

# Detaljregulering for Wolf Road 4x4

*Arealplan-ID: 20170300*

PLANBESKRIVELSE

Forslagstiller: Anne Caroline Ilsaas-Horndalen

Plankonsulent: ENVIDAN AS

# Innholdsfortegnelse

---

1.	Bakgrunn .....	3
1.1.	Historikk.....	3
1.2.	Forholdet til motorferdselsloven med tilhørende forskrift og veiledning .....	3
1.2.1.	Motorferdsel i utmark – gjeldende regelverk .....	3
1.2.2.	Motorsport .....	4
1.2.3.	Størrrelse og utforming av motorsportområdet .....	4
1.2.4.	Ivaretagelse av landbruk, natur og friluftsliv.....	5
1.3.	Hensikten med planen.....	5
1.4.	Forslagsstiller og plankonsulent .....	6
1.5.	Krav om konsekvensutredning .....	6
1.6.	Overordnede planer .....	6
1.7.	Gjeldende reguleringsplan.....	7
1.8.	Nasjonale retningslinjer og føringer .....	8
2.	Beskrivelse av eksisterende forhold .....	10
2.1.	Beliggenhet og dagens arealbruk .....	10
2.2.	Stedets karakter og landskap .....	11
2.3.	Kulturminner, kulturmiljøer.....	11
2.4.	Naturverdier .....	11
2.5.	Friluftsliv og rekreasjon .....	11
2.6.	Landbruk.....	13
2.7.	Veg og teknisk infrastruktur .....	13
2.8.	Grunnforhold .....	13
2.9.	Flom og dreneringslinjer.....	14
2.10.	Støy og luftkvalitet.....	15
3.	Planprosessen .....	16
3.1.	Medvirkning.....	16
3.2.	Kunngjøring .....	16
3.3.	Innkomne merknader til varsel om oppstart.....	16
4.	Beskrivelse av planforslaget.....	21
4.1.	Planlagt arealbruk.....	21
4.2.	Arealoversikt og reguleringsformål .....	22
4.3.	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur .....	23
4.4.	Landbruksformål (LNFR) .....	23
4.5.	Hensynssoner og rekkefølgekrav.....	23

4.5.1.	Hensynssoner .....	23
4.5.2.	Rekkefølgekrav .....	24
5.	Beskrivelse av virkninger for miljø og samfunn .....	24
5.1.	Motorsportanlegg.....	24
5.2.	Samordnet areal- og transport .....	26
5.3.	Forholdet til §§ 8-12 i Naturmangfoldloven .....	26
5.4.	Dyrka mark .....	27
5.5.	Kulturminner og kulturmiljø .....	27
5.6.	Rekreasjon, friluftsliv og støy .....	30
5.7.	Landskap og tilpasning til omgivelsene .....	30
5.8.	Barn og unges interesser .....	31
5.9.	Trafikkløsning.....	31
5.10.	Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	31
5.11.	ROS-analyse .....	31

# 1. Bakgrunn

## 1.1. Historikk

Fra slutten av 1990-tallet ble det i en årrekke gitt dispensasjoner fra *Lov om forbud mot motorferdsel i utmark* for offroad kjøring ved enkeltarrangementer i traktorspor etter skogsdrift i det aktuelle området. Fra 2018 ble denne praksisen ansett å være i strid med loven. Man kom heller ikke i havn med en reguleringsplan etter innsigelse fra regionale og nasjonale planmyndigheter.

Det er i tidligere avgjørelser hos [Miljøverndepartementet](#) lagt vekt på at planene for Wolf Road 4x4 i Åmot har en utbredelse utover det som anses som nødvendig for trenings- og konkurransekjøring, og krysser grensen for turkjøring, og at det i realiteten har vært snakk om tilrettelegging for turkjøring eller rekreasjonskjøring/ fornøyleseskjøring.

Arbeidet med å få på plass et anlegg for motorsport har pågått over mange år. I planforslaget som nå fremmes er det lagt vekt på å tilpasse anlegget og utformingen til overordnede myndigheters innspill og de krav som gjelder for motorferdsel i utmark. Det er særlig lagt vekt på å styre bruken gjennom konkrete bestemmelser til planen. Vi mener nå at planforslaget gir grunnlag for etableringen av et motorsportanlegg som er i tråd med regelverket og ivaretar ambisjonene om etablering av motorsportanlegg som er tilpasset terrengkjøring.

## 1.2. Forholdet til motorferdselloven med tilhørende forskrift og veiledning

### 1.2.1. Motorferdsel i utmark – gjeldende regelverk

Motorsport som utøves i utmark er i dag regulert av motorferdselloven med tilhørende forskrifter. Dette gjelder også om arealet er regulert til motorsport, og aktivitet krever søknad og tillatelse etter Motorferdselloven.

Motorferdselloven med forskrifter har som utgangspunkt at motorisert ferdsel i utmark og vassdrag er forbudt, jfr. lovens § 3, med mindre annet følger av loven selv eller vedtak med hjemmel i loven. Det er unødvendig og fornøylesepreget motorferdsel som reguleres, og det gjelder for arealer definert som utmark. Hensikten er å hindre skade på terreng, forstyrrelse av fugle- og dyrelivet og konflikt med folk som utøver friluftsliv.

I rundskriv T-1/96, punkt 7.3.2 presiseres det at kommunene kan tillate trenings- og konkurransekjøring i forbindelse med motorsport dersom det dreier seg om 1) begrensede arrangementer i idrettslig regi eller 2) kjøring på terrengbane som er godkjent i reguleringsplan. Det er forutsatt at det skjer en viss grad av opparbeiding av det aktuelle areal, og at banen ikke har et omfang eller utrekning som gjør det naturlig å betegne bruken som turkjøring.

Klima- og miljødepartementet har for tiden ute på høring Motorferdsellovutvalgets utredning NOU 2024: 10 *Ny motorferdsellov - Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)* med frist for å komme med innspill 15.9.24. Utvalget foreslår i hovedsak å videreføre dagens regler, men med enkelte justeringer. Motorferdsel i utmark skal som hovedregel fortsatt være forbudt, men åpner bla. for at kommunene kan fastsette traseer og områder for bestemte typer motorferdsel i arealplaner etter plan- og bygningsloven, og som da ikke vil omfattes av loven. Det foreslås en egen bestemmelse for motorsport, ny §24, og for fastsettelse av arealer til motorferdsel i arealplan (§43). I merknadene til bestemmelsene er det vektlagt at unntak fra forbudet om motorsport i utmark kan gjøres for motorsportkonkurranser og -trening, innenfor den organiserte idretten i områder avsatt til

motorsportanlegg i arealplan. Dette er i tråd med dagens regelverk. Unntaket omfatter kun internasjonalt anerkjente motorsportsgrener. (NOU 2024:10).

### 1.2.2. Motorsport

All bilsport i Norge organiseres, kontrolleres og overvåkes av Norges Bilsportforbund (NBF) mens motorsykkelsport i Norge organiseres, kontrolleres og overvåkes av Norges Motorsportforbund (NMF). Det blir ifølge Norges Motorsportforbund konkurrert i 21 grener og er rundt 20 000 aktive medlemmer i Norge. Dette omfatter wolfroad 4x4 og andre mer kjente terrenggrener som enduro og trail. I tillegg har man Motorsport Norge som ble stiftet og godkjent av Statens vegvesen som eget forbund i 2022 som organiserer motorsportidrett for både bil og motorsykel. De organiserer i dag konkurranser med terrengbil mange steder i landet og har i juni i år kommet med sine innspill til forslag til etablering av konkurranseområde for terrengbiler.

I de fleste tilfeller utøves motorsport på avgrensede og opparbeidede motorsportbaner, mens for enkelte motorsportgrener, som wolfroad/terrengbil, foregår idretten i merkede traseer i utmark som er tilfelle for wolfroad 4x4. Dette er en etablert og legitim gren av motorsport.

### 1.2.3. Størrelse og utforming av motorsportområdet

Statsforvalteren/Fylkesmannen har tidligere fremmet innsigelse til et forslag til reguleringsplan hvor vedtak er stadfestet av Miljøverndepartementet med den begrunnelse at planen var i strid med motorferdselloven. Det ble fra departementet lagt vekt på at avsatt område til terrengkjøring var for stort og at kjøringen la opp til å være «turkjøring» etter motorferdselregelverkets definisjon.

Det er vesentlig at planen ikke legger opp til «turkjøring». Dette ivaretas og sikres gjennom bestemmelser til planen. Innenfor merkede traseer avsatt til terrengkjøring er det kun tillatt med opplæring, trening og konkurransekjøring forbeholdt kjøretøy beregnet for terrengkjøring. Motorsport-klubber, frivillige organisasjoner/ bedrifter (f.eks. Røde Kors, Norsk Folkehjelp, Forsvaret, NAF mfl.) kan booke offroad-området til faste treningstider, treningstreff og konkurranser. Det skal utarbeides aktivitetsplan for bruk av motorsportanlegget hvert år, og føres journal over treninger og konkurranser iht. retningslinjer utarbeidet av de respektive motorsportforbund.

Når det gjelder størrelsen på området omfatter planområdet er betydelig areal, men på kun en svært liten andel åpnes det for motorferdsel. Det er i gjeldende regelverk ikke satt noen fast grense for størrelse eller utstrekning (lengde) på en terrengbane. Dette vil bero på skjønn i det enkelte tilfeller. Størrelsen på arealet vil variere etter hvilken type motorsport anlegget er ment å tilrettelegge for. Samtidig skal området ikke ha et omfang eller utstrekning som gjør det naturlig å betegne bruken som turkjøring. Planområdet som er avsatt i Åmot kommunen er på totalt 4679 daa, men kun 102 daa er regulert til motorsportanlegg med mulighet for motorferdsel i utmark, 4498 daa er regulert til landbruk/skogbruk/friluftsliv. Anlegget er i motsetning til andre motorsportanlegg, tilrettelagt og tilpasset terrengkjøring. Fordelen ved å regulere et stort område er blant annet at slitasjen i området blir mindre ved at aktiviteten spres, videre er det vesentlig at man i det resterende området fortsatt kan drive skogbruk gjennom lukket hogst. Fordelene for motorsportanlegget er stor variasjon i løyper som kan tilpasses både ulike ferdighetsnivåer og type konkurranser og man trenger minimalt med inngrep for å sikre trygge omgivelser for publikum og deltagere. Til sammenligning er det på anlegget til Motorsportcenter Norway avsatt 344 daa til offroad-kjøring for bil og mc, trial og enduro mm, med løypetraseer opptil 5 km. Planområdets totale utstrekning er på 974 daa hvorav det alt vesentlige er omdisponert fra LNF til bebyggelse/anlegg og samferdselstiltak.

«Mindre områder» i NOU 2024:10 er forklart med at området ikke skal være større enn det som er nødvendig for den aktuelle idrettsgrenen. Det er vist spesielt til anlegg for motorsportgrenene trial og enduro og et arealbeslag på rundt 40 dekar uten at det er gitt noen nærmere vurdering. Videre er det i NOUen presisert at de delene av motorsportsanlegget som faller utenfor motorferdsellovens virkeområde ikke skal regnes med i denne arealberegningen. For wolfroad 4x4-anlegget i Åmot som skal tilrettelegges for motorsportaktiviteter i terreng vurderes avsatt areal på 102 daa som i tråd med tilsvarende anlegg og innenfor det som de ulike idrettsgrenene av motorsport ønsker. Det alt vesentlige av arealet skal videreføres som skogbruksområde og faller utenfor motorferdselslovens virkeområde.

#### 1.2.4. Ivaretagelse av landbruk, natur og friluftsliv

En vesentlig intensjon med motorferdselloven og tilhørende forskrift og veiledning er å ivareta natur- og friluftinteressene.

I § 1 til loven heter det at formålet er «*ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.*» Ut fra formålet med loven og føringene som knytter seg til motorferdsel i utmark vurderes at etableringen av motorsportbane for terrengkjøring med de vilkår som planforslaget legger opp til, ikke vil være i strid med motorferdselsloven med tilhørende forskrift og veiledning.

