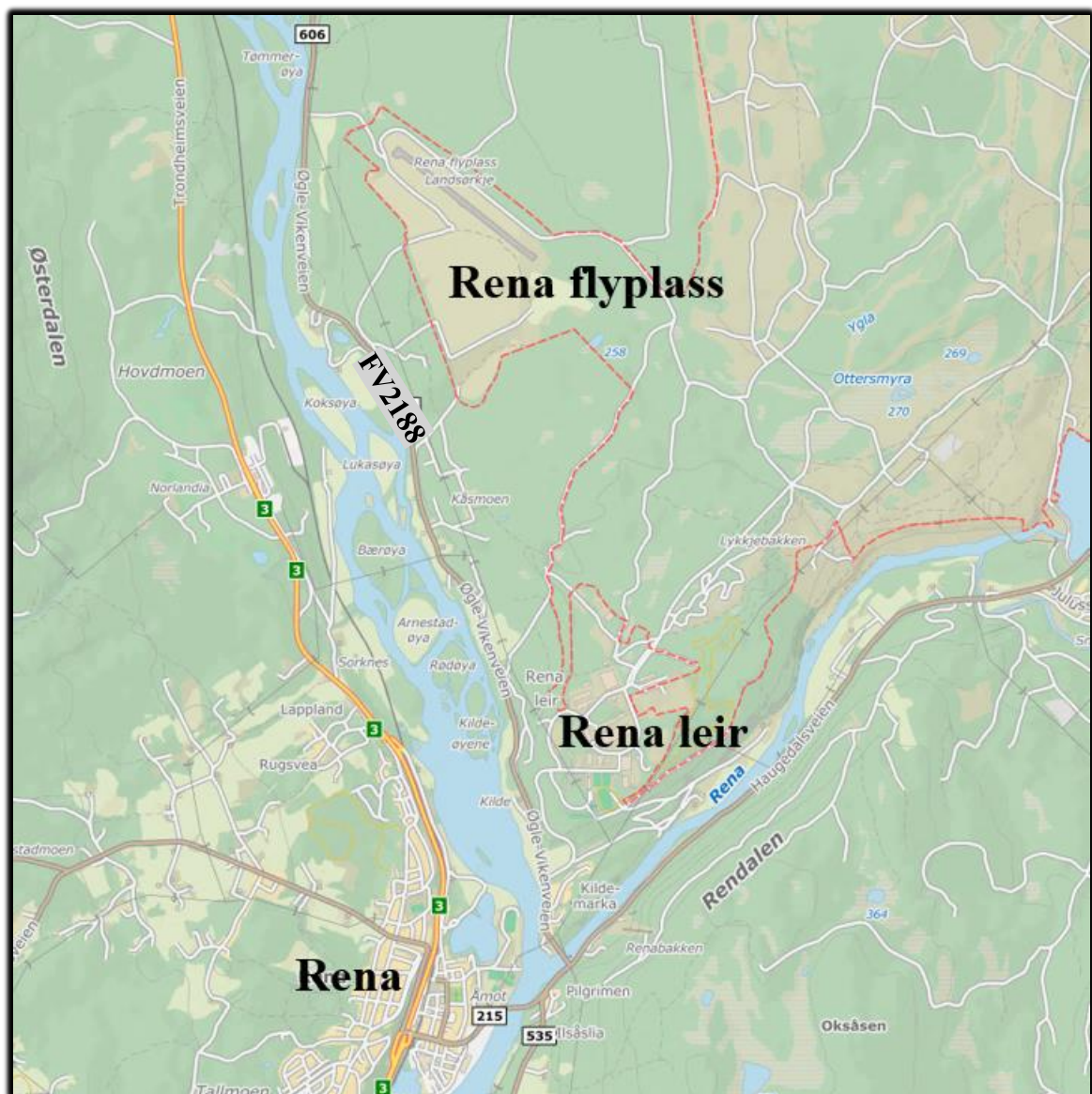




## Regulering av Rena militære flyplass Landsørkje med hoppfelt

### Planbeskrivelse







## INNHold

1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET .....	4
2. PLANOMRÅDET .....	5
3. RAMMER OG RETNINGSLINJER FOR PLANARBEIDET .....	12
4. REGULERINGSPLAN – ORGANISERING OG PROSESS .....	16
5. AKTUELLE TILTAK – PLANFORSLAG .....	20
6. REGULERINGSPLAN .....	23
7. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET .....	30

## VEDLEGG

- **OVERSIKTSTEGNING (TEGNING K2001)**
- **HINDERKART (TEGNING K2002)**
- **RAPPORT FLOMVURDERINGER (SKRED AS)**
- **RAPPORT NATURVERDIER (BIOFOKUS)**
- **RAPPORT KULTURMINNER (INNLANDET FYLKESKOMMUNE – KULTURARV)**
- **ROS-ANALYSE**



## 1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

Rena leir ligger i Åmot kommune, Innlandet fylke. Den ble etablert i 1997 som en konsekvens av nedleggelsen av Trandum leir i Ullensaker og byggingen av Oslo lufthavn Gardermoen.

Rena leir er Hærens hovedbase i Sør-Norge, og en av de mest komplette og moderne garnisoner for militær utdanning og trening i Europa, hvor blant annet Forsvarets spesialstyrker har sin hovedbase.

Forsvarets spesialstyrker (FSK) er en avdeling i Forsvaret med samlet ansvar for spesialstyrker og består av de to operative avdelingene Forsvarets Spesialkommando (Rena Leir) og Marinejegerkommandoen (Haakonsvern). Forsvarets spesialstyrker ble opprettet som egen driftsenhet 1. januar 2014, som erstatning for spesialoperasjonsavdelingen i Forsvarsstaben. Hærens Fallskjemjegerskole ble opprettet i 1962 på Trandum leir og er opphavet til det som i dag er FSK. På bakgrunn av internasjonal terrorisme og utviklingen av Norges oljevirkosomhet på kontinentalsokkelen, besluttet regjeringen i 1979 å opprette en anti-terror kapasitet i Forsvaret. Dette resulterte blant annet i etableringen av det som i dag er Forsvarets spesialkommando.

FSK kan på politiets anmodning støtte med terrorbekjempelse og gisselredning ved olje- og gassinstallasjoner til havs, fartøy i norske farvann og installasjoner på land. FSK har gjennomført en rekke krevende operasjoner i utlandet og nyter stor anerkjennelse for innsatsen. FSK selekterer og utdanner spesialjegere til avdelingens kampskvadroner. I tillegg selekteres og utdannes vernepliktige kvinnelige jegere, og fallskjemjegere. Etter endt vernepliktsår kan de inngå i FSKs reservestyrker eller fortsette videre seleksjon og utdanning, og tjenestegjøre i spesialstyrkene og Forsvaret for øvrig.

Rena militære flyplass Landsørkje ligger ca fire kilometer nord for Rena leir. 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.

Det foregår militær fallskjemhopping i tilknytning til plassen, og et eget hoppfelt er etablert i forbindelse med denne bruken. Flyplassen ble i 2017 kategorisert som en militær flyplass, og det stilles sterke krav til sikkerhetssoner rundt flyplassen. Det er blant annet krav om hinderfrie soner langs landingsstripa og i inn- og utflygningssektorene.

Som følge av sikkerhetskravene er det behov for å flytte elva Ygla på en strekning, 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 viderefører i stor grad gjeldende reguleringsplan.

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

I tillegg til flytting av Ygla er det ønskelig å revidere og presisere bestemmelsene, slik at nødvendig rydding av vegetasjon, vedlikehold etc, kan gjennomføres for å imøtekomme Forsvarets sikkerhetskrav. Ny plan legger også til rette for bygging av brannstasjon ved flyplassen, og andre behov for bygg og infrastruktur ved flyplassen.

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

### 2.1 Planområdet

Planområdet er det samme som reguleringsplan fra 2013. 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.

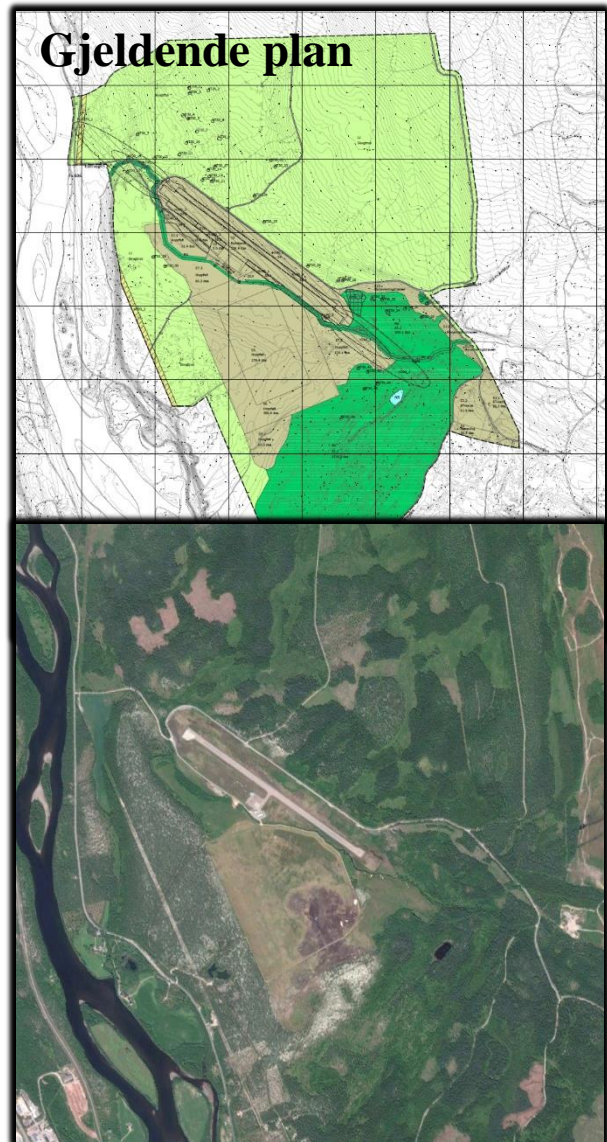
I den østlige og nordlige del av planområdet er det mer småkupert landskap hvor vegetasjonen går over til kraftigere og tildels tett blandingsskog av gran og furu. Her finnes flere våte myrområder med innslag av lauvskog.

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 blitt omlagt i nord-vestre del av planområdet.

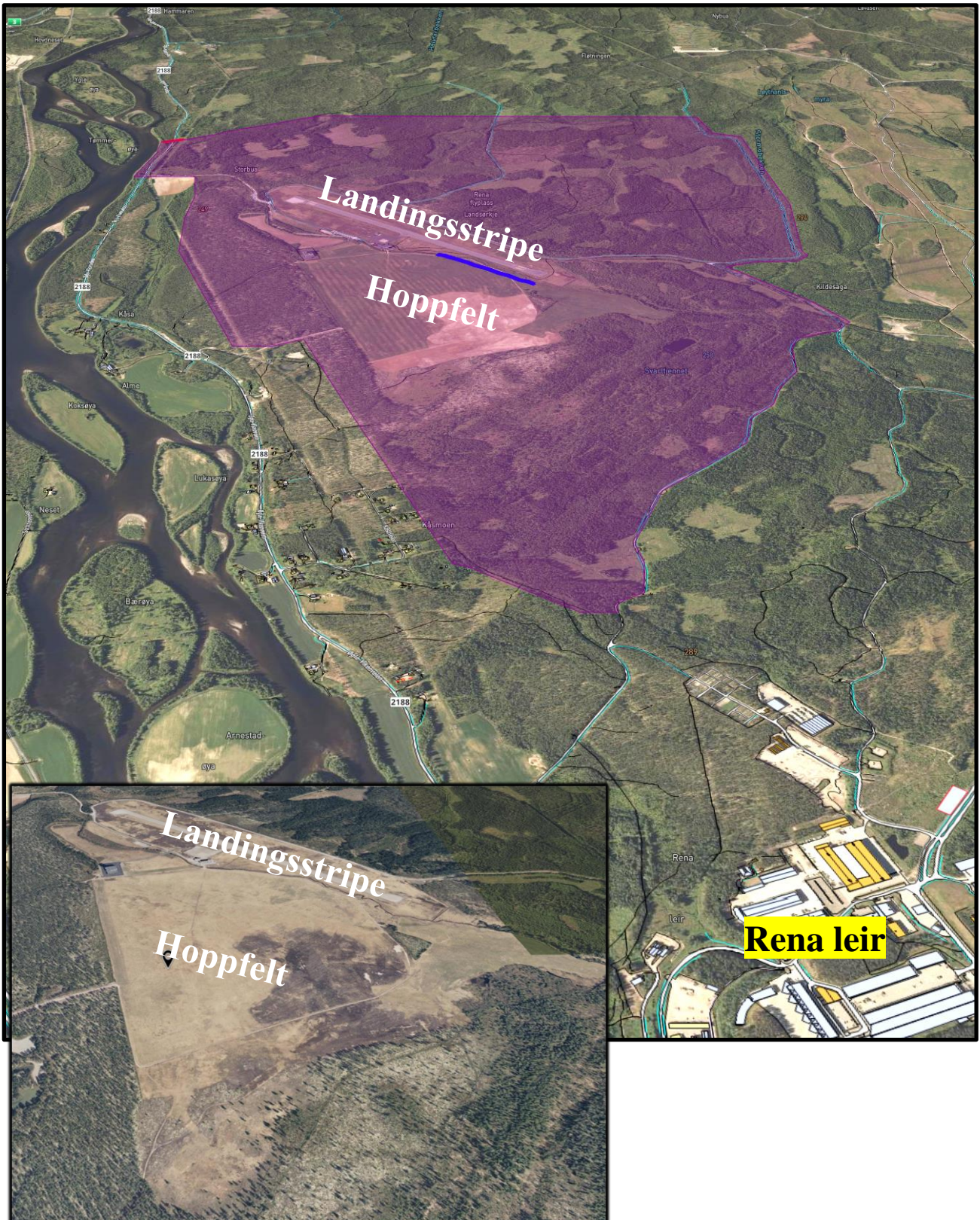




Flystripen ved Rena militære flyplass er ca 1.300 meter lang og har ca 35 meter asfaltert bredde, med delvis planerte sikkerhetssoner på sidene. Flystripen, og en sikkerhetssone rundt, ble gjerdet inn sommeren 2018, for å tilfredsstille dette punktet i gjeldende sikkerhetskrav for militære flyplasser.

Sørvest for flystripen ligger et hoppfelt, dvs landingsområde for fallskjerm-hoppere, på ca 900 daa. Hoppfeltet benyttes i Forsvarets utdanning av fallskjermhoppere og er i omfattende bruk hele året.

Innen området er etablert bygg og anlegg knyttet til drift av Forsvarets anlegg.





