



# Detaljregulering for Atna idrettspark

Stor-Elvdal kommune

## Planbeskrivelse



|                            |                                 |
|----------------------------|---------------------------------|
| Plankartet er datert:      | 25.10.2019, revidert 10.07.2020 |
| Bestemmelser er datert:    | 25.10.2019, revidert 10.07.2020 |
| Planbeskrivelse er datert: | 25.10.2019, revidert 10.07.2020 |

## Innhold

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 Innledning.....                                                         | 2  |
| 1.1 Bakgrunn og formål.....                                               | 2  |
| 1.2 Innhold og detaljeringsgrad i planarbeidet.....                       | 2  |
| 1.3 Forslagsstiller.....                                                  | 2  |
| 1.4 Planlegger/konsulent .....                                            | 2  |
| 2 Beskrivelse av området .....                                            | 3  |
| 2.1 Beliggenhet og planavgrensning .....                                  | 3  |
| 2.2 Arealbruk og historisk utvikling .....                                | 4  |
| 2.3 Eiendomsforhold .....                                                 | 5  |
| 3 Overordnede føringer og rammebetingelser .....                          | 6  |
| 3.1 Nasjonale føringer .....                                              | 6  |
| 3.2 Regionale føringer .....                                              | 7  |
| 3.3 Kommunale planer og føringer .....                                    | 8  |
| 4 Planprosess og medvirkning.....                                         | 8  |
| 4.1 Kunngjøring av igangsatt planarbeid.....                              | 8  |
| 4.2 Sammendrag av forhåndsuttalelser med forslagsstillers kommentar ..... | 10 |
| 5 Beskrivelse av planforslaget .....                                      | 13 |
| 5.1 Reguleringsformål .....                                               | 13 |
| 6 Virkninger for miljø og samfunn.....                                    | 16 |
| 6.1 Avstand til jernbane .....                                            | 16 |
| 6.2 Estetikk og byggeskikk.....                                           | 17 |
| 6.3 Trafo/linjenett .....                                                 | 17 |
| 6.4 Biologisk mangfold og viltinteresser .....                            | 17 |
| 6.5 Friluftinteresser .....                                               | 19 |
| 6.6 Vann- og avløpsforhold .....                                          | 20 |
| 6.7 Flom og overvann .....                                                | 21 |
| 6.8 Støy .....                                                            | 22 |
| 6.9 Veg- og trafikktekniske forhold .....                                 | 24 |
| 6.10 Kulturminner .....                                                   | 26 |
| 6.11 Flysikkerhet .....                                                   | 26 |

Vedlegg 1: ROS-analyse.

Vedlegg 2: Støyrapport SINTEF.

Vedlegg 3: Rapport arkeologisk registrering.

Vedlegg 4: Innspill til planprogram og oppstartsvarsel.



## 1 Innledning

### 1.1 Bakgrunn og formål

Atna idrettslag ønsker på vegne av Luftsportgruppa ved Bernt Olav Smedal å videreutvikle idrettsparken på Atna. 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, fotball, friidrett, volleyball og tennis 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 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.

### 1.2 Innhold og detaljeringsgrad i planarbeidet

Planforslaget er utarbeidet som en detaljreguleringsplan, jf. plan- og bygningslovens § 12-3. Plansaken ble drøftet i regionalt planforum 14.02.2018, og det ble avholdt oppstartsmøte med Stor-Elvdal kommune 28.11.2018. Planforslaget vil i hovedsak samsvare med overordnet plan, som er kommunedelplan for Atna datert 27.04.2005. Planen vil ikke utløse krav om konsekvensutredning, men derimot krav om planbeskrivelse med konsekvensvurdering og ROS-analyse. Planbeskrivelsen vil i nødvendig grad gjøre rede for planforslagets virkninger for miljø og samfunn. Ferdig plan omfatter plankart, bestemmelser og planbeskrivelse med ROS-analyse.

### 1.3 Forslagsstiller

Atna idrettslag ved Bernt Olav Smedal, Framtunveien 18, 2476 Atna. Mobil: 932 07 004.

### 1.4 Planlegger/konsulent

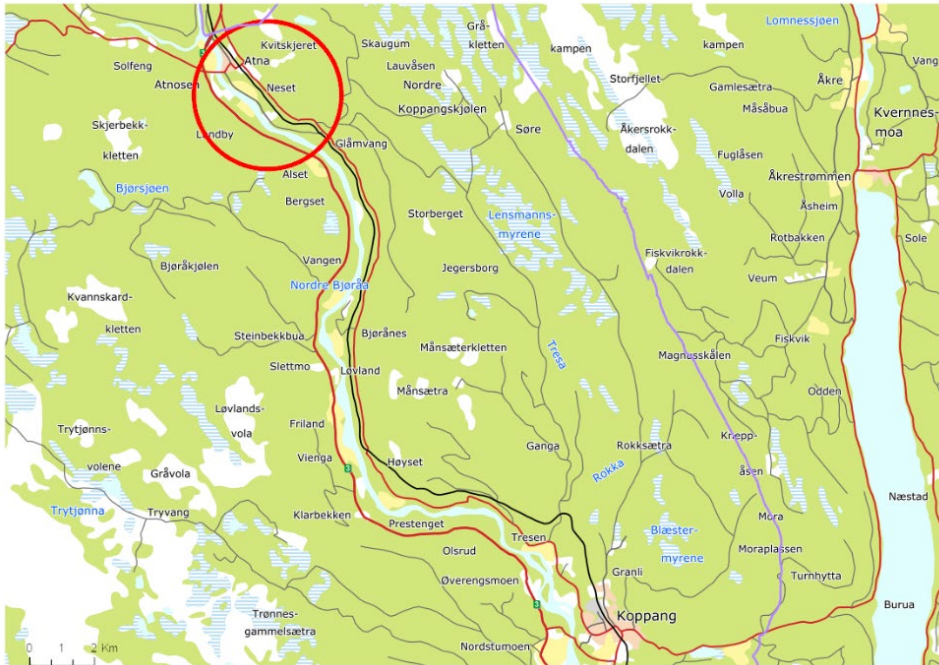
Konsulent for planarbeidet har vært Feste NordØst a/s, postboks 33, 2540 Tolga, ved landskapsarkitekt Stine Ringnes og landskapsplanlegger Iselin Ditlevsen Løkken.



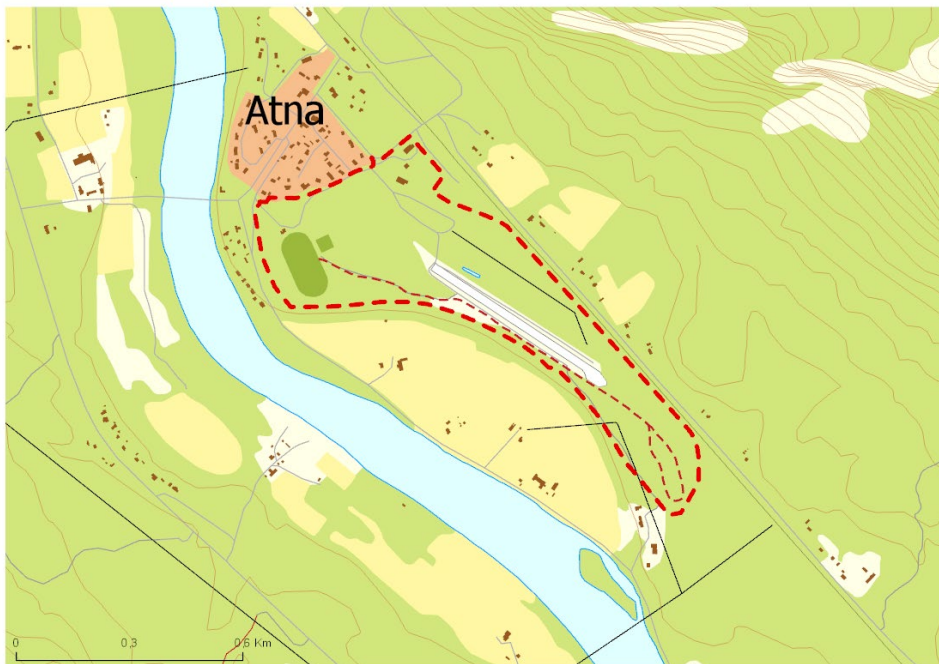
## 2 Beskrivelse av området

### 2.1 Beliggenhet og planavgrensning

Atna er et lite tettsted i Stor-Elvdal kommune, ca. 26 km nord for Koppang sentrum (fig. 1). Planområdet ligger rett sør-øst for Atna sentrum (fig. 2), på en flat furumo som grenser mot Rørosbanen i øst og landbruksområder i vest. Planområdet har atkomst via Fv219 Atneosveien.