Wolfroad 4x4 i Åmot etableres med et lite arealbeslag til terrengkjøring og omkringliggende skogsområder vil fortsatt være i aktiv drift. Området kan enkelt tilbakeføres til skogbruksformål dersom anlegget legges ned. Det er ikke registrert viktige naturverdier innenfor området. Området er som følge av forsvarets aktivitet i området støytsatt. Den planlagte motorsportaktiviteten har et relativt lavt støytslipp. Området ligger med god avstand til bolig-/hyttefelt og i en kommune med store, tilgjengelig friluftsområder som minimerer konflikten med befolkning og naboer.

### 1.3.Hensikten med planen

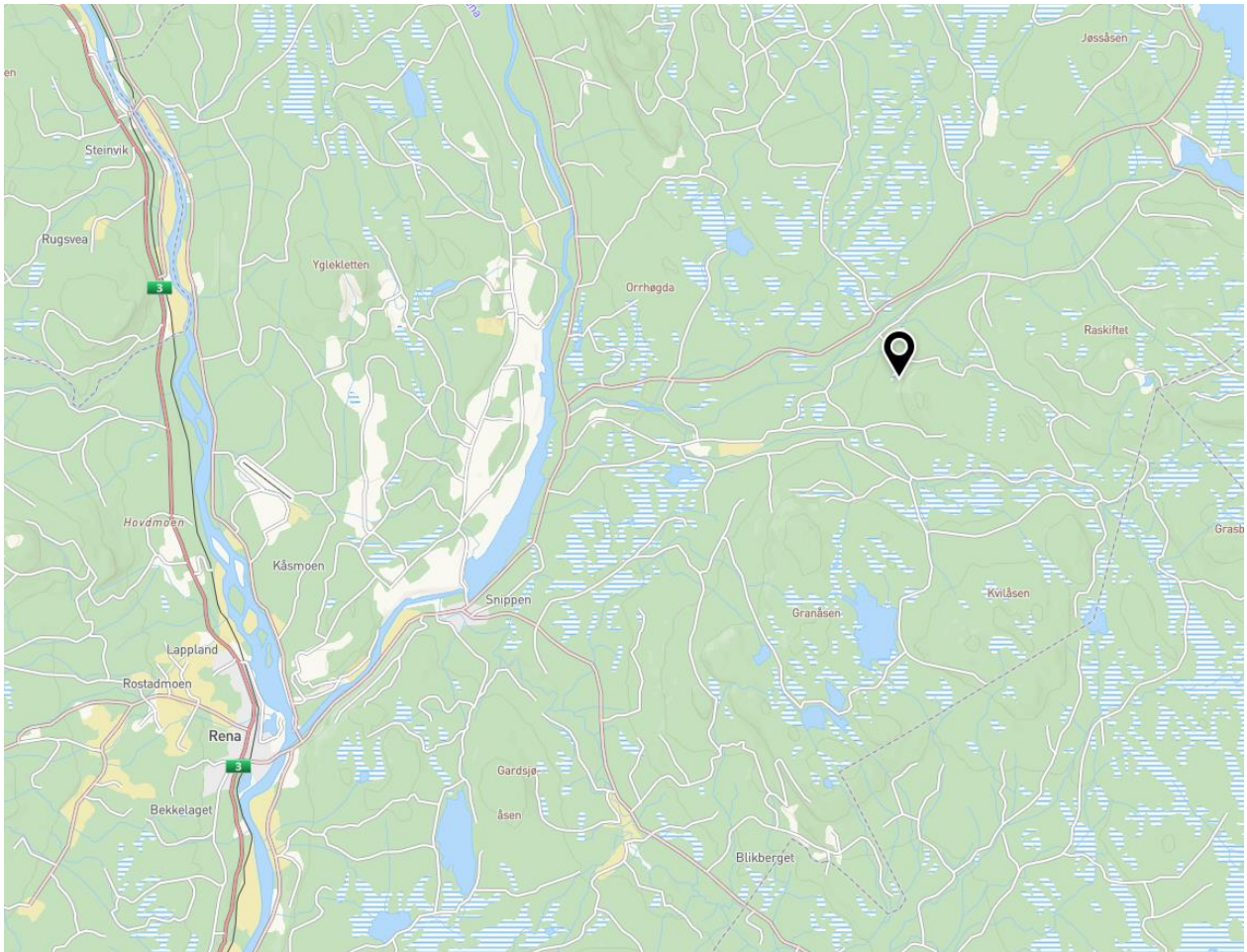
Planområdet omfattes av deler av gnr./bnr.: 44/2 i Åmot kommune. Området ligger i lia fra Søndre Osa og østover mot/rundt Digeråsen avgrenset av Tuvmyrvegen i nord og skogsbilveg på sørsiden av Digeråsen mot sør.

Hensikten med planarbeidet er å regulere et område for motorsport i henhold til gjeldende kommuneplan og i tråd med gjeldene regelverk for motorferdsel i utmark. Aktiviteten består av opplæring, trening- og konkurransekjøring med kjøretøy beregnet på terrengkjøring, med ulik vanskelighetsgrad og ferdighetsnivå. Det er ikke tillatt med turkjøring.

Kjøringen skal drives av motorsport-klubber i organiserte former, i regulerte og anlagte kjørespor, og oppfylle kravene i forskrift om bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag §6 med tilhørende retningslinjer.

Området er i kommuneplan for Åmot (2016-2030), vedtatt 11.04.2018, avsatt til Idrettsanlegg med krav om regulering.

Reguleringsplanen blir fremmet som en privat detaljregulering.



Figur 1. Planområdets beliggenhet

## 1.4. Forslagsstiller og plankonsulent

Planforslaget fremmes av Envidan AS på vegne av grunneier Anne Caroline Ilsaas-Horndalen.

## 1.5. Krav om konsekvensutredning

Planforslaget er i tråd med gjeldende kommuneplan hvor området er avsatt til idrettsanlegg med krav om regulering. Det er i forbindelse med kommuneplanen foretatt en overordnet vurdering av plassering, og konsekvenser for miljø og samfunn.

I forbindelse med oppstart av reguleringsarbeidet er det foretatt en vurdering av tiltaket basert på kjent kunnskap. Etter en samlet vurdering av egenskaper ved tiltaket og tiltakets virkning på omgivelsene samt tiltakets kompleksitet anses det at planforslaget ikke omfattes av KU-forskriften. Det legges avgjørende vekt på at merkede løyper skal tilbakeføres til skogsbruk etter endt bruk og at eksisterende kulturminner kan bestå. Løypene er av begrenset størrelse og det er mulig med skogsdrift innenfor planområdet. Konsekvenser for miljø og samfunn vil bli synliggjort og beskrevet nærmere i planbeskrivelsen og ivarettatt i den videre planprosessen.

## 1.6. Overordnede planer

*Kommuneplan for Åmot 2016-2030*

Området er i kommuneplan for Åmot (2016-2030), vedtatt 11.04.2018 avsatt til Idrettsanlegg og ligger innenfor hensynssone støy (H290\_28), bestemmelsesområde R13 – krav om reguleringsplan, Faresone for Skytebane (H360\_2) og Flomfaresone (H320).



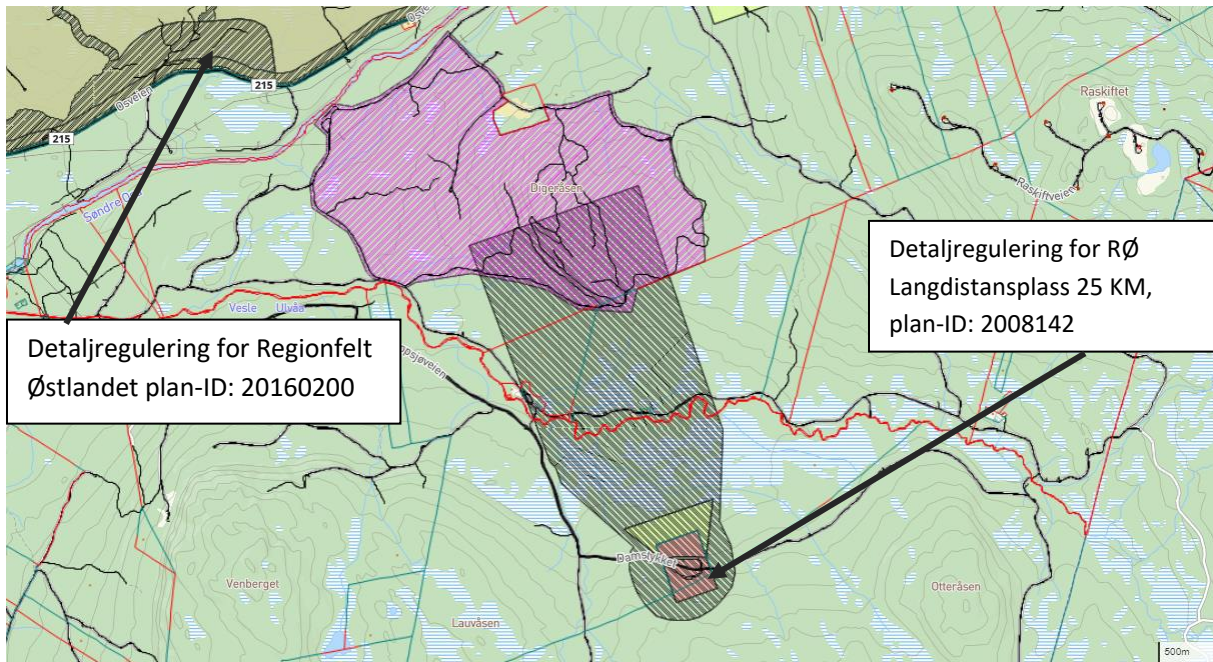
Figur 2. Utsnitt fra kommuneplanens arealdel

### 1.7. Gjeldende reguleringsplan

Eiendommen er delvis berørt av reguleringsplan «RØ Langdistansplass 25 KM», plan-ID: 2008142, vedtatt 27.02.2008, ved at støysone 100 dB så vidt tangerer sørøstre del av planområdet og sikkerhetssone for langdistanseskyting i unntakstilfelle. Ved normal bruk av langdistanseplassen vil sikkerhetssone 1 strekke seg 300m foran kanonmunningen i 50 – 60% av skytingene. Sone 2 gjelder for bestemte typer granater. Den strekker seg ca. 2,5 km foran kanonene i en bredde vil være ca. 1,5 km og vil komme inn i sør-østre del av planområdet. Dette området vil bli berørt i 30 – 40% av skytingene og vil dermed ikke påvirke vesentlig. Sone 3 vil være meget sjelden brukt og kun når man anskaffer nye kanoner eller ny ammunisjon og man har behov for å teste den nye kanonen eller ammunisjonen. Området vil da strekke seg fra kanonene til nedslagsområdet i ett sammenhengende belte. Bredden vil være som for sone 2. Trafikken vil måtte stoppes på veiene under sonen, herunder Fv.215, i korte perioder ved hjelp av vakter. Periodene vil være på kun 1 – 5 min. Varsling til berørte skjer etter Forsvarets rutiner.

Resterende arealer av planområdet er uregulert. Planområdet grenser ikke til andre planer. Nord for planområdet ligger Regionfelt Østlandet.





Figur 3. Utsnitt som viser reguleringsplan Landistanseplass RØ 25km. Svart skravur viser fareområde – skytebane. Område i nordvest (brunt) viser reguleringsplan for Regionfelt Østlandet. Planområde for Wolf-Road 4x4 er vist i lilla.

## 1.8. Nasjonale retningslinjer og føringer

### Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Gjennom Regjeringens «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027» forventes det at kommunene planlegger for en bærekraftig samfunnsutvikling og arealbruk.

### Statlig planretningslinje for samordna bolig-, areal- og transportplanlegging

Ambisjonen er å bidra til mer effektive planprosesser og et godt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

### Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (T-2/08)

Retningslinjen skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planleggingen av det fysiske miljøet. Den skal videre trygge arealer som brukes av barn og unge ved at de sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Planprosessen skal legge til rette for deltakelse av barn og unge. Retningslinjene slår fast at det ved omdisponering av arealer som benyttes til lek og opphold, skal skaffes til veie fullverdige erstatningsarealer.

