



Reguleringsplan Atna idrettspark - sluttbehandling

Utvalg	Utvalgssaksnr.	Møtedato
Formannskapet	2021/22	21.04.2021
Kommunestyret	2021/29	28.04.2021

Vedlegg

- 1 Atna idrettspark_Bestemmelser_200710**
- 2 210408_Atna Idrettspark_plankart**
- 3 Atna idrettspark_Planbeskrivelse_200710**
- 4 Atna idrettspark_ROS_200714**
- 5 Atna Idrettspark_STØY-SINTEFF_102023518-1**
- 6 Vurdering av nye plandokumenter og statlige innsigelser til reguleringsplan Atna idrettspark - Stor-Elvdal kommune**
- 7 Detaljregulering Atna idrettspark**
- 8 Uttalelse med innsigelse til reguleringsplan for Atna idrettspark**
- 9 Samordning av innsigelser Atna idrettspark**
- 10 Uttalelse fra Eidiva energi - reguleringsplan Atna idrettspark**
- 11 Høringsuttalelse Atna idrettspark**
- 12 Uttalelse fra Innlandet fylkeskommune - Reguleringsplan for Atna idrettspark**
- 13 Ber om utsettelse av frist - Reguleringsplan Atna idrettspark**
- 14 Uttalelse med innsigelse til reguleringsplan for Atna idrettspark**
- 15 Høringsuttalelse Atna idrettspark**
- 16 Høringsuttalelse Atna idrettspark**
- 17 Tilbakemelding om vegnavn - reguleringsplan Atna idrettspark**
- 18 Tilbakemelding på Reguleringsplan for Atna idrettspark - offentlig ettersyn**
- 19 Tilbakemelding på Reguleringsplan for Atna idrettspark - offentlig ettersyn**
- 20 Tilbakemelding på Reguleringsplan for Atna idrettspark - offentlig ettersyn**
- 21 Tilbakemelding på Reguleringsplan for Atna idrettspark - offentlig ettersyn**
- 22 Særutskrift Reguleringsplan Atna idrettspark - 1. -gangsbehandling**
- 23 VEDTATT_Revidert_planprogram**
- 24 Rapport fra arkeologisk registrering.pdf**

Rådmannen tilrår formannskapet å fremme følgende innstilling overfor kommunestyret:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas reguleringsplan for Atna idrettspark med følgende nye eller endrede bestemmelser samt endringer i kart:

2.2 Byggegrenser (§ 12-7 nr. 2)

Byggegrense mot Rørosbanen er 30 m fra spormidtt. Byggegrensen framgår av plankartet.

Byggegrense til fylkesvei 2200 er 20 meter. Byggegrensen framgår av plankartet.

2.5.1 Kulturminner

Dersom det under tiltak i marken blir funnet automatisk freda kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet straks stanses hvis det berører kulturminnet eller sikringssonen på fem meter. Det er viktig at også de som utfører arbeidet i marken gjøres kjent med denne bestemmelsen. Melding og funn skal straks sendes til kulturminnemyndigheten Innlandet fylkeskommune, som skal gjennomføre befarings og avklare om tiltaket kan gjennomføres og eventuelt vilkårene for dette, jf. Lov om kulturminner § 8 annet ledd.

3.1.2 Næringsbebyggelse, BN1

Avgrensning av tillatt virksomhet:

Det tillates kun etablert småindustri og verkstedvirksomhet som i liten grad medfører ulemper for omgivelsene i form av støy, støv og lukt, eller som skaper stor grad av tungtrafikk. Grenseverdier for tillatte ulemper framgår av gjeldende forskrifter og veiledere.

Utnyttelsesgrad:

Maksimal utnyttelsesgrad pr. tomt er %-BYA: 60%.

Byggeghøyder:

Maksimal gesims- og mønehøyde er 12,0 meter. Gesims- og mønehøyde måles ut fra gjennomsnittlig planert terreng rundt bygningen.

3.1.4 Luftsportsanlegg, BAI1

Landingsbanen tillates opparbeidet med grus/fast dekke og gress, og skal ha en maksimal utstrekning på 720 m, inkludert sikkerhetssoner. Areal opparbeidet med fast dekke skal ha en maksimal bredde på 10 m. Resterende areal skal opparbeides med gress.

Anlegget tillates brukt alle dager i uken mellom kl. 07.00 – 19.00 i månedene april-september.

Det tillates ikke flyvninger på offentlige helligdager.

Det tillates inntil 5 stevner/samlinger, på helg pr år. Det skal utarbeides prosedyrer for forhåndsvarsling av lokalbefolkningen på Atna før gjennomføring av spesielle arrangement, med aktivitet utover det som planen tillater.

3.2.1 Veg – offentlig, o SV1

o_SV1 er kommunal veg, og omfatter kjørebane og skulder. Formålet omfatter en del av eksisterende veg Glopveien.

3.2.2 Veg – privat, SV1

SV1 er privat vegadkomst til Glopveien 29. Denne erstatter tidligere adkomst.

Veg – privat, SV2

SV2 er privat vegadkomst til luftsportsanlegget. Adkomsten er via eksisterende veg.

4.1.3 Faresone for høyspent (H370_1-2)

H370_1-2 omfatter fareområde langs eksisterende 22 kV høyspentlinje. Innenfor faresonen tillates ikke etablering av bebyggelse for permanent eller varig opphold. Ved flytting av høyspentlinjene, eller omlegging til jordkabel, skal faresonen fastsettes av linjeeier.

5.1 # 1

Før det gis bygge- eller igangsettingstillatelse for ny eller endret virksomhet innenfor en sone på 100 m fra jernbanen, skal det i tillatelsen settes krav om oppsett av sikkerhetsgjerde, minimum 1,8 m høyt flettverksgjerde (eller tilsvarende), i eiendomsgrensa mot jernbanen. Gjerdet skal settes opp på en strekning som er tilpasset lengden på tiltaket, senest før tiltaket iverksettes.

Sikkerhetsgjerde kan, der forholdene ligger til rette for det, erstattes av andre sikkerhetstiltak som terrengvoller eller andre tekniske installasjoner som hindrer ferdsel (publikum, kjøretøy etc) mot jernbanen. Nøyaktig plassering og utforming av sikkerhetsgjerde eller sikkerhetstiltak skal godkjennes av Bane NOR.

6.1 Før igangsettingstillatelse

Før tiltak i planområdet kan igangsettes, skal det foreligge godkjent plan for håndtering av overvann for det aktuelle tiltaket. Det skal også foreligge plan for rensing av overvann/avrenning fra område avsatt til håndtering av drivstoff og andre kjemikalier.

Planene skal godkjennes av kommunen.

6.2 Før bygge- og igangsettingstillatelse

Før det gis bygge- eller igangsettingstillatelse for ny eller endret virksomhet innenfor BAI1 og BAA2 skal det utarbeides sikkerhetsprosedyrer for flyaktiviteten, som styrer retningen på flyavgang og landing. Utforming av landingsbanen samt sikkerhetsprosedyrene skal godkjennes av luftfartstilsynet samt forelegges kommunen og Bane NOR.

6.3 Før brukstillatelse

Før området BAI1 kan tas i bruk til luftsportaktivitet, skal den sørlige armen av høyspentlinjen nord for landingsbanen kables.

Endringer i kart:

Byggegrense til fylkesvei er lagt inn jf. innspill fra fylkeskommunen.

#1 Bestemmelsesområde, sone på 100 m fra jernbanen.

H210_1 Rød støysone er justert jf. revidert støyanalyse.

H220_1 Gul støysone er justert jf. revidert støyanalyse.

Formannskapetets behandling i møte 21.04.2021:

Votering: Rådmannen sin tilråding ble enstemmig vedtatt.

Formannskapet sin innstilling til kommunestyret:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas reguleringsplan for Atna idrettspark med følgende nye eller endrede bestemmelser samt endringer i kart:

2.2 Byggegrenser (§ 12-7 nr. 2)

Byggegrense mot Rørosbanen er 30 m fra spormidt. Byggegrensen framgår av plankartet.

Byggegrense til fylkesvei 2200 er 20 meter. Byggegrensen framgår av plankartet.

2.5.1 Kulturminner

Dersom det under tiltak i marken blir funnet automatisk freda kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet straks stanses hvis det berører kulturminnet eller sikringssonen på fem meter. Det er viktig at også de som utfører arbeidet i marken gjøres kjent med denne bestemmelsen. Melding og funn skal straks sendes til kulturminnemyndigheten Innlandet fylkeskommune, som skal gjennomføre befaring og avklare om tiltaket kan gjennomføres og eventuelt vilkårene for dette, jf. Lov om kulturminner § 8 annet ledd.