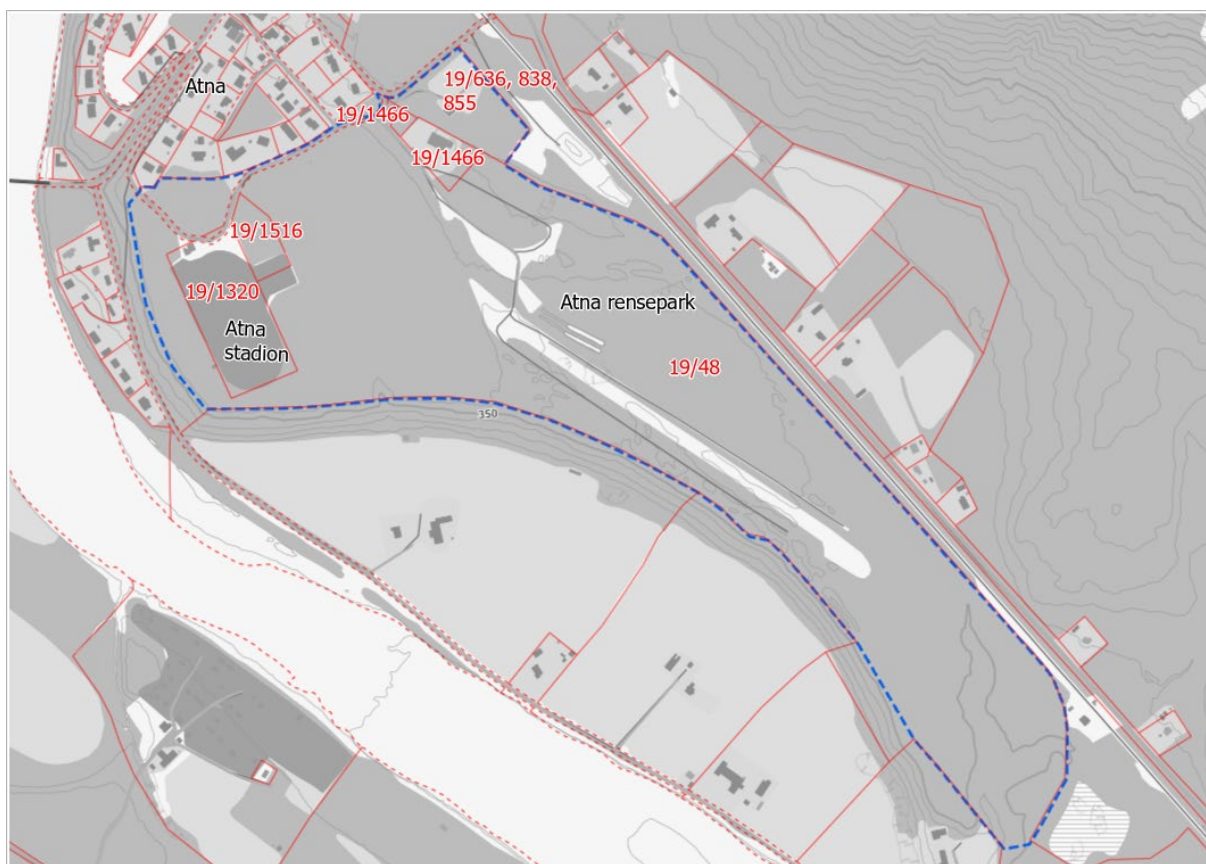
Figur 1: Atna markert med rød sirkel. Koppang kan ses helt sør i kartet.



Figur 2: Planavgrensning.

## 2.2 Arealbruk og historisk utvikling

Planområdet er ikke tidligere regulert, men i gjeldende kommunedelplan for Atna er området delt inn i formålene industri/handel, offentlige bygninger, idrettsanlegg, flystripe og LNF-område. Landingsbanen på Atna 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 (fig. 3 og 4). Anlegget bærer preg av lite bruk og manglende skjøtsel. Idrettslaget er i dag i gang med å bytte tak på klubbhuset. 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.



Figur 3: Utsnitt av eiendomskart.





Figur 4: Atna stadion med klubbhuset.



Figur 5: Atna stadion.

## 2.3 Eiendomsforhold

Planområdet omfatter følgende eiendommer:

- Gnr. 19, bnr. 636, 838, 855.
- Gnr. 19, bnr. 1466.
- Gnr. 19, bnr. 1660.
- Gnr. 19, bnr. 1320.
- Gnr. 19, bnr. 1516.
- Gnr. 19, bnr. 48.

## 3 Overordnede føringer og rammebetingelser

### 3.1 Nasjonale føringer

#### **Plan- og bygningsloven (2008)**

Planlegging etter loven skal sikre en bærekraftig utvikling for hele landet, og at hver og en av oss kan være med i beslutninger som angår oss og våre omgivelser. Plan- og bygningsloven gir grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser og om utbygging. Arealbruken blir gjort bindende for den enkelte grunneier gjennom planer som bestemmer hvilke bygge- og anleggstiltak og hvilken virksomhet som er tillatt. Planleggingen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale interesser og må derfor skje i nært samråd med statlige fagetater, organisasjoner, næringsliv og innbyggere.

#### **Kulturminneloven (1978)**

Lov om kulturminner (kulturminneloven) har som formål å verne kulturminner og kulturmiljøer som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Kulturminner er ressurser som gir grunnlag for nålevende og framtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet. Kulturminneloven er en viktig særlovgivning som skal hensyntas i arealplanlegging.

#### **Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for barn og unge i planlegging**

Formålet med RPR for barn og unge er å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov. RPR skal sikre at det offentlige ivaretar sitt ansvar for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet sett kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted og sosial og kulturell bakgrunn.

#### Vurdering:

*Planforslaget legger til rette for sentrumsnære områder for idrett og friluftsliv, med turveger, skiløype, idrettsstadion, luftsportanlegg og friluftsområde.*

#### **Universell utforming i planlegging etter plan- og bygningsloven**

Universell utforming er lovfestet i plan- og bygningsloven, og skal legges til grunn i planleggingen og i den enkelte byggesak. Formålet med universell utforming er å oppnå et inkluderende samfunn med full likestilling og deltakelse, der områder og bebyggelse skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig. Fysiske barrierer kan være hindre for et fullverdig og selvstendig liv, og ved en strategisk planlegging og utforming av produkter og omgivelser kan dette forhindres.

#### Vurdering:

*Planforslaget skal legge til rette for ulike aktiviteter knyttet til idrett, og det er derfor viktig å sikre universell utforming av idrettsanlegget. Planområdet er flatt, og planforslaget legger ikke opp til store terrengendringer. Dette gjør at både sti- og løypenettet er universelt tilgjengelig. I tillegg vil lyssetting av skiløypetraséen gjøre området tilgjengelig for flere på kveldstid.*

**T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging**

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til mistrivsel og redusert velvære, og påvirker derfor folks helsetilstand. Formålet med denne retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye boliger og annen bebyggelse med støyfølsom bruksform. For områder med potensielle støyproblem, kan spesielle hensyn være nødvendig.

Vurdering:

*Støyberegninger er utført for landingsbanen. Beregningene synliggjør hvilke områder som blir liggende innenfor gule og røde støysoner. Temaet er omtalt i kap. 6.8.*

### 3.2 Regionale føringer

**Regional planstrategi for Hedmark 2016-2020**

«Hedmark skal lede an i det grønne skiftet ...

... Hedmark er rikt på natur og naturressurser. Det er et økende fokus på verdiskaping basert på biologiske fornybare ressurser, også kalt bioøkonomi. Samtidig har naturen en egenverdi, og er viktig både for folkehelsen og reiselivet. Hedmarks kulturarv er også en viktig ressurs for verdiskaping og identitetsbygging. Nye nasjonale forventninger har et sterkt klimafokus. Det vektlegges innovasjon og vekst i nye og grønne næringer. Det aktualiserer behovet for å jobbe helhetlig med å sikre en balanse mellom bruk og vern av fylkets ressurser.»

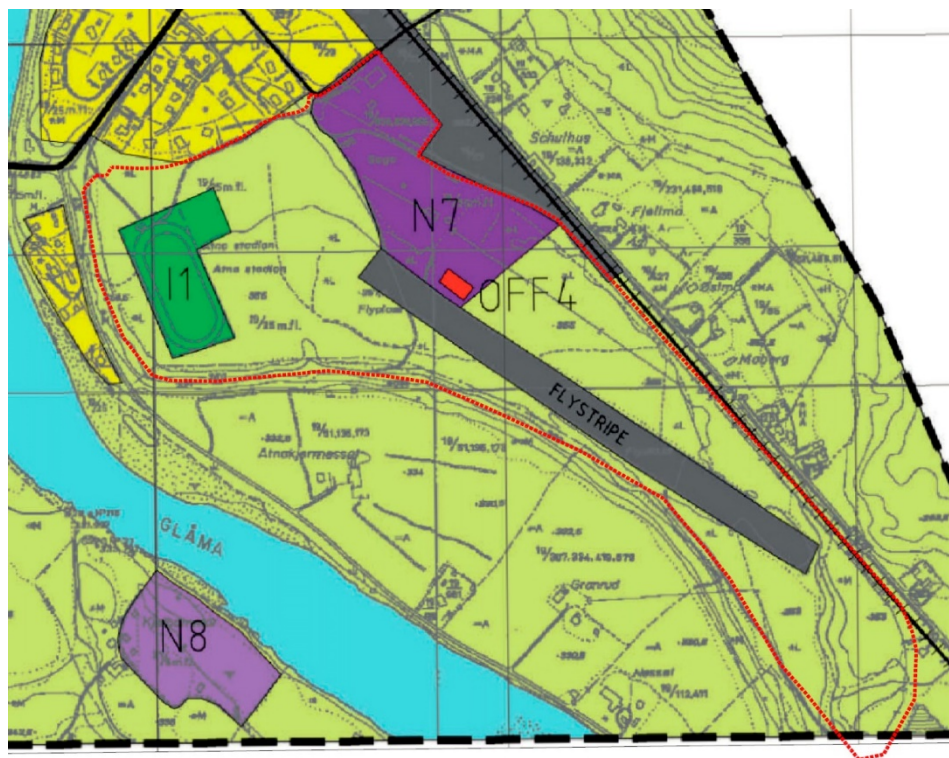
Vurdering:

*Planforslaget legger til rette for et område med fokus på idrett og friluftsliv, som skal sikre at friluftsliv og folkehelse ivaretas gjennom planen. Luftsportsanlegget er planlagt i et område som allerede er avsatt til flystripe, og kommer derfor ikke i konflikt med eksisterende anlegg i planområdet. Det er i bestemmelsene gitt forbud mot flatehogst og rydding/fjerning av vegetasjon som ikke er nødvendig for å sikre aktivitetene. LNF-områder i gjeldende kommunedelplan er i det nye planforslaget gitt formålet friluftsførmål. Et klima i endring er lagt til grunn i ROS-analysen.*



### 3.3 Kommunale planer og føringer

#### Kommunedelplan for Atna (2005)



Figur 6: Gjeldende kommunedelplan for Atna.

#### Vurdering:

Planområdet er ikke tidligere regulert, men i gjeldende kommunedelplan for Atna fra 2005 (fig. 5) er området avsatt til flystripe. Planforslaget vil derfor ikke komme i konflikt med gjeldende kommunedelplan.

