



## **Detaljreguleringsplan for Rena militære flyplass Landsørkje - 1.gangsbehandling**

<b>Utvalg</b>	<b>Utvalgssaksnr.</b>	<b>Møtedato</b>
<b>Hovedutvalg kommunalteknikk og arealplanlegging</b>	2022/13	24.03.2022

### Vedlegg

- 1 Planbeskrivelse 2022-02-22
- 2 Bestemmelser-2022-02-24
- 3 R-01-I
- 4 R-01-I\_uten flomsoner
- 5 ROS-2022-22
- 6 K2001\_F5
- 7 K2002
- 8 Naturverdier 2 rapport\_rena flyplass 20122021
- 9 Flomfare Rapport 21115-01-2
- 10 Rapport\_arkeologisk registrering Landsørkje\_2021 (1)
- 11 1 Statsforvalteren
- 12 2 Innlandet fylkeskommune - samfunnsutvikling
- 13 3 Innlandet fylkeskommune-samferdsel
- 14 4 NVE
- 15 5 Statens vegvesen
- 16 6 Mattilsynet
- 17 7 Elvia
- 18 8 Naturvernforbundet i Sør-Østerdal

### **Kommunedirektørens forslag til vedtak:**

Framlagte forslag til endring av reguleringsplan for Rena militære flyplass Landsørkje med hoppfelt med reguleringsbestemmelser, reguleringsplankart og planbeskrivelse med vedlegg, legges ut til offentlig ettersyn i minst seks uker i henhold til plan- og bygningsloven § 12-10.

### **Hovedutvalg kommunalteknikk og arealplanleggings behandling i møte 24.03.2022:**

Enstemmig vedtatt.

## **Vedtak i Hovedutvalg kommunalteknikk og arealplanlegging 24.03.2022:**

Framlagte forslag til endring av reguleringsplan for Rena militære flyplass Landsørkje med hoppfelt med reguleringsbestemmelser, reguleringsplankart og planbeskrivelse med vedlegg, legges ut til offentlig ettersyn i minst seks uker i henhold til plan- og bygningsloven § 12-10.

### **Bakgrunn**

Forsvarsbygg søker om behandling av forslag til ny detaljreguleringsplan for Rena militære flyplass Landsørkje med hoppfelt (planID 20210100). Planområdet favner reguleringsplan for Rena flyplass med hoppfelt (planID 20120401), vedtatt 30.10.2013. Denne reguleringsplanen erstattes av ny reguleringsplan.

Vedlegg til planbeskrivelsen er rapport fra arkeologisk registrering (vedlegg 10), rapport for Naturverdier på og rundt Rena flyplass (vedlegg 8), rapport for Flomfarevurdering og mulighetsstudie elveomlegging (vedlegg 9), kart over hinderflater (vedlegg 6 og 7) samt ROS-analyse (vedlegg 5). I tillegg ligger innspill fra regionale myndigheter ved som vedlegg 11 til 18.

Formålet med å lage en ny reguleringsplan som i stor grad ligner på allerede gjeldende plan, er å møte sikkerhetskravene som stilles for militære flyplasser. Dette innebærer blant annet flytting av Ygla, samt avskoging av store områder innenfor hinderplanen, areal som i gjeldende reguleringsplan faller inn under arealformålet naturvern.

Området sørøst for flyplassen er hjem til flere rødlistede arter, jf. rapport fra Biofokus (vedlegg 8). Det er svært viktig for kommunen at det til tross for sikkerhetskrav stilt fra andre myndigheter, legges vekt på konsekvensene, spesielt for naturmangfoldet. Det må komme tydelig frem hva som ofres, for at det skal kunne være en militær flyplass i tråd med gjeldende sikkerhetskrav. Dette er også hjemlet i naturmangfoldlovens § 8-12.

Tilpasningen til gjeldende sikkerhetskrav til også medføre en betydelig flytting av masser internt på området. Det estimerte antallet m<sup>3</sup> masser som må flyttes, er ca. 60 000 m<sup>3</sup>. Dette tiltaket har regulant opplyst at skal søkes om i en separat prosess.

