



FORSVARSBYGG

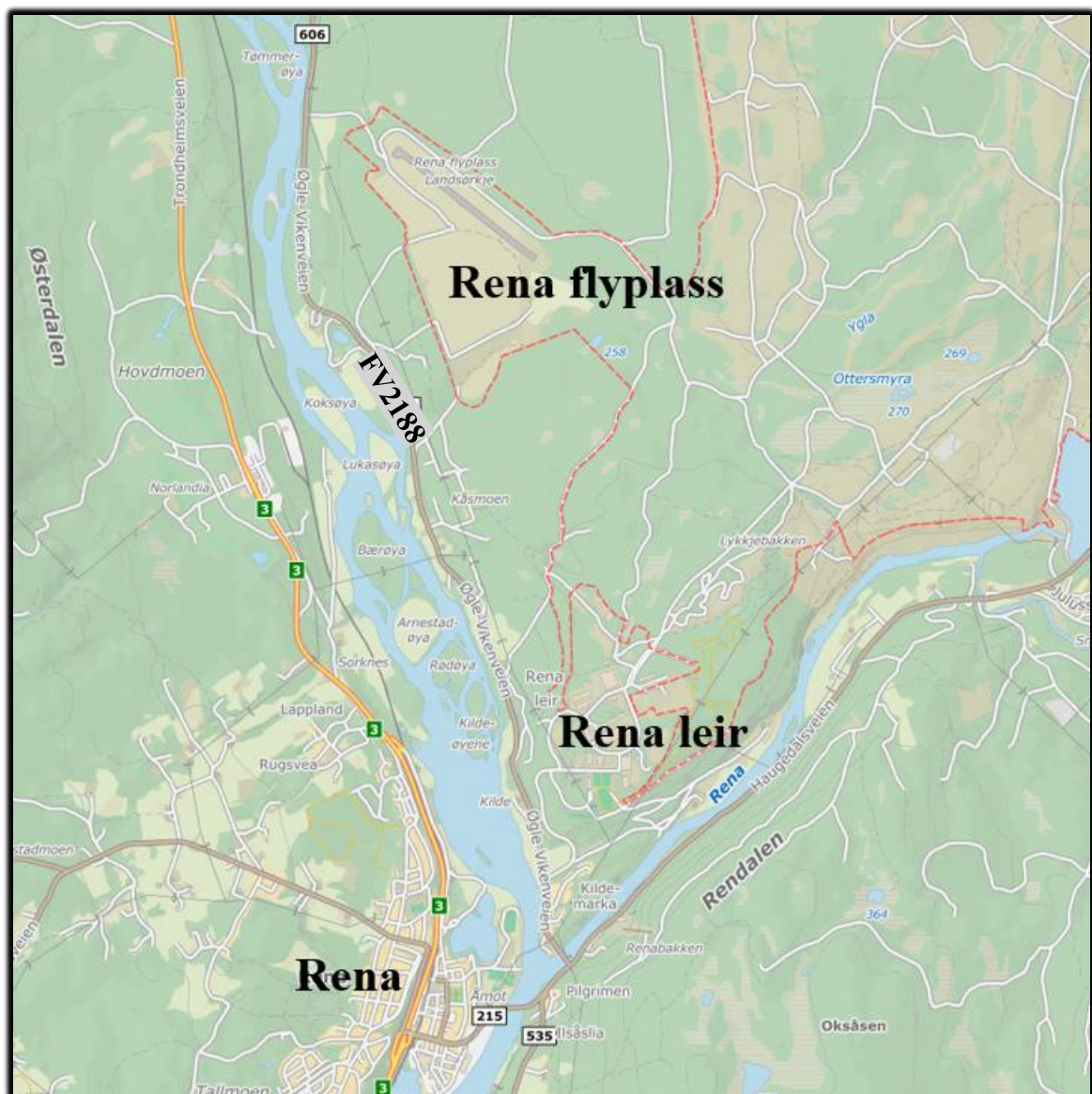
AREALPLAN-ID 20210100



Åmot kommune
Vilje til
vekst

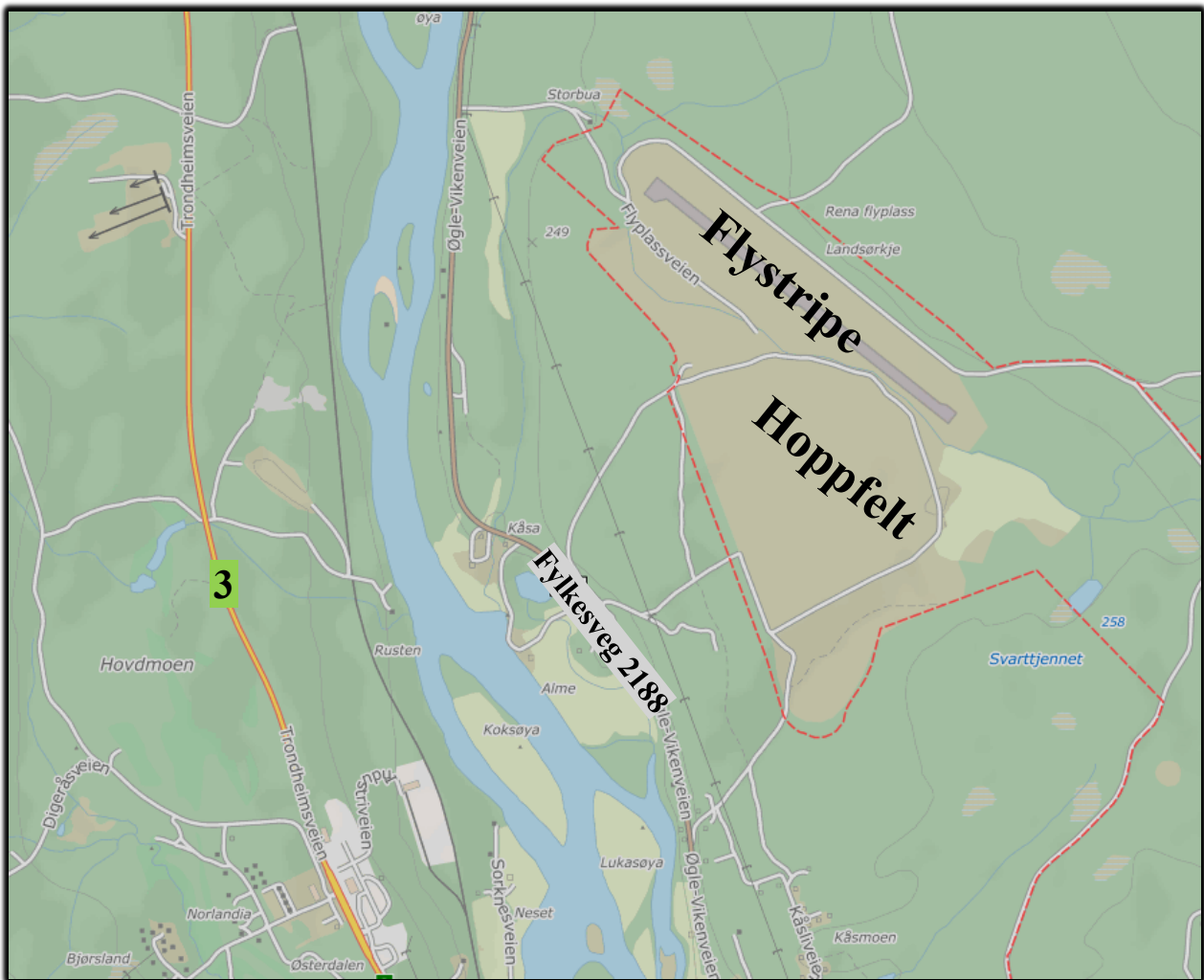
Endring av detaljreguleringsplan Rena militære flyplass med hoppfelt

Planinformasjon ved oppstart



3. mars 2021

Structor



INNHold

1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	4
2. PLANOMRÅDET OG AKTUELLE TILTAK	5
3. RAMMER OG RETNINGSLINJER FOR PLANARBEIDET	6
4. REGULERINGSPLAN – ORGANISERING OG PROSESS	8
5. FORELØPIG KONSEKVENSVURDERING	9



1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

Rena militære flyplass ligger ca fire kilometer nord for Rena leir i Åmot kommune, i Innlandet fylke.

