

## Høring og offentlig ettersyn av plan 3090 Detaljregulering for disponering av myrmasser ved Mo i Rana lufthavn, Fagerlia

| Utvalg                            | Utvalgssak | Møtedato   |
|-----------------------------------|------------|------------|
| Utvalg for miljø, plan og ressurs |            | 24.08.2023 |

### Rådmannens innstilling

Plan 3090: Detaljregulering for disponering av myrmasser ved Mo i Rana lufthavn, Fagerlia med dokumenter datert 08.08.2023 sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 12-10.

### Vedlegg i sakslista

- 1 Plan 3090\_Plankart, datert 08.08.2023
- 2 Plan 3090\_Reguleringsbestemmelser, datert 08.08.2023
- 3 Plan 3090\_Planbeskrivelse, datert 08.08.2023
- 4 Plan 3090\_Merknadsbehandling, datert 11.04.2023

Vedlegg til saken, som ikke ligger i sakslista, men finnes på hjemmesiden:

<https://www.rana.kommune.no/vare-tjenester/bygg-brann-og-eiendom/reguleringsplaner/saksdokumenter/plan-3090-detaljregulering-for-disponering-av-myrmasser-ved-mo-i-rana-lufthavn-fagerlia/>

1. ROS sjekkliste, datert 10.05.2023
2. Notat Flomberegning, datert 19.01.2023
3. Notat Geoteknikk, datert 24.04.2023
4. Notat Konsekvensutredning klimagassutslipp, datert 07.06.2023
5. Notat Konsekvensutredning naturmangfold, datert 31.05.2023
6. Notat Miljøteknisk rapport – vurdering av vannmiljø, datert 20.06.2023
7. Snitt Stordalen, datert 21.04.2023
8. 3D – modell kote 166 \_1
9. 3D – modell kote 166 \_2

10. 3D – modell kote 166\_3

11. 3D – modell kote 166\_4

Dokumenter i våre arkiv, som er tilgjengelige ved behov:

1. Oppstartsmøtereferat, datert 22.12.2022
2. Innkomne brev (i sin helhet) ved varsel om planoppstart
3. Planinitiativ, datert 18.01.2023
4. Tidligere korrespondanse

## Saksopplysninger

### Sammendrag

Hovedformålet med planen er å legge til rette areal for plassering og disponering av myrmasser fra flyplassutbyggingen. Intensjonen er å bevare myrfunksjonen så godt som mulig ved å sikre et stabilt vannspeil for massene og samtidig ivareta naturmangfoldet best mulig. Det er viktig å presisere at myrmassene uansett skal fjernes, det er vedtatt i plan 3063 Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana. Det planlegges også mulig lagring av andre masser fra flyplassutbyggingen, som vegetasjonsdekke og røtter.

Dersom man greier å gjenskape en klimanøytral myr vil klimagassutslippene være betydelig lavere over tid enn om man ikke gjenskaper myra, men det er stor usikkerhet i hvorvidt man lykkes med dette.

Gjennom planprosessen er det Stordalen som har blitt vurdert som den beste lokaliteten. Det er en avveining om hva som skal veie tyngst av natur- og klimahensyn. Naturen i Stordalen har verdi for det biologiske mangfoldet og som ofte omtales som «hverdagsnatur», men som ikke har så spesielle verdier at den kartlegges etter Miljødirektoratets instruks. På den annen side vil det slippes ut klimagasser tilsvarende 3,4 % av Ranas direkteutslipp i 2021, dersom det ikke gjøres noen tiltak for å reetablere myra.