### Universell utforming i plan- og bygningsloven

Krav om universell utforming er gjennom formålsparagrafen i plan- og bygningsloven (§1-1) lovfestet, og skal ligge til grunn for all arealplanlegging. Det er en overordnet målsetning om bedret tilgjengelighet for alle. Målet er at alle skal kunne bruke de samme fysiske løsningene i så stor grad som mulig, enten det er bygninger, uteareal eller transportmidler.

Retningslinje for behandling av støy (T-1442/21)

Formålet med dagens regelverk er å legge til rette for en arealdisponering som forebygger støyplager. I henhold til retningslinje T-1442 skal det etterstrebtes at alle boenheter får minst en stille side og tilgang til egnet uteoppholdsareal med tilfredsstillende støyforhold.

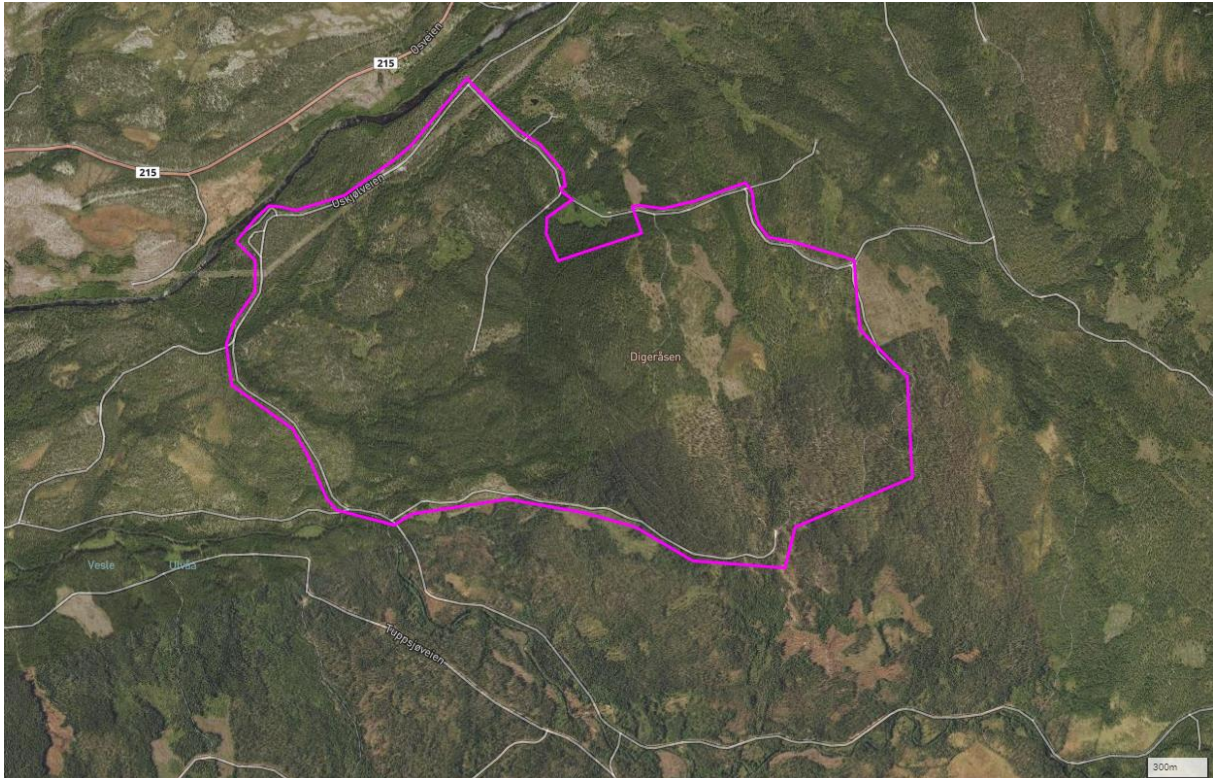
Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)

Formålet med denne lov er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen. Med motorferdsel menes i denne lov bruk av kjøretøy (bil, traktor, motorsykkel, beltebil, snøscooter o.l.) og båt eller annet flytende eller svevende fartøy drevet med motor, samt landing og start med motordrevet luftfartøy. Med utmark menes udyrket mark som etter lov om friluftslivet § 1 a første ledd ikke regnes som innmark eller like med innmark. Setervoll, hustomt, engslått, kulturbeite og skogplantefelt som ligger i utmark, regnes i denne lov like med utmark. Veg i utmark som ikke er opparbeidd for kjøring med bil, anses i denne lov som utmark. Det samme gjelder opparbeidd veg som ikke er brøytet for kjøring med bil. Med vassdrag menes åpne og islagte elver, bekker og innsjøer.

## 2. Beskrivelse av eksisterende forhold

### 2.1. Beliggenhet og dagens arealbruk

Planområdet er på 4677,5 daa og består deler av gnr./bnr.: 44/2. Grunneier av gnr./bnr.: 44/2 er tiltakshaver v/ Anne Caroline Ilsaas-Horndalen.



Figur 4. Oversikt over eksisterende arealsituasjonen. Kilde: kommune kart

Planområdet ligger øst for Rv. 3 og Rena sentrum, ca. 21 km. Planområdet har tilknytning til Fv.215 via den kommunale Ulvåveien og Fv. 2158 i Valmen. Det er ingen eksisterende bygninger utover enkelte skogskoier innenfor planområdet. Raskiftet vindkraftverk har beliggenhet øst for planområdet.



Figur 5. Planområdets beliggenhet (lilla omriss). Kilde: Kommune kart

## 2.2. Stedets karakter og landskap

Planområdet heller svakt mot vest i vestre delen av planområdet med Digeråsen som dominerende landskapselementet øst i planområdet. Lia i Digeråsen mor sørvest og vest er delvis temmelig bratt. Vegetasjonen består hovedsakelig av barskog og noen mindre myrer.

## 2.3. Kulturminner, kulturmiljøer

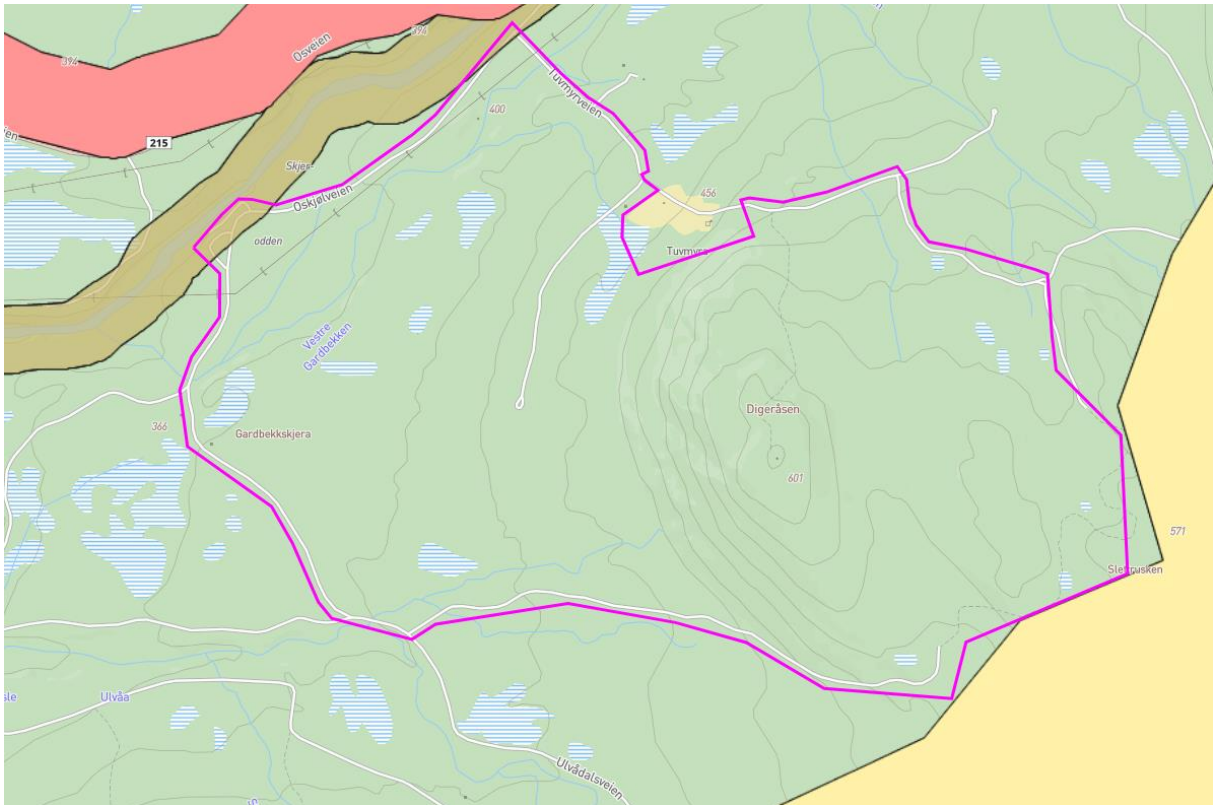
Det var fra tidligere registrert 17 kullgroplokaliteter og to jernvinneanlegg innenfor den vestlige delen av planområdet. Det ble påvist 14 tidligere uregistrerte kullgroplokaliteter, ett jernvinneanlegg og et fangstanlegg med tre fangstgroper under befaringen i oktober 2023. Til sammen er det registrert 41 kullgroplokaliteter, tre jernvinneanlegg og ett fangstanlegg med tre fangstgroper innenfor planområdet. Alle kulturminner ligger i den sørlige og vestlige delen av planområdet.

## 2.4. Naturverdier

Det er ikke registrert arter av stor forvaltningsinteresse eller verdifulle naturtyper innenfor planområdet eller i direkte tilknytning til planområdet.

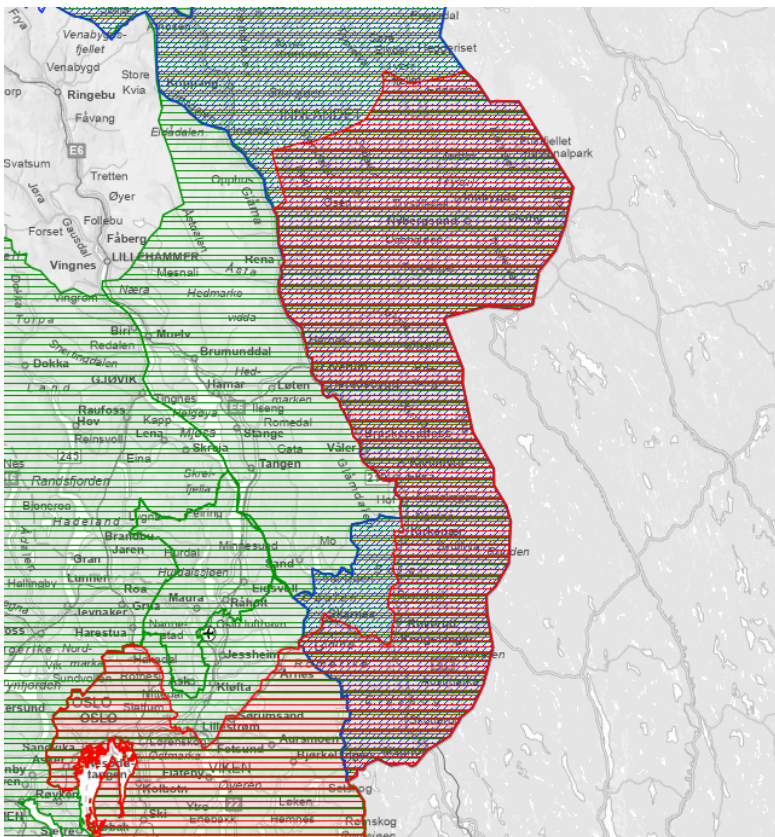
## 2.5. Friluftsliv og rekreasjon

Det er ikke registrerte eller kartlagte friluftsområder innenfor selve planområdet. Det er registrert og kartlagt friluftsområder rundt planområdet, men disse blir ikke påvirket av planforslaget (figur 6).



