	Endelig utredning	SVBJØ	SVBJØ/MAHAU	MAHAU

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Landbruks- og matdepartementet har gitt Norconsult, i samarbeid med NIBIO og Sogn Naturforvaltning, i oppdrag å utrede konsekvenser av etablering av tilleggsareal for Fovsen Njaarke sijte i området Håmmålsfjellet-Sålekinna. Utredningene skal legge til grunn at tilleggsarealet skal kunne brukes årlig som vinterbeiter av inntil 2100 rein fra Fovsen Njaarke sijte. Utredningsarbeidet skal legge til grunn at området kan tas i bruk fra 15. oktober til 30. april.

Rapporten vurderer konsekvenser av reindriftas bruk av motorisert ferdsel og konsekvenser av annen motorisert ferdsel på reindrifta.

Vurdering av påvirkning og konsekvenser i og ved tilleggsområdet

Reindriftas motorferdsel i forbindelse med bruk av tilleggsområdet forventes ikke å påvirke boligbebyggelse i nevneverdig grad. Fritidsbebyggelse i området forventes å bli noe mer påvirket tilsvarende noe negativ konsekvens. Motorferdsel i området vurderes å medføre middels negativ konsekvens for friluftsliv og naturmangfold. For landbruk vurderes motorferdselen å medføre mellom ubetydelig og noe negativ konsekvens.

Tema	Vurdering påvirkning	Konsekvens
Boligbebyggelse	Ubetydelig påvirkning	Ubetydelig konsekvens
Fritidsbebyggelse	Noe påvirkning	Noe negativ konsekvens
Friluftsliv	Middels påvirkning	Middels negativ konsekvens
Naturmangfold	Middels påvirkning	Middels negativ konsekvens
Landbruk	Mellom ubetydelig og noe påvirkning	Ubetydelig Noe negativ
Samlet vurdering		Middels negativ konsekvens
Begrunnelse for samlet konsekvens	Konsekvensgrad middels konsekvens er vurdert for to tema som veier tungt; friluftsliv og naturmangfold. Samlet vurdering blir derfor at motorferdsel som tema medfører middels negativ konsekvens.	

For reindrifta vurderes annen motorferdsel til å ha noe negativ påvirkning.

Skadereduserende tiltak

Det finnes skadereduserende tiltak som kan redusere den negative konsekvensen av reindriftas motorferdsel, men effekten av skadereduserende tiltak kan imidlertid være vanskelig å forutse. Å ta i bruk tilleggsområdet i en kortere periode (fra 1. januar) vurderes som det beste tiltaket for å redusere reindriftas motorferdsel i området. Et annet tiltak kan være å legge restriksjoner på reindriftas motorferdsel i enkelte sårbare områder.

For å redusere konsekvenser av motorferdsel på reindrifta anbefales dialog med reindrifta om blant annet trasévalg for oppkjøring av skiløyper. Dette gir forutsigbarhet for reindriftas beitebruk og ferdselen kan kanaliseres til egnede områder.

Vurdering av konsekvens med skadereduserende tiltak for

Dersom tiltakene gjennomføres, kan påvirkninga fra motorferdsel reduseres noe.

Usikkerhet

Det er usikkerhet knyttet til hvor omfattende reindriftas motorferdsel kan bli i området.

Vurdering av følgekonskvenser for utvalgte skadereduserende tiltak

Av de åtte vurderte tiltakene vurderes tiltak 1, å ta i bruk tilleggsområdet i en kortere periode, som det beste tiltaket for tema motorferdsel. Reindriftas motorferdsel i området vil reduseres til potensielt å være i 120 dager – en reduksjon tilsvarende ca. 40 %. Særlig vil behovet for barmarkskjøring bli redusert. Tiltaket og redusert motorferdsel på senhøsten vurderes som mest positivt for friluftsliv (særlig jakt) og naturmangfold.

Tiltak 2, 3, og 4 medfører ubetydelig endring når det gjelder motorferdsel.

En reinfri buffersone (tiltak 5) vil etter vår vurdering medføre betydelig mer motorferdsel lokalt i og ved dette området sammenlignet med hovedalternativet. Samlet vurderes tiltaket å medføre en negativ endring (-) når det gjelder motorferdsel.

Sperregjerder (tiltak 6, 7 og 8) vil generelt føre til mindre behov for kantgjeting i områder med slike gjerder, og dermed mindre motorferdsel i slike områder. Innenfor området som er inngjerdet vil det ikke være behov for motorferdsel i det hele tatt, derom gjerdet fungerer etter sin hensikt. Erfaringer med sperregjerder (NIBIO, 2023) viser at manglende lukking av porter og grunder kan føre til at reinen likevel kommer seg gjennom sperregjerdene. Dette kan i så fall innebære betydelig bruk av motorferdsel for å få reinen tilbake på innsiden av sperregjerdene. Det kan være vanskelig å drive ut reinen hvis den først har kommet på feil side av gjerdet. Ved endene av sperregjerdet kan det også bli behov for økt kantgjeting og motorferdsel dersom reinen trekker langs gjerdene, som kan øke faren for at reinen trekker ut av tilleggsområdet der sperregjerdet opphører.

Innhold

1	Bakgrunn	6
2	Landbruks- og matdepartementets beskrivelse av tiltaket	7
2.1	Forutsetninger for tiltaket	7
2.2	Tidsramme for tiltaket	7
2.3	Tilbakeføring av området	7
2.4	Infrastruktur for reindrifta – Landbruks- og matdepartementets beskrivelse av utredningsarbeidet	8
2.5	Nullalternativet (referansealternativet)	8
3	Sannsynlig driftsform i Håmmålsfjellet – Sålekinna	9
3.1	Beitebruk og driftsmønster	9
4	Infrastruktur som skal utredes	12
4.1	Generelt om gjerdeanlegg i reindrifta	12
4.2	Gjerdeanlegg og tilhørende infrastruktur som skal utredes	14
4.3	Gjeterhytter i beiteområdet som skal utredes	17
5	Metode	19
5.1	Metodebeskrivelse	19
5.2	Kunnskapsgrunnlaget	19
5.3	Medvirkning	19
5.4	Tiltaks- og influensområdet	19
5.5	Usikkerhet	19
6	Beskrivelse av dagens situasjon i utredningsområdet	20
7	Konsekvenser av reindrifas bruk av motorisert ferdsel i utredningsområdet	25
7.1	Snøskuter	25
7.2	Drone	25
7.3	Bruk av barmarkskjøretøy	26
7.4	Helikopter	26
7.5	Dispensasjon for snøskuterkjøring for andre	27
7.6	Motorferdsel til og fra gjerdeanleggene	27
7.7	Vurdering av påvirkning og konsekvenser i og ved tilleggsområdet	27
8	Konsekvenser av annen motorferdsel for reindrifta	29
9	Midlertidig påvirkning knyttet til anleggsfasen	30
10	Forslag til skadereduserende tiltak	31
11	Vurderinger av følgekonskvenser av utvalgte skadereduserende tiltak	32
11.1	Tiltak 1: Tilleggsområdet tas i bruk tidligst 1. januar	32

11.2	Tiltak 2: Etablering av samlegjerde for skilling i Rendalen renselskaps konsesjonsområde	33
11.3	Tiltak 3: Tilpassing av det sørligste gjerdeanlegget slik at det ikke berører traséen for Femundløpet.	34
11.4	Tiltak 4: Bare ett av gjerdeanleggene for Fovsen Njaarke sijte realiseres, og benyttes av begge sijtene	34
11.5	Tiltak 5: Etablering av en reinfri buffersone i et område som grenser opp mot villreinområdet i vest	36
11.6	Tiltak 6: Etablering av sperregjerder i kombinasjon med naturlig topografi i fjellet for å hindre sammenblanding med villrein.	37
11.7	Tiltak 7 og 8: Sperregjerder langs eksisterende veier og jordbruksareal	39
11.8	Oppsummering vurdering av følgekonssekvenser for motorferdsel	45
12	Referanser	47

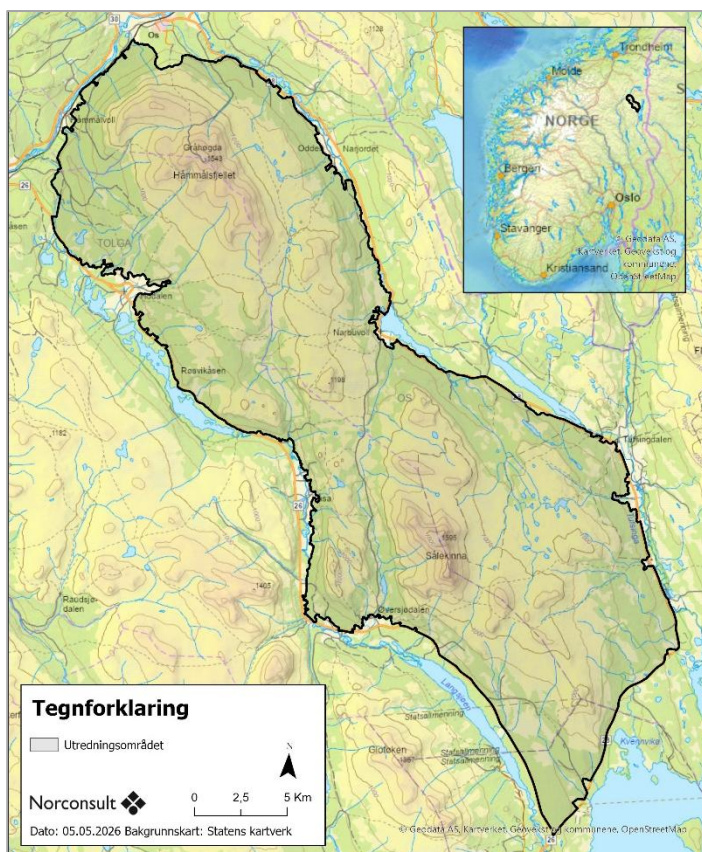
1 Bakgrunn

Høyesterett avviste 11. oktober 2021 saken om utmåling av ekspropriasjonserstatning til reindrifta på Fosen, med den begrunnelse at konsesjons- og ekspropriasjonsvedtakene for Roan og Storheia vindkraftverk på Fosen var ugyldige. Høyesterett kom til at reindriftssamenes rett til kulturutøvelse etter FNs konvensjon om sivile og politiske rettigheter (SP) artikkel 27 var krenket.

Energidepartementet (daværende OED) initierte i april 2023 en meklingsprosess som et alternativt spor til den varslede omgjøringsprosessen. Meklingene mellom de to sijtene (driftsgruppene) i Fosen reinbeitedistrikt (heretter omtalt som Fovsen Njaarke sijte) og de respektive vindkraftselskapene ble igangsatt i mai 2023.

Den 18. desember 2023 ble det inngått en meklingsløsning mellom Sør-Fosen Sijte og Fosen vind. Den 6. mars 2024 ble tilnærmet tilsvarende avtale inngått mellom Nord-Fosen siida og Roan Vind. Begge avtalene har stilt som forutsetning at staten gjennomfører en prosess med sikte på å skaffe til veie et tilleggsareal for vinterbeite som kan stilles til sijtenes disposisjon fram til utløpet av inneværende konsesjonsperiode for vindkraftverkene.

Energidepartementet ga vinteren 2024 NIBIO i oppdrag å utrede mulige tilleggsarealer for vinterbeite for reindrifta på Fosen. NIBIO leverte sin rapport i september 2024 (NIBIO, 2024). NIBIO har utredet tolv områder i Trøndelag, Møre og Romsdal og Innlandet som mulige tilleggsareal. Av disse tolv var det ett område som utpekte seg som godt egnet. Dette er Håmmålsfjellet-Sålekinna i Os, Tolga og Engerdal kommune i Innlandet fylke (Figur 1-1). Vurdering av hvilke konsekvenser etablering av vinterbeite i området har for miljø og samfunn var ikke en del av NIBIOs oppdrag.



Regjeringen har lagt til grunn den faglige anbefalingen fra NIBIO og jobber videre med dette alternativet.

Figur 1-1 Avgrensning av utredningsområdet Håmmålsfjellet-Sålekinna.

2 Landbruks- og matdepartementets beskrivelse av tiltaket

Landbruks- og matdepartementet legger til grunn at tilleggsarealet ved Håmmålsfjellet-Sålekinna skal kunne brukes årlig som vinterbeiter av de to sijtene i Fovsen Njaarke sijte. Sijtene må flytte reinen med bil mellom Fosen og tilleggsarealet. Tilleggsarealet skal kunne brukes av inntil 2100 rein årlig fra Fovsen Njaarke sijte.

Opprinnelig var det forutsatt at vinterbeite var aktuelt i en periode fra januar til april. Utredningsarbeidet skal legge til grunn at området kan tas i bruk fra 15. oktober til 30. april. Det legges som hovedregel til grunn at slakteuttak vil skje før flytting til tilleggsarealet, og at kalving vil skje etter flytting tilbake til Fovsen Njaarke sijte.

Hoveddelen av tiltaket er reinbeite. I tillegg vil det være aktuelt å oppføre infrastruktur for å kunne drifte i området.

2.1 Forutsetninger for tiltaket

Tilleggsarealet skal kun være knyttet til bruk for Fovsen Njaarke sijte. Det vil ikke være tillatt for andre reinbeitedistrikt å bruke området. Tilleggsarealet vil ligge utenfor det samiske reinbeiteområdet, og det medfører ikke en utvidelse av det samiske reinbeiteområdet.

Mattilsynet har gjort en vurdering av utfordringen med at Fovsen Njaarke sijte ligger nord for CWD-grensen, og et eventuelt tilleggsareal ligger sør for CWD-grensen, jf. forskrift 12. juni 2017 nr. 734 om soner ved påvisning av Chronic Wasting Disease. Mattilsynets anbefaling skal legges til grunn for konsekvensutredningen. Mattilsynets vurdering ligger som vedlegg i NIBIOs rapport «Utredning av mulig tilleggsareal for vinterbeite for Sør-Fosen og Nord-Fosen siida». Mattilsynet anbefaler å flytte forbudsgrensen nord for Fovsen Njaarke sijte.

Det aktuelle området er forvaltningsområde for gaupe i forvaltningsplanen for region 5 (Hedmark). I tillegg er beiteområder i Sålekinna brukt som beite for sauebesetninger fra rovdyrutsatte beiteområder i Engerdal.

Forsvarsbygg arbeider med oppgradering av det eksisterende radaranlegget på Håmmålsfjellet. Konsekvensutredningen skal legge til grunn at Forsvarsbyggs arbeid gjennomføres som planlagt, og at etablering av tilleggsareal for Fovsen Njaarke sijte ikke skal være til hinder for dette.

2.2 Tidsramme for tiltaket

Tilleggsarealet er knyttet til meklingsavtalene for henholdsvis Sør-Fosen sijte og Nord-Fosen siida, og følger konsesjonsperioden for vindkraftverkene. Konsesjonsperioden for Storheia vindkraftverk (i Sør-Fosen sijtes område) utløper i 2045, og konsesjonsperioden for Roan vindkraftverk (i Nord-Fosen siidas område) utløper i 2043.

Utredningen skal vurdere bruken av området som tilleggsareal for vinterbeite i konsesjonsperioden.

Dersom reindrifta i Nord-Fosen siida og Sør-Fosen sijte avvikles i løpet av konsesjonsperioden, vil også bruken av tilleggsarealet avsluttes og vilkår om tilbakeføring må oppfylles.

2.3 Tilbakeføring av området

Tilleggsarealet er knyttet til konsesjonsperioden for vindkraftverkene, jf. forrige kapittel. Når konsesjonsperioden er avsluttet skal tilleggsarealet tilbakeføres slik det var før tilleggsarealet ble etablert, og all infrastruktur knyttet til reindrifta skal fjernes.

Gjerdeanlegg og bygninger skal fjernes etter at bruken er avsluttet. Sijtene skal så langt det er mulig inngå avtaler om etterbruk av etablerte gjeterhytter med lokale aktører som kan benytte disse til andre formål. Dette gjelder også andre bygninger som kan etterbrukes. Gjerder som eventuelt er bygd for å hindre konflikter med andre interesser i området og sammenblanding med villrein skal i utgangspunktet fjernes av reindriftsmyndighetene.

2.4 Infrastruktur for reindrifta – Landbruks- og matdepartementets beskrivelse av utredningsarbeidet

Nødvendig infrastruktur for å få reinen av og på bil skal utredes. Dette omfatter også avlastnings/opplastingsplasser, oppsamlingsgjerder og beitehage som reinen kan oppholde seg i frem til transport og etter transport. Beitehagen må være stor nok til at reinen kan oppholde seg der over noe tid, og det må være mulighet for tilleggsfôring. Gjerdeanlegget må ha vanntilførsel, strøm og sanitæranlegg.

Det vil også være nødvendig å utrede oppføring av gjeterhytte, garasje og lagerbygning til bruk for reingjeterne. Disse må plasseres der det er hensiktsmessig for gjeting og arbeid med reinen.

Gjerdeanlegg som kan brukes til skilling av rein ved sammenblandinger med tilgrensende reinbeitedistrikter skal vurderes.

Det kan være aktuelt for reindrifta å bruke droner for tilsyn av reinen. I samarbeid med reindrifta kan det også være aktuelt med andre tiltak for tilsyn og for å følge reinens bevegelsesmønster.

Det skal vurderes alternative plasseringer av infrastruktur. Alternativene må vurderes ut fra reindriftsfaglige behov og hensynet til andre interesser.