3.1.2 Næringsbebyggelse, BN1

Avgrensning av tillatt virksomhet:

Det tillates kun etablert småindustri og verkstedvirksomhet som i liten grad medfører ulemper for omgivelsene i form av støy, støv og lukt, eller som skaper stor grad av tungtrafikk. Grenseverdier for tillatte ulemper framgår av gjeldende forskrifter og veiledere.

Utnyttelsesgrad:

Maksimal utnyttelsesgrad pr. tomt er %-BYA: 60%.

Byggehøyder:

Maksimal gesims- og mønehøyde er 12,0 meter. Gesims- og mønehøyde måles ut fra gjennomsnittlig planert terreng rundt bygningen.

3.1.4 Luftsportsanlegg, BAI1

Landingsbanen tillates opparbeidet med grus/fast dekke og gress, og skal ha en maksimal utstrekning på 720 m, inkludert sikkerhetssoner. Areal opparbeidet med fast dekke skal ha en maksimal bredde på 10 m. Resterende areal skal opparbeides med gress.

Anlegget tillates brukt alle dager i uken mellom kl. 07.00 – 19.00 i månedene april-september. Det tillates ikke flyvninger på offentlige helligdager.

Det tillates inntil 5 stevner/samlinger, på helg pr år. Det skal utarbeides prosedyrer for forhåndsvarsling av lokalbefolkningen på Atna før gjennomføring av spesielle arrangement, med aktivitet utover det som planen tillater.

3.2.1 Veg – offentlig, o_SV1

o_SV1 er kommunal veg, og omfatter kjørebane og skulder. Formålet omfatter en del av eksisterende veg Glopveien.

3.2.2 Veg – privat, SV1

SV1 er privat vegadkomst til Glopveien 29. Denne erstatter tidligere adkomst.

Veg – privat, SV2

SV2 er privat vegadkomst til luftsportsanlegget. Adkomsten er via eksisterende veg.

4.1.3 Faresone for høyspent (H370_1-2)

H370_1-2 omfatter fareområde langs eksisterende 22 kV høyspentlinje. Innenfor faresonen tillates ikke etablering av bebyggelse for permanent eller varig opphold. Ved flytting av høyspentlinjene, eller omlegging til jordkabel, skal faresonen fastsettes av linjeeier.

5.1 # 1

Før det gis bygge- eller igangsettingstillatelse for ny eller endret virksomhet innenfor en sone på 100 m fra jernbanen, skal det i tillatelsen settes krav om oppsett av sikkerhetsgjerde, minimum 1,8 m høyt flettverksgjerde (eller tilsvarende), i eiendomsgrensa mot jernbanen. Gjerdet skal settes opp på en strekning som er tilpasset lengden på tiltaket, senest før tiltaket iverksettes.

Sikkerhetsgjerde kan, der forholdene ligger til rette for det, erstattes av andre sikkerhetstiltak som terrengvoller eller andre tekniske installasjoner som hindrer ferdsel (publikum, kjøretøy etc) mot jernbanen. Nøyaktig plassering og utforming av sikkerhetsgjerde eller sikkerhetstiltak skal godkjennes av Bane NOR.

6.1 Før igangsettingstillatelse

Før tiltak i planområdet kan igangsettes, skal det foreligge godkjent plan for håndtering av overvann for det aktuelle tiltaket. Det skal også foreligge plan for rensing av overvann/avrenning fra område avsatt til håndtering av drivstoff og andre kjemikalier.

Planene skal godkjennes av kommunen.

6.2 Før bygge- og igangsettingstillatelse

Før det gis bygge- eller igangsettingstillatelse for ny eller endret virksomhet innenfor BAI1 og BAA2 skal det utarbeides sikkerhetsprosedyrer for flyaktiviteten, som styrer retningen på flyavgang og landing. Utforming av landingsbanen samt sikkerhetsprosedyrene skal godkjennes av luftfartstilsynet samt forelegges kommunen og Bane NOR.

6.3 Før brukstillatelse

Før området BAI1 kan tas i bruk til luftsportaktivitet, skal den sørlige armen av høyspentlinjen nord for landingsbanen kables.

Endringer i kart:

Byggegrense til fylkesvei er lagt inn jf. innspill fra fylkeskommunen.

#1 Bestemmelsesområde, sone på 100 m fra jernbanen.

H210_1 Rød støysone er justert jf. revidert støyanalyse.

H220_1 Gul støysone er justert jf. revidert støyanalyse.

Kommunestyrets behandling i møte 28.04.2021:

Votering: Formannskapet sin innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak i kommunestyret sitt møte den 28.04.2021:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas reguleringsplan for Atna idrettspark med følgende nye eller endrede bestemmelser samt endringer i kart:

2.2 Byggegrenser (§ 12-7 nr. 2)

Byggegrense mot Rørosbanen er 30 m fra spormidt. Byggegrensen framgår av plankartet.

Byggegrense til fylkesvei 2200 er 20 meter. Byggegrensen fremgår av plankartet.

2.5.1 Kulturminner

Dersom det under tiltak i marken blir funnet automatisk freda kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet straks stanses hvis det berører kulturminnet eller sikringssonen på fem meter. Det er viktig at også de som utfører arbeidet i marken gjøres kjent med denne bestemmelsen. Melding og funn skal straks sendes til kulturminnemyndigheten Innlandet fylkeskommune, som skal gjennomføre befaring og avklare om tiltaket kan gjennomføres og eventuelt vilkårene for dette, jf. Lov om kulturminner § 8 annet ledd.

3.1.2 Næringsbebyggelse, BN1

Avgrensning av tillatt virksomhet:

Det tillates kun etablert småindustri og verkstedvirksomhet som i liten grad medfører ulemper for omgivelsene i form av støy, støv og lukt, eller som skaper stor grad av tungtrafikk.

Grenseverdier for tillatte ulemper framgår av gjeldende forskrifter og veiledere.

Utnyttelsesgrad:

Maksimal utnyttelsesgrad pr. tomt er %-BYA: 60%.

Byggehøyder:

Maksimal gesims- og mønehøyde er 12,0 meter. Gesims- og mønehøyde måles ut fra gjennomsnittlig planert terreng rundt bygningen.

3.1.4 Luftsportsanlegg, BA1

Landingsbanen tillates opparbeidet med grus/fast dekke og gress, og skal ha en maksimal utstrekning på 720 m, inkludert sikkerhetssoner. Areal opparbeidet med fast dekke skal ha en maksimal bredde på 10 m. Resterende areal skal opparbeides med gress.

Anlegget tillates brukt alle dager i uken mellom kl. 07.00 – 19.00 i månedene april-september. Det tillates ikke flyvninger på offentlige helligdager.

Det tillates inntil 5 stevner/samlinger, på helg pr år. Det skal utarbeides prosedyrer for forhåndsvarsling av lokalbefolkningen på Atna før gjennomføring av spesielle arrangement, med aktivitet utover det som planen tillater.

3.2.1 Veg – offentlig, o_SV1

o_SV1 er kommunal veg, og omfatter kjørebane og skulder. Formålet omfatter en del av eksisterende veg Glopveien.

3.2.2 Veg – privat, SV1

SV1 er privat vegadkomst til Glopveien 29. Denne erstatter tidligere adkomst.

Veg – privat, SV2

SV2 er privat vegadkomst til luftsportsanlegget. Adkomsten er via eksisterende veg.

4.1.3 Faresone for høyspent (H370_1-2)

H370_1-2 omfatter fareområde langs eksisterende 22 kV høyspentlinje. Innenfor faresonen tillates ikke etablering av bebyggelse for permanent eller varig opphold. Ved flytting av høyspentlinjene, eller omlegging til jordkabel, skal faresonen fastsettes av linjeeier.

5.1 # 1

Før det gis bygge- eller igangsettingstillatelse for ny eller endret virksomhet innenfor en sone på 100 m fra jernbanen, skal det i tillatelsen settes krav om oppsett av sikkerhetsgjerde, minimum 1,8 m høyt flettverksgjerde (eller tilsvarende), i eiendomsgrensa mot jernbanen. Gjerdet skal settes opp på en strekning som er tilpasset lengden på tiltaket, senest før tiltaket iverksettes.

Sikkerhetsgjerde kan, der forholdene ligger til rette for det, erstattes av andre sikkerhetstiltak som terrengvoller eller andre tekniske installasjoner som hindrer ferdsel (publikum, kjøretøy etc) mot jernbanen. Nøyaktig plassering og utforming av sikkerhetsgjerde eller sikkerhetstiltak skal godkjennes av Bane NOR.

