

Alstahaug  
kommune

## KONSEKVENsutREDNING OG PLANBESKRIVELSE



Foto: BP/News On Request

## OMRÅDEREGULERING FOR SANDNESSJØEN LUFTHAVN

Nasjonalplanid. 1820.20120036

Arkivsak: 12/1993

Vedtak om igangsetting:	06.12.12, sak 71/12
Offentlig ettersyn av planprogram	13.12.12 - 28.01.13
Fastsetting av planprogram:	26.02.13, sak 11/13
1. gangs behandling i planutvalget:	27.08.13, sak 26/13
Offentlig ettersyn:	02.09.13 - 16.10.13
2. gangs behandling i planutvalget:	14.11.13, sak 41/13
Kommunestyrets vedtak:	27.11.13, sak 60/13

## Innholdsfortegnelse

<b>SAMMENDRAG</b>	<b>4</b>
<b>1 INNLEDNING</b>	<b>5</b>
1.1 Formål.....	5
1.2 Bakgrunn og begrunnelse .....	5
1.3 Planprosess .....	5
1.4 Alternativer .....	6
<b>2 GJELDENE PLANSTAUS OG OVERORDNEDE FØRINGER</b>	<b>7</b>
2.1 Lover, forskrifter og rikspolitiske retningslinjer.....	7
2.2 Nasjonal politikk.....	7
2.3 Fylkesplan og fylkesvise føringer.....	7
2.4 Kommuneplan og reguleringsplaner.....	7
<b>3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET</b>	<b>8</b>
<b>4 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET</b>	<b>13</b>
4.1 Reguleringsformål og hensynssoner .....	13
4.2 Bebyggelse.....	13
4.3 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.....	13
4.4 Landbruks,- natur- og friluftsområder .....	14
4.5 Bruk og vern av sjø og vassdrag .....	14
4.6 Hensynssoner.....	15
<b>5 UTREDNING IHHT FORSKRIFT OM KONSEKVENsutREDNINGER</b>	<b>15</b>
5.1 Materiale og metode .....	16
5.2 Datagrunnlag .....	16
5.3 Metodikk for konsekvensutredning.....	16
5.4 0- Alternativ.....	17
5.5 Forurensning.....	18
5.6 Transportbehov .....	18
5.7 Kulturminner/kulturmiljø.....	19
5.8 Naturmangfold.....	20
5.9 Landskap.....	21
5.10 Landbruk.....	22
5.11 Samisk natur og kulturgrunnlag.....	25
5.12 Reindrift.....	26
5.13 Næringsvirksomhet.....	28
5.14 Befolkningens helse.....	29
5.15 Tilgjengelighet til uteområder .....	30
5.16 Beredskaps og ulykkesrisiko .....	31
5.17 Barn og unges oppvekstvilkår.....	31
5.18 Arkitektonisk og estetisk utforming.....	32
5.19 Utbyggingsfase .....	32
5.20 Novika skytebane.....	33
5.21 Samvirke mellom overnevnte forhold - helhetlig vurdering.....	34
<b>6 SAMMENSTILLING</b>	<b>35</b>
6.1 Konsekvenser.....	35
6.2 Samlet vurdering.....	35
6.3 Anbefaling .....	35
<b>7 OPPFØLGING OG VIDERE UNDERSØKELSER</b>	<b>35</b>
<b>8 REFERANSER</b>	<b>36</b>
<b>VEDLEGG</b>	<b>37</b>

## SAMMENDRAG

Alstahaug kommune v/ fast utvalg for plansaker vedtok 06.12.12 å igangsette planarbeid for Sandnessjøen lufthavn i samarbeid med Avinor AS.

Planområdet er tidligere regulert gjennom reguleringsplan for "Sandnessjøen lufthavn, oppdatering", vedtatt 28.02.07 og reguleringsplan for "Sandnessjøen lufthavn, endring", vedtatt 28.02.07.

Planarbeidet gjennomføres som en områdereguleringsplan, og er vurdert som konsekvensutredningspliktig. På bakgrunn av dette er det utarbeidet planprogram og konsekvensutredning. Konsekvensutredningen skal synliggjøre planens konsekvenser for miljø og samfunn.

