

# **RANA KOMMUNE**

Arkivnr.: 09/143 - 20

Saksbehandler: Gunnar Brattli

Arkiv: REGPL 0

## **SAK: REGULERINGSPLAN - POLARSIRKELEN LUFTHAVN, MO I RANA UTLEGGING TIL OFFENTLIG ETTERSYN**

Evt. vedleggsliste finnes på slutten av saksframlegget.

### **Rådmannens forslag til vedtak:**

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 27-1 nr.2, legger plan- og ressursutvalget forslag til reguleringsplan for POLARSIRKELEN LUFTHAVN, MO I RANA, datert 15.06.2009 med tilhørende reguleringsbestemmelser datert 15.06.2009 ut til offentlig ettersyn.

Rådmannen i Rana, 15.06.2009.

## SAKSFRAMSTILLING

### BAKGRUNN FOR SAKEN:

- **Kort om initiativet og fundamentet for ny lufthavn**

Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS (PLU) har presentert planer for bygging av ny og stor flyplass i Rana til erstatning for eksisterende flyplass på Røssvoll. Planlagt ny flyplass er lokalisert til området nord og øst for Steinbekkhaugen, nord for Fagerlia, sør for Granheia og vest for Fisktjønnlia.

Planene for ny flyplass tar utgangspunkt i bygging av ny rullebane med netto banelengde fra 2000 meter, alternativt inntil 3300 meter, sikkerhetsområder og øvrig infrastruktur som terminalbygg, div. anlegg til flynavigasjon og flysikkerhet, div. trafikkareal, oppstillingsareal for fly og areal til øvrig flyplassrelatert bebyggelse. Videre skal det planlegges for annen infrastruktur som ny hovedvei fra E-12, vann- og avløpsløsning samt strømforsyning.

Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS er stiftet av ”lokomotivene” i næringslivet på nord og midt-Helgeland som verktøy for å få etablert Polarsirkelen lufthavn Mo i Rana til erstatning for Røssvoll flyplass. Den nye lufthavnen ser en for seg skal eies og drives av Avinor, men etableres i samarbeid med investeringsmidler fra regionen og staten. Det er et betydelig engasjement innen lokalt og regionalt næringsliv for å få bygget en større og fremtidsrettet flyplass som impuls for utvikling og vekst. Engasjementet innebærer også regional vilje til en betydelig medfinansiering for etablering av en større lufthavn.

Nærhet til en velfungerende flyplass regnes av mange som den sterkeste vekstimpuls en region kan ha. Alle kommuner på nord- og midt-Helgeland har over tid nedgang i befolkningen. Dette er motsatt utvikling både i forhold til Norge som nasjon og flere byer i Nord-Norge. Luftfart må i mange sammenhenger ses som en del av kollektivsystemet i Norge med lange avstander til sentrale funksjoner.

En større flyplass skal åpne for konkurranse mellom flere flyselskaper. Dette skal gi økt kapasitet, direktefly med lave priser til Oslo/Gardermoen og godt tilpasset frekvens. Dette vil gjøre Helgeland generelt mer attraktivt for turisme, etablering av nytt næringsliv og for at ungdom vil bosette seg her. Nærmeste større flyplass i dag er Bodø og Værnes. Flyplasser som det i dag tar 4-8 timer å kjøre til. Reisevaneundersøkelsen høsten 2007 viste en gjennomsnittspris for alle solgte flybilletter mellom Bodø og Oslo på kr 917,-. Til sammenligning må en regne med minst det dobbelte fra Mo i Rana til Oslo, og for en fullprisbillett i dag nesten det firedobbelte.

Nord-Norge har i dag 6 store/mellomstore lufthavner på stamrutenettet med til sammen 35-40 daglige direkteruter til Oslo med store fly (ca 10 000 seter hver dag til sammen tur/retur). Helgeland har ikke nærhet til noen slik lufthavn til tross for at 1/3 av innbyggerne i Nordland bor her. Salten regionen har tilgang til Bodø lufthavn, mens Ofoten, Vesterålen og til dels Lofoten har tilgang til Evenes lufthavn. Mo i Rana er Nord-Norges tredje største by, og det desidert største befolkningscenteret på Helgeland. Næringslivet i regionen er meget utadrettet med en betydelig andel av verdiskaping og eksport fra Nordland fylke.

Ny lufthavn er lokalisert til området Steinbekkhaugen øst – Fagerlia nord, som lokalt benevnes Hauan. Dette området har vært på ”folkemunne” som mulig flyplass i en hel generasjon. Alle analyser som er foretatt i forbindelse med dette planarbeidet, viser at lokaliteten har dokumentert egnethet for etablering av en vel fungerende lufthavn.

Avinor/Luftfartsverket og private initiativ har tidligere gjennomført flere utredninger og undersøkelser med hensikt å finne alternative lokaliteter for ny og større flyplass til erstatning for kortbaneflyplasser på Helgeland. Så langt er det ikke avdekket et eneste velegnet alternativ, topografisk, flyoperativt eller værmessig. Avinor har derfor ikke kunnet komme med noe forslag/anbefaling om ny lufthavn i regionen, og det har i denne sammenheng dermed ikke vært noe naturlig alternativ i tillegg å utrede til tross for at det historisk er pekt på mange steder på Helgeland som enkelte har hevdet kunne være velegnet.