6.1 Før igangsettingstillatelse

Før tiltak i planområdet kan igangsettes, skal det foreligge godkjent plan for håndtering av overvann for det aktuelle tiltaket. Det skal også foreligge plan for rensing av overvann/avrenning fra område avsatt til håndtering av drivstoff og andre kjemikalier.

Planene skal godkjennes av kommunen.

6.2 Før bygge- og igangsettingstillatelse

Før det gis bygge- eller igangsettingstillatelse for ny eller endret virksomhet innenfor BA1 og BAA2 skal det utarbeides sikkerhetsprosedyrer for flyaktiviteten, som styrer retningen på

flyavgang og landing. Utforming av landingsbanen samt sikkerhetsprosedyrene skal godkjennes av luftfartstilsynet samt forelegges kommunen og Bane NOR.

6.3 Før brukstillatelse

Før området BAI1 kan tas i bruk til luftsportaktivitet, skal den sørlige armen av høyspentlinjen nord for landingsbanen kables.

Endringer i kart:

Byggegrense til fylkesvei er lagt inn jf. innspill fra fylkeskommunen.

#1 Bestemmelsesområde, sone på 100 m fra jernbanen.

H210_1 Rød støysone er justert jf. revidert støyanalyse.

H220_1 Gul støysone er justert jf. revidert støyanalyse.

Bakgrunn

I oversendelse datert 18.11.2019 fremmer Feste Nordøst AS v/Stine Ringnes og Iselin Ditlevsen (forslagsstiller), på vegne av Atna Idrettspark (tiltakshaver), forslag til reguleringsplan for Atna idrettspark. Formannskapet behandlet planforslaget den 29.02.2020 sak 2020/6 og fattet følgende enstemmig vedtak:

Vedtak i formannskapet - 29.01.2020: Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-11, legges forslag til reguleringsplan for Atna idrettspark ut til offentlig ettersyn.

Bakgrunn og formål

Atna idrettslag i samarbeid med Luftsportgruppa ved Bernt Olav Smedal ønsker å videreutvikle idrettsparken på Atna. Det er inngått langtidsavtale for leie av området der dagens landingsbane er anlagt. Planarbeidet har som formål å etablere et anlegg som legger til rette for aktiviteter innen idrett og luftsport. Innenfor luftsport dreier dette seg om seilfly, mikrofly, hangglider og paraglider. Det skal i tillegg sikres plass for skiløypetrasé/turveg, parkeringsplasser for alle anleggene og nødvendig bebyggelse knyttet til aktivitetene. Eksisterende idrettsanlegg med klubbhus, fotballbane, friidrettsanlegg, volleyball- og tennisbane skal inngå i planen. Dagens landingsbane må oppgraderes og forlenges for å imøtekomme luftsportgruppas ønsker og Luftfartstilsynets anbefalinger til utforming. Eksisterende skiløypetrasé må justeres, og de eksisterende anleggene må reguleres inn. En forlengelse av landingsbanen samt område for parkering og hangar vil gå ut over områdene som er avsatt til flystripe i kommunedelplanen for Atna, og Stor-Elvdal kommune setter derfor krav om en regulering av området.

Beskrivelse av planområdet

Planområdet ligger rett sør-øst for Atna sentrum på en flat furumo som grenser mot Rørosbanen i øst og landbruksområder i vest. Planområdet har atkomst via Fv219 Atneosveien. Planområdet er ikke tidligere regulert. I gjeldende kommunedelplan for Atna er det foreslåtte planområdet delt inn i formålene industri/handel, offentlige formål (Atna rensepark), idrettsanlegg, flystripe og LNF-område. Landingsbanen ble etablert midt på 1960-tallet for å drive gjødsling av skogen. Det har vært lite aktivitet knyttet til landingsbanen de siste årene, som igjen har ført til at den gror igjen. Idrettsanlegget består av klubbhus, fotballbane, løpebane, volleyballbane, tennisbane og lyssatt skiløype. Anlegget bærer preg av lite bruk og manglende skjøtsel. Atna øl har drevet bryggeri på gnr./bnr. 19/1466 fra 2004-2008 og fra 2009-2018. Stor-Elvdal kommune eier og drifter Atna rensepark på gnr./bnr. 19/48.

Kort om planen

Det planlegges en utvidelse av eksisterende landingsstripe for å tilfredsstille krav til sikkerhetsmargin. Lysløype traséen legges om for å gi plass til utvidelsen av flystripa. Området

avsatt til rensepark utvides for å ivareta mulige fremtidige behov for utvidelse av areal. Det legges inn et område for kombinasjon av parkering og hangar for fly som skal stå parkert samt eventuelt mindre reparasjoner o.l. Område for næring videreføres fra kommunedelplanen. Iderettsstadion videreføres i samsvar med dagens bruk.

Planstatus

Planområdet er ikke tidligere regulert. I gjeldende kommunedelplan for Atna (vedtatt 27.04.2005) er området avsatt til flystripe, offentlig formål (Off 4 renseparken) næring (N7 anlegget for Atna øl samt noe av naboeiendommen) idrett (I 1 idrettsstadion) og LNF. Formålsgrensene i planforslaget tilpasses dagens situasjon og fremtidig behov. Det finnes ingen tilstøtende eller overlappende reguleringsplaner for planområdet.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for området. Analysen er gjennomført med egen sjekkliste basert på rundskriv fra DSB, og ligger som vedlegg til planbeskrivelsen. Det er i tillegg til ROS-analyse og planbeskrivelse utarbeidet en egen støyrapport og arkeologisk rapport.

Planprosess

Regionale myndigheter ble involvert tidlig i prosessen i form av en presentasjon av mulig regulering for regionalt planforum den 14.02.2018. Tilbakemeldinger var i all hovedsak positive, samt at det ble gitt innspill på viktige utredningstemaer. Det ble gjennomført oppstartsmøte for reguleringen med Stor-Elvdal kommune den 26.11.2018. Varsel om oppstart av reguleringsarbeid og forslag til planprogram ble sendt til offentlige instanser, grunneiere og naboer 02.01.2019. Papirversjonen ble gjort tilgjengelig på kommunens servicekontor. I tillegg ble det annonsert i avisen Østlendingen, samt på Kommunens og Feste Nordøst as sine nettsider. Det ble gjennomført et åpent informasjonsmøte om planarbeidet på Glopheim kafe 23.09.2019. Planprogram for Atna idrettspark ble fastsatt 27.11.2019.

Forslag til reguleringsplan ble behandlet i formannskapet den 29.02.2020 sak 2020/6 og ble lagt ut på høring i perioden 04.02.2020 – 23.03.2020. Det har totalt kommet inn 11 høringsuttalelser hvor Bane Nor og Statsforvalteren i Innlandet har kommet med **innsigelse** til planforslaget. Den 29.04.2020 ble det holdt et avklaringsmøte der partene ble enige om hvilke punkt som måtte belyses/utredes ytterligere for å imøtekomme innsigelsene. Reviderte plandokumenter ble oversendt Bane Nor og Statsforvalteren i Innlandet den 10.08.2020. På bakgrunn av de reviderte dokumentene trakk Bane Nor innsigelsen sin den 17.08.2020 og Statsforvalteren i Innlandet den 29.03.2021.

Vurdering

Merknad	Rådmannens kommentar
Statsforvalteren ved brev datert 20.03.2020 (...) Fylkesmannen fremmer innsigelser til planen med følgende begrunnelse: - Mangelfull ROS-analyse, i form av manglende utredning og kunnskapsgrunnlag for å fastslå at arealet er egnet for ønsket aktivitet; jamfør plan – og bygningsloven § 4.3 - Manglende ivaretagelse av hensynet til støy; jamfør T-1442/16 og forskrift i forurensingsloven	Planforslaget ble sendt tilbake til konsulent for revidering av dokumenter og imøtekommelse av Statsforvalterens innsigelse. Revidert planbestemmelser, planbeskrivelse, plankart, ROS-analyse og støyberegning ble oversendt Statsforvalteren den 10.08.2020 for ny vurdering. Med bakgrunn i de reviderte