Det foregår militær fallskjermhopping i tilknytning til plassen, og et eget hoppfelt er etablert i forbindelse med denne bruken.

Flyplassen ble etablert som del av utbygging av Rena leir, basert på tidligere Stortingsvedtak knyttet til lokalisering av Rena leir, med påfølgende utredninger, planer og vedtak. Flyplassen ble tatt i bruk i 1998.

Flyplassen ble i 2017 kategorisert som en militær flyplass, og det stilles sterke krav til sikkerhetssoner etc. rundt flyplassen. For å bedre sikkerheten ble flyplassen inngjerdet sommeren 2018.

Det er krav om hinderfrie soner langs landingsstripa og i inn- og utflygningssektorene. Som følge av dette er det ønskelig å flytte elva Ygla, slik at denne blir liggende minimum 75 meter fra rullebanen på flyplassen.

Forsvarsbygg har, i samråd med Åmot kommune, konkludert med at flytting av Ygla bør ivaretas gjennom en revisjon av reguleringsplanen for området. Planen vil i stor grad videreføre gjeldende reguleringsplan.

Planarbeidet gjennomføres av Structor Lillehammer AS på vegne av Forsvarsbygg, i nært samarbeid med Åmot kommune. Følgende er kontaktpersoner:

- **Åmot kommune**
Marie Anderzén Telefon 479 79 820 Mail: meaa@amot.kommune.no
- **Forsvarsbygg**
Solveig Jarstadmarken Telefon 416 27 866 Mail: solveig.Jarstadmarken@forsvarsbygg.no
- **Structor Lillehammer AS**
Harald Snippen Telefon 932 43 076 Mail: harald.snippen@structor.no



2. PLANOMRÅDET OG AKTUELLE TILTAK

2.1 Planområdet

I utgangspunktet er planområdet definert som samme område som gjeldende reguleringsplan dekker, se utsnitt til høyre. Området er på ca. 7 545 dekar.

Planområdet består av et forholdsvis variert terreng. I den sørvestlige del er det et flatt område med småvokst furuskog. Denne skrinne lavfurumoen deles opp av noen skogsbilveger og stier.

I den østlige og nordlige del av planområdet er det mer småkupert landskap hvor vegetasjonen går over til kraftigere og tildels tett blandingsskog av gran og furu. Her finnes flere våte myrområder med innslag av lauvskog.

I den sør-østlige delen er det registrert hensynskrevende plantearter som på kommunedelplan Rødsmoen er avsatt som et LNF-område med særskilte natur-, kultur- og friluftsinnteresser. Dette området er til dels sterkt påvirket av skogsdrift.

Nord for vegen som skjærer gjennom området fra fylkesveg 2188 og til Kjeldesaga er en svakt skrånende li som stiger jevnt oppover mot Yglekletten. Her går massene delvis over fra sand til finstoffrik morene med noe stein. Vegetasjonen blir kraftigere og domineres av gran.

Mot vest går en høyspentlinje langs en brink som heller bratt ned mot fylkesveg 2188. Nord på den flate delen av planområdet ligger gården Landsørkje. I tilknytning til gården ligger tre områder med dyrka mark. Det ligger to jaktkoier innen planområdet, Storbua nord-vest for flyplassen, og Kildesagbua ved Kildesaga.

Gjennom planområdet fra øst mot vest renner bekken Ygla som har sitt utløp i Glomma. Bekkebiotopen består i hovedsak av lengre grunne strømpartier med grus og stein. Ygla har tidligere vært omlagt i nord-vestre del av planområdet.