Konsekvensutredningen skal gi en beskrivelse av behov for og mulig omfang av nødvendig infrastruktur for reindrifta, samt vurdere alternative plasseringer av denne. Plasseringen av infrastruktur skal være best mulig reindriftsfaglig, og i størst mulig grad unngå negative konsekvenser for andre forhold, herunder klima- og miljøhensyn. Alternative plasseringer skal utredes i dialog med reindrifta. Rasfare og fare for flom må vurderes for de alternative plasseringene.

Den foreslåtte infrastrukturen skal inntegnes på kart.

2.5 Nullalternativet (referansealternativet)

Tiltakets påvirkning på og konsekvens for utredningsområdet skal vurderes opp mot nullalternativet (referansealternativet).

I dette utredningsarbeidet er nullalternativet dagens situasjon og planlagt utvikling av arealbruken i tilleggsområdet.

3 Sannsynlig driftsform i Håmmålsfjellet – Sålekinna

I dag driver sijtene atskilt på Fosen. Sijtene har ulikt syn på hvordan driften i tilleggsområdet skal foregå.

Utredningen tar ikke stilling til interne forhold mellom gruppene, herunder en eventuell oppdeling av tilleggsområdet mellom sijtene. Delt beitebruk innebærer at det kan bli etablert to gjerdeanlegg.

3.1 Beitebruk og driftsmønster

En eventuell bruk av tilleggsområdet vil hjemles i en plan med bestemmelser og retningslinjer, etter plan- og bygningsloven, samt gjennom privatrettslige avtaler med grunneiere og/eller ekspropriasjon. Hvilke rettigheter som faktisk blir gjeldende for reindrifta i tilleggsområdet, er derfor usikkert.

Tidsramme

Opprinnelig var det forutsatt at vinterbeite var aktuelt i en periode fra januar til april. Utredningsarbeidet skal legge til grunn at området kan tas i bruk fra 15. oktober til 30. april. Hovedsamlingen på Fosen skjer vanligvis tett opptil eller like etter jul, men vær- og beiteforhold kan enkelte år legge til rette for tidligere samling. Dette kan innebære behov for å ta vinterbeitene i tilleggsområdet i bruk før nyttår. Det er ikke aktuelt å benytte tilleggsområdet utover april måned.

Reintall

Fovsen Njaarke sijte har et fastsatt øvre reintall på 2100 rein pr. 31.3 (reintall før kalving, ved driftsårets slutt). Dette gjelder også ved bruk av tilleggsområdet. LMD har videre lagt til grunn som hovedregel at slakting skal skje før transport til tilleggsområdet. Sijtene påpeker at de må ha mulighet til å slakte også når de er i tilleggsområdet. Det kan bety at antall rein på beite i tilleggsområdet i enkelte år kan overstige 2100 rein for en kortere periode.

Transport til og fra tilleggsområdet

Reinen må transporteres med lastebil fra gjerdeanlegg på Fosen. Transportavstanden er henholdsvis ca. 240 km for Sør-gruppen (inkl. ferge) og 360 km for Nord-gruppen. Lastekapasiteten per bil (semitrailer med trekkvogn eller lastebil med henger) er ca. 160 voksne rein. Ved en forutsetning om bruk av to biler pr. sijte kan det gå minimum 3-4 dager for hver sijte å få hele flokken transportert til tilleggsområdet. Dette forutsetter at sijtene har klart å samle hele sine reinflokker før flyttingen starter, noe som er usikkert.

Reinen kan ikke slippes på fritt beite før hovedflokken er kommet til tilleggsområdet. De første reinene må derfor lastes av i beitehagen i påvente av resten av hovedflokken. Rein som blir stående i reingjerde over 12 timer må ha tilgang på fôr og snø/vann.

Ved transport tilbake til Fosen vil reinen samles og tas inn i gjerdet når vær- og føreforholdene tillater det, normalt i slutten av mars/tidlig april.

Ordinær drift

Tilleggsområdet blir nytt og ukjent område for både rein og reindriftsutøvere. Det er noe usikkerhet om reinen slår seg til ro, eller vil forsøke å trekke ut av området. Intensiv gjeting er trolig nødvendig. Det er spesielt viktig å få kontroll på flokken når den slippes samlet ut av beitehagen.

Tilleggsområdet har vinterbeite av høy kvalitet, med god tilgang på spesielt lav. Ved vanlige beiteforhold, og uten forstyrrelser fra rovdyr eller menneskelig ferdsel, vil reinen kunne beite i det samme området over lengre tid. Tilleggsområdets topografi gjør at tilsyn gjennomføres i hovedsak som kantgjeting; ved daglig å kjøre rundt området flokken oppholder seg i, og hente inn dyr som har trukket ut av beiteområdet.

Oppsamlingsområder og flyttleier er en sentral del av reindriftas driftsmønster. Oppsamlingsområdene er naturlige avgrensede områder med gode beiter og lite forstyrrelser hvor reinen kan samles forut for flytting. Flyttleier er naturlige leder i terrenget hvor reinen i utgangspunktet lett lar seg flytte under styring og kontroll av reindriftsutøverne. Det vil ta tid for reindriften å bli kjent med hvordan reinen bruker området og hvordan driftsmønsteret blir. Når man har fått tilstrekkelig med erfaring fra området, er det naturlig at flyttleier og oppsamlingsområder kartfestes i reindriften arealbrukskart, for å unngå tekniske inngrep eller tilrettelegging for ferdsel som kan sperre bruken av de viktigste flyttleiene. Som tidligere nevnt er det usikkert hvilke rettigheter som faktisk blir gjeldende for reindriften i tilleggsområdet, men innenfor det samiske reinbeiteområdet har reindriften flyttleier et strengt vern og skal ikke stenges (Lovdata, 2007). Uavhengig av dette er det uansett viktig at det ikke skjer tekniske inngrep og andre aktiviteter i tilleggsområdet som medfører større utfordringer for reindriften bruk av området som vinterbeite.

Hovedbruken av gjerdeanleggene blir ved ankomst til tilleggsområdet, og ved flytting tilbake til Fosen. Når reinen samles og skal transporteres tilbake, må også representanter fra nabadistriktene til tilleggsområdet være til stede for å se om deres rein har blandet seg med Fosen-rein. Tilsvarende må sijtene være til stede når nabadistriktene har i gjerdet dersom det er mistanke om at rein fra ulike distrikt har blandet seg. Dersom det oppstår større sammenblandinger med nabadistriktene, kan det bli nødvendig å ta inn i gjerdet underveis i beiteperioden.

Ved samlinger er det behov for vesentlig flere gjetere på snøskuter enn ved den daglige driften. På samme vis blir det behov for mer arbeidskraft i gjerdet når reinen skal skilles og lastes på lastebil.

3.1.1 Uforutsette hendelser / ikke ordinær drift

Ved dårlige beiteforhold vinterstid, i form av enten mye snø og/eller låste beiter (islag på snøen), vil reinen spre seg i mindre flokker over større områder for å finne tilgjengelig beite. Dersom dårlige beiter oppstår i fjellet, vil det sannsynligvis forekomme rein i lavereliggende områder med tilgjengelig beite utenfor tilleggsområdet. Dårlige beiter innebærer betydelig merarbeid for reindriftsutøverne. Nødføring kan gjennomføres ved dårlige beiter, men dette har ikke vært nødvendig for reindriften i Trøndelag.

Menneskelig ferdsel eller rovvilt kan påvirke reinens beitemønster. Ved gode beiteforhold i et område kan reinen beite rolig over lengre perioder, men ved gjentatte forstyrrelser vil den trekke til andre, mer uforstyrrede områder.

Dersom umerket rein fra Rendalen renselskap eller villrein kommer inn i tilleggsområdet vil den måtte skilles og slippes ut i tilleggsområdet igjen, i utgangspunktet når Fosen-reinen samles for transport nordover. Det kan også oppstå situasjoner der man vil gjennomføre skilling med en gang situasjonen oppstår. Et alternativ til å slippe Rendalsreinen ut og drive flokken tilbake til konsesjonsområdet er å transportere dem på bil. Selv om dette kan utfordre dyrevelferd er det gjennomførbart jfr. tidligere erfaring etter sammenblanding med rein fra Elgå reinbeitedistrikt (pers. med. Per Ola Granlund).

3.1.2 Motorferdsel

Snøskuter

Snøskuter blir brukt daglig vinterstid. For effektiv drift, er reindriften avhengig av å kunne kjøre snøskuter i hele tilleggsområdet, også i verneområder. I tillegg kan det bli nødvendig å kjøre utenfor tilleggsområdet, blant annet for å effektivt hente rein som har vandret ut av området. Under ordinær gjeting og tilsyn vil hver gruppe benytte 2 til 3 gjetere med skuter, mens det under samling eller andre arbeidskrevende operasjoner vil være vesentlig flere i aksjon.

Barmarkskjøretøy

I utgangspunktet er barmarkskjøretøy som sekshjuling eller motorsykkel lite aktuelt. Det skal ikke mye snø og frost til før snøskuter er et bedre hjelpemiddel enn barmarkskjøretøy.

Helikopter

Helikopter brukes i reindrifta spesielt ved flytting i utfordrende terreng, og gjerne ved inntak i gjerdet. Vinterføret og terrengets beskaffenhet medfører sannsynligvis at bruk av snøskuter er tilstrekkelig under de fleste forhold, men helikopter kan brukes ved behov.

3.1.3 Andre hjelpemidler

Bruk av drone

Drone med kamera (vanlig og/eller termisk) er et vanlig hjelpemiddel i reindrifta. Droner brukes til å føre tilsyn med flokken og til en viss grad flytte med reinen. Droner kan redusere reindriftns behov for motorferdsel.

Gjeterhund

Reindrifta har mulighet til å bruke hund til gjeting av rein gjennom hele året, uavhengig av båndtvangsbestemmelser. Gjeterhund brukes daglig.

Rein med GPS

Det er vanlig i moderne reindrift at deler av reinflokken er merket med GPS-sendere. GPS-merking av rein er et nyttig supplement for å holde oversikt over hvor i terrenget reinen beveger seg. Reindrifta på Fosen har i dag en liten andel rein som er GPS-merket.

3.1.4 Andre forhold knyttet til samisk reindriftsutøvelse

Som tidligere nevnt er det usikkert hvilke rettigheter som faktisk blir gjeldende for reindrifta i tilleggsområdet, men innenfor det samiske reinbeiteområdet har reindrifta også følgende rettigheter:

Jakt og fiske

Samiske reindriftsutøvere har innenfor det samiske reinbeiteområdet rett til å drive jakt, fangst og fiske på statsgrunn, på samme vilkår og regler som fastboende. Rettigheten gjelder i utgangspunktet ikke på privat grunn. Nærmere omtale finnes i reindriftslovens § 26 (Lovdata, 2007).

Brensel og trevirke

Reindriftsutøvere har i det samiske reinbeiteområdet rett til å ta ut nødvendig trevirke (lauvtrær, einer og tørre bartrær) til brensel, gammer, teltstenger, enkle redskaper, o.l. Nærmere omtale finnes i reindriftslovens § 25 (Lovdata, 2007).

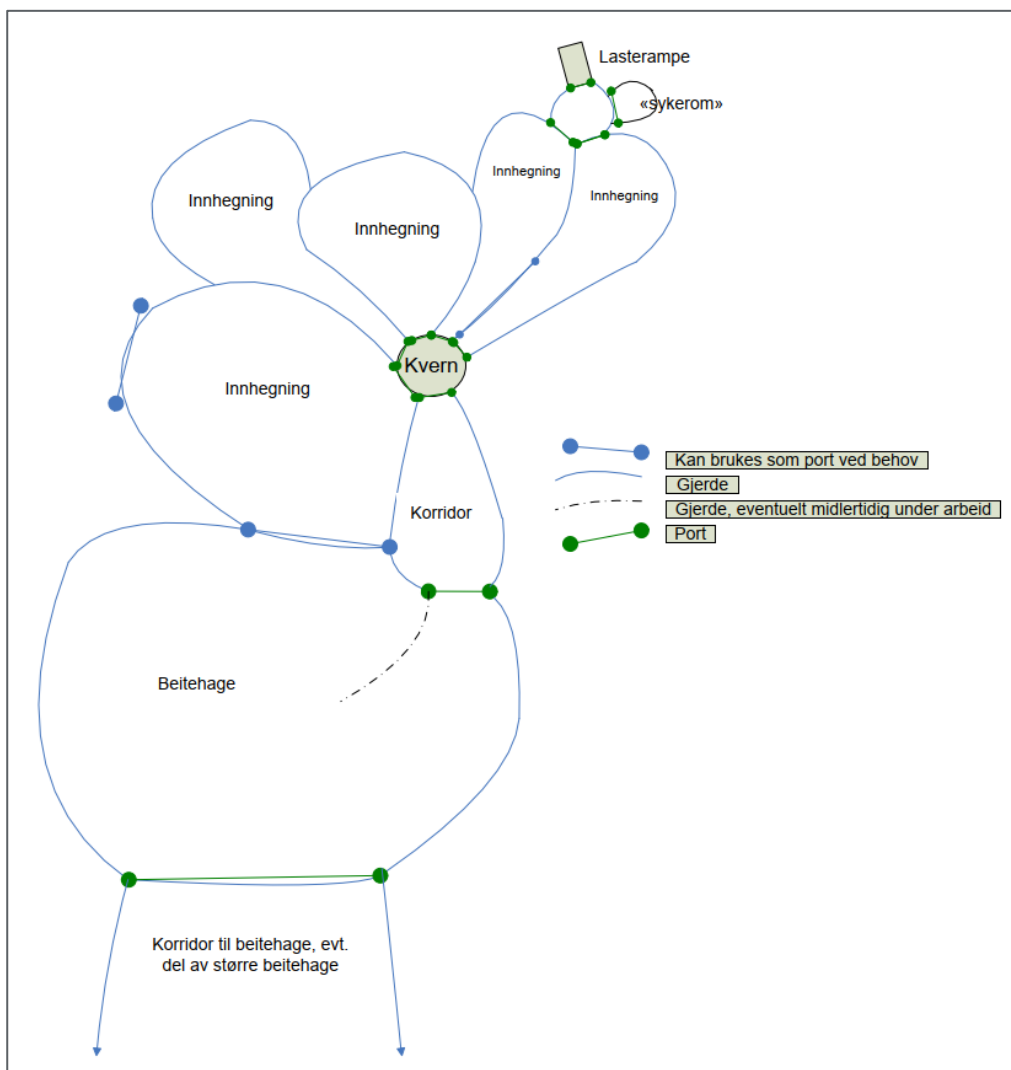
4 Infrastruktur som skal utredes

Fovsen Njaarke sijte har nødvendig behov for gjerdeanlegg, gjeterhytter og lager ved utøvelse av reindrift i tilleggsområdet.

Gjerdeanlegget skal skaleres og utformes i tråd med nord- og sør-gruppens behov. Detaljert utforming kan først gjøres når lokalitet befares på barmark. Gjerdeanlegget må ha en stor nok beitehage til å holde hele flokken i flere dager. Videre må den ha tilstrekkelig med innhengninger (kammer) for å kunne sortere reinen på blant annet gruppe, distrikt eller eier. Beskrivelser av utforming av gjerdet og krav til dyrevelferd er fra reinbeitedistriktet selv, samt fra veiledere fra Mattilsynet (2014) og NIBIO (2017).

4.1 Generelt om gjerdeanlegg i reindriften

Et gjerdeanlegg for skilling må ha mange innhengninger. Nedenfor vises en skisse av gjerdeanlegg for skilling (Mattilsynet, 2014).



Figur 4-1 Skisse av et tradisjonelt gjerdeanlegg (Mattilsynet 2014).

Generelt må underlaget i kvern, korridorer og innhengning ha god drenering og være flatt uten større steiner og annet som reinen kan skade seg på når den blir presset sammen.

I Figur 4-2 og Figur 4-3 ser vi bilder av to av sijtenes anlegg på Fosen og hvordan de er utformet. Gjerdeanlegg i tilleggsområdet vil være større på grunn av større behov for parkeringsplass, lagerbehov og gjeterhytter.



Figur 4-2 Viser nord-gruppens gjerdeanlegg på Meungan, Osen kommune, på kart og på flyfoto. Kart: Statens Kartverk.



Figur 4-3 Viser sør-gruppen gjerdeanlegg på Skansen, Åfjord kommune, på kart og flyfoto. Kart: Statens Kartverk.

4.1.1 Beitehage

Beitehagen er den største innhengningen i et gjerdeanlegg. Her blir reinen samlet forut for skilling og transport, og i dette tilfellet forut for et samlet beiteslipp i tilleggsområdet. Ved opphold i beitehagen i 1-2 døgn skal ikke reinen oppta mer enn halve arealet i beitehagen når den er i ro. Skal den være i beitehagen mer enn 1-2 døgn skal det være stor nok plass til at den kan bevege seg i mindre grupper (Mattilsynet, 2014).

På grunn av størrelsen på beitehagen er utformingen mindre viktig, og gjerdet kan følge naturlige avgrensninger i terrenget. Høyden på gjerdet i beitehagen bør være minimum 1,75 meter høy, og avstand mellom stolper ca. 1,5-2,5 meter, avhengig av terrenget.

På grunn av beitehagens størrelse bør den ha flere åpninger når den ikke er i bruk, slik at vilt kan trekke fritt igjennom området. Det må være lett å drive reinen mot kverna. I beitehagen bør det derfor være et ledegjerde eller en traktformet utforming mot korridoren som går til kverna. Ledegjerder kan også være nødvendig for å lede reinen inn i beitehagen. Lengden på disse vil avhenge av terrenget og andre naturgitte forhold.