Figur 6. Registrerte og kartlagte friluftsområder rundt planområde. Kilde: kommunekart

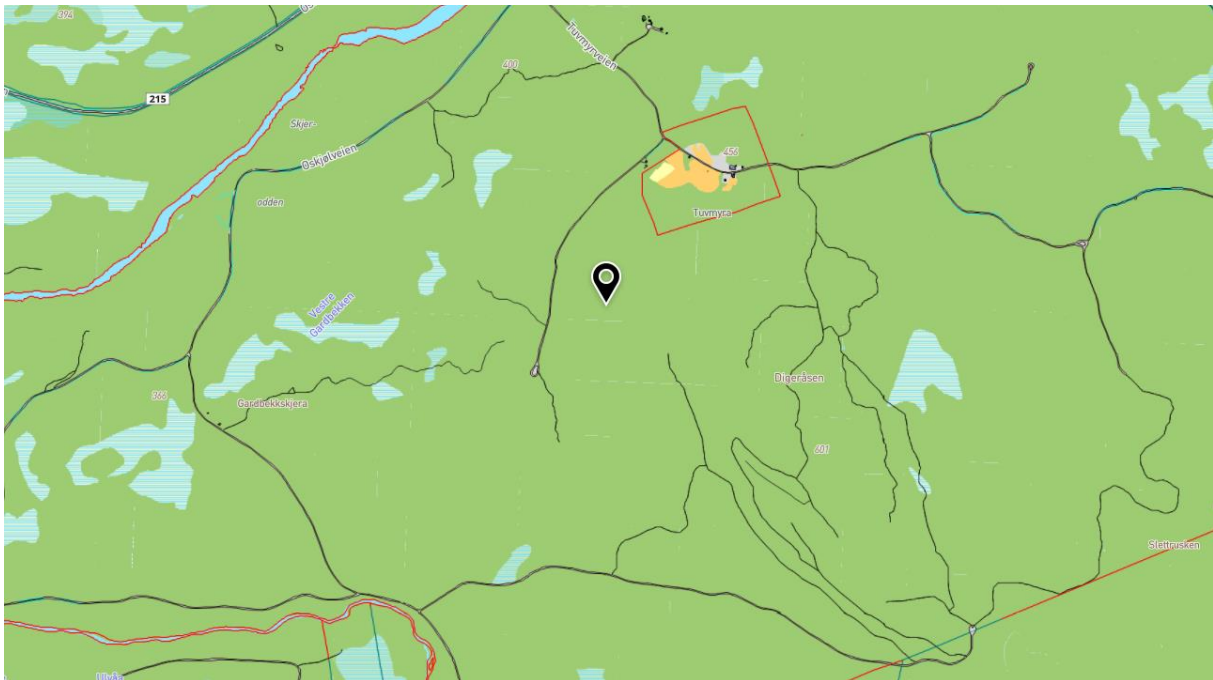
Planområde ligger innenfor forvaltningsområde for ulv.



Figur 7. Forvaltningsområde for ulv. Kilde Miljødirektoratet.

## 2.6.Landbruk

Planområdet er bestående av skogsareal – Barskog med middels bonitet. Planområdet berører ikke andre landbruksinteresser.



Figur 8. Oversiktskart av jordkvalitet. Kilde Åmot kommune

## 2.7.Veg og teknisk infrastruktur

### Veg

Nord for planområdet går fylkesveg 215 Osveien. Innenfor planområde går Oskjøelven, Tuvsmyrveien og Ulvdålsveien.

Fylkesveg 215 Osveien har en ÅDT 1500 i vest og 600 i nord, med 10% andel lange kjøretøy. Fartsgrense er 80 km/t. ÅDT på Søndre Oskjøelven, Tuvsmyrveien og Ulvdålsveien er ukjent, fartsgrense er 60 km/t. Fylkesveg 2158 Valen i øst er registrert med en ÅDT på 200. Fartsgrense er 80 km/t. (NVDB 2023)

### VA

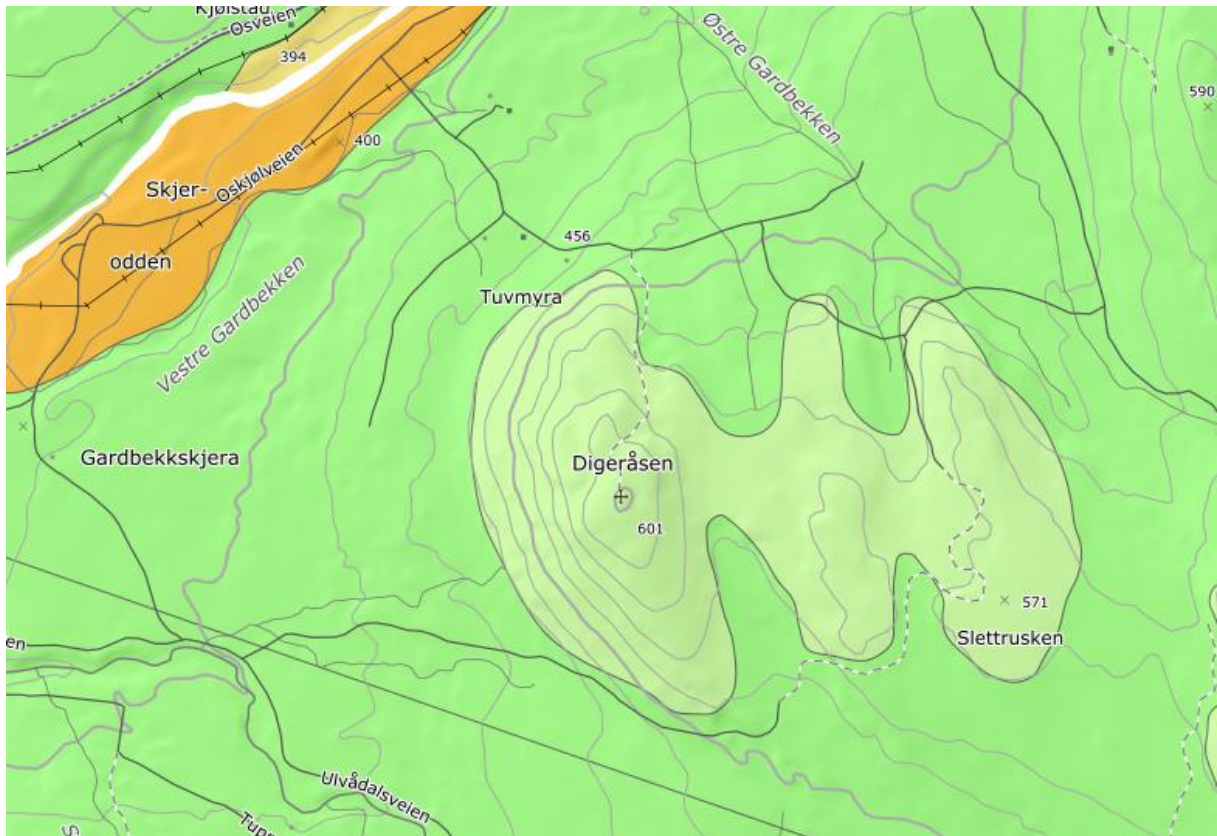
Innenfor planområdet er det ikke offentlige VA-ledninger.

### Strøm

Det er høyspent som går i luftlinje nord innenfor planområde.

## 2.8.Grunnforhold

Det foreligger ikke geoteknisk rapport for eiendommen. Det vil derfor i den videre vurderingen bli lagt vekt på NGUs kartdatabase for løsmasser. Løsmassene består av delvis tykt og delvis tynt dekke morenemateriale, sammenhengende dekke, stedvis med stor mektighet. I nordvest mot Oskjøelven er det registrert breelavsetninger i tilknytning til Søndre Osa.



Figur 9. Utsnitt av løsmassekart. Kilde NGU

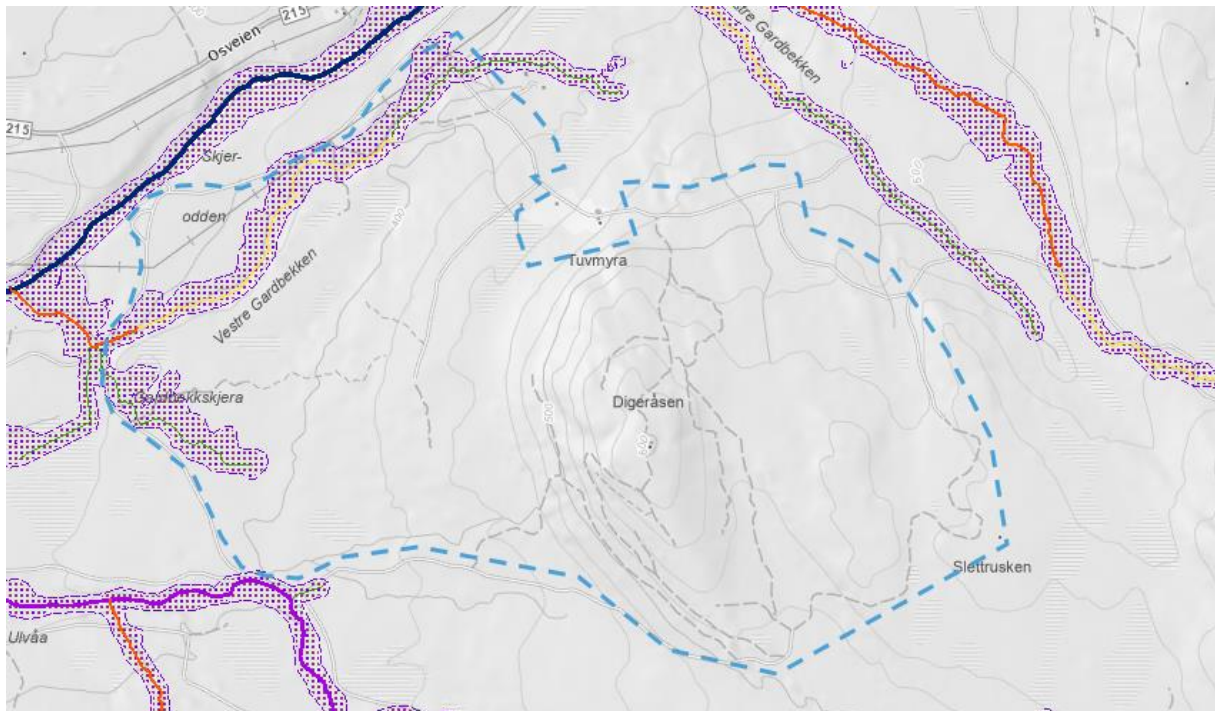
Planområdet er registrert som areal over marin grense.

Området ligger i sone med moderat til lav og særlig høy aktsomhetsgrad med hensyn til radon i grunnen.

Det er ikke registrert skredhendelser innenfor eller rundt planområdet ifølge NVE sine aktsomhetskart.

## 2.9. Flom og dreneringslinjer

Nord i planområdet langs Vestre Gardbekken og Søndre Osa er det registrert en aktsomhetszone for flom. Det skal ikke plasseres byggverk innenfor aktsomhetsområdet.



Figur 10. Utsnitt dreneringslinjer. Kilde NVE Atlas.

## 2.10. Støy og luftkvalitet

Planområdet ligger delvis innenfor gul støysone for forsvarets langdistanseplass 25 km i sør. I nordvest ligger Regionfelt Østlandet og i øst finner man Raskiftet vindkraftverk. Det skal ikke anlegges støyfølsom bebyggelse innenfor planområdet.



## 3. Planprosessen

---

### 3.1. Medvirkning

Planinitiativ ble sendt inn 10.04.2017. Det ble avholdt oppstartsmøte 10.05.2017. På møtet var utbygger, konsulent og kommunen representert. Åmot kommune har tidligere gitt dispensasjon for Motorsportanlegg som Miljødirektoratet har omgjort, 25.04.2019. Det har videre i prosessen vært jevnlig dialog med kommunen i forbindelse med utformingen av planforslaget.

### 3.2. Kunngjøring

Det ble varslet oppstart av planarbeidet med annonse i Østlendingen 02.02.2021. Varsel om oppstart ble samtidig sendt til naboer, gjenboere og offentlige instanser i henhold til kommunens adresseliste og offentliggjort på kommunens nettside.