## 4 Planprosess og medvirkning

### 4.1 Kunngjøring av igangsatt planarbeid

De krav som følger plan- og bygningsloven i forhold til kunngjøringer og varsling er fulgt. Naboer og offentlige myndigheter ble varslet direkte ved brev datert 02.01.2019. I tillegg ble planarbeidet varslet ved annonse i Østlendingen lørdag 05.02.2019, samt på hjemmesiden til Stor-Elvdal kommune og Feste NordØst as.

Innen høringsfristen 15.02.2019 er det mottatt totalt sju merknader, hvorav seks fra offentlige instanser, og en fra nabo. Disse er oppsummert og vurdert i neste kapittel.

I planprogrammet er det laget en oversikt over hvilke tema som skal utredes. Temaene følger i tabell 1 på neste side:

| Tema det skal redegjøres for                                      |                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Støy                                                              | Avklare støyforholdene knyttet til luftsportaktiviteten, spesielt i forhold til omkringliggende bebyggelse.                                                                            |
| Flom og overvann                                                  | Vurderinger knyttet til flomfare på grunn av nærhet til Glåma, samt håndtering av overvann i planområdet.                                                                              |
| Avstand til jernbane                                              | Vurderinger knyttet til nærheten til Rørosbanen ved en eventuell justering av flystripe.                                                                                               |
| Estetikk og byggeskikk                                            | Vurdering av byggehøyder for fremtidig bebyggelse og flytårn.                                                                                                                          |
| Trafo/linjenett                                                   | Ved omlegging av høyspentlinje skal dette avklares med linjeeier og BaneNOR.                                                                                                           |
| Biologisk mangfold og viltinteresser                              | Gjennomgang av tilgjengelige databaser og lokal kunnskap for beskrivelse av biologisk mangfold innen planområdet. Avklare forholdet til viltinteresser innenfor planområdet.           |
| Friluftsinnteresser                                               | Bruken av området i friluftssammenheng sommer og vinter. Vurderinger knyttet til eventuell flytting av lysløype og turvegssystem.                                                      |
| Vann- og avløpsforhold                                            | Avklare vann- og avløpsforholdene/-mulighetene i området.                                                                                                                              |
| Veg- og trafikktekniske forhold                                   | Vurdere og avklare kryssløsning ved fylkesveg, frisikthold, parkeringsbehov og vegstandard.                                                                                            |
| Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. pbl. § 4.3 | Det skal utarbeides ROS-analyse for detaljreguleringsplanen. Dette innebærer tema som virksomhetsbasert sårbarhet, infrastruktur, trafikkforhold og trafiksikkerhet, overvann med mer. |
| Kulturminner                                                      | Det skal gjennomføres en arkeologisk overflateregistering i planområdet, for å oppfylle undersøkelsesplikten etter lov om kulturminner.                                                |

Tabell 1: Utredningstemaer for Atna idrettspark.

## 4.2 Sammendrag av forhåndsuttalelser med forslagsstillers kommentar

### Statens vegvesen, 21.01.2019

Statens vegvesen forutsetter at planprogrammets formulering omfatter en vurdering av hvilket trafikkgrunnlag planen vil generere og hvilke konsekvenser og behov for tiltak planen medfører, både innenfor planområdet og på veianlegg frem til fylkesvei. Trafikksikkerhet rundt avkjøringen mot Fv219 og parkeringsløsningen er spesielt viktig.

*Kommentar:*

*Planen vil kunne føre til økt trafikk på tilkomstveger til idrettsparken i forbindelse med aktivitet på landingsbanen. Dette gjelder henholdsvis Fv219 og Fv2200. Økningen i trafikk vil være begrenset, da aktiviteten er sesongbetont og antall brukere av anlegget vil være styrt av kapasiteten, det vil si forholdsvis lav. For å bedre situasjonen rundt avkjøring fra Glopveien mot Fv219, reguleres adkomst til Skarvroa 29 fra P4180 Skarvroa. Det er avsatt areal til parkering i tilknytning til landingsbanen. Parkeringsareal innenfor formål idrettsstadion videreføres.*

### NVE, 23.01.2019

NVE fremmer en generell standarduttalelse til oppstartvarselet, der det gjøres rede for NVE sine ansvarsområder og vises til generelt veiledningsmateriell. NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen berører de interesser NVE har ansvar for, og at vurderingen går fram av plandokumentene.

*Kommentar:*

*Innspillet tas til orientering. Planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for flom, og dette er omtalt i kapittel 6.7. Det er i tillegg gjort en vurdering knyttet til håndtering av overvann på landingsbanen og område for lager/parkering.*

### Bane NOR, 29.01.2019

Bane NOR viser til veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging og eget teknisk regelverk. De påpeker at det er viktig å unngå at reguleringsplanen fører til økt ferdsel over planovergangene på jernbanen, og at dette må beskrives i plandokumentene. Økt ulykkesrisiko aksepteres ikke. I planarbeidet må det utredes hvilke farer den planlagte virksomheten kan innebære for jernbanen, og hvilken fare jernbanen kan utgjøre for de planlagte aktivitetene i idrettsparken. Planen må ikke føre til økt risiko for uheldige hendelser som økt personopphold på/ved jernbanen eller økt fare for påkjørsel av vilt. Dette må utredes.

*Kommentar:*

*Innspillet tas til orientering. Planen vil ikke komme i konflikt med Rørosbanen, da BaneNORs byggegrense på 30 m fra Rørosbanenes spormidte er overholdt. Avstand til Rørosbanen fra bygg og anlegg i planområdet er omtalt i kapittel Det er ikke grunn til å tro at planforslaget vil føre til økt ferdsel over planovergang på Fv2200 Atneosveien. Planlagt aktivitet innenfor planområdet foregår i god avstand fra Rørosbanen, og det er derfor liten risiko for økt personopphold på/ved jernbanen. Det er mye hjortevilt i kommunen, og det er derfor en reell*



*fare for påkjørsel av vilt på denne strekningen. Flytrafikken vil likevel være såpass begrenset at den mest trolig ikke vil føre til økt fare for påkjørsel av vilt.*

**Eidsiva Nett, 04.02.2019**

Eidsiva Nett ønsker at høyspentlinjer markeres som fareområder i reguleringsplanen, og minner om at avstand fra høyspentlinje og nærmeste bygningsdel skal være minst 6 meter. Denne avstanden er også et minimumskrav til permanente sportsanlegg, tilskuerplasser og barns lekeplasser. De viser til DSB sin oversikt over minsteavstander for ledninger med ulik spenning. De gjør også oppmerksomme på at luftfartsmyndighetene og kommunen kan sette en bredere hensynssone på høyspentlinjene, for å ivareta allmenne interesser, og at luftfartsmyndighetene regulerer flyplasser og ledningsanlegg som kan representere en fare for luftfarten. Det påpekes at det generelt ikke er tillatt å bygge over jordkabler. Eidsiva Nett stiller seg positive til en eventuell kabling i området, men fordi det er to avgreininger i området kan det være litt mer krevende.

*Kommentar:*

*Høyspentlinjer er regulert som hensynssoner i plankartet. Gjeldende regler for avstand til bygg og anlegg er overholdt i plankart og bestemmelser. Luftfartstilsynet og kommunen har uttalt seg underveis i prosessen.*

**Hedmark fylkeskommune, 05.02.2019**

Hedmark kommunene informerer om at det i LIDAR skanningsdata for området er oppdaget flere strukturer som kan være kulturminner, og derfor må foretas arkeologisk registrering innenfor planområdet for å oppfylle undersøkelsesplikten etter lov om kulturminner. De skriver videre at planen ikke kan vedtas før fylkeskommunen har gitt ny uttalelse på grunnlag av varslet kulturminneregistrering.

*Kommentar:*

*Overflateregistrering i planområdet ble gjennomført i regi av fylkeskommunen i juni 2019, og det ble ikke gjort funn av kulturminner.*

**Fylkesmannen i Innlandet, 21.01.2019**

Fylkesmannen oppsummerer sine uttalelser fra regionalt planforum 14.02.2018, der det blant annet kreves utarbeidelse av ROS-analyse på grunn av nærhet til Rørosbanen. Fylkesmannen skriver videre at det må ses på muligheten for å flytte flystripa nordover, og muligheten for å legge høyspentlinja i bakken. Det nevnes også at det ikke finnes arter av særlig forvaltningsinteresse innenfor området, og at hensynet til dagens og fremtidige vann- og avløpsløsninger må inngå i planarbeidet. Det pekes også på at samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av vurdering og analyse av risiko- og sårbarhet, og at dette også skal omfatte klimatilpasning og konsekvenser av klimaendringer. Det vises til Klima- og miljødepartementets rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling og veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging.

*Kommentar:*

*Det er utarbeidet ROS-analyse for planområdet (vedlegg 1). Landingsbanen er forlenget både*



*nordover og sørover. Dette for å innfri anbefalinger til lengde på landingsbanen med tanke på flysikkerhet, og for å unngå å trekke den nærmere boligbebyggelsen nord for planområdet. Luftfartstilsynet anbefaler i e-post datert 31.07.2019 at landingsbanen i størst mulig grad utformes i tråd med bestemmelsene i forskrift om utforming av små flyplasser (BSL E 3-3). En eventuell kabling av høyspentlinje må avtales mellom linjeeier og utbygger. Forholdet til vann og avløp er omtalt i kapittel 6.6.*

### **Gunn-Elin Øye og Harald Viholmen**

Øye og Viholmen stiller seg undrende til forslaget, både med tanke på anleggets størrelse og målgruppe. De mener at to tredjedeler av innbyggerne vil bli berørt, og at det vil føre med seg støy, risiko og utilgjengelighet. De synes det er rart at det gis tillatelse til å fly så nærme bebyggelsen. Videre mener de at distriktet har et bra utvalg av flyplasser, og et av landets beste anlegg for fallskjermhopping på Østre Åra. De spør om det i det hele tatt er undersøkt om det er noen interesse for et slik anlegg, og at de vil tro miljøet er begrenset. De kan heller ikke forstå hvilke fordeler idrettslagets medlemmer skal få, og de stiller spørsmål ved finansiering av anlegget og videre drift. De mener at et slik anlegg vil kunne føre til tap av verdi på sin eiendom.