4.1.2 Kvern/sil

Kvern eller sil er et sirkelformet rom hvor reinen kommer så nært at man kan ta fast enkelt dyr med hender. Kverna har en diameter på ca. 10-15 meter, men dette kan variere. Kverna har solide vegger med plank, og de må være minst 2 meter høye. I tilknytning til kverna kan det ofte være ei lita bu for «papirarbeid», dvs. å føre lister over f.eks. slaktedyr og livdyr.

4.1.3 Innhengning/sorteringskammer

Fra kverna sorteres rein ut i de ulike kamrene; slaktedyr, livdyr og fremmedrein. Antall sorteringskammer er avhengig av omfanget av reindriften i det aktuelle området. Gjerdet utformes som i beitehagen, men i smalere deler inn mot kverna er det behov for forsterking i høyde og med plank i stedet for netting.

4.1.4 Lasterampe

For lasting på bil må det være en rampe i tilknytning til en innhengning. Rampa må kunne justeres i høyde for å passe til transportens lasteplan. I tilknytning til lasterampa er det behov for flere små innhengninger for å sortere på voksendyr og kalv før de lastes på bil. Gjerdene her må være av samme standard som i kverna.

4.1.5 Øvrige forhold

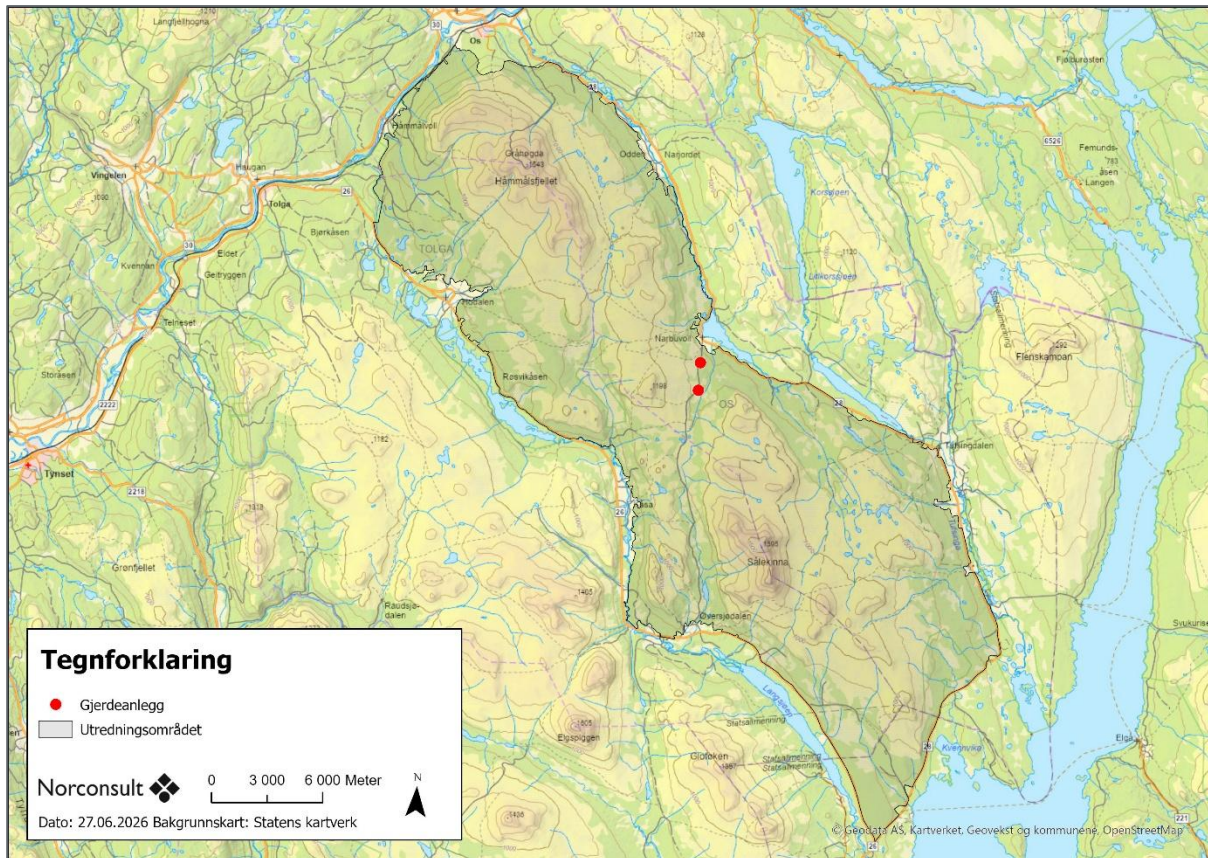
Reinen bør ha tilgang på fôr etter 12 timer i en innhengning. Ved over 12 timer i gjerdet om høsten og vinteren, skal den også ha tilgang på vann eller snø (Mattilsynet, 2014).

Kverna og lasteområdet må være opplyst. I tillegg må det være mulighet for å komme inn i kvern og eventuelt korridor for å rydde snø ved behov.

I tillegg kommer behov for parkeringsplass, lager/garasje og gjeterhytter/mannskapshus. Parkeringsplassen må være stor nok til at lastebil kan snu, samt komme inntil lasterampa. Gjerdeanlegget må ha tilgang på strøm og tilførsel av drikkevann.

4.2 Gjerdeanlegg og tilhørende infrastruktur som skal utredes

Det er to områder for gjerdeanlegg som skal utredes, jf. Figur 4-4. Begge områdene har formål LNF i kommuneplanens arealdel. Områdene er ikke avklart med grunneiere.



Figur 4-4 Lokalisering av gjerdeanleggene er markert med røde punkt. Bakgrunnskart: Statens Kartverk

For gjerdeanleggene skilles det mellom ulike formål ut fra behovet for fysiske inngrep:

Gult område – Beitehage

Beitehagen krever ingen inngrep foruten gjerdet rundt arealet. Dersom det ikke er rennende vann i området, må det etableres mulighet for vanntilgang ved tilfeller der det er lite tilgjengelig eller forurenset snø i enkelte år. Det vil også være nødvendig med ledegjerder som leder reinflokken inn i beitehagen.

Blått område – Gjerdeanlegg (Kvern/sil, sorteringskammer og lasterampe)

Her blir det flere mindre innhengninger og delvis høyere og sterkere gjerder. Det er behov for terrengforberedende tiltak på overflaten som skogrydding og fjerning av større steiner, stubber og røtter. Det kan også være behov for grusing og drenering, spesielt i kverna.

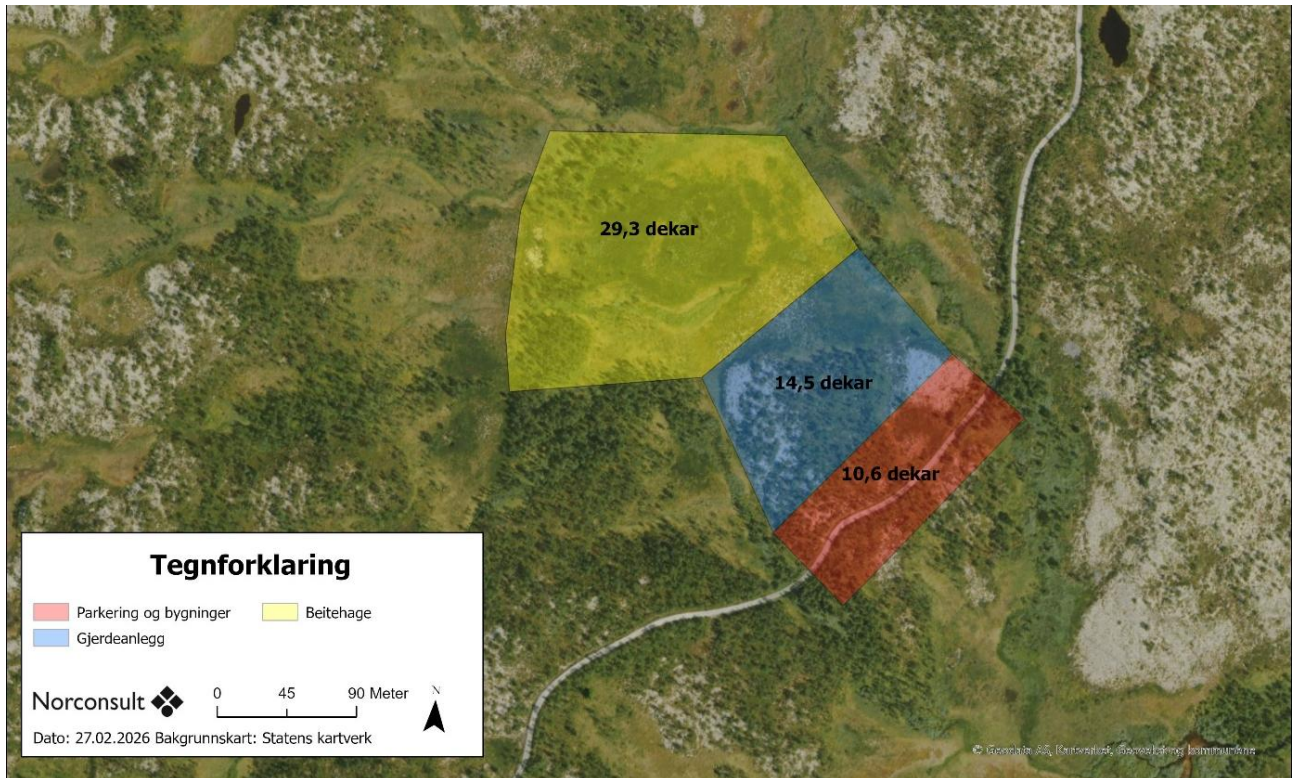
Rødt område – Parkeringsplass og bebyggelse

Innenfor dette området kreves det større grad av terrenginngrep for tilrettelegging av parkeringsareal og snuplass for lastebil, samt områder for lager og gjeterhytter. Det vurderes behov for en større lagerbygning og 3 til 6 gjeterhytter, avhengig av om det blir felles eller separate anlegg.

Utnyttingsgraden i rødt område er vanskelig å beskrive nøyaktig, men et behov på 5 dekar er sannsynlig

4.2.1 Øversjødalsvegen Sør

Arealet ligger langs Øversjødalsveien i Os kommune, ca. 3 km fra Narbuvooll og fylkesvei 28. Arealet består av bjørkeskog med lav- og lyngdekke og ris- og grasmyr (Figur 4-5). Det er relativt flatt, med en mindre høyde i den vestlige delen av blått område.

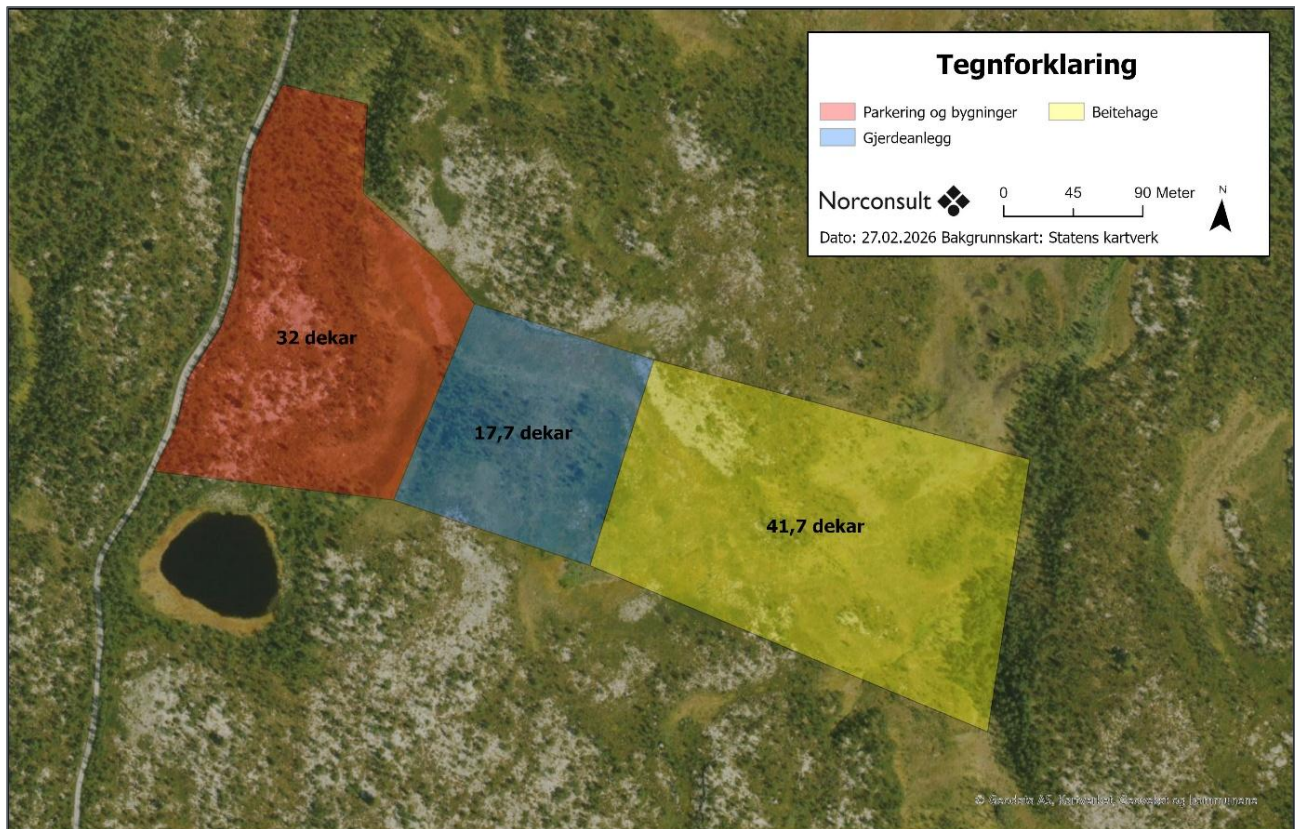


Figur 4-5 Viser foreslått område for parkeringsplass mv. (rødt), gjerdeanlegget (blått) og beitehage (gult). Bakgrunnskart: Statens kartverk.

Området ligger geografisk midt i beiteområdet, og fremstår driftsmessig lett tilgjengelig fra både sør og nordsiden. Arealet er langt fra øvrig infrastruktur som strøm og vanntilførsel. Standarden på Øversjødalsveien må forbedres til helårsvei vegklasse 3 frem til gjerdeanlegget, jf. Normaler for landbruksveier (Landbruksdirektoratet, 2026). Veien blir ikke brøytet vinterstid i dag.

4.2.2 Øversjødalsvegen Nord

Arealet ligger langs Øversjødalsveien i Os kommune, ca. 1,5 km fra Narbuvooll og fylkesvei 28. Området mangler strøm og vanntilførsel. Arealet består av bjørkeskog med lav- og lyngdekke og ris-myrr (Figur 4-6).



Figur 4-6 Viser foreslått område for parkeringsplass mv. (rødt), gjerdeanlegget (blått) og beitehage (gult). Bakgrunnskart: Statens kartverk.

Område for gjerdeanlegget (blå markering) er relativt flatt. Område for parkeringsplass mv. er stort, men arealet er kupert, med stigning fra nord mot sør, og krever sannsynligvis god tilpasning av vei, parkering og bygninger. Fremstår lett tilgjengelig driftsmessig fra sør, men begrenses noe av elva Engåa rett øst for området. Også dette alternativet krever oppgradering av Øversjødalsveien til helårsvei vegklasse 3, frem til gjerdeanlegget, og den må brøytes.

4.3 Gjeterhytter i beiteområdet som skal utredes

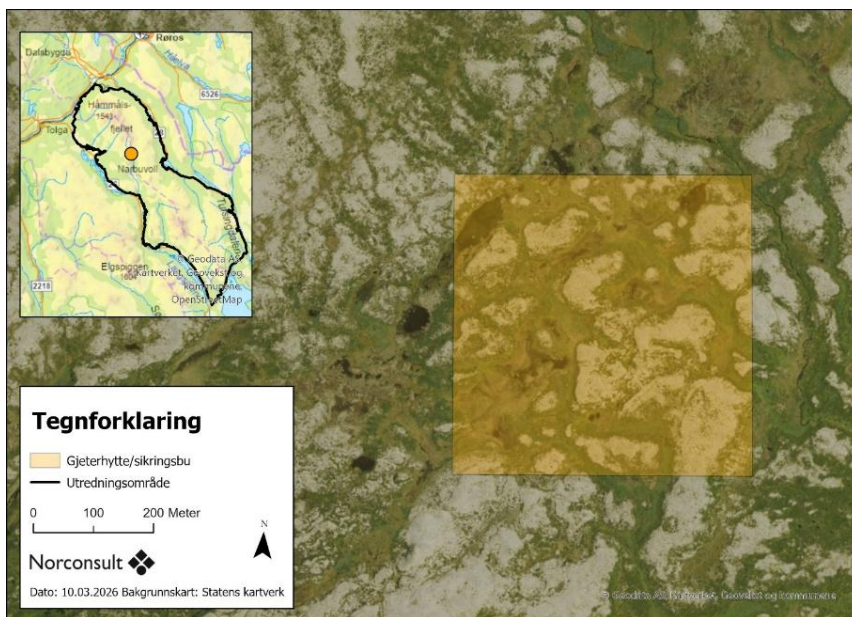
Gjeterhytter har en viktig funksjon for en effektiv reindrift. En gjeterhytte gir muligheten til å være til stede over lengre tid nær flokken og bedrer arbeidsforholdene for reindriftsutøverne. Hyttene er også et viktig sikkerhetstiltak dersom uvær, ulykker eller andre problemer oppstår. Hyttene må forventes å bli brukt jevnlig gjennom beiteperioden.