Det foreliggende planforslaget åpner for forlengelse av rullebane fra kunngjort rullebanelengde på 881 meter til 1199 meter, herunder tilhørende infrastruktur, samt videre utvikling av flyplassen med hensyn til terminalbygg, hangarer, parkeringsarealer.

Vurdert ut fra de konklusjoner som framkommer i konsekvensutredningen før offentlig ettersyn, er det ikke forhold som tilsier at planen ikke kan gjennomføres.

Dersom planvedtak foreligger innen november 2013 kan det forventes anleggstart for etablering av ny rullebane i løpet av 2014.

# 1 INNLEDNING

## 1.1 Formål

Planarbeidet ble igangsatt med formål om å få innarbeidet følgende i planforslaget:

- Forlengelse av rullebane fra 881 til 1199 meter med sikkerhetsområder, herunder etablering/endring av utrykningsveger og innflygningslys
- Sikre og utvide områder for navigasjonsanlegg
- Oppdatering av restriksjonsområder og hensynssoner
- Sikre utvidelse av terminalbygg
- Sikre arealer for etablering av driftsbygg, hangarer og flyoppstilling
- Økning av parkeringskapasiteten

## 1.2 Bakgrunn og begrunnelse

I 2007 ble det gjennomført reguleringsarbeid på lufthavna for å kunne gjennomføre nødvendige arbeider med sikkerhetssonen til rullebanen. I den forbindelse ble det innenfor regulert område, og i samsvar med gjeldende reguleringsplan, foretatt en utfylling som tilsvarer behovet for forlengelse av selve rullebanen.

I forbindelse med utarbeidelse av underlag til Nasjonal transportplan 2014-2023 har Avinor anbefalt overfor Samferdselsdepartementet at rullebanen på Sandnessjøen lufthavn bør forlenges til 1199 m. Forprosjekt er gjennomført og prosjektet er nå i detaljprosjekteringsfasen. Parallelt med dette har kommunen påbegynt reguleringsarbeid for lufthavna. Luftfartstilsynet behandler konsesjonssøknad. Høringsfristen for konsesjonssøknaden er 23. juli 2013.

### **Forskrift om konsekvensutredninger**

Formålet med en konsekvensutredning (KU) er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer eller tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres. Som et ledd i behandlingen etter konsekvensutredningsforskriften er det utarbeidet et planprogram.

### **Konsekvensutredning og reguleringsplan**

Konsekvensutredningen skal belyse virkningene av å gjennomføre reguleringsplanen mens reguleringsplanen er det juridiske beslutningsdokumentet. Forslag til reguleringsplan skal basere seg på de vurderinger og konklusjoner som gjøres gjennom konsekvensutredningen.

## 1.3 Planprosess

### **Varsel om oppstart, høring av planprogram**

Varsel om oppstart og forslag til planprogram ble sendt ut 13.12.12. Oppstart ble annonsert i Helgelands Blad og på kommunens hjemmeside med frist for uttalelse innen 28.01.13.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet og hvilke problemstillinger som anses viktige i forhold til miljø og samfunn. Det skal fremlegges alternativer for løsninger. Området skal beskrives med kart og lokalisering. Det skal

redegjøres for framdriftsplan og medvirkning. Avslutningsvis skal planprogrammet redegjøre for hvilke forhold som skal utredes i planforslag med konsekvensutredning, og hvilken metode som skal benyttes.

Det ble ihht. planprogrammet avholdt et informasjonsmøte 24.01.13 der grunneiere, naboer og andre kjente rettighetshavere var invitert.

### **Fastsettelse av planprogram**

Planprogram for foreliggende planforslag med konsekvensutredning ble fastsatt av det faste utvalg for plansaker i sak 11/13 den 26.02.13. Det kom inn 19 uttalelser fra offentlige og private parter. Disse er oppsummert og kommentert i saksframlegget som følger fastsatt planprogram.

### **Offentlig ettersyn**

Planforslaget skal legges ut til offentlig ettersyn etter 1. gangs behandling i fast utvalg for plansaker som er forutsatt gjennomført 27.08.13.