### 3.3. Innkomne merknader til varsel om oppstart

Det kom inn uttalelse fra følgende instanser:

- Miljørettet helsevern i Sør-Østerdal, datert 11.03.2021
- Statsforvalteren i Innlandet, datert 09.03.2021 og 25.6.2021
- Innlandet fylkeskommune, datert 15.03.2021
- Elvia AS, datert 15.03.2021
- Åmot kommune – Enhet for landbruk, datert 11.02.2021
- AMCAR, datert 15.03.2021
- Innlandet fylkeskommune, arkeologisk registrering, datert 18.01.24
- Ulvåa velforening, datert 10.3.2021
- Motorsport Norge, datert 10.6.2024

#### Miljørettet helsevern i Sør-Østerdal

1. T-1442/ Nødvendige avbøtende tiltak må tas inn i planforslaget slik ta grenseverdiene for støy ikke overskrides.
2. Planområdet ligger i et område hvor det drives friluftsliv. Det er mange som bruker naturen til rekreasjon og søker stillhet og ro. Dette behovet vil være i konflikt med motorsport og derfor bør fastlagte tider for bruk av banen inngå i reguleringsplanen. Det bør fremgå hvor mange stevner som tillates i løpet av året, og åpningstider for bruk av banen på hverdager og helgedager. Kjøring på helligdager og i juli, under avvikling av fellesferien, anbefales ikke. I første omgang bør det tillates for et begrenset antall stevner, maks to i året. Treningstid bør begrenses til noen dager i uken før stevne. Åpningstider, samt vilkårene for bruk, bør komme frem på godt synlige oppslag ved motorcrossbanen.
3. Trafikksikkerhet for de som bruker området til friluftsmål og jakt må ivaretas. Det må merkes tydelig med oppslag flere steder inn mot området i god tid før kjøringen skal foregå.

#### *Kommentar:*

1. *Det er lagt til bestemmelse §2.6 Støy «Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021, eller den til enhver tid gjeldende retningslinje skal gjelde innenfor planområdet».*

2. *Det er satt begrensninger for utnyttelse av planområdet i bestemmelse §3.1.2 f): «Området skal benyttes til terrengkjøring med begrensning på driftstider på banen:*
  - *Mandag til fredag: 08.00-21.00*
  - *Lørdag: 08.00-20.00*
  - *Søndag: 10.00-20.00. men ikke mer enn 7 timer sammenhengende*

*Unntak fra brukstidene:*  
*For nasjonale og internasjonale mesterskap kan motorsportanlegget benyttes på søndager fra kl.09.00 og mer enn 7 timer, men dette er begrenset til 10 arrangementsdager per år.*
3. *Det reguleres for merkede løyper innenfor planområdet. Det er kun innenfor regulerte løyper som det er tillatt med kjøring. Ved at det er faste, merkede løyper og innen faste tider er trafiksikkerheten i planområdet ivaretatt. Terrengkjøring har også relativt lav hastighet hvilket bidrar til trafiksikkerheten og lavt støynivå.*

#### Statsforvalteren i Innlandet

1. Statsforvalteren legger til grunn at kommunen har gjort konsulenten oppmerksom på tidligere planbehandling og avgjørelser for området. I tillegg er det gjort flere vedtak, klageavgjørelser og holdt møter om motorferdsel i dette området etter oppstartmøtet.
2. Området har ligget inne i kommuneplanen ei stund, og ble ført videre som område for motorsport også ved siste revisjon av kommuneplanen. Fylkesmannen i Hedmark kommenterte dette 30.03.17 ved første høring av kommuneplanforslaget:  
*«Når det gjelder arealet som tidligere er forsøkt regulert til Wolf-road 4x4 så ble tidligere reguleringsplanforslag stoppet blant annet med bakgrunn i at arealet var for stort. Et eventuelt framtidig reguleringsplanforslag forventes å ta hensyn til det.»*
3. Motorferdselloven gir åpning for at kommunen kan regulere begrensa områder til motorsportanlegg for trening og konkurranser i regi av organisasjoner/klubber med slike formål. Slike anlegg kan eventuelt også brukes til andre formål som opplæring med snøskuter, jf rundskriv t-1/96 om motorferdsel i utmark og vassdrag. Områder som fortsatt står fram som utmark, så som isbaner eller områder for terrengkjøring, vil fortsatt kreve egen tillatelse etter motorferdselregelverket for selve kjøringa. Vi minner om at det ikke kan gis tillatelse til turkjøring etter forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6. I rundskriv T-1/96 forutsettes det at det bare gis tillatelse til trenings-/konkurranseskjøring. Det står videre at: «Baner tilknyttet hoteller/turistanlegg, som ikke har konkurranse-/treningsformål, men er tenkt som et fornøyelsestilbud til turister, kan ikke godkjennes.»
4. Vi viser i denne sammenheng også til Miljødirektoratets vurderinger av formålet i brev 17.08.20 med omgjøring av dispensasjon fra Åmot kommune, og Klima- og Miljødepartementets tilbakemelding i brev 25.04.19 etter møte med Åmot kommune 11.03.19.
5. Planavgrensning og illustrasjonen over «eksisterende løypenett» i oppstartvarselet tyder ikke på at tidligere innspill er tatt hensyn til. Dersom tiltakshaver vil gå videre med prosjektet må området reduseres betraktelig og legge til rette for opparbeiding av et område for motorsport etter gjeldende retningslinjer for motorferdsel og organisert motorsport.
6. For øvrig ser det ut til at oppstartvarselet og henvisning til oppstartmøte omtaler de fleste forhold som skal utredes i en slik planprosess. Motorsport kan imidlertid føre med seg flere risikomoment ut over tradisjonelle reguleringsplaner for byggeområder, og vi forventer at dekkes av en risiko- og sårbarhetsanalyse.
7. I brev av 25.6.21 gis en presisering mht. forslagsstillers forslag til reduksjon av planområdet. Dette endrer ikke på kommentarene i tidligere innspill.

*Kommentar:*

1. *Konsulent og tiltakshaver er kjent med tidligere prosesser, tillatelser og avgjørelser.*
2. *Planområdet i seg selv har nesten samme størrelse som i kommuneplanen, det totale arealet er 4677,5 daa. Men det er regulert faste merkede terrengløyper som kun utgjør 102 daa. Det er ca. 2,2 % av totalt avsatt areal. Flere kjøreløyper er nå tatt ut, og det vurderes slik at arealet er begrenset og at reguleringsplanen har tatt hensyn til dette. Det er lagt stor vekt på å tydeliggjøre og styre aktiviteten. I tillegg er det lagt til bestemmelse §3.1.2 b): «Ved opphør av aktiviteten skal området tilbakeføres til skogsmark.*
3. *Planområdet skal ikke benyttes til «turkjøring» heller ikke et fornøyelsestilbud til turister som beskrevet ovenfor. Terrengkjøring er en trenings- konkurranseform i henhold til de til enhver tids gjeldende regelverk hos det respektive motorsportsforbund. Det er også satt krav til begrenset bruk av arealet, dette er sikret i bestemmelsene. Det må også føre journal over treninger og konkurranser. Brudd på forskriften straffes i henhold til §12 i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag*
4. *Det tilrettelegges for motorsportanlegg innenfor planområdet. Det er ikke tillatt med turkjøring eller fornøyelsestilbud til turister. Området er tiltenkt brukt i forbindelse med trenings- og/eller konkurranseform som er godkjent av de respektive motorsportsforbund.*
5. *Se tidligere kommentar angående størrelse av planområdet. Videre er det innledningsvis i planbeskrivelsen gitt en nærmere vurdering og presisering av forholdet til motorsportloven med tilhørende forskrifter og veiledning. Andre reguleringsplaner som har blitt godkjent i Norge varierer i størrelsesorden 40 daa til 500 daa. Det er store forskjeller på størrelse, men denne må ses i sammenheng med utnyttelsesgrad. Reguleringsplanen regulerer faste, merkede løyper med inntil 5 meters bredde som må tilbakeføres til skogsmark etter endt bruk. Det vil ikke være lov å kjøre utenfor godkjente og merkede løyper. Det er store skogsarealer mellom løypene for å sikre effektiv og god skogsdrift. Utnyttelsesgraden vil være svært lav, og kun en liten del av totalarealet tas i bruk til motorsportanlegg. Det anlegges totalt ca. 20 km med terreng traseer (MOT3-6), som vurderes å være i tråd med sammenlignbare anlegg.*
6. *Tas til orientering. Det er laget en egen ROS-analyse i forbindelse med planarbeidet.*

Innlandet fylkeskommune

1. Det finnes nå data fra flybåren laserskanning i hele fylket. På disse datasettene kan man ofte se kulturminner som kullgroper og jernvinneanlegg, og innenfor den foreslåtte plangrensen er det tydelig at det er flere kulturminner som ikke ble fanget opp på registreringen i 2001. På grunnlag av ovennevnte er det nødvendig å foreta en undersøkelse innen planområdet for å oppfylle undersøkelsesplikten etter lov om kulturminner.  
*Nye arkeologiske befaringer og registreringer er foretatt i 2023.*
2. Det fremkommer ikke hvor omsøkt virksomhet vil ha adkomst(er) fra, men slik vi ser det vil aktuelle adkomstmuligheter være fra fv. 2158/Valmen i øst eller fv. 215/Haugedalsvegen i vest. Fv. 2158 og fv. 215 er klassifisert innenfor funksjonsklassene E og C, hhv. lokal adkomstveg og lokal hovedveg. Trafikkmengden for fv. 2158 og fv. 215 er målt til hhv. 110 og 1200 kjøretøy, hvorav andelen lange kjøretøy utgjør 10 og 13 %. Fartsgrensen på begge strekningene på fv. 2158 og fv. 215 satt til 80 km/t. Gjennom planarbeidet må det gjøres tilstrekkelige trafikale og trafikksikkerhetsmessige vurderinger. Nødvendige veg- og trafikale tiltak (eksempelvis ts-tiltak og/eller veg-/kryss-tiltak) må belyses, og eventuelt tas inn i reguleringsplanen som rekkefølgekrav. Tiltak skal ha utforming i henhold til vegnormalen; Statens vegvesens håndbok N100 «Veg- og gateutforming». Dersom det skal tas inn rekkefølgekrav skal Innlandet fylkeskommunes samferdselsavdeling godkjenne de nødvendige

trafikale tiltakene, samt godkjenne situasjonsplan og byggeplan for tiltak som berører fylkesveg. Dette bør tas inn som en bestemmelse.

*Kommentar:*

1. Det vises til nye kulturminneregistreringer som er utført og innarbeidet i planforslaget, jf. pkt. 2.3 foran, samt fylkeskommunens uttalelse datert 18.01.24.
2. Planområdet vil ha adkomst fra både fv. 2158 i øst eller fv. 215 i vest. Det er i forbindelse med trening eller konkurranse som det vil være trafikk fra planområdet. Trafikkmengden er svært begrenset til og fra området. Det er gode siktforhold ved avkjøringene til fylkesvegen. Det er også relativt lav ÅDT på fylkesvegene. Øket trafikkmengde gir ikke betydelig endring i ÅDT på vegene rundt planområde.

Elvia AS

1. Elvia gjør oppmerksom på høyspentlinje i planområdet, vist på vedlegg 2 eies av Austri Raskiftet DA.
2. Ved kryssing av vei som er åpen for alminnelig ferdsel skal lavspentledningene i dette området ha en høyde på minst 6 meter i ugunstigste tilfelle. Stolper må ikke plasseres nærmere veikant enn 3 meter. Minimums avstand fra linjene til en stiv antenne skal være minst 2 meter. Der det kan forventes bruk av høye maskiner/biler må ledningshøyden tilpasses dette. Stolper må sikres hvis de står spesielt utsatt til i forhold til påkjørsel. Det må ikke under noen omstendigheter graves i nærheten (5 meter) rundt eksisterende stolper, da dette kan endre fundamenteringen av disse. Eventuelle endringer av eksisterende anlegg, eller etablering av nyanlegg bekostes av utbygger etter gjeldende regelverk.

*Kommentar:*

1. Det er regulert inn hensynssone for høyspenningsanlegg, med tilhørende bestemmelser § 4.2 «Området er sikringsone for energianlegg. Innenfor sikringsone kan det ikke oppføres byggverk eller andre installasjoner uten godkjenning fra netteier».
2. Se tidligere kommentar, det skal kun tilrettelegges for merkede løyper som er innregulert. Netteier må godkjenne eventuell omlegging.

