

RANA KOMMUNE

Arkivnr.: 07/00863 - 030

Saksbehandler: Gunnar Brattli

Arkiv: 143 Q65

SAK: KOMMUNEDELPLAN FOR FLYPLASS I RANA FASTSETTING AV PROGRAM FOR KONSEKVENSENTREDNING

Evt. vedleggsliste finnes på slutten av saksframlegget.

Forslag til vedtak:

A. I medhold av Plan- og bygningslovens § 33-4 og § 6 i forskrift om konsekvensutredning, fastsetter Rana kommune program for konsekvensutredning som vist i punktene 1. til 10 nedenfor. Utredningen skal utarbeides for og vedlegges forslag til ”Kommunedelplan for ny flyplass i Rana”.

1. Innledning

- Redegjørelse for det konkrete tiltaket.
- Mål for arbeidet.
- Presentasjon av tiltakshaver.
- Planarbeidet – organisering og prosess.

2. Bakgrunn for tiltaket og valg av lokalisering

- Kort om dagens flyplassløsning.
 - Om flyoperative forhold.
 - Trafikkgrunnlag.
 - Vurderinger av bedriftsøkonomisk lønnsomhet.
 - Vurderinger av samfunnsøkonomisk forsvarlighet.
- Ny flyplass i området Steinbekkhaugen øst – Fagerlia nord.
 - Om flyoperative forhold.
 - Trafikkgrunnlag.
 - Vurderinger av bedriftsøkonomisk lønnsomhet.
 - Vurderinger av samfunnsøkonomisk forsvarlighet.

3. Planområdet – Beskrivelse av tiltaket

- Beskrivelse av planområdet.
 - Området hvor selve flyplassen skal ligge.
 - Areal til øvrige byggetiltak, tekniske anlegg, herunder vann- og avløpsløsning for bebyggelse i nærområdet, infrastruktur, mv.
- Konkret om det valgte alternativet, herunder alternative rullebanelengder.
 - Det skal utredes konsekvenser for alternativer med rullebanelengder fra 2000 til 3300 meter.
- Transportbehov, konsekvenser for annen trafikk, regionalt og lokalt.
 - Vegnett og vegtrafikk, behov for nytt, regionalt og lokalt.

- Vurderinger av trasevalg for ny atkomstvei til ny flyplass.
- Jernbane.
- Kollektivtrafikk, konsekvenser for eksisterende tilbud og muligheter for endringer.
- Aktivitet på anlegget, herunder antall flybevegelser og type luftfartøy.
- Problemstillinger og konsekvenser knyttet til flyoperative forhold for forskjellige banelengder.
- Støyutredning, utarbeiding av støysonekart.
- Dokumentasjon av de meteorologiske forholdene på den nye lokaliteten.

4. Forholdet til overordnede planer

- Statlig planer
 - Problemstillinger knyttet til luftrommets organisering i området/valg av lufttrafikkteneste.
 - Konsekvenser knyttet til drift av ny lufthavn.
 - Konsekvenser knyttet til flyplasstrukturen i Nordland.
 - Konsekvenser knyttet til flyrutetilbudet i Nordland.
 - Konsekvenser knyttet til Avinors økonomi.
- Fylkeskommunale planer.
 - Forhold til fylkesplanens prinsipp om regionsatsing. Konsekvenser for Nord-Helgeland regionen i forhold til endringer i transportbehov og transportmønster.
- Kommuneplan for Rana.
 - Strategiske utfordringer og muligheter ved tiltaket.
 - Arealmessige utfordringer og muligheter ved tiltaket.

5. Konsekvenser for miljø

- Naturmiljø - biologisk mangfold
- Landskapsbilde
- Friluftsliv
- Kulturminner og kulturmiljø
- Samiske kulturminner
- Forurensing
 - Avrenning til jord og vann.
 - Utslipp til luft.

For temaene som er listet i dette punktet skal det gjennomføres feltmessige undersøkelser / registreringer.

6. Konsekvenser for naturressurser

- Jordbruk
- Skogbruk
- Reindrift

Tap av produksjonsgrunnlag og driftsmessige ulemper skal kartlegges og vurderes.

7. Konsekvenser for samfunn

- Forhold som vil være av betydning for eksisterende bebyggelse i nærområdet til en ny flyplass skal belyses og vurderes. (Steinbekkhaugen, Fagerlia, Granheia, Skuggheia, Fisktjønnlia).

- Konsekvenser for Røssvoll – Skonseng området ved nedleggelse av eksisterende flyplass på Røssvoll.
- Potensiale og utviklingsmuligheter for Nord-Helgeland regionen ved etablering av ny flyplass i Rana.
 - Utviklingsmuligheter utredes for de kommunene som har Mo i Rana som definert regionsenter.
 - Videre utredes utviklingsmuligheter i et Helgeland-perspektiv som en følge av at ny flyplass i Rana vil bli den nærmeste store flyplassen mellom Bodø og Trondheim.