### **Videre framdriftsplan**

Framdriftsplanen for planprosjektet i sin helhet følger av det fastsatte planprogrammet. For gjenstående arbeider gjelder følgende:

27. 08.13	03.09.13 – 15.10.13	Oktober-november	November 2013
1. gangs behandling	Offentlig ettersyn av planforslag med konsekvensutredning, orienteringsmøte	Bearbeiding av innspill	2. gangs behandling og vedtak

**Figur 1: Framdriftsplan\***

\* Tidsplanen forutsetter en ideell planprosess og tar ikke høyde for eventuelle tilleggsutredninger eller forlengelse av høringsfrister.

## **1.4 Alternativer**

Reguleringsarbeidet skal sikre lufthavna både i forhold til rullebaneutvidelse, sikkerhetsmessige krav og bygningsmessig tiltak. Planarbeidet er på bakgrunn av dette, vurdert som en forutsetning for lufthavnas videre utvikling. Det er derfor ikke noe reelt alternativ å ikke gjennomføre reguleringsarbeidet.

Et teoretisk alternativ til dette planarbeidet ville vært å gjennomføre et større planarbeid med tilrettelegging for rullebanelengde på 1600m eller 2000m. Arbeid med kommuneplanens arealdel, foreliggende områderegulering og forprosjekt i HALD regi, viser at området har et vesentlig potensial for større flyplass. Et slikt reguleringsarbeid er imidlertid, pr. i dag, ikke hensiktsmessig uten at det foreligger regionale og nasjonale føringer som tilsier at dette er formålstjenelig.

## **2 GJELDENE PLANSTAUS OG OVERORDNEDE FØRINGER**

### **2.1 Lover, forskrifter og rikspolitiske retningslinjer**

Lov om planlegging og byggesaksbehandling

Lov om kulturminner

Lov om jord

Lov om forvaltning av naturens mangfold

Lov om forurensning

Lov om folkehelse

Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2

Forskrift om brann- og redningstjeneste, BSL E 4-4

Forskrift om anlegg av, kontroll med og godkjenning av sivile skytebaner

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Rikspolitiske retningslinjer for barn- og unge

Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442/2012

### **2.2 Nasjonal politikk**

Nasjonal transportplan 2014-2023

St.m. nr. 16 – ”Folkehelsemeldingen” skal styrke folkehelseperspektivet i planleggingen.

St.m. nr 9 (2011–2012) Landbruks- og matpolitikken

St.m. nr. 39 (2000-2001) Friluftsliv - Ein veg til høgare livskvalitet

Den europeiske landskapskonvensjonen 2004

Nasjonal politikk, jfr. rundskriv T5-99 - Om tilgjengelighet

### **2.3 Fylkesplan og fylkesvise føringer**

Fylkesplan for Nordland 2013-2025

Jordvernstrategi for Nordland

FylkesROS Nordland 2011

Partnerskapsavtale om folkehelse

### **2.3 Kommuneplan og reguleringsplaner**

Kommuneplanens strategidel 2006-2016

Kommunedelplan for energi og klima 2010-2020

Kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelse 2013-2016

Kommuneplanens arealdel m/ kystzone for 2006-2016

Reguleringsplan for Sandnessjøen lufthavn, oppdatering, vedtatt 28.02.07

Reguleringsplan for Sandnessjøen lufthavn, endring, vedtatt 28.02.07

Reguleringsplan for Novika skytebane, vedtatt 26.04.95

### 3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

#### Beliggenhet

Sandnessjøen lufthavn ligger på Stokka ca. 10 km sør for Sandnessjøen. Planområdets nordøstlige grense ligger ca 1,6 km fra Engan området. Fylkesveg 17 passerer gjennom området.

#### Influensområde

Planområdet er på totalt ca 5820 dekar. Størrelsen på planområdet er i stor grad definert av relevante restriksjonsområder samt føringer i kommuneplanens arealdel. Planens omfang utover de direkte berørte arealene er i stor grad dekkende for det som kan betraktes som et relevant influensområde rent arealmessig. Innflygningsflater, horisontalflate og konisk flate strekker seg imidlertid over et vesentlig større område men er ikke vurdert å ha betydning for dette planarbeidet. Ved revisjon av kommuneplanens arealdel, herunder kommunedelplan for Sandnessjøen, vil nye områder med restriksjoner bli definert i den grad det vurderes som nødvendig.