I brev datert 29.01.2021 skriver Statsforvalteren i Innlandet: <i>Fylkesmannen i Innlandet, nå Statsforvalteren, hadde i brev 27.03.20 innsigelser til:</i> <i>-Mangelfull ROS-analyse, i form av manglende utredning og kunnskapsgrunnlag for å fastslå at arealet er egna for ønska aktivitet.</i> <i>-Manglende ivaretagelse av hensynet til støy.</i> <i>Forutsatt noen mindre presisering i teksten og henvisning til rette myndigheter, kan vi vurdere våre innsigelser som løst og kommunen kan gå videre med planen.</i>	dokumentene har Statsforvalteren frafalt innsigelsen. Revidert ROS-analyse tar i bruk en noe annen metodikk enn opprinnelig ROS. Ny støyberegning tar for seg et mer realistisk antall hendelser. Ingen bebyggelse havner innenfor hverken rød eller gul støysone. Bestemmelser og planbeskrivelse har også blitt oppdatert og Rådmannen mener de reviderte dokumentene ivaretar foreslåtte reguleringsformål på en god måte og anser at det er gjort en helhetlig vurdering av hva slags virkning planene kan ha på samfunnet og befolkningen og mener at området er egnet for den tiltenkte aktiviteten.
Innlandet fylkeskommune ved brev datert 20.03.2020 Fylkeskommunen har ingen vesentlige merknader til det planfaglige innholdet. Fylkeskommunen har ingen merknader ut fra hensynet til nyere tids kulturminner. Vedrørende varslingsplikten bes det om at det i pkt. 2.5.1 tas inn en presisering om at dette gjelder tiltak i forbindelse med automatisk fredete kulturminner. Fylkeskommunen mener at det er gjort tilfredsstillende vurderinger hva angår trafikale forhold knyttet til planforslaget. Videre mener vi at det er positivt at adkomst til Skarvroa 29 er endret og flyttet sørover, dvs. bort fra krysset ved fv. 2200. Vi merker oss imidlertid at det ikke er tegnet inn eller omtalt byggegrense til fv. 2200, og forutsetter at dette blir fulgt opp både i plankart og gjennom bestemmelser før vedtak i saken. Fv. 2200 er lokal samleveg, D-veg. For slike veger legges det til grunn en byggegrense på 30 meter. Fylkeskommunen anbefaler for øvrig at det tegnes inn frisiktlinjer i alle interne kryss i plankartet.	Pkt 2.5.1 Første delsetning endres til «Dersom det under tiltak i marken blir funnet automatisk freda kulturminner som tidligere ikke er kjent,». Fylkesveg klasse D har siden høringsuttalelse ble gitt fått ny generell byggegrense på 20 meter, og denne legges derfor til grunn for planbestemmelsen og oppdatering i kart.
Bane Nor ved brev datert 05.03.2020 Bane NOR fremmer innsigelse mot planforslaget inntil det foreligger tilstrekkelig med informasjon og dokumentasjon på at det planlagte tiltaket/virksomheten ikke vil føre til ulemper, skader og ulykker for jernbanen. Inntil det foreligger en fagkyndig analyse som i tilfredsstillende grad dokumenterer at reguleringsplanen ikke vil føre til økt ferdsel og økt sannsynlighet for ulykker	Planforslaget ble sendt tilbake til konsulent for revidering av dokumenter og imøtekomme av Bane Nors innsigelse. Revidert planbestemmelser, planbeskrivelse, plankart, ROS-analyse og støyberegning ble oversendt Bane Nor den 10.08.2020 for ny vurdering.

på planovergangen, har vi **innsigelse** mot reguleringsplanen.

Inntil det foreligger tilfredsstillende dokumentasjon om at det planlagte tiltaket ikke vil føre til økt sannsynlighet for publikum i/nær spor og dermed økt sannsynlighet for ulykker, har vi **innsigelse** mot reguleringsplanen.

Inntil det foreligger tilstrekkelig dokumentasjon på at luftsportaktiviteten med tilhørende anlegg ikke vil påvirke jernbanen og togtrafikken negativt, har vi **innsigelse** mot planforslaget.

I brev datert 17.08.2020 skriver Bane Nor: (...)

Planovergang Rørosbanen km 271,507 I

planbeskrivelsen gis det en vurdering av hva som er sannsynlig adkomstveg for planlagte tiltak og virksomhet i området. Videre legges det fram trafikk tall, som viser en forholdsvis beskjeden trafikk mengde i området, og det konkluderes med at planlagt virksomhet ikke vil føre til økt trafikk over planovergangen. På bakgrunn av ovennevnte vurderinger og det faktum at planovergangen er sikret, mener vi at dette innsigelsespunktet er tilstrekkelig ivare tatt og at grunnlaget for **innsigelsen er bortfalt**.

Nærføring og opphold på/ved banen For å imøtekomme innsigelsen foreslår Feste NordØst AS to planbestemmelser for å ivareta sikkerheten mot at publikum havner i eller nær jernbanesporet. I planbestemmelse § 2.2 foreslås følgende formulering fra Feste: «Byggegrense mot Rørosbanen er av Bane NOR satt til 30 m fra Rørosbanens spormidt. Byggegrensen framgår av plankartet.» Vi ber om at «av Bane NOR» tas ut av bestemmelsen. En byggegrense på 30 meter er i tråd med jernbaneloven § 10, noe som er bra – og vil bidra positivt til sikkerheten langs og på banen. Feste foreslår også følgende bestemmelse § 5.1 til bestemmelsesområde #1: *«Før det gis bygge- eller igangsettingstillatelse for ny eller endret virksomhet innenfor en sone på 100 m fra jernbanen, skal det i tillatelsen settes krav om oppsett av sikkerhetsgjerde, minimum 1,8 m høyt flettverksgjerde (eller tilsvarende), i eiendomsgrensa mot jernbanen. Gjerdet skal settes opp på en strekning som er tilpasset lengden på tiltaket, senest før tiltaket iverksettes. Sikkerhetsgjerde kan, der forholdene ligger til rette for det, erstattes av andre sikkerhetstiltak som terrengvoller eller andre tekniske installasjoner som hindrer ferdsel mot jernbanen.*

Nøyaktig plassering og utforming av sikkerhetsgjerde eller sikkerhetstiltak skal godkjennes av Bane NOR.»

Denne bestemmelsen vil motvirke økt fare for skader og ulemper på og nær jernbanen som følge av det planlagte tiltaket. For at bestemmelsen også skal kunne bidra til å hindre økt fare for at kjøretøy havner i sporet, ber vi om

I brev datert 17.08.2021 frafalt Bane Nor sine innsigelser til planen.

Rådmannen anser at de reviderte bestemmelsene og ROS analysen ivaretar hensynet til jernbanen på en god måte.

at det tas inn et tillegg i bestemmelsen - for eksempel det med fet skrift her «... som hindrer ferdsel (publikum, kjøretøy etc.) ...» Vi vil anse ovennevnte som en imøtekomme av innsigelsen. Nærføring mellom luftfartøy etc. og jernbanen Feste foreslår planbestemmelse § 6.2, hvor følgende sies: «<i>Før det gis bygge- eller igangsettingstillatelse for ny eller endret virksomhet innenfor BAI1 og BAA2 skal det utarbeides sikkerhetsprosedyrer for flyaktiviteten, som styrer retningen på flyavgang og landing. Sikkerhetsprosedyrene skal godkjennes av kommunen og Bane NOR.</i>» En slik bestemmelse vil kunne bidra positivt til sikkerheten. Det er imidlertid ikke Bane NORs oppgave å godkjenne sikkerhetsprosedyrer for flyaktivitet. Vi ber derfor om at bestemmelsen omformuleres slik at det framgår at sikkerhetsprosedyren «forelegges» Bane NOR. Forutsatt at ovennevnte endringer inngår i det endelige planvedtaket i kommunen, vil Bane NOR anse grunnlaget for innsigelsen som imøtekommet. Vi vil da ikke lenger ha innsigelse til reguleringsplanen.	
Eidsiva Nett AS ved brev datert 23.03.2020 Eidsiva Nett AS (EN) har to høyspentlinjer 22 kV i planområdet. Disse beskrives i reguleringsbestemmelsene som 132 kV i punkt 4.1.2. Det skal være 22 kV. Når det gjelder arbeid i forbindelse med utbedring av landingsstripa, er det beskrevet at et noe lengre strekk enn dagens legges i bakken ca. 22 meter. Vi ber om at utbygger kontakter oss i god tid før planlagt omlegging av eksisterende anlegg. Viser ellers til brev med dato 04.02.2019, ref. nr. 17/00039-63.	Angivelse av kV er rettet i bestemmelsene og lyder nå: <i>H370_1-2 omfatter fareområde langs eksisterende 22 kV høyspentlinje. Innenfor faresonen tillates ikke etablering av bebyggelse for permanent eller varig opphold. Ved flytting av høyspentlinjene, eller omlegging til jordkabel, skal faresonen fastsettes av linjeeier.</i>
Jane og Roy Lund ved brev datert 09.03.2020 Det er i utgangspunktet positivt med aktiv utnyttelse av idrettsparken. Men vi har følgende innvendinger mot forslaget: Det bør utarbeides en god støyutredning. I hvilken grad vil det bli eksos fra småfly/trafikk til og fra området? Eksosen kan legge seg over området der vi har vår fritidseiendom, noe som ikke er ønskelig. Vi forutsetter at muligheter til turterreng/lysløype blir ivarettatt etter dagens standard eller bedre. Økt trafikk vil redusere trivsel og muligheter til rekreasjon på eiendommen vår. Det vil også være økt fare for ulykker. Det bør stilles spørsmålstegn ved om den tåler økt trafikk. Økt trafikk vil utgjøre økt fare for myke trafikanter som ønsker å ta seg over brua/elva. Det må påses at det blir laget nok	Støyutredning er gjennomført, samt nedjustert for et mer realistisk antall hendelser. Det anses som lite sannsynlig at bruken av flystripa vil kunne nå et nivå der utslipp av eksos vil kunne utgjøre et reelt problem. Turterreng og lysløype er ivarettatt i reguleringsplanen. Ut ifra dagens antall luftsportutøvere nasjonalt er det grunn til å tro at trafikkøkningen over brua langs Fv219 og Fv2200, som en følge av aktivitet i planområdet, vil være svært begrenset. Planen legger opp til at kjøretøy til luftsport anlegget skal