8. Risiko- og sårbarhetsanalyse

Samfunnsmessige vurderinger i tilknytning til risiko og sårbarhet ved en ny flyplass skal utredes.

9. Avbøtende tiltak

KU skal inneholde en redegjørelse for hva som kan gjøres for å forhindre eller avbøte eventuelle ulemper/negative konsekvenser som følge av tiltaket.

10. Sammenstilling av konsekvensene og tiltakshavers anbefaling som faglig grunnlag og premiss for utarbeiding av forslag til ny kommunedelplan.

- B. Konsekvensutredningen skal gjennomføres for det alternativ som er lagt fram av Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS, med eksisterende flyplass på Røssvoll som 0-alternativ.

Rådmannen i Rana,
03.12.2007

SAKSUTREDNING

INNLEDNING:

Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS har presentert planer for bygging av ny 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.

Etter administrativ avklaring i kommunen er det klargjort at det aktuelle tiltaket (bygging av ny flyplass) skal avklares arealbruksmessig gjennom utarbeiding av ny kommunedelplan for det berørte området. Kommunedelplanen vil gi nødvendige lovhjemler og overordnede avklaringer for utarbeiding av reguleringsplan (detaljplan) og senere byggesaksbehandling av tiltaket.

Det er videre klargjort at det aktuelle tiltaket, gjennom utarbeiding av kommunedelplan, fanges opp av plan-og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredning (KU). Kommunen vil være godkjenningmyndighet for konsekvensutredningen.

På denne bakgrunn er det som en del av det innledende planarbeidet utarbeidet planprogram med forslag til KU-program. Planprogrammet ble sendt ut på høring til berørte parter samtidig som oppstart av planarbeidet ble varslet.

Tiltakshaver har allerede satt i gang enkelte delutredninger. Øvrige utredninger, inkludert feltarbeider vil bli gjennomført i perioden vinter – sommer 2008, slik at forslag til kommunedelplan kan fremmes til behandling i løpet av høsten 2008.

Planprogrammet, datert 7.9.2007, (vedlegg til varsel om oppstart av planarbeidet), gjengis i sin helhet nedenfor:

1. Bakgrunn, formål med planarbeidet – utviklingsbehov.

• Dagens flyplassløsning

Mo i Rana Lufthavn, Røssvoll er en av de små i Norge, med en netto rullebanelengde på ca 800 m. Lufthavnen har begrensninger i regularitet og kapasitet, og kan ikke utvikles særlig videre ut fra innflygingsforhold og beliggenhet.

Både næringsaktører, Avinor og politisk miljø har sett at det ligger klare begrensninger og små utviklingsmuligheter i dagens flyplass. Ut fra analyser av risiko/ kompleksitet knyttet til innflygingsforhold, rangeres Røssvoll som den nest mest komplekse lufthavnen i Norge. I tillegg er det i reisetid og pris en avstandsulempe som næringsliv og befolkning får som en betydelig ekstra kostnad.

Det ligger vesentlige investeringer i å ruste opp dagens flyplass ut fra framtidens sikkerhetskrav, uten at det gir noe forbedret tilbud verken i tilgjengelighet eller konkurransedyktighet. Til tider dårlig regularitet rammer også ambulanseflyene, med mulighet for tilfeller der kritisk sjuke mennesker ikke kommer raskt nok videre til spesialiserte sykehus.

Røssvoll Lufthavn er avhengig av årlige tilførsler fra Avinor (morselskapet) for å dekke underskuddet i driften. Staten, gjennom samferdselsdepartementet, må årlig bevilge betydelige tilskudd til Widerøe for å tilby flyruter fra lufthavnen.

- Ideen med ny flyplass - konseptet – begrunnelsen

Nærhet til en velfungerende flyplass regnes av mange som den sterkeste vekstimpuls en region må ha for å skape forutsetninger for vekst. Alle kommuner på Nord-Helgeland har over tid nedgang i befolkningen. Dette er motsatt utvikling i forhold til Norge som nasjon og flere byer i Nord-Norge.

Ideen med ny flyplass

- Bedre regularitet/forutsigbarhet for næringslivet og befolkningen
- Bedre regularitet/forutsigbarhet for ambulanseflyene
- Redusert kompleksitet/risiko ved inn/utflyging
- Lavere billettpriser
- Økt kapasitet
- Mulighet for å operere med den flyflåten som SAS og Norwegian benytter på stamrutenettet, direktefly til Oslo/Gardermoen og chartertrafikk
- Økt mulighet for lønnsom drift av lufthavnen
- Redusert behov for tilskudd fra staten for å tilby flyruter
- Potensiell mulighet for flyfrakt av sjømat (laks) fra Helgeland

Ny flyplass med gode inn/utflygingsforhold vil bedre forutsigbarheten og redusere avstandsuren for næringslivet, øke regulariteten og senke risikoen.

En større flyplass vil kunne 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. En ny flyplass i Mo i Rana vil nås på minutter for innbyggere i Rana, innen 45 minutter fra Hemnes og ca 1 time fra Nesna og Stokkvågen.

Polarsirkelen Lufthavnutvikling vil i forprosjektet analysere mulighetene for en rullebane som er lang nok til også å betjene større cargofly, dvs inntil 3 300 meter rullebanelengde.

Mo i Rana er det største regionsenteret på Helgeland, og har dermed en viktig rolle å spille i utviklingen av hele regionen. Det er derfor naturlig at kommunen påtar seg rollen med å utvikle et tilbud som vil gi positive ringvirkninger for større deler av regionen. Rana kommune har gjort et enstemmig vedtak i kommunestyret om å sette av 100 mill kroner til bygging ny flyplass i kommende økonomiplan.

- Initiativet – organisering

Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS er i ferd med å gjennomføre et forprosjekt med plan om å etablere Mo i Rana Lufthavn, Polarsirkelen til erstatning for Røssvoll flyplass.

Polarsirkelen Lufthavnutvikling har analysert en lokalitet øst for Mo i Rana med dokumentert velegnethet for å kunne operere også med store fly, for eksempel flåten til SAS og Norwegian. Det er snudd steiner i tiår tidligere uten at det er avdekket et egnet flyoperativt og realistisk alternativ andre steder i regionen for denne type fly.

Selskapet er etablert av sentrale næringslivsaktører, det vil si de største virksomhetene på Nord-Helgeland, fra kommunene Træna, Lurøy, Rødøy, Hemnes, Nesna, Hattfjelldal og Rana. I tillegg er Marine Harvest Norge, som har hovedbase for Nordland i Herøy kommune, med som aksjonær. I sum er dette bedrifter som omsetter og eksporterer verdier for mer enn 7 milliarder kroner pr år fra regionen, mer enn halvparten av all eksport fra Nordland fylke.

Etter ett halvt års omfattende arbeid ble planene lansert rett før påske i 2007. Planene fikk umiddelbar politisk støtte i regionen. Kommunene på Nord-Helgeland representerer en meget utadretta region næringsmessig, både gjennom prosessindustri, oppdrett og fiskeri, samt reiseliv. Aksjonærene i selskapet representerer en spennende miks av framtid, fra Mo i Rana som landsdelens tredje største by, lokomotivene i Hemnes og Hattfjelldal, til ekspansive selskap fra Nesna og øysamfunn som Rødøy, Træna og Lovund. De representerer næringer i vekst, nær sagt ”mot alle odds” – og næringer som er retta mot verden der ute. Samtidig som vi har viktige eksportnæringer som er i utvikling, har regionen over lang tid en urovekkende befolkningsnedgang.

Arbeidet har hatt sin første fase. Forarbeidet er gjort av blant annet fagfolk fra Pans Ops Norway og MAP AS som er fagmiljø som nyttes av bl.a. Avinor og flyselskapene. Presentasjonen av arbeidet så langt har skapt entusiasme så vel i næringslivet som i politisk miljø i regionen. I arbeidets første fase har det vært foretatt en gjennomgang av utviklingen i regioner som har flyplass med 2000 meters rullebane, samt direkteavganger t/r Oslo i relasjon til regioner som ikke har et slikt tilbud. Det har videre vært foretatt en mulighetsstudie for å lokalisere ei flystripe, kostnadsanalyse av masseberegninger, markedsbetraktninger, strategiske samarbeidspartnere, kontakt med grunneiere og det har vært kontakt med ledelsen både i Avinor og Luftfartstilsynet. Inntrykket så langt er at det utredningsarbeidet som til nå er utført får meget godt skussmål fra fagmiljøene.

Selskapet og ordførerne i regionen, gjennomførte i mai et møte i Oslo med den politiske ledelsen i departementet, der planene om ny flyplass ble grundig presentert. I etterkant har også samferdselsministeren fått presentert planene direkte fra selskapet.

Planprosessen.

- Mål for arbeidet

Formålet med planarbeidet som startes nå er å få utarbeidet og vedtatt en kommunedelplan som på et overordnet nivå avklarer framtidig arealbruk i tilknytning til bygging og drift av en ny flyplass i Rana.

- Planområde

Kommunedelplanen for ny flyplass skal utarbeides innenfor et område som grovt avgrenses av E-12 i sør, Granheia i nord, Steinbekkhaugen i vest og Fisktjønnlia i øst.

- Organisering og medvirkning

Arbeidet skal organiseres og gjennomføres i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om kommuneplanlegging (kap. VI). Dvs. kommunen er myndighet og skal fatte endelig vedtak om godkjenning av planarbeidet, mens Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS er tiltakshaver og vil bli pålagt ansvar for å framskaffe nødvendige data og faktaunderlag som skal legges til grunn for planarbeidet.

Det vil også være kommunens ansvar, på et tidlig tidspunkt, å søke samarbeid med offentlige myndigheter, frivillige organisasjoner, grunneiere eller enkeltpersoner som har særlige interesser i planarbeidet.

- Informasjon, samarbeid og offentlighet

Planmyndigheten (kommunen) skal fra et tidlig tidspunkt i planleggingsarbeidet drive en aktiv opplysningsvirksomhet ovenfor offentligheten, og berørte enkeltpersoner og grupper skal gis anledning til å delta aktivt i planprosessen.

Ved kunngjøring av planutkast skal det gjøres oppmerksom på om det foreligger alternative utkast til planen som ikke har vært eller vil bli kunngjort.

Offentlige organ som har oppgaver vedrørende ressursutnytting, vernetiltak, utbygging eller sosial og kulturell utvikling innenfor kommunens område, skal gi kommunen nødvendig hjelp i planleggingsarbeidet.

Berørte nabokommuner på Helgeland skal gis anledning til å delta i planleggingsarbeidet.

- Plan for gjennomføring (tidsbruk, milepæler)

Planleggingsarbeidet skal i grove trekk gjennomføres etter følgende tidshorisont:

Oppstart av planarbeidet varsles, og planprogram med forslag til konsekvensutredningsprogram sendes ut på høring	Sept. - Okt. 2007
Fastsetting av konsekvensutredningsprogram (KU)	Nov. 2007
Utarbeidelse av planforslag kommunedelplan med KU	Okt. 2007 – Febr. 2008
Vedtak om offentlig ettersyn planforslag kommunedelplan med KU	Mars 2008
Offentlig ettersyn kommunedelplan med KU	Mars – April 2008
Saksutredning merknadsbehandling / sluttbehandling	April – Mai 2008
Politisk behandling / kommunestyrets planvedtak	Juni 2008
Kunngjøring vedtatt plan (Ikke klageadgang)	Juli 2008

I forlengelsen av vedtatt kommunedelplan for ny flyplass i Rana skal det utarbeides og vedtas reguleringsplan for selve tiltaket. Basert på foranstående tidsbruk for kommunedelplanen legges følgende grove tidsbruk til grunn for arbeidet med reguleringsplanen:

Oppstart av planarbeidet i mai 2008 og planvedtak/kunngjøring av vedtak ca mars 2009.

Etter foranstående tidsbruk i arealplanleggingen, og noe overlapping i byggeplanlegging/prosjektering/økonomisk avklaring, vil anleggsarbeider kunne startes våren – sommeren 2009.

2. Overordnede rammer og premisser.

- Gjeldende samferdselsplan for Nordland

Av plandokumentet framgår det at fylkeskommunen skal arbeide for at luftfartstilbudet i fylket skal opprettholdes og videreutvikles. Fylkeskommunen skal spille en aktiv rolle i å stimulere til konkurranse innen luftfarten for å sikre et best mulig behovstilpasset tilbud og et akseptabelt prisnivå på flyreiser.

- Gjeldende kommuneplan for Rana, strategisk del (vedtatt 19.06.2007)

I kommuneplanens strategiske del er det lagt vekt på at kommunen skal bli et sted preget av nyskaping, vekst og utvikling. Det skal legges opp til en fremtidsrettet nærings- og samfunnsutvikling, og kommunen tar også sikte på å fremstå som et attraktivt og akseptert regionsenter. Flere av kommunens strategiske mål er rettet mot nevnte tema.

- Gjeldende kommuneplan for Rana, arealdelen

Det aktuelle området som vil bli direkte berørt ved en eventuell bygging av ny flyplass, er avsatt til landbruks-, natur- og friluftsområde (LNF-1) i vedtatt arealdel til kommuneplanen. I vedtatte bestemmelser er det bl.a. nedfelt forbud mot spredt boligbygging.

Det forutsettes at arbeidet med ny kommunedelplan skal gi nødvendig avklaring av arealbruk i områder som blir berørt/påvirkes av aktivitet tilknyttet en ny flyplass.

- Statlig flyplass-politikk (nybygging – drift)

I all hovedsak er det Avinor som eier og driver lufthavnene i Norge. Målet her er også å komme til en erstatning for Røssvoll, som drives av Avinor. Dette innebærer imidlertid ingen endring av dagens flyplasstruktur på Helgeland.

Avinor omsetter etter hvert for ca 7 milliarder kroner pr år, og investerer årlig betydelige beløp i forbindelse med utvidelser og forbedringer av eksisterende lufthavner. Det hører imidlertid til sjeldenhetene at det bygges nye lufthavner i Norge.

Det finnes også eksempler på private/kommunale eierskap knyttet til drift av lufthavner. Torp (Sandefjord), Rygge (Moss), Stord og Skien er eksempler på dette.

3. Alternative løsninger.

- Eksisterende flyplass

0-alternativet vil være å beholde dagens flyplass, Røssvoll.

Dette alternativet vil settes opp og vurderes mot evt. etablering av ny lufthavn med lokalisering Steinbekkhaugen øst – Fagerlia nord.

- Lokalisering Steinbekkhaugen øst – Fagerlia nord

Polarsirkelen Lufthavnutvikling har analysert denne lokaliteten øst for Mo i Rana med dokumentert velegnethet for å kunne operere også med store fly, for eksempel flåten til SAS og Norwegian.

Lokaliteten har på "folkemunne" vært lansert som egnet flyplassområde i 30-40 år.

Lokaliteten analyseres og vurderes nærmere mht vesentlige virkninger i forhold til miljø, naturressurser eller samfunn.

- Hvorfor ikke flere alternativ

For å operere inn/ut av en lufthavn med tomotors store jetfly må en tilfredsstillende gjeldende krav fra Luftfartstilsynet (internasjonale krav). Topografien i Norge, med høge fjell og dype daler, steder med turbulens, etc. gjør det som regel vanskelig å finne en lokalitet som egner seg til lufthavn for større fly.

Avinor og private initiativ har gjennomført flere utredninger og undersøkelser, over mange år, med hensikt å finne alternative lokaliteter for ny flyplass til erstatning for flyplasser på Helgeland.

Så sent som i 2003 gjennomførte Avinor en omfattende undersøkelse av 14 lokaliteter på Nord- og Midt-Helgeland, i tillegg til eventuelt potensial på eksisterende flyplasser i Mosjøen, Mo i Rana og Sandnessjøen. Hensikten var å finne en lokalitet til erstatning for to eller tre av dagens lufthavner.

Så langt er det ikke avdekket et eneste velegnet alternativ, topografisk, flyoperativt eller værmessig. Avinor har derfor ikke noe forslag om ny lufthavn i regionen. Det finnes dermed ikke noe naturlig alternativ i tillegg å utrede, til tross for at det er pekt på mange steder som enkelte har hevdet kunne være velegnet.

4. Tema vedrørende virkninger i forhold til miljø, naturressurser eller samfunn som skal utredes.

- Støy (støysonekart og evt. avbøtende tiltak)

Støybelastning til omgivelsene i tilknytning til luftfart (flyplasser) er et tema som vies stor oppmerksomhet. Alle forhold vedrørende støy til omgivelsene i forbindelse med utbygging og drift av en ny flyplass skal kartlegges i en støyutredning. Aktuelle støysoner skal avgrenses og evt. avbøtende tiltak beskrives. Det må legges spesiell vekt på å belyse støysituasjonen for eksisterende bebyggelse i Steinbekkhaugen, Ånget, Fagerlia, Granheia, Skuggheia og Fisktjønnlia.

- Forurensing (avrenning til jord og vann, og utslipp til luft)

Drift av moderne flyplasser innebærer forbruk av kjemikalier (avisingsvæske) som kan innebære potensiell lokal forurensingsfare. Alle forhold vedrørende dette skal utredes. I tillegg må aktuelle løsninger for avrenning av overvann og oppsamling av avløpsvann beskrives og utredes. Dessuten eventuell forurensing til luft.

- Naturinngrep ved bygging (forbruk av naturmark)

Etablering av en ny flyplass lokalisert til Steinbekkhaugen – Fagerlia vil innebære betydelige terrenginngrep i et område hvor det i dag i det alt vesentlige er naturmark med relativt små tekniske inngrep. Foruten areal til rullebane og tekniske installasjoner må det settes av betydelig areal til sikkerhetssoner. Annen infrastruktur som veinett, strømforsyning, vann- og avløpsanlegg, mv. vil

også kreve betydelige arealer. Relevante forhold og konsekvenser rundt disse tiltakene må utredes og redegjøres for.

- Forhold til vilt

Det aktuelle området inngår som en del av et større område som vurderes som viktig for vilt. Konsekvenser for viltet pga. av tap av areal og evt. hindringer for naturlige trekkveier må utredes.

- Landbruksareal (jord- og skogbruksareal, herunder reindrift)

Det aktuelle området består i det alt vesentlige av skogsmark og naturmark (en god del myrer). Konsekvenser i tilknytning til tap av areal og tap av produksjonsgrunnlag må utredes.

- Biologisk mangfold (kartlegging)

Det er foretatt kartlegging av biologisk mangfold på et overordnet nivå i kommunen. Denne kartleggingen gir imidlertid ikke tilstrekkelige detaljerte opplysninger, og det må foretas biologiske kartlegginger som grunnlag for vurderinger av konsekvenser for biologisk mangfold ved en utbygging i området.

- Konsekvenser for eksisterende bebyggelse i nærområdet (Steinbekkhaugen, Fagerlia, Granheia, Skuggheia, Fisktjønnlia)

Lokalisering av ny flyplass slik det foreslås, innebærer plassering inntil eksisterende boligbebyggelse i Steinbekkhaugen og Fagerlia. I tillegg vil enkelte gårdsbruk i området Granheia – Skuggheia – Fisktjønnlia berøres av tiltaket.

Alle forhold som kan tenkes å ha betydning for beboerne i disse områdene må utredes og belyses.

- Forhold til andre flyplasser på Helgeland

Det har tidligere vært arbeidet med utredninger fra Avinors side for bygging av en ny flyplass på Helgeland til erstatning for to eller tre av dagens kortbaneflyplasser (Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen).

I planarbeidet for en ny flyplass i Rana legges det til grunn at dagens flyplasstruktur ikke endres. Det bør imidlertid gjøres en vurdering av mulige konsekvenser som en ny flyplass i Rana kan innebære for de nærmeste eksisterende flyplassene.

- Konsekvenser for Røssvoll – Skonseng området ved nedleggelse av Røssvoll flyplass

Dagens flyplass opptar store arealer på Røssvollheia, og driften av flyplassen medfører begrensninger i forhold til etablering av ny virksomhet i området. Det er også støy forbundet med dagens flytrafikk.

Ny flyplass i Rana vil gi muligheter for etablering av ny virksomhet innenfor det arealet som i dag benyttes til flyrelatert virksomhet. Eksisterende infrastruktur vil gi potensial for nyetableringer.

Totale konsekvenser for Røssvoll – Skonseng området bør belyses.

- Utviklingsmuligheter for Nord-Helgeland regionen ved en ny flyplass i Rana

En av målsetningene for arbeidet med realisering av ny flyplass i Rana, er at den skal føre til vekst og utvikling innenfor flere samfunnsområder i regionen. Gode kommunikasjoner er i dag en forutsetning for å lykkes innenfor næringslivet, og mulige positive konsekvenser for næringsliv og turisme må belyses.

Mulige konsekvenser for folks reisevaner og reisemønster bør også utredes.

- Risiko- og sårbarhetsanalyse

Samfunnsmessige vurderinger i tilknytning til risiko og sårbarhet ved en evt. ny flyplass må utredes.

5. Forslag til konsekvensutredningsprogram.

Med utgangspunkt i foranstående planprogram hvor premisser og rammer for planarbeidet er trukket opp foreslås det at konsekvensutredningen av tiltaket (bygging av ny flyplass i Rana) gjennomføres med følgende innhold:

- Innledning
 - Redegjørelse for det konkrete tiltaket.
 - Mål for arbeidet.
 - Presentasjon av tiltakshaver.
- Bakgrunn for tiltaket og valg av lokalisering
 - Kort om dagens flyplassløsning og muligheter ved ny flyplass.
 - Lokalisering i området Steinbekkhaugen øst – Fagerlia nord.
- Planområdet – organisering
 - Beskrivelse av planområdet.
 - Redegjørelse for offentlig planprosess
- Beskrivelse av tiltaket
 - Konkret om det valgte alternativet.
 - Trafikkgrunnlag.
 - Aktivitet på anlegget, herunder antall flybevegelser og type luftfartøy.
 - Støyutredning.
- Forholdet til overordnede planer
 - Statlig flyplass-planer
 - Fylkeskommunale planer.
 - Kommuneplan for Rana.
- Konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn
 - De forhold som er nevnt under pkt. 5 foran skal her utredes/belyses.
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
 - Samfunnsmessige vurderinger i tilknytning til risiko og sårbarhet ved en evt. ny flyplass skal utredes.
- Sammenstilling av konsekvensene og tiltakshavers anbefaling
 - Dette vil gi de faglige premissene og grunnlaget for utarbeiding av forslag til ny kommunedelplan.

BEHANDLING:

Varsel om oppstart av planarbeidet ble kunngjort i annonse i Rana Blad 07.09.2007, og ved oppslag på Rana Bibliotek og ved Servicetorget i Rådhuset. Berørte parter ble varslet ved brev (vedlagt planprogram), datert 10.09.2007.

Sakspapirene har også vært tilgjengelige på internett via Rana kommunes hjemmeside.

I høringsperioden har det også vært avholdt et åpent informasjonsmøte (04.10.2007) på Freidigstua i Villen.

INNKOMNE UTTALELSER:

Ved høringsfristens utløp var det registrert 27 innkomne uttalelser, som grovt kan deles inn i 3 hovedkategorier;

1. Grunneiere – beboere – enkeltpersoner:

Uttalelser fra beboere/grunneiere/enkeltpersoner i området, som generelt er skeptiske til tiltaket, og frykter at bomiljø og private interesser vil bli skadelidende ved en evt. utbygging i området. Frykt for flystøy, forurensing av drikkevann, tap av nærturområder/friluftsområder, inngrep i urørt natur, tap av biologisk mangfold, tap av verdier fra jordbruk – skogbruk, støy fra økt biltrafikk i området, tap av areal pga infrastrukturtiltak, redusert verdi av storviltjakt, etc. er forhold som går igjen i disse uttalelsene.

Forhold vedrørende kommunal vannforsyning er et tema som har vært nevnt i så godt som samtlige uttalelser fra privatpersoner med tilhørighet innenfor planområdet.

Vurdering:

Generelt er det å si om disse uttalelsene at alle forhold som er tatt opp vil bli ivaretatt og belyst i konsekvensutredningen.

2. Uttalelser med krav om utredning av alternative lokaliseringer:

I den andre hovedkategorien kan vi samle uttalelser hvor det pekes konkret på alternative lokaliteter som ønskes utredet nærmere i det videre arbeidet.

I denne kategorien har vi to entydige uttalelser:

Den ene er fra en privatperson som lanserer Båsmofjellet – Alternfjellet som en aktuell lokalitet. I uttalelsen er det lagt ved kartutsnitt (i stor målestokk) hvor noen linjer for aktuelle rullebaner er skissert.

Den andre uttalelsen i denne kategorien er fra Helgeland Regionråd som i sin uttalelse motsetter seg at det skal bygges en større flyplass i Rana. Ny flyplass er greit så lenge det ikke planlegges for lengre rullebanelengde enn dagens flyplass har. Videre i uttalelsen pekes det på tidligere enighet om satsing på en regional flyplass på Nord-Helgeland, og det vises til at arbeidet med utredninger av Kråkstad-alternativet i Drevja må fullføres for å få en endelig avklaring. Inntil denne avklaringen rundt alternativene i Vefsn for en større regional flyplass er på plass, mener Helgeland Regionråd at Rana initiativet om bygging av en ny større flyplass må avvises.

Vurdering:

Båsmofjellet er et bynært skog-/naturområde som de senere årene, i økende grad er blitt et svært populært nærtur- og rekreasjonsområde. Dette har klar sammenheng med utbyggingen av idrettsanleggene ved Skillevollen og Båsmolia, med løypetraseer, alpinbakker og turløyper. Bygging av flyplass i dette området vil åpenbart legge beslag på areal som i dag brukes i friluftssammenheng, og et flyplass-anlegg vil legge sterke begrensinger i framtidig bruk av området.

Topografien med sterk kupering i området på Båsmofjellet vil trolig også gi svært store terrenginngrep, med store anleggskostnader som følge. En evt. atkomstvei vil også føre til omfattende terrenginngrep med tilhørende betydelige kostnader.

Båsmofjellet ligger grovt sett på ca. cote 300 – 350, dvs. mer enn 100 meter høyere enn alternativet ved "Hauan". En slik beliggenhet vil flyoperativt bli utsatt for økte problem for vær / vind / lavt skydekke. Pga hinder i nærområdet og høye minima så vil en slik plassering innebære dårlig regularitet dersom det i det hele tatt er mulig av flyoperative hensyn å anlegge en flyplass i dette området.

Når det gjelder uttalelsen fra Helgeland Regionråd viser vi til det som er sagt i planprogrammet om felles flyplass-løsning for Helgeland, og at det i KU-programmet er forutsatt en full gjennomgang av spørsmål i tilknytning til flyplasstrukturen på Helgeland. Det kan her kort nevnes at en av årsakene til at det i det hele tatt er kommet et initiativ om ny flyplass i Rana, er at AVINOR har skrinlagt planene om en felles flyplass på Helgeland.

3. Uttalelser hvor det påpekes konkrete forhold som må tas med i KU-programmet:

Den tredje og siste kategorien består av uttalelser fra div. regionale og statlige myndigheter/etater/organisasjoner med ansvar for særskilte interesser i planarbeidet. Her er det snakk om innspill hvor det konkret pekes på forhold som må/skal tas med i utredningsarbeidet.

Nedenfor presenteres i korte trekk hovedpunktene i uttalelsene i denne kategorien:

HELGELANDSKRAFT

- Behov for å belyse/kartlegge dagens situasjon i forhold til linjenett og kapasitet. Utrede framtidig behov for strømforsyning, nye linjetraseer, evt. flytting av eksist. linjer etc.

VEGVESENET

- Ønsker å få utredet konsekvenser for eksisterende vegnett og trafikkforhold ved bygging av ny flyplass.
- Dagens vegnett – behov for nytt – vurdering mot trafikkgrunnlag.
- Vurderinger om trasevalg.
- Vurderinger om planlegging og finansiering av nødvendig vegopprusting.

NORGES NATURVERNFORBUND

- Positiv til et bredt anlagt planarbeid, men skeptisk til det skisserte tidsforbruket. Mener det må brukes mer tid på kartlegging/registrering av naturgitte forhold. Tema som må med i KU-programmet:
 - Friluftsliv
 - Kulturminner
 - Konsekvenser for jernbanen
 - Konsekvenser for biltrafikk og veistandard på Helgeland
 - Konsekvenser for klimautslipp som følge av endringene i transportmønsteret.

AVINOR

- Generelt positiv til flyplassplanene som erstatning for eksist. flyplass på Røssvoll. Peker på at Avinors rolle i det videre planarbeidet må avklares på et overordnet politisk nivå (les Samferdselsdep.). Konkret på 7 luftfartsrelaterte forhold som må belyses grundig i KU-arbeidet:

- Dokumentasjon av de meteorologiske forholdene på den nye lokaliteten.
- Problemstillinger og konsekvenser knyttet til flyoperative forhold.
- Problemstillinger knyttet til luftfremmens organisering i området/valg av lufttrafikkjeneste.
- Konsekvenser knyttet til drift av ny lufthavn.
- Konsekvenser knyttet til flyplasstrukturen i Nordland.
- Konsekvenser knyttet til flyrutetilbudet i Nordland.
- Konsekvenser knyttet til Avinors økonomi.

HELGELAND MUSEUM

- Påpeker at det i KU-programmet må klargjøres hvilke tema innenfor natur – landskap – vilt – biologisk mangfold, etc. som skal utredes. Viser til div. lovverk og rutiner for kartlegging av naturmangfold. Nevner også at kulturminner og kulturmiljøer, herunder samiske interesser må utredes.

FYLKESMANNEN I NORDLAND

- Særlig opptatt av ROS-analyse, og sier seg fornøyd med det opplegget som er skissert i planprogrammet.
- Behov for grundig og bred gjennomgang av konsekvenser for landbruksinteressene. Tap av produktivt areal er her sentralt.
- Naturmiljø – biologisk mangfold mv. Påpeker at dette kartleggingsarbeidet suppleres med feltundersøkelser. Spesielt viktig at fugl kartlegges i hekketida og undersøkes under trekket vår og høst. Det bør videre stilles krav om at kartlegging av naturtyper og ferskvann foretas i vekstsesongen. Krav om evt. avbøtende tiltak.
- Landskap. Landskapskartlegging og vurdering av konsekvenser for landskapsbildet.
- Friluftsliv. Påpeker at friluftsliv ikke er nevnt i planprogrammet, og at dette er en mangel som må rettes i KU-programmet. Friluftslivsinteressene skal utredes i henhold til DN's handbøker og rutiner.
- Vurdering av andre alternativ. Det bør klargjøres hvorfor andre alternativ ikke er aktuelle, og at det vil være driftsøkonomisk- og samfunnsøkonomisk forsvarlig å gjennomføre en slik utbygging. Et realistisk kostnadsoverslag vil her være et viktig hjelpemiddel.
- Konsekvenser for annen trafikk og flyplasser i Nordland må belyses. Forholdet til NTP er her viktig.
- Forurensningsmessige forhold i tilknytning til bygging og drift av en ny flyplass må utredes.

REINDRIFTSFORVALTNINGEN I NORDLAND

- Påpeker at reindriftsmessige forhold og interesser skal utredes på lik linje med andre landbruksmessige forhold. Spesielt skal de samlede effektene av planer og tiltak innenfor det enkelte reinbeitedistrikt vurderes.

NORDLAND FYLKESKOMMUNE

- Fylkesrådet er opptatt av at Avinors rolle i planarbeidet avklares så snart som mulig, og at forholdet til NTP 2010 – 2019 belyses og avklares.
- KU-programmet må legge til rette for en bred utredning av konsekvenser for trafikk og transport i et regionalt perspektiv (Nord-Helgeland). Kollektivtransport og evt. nye tiltak i vegnettet er her et viktige stikkord.

- Kulturminnefaglig vurdering. Tiltakets konsekvenser for kulturminner og kulturmiljøer må utredes. Som grunnlag for dette arbeidet må det gjennomføres kulturhistoriske registreringer i felt.
- Samiske kulturminner skal også ivaretas i utredningen.

Vurdering:

Samtlige forhold som er tatt opp i uttalelsene foran, er relevante for saken, og vil bidra til ytterligere detaljering av konsekvensutredningsarbeidet. Dette vil igjen bidra til at problemstillingene i saken belyses på en best mulig måte, og gi grunnlag for en helhetlig og god beslutningsprosess.

Realitetene i punktene foran er innarbeidet i forslaget til KU-program slik det framkommer i forslaget til vedtak.

KONKLUSJON:

Foranstående gjennomgang av innkomne uttalelser viser at det er kommet flere innspill og synspunkter på forhold og tema som ønskes tatt med videre i arbeidet med konsekvensutredningen. Etter vår vurdering er det meste relevant for saken, og innspill/kommentarer er tatt inn i konsekvensutredningsprogrammet slik det er presentert i forslag til vedtak.

Når det gjelder innspill om utredning av andre lokaliteter, konkluderer vi med at det ikke foreligger noen reelle alternativ utover det som er brakt fram av Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS, og det anbefales at konsekvensutredningen gjennomføres for dette alternativet, med eksisterende flyplass på Røssvoll som 0-alternativ.

UTRYKTE BILAG:

- Sakens dokumenter.

Mo i Rana, 03.12.2007.

Frank Handå
Teknisk sjef

Sverre Å. Selfors
plansjef