Åmot kommune – Enhet for landbruk

1. Det vises til brev fra Statsforvalteren i Innlandet av 13.01.21, der Statsforvalteren ber kommunene komme med forslag til nye områder for praktisk kjøreopplæring for klasse S. Åmot kommune vil foreslå området «Wolfroad 4x4» som et godt alternativ for praktisk kjøreopplæring for klasse S. Området er i gjeldende kommuneplan 2016-2030 avsatt til formål – idrettsanlegg (videreført fra kommuneplan 2002 – 2012).
2. Sett i sammenheng med oppstart reguleringsplanprosess, finner grunneier Anne Caroline Ilsaas-Horndalen, v/Olaf Ilsaas det som formålstjenlig å kunne legge til rette for helårsaktivitet i området ved å kunne tilby/legge til rette for praktisk kjøreopplæring for klasse S. Åmot kommune støtter dette, og foreslår dette området som aktuelt for praktisk kjøreopplæring for klasse S.
3. I Statsforvalternes brev av 13.01.21 anmodes det om at det i innspillet fra kommunen også inneholder en kort vurdering av hensynene listet opp i nasjonal forskrift § 4a. Vi mener at disse forholdene er godt belyst i tidligere reguleringsplanprosesser for området, samt i kommunens vurderinger ved behandling av dispensasjonssøknader gjeldene aktivitet i samme område. For ordens skyld oppsummeres kort:
  - Området er ikke i konflikt med verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Det vil ikke være vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrengingrep (allerede etablert nett av traktorveier mv.).

- Området er tidligere godt vurdert ift hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet, naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø og sikkerheten for de som skal kjøre og andre. Åmot kommune har for øvrig kartlagt og verdsatt friluftslivsområder.
- Området bør være godt egnet for kjøreopplæring vinterstid mtp. stabile snøforhold, topografi egnet for øvingsmomenter, og at det lar seg gjøre å tilpasse arealbruk etter behov innenfor området.

*Kommentar:*

1. *Det skal tilrettelegges for terrengkjøring for kjøretøy langs faste kjøreløyper. I første omgang er det ikke tenkt at område skal tilrettelegges for snøskuterløyper.*
2. *Se tidligere kommentar.*
3. *Tas til orientering.*

Amcar

1. Det vises til at det finnes like mange medlemmer i norske kjøretøyklubber, til sammen, som det finnes medlemmer i DNT, men interessene er dårlig ivaretatt. Det er i Norge små områder i utmark som tillater en begrenset aktivitet for motorsport med kjøretøy.
2. AMCAR mener at man i et moderne samfunn bør tilrettelegge for befolkningens bruk av naturen på en måte som gir mobilitet for alle. Internasjonalt ser man en trend der kjøretøyentusiaster bygger og utstyret kjøretøyene sine for ferdighetskjøring og opplevelseskjøring i naturen, også kalt «Overlanding».  
AMCAR støtter ideen om å bruke et større naturområde til rekreasjon- og ferdighetskjøring med kjøretøy, tilsvarende som tillates i andre land
3. AMCARs oppfattelse er at det aktuelle området nesten er gjort «ubrukkelig» eller «uegnet» gjennom aktiviteten til forsvaret og også etablering av vindmøllepark. Og at med reguleringsplanen søkes det om etablering i et område man allerede har erfaring. Her har man både en grunneier, en kommune og et privat initiativ som alle er positive til etablerementet.
4. AMCAR mener Wolf Road 4x4 kan bli et positivt tilskudd til mangfoldet i regionen, men uten å gå på naturmangfoldets bekostning

*Kommentar:*

1. *Innspillet tas til orientering. En slutter seg til vurderingene om at dette er et tilbud som er lite tilrettelagt for i Norge i dag.*
2. *Det presiseres at planområdet ikke skal benyttes til «turkjøring» og er heller ikke et fornøyelsestilbud til turister. Terrengkjøring er en trenings- konkurranseform etter gjeldende regelverk fra aktuelle motorsportsforbund. Det er også satt krav til begrenset bruk av arealet, dette er sikret i bestemmelsene. Det må også føre journal over treninger og konkurranser. Det åpnes mao. ikke for rekreasjonskjøring som AMCAR også ønsker muligheten for.*
3. *Som det vises til i innspillet mener forslagsstiller også at området er svært godt egnet og med små konflikter*
4. *Innspillet tas til orientering*

Ulvåa velforening

1. Velet ser positivt på tiltaket, men mener antall bruksdager bør ha en viss begrensning

2. Det er bekymring knyttet til den kommunale veien Ulvåveien som er nedslitt og trenger opprusting. Det ble allerede i juli 2020 sendt en henvendelse til kommunen om dette. Det bør i den forbindelse vurderes en form for utbyggingsavtale med kommunen

*Kommentar:*

1. *Det er gitt tydelige begrensninger på bruken av området gjennom konkrete bestemmelser*
2. *Ulvåveien er en kommunal vei og kommunen setter av midler til vedlikehold. Det vurderes at tiltaket vil medføre en begrenset økning i trafikken i området, og fortrinnsvis tilknyttet helger med konkurranser. Det er ikke økonomi i prosjektet til også å skulle finansiere en oppgradering av Ulvåveien.*

## 4. Beskrivelse av planforslaget

---

### 4.1. Planlagt arealbruk

Planforslaget skal legge til rette for motorsportanlegg (MOT) i henhold til gjeldende kommuneplan. Aktiviteten består av trening- og konkurransekjøring med kjøretøy beregnet for terrengkjøring, med ulik vanskelighetsgrad og ferdighetsnivå. Innenfor MOT1 tillates det bygningsanlegg som naturlig følger virksomheten. Det kan bebygges med inntil 500 m<sup>2</sup> grunnflate. MOT2 er øvingsanlegg og parkeringsområde i et tidligere grustak. Innenfor MOT3-6 som utgjør de merkede løypene for terrengkjøring, skal området tilbakeføres til skogsmark etter opphørt aktivitet. Skråninger og skjæringer som etableres i forbindelse med bygging av baner skal tilsås.

Det skal utarbeides aktivitetsplan for bruk av motorsportsanlegget hvert år. Denne skal inneholde oversikt over treningsdager og konkurranser. Aktivitetsplanen skal gjøres kjent, og oversendes Åmot kommune. Det skal føres journal over treninger og konkurranser iht. retningslinjer utarbeidet av godkjente Motorsportforbund.

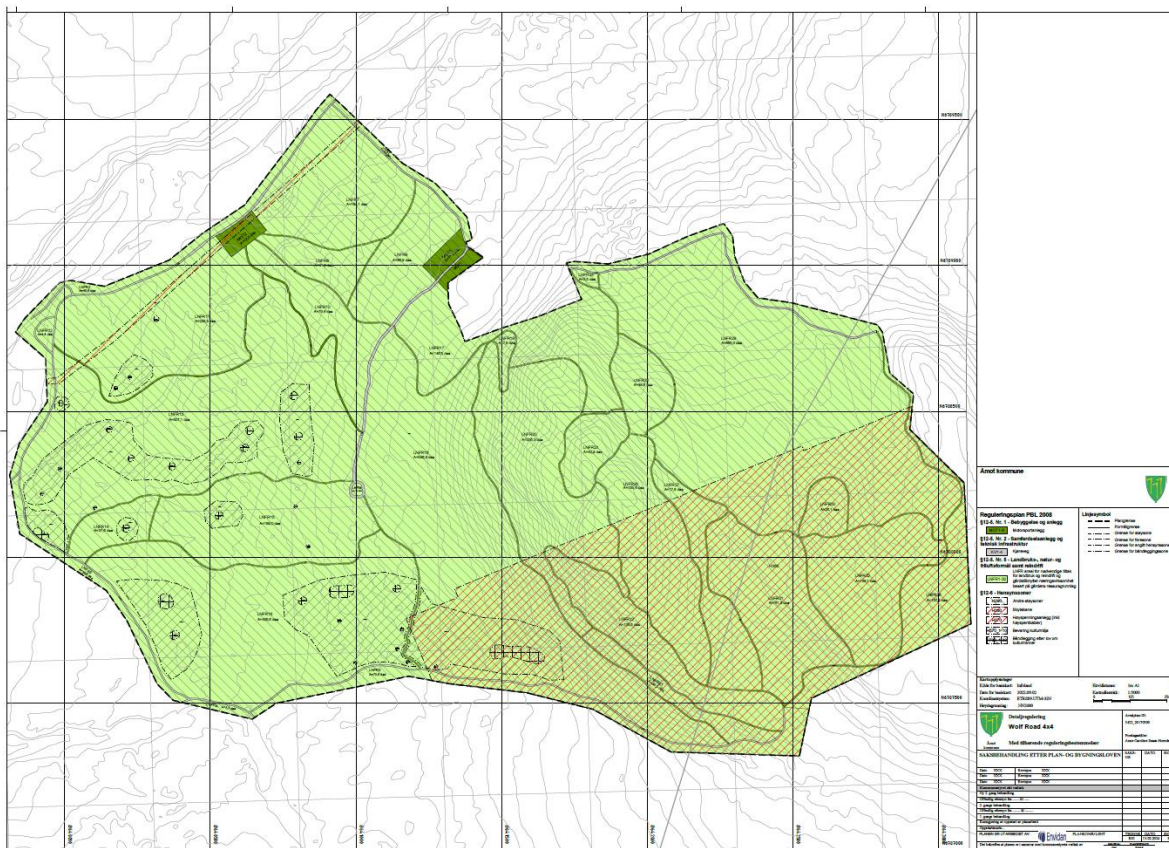
Området skal benyttes til terrengkjøring med begrensning på driftstider på banen:

- Mandag til fredag: 08.00-21.00
- Lørdag: 08.00-20.00
- Søndag: 10.00-20.00, men ikke mer enn 7 timer sammenhengende

#### Unntak fra brukstidene:

For regionale, nasjonale og internasjonale mesterskap kan motorsportanlegget benyttes på søndager fra kl.09.00 og mer enn 7 timer, men dette er begrenset til 10 arrangementsdager per år.

Traseene for motorsportanlegg er en videreføring av eksisterende traktor- og skogsveger. Disse er allerede i bruk slik at de terrengmessige inngrepene minimeres.



Figur 11. Forslag plankart. Kilde: Envidan AS

Søndre del av planområdet omfattes av hensynssone for skytebane. Hensynssonen angir påvirkning fra forsvarets langdistanseplass, 25 km.

Det ble stilt krav om nye kulturminneregistreringer i forbindelse med planarbeidet. Befaring ble gjennomført høsten 2023. Det registrert 14 nye kullgroper, ett jernvinneanlegg og et fangstanlegg. Det er til sammen registrert 41 kullgroplokaliteter, tre jernvinneanlegg og ett fangstanlegg med tre fangstgroper innenfor planområdet. Alle kulturminner ligger i den sørlige og vestlige delen av planområdet. De er innarbeidet i plankartet og angitt med hensynssoner etter anvisning fra kulturminnemyndighetene. Traseer i konflikt med registrerte kulturminner er justert eller tatt ut av plankartet.

#### 4.2. Arealoversikt og reguleringsformål

Planområdet er på totalt 4677,5 daa, fordelt på reguleringsformålene:

Arealformål	Felt navn	Areal, daa	
<b>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</b>	Motorsportanlegg	MOT1-2	29,8
	Motorsportanlegg – terrengløyper	MOT3-6	101,9
<b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>	Kjøreveg	KV1-4	48,0
	<b>§12-5 nr. 5 LNFR-areal</b>	Landbruksformål	LNFR1-32
<b>Sum</b>			<b>4677,5</b>

§12-6 Hensynssoner	Felt navn	Areal, daa
Andre støysoner	H290	4677,5
Skytebane	H360	1321,6
Høyspenningsanlegg	H370	28,1
Bevaring kulturmiljø	H570	434,7
Båndlegging etter lov om kulturminner	H730	23,2

### 4.3. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Adkomst til planområdet er fra regulerte veger innenfor planområdet. Arealformålet (KV) representerer eksisterende skogsbilveger, vegklasse III, innenfor planområdet. Det er ikke etablert nye skogsbilveger i forbindelse med planforslaget.

Oppgradering av veger skal skje på en skånsom måte. I veiskjæringer og fyllinger skal stedegen vegetasjon søkes tilbakeført. Det er eksisterende veger som allerede er etablert.