### Parter

Tiltakshaver: Avinor AS

Konsulent: Asplan Viak AS

Grunneiere:

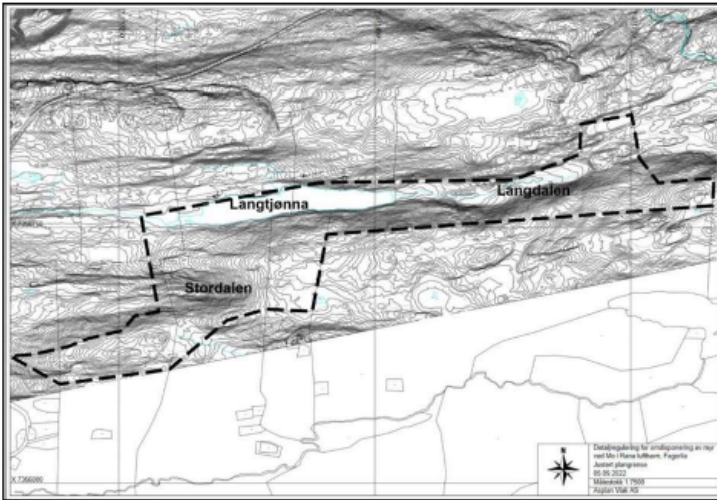
- Roger Fagerli (gnr./bnr. 32/2)
- Ole Asbjørn Solli (gnr./bnr. 32/5)
- Rana kommune (gnr./bnr. 32/56 og 33/64)

### Vurdering etter forskrift om konsekvensutredning

Med bakgrunn i tiltakets egenskaper, lokalisering, kompleksitet, samt utsikkerhet omkring tiltakets virkning i forhold til intensjonen, ble det vurdert at tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Planen skal derfor behandles etter forskrift om konsekvensutredning.

Se planinitiativet for mer utfyllende informasjon om vurderingene som har blitt gjort.

Planen faller inn under den delen av forskriften som ikke skal ha planprogram eller melding. Alle tre mulige lokaliteter for disponering av myrmasser som er omtalt i planinitiativet er vurdert: Langdalen, Langtjønnna og Stordalen. Temaene som inngår i konsekvensutredningen er naturmangfold og klimagassutslipp. Det er også gjort en utredning av tema økosystemtjenester som inngår i notatet om naturmangfold, og vannmiljø.



Figur 3 Varselkart ved oppstart. Arealet er blitt redusert underveis i prosessen.

### Varsel om planoppstart

Det har blitt varslet oppstart av planen to ganger. Første gang ble det sendt ut brev av Rana kommune, datert 27.01.2022. På grunn av ny vurdering av krav om konsekvensutredning og mindre justeringer av plangrensen ble det sendt nytt varsel om oppstart 23.01.2023. Det ble sendt brev til grunneiere, berørte parter, interesseorganisasjoner og offentlige etater. Annonse i Rana Blad ble lagt ut 26.01.2023. Fristen for å komme med innspill var satt til 20.02.2023.

### Innkomne innspill ved planoppstart

Ved varsel om planoppstart i 2022 kom det syv innspill fra offentlige myndigheter/organisasjoner:

- Avinor
- Linea
- Nordland fylkeskommune
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- Statens vegvesen
- Statsforvalteren i Nordland
- Sametinget

Ved varsel om planoppstart i 2023 kom det syv innspill.

- Fire berørte grunneiere og 17 naboer kom med ett samlet innspill
- Offentlige myndigheter/organisasjoner som kom med innspill:
  - Linea
  - Nordland fylkeskommune
  - Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
  - Statens vegvesen
  - Statsforvalteren i Nordland
  - Naturvernforbundet

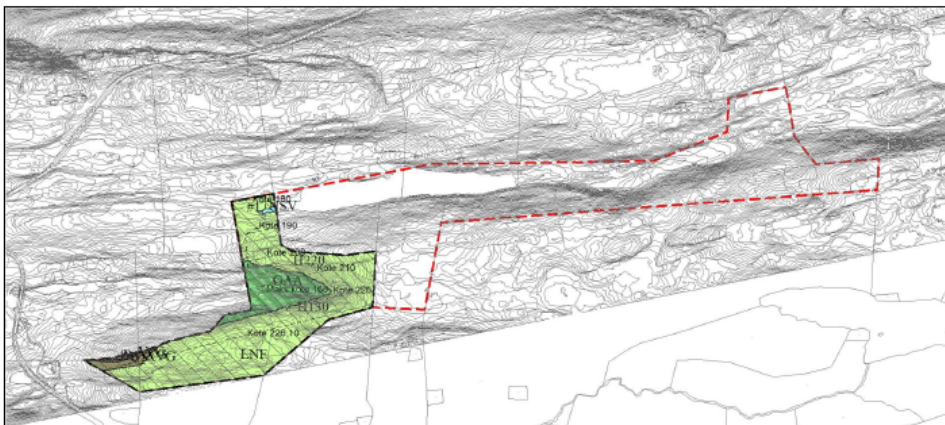
Merknadene som ble gitt til varsel om oppstart i 2022 og 2023 er oppsummert og kommentert av forslagstiller i et eget merknadsskjema. Enkelt-Innspillene og merknadene følger saken som ikke-trykte vedlegg. Disse kan du få ved å henvende deg til saksbehandler.

#### Beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger omtrent 10 km øst for Mo sentrum, øst for Ranelva og nord for Fagerlia. Vestre del av Langtjønnna, med utfallsosen inngår i planområdet. Nord og vest for planområdet er det regulert for framtidig lufthavn.

Avinor har vurdert om det er aktuelt å disponere myrmasse andre steder, men er kommet til at det er best å lagre massene så lokalt og nært flyplassen som mulig med tanke på reetablering av massene og bevaring av myr kvalitet. Det kan bli store mengder masser, og transport over lengre avstander er ikke vurdert som hensiktsmessig.

Ved varsel om oppstart av planarbeidet i 2023 var planområdet rundt 407 daa. I senere fase i planarbeidet er det avklart at behovet for areal til disponering av myr er blitt redusert, og dette har også medvirket til at kun en av tre lokaliteter reguleres for disponering. Planområdet har blitt tilsvarende redusert gjennom prosessen, og er nå på vel 134 daa.



Figur 4 Illustrasjonen over viser endelig planavgrensning innenfor varslet plangrense ved oppstart (rød stiple linje). Planområdet er nå på ca 135 daa.

#### Dagens situasjon i og rundt planområdet

Planområdet ligger i et kupert terreng med skogs- og myrområder, i et daldrag i øst-vest gående retning med Langdalen i øst. På hver side av Langdalen, i nord- og sørgående retning, skrår terrenget oppover mot to koller. Nord for planområdet er det utført omfattende flatehogst i forbindelse med ny flyplass. Planen berører ikke bebyggelse. I sørvest utgjør området deler av et høydedrag som omkranser Stordalen.

Vannet Langtjønnna er et viktig landskapselement i området, og vassdraget har retning nedstrøms vestover. Tverrbekken som kommer fra Langtjønnna, samt Steinbekken ligger i området. Begge disse inngår i vannforekomst «Steinbekken». Nedstrøms drenerer Steinbekken ut i Ranelva som er et nasjonalt laksevassdrag. Det er ikke registrert noen påvirkninger i vannforekomsten. Ørretbestanden i Langtjønnna er sannsynligvis satt ut. Ferskvannsfauunaen i Langtjønnna og Tverrbekken gir et inntrykk av å være relativt næringsfattig, mulig noe humuspåvirket, men uten spesielle verdier av naturmangfold. Steinbekken har vært og har potensiale for å være en viktig gytebekk for laksen i Ranelva, men kraftverksdammen ca. 900 meter opp i bekken utgjør et vandringshinder for fisken.

Tverrbekken, nedstrøms Langtjønna, skal legges om og det er planlagt større inngrep i bekken som følge av utbyggingen av lufthavnen. Påvirkning på bekken fra omleggingen er ikke vurdert som en del av denne planen.

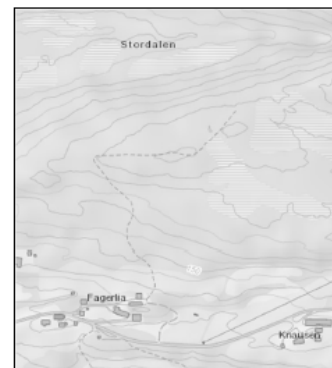
Innenfor opprinnelig planområde har det blitt registrert flere rødlistede arter: Granmeis (VU – sårbar), småspove (NT – nær truet), gubbeskjegg (NT), nubbestarr (NT), knerot (NT) og myskemaure (NT). Det kunne ikke påvises at noen av de registrerte artene har spesifikke økologiske funksjonsområder i plan- eller influensområdet, men for granmeis (VU) kan barskogsområdene i planområdet ha en slik funksjon. Ellers antas det at de ulike økologiske funksjoner for granmeis er dekket innenfor et større leveområde som for denne arten kan gå langt utenfor dette plan- og influensområdet.