#### *Kommentar:*

*Reguleringsplanen for Atna idrettspark har som mål å skape ny aktivitet, og samtidig bidra til å opprettholde og styrke eksisterende anlegg. Planen er et tiltak i regi av Luftsportsgruppa i Atna idrettslag.*

*Bakgrunnen for planen er å ta i bruk eksisterende landingsbane på Atna til luftsportsaktiviteter. Det er i arbeidet med planen utført grundige støyanalyser for å kartlegge hvilke støysoner luftsportsaktivitetene vil generere. Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) er lagt til grunn i arbeidet med støyanalysen og i arbeidet med planen.*

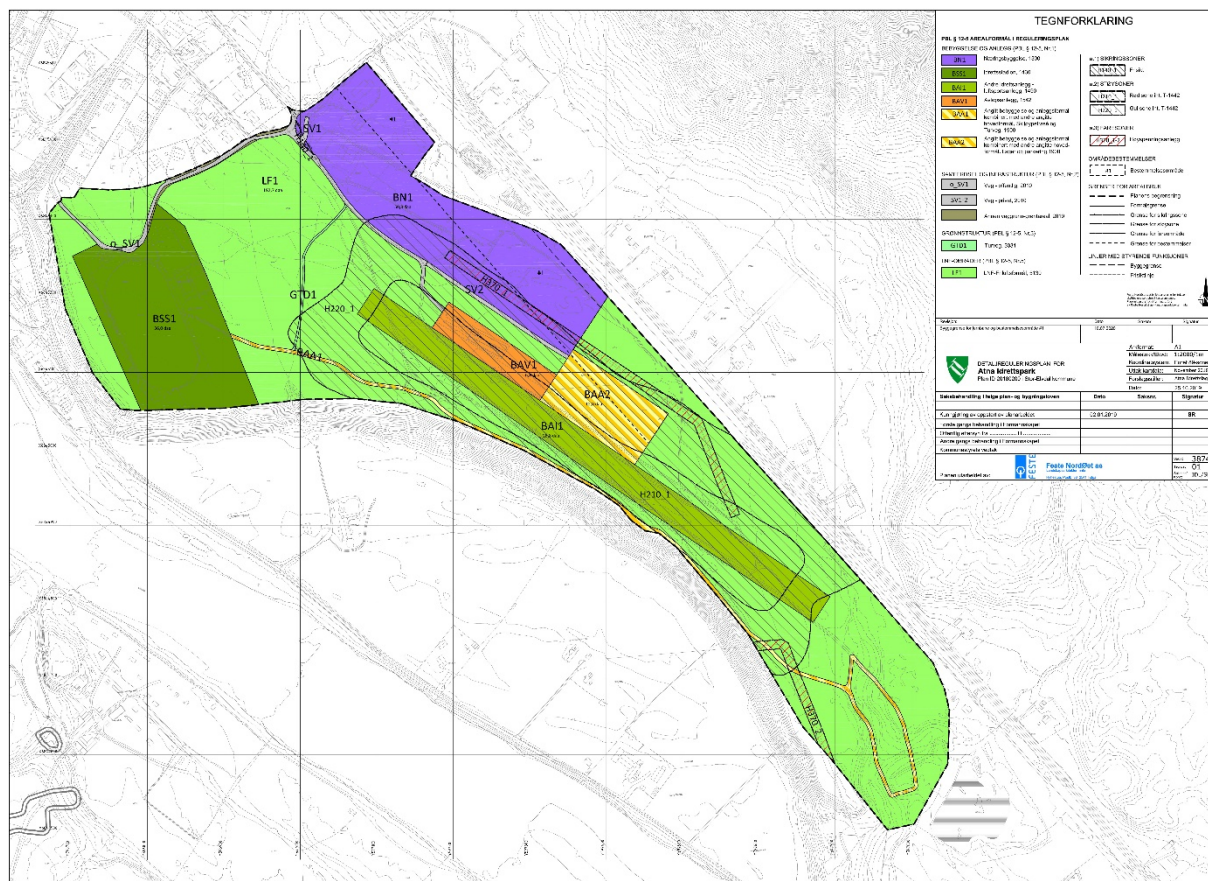
*Det er i bestemmelsene gitt retningslinjer for bruken av luftsportsanlegget, i tillegg til at det ikke gis tillatelse til bruk av større fly for løft av fallskjermhoppere. Bruken av luftsportsanlegget begrenses til sommerhalvåret, og vil ifølge Luftsportgruppa ha en begrenset brukergruppe.*

*Ny aktivitet i idrettsparken vil kunne føre med seg flere besøkende til både Coop-butikken, Glopheim kafé og Atna camping.*

## 5 Beskrivelse av planforslaget

### 5.1 Reguleringsformål

Planområdet er på totalt 339,6 daa (tabell 2).



En detaljert oversikt over alle reguleringsformålene framgår i tabellen nedenfor (tabell 2 og 3).

| Reguleringsformål                             |                                                                              |            |           |                  |
|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------|------------------|
| Hovedformål                                   | Underformål                                                                  | Benevnelse | SOSI-kode | Areal (daa)      |
| Bebyggelse og anlegg                          | Næringsbebyggelse                                                            | BN1        | 1300      | 50,8 daa         |
|                                               | Idrettsstadion                                                               | BSS1       | 1430      | 36 daa           |
|                                               | Andre idrettsanlegg                                                          |            |           |                  |
|                                               | Luftsportsanlegg                                                             | BAI1       | 1490      | 28,8 daa         |
|                                               | Avløpsanlegg                                                                 | BAV1       | 1542      | 6,8 daa          |
|                                               | Angitt bebyggelse- og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål. |            |           |                  |
|                                               | Skiløypetrasé og turveg                                                      | BAA1       | 1900      | 6,3 daa          |
|                                               | Lager og parkering                                                           | BAA2       | 1900      | 12 daa           |
| Sum                                           |                                                                              |            |           | <b>140,7 daa</b> |
| Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur    |                                                                              |            |           |                  |
|                                               | Veg – offentlig                                                              | o_SV1      | 2010      | 3,9 daa          |
|                                               | Veg – privat                                                                 | SV1_2      | 2010      | 1,12 daa         |
|                                               | Annen veggrunn - grøntareal                                                  |            | 2019      | 0,7 daa          |
| Sum                                           |                                                                              |            |           | <b>5,72 daa</b>  |
| Grønnstruktur                                 |                                                                              |            |           |                  |
|                                               | Turveg                                                                       | GTD1       | 3031      | 0,5 daa          |
| Sum                                           |                                                                              |            |           | <b>0,5 daa</b>   |
| Landbruk, natur og friluftsliv samt reindrift |                                                                              |            |           |                  |
|                                               | Friluftsområde                                                               | LF1        | 5130      | 192,7 daa        |
| Sum                                           |                                                                              |            |           | <b>192,7 daa</b> |
| Samlet areal                                  |                                                                              |            |           | <b>339,6 daa</b> |

Tabell 2: Reguleringsformål i planforslaget.

| Hensynssoner. |                    |                          |            |           |
|---------------|--------------------|--------------------------|------------|-----------|
| Hensynssone   |                    |                          | Benevnelse | SOSI-kode |
| Sone a.3)     | Sikringssoner      | Frisikt                  | H140_1     | 140       |
| Sone a.2)     | Støysoner          | Rød sone iht. T-1442     | H210_1     | 210       |
|               |                    | Gul sone iht. T-1442     | H220_1     | 220       |
| Sone a.3)     | Fareområde         | Høyspentlinje            | H370_1-2   | 370       |
|               | Bestemmelsesområde | Krav om sikkerhetstiltak | #1         |           |

Tabell 3: Hensynssoner i planforslaget (sonene inngår i andre formål).



## Næringsområde

Område for næringsbebyggelse tar utgangspunkt i område avsatt til industri/handel i eksisterende kommunedelplan for Atna, men er utvidet mot sør. Tomt med gnr./bnr. 16/1466 har eksisterende næringsbygg. Maksimal utnyttelsesgrad for næringsbygg er satt til 60% BYA. Det tillates oppføring av bygg med høyde på inntil 12 m. Det tillates kun etablert småindustri og verkstedvirksomhet som i liten grad medfører ulemper for omgivelsene i form av støy, støv og lukt, eller som genererer stor grad av tungtrafikk.

## Luftsportanlegg

Landingsbanen er en videreføring fra eksisterende kommunedelplan. Landingsbanen er utvidet for å tilfredsstille luftsportgruppas ønsker og generelle krav til sikkerhet. Banen tillates opparbeidet med grus eller fast dekke, samt gress.

I tilknytning til landingsbanen reguleres det et areal for parkeringsplasser og lagerbygg. Området skal opparbeides med grus eller fast dekke. Hangarbygget skal plasseres mot landingsbanen, og parkeringsplasser etableres i østlig del. Det skal i tillegg avsettes et areal for håndtering av drivstoff og andre kjemikalier i forbindelse med tanking og rengjøring av fly og annet utstyr. I tilknytning til dette arealet skal det opparbeides et system for rensing av overflatevann/avrenning, for å unngå at forurenset overvann infiltreres direkte i grunnen.

Området har adkomst via Skarvroa.

## Idrettsanlegg med skiløypetrasé

Området for idrettsanlegg medfører en regulering av eksisterende idrettsanlegg fra gjeldende kommunedelplan, og skal sikre gode muligheter for idrett og fysisk aktivitet. Områdene omfatter klubbhus, fotballbane, løpebane, tennisbane og volleyballbane. I tillegg videreføres skiløypetraséen, med noen endringer i trasévalg. Lysløypa skal reguleres i ny plan.

## Parkering

Det er regulert parkeringsplass tilknyttet luftsportsanlegget. I tillegg reguleres eksisterende parkeringsareal i tilknytning til idrettsanlegget.

## Veger

Vegformålene omfatter eksisterende kommunale og private veger. Glopveien, nord i planområdet, reguleres i sin helhet. Skarvroa, som går fra Glopveien og inn til landingsbanen, reguleres som kommunal veg og traséen justeres noe for å sikre tilgang til kommunens rensepark.

## Friluftsmål

Området er i kommunedelplan for Atna fra 2005 gitt formålet LNF-område. Området reguleres i ny plan til friluftsmål. Dette for å sikre at området ivaretas som friluft- og rekreasjonsområde.