Avinor bistår Polarsirkelen Lufthavnutvikling og Rana kommune med kvalitetssikring av planarbeidet.

## **VEDTATT KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutREDNING - PLANGRUNNLAG:**

- **Kort innledningsvis om kommunedelplanen**

Rana kommune gjorde prinsippvedtak om deltakelse i det videre arbeidet kort tid etter at prosjektet om ny flyplass i Rana ble presentert. Basert på dette vedtaket ble det igangsatt formell planbehandling etter plan- og bygningslovens bestemmelser.

Varsel om oppstart av planarbeidet, med forslag til planprogram, ble kunngjort og meddelt berørte parter i september 2007.

Endelig program for konsekvensutredning ble fastsatt av Plan- og ressursutvalget i Rana kommune, og meddelt tiltakshaver og andre berørte parter i desember 2007.

Konsekvensutredningen ble ferdigstilt i september 2008, og Plan- og ressursutvalget vedtok i september 2008 utlegging til offentlig ettersyn for ”*Kommunedelplan med konsekvensutredning for Polarsirkelen Lufthavn, Mo i Rana*”.

Etter gjennomført høring og saksbehandling vedtok Rana kommunestyre i møte den 27.01.2009 ”*Kommunedelplan med konsekvensutredning for Polarsirkelen Lufthavn, Mo i Rana*”.

- **Konsekvensutredningen**

Konsekvensutredning og forslag til kommunedelplan, er i sin helhet utarbeidet i henhold til program for konsekvensutredning, fastsatt av Rana kommune i desember 2007.

I alt 15 ulike fagfelt/konsekvenstema er utredet.

Utarbeiding av konsekvensutredning, supplerende utredninger (værmessige og flyoperative forhold) samt kommunedelplan viser at:

- Ny flyplass, vil være en bedre lokalisering enn Røssvoll, relatert til sikkerhet og operative forhold.
- Det ikke er påvist betydelige hindringer relatert til samfunnsinteresser, natur, miljø eller private interesser som taler mot den aktuelle lokaliseringen av ny flyplass.
- Samfunnsmessige og økonomiske vurderinger tilsier at prosjektet er interessant og realistisk.

- **Vedtatt plan**

Vedtatt kommunedelplan åpner for videre planlegging av nødvendig areal for etablering av ny lufthavn med tilhørende tekniske anlegg og installasjoner samt nødvendig atkomstvei fra E-12 til ny lufthavn.

Som et bilde på øvrige viktige milepæler som må passeres før bygging kan starte nevner vi her kort:

- Forankring i Nasjonal Transportplan (NTP)/statsbudsjett.
- Politisk beslutning og avklaring på nasjonalt nivå (Samferdselsdepartementet).
- Avklaring og involvering av Avinor i forhold til eierskap og drift.
- Søknad til Luftfartstilsynet om konsesjon for ny flyplass.
- Lokal investeringsandel.
- Statlig investeringsandel.

Vedtatt reguleringsplan vil danne grunnlag for videre arbeid med politiske og finansielle avklaringer og avtaler. Polarsirkelen Lufthavnutvikling arbeider med mål om at forberedende anleggsarbeid skal kunne skje fra høsten 2010.

## **INNLEDENDE PROSESS REGULERINGSPLAN:**

- **Organisering av arbeidet**

Arbeidet er organisert som en kommunal planprosess, hvor kommunens plankontor er formell saksbehandler. I forlengelsen av arbeidet med kommunedelplanen er det etablert et samarbeid mellom Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS (PLU) som tiltakshaver og Rana kommune. Asplan Viak AS er leid inn som faglig konsulent.

- **Melding oppstart**

Kunngjøring om oppstart av reguleringsarbeidet ble tatt inn i Rana Blad og andre regionaviser den 30.01.2009, og berørte parter ble varslet direkte ved brev av samme dato. I kunngjøringen ble det vist til vedtatt kommunedelplan og presisert hvilke forutsetninger som er lagt til grunn for reguleringsarbeidet.

- **Skriftlige innspill**

Følgende uttalelser er registrert etter varsel om oppstart regulering:

- |  |                        |
|--|------------------------|
| ○ Statens Vegvesen                           | registrert 18.02.2009. |
| ○ Avinor                                     | registrert 19.02.2009. |
| ○ Sametinget                                 | registrert 24.02.2009. |
| ○ Kate Nærum Brendaas                        | registrert 02.03.2009. |
| ○ Grunneiere Steinbekkhaugen v/T.O. Ytregård | registrert 02.03.2009. |
| ○ Gunder Løvlimo                             | registrert 02.03.2009. |
| ○ Stian Fagerhaug m.fl.                      | registrert 04.03.2009. |
| ○ Per Asle Johnsen                           | registrert 10.03.2009. |
| ○ Nordland fylkeskommune                     | registrert 13.03.2009. |
| ○ Samferdselsdepartementet                   | registrert 18.03.2009. |
| ○ Reindriftsforvaltningen Nordland           | registrert 19.03.2009. |
| ○ Fylkesmannen i Nordland                    | registrert 27.04.2009. |

Det er ikke kommet fram direkte ny informasjon som har vært ukjent tidligere i prosessen med kommunedelplanen, men i en del av innspillene er tidligere synspunkter og opplysninger nyansert ytterligere. Det er ikke kommet fram informasjon som rokker ved forutsetningene som tidligere er lagt til grunn ved utarbeidelsen av kommunedelplanen.