Området er kartlagt og vurdert etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks. Dette er en utvalgskartlegging hvor kun naturtyper fra instruksen blir kartlagt (111 naturtyper, hvor 83 er rødlistet og 28 er valgt ut av en ekspertgruppe). Stordalen har noe fattig (-intermediær) minerogen myr i bunnen, omgitt av grandominert blåbærskog, med litt innslag av bjørk og furu. Naturen her har verdi for det biologiske mangfoldet og som ofte omtales som «hverdagsnatur», men som ikke har så spesielle verdier at den kartlegges etter Miljødirektoratets instruks.

Øst for Langtjønna og i Langdalen er det registrert 5 naturtyper: rik gransumpskog (sterkt truet på rødlista - EN), høgstaudegranskog (nær truet på rødlista - NT), og rik og middels rik myr. Vest for Langtjønna finnes det et relativt høyt antall arter, og området kan ha en viss verdi for våtmarksfugl. Siden planområdets utstrekning har blitt mindre siden varsel om oppstart, vil disse lokalitetene ikke bli påvirket av planforslaget.

Kommuneplanens arealdel har nye soner for Ildgruben reinbeitedistrikt. Planområdet til plan 3090 ligger utenfor sone 1, 2 og 3 som har særlige bestemmelser.

Det er noe idretts-, trenings- og turaktiviteter som kan bli berørt av tiltaket. Det finnes orienteringskart og det blir skuterkjørt løyper innenfor planområdet, til bruk i forbindelse med løp og arrangementer. Det er registrert en sti som går inn i området fra sør, opp på høydedraget som ligger sør for Stordalen. Denne vil ikke bli direkte påvirket av tiltaket.



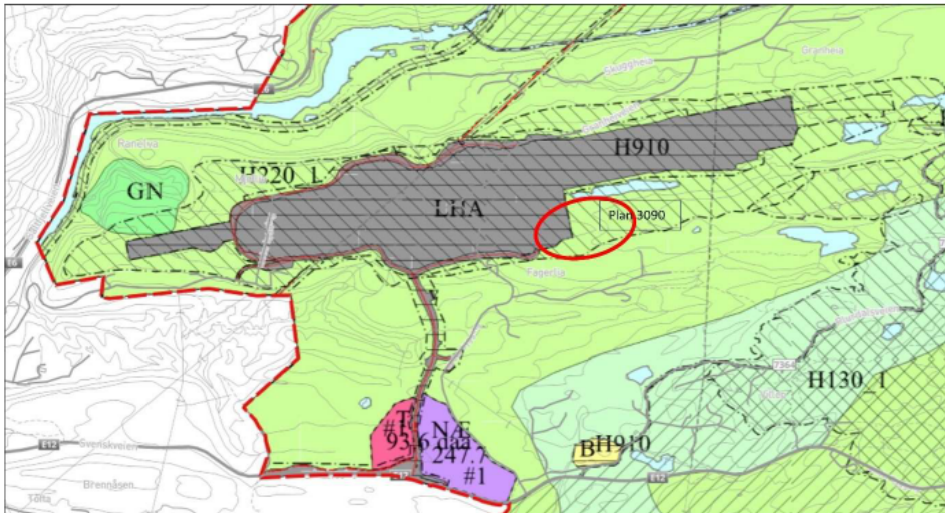
sti  
av

*Figur 19 Sti mot Stordalen*

#### Rammer for planarbeidet

Planområdet er i kommuneplanens arealdel satt av til LNFR1. Når disponering av løsmasser, primært myrmasser er avsluttet og det angitte området er etablert med overflate basert på løsmasser fra flyplassen, skal området ha en videre funksjon som naturområde. Dersom området ikke blir brukt til disponering av myrmasser, slik at det forblir uberørt, skal det fortsette å ha funksjon som naturområde. Planforslaget er derfor i tråd med overordna plan.