parkeringsplasser til besøkende, og at vår eiendom/andre eiendommer ikke blir brukt som parkeringsplass. Vår eiendom ligger helt ved brua. Det er allerede utfordringer knyttet til overvann ved snøsmelting og store nedbørsmengder. Man må oppgradere avløpsmulighetene i Atneosveien, og påse at utbygging av idrettsparken ikke forverrer situasjonen med vann og avløp ned mot elva. Vi har et forslag om at man også kan oppgradere idrettsparken med lekeapparater/aktiviteter for barn.	parkere på området avsatt til parkering innenfor planområdet. Når det gjelder besøkende til stadion legges det opp til en videreføring av dagens situasjon og parkering ved klubbhuset. Det forventes ikke at planlagt aktivitet og utbygging vil føre til økt avrenning mot brua og nevnte eiendom.
Tone Sjøberg ved brev datert 05.02.2020 Kent og Tone Sjøberg ved brev datert 03.03.2020 Ønsker ikke flyplass på Atna. Pga. Bråk i helger og verdi på bolig synker da dette vil berøre oss veldig. Idag er det 5 småflyplasser i Hedmark med Atna flyplass er det 6 og en på Ringebu i Oppland. Til hver av disse småflyplassene så bruker man ca.1-1,5 time med bil. Det har også hvert en på Østre Æra men der forgår det antaselig bare Fallskjerm hopping idag. Så kommer vi til sikkerheten ved flygningen over tettbebyggelsen her på Atna. Den siste vi undertegnede vet om er ulykken i Kongsvinger ved havari 22 januar 2020 hvor en omkom og en lettere skadet. Dette var godt voksne med flyve erfaring. Så har vi oss som vil få dette her over hustakene spesielt i helger hvor mange beboere ønsker fred og ro. For all del vi ønsker Atna Idrettslag lykke til med utgifter og arbeid og vi har liten tro på at fremtiden av denne småflyplassen som alt annet på Atna grunnen er at Atna er et lite fraflytningssted.	Opprinnelig støybergening viste at selv med et «worst case» senario med inntil 3240 hendelser ville ikke denne eiendommen komme innforbi verken rød eller gul støysone. Ny støyanalyse som tar for seg et mer realistisk antall hendelser viser ytterligere innskrenkning av soner for støy, og har således flyttet seg ytterligere vekk fra boligbebyggelsen på Atna.
Britt Bjørnstad ved brev datert 03.03.2020 Jeg driver å leser om de nye planene fra Atna I.L., men det er en ting som forundrer meg litt. Det er brukt ett veinavn som ikke finnes på Atna. Vet ikke om dette har noen praktisk betydning, men rett skal være rett. Ser det er brukt Skarveroa i flere av dokumentene i denne saken og jeg kan ikke finne den veien på Atna. Dette til opplysning.	Dette er rettet opp i bestemmelsene. Navnet Skarvroa har tilhørighet på Opphussetra. Veien som er referert til som Skarvroa har ikke noe navn.
Arne Engstrøm ved brev datert 06.02.2020 Hva med modellfly og andre fjernstyrte hobbyaktiviteter?	Innspillet tas til orientering.
Leif Magne Oskarsen ved brev datert 05.02.2020 Undertegnede ser bare positivt til reguleringsplanen, alt som gagner bygda er bra.	Innspillet tas til orientering.
Gunn Elin Øie ved brev datert 22.03.2020	Alt areal i kommunen som ikke har fått et spesifikt byggeformål er LNF. Det er i utgangspunktet

Områdene er delt inn i ulike formål, deriblant LNF-område. Nå kan det umiddelbart virke som det er rikelig med slike områder på Atna. Men hvor mye er egentlig egnet til det angitte formålet?

LNF er en forkortelse for landbruks, natur- og friluftsområde og i utgangspunktet er det **ikke** tillatt med annen bygge- og anleggsvirksomhet enn den som har direkte tilknytning til landbruk eller tradisjonell landbruksvirksomhet. Nå er ikke det, det mest prioriterte lenger, så det er rimelig enkelt å omregulere og tilpasse det slik kommunene selv vil.

Landbruk Pluss skal være en viktig del av kommuneplanen. Hvilke tiltak som inngår i LNF er forholdsvis tydelige.

Miljøverndepartementet sin veileder gir noen retningslinjer for hva som ligger innenfor landbruksbegrepet.

Større aktivitetsanlegg for fritids- og turistformål inngår **ikke** i LNF. Det nevnes golfbaner og alpinanlegg. Det står riktignok ikke noe om flyplass (idrettspark), men jeg vil anta at det gjeldes som stort nok.

Jeg vil få minne om Stor-Elvdal sin visjon i den nye kommunedelplanen for klima og energi, der det står: «Stor-Elvdal kommune skal jobbe for å oppfylle nasjonale miljømål og være en foregangskommune som tar høyde for et klima i endring og en grønnere hverdag». «Hovedmål: 30% reduksjon i kommunens klimagassutslipp» (?)

Da lurer jeg på hvorfor Stor-Elvdal kommune stadig vekk støtter private som ønsker å starte opp med motorsport, cross og nå luftsport? Blir det bare lov til EL-fly og modellfly på flybensin, da? Og hva med den ekstra biltrafikken dette fører med seg? Når vi ser på Østre Æra og hvordan det er der, så får vi et bra eksempel på hvor miljøbevisste luftsportsutøverne er.. Landbruket i kommunen nedprioriteres. Og enkelte bønder må reise opptil 40 km en vei, for å bruke en jordlapp på 30-40 mål.

Naturområder er det nok av i Stor-Elvdal. Men jeg vet ikke helt om det stemmer på Atna. For den som kjenner topografien i

området og ikke har sett på et kart i fra 1950-tallet (NATURBASE), så er det lite flat mark som er tilgjengelig. I vedtaket gjort av

Rådmannen, står det at planområdet i stor grad er bebygd (?) Og området er sjekket opp mot ulike registre.

Det nevnes **Naturbase**,

Miljøstatus og **NIBIO**. Kunnskapsgrunnlaget regnes som tilstrekkelig og rimelig i forhold til tiltakets omfang og karakter.

opp til kommunen som planmyndighet å ta stilling til hva slags arealbruk de forskjellige områdene i kommunen skal ha. Dette gjøres på overordnet nivå i kommuneplan eller kommunedelplan og detaljeres ytterligere i reguleringsplan. Dersom ønsket regulering ikke er i samsvar med overordnet plan, vil det bli påkrevd med planprogram der det synliggjøres hvilke utredningsbehov ønsket regulering vil utløse. I denne saken er hovedtrekkene i foreslått regulering i samsvar med kommunedelplan Atna, vedtatt 27.04.2005. Det ble i oppstartsmøtet avklart at det stiltes krav fra kommunen om planprogram, nettopp for å synliggjøre behov for utredning samt medvirkningsprosess. Dette fordi selve flystripa ville bli utvidet samt få endret bruk. Det skulle også reguleres et område for parkering og oppsett av hangar. SEK støtter et mangfold av fritidsaktiviteter herunder også motorsportsaktiviteter. Det vil ikke bli noen begrensninger med hensyn til at planen kun vil gjelde for fly med EL – motor. Dette planforslaget omhandler i stor grad allerede bebygde/nedbygde arealer, herunder en idrettspark med fotballbane, løpebane, tennisbane og klubbhus, videre inneholder planen et industriområde med bebyggelse og parkering, det kommunale slamanlegget samt flystripa. For å gjøre seg nytte av kartverktøyene f.eks naturbase, så må man slå på de forskjellige kartlagene for å kunne lese informasjonen i

Det er nå vi ser viktigheten av lokale planutvalg, hvor det sitter folk som vet hva de prater om!

