

KOMMUNEDELPLAN FOR NY FLYPLASS I RANA.

Forslag til planprogram.



Foto: Rolf Ørjan Høgset

**Rana kommune,
PLANKONTORET
07.09.2007**

Planprogrammet skal klargjøre premisser og rammer for planarbeidet, herunder fastsette hvilke forhold som skal utredes og/eller beskrives nærmere i planforslaget med konsekvensutredning.

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 konkurranse-dyktighet. Til tider dårlig regularitet rammer også ambulanseflyene, med mulighet for tilfeller der kritisk sjuke mennesker ikke kommer raskt nok videre til spesialsykehus.

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, direkteruter 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 avstandsurempen 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.

2. 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.

3. 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/påvirket 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.

4. 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.

5. 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 avgrensnes 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.

6. 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.