- **Samarbeid med Avinor**

Avinor har på samme måte som under arbeidet med ”kommunedelplan for Polarsirkelen Lufthavn, Mo i Rana” bidratt med kravspesifikasjoner og kvalitetssikret forhold hvor de har spesialkompetanse. Dette gjelder flere fagfelt fra flyoperative og sikkerhetsmessige forhold til forhold i tilknytning til reguleringsplankartet og framtidig grunnverv.

I samarbeid med Avinor er det avtalt at forhold som de har pekt på som mangelfullt utredet gjennom kommunedelplanen, men som ikke direkte berører reguleringsplanprosessen, kan avklares gjennom særskilt dokumentasjon (for eksempel dokumentasjon på værmessig tilgjengelighet, flyoperative forhold, alternative banelengder, etc).

- **Samarbeid med Statens Vegvesen**

Det er avholdt flere møter med Statens Vegvesen, Helgeland distrikt, hvor konkrete løsninger for ny atkomstvei mellom E-12 og ny lufthavn har vært diskutert. Vegstandard, herunder kryssutforming og nødvendig gang-/sykkelveg er avklart.

Det er videre lagt forutsetninger om at det skal tilrettelegges for etablering av sammenhengende gang-/sykkelveg forbindelse mellom ny lufthavn og Mo sentrum (dvs. det skal planlegges for dette langs E-12 mellom Gruben øst og kryss E-12 – atkomstveg ny lufthavn). Reguleringsplanlegging for slik gang-/sykkelveg vil gjennomføres i en egen planprosess, slik at godkjent reguleringsplan foreligger før bygging av ny atkomstvei til lufthavna starter. Med vedtatt reguleringsplan vil det være mulig å bygge sammenhengende gang-/sykkelveg fram til Gruben øst, dersom dette besluttes.

Det er også avklart at ny atkomstvei skal ha stamveistatus, noe som vil innebære at veien eies og drives av Statens Vegvesen.

- **Tilleggsutredninger i forhold til kommunedelplanen**

- **Alternative rullebanelengder**

Etter innspill fra Avinor og Fylkesmannen i Nordland blir det sett på og vurdert konsekvenser i tilknytning til ulike rullebanelengder. Arbeidet med å belyse tekniske og økonomiske forhold pågår, og dette arbeidet vil bli rapportert direkte til Avinor, Fylkesmannen i Nordland og Nordland fylkeskommune i egen sak.

I forhold til reguleringsprosessen er det avklart at et maksimum alternativ bør legges til grunn, dvs. det skal reguleres for en banelengde på ca 3000 meter med nødvendige sikkerhets- og restriksjonsområder i begge endene. Slik regulering vil også hjemle eventuelle kortere rullebanelengder. Næringslivet i regionen, spesielt oppdrettsbransjen på Helgeland, har bedt om at det i størst mulig utstrekning legges til rette for at det på sikt også kan opereres med fraktfly.

- **Inventering av ferskvannsfaunaen i Tverrbekken og Langtjønna**

Det er våren 2009 gjennomført prøvefiske i Langtjønna og undersøkelser/målinger i Tverrbekken. Arbeidet er utført av NTNU, Vitenskapsmuseet Trondheim, v/Jan Ivar Koksvik, førsteamanuensis. Resultatene er presentert i en enkel rapport (følger saken som uttrykt bilag) datert Trondheim 13.06.2009. Her gjengis noen avsnitt:

*"Inventeringen er utført i den delen av Tverrbekken som ligger innenfor reguleringsavgrensningen for den planlagte Polarsirkelen lufthavn og som vil bli lagt i nytt løp dersom utbyggingen blir realisert. Langtjønna ligger like utenfor reguleringsgrensen, men deler av nedbørfeltet ligger innenfor.*

### **Konklusjon**

*Tverrbekken har en ordinær bunnfauna med lav individtetthet i den delen som ligger innenfor reguleringsområdet. Det ble ikke registrert rødlistearter eller arter/taksoner som er sjeldne i Nordland. Det ble ikke registrert fisk i bekken.*

*Langtjønna har bestand av ørret og trepigget stingsild. Ørreten har unaturlig liten spredning i størrelse og er sannsynligvis utsatt. Naturlig reproduksjon mangler eller er svært lav. Mageprøver fra ørret indikerer at Langtjønna har et relativt stort utvalg av bunndyrgrupper. De vanligste artene av planktonkreps ble påvist, og i gruntvannssonen ble det funnet et fåtall småkrepsarter som alle er kjent fra tidligere undersøkelser i landsdelen."*

### **VURDERING:**

Resultatene fra undersøkelsen i Tverrbekken og Langtjønna tas til orientering. Forslag til reguleringsplan for ny flyplass fremmes med en planløsning som innebærer omlegging av Tverrbekken, uten at det foreslås gjennomført spesielle tiltak.