I planbeskrivelsen kommer det frem hvilke lover, retningslinjer og planer som er lagt til grunn for planarbeidet.



Figur 25 Omtrentlig omriss av planområde 3090 vist med rød sirkel over plankart fra gjeldende KPA 2023-2033. Området er avsatt til LNFR1 i gjeldende kommuneplans arealdel (arealplaner.no).

### Planforslaget

Hovedformålet med planen er å legge til rette areal for plassering og disponering av løsmasser, primært myrmasser fra utbygging av ny lufthavn. Intensjonen er å forsøke å bevare myrfunksjonen så godt som mulig for massene som flyttes til det nye planområdet, og samtidig ivareta naturmangfoldet best mulig.

Det kan være plass til det meste av massene innenfor planområdet til flyplassplanen, selv om det er usikkerhet omkring dette. Det er dermed mulighet for at det ikke blir behov for Stordalen eller at disponering blir av et mindre omfang enn det er planlagt for.

I Stordalen vil det bli terrenginngrep i form av utfylling og disponering av masser. Dette vil innebære vegetasjonsrydding, etablering av støttevoller og midlertidige anleggsveier.

Avbøtende tiltak er sikret gjennom rekkefølgekrav i planbestemmelsene. Det er også lagt inn bestemmelser for å forhindre birdstrike, og bestemmelser som sier at Avinor skal høres i forbindelse med søknad om tiltak som endrer lyssettingen rundt lufthavnen, og som kan ha innvirkning på sikkerheten for lufttrafikken.

Arealformål som inngår i planforslaget:

- Landbruks-, natur-, og friluftsmål samt reindrift  
Planområdet reguleres i hovedsak til LNFR-formål, og det legges ikke opp til tiltak innenfor dette formålet. Det er regulert tillatte kotehøyder i henhold til sikkerhetskrav rundt flyplass.
- Grønnstruktur  
Myrmasser som hentes ut fra plan 3063 i forbindelse med anleggsarbeid for ny flyplass kan disponeres innenfor området som reguleres til kombinerte grønnstrukturformål (GAA). Det kan også disponeres annet vegetasjonsdekke inkludert røtter fra anleggsarbeid for flyplassen. Det skal ikke disponeres annen type masser enn dette innenfor området. Det kan heller ikke disponeres eller mellomlagres masser fra annet område enn plan 3063 innenfor det angitte område.

170 000 m<sup>3</sup> løsmasser, primært myrmasser skal reetableres i Stordalen. Massene kan fylles opp til en kotehøyde som tilsvarer rullebanen til flyplassen. Før massene kan legges ut i Stordalen skal det etableres støttevoller med steinmasser. Prinsipp for dette er beskrevet i notat om geoteknikk. Det kan disponeres masser fordelt på ulike nivåer, der hvert nivå skal være vannrett. Dette er en forutsetning for at massene skal lagres stabilt, samt holde på vann.

Etter ferdig disponering skal det straks iverksettes et overvåkningsprogram der metodikk og plan for dette skal være godkjent av Statsforvalteren på forhånd.

Når disponering av løsmasser, primært myrmasser er avsluttet og det angitte området er etablert med overflate basert på løsmasser fra flyplassen, skal området ha en videre funksjon som naturområde. Etterbruk har vært diskutert i planarbeidet. Annen funksjon enn et naturpreget område vil være usikkert, og er avhengig av hvorvidt det lykkes med å opprettholde vannivået i myrmassene. På grunn av denne usikkerheten og nærhet til terminal og flyplass, vurderes det ikke som aktuelt med annen bruk som f.eks. friluftaktiviteter. Dersom området ikke blir brukt til disponering av myrmasser, slik at det forblir uberørt, skal det fortsette å ha funksjon som naturområde.

- Bruk og vern av sjø og vassdrag

Planområdet inkluderer utfallsosen vest i Langtjønna, som reguleres til naturområde i sjø og vassdrag (NSV).