Hvilken relevans har disse registrene for dette prosjektet? Vi er tross alt i Østerdalen!

Naturbase har registrert et område; kun rundt idrettsplassen. Det eneste som kom opp i søket på Miljøstatus var Alvdal Stasjon.

NIBIO leverer gårdskart. Er det det dette dere kaller «vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand samt effekten av påvirkninger»? (Les ROS-analyse) Jeg er ikke imponert over vurderingen deres etter naturmangfoldloven. Der

stadfestes det med en gang at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig sett i forhold til tiltakene som er foreslått. Ja skal jammen si dere tror godt om dere selv.

Det kan vel heller kalles en lettvinnt måte å hoppe over resten av forpliktelsene på.

Det er ifølge rådmannen ikke registrert arter av nasjonal forvaltningsinteresse (som er vanskelig, når man ikke vet hvor området er en gang).

Mener å huske å ha lest i detaljreguleringsplanen, at man så langt det er mulig, skal høre med lokale som bor og bruker området.

Det finnes egne registreringer av rovvilt og truede arter. Skandobs er en av dem. Rovdata en annen.

Dette er ærlig talt for dårlig. Jeg trodde vi hadde kommet lenger enn det!

Føre- var- prinsippet er i høyeste grad relevant i dette tilfellet.

Som nabo til området vil jeg si at den muligheten for, at elg og rådyr kan finnes, er ganske så undervurdert. Det er faste innslag av

hjort, elg, rådyr, hare og rødrev. Gulspurven så jeg senest for to dager siden. At det ikke er observert reir eller hekkeplasser kan

kanskje være fordi gulspurven har reir på bakken, i åpent terreng, godt skjult av markvegetasjonen. Og at alt foregår i løpet av en

fire ukers periode. Det virker ikke på meg som at viltet bryr seg særlig mye om de er på øst eller vestsida av jernbanen. Det ser vi

kanskje på gaupa som er avbildet ovenfor.

Planområdet er spesielt rikt på rådyr. Og i vinter har det vært mellom 15 og 20 individer som har hatt tilhold i den nordre delen av

planområdet. Muligens flere.(...)

Det er mulig de som ønsker flyplass ikke bryr seg så mye om dette her, men jeg vil mene at dette er ganske viktig i forvaltnings

sammenheng. Det er ikke alle steder som har et så rikt dyreliv som her på Atna.

kartet. Da vil man f.eks få informasjon om det innenfor planområdet er registrert arter av spesiell

forvaltningsinteresse, verneområder, inngrepsfrie områder, funksjonsområde, villrein, område for vannkraft, MIS figurer m.m Miljøstatus benyttes til å se om planområdet har forekomster av fredete eller truede arter, svartelistede arter, er flomutsatt, skredutsatt har forurenset grunn osv. Når det gjelder NIBIO (gårdskart), så benyttes dette for blant annet å se om et område egner seg for dyrking, bonitet på skogsarealer, grunnforhold, om det slippes beitedyr osv. På bakgrunn av overnevnte anses vurderinger gjort opp mot nml §§ 8-12, og kunnskapsgrunnlaget å være tilstrekkelig. Området som reguleres er som nevnt tidligere også i all hovedsak nedbygd/bebyggt og er lokalisert mellom jernbanelinja og boligbebyggelse.

At det er faste innslag av elg, hjort, rådyr, hare og rødrev anses nesten som en selvfølge da dette er vanlig over hele kommunen.

Når det gjelder gaupa er ikke bestandsmålet i Hedmark 10 individer men 10

familiegrupper. I tillegg kommer alle enkeltdyrene. Gaupa kan bevege seg i alle typer terreng, også nært opp til bebyggelse. På dagtid foretrekker den bratt og utilgjengelig plass for sitt dagleie. Enkelt observasjoner av gauper vil slik sett kunne forekomme som vist med bilde i høringsinnspillet.

Bestanden av rådyr reguleres som kjent i stor grad av fôr tilgang og snødybder her i

For å se litt på gaupa er bestandsmålet 10 individer. I følge Rovdata var antallet 6, i 2019.(...) Vi leser videre at det er både taksvale og oter i nærheten. Det vet jeg. Jeg var en av to fra Evenstad, som hadde som prosjekt og registrere oter i Hedmark. Oteren var veldig nær utryddelse en periode. Vi fant da fire lokaliteter, deriblant Atna. (Oteren i sentral-Hedmark -99)

Friluftsområdet er mye omtalt i planen. Det spørres hvor mye som blir igjen til det formålet da. Ikke er det klart hvor lang flystripa

skal være, og avviket kan være opptil 100x40 meter. Det utgjør faktisk ganske mange mål, det.

Det nevnes både tursti og endring av lysløypa. I tillegg skal den nye flystripa flyttes nærmere Glomma fra der den er i dag. I nordenden av området skal hangaren og parkeringa være.

For meg virker det som om dette vil innebære en god del hogging. Selv om det gjøres klart at flatehogst ikke er tillatt, så kreves det

plass. Rådyra liker seg i skog og trenger trær for skjul og det området de oppholder seg i, blir ødelagt. Det hjelper lite at det bare er

aktivitet der på sommeren.. Det hjelper heller ikke at den aktiviteten også er begrenset..

Som blir presisert og gjentatt gang på gang. Vi leser også at «det i følge Luftsportsgruppa er et lite miljø for luftsport i regionen».

Hvilken luftsportsgruppe de sikter til da, vet jeg ikke. Men det jeg vet, er at det finnes fem flyplasser fra før. Alt innenfor en radius

på tolv mil. To av dem er rikssportssentere.

Hva i all verden skal vi med dette prosjektet da? Når antallet brukere er så få og kapasiteten så lav? Det kan virke litt rart at ordet *begrenset* blir brukt som grunn og unnskyldning (på flere steder i planen) , når hele Atna og deler av

Stor-Elvdal bruker den nye flyplassen som argument for å redde Atna næringsmessig!? Jeg lurar vel egentlig på om de som

godkjente planen i det hele tatt har studert siste side..

Det er ikke støyen jeg er bekymret for, men jeg lurar på om nærheten til Kvitskjæret og gjenklngen i berget er med i

støyberegningene deres?

Hvordan beregnes egentlig disse støysonene på den nye flystripa, når lengden ikke er bestemt enda?

Det sier planen ingen ting om. Vi ser tre ubrukelige figurer (13,14og15) hvor lengden er akkurat den samme som på eksisterende

bane, men som er justert litt nærmere elva. Fig. 14 skal visstnok vise ei justert støysoner som samsvarer med den

kommunen, at bestanden enkelte år er større enn andre er innenfor de normale svingningene.

Når det gjelder registrering av oter, så kom denne frem i naturbase ved å slå på kartlaget «arter av nasjonal forvaltningsinteresse» jf. kommentar lenger opp.

Kommunen gjennomførte en kartlegging av friluftsområder i kommunen sommeren 2018 og planen ble vedtatt 13.03.2019.

Atna stadion med omegn er kartlagt og skal således hensynetas i

reguleringsplanarbeidet, noe det også gjøres ved å regulere lysløype og område rundt stadion. Areal for selve flystripa er avklart i planen, og det er riktig at den er forlenget i forhold til dagens situasjon.

Dette er også noe av grunnen til at kommunen krever reguleringsplan, nettopp for å utrede konsekvenser av en utvidelse av flystripa samt et område for parkering og hangar som ihht dagens kommunedelplan er LNF-område.

Som det står i rapporten fra SINTEF, så er dette en sjablong beregning av støy. SINTEF har utarbeidet sjabloner for støysoner Norges Luftsportsforbund / Norsk Aero Klubb etter ny retningslinje T-1442 til bruk for klubber under forbundet. SINTEF har samtidig utarbeidet ny programvare for enkelt å overføre sjablonene på digital form til aktuelle flyplasser.