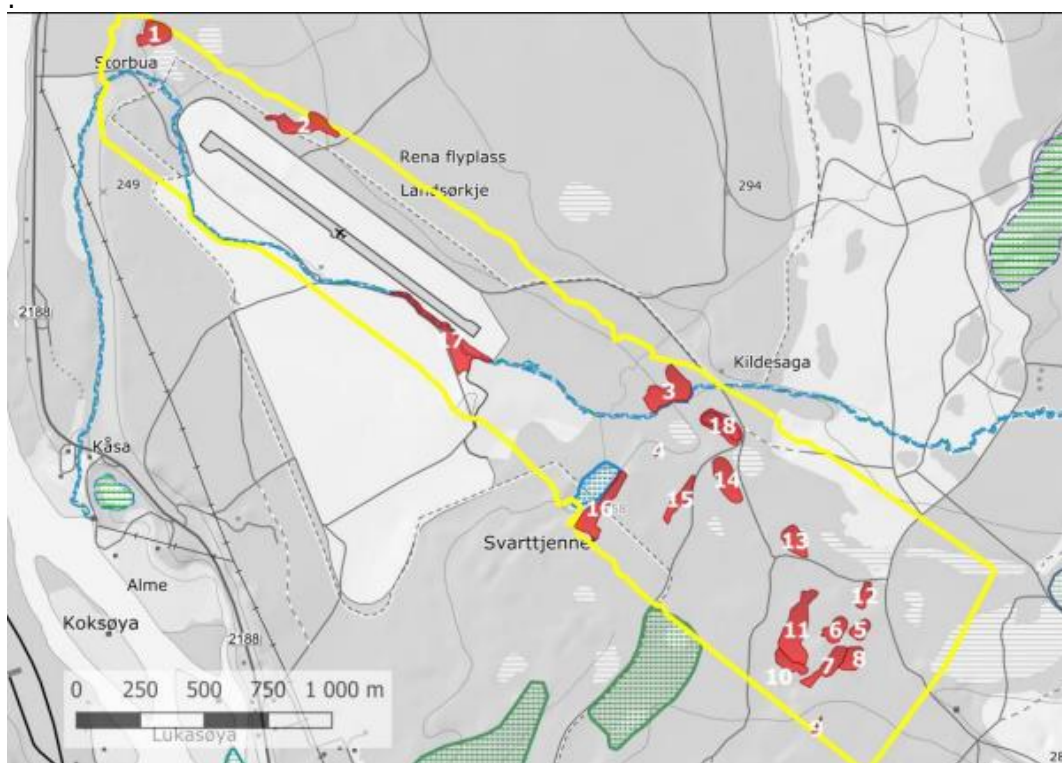
## 2.2 Naturverdier

Sør for Klettvegen er det registrert vinterbeiteområde og trekkveger for elg. I den nordøstre delen av planområdet er det sommerbeite for elg, og i nord er det også leveområder for hjort. I tidligere rapporter er angitt at det er flere rikmyrer i området, og at Svarttjernet er en verdifull lokalitet. I kanalen fra Svarttjern til Ygla, og langs Ygla, er det påvist bever, og området er en del vinterbeite for elg. I sumpgranskog og på rikmyrer vokser flere rødlistede karplanter. I Svarttjern er det påvist salamandere og enkelte sjeldne insekter.

Det er tidligere registrert beverdemning med tilhørende hytte i Ygla. Det er søkt om tillatelse til uttak av bever og fjerning av hytte og demning, og Åmot kommune har gitt tilatelse til dette. Det antas at etablering av beverdam ikke vil skje igjen, når kantvegetasjonen holdes lav, dvs ikke aktuelt som byggemateriale for beverdemning.

Biofokus har kartlagt naturverdier og vurdert konsekvenser av tiltak for et område rundt flyplassen. Rapport fra Biofokus er vedlegg til planen. Innenfor undersøkelses-området finnes flommarksskog, rik gransumpskog, åpen sørlig rikmyr, kalkgranskog og landformene meanderende bekk og kroksjø. Alle typer finnes med varierende tilstand og de mest intakte arealene er avgrenset som naturtypelokalitet. Verdien på lokalitetene spenner fra lokalt viktig til nasjonalt viktig.

Totalt 17 lokaliteter er avgrenset og mange av dem inneholder rødlistede naturtyper. Lokalitetene 5-6-7-8-10-11-12, i sør-østre områder, ligger utenfor plangrensen for reguleringsplanen.



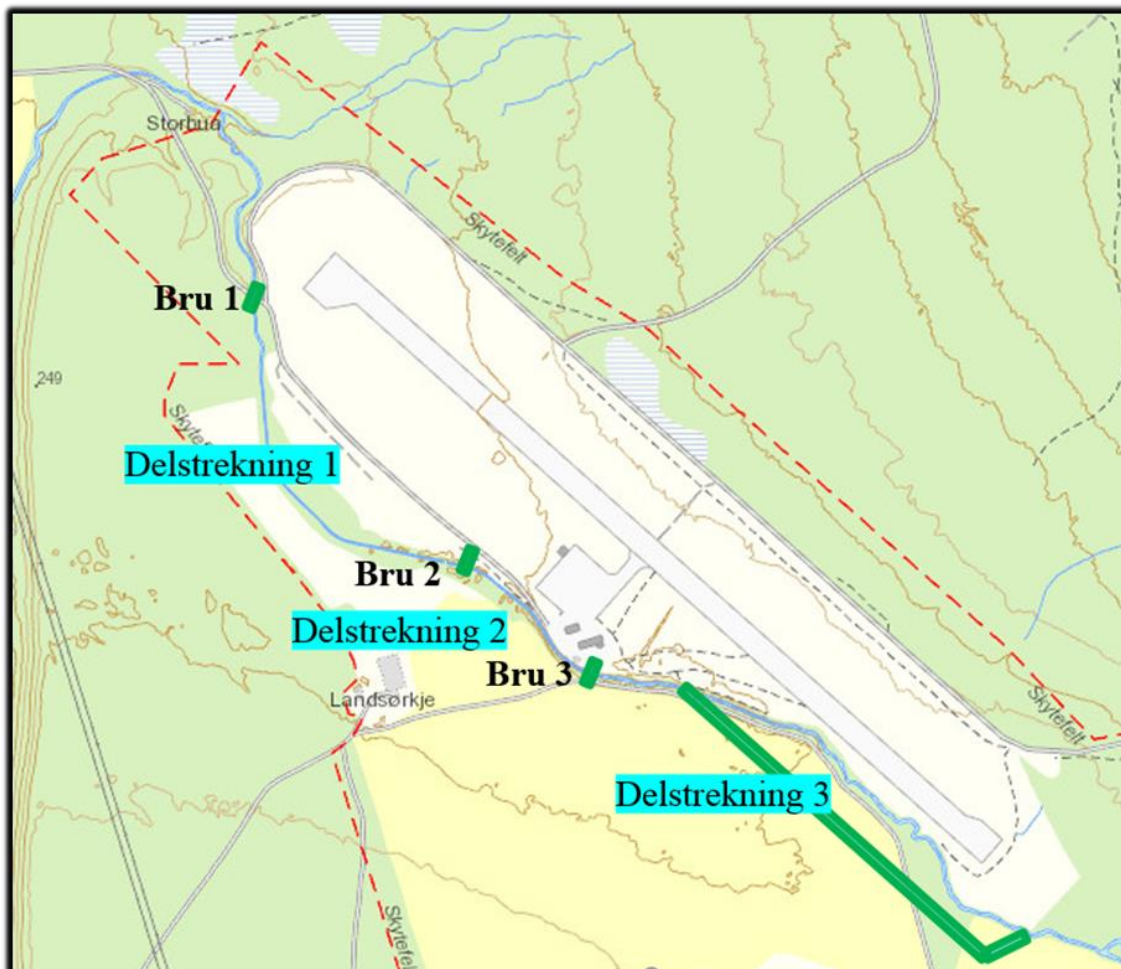
Biofokus har vurdert konsekvensen av flytting av Ygla over en strekning på 400 meter. Konsekvensene for fjerning av de rødlistede landformene meander og kroksjø er vurdert til å utgjøre noe miljøskade.

Konsekvensen av å avskoge store deler av arealene rundt rullebanen, både innenfor og utenfor de avgrensede naturtypelokalitetene, vurderes å gi fra noe til svært stor negativ miljøskade. For skoglokaliteter med A og B verdi vurderes miljøskaden å være stor til svært stor. Dette skyldes at disse områdene har høye naturverdier og at påvirkningen på dem ved hogst vurderes å være stor og negativ.

Biofokus angir at første prioritet i møte med viktige naturverdier er å prøve å unngå konflikt. Med tanke på Ygla er dette vanskelig på grunn av beliggenheten så nær flystripa. For skogarealene er det vurdert om hogging kan unngås på deler av arealene slik at de mest alvorlige miljøskadene kan avverges. Om ikke det er mulig, er det foreslått avbøtende tiltak som kan bidra til noe reduksjon av miljøskaden.

## 2.3 Elva Ygla

I beskrivelsen nedenfor er elveløpet innenfor planområdet, delt i 3 typiske delstrekninger. Tidligere reguleringsplan viser en utretting av Ygla, på delstrekning 3, over en lengde på ca 300 meter, til en avstand på ca 50 meter fra senter flystripe.



### 2.3.1 Delstrekning 1, nordre del:

Det er i 2016-2017 gjort tiltak for å sikre elveløpet i den nordre del av området.





## Delstrekning 2 – midtre del

Det er mye som tyder på at deler av denne strekningen var omlagt i forbindelse med tidligere oppdyrking av området, eventuelt også mindre justeringer i forbindelse med etablering av flyplassen. Det har etter dette grodd opp relativt høy vegetasjon. Det forutsettes nå at vegetasjon holdes nede på nivå som er akseptabelt i forhold til flysikkerhet og hoppfeltet som grenser inntil, for å hindre etablering av beverdammer, og for å redusere arealenes tiltrekning av fugler.



### 2.3.2 Delstrekning 3, søndre del:

Her ligger eksisterende bekkeløp delvis tett inntil flyplassområdet, og som beskrevet foran, forutsettes at Ygla flyttes minimum 75 meter ut fra senter flystripe, over en strekning på ca 400 meter, mens det i gjeldende reguleringsplan var forutsatt omlegging av elveløpet over en lengde på ca 300 meter.

Eksisterende elveløp på denne strekningen egner seg ikke for gyting på grunn av generell mangel på gytesubstrat, og stedvis mye stilleflytende vann med antatt lave oksygenforhold, noe som skyldes lite fall på vannstrengen og mye elveavsetninger av siltholdige masser. Det bli 2017 foretatt prøvefiske på den aktuelle strekningen. Dette viser lave tettheter av ørret, 0,041 ørret/m<sup>2</sup>.

På strekningen er det i 2021 registrert en beverdam, og en strekning på ca 400 meter oppstrøms denne, var preget av oppstuvning i elveløpet. Det er søkt om tillatelse til å fjerne hytte og demning, og Åmot kommune har gitt tillatelse til dette. Det antas at bygging av beverdam ikke vil skje igjen, når kantvegetasjonen holdes lav, dvs ikke aktuelt som byggemateriale for beverdemning.





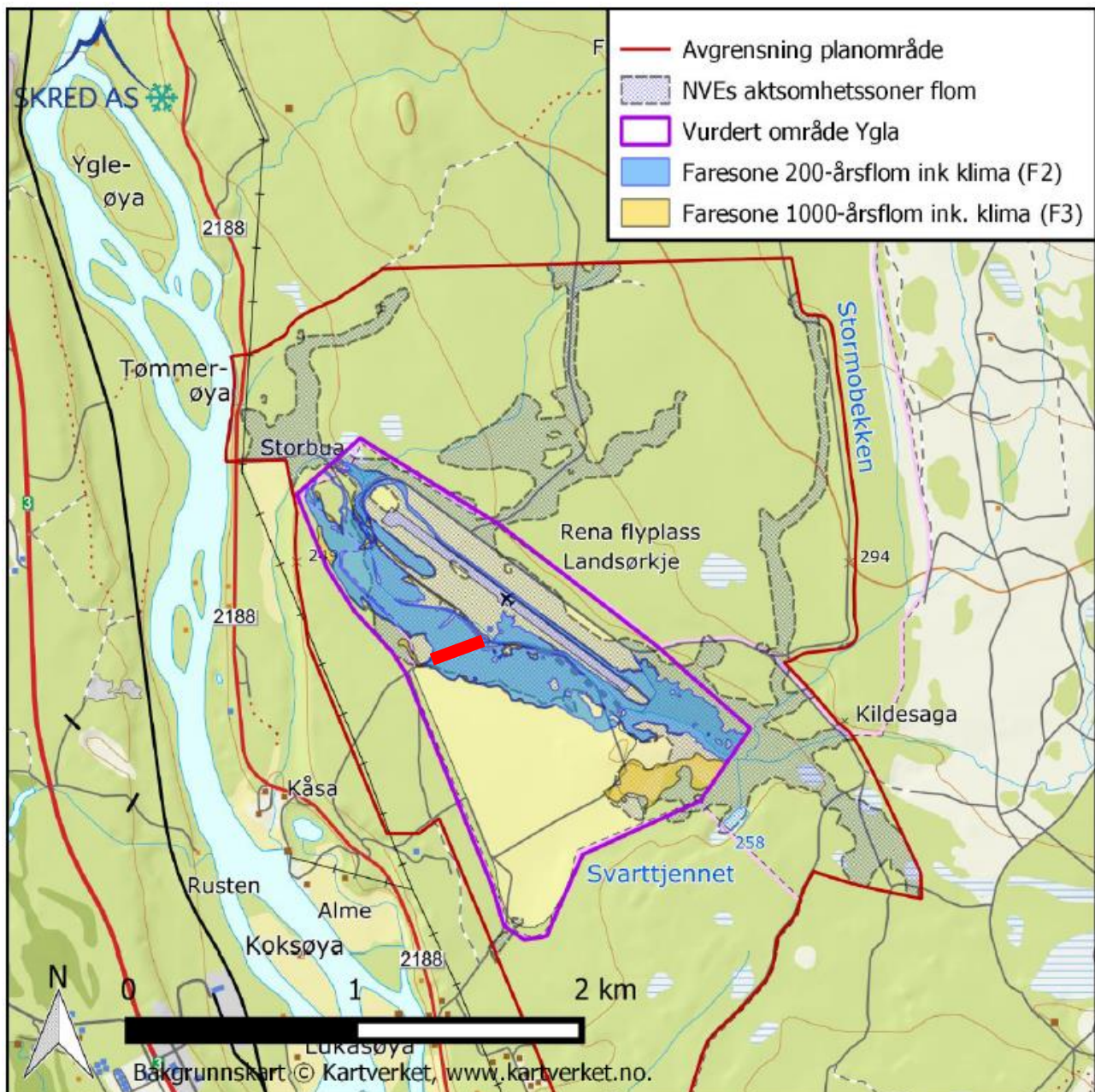
### 2.3.3 Flomvurderinger

Skred AS har gjennomført flomvurderinger for elva Ygla. Resultatene er vist i figuren nedenfor. For områdene utenfor selve flyplassområdet er lagt inn NVEs aktsomhetssoner for flom.

I figuren er vist flomsoneer ved sikkerhetsklasse F2 og F3 i TEK17. Strengeste sikkerhetsklasse (F3, 1000-års-flom ) gjelder typisk for bygg og anlegg med kritisk samfunnsnytte. En ny brannstasjon som skal dekke brannberedskapen på Rena Militære Flyplass, faller ikke nødvendigvis inn under denne kategorien, men 1000-års-flom er likevel lagt til grunn i reguleringsplanen.

Elveløpet til Ygla har ikke kapasitet til å håndtere en 200-års-flom inkl. 40% klimapåslag, og deler av området vest for flystripa blir derfor oversvømmet ved en slik flom. Dette har små eller ingen praktiske konsekvenser.

Adkomstvegen til treningscenteret (merket rødt i figuren) i vest blir oversvømmet ca 20 cm ved en 200-års-flom inkl. 40% klimapåslag (25cm ved en 1000-års-flom). Dette anses heller ikke som et stort praktisk problem.