I reguleringsplan for flyplassen starter omlegging av Tverrbekken innenfor flyplassområdet. For å sikre fleksibilitet i gjennomføringsfasen er det lagt inn bestemmelsesområde #1 til og med utfallsosen, der det tillates tiltak for omlegging av bekken.

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

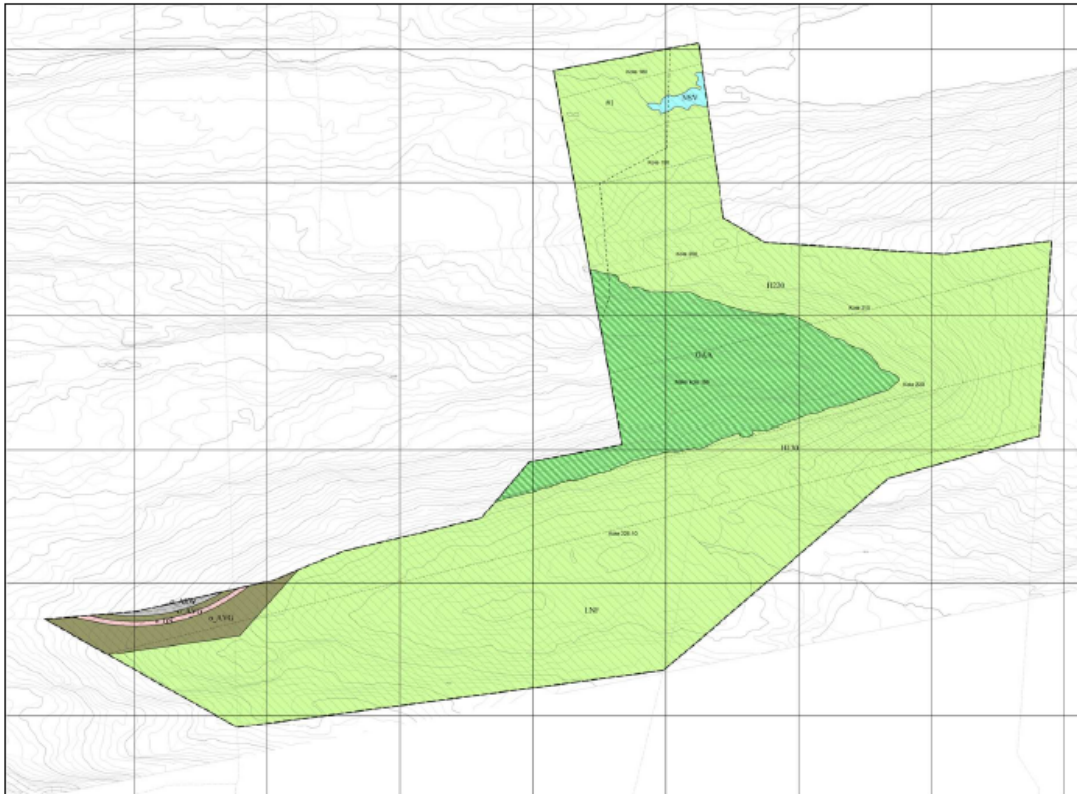
Dette utgjør kun en liten del av planområdet, og inngår i planen fordi det var behov for å justere veien til terminalbygget i plan 3063 Polarsirkelen lufthavn. Arealet reguleres til veg (O\_V), gang-/sykkelveg (O\_GS) og annen veggrunn (O\_AVG).

Det er lagt inn to hensynssoner:

- H130 – Byggeforbudssone rundt flyplass
- H220 – Gul støysone i hele planområdet i henhold til KPA

For mer utfyllende informasjon om planforslaget, se planbeskrivelsen.





