



Polarsirkelen lufthavnutvikling AS
www.lufthavnutvikling.no

Kommunedelplan for Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana
Konsekvensutredning – samlerapport – **SAMMENDRAG**

Mo i Rana, september 2008

Forord

Foreliggende forslag til kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning, er utarbeidet av Polarsirkelen lufthavnutvikling AS med daglig leder Henrik Johansen som prosjektleder. Asplan Viak AS v/ Arne Ørnes som oppdragsleder, har vært engasjert til å bistå i prosessen med utarbeidelse av samlerapport for konsekvensutredninger med beskrivelse av tiltaket samt utarbeidelse av plankart.

I alt 15 ulike konsekvenstema er utredet. Fire temarapporter er tatt med som vedlegg:

- Handelshøyskolen i Bodø v/ Gisle Solvoll mfl.: "Polarsirkelen lufthavn, Trafikale og økonomiske konsekvenser"
- Asplan Viak AS v/ Hilde Aspås mfl.: "Konsekvensutredning Grønt fagfelt"
- SINTEF v/ Idar Granøien mfl.: Flystøyberegninger for Polarsirkelen lufthavnutvikling AS
- Bioforsk Nord Tjøtta v/ Svein M. Eilertsen: "Konsekvensutredning for reindrift"

I tillegg til ovenstående rapporter bygger konsekvensutredningen på notat, møtereferat og andre innspill fra flere viktige bidragsyttere til prosessen:

- Avinor
- Rana kommune
- Meteorologisk Institutt
- Storm Weather Center
- SINTEF Molab
- Det Norske Veritas
- Sametinget
- Nordland fylkeskommune
- Statens vegvesen
- SAS
- Norwegian
- Widerøe
- Luftfartstilsynet
- Forsvaret
- Lars Furuset (MAP AS)
- Thor Magnar Olsen (Pans Ops Norway)
- Blom Geomatics
- Malå Geo Science
- Nordland Teknikk
- Norconsult

Polarsirkelen Lufthavnutvikling takker alle som har vært med og bidratt til at vi nå kan legge fram et godt gjennomarbeidet plandokument til politisk behandling. Det må dog presiseres at flere av fagtemaene må utredes og detaljeres nærmere i neste planfase, og at Polarsirkelen Lufthavnutvikling står ansvarlig for innholdet i rapporten.

Mo i Rana, 15.09.08

Henrik Johansen, Daglig leder

SAMMENDRAG

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 befolkningssenteret 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 kompenserende 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. Nyttens 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 Hurtigruten 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 tilfredsstillende 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, glidebanegradient, 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 friluftaktiviteter.

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 sterkt påvirkes 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 flyplassen.

Eksisterende lufthavn på Røssvoll forutsettes nedlagt, og det kan være flere aktuelle alternativer 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.