## Høyspenningsanlegg

Gjeldende høyspenningsanlegg i området eies av Eidsiva Nett. Høyspentlinjene (22 kV) har fått en faresone på 6 meter, som skal sikre at bygg og anlegg har en minsteavstand på 6 meter målt vannrett fra nærmeste faseleder til nærmeste bygningsdel. Dette gjelder også som minimumskrav for permanente sportsanlegg og tilskuerplasser for disse og barns lekeplasser.

## Bestemmelsesområde

Det er regulert bestemmelsesområde med krav om sikkerhet langs jernbanen innenfor en 100 m-sone fra jernbanelinjen. Innenfor bestemmelsesområdet er det krav om oppsett av gjerde eller tilsvarende sikkerhetstiltak, før det gis bygge- eller igangsettingstillatelse for ny eller endret virksomhet.

## 6 Virkninger for miljø og samfunn

Det framgår av planbeskrivelsens kapittel 1.2 at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning. Det skal imidlertid alltid utarbeides en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger, jf. plan- og bygningslovens § 4-2. I planbeskrivelsen blir det lagt vekt på å beskrive planens virkninger for miljø og samfunn. Temaene som skal utredes følger av forslag til planprogram, og framgår av deloverskriftene i dette kapitlet.

Planens virkninger blir vurdert i forhold til et referansealternativ (0-alternativ), som er den situasjonen man vil få i området dersom planforslaget ikke gjennomføres. Det vil si den situasjonen man vil få på bakgrunn av gjeldende kommunedelplan for Atna.

### 6.1 Avstand til jernbane

Bane NOR har i sitt tekniske regelverk satt en byggegrense på 30 m fra nærmeste spors midtlinje. Rørosbanen går parallelt med planområdet østside, og byggegrensen er lagt inn i plankartet.

Det er regulert «Friluftsmål», «Næringsbebyggelse» og «Lager og Parkering» i områdene nærmest Rørosbanen. Næringsformålet er avsatt i gjeldende kommunedelplan for Atna. «Lager og Parkering» har en minste avstand på ca. 60 m til jernbanesporet. Det er ingen planlagt friluftaktivitet inn mot jernbanesporet, eller i 100m-sonen fra dette. Lysløypa, som planlegges flyttet, vil få en større avstand til jernbanen enn eksisterende lysløype. Annen planlagt aktivitet i planområdet vil foregå i god avstand fra Rørosbanen.

Som et sikkerhetsfremmende tiltak, er det i bestemmelsene satt krav om etablering av sikkerhetsgjerde i eiendomsgrensen mot jernbanen. Dette gjelder når det gis bygge- eller igangsettingstillatelse for ny og/eller endret virksomhet (for byggeformålene) innenfor 100 m-sonen fra jernbanen. Gjerdet skal settes opp på en strekning som er tilpasset lengden/utbredelsen av byggetiltaket. Alternativt kan det etableres en terrengvoll i tilsvarende lengde.

Muligheten for å flytte landingsbanen nordover er vurdert, men for å unngå at bebyggelsen i Atna sentrum havner i gul støysone, er landingsbanen trukket sørøstover.

## 6.2 Estetikk og byggeskikk

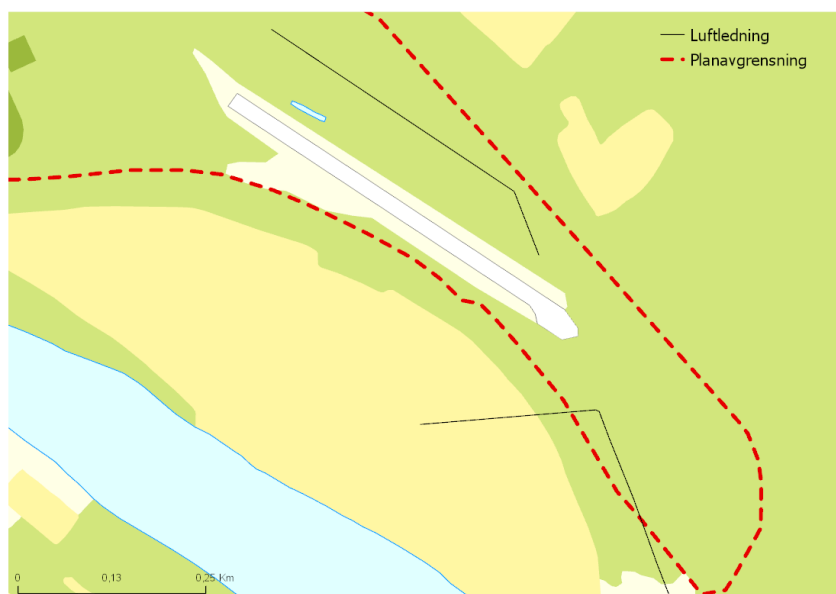
Planområdet er flatt og ligger på en furumo med glissen furuskog. Eksisterende bygg innenfor planområdet ligger omkranset av skog, og er i liten grad synlig fra sentrumsbebyggelsen. Idrettsanlegget ligger noe mer synlig fra Glopveien, men har ingen ruvende bygg eller konstruksjoner. Det er i planområdet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

## 6.3 Trafo/linjenett

Eidsiva Nett har to høyspentlinjer i planområdet (fig. 7). Det ene luftstrekket går parallelt med flystripa et stykke, før den endrer retning sørover. Det andre ligger så vidt innenfor områdeavgrensningen i sør. I tillegg ligger deler av linjen i kabel under landingsbanen. Eidsiva har i sitt innspill til planprogrammet påpekt at det generelt ikke er tillatt å bygge over jordkabler.

Det har i planprosessen vært dialog med Eidsiva Nett og Luftfartstilsynet, der de har gitt anbefalinger om å kable hele eller deler av høyspentlinja som går parallelt med regulert landingsbane. Dette gjelder særlig sørlig del av luftstrekket. Strekningen er i plankartet målt til ca. 22 m.

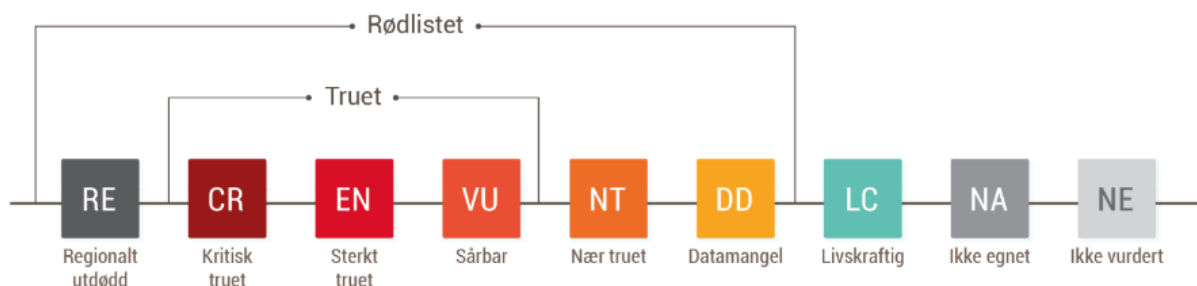
For landingsbaner med aktivitet der formålet er rent rekreativ bruk, er det ingen konkrete krav til utforming av landingsbanen eller krav til sikkerhet. Planbestemmelsene setter krav om kabling av den sørligste armen av høyspenlinjen, som går nord for landingsbanen, før landingsbanen kan tas i bruk.



Figur 8: Høyspentlinjer i planområdet.

## 6.4 Biologisk mangfold og viltinteresser

Artsdatabanken er en nasjonal kunnskapsbank for naturmangfold. De har blant annet utarbeidet en rødliste, med informasjon om arter som er vurdert å ha en risiko for å dø ut i Norge.



Planområdet ligger innenfor eksisterende tettstedgrenser og er i stor grad bebyggt. Ifølge Miljødirektoratets karttjeneste Miljøstatus, er det ikke registrert arter av nasjonal forvaltningsinteresse innenfor planområdet. I tettbebyggelsen nord for planområdet er det gjort flere registreringer av næringssøkende gulspurv, som i rødlista er kategorisert som nær truet (NT). I tillegg er det gjort observasjon av taksvale (NT). Registreringene er gjort på to ulike lokasjoner.

I Glåma nord-vest for planområdet er det registrert et leveområde for oter. Oteren er i rødlista kategorisert som sårbar (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.

Det er ikke kjente observasjoner av reir- og hekkeplasser tilknyttet registreringene.

Planlagt flyaktivitet på landingsbanen vil være begrenset, og det er derfor liten grunn til å tro at aktiviteten vil føre til store konsekvenser for de nevnte artene.

Alle forslag til arealplaner etter plan- og bygningsloven skal inneholde en vurdering i henhold til naturmangfoldslovens §§ 8-12. Det er i dette tilfellet foretatt en sjekk av hvilke naturverdier som finnes i influensområdet til planforslaget. På bakgrunn av dette kan vurderingen etter naturmangfoldlovens §§ 8-12 oppsummeres i tabell 4:

| Hjemmel | Tema                                     | Vurdering                                                                                                                                                                                                             |
|---------|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| § 8     | Kunnskapsgrunnlaget                      | Kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig, sett i forhold til planforslagets karakter og tiltakene det åpnes for. Hovedfokuset i planforslaget er opprustning og tilpasning av eksisterende idrettsanlegg og landingsbane. |
| § 9     | Føre-var-prinsippet                      | Ikke relevant, fordi kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig.                                                                                                                                                            |
| § 10    | Økosystemtilnærming og samlet belastning | Ikke relevant. Planforslaget legger til rette for ny bruk av eksisterende idrettsanlegg og landingbane. Arealbruken på terrengoverflaten blir i liten grad endret.                                                    |



|      |                                                            |                                                                                                            |
|------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| § 11 | Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver | Ikke relevant, fordi tiltakene det åpnes for gjennom planforslaget ikke medfører skade på naturmangfoldet. |
| § 12 | Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder                | Ikke relevant.                                                                                             |

Tabell 4: Vurderinger i henhold til Naturmangfoldsloven §§ 8-12.