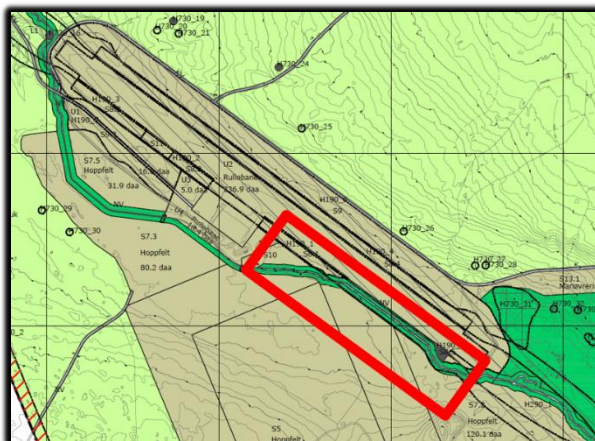
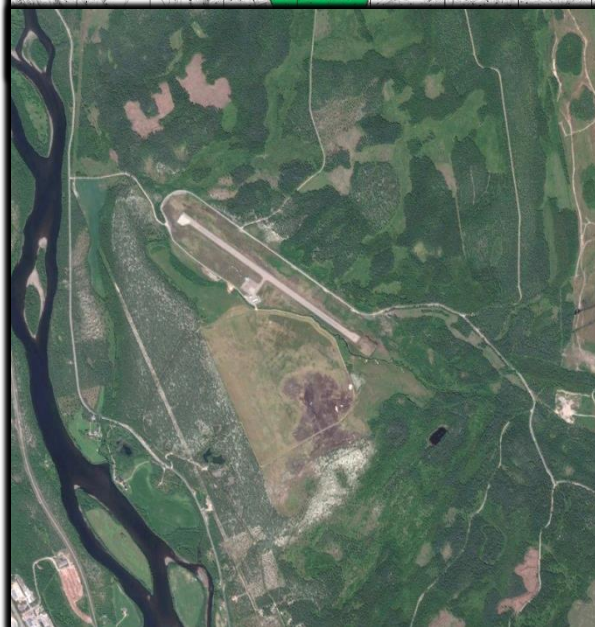
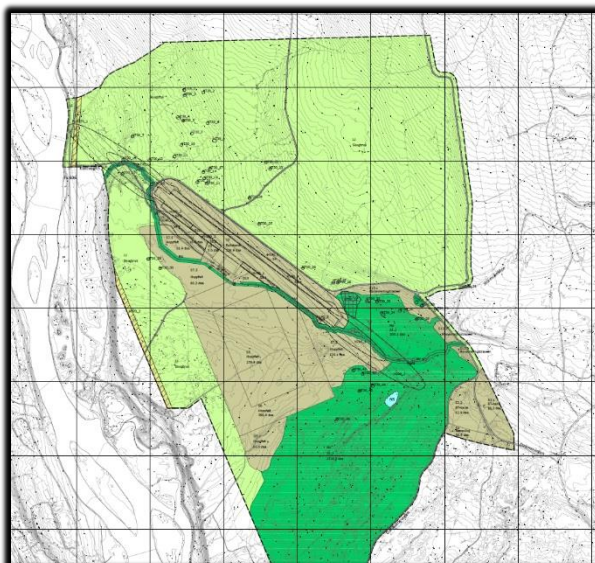
2.2 Aktuelle tiltak

Hovedhensikten med planarbeidet er å legge til rette for at aktuelle sikkerhetskrav kan tilfredsstilles.

Det er blant annet ønskelig å flytte elva Ygla, slik at denne blir liggende minimum 75 meter fra rullebanen på flyplassen. Den aktuelle strekningen av Ygla er markert med rød avgrensning på figuren til høyre.

Det er videre ønskelig å revidere bestemmelsene for vernesonen rundt Ygla, og noen andre områder, jfr pkt 5.2.5, slik at nødvendig rydding av vegetasjon, vedlikehold etc kan gjennomføres for å imøtekomme Forsvarets krav til sikkerhet.

Det er aktuelt, som del av ny plan, å legge til rette for bygging av brannstasjon ved flyplassen.

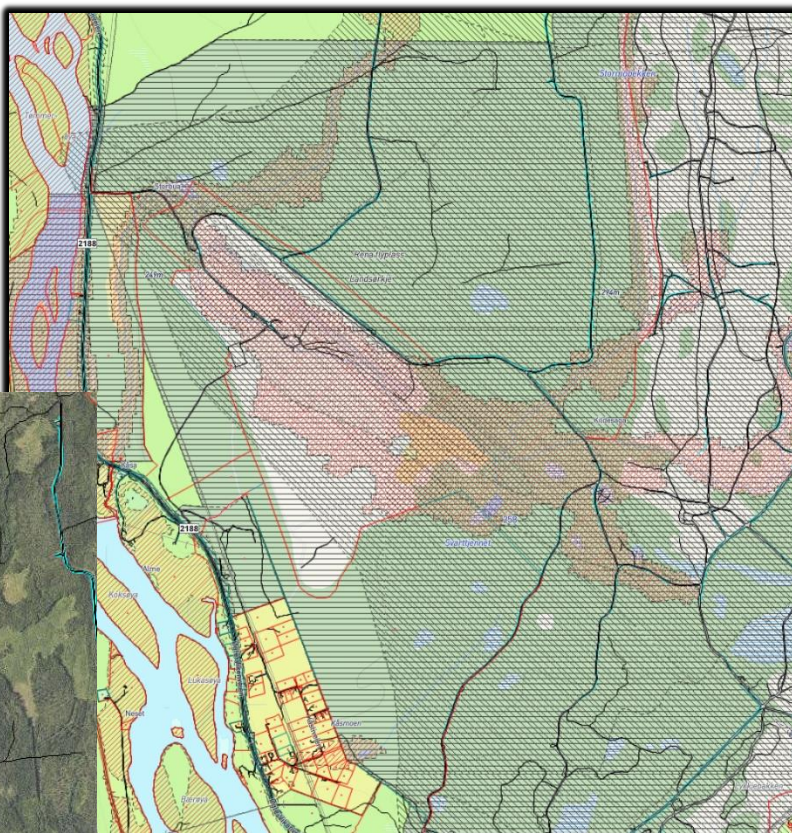


3. RAMMER OG RETNINGSLINJER FOR PLANARBEIDET

3.1 Kommuneplan 2016-2030, arealdelen

Kommuneplanen ble vedtatt 11. april 2018, og angir at gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde (hensynssone R108).

I forhold til tidligere kommuneplan for Rødsmoen, og gjeldende reguleringsplan, har det kommet til hensynssoner, knyttet til flomfare og støy. Disse må vurderes nærmere i planarbeidet.

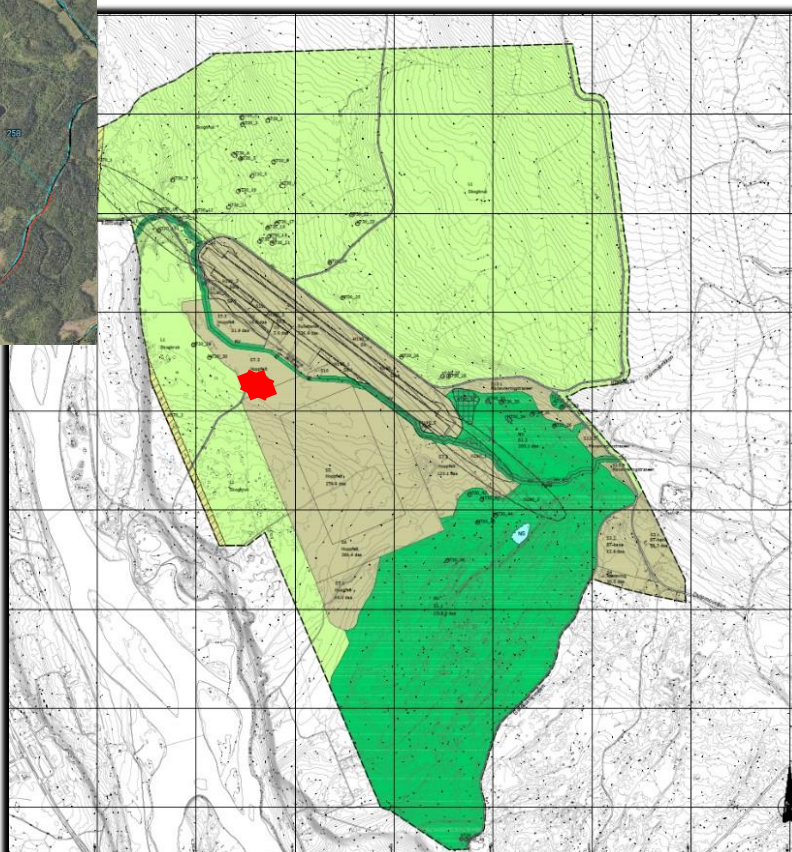


3.2 Reguleringsplan

Reguleringsplan for Rena flyplass ble første gang vedtatt 20. juni 1996.