#### **○ Overvannshåndtering ved lufthavna**

Terrenget hvor rullebanen planlegges plassert, består i grove trekk av en langsgående (øst – vest) fjellrygg. Naturlig avrenning fra dette området skjer både mot nord og sør. Flyplassen vil bli etablert på sprengsteinmasser, enten ved senking av berggrunnen eller ved oppfylling med sprengstein. Berggrunnen vil bli undersprengt med ca. 1 meter med takfall ut fra senterlinja i en bredde på 75 meter til hver side. Med en slik løsning vil en langt på vei opprettholde dagens avrenningsmønster, og det forventes ikke store endringer i området.

Overvann fra de asfalterte arealene på rullebane og taxebaner vil renne ut mot skuldrene og infiltreres i grunnen. For arealene i tilknytning til terminalbygg, flyoppstillingsareal, mv. vil det bli etablert system med renner og sluker som samler opp overvann. Slikt overvann vil bli ledet ut til terreng via div. sandfang før det fanges opp i eksisterende bekkesystemer.

Vann og kjemikalier fra avising vil bli fanget opp i et eget lukket system, og om nødvendig renses før det slippes ut til resipient.

#### **○ Kartlegging av viltbiotoper (rovfugl)**

Etter uttalelse fra Fylkesmannen i Nordland både til kommunedelplanen og til oppstartmeldinga for reguleringspanen, hvor det ble pekt på noe mangelfull undersøkning og dokumentasjon av konsekvenser for rovfugl, ble det avklart at det skulle gjennomføres en tilleggsutredningen. Slik kartlegging/studie er utført våren 2009 av Espen Dahl, Norsk Ornitologisk forening, Rana.

I et notat, datert 11.06.2009 (følger saken som uttrykt bilag), hvor foreløpige resultater og vurderinger er presentert, er det 3 arter, hubro, hønsehauk og fjellvåk som er omtalt spesielt. Fra rapporten gjengis avsnittet

### **"Samlet vurdering/foreløpige konklusjoner:**

*Gitt en samlet vurdering er det åpenbart og innlysende at en flyplassutbygging i området Steinbekkhaugen-Fagerlia vil ha omfattende negative konsekvenser for naturen og de økologiske funksjonene i*

*influensområdet. Man kan på et faglig grunnlag forvente at en slik utbygging vil ramme de fleste høyere organismegrupper negativt, da predatorer/rovfugl i særlig grad.*

*Ut fra ovenstående og dersom man ensidig skulle ta hensyn til naturverdiene i området med ensidig vektlegging av bevaringsbiologiske hensyn, ville et nullalternativ være det eneste mulige valg. Dersom slik ensidig vektlegging av naturvern hensyn ikke er mulig eller ønskelig, vil en størst mulig begrensning av tekniske inngrep, bevaring av restverdier/restarealer i randsoner, etablering/avsetting av kompensasjonsareal og biotopforbedrende tiltak være de alternativ man har for å begrense skadevirkningene av en flyplassutbygging i området.*

*For øvrig – dersom man i et landskapsøkologisk perspektiv vurderer alle aktuelle arter og funksjonsområder under ett - trer det fram et klart og entydig bilde der deler av planområdet/influensområdet peker seg ut som særlig verdifullt. Grovt angitt dreier dette seg om det areal som ligger i triangelet mellom kraftlinjetrasé i vest, E12 i sør og kommunal veg mellom Villen og Granheia i øst (presis avgrensning vil bli presentert i endelig utredningsrapport). Ut fra et eventuelt ønske om å begrense de økologiske skadevirkningene av Polarsirkelen lufthavn, vil det være spesielt viktig at særlige hensyn tas i det angitte arealet.*

*Ytterligere presiseringer og drøftinger av de aktuelle problemstillingene vil få plass i en kommende sluttrapport fra tilleggsutredningen.*

Når det gjelder aktuelle avbøtende tiltak er følgende forhold beskrevet:

*Mulighetene for å sette i verk adekvate avbøtende tiltak er i denne sammenheng svært begrensede. De muligheter som tross alt finnes, vil bli gitt grundigere behandling i sluttrapporten. Her bør allikevel nevnes de mest aktuelle virkemidler/avbøtende tiltak:*

- 1) Begrense arealinngrep til et nødvendig minimum.*
- 2) Sikre restarealer/naturverdier i flyplassens randsoner og omland.*
- 3) Avsette og sikre kompensasjonsareal gjennom reguleringsbestemmelser, oppkjøp/ekspropriasjon og biotopforbedrende tiltak.*
- 4) Skjerme reirlokalteter fra menneskelig forstyrrelse i hekkesesongen.*

#### VURDERING:

Det er vanskelig å se at et så omfattende og arealkrevende tiltak som utbygging av ny flyplass vil være, skal kunne skje uten negative konsekvenser for vilt og naturmiljø. Det synes imidlertid å være relativt begrensede negative konsekvenser som så langt er kartlagt. Det synes som det mest sårbare og viktigste området for rovfugl ikke vil bli direkte berørt av fysiske tiltak, verken av ny flyplass eller ny vegbygging i området.