## 6.5 Friluftsjnteresser

Innenfor planområdet er det i gjeldende kommunedelplan avsatt et større område til LNF-formål. Planområdet har i dag flere turstier og turveger, samt lyssatt skiløypetrasé (fig. 9). Flere av stiene kobler sammen tettbebyggelsen i Atna sentrum med planområdet.

Planlagt aktivitet i området har fokus på idrett, lek og friluftsliv. For å sikre dette, er gjeldende LNF-områder regulert til friluftsjformål. Eksisterende idrettsanlegg med skiløypetrasé videreføres i ny plan, i tillegg til at flystripen reguleres til luftsportanlegg. Skiløypetraséen er justert sørover på deler av strekningen, men med start og runding på samme sted som eksisterende løype. Anlegget skal legges til rette for luftsportaktiviteter, og inngå som en del av eksisterende anlegg og stier/turveger i idrettsparken. Dagens parkeringsplass ved idrettsanlegget videreføres i ny plan.

Arealer som i ny reguleringsplan er avsatt til lager/parkering og landingsbane, vil komme i konflikt med enkelte stier og turveger i disse områdene. Stier og turveger nord-vest og langs plangrense mot sør skal bestå. Dette for å sikre en sammenhengende tursti/skiløypetrasé i planområdet, med koblinger mot Atna sentrum.

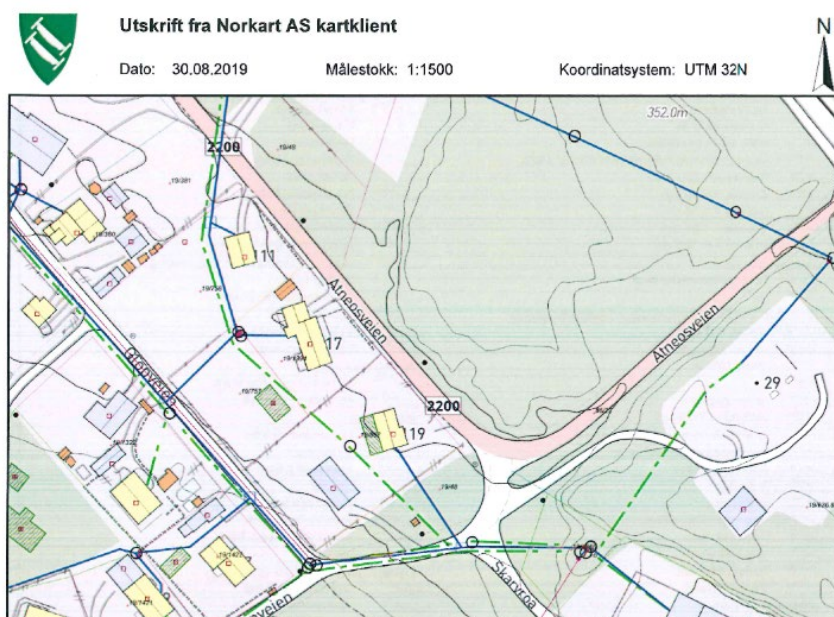
På denne måten imøtekommes dagens bruk av området, i tillegg til at det legges til rette for ny aktivitet. Ingen ny aktivitet planlegges nærmere enn 100 m fra jrenbanen.



Figur 9: Planområdet med idrettsanlegg, turstier og skiløype/turveg. Stier er markert med rød, smal stiplet linje. Lysløype/turveg er markert med grå og hvit stiplet linje. Idrettsanlegget ligger nord-vest i planområdet.

## 6.6 Vann- og avløpsforhold

Planområdet er i dag koblet til vann- og avløpsanlegg via Glopveien frem til Skarvroa 27, nord i planområdet (fig. 9). Det vil i fremtiden være behov for å koble området for lager/parkering på



Figur 10: Utsnittet viser VA-ledninger som går inn til planområdet.



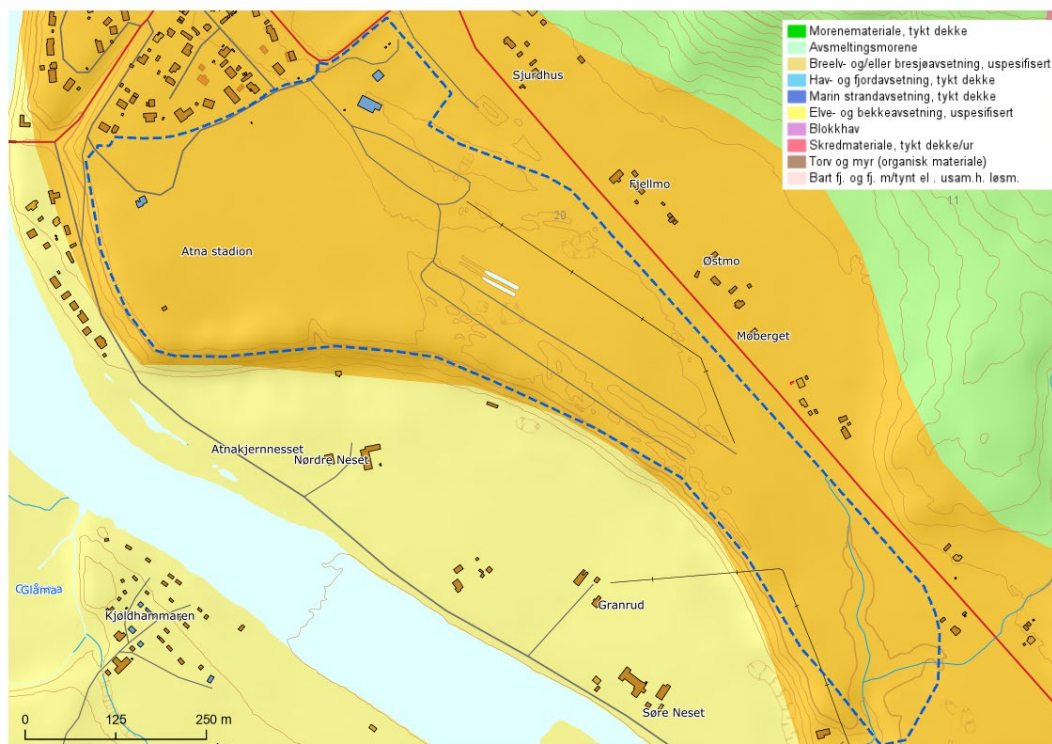
eksisterende VA-anlegg, for å sikre tilgang på slokkevann for brannvesen. Dette gjelder også dersom det skal etableres sanitæranlegg i hangar-/verkstedbygg.

### 6.7 Flom og overvann

Ifølge NVEs aktsomhetskart for flom, ligger vestre del av planområdet i noen grad innenfor område med potensiell fare for flom. Dette området berører deler av eksisterende idrettsanlegg. Aktsomhetskartet viser at maksimal vannstandsstigning i Glåma vest for planområdet er 8 m. Høydeforskjellen fra vannflaten opp til planavgrensning i vest er mål til ca. 23 m. Det er derfor ingen reell fare for flom i planområdet.

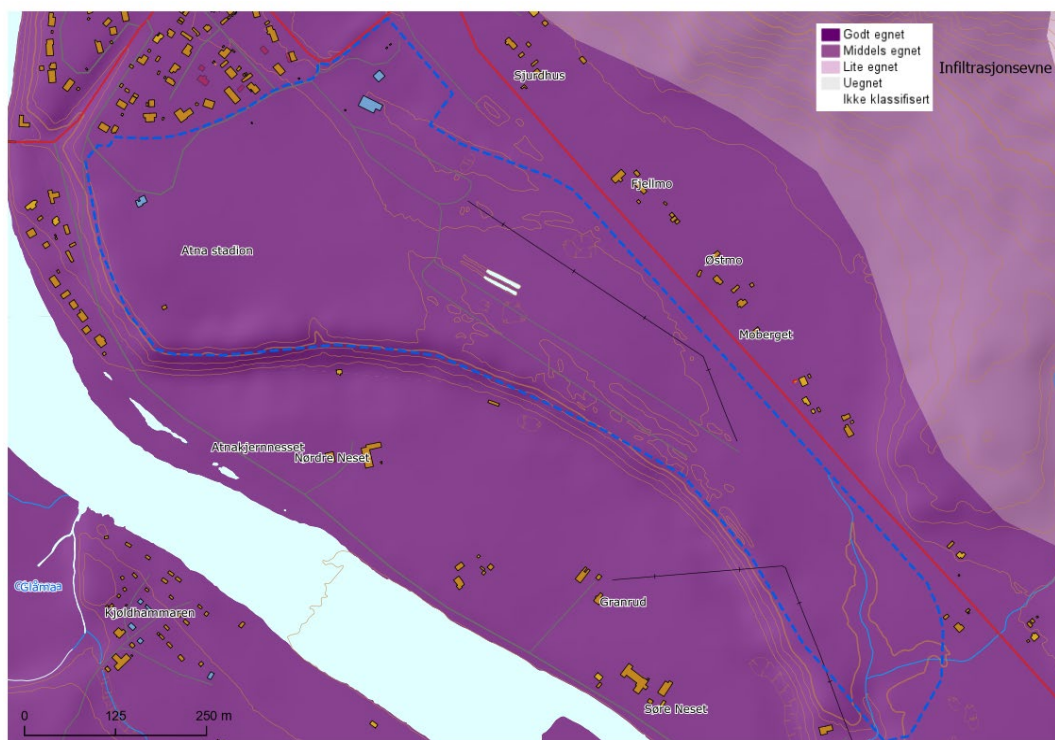
Planområdet ligger ifølge Norges geologiske undersøkelse (NGU) på breelv- og/eller bresjøavsetninger, som gir god infiltrasjon av overvann (fig. 11). Samme kartløsning viser også en oversikt over infiltrasjonsevnen i grunnen (fig. 12), som for planområdet er vurdert som «godt egnet».

Landingsbanen er tillatt opparbeidet med både grus og fast dekke, i tillegg til gress. For å sikre god avrenning fra landingsbanen ved en eventuell asfaltering, er det hensiktsmessig at ytterkant av landingsbanen opparbeides med gress. Det kan også gi god effekt å legge et lag pukk (ca. én meter bredt) i ytterkant av landingsbanen. Det samme gjelder for parkeringsarealet.