Kjørevegen (KV) skal være felles for planområde.

### 4.4. Landbruksformål (LNFR)

Det meste av planområdet videreføres som skogområde og reguleres til LNFR-formål. Skogen skal fortsatt driftes. Nødvendige terrengmessige tilpasninger av skjæringer og fyllinger langs veg tillates innenfor LNFR-formålet.

### 4.5. Hensynssoner og rekkefølgekrav

#### 4.5.1. Hensynssoner

##### *Andre støysoner – motorsportanlegg (H290)*

Hensynssonen angir område for motorsportanlegg hvor retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021, skal gjelde.

##### *Faresone - Skytebane (H360)*

Hensynssonen angir sikkerhetssone (rødskravert område) for forsvaret sin langdistanseplass, artilleriskyting 25 km.

##### *Høyspenningsanlegg inkl. høyspentkabler (H370)*

Området er sikringssone for energianlegg. Innenfor sikringssone kan det ikke oppføres byggverk eller andre installasjoner uten godkjenning fra netteier.

##### *Bevaring av kulturmiljø (H570)*

Områdene utgjør vernesone for bevaring av kulturmiljøet rundt de båndlagte kulturminnene. Innenfor hensynssone C (H570) er det ikke lov å kjøre tunge kjøretøy, lagre anleggsutstyr eller byggemateriale, eller gjøre inngrep i grunnen. Hensynssonene H570 som ligger nær områder som skal utvikles skal i anleggsperioden gjerdes inn med midlertidig gjerde. Vegetasjon kan ryddes så lenge det ikke medfører skader i terrenget. Alle tiltak innenfor H570 skal oversendes til kulturminnemyndigheten i Innlandet fylkeskommune for godkjenning.

##### *Båndleggingssoner (H730)*



Kulturminnene er båndlagt etter Kulturminnelovens §§ 4, 6 og 8. Det er ikke tillatt å sette i gang tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, dekke til, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme de automatisk freda kulturminnene eller framkalle fare for at dette kan skje.

#### 4.5.2. Rekkefølgekrav

*Før bebyggelse tas i bruk:*

Før det gis midlertidig brukstillatelse/ferdigattest for ny bebyggelse skal nødvendige infrastruktur være etablert.

## 5. Beskrivelse av virkninger for miljø og samfunn

Planen legger til rette for etablering av et område for motorsport. Området er avsatt til idrettsanlegg i gjeldende kommuneplan. Aktiviteten består av trening- og konkurransekjøring med kjøretøy beregnet på terrengkjøring, med ulik vanskelighetsgrad og ferdighetsnivå. Det blir faste, merkede løyper. Selve planområdet er stort, men det alt vesentligste av arealet skal fortsatt driftes og ivaretas som skogsbruksområde. Selve løypenettet er på ca. 2% av det totale arealet. Område har en god lokasjon med tanke på at området allerede er utsatt for støy fra forsvarets Regionfelt Østlandet i nord, fra forsvarets langdistanseplass for 25 km artilleriskyting i øst og nær tilknytning til Raskiftet vindkraftverk i øst. Området ligger innenfor ulvesonen med de konsekvensene dette har for bruken av utmarka. Aktiviteten vil ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften. Det er ikke registrerte eller kartlagte friluftsområder innenfor planområdet.

Terrengkjøring er en godkjent motorsport i regi av flere motorsportsforbund og NAF. Terrengkjøring skjer med relativt lave hastigheter, ca. 10km/t.

I brev fra Statsforvalteren, datert 25.06.2021, skriver de: «*Det vi kjenner til av godkjente områder for offroadkjøring i regulerte anlegg for motorsport dreier seg om 50-300 da hvor området er lagt til rette for trening og konkurranser i regi av motorsportsorganisasjoner*».

I dette tilfelle reguleres det for 131,7 daa motorsportanlegg hvorav 101,9 daa er traseer for terrengkjøring. Det reguleres inn faste, merkede løyper som gjør det mer forutsigbart for de som skal bruke løypene for konkurranse og trening. Det er også store skogsområder mellom løypene som sikrer god og effektiv skogsdrift innenfor eiendommen. Regulerte traseer benytter seg av eksisterende skogsveger/traktorveger, slik at terrengingrepene blir redusert vesentlig. Alt i alt medfører planen et begrenset naturinngrep og lite tap av natur i forhold til andre godkjente motorsportsanlegg i Norge.

### 5.1. Motorsportanlegg

Det skal reguleres for faste merkede løyper med inntil 5 meters bredde innenfor planområdet (MOT3-6). Det er avsatt 101,9 daa til traseer i terrenget. Til sammen utgjør dette ca. 20 km innenfor området på 4677,5 daa. Store deler av planområdet har eksisterende skogsbilveger/traktorveger og tidligere spor etter maskiner ved tømmerhogst. Disse er allerede anlagt og innehar de funksjonene som et motorsportanlegg krever. Planområdet har også vært i drift for terrengkjøring siden 1998. Terrengkjøring

er relativt skånsom mot terrenget. Det blir etablert faste løyper med enkle kjørespor, men med mulighet for at kjøretøy kan passere hverandre, kjøresporets tillatte bredde settes til 5 meter.

Det åpnes for at justering av kjøreløypene kan gjennomføres med forenklet prosess i tråd med §12-14 i plan- og bygningsloven dersom terreng eller kjøreforhold tilsier at dette er nødvendig for å få en funksjonell og sikker løype.

Løypene skal tilbakeføres til skogsmark ved opphør av aktivitet. Nedenfor vises figurer med gamle løyper som har grodd igjen etter endt bruk.



Figur 12. Løyper etter endt bruk



Figur 13. Løyper etter endt bruk

Anleggets aktivitet begrenses til:

Gjeldene regelverk fra godkjente motorsportsforbund. Testing, utviklingsarbeid, demonstrasjoner, undervisnings- og opplæring, samt nødvendig vedlikehold tillates ved behov.

Brudd på formålet straffes i henhold til §12 i *Lov om motorisert ferdsel i utmark og islagte vassdrag*.

Aktiviteten er positiv for Åmot kommune og vil tiltrekke seg deltager fra hele landet, samt utenfor våre landegrenser. Dette tilfører handelsstanden nye kunder og vil indirekte være en bidragsyter til å sikre arbeidsplasser i kommunen. Tilbakemeldingen fra handelsstanden ved tidligere arrangement er meget god og positiv. Aktiviteten vil være med å styrke den sivile beredskapen da man trener på kjøreferdigheter som kommer til nytte ved naturkatastrofer som skogbranner, redningsaksjoner osv.

Området og løypene kan også benyttes til terrengsykling. Dette er en stadig voksende sport, og vi ser allerede skadene/ slitasjen dette medfører i naturen. Med dagens utvikling innen elsykler kan det også komme nye sportsgrener som vil ha nytte av dette anlegget.

Det legges til rette for bygningsanlegg som naturlig følger virksomheten innenfor område avsatt til MOT1. Dette kan være f.eks. klubbhus, havaristasjon etc. Løypene er faste og er innregulert, disse skal også merkes slik at det er tydelig hvor løypene er innenfor planområdet.

## 5.2. Samordnet areal- og transport

Tiltaket vil føre til relativt liten økning i trafikkbelastning på fylkesvegen. Det er ved trening/konkurranser som det vil være økt trafikk til og fra planområdet. Det er satt begrensninger på bruken av området slik at trafikkbelastning ikke skjer over hele døgnet.

## 5.3. Forholdet til §§ 8-12 i Naturmangfoldloven

### § 8 (kunnskapsgrunnlaget)

*Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.*

Vurdering: Det er tatt utgangspunkt i eksisterende og tilgjengelig kunnskap (søk i Naturbase og Artskart). Det er ikke registrert naturtypelokaliteter eller arter som kan defineres som spesielt viktige for biologisk mangfold innenfor planområdet. Det legges det til grunn at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig.

### § 9 (føre-var-prinsippet)

*Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.*

Vurdering: Området er i aktiv bruk til skogbruk. Det er tidligere vært gitt tillatelse til motorsportaktivitet på et begrenset område. Området skal tilbakeføres til skogbruk ved nedleggelse av aktiviteten. Det er ikke registrert viktige naturtyper, kulturlandskap eller naturverneområder innenfor planområdet.

Sannsynligheten for at områdene avsatt til motorsport vil medføre skade på naturmiljøet utenfor planområdet er liten/fraværende. Kunnskapen om dette området vurderes å være god nok med utgangspunkt i de naturverdier som finnes innenfor planområdet og planlagt bruk.

#### § 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning)

*En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.*

Vurdering: Det vurderes at tiltaket som består av traseer for motorsport innenfor et større skogsområde hvor det drives aktivt skogbruk ikke vil medføre vesentlig belastning på naturtyper og økosystemer, og at tiltaket vil ha liten konsekvens for naturmangfoldet sammenlignet med dagens situasjon.

#### § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

*Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.*

Vurdering: Tiltakshaveren har det økonomiske ansvar for å ta vare på eksisterende naturkvaliteter innenfor rammene for tiltaket og gjennom skjøtsel av skogen. Det krav om at området tilbakeføres til skogbruksformål dersom aktiviteten legges ned.

#### § 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

*For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater*

Vurdering:

Tilretteleggingen for aktiviteten skal skje på en skånsom måte og på et begrenset areal. Motorferdselen er kanalisert til konkrete, avsatte traseer.

De miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i Naturmangfoldloven vurderes å være ivaretatt og oppfylt.

## 5.4. Dyrka mark

Planområdet berør ikke dyrka mark. Planområdet er bestående av skogsareal – barskog med middels bonitet.

## 5.5. Kulturminner og kulturmiljø

Det var fra tidligere registrert 17 kullgroperlokalteter og to jernvinneanlegg innenfor den vestlige delen av planområdet. Dette gjelder kullgrop ID14314, 14315, 14317, 14318, 14319, 23654, 23655, 23656, 33987, 33986, 33985, 53753, 64823, 71617, 214221, 4485, 4484 og jernvinneanlegg 4486 og 71617. To tidligere registrerte kullgroper (ID 14316 og 14318) er innlemmet i jernvinneanlegg ID 71617 og 4486.

På befaringer 17/8, 28/9 og 5/10-2023 ble det registrert 14 nye kullgroper, ett jernvinneanlegg og et fangstanlegg. Disse kulturminnene ble påvist vest og sør i planområdet. Dette gjelder kullgrop ID 314769, 214770, 314771, 314772, 314773, 314773, 314773, 314774, 314778, 314779, 314781, 314778, 314775, 314776, 314777, jernvinneanlegg ID 314780 og fangstanlegg ID 314787 med tre fangstgroper.

Det er til sammen registrert 41 kullgroplokalteter, tre jernvinneanlegg og ett fangstanlegg med tre fangstgroper innenfor planområdet. Alle kulturminner ligger i den sørlige og vestlige delen av planområdet. Kartfigur 17 nedenfor viser alle kulturminner innenfor planområdet.

I ettertid av gjennomførte registreringer og mottatt sluttrapport fra Innlandet fylkeskommune er traseene for terrengkjøring (MOT3-6) justert slik at ingen kulturminner blir direkte berørt.