I etterkant av høringen er støyanalysen ytterligere justert fra å ta for seg et «worst case» senario med 3240 hendelser til et mer sannsynlig nivå med 750

regulerte landingsbanen. Da tror jeg de burde ta seg en tur til Specsavers! Hvis dette er slik SINTEF foretar sine målinger, ja da blir jeg redd! Det hjelper ikke å legge ved en 14 år gammel rapport som angir grunnlaget for beregning og vurdering av flystøy generelt, når utgangspunktet for målingene er helt feil. Jeg vil tro at hvis disse beregningene hadde vært gjort korrekt, så hadde lista over eiendommer som blir berørt, sett helt annerledes ut. Det var i grunn litt for tilfeldig at de fleste eiendommene skulle falle rett utenfor sona.. Det er også veldig betenkelig at noen av de som faller inn under den gamle støysona, ikke var med på lista over berørte engang. Da kan vi snakke om manglende varsling, da. Man kan i grunn lure på hvordan «de som har dette som fagområde» kan levere sånn søppel, og i tillegg ta seg så solid betalt.. Det er en stor skam! Hvis det er sånn arealplanlegginga foregår rundt i kommunene, ja da, er det ikke rart at alt går igjennom..	hendelser over en 6 måneders periode. Høring av planforslaget ble i tillegg til å bli sendt med brev til alle naboer og myndigheter også annonsert i østlendingen og på kommunens hjemmeside, dette for å ivareta eventuelle ytterligere parter som bør få anledning til å uttale seg. At noen ikke har mottatt høringsbrev er beklagelig, men kan forekomme.
---	---

Planprogram og konsekvensutredning

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-9 skal det utarbeides planprogram etter reglene i § 4-1 for planer som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Planprogram kan unnlates for nærmere bestemte reguleringsplaner når disse er i samsvar med kommuneplanen, kommunedelplaner eller områdereguleringer, og hvor virkningene er tilfredsstillende beskrevet i overordnet plan. I henhold til § 4-2 skal reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, ha særskilte vurderinger og beskrivelser (konsekvensutredning) om planens virkning for miljø og samfunn i planbeskrivelsen.

Med bakgrunn i overstående begrunnelse ble det på henstilling fra kommunen utarbeidet et planprogram (fastsatt 27.11.2019). Planprogrammet skal klargjøre premisser for planarbeidet, herunder fastsette hvilke forhold som skal utredes og/eller beskrives nærmere i planforslaget med en eventuell konsekvensutredning. Dette fordi planforslaget åpner for ny og utvidet bruk av flystripa i forhold til dagens situasjon.

Det er ikke utarbeidet en konsekvensutredning da tiltaket er vurdert til ikke å falle inn under kriterier som utløser konsekvensutredning.

ROS-analysen

Det ble fremmet innsigelse fra Statsforvalteren og Bane Nor om mangelfull ROS-analyse, i form av manglende utredning og kunnskapsgrunnlag for å fastslå at arealet er egnet for ønsket aktivitet; jf. pbl § 4-3. Opprinnelig ROS-analyse tok utgangspunkt i gammel metodikk. I ny og revidert ROS-analyse er ny metodikk benyttet. For å identifisere mulige uønskede hendelser knyttet til planforslaget, er det benyttet en sjekkliste. Sjekklisten er laget med utgangspunkt i vedlegg 5 i DSBs veileder. I tillegg er det tatt med vurderingstemaer fra FylkesROS for Hedmark (nå Innlandet). Av identifiserte mulige uønskede hendelser er følgende kommet fram:

- brann i bygninger og anlegg (skjema 1)
- Ulykker på Rørosbanen (skjema 2)
- Skog- og lyngbrann (skjema 1)
- Lynnedslag (skjema 1)

- Ulykker eller brann ved eksisterende og nye virksomheter innen byggeområdene, luftsportanlegget eller friluftsområdet kan medføre hindring av trafikken på Rørosbanen (skjema 2)
- Høyspenningsanlegg kan settes midlertidig ut av drift ved brann/skogbrann (skjema 1)
- Brannforebygging og slukkevann (skjema 1)

Mulige uønskede hendelser er utredet i egne skjema i vedlagte ROS-analyse. I analysen fremkom det også at området ikke er spesielt utsatt for klimahendelser som flom, overvann, ekstremnedbør, ekstrem vind, skred, utglidning som følge av ustabile grunnforhold, erosjon, eller kvikkleire.

Statsforvalteren og Bane Nor har frafalt sine innsigelser med bakgrunn i revidert ROS-analyse og bestemmelser. Med bakgrunn i revidert ROS-analyse anser rådmannen at det er gjort en helhetlig vurdering av hva slags virkning planene kan ha på samfunnet og befolkningen og mener at området er egnet for den tiltenkte aktiviteten.

Støy

Miljøverndepartementet har i januar 2005 samlet retningslinjer for behandling av støy fra forskjellige støykilder i en ny retningslinje, T-1442, og det er denne som ligger til grunn for støyrapporten. Støy deles inn i 2 soner, rød og gul sone. Hvit sone og grønn sone (grønn sone er også kalt stille sone) skal ikke betraktes som støysoner. Likevel vil omtrent 10% av gjennomsnittsbefolkningen av dem som bor i ytterkant av gul støysone oppleve å føle seg plaget av støyen.

Flystøy har noen egenskaper som gjør den forskjellig fra andre typer trafikkstøy jf. veileder M128 til retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Varigheten av en enkelt støyhendelse er lang og nivåvariasjonene er store. På småflyplasser som denne reguleringsplanen tar for seg, vil det være lange perioder (flere dager) uten støyende aktivitet. Det er også slik at flytrafikken ikke følger samme bane i samme grad som f. eks tog og biltrafikk.

Til førstegangsbehandling ble «verste» scenario med 3240 bevegelser (en bevegelse vil si en avgang eller en landing) lagt til grunn for utarbeiding av støysonekart. Analysen tok utgangspunkt i et langt høyere antall hendelser og dermed intensitet enn det som i praksis vil forekomme. Statsforvalteren fremmet innsigelse til denne, for manglende ivaretagelse av støy, herunder at det ble lagt til grunn et for høyt antall bevegelser og at enkelte eiendommer som følge av dette ville havne i gul støysone. I justert støyberegning for Atna flyplass er det nå lagt til grunn 750 bevegelser i perioden april – september. Videre er det lagt til grunn at flytrafikken fordeles jevnt mellom tre flytyper Cessna 172 (C172), Piper Cherokee (PA28) og Aerospool Dynamic (WT9). Ut fra ny støyberegning synes det ikke å være støyfølsom bebyggelse som havner i gul eller rød støysone.

Det er viktig å understreke at det ikke legges opp til aktivitet med større fly for løft av fallskjermhoppere. Anbefalt støygrense for bygg med støyfølsomt bruksformål er for flyplasser satt til Lden 52 dB. For nærmiljøanlegg er det gitt anbefalt maksimal støygrense på LAFmax 60 dB. Støyberegningene viser at deler av planområdet og influensområdet havner innenfor rød og gul støysone. Rød støysone angir områder som på grunn av det høye støynivået er lite egnet til støyfølsomme bruksformål. Rød støysone berører kun selve flystripa. Gul støysone er en såkalt vurderingssone hvor kommunen bør vise varsomhet med etablering av ny støyfølsom bebyggelse.

Rådmannen ser at støy kan skape konflikt og være en faktor som påvirker helse og bolyst. For å redusere støypåvirkningen har det i reguleringsbestemmelsens punkt 3.1.4 (Luftsportanlegg, BA11) blitt gitt driftstidsbestemmelser for landingsbanen samt satt krav til antall stevner/samlinger i året. Det legges ikke opp til flygning på natt og det er kun aktivitet i

månedene april.- september. Det skal også etableres rutiner for varsling av stevner/helger med samlinger, slik at beboere blir varslet i forkant av slike arrangementer. Det tillates maksimalt 5 slike arrangementer per år. I revidert støyanalyse legges det til grunn 750 bevegelser i en 6 måneders periode, noe som i snitt utgjør mellom 4 og 5 bevegelser per dag. Rådmann mener at støybelastningen er akseptabel.

Det er ikke andre, kjente forhold som gir støy innen planområdet. Utenfor planområdet finnes både jernbane og fylkesveg og vest for Glomma ligger Rv 3 som alle er bidragsyttere på støy.

Eksisterende høyspentlinje

Luftfartstilsynet, Eidsiva Nett og Statsforvalteren i Innlandet har kommet med anbefalinger om å legge hele eller deler av høyspentlinjen i kabel, for å øke flysikkerheten. Det er avsatt fareområder for høyspenningsanlegg, med tilhørende bestemmelser i reguleringsplanen. Høyspent som går på tvers av landingsbanen er gravd ned per i dag, men det må gjøres et stykke arbeid i forbindelse med utbedring av landingsstripa, der et noe lengre strekk enn dagens legges i bakken, ca 22 meter. I rekkefølgebestemmelse 6.3 står følgende: *Før området BA11 kan tas i bruk til luftsportaktivitet, skal den sørlige armen av høyspentlinjen nord for landingsbanen kables.* Rådmann anser derfor at det er opp til tiltakshaver og netteier å bli enige dersom tiltakshaver skal være med å finansiere at ytterligere deler av linjenettet skal legges i kabel.