#### Planavgrensning

Planområdet er avgrenset slik at hele reguleringsplanen for Sandnessjøen lufthavn (2007) med endring inngår. I tillegg er område i nordøst mot Sandnessjøen medtatt, tilsvarende retningslinjeområde i kommuneplanens arealdel. Utvidelsen mot Sandnessjøen er primært tatt med for å sikre nødvendige restriksjonsområder, og ivareta intensjonene i kommuneplanens arealdel.

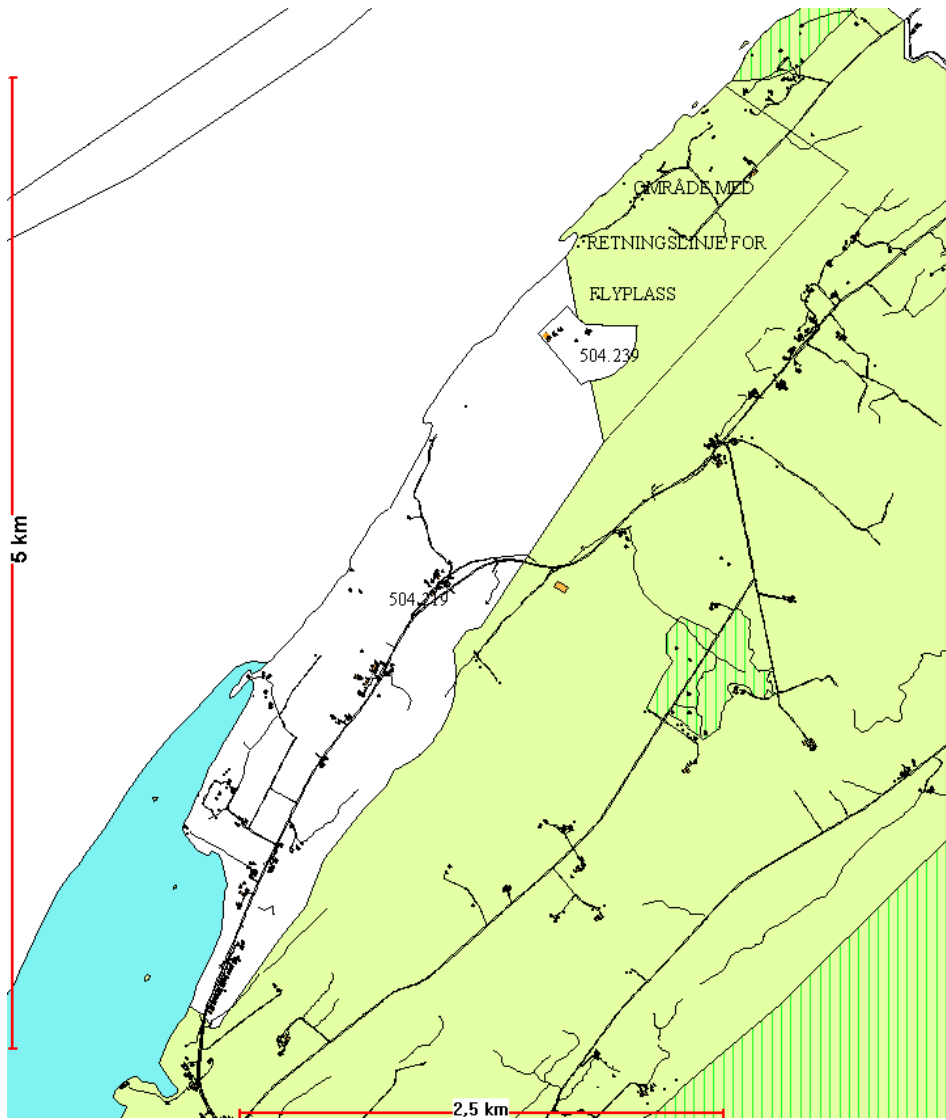


Figur 2: Kartutsnittet viser avgrensning av planområde

## Plansituasjon

### *Kommuneplan:*

I kommuneplanens arealdel m/ kystzone for 2006-2016 er de vedtatte reguleringsplanene i området videreført uten endringer. Nordøst for flyplassen, og i forlengelse av reguleringsplanen for Sandnessjøen lufthavn, er det i kommuneplanens arealdel lagt inn et retningslinjeområde som bidrar til å sikre arealer, og dermed potensialet for Sandnessjøen lufthavn også i regional sammenheng.