Når det gjelder avbøtende tiltak vil det være vanskelig å stille konkrete krav i denne omgang, men i forhold til pkt. 1 og 2 kan en se en mulig effekt ved at det ikke vil bli gjennomført tiltak utover det som er absolutt nødvendig, og flyplassen i seg selv vil virke dempende og begrensende på ytterligere tiltak i umiddelbar nærhet til flyplassen. Dette pga. omfattende sikkerhetsbestemmelser som begrenser aktivitet og ferdsel.

På denne bakgrunn mener vi reguleringsplanforslaget kan fremmes til behandling uten forslag til spesielle avbøtende tiltak.

#### ○ **Vann- og avløpsløsning for lufthavna (også Steinbekkhaugen)**

To aktuelle løsninger er vurdert som aktuelle. En permanent og langsiktig løsning innebærer utbygging fra kommunalt anlegg og ledningsnett, og en mulig midlertidig løsning med lokal forsyning via fjellbrønn (vann) og lokal rensing av avløpsvann før utslipp til lokal resipient.

Utbygging fra kommunalt anlegg innebærer relativt store kostnader i grunnlagsinvesteringer pga. store avstander, og pumping av avløpsvann.

Vurderinger som er foretatt tilsier sannsynlighet for at eksisterende private vannanlegg i Steinbekkhaugen og Skuggheia kan bli ødelagt ved utbygging av flyplass. Det legges derfor inn som en forutsetning for utbygging av lufthavn, at det for eksisterende bebyggelse i Steinbekkhaugen og Skuggheia skal etableres ny vannforsyning fra lufthavna.

- **Endringer i eksisterende høyspentnett**

En eksisterende overføringslinje (132 kV) mellom Svabo og Storforshei krysser gjennom planområdet. Linja, som eies av Mo Industripark, må legges om før bygging av rullebane begynner. Det er avklart med eier at linja skal legges i kabel vest for og rundt rullebanen.

På samme måte krysser ei lokal høyspentlinje (22 kV) eid av Helgelandskraft gjennom planområdets østre del. Også her er det avklart med eieren (HK) at linja skal legges i kabel øst for og rundt rullebanen.

- **Reindrift**

Hele planområdet (ca. 2 km<sup>2</sup>) inngår som areal i Ildgruben reinbeitedistrikt. Gjennomføring av reguleringsplanen innebærer således et arealtap for reindrifta i denne størrelsesorden. Det har i tillegg vært reist spørsmål om det kan bli snakk om ytterligere arealtap pga. anlegg eller installasjoner i terreng som ligger et stykke unna selve flyplassen (lysmaster, etc.). Det er så langt i planarbeidet, eller i arbeidet med avklaring av flyoperative/sikkerhetsmessige forhold, ikke påvist behov for etablering av installasjoner eller tekniske anlegg i områdene som ligger utenfor selve flyplassen.

## **PLANBESKRIVELSE:**

Området som omfattes av reguleringsforslaget utgjør totalt 2032 dekar (ca. 2,0 km<sup>2</sup>). I forslaget til reguleringsplan er det satt av areal til følgende reguleringsformål:

- **Byggeområder**

- **Fritidsbolig (5,8 dekar)**

Reguleringsformålet omfatter ei eksisterende hytte på nordsida av Fisktjønnna. Den aktuelle fritidseiendommen ligger rett øst for en evt. lang rullebane (3000 meter) og berøres av restriksjonsområdet som sikrer nødvendig areal til lysrekke og utrykningsveg i østre ende av rullebanen. Selve hytta kommer ikke i direkte konflikt med fysiske anlegg tilhørende flyplassen, men det vil pålegges restriksjoner for den aktuelle eiendommen. Dette gjelder i forhold til vegetasjon og byggehøyder.

På grunn av innflygningslys og andre flytekniske instrumenter vil det være aktuelt å holde området fritt for vegetasjon. Det vil også pålegges begrensninger i høyde for evt. ny bebyggelse på tomta. Maksimale byggehøyder eller høyder for vegetasjon på tomta framgår av høydebegrensningslinjer som er påført plankartet.

- **Landbruksområder (89,7 dekar)**

- **Områder for skogbruk og jordbruk**

Reguleringsformålet angir arealbruk innenfor områder hvor det pålegges restriksjoner i arealbruken pga. sikkerhetsbestemmelser i tilknytning til flyplassen. Dette gjelder for områder øst for rullebanen, hvor det pålegges restriksjoner pga. div. lys, utrykningsveg og flytekniske installasjoner.