Denne reguleringsprosessen har pågått over lang tid, med første dialog om temaet med kommunen allerede i 2017. Av ulike årsaker har prosessen tatt svært lang tid, og kommunen avgjorde at det derfor var ett behov for ett nytt oppstartsmøte. Nytt oppstartsmøte ble avholdt 06.01.2021, og reguleringsplanarbeidet ble varslet 02.03.2021, med høringsfrist 16.04.2021. Planen har fått planID 20210100. Innkomne innspill til oppstartsvarselet er redegjort for i kapittel 4 i planbeskrivelsen.

### **Vurdering**

Rena flyplass ble først regulert til sitt bruk i 1996. Deretter ble det vedtatt ny reguleringsplan i 2013, og i 2017 ble Rena flyplass kategorisert som en militær flyplass.

Flyplassen har en samfunnsnyttig funksjon, opp mot Forsvarets aktivitet i kommunen. For at den skal kunne nyttes slik det er intendert, må sikkerhetskravene stilt gjennom ICAO-regelverket, og forvaltet av Luftoperativ Inspektorat (LOI), blir tilfredsstillt. Dette handler om sikkerheten til de som benytter seg av flyplassen, men også andre som ferdes i området, både dyr og mennesker. Av denne grunn ble det blant annet ført opp gjerde rundt flyplassen i 2018. Og svært store mengder med trær som overstiger den maksimale lengden innenfor 'hinderplanen' som er utarbeidet for området, vil måtte fjernes.

I tillegg til fjerning av trær, må en betydelig bit av elva Ygla legges om. Dette må gjøres på en så skånsom måte som mulig, og i så liten grad som mulig være til skade for vannmiljøet i elva. Flere av innspillene fra høringspartene handlet om nettopp dette. Det må sikres at ikke det nye elveleiet medfører betydelig lekkasje til grunnen, slik at elveleiet blir tørrlagt. Det må også sikres at arbeidet med flyttingen av vassdraget skjer til riktig tid, for å være minst mulig belastende for livet i elva.

Det som ikke var belyst i oppstartsvarselet, og som administrasjonen gjentatte ganger har presisert overfor både konsulent og tiltakshaver i denne saken, var at området det nå skal felles betydelige mengder med trær og annen vegetasjon i, i gjeldende plan er avsatt til område med arealformål naturvern. I gjeldende reguleringsplan står følgende om området som i ny plan omtales som MU5:

*§ 5.4: Innen område S1.1 og S1.2 skal skogbruk drives på en slik måte at de registrerte, sterkt hensynkrevende plantearter ivaretas. Innenfor områdene tillates ikke terrenginngrep, med unntak av den fjerning av vegetasjon som kreves ifm. Hinderfrihet ved flyplassen, jf. fellesbestemmelsene § 1.3. Friluftsinnteresser, kulturminner, landskap, vegetasjon og dyreliv skal sikres. Det tillates ikke inngrep i terreng eller oppføring av bygningsmessige installasjoner. Flatehogst tillates ikke. S1.2 kan nyttes til øving til fots, uten bruk av kjøretøyer.*

§ 1.3 i fellesbestemmelsene i gjeldende reguleringsplan sier følgende:

*Rundt flystripa i alle retninger er det soner med byggeforbud eller begrensninger i byggehøyder. Disse fremgår av tegning 95306-4.2, -4.3 og -4.4. Innen disse områdene kan det kreves fjernet vegetasjon for å tilfredsstille krav til sikkerhet og hinderfrihet.*

De aktuelle tegningene har fulgt med siden den første reguleringsplanen ble vedtatt for Rena flyplass, i juni 1996.

Det har med andre ord vært mulig å fjerne vegetasjon, til en viss grad, også i tråd med gjeldende reguleringsplan. Likevel, slik administrasjonen leser det, er reguleringsplanforslaget som nå er utarbeidet langt mer inngripende enn det som tidligere var gjeldende.