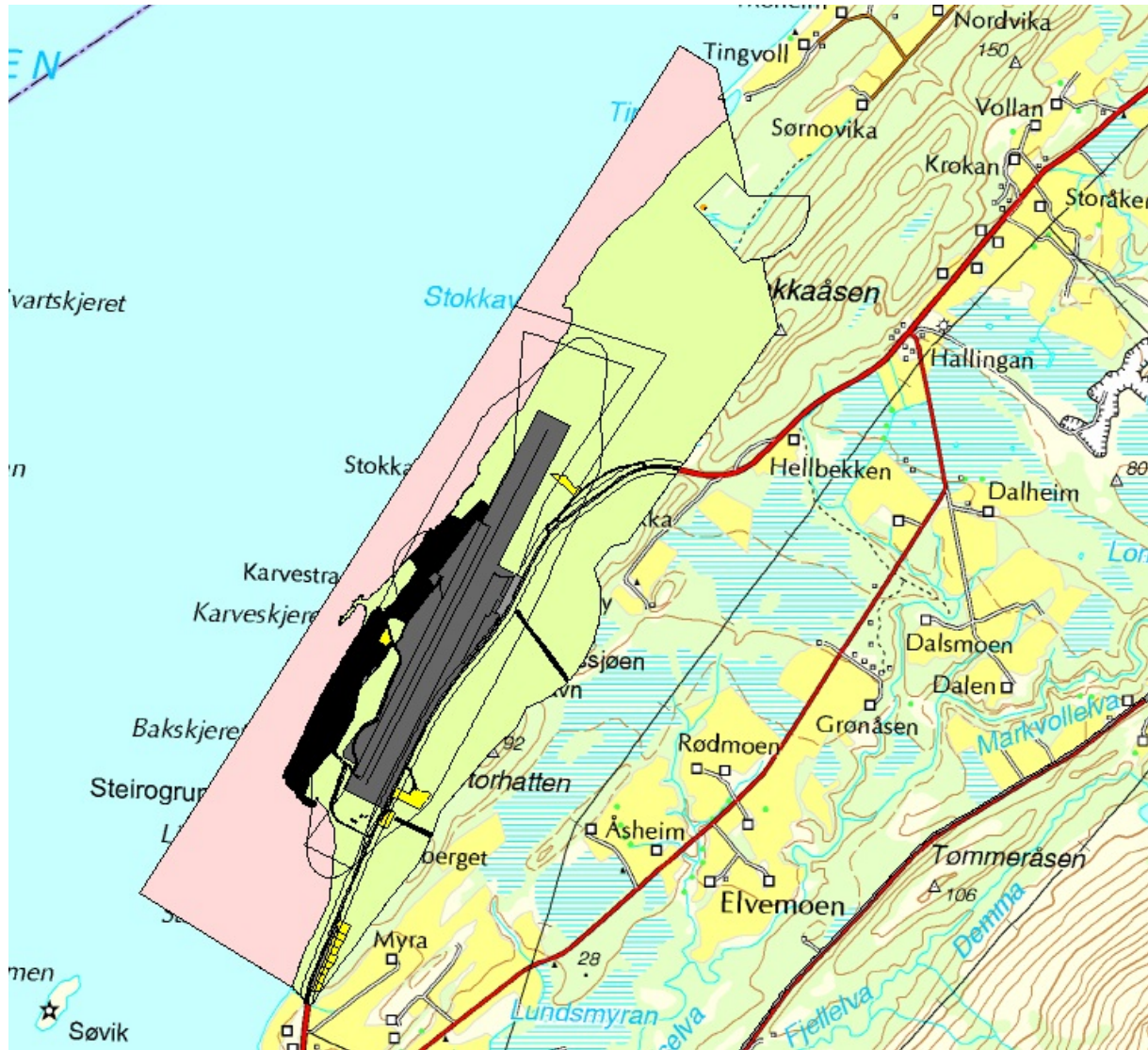


Figur 3: Kartutsnittet viser kommuneplanens arealdel som omgir det regulerte (hvite området)