- **Offentlige trafikkområder**

- **Flyplass (rullebane, taxebaner, sikkerhetsområder, tekniske bygninger og installasjoner, terminalbygning, parkering, mv. 1712 dekar)**

Reguleringsformålet omfatter alt areal som inngår i rullebane, taxebaner, oppstillingsareal for fly og nødvendige sikkerhetsområder. Videre inngår areal til oppføring av nødvendige bygninger for drift av flyplassen, terminalbygg og div. tekniske bygg, herunder brannøvsområde. Areal til parkering og interne veger inngår også i reguleringsformålet.

Sintef IKT har gjennomført flystøyberegninger for Polarsirkelen Lufthavn. Beregningene er utført med to alternative rullebanelengder og flere alternative trafikkmengder på hver. Det laveste alternativet betjener anslagsvis 300 000 terminalpassasjerer pr år, dvs. 3,5 ganger mer enn dagens lufthavn på Røssvoll. Helikoptertrafikken er i dette scenario forutsatt fortsatt drevet fra Røssvoll. Det høyeste alternativet betjener 50 prosent mer trafikk, inkluderer også to ukentlige landinger/avganger med større fraktfly, og i tillegg også helikopterdrift på Hauan. Støysonene berører ikke den bymessige bebyggelsen i Mo i Rana.

Resultatet (basert på planforslaget) viser at for det laveste alternativet er det kun 1 bolighus som kommer innenfor støysonegrensene. I det mest ekspansive scenario øker imidlertid dette tallet til 17. Retningslinje T-1442 anbefaler at det gjøres kartlegging av innendørs støynivå for de boliger som havner i støysonene og at innendørsnivået bør tilfredsstille teknisk standard NS-8175 klasse C. Aktuelle støysoner er presentert på plankartet. Det framgår av plankartet og tilhørende beregninger at det vil være behov for detaljert kartlegging av innendørs støynivå for boliger som blir liggende innenfor støysonene. Slikt krav framgår av reguleringsbestemmelsene.

- **Kjøreveger (riksveg og kommunale veger. 224,7 dekar)**

I reguleringsformålet inngår ny riksveg mellom E-12 og lufthavna, samt ny kommunal veg (Granheivegen) rundt vestre del av rullebanen, og en ny vegforbindelse mellom Granheivegen og Steinbekkhaugvegen. Videre er det lagt inn en tilknytning mellom ny riksveg og eksisterende Granheiveg like sør for Yttermoen.

Ny riksveg er planlagt med S2 standard (vegvesenets normer) fra E-12 til ei ny rundkjøring i det sørvestre hjørnet av lufthavnområdet. Her er det lagt inn ei rundkjøring med 3 armer som vil markere ankomsten til lufthavna. Riksvegparsellen fra sør utgjør en arm, intern kjøreveg fram til terminalbygg og parkeringsanlegg den andre armen mot øst, mens den tredje armen mot vest er ny Granheiveg. Det vil også være mulig å etablere en framtidig fjerde arm på rundkjøringa hvis behov for ytterligere internt vegnett innenfor lufthavna.

Ny Granheiveg er planlagt vest for og rundt lufthavnområdet. Eksisterende veg berøres av lufthavnarealet og må derfor legges om. Flere alternativ er vurdert, men samlet peker en løsning med veg rundt på vestsida seg ut som det beste både rent praktisk og særlig økonomisk. En kulvertløsning under lufthavn-området er bl.a. vurdert til å bli svært kostbar og gi liten praktisk gevinst. Vegtraseen er planlagt helt inntil lufthavnområdet noe som gir en rasjonell arealbruk, med minst mulig forbruk av areal og naturlig terreng. Vegens plassering vil også gi mulighet til direkte atkomst til lufthavnas arealer på nordsida av rullebanen.

Ny Granheiveg er planlagt i henhold til Vegvesenets normer for samleveg Sa3, 1-feltsveg og 4 meters vegbredde, dvs. samleveg med lavt trafikkgrunnlag.

Det er satt av areal til en ny vegforbindelse mellom ny Granheiveg og eksisterende Steinbekkhaugvegen. Denne vegen vil gi mulighet til forbedret forbindelse til bebyggelsen i Steinbekkhaugen, særlig på vinteren da eksisterende veg har klare begrensninger. Ny veg vil også gi enklere atkomst østover mot Granheia, Fagerlia og Villen. Også i forhold til kollektivtrafikk vil en slik ny vegforbindelse gi nye muligheter. Det har vært ytret ”frykt” for at en slik ny vegforbindelse vil gi økt gjennomgangstrafikk i Steinbekkhaugen. Vi mener faren for dette er liten, og dersom et slikt problem oppstår, vil det være mulig å gjennomføre tiltak enten ved skilting eller fysiske tiltak.

Det er avsatt areal til en ny tverrforbindelse mellom ny riksveg til lufthavna og dagens Granheiveg like sør for gården Yttermoen. Denne forbindelsen vil gi bebyggelsen i Fagerlia forbedret og sikrere atkomst både mot Mo sentrum og mot Granheia – Steinbekkhaugen. En vil også oppnå vesentlig økt trafikkikkerhet for eksisterende randbebyggelse langs dagens veg ved at gjennomgangstrafikk opphører. Dagens Granheiveg vil bli beholdt som lokalveg og opprettholde ferdselsmønsteret mellom bygdene i området.

Det er ikke satt av byggelinjer langs det nye vegsystemet. Dette har sammenheng med at det uregulert areal (landbruks-, natur- og friluftsområder) som grenser opp til vegnettet, og det er veglovens generelle regler for byggeavstander som vil gjelde i de tilfeller at byggeaktivitet vil finne sted.

Det legges til grunn for reguleringsplanen at det ikke vil være aktuelt med trafikk av en slik størrelse at det vil være aktuelt med støyskjermingstiltak for noen deler av de nye vegparsellene.

- **Gang-/sykkelveger**

Reguleringsformålet omfatter gang-/sykkelveg langs ny riksveg mellom E-12 og lufthavna. Gang-/sykkelvegen er lagt inn på østsida av riksvegen. Avstand mellom riksveg og gang-/sykkelveg vil være i henhold til Statens Vegvesens normer.

Gang-/sykkelvegen er planlagt slik at det kan etableres en naturlig forbindelse vestover langs E-12 i retning mot Gruben øst langs nordsida av E-12. På samme måte er det planlagt for etablering av gang-/sykkelveg forbindelse langs internt vegnett fra rundkjøring og fram til terminalbygget. Eksisterende Granheiveg vil bli stengt for biltrafikk ved bebyggelsen i Fagerlia. Den resterende biten vil bli få status som gang-/sykkelveg fram til sammenføring med gang-/sykkelveg mellom rundkjøringa og terminalbygget.

- **Annen veggrunn**

Reguleringsformålet omfatter sideterreng til vegbaner, som fyllinger og skjæringer, samt areal mellom kjøreveg og gang-/sykkelveg. Det forutsettes at slikt areal får en helhetlig utforming med tilsåing og beplantning.

- **Spesialområder**

- **Restriksjonsområde ved flyplass (93,6 dekar)**

I østre ende av lufthavn-området settes det av areal til restriksjonsområde rundt flyplass. Dette for å sikre nødvendig areal til lysanlegg og utrykningsveg og annet teknisk utstyr til lufthavna.

Restriksjonen vil være relatert til vegetasjon og andre tiltak som ikke må overstige fastsatte

høydebegrensinger. Arealet vil med restriksjoner som nevnt kunne benyttes som i dag, dvs. til landbruksformål eller fritidsformål (hytte).

#### ○ **Kulturminner**

Kulturminner og kulturmiljø er kartlagt og registrert som en del av arbeidet med konsekvensutredningen for kommunedelplanen. Totalt er det registrert 8 kulturminner innenfor det aktuelle planområdet for reguleringsplanen. Samtlige lokaliteter er vist i planforslaget.

Innenfor det arealet som avsettes til lufthavn, og hvor det må foretas terrenginngrep ved utbygging, er det registrert 3 automatisk freda kulturminner. Dette er lokalitetene ID 116393, ID 116397 og ID 116753. De to første lokalitetene er kullgroper, mens den siste er en steinheller hvor det har vært bosetting/aktivitet.

Det legges til grunn at disse kulturminnene må kartlegges/graves ut før utbygging av flyplassen kan ta til. Slik tillatelse til kartlegging/utgraving må gis av Riksantikvaren med hjemmel i Kulturminneloven.

Det er beskrevet til sammen 5 lokaliteter som er registrert som nyere tids kulturminner. Disse er en lokalitet ID 116394, som er en tuft etter en bygning, beliggende nord-vest for Langtjønna. De øvrige 4 lokalitetene er bergverk-gruveanlegg, ID 116391, ID 116392, ID 116395 og ID 116396. Alle disse kulturminnene, som er registrert med lokal verdi, vil bli direkte berørt av anleggstiltak ved bygging av flyplassen.

Når det gjelder denne type kulturminnene forutsettes det at det finnes et relativt stort antall lokaliteter rundt i kommunen. Det er kjent at Rana har ei rik historie i forhold til gruvedrift og utvinning av malmer og mineraler. Det antas at de registrerte gruehullene i dette området har relativt liten verdi i lokal sammenheng. Det samme gjelder de registrerte tuftene av en bygning som også vurderes å ha lokal verdi.

Det forutsettes at disse kulturminnene kan fjernes uten nærmere kartlegging/utgraving.

#### ○ **Frisiktsone ved veg**

Reguleringsformålet omfatter frisiktsoner ved regulerte vegkryss. Formålet er vist på plankartet med skravur i henhold til gjeldende standard.§

### **REKKEFØLGEBESTEMMELSER**

Gjennomføring av de tiltakene som det legges til rette for i reguleringsplanen vil innebære omfattende anleggsarbeider over flere år. Flere forhold vil påvirke hverandre, og det er derfor viktig at enkelte tiltak gjennomføres samtidig eller i tidsmessig rekkefølge.

Bygging av lufthavna vil være det styrende elementet, og øvrige tiltak må sees i sammenheng med dette tiltaket. God atkomst til lufthavna vil være fundamentalt, men det vil også være avgjørende at kommunikasjonene for bebyggelsen inntil lufthavn-området er på plass til en hver tid. Det må derfor påses at ny riksveg fra E-12 til lufthavna og ny Granheivei med tilhørende tverrforbindelse til Fagerlia er ferdig bygget før lufthavna tas i bruk.

Det legges til grunn at bygging av ny lufthavn kan innebære fare for forurensing eller endret tilsig for eksisterende private vannanlegg for bebyggelsen i Steinbekkhaugen og Skuggheia. Det må derfor pålegges utbygger av lufthavna å sikre ny vannforsyning til nevnte bebyggelse før lufthavna tas i bruk.

**EIENDOMSFORHOLD – BERØRTE GRUNNEIERE – GRUNNERVERV:**

All grunn som skal benyttes til utbyggingsformål i tilknytning til ny lufthavn er privateid landbruksareal. Det må derfor erverves grunn til de ulike tiltakene som skal gjennomføres. Godkjent reguleringsplan vil gi hjemmel for gjennomføring av nødvendig grunnerverv.

Det må erverves grunn til ulike formål som omfattes av reguleringsplanen. Til vegformål, atkomstveg fra E-12 til lufthavna, og til selve lufthavna med tilhørende tekniske anlegg og bygningsmasse;

- **Erverv av areal til flyplass**

Totalt areal som må erverves til lufthavnformål er 1 712 daa. Følgende eiendommer berøres:

<b>Gnr/Bnr</b>	<b>Grunneier</b>
32/1	Kari Fagerli
32/2	Roger Fagerli
33/1	Karl Andersen
33/2	Kjell Johan Hansen
33/3	Line og Einar Furuheim
33/5	Tom Ove Ytregård
33/56	Øyvind Johan Myrmo
33/57	Karl Andersen
34/4	Paul H. Jensen
35/10	Kåre Dagfinn Einmo
36/1	Ernst H. Fisktjønnli
36/4	Thomas Rygh

- **Erverv av areal til atkomstvei fra E-12, øvrige kjøreveger og gang-/sykkelveier**

Totalt areal som må erverves til kjøreveg og gang-/sykkelveg er 225 daa, som fordeles på følgende eiendommer:

<b>Gnr/Bnr</b>	<b>Grunneier</b>
25/5	Rolf Brendås
32/11	Per Asle Johnsen
33/1	Karl Andersen
33/2	Kjell Johan Hansen
33/3	Line og Einar Furuheim
33/5	Tom Ove Ytregård
33/17	Asle Hansen
33/18	Øystein Mathisen Oddvar Mathisen (Lillian Heggland)
34/7	Paul H. Jensen

**RISIKO OG SÅRBARHET/SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP:**

- **Flyoperative forhold – sikkerhet på lufthavna**

Forhold som omfattes av operasjoner med fly etc. forutsettes avklart gjennom eget regelverk og sikkerhetsbestemmelser i tilknytning til luftfart og drift av lufthavner.

- **Arealbruksmessige forhold**

Etter plankontorets vurdering vil ingen av de foreslåtte reguleringsformålene i seg selv tilføre ny eller økt risiko for lokalsamfunnet. Videre vurderes det slik at de funksjoner som reguleringsforslaget legger til rette for ikke vil utsettes for risiko i en slik grad at det er tvil om arealbruken.

- **Etablering av ny vannvei fra Langtjønnna**

Eksisterende bekk fra Langtjønnna, Tverrbekken må legges om pga. utfyllinger av terminalområdet. Ny vannvei etableres med fjellgrøft og kanal/kulvert i fylling over en strekning før tilknytning til eksisterende bekkeløp. Ny vannvei bygges slik at det ikke oppstår fare for erosjon/utgraving/utrasing i fyllinger eller eksisterende terreng.

### **TRYKTE VEDLEGG:**

1. Plankart i målestokk 1:5000, datert 15.06.2009, (nedfotografert). Plankart i målestokk 1:10000 (A2) sendes planutvalgets medlemmer.
2. Forslag til reguleringsbestemmelser, datert 15.06.2009.2009.

### **UTRYKTE VEDLEGG:**

- Kunngjøring om oppstart av planarbeid, annonse i Rana Blad 30.01.2009 og direkte varsel til berørte parter datert 30.01.2009.
- Registrerte innspill (12 stk., liste foran i saken.)
- Espen R. Dahl, Mo i Rana 11.06.2009. Notat vedrørende tilleggsutredning av rovfuglforekomster i tilknytning til planområde for Polarsirkelen lufthavn.
- Førsteamanuensis Jan Ivar Koksvik, NTNU, Vitenskapsmuseet, Trondheim 13.06.2009. En inventering av ferskvannsfaunaen i Tverrbekken og Langtjønnna, Rana kommune, i forbindelse med planlegging av Polarsirkelen lufthavn

TEKNISK AVDELING, 15.06.2009.

Frank Handå  
Teknisk sjef

Sverre Å. Selfors  
plansjef