

RANA KOMMUNE

Arkivnr.: 07/863 - 114

Saksbehandler: Gunnar Brattli

Arkiv: 143 Q65

SAK: KOMMUNEDELPLAN FOR POLARSIRKELEN LUFTHAVN, MO I RANA SLUTTBEHANDLING AV PLANFORSLAG

Evt. vedleggsliste finnes på slutten av saksframlegget.

Forslag til vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 20-5 vedtar Rana kommunestyre "KOMMUNEDELPLAN FOR POLARSIRKELEN LUFTHAVN, MO I RANA", plankart datert 15.09.2008, sist revidert 17.12.2008, med tilhørende bestemmelser og retningslinjer datert 15.09.2008, sist revidert 17.12.2008.

Rådmannen i Rana, 5. januar 2009.

Rådmannen i Rana,

SAKSUTREDNING

SAMMENDRAG:

Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS (PLU) 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.

Kommunen har lagt opp til en bred og åpen planprosess, hvor en i et nært samarbeid med Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS har tatt sikte på å avklare arealbruksspørsmålene gjennom utarbeiding av ny kommunedelplan.

Etter varslingsplanoppstart med forslag til planprogram, ble det i eget vedtak i kommunen fastsatt program for konsekvensutredning.

PLU har etter gjennomført konsekvensutredning og utarbeidet forslag til kommunedelplan som har vært lagt ut til offentlig ettersyn. Det er vurdering av merknader/uttaleleser til dette planforslaget med konsekvensutredning, og endelig vedtak av kommunedelplanen som er tema i denne saken.

I tillegg er det satt i gang og delvis utført omfattende utredninger og analyser av flyoperative forhold og værmessig tilgjengelighet for den aktuelle flyplass-lokaliseringen.

Høringen av planforslaget med konsekvensutredning og supplerende utredninger 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.

Planlegging for utbygging av ny flyplass er et stort og omfattende arbeid som vil bestå av ulike faser. I denne sammenhengen vil vedtak av kommunedelplanen kun være å oppfatte som passering av første milepæl. Dette er imidlertid en viktig milepæl, for med vedtak av kommunedelplanen fastlegges arealbruken og kommunen sier klart i fra om at en har til hensikt å få bygget ny flyplass.

Kommunedelplanen vil ikke i seg selv åpne for gjennomføring av det aktuelle tiltaket, men vil gjennom arealbruk og bestemmelser legge føringer for videre avklaringer som skal skje gjennom utarbeiding av reguleringsplan og deretter påfølgende byggeplanlegging.

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

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

SAMMENDRAG FRA KONSEKVENsutREDNINGENS SAMLERAPPORT:

Foreliggende sak er svært omfattende med en rekke ”store” dokument, spesielt i tilknytning til ulike konsekvensutredningstema. Det vil være tidkrevende å lese seg gjennom alt materialet. For å kunne få en relativt god oversikt over saken, uten å måtte lese alt fra perm til perm gjengis nedenfor sammendraget fra konsekvensutredningens samlerapport.

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. Polarsirkelen Lufthavnutvikling har i løpet av den forholdsvis korte tiden som har gått siden stiftelse av selskapet oppnådd et unikt engasjement og samarbeid både politisk og i næringslivet, på tvers av 8 kommuner på nord og midt Helgeland.

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. Både Samferdselsministeren og Avinors ledelse mener at luftfart i mange sammenhenger må ses som en del av kollektivsystemet i Norge med lange avstander til sentrale funksjoner.

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. 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 38 daglige direkteruter til Oslo med store fly. 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 velegnethet for etablering av en vel fungerende lufthavn.

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

Formålet med planarbeidet 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. Dagens lufthavn, Røssvoll, anses ikke å ha potensial for å kunne bli en vel fungerende lufthavn. Både næringsaktører, Avinor og politisk miljø har sett at det ligger klare begrensninger og små utviklingsmuligheter i dagens flyplass.

Røssvoll lufthavn har i utgangspunktet en driftstillatelse som må fornyes høsten 2010. Avinor har valgt å utsette betydelige investeringer her inntil det er avklart om det skal bygges ny lufthavn på Hauan. Dette vil medføre en periode der driften på Røssvoll opprettholdes ved hjelp av kompensierende tiltak, godkjent av Luftfartstilsynet.

Rana kommune har funnet det hensiktsmessig også å legge inn et område for fremtidig næringsutvikling. For øvrig omfatter planen LNF-områder og viktige ledd i kommunikasjonssystemet.

Konsekvensutredning og forslag til kommunedelplan, er i sin helhet utarbeidet i henhold til program for konsekvensutredning, fastsatt av Rana kommune 11.12.2007 (sak 0019/07).

I alt 15 ulike konsekvenstema er utredet.

På dette nivå i planprosessen antas sannsynlig prosjektkostnad for Polarsirkelen lufthavn (2 000 m rullebane pluss asfalterte sikkerhetsområder) å ligge et sted mellom 900 mill. og 1,1 mrd. kr. Målet er at regionen selv bidrar med en betydelig andel av dette.

Luftfartens katalytiske virkninger i en region bestemmes av i hvilken grad luftfarten påvirker næringslivets investeringslyst og regionens tilgjengelighet for turister. Nyten næringslivet og turismen vil ha av en etablering av Polarsirkelen lufthavn vil være størst for Rana-regionen der lufthavnen planlegges bygd. Næringslivet i Mosjøen-regionen og Sandnessjøen-regionen vil

imidlertid også kunne opprettholde kontakt med kunder og leverandører på en bedre måte enn i dag, og vil kunne trekke til seg nye turistgrupper når det blir mulig å fly direkte mellom Helgeland og Oslo. Således vil en ”storflyplass” i Rana gi positive ringvirkninger for store deler av Helgeland, og være et viktig tiltak i forhold til å oppfylle de overordnede målene i fylkesplan for Nordland knyttet til ”...å ta i bruk potensialet i Nordland” samt ”...sikre næringslivet gode rammevilkår” for å kunne styrke bedriftenes konkurranseevne.

Lavere billettpriser, økt kapasitet og bedre tilgjengelighet vil blant annet være en forutsetning for å åpne en stor og interessant region for helårsturisme. Helgelandskysten og Arctic Circle er allerede etablerte ”merkevarer”.

Basert på det ovenstående og beregninger foretatt i rapporten kan vi oppsummere med at nedlegging av Røssvoll lufthavn og etablering av Polarsirkelen lufthavn med et godt rutetilbud til OSL sannsynligvis vil innebære:

- En nytteøkning for passasjerene på rundt 100 mill. kr per år. *(Vi har her antatt at alle dagens reiser mellom nordre og midtre Helgeland og Oslo overføres til flyruten. Dersom overført trafikk blir mindre, trekker dette i retning av en lavere netto nytteøkning. Redusert behov for overnatting i tilknytning til reisevirksomheten, har vi ikke tatt hensyn til. Dette trekker i retning av høyere nytte av direkteruten.)*
- En forverring av driftsresultatet (før avskrivninger) til Avinor på anslagsvis 20 mill. kr per år. *(Beregningen er basert på at både Kjærstad og Stokka lufthavn opprettholdes. En nedleggelse av en av disse lufthavnene vil innebære rundt 25 mill. kr i årlige reduserte driftskostnader for Avinor.)*
- At statens utgifter til kjøp av flyrutetjenester (FOT) på Helgeland vil øke dersom staten fortsatt skal kjøpe FOT-ruter til/fra Mo i Rana og reduseres dersom Mo i Rana tas ut av FOT-rutene.
- Store positive ringvirkninger for Helgeland som helhet, spesielt de nordre og midtre delene av regionen.
- At biltrafikken vil bli redusert med opp til 972 000 personbilkm. Med et gjennomsnittlig utslipp av CO₂ på 150 g/km utgjør dette ca. 145 tonn CO₂ per år. Ved en pris på 200 kr for en kvote på 1 tonn CO₂, får denne besparelsen en årlig verdi på 29 000 kr. Redusert biltrafikk reduserer også ulykkeskostnader og køkostnader.
- At det vil bli foretatt maksimalt 20 500 færre togreiser på Nordlandsbanen per år og at hurtigbåtruten mellom Bodø og Helgeland vil miste inntil 7 050 reisende årlig.

Som det framgår av det ovenstående vil Polarsirkelen lufthavn med direkteruter til/fra Oslo gi en betydelig nytteøkning for befolkning og næringsliv på nordre og midtre Helgeland, noe som vil kunne gi betydelige positive ringvirkninger for regionen. Etableringen vil imidlertid svekke driftsresultatet til Avinor, i hvert fall på kort sikt, og føre til en overføring av inntekter fra NSB og hurtigbåtruten til Avinor, flyselskapene og passasjerene. Samtidig vil biltrafikken (målt i personbilkm) reduseres noe. En ny lufthavn vil også gi nytte for annen trafikk. Eksempelvis vil en lufthavn med god tilgjengelighet og regularitet øke sikkerheten for befolkningen i kritiske situasjoner, spesielt ved behov for transport med ambulansefly til Bodø, Tromsø, Bergen, Trondheim eller Oslo.

Etablering av Polarsirkelen Lufthavn, Mo i Rana forutsetter ikke nedlegging av andre lufthavner enn Røssvoll. Konsekvensene for Kjærstad og Stokka anses ikke som betydelige. Det er også mulig at en konkurranse mellom flyplasser kan bidra til å skjerpe aktørene på denne delen av kortbanenettet.

Stamlufthavnene i Bodø og Trondheim antas kun i liten grad å berøres av en ny større lufthavn i Mo i Rana. Generert trafikk fra Helgeland til Oslo over disse lufthavnene utgjør en svært liten andel av den totale trafikken i Bodø og Trondheim. Det er også mulig å se for seg at dersom det oppnås rimeligere billetter og økt kapasitet fra Mo i Rana, så kan dette generere nyskapt trafikk også til Bodø og Trondheim.

Det er utført beregninger av flystøy for alternative forslag til en ny flyplass i Mo i Rana. Beregningene er utført med to forskjellige rullebanelengder og to alternative trafikkmengder på hver. Resultatene viser at for det laveste alternativ er det kun ett bolighus som kommer innenfor støysonegrensene. I det mest ekspansive scenario øker imidlertid dette tallet til 31. 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. Støysonene berører ikke den bymessige bebyggelsen i Mo i Rana.

Det er komplekst å gi en fullstendig vurdering av de flyoperative forholdene for en ny lufthavn. Tiltakshaver vektlegger imidlertid sterkt å gjennomføre omfattende og grundige vurderinger av alle viktige flyoperative forhold i samarbeid med relevante og kompetente miljøer anbefalt av Avinor. Viktige områder som påvirker de operative forutsetningene for en lufthavn er blant annet følgende. Minima (hvor lavt det kan flys før en landing må avbrytes dersom sikten er for dårlig), om det er etablert rettlinjede glidebaner i begge retninger, glidebanegradiant, banelengder, vinterforhold, bæreevne, regularitet og rekkevidde for operasjoner, vær inkludert sikt, sidevind, turbulens, etc.

Risikoanalyse gjennomføres av Det Norske Veritas. Arbeidet avsluttes medio oktober og innledningsvis ser forhold som påvirker risiko meget fordelaktige ut for Hauan versus Røssvoll. Analysen må imidlertid gjennomføres for både store (Boeing 737) og små fly (Dash 8) før konklusjoner gjøres og sammenligninger endelig kan trekkes med andre mellomstore lufthavner.

Det gjenstår som nevnt fortsatt en del arbeid før alle undersøkelser er gjort med å vurdere forhold som vil påvirke de operative forutsetningene på Hauan. Så langt ser det ut som om området egner seg godt til det formålet som lufthavnen er ment å betjene, nemlig først og fremst å skape gode forutsetninger for å etablere et konkurransedyktig rutetilbud til Oslo. Mulighetene for å betjene eventuelle fraktfly analyseres også. Helgeland har en betydelig andel produksjon av laks, og markedene i Østen nås ikke med vogntog. Så godt som alle oppdrettsselskapene i regionen er aksjonærer i Polarsirkelen Lufthavnutvikling.

Den planlagte flyplassen med tilhørende aktivitet ligger i et område hvor naturlandskapet dominerer. Forholdene ligger likevel til rette for en terrengmessig god løsning på tiltaksstedet. En del boliger vil bli berørt av tiltaket og vil merke vesentlige endringer i forhold til dagens situasjon.

Planområdet har stor variasjon i naturforholdene, er lavtliggende, har en stor andel rike vegetasjonstyper og har en nokså stor andel med gammel skog. Forekomstene av fuktige og rike skogtyper som boreal regnskog og rike sumpskog er særlig viktige. Forslag til kommunedelplan legger opp til at de fleste og viktigste naturverdiene blir liggende i LNF-områder.

Ny flyplass med tilhørende anlegg beslaglegger store arealer som i dag blir brukt til ulike friluftslivsaktiviteter. Dagens brukere av området er i hovedsak beboere i nærområdene. Det forventes at bruken av området blir redusert og endret. I planområdet utenfor tiltakene flyplass, atkomstveg og næringsområde vil en kunne bedrive friluftslivsaktiviteter.

Innenfor det arealet som vurderes aktuelt for etablering av lufthavn, og hvor det må foretas terrenginngrep ved utbygging, er det registrert 3 automatisk freda kulturminner. Dette gjelder to kullgroper og en "heller". I tillegg er det 5 lokaliteter som er registrert som nyere tids kulturminner innenfor tiltaksområdet.

Potensiell forurensing ved etablering og drift av flyplass er i første rekke knyttet til stoffavrenning via overvann til lokale resipienter. I anleggsfasen kan avrenningen inneholde suspenderte partikler og ammonium. I driftsfasen kan avrenningen inneholde glykol og formiat fra avisingsmidler. Alle nevnte stoffer kan ha negative effekter på ulike organismer, bl.a. ørretstammer i lokale vann og bekker.

Planområdet er nær 8 km². Av dette er 6100 daa produktivt landbruksareal. De planlagte tiltakene, dvs. flyplass med atkomstveg og andre anlegg samt næringsområdet, berører i alt ca 2960 daa produktivt areal, i det alt vesentlige barskogmark. Det er 12 landbrukseiendommer som får et arealtap av betydning.

Ved etablering av Polarsirkelen lufthavn i Rana vurderes virkningene av tiltaket å gi små negative konsekvensene for Ildgruben reinbeitedistrikt.

Innenfor arealet som skal opparbeides til lufthavn og atkomstveg er det ingen bebyggelse som blir fysisk berørt, men to boligeiendommer ligger likevel så nært at de vil bli sterkt påvirket av flyplassutbyggingen og senere drift av denne. Videre ligger det to hytter på nordsida av Langtjønna og ei hytte på nordsida av Fisktjønna som også blir påført ulemper ved utbygging og drift av ny flyplass.

Eksisterende lufthavn på Røssvoll forutsettes nedlagt, og det kan være flere aktuelle alternativ for utnyttelse av arealer og infrastruktur.

Risiko og sårbarhetsanalysen avdekker ingen kritiske forhold som kan vanskeliggjøre gjennomføring av planlagte tiltak.

Foreliggende konsekvensutredning har avdekket noen konfliktsituasjoner i forhold til planlagt utbygging. Utredningen foreslår flere avbøtende tiltak som vil redusere mulige skader / ulemper ved bygging av lufthavna.

Tiltakshaver anbefaler at forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning vedtas og legges til grunn for videre planlegging.

BEHANDLING:

Varsel om oppstart av planarbeidet, med forslag til planprogram, 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.

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

Endelig program for konsekvensutredning ble fastsatt av Plan- og ressursutvalget i Rana kommune den 11.12.2007 (sak 0019/07), og meddelt tiltakshaver og andre berørte parter ved brev av 21.12.2007.

I konsekvensutredningsprogrammet er det tatt hensyn til opplysninger og innspill som ble mottatt fra berørte parter, ved at det er stilt krav om utredning av disse forholdene i konsekvensutredningen.

Noen innspill fra høringen av forslaget til planprogram tok opp spørsmålet om annen lokalisering av ny flyplass, og videre utredning av dette forholdet. I saken er disse innspillene belyst og diskutert, og det ble konkludert med at det ikke var aktuelt å stille krav til tiltakshaver om full utredning av andre alternative lokasjoner.

Fastsatt konsekvensutredningsprogram med kommentarer og innledende vurderinger til det offentlige ettersynet følger saken som **trykt vedlegg nr. 1**.

OFFENTLIG ETTERSYN:

Plan- og ressursutvalget behandlet forslag til "Kommunedelplan med konsekvensutredning for Polarsirkelen Lufthavn, Mo i Rana i møte den 26.09.2008 (sak 0078/08), og vedtok utlegging til offentlig ettersyn.

Offentlig ettersyn ble gjennomført i perioden 29.09. – 10.11.2008 (6 uker) etter direkte varslings til berørte parter ved brev av 29.09.2008 og kunngjøring i Rana Blad 29.09.- 01.10.2008.

Kunngjøring om offentlig ettersyn med samtlige tilhørende saksdokumenter har også vært tilgjengelige i høringsperioden på hjemmesidene til Rana kommune og Polarsirkelen Lufthavnutvikling.

Planforslaget med konsekvensutredning er også presentert direkte gjennom møter med div. sentrale og regionale myndigheter/aktører. (Fylkesmannen, fylkeskommunen, Avinor, Luftfartstilsynet, flyselskaper, mv.)

Det ble også avholdt åpent orienteringsmøte i kommunestyresalen den 20.10.2008.

Fylkesmannen og Nordland fylkeskommune har etter søknad fått utsatt høringsfrist til 27.11.2008.

Ved høringen er det to spørsmålstillinger som skal belyses. For det første om tiltakshaver har gjennomført konsekvensutredningen i henhold til vedtatt KU-program, og således oppfylt utredningsplikten, og for det andre om de funn og konklusjoner som er trukket i KU er lagt til grunn for utformingen av planforslaget.

Ved avsluttet høringsperiode var det registrert til sammen 43 uttalelser i saken. Disse følger saken som utrykte vedlegg.

REGISTRERTE UTTALELSER/MERKNADER:

Av de innkomne uttalelsene er 20 stk. registrert fra private enkeltpersoner, og mindre organiseringer av private interesser (grunneierlag i Steinbekkhaugen og arbeidsgruppa for beboerne i Steinbekkhaugen). De øvrige 23 uttalelsene er mottatt fra div. organisasjoner og myndigheter.

I avsnittene nedenfor vil det bli redegjort for de forskjellige uttalelsene, og relevante forhold vil bli belyst og kommentert i relasjon til planforslaget og konsekvensutredningen.

For å korte ned teksten noe, og om mulig gjøre det hele noe mer oversiktlig har vi valgt å samle uttalelser som berører samme tema i grupper og kommentere disse samlet. Uttalelsene listes derfor i

disse gruppene med avsender, registreringsdato og dokumentnummer før de vurderes og kommenteres:

PRIVATE

| <i>Nr.</i> | <i>Avsender.</i> | <i>Registrert.</i> | <i>Dok.nr.</i> |
|------------|--|--------------------|----------------|
| 1 | Eli Kristine Hansen | 05.11.08 | 65 |
| 2 | Sonja og Håkon Rudolfsen | 05.11.08 | 66 |
| 3 | Siv og Knut Nilsen | 07.11.08 | 67 |
| 4 | Grunneierlaget i Steinbekkhaugen | 10.11.08 | 69 |
| 5 | Grete Bredesen | 10.11.08 | 70 |
| 6 | Ivar Hansen | 10.11.08 | 73 |
| 7 | Tim Ivan og Tordis Rør Bredesen | 10.11.08 | 75 |
| 8 | Monica Hagen og Marius Nilsen | 10.11.08 | 76 |
| 9 | Espen Mortensen | 10.11.08 | 79 |
| 10 | Bjørn Egil Hansen og Geir Steffensen | 10.11.08 | 81 |
| 11 | Kristin Ytregård | 10.11.08 | 82 |
| 12 | Asle Hansen | 10.11.08 | 84 |
| 13 | Vigdis Palm Hansen | 10.11.08 | 85 |
| 14 | Einar Furuheim | 10.11.08 | 86 |
| 15 | Elin og Tore Fjeld | 11.11.08 | 87 |
| 16 | Arbeidsgruppa for beboerne i Steinbekkhaugen | 12.11.08 | 92 |
| 17 | Christian A. Nilsen | 13.11.08 | 96 |
| 18 | Frits Larsen | 03.10.08 | 63 |
| 19 | Rolv Kristian Brendås og Kate Nærum Brendaas | 10.11.08 | 80 |
| 20 | Gunder J. Løvlimo | 12.11.08 | 91 |

Uttalelsene 1 – 17 representerer alle grunneiere og beboere med utgangspunkt i Steinbekkhaugen. Felles for alle disse uttalelsene er at de i utgangspunktet stiller kritiske spørsmål knyttet til planene om etablering av en ny flyplass på Hauan. Dette fordi det fryktes at en flyplass så nært opp til bebyggelsen vil påføre beboerne en rekke ulemper og negative konsekvenser. Flystøy, forurensing av private drikkevannskilder, tap av friluftsområder/nærturområder, endret avrenning fra området, tap av skogarealer og verdiforringelse av eiendommer og boliger er forhold som det pekes på i uttalelsene.

Videre uttrykkes det frykt for at en evt. ny veiforbindelse mellom Steinbekkhaugveien og Granheiveien, slik planforslaget skisserer, vil føre til store ulemper for beboerne i området. Det er også flere som har innvendinger til å legge ny Granheivei vestover rundt flyplassen og ikke under i kulvert slik det ble antydnet på et tidlig stadium i planarbeidet.

Vurdering: De fleste forhold som tas opp av beboerne i sine merknader er belyst og vurdert i konsekvensutredningen. For noen forhold er konsekvensene åpenbare, og her er det snakk om hvilke avbøtende tiltak som skal gjennomføres, mens det for andre forhold ennå hefter usikkerhet med konsekvenser, slik at fortsatte utredninger og avklaringer må foretas før konkrete tiltak kan fastlegges.

Når det gjelder arealinngrepet og tap av skog, vil det for berørte grunneiere bli kjørt en prosess med kartlegging av verdier og registrering av arealer i forkant av selve diskusjonen om fastsetting av erstatninger. Dette arbeidet vil bli lagt opp i henhold til gjeldende lovverk og ta utgangspunkt i vedtatt reguleringsplan når slik trolig foreligger utpå høsten 2009. Eventuelle spørsmål om arrondering av eiendommer og justering av eiendomsgrenser vil også bli tatt inn i dette arbeidet.

Beboerne på Steinbekkhaugen har vært opptatt av konsekvenser for private vannanlegg dersom det blir besluttet bygging av ny flyplass. Generelt vil det være slik at dersom vannanlegg berøres av utbygging/teknisk inngrep, så vil det være tiltakshavers plikt å utbedre evt. skade/erstatte eksisterende anlegg med nytt anlegg.

I denne konkrete saken mener vi det kan være sannsynlighet for at eksisterende vannanlegg berøres enten ved fare for forurensing eller redusert forsyning. For å avbøte en slik situasjon foreslås det krav om utredning for ny vannforsyning til bebyggelsen i Steinbekkhaugen, og at slik utredning bør gjennomføres i tilknytning til og settes som en betingelse for reguleringsarbeid som skal iverksettes for en ny flyplass.

Flystøy fra aktivitet ved en ny flyplass har vært tatt opp som et mulig problem for beboere i Steinbekkhaugen og Fagerlia. Slik resultatene foreligger fra beregningene av potensiell flystøy, ser det ikke ut til at flystøy skal bli spesielt problematisk for eksisterende bebyggelse i nærområdene inntil en ny flyplass.

Gjennom arbeidet med reguleringsplan for ny flyplass vil det bli foretatt nye og mer detaljerte støyberegninger for hver enkelt bolig som antas å ligge slik til at det kan være mulig å registrere høye støynivå (rød og gul sone i støysonekartet). I de tilfeller at støynivået for en enkelt bolig overstiger de verdier som er fastlagt i lov og forskrift, vil det være aktuelt å gjennomføre konkrete støyreduserende tiltak. Dette kan enten være skjermingstiltak i forhold til utemiljø (hage) eller i forhold til innemiljø.

Granheiveien er i planforslaget foreslått lagt i en sløyfe rundt på vestsida av den planlagte flyplassen. Dette valget av løsning er dels basert på kostnader (en kulvert under flyplassen blir lang og kostbar), men også pga. behov for å komme til flyplassområdet fra flere steder. Vei rundt flyplassen vil også gi god atkomst til skogarealer som grenser inn mot flyplassarealet. Detaljer vedrørende veiløsning vil bli avklart i reguleringsplanen.

I anleggsperioden vil det være risiko for miljøulemper for beboere i nærområdet. Dette vil dreie seg om mulig støy fra sprenging og anleggstrafikk samt støv i forbindelse med uttak av masser. Det vil være et ansvar for tiltakshaver i samarbeid med utførende entreprenører å legge opp til driftsrutiner som ikke fører til uakseptable forhold for beboere i området.

Samtlige uttalelser fra beboere og grunneiere i Steinbekkhaugen inneholder krav om erstatning pga. verdiforringelse på eiendommer og boliger som en følge av utbygging av flyplass. Generelt kan det på dette punktet sies at det skal relativt mye til før erstatningsplikt skal inntre. I dette tilfellet antas bygging av ny flyplass ikke å være et tiltak som innebærer så vidt omfattende konsekvenser for beboerne at erstatning vil komme på tale. Slike spørsmål er imidlertid knyttet til reguleringsplan. Krav kan fremmes etter at reguleringsplan er vedtatt, og behandles da etter loven..

Endring av bestemmelser innenfor LNF-område som innebærer en skjerping av regler som hindrer spredt boligbygging, antas heller ikke å kunne føre til noen erstatningsplikt for kommunen.

I uttalelsene fra beboerne på Steinbekkhaugen er det framsatt krav om en rekke kompenserende tiltak som en følge av de ulemper som de vil bli påført ved utbygging av flyplass. Her er forhold vedrørende vannforsyning og avløpsløsning, samt opprusting av Steinbekkhaugveien ofte nevnt som aktuelle tiltak. Det er også nevnt tilrettelegging for nye friluftsområder som kompensasjon for de arealene som går med til flyplass-området.

Det er vanskelig å forholde seg til alle disse kravene om tiltak på det plannivået vi nå befinner oss. Avklaringer om slike kompenserende tiltak kan først skje i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplan. Dette fordi en da først får tilstrekkelig detaljering av problemstillingene. Det er imidlertid klart allerede nå at en rekke av de tiltakene som er listet som krav fra beboerne i området

ikke har noen direkte tilknytning til bygging av ny flyplass. Avklaring av disse forholdene vil derfor langt på vei være politisk betinget, og de må derfor normalt tas opp som egne saker.

Uttalelse nr. 18 fra Frits Larsen berører forhold i tilknytning til eksisterende bebyggelse langs Granheiveien. Planlagt trasè for ny hovedvei til flyplassen vil trolig komme i berøring med private vann- og avløpsanlegg. Det fryktes også for at et vil oppstå støy fra en ny vei.

Vurdering: I den grad bygging av ny vei vil komme til å berøre eksisterende vann- eller avløpsanlegg i området vil eierne få etablert nye løsninger kostnadsfritt. Det vil også være slik at dersom tiltak medfører støybelastning for beboerne vil dette bli taklet i henhold til de bestemmelser som framgår av gjeldende lovverk.

Disse detaljerte forholdene vil bli belyst nærmere og avklart gjennom utarbeiding av reguleringsplan for den aktuelle hovedveien mellom E-12 og den nye flyplassen.

Uttalelse nr. 19 fra Rolv Kristian Brendås og Kate Nærum Brendaas reiser innledningsvis kritikk mot oppbyggingen av KU-rapporten. Det er bl.a. vist til at de ”grønne fagfeltene” er dårlig belyst mens andre tema er viet mye større oppmerksomhet.

Videre er det i uttalelsen innspill i forhold til vann- og avløpsløsning, hovedatkomstveien mellom E-12 og flyplassen samt næringsområdet langs E-12.

Vurdering: Når det gjelder vann- og avløpsløsning i området vises det til våre vurderinger i forhold til uttalelser fra beboere i Steinbekkhaugen, samt de opplysninger og vurderinger som kommer fram i uttalelsen fra Mo i Rana Bydrift.

I uttalelsen er det også formulert sterk kritikk mot det foreslåtte ervervsområdets plassering og størrelse. Dette i relasjon til drift av skogverdiene kontra et langsiktig behov for nye næringsareal. Her viser vi til de avklaringer vedrørende Fylkesmannens innsigelse som kommer lenger bak i saksutredningen. Konklusjonen her er at den løsningen som anbefales lagt inn i planen, langt på vei er i overensstemmelse med synspunktene til de to grunneierne i Brennåsen.

Når det gjelder atkomstveien til flyplassen er det pekt på flere detaljerte forhold som vil finne sin løsning når detaljert veiplanlegging tar til som en del av reguleringsarbeidet.

Uttalelse nr. 20 fra Gunder J. Løvlimo viser til generelle og overordnede standpunkt når det gjelder natur- og miljøvern. Det pekes på at det må foretas store inngrep i viktige naturområder, og at dette ikke er forenelig med nasjonale prinsipper.

Vurdering: Utbygging av en flyplass slik det her planlegges vil uomtvistelig føre til stort naturinngrep. Det er imidlertid klargjort i KU at ulempene og skadeomfanget kan holdes på et akseptabelt nivå, og at positive effekter for ”storsamfunnet” er større enn de negative konsekvensene som vil oppstå som en følge av naturinngrepet.

MYNDIGHETER, ETATER, ORGANISASJONER

| <i>Nr.</i> | <i>Avsender.</i> | <i>Registrert.</i> | <i>Dok.nr.</i> |
|------------|------------------------------------|--------------------|----------------|
| 21 | Fortidsminneforeningen | 14.10.08 | 56 |
| 22 | Hattfjelldal kommune | 31.10.08 | 61 |
| 23 | Jernbaneverket | 10.11.08 | 77 |
| 24 | Grane kommune | 24.11.08 | 102 |
| 25 | Rana trafikksikkerhetsutvalg | 15.10.08 | 58 |
| 26 | Statens Vegvesen | 31.10.08 | 60 |
| 27 | Helgelandskraft | 05.11.08 | 64 |
| 28 | Rana Skogeierlag | 10.11.08 | 74 |
| 29 | Sametinget | 13.11.08 | 95 |
| 30 | Helgeland Museum | 14.11.08 | 98 |
| 31 | Reindriftsforvaltningen i Nordland | 17.11.08 | 99 |

| | | | |
|----|---|----------|-----|
| 32 | Mo i Rana bydrift | 20.11.08 | 101 |
| 33 | Forsvarsbygg | 07.11.08 | 68 |
| 34 | Samferdselsdepartementet | 10.11.08 | 78 |
| 35 | Forsvaret | 13.11.08 | 94 |
| 36 | Avinor | 13.11.08 | 97 |
| 37 | Dir. for samfunnssikkerhet og beredskap | 24.11.08 | 103 |
| 38 | Fylkesmannen i Nordland | 27.11.08 | 104 |
| 39 | Nordland fylkeskommune | 03.12.08 | 105 |
| 40 | Luftfartstilsynet | 08.12.08 | |
| 41 | Norwegian Air Shuttle | 18.11.08 | 100 |
| 42 | SAS | 09.12.08 | 108 |
| 43 | NHO Luftfart | 10.12.08 | 109 |
| 44 | Det Norske Veritas | 05.01.09 | 113 |
| 45 | Lufttransport AS | 30.12.08 | 112 |

Uttalelsene nr. 21 – 24 er varsel om at det ikke has merknader til konsekvensutredningen eller planforslaget.

Vurdering: Uttalelsene tas til orientering.

Uttalelse nr. 25 fra Rana Trafikksikkerhetsutvalg tar opp forhold vedrørende muligheter for et nytt og bedre veisystem i området fra Steinbekkhaugveien mot Granheiveien – Fagerlia. Samtidig pekes det på at det må vurderes tiltak for å unngå trafikkfarlig gjennomgangstrafikk i Steinbekkhaugen.

Vurdering: Som nevnt foran vil det være mulig å etablere nye veiløsninger i tilknytning til flyplassetableringen. Detaljer i denne sammenheng, herunder vurderinger av fordeler og ulemper hører inn under arbeidet med reguleringsplan for området, og en vil komme tilbake til dette temaet i neste planrunde.

Uttalelse nr. 26 fra Statens Vegvesen tar utgangspunkt i at etablering av ny flyplass vil innebære økt trafikk på hovedveinettet i og rundt Mo i Rana, dvs. E-6 sør og nord for Mo, E-12 østover fra Mo, samt Rv.12 vestover fra Mo. Hovedpoenget for Vegvesenet er helhetlig planlegging hvor det tas høyde for økning av trafikken både når det gjelder planlegging og utbygging av nytt veinett og opprusting av eksisterende veinett. Videre pekes det på viktigheten av en helhetlig planlegging og utbygging av gang-/sykkelveinett i området langs E-12 og ny atkomstvei mellom Gruben og den nye flyplassen. Det vises også til at økt trafikkmengde vil føre til økt trafikkstøy, og det må derfor gjøres kartlegging og vurderinger av aktuelle tiltak for å unngå trafikkstøy spesielt på strekningen langs E-12 østover fra Gruben. I et siste punkt vises det til at områdene øst for Gruben er registrert som viktige storvilt-biotoper, og at det derfor må planlegges med tanke på å minimalisere faren for viltulykker på det nye veinettet.

Vurdering: De forhold og punkter som Statens Vegvesen tar opp i uttalelsen vil være viktige premisser for arbeidet med detaljplanlegging av hovedveinett mellom Mo sentrum og den nye flyplassen. Avklaringer rundt dimensjonerende trafikktall må skje i nært samarbeid med Vegvesenet i forkant av reguleringsplanlegging.

Generelt kan det anføres at trafikkøkningen som en ny flyplass her vil medføre på det overordnede og regionale veinettet, er moderate og ligger innenfor ramma av hva som kan forventes av trafikkendring i et byområde, og som Statens Vegvesen som veiholder skal ta høyde for i sin planlegging.

Det vil også være naturlig med tett dialog med Vegvesenet vedrørende økonomiske sider ved aktuelle utbyggingstiltak.

Uttalelse nr. 27 fra Helgelandskraft viser til at det er flere høyspentlinjer i området, og at disse må flyttes /kables for å åpne for flyplassbygging.

Vurdering: Detaljer rundt disse tiltakene vil bli avklart i reguleringsplanen.

Uttalelse nr. 28 fra Rana Skogeierlag tar utgangspunkt i at området hvor ny flyplass planlegges bygget er et betydelig skogområde med gjennomgående gode driftsforhold. Det forutsettes at ulemper og arealtap for skogsdrifta avbøtes/kompenseres og at det evt. gjennomføres tiltak for å unngå unødig oppdeling av eiendommer. Det pekes også på at området er viktig i jaktsammenheng, og at det må så langt det er mulig legges til rette for fortsatt jakt i området.

Vurdering: Utbygging av flyplass vil utvilsomt innebære et stort arealinngrep med omfattende konsekvenser for berørte eiendommer. Ved arbeidet med reguleringsplanen bør det etableres et nært samarbeid mellom skogbruksetaten og grunneierne for å komme fram til best mulig løsninger for alle parter.

Uttalelse nr. 29 fra Sametinget vedrørende samiske kulturminner. Det er registrert samiske kulturminner innenfor planområdet. Det hersker usikkerhet vedrørende funn av en mulig gammetuft. Denne lokaliteten må befares på barmark sommeren 2009. Nærmere avklaringer rundt disse automatisk fredede samiske kulturminnene vil bli fastlagt gjennom reguleringsarbeidet.

Vurdering: I den grad registrerte samiske kulturminner berøres av anleggsmessige tiltak må avbøtende tiltak som utgraving og kartlegging gjennomføres. Betingelser som slik utgraving vil bli klarlagt i reguleringsprosessen.

Uttalelse nr. 30 fra Helgeland Museum viser til at det gjennom registreringsarbeid i området også er registrert kulturminner av lokal verdi. Det dreier seg her om div. spor etter gruvedrift/malmleting/ skjerpning. Det pekes på at disse kulturminnene har verdi for å gi et bredt bilde på Ranas nære historie, og at disse kulturminnene bør kartlegges og beskrives/sikres ved foto før de evt. går tapt pga. flyplassen.

Vurdering: Det bør være i alles interesse å få dokumentert mest mulig av tidligere aktivitet og virksomhet i dette området. Under arbeidet med reguleringsplanen bør det derfor etableres et samarbeid med Helgeland Museum slik at dette kartleggingsarbeidet kan gjennomføres i forkant av mulige anleggsarbeider.

Uttalelse nr. 31 fra Reindriftsforvaltningen i Nordland er det bl.a. skrevet:

"Distriktet påpeker at det ikke er tatt hensyn til område for ervervsbebyggelse, tilførselsveier og eventuelle innflygningslys og master i fjellområdene øst for flyplassen. Distriktet er av den oppfatning at det er av stor betydning å få med også disse tiltakene inn i vurderingen av konsekvenser for reindriften. Videre påpeker distriktet at det er ønskelig fra reindriften side at område for ervervsbebyggelse og atkomst til flyplassen bør legges til områder nord for flyplassen (Skuggheia) i et allerede utbygd område.

Distriktet er også av den oppfatning at man pga. ny flyplass vil få en forskyvning av friluftsområder som i dag er i nærheten av bebyggelsen. Dette vil ifølge distriktet igjen bety at man får større forstyrrelser nærmere de sentrale beiteområdene, spesielt oppsamlings og kalvingsområdene øst for Gåstjønnlia mot Lille Rauvatnet i Plurdalen. Dette er områder som ifølge distriktet i dag er lite brukt til friluftsliv i dag og som er av stor betydning for reindriften.

Utredningen av flystøy og konsekvenser av dette for reindriften synes distriktet er noe svakt beregnet i KU. Spesielt områdene østover er viktige for reindriften og KU sier ingenting om flykorridoren, og evnt når og hvor svinging mot øst og vest starter. Reinbeitedistriktet er også skeptiske til om forsvaret i betydelig grad vil måtte redusere sin aktivitet som følge av flyplassen, distriktet tror derfor ikke dette vil være noe godt avbøtende tiltak for reindriften.

For distriktet er det framover et ønske om at inngrepene blir begrenset mest mulig, og at det blir en prosess som også ivaretar reindriftens interesser. Dette går blant annet på plassering av næringsområde, adkomstveier, plassering av innflygningsmaster uten framføring av vei, og utforming av gjerdeanlegg rundt Flyplassen.”

Vurdering: Når det gjelder området for ervervsbebyggelse viser vi til kommentarer og vurderinger i forbindelse med Fylkesmannens innsigelse til dette arealformålet i kommunedelplanen. På nåværende stadium i planleggingen er det ikke klarlagt om det vil være behov for eller hvilke tekniske installasjoner som må etableres utenfor selve flyplassarealet. En må derfor komme tilbake med detaljer i forhold til dette på et senere stadium. Atkomst til flyplass-området har hele tiden vært forutsatt via en ny atkomstvei fra E-12. Det vurderes som uaktuelt å utrede atkomst fra nord med hovedtilknytning til E-6 herfra.

De vurderinger som reindrifta gjør i forhold til forskyvning av aktivitet pga etablering av ny flyplass kan vi bare si oss enige i. Det arealtapet som skjer for friluftsliv i flyplass-området vil bli kompensert ved ny eller utvidet bruk av andre områder, og slik sett vil denne nye og økte aktiviteten bli den ”prisen” reindrifta må betale som en følge av ny flyplass.

Forhold vedrørende flystøy i større fjellområder øst for flyplassen i forbindelse med inn- og utflyging er ikke berørt i de støyutredninger som er foretatt så langt. Slike støyberegninger og vurderinger må evt. gjennomføres når detaljerte løsninger for disse flybevegelsene er fastlagt. I det videre planarbeidet vil det bli lagt vekt på et godt samarbeid med reindrifta for å komme fram til best mulig løsninger i forhold til gjerdeanlegg, tekniske installasjoner mv.

Uttalelse nr. 32 fra Mo i Rana bydrift viser til de vurderingene som er foretatt i KU og konkluderer med at lokal løsning for vannforsyning av ny flyplass vil være best i første omgang. Dette gjelder også om deler av eksisterende bebyggelse i nærområdene til flyplassen også skal forsynes fra en fellesløsning. På lengre sikt vil det være mulig å etablere vannforsyning fra dagens kommunale vannverk, via nye næringsarealer langs E-12. Også for avløpsløsning konstateres det at lokal løsning med fullrensing vil være det beste alternativet.

Vurdering: Vi konstaterer at det er full enighet om de vurderinger som er gjort i utredningsarbeidet og de erfaringer lokal forvalter gir uttrykk for. Detaljer for lokalisering, og dimensjonering av disse anleggene vil komme på et senere stadium ved regulerings- og byggeplanlegging. Da vil også spørsmålet om fellesløsninger for bebyggelsen i Steinbekkhaugen avklares.

Uttalelse nr. 34 fra Samferdselsdepartementet viser til Avinors avtalte deltakelse på et faglig nivå i prosjektet, noe som ikke innebærer forpliktelser i forhold til eierskap eller drift av en ny lufthavn. Ellers ingen merknader til planforslaget.

Vurdering:

Det konstateres at departementet ikke har faglige merknader til planarbeidet så langt, og at spørsmål vedrørende økonomi ikke vektlegges på dette stadiet i prosessen.

Uttalelsene nr. 33 og 35 fra Forsvaret tar opp flyoperative forhold generelt og konsekvenser for forsvarets fly- og øvingsvirksomhet på Helgeland.

Vurdering: Uttalelsene tar utgangspunkt i konsekvenser for Forsvarets aktivitet dersom en ny flyplass etableres, og går således ikke inn på forhold som har betydning for arealplansaken som nå er til behandling. Forsvarets interesser vil bli avklart og ivaretatt gjennom prosesser for organisering av luftrommet for en ny flyplass. Her vil Avinor være en sentral part.

Uttalelse nr. 36 fra Avinor er konsentrert om kostnader i prosjektet, flyoperative forhold og utredede alternativer, meteorologiske forhold, rullende materiell, grunnverv og forholdet til naboeiendommer, samt lokale/regionale og samfunnsøkonomiske virkninger. I denne sammenhengen er det flyoperative forhold, herunder rullebanelengde og meteorologiske forhold

som har direkte arealbruksmessig betydning for utforming av kommunedelplanen. Oppsummering av uttalelsen gjengis nedenfor:

Oppsummering

"Polarsirkelen lufthavnutvikling AS har fremskaffet et meget omfattende og godt gjennomarbeidet beslutningsgrunnlag på den korte tiden en har hatt til disposisjon. Det er imidlertid også enkelte vesentlige mangler i det foreliggende materiale. Etter Avinors syn er det særlig viktig å behandle følgende tre punkter for at utredningsplikten skal være oppfylt:

- Gjennomføre en ny analyse av økonomien i prosjektet, med særlig fokus på investeringene
- Vurdere et alternativ med kortere rullebane for operasjoner med 70-100 seters fly
- Dokumentere at lokaliteten har en tilfredsstillende værmessig tilgjengelighet

Avinor må videre ta forbehold når det gjelder det flyoperative. En er imidlertid kjent med at det fortsatt pågår utredninger og analyser i regi av Polarsirkelen lufthavnutvikling AS for å klargjøre dette.

Vi vil avslutningsvis understreke at spørsmålet om hvem som skal eie og drive en eventuell ny lufthavn i Rana må avklares politisk."

Vurdering: Av foranstående framgår det at det har vært gjennomført et større arbeid vedrørende flyoperative forhold, og at det har vært ulike vurderinger underveis i arbeidet. Vi registrerer at Avinors uttalelse er skrevet før de siste flyoperative beregninger er gjennomført, og således har vi i dag beregninger og vurderinger som tilsier at de flyoperative forhold er til stede i tilstrekkelig grad, også for operasjoner med store jetfly. Dette arbeidet er gjennomført i samarbeid med flyoperatører (SAS og Norwegian) og uavhengig analyseselskap (Flygprestanda AB).

Konklusjonen etter dette er at det ikke kan påregnes begrensninger utover det normale for andre norske flyplasser. Dette støttes også av værmålinger og analyser som er gjennomført (omfattende arbeid) og fortsatt pågår. Framlagte risikovurdering fra Veritas støtter også opp omkring de vurderinger av flyoperative forhold som nevnt foran.

Når det gjelder Avinors ønske om utredning av en kortere rullebane med lengde i størrelsesorden 1200-1600 meter ser vi at dette kan være interessant også i forhold til arealbruk og naturinngrep. En kortere rullebane vil kunne slå ut med mindre konsekvenser i forhold til noen av de temaene som er viktige i denne saken, og det kan derfor være av verdi å få belyst et slikt alternativ. Det anbefales derfor at et alternativ med kortere rullebane utredes som en del av arbeidet med reguleringsplanen. Polarsirkelen Lufthavnutvikling har stilt seg positiv til å framskaffe en slik utredning for å synliggjøre kost/nytte-relasjonen mellom en mellomstor flyplass og en ny kortbane-flyplass. For øvrig er det nok også på sin plass å anføre at det lokale næringslivsengasjement for å bidra til anlegg av en ny flyplass nok forutsetter en ny flyplass som kan trafikkeres med flytyper som åpner for konkurranse og lavere priser.

Registrering av meteorologiske forhold pågår. Så langt er det ingen negative overraskelser, men det gjenstår fortsatte målinger og analyser, slik Avinor påpeker, før endelige konklusjoner kan trekkes. Vi viser også her til Veritas-rapporten hvor oppdaterte vurderinger av operativ risiko er foreløpig rapportert.

Uttalelse nr. 37 fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap viser til at Fylkesmannen i Nordland ivaretar forhold knyttet til samfunnssikkerhet.

Vurdering: Uttalelsen tas til orientering.

Uttalelse nr. 38 fra Fylkesmannen i Nordland med **innsigelse** hvor det bl.a. er skrevet:

Fylkesmannen i Nordland fremmer innsigelse til lokalisering av nytt næringsområde ved atkomstveien fra E12 til flyplassen, ut fra at en slik lokalisering

- er i konflikt med hekkeområde for hønehawk, som er klassifisert som sårbar i Norsk rødliste,*
- berører et naturlig fisketomt vatn der ev. biologiske verdier ikke er dokumentert,*
- medfører et vesentlig landskapsinngrep i et større naturområde, og fordi*
- utredningen ikke viser at det er behov for et stort næringsområde her.*

Videre er det i uttalelsen vist til en del andre utredningstema hvor det etter Fylkesmannens vurdering kunne vært gjort noe mer omfattende utredninger. Dette gjelder bl.a. et alternativ med kortere rullebane (1200 meter) og noen deltema innenfor natur, biologisk mangfold og friluftsliv. Vurdering: Innsigelsen berører kun det foreslåtte næringsarealet ved E-12. Etter en god dialog med Fylkesmannen er dette redusert betydelig i omfang. I forståelse med Fylkesmannen foreslås det nå avsatt et areal på knappe 340 dekar på østsida av den foreslåtte nye atkomstveien til flyplassen. På denne måten innfrir vi krav til sikring av biologisk mangfold i området, samtidig som den viktige viltbiotopen skjermes. Forutsetningen for å ta med dette næringsområdet har vært å synliggjøre at kommunen ønsker å legge til rette for ny næringsvirksomhet i områdene langs E-12 når dette blir aktuelt etter at flyplassen er etablert. Etter initiativ fra Fylkesmannen foreslås det å ta med en bestemmelse i kommunedelplanen om at tilrettelegging av næringsområdet ikke skal skje før bygging av flyplass er iverksatt. På denne måten vil det være rikelig med tid til ytterligere presisering og avgrensing av det aktuelle næringsområdet i overordnet sammenheng før detaljregulering startes. Regulering her vil ikke inngå i reguleringsplanarbeidet for flyplassen og atkomstveien som starter nå.

Når det gjelder de andre forholdene (merknadene) som er tatt opp i Fylkesmannens uttalelse, vil disse bli innarbeidet i planen som bestemmelser og retningslinjer for det videre arbeidet med reguleringsplan.

Fylkesmannens grunnlag for innsigelse er etter dette imøtekommet, og planforslaget kan godkjennes uten innsigelse.

Uttalelse nr. 39 fra Nordland fylkeskommune etter vedtak i fylkesrådet 25.11.2008:

1. ”Fylkesrådet vil ut i fra en helhetsvurdering anbefale at konsekvensutredningen for Kommunedelplan for Polarsirkelen lufthavn godkjennes. Fylkesrådet understreker at dette gjelder arealdisponering for etablering av en erstattingsflyplass for Røssvoll flyplass.
2. Spørsmålet om lokalisering av en eventuell ny storflyplass på Helgeland forutsettes behandlet i fylkestinget på et senere tidspunkt.
3. For at det skal bli bedre sammenheng mellom planen og konsekvensutredningen vil fylkesrådet be om at det:
 - a) tas inn bestemmelser i planforslaget som sikrer at det utføres nærmere utredninger i henhold til de anbefalinger som er gitt i konsekvensutredningen. Dette gjelder bl.a. utredning av konsekvensene for vannmiljø og fiskebestanden. Det må også tas inn i bestemmelsene til kommunedelplanen at hekkelokaliteter for rovfugl og spillplasser for storfugl skal overvåkes i anleggsperioden.
 - b) tas landskapsestetiske hensyn ved planlegging og bygging av flyplassen, ervervsbebyggelse, veier osv.
 - c) tas inn bestemmelser i planforslaget som styrer arealbruken innen området for fremtidig ervervsbebyggelse.
 - d) legges opp til et nært samarbeid med reinbeitedistriktet angående detaljutforming av tiltaket.

- e) inntas rekkefølgebestemmelser som fastsetter når tiltak for universell utforming og trafikk skal være gjennomført i forhold til etableringen av tiltaket.

4. Innenfor planområdet er det 4 automatisk fredete kulturminner, og tiltaket er i konflikt med 3 av disse. Det fremmes likevel ikke innsigelse til planforslaget, men det understrekes at forholdet til kulturminnene må avklares i oppfølgende reguleringsplan. Det vil være Riksantikvaren som eventuelt kan gi dispensasjon etter Kulturminneloven.”

Vurdering: Uttalelsen fra fylkeskommunen tas til orientering når det gjelder pkt. 1 og 2. Pkt. 3 og 4 gjelder konkrete forhold som er fulgt opp gjennom bestemmelser/retningslinjer for kommunedelplanen og skal ivaretas gjennom konkrete løsninger i kommende reguleringsplan.

Uttalelse nr. 40 fra Luftfartstilsynet inneholder 4 punkter hvorav 1 berører arealplanmessige forhold. Det vises her til at kommunen gjennom sitt planverk må fastsette høydebegrensninger og andre rådighetsinnskrenkninger slik at det i flyplassens omgivelser ikke blir oppført bebyggelse, master, ledninger, beplantning, forstyrrende virksomhet, og andre luftfartshindringer som kan bli forstyrrende eller begrensende for lufttrafikken. De andre punktene berører forhold som må avklares gjennom konkret planlegging for den aktuelle flyplassen.

Vurdering: Slik vi forstår uttalelsen vil det være aktuelt å innarbeide nevnte forhold i kommunens planverk når ny flyplass er ferdig planlagt og besluttet bygget. Først da vil en ha nødvendige data for evt. å vedta arealbruksmessige begrensninger for områder utenfor selve flyplassen. Et slikt krav gjelder for så vidt allerede for Røssvoll flyplass hvor slike begrensninger skal tas inn ved neste rullering av kommuneplanens arealdel. Det er viktig å være oppmerksom på og få synliggjort disse forholdene, slik at evt. nye søknader om tiltak kan vurderes opp mot slike mulige begrensninger.

Uttalelse nr. 41 fra Norwegian Air Shuttle ASA berører i det alt vesentlige operative forhold og værmessig tilgjengelighet. Her konkluderes det med at det så langt i planprosessen synes som en har funnet en god lokalisering som tilfredsstiller alle krav til operativ tilgjengelighet samtidig som meteorologiske rapporter indikerer at det er gjennomgående svake vindstyrker som er observert. Det vises også til beregninger av sikkerhetsmarginer som tilsier at tilgjengelig banelengde bør være 2700 meter for å kunne betjene aktuell framtidig flyflåte på en best mulig måte.

Vurdering: Slik vi forstår uttalelsen fra Norwegian ligger forholdene godt til rette for etablering av en funksjonell og sikker lufthavn, hvor det kan opereres på lik linje med øvrige lufthavner i Norge. Vi noterer oss innspillet om tilgjengelig banelengde på 2700 meter for å tilrettelegge for konkurranse med aktuelle flytyper. Dette har betydning for avgrensning av flyplassarealet.

Uttalelse nr. 42 fra SAS Scandinavian Airlines Norge AS viser til operative vurderinger som konkluderer med at typiske flyoperasjoner med Boeing 737 etter de opplysninger som foreligger i dag, normalt ikke vil medføre restriksjoner utover det som er normalt i Norge. Det påpekes videre at det vil være riktig å avvente bedre statistisk grunnlag for analyser av vær- og føreforhold.

Vurdering: Uttalelsen tas til orientering.

Uttalelse nr. 43 fra NHO Luftfart tar opp flere forhold som berører trafikk, rutestruktur, driftsøkonomi, finansiering av utbygging, mv. Videre vises det til vurderinger av flyoperative forhold hvor det konkluderes med at rullebanelengde bør være 2700/3000 meter for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet og regularitet uten vektbegrensninger. Det pekes også på at værmessig tilgjengelighet må dokumenteres ytterligere utover det som framgår av høringsforslaget.

Vurdering: Slik vi tolker uttalelsen fra NHO er denne noe mer ”forsiktig og kritisk” enn de uttalelsene som er kommet fra Norwegian og SAS. Dette mener vi har sammenheng med at NHO ikke har hatt innsyn i de vurderinger og konklusjoner som nylig er gjennomført vedrørende operative forhold, og som både SAS og Norwegian har tatt hensyn til i sine uttalelser.

Uttalelse nr. 44 fra Det Norske Veritas, rapportutkast datert 19.12.2008. Rapporten er ikke ferdigstilt, men det gjenstår kun mindre justeringer av tekst, alle viktige resultat og konklusjoner er på plass. Fra rapporten har vi valgt å ta ut noen mindre deler som gir et inntrykk av arbeidet som er utført:

"Polarsirkelen lufthavnutvikling AS arbeider med kartlegging og dokumentasjon av risikoforholdene ifm flyoperasjoner på den planlagte nye lufthavnen i Mo i Rana. Luftfartstilsynets krav til lufthavnene er i stor grad samlet i BSL E 3-2: *Forskrift om utforming av store lufthavner*. I BSL E 3-2 §11-1 stilles det krav til fysisk utforming, blant annet hva gjelder sikkerhetsområder og identifisering, begrensnings og merking av hinder. Videre sier §11-2 punkt (1) at *Flyplassens innehaver skal besørge en risikoanalyse etter en anerkjent standard for hindre som ikke fjernes*.

Norske lufthavner har ut fra lokale topografiske forhold ofte hindere som bryter hinderplan, vanskeliggjør full lengde på lysrekker etc. Dette medfører avvik fra det basale regelverket. Regelverket inneholder imidlertid åpning for bruk av risikoanalyse og evt. kompensierende tiltak der basale krav ikke lar seg tilfredsstillende uten urimelige tiltak. For å vurdere konsekvenser av manglende oppfyllelse av basalkrav, samt vurdere effekten av eventuelle kompensierende tiltak har Luftfartstilsynet i økende grad satt krav til utarbeidelse av risikoanalyse for de aktuelle problemstillingene.

På bakgrunn av ovenstående er Det Norske Veritas (DNV) engasjert av Polarsirkelen lufthavnutvikling AS for å utarbeide en risikoanalyse for den nye lufthavnen i Mo i Rana.

Risikoanalysen for den planlagte lufthavnen har hatt som formål å beskrive risikoforholdene for flyoperasjoner som skyldes lufthavnens hindersituasjon. I tillegg beskriver analysen effekt av noen mulige risikoreduserende tiltak.

Formålet med foreliggende rapport er således å dokumentere risikovurderingen av flyoperasjoner på lufthavnen innenfor nevnte rammer.

Prosjektet har gitt overordnede vurderinger av i hvilken grad hindre vil kunne øke sannsynligheten for at en faresituasjon kan utvikle seg til en havarisituasjon eller om konsekvensene ved havarisituasjoner vil kunne forverres i forhold til om lufthavnen hadde oppfylt samtlige krav i BSL E 3-2.

Værforholdene skiller seg fra Røssvoll, både på grunn av høyde og eksponering.

Følgende er hentet fra første rapport fra Storm Weather Centre (SWC):

Generelt ligger den nye flyplassen langt gunstigere til med hensyn til vindforhold enn den eksisterende flyplass, Røssvoll.

Den planlagte flyplassen ligger på en lav åsrygg der terrenget mot nord, øst og sør er forholdsvis åpent med slake hellinger, og det forventes ikke at vindforholdene vil være vanskelige på grunn av terrenginnflytelsen. Dessuten ligger flyplassen inne i landet, slik at vindstyrken generelt vil være mindre enn for en flyplass på kysten. De målingene som hittil er foretatt, viser at vinden er sterkt dominert av rent vest og rent østlig vind. I og med at den planlagte rullebanen har retning 08-26, er dette gunstig for operasjoner siden forekomsten av sidevind er meget liten.

Terrenget vest-nordvest for flyplassen er forholdsvis høye fjell (Svartisen-området). Imidlertid ligger ikke disse fjellene nær flyplassen, så det forventes ikke at disse vil skape problemer i form av turbulens slik som for eksempel på Værnes ved sørlig vind. Modellkjøringene vil gjøre at en kan studere vindforholdene ved nordvestlig vind nærmere.

Andre rapport fra SWC justerer antagelsene noe, etter innhenting av ny og supplerende informasjon fra målestasjon nær dagens localizer (LLZ) for Røssvoll:

Observasjoner fra localizer, som også vil være localizer for den planlagte lufthavnen, er foretatt fra april 2008, og er ikke tatt med i utvalget av vær-situasjoner. Grunnen til dette er at det erfaringsvis er mest ugunstige vindforhold senhøst og vinter, og vi ønsker derfor å bruke kommende vinter som observasjonsperiode for utvalg av vær-situasjoner som ikke dekkes av de allerede utvalgte situasjoner.

Dette betyr at vi ikke får validert modellen on-site for de situasjoner vi her diskuterer, men kun for de situasjoner vi velger ut etter vinteren 2008-2009.

Et foreløpig inntrykk av observasjonene er at vindrosen på localizer ikke er så utpreget øst-vest som på Røssvoll, men at sektorene fra sørøst til vest er der en har mest vind. Naturlig nok vil dette, om

det holder stikk for større deler av året, influere på hvilke vær-situasjoner en velger når vintersesongen er over. Det er kanskje nødvendig å understreke at observasjonene på Røssvoll og på MOLAB stadig er verdifulle for den videre analyse. Når en får et brukbart sette med data for alle tre steder vil en kunne gjøre en del statistiske beregninger som har betydning for vurderingen av f.eks. forekomster av antatt vanskelige vindforhold. Det en uten videre kan si er at representativiteten for observasjonene på Røssvoll og tildels på MOLAB ikke er så god for vind fra sørvest og vest, og tildels fra øst. Merk at her snakker vi ikke om østavind på Røssvoll med på localizer. Røssvoll ligger slik til at det nødvendigvis er terrengføringer på vindretningen.

SWC og Meteorologisk institutt vil følge innsamlingen av værdata i minimum ett kalenderår på lokaliteten ved dagens LLZ, som er vest for fremtidig vestre baneende. Det vil gi bedre grunnlag for å vurdere meteorologiske forhold og korrelasjon i forhold til eksisterende måleserier fra MOLAB (lokalitet i industriområdet i Mo, og Røssvoll (dagens lufthavn).

SWC har foretatt strømningsanalyser av 3 spesielle vindsituasjoner som er antatt som interessante i forhold til flyoperative forhold ved ny lufthavn. Vindsituasjonen er diskutert med Widerøe, som intuitivt opplever at situasjonen fremstår som mindre krevende enn deres erfaring tilsier. Datainnsamling over minimum ett år vil bedre grunnlaget for vurdering av disse forholdene.

Nærterrenget rundt lufthavnen blir bearbeidet slik at det ikke vil være i konflikt med hinderflater iht BSL E 3-2. Det er relativt hinderfritt i inn- og utflyging. Eneste begrensning utover standardbetingelser er hinder i østsektoren som medfører at avgangsprosedyre for motorfeil krever 2,8% stige-gradient ift beregninger som Polarsirkelen Lufthavn AS (PL) har fått utført.

Det fremgår at ny lufthavn etter de skisserte standarder og ved operasjon med DHC-8 forventes å gi vesentlig risikoreduksjon i forhold til dagens operasjon på Røssvoll. For B737 synes resultatene å ligge innefor bransjens overordnede målsetning for flysikkerhet. Imidlertid er det som nevnt usikkerhet knyttet til vinddata. Sensitivitetsvurderinger indikerer at doubling og halvering av risiko er mulig dersom vær-situasjonen er vesentlig verre eller bedre enn antatt. Denne usikkerheten vil være vesentlig redusert etter ett år med målinger ved LLZ. Det anbefales å gjøre en oppdatering etter ett års innsamling av værdata.

Totalrisiko for de analyserte scenariene er altså $< 0,5E-07$, men det bør allikevel tilstrebes å redusere risiko dersom dette er praktisk mulig.”

Vurdering: Rapporten fra VERITAS inneholder mange flytekniske uttrykk og benevnelser, og kan av den grunn være vanskelig å sette seg inn i. De korte utdragene vi her har valgt å ta med viser at værforhold og terrengforhold er faktorer med stor betydning for vurdering av sikkerhet.

Videre viser resultatene i rapporten at en ny flyplass på Hauan til erstatning for Røssvoll vil gi en vesentlig risikoreduksjon sammenlignet med dagens situasjon, og en ny flyplass vil kunne operere med en sikkerhetsrisiko som er klart lavere enn de krav som i dag stilles til norske flyplasser.

Uttalelse nr. 45 fra Lufttransport AS inneholder svært positiv omtale av planene for bygging av ny flyplass til erstatning for dagens Røssvoll flyplass. Det pekes bl.a. på vanskelige flyoperative forhold på Røssvoll som vil bli betydelig forbedret ved en ny flyplass, noe som gir økt sikkerhet og bedre regularitet for ambulansflytrafikken

Vurdering: Vi registrerer nok en uttalelse fra flyoperativ side som sterkt anbefaler en utvikling hvor eksisterende Røssvoll flyplass erstattes med en ny, moderne og fremfor alt sikrere flyplass.

PLANBESKRIVELSE

Plankartet følger saken som **trykt vedlegg nr. 2.**

1. Byggeområder:

Det er avsatt et større område for ervervsbebyggelse i området mellom E-12, Granheiveien og planlagt trase for ny atkomstvei til flyplassen. Det aktuelle området er tenkt brukt til utvikling av ny næringsvirksomhet som vil ha direkte tilknytning til flyplassen. Etter avklaringer med Fylkesmannen (innsigelse) er det aktuelle arealet redusert betydelig i forhold til først antydnet. Arealet som foreslås avsatt er på nesten 340 dekar. Arealbruken i området skal detaljert fastlegges

gjennom reguleringsplan, og opparbeides før etableringer kan finne sted. Det vil ikke være aktuelt å regulere og ta området i bruk før ny flyplass er besluttet bygget.

2. Landbruks-, natur- og friluftsområder:

Det meste av arealet i planforslaget foreslås avsatt til LNF-områder. Dette er arealer som har vært utredet og kartlagt i planarbeidet, men hvor det ikke er aktuelt å gjennomføre spesielle tiltak. Etter diverse kartlegginger/registreringer er LNF-områder hvor det er dokumentert viktige naturverdier avsatt til LNF-N (natur). Sikring av disse naturverdiene skal vektlegges ved forvaltning av disse områdene. Et større område i tilknytning til eksisterende bebyggelse i Fagerlia og langs Granheiveien foreslås avsatt til LNF-F (friluft). Dette for å markere at området er et viktig nærfriluftsområde for bebyggelsen i området og at disse verdiene skal påvirke forvaltningen. Området rundt bebyggelsen i Steinbekkhaugen er foreslått endret til LNF-1 område. Dette har sammenheng med at det foreslås innført stopp for boligbygging i dette området i planperioden. Bygging og drift av ny flyplass bør komme på plass før en tar stilling til framtidig bruk av disse arealene. Ved senere revisjon av kommuneplanens arealdel må en komme tilbake til avklaringer rundt arealbruken i Steinbekkhaugen.

5. Områder for særskilt bruk av vassdrag:

Arealbrukskategorien omfatter mindre tjønner og bekker i planområdet. Det forutsettes at det ikke skal gjennomføres inngrep i disse vassdragene. Unntaket her er bekken fra Langtjønna, som må endres pga utbygging av flyplassen. Konkret løsning vil bli avklart i reguleringsplanen.

6. Viktige ledd i kommunikasjonssystemet:

I planforslaget er det avsatt areal som muliggjør etablering av ny flyplass. Arealet som er avsatt i planforslaget er tilstrekkelig for utbygging av rullebane med lengde inntil 3300 meter, med tilhørende infrastruktur som er nødvendig for drift av flyplass. (landingslys, interne trafikkarealer, parkeringsarealer, sikkerhetsområder, bygningsområder, div. tekniske anlegg, mv.) Arealet som er foreslått avsatt til flyplass-formål er på 2 056 dekar. Detaljert løsning og arealbruk skal fastlegges gjennom reguleringsplan.

Deler av eksisterende E-12 er avsatt i planforslaget som riksvei. Ny atkomstvei fra E-12 til ny flyplass er forutsatt utbygd som riksvei etter korridor som vist i planforslaget. Detaljering av arealbruken i tilknytning til ny vei skal fastlegges i reguleringsplan.

I planforslaget er det forutsatt omlegging av eksisterende kommunal vei (Granheiveien) i en sløyfe på vestsida, rundt flyplassarealet. Det er også foreslått en mulighet for sammenkobling mellom Granheiveien og Steinbekkhaugveien. Detaljer rundt disse veiløsningene skal fastlegges gjennom utarbeiding av reguleringsplan.

Eksisterende høyspentlinje (132 kV) mellom Svabo og Storforshei berøres av en ny flyplass. Denne linja foreslås lagt i kabel utenfor flyplass-arealet. Også noen mindre høyspentlinjer (22 kV) i området må legges om/kables. Detaljer i denne forbindelse skal fastlegges i reguleringsplan.

BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER:

I henhold til plan- og bygningsloven er det foreslått konkrete planbestemmelser og retningslinjer som hjelpemidler for videre detaljplanlegging-, eller forvaltning av arealene som inngår i kommunedelplanen.

Bestemmelser og retningslinjer følger saken som **trykt vedlegg nr. 3**.

KONKLUSJON OG ANBEFALING:

Med henvisning til innkomne uttalelser/merknader og de kommentarer/vurderinger som er foretatt mener vi utredningsplikten i forhold til vedtatt program for konsekvensutredning er overholdt, og at det er framskaffet tilstrekkelig kunnskap for å kunne ta stilling til arealbruken i området. I dette ligger en anbefaling om at de forhold som er tatt opp i uttalelser eller våre vurderinger, og som ikke er tilfredsstillende utredet i KU, skal utredes nærmere på et mer detaljert plannivå (reguleringsplan).

Med henvisning til de utredninger og avklaringer som er gjennomført så langt i planarbeidet, mener vi det er tilstrekkelig dokumentert at det er mulig å gjennomføre en utbygging av ny flyplass og at nødvendig areal til slik flyplass med tilhørende infrastruktur anbefales sikret gjennom vedtak av foreslåtte kommunedelplan.

Foreliggende forslag til kommunedelplan for Polarsirkelen Lufthavn, Mo i Rana, plankart sist revidert 17.12.2008 med bestemmelser og retningslinjer, sist revidert 17.12.2008 anbefales vedtatt.

TRYKTE VEDLEGG:

1. Vedtatt program for konsekvensutredning med kommentarer og vurderinger
2. Kommunedelplan for Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana. Plankart, datert 15.09.2008. revidert 17.12.2008.
3. Kommunedelplan for Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana. Bestemmelser og retningslinjer.
4. Kommunedelplan for Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana. Illustrasjon, datert 11.09.2008.

UTRYKTE VEDLEGG:

- Kommunedelplan for Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana. Konsekvensutredning – samlerapport. Mo i Rana 15. september 2008.
- Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana. Trafikale og økonomiske konsekvenser av ny lufthavn. Handelshøyskolen i Bodø, SIB-rapport 1/2008.
- Kommunedelplan for ny flyplass i Rana, Konsekvensutredning Grønt fagfelt, 01.09.2008.
- Flystøyberegninger for Polarsirkelen lufthavnutvikling AS, SINTEF IKT, mars 2008.
- Ny storflyplass i Rana. Konsekvensutredning for reindrift. Bioforsk Vol.3. 2008.
- Innkomne uttalelser/merknader etter offentlig ettersyn.
- Sakens øvrige dokumenter.

Teknisk avdeling, den 2. januar 2009.

Frank Handå
Teknisk sjef

Sverre Å. Selfors
Plansjef

FASTLAGT PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNING MED KOMMENTARER OG VURDERINGER.

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, infrastruktur, mv.
- Konkret om det valgte alternativet, herunder alternative rullebanelengder.
 - Det skal utredes konsekvenser for et alternativ med rullebanelengde inntil 3300 meter.
- Transportbehov, konsekvenser for annen trafikk, regionalt og lokalt.
 - Vegnett og vegtrafikk, behov for nytt, regionalt og lokalt.
 - Vurderinger av trasevalg for nyatkomst vei til ny flyplass.
 - Jernbane, direkte tilknytning med eget stoppunkt.
 - 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 flyplass-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.

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. Dette gjelder spesielt forhold i tilknytning til støy, friluftslivet og vilt/dyreliv.

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

VURDERING AV PLANFORSLAG OG KONSEKVENsutredning:

Ved kunngjøring om oppstart med planprogram kom det inn 27 innspill/uttalelser. De fleste av disse refererte seg til planprogrammet og ble behandlet i saken som fastsatte program for konsekvensutredning. En del av innspillene var kritiske til lokaliseringen og det ble reist spørsmål i relasjon til 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. Disse forholdene er det tematisk redegjort for i det følgende.

Vurderingene nedenfor tar utgangspunkt i beskrivelse og utredninger slik de framgår av konsekvensutredningens samlerapport. Det forutsettes derfor at denne rapporten leses parallelt med saksframstillingen.

Plankartet:

Planbeskrivelse mv. framgår av kapitlene 3.1, 3.2 og 3.4.

Det framgår av plankartet at det foreslås avsatt areal til byggeområder, landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF-områder) og viktige ledd i kommunikasjonssystemet.

Erfaringer fra andre norske byer viser at etableringer av nye lufthavner/utvidelser av eksisterende anlegg genererer ny næringsvirksomhet på områder i umiddelbar nærhet til lufthavna. Strekninger langs hovedvei mellom bysentrums og lufthavn framstår også som svært interessante områder. I tråd med disse erfaringer og som en konsekvens av at en forutsetter vekst innenfor næringslivet mener vi det er riktig å sikre framtidige næringsarealer i området langs E-12 allerede på dette overordnede stadiet. Det forutsettes at utvikling, avgrensning og bruk av arealene skal avklares gjennom utarbeiding av reguleringsplaner i takt med behov.

Store områder sør og nord for det aktuelle lufthavn-området foreslås avsatt til LNF-områder. Denne arealbruken er i tråd med gjeldende kommunedelplan for Mo og omegn. I disse områdene er det i dag noe spredt boligbebyggelse (Steinbekkhaugen, Fagerlia og enkeltboliger langs Granheiveien).

I planforslaget er det lagt inn en ”skjerping” i arealbruken ved at det i Steinbekkhaugen-området er forutsatt at eksisterende LNF-2 område skal endres til LNF-1 område, noe som innebærer at det ikke tillates ny spredt boligbygging i dette området. Endring av holdning i dette området har direkte sammenheng med nærhet til flyplassarealet (støy, landingslys, tekniske installasjoner mv.).

Gjennom konsekvensutredningen er det avdekket naturområder og naturtyper med store verdier. Dette gjelder spesielt østre del av Steinbekken, området Langgtjønna – Fisktjønna sør for lufthavn-området og områdene på nordsida av lufthavnområdet. I disse områdene er det lagt vekt på å unngå utbygging eller andre tekniske inngrep. Disse områdene er angitt med spesiell skravering (LNF-1 N) på plankartet.

Nærområdene rundt Fagerlia og Granheiveien er viktige friluftsområder for beboere i området, og i tråd med dette vises også disse områdene med skravering (LNF-1 F).

I planforslaget er det satt av korridor for ny atkomstvei fra mellom E-12 og lufthavnområdet. Denne korridoren er etter en samlet vurdering lagt vest for dagens Granheivei. Forhold som er vurdert er bl.a. kortest mulig avstand mellom lufthavn og sentrum, ny vei skal også betjene næringsarealer, ny vei bør legges utenfor eksisterende bebyggelse i Fagerlia, og eksisterende Granhei skal kunne fungere som lokalvei i Fagerlia – Villen området. Med tanke på videreføring av Granheiveien i en ny sløyfe rundt lufthavna, på vestsida, er det også gunstig at hovedveien inn mot lufthavna kommer relativt langt mot vest. Det er også forutsatt en tilknytning mellom ny Granheivei og eksisterende vei i Steinbekkhaugen, noe som vil gi dette området en ny og forbedret atkomstmulighet.

Eksisterende høyspentlinje (132 kV) mellom Svabo (MIP) og Storforshei, som krysser over det aktuelle lufthavn-området, foreslås lagt i kabel rundt rullebanen på vestsida.

Planbestemmelser og retningslinjer:

Vedtatte bestemmelser og retningslinjer for kommunedelplan for Mo og omegn er med visse justeringer foreslått tatt inn i planforslaget. Dette er med på å sikre likebehandling i dette området sammenlignet med tilsvarende områder i kommunen.

I forbindelse med kartlegging av naturtyper og naturverdier er det i delrapporten for ”grønne tema” påpekt at det burde ha vært gjennomført analyser av planter og organismer i vannmiljø. Dette gjelder spesielt i tilknytning til Langtjønna og Langtjønnbekken som må legges om ved utbygging av lufthavna og et antatt fisketomt vann som vil bli berørt ved opparbeiding av arealer for ervervsbebyggelse. Dette vurderer vi som en mangel i konsekvensutredningen, og forholdet bør rettes ved senere detaljplanlegging. Ved å ta inn i retningslinje hvor det påpekes behov for kartlegging som beskrevet i forkant av reguleringsarbeidet vil en være sikret at de aktuelle forholdene blir forsvarlig belyst.

Støyforhold:

Støykonsekvenser er redegjort for i samlerrapportens kapitler 3.8 og 3.9.

Det framgår av de foretatte beregningene at etablering av ny flyplass ikke vil medføre vesentlige støybelastninger for de nærmeste omgivelsene. Vi har imidlertid registrert gjennom flere innspill tidligere i planprosessen, at særlig beboere i nærområdet til den planlagte flyplassen er opptatte av forhold vedrørende

flystøy. Det er derfor all grunn til å fortsatt holde fokus på støysituasjonen, og det må foretas nærmere beregninger og undersøkelser i tilknytning til støybelastning for nærområdene rundt flyplassen når detaljplanlegging skal gjennomføres.

Det er registrert 2 boligeiendommer med beliggenhet helt inntil lufthavn-området. Disse eiendommene vil utover støy, bli berørt av tiltaket på flere måter.

Naturinngrep – konsekvenser for viltet:

Samlerapportens kapittel 6.

Det er hevet over en hver tvil at gjennomføring av de tiltak som er lagt inn i planforslaget vil innebære et stort inngrep i relativt urørte naturområder. Tiltaket vil bli synlig på avstand fra mange hold, men samtidig vil det ligge forholdsvis skjermet for innsyn fra det meste av de bebygde sentrale bydelene. Når dette er sagt er det også gjort en del tilpassinger som tar sikte på å skjermte andre naturområder hvor det er registrert viktige naturkvaliteter. Her nevnes spesielt Steinbekken og Mjølalia – Mjøladalene.

I og med at området framstår som et relativt stort sammenhengende naturområde, er det ikke unaturlig at det også er registrert og kartlagt viktige viltbiotoper. Hele området framstår som et viktig storvilt-område, hvor elg er den dominerende arten. Foruten det arealtapet som de tekniske inngrepene innebærer, vil det også være snakk om nye hindringer i forhold til naturlige trekkveier. De viktigste trekkveiene er registrert i øst – vest retning langs Steinbekkhaugen og på nordsida mot Granheia – Skuggheia – Mjølalia.

Selve flyplassarealet forutsettes inngjerdet slik at storvilt må trekke enten nord eller sør for flyplassen. I denne forbindelse er de sammenhengende LNF-områdene i området Granheia – Skuggheia – Mjølalia og Fagerlia – Steinbekken viktige for å opprettholde naturlige trekkveier spesielt for elgen.

Det er registrert en større storfuglleik sentralt på Steinbekkhaugen. Dette området vil bli sterkt berørt av terrenginngrep ved bygging av selve rullebanen og div. veier inntil flyplassen, og det må påregnes at denne storfuglbiotopen går tapt.

Friluftsliv:

Samlerapportens kapittel 6.3

Bygging av flyplass med tilhørende infrastruktur vil ”forbruke” mye natur som i dag brukes i andre sammenhenger. Området på/langs Steinbekkhaugen er et viktig friluftsområde som brukes året rundt særlig av beboerne i Steinbekkhaugen og Fagerlia. Området er viktig som nærturområde for beboerne, selv om disse ikke er så mange. Tap av areal vil gi et dårligere tilbud til beboerne i området selv om det fortsatt vil være andre tilgjengelige arealer som kan brukes i friluftssammenheng.

Det er 2 hytter ved Langtjønna og ei hytte ved Fisktjønna. Disse vil bli sterkt påvirket av flyplass og flytrafikk. Status for disse hyttene må avklares når detaljplaner for området skal utarbeides.

Kulturminner:

Samlerapportens kapittel 6.4

Området er befart og en del funn er registrert. For registrerte funn som berøres av anleggsmessige tiltak er eneste løsning utgraving med fullstendig kartlegging.

Vannforsyning:

Samlerapportens kapittel 3.2.10

Som nevnt i utredningen er det vist til to mulige løsninger for vannforsyning til ei ny lufthavn. Enten det blir snakk om forsyning fra kommunalt nett fra Kariåsen/Brennåsveien eller via lokal brønnboring i fjell, må dette utredes nærmere. Økonomi vil her være et moment.

Det har vært reist spørsmål fra beboere i Fagerlia og Steinbekkhaugen om muligheter til utbygging av kommunal vannforsyning som et ledd i utbygginga. Dette spørsmålet er langt på vei økonomisk betinget, og muligheter og begrensninger må utredes nærmere før en kan ta en endelig avgjørelse i forhold til gjennomføring.

Forurensing:

Samlerapportens kapittel 3.2.10 og 6.5

Ulike situasjoner i tilknytning til forurensing fra utslipp ved en ny lufthavn er utredet, både for anleggsfase og driftsfase. Det er ikke beskrevet spesielle forhold som vil kreve helt ekstraordinære tiltak, men det legges

til grunn at det ikke skal være noen forurensende utslipp utover godkjente eller akseptable nivåer ved lufthavna.

Naturressurser:

Samlerapportens kapittel 7

Disse er i det vesentlige knyttet til skog og skogbruk samt reindrift. Fulldyrka eller overflatedyrka mark vil ikke bli berørt av tiltaket. I forhold til skogbruk er det snakk om et rent arealtap, fordelt på flere eiendommer, og oppstykking av arealer/teiger.

I forhold til reindriften er det snakk om et reint arealtap ved utbygging. Området har marginal betydning for reindriften og de negative konsekvensene vurderes som små.

Risiko og sårbarhetsanalyse:

Samlerapportens kapittel 9

Utredningen dokumenterer at det ikke vil være spesielle forhold som tilsier økt risiko eller sårbarhet i tilknytning til gjennomføring av tiltaket. Når det gjelder det spesielle ved ei lufthavn, forutsettes det at sikkerhetsmessige tiltak relatert til flyoperasjoner m.v. avklares gjennom egne tiltak.

Avbøtende tiltak:

Samlerapportens kapittel 10

Det er beskrevet flere avbøtende tiltak innenfor de ulike utredningstemaene. Disse tiltakene er hver for seg og i sum ment å begrense eller hindre vesentlige negative konsekvenser som vil oppstå ved gjennomføring av tiltaket. Effekten av disse tiltakene vil være avhengige av planlegging og gjennomføring. Det forutsettes derfor at disse forholdene utdypes og avklares nærmere i videre detaljplanlegging.

Øvrige forhold/fagfelt som er utredet:

Når det gjelder de øvrige tema/forhold som er belyst i konsekvensutredningen, er disse i hovedsak relatert til flymessige forhold, meteorologi, økonomi, mv. Dette er tema som ikke direkte berører spørsmål i tilknytning til arealbruk eller kommunedelplanen, og hvor vi besitter begrenset kunnskap og kompetanse. Så langt vi kan se, mener vi disse temaene er utredet i henhold til konsekvensutredningsprogrammet, slik at utredningsplikten kan sies å være oppfylt.

TRYKT VEDLEGG NR. 3.

BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER

Planbestemmelser:

- For områder som er avsatt til utbyggingsformål og som er merket med R på plankartet, må fradeling og arbeid/tiltak som krever byggetillatelse/ byggemelding (PBL §§ 81, 86a og 93), ikke finne sted før området inngår i reguleringsplan og overordnet veinett inkludert gang- og sykkelveier er etablert.
- Utbygging av område for ervervsformål skal ikke finne sted før utbygging av ny flyplass er iverksatt.
- LNF – 1 områder. Innenfor disse områdene tillates ikke fradelt tomt eller oppført bolig-, fritids- eller ervervsbebyggelse utenom stedbunden næring. Massetak, vesentlige terrenginngrep eller annen anleggsvirksomhet som ikke er knyttet til stedbunden næring er ikke tillatt.

Retningslinjer:

- Ved utarbeiding av reguleringsplan for flyplass-området skal det gje gjennomføres utredninger av konsekvenser for vannmiljø og fiskebestand i berørte vassdrag.
- Hekkelokaliteter for rovfugl og spillplasser for storfugl skal overvåkes i anleggsperioden.
- Ved planlegging og bygging av flyplass, veier og ervervsbebyggelse skal det tas landskapsestetiske hensyn.
- Konkrete tiltak i tilknytning til registrerte/kartlagte automatisk fredede kulturminner skal fastlegges i reguleringsplan.
- LNF – 1 områdene er på plankartet vist med skravur som viser arealer som er viktige for naturverdier (N) eller friluftsinnteresser (F)

| | |
|----|---|
| N. | I disse områdene er det registrert viktige naturverdier. Kommunen skal gjennom forvaltning og saksbehandling sikre at disse naturverdiene ikke forringes. |
| F. | Disse områdene er viktige friluftsinnteresser og rekreasjonsområder som skal sikres gjennom forvaltning i nært samarbeid med landbruksinteressene. |

- Universell utforming betyr at produkter, byggverk og uteområder som er i alminnelig bruk, skal utformes på en slik måte at alle mennesker skal kunne bruke dem på en likestilt måte så langt det er mulig uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler. (Tilgjengelighet for alle).

| | |
|----|--|
| 1. | Ved utarbeiding av reguleringsplan/bebyggelsesplan skal det sikres at områder lokaliseres, utformes og planlegges slik at universell utforming i størst mulig grad blir ivaretatt i plankart, bestemmelser og planbeskrivelse. |
| 2. | Det skal legges særlig vekt på utbyggingsmønster, lokalisering og utforming, transportsystem og rekreasjonsområder. |

- Lov om kulturminner gjelder uavkortet i hele planområdet:

| | |
|---|---|
| 1 | Ingen må uten at det er lovlig etter § 8 sette i gang tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredet kulturminner eller fremkalle fare for at dette kan skje. |
| 2 | Vil noen sette i gang tiltak som kan virke inn på automatisk fredete kulturminner på en måte som er nevnt i § 3 første ledd må vedkommende tidligst mulig før tiltaket planlegges iverksatt melde fra til vedkommende myndighet eller nærmeste |

| |
|--|
| politimyndighet. Vedkommende myndighet avgjør snarest mulig om og i tilfelle på hvilken måte tiltaket kan iverksettes. Avgjørelsen kan påklages til departementet innen 6 uker fra underretning om vedtaket er kommet frem til adressaten. Vedkommende myndighet er Kultur- og miljøavdelingen, Nordland fylkeskommune. Jfr. § 8, 1. ledd. |
|--|

Rana kommune, 15.09.2008.

Revidert sist 17.12.2008.

... [Sett inn saksutredningen over denne linja](#) ↑