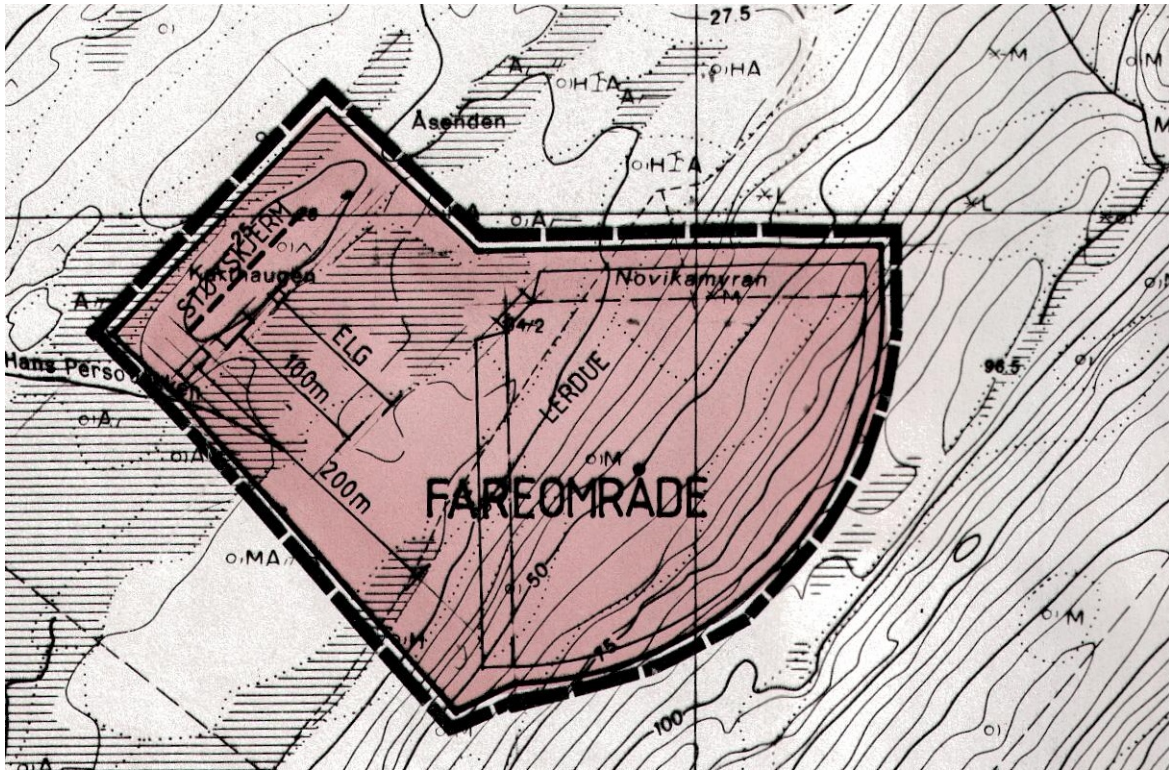
### Reguleringsplaner:

Reguleringsplan for Sandnessjøen lufthavn ble vedtatt 30.04.87 og deretter endret, og gitt ny rettsvirkning 28.02.07. Reguleringsplanen åpner for en rullebane på inntil 1600 meter. Med bakgrunn i at krav til sikkerhetsområder er endret, kan det i realiteten ikke etableres en bane på 1600 meter med dagens senterlinje. Dette ville i tilfelle betinget en forskyvning og endret retning på senterlinjen. Etablering av banelengde på 1199 meter vil imidlertid kunne gjennomføres i tråd med reguleringsplanen.



Figur 4: Kartutsnittet viser prinsipp for gjeldende regulering Sandnessjøen lufthavn

I nordøst berøres reguleringsplan for Sandnessjøen lufthavn av reguleringsplan for Novika skytebane, vedtatt 26.04.95.



Figur 5: Kartutsnittet viser reguleringsplan for Novika skytebