

MØTEINNKALLING

Utvalg: PLAN OG RESSURS
Møtested: Telefonmøte
Møtedato: 26.09.2008 **Tid:** 09:00

Eventuelt forfall meldes til tlf. 75 14 52 05 eller e.post: liv.rygh@rana.kommune.no
Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr.	Tittel
0078/08	07/00863	KOMMUNEDELPLAN FOR POLARSIRKELEN LUFTHAVN, MO I RANA PLANFORSLAG MED KONSEKVENsutREDNING TIL OFFENTLIG ETTERSYN

UTVALG FOR PLAN- OG RESSURS, 24. september 2008.

Karen Hagland Amundsen
Leder

Liv Rygh
Sekretær

**KOMMUNEDELPLAN FOR POLARSIRKELEN LUFTHAVN, MO I RANA
PLANFORSLAG MED KONSEKVENSUTREDNING TIL OFFENTLIG ETTERSYN**

Saksbehandler: Gunnar Brattli
Arkivsaksnr.: 07/00863

Arkiv: 143 Q65

Saksnr.: Utvalg
0078/08 Plan og ressurs

Møtedato
26.09.2008

Innstilling:
Forslag til vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 20-5 og 33-2 legges forslag til Kommunedelplan for Polarsirkelen Lufthavn, Mo i Rana, med tilhørende konsekvensutredning datert 15.09.2008, ut til offentlig ettersyn.

Rådmannen i Rana, 19. september 2008.

SAKSUTREDNING

INNLEDNING:

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.

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 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 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. Nytt for 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 konkurransevne.

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 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 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.

BAKGRUNN:

Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS har presentert planer for bygging av ny flyplass i Rana til erstatning for eksisterende flyplass på Røssvoll. Planlagt ny flyplass er lokalisert til området nord og øst for Steinbekkhaugen, nord for Fagerlia, sør for Granheia og vest for Fisktjønnlia. Planene for ny flyplass tar utgangspunkt i bygging av ny rullebane med netto banelengde fra 2000 meter, alternativt inntil 3300 meter, sikkerhetsområder og øvrig infrastruktur som terminalbygg, div. anlegg til flynavigasjon og flysikkerhet, div. trafikkareal, oppstillingsareal for fly og areal til øvrig flyplassrelatert bebyggelse.

Videre skal det planlegges for annen infrastruktur som ny hovedvei fra E-12, vann- og avløpsløsning samt strømforsyning.

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 gjengis nedenfor:

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 lufttrafikkjeneste.
 - Konsekvenser knyttet til drift av ny lufthavn.
 - Konsekvenser knyttet til flyplasstrukturen i Nordland.
 - Konsekvenser knyttet til flyerutetilbudet 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 premiss for utarbeiding av forslag til ny kommunedelplan.

VURDERING AV PLANFORSLAG OG KONSEKVENSTREDNING:

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 bysentrum 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, avgrensing 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 ”skjerpning” 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 Langgtjønnna – Fisktjønnna 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 in 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 samlerapportens 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 skjernet 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 skjerme andre naturområder hvor det er registrert viktige naturkvaliteter. Her nevnes spesielt Steinbekken og Mjølalia – Mjøladalen.

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 oppstyking av arealer/teiger.

I forhold til reindrifta er det snakk om et reint arealtap ved utbygging. Området har marginal betydning for reindrifta 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.

KONKLUSJON OG ANBEFALING:

Polarsirkelen Lufthavnutvikling har presentert en omfattende konsekvensutredning som i sum gir et godt bilde av forhold som berøres ved en eventuell utbygging av ny lufthavn i området Steinbekkhaugen – Fagerlia. Det er avdekket at det allerede er gjennomført et betydelig planleggings- og utredningsarbeid, samtidig som det gjenstår en rekke ubesvarte spørsmål som vil finne sin løsning gjennom ytterligere detaljering og planlegging.

Konsekvensutredningen gir et klart inntrykk av hva utbygging av ny lufthavn vil innebære, og utgjør et faglig grunnlag for utarbeiding og vedtak av ny kommunedelplan for det aktuelle området.

Utredningsplikten anses overholdt, og planforslag med tilhørende konsekvensutredning anbefales utlagt til offentlig ettersyn.

TRYKTE VEDLEGG:

- Kommunedelplan for Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana. Konsekvensutredning – samlerapport. Mo i Rana 15. september 2008.
- Kommunedelplan for Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana. Plankart, datert 15.09.2008.
- Kommunedelplan for Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana. Bestemmelser og retningslinjer.
- Kommunedelplan for Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana. Illustrasjon, datert 11.09.2008.

UTRYKTE VEDLEGG:

- 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.
- Sakens øvrige dokumenter.

Teknisk avdeling, den 23.september 2008.

Frank Handå
Teknisk sjef

Sverre Å. Selfors
Plansjef