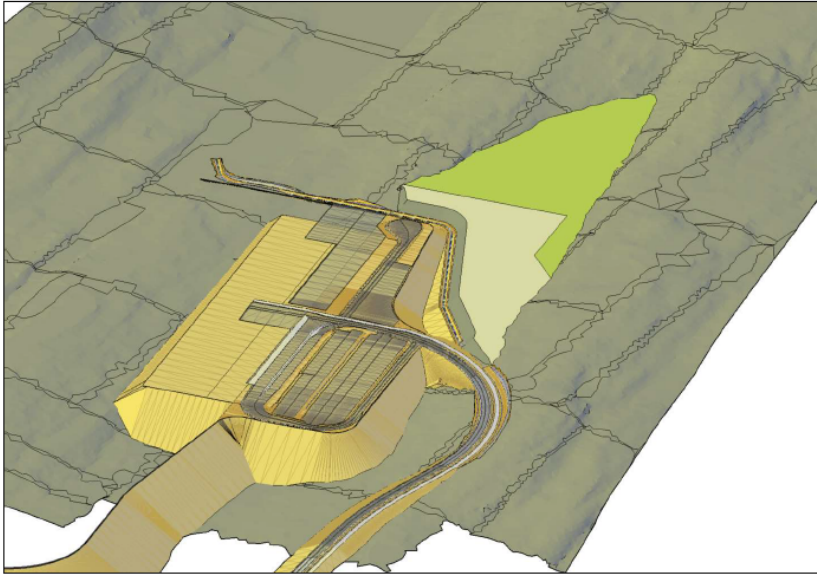
*Figur 32 Plankart*

## **Vurdering**

### Landskapsvirkning

Den mulige oppfyllingen av Stordalen vil i mindre grad påvirke landskapet som helhet. Oppfyllingen av terrenget er tenkt å kunne gå opp til ca. 166 m.o.h., som tilsvarer kotehøyden til rullebanen på flyplassen. Stordalen er U-formet og terrenget rundt dalen har høyder på rundt 180-190 m.o.h.

Hvis det anbringes masser i dalbunnen, så vil dalbunnen kunne bli løftet og bli videre enn den er per i dag. Siden de aktuelle massene hovedsakelig er organiske, myr og vegetasjonsrester, så vil dalbunnen fremstå som en utvidelse av allerede eksisterende myrområder. Forslagsstillers intensjon er å flytte egnede toppmasser/torv, og legge disse som nytt vegetasjonsdekke i Stordalen. Normalt i slike situasjoner vil vegetasjonsdekket ha reetablert seg godt innen 3 vekstsesonger, og etter det vil landskapet kunne bli oppfattet som uberørt. På grunn av nærhet til terminal og flyplass vil landskapet uansett endre karakter.



Figur 34 Illustrasjonen viser etablert tiltak sammen med etablert lufthavn. Det er her lagt inn totalt 360 000m<sup>3</sup> masser, hvorav 170 000 m<sup>3</sup> i denne reguleringsplanen. De disponerte løsmassene, primært myrmasser er vist innover Stordalen. Tiltaket i denne planen er vist med grønn farge og grenser til vedtatt reguleringsplan for ny lufthavn.

### Rekkefølgekrav

Det er lagt inn flere rekkefølgebestemmelser i § 3, som skal sikre intensjonen med å reetablere myr i Stordalen og at disponeringen skal gjennomføres på en best mulig måte. Vi forutsetter at konklusjonene og forslagene til avbøtende tiltak fra utredningene og planbeskrivelsen ligger til grunn for utarbeidelsen av planene som rekkefølgebestemmelsen lister opp.

### Virksomheter av planforslaget

I planbeskrivelsen er nullalternativet beskrevet som at ingen av de tre lokalitetene innenfor planområdet blir brukt til disponering av masser. Nullalternativet innebærer også at det ikke gjøres noen tiltak for å reetablere myrmassene som uansett skal fjernes fra flyplassområdet. Dette vil resultere i et klimagassutslipp som tilsvarer 3,4% av Ranas direkteutslipp i 2021 (19 482 tonnCO<sub>2</sub>e).

Avrenning fra deponert myr vil i en periode differensiere fra myr i form av høyere pulser/mengder med vann med høyere konsentrasjon av næringsstoffer, organiske partikler med videre. Nylig deponert myr vil mangle et permeabelt topplag med mose, som fungerer både som fordrøyning og som filter. Utlegging av myrmasser vil dermed, uavhengig av alternativ, i en periode medføre avrenning med høyt innhold av organisk materiale/humus og lav pH, samt stor sannsynlighet for avrenning med forhøyet innhold av nitrogen, fosfor og jern. Avbøtende tiltak vil dermed være essensielt for å redusere den negative påvirkningen på bekken.