Drikkevannskilder

I følge nasjonal grunnvannsdatabase GRANADA er det ingen grunnvannsbrønner i området. Dette medfører antakeligvis ikke riktighet da de som ikke har kommunalt vann, må antas å ha egen brønn (det er også en mulighet at vann komme fra oppkomme, bekk eller liknende). Det er kun sentrumsområdet nord for planområdet som er tilknyttet kommunalt vannverk. For å unngå mulig forurensning av grunn samt drikkevannskilder utenfor planområdet, er det inntatt i planbestemmelsene at håndtering av drivstoff og andre kjemikalier kun skal foregå innenfor angitt område, jf. pkt. 3.5.2. Dette er også understreket i rekkefølgebestemmelsen, pkt. 5.1, som krever at det foreligger godkjent plan for rensing av overvann/avrenning for dette arealet. Rådmann anser således at hensynet til drikkevannskilder er ivaretatt i reguleringsplanen.

Ulykke i forbindelse med av-/påkjørslar

Det er alltid en viss risiko for at det kan skje ulykker i forbindelse med avkjøring/kryss. Krysset mellom Fv2200 Atneosveien og Glopveien er gjort mer oversiktlig ved at avkjøring til Glopveien 29 er flyttet. Sannsynlighet for at ulykker skal inntreffe er redusert. Rådmannen anser således at risikoen er akseptabel.

Ulykke med gående/syklende

Sannsynligheten for at det skal skje ulykker med gående/syklende innenfor planområdet vurderes som liten. Det er generelt lite trafikk til og fra planområdet, men ved aktivitet i luftsportsanlegget eller idrettsanlegget vil det være en begrenset økning. Trafikk innen planområdet vil hovedsakelig være knyttet til transport av seilfly og annet utstyr til bruk i luftsportsanlegget eller brukere av idrettsanlegget og friluftsområdene. Sistnevnte har tilgang til området via parkering ved idrettsanlegget og stier som fører inn til området via Glopveien. Rådmannen anser hensynet til gående og syklende som ivaretatt.

Slukkevann

Ved etablering av et luftsportsanlegg, bør dette tilkobles eksisterende kommunalt vann- nett for å sikre tilstrekkelig tilgang på slukkevann i tilknytning til anlegget. Rådmannen forutsetter at det etableres kum for dette i forbindelse med fremføring av VA – ledninger for sanitæranlegg.

Ulykke ved anleggsgjennomføring

Utbygger plikter å gjennomføre nødvendige tiltak for å sikre at anleggsarbeidet ikke medfører uakseptabel helse- og miljørisiko, og at anleggsarbeidet ikke medfører

forurensningsspredning. Byggherreforskriftens krav til SHA skal legges til grunn. Dersom dette følges opp, anses risikoen for ulykker/hendelser under anleggsperioden å være liten.

Kulturminner

Det ble gjennomført overflatesøk i regi av fylkeskommunen i juni 2019, for å avdekke eventuelle kulturminner. Det ble ikke gjort funn innenfor planområdet i søket, jf. vedlegg. Selv om planområdet er relativt grundig registrert må det tas forbehold om eventuelle ikke-registrerte automatisk freda kulturminner, også kulturminner som ikke er synlig på markoverflaten. Rådmann anser hensynet til kulturminner som ivaretatt i reguleringsplanen.

Overvann

Det må forventes mer ekstremnedbør i fremtiden. Landingsbanen, hangar og parkeringsarealer vil føre til en økt andel tette flater, som stiller krav til tiltak som sikrer håndtering av overvannet lokalt.

Mengden avrenning fra de tette flatene vil avhenge av hvor stort areal som opparbeides med fast dekke. For landingsbanen er det i bestemmelsene, pkt. 3.1.4, lagt føringer for størrelse på areal tillatt opparbeidet med fast dekke. Resterende areal skal opparbeides med gress. For å sikre god håndtering av ytterligere avrenning, kan det i ytterkant av både landingsbane og parkeringsarealer opparbeides et felt med pukk. Planområdet er flatt og infiltrasjonsevnen i grunnen er vurdert som «godt egnet» jf. NGUs løsmassekart. Hensyn til overvann anses ivaretatt i planbestemmelsene.

Byggehøyder og estetikk

Planområdet er flatt og ligger på en furumo med glissen furuskog. Eksisterende bygg innenfor planområdet ligger omkranset av skog, og er i liten grad synlig fra sentrumsbebyggelsen. Idrettsanlegget ligger noe mer synlig fra Gløpveien, men har ingen ruvende bygg eller konstruksjoner. Det er i planområdet avsatt areal til lager/verksted, som er gitt en maksimal byggehøyde på 12 m. Det samme gjelder byggehøyde innenfor næringsarealet. Denne høyden vil samsvare med høyden på eksisterende bygg i planområdet, og vil kunne skjermes noe av omkringliggende skog.

VA-løsning

Det ligger VA-nett i relativt nær tilknytning til planområdet som betjener eksisterende boligområde på Atna samt Atna –øl som ligger innenfor planområdet. VA-nettet er beliggende nord for planområdet. Det antas at eksisterende VA-nett har kapasitet til å koble på de fasiliteter det vil være behov for innenfor planområdet.

Avstand til jernbanen

Bane NOR har i sitt tekniske regelverk satt en byggegrense på 30 m fra nærmeste spors midtlinje. Rørosbanen går parallelt med planområdets østside, og har en avstand til planområdet på ca. 60 m. Byggegrensen er lagt inn i plankartet. Planlagt aktivitet i planområdet vil foregå i god avstand fra Rørosbanen. Tilkomst til planområdet skjer hovedsakelig via Fv219 Atneveien, og vil derfor ikke føre til økt ferdsel over planovergangen. Hensynet til jernbane og byggegrense anses ivaretatt i planforslaget.

Lokalt næringsliv

Det antas at aktivitet i planområdet også vil kunne gi positive lokale ringvirkninger i form av handel og benyttelse av campingplass, cafe m.m.

Friluftsinnteresser

Planforslaget anses å ivareta friluftsinnteresser og rekreasjonsformål da det reguleres inn

turveg/skiløypetråse samt at arealet mellom idrettsanlegget, skiløypetråse, turvegen og luftsportsanlegget reguleres til friluftsførmål, hvor allmennheten har fri tilgang til utøvelse av friluftsliv. Føringer gitt i pkt. 3 i friluftslivskartleggingen av kommunen fastsatt 13.03.2019 anses ivaretatt.

Biologisk mangfold og viltinteresser

Planområdet er sjekket opp mot relevante registre, deriblant Naturbase, Miljøstatus og NIBIO (Skog og landskap). Planområdet ligger innenfor eksisterende tettstedgrenser og er i stor grad bebygd. Ifølge Miljødirektoratets karttjeneste Miljøstatus, er det ikke registrert arter av nasjonal forvaltningsinteresse innenfor planområdet. Utenfor planområdet er det registrert gulspurv og taksvale begge (NT). Nord vest for planområdet er det registrert leveområde for oter (VU). Planområdet inngår i Atndalen beiteområde for elg og Dalføret beiteområde for rådyr, som betyr at det er mulighet for at både elg og rådyr beiter i området.

Planlagt flyaktivitet på landingsbanen samt bruk av idrettsanlegget vil være av begrenset karakter, og rådmannen ser derfor liten grunn til å tro at aktiviteten vil føre til store konsekvenser for det biologiske mangfoldet og viltinteresser.

Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12

Reguleringsplanen er vurdert opp mot §§ 8-12, jf. § 7 i naturmangfoldloven. Rådmannen anser at planforslaget ikke kommer i konflikt med naturmangfoldlovens bestemmelser jf. vurdering gjort i 1. - gangsbehandling

Økonomiske og administrative konsekvenser

Ingen kjente økonomiske eller administrative konsekvenser.

Konsekvenser for folkehelsen

Planforslaget anses å ivareta friluftsfø- og rekreasjonsførmål noe som er positivt for folkehelsen. Planlagt flyaktivitet på landingsbanen vil generere støy men rådmannen kan ikke se at aktiviteten vil føre til særlige konsekvenser for folkehelsen.

Konklusjon

Reguleringsplan for Atna idrettspark anbefales vedtatt.