Figur 11: Løsmassekart fra NGU. Planavgrensningen vist med blå strek.

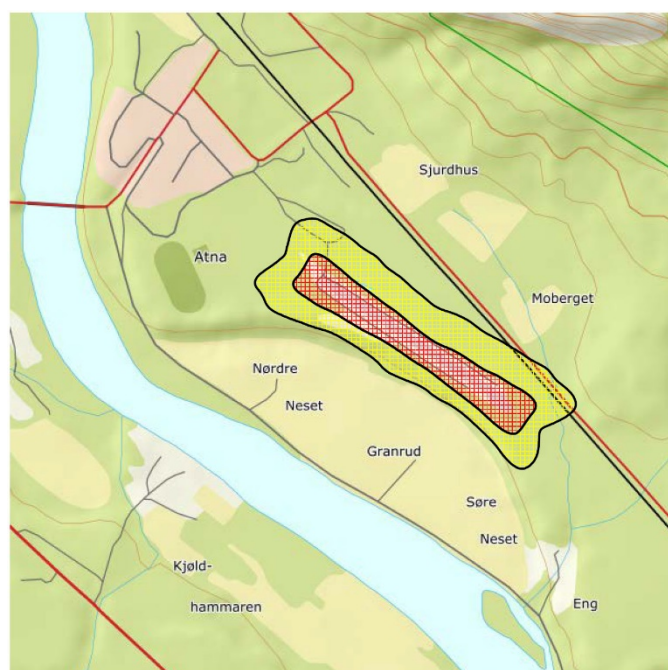




Figur 12: Kart som viser infiltrasjonsevne for planområdet.

## 6.8 Støy

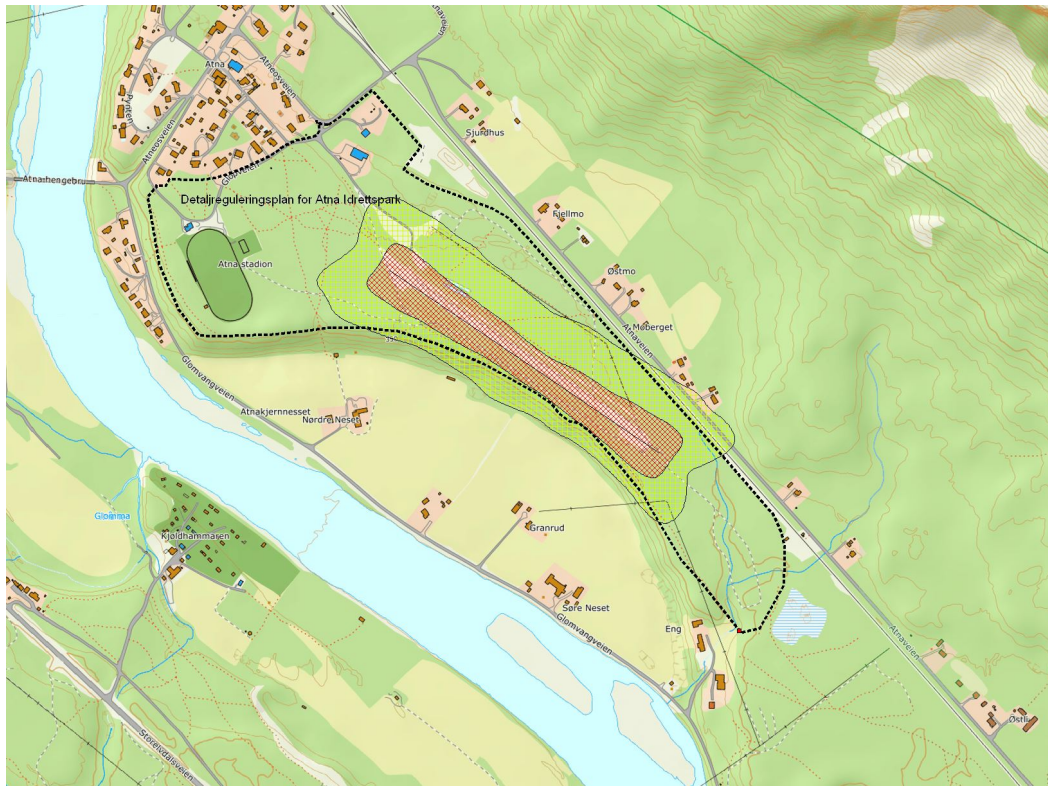
SINTEF har på oppdrag fra tiltakshaver utarbeidet en støyrapport for landingsbanen på Atna. Resultatet av analysen er illustrert i figur 13, som viser hvilke områder som berøres av gul og rød støysoner. Det er tatt utgangspunkt i planlagt landingsbane for beregningene.



Figur 3-1 Støysoner etter retningslinje T-1442 for Atna flyplass. M 1:10 000.

Figur 13: Illustrasjon fra SINTEFs analyse av flystøy i tilknytning til planområdet.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) setter krav om at støyberegningen skal vise en prognose for en eventuell fremtidig utvikling. Støyanalysen har tatt utgangspunkt i en trafikkmengde på 750 hendelser, fordelt på seks måneder. En hendelse tilsvarer eksempelvis én avgang eller én landing. Antall bevegelser som er lagt til grunn for støyrapporten gir rom for en



Figur 14: Støysonene vist oppå norgeskart med eksisterende bebyggelse og planområdet, med svart stiptet strek.

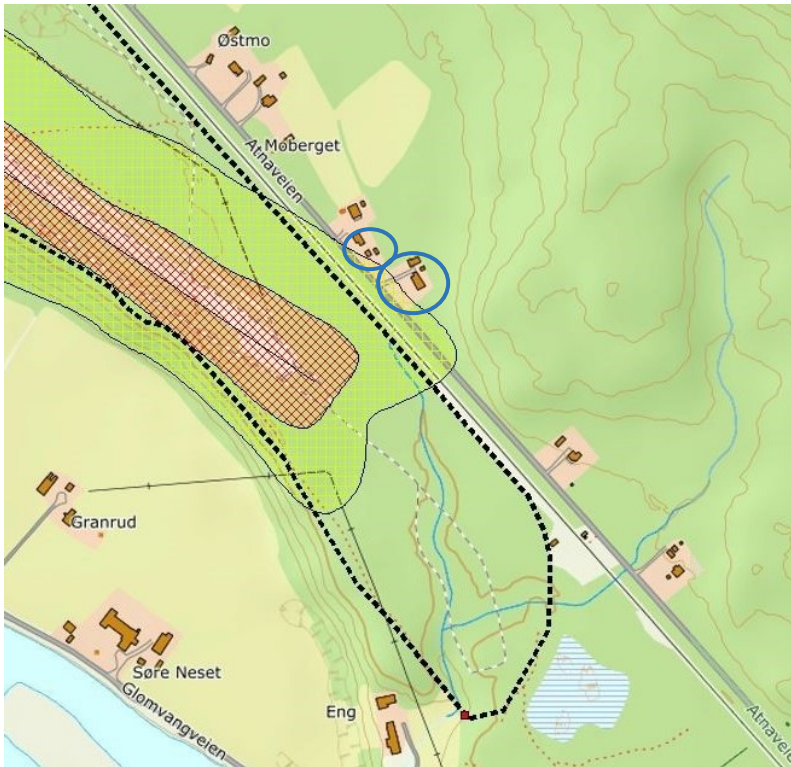
moderat fremtidig vekst. Det er viktig å understreke at det ikke legges opp til aktivitet med større fly for løft av fallskjermhoppere.

Anbefalt støygrense for bygg med støyfølsomt bruksformål er for flyplasser satt til  $L_{den}$  52 dB. For nærmiljøanlegg er det gitt anbefalt maksimal støygrense på  $L_{AFmax}$  60 dB. Støyberegningene viser at deler av planområdet og influensområdet havner innenfor rød og gul støysoner. Gul støysoner er en såkalt vurderingszone hvor kommunen bør vise varsomhet med etablering av støyfølsom bebyggelse. Rød støysoner angir områder som på grunn av det høye støynivået er lite egnet til støyfølsomme bruksformål.

Gul støysoner omfatter en større del av planområdet, og strekker seg så vidt utenfor planområdets avgrensning i nordøst og sør. Innenfor planområdet omfatter støysonen områder med næringsbebyggelse, avløpsanlegg, lager og parkering, friluftsmål, deler av skiløypetrasé og turveg. Utenfor planområdet berøres to eiendommer nord-øst, fig 15. Ingen bebyggelse ligger innenfor støysonene. En av eiendommene er kategorisert som fritidsbebyggelse og en som boligbebyggelse.

Rød støysoner er på grunn av det høye støynivået ikke egnet for bygg med støyfølsomt bruksformål. I planområdet berører denne sonen landingsbanen samt arealer tilgrensende denne.





Figur 15: Figuren viser eiendommene som blir berørt av gul støysone.

Planforslaget legger ikke opp til etablering av ny bebyggelse med støyfølsomt bruksformål, og det er heller ikke slik bebyggelse innenfor planområdet i dag. For å redusere støypåvirkningen på de områdene som berøres av gul støysone, både i og utenfor planområdet, er det i bestemmelsene gitt konkrete retningslinjer for bruken av landingsbanen. Det er ifølge Luftsportsgruppa et lite miljø for luftsport i regionen, som fører til at antall brukere og hyppighet i bruk an anlegget trolig vil være begrenset.

## 6.9 Vegtekniske forhold og trafiksikkerhet

Innenfor planområdet ligger det i dag to veger: Glopveien (kommunal) og Skarvroa (privat) (fig. 16). Glopveien ligger nord i planområdet, og går forbi Atna idrettsstadion og videre østover. Skarvroa går sørover ut fra Glopveien, mot renseparken og landingsbanen. Det er i tillegg en avgreining fra Glopveien helt nordøst i planområdet, som går til Skarvroa 29. Denne er lite brukt, da det per i dag ikke er bebyggelse eller annen virksomhet knyttet til eiendommen.

Adkomst til planområdet skjer via Fv 219 og Fv 2200, Atnosveien, og videre inn på Glopveien og Skarvroa.