Arealendring ved vegetasjonsrydding, transport og anleggsarbeid i Stordalen (1892 tonnCO<sub>2</sub>e) vil føre til et utslipp. Likevel er det positivt at planområdet ligger i direkte nærhet til flyplassområdet der hvor massene skal hentes ut. Dette gjør at det blir korte avstander for å frakte massene, som vil gi et lavere utslipp fra transport sammenlignet med en lokalitet lengre unna. Det er essensielt at utgravde masser holdes så fuktige som mulig og eksponeres for minimalt med oksygen, og det er derfor større sannsynlighet for å lykkes i å reetablere myra når det er kort avstand fra uttak til disponering.

Etter ferdig disponering skal det straks iverksettes et overvåkningsprogram, som vil bidra med økt kunnskap. Et vellykket resultat fra dette prosjektet kan påvirke mulighetene for reetablering av myr andre steder i landet/verden.

I denne saken er det en avveining mellom tap av natur i Stordalen og redusert klimagassutslipp. Det er også en risiko for at planen ikke vil fungere etter hensikten, og man ikke lykkes i å bevare myrfunksjonen og gjenskape en klimanøytral myr.

Turmuligheter i området kan bli begrenset i anleggsperioden. Det kan bli aktuelt med omlegging av stier og løyper i forbindelse med endringer i topografien. Gjennomføring av reguleringsplanen vil ikke medføre varige konsekvenser for rekreasjon og friluftsliv i området. Der hvor myrmassene legges ut i Stordalen vurderes det ikke som aktuelt at området blir brukt til friluftaktiviteter.

Barn og unges oppvekstvilkår vurderes ikke som berørt av planforslaget, bortsett fra det som er nevnt om rekreasjon og friluftsliv i planbeskrivelsen.

Virkningene av planforslaget er oppsummert i planbeskrivelsen. I de ulike fagutredningene finnes det mer utdypende informasjon om omfang av tiltaket og konsekvensene for de ulike fagtemaene.

#### Vannforskriften § 12

Vannforskriften § 12 kommer til anvendelse dersom nye inngrep i en vannforekomst fører til at miljømål ikke nås eller at tilstanden forringes. Vurdering av forskriften er gjort i utredningsnotatet om vannmiljø kap. 4.3 og i planbeskrivelsen kap. 8.4. Vi tolker det som at dersom det gjennomføres avbøtende tiltak vil ikke tilstanden i vannforekomsten Tverrbekken og Steinbekken forringes, og at vannforskriften § 12 derfor ikke kommer til anvendelse. Avbøtende tiltak er sikret i rekkefølgebestemmelsene, slik at det blir ivaretatt i prosjekterings- og gjennomføringsfasen.

#### Naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven §§ 8-12 er vurdert i utredningsnotatet om naturmangfold. Dette gjelder blant annet kravene til kunnskapsgrunnlag, beskrivelse av påvirkninger, vurderinger av føre/var forhold og kompensierende tiltak. Vi er enige i disse vurderingene.

#### Risiko og sårbarhet

I flomberegningsnotatet er det beregnet 200-årsflom for situasjonen før og etter tiltak, for nedbørsfeltene til Langtjønnå og Stordalen. Resultatet viser at det må planlegges og prosjekteres avbøtende tiltak basert på økt avrenning av tiltaket. Dette er ivaretatt i krav om flomsikringsplan i rekkefølgebestemmelsene.

### **Konklusjon**

Vi mener at planforslaget legger til rette for å forsøke å bevare og reetablere myrfunksjon i Stordalen, og slik redusere klimagassutslipp fra ny flyplass i plan 3063. Seksjon for kart og arealplan anbefaler at planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Vi ønsker å legge fram saken i regionalt planforum under høringsperioden, for å diskutere planforslaget med berørte offentlige myndigheter.

10.08.2023

seksjon for kart og arealplan

Florian Kindl

avdelingssjef

avdeling for areal og miljø

arealplan

Inger Blikra

seksjonsleder

seksjon for kart og