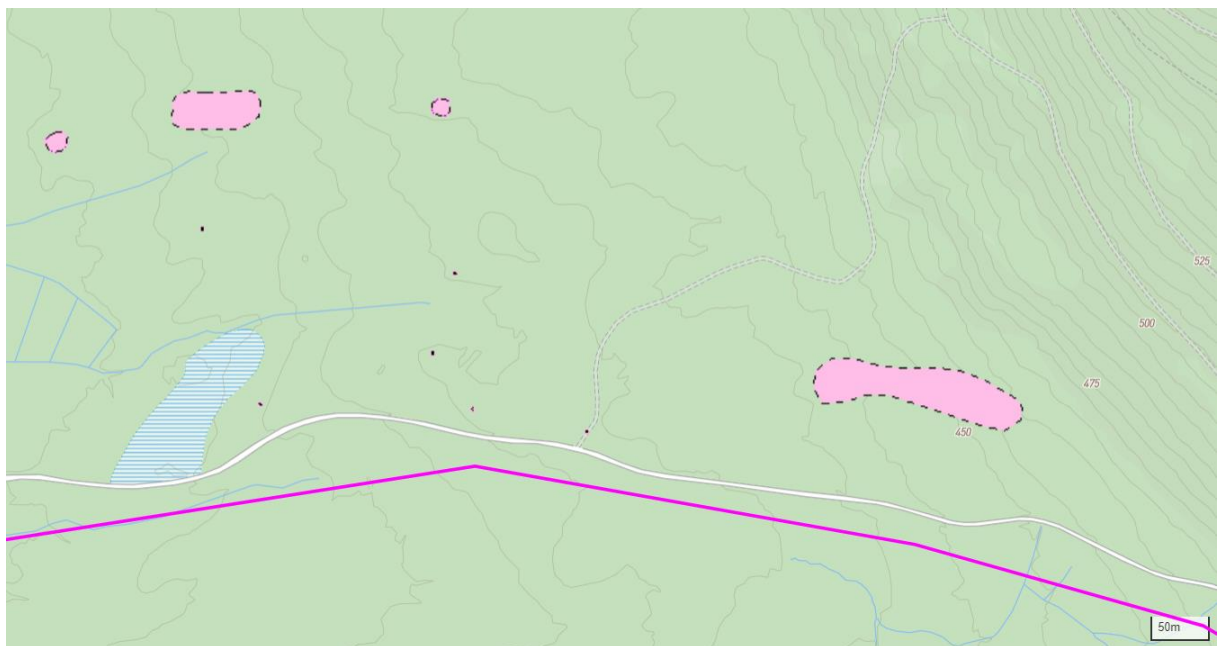
Fylkeskommunen har i e-post datert 5.2.24 kommet med innspill til hensynssoner rundt kulturminnene som med unntak av to områder er tatt inn i sin helhet. Justeringen av foreslått hensynssone H570\_5 skyldes at det er tatt med hensynssone over eksisterende skogsbilveg. Hensynssonen H570\_5 er derfor innskrenket til eksisterende vegkant, figur 14. Litt lenger mot øst er hensynssonen delt i to av hensyn til en viktig trase som gir tilkobling til eksisterende skogsbilveg. Dette gjelder H570\_9 og H570\_10. Traseen blir her liggende tett på bevaringssonen for 3 kullgroper, men de berøres ikke. Hensynssonene er utvidet mot sør slik at to kullgroper inkluderes i hensynssonen, figur 15. De registrerte kulturminnene slik de fremkommer i kommune kart vises i figur 16.



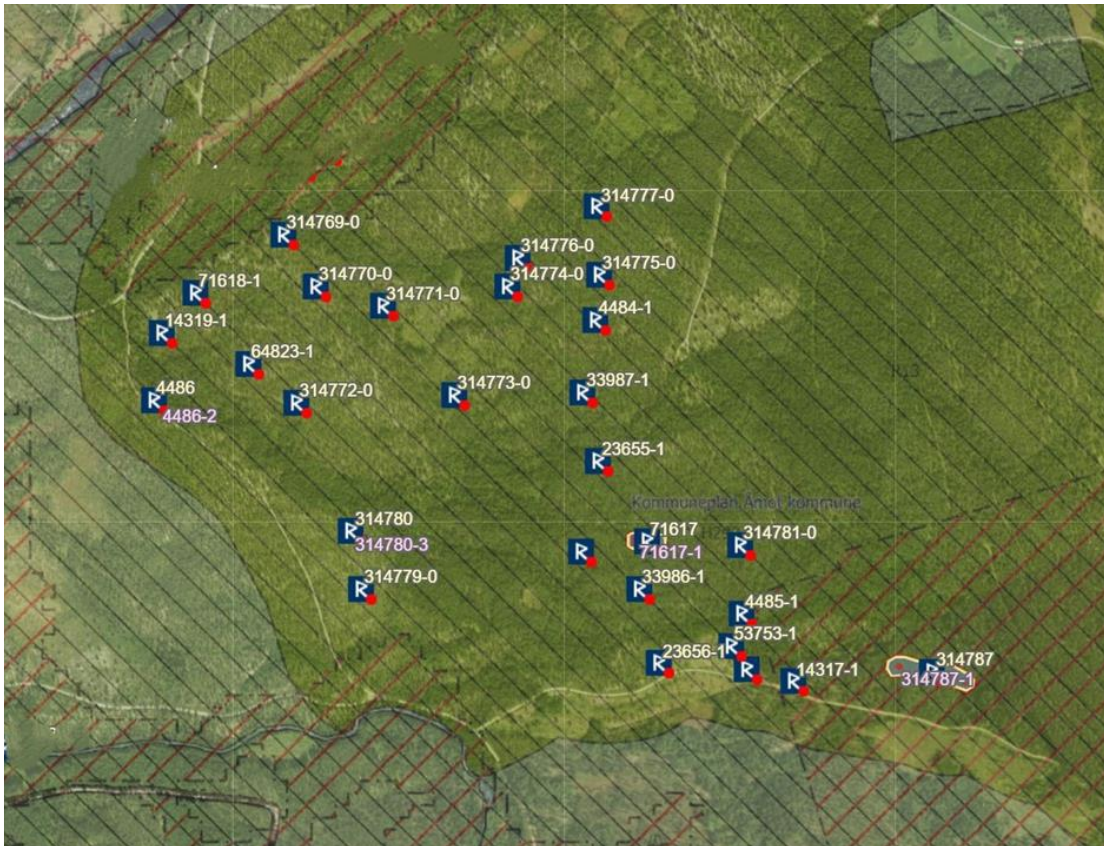
Figur 14. Hensynssone H570\_5 og kulturminne med ID 28075 til venstre. Registrering i kommune kart til høyre.



Figur 15. Båndleggings- og bevaringszoner for H570\_9 og H570\_10



Figur 16. Registrering av kulturminneID 40826, 40988, 41130, 40990 m.fl. i fra kommune kart



Figur 17 Oversikt alle registrerte kulturminner innenfor planområdet. Kilde: Innlandet FK

## 5.6. Rekreasjon, friluftsliv og støy

Planområdet er avsatt til idrettsanlegg – Motorsportanlegg i kommuneplanens arealdel. Området er godt egnet for terrengkjøring. Området er en del av ulvesonen hvilket gir begrensninger på utnytting av området. Det er kjent at mange innbyggere er skeptiske til ulvesoneområder og prøver å unngå disse områdene for rekreasjon og friluftsliv. I tillegg er området støyutsatt fra skytefelt. I direkte tilknytning til planområdet finner man også Raskiftet vindkraftverk. Det er veldig få områder i Åmot kommune eller Norge der arealene er dårlig egnet for hyttebygging, rekreasjon og friluftsliv slik det er i dette tilfelle.

Planområdet er ikke registrert eller kartlagt som viktig friluftsområde i kommunen. Området er avsatt i kommuneplanen og terrengkjøring i dette området vil ikke skape presedens i andre saker.

Terrengkjøring vil ikke skape støyutfordringer i og rundt planområde. Det kjøres i gjennomsnitt 10km/t som ikke skaper støyproblematikk. Det er tidligere utarbeidet særskilte støyberegninger som synliggjør dette. I tillegg er det lagt til bestemmelse for støy, slik at det går an å håndtere eventuelle utfordringer i fremtiden.

## 5.7. Landskap og tilpasning til omgivelsene

Området har blitt benyttet til terrengkjøring siden 1998. Løypene som er innregulert, er en videreføring av eksisterende skogsveger/traktorveger. Landskapet og terreng vil ikke endres vesentlig sammenlignet med dagens situasjon. Løypene som brukes er tilpasset terrenget. Det skal ikke gjøres terrengmessige tiltak, utover kjøring.

## 5.8. Barn og unges interesser

Det er ikke registrert eller kartlagt viktige friluftslivs-, rekreasjonsområder eller viktig grønnstruktur innenfor planområde. Område er noe utsatt for støy fra forsvarets skytebane. Området er del av ulvesonen.

Motorsportanlegg er i utgangspunktet ikke et område hvor barn og unge skal oppholde seg eller leke. Det reguleres faste merkede løyper innenfor planområdet, slik at det er enkelt å oppfatte hvor det kan komme kjøretøy. Sikkerhetssoner defineres og ivaretas i henhold til reglementet for den enkelte motorsportsgren.

Tiltaket er vurdert til ikke å ha noen særskilt effekt innenfor overnevnte tema.

## 5.9. Trafikkløsning

### *Tilknytning til overordnet vegnett*

Planområdet vil ha adkomst fra både fv. 2158 i øst eller fv. 215 i vest. Det er i forbindelse med trening eller konkurranse som det vil være trafikk fra planområdet. Trafikkmengden er begrenset til og fra området. Det er gode siktforhold ved avkjøringene til fylkesvegen. Det er også relativt lav ÅDT på fylkesvegene. Øket trafikkmengde gir ikke betydelig utslag på ÅDT på vegene rundt planområde.

Det er ikke registrert trafikkulykker i direkte tilknytning til krysset ved fv. 2158. Litt lenger sør er det registrert en ulykke 1986. Det er ikke registrert trafikkulykker i direkte tilknytning til krysset ved fv. 215. Litt lenger nord er det registrert en ulykke fra 2018, trafikkulykken er registrert som «Møting på rett vegstrekning».

### *Tilgjengelighet for gående og syklende*

Det er ikke etablerte gang- og sykkelveger til og fra planområdet. Det finnes skogsbilveger og stier som kan benyttes for gående og syklende. Med utgangspunkt i at planområdet reguleres til motorsportanlegg og beliggenheten, vurderes det ikke å være aktuelt med etablering av gang- og sykkelveger.

### *Kollektivtrafikk*

Det er ikke bussholdeplasser i eller rundt planområde.

## 5.10. Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vurderes ikke å få økonomiske konsekvenser for kommunen. Tiltaket kan ha en positiv betydning for Åmot kommune som følge av tilrettelegging for motorsportanlegg. Motorsportsenteret vil også være et positivt bidrag til regionen til å dekke opp mangelen på slike anlegg.

## 5.11. ROS-analyse

Det er utarbeidet en egen risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med planarbeidet. Denne ligger vedlagt, en oppsummering framgår av figur nedenfor. Hendelser innenfor gul sone knytter seg til fare for forurensning (nr. 26) og andre ulykkespunkt, bruk av banen (nr. 35), og det anbefales avbøtende tiltak.



Tabell 1. Oppsummering av risiko for vurderte hendelser etter gjennomførte tiltak.

Konsekvens: Sannsynlighet:	1.Ubetydelig	2.Mindre alvorlig	3.Betydelig/ kritisk	4.Alvorlig/ farlig	5. Svært alvorlig/ katastrofalt
5. Svært sannsynlig					
4. Meget sannsynlig					
3. Sannsynlig	Nr.26				
2. Mindre sannsynlig		Nr.35			
1. Lite sannsynlig					

Nr. 26 Fare for forurensning

Hendelsen vil ha akseptabel risiko. Ved å følge klubbens kvalitetssystem og følge rutiner som blitt utarbeidet før bruk av område vil forurensning være minimal.

Oppfølging: Det må lages en plan for håndtering av eventuelle utilsiktede utslipp av olje, kjemikalier etc. som godkjennes av Åmot kommune. Innføre tilsyn av område for å se at planen opprettholdes.

Nr. 35 Andre ulykkespunkt; bruk av banen

Hendelsen vil ha akseptabel risiko. Ved å bli kjent med løypene vil en kunne informere de kjørende i området og være ekstra oppmerksomme ved kjente ulykkespunkter. Terrengkjøring skjer i lave hastigheter og dermed er det mindre risiko for kritiske/alvorlige skader.

Oppfølging: Ved etablering og drift av motorsportsanlegg må nødvendige sikkerhetstiltak for utøvere og publikum gjennomføres i henhold til de respektive motorsportsforbunds reglement. Nødvendige miljøtiltak i henhold til Norges motorsportsforbund, Motorsport Norge og Norges Bilsportforbund.

Resultatet av analysen viser at ved å ta tilstrekkelig hensyn til forurensning og sikkerhet og gjøre tilpasninger iht. gjeldende lover og forskrifter, er det lite sannsynlig at tiltaket vil medføre risiko som innebærer at området ikke kan anbefales utnyttet til motorsportanlegg som foreslått.