I 2013 ble planen revidert med sikte på å legge til rette for et nytt bygg i området, merket med rødt på plankartet til høyre.

Planen fra 2013, planId 042920120400, ble godkjent 30. oktober 2013.



3.3 Forskrift om konsekvensutredning

Krav om planprogram og konsekvensutredning (KU) fremgår av plan- og bygningslovens § 4.

Det foreligger en egen forskrift - *Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven* – som inneholder plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger, og presiserer og utfyller disse.

I forskriftens § 2 og vedlegg 1 er opplistet hvilke planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften. Revisjon av gjeldende reguleringsplan, med aktuelle tiltak, faller ikke inn under noen av disse.

I § 3 og vedlegg 2 er opplistet hvilke planer og tiltak som skal vurderes nærmere, ut fra gitte forutsetninger. Revisjon av gjeldende reguleringsplan, med aktuelle tiltak, faller ikke inn under noen av disse.

Tiltaket som nå ønskes regulert, faller altså ikke inn under noen av disse, og Åmot kommune og Forsvarsbygg har konkludert med at dette planarbeidet ikke omfattes av KU-forskriften.

Det er derfor ikke formelt krav om utarbeidelse av planprogram og eventuelle videre utredninger.

Konsekvenser av planen blir vurdert og omtalt i reguleringsplanens planbeskrivelse.
En foreløpig vurdering av konsekvenser er gitt i kap. 5.

4. REGULERINGSPLAN – ORGANISERING OG PROSESS

4.1 Organisering – oppstart av planarbeid

En reguleringsplan er et kart over et avgrenset område, som viser fremtidig arealutnyttelse i området. Til reguleringsplankartet er det knyttet et sett av reguleringsbestemmelser. Utarbeidelse av reguleringsplaner er hjemlet i plan- og bygningsloven, kapittel 12.

Forsvarsbygg, som tiltakshaver, har engasjert Structor til å oppdatere reguleringsplan for flyplassen. Arbeidet skjer i nært samarbeid med Åmot kommune. Det ble avholdt oppstartmøte med kommunen den 14. februar 2017, og deretter varslet oppstart av planarbeid. Enkelte planforutsetninger er endret, og Forsvarsbygg og Åmot kommune har i samråd konkludert med at det bør sendes ut nytt oppstartvarsel før planarbeidet videreføres.

I henhold til forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering, som kom høsten 2017, skal en planprosess nå startes med et såkalt planinitiativ, som utarbeides av tiltakshaver og oversendes aktuell kommune, som grunnlag for et oppstartmøte.

Planinitiativ ble sendt kommunen 22. desember 2020, og oppstartmøte ble avholdt 6. januar 2021. Drøftinger i møtet, knyttet til planarbeidet og videre prosess og framdrift, er lagt til grunn for videre arbeider. Planinitiativ og referat fra oppstartmøte fås ved henvendelse til Structor.

4.2 Planprosess

Reguleringsplanen utarbeides i samsvar med plan- og bygningslovens bestemmelser.