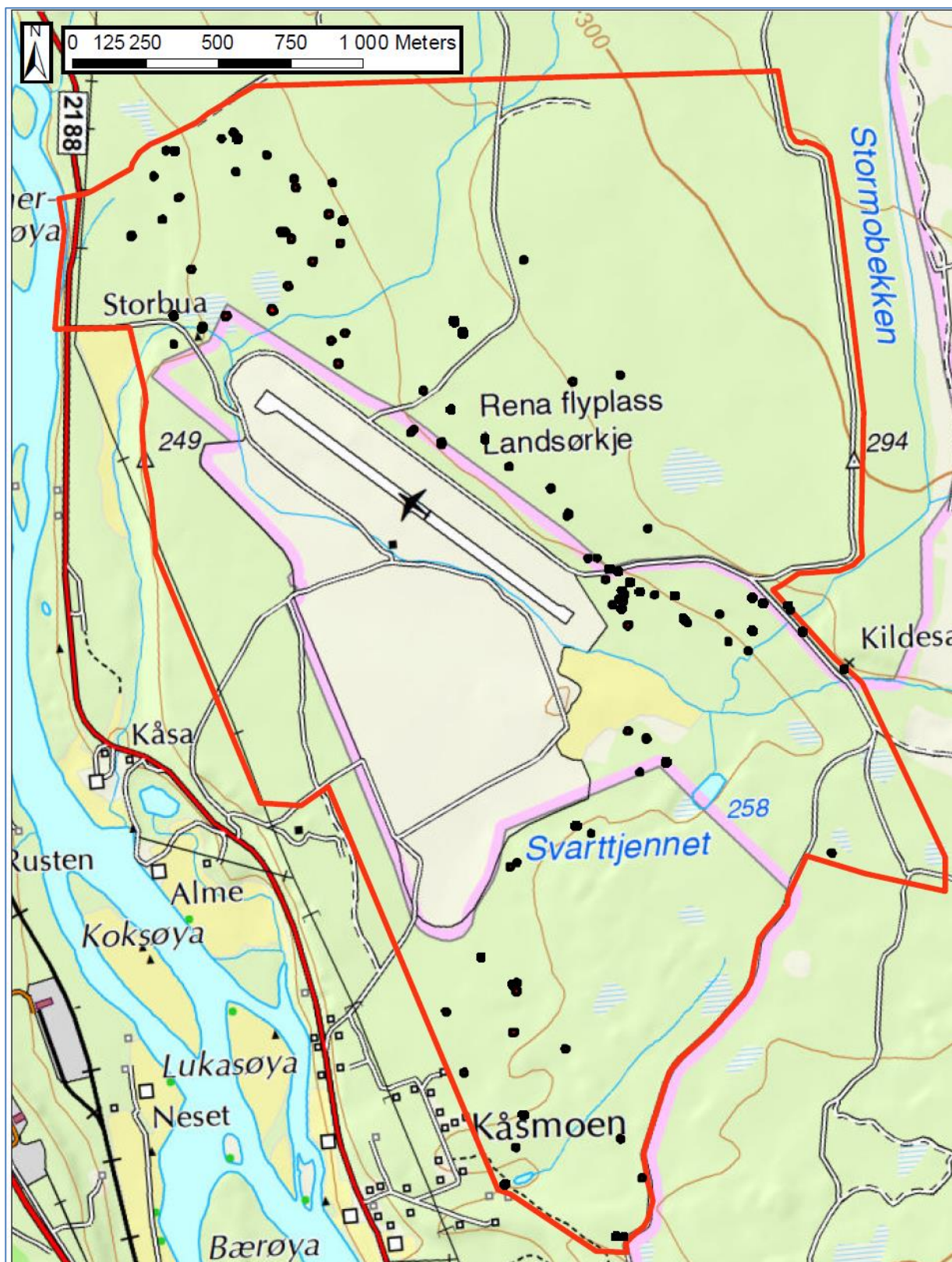




## 2.4 Kulturminner

I mai 2021 gjennomførte Innlandet fylkeskommune - kulturarv, registreringer innen planområdet (Saksnummer 2021/7809). Det ble registrert 16 nye kulturminner, mens et tidligere registrert kulturminne ble avskrevet. Det er dermed totalt 98 automatisk fredete kulturminner innen området. Undersøkelsesplikten iht. Kulturminneloven anses som oppfylt.

Tiltak i denne planen berører ikke kjente kulturminner direkte, men det må sikres muligheter for en rasjonell drift knyttet til hogst av skog innenfor hinderfrie soner, for å tilfredstille sikkerhetskrav knyttet til flyplassen. Planforslaget er utarbeidet i dialog med fylkeskommunen.



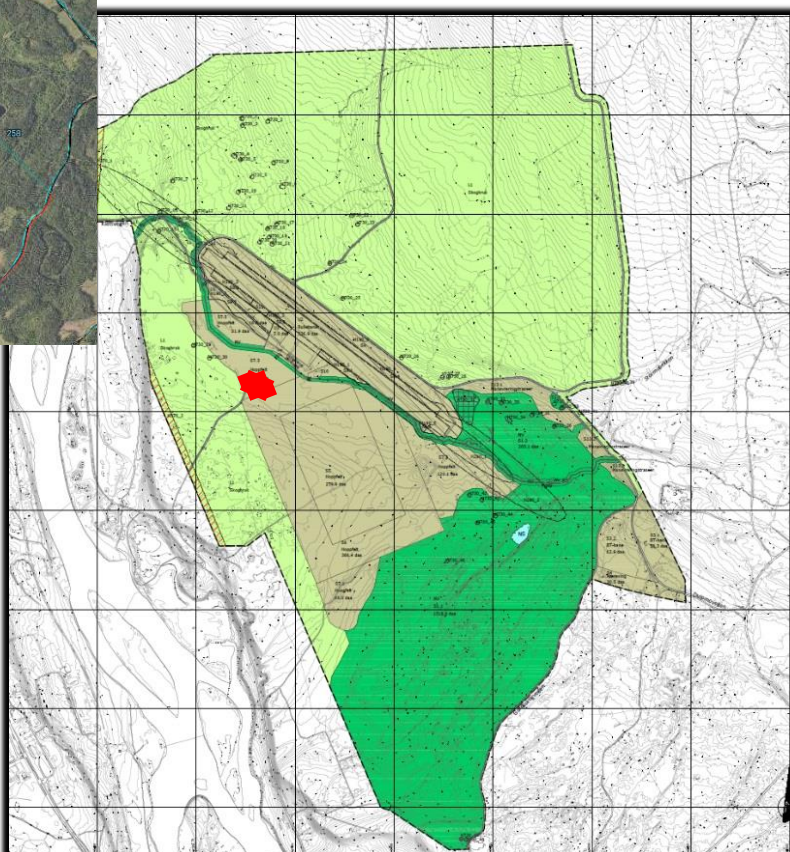
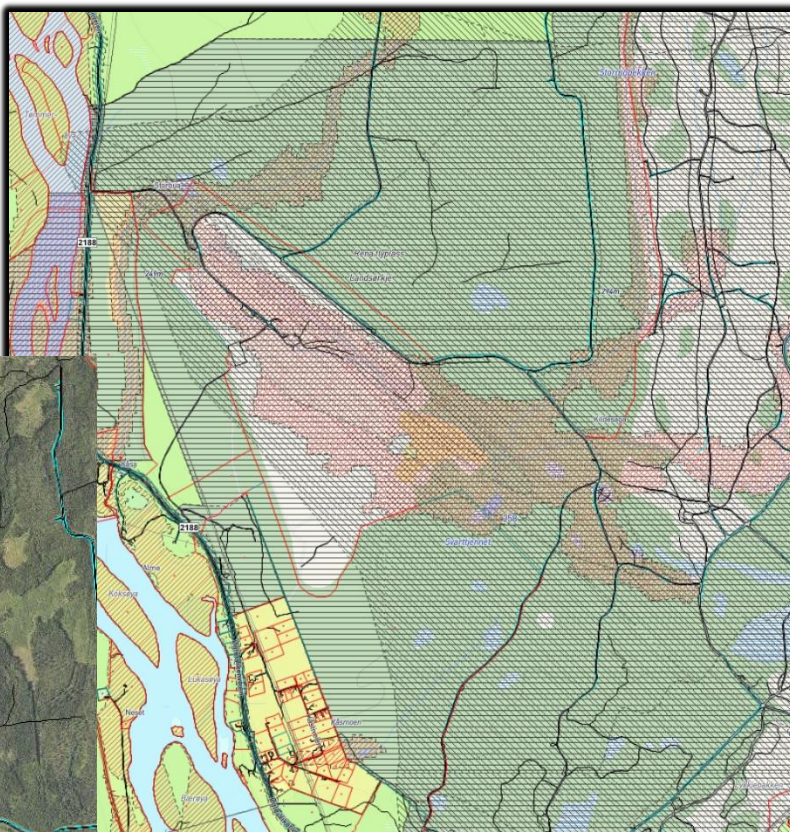


### 3. RAMMER OG RETNINGSLINJER FOR PLANARBEIDET

#### 3.1 Kommuneplan 2016-2030, arealdelen

Kommuneplanen ble vedtatt 11. april 2018, og angir at reguleringsplan av 2013 fortsatt skal gjelde (hensynssone R108).

I forhold til tidligere kommuneplan for Rødsmoen og reguleringsplan, har det kommet til hensynssoner, knyttet til flomfare og støy. Disse er vurdert 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.

I planen er vist en omlegging av Ygla, over en strekning på ca 300 meter.



### 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 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 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 er vurdert, og beskrives i denne planbeskrivelsen, kap. 7.

### 3.4 Sikkerhetskrav knyttet til militære flyplasser

Det er strenge regelverk for sikkerhet knyttet til militære flyplasser, og disse er lagt til grunn for inngjerding av flyplassen og definisjon av et såkalt hinderplan, dvs et definert plan i lengde- og sideretning av landingsstripen, hvor det ikke skal være oppdukkende elementer. Grunnlaget for utarbeidelse av hinderplanen er basert på ICAO-regelverket.

Hinderplanen er lagt til grunn for militær og sivil godkjenning av flyplassen. Illustrasjoner av hinderplanet er vist på neste side. Militær fagmyndighet er Luftoperativ inspektorat (LOI) som er tilsynsmyndighet for militære flyplasser, tilsvarende Luftfartstilsynet.

Flyplassen ble inngjerdet i 2018, innenfor rammene av eksisterende reguleringsplan, se figur nedenfor. Det er krav om et hinderfritt, og tilnærmet horisontalt område, til minimum 75 meter fra senter flystripe. Dette gjelder også omkringliggende gjerde. Overflaten på det hinderfrie området må ha tilstrekkelig bæreevne for aktuelle flytyper (C130J). Videre utover, fra 75 meter, er det hinderfrie området definert av en linje med stigning 1:7. Dette innebærer at gjerde med høyde 2,5 meter må stå minimum  $75m + 7 \times 2,5m = 92,5$  meter fra senter flystripe. Gjerdet er ut fra dette, plassert minimum 95 meter fra senter flystripe, og dette er lagt til grunn ved plassering av nytt bekkeløp for Ygla.



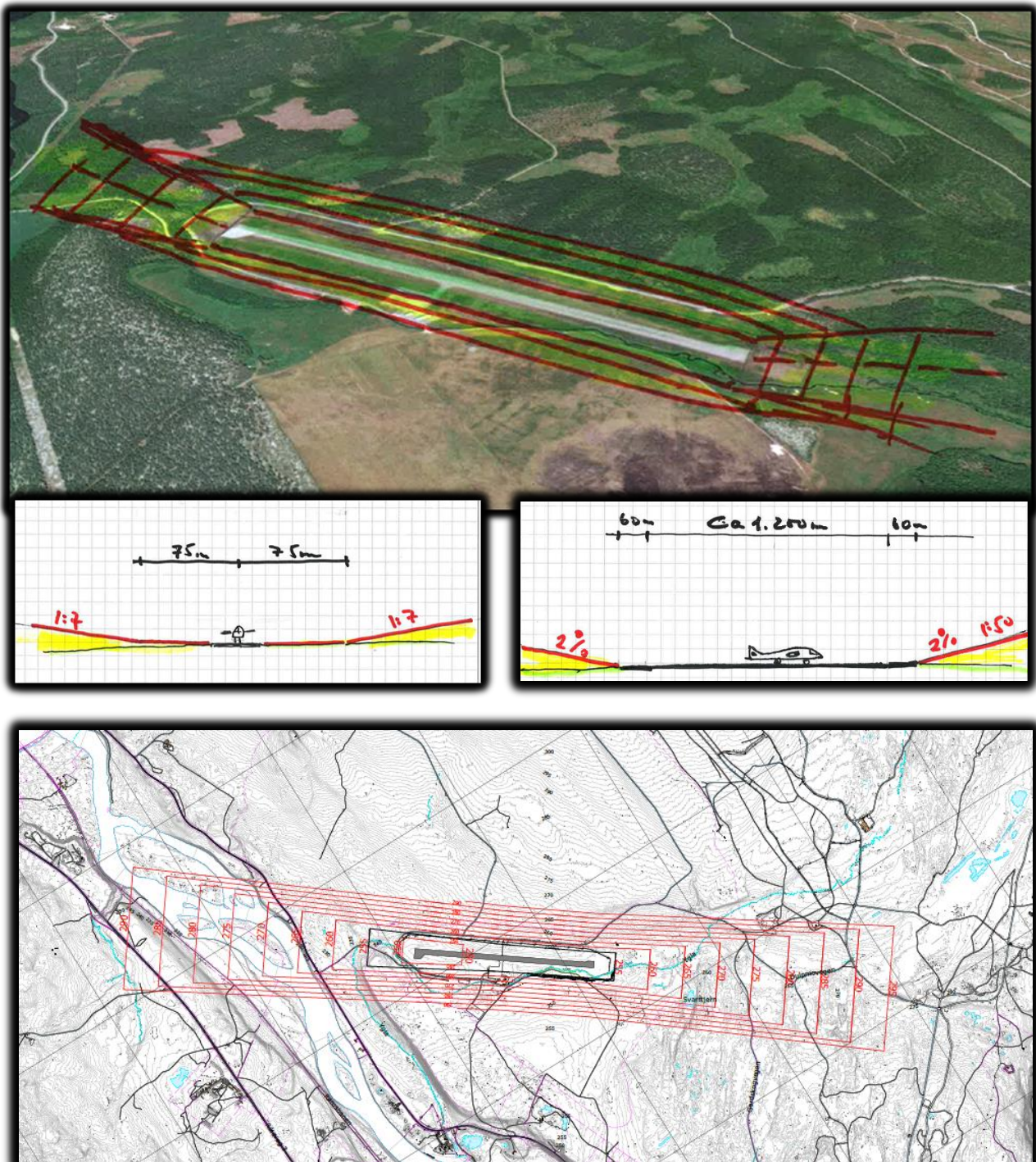
Det er, som vedlegg til reguleringsplanen, utarbeidet et såkalt hinderkart-kart, tegning K2002.

Hinderkartet angir hvilke arealer rundt flyplassen som er berørt av sikkerhetsbestemmelser og krav til hinderfrihet, dvs områder uten oppstikkende objekter.

Rundt flystripa, i alle retninger, er det soner med byggeforbud eller begrensninger i bygge- og vegetasjonshøyder. Innen disse områdene er nødvendig å fjerne vegetasjon for å tilfredstille krav til sikkerhet og hinderfrihet.

Utenfor de angitte områder vil det også være begrensninger, men plan- og bygningslovens §29-4 setter strengere begrensninger, og områdene er derfor ikke medtatt på tegningen. Forholdet forutsettes ivaretatt gjennom normal byggesaksbehandling.

Prinsippene for hinderkart er illustrert nedenfor:





Figurene nedenfor illustrerer hinderplanet i forhold til terrenget og trær. Nederste bilde viser oppstikkende terreng og eksisterende tre, basert på trehøyder fra 2017.

I øverste figur nedenfor, er vist en illustrasjon av BRA-planet for hele flyplassområdet, med oppstikkende trær, lagt inn med 25 meter høyde. Senere registreringer viser at det innen området er trær med høyde inntil 28 meter.

Illustrasjonene viser at hogging må gjennomføres, for å tilfredsstille sikkerhetskravene rundt flyplassen.





## 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.

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 ble varslet i avisa Østlendingen, og på kommunens hjemmeside. Aktuelle offentlige etater, grunneiere og andre berørte blir varslet direkte.
2. Frist for innspill til planarbeidet var satt til 16. april 2021. Innspill sendes til Structor.
3. Innspill til planarbeidet er vurdert i samarbeid mellom Forsvarsbygg, Åmot kommune og Structor.
4. Structor, på vegne av Forsvarsbygg, har utarbeidet forslag til reguleringsplan i nært samarbeid med Åmot kommune.
5. Første gangs behandling i HUKA: Åmot kommune 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 andre eller tredje kvartal 2022.



## 4.5 Innspill til varsel om oppstart av planarbeidet

Det kom i alt 8 innspill til planarbeidet, fra:

1. Statsforvalteren
2. Innlandet fylkeskommune – samfunnsutvikling
3. Innlandet fylkeskommune – samferdsel
4. NVE
5. Statens vegvesen
6. Mattilsynet
7. Elvia
8. Naturvernforbundet i Sør-Østerdal

Sammendrag av relevante innspill er gjengitt og eventuelt kommentert i de neste punktene.

### 4.5.1 Statsforvalteren

1. Vurderinger etter naturmangfoldlovens §§8-12 må innarbeides i planen.
2. I plankartet bør det avsettes et tilstrekkelig grøntbelte langs vassdraget og gis bestemmelser om bevaring av kantvegetasjon, med minstekrav til bredde og høyde på kantvegetasjon, med forbud mot deponering av masser, restriksjoner på graving i vannstrengen etc.
3. Tiltak i Ygla må ikke hindre fiskens frie gang eller forringelse av gyte- og oppvekstområder. Tiltak som kan medføre tilslamming av Ygla bør utføres i perioden 15. juni til 15. august. Det bør vurderes å reetablere kantsoner med kantvegetasjon, og reetablering av bekkeløpet må gjøres på en slik måte at vassdraget ikke blir tørrlagt på grunn av lekkasje til grunnen.
4. Risiko- og sårbarhetsanalyse skal utarbeides i samsvar med veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

**Kommentar fra tiltakshaver:** Innspillene anses ivaretatt i planforslaget, i den grad dette er mulig innenfor de rammebetingelser og sikkerhetskrav som gjelder for flyplassen.

### 4.5.2 Innlandet fylkeskommune – samfunnsutvikling

1. Det må i forbindelse med reguleringsplanen gjennomføres en habitatkartlegging og fiskeundersøkelse på aktuell strekning i Ygla.
2. Planen må beskrive og kartfeste anleggelse av nytt løp med samme variasjon som det gamle. Gjennom bestemmelser må høyde på kantvegetasjon beskrives og sikres, for å møte både sikkerhetskrav og krav til økologisk funksjon for vassdraget.
3. Nye lidar-data tilsier at det kan være hittil uregistrerte kulturminner i området, og det kan bli nødvendig med nye registreringer i området.
4. Vegetasjonsskjøtsel på kulturminner og kulturmiljøer må utføres på en slik måte at disse ikke utsettes for skade, dette må sikres gjennom bestemmelser i planen.

**Kommentar fra tiltakshaver:** Innspillene anses ivaretatt i planforslaget.

Omlegging av Ygla må omsøkes etter Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, og detaljert utforming av nytt elveløp forutsettes ivaretatt gjennom søknaden.

### 4.5.3 Innlandet fylkeskommune – samferdsel

Innlandet fylkeskommune har ingen samferdselsfaglige merknader til saken.



#### 4.5.4 NVE

1. Det kan, ut fra ortofoto, se ut som at området langs Ygla er veldig skrint, med lite vegetasjon. En omlegging kan, om det gjennomføres riktig, bidra til natur- og miljøverdiene langs elva blir bedre enn i dag.
2. Det må gjennomføres en flomvurdering som dokumenterer tilstrekkelig sikkerhet mot naturfare.
3. Det bør utarbeides en overvannsplan, hvor det redegjøres for løsninger knyttet til overflatevann.

#### Kommentar fra tiltakshaver:

Punktene 1-2 anses ivaretatt i planforslaget.

Det er utarbeidet en flomvurdering knyttet til Ygla. Det er utover dette ikke ansett som nødvendig å utarbeide en egen overvannsplan, jfr. også beskrivelse under kap. 7.7.

#### 4.5.5 Statens vegvesen

Statens vegvesen har ingen merknader til planarbeidet.

#### 4.5.6 Mattilsynet

1. Mattilsynet er uenig i at aktuelle tiltak ikke omfattes av Forskrift om konsekvensutredninger, og savner en begrunnelse for dette. Mattilsynet mener at de enkelte tiltak ikke utløser krav om KU, men at de i sum kan gjøre dette.
2. Det anføres at tidligere konsekvensutredninger (KU) er gjort med utgangspunkt i en helt annen bruk og formål med flyplassen.
3. Det pekes på at flyplasser med rullebane på 1.600 meter eller lengre skal ha planprogram, og det forventes en vurdering av om endret status, til militær flyplass, utløser krav om konsekvensutredninger.
4. Mattilsynet stiller videre spørsmål ved om omlegging av Ygla, utløser KU-krav.
5. Mattilsynet finner det vanskelig å vurdere om endring av reguleringsplan for Rena militære flyplass med hoppfelt berører Mattilsynets forvaltningsområder før det er gjennomført en konsekvensutredning.

#### Kommentar fra tiltakshaver:

1. Krav om planprogram/KU ble vurdert av Åmot kommune og tiltakshaver ved oppstart av planarbeidet, og det ble konkludert med at aktuelle tiltak ikke er av et omfang eller kategori som utløser dette. Tiltakshaver mener fortsatt at dette er en riktig vurdering. Utarbeidelse av planprogram/KU ville bare bli en formal-øvelse, uten praktisk betydning for det endelige resultat.
2. Dette har vært en militær flyplass siden 1997-98, og har nå fått godkjenning som dette. Dette endrer ikke formål og bruk av flyplassen, det blir som tidligere.
3. Rullebanen på flyplassen ca 1.300 meter, dvs at Mattilsynet har lagt feil lengde til grunn i sin vurdering.
4. Konsekvenser av aktuelle tiltak er i hovedsak knyttet til omlegging av Ygla, en relativt oversiktlig situasjon, og dette er utredet og kommentert i planforslaget.
5. Det blir utarbeidet en ny reguleringsplan, med nødvendige utredninger og vurderinger. Mattilsynet får denne til høring, og kan da vurdere om endring av reguleringsplan for Rena militære flyplass med hoppfelt berører Mattilsynets forvaltningsområder.

#### 4.5.7 Elvia

Elvia har to høyspentlinjer i vestre del av planområdet, og forutsetter at fareområder opprettholdes som i gjeldende plan.

**Kommentar fra tiltakshaver:** Dette er ivaretatt i ny plan.

#### 4.5.8 Naturvernforbundet i Sør-Østerdal

1. Ved flytting av bekkeløpet, må nytt løp gjenoppbygges så naturlig som mulig. Fare for eventuell tørrlegging må undersøkes/ivaretas.
2. Arbeidene må ikke gjennomføres i ørretens gyttetid, og kortest mulig strekning må berøres.
3. En naturlig elvebunn med fiksevennlig substrat og tilstrekkelig bred kantsone må etableres langs det nye bekkeløpet.
4. Hogst må planlegges i samråd med biolog og arkeolog, og eventuelle supplerende undersøkelser må gjennomføres. Kjørespor som påvirker hydrologien i området, må unngås.
5. Uttransport bør skje med lett utstyr, aller helst med hest.
6. Naturvernforbundet er skeptisk til konklusjon om at varslede tiltak ikke utløser krav om planprogram og KU.

#### Kommentar fra tiltakshaver:

Punktene 1-4 anses ivaretatt i det nye planforslaget. Tiltaket må søkes etter Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, og utforming av nytt elveløp forutsettes ivaretatt gjennom søknaden.

Punkt 5: Metodikk for hogst/uttransport anses avklart, bruk av hest anses ikke som rasjonelt eller hensiktsmessig.

Punkt 6: Krav om planprogram/KU ble vurdert av Åmot kommune og tiltakshaver ved oppstart av planarbeidet, og det ble konkludert med at aktuelle tiltak ikke er av et omfang eller kategori som utløser dette. Tiltakshaver mener fortsatt at dette er en riktig vurdering, med bakgrunn i at ny reguleringsplan i stor grad er i samsvar med gjeldende plan.

#### 4.5.9 Innspill vedrørende oversendelse av referat fra oppstartmøte

Innlandet fylkeskommune, kommunal veiledning plan, har i sitt innspill påpekt:

Vi gjør oppmerksom på at ved varsel om oppstart av private reguleringsplanarbeid skal referat fra oppstartsmøte med kommunen medfølge i oversendelsen, jf. Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven § 5.

NVE har i sitt innspill påpekt det samme.

#### Kommentar fra tiltakshaver:

Dette er formelt sett ikke riktig. I oppstartvarselets planinformasjon, punkt 4.1, er angitt at referat fra oppstartsmøte kan fås ved henvendelse til Structor, og dette er i samsvar med den aktuelle forskriften, se utsnitt fra forskriftens § 5, nedenfor.

#### § 5. Kunngjøring og varsling av planoppstart

Varslet om at planarbeidet starter opp etter plan- og [bygningloven § 12-8](#) første ledd, skal ha vedlagt planinitiativet og referatet fra oppstartsmøtet eller opplyse om hvor det er tilgjengelig.



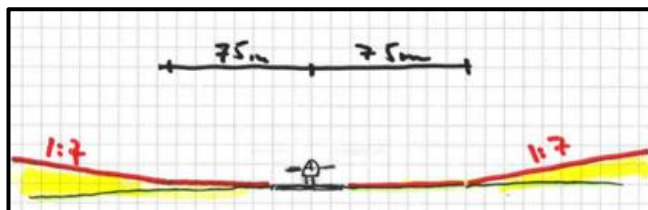
## 5. AKTUELLE TILTAK – PLANFORSLAG

### 5.1 Omlegging av Ygla – delstrekning 3

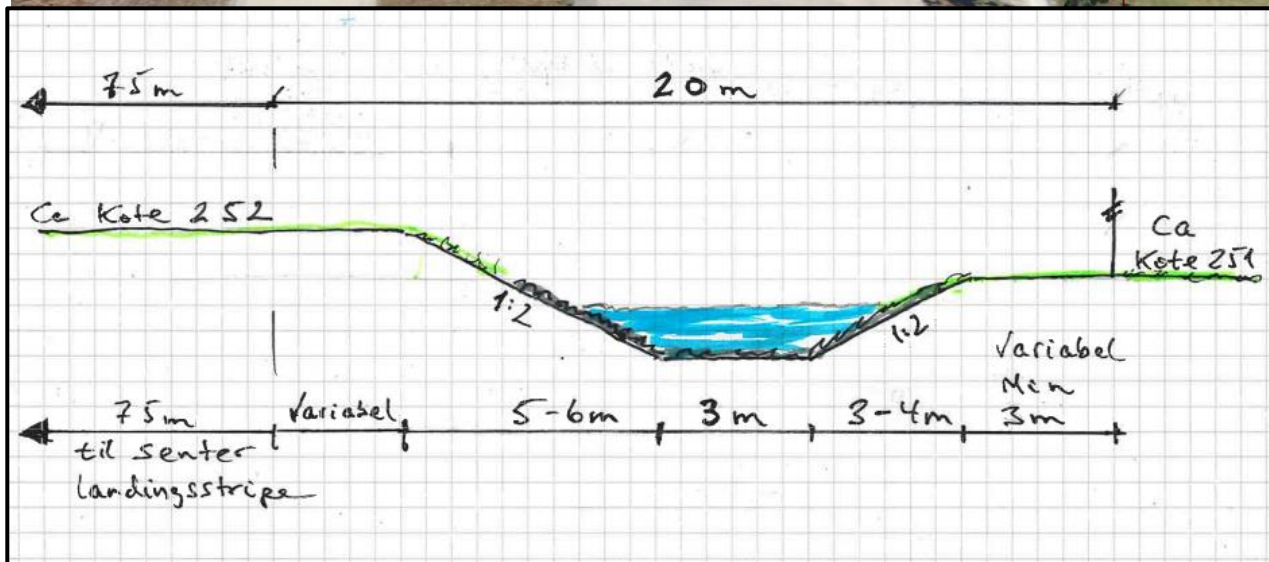
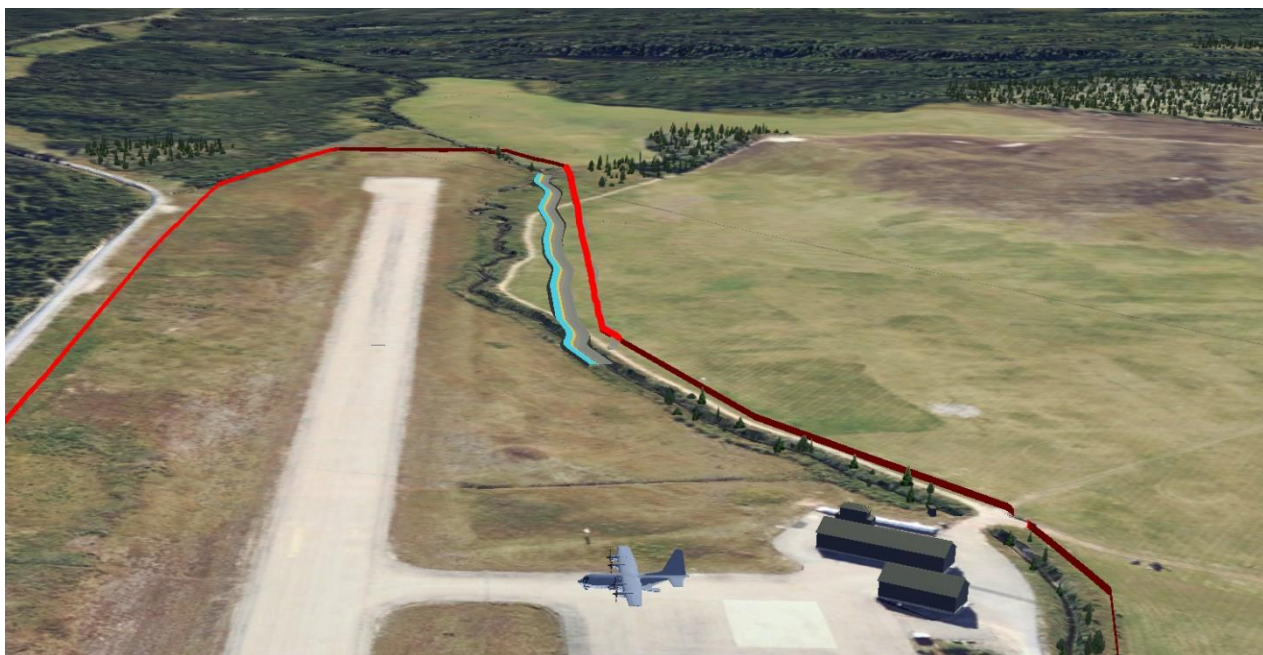
Figuren nedenfor viser forslag til omlegging av Ygla (blå strek) over en strekning på ca 450 meter.