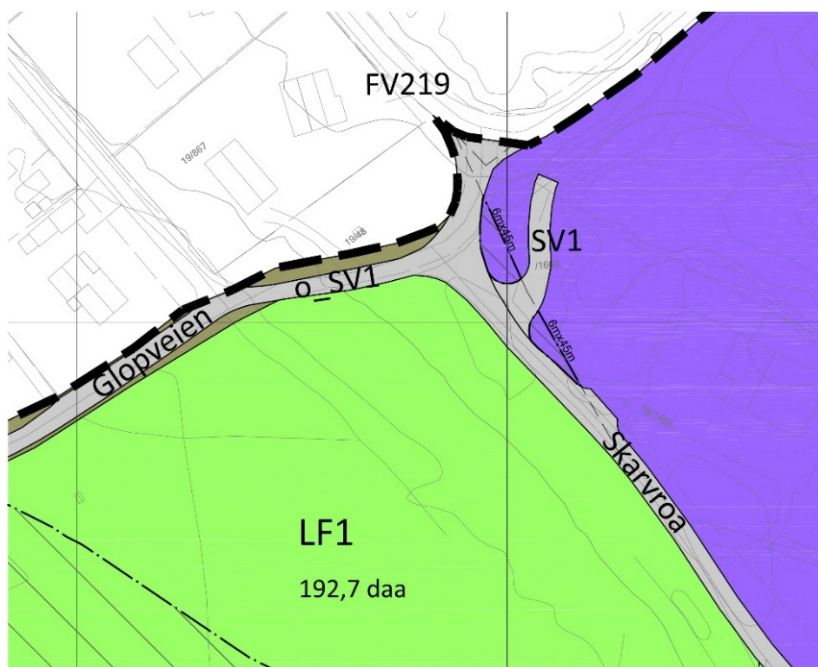
Dagens trafiksituasjon på Atna (se fig. 16) er slik at hovedtyngden av personbiltrafikk utenfra kommer fra Rv3, vest for Glomma. Fv219 Atnosveien har en ÅDT på 315, med 10 % lange kjøretøy. Fv2200 Atnosveien har en ÅDT på 160, med 10 % lange kjøretøy. Fv2200 Atnaveien, på nordsiden av jernbanen, har en ÅDT på 75, med 25 % lange kjøretøy. Samme fylkesveg, videre sørover på østsiden av jernbanen, har en ÅDT på 125, med 10 % lange kjøretøy.

Disse trafikk tallene og kunnskap om at luftsportsutstyr fraktes med personbil/biltilhenger tilsier at reguleringsplanen ikke fører til økt trafikk over planovergangen ved Rørosbanen.



Figur 16: Utsnittet viser vegene som er tilknyttet planområdet.

Statens vegvesen har påpekt at trafikksikkerhet rundt avkjøring mot Fv2200 Atneveien må vurderes. Dette gjelder avkjøring fra Glopveien mot Fv2200. For å gjøre krysset mer oversiktlig, er avkjøringen til Skarvraa 29 koblet på Skarvraa (veien), sør for avkjøringen mot Fv2200 Atneveien (fig. 17).



Figur 17: Forslag til trafikkløsning knyttet til Skarvraa 29 og Fv2200 Atneveien.

Luftsportgruppa har kommet med uttalelser knyttet til hvilket trafikkgrunnlag planen vil kunne generere. Ut ifra dagens antall luftsportutøvere nasjonalt er det grunn til å tro at trafikkøkningen langs Fv219 og Fv2200, som en følge av aktivitet i planområdet, vil være begrenset. Trafikkøkning langs Atnaveien (Fv2200 på nordøstsiden av Rørosbanen) vil bli minimal.



Luftsportfartøy transporteres med personbil på bilhengere, noe som begrenser økningen i lange/tunge kjøretøy på adkomstveger til luftsportanlegget, og transporten vil foregå over brua over Glåma (Fv219). Tilreisende brukere av luftsportanlegget vil benytte adkomst via Rv3, og planen vil derfor ikke føre til økt ferdsel over planovergangen. Lokale brukere av idrettsanlegget vil benytte samme adkomstveg, Glopveien og Skarvroa.

Reguleringsplanen legger til rette for aktivitet ved eksisterende idrettsanlegg. Parkeringsplass og idrettsstadion vil ha adkomst via Glopveien, som i dag, og vil ikke medføre økt eller endret trafikk over planovergangen.

## 6.10 Kulturminner

Hedmark fylkeskommune fremmet gjennom innspill til planprogrammet krav om arkeologisk registrering i planområdet. Det ble derfor gjennomført overflatesøk i regi av fylkeskommunen i juni 2019, for å avdekke eventuelle kulturminner. Det ble ikke gjort funn i søket, jf. vedlegg 3.

## 6.11 Flysikkerhet

Landingsbanens akse/retning vil krysse Rørosbanens trasé ca. 217 m etter landingsbanens sørøstlige ende. Inn- og utflyging skjer fra nord mot sør, noe som fører til at flyene vil passere over Rørosbanens trasé både ved takeoff og landing. Luftsportforbundet har, på oppdrag fra tiltakshaver, utarbeidet en tabell som viser tre flytypers høyde over Rørosbanens trasé i krysningspunktet. Flytypene som er benyttet i tabellen er ifølge Luftsportforbundet de tre vanligste småflyene i Norge:

- Cessna 172 (C-172).
- Piper Cherokee (Pa-28).
- Dynamic WT9.

Et worst-case-scenario er lagt til grunn for samtlige parametere, som innebærer at tabellen tar høyde for at:

1. Flyene er lastet til maksimum vekt.
2. Flyene tar av idet banen opphører.
3. Ingen vind.

| Flytype | Climb rate (fpm) | Speed (kts) | Altitude @ obstacle (m) |
|---------|------------------|-------------|-------------------------|
| C-172   | 705              | 72          | 21                      |
| Pa-28   | 725              | 74          | 21                      |
| WT9     | 1083             | 70          | 33                      |

Tabell 5: Oversikt over tre flytypers høyde over et tenkt krysningspunkt mellom landingsbanen og Rørosbanen. Utarbeidet av Luftsportforbundet.

Som tabellen viser, varierer flyenes høyde over krysningspunktet fra 21-33 m. Luftsportforbundet mener at flyenes reelle høyde, i de aller fleste tilfeller, vil være mye høyere. Dette begrunnes med at flyet enten har motvind ved takeoff, at flyet ikke er fullastet, at takeoff foretas tidligere på banen, eller en kombinasjon av de nevnte faktorene.

Tabellen tar ikke høyde for at flyene har seilfly på slep. Ifølge Luftsportforbundet vil flyenes høyde over krysningspunktet være høyere for seilfly/slepefly enn flyhøydene angitt i tabell 5, som tar



utgangspunkt i fullastede småfly. Dette fordi det ved seilflyslep ikke vil være mer enn én person om bord i slepeflyet, flyene vil ikke ha full bensintank, og slepet vil ta av ca. 400 m etter banestart, ikke 720 m som antatt i tabell 5.

For å unngå kryssing av Rørosbanen i lufta, er det lagt inn krav om sikkerhetsprosedyrer for aktiviteten, som styrer retningen på avgående fly. Dette vil sørge for at avgående fly gjør en tilstrekkelig svak sving etter avgang, og flyr deretter parallelt med jernbanelinjen.

Sikkerhetsprosedyrene skal godkjennes av kommunen og Bane NOR før tiltaket får bygge- eller igangsettingstillatelse.

Luftfartstilsynet utarbeider hvert år en årsrapport, som blant annet inneholder informasjon om antall ulykker, type fartøy og eventuelt omkomne. Tabell 1 oppsummerer data fra 2010-2019. Tomme felt er ikke relevant eller mangler data. Det tas forbehold om feil i tabellen.

|                                      | 2010           | 2011 | 2012           | 2013 | 2014           | 2015           | 2016           | 2017           | 2018           | 2019 |
|--------------------------------------|----------------|------|----------------|------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------|
| Totalt antall innrapporterte ulykker | 15             | 14   | 7(8)           | 7    |                |                |                | 14             | 11             |      |
| Omkomne                              |                |      | 3 <sup>2</sup> |      | 2 <sup>3</sup> | 3 <sup>4</sup> | 1 <sup>5</sup> | 5 <sup>6</sup> | 7 <sup>7</sup> |      |
| Helikopter                           |                | 2    |                |      |                |                | 2              | 1              | 1              |      |
| Motorfly                             | 10             | 10   | 5(6)           | 5    | 1              |                | 1              | 10             | 5              |      |
| Seilfly                              |                | 2    | 2              | 2    |                | 1              |                | 2              | 1              |      |
| Mikrofly                             | 3 <sup>1</sup> |      |                |      | 1              | 1              |                |                | 3              |      |
| Gyrokooper                           |                |      |                |      |                |                |                |                | 1              |      |
| Akrofly                              |                |      |                |      |                |                |                | 1              |                |      |

Tabell 6: Ulykkesoversikt over innrapporterte ulykker. Tall hentet fra Luftfartstilsynets hjemmesider.

<sup>1</sup>To av ulykkene fatale.

<sup>2</sup>Tysk privatfly, tre omkomne.

<sup>3</sup>Ulykke med mikrofly, to omkomne.

<sup>4</sup>Ulykke med mikrofly, to omkomne. Ulykke med seilfly, én omkommet.

<sup>5</sup>Ulykke med lett motorfly, én omkommet.

<sup>6</sup>Tre ulykker med motorfly, fem omkomne. Ulykke med akrofly, én omkommet.

<sup>7</sup>To ulykker med motorfly, fire omkomne. Ulykke med mikrofly, to omkomne. Ulykke med gyrokooper, én omkommet.

Luftfartstilsynet skriver i sin rapport for 2018 at selv om risikoaksepten for privatflysegmentet er høyere enn innen kommersiell luftfart, er sikkerhetsutviklingen for privatflysegmentet de senere årene negativ. Norges Luftsportforbund vurderte i 2018 å sette samtlige mikrofly på bakken, som følge av flere fatale ulykker, inntil prioriterte sikkerhetstiltak var blitt gjennomført. Luftfartstilsynet støttet denne beslutningen, og det jobbes målrettet med tiltak for å forhindre ulykker med mikrofly.