Det er lagt opp til følgende prosess:

1. Oppstart av planarbeidet blir varslet i avisa Østlendingen, og på kommunens hjemmeside. Aktuelle offentlige etater, grunneiere og andre berørte blir varslet direkte.
2. Frist for innspill til planarbeidet er satt til 16. april 2021. Innspill sendes til Structor.
3. Innspill til planarbeidet vurderes i samarbeid mellom Forsvarsbygg, Åmot kommune og Structor.
4. Structor, på vegne av Forsvarsbygg, utarbeider forslag til reguleringsplan i nært samarbeid med Åmot kommune.
5. Første gangs behandling i HUKA: Åmot kommune ved HUKA vedtar å sende planen til berørte parter med mulighet for å uttale seg innen en gitt frist, normalt minst 6 uker.
6. Det kan i denne fasen være aktuelt med kontakter og/eller møter med berørte grunneiere eller andre med interesser i området.
7. Åmot kommune og tiltakshaver vurderer om det har kommet merknader til planforslaget som medfører behov for endringer i planen.
8. Et endelig planforslag utarbeides.
9. Andre gangs behandling i HUKA: Vedtar å sende planen til Kommunestyret for endelig vedtak.
10. Kommunestyret vedtar planen og Åmot kommune sender ut melding om dette, med klagefrist.

4.3 Medvirkning

Det har innledningsvis vært kontakt mellom Forsvarsbygg og mest berørt grunneier. Naboer og grunneiere blir tilskrevet om planforslaget både ved varsling av oppstart og ved utlegging til offentlig ettersyn, og vil slik bli gitt anledning til å stille spørsmål og å uttale seg om planforslaget.

4.4 Framdrift

Tiltakshaver håper at reguleringsplanen kan andregangs-behandles i HUKA og godkjennes av kommunestyret i løpet av 2021.

5. FORELØPIG KONSEKVENSVURDERING

5.1 Tiltak som følge av planen

Som følge av at flyplassen nå er kategorisert som en militær flyplass, er det sterk fokus på at alle aktuelle sikkerhetskrav er oppfylt. Konkrete tiltak anses pr i dag å være:

1. Omlegging av Ygla over en strekning på ca 400 meter.
2. Tiltak på andre deler av løpet for Ygla, må vurderes når mer inngående flomvurderinger er gjort. Her er det også behov for rydding og fjerning av oppstikkende vegetasjon, for å tilfredsstille sikkerhetskrav.
3. Hogging av trær i aktuelle områder for å tilfredsstille krav til hinderfrie plan i inn- og utflyvningssektorer. Dette er også hjemlet i gjeldende reguleringsplan.
4. Mulig etablering av brannstasjon i tilknytning til flyplassen.

I kommuneplanen er angitt at store deler av området rundt flyplassen ligger i flomfare. Dette må utredes i planarbeidet, og det kan som følge av dette, dukke opp nye tiltak langs Ygla, som ikke er kjent pr i dag.

5.2 Miljø

5.2.1 Landskap og omgivelser

Omlegging av Ygla vil kun merkes lokalt, i en overgangsfase, til ny vegetasjon er etablert. Sikkerhetskrav knyttet til hinderfrie soner vil medføre behov for mer hogging av skog i sidearealer og inn-/utflyvningssektorer.

Eventuell etablering av brannstasjon blir et bygg av en viss størrelse, foreløpig uavklart, men antas å få liten virkning på landskap og omgivelser.

Aktuelle tiltak anses å ha små virkninger på landskap og omgivelser.

5.2.2 Kulturminner og kulturmiljø

Innen planområdet er det flere automatisk fredede kulturminner. Det må sikres muligheter for en rasjonell drift knyttet til hogst av skog innenfor hinderfrie soner, også der det er registrerte kulturminner.

5.2.3 Forurensning

Tiltak i denne planen medfører ikke endringer i forhold til forurensning. Det er ingen indikasjoner på at vannkvaliteten i Ygla blir påvirket av naboskapet til flyplassen.

5.2.4 Landbruk

Tiltak i denne planen medfører ikke endringer i forhold til dagens situasjon når det gjelder landbruk, utover at det må gjennomføres hogst der skog stikker opp i sikkerhetsplan for fly, som det også er lagt opp til i gjeldende plan.

5.2.5 Naturens mangfold

Omlegging av Ygla vil på kort sikt medføre konsekvenser for elveløp, fiskeoppgang etc. Registreringer har vist at Ygla ikke er en gytebekk innenfor det aktuelle området, men det foregår fiskevandring til/fra gyteområder lengre opp i Ygla.

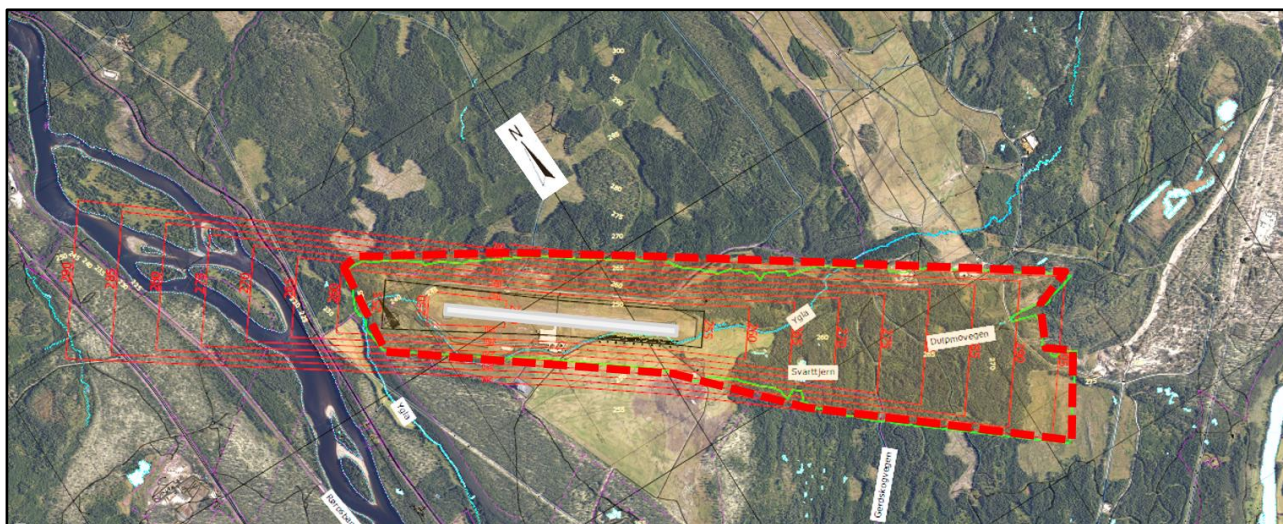
Tiltaket må omsøkes etter Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.

Det er viktig at omleggingen gjennomføres med sterkt fokus på å redusere negative konsekvenser av tiltaket.

Nye kryssinger av Ygla er hjemlet i eksisterende plan, med definerte krav til disse, og dette videreføres i ny plan.

Felling av trær for å tilfredsstille krav til sikkerhet, blir nødvendig i deler av områdene.

I figuren nedenfor er illustrert, med rød stiplet linje, avgrensning av områder hvor trær med valgt høyde 25 meter, vil stikke opp i sikkerhetsplanet, knyttet til inn- og utflygningssektorene for fly. Her skal det i henhold til sikkerhetskrav, ikke skal være oppstikkende objekter. Hogging av trær kan derfor bli aktuelt.



I noen av disse områdene er det registrert sterke natur- og kulturminneinteresser, men det må sikres muligheter for en rasjonell drift knyttet til hogst av skog også innenfor disse sonene. Det er her viktig at hogging gjennomføres på en skånsom måte hvor mulige hensyn vurderes i samråd med fagkyndige, og legges til grunn for valg av metodikk/utstyr, tidspunkt på året etc.

5.3 Samfunn

5.3.1 Friluftsliv og rekreasjon - Barn og unges interesser

Aktuelle områder brukes i liten grad i forbindelse med friluftsliv og rekreasjon.

5.3.2 Trafikk på eksterne veger

Tiltak i planen medfører ingen endringer i trafikk til/fra området.

5.3.3 Befolkningens helse/støy

Bruk av flyplassen medfører periodevis noe støy. Støyforholdene endres ikke som følge av denne planens tiltak. Gul og rød støysone iht. støyretningslinje T-1442 beskrives i planen.

5.3.4 Beredskap og samfunnssikkerhet

Det skal som del av planarbeidet utarbeides Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) etter plan- og bygningslovens § 4-3. Denne vil ligge som vedlegg til reguleringsplanen.