Eksisterende gjerde er vist med rød strek på figuren. Dette ligger ca 95 meter fra senter landingsstripe. Det er ikke ønskelig eller aktuelt å flytte gjerdet lengre fra flystripen, da dette vil gå på bekostning av hoppfeltet og arealer som brukes som dyrka mark.

Sikkerhetssonen, dvs hinderfritt område, jfr kap. 3.4, går til 75 meter fra senter landingsstripe. Ygla må altså flyttes ut til et nytt løp, i en korridor med bredde 20 meter. Ut fra dette er det valgt et tverrsnitt som vist i figuren nederst på siden.



Det er viktig at vegetasjon holdes nede innenfor området, og det er et krav om å kunne drifte dette rasjonelt. Det er derfor satt av en sone på minimum 3 meter inn mot gjerdet, for at det her skal kunne være mulig å kjøre med traktor, for nødvendig drift/vedlikehold.



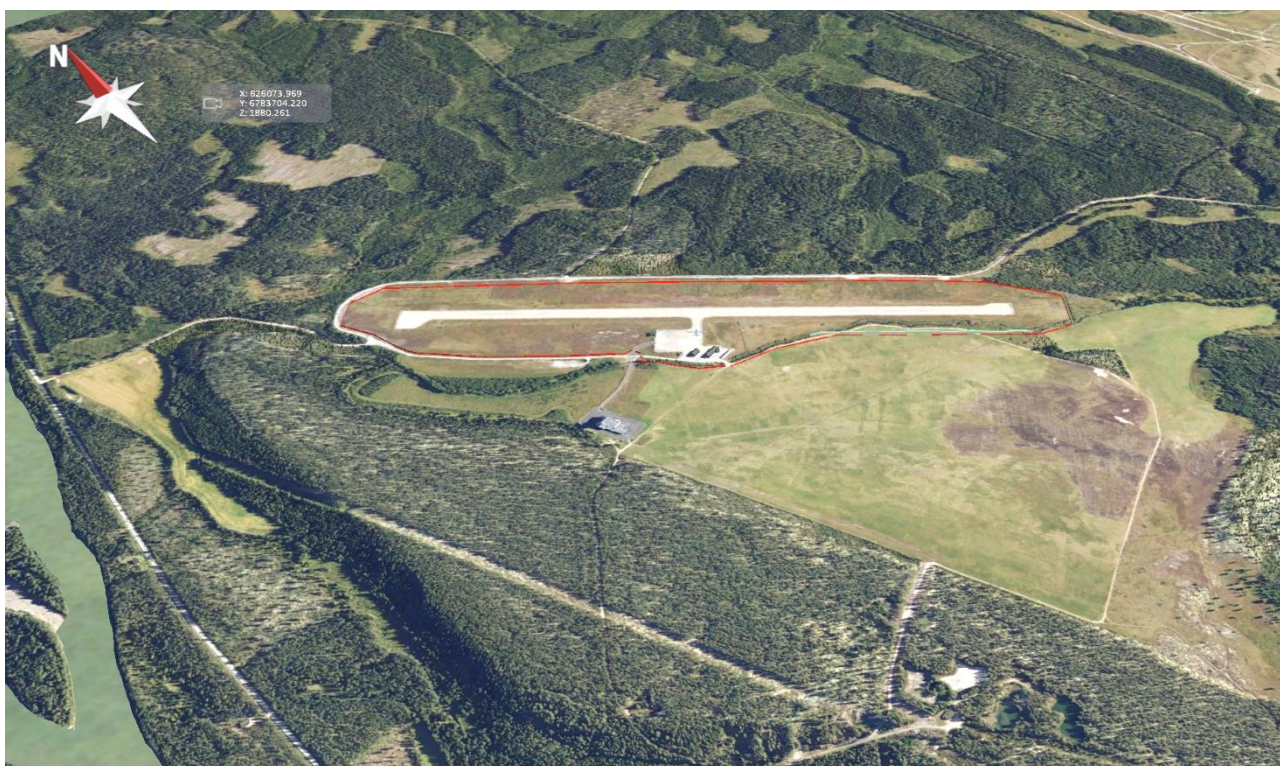
Arealer innenfor sikkerhetssonen på 75 meter blir hevet til nivå med flystripen, og dette resulterer i at det blir ca 1m en høydeforskjell mellom terrenget på begge sider av nytt elveløp. Dette er gunstig i forhold til fremtidig flomfare inn mot flystripen.

Starten av bekkeomleggingen ligger på ca kote 250 og avslutningen på ca kote 249. Med en høydeforskjell på ca 1m over en lengde på ca 450 meter ligger bekkeløpet med svært lite fall i lengderetningen.

Det har fra ulike hold vært ytret ønske om en mer meanderende form på det nye elveløpet, blant annet i rapport om naturverdier (Biofokus). Forsvarsbygg innser at det kunne vært ønskelig ut fra et natur- og miljøperspektiv, men med bakgrunn i arealbruk, gjerder etc, og ufravikelige krav til sikkerhet for flyplassen, samt framtidig drift og vedlikehold, blir dette kun mulig i begrenset grad, innenfor korridoren på 20 meter.

Blant annet følgende momenter legges til grunn for videre planlegging og omlegging av Ygla:

- Tiltaket skal gjennomføres på en skånsom måte, med tanke på begrensning av skader på naturmangfold, og utføres med maskiner som er godt egnet for anleggsvirksomhet i vann.
- Utgraving og etablering av bekkeløpet kan skje uten konsekvenser for fisk etc, men påkobling mellom eksisterende og nytt elveløp bør skje utenom gytetida for ørret, dvs. innenfor perioden 15. juni til 15. september.
- Elvebunn på nytt elveløp skal formes slik at det ikke etableres vandringshinder for fisk.
- Det nye løpet bør ha en kombinasjon av steinsetting og slakt skrånende jordbakke, for å skape variasjon i biotoper for ulike organismegrupper. Steinsetting gir stabilisering av masser og mulighet for skjul av fisk. Skrånende jordskråning gir en raskere revegeteringsperiode.
- Utlegging av gyttegrus for ørret på utvalgte plasser er vurdert, men Ygla vil også etter tiltaket være stilleflytende, med lavt oksygeninnhold i vannet og fare for ny, framtidig tilslamming av elvebunn. Det er derfor konkludert med at utlegging av gyttegrus ikke er hensiktsmessig.
- Utplassering av enkelte steiner og eventuelt røtter for å skape leveområder for fisk og andre arter.





## 5.2 Nye bygg og anlegg

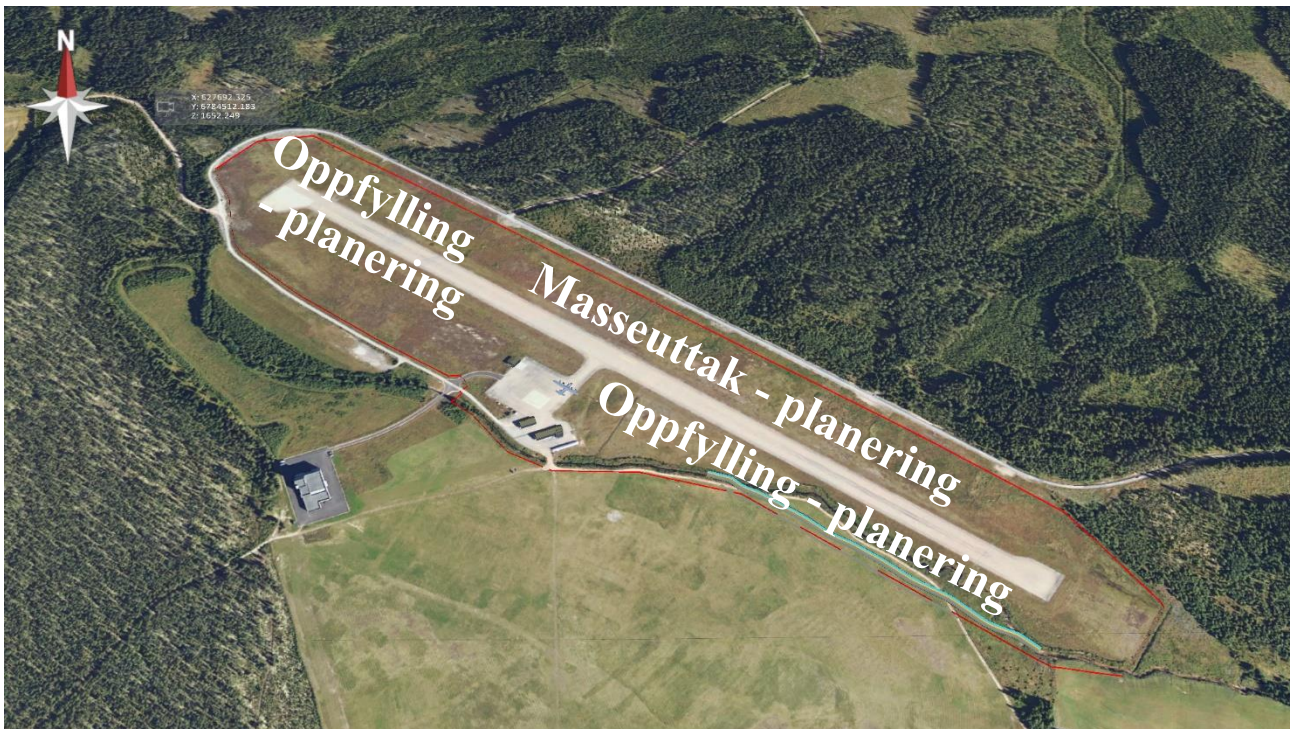
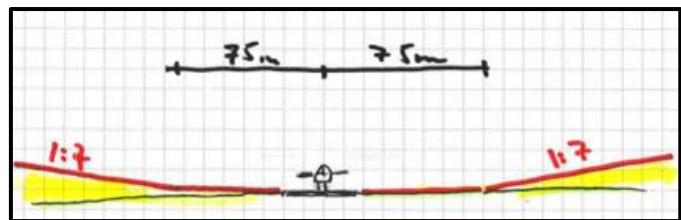
Ny plan legger til rette for bygging av brannstasjon ved flyplassen, og andre behov for bygg og infrastruktur ved flyplassen. Det er også ønskelig å skifte ut eksisterende bru over Ygla, for å få en bredere kjørebane.



## 5.3 Planering av hinderfri sone på 75 meter

Det er krav om minimum 75 meter hinderfritt område fra senter flystripe, og overflaten må her være relativt horisontal, jevn og ha tilstrekkelig bæreevne for aktuelle flytyper.

Dette innebærer at det må tas ut masser i terrenget nord-øst for landingsstripen. Massene vil i hovedsak bli brukt til å planere ut tilsvarende arealer som ligger lavere enn landingsstripen. Tiltaket blir omsøkt i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser, og fastlegging av omfang, og detaljer knyttet til tiltaket, blir en del av søknaden.



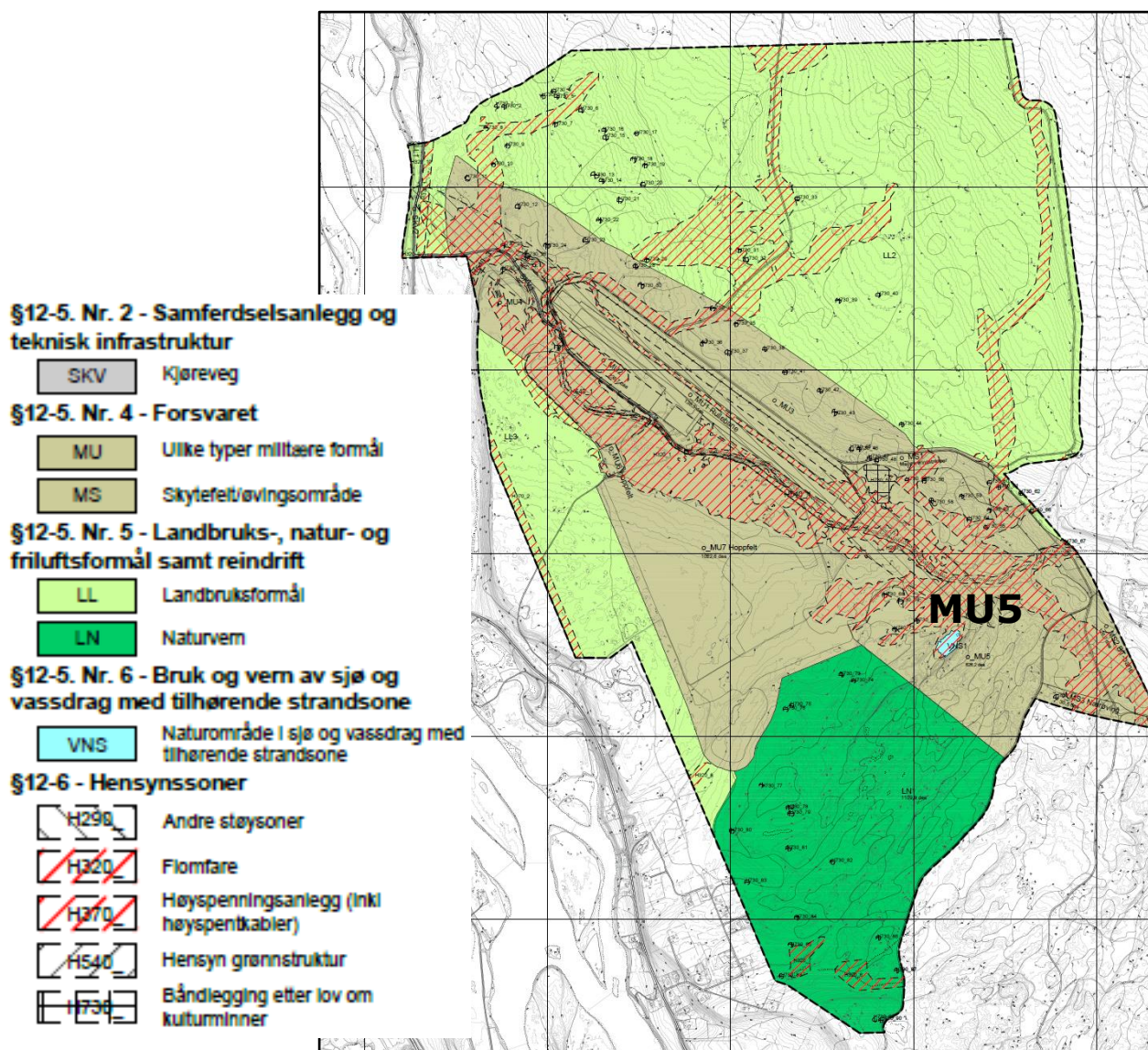


## 6. REGULERINGSPLAN

### 6.1 Planområde

Planområde og formål fremgår av utsnittet nedenfor. Planens ytre avgrensning sammenfaller med planen av 2013. Hovedendringene i forhold til gjeldende plan er:

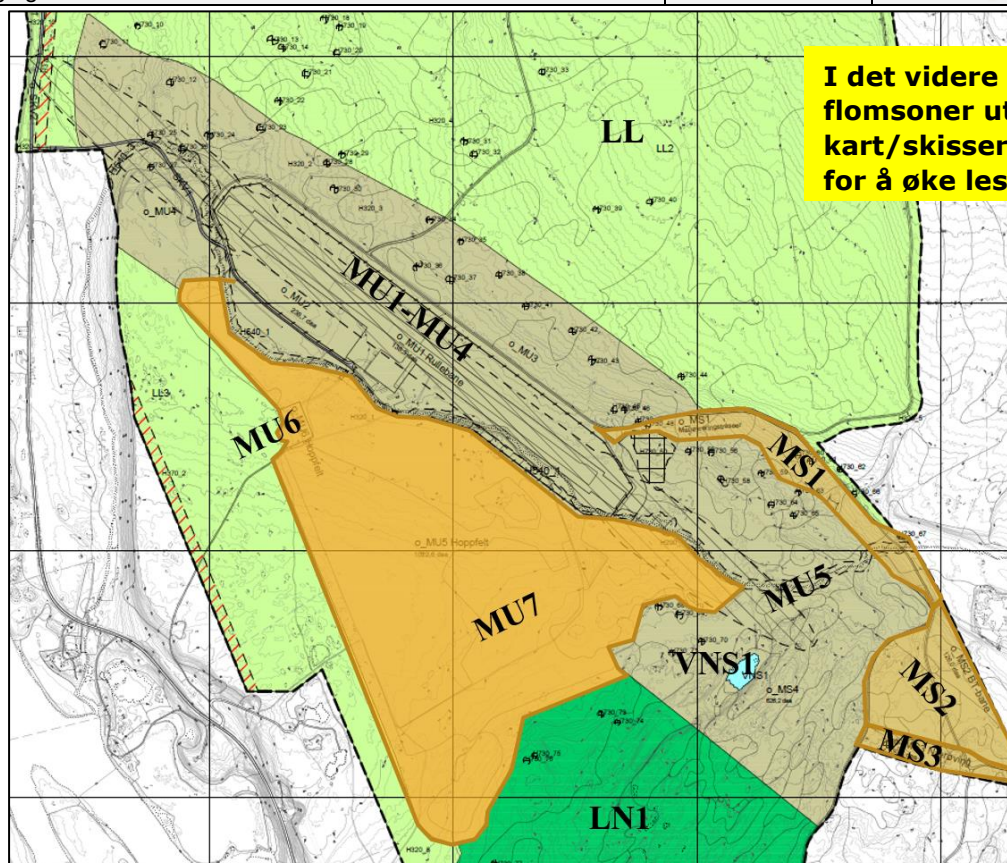
1. Omlegging av Ygla på en delstrekning.
2. Ettersom Ygla nå er mer eller mindre bearbeidet gjennom hele det regulerte forsvarsområdet, dvs flyplass og hoppfelt, er det ikke naturlig å regulere Ygla som naturvernomsråde gjennom disse områdene. Det er i stedet lagt på en hensynssone langs Ygla gjennom området.
3. Hele Forsvarets eiendom er regulert til Forsvarsformål. Noen private arealer, som inngår i sonen hvor hogst av trær kan bli nødvendig, reguleres til Forsvarsformål, med sikte på at disse erverves.
4. Planen er oppdatert, og forenklet, ved at noen «interne» forsvarsområder er slått sammen og områdebetegnelser er endret i samsvar med nyere, generelle regler for dette.
5. Både hoppfelt, flyplassområdet og arealene som er berørt av kravene til hinderfrihet, er angitt med formål Forsvaret. For område MU5 avviker dette fra reguleringsplanen av 2013. Innenfor disse arealene vil Forsvaret ha behov for råderett for å sikre operative behov og overholdelse av krav til flysikkerhet, herunder vegetasjonskontroll. Arealene angitt med formål Forsvaret er knyttet til flyplassområdet og hoppfeltet, og etter Forsvarsbyggs oppfatning viser planforslaget det mest korrekte bildet av faktisk situasjon.





## 6.2 Arealbruk

FORMÅL	Delområde	Areal i daa	Sum areal
<b>Kjøreveger</b>	<b>SKV</b>		<b>11,5</b>
<b>Ulike typer militære formål</b>	<b>MU</b>		
Flyplass og hoppfelt	<b>MU1 – MU7</b>		<b>2705,9</b>
<b>Skytefelt/øvingsområde</b>	<b>MS</b>		
Manøvertraséer – BT-bane – Nærøving - Hinderplan	<b>MS1 – MS3</b>		<b>245,2</b>
<b>Landbruks-, natur- og friluftsmål</b>			<b>4577,2</b>
Skogbruk	<b>LL1 – LL3</b>	3467,3	
Naturvern	<b>LN1</b>	1109,9	
<b>Bruk og vern av sjø og vassdrag – med tilhørende strandsone</b>			
Svarttjern	<b>VNS1</b>		<b>6,1</b>
<b>SUM FORMÅL</b>			<b>7 545,9</b>
<b>HENSYNSSONER</b>			<b>2095,6</b>
Støysoner	<b>H290</b>	485,0	
Flomfare	<b>H320</b>	1430,0	
Faresone-høyspent	<b>H370</b>	47,4	
Hensynssone Ygla	<b>H540</b>	89,8	
Båndlegging etter lov om kulturminner	<b>H730</b>	44,0	



I det videre er flomsoner utelatt på kart/skisser, for å øke lesbarheten



### 6.3 Kjøreveger

Adkomstveg fra Fv2188 er privat veg opp til flyplassen, med angivelse av bruksrett. Øvrige vegger inngår i andre formål.

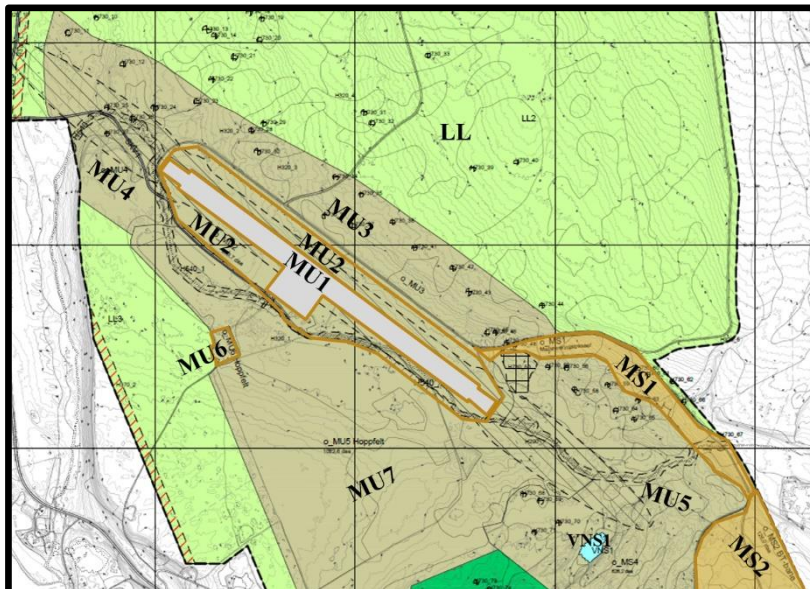
### 6.4 Reguleringsformål MU1-MU5 – Rena militære flyplass

Område MU1 er arealer knyttet til flystripe, parkering, taxi-områder, sidearealer etc. Her er også etablert et drivstoffanlegg.

MU2 er sikkerhetsareal rundt flystripen, dvs inngjerdet område. I område MU2 ligger et hoppfelthus med garasje, brutto grunnflate ca 350 m<sup>2</sup>, for kontrolltjeneste og pakking av fallskjerm, samt en kaldgarasje på ca 200 m<sup>2</sup>.

Eventuell av-ising av fly skal foregå innen område MU2.

Det kan være aktuelt å plassere ny brannstasjon i dette området.



Områdene MU3-MU5 er arealer som reguleres til formål Forsvaret, ut til omkringliggende skogsområder, og skal ivareta behovet for hinderfrie plan.

Område MU5 er i tidligere reguleringsplan regulert til naturformål, med mulighet øving til fots, og hogging i forhold til fly-sikkerhetsplan. Flatehogst er ikke tillatt.

Omregulering til forsvarsformål er logisk i forhold til at området er en del av sikkerhetssonen rundt flyplassen. Det er imidlertid knyttet de samme, eller strengere krav til naturkvaliteter, hogst etc, som i gjeldende plan. MU5 forutsettes ikke benyttet til kjøretøybasert operativ trening og utdanning.

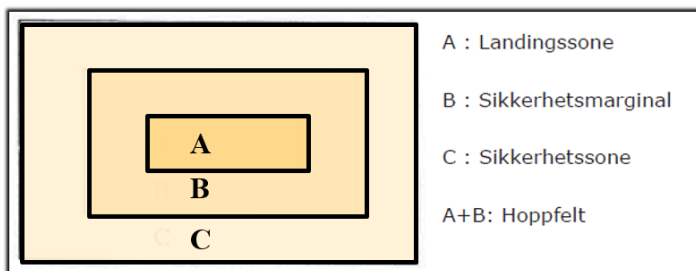




## 6.5 Reguleringsformål MU6-MU7 – hoppfelt

Dette er arealer som brukes i forbindelse med fallskjermhopping. Hoppfeltet skal være mest mulig fritt for hindringer som kan skade hoppere under landing.

Hoppfeltet er i utgangspunktet inndelt i soner, se figur til høyre, men dette er ikke definert som adskilte områder i reguleringsplanen:

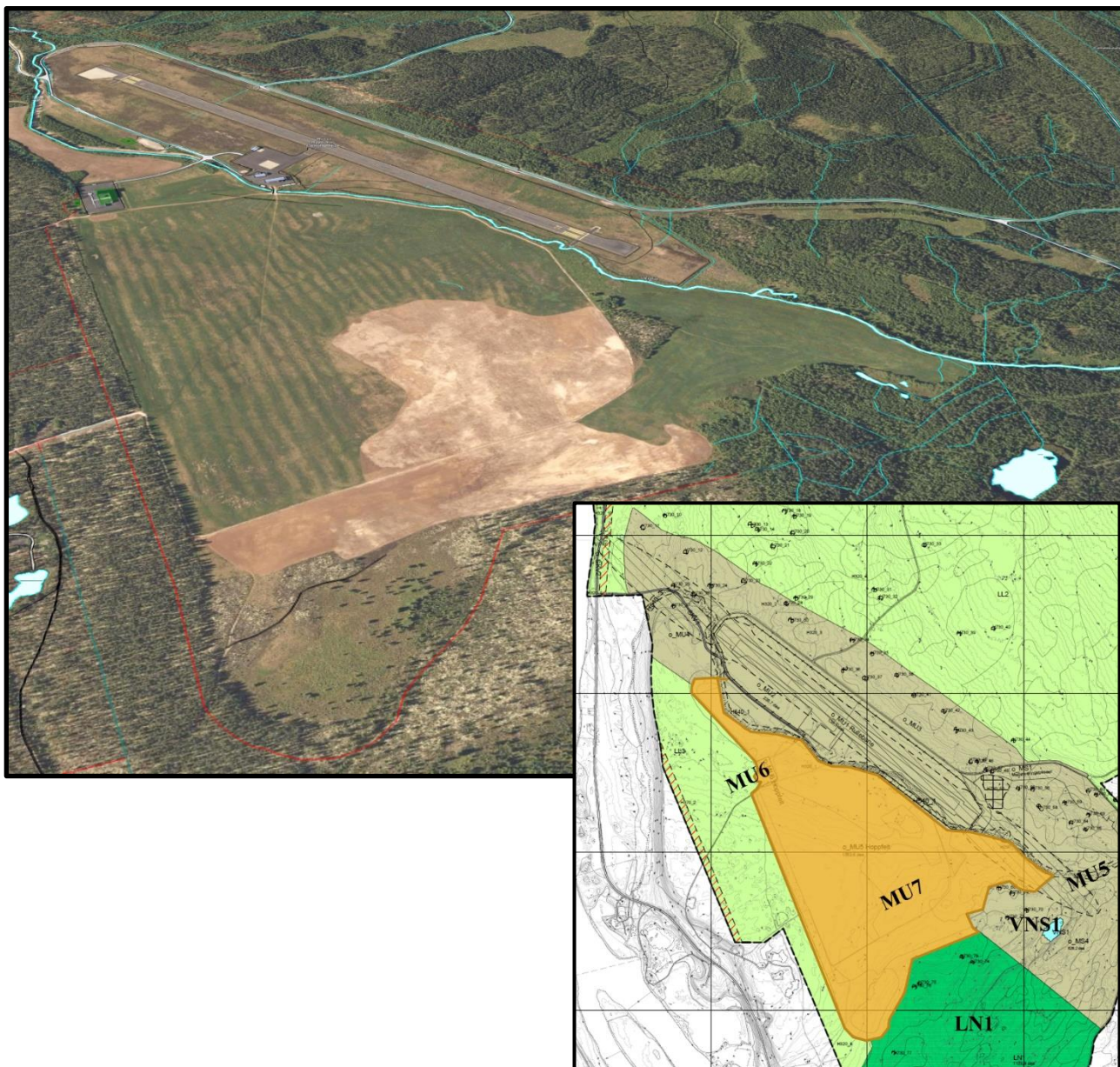


Landingssonen (A, ca 280 daa) skal være tilnærmet horisontal, med jevn overflate, uten grøfter, diker, ledninger, trær, stolper etc.

Innenfor sikkerhetssonen (C, ca 330 daa), skal det ikke være dypt vann, høyspentledninger, hus høyere enn en etasje, jernbanelinjer, trafikerte vegger, stopler eller master.

Områdene kan utnyttes til dyrking eller beite, etter avtaler mellom Forsvaret og interessenter.