Det er vurdert behov for to gjeterhytter; én i område Håmmålsfjellet (figur 4-7) og én i område Sålekinna (figur 4-8). Området er ikke befart på barmark. Uten kjennskap til forholdene på stedet, er det derfor foreslått et areal på 500 x 500 meter som hyttene kan plasseres innenfor.

I tilknytning til hver hytte er det også behov for et uthus til lagring av ved, drivstoff mv. Samlet bebyggt areal for hytte og uthus på opptil 50 m² vurderes som tilstrekkelig.

4.3.1 Gjeterhytte i nord – Håmmålsfjellet

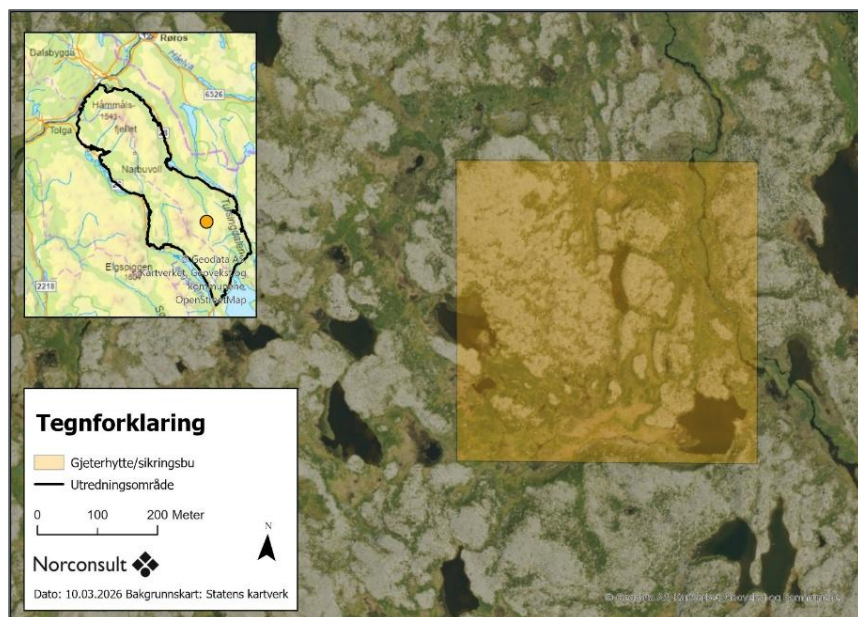
Området som skal utredes for plassering av gjeterhytte i den nordlige delen av utredningsområdet, er i Tolga kommune, se Figur 4-7. Bakgrunnen for valget av dette området som egnet for gjeterhytte, er at plasseringen gir relativt korte avstander til beiteområder både på østsiden og vestsiden av Håmmålsfjellet.



Figur 4-7 Viser foreslått område for gjeterhytte i nordlig del av tilleggsområdet.

4.3.2 Gjeterhytte i sør – Sålekinna

I den sørlige delen av utredningsområdet skal det utredes plassering av gjeterhytte innenfor et område som er i Os kommune se Figur 4-8. Området er egnet for gjeterhytte med tanke på at det ligger sentralt ved Sålekinna.



Figur 4-8 Viser foreslått område for gjeterhytte i sørlig del av tilleggsområdet.

5 Metode

Det foreligger ingen standard metode for konsekvensutredninger for motorferdsel. Konsekvenser av reindriftas bruk av motorisert ferdsel og konsekvenser av annen motorferdsel for reindrifta vurderes.

5.1 Metodebeskrivelse

Kjent kunnskap om motorferdsel i tiltaks- og influensområdet er lagt til grunn når konsekvensene av tiltaket for ulike grupper i lokalsamfunnet er vurdert. For hver vurdering av konsekvens gis en kortfattet begrunnelse.

5.2 Kunnskapsgrunnlaget

Det er kommunene som er ansvarlig myndighet på motorferdsel i utmark. Statistikk for kommunenes tillatelser til motorferdsel er hentet fra KOSTRA-tall, tilgjengelig hos Statistisk Sentralbyrå. KOSTRA er kommunenes årlige rapportering til staten på ulike tjenesteområder.

Utredet har bedt om innspill fra kommunene. En kommune har gitt tilbakemelding.

Om reindriftas motorferdsel er det hentet informasjon fra rapporten *Reindriftstiltak i tilleggsområdet Håmmålsfjellet-Sålekinna* (Norconsult, 2026), samt kjent kunnskap om reindriftas motorferdsel i det samiske reinbeiteområdet.

5.3 Medvirkning

Berørte kommuner er oppfordret til å gi innspill om relevant informasjon om motorferdsel i de respektive kommunene. Engerdal kommune har gitt tilbakemelding 20.4.26 med utfyllende informasjon utover det som er registrert i KOSTRA.

5.4 Tiltaks- og influensområdet

Tiltaks- og influensområdet omfatter tilleggsområdet og nærliggende områder. I nærliggende områder kan det være nødvendig for reindrifta å benytte motoriserte kjøretøy i forbindelse med samling av rein som har trukket ut av tilleggsområdet.

5.5 Usikkerhet

Det er noe usikkerhet rundt reindriftas forventede motorferdsel i tilleggsområdet.

6 Beskrivelse av dagens situasjon i utredningsområdet

Det er kommet innspill fra mange lokale foreninger og aktører at det er lite motorferdsel i utredningsområdet i dag. Vi har ikke tilgang på informasjon som beskriver omfanget av motorferdsel og hvor i tilleggsområdet det er motorferdsel pr. i dag.

KOSTRA-registreringene for de tre berørte kommunene viser at det er relativt begrenset med dispensasjoner som gis til motorferdsel de siste fem årene, jf. Tabell 6-1. (Statistisk sentralbyrå, 2026).

Tabell 6-1 Behandling av søknader om motorferdsel i utmark (Statistisk sentralbyrå, 2026).

13112: Behandling av søknader om motorferdsel i utmark, etter søknadstype, region og år					
Informasjon Oppdatert: 16.03.2026, 08:00					
	Vedtak om dispensasjon til motorferdsel i utmark i alt (antall)				
	2021	2022	2023	2024	2025
Alle typer motorferdsel					
3425 Engerdal	111	130	78	70	94
3426 Tolga	9	12	11	27	11
3430 Os	13	25	17	21	.
Motorferdsel på sne					
3425 Engerdal	104	127	75	66	90
3426 Tolga	4	7	5	22	5
3430 Os	9	23	16	16	.
Motorferdsel på barmark					
3425 Engerdal	7	2	2	4	2
3426 Tolga	4	5	6	4	6
3430 Os	4	2	1	4	.
Motorferdsel på vann					
3425 Engerdal	0	1	1	0	1
3426 Tolga	1	0	0	1	0
3430 Os	0	0	0	0	.
Motorferdsel i luft (landingstillatelser)					
3425 Engerdal	0	0	0	0	1
3426 Tolga	0	0	0	0	0
3430 Os	0	0	0	1	.
Gyldige dispensasjoner fra tidligere år					
3425 Engerdal	164	162	150	145	128
3426 Tolga	15	15	17	0	17
3430 Os	18	25	46	45	.
Gyldige dispensasjoner per 31.12 i alt					
3425 Engerdal	275	292	228	215	222
3426 Tolga	24	27	28	27	28
3430 Os	31	50	63	66	.

Det er vanskelig å si noe om hvor mye motorferdsel dispensasjonene faktisk innebærer. De fleste dispensasjonene er sannsynligvis flerårige. Men de kan også gjelde enkelturer, et begrenset antall turer i løpet av sesongen eller en kortere periode eller sesong.

Særlig Tolga og Os kommuner (som til sammen har 96,71 % av utredningsområdet i sine kommuner) tildeler relativt få dispensasjoner årlig. I 2024 gav Tolga 27 dispensasjoner og Os 21 dispensasjoner. Majoriteten av disse var for skuterkjøring. Dispensasjonene som vises i Tabell 6-1 er for hele arealet til kommunene, og vi har ikke kjennskap til hvor stor andel av disse dispensasjonene som er gitt innenfor utredningsområdet.

Engerdal kommune har de siste årene gitt klart flest dispensasjoner til motorferdsel av de tre kommunene. De vedtok 70 dispensasjoner i 2024, men samtidig har de bare en liten del av utredningsområdet (3,29 %) innenfor sine kommunegrenser. Kommunen har også gitt tilbakemelding på at det, utover flerårig dispensasjon til Femundløpet, ikke er gitt noen dispensasjoner innenfor utredningsområdet de siste årene (Brostrøm, 2026). Mesteparten av dispensasjoner i Engerdal kommune er i den sørlige delen av kommunen og ellers litt spredt over hele kommunen.

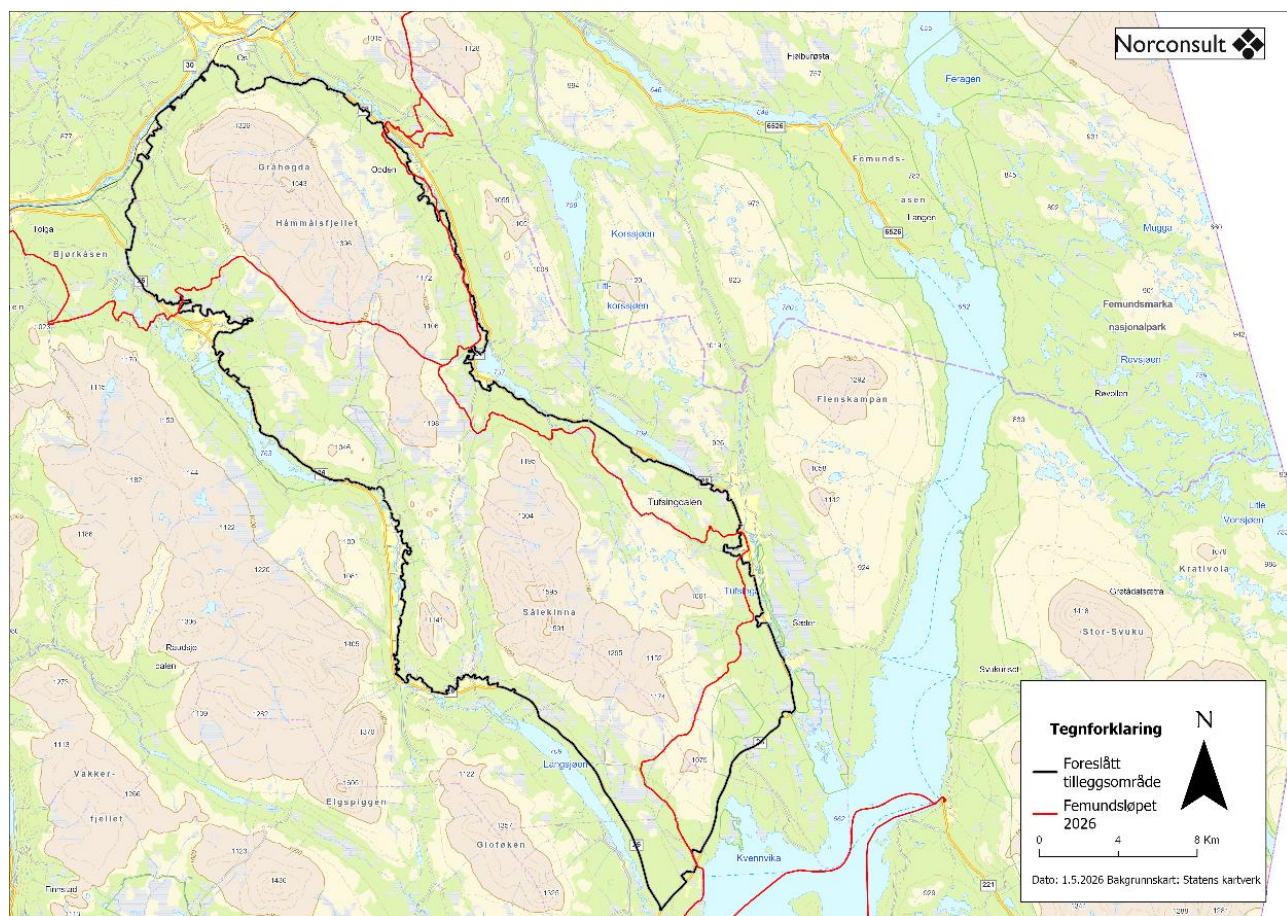
Motorferdsel direkte hjemlet i lov og forskrift

Det må forventes noe motorferdsel i området som er direkte hjemlet i motorferdsellov eller forskrift. Dette gjelder blant annet for jordbruk- og skogbruksnæring, oppsynstjeneste og forsvaret (Lovdata, 1977) og for uttransport av felt elg, hjort eller villsvin (Lovdata, 1988).

Motorferdsel i forbindelse med hundekjøring og Femundløpet

Regionen er mye brukt til hundekjøring. Hundespann trenes i løyper oppkjørt av skuter vinterstid, og på grusveien over Øversjødalsfjellet sommerstid.

I tillegg arrangeres Femundløpet årlig. Det er regionens største idrettsarrangement og et av verdens mest anerkjente langdistanse hundeløp. Deler av løpstraseen går innenfor tilleggsområdet (se Figur 6-1) og oppkjøring med snøskuter starter allerede i desember. Hundekjørere bruker løypa så snart den blir tråkket. Løypa blir tråkket frem til løpet går i februar.



Figur 6-1: Trase for Femundløpet (rød linje).

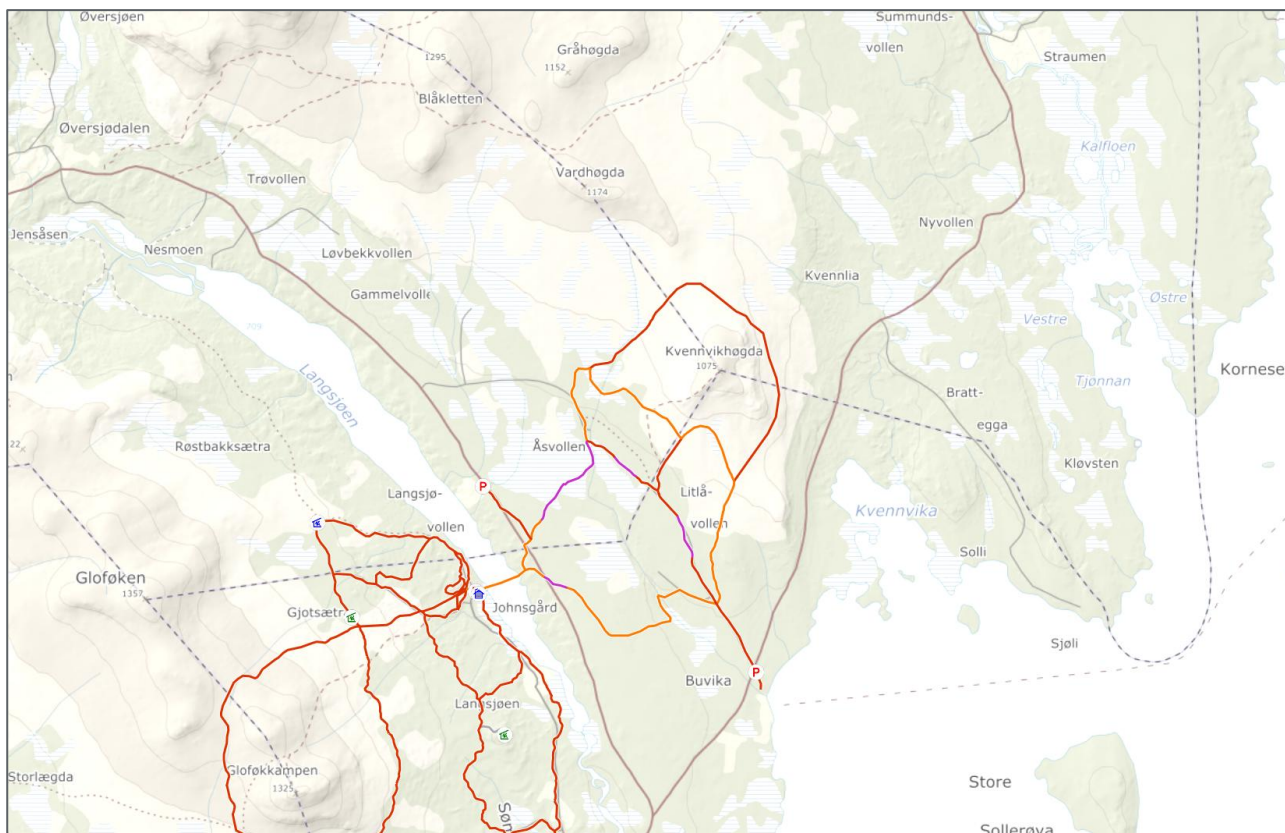
Ski og løypekjøring

Tufsingdal IL kjører flere skiløyper fra både Molia, Tufsingdalen og Kvilvangen (Figur 6-2). Løypene går nær Nordre og Søndre Langtjønn. Løypenettverket strekker seg her også opp til Gruvetjønnan og inn til Kinnbua.



Figur 6-2: Løyper i delområdet Sålekinna som prepareres fra Tufsingdal-sida. Kart hentet fra skiappen.no.

Lengre sør i delområdet preparerer Johnsgård turistsenter skiløyper rundt Kvønnvikhøgda (Figur 6-3). Her finnes det løyper både i skogen og over skoggrensa. Det er parkeringsmuligheter både ved Langsjøvollen og Buvika.



Figur 6-3: Løpenettverk fra Johnsgård turistsenter. Sålekinna i nord. Kart hentet fra løyper.net.

Forslag til ny motorferdsellov

Regjeringen har lagt frem forslag til ny motorferdsellov og lovforslaget blir behandlet i år (Klima- og miljødepartementet, 2026). Gjennom media er man kjent med at det er etablert flertall for det som fremstår som en liberalisering av lovverket (NRK, 2026). Detaljert innhold er ikke kjent, men det er sannsynlig at det kan bli enklere å få tillatelser for kjøring med snøskuter i forbindelse med fritidsformål (persontransport til hytte, oppkjøring av skiløyper m.m.). For utredningsområdet er det likevel ikke ventet at omfanget av motorferdsel vil endre seg betydelig med en eventuell lovendring.

7 Konsekvenser av reindrifas bruk av motorisert ferdsel i utredningsområdet

7.1 Snøskuter

På snøføre benytter reindrifas snøskuter i all aktivitet knyttet til gjeting, samling og flytting av rein. Størstedelen av aktiviteten skjer i forbindelse med gjeting eller tilsyn. Kjøring blir da daglig ut fra hvor det er lettest å komme seg til, enten fra nærmeste vinterbrøytet veg eller fra gjeterhytte til område hvor flokken befinner seg. Under gode beiteforhold kan det forventes mindre kjøring, da reinen i større grad holder seg i ro i de primære beiteområdene, som er over tregrensen. Kjøringa vil da oppleves som lite intens. Under tilsyn vil gjeting foregå ved lave hastigheter og dermed gi mindre støy.

Under dårlige beiteforhold vil behovet for gjeting (og dermed skuterkjøring) øke, da reinen sprer seg i mindre flokker på jakt etter tilgjengelig beite. I tillegg kan det være vanskeligere å holde reinen i det beiteområdet man ønsker, og den må dermed gjetes mer. Kjøringa blir da ofte konsentrert til laveliggende områder i skog og nærme bebyggelse og landbruksområder, hvor det er tilgjengelig beite. Reindrifas er avhengig av å kjøre snøskuter i hele området, men også tidvis utenfor området for å hente inn rein som er kommet på avveie. Under normal drift vil det være 2-3 skutere per gruppe, men ved samling eller andre arbeidskrevende operasjoner vil det være vesentlig flere i aksjon. De som ferdes i fjellet vil derfor oppleve motorferdsel i områder som tidligere har vært uten forstyrrelser.

Snøskuter skaper støy, og kan virke forstyrrende for de som er i området for å oppleve stillhet og miljøforandring. Ved planlegging av snøskuterløyper opererer direktoratet (Miljødirektoratet, 2018) med en minsteavstand/buffersone på 450 m (svarende til et A-vektet maksimalt lydtryknivå på 40 dB) til svært viktige eller viktige friluftsområder. Til bebyggelse er minsteavstand buffersone 60 m (svarende typisk til et A-vektet maksimalt lydtryknivå på 60 dB). Men direktoratet skriver også:

«Under mange forhold vil støyutbredelsen fra snøskuter være langt mindre enn de anbefalte minsteavstandene tilsier, mens under enkelte omstendigheter kan rekkevidden av støy også være større.»

En arbeidssnøskuter med forbrenningsmotor og middels gasspådrag vil være *godt hørbar* (her definert som et A-vektet lydtryknivå 40 dB) 500-800 m unna, avhengig av mange faktorer, bl.a. underlag, terreng og værforhold. Avstanden ut til der skuteren er *merkbar* (her definert som et A-vektet lydtryknivå på 30 dB) vil variere svært mye mer med f.eks. underlaget, terrenget og værforholdene, men kan være typisk 2-5 km.

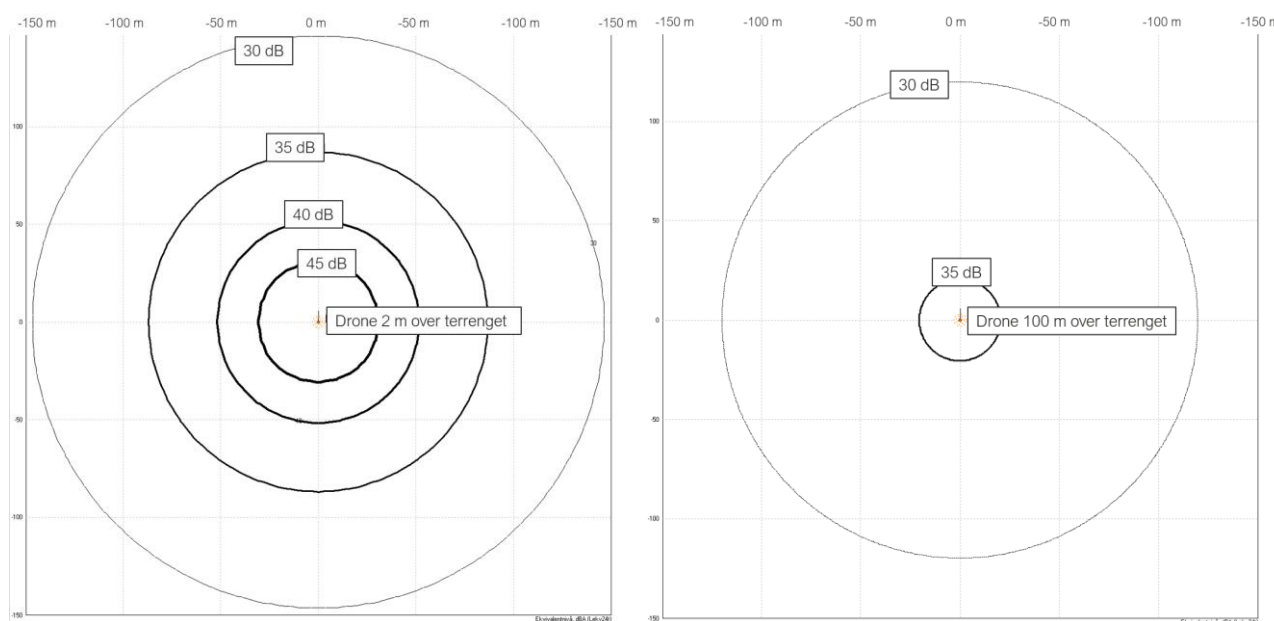
Snøskutere med elektrisk framdrift finnes, og blir brukt her i landet. Disse støyer minimalt, og kan kanskje være aktuelle å bruke i reindrifas i framtiden. Om reingjeting krever støyende snøskutere for å lede reinen, kan elektriske snøskutere til reindrifas forsynes med egnet lydkilde (horn, høyttaler, el.l.) som kan slås på når det trengs. På den måten kan en unngå *unødig* støy ved at skuteren lager lyd/støy bare under selve gjetingen. Slike stillegående snøskutere kan òg gi fordeler i sårbare perioder for reinen, f.eks. i forbindelse med kalving.

7.2 Drone

Drone med kamera (vanlig og/eller IR/termisk) er et vanlig hjelpemiddel i reindrifas. Droner brukes til å føre tilsyn med flokken og til en viss grad flytte med reinen. Droner kan redusere reindrifas behov for motorferdsel på bakken.

Dronebruk vil som for snøskuter medføre forstyrrelser for de som er i området, men da i hovedsak dersom de er relativt nær dronen. Dronelyd er ofte preget av tydelige toner (topper i lydspekteret), som stammer fra bladpasseringsfrekvensen til rotorbladene. Typisk frekvensområde for disse tonene er 100-300 Hz, men

gjern med overharmoniske toner opp til 2 kHz. Droner kan også gi «beating», som kan øke reaksjonen på støyen. En drone med lydeffektnivå på $L_{WA} = 87$ dB (dronen Autel EVO Max 4T, eller tilsvarende) vil gi et A-vektet lydtrykknivå på om lag 30 dB (svarende til merkbar støy, se kommentaren til snøskuterstøy) i en avstand på 150 m når dronen flyr like over bakken. Når dronen flyr høyere minker støyen nede på bakken (Figur 7-1)



Figur 7-1: Til venstre: Støykoter for flytting 2 m over akustisk mykt terreng med drone Autel EVO Max 4T. Støykoter for A-vektet lydtrykknivå på 30 dB, 35 dB, 40 dB og 45 dB er vist.

Til høyre: Støykoter for flytting 100 m over akustisk mykt terreng med drone Autel EVO Max 4T. Støykoter for A-vektet lydtrykknivå på 30 dB og 35 dB er vist.

7.3 Bruk av barmarkskjøretøy

I utgangspunktet er barmarkskjøretøy med sekshjuling eller motorsykkel lite aktuelt. Det skal ikke mye snø og frost til før snøskuter er et bedre hjelpemiddel enn barmarkskjøretøy. Bruken av barmarkskjøretøy i området vil være mindre intens da den vil foregå ved lavere hastigheter (gir begrenset rekkevidde i løpet av en dag) og være mindre støyende da kjøringen vil foregå i lavere hastigheter, spesielt med ATV. Barmarkskjøretøy kan likevel gi kjøreskader, som igjen er med på å forringe naturverdiene i et område.

7.4 Helikopter

Helikopter brukes i reindrifta, spesielt ved flytting i utfordrende terreng, og gjerne ved inntak i gjerdet. Vinterføret og terrengets beskaffenhet medfører sannsynligvis at bruk av snøskuter er tilstrekkelig under de fleste forhold, men helikopter kan bli aktuelt å bruke ved behov.

Helikopter er støyende og vil dessuten være synlig fra langt unna. I de tilfeller der en må bruke helikopter i gjetinga vil derfor store områder være mindre attraktive å bruke for friluftslivet. Bruk av helikopter kan også ha virkninger for de som bruker friluftsområder lengre borte fra tiltaksområdet, da lyden bærer godt gjennom lufta og over dalførene. Helikoptertypen Airbus H125 / Eurocopter AS350 er mye brukt i reindrift. Her er det

lagt til grunn et lydeffektnivå for denne helikoptertypen på LWA = 129 dB i aktuelle operasjoner for gjeting. Et slikt helikopter vil gi et A-vektet lydtrykknivå i 500 m avstand på om lag 60 dB når det brukes til gjeting 100 m over bakken. Et A-vektet lydtrykknivå på 60 dB svarer om lag til lydtrykknivået 1 m borte fra en snakkende person, altså lydtrykknivået i en vanlig samtale. En må gjerne 2-3 km ut før lydtrykknivået har falt til godt hørbart nivå (40 dB) og enda lengre ut før støyen fra helikopteret ikke lengre er merkbar.

7.5 Dispensasjon for snøskuterkjøring for andre

I det samiske reinbeiteområdet skal reindrift, sammen med andre interesser, hensyntas ved dispensasjoner for kjøring med snøskuter. Vanlige hensyn kan være vilkår knyttet til faste traséer, antall turer og sluttdato for kjøring for å hensynta kalvingsområder. I tillegg skal ikke snøskuterløyper legges i områder hvor de er til vesentlig skade eller ulempe for reindrifta. Det antas at det vil være aktuelt å hensynta dyrevelferden til tamreinen på samme måte i tilleggsområdet dersom det blir aktuelt å ta området i bruk til reinbeite, uten at dette trolig vil endre dagens praksis i området i vesentlig grad.

7.6 Motorferdsel til og fra gjerdeanleggene

I utredningsalternativet må reinen flyttes to ganger i året ved bruk av lastebil tur-retur tilleggsområdet. Vegen opp til gjerdeanleggene må brøytes og holdes åpen for reindrifta i hele beiteperioden. Sannsynligvis blir gjerdeanleggene et utgangspunkt for videre motorferdsel inn i tilleggsområdet ved gjeting og tilsyn.

7.7 Vurdering av påvirkning og konsekvenser i og ved tilleggsområdet

Det er utført egne fagrapporter for konsekvensene av hele tiltaket for friluftsliv, naturmangfold og landbruk. Vurderinger rundt motorferdsel i disse rapportene legges til grunn ved vurdering av konsekvenser i dette kapittelet der det passer.

7.7.1 Boligbebyggelse

Det forventes ikke at reindrifas motorferdsel vil påvirke boliger og boligområder. Boligbebyggelse ligger i all hovedsak utenfor tilleggsområdet og i områder med annen bebyggelse og infrastruktur. Konsekvensen av motorferdsel for boligbebyggelse vurderes å bli ubetydelig.

7.7.2 Fritidsbebyggelse

Det er relativt få fritidsboliger innenfor tilleggsområdet. Det er en del fritidsboliger nord og nordvest for Håmmålsfjellet, samt helt i sør mot Langsjøen. Disse ligger utenfor det som må oppfattes som sentrale beiteområder i tilleggsområdet. Motorferdsel for reindrift vil sannsynligvis ikke være omfattende i disse områdene. Tre fritidsboliger langs Øversjødalsveien ligger slik til at de kan bli mer utsatt for støy enn andre, spesielt ved samling til gjerdeanlegget i mars/april. Tilsvarende er det noen få fritidsboliger ved det nordlige området for gjeterhytte som kan bli utsatt for støy når gjeterhytta er i bruk. Konsekvensen vurderes til å kunne bli noe negativ konsekvens for fritidsbebyggelse.

7.7.3 Friluftsliv

Støy (og evt. spor) fra reindrifas motorferdsel kan redusere opplevelsen av friluftsliv. Dette gjelder spesielt i tilknytning til gjerdeanleggene, hvor omfanget av motorferdsel blir størst i forbindelse med aktivitet under samling, og som et utgangspunkt for videre gjeting og tilsyn inn i sentrale beiteområder. Konsekvensene vurderes til å kunne bli middels negativ for friluftsliv.

7.7.4 Naturmangfold

Reindriftas kjørespor i terrenget og forstyrrelser på dyrelivet kan forventes. Konsekvensene for naturmangfoldet vurderes til å kunne bli middels negativ konsekvens.

7.7.5 Landbruk

På senhøsten kan det være andre beitedyr på utmarksbeite i tilleggsområdet. Eventuell motorferdsel fra reindrifta i denne perioden kan bidra til å spre beitedyr utover et større område enn de normalt ville brukt. Hverken droner eller helikopter vurderes å få spesiell påvirkning på beitedyr. Omfanget av helikopter vurderes svært begrenset og samtidig, dersom lavtflyging skjer, være direkte knyttet til arbeidet med reinflokken. Barmarkskjøring kan gi skader i terrenget som vil påvirke utmarksbeite. Konsekvensen vurderes til mellom ubetydelig og noe negativ konsekvens.

7.7.6 Oppsummering og samla vurdering

Reindriftas motorferdsel i forbindelse med bruk av tilleggsområdet forventes ikke å påvirke boligbebyggelse i nevneverdig grad. Fritidsbebyggelse i området forventes å bli noe mer påvirket tilsvarende noe negativ konsekvens. Motorferdsel i området vurderes å medføre middels negativ konsekvens for friluftsliv og naturmangfold. For landbruk vurderes motorferdselen å medføre mellom ubetydelig og noe negativ konsekvens.

Tabell 7-1 Vurdering av konsekvens for tema motorferdsel.

Tema	Vurdering påvirkning	Konsekvens	
Boligbebyggelse	Ubetydelig påvirkning	Ubetydelig konsekvens	
Fritidsbebyggelse	Noe påvirkning	Noe negativ konsekvens	
Friluftsliv	Middels påvirkning	Middels negativ konsekvens	
Naturmangfold	Middels påvirkning	Middels negativ konsekvens	
Landbruk	Mellom ubetydelig og noe påvirkning	Ubetydelig	Noe negativ
Samlet vurdering		Middels negativ konsekvens	
Begrunnelse for samlet konsekvens	Konsekvensgrad middels konsekvens er vurdert for to tema som veier tungt; friluftsliv og naturmangfold. Samlet vurdering blir derfor at motorferdsel som tema medfører middels negativ konsekvens.		

8 Konsekvenser av annen motorferdsel for reindrifta

Det forventes ikke nevneverdige forstyrrelser på reindrifta fra motorferdsel i barmarksesongen. Konsekvensene av annen motorferdsel på reindrifta handler først og fremst om reinens beitero vinterstid. Ved gode beiteforhold vinterstid kan reinen beite på begrensede områder over noe tid dersom den får beite uforstyrret. Gjentakende forstyrrelser gjør at reinen trekker til andre områder med mindre forstyrrelser, men som kan være dårligere egnet som beite.

Det er oppkjøring av skiløyper og hundekjørertrase som først og fremst kan forventes å ha negativ påvirkning av betydning for rein, da disse legger til rette for og kanaliserer menneskelig aktivitet. Spesielt ved mye løssnø kan oppkjørte traseer lede reinen ned i terrenget, mot bebyggelse og dyrka mark. Vi vurderer at dette kan ha noe negativ påvirkning på reindrifta.

Forsvarets motorferdsel til anlegget på Håmmålsfjellet vurderes til å kunne ha begrenset påvirkning på reindrifta vinterstid.

Landbrukets motorferdsel, f.eks. under vedhogst eller ved tilsyn av gjeterbuer/fiskebuer vinterstid, vurderes til å være uregelmessig og lite intensiv, og dermed ha begrenset påvirkning på reindrifta.

Vi vurderer at annen motorferdsel har noe negativ konsekvens for reindrifta.

9 Midlertidig påvirkning knyttet til anleggsfasen

Anleggsfasen i dette tiltaket er svært begrenset i tid og areal. Den innebærer å sette opp to gjeterhytter og ett eller to gjerdeanlegg. Det vil trolig være relativt korte anleggsfaser, men som krever motorferdsel i form av transport.

Det er ennå ikke avklart hvordan de to gjeterhyttene skal settes opp. Transport av hytte eller materialer kan bli gjort ved hjelp av helikopter eller snøscooter. Helikoptertransport er støyende, og vil medføre forstyrrelser. Snøscooter er ikke like støyende, og forstyrrer omgivelsene i et mindre område enn helikopter, men med snøscooter kan det bli behov for flere turer ut og inn til hyttetomta enn med helikopter.

10 Forslag til skadereduserende tiltak

Det finnes skadereduserende tiltak som kan redusere den negative konsekvensen av reindriftas motorferdsel. Effekten av skadereduserende tiltak kan imidlertid være vanskelig å forutse. Det foreslås følgende skadereduserende tiltak:

1. Flytting til tilleggsområdet 1. januar

Dersom beitetiden for Fosen-reinen settes til å gjelde fra 1.1-30.4 kan dette bidra til:

- Naturmangfold: Redusert påvirkning og redusert slitasje på terrenget fra eventuell barmarkskjøring
- Friluftsliv: Redusert påvirkning på friluftsliv, og spesielt jaktutøvelse.
- Landbruk: Redusert påvirkning på beitedyr.

2. Unngå enkelte områder i visse deler av året

Restriksjoner på reindriftas barmarkskjøring i enkelte sårbare områder (mindre aktuelt dersom beitetida starter 1. januar).

Dersom tiltakene gjennomføres, kan påvirkninga fra reindriftas motorferdsel reduseres noe.

Skadereduserende tiltak – konsekvenser for reindrifta av annen motorferdsel

For å redusere konsekvenser av motorferdsel på reindrifta anbefales dialog med reindrifta om blant annet trasevalg for oppkjøring av skiløyper. Dette gir forutsigbarhet for reindriftas beitebruk og ferdsele kan kanaliseres til egnede områder.

Konsekvensene av annen motorferdsel for reindrift kan med dette tiltaket bli redusert i noen grad.

11 Vurderinger av følgekonskvenser av utvalgte skadereduserende tiltak

I alle fagutredninger er det foreslått skadereduserende tiltak. For mange av de foreslåtte tiltakene er det ikke behov for å utrede følgekonskvenser på det nåværende tidspunkt i prosessen. Landbruks- og matdepartementet har bedt om at følgekonskvensene av åtte tiltak skal vurderes:

1. Tilleggsområdet tas i bruk tidligst 1. januar.
2. Etablering av samlegjerde for skilling av rein i Rendalen renselskaps konsesjonsområde.
3. Tilpassing av det sørlige gjerdeanlegget.
4. Ett felles gjerdeanlegg for Fovsen Njaarke sijte.
5. Reinfri buffersone for å hindre sammenblanding av rein.
6. Sperregjerde langs den sørlige delen av Øversjødalsveien og videre til Lensmannsvollen for å hindre sammenblanding med villrein.
7. Sperregjerder for å hindre rein i å komme inn på jordbruksarealer.
8. Sperregjerder langs fylkesveier for å hindre sammenblanding med villrein.

Vurderinger av følgekonskvenser skal på det nåværende tidspunkt i prosessen gjøres på et overordnet nivå. Dersom man velger å gå videre med f.eks. sperregjerder, må dette detaljplanlegges og utredes i en eventuell reguleringsplanprosess.

I denne vurderingen av følgekonskvenser vurderes det i hvilken grad det skadereduserende tiltaket forbedrer eller forverrer konsekvensen for det respektive fagtemaet. Følgekonskvensene av de åtte tiltakene vurderes på en skala fra to pluss til to minus (++ / + / 0 / - / --), jf. Tabell 11-1.

Tabell 11-1 Følgekonskvenser vurderes etter følgende skala.

--	Betydelig negativ endring for temaet
-	Negativ endring for temaet
0	Ingen / ubetydelig endring for temaet
+	Positiv endring for temaet
++	Betydelig positiv endring for temaet

11.1 Tiltak 1: Tilleggsområdet tas i bruk tidligst 1. januar

Mange av utredningene avdekker større negative konsekvenser av reindrift i tilleggsområdet i barmarkperioden. Et foreslått skadereduserende tiltak er derfor å avgrense beiteperioden til å gjelde fra 1. januar til 30. april. Tiltaket innebærer en reduksjon i antall dager Fosen-rein potensielt kan være i området fra 197 dager (15. oktober til 30. april) til 120 dager (1. januar til 30. april) – dvs. en reduksjon tilsvarende ca. 40 %.

11.1.1 Vurdering av tiltaket for motorferdsel

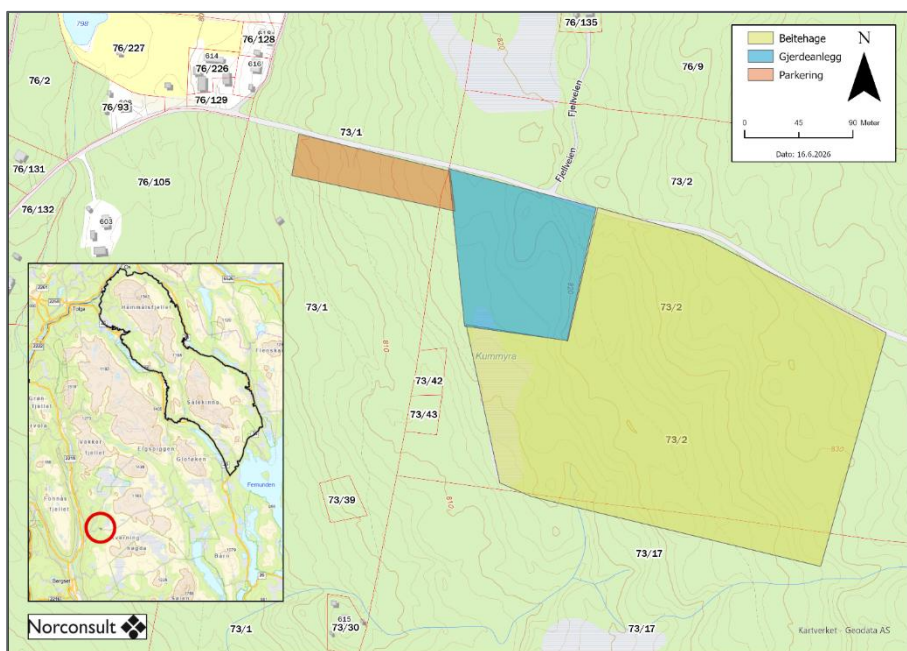
Reindrifas motorferdsel i området vil reduseres til potensielt å være i 120 dager – en reduksjon tilsvarende ca. 40 %. Særlig vil behovet for barmarkskjøring bli redusert. Tiltaket og redusert motorferdsel på senhøsten vurderes som mest positivt for friluftsliv (særlig jakt) og naturmangfold.

Tiltaket medfører potensielt betydelig redusert motorferdsel i tilleggsområdet, og tiltaket vurderes som en betydelig positiv endring (++).

11.2 Tiltak 2: Etablering av samlegjerde for skilling i Rendalen rensens skaps konsesjonsområde

Det er sannsynlig at det kan oppstå sammenblanding mellom Fosen-rein og rein fra Rendalen renselskap. Det foreslås derfor å etablere et gjerdeanlegg for skilling av rein i tilknytning til Rendalen renselskaps konsesjonsområde (Figur 11-1). Et område ved Søvollen i Rendalen kommune er foreslått av renselskapet. Ved å etablere et gjerde i sitt eget konsesjonsområde slipper Rendalen å transportere rein med bil dersom sammenblanding skjer og skilling må gjennomføres. Søvollen er tidligere benyttet som gjerdeplass, og er tilgjengelig gjennom hele vinteren da området ligger ved vinterbrøytet veg. Det ansees ikke å være behov for gjeterhytter ved dette gjerdeanlegget. Arealet for beitehagen er ca. 65 dekar, areal for gjerdeanlegg ca. 13 dekar og parkering på 4,4 dekar.

Vi legger til grunn at gjerdeanlegget gjennomsnittlig maksimalt blir tatt i bruk en gang pr år for å skille ut rein fra Fosen (noen år kan gjerdet bli tatt i bruk to ganger, men mange år vil det trolig ikke være nødvendig å skille ut rein fra Fosen i dette gjerdet). Det er vanskelig å anslå hvor mange rein som må tas inn i gjerdet for å skille ut Fosen-rein, da dette vil variere fra gang til gang. Vi antar at det kan være snakk om maksimalt noen hundre rein, og at gjerdet benyttes i 1-2 dager til skillingen er over.



Figur 11-1 Utforming av gjerdeanlegg ved Søvollen i Rendalen kommune. Illustrasjon: Norconsult.

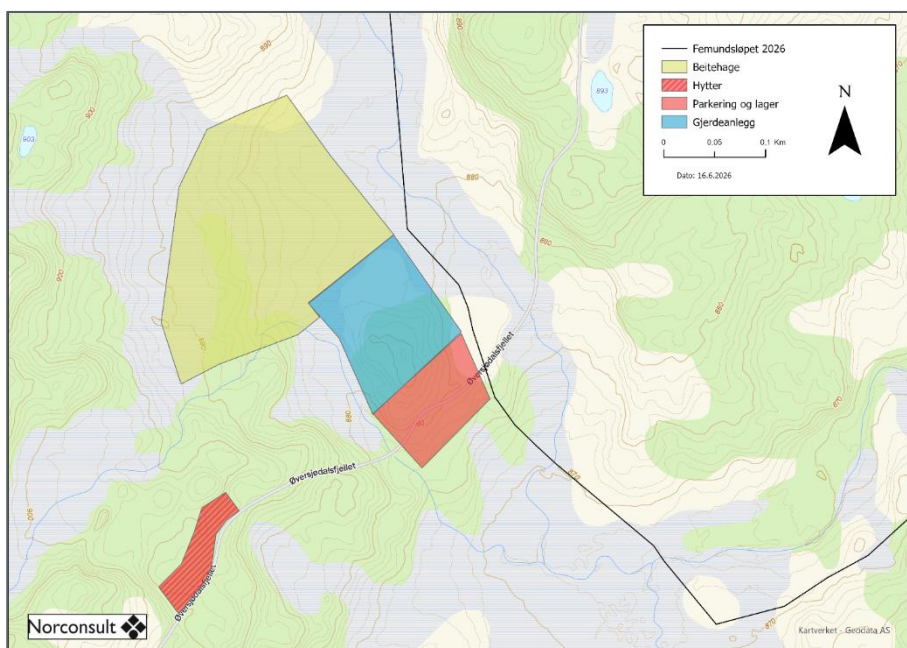
11.2.1 Vurdering av tiltaket for motorferdsel

Etablering av skillegjerde for å skille Fosen-rein fra Rendals-rein fører til noe økt motorferdsel lokalt i området i forbindelse med å ta rein inn i skillegjerdet og i forbindelse med transport av rein bort fra området med lastebil. Tiltaket vil imidlertid kunne bidra til redusert motorferdsel i andre områder dersom alternativet er at reindrifta må lede Fosen-rein, som har vandret ut av tilleggsområdet, tilbake til tilleggsområdet med bruk av snøskuter.

Samlet vurderes tiltaket å medføre ubetydelig endring når det gjelder motorferdsel.

11.3 Tiltak 3: Tilpassing av det sørligste gjerdeanlegget slik at det ikke berører traséen for Femundløpet.

Øversjødalsvegen Sør (kapittel 4.2.1) kommer i konflikt med traseen for Femundløpet. Et avbøtende tiltak er å utforme gjerdeanlegget slik at det ikke kommer i konflikt med selve løpstraseen (Figur 11-2). Arealet med parkering og bygninger er med dette forslaget delt i to; parkering og lager i tilknytning til gjerdeanlegget, mens areal for hytter er flyttet til et område et par hundre meter lenger sørvest. Tilpasningen medfører at areal for gjerdeanlegg reduseres med 1,5 dekar og for parkering og bygninger med 0,4 dekar sammenlignet med opprinnelig gjerde beskrevet i kapittel 4.2.1. Størrelsen på beitehagen opprettholdes til tilnærmet samme størrelse.



Figur 11-2 Viser gjerdeanlegget etter tilpassning til traseen for Femundløpet. Illustrasjon: Norconsult.

11.3.1 Vurdering av tiltaket for motorferdsel

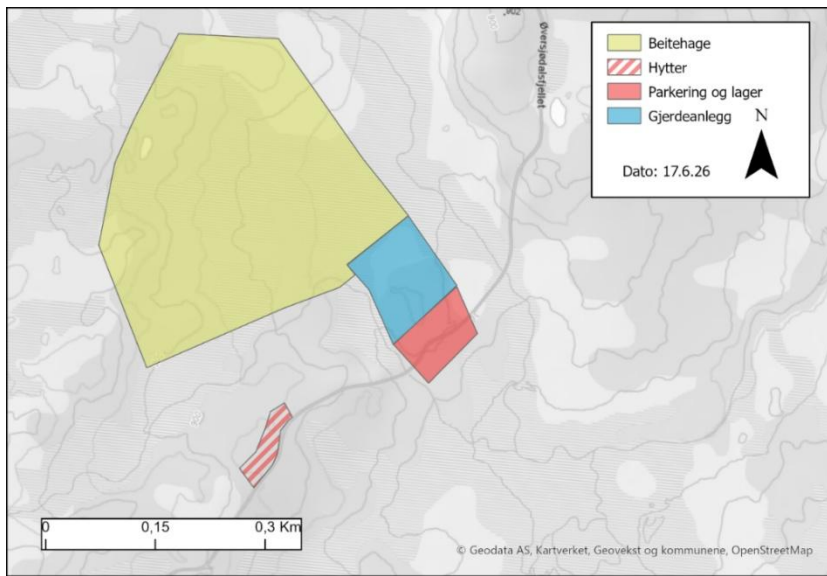
En justering på gjerdeanlegget Øversjødalsvegen Sør for å unngå konflikt med traséen for Femundløpet, vil i all hovedsak ikke endre på reindriftas motorferdsel. Tiltaket vurderes å medføre ubetydelig endring når det gjelder motorferdsel.

11.4 Tiltak 4: Bare ett av gjerdeanleggene for Fovsen Njaarke sijte realiseres, og benyttes av begge sijtene

Konsekvensene av å etablere ett felles gjerdeanlegg som begge sijtene benytter skal vurderes. For både Øversjødalsvegen Sør (kapittel 4.2.1) og Øversjødalsvegen Nord (kapittel 4.2.2) er derfor beitehagen vesentlig utvidet. Det er også noen tilpasninger av arealet med tanke på felles bruk for arealene for gjerdeanlegg, parkering og bygninger. Dette gjelder begge anlegg.

11.4.1 Øversjødalsvegen Sør som fellesanlegg

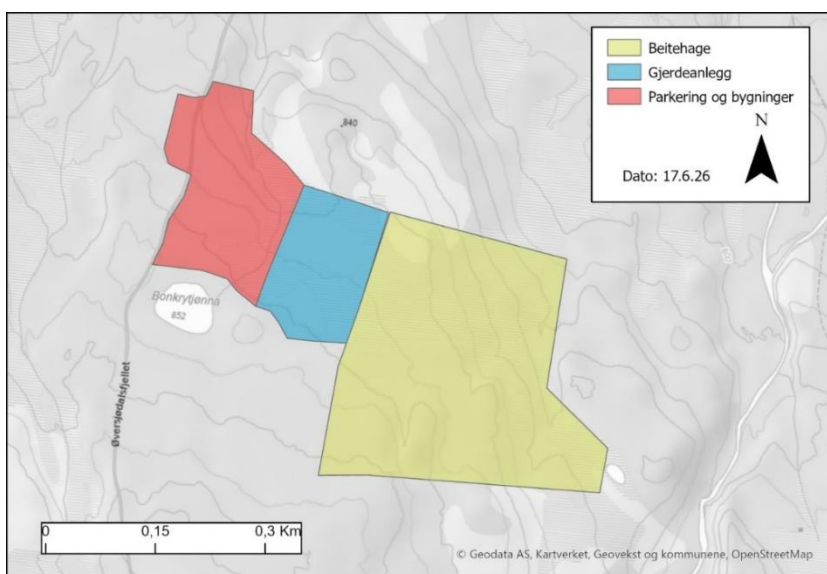
Figur 11-3 viser gjerdeanlegget med større beitehage, samt tilpasning til Femundsløpstraseen. Størrelse på ny beitehage blir 121 dekar, ca. 90 dekar større enn opprinnelig. Areal for gjerdeanlegg blir 13 dekar og for parkering, lager og hytter blir arealet drøyt 10 dekar.



Figur 11-3 Viser foreslått gjerdeanlegg med utvidet beitehage. Illustrasjon: Norconsult.

11.4.2 Øversjødalsvegen Nord som fellesanlegg

Figur 11-4 viser gjerdeanlegget med større beitehage, samt noe tilpasning for felles bruk av arealene for gjerdeanlegg og parkering og bygninger. Størrelse på ny beitehage blir 104 dekar, drøyt 60 dekar større enn opprinnelig. Areal for gjerdeanlegg blir 25 dekar og for parkering, lager og hytter blir arealet drøyt 37 dekar.



Figur 11-4 Viser foreslått gjerdeanlegg med utvidet beitehage. Illustrasjon: Norconsult.

11.4.3 Vurdering av tiltaket for motorferdsel

Ett fellesgjerdeanlegg for begge sijter innebærer at motorferdselen vil konsentreres i dette området fremfor fordelt på to ulike områder. Kjørespor til og fra gjerdeanlegget vil dermed også konsentreres på ett område fremfor fordelt på to. Ellers vurderes motorferdselen sett under ett å bli den samme som ved etablering av to adskilte gjerdeanlegg.

Tiltaket med ett felles gjerdeanlegg vurderes som begrenset, men noe positivt for motorferdsel da det vurderes som positivt å konsentrere motorferdselen og kjøresporene til ett område fremfor fordelt på to. Samlet vurderes likevel tiltaket å medføre ubetydelig endring når det gjelder motorferdsel.

11.5 Tiltak 5: Etablering av en reinfri buffersone i et område som grenser opp mot villreinområdet i vest

For å unngå sammenblanding mellom Tolga-Østfjell villreinområde/Rendalen renselskap og Fosen-rein er det foreslått en beitefri buffersone jf. Figur 11-5. I området for buffersonen er det ingen naturlige barrierer mellom områdene. Fovsen Njaarke sijte skal ha rett til å drive tilsyn i buffersonen, så rein kan drives tilbake til tilleggsområdet.



Figur 11-5 Lilla areal viser foreslått buffersone mellom tilleggsområdet og områder i sør med annen tamrein og villrein.
Illustrasjon Norconsult.

11.5.1 Vurdering av tiltaket for motorferdsel

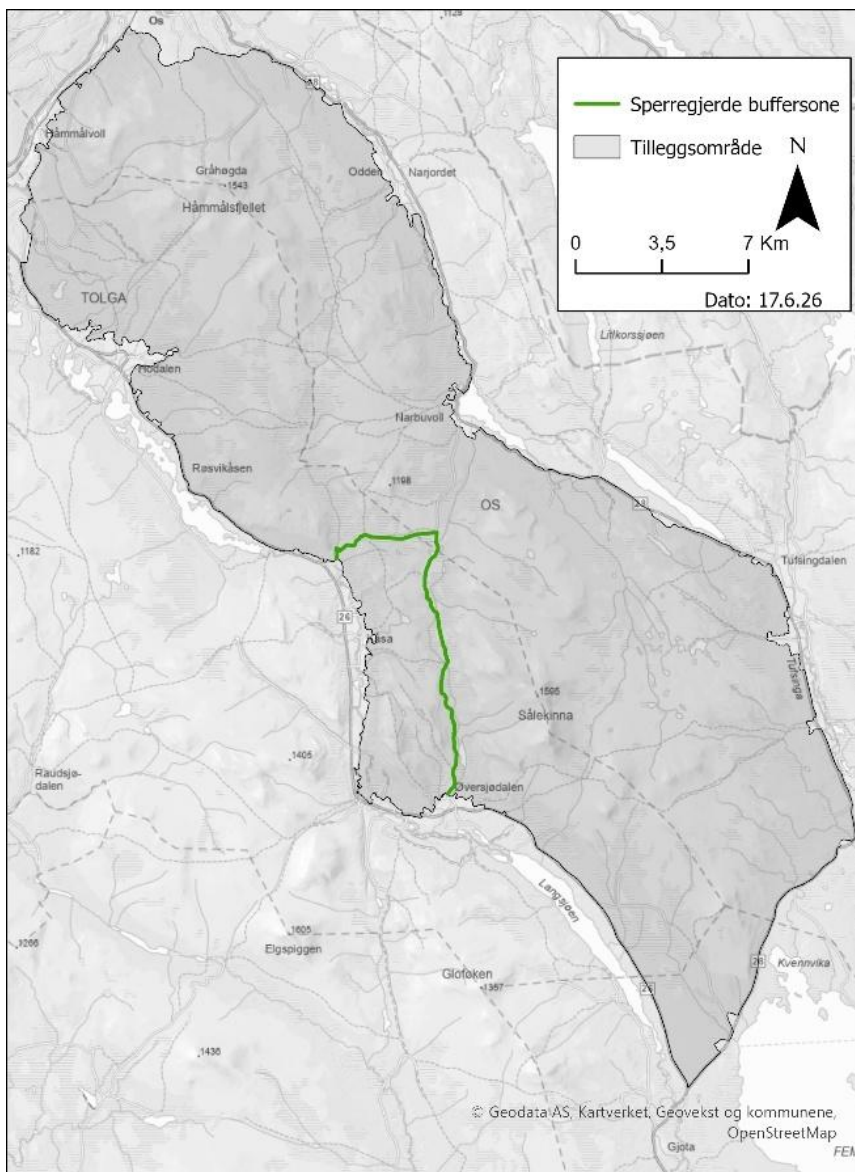
En reinfri buffersone vil i utgangspunktet være positivt med tanke på motorferdsel i området. Men en slik buffersone vil trolig innebære at det vil bli veldig krevende for reindriften å holde reinen unna dette bufferområdet som vi vurderer som et svært naturlig beiteområde innenfor tilleggsområdet. En slik buffersone vil skape en klar forventning om at reindriften holder aktivt tilsyn for å unngå at reinen trekker inn i buffersonen (kantgjeting), og ikke minst at reinen drives ut av buffersonen hver gang reinen trekker inn i området. Etter vår vurdering vil dette medføre betydelig mer motorferdsel lokalt i og ved dette området sammenlignet med hovedalternativet. Samlet vurderes tiltaket å medføre en negativ endring (-) når det gjelder motorferdsel.

11.6 Tiltak 6: Etablering av sperregjerder i kombinasjon med naturlig topografi i fjellet for å hindre sammenblanding med villrein.

Et annet foreslått tiltak er å etablere et sperregjerde i fjellet for å hindre sammenblanding i områder uten naturlige grenser. Sperregjerdet i fjellet tilsvarer grensen mot buffersonen som er vist i kapittel 11.4.3. Sperregjerdet følger Øversjødalsveien fra sør, til det går rett østover fra veien ned til Lensmannsvollen (Figur 11-6). Sperregjerdet er knapt 17 kilometer langt.

Det legges til grunn en gjerdehøyde på ca. 170 cm, tilsvarende sperregjerdet i Tufsingdalen som ble satt opp i 2022 (NIBIO, 2023). Det vurderes at ved bygging i skogkledt terreng må det ryddes en trase på rundt 5 meter for å komme fram med stolpemaskin/ATV. Behovet for ryddebeltet påvirkes vesentlig av terrenget, og enkelte steder kan ryddebeltet derfor bli større, både for å unngå nedfall av skog vinterstid og for fremkommelighet for kjøretøy i forbindelse med etablering og vedlikehold. I løpet av perioden tilleggsområdet skal benyttes (frem til 2045) vurderes det behov for rydding av løvoppslag en gang. I tillegg må årlig tilsyn og vedlikehold gjennomføres.

Hva som er den beste traseen for et gjerde i terrenget er vanskelig å vite uten å ha gått opp traséen i felt. Gjerdetraséene er digitalisert ut fra flybilder og må ikke oppfattes som nøyaktig plassering av gjerdet. Ved vurdering av følgekonssekvenser skal det derfor legges til grunn at gjerdet kan bli bygget innenfor en 100 meter bred buffer langs markert trase (50 m til hver side). Dette gjelder der hvor bufferen berører utmark. Gjerdetraséen er lagt utenfor jordbruksareal, fylkesveier, verneområder og tomter/hyttetomter, men bufferen kan komme innenfor slike areal selv om det er åpenbart at gjerdet ikke skal legges på slike areal.



Figur 11-6 Sperregjerdet markert med grønn linje. Illustrasjon: Norconsult.

11.6.1 Vurdering av tiltaket for motorferdsel

Sperregjerder vil generelt føre til mindre behov for kantgjøting, og dermed mindre motorferdsel i slike områder. Innenfor området som er inngjerdet vil det ikke være behov for motorferdsel i det hele tatt, dersom gjerdet fungerer etter sin hensikt. Erfaringer med sperregjerder (NIBIO, 2023) viser at manglende lukking av porter og grunder kan føre til at reinen likevel kommer seg gjennom sperregjerdene. Dette kan i så fall innebære betydelig bruk av motorferdsel for å få reinen tilbake på innsiden av sperregjerdene. Det kan være vanskelig å drive ut reinen hvis den først har kommet på feil side av gjerdet. Ved endene av sperregjerdet kan det også bli behov for økt kantgjøting og motorferdsel dersom reinen trekker langs gjerdene, som kan øke faren for at reinen trekker ut av tilleggssområdet der sperregjerdet opphører.

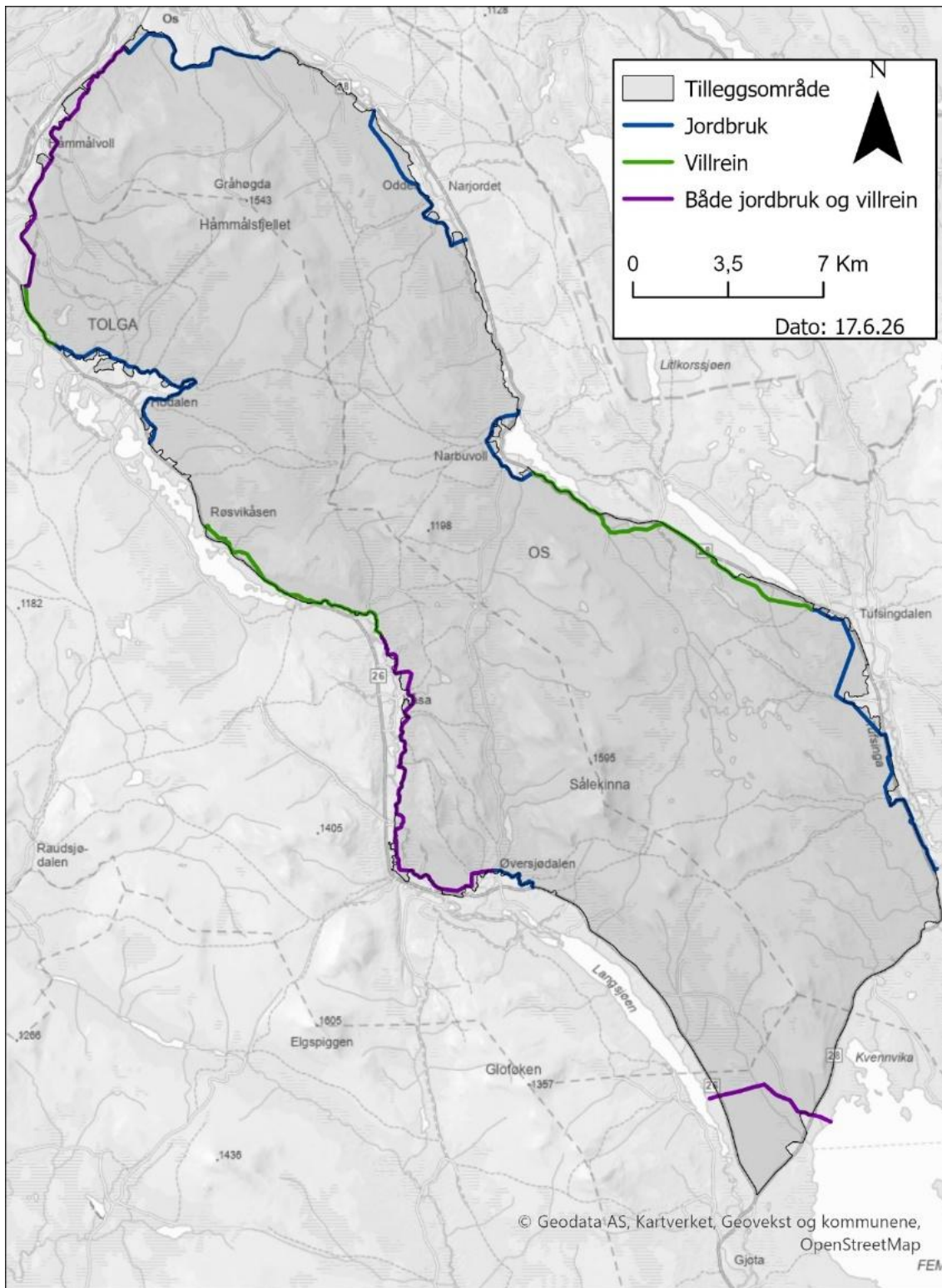
Samlet vurderes tiltaket som positivt (+) da det vil medføre noe redusert behov for motorferdsel.

11.7 Tiltak 7 og 8: Sperregjerder langs eksisterende veier og jordbruksareal

Det er foreslått et betydelig antall sperregjerder langs veier og jordbruksareal, både for å hindre sammenblanding mellom villrein og tamrein og for å hindre at rein kommer inn på jordbruksareal. Figur 11-7 viser det totale omfanget av sperregjerder som foreslås. Total lengde er til sammen ca. 100 kilometer. Gjerdetraseene følger vei der det er praktisk mulig, men mange steder ligger traseen litt oppe i terrenget for å redusere gjerdelengde, men også for å ikke komme i for stor konflikt med avkjørsler fra fylkesvei, bebyggelse mv.

Hva som er den beste traseen for et gjerde i terrenget er vanskelig å vite uten å ha gått opp traséen i felt. Gjerdetraseene er digitalisert ut fra flybilder og må ikke oppfattes som nøyaktig plassering av gjerdet. Ved vurdering av følgekonssekvenser skal det derfor legges til grunn at gjerdet kan bli bygget innenfor en 100 meter bred buffer langs markert trase (50 m til hver side). Dette gjelder der hvor bufferen berører utmark. Gjerdetraseen er lagt utenfor jordbruksareal, fylkesveier, verneområder og tomter/hyttetomter, men bufferen kan komme innenfor slike areal selv om det er åpenbart at gjerdet ikke skal legges på slike areal.

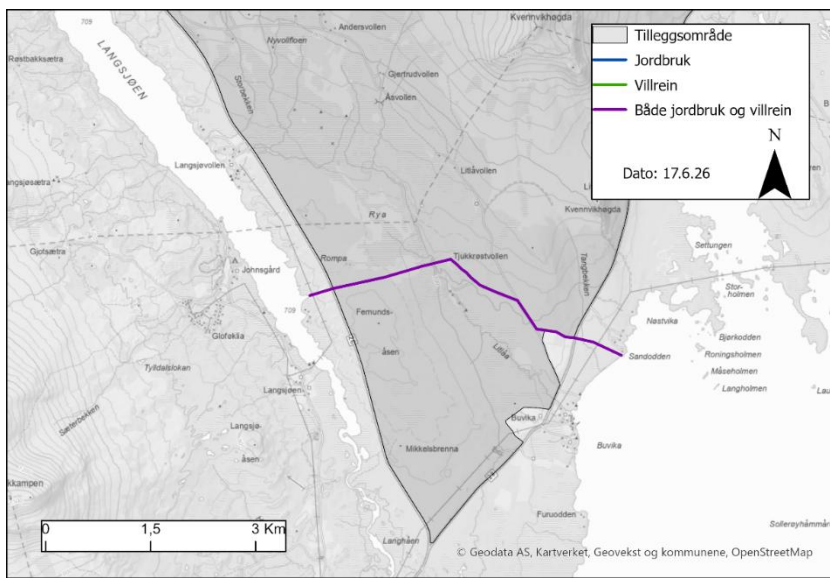
Det legges til grunn en gjerdehøyde på ca. 170 cm, tilsvarende sperregjerdet i Tufsingdalen som ble satt opp i 2022 (NIBIO, 2023). Det vurderes at ved bygging i skogkledt terreng må det ryddes en trase på rundt 5 meter for å komme fram med stolpemaskin/ATV. Behovet for ryddebeltet påvirkes vesentlig av terrenget, og enkelte steder kan ryddebeltet derfor bli større, både for å unngå nedfall av skog vinterstid og for fremkommelighet for kjøretøy i forbindelse med bygging og vedlikehold. I løpet av perioden tilleggsområdet skal benyttes (frem til 2045) vurderes det behov for rydding av løvoppslag en gang. I tillegg må årlig tilsyn og vedlikehold gjennomføres.



Figur 11-7 Foreslåtte sperregjerder. Ulike farger på traseene viser hovedformålet. Sperregjerdet omtalt i kapittel 10.6 vises ikke her. Illustrasjon: NIBIO/Norconsult.

11.7.1 Delområde Langsjøen – Femunden

Sperregjerdet er ca. 5 km langt og har som formål å både hindre at rein kommer på jordbruksarealer og hindre sammenblanding med Rendalen renselsskap og Svahken sijte. Se Figur 11-8. Traseen følger delvis vei.



Figur 11-8 Viser foreslått sperregjerde fra Langsjøen til Femunden. Illustrasjon: Norconsult.

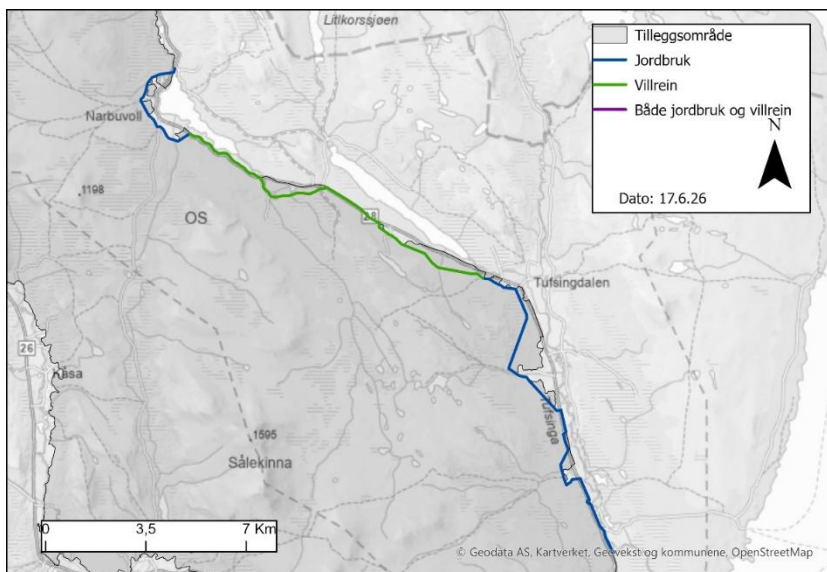
11.7.1.1 Vurdering av tiltaket for motorferdsel

Se generell vurdering av sperregjerder opp mot motorferdsel i kapittel 11.6.1. Sperregjerdet fører til mindre motorferdsel på utsiden av gjerdet, og mindre kantgjetting langs gjerdet. Det kan bli behov for mer kantgjetting ved endene av gjerdet selv om gjerdene strekker seg til innsjøer (som kan fryse igjen på vinteren). Sperregjerdet er relativt kort (ca. 5 km), så effekten på redusert motorferdsel av dette tiltaket vurderes som begrenset.

Samlet vurderes tiltaket å medføre noe redusert behov for motorferdsel, men ikke mer enn at tiltaket vurderes til ubetydelig endring.

11.7.2 Delområde Tufsingdalen

Sperregjerdet er knapt 30 kilometer langt og har som formål å hindre at rein kommer på dyrka mark i Tufsingdalen og på Narbuvoll, samt hindre trekk av rein ut fra tilleggsområdet og sammenblanding med Femund-rein, og potensielt videre sammenblanding med villrein. Figur 11-9 viser strekningen og hvilke formål som er vektlagt langs ulike deler av strekningen.



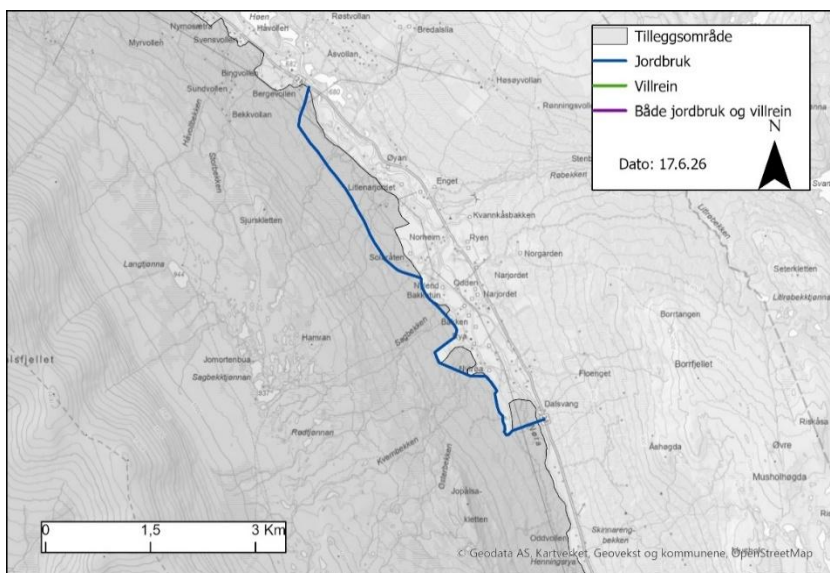
Figur 11-9 Viser foreslått sperregjerde i Tufsingdalen og videre mot Narbuvoll. Illustrasjon: NIBIO/Norconsult.

11.7.2.1 Vurdering av tiltaket for motorferdsel

Sperregjerdet fører til mindre motorferdsel på utsiden av gjerdet, og mindre kantgjeting langs gjerdet. Det kan bli behov for mer kantgjeting ved endene av gjerdet. Samlet vurderes tiltaket å medføre noe redusert behov for motorferdsel, og tiltaket vurderes som positivt (+).

11.7.3 Delområde Narjordet

Sperregjerdet i delområdet skal hindre rein i å komme på jordbruksarealer. Gjerdet er drøyt 7 kilometer langt. Den nordlige delen er lagt litt høyere i terrenget.



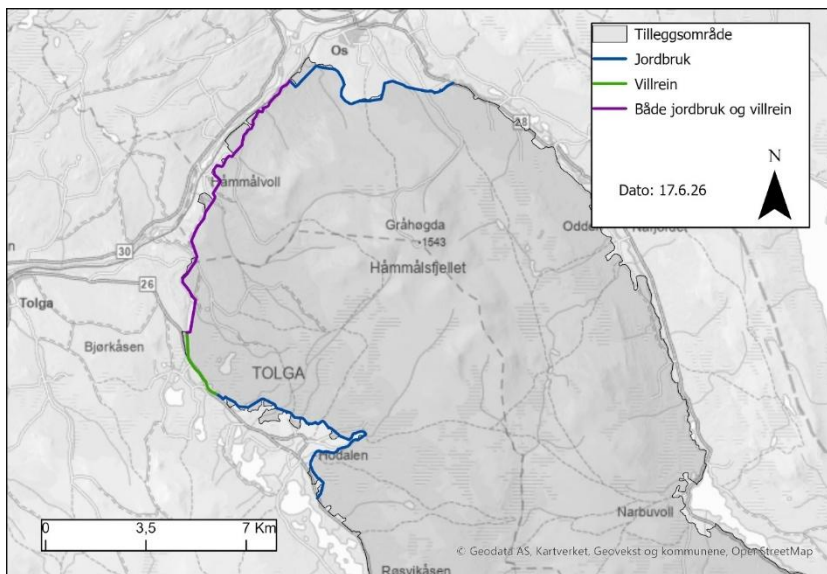
Figur 11-10 Viser foreslått sperregjerde på Narjordet. Illustrasjon: NIBIO/Norconsult

11.7.3.1 Vurdering av tiltaket for motorferdsel

Sperregjerdet fører til mindre motorferdsel på utsiden av gjerdet, og mindre kantgjetting langs gjerdet. Det kan bli behov for mer kantgjetting ved endene av gjerdet. Sperregjerdet er relativt kort (ca. 7 km), så effekten på redusert motorferdsel av dette tiltaket vurderes som begrenset. Samlet vurderes tiltaket å medføre noe redusert behov for motorferdsel, men ikke mer enn at tiltaket vurderes til ubetydelig endring.

11.7.4 Delområde Håmmålsfjell-Hodalen

Sperregjerdet har som formål både å hindre rein på jordbruksarealet og at rein trekker til villreinområder. Sperregjerdet er ca. 32 kilometer langt. Gjerdet følger i stor grad grensen for tilleggsområdet.



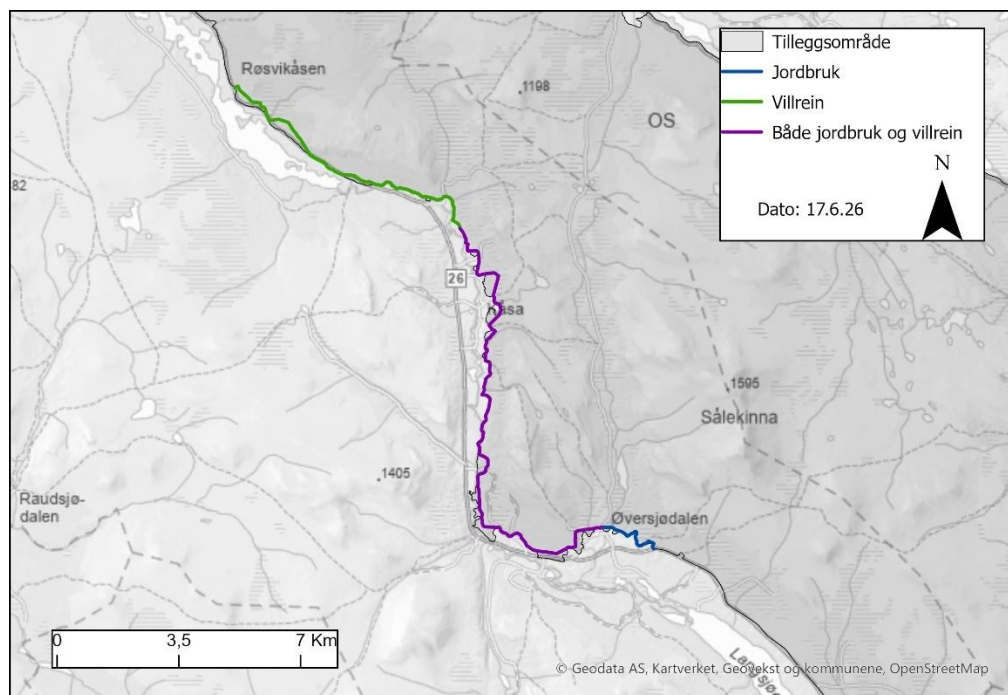
Figur 11-11 Viser foreslått sperregjerde fra Os/Hummelfjell til Hodalen. Illustrasjon: NIBIO/Norconsult

11.7.4.1 Vurdering av tiltaket for motorferdsel

Sperregjerdet fører til mindre motorferdsel på utsiden av gjerdet, og mindre kantgjetting langs gjerdet. Det kan bli behov for mer kantgjetting ved endene av gjerdet. Samlet vurderes tiltaket å medføre noe redusert behov for motorferdsel, og tiltaket vurderes som positivt (+).

11.7.5 Delområde Røsvikåsen-Øversjødalen

Sperregjerdet har som formål både å hindre rein på jordbruksarealet og at rein trekker til villreinområder. Gjerdet er cirka 27 kilometer langt.



Figur 11-12 Viser foreslått sperregjerde fra Røsvikåsen til Øversjødalen. Illustrasjon: NIBIO/Norconsult

11.7.5.1 Vurdering av tiltaket for motorferdsel

Sperregjerdet fører til mindre motorferdsel på utsiden av gjerdet, og mindre kantgjeting langs gjerdet. Det kan bli behov for mer kantgjeting ved endene av gjerdet. Samlet vurderes tiltaket å medføre noe redusert behov for motorferdsel, og tiltaket vurderes som positivt (+).

11.8 Oppsummering vurdering av følgekonskvenser for motorferdsel

Å ta i bruk tilleggsområdet i en kortere periode (tiltak 1) vurderes som det beste (++) tiltaket for tema motorferdsel av de som er foreslått. Reindriftas motorferdsel i området vil reduseres til potensielt å være i 120 dager – en reduksjon tilsvarende ca. 40 %. Særlig vil behovet for barmarkskjøring bli redusert. Tiltaket og redusert motorferdsel på senhøsten vurderes som mest positivt for friluftsliv (særlig jakt) og naturmangfold.

Etablering av skillegjerde for å skille Fosen-rein fra Rendals-rein (tiltak 2) fører til noe økt motorferdsel lokalt i området i forbindelse med å ta rein inn i skillegjerdet og i forbindelse med transport av rein bort fra området med lastebil. Tiltaket vil imidlertid kunne bidra til redusert motorferdsel i andre områder dersom alternativet er at reindriften må lede Fosen-rein, som har forvillet seg ut av tilleggsområdet, tilbake til tilleggsområdet med bruk av snøskuter. Samlet vurderes tiltaket å medføre ubetydelig endring når det gjelder motorferdsel.

Tiltak 3 som er en justering på gjerdeanlegget Øversjødalsvegen Sør for å unngå konflikt med traséen for Femundløpet, vil i all hovedsak ikke endre på reindriften motorferdsel.

Ett fellesgjerdeanlegg for begge sijter (tiltak 4) innebærer at motorferdselen vil konsentreres i ett område fremfor fordelt på to ulike områder. Kjørespor til og fra gjerdeanlegget vil dermed også konsentreres på ett område fremfor fordelt på to. Ellers vurderes motorferdselen sett under ett å bli den samme som ved etablering av to adskilte gjerdeanlegg.

En reinfri buffersone (tiltak 5) vil i utgangspunktet være positivt med tanke på motorferdsel i området. Men en slik buffersone vil trolig innebære at det vil bli veldig krevende for reindriften å holde reinen unna dette bufferområdet som vi vurderer som et svært naturlig beiteområde innenfor tilleggsområdet. En slik buffersone vil skape en klar forventning om at reindriften holder aktivt tilsyn for å unngå at reinen trekker inn i buffersonen (kantgjeting), og ikke minst at reinen drives ut av buffersonen hver gang reinen trekker inn i området. Etter vår vurdering vil dette medføre betydelig mer motorferdsel lokalt i og ved dette området sammenlignet med hovedalternativet. Samlet vurderes tiltaket å medføre en negativ endring (-) når det gjelder motorferdsel.

Sperregjerder (tiltak 6, 7 og 8) vil generelt føre til mindre behov for kantgjeting i områder med slike gjerder, og dermed mindre motorferdsel i slike områder. Innenfor området som er inngjerdet vil det ikke være behov for motorferdsel i det hele tatt, derom gjerdet fungerer etter sin hensikt. Erfaringer med sperregjerder (NIBIO, 2023) viser at manglende lukking av porter og grunder kan føre til at reinen likevel kommer seg gjennom sperregjerdene. Dette kan i så fall innebære betydelig bruk av motorferdsel for å få reinen tilbake på innsiden av sperregjerdene. Det kan være vanskelig å drive ut reinen hvis den først har kommet på feil side av gjerdet. Ved endene av sperregjerdet kan det også bli behov for økt kantgjeting og motorferdsel dersom reinen trekker langs gjerdene, som kan øke faren for at reinen trekker ut av tilleggsområdet der sperregjerdet opphører.

Sperregjerde (tiltak 6) vurderes som positivt (+) da det vil medføre noe redusert behov for motorferdsel.

For øvrige sperregjerder (tiltak 7 og 8) vurderes de ulike traséene til henholdsvis ubetydelig endring for de relativt korte gjerdetraséene og positivt (+) for de relativt lengre gjerdetraséene.

Tabell 11-2: Vurdering av følgekonssekvenser av tiltak på motorferdsel.

	Tiltak 1	Tiltak 2	Tiltak 3	Tiltak 4	Tiltak 5	Tiltak 6	Tiltak 7 og 8*
Vurdering for motorferdsel	++	0	0	0	-	+	0/+

*Sperregjerdene i tiltak 7 og 8 vurderes til ubetydelig endring (0) eller en pluss (+). Dersom alle sperregjerdene realiseres vil de samla virkningene bli høyere (++), da hvert enkelt sperregjerde vil bidra positivt inn i den samla belastningen.

12 Referanser

- Brostrøm, C. (2026). E-post til Norconsult 20.4.26, vedrørende motorferdsel i Engerdal kommune.
- Klima- og miljødepartementet. (2026). *NOU 2024:10 Ny motorferdsellov*.
- Landbruksdirektoratet. (2026). *Normaler for landbruksveier - med byggebeskrivelse og veileder for klimatilpasning og naturfare*.
- Lovdata. (1977). *Lov om motorferdsel*.
- Lovdata. (1988). *Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag*.
- Lovdata. (2007). *Lov om reindrift*. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2007-06-15-40>
- Mattilsynet. (2014). *Veiledning til enkelte bestemmelser i dyrevelferdsloven og underliggende forskrifter, relatert til hold av rein*.
- Mattilsynet. (2026). *WMS-tjeneste på GeoNorge*. Hentet 04 03, 2026 fra <https://kartkatalog.geonorge.no/kart?>
- Miljødirektoratet. (2018). *Veiledning - støy og planlegging av snøskuterløyper*. Hentet fra https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/dokumenter/motorferdsel/veileder_stoy_snoskuterloyper.pdf
- NIBIO. (2017). *Velferdskriterier i reindriften. En studie av velferdsindikatorer og mulige kvalitetskriterier for rein og reinkjøtt. NIBIO rapport vol. 3 nr. 55*. NIBIO.
- NIBIO. (2023). *Vurdering av gjerdeløsninger for rein - NIBIO-rapport vol. 9 nr. 10*.
- NIBIO. (2024). *Utredning av mulig tilleggsareal for vinterbeite for Sør-Fosen sijte og Nord-Fosen sijte - NIBIO rapport vol. 10 nr. 98*.
- Norconsult. (2026). *Konsekvensutredninger av Håmmålsfjellet-Sålekinna som vinterbeite for Fovsen Njaarke sijte. Fagrapport naturmangfold*.
- Norconsult. (2026). *Reindriftstiltak i tilleggsområdet Håmmålsfjellet-Sålekinna*.
- Norges geologiske undersøkelser. (2026). *Granada*. Hentet 04 03, 2026 fra https://geo.ngu.no/kart/granada_mobil/
- NRK. (2026, 5 26). *Ap og Frp lager flertall: Mer liberal motorferdselslov – fortsatt fengsel for de verste*. Hentet fra [www.nrk.no](https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/ap-og-frp-lager-flertall_-mer-liberal-motorferdselslov-_fortsatt-fengsel-for-de-verste-1.17897840): https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/ap-og-frp-lager-flertall_-mer-liberal-motorferdselslov-_fortsatt-fengsel-for-de-verste-1.17897840
- Statistisk sentralbyrå. (2026). Hentet fra Behandling av søknader om motorferdsel i utmark: <https://www.ssb.no/statbank/table/13112>