Det er naturlig å anta at kravene til militære flyplasser har endret seg noe siden 1996, og at det dermed er ett større areal som må avskoges nå enn det var da, i tillegg til at vegetasjonen i området nok har endret seg og vokst en del siden den gang. Likevel er det slik at vern av naturmangfoldet står sterkere nå enn det gjorde da. Dette krever at når naturmangfoldet må settes til sides, for å oppfylle andre krav, i dette tilfellet krav av samfunnsnyttig art, må det likevel belyses på hvilken måte naturmangfoldet settes til side, og hvilke konsekvenser dette eventuelt har. Viser her til de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven, spesielt kunnskapsgrunnlaget i § 8.

Biofokus har laget en utfyllende rapport om naturverdier på og rundt Rena flyplass. Under kapittel 4.2 er avskogingen kommentert. Biofokus konkluderer med at miljøskaden vurderes som potensielt alvorlig til svært alvorlig for det aktuelle området. De har også pekt på en del avbøtende tiltak for å avbøte på skaden, dersom slik avskoging som forespeilet blir nødvendig. Det er administrasjonens vurdering at planmaterialet som det foreligger ikke i tilstrekkelig grad belyser vurderingene rundt disse konsekvensene.

Biofokus har forslag til avbøtende tiltak som kan minimere konsekvensene, det savnes en forklaring fra Forsvarsbygg på hvilke av disse tiltakene de har til hensikt å implementere.

Samfunnsnyttien som den militære flyplassen utgjør er av så stor betydning, at det er nødvendig at sikkerhetskravene settes foran hensyn til naturmangfold. Etter en lengre utredningsperiode, ble det i 2017 vedtatt av Forsvarsstaben at Forsvarets spesialstyrker skulle etablere en flyplass ved navn Rena militære flyplass Landsørkje. Denne skulle imøtekomme krav stilt fra LOI forbundet med de behovene som spesialstyrkene har. Rena flyplass, slik den var før 2017 var i bruk som en feltflyplass, men antallet flybevegelser per dag/uke stemte ikke overens med betingelsene knyttet til feltflyplasser. Dermed ble det konkludert fra LOI at bruken stemte bedre overens med bruken av en militær flyplass. Dermed er det ett tvingende behov for å imøtekomme de sikkerhetskravene som er satt. Sikkerhetskravene omtales til dels i planbeskrivelsens kapittel 3.4. Den vedlagte hinderplanen (vedlegg 7) er utarbeidet utfra sikkerhetskravene, samt den aktuelle flytypen som i størst grad skal benytte seg av flyplassen. Administrasjonen er ikke i en slik posisjon kompetansemessig at vi kan gå dokumentene nøyaktig etter i sømmene, og vurdere om sikkerhetskravene kan rettfærdiggjøres slik de foreligger, eller om det er lagt til grunn for strenge krav, som fører til en unødvendig

nedprioritering av naturmangfoldet ved at for store områder tas ut av formålet naturvern i plankartet, og ett påfølgende stort tap av viktige naturverdier. Det etterspørres derfor spesielt innspill fra offentlige myndigheter på denne avveiningen mellom sikkerhetskrav og naturmangfold i den offentlige høringen.

## **Konklusjon**

Planforslaget for Rena militære flyplass Landsørkje med hoppfelt innebærer en rekke endringer som samlet sett vil kunne få store konsekvenser for naturmangfoldet.

Ut fra en helhetsvurdering er kommunedirektørens oppfatning at planforslaget er noe mangelfullt. Kommunedirektøren er kritisk til at det ikke i større grad synliggjøres hvilke konsekvenser oppfyllelse av sikkerhetskravene vil få for naturmangfoldet.

Det anbefales likevel at reguleringsplanen legges ut til offentlig ettersyn, med den forhåpning at høringsrunden og påfølgende innspill vil belyse spørsmålet bedre, slik at forslag til justeringer kan innarbeides før 2.gangsbehandling av reguleringsplanen.

Fremlagte planforslag anbefales tatt opp til kommunal behandling og lagt ut til offentlig ettersyn.