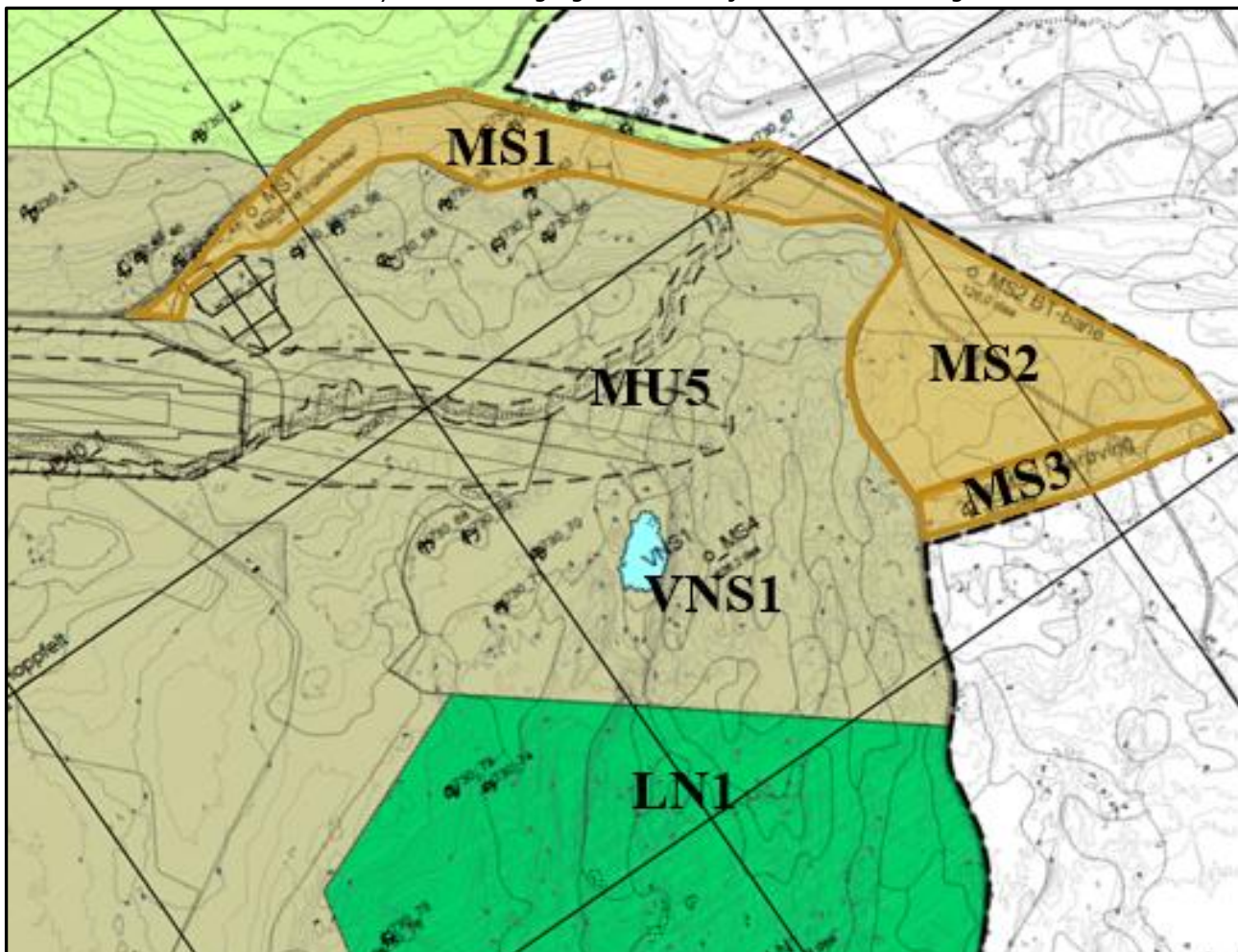
I område MU6 er det etablert et bygg, ca 1.600 m<sup>2</sup> grunnflate, knyttet til Forsvarets aktiviteter på flyplassen.





## 6.6 Reguleringsformål MS1– manøvreringstraséer

Dette er områder hvor det kan ryddes for skog og etableres kjøretraséer i terrenget.

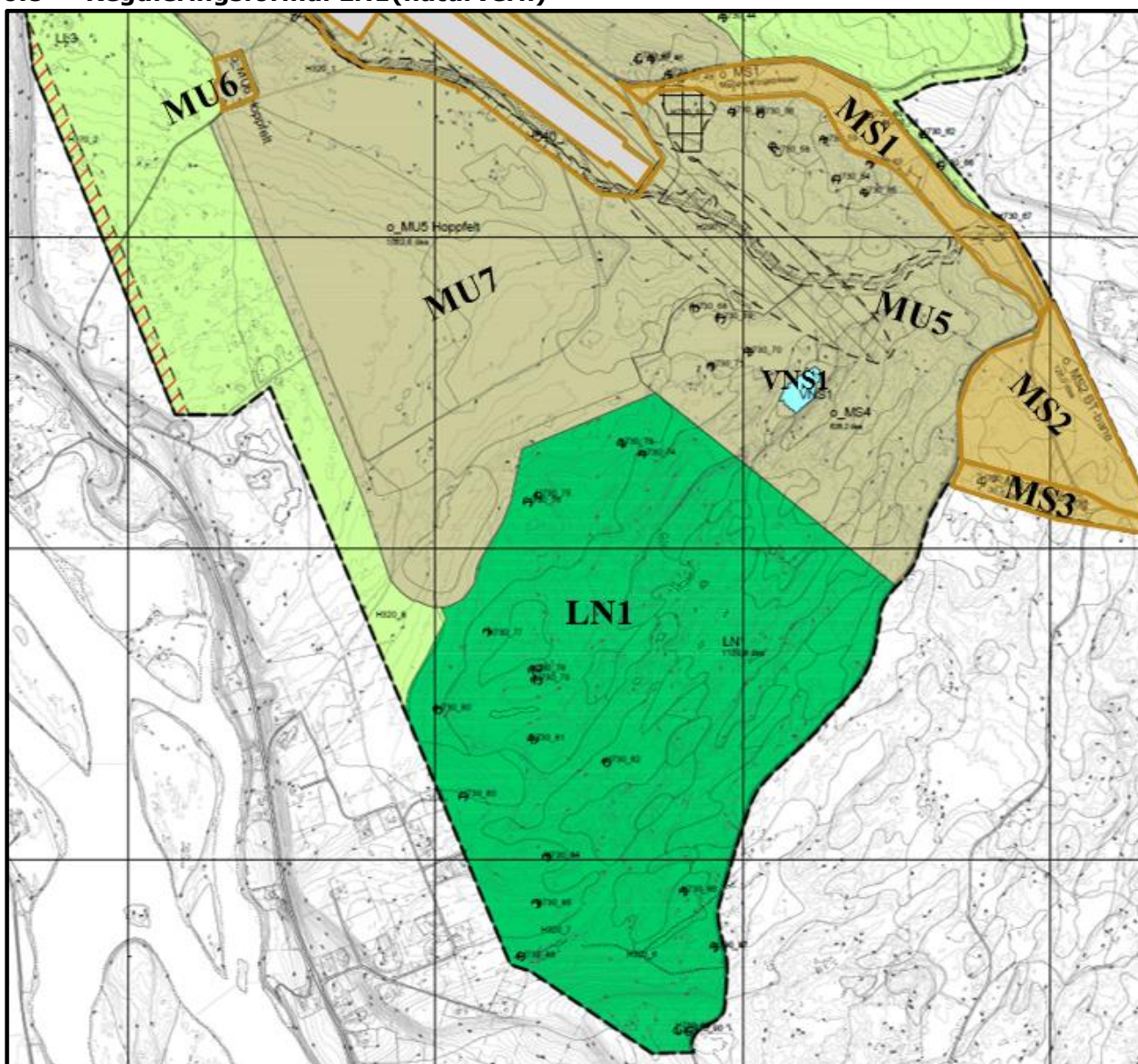


## 6.7 Reguleringsformål MS2-MS3 – nærøvingsområde og BT-bane

Disse områdene inngår i egne arealplaner, godkjent i 1996 og revidert i 2022, men ble av ulike grunner tatt med i planområdet da reguleringsplan for flyplassen ble utarbeidet første gang.



## 6.8 Reguleringsformål LN1(naturvern)



**Område LN1** er i tidligere kommunedelplan Rødsmoen avmerket som LNF-område med særskilte natur-, kultur- og friluftsinnteresser. I gjeldende reguleringsplan er området vist som formål Naturvern, med mulighet for hogging i forhold til fly-sikkerhetsplan, og øving til fots. Flatehogst er ikke tillatt.

Dette kalksteinområdet mellom Kåsmoen og Kjeldesaga har et betydelig innslag av tresatt rikmyr, en artsrik vegetasjonstype.

Den sørlige delen av LN1 inneholder sterkt hensynskrevende vegetasjonstyper og ulike forekomster av truede og fredete plantearter; kåltistel og marisko. Ved forundersøkelsene i forbindelse med forsvarsetableringen på Rena, i 1994, utført av Høgskolen i Gjøvik, skogavdelingen på Brandbu, mars 1994, står følgende:

*Kåltistel:* De tallrike funnene av kåltistel i rike drag i barskog og i tresatte rikmyrer er oppsiktsvekkende, da arten tidligere bare er kjent fra titalls lokaliteter i begrenset område på Østlandet og er en relativt sjelden art i Norge. Forekomstene utgjør også nordgrense i Skandinavia. Kåltistel er en art som forekommer naturlig i rike, fuktige drag, og forekomstene på Rødsmoen utgjør antagelig de største her i landet for den sjeldne arten.

*Marisko:* Forekomstene av marisko på Rødsmoen er av de største i sør-Norge. Marisko er fredet mot innsamling, skade og ødeleggesle av enhver art, og er også klassifisert som hensynskrevende i «rødlista» over truede arter i Norge. Spesielle henyn må tas i disse områdene.

## 6.9 Reguleringsformål VNS1 – bruk og vern av sjø og vassdrag

I Svarttjern (VNS1) er det påvist salamandere og enkelte sjeldne insekter. I bekkedraget fra Svartmyra til Ygla er det påvist bever, og området er del av et viktig vinterbeite for elg.

Bekkeløpet til Ygla innenfor de regulerte områdene er stort sett bearbeidet, eller vil bli omlagt. Det er derfor ikke vurdert som logisk å regulere Ygla til VNS-formål. Her er det i stedet lagt inn en hensynssone.

## 6.10 Reguleringsformål LL1-LL3 – jord-/skogbruksområder

Dette er naboområder til flyplass/hoppfelt i vest, nord og øst. Innen disse områdene kan det drives ordinært jordbruk og skogbruk. Det er ikke knyttet spesielle bestemmelser til disse områdene, utover at eksisterende jaktkoier tillates opprettholdt og vedlikeholdt.

## 6.11 Hensynssoner

### 6.11.1 Støysoner (H\_290)

Dette er støysoner rundt flystripen, videreført fra tidligere reguleringsplan.

### 6.11.2 Faresoner flom (H320)

Dette er områder som ligger innenfor område for en mulig 200-års-flom ned 40% klimapåslag. Innenfor sonen er det ikke tillatt med bygge- og anleggstiltak. Det kan åpnes for slike tiltak dersom det er dokumentert tilfredsstillende sikkerhet mot flom, dvs 200-års flom med klimapåslag 40%.

### 6.11.3 Faresone - høyspenningsanlegg (H\_370)

Dette gjelder faresone rundt høyspentlinje i vestre del av planområdet. Sonen går til 10 meter utenfor ytterste linje, på begge sider.

### 6.11.4 Ygla

Ygla tillates omlagt som vist i planen. På øvrige strekninger skal kantvegetasjonen bevares i størst mulig grad, men kan holdes lav av hensyn til krav til hinderhøyder, jf. fellesbestemmelsene § 1.3. Biotopforbedrende tiltak for fisk i Ygla er hjemlet i planen.

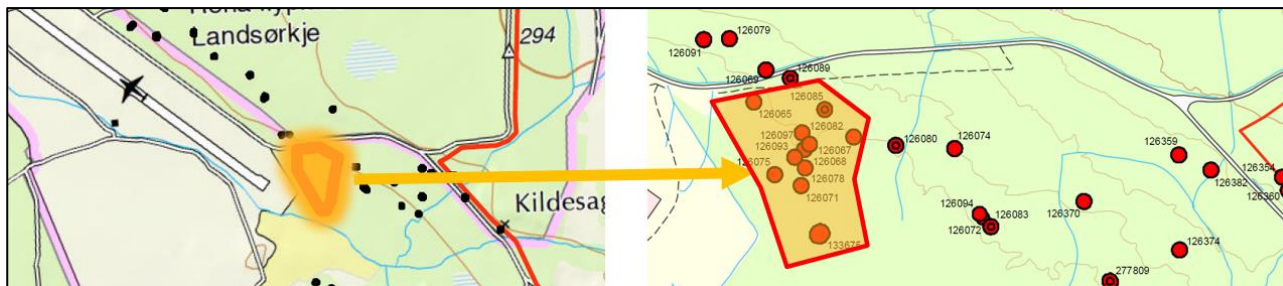
### 6.11.5 Båndlegging etter lov om kulturminner (H\_730)

Undersøkelsesplikten for kulturminner er oppfylt i forbindelse med tidligere planarbeider.

Det er totalt 98 automatisk fredete kulturminner innen området. Dette er i hovedsak kullgroper og fangstgroper, som er regulert til bevaring, med hensynssone H\_730.

I sør-østre del av flystripen er det et område med steinalderboplasser, et kulturmiljø med særlig verdifulle kulturminner.

Disse er båndlagt i en egen hensynssone (H\_730\_50), videreført fra gjeldende reguleringsplan.





## 7. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

### 7.1 Tiltak som følge av planen

Som følge av at flyplassen nå er godkjent som militær flyplass, er det sterk fokus på at alle aktuelle sikkerhetskrav er oppfylt.

Det er ved Rena militære flyplass registrert hendelser knyttet til ville dyr på landingsstripen. Dette problemet ble redusert da landingsstripen etc ble inngjerdet i 2018. Det er også registrert hendelser knyttet til fugler som har kommet inn i motoren på fly, et kjent problem ved mange flyplasser. Miljødirektoratet har med bakgrunn i dette gitt en generell tillatelse til å felle ikke-rødlistede fuglearter ved alle sivile og militære flyplasser i Norge, når dette er nødvendig for å unngå farlige situasjoner.

Forsvarsbygg mener at det, om mulig, er bedre å holde fugler unna ved andre tiltak, enn å felle fuglene. Et bedre tiltak er å redusere/fjerne naturlige tilholdssteder for fugl i nærområdet til flyplassen, dvs å fjerne vegetasjon; i stor grad å hogge trær og busker i nærområdet til flyplassen, spesielt langs Ygla.

Konkrete tiltak som følge av denne reguleringsplanen består da i:

1. Omlegging av Ygla over en strekning på ca 450 meter, mot ca 300 meter i gjeldende reguleringsplan. Prinsipper videreføres fra gjeldende plan, men Ygla må sideforskyves noe mer i forhold til flystripen. På andre deler av Ygla blir er det behov for rydding og fjerning av oppstikkende vegetasjon, for å tilfredsstille sikkerhetskrav.
2. Hogging av trær i aktuelle områder for å tilfredsstille krav til hinderfrie plan i inn- og utflyvningssektorer. Dette er også hjemlet i reguleringsplan fra 2013.
3. Mulig etablering av brannstasjon, andre bygg og infrastruktur i tilknytning til flyplassen.

### 7.2 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. Brannstasjon og garasjer blir bygg av en viss størrelse, foreløpig uavklart, men antas å få liten virkning på landskap og omgivelser.

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

### 7.3 Kulturminner og kulturmiljø

Innen planområdet er det flere automatisk fredede kulturminner. Disse er regulert til bevaring. Tiltak i denne planen berører ikke kjente kulturminner direkte, men det sikres muligheter for en rasjonell drift knyttet til hogst av skog innenfor hinderfrie soner, også der det er registrerte kulturminner.

I sør-østre ende av flystripen ligger et område med flere viktige kulturminner samlet, grovt avmerket i figuren til høyre.



Dette området er regulert med en egen hensynssone (H730\_50). Området skal ikke brukes til øvingsaktiviteter, og det er ikke tillatt med kjøring innenfor området. Kjøring, f.eks. i forbindelse med hogst, kan skje etter avtale med kulturminne-myndighetene.

Aktuelle tiltak anses, samlet sett, å få små virkninger på kulturminner og kulturmiljø.

## 7.4 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.

## 7.5 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 plan av 2013.

## 7.6 Omlegging av Ygla

Omlegging av Ygla vil på kort sikt medføre konsekvenser for elveløp, fiskeoppgang etc.

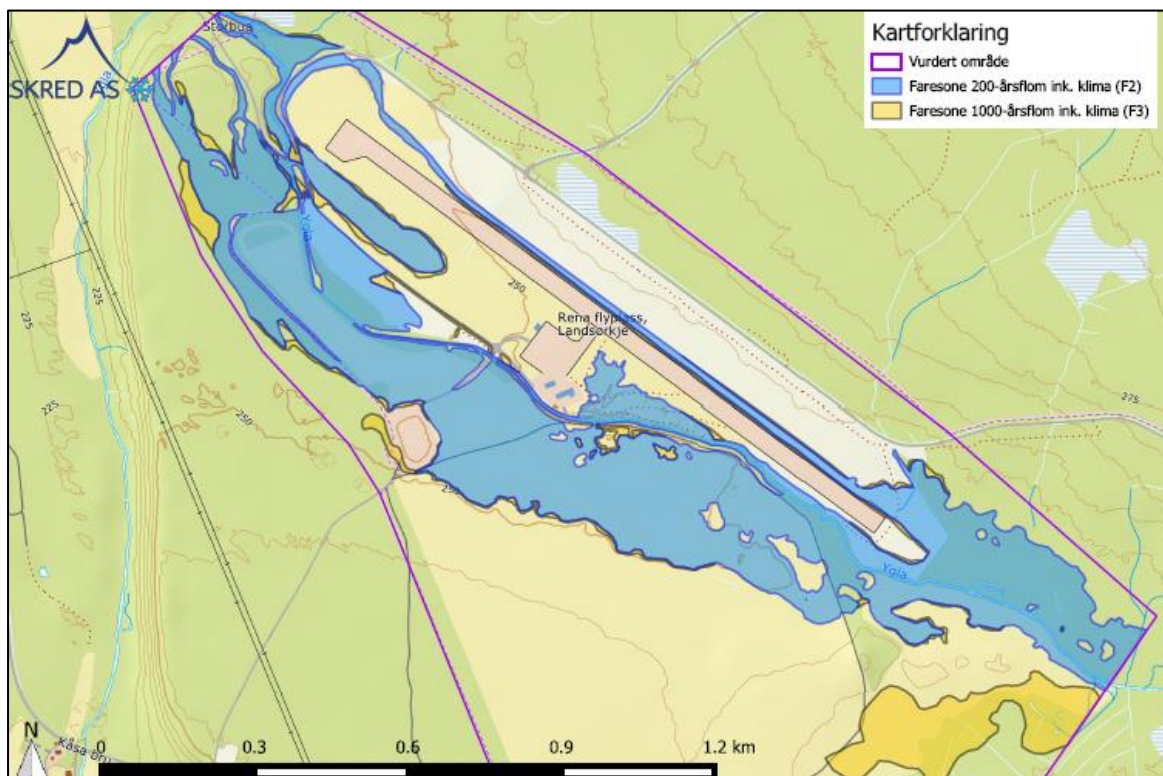
Registreringer har vist at Ygla ikke er en gytebekk innenfor det aktuelle området, men det foregår fiskevandring til/fra gyteområder lengre opp i Ygla. Tiltaket forutsettes utformet slik at fiskeoppgang ikke blir hindret. Omlegging av Ygla vurderes til å gi relativt små konsekvenser for natur og miljø.

Tiltaket må omsøkes etter Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, og detaljert utforming av nytt elveløp avklares gjennom denne. Biotopforbedrende tiltak for fisk vil bli utredet i underlaget for søknaden. Dette kan omfatte svak meandring, steinsetting/steingrupper, røtter mv., for å skape mest mulig skjul og variasjon for vannlevende organismer. Anbefalingene i rapporten fra Biofokus om omfattende meandring i.f.m. anleggelse av nytt bekkeløp, kan ikke imøtekommes fullt ut, av hensyn til tiltakets arealbeslag på dyrket mark og hoppfeltet.

## 7.7 Flom og overvannshåndtering

Overflatevann i området er i hovedsak knyttet til Ygla. Det er ingen andre bekker innen området, som blir påvirket av tiltak i planen.

Skred AS har gjort omfattende flomutredninger for Ygla, og 1000-års-flom med klimapåslag er lagt til grunn for flomsoner i planen, se figur nedenfor. Innenfor sonen er det ikke tillatt med nye bygge og anleggstiltak uten at det er dokumentert tilfredsstillende sikkerhet mot flom. Nye tiltak er av svært begrenset omfang, og det er ikke funnet nødvendig å utarbeide en separat overvannsplan for området, men stilt krav vedrørende slike forhold i reguleringsbestemmelsene (pkt. 7.2.)



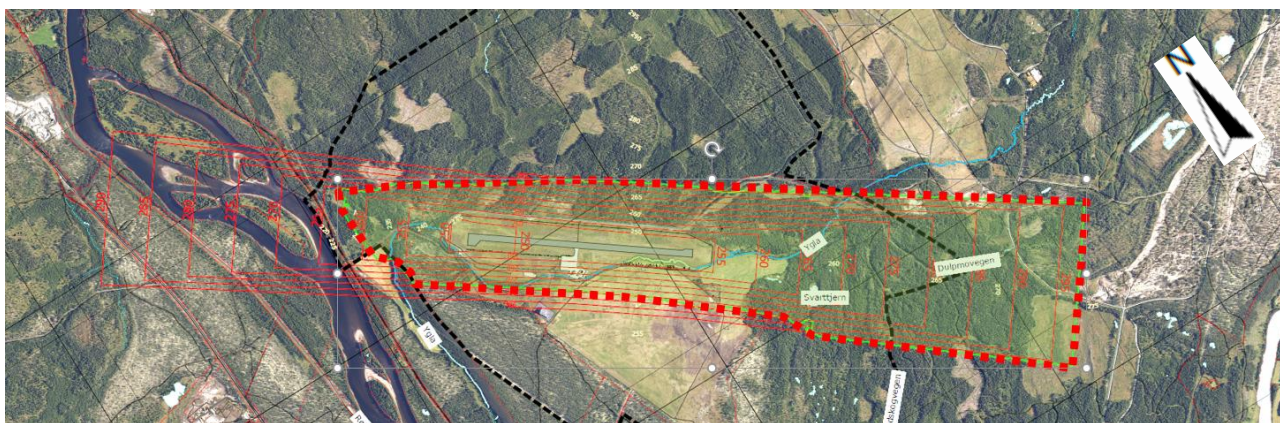


## 7.8 Hogging av tær

Registrering av høyder på eksisterende trær tilsier at hogging av trær blir nødvendig, jfr. kap. 3.4, om flysikkerhetskrav. Det er registrert trær med høyde opp mot 30 meter i nærområdet til flyplassen, og dette er brukt som høyde, for å sjekke ut omfang av nødvendig hogging.

I figuren nedenfor er illustrert, med rød stiplet linje, områder hvor trær med maks. høyde på 30 meter vil stikke opp i sikkerhetsplanet, knyttet til inn- og utflygningssektorene for fly. Her skal det i henhold til sikkerhetskrav, ikke være oppstikkende objekter.

I ytterkant av området må trær med høyde på 30 meter hogges, mens det innover mot flystripen, blir stadig strengere krav til maksimale trehøyder.



Biofokus har kartlagt naturverdier og vurdert konsekvenser av tiltak for tilsvarende område rundt flyplassen, og 17 områder er registrert, avmerket som røde arealer i figuren nedenfor.

Lokalitetene 5-6-7-8-10-11-12, i sør-østre områder, ligger utenfor plangrensen for reguleringsplanen.



Biofokus skriver i sin rapport:

*Ved en streng tolkning av 2 % grensen vil alle lokaliteter bortsett fra lokalitet 12 bli berørt av tiltaket avskoging. Trolig vil også det meste av øvrig areal med noe eldre skog i området måtte avskoges. Dersom det med avskoging menes flatehogst vurderes påvirkningen på lokalitetene å være stor og negativ. Flatehogst vil føre til stekt endrete økologiske forhold i skogøkosystemene som kanskje aldri har vært utsatt for flatehogst tidligere, men mer skånsom plukkhogst. Deler av marksjiktet i de fuktigste områdene kan klare seg, men fuktighetsforhold, lysforhold, vind og en rekke andre abiotiske og biotiske forhold vil endre seg raskt. Trolig vil treslagssammensetningen endre seg sterkt over en lang periode etter hogst. Det er også fare for at hogst med store maskiner kan skade grunnforholdene i våtmarka som i dag er intakt. Flatehogst i våtmark og i gammel skog generelt er også negativt med tanke på utslipp av klimagasser.*

*Den negative påvirkningen på hver enkelt biotop, på rødlistede og andre arter vurderes i henhold til veilederen for konsekvensvurderinger å være fra forringet til sterk forringet. Dette skyldes at 100 % av biotopene blir berørt og at restaureringstiden for å gjenskape rimelig de samme økologiske forholdene vil ta mer enn 25 år. Når skogen nærmer seg 2 % grensen vil den igjen hogges før skogen når sitt naturlige klimaks med grandominans. Påvirkningen på øvrig skogareal vurderes å bli den samme som for de avgrensede biotopene. Påvirkningen på lokalitet 12 vurderes å være ubetydelig.*

*Den negative påvirkningen vil være langt mindre om flersjiktete biotoper kan plukkugges. Da kan en stor del av tresjiktet bevares, slik at kun de høyeste trærne tas ut når de når 2 % grensen. Det er en del rikmyr som er mer og mindre tresatt som finnes i tilknytning til rik sumpskog og rik barskog. Kvalitetene til disse myrene bør i all hovedsak kunne bevares om vannhusholdningen ikke ødelegges i forbindelse med hogst.*

Innen områdene er det registrert sterke naturinteresser, men det må likevel tas ut skog, av hensyn til sikkerheten ved flyplassen. Hogging av trær kan medføre terrengskader ved kjøring, uttransport etc, mens fjerning av trær, i seg selv, vil kunne påvirke biotopen negativt i form av økt solinnfall etc.

#### **Mulige avbøtende tiltak:**

Det er gjort inngående vurderinger for å avklare om enkelte lokaliteter kan unntas fra hogst, ut fra forventet trehøyde etc, men konkludert med at hogst blir nødvendig i alle områder, i nær/fjern framtid.

Ved å legge hogstperiodene til tidsperioder hvor det er frossen og snødekt mark, vil terrengskader kunne unngås.

Økt solinnfall etc kan reduseres ved at det ikke gjennomføres flatehogst, og at hogst begrenses til trær med kritisk høyde, eller trær som forventes å vokse til kritisk høyde innen en valgt tidsperiode.

Det er, ut fra vurderingene ovenfor, 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. Forsvarsbygg er innstilt på å gjennomføre hogst på en måte som i størst mulig grad ivaretar naturverdiene i området, forutsatt at sikkerhet knyttet til bruk av flyplassen ivaretas, og at ressursbruk og kostnader kan holdes på et akseptabelt nivå.

I planforslaget er ikke avgrenset særskilte hensynssoner for naturmiljø, men for MU5, hvor de aktuelle lokalitetene ligger, er det tatt inn bestemmelser om miljøhensyn i planbestemmelse.

**Oppsummert:** Samlet sett medfører planen negative konsekvenser for naturverdier, men planens hovedformål om å oppfylle sikkerhetskrav som stilles til Rena Militære flyplass, må vektas tungt.

## **7.9 Vurderinger i henhold til Naturmangfoldloven**

Fylkesmannen/Statsforvalteren har, i sitt innspill, en forventning om at vurderinger etter Naturmangfoldloven §§ 8-12 innarbeides i planbeskrivelsen:

**§8 Kunnskapsgrunnlaget:** Det er gjennom tidligere planarbeider registrert aktuelle naturverdier i området, og det er som del av planarbeidet, gjort nye registreringer knyttet til naturmangfold. Kunnskapsgrunnlaget anses som tilfredsstillende.

**§9 Føre-var-prinsippet:** Kunnskapsnivået anses å være godt nok, jfr §8.

**§10 Økosystemtilnærming og samlet belastning:** Planområdet er i samsvar med kommuneplanens arealdel, og området er tidligere regulert, i planer fra 1996 og 2013.

Det er ønske om å flytte Ygla på en strekning, noe mer enn i gjeldende plan.

Ellers opprettholdes utforming og intensjoner i tidligere godkjent plan. Omlegging av Ygla vurderes til å gi relativt små konsekvenser for natur og miljø.



Hogging av trær vil i noen områder kunne medføre skade på naturlokaliteter, jfr rapport fra Biofokus, men dette forsøkes avgrenset i størst mulig grad, ved at aktuelle tiltak vurderes i samråd med fagkyndige, og dette legges til grunn for valg av metodikk/utstyr, tidspunkt på året etc.

### **§11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver:**

Ifølge lovens paragraf skal tiltakshaver dekke kostnader ved å hindre eller begrense skade på naturmangfold, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Tiltakshaver må gjøre nødvendige tiltak for å tilfredsstillе sikkerhetskrav knyttet til flyplassen, og dette er utgangspunkt for planarbeidet. Tiltak for å begrense skade på naturmangfoldet blir gjennomført i den grad dette anses rimelig i forhold til tiltaket og skadens karakter.

### **§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder:**

Aktuelle teknikker for gjennomføring av aktuelle tiltak, må sees i sammenheng med gjeldende praksis innen fagområdet, og hensyn tatt både til naturverdier og sikkerhetskrav knyttet til flyplassen.

## **7.10 Friluftsliv og rekreasjon - Barn og unges interesser**

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

### **7.11 Trafikk på eksterne veger**

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

### **7.12 Befolkningens helse/støy**

Dette kan knyttes opp mot friluftsliv og rekreasjon, se eget punkt, og støymessige forhold.

Støyforholdene endres ikke som følge av denne planens tiltak. Bruk av flyplassen medfører periodevis noe støy, men disse ligger innfor de grenseverdier som myndighetene har fastsatt i konsesjon, *Tillatelse til virksomhet etter forurensningsloven*, og gjeldende kommuneplan. Støysone fra flytrafikk er lagt inn i planen, overført fra gjeldende reguleringsplan.

### **7.13 Beredskap og samfunnsikkerhet**

Det er som del av planarbeidet, utarbeidet Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) etter plan- og bygningslovens § 4-3. Denne ligger som vedlegg til reguleringsplanen. Det er ikke avdekket tiltak/hendelser som krever spesielle tiltak.

## **7.14 Oppsummering**

Rena militære flyplass Landsørkje er en viktig del av Forsvarets virksomhet på Rena og i Norge, og aktuelle sikkerhetskrav må oppfylles.

Nytt planforslag er i stor grad i samsvar med gjeldende reguleringsplan, men økte fly-sikkerhetskrav har medført at Ygla må flyttes lengre ut fra flystripen. Videre har økte krav medført strengere restriksjoner for maksimale trehøyder innen sikkerhetssoner/hinderplan, dvs mer behov for hogging av trær innen definerte områder.

Omlegging av Ygla vurderes til å gi relativt små konsekvenser for natur og miljø.

Hogging av trær innen definerte sikkerhetssoner er vurdert til å gi negative konsekvenser for registrerte naturbiotoper. Det anses ikke som risiko for at naturbiotoper blir ødelagt, men verdien kan bli noe redusert som følge av hogst innen områdene.

Forsvarsbygg er innstilt på å gjennomføre hogst på en måte som i størst mulig grad ivaretar naturverdiene i området, forutsatt at sikkerhet knyttet til bruk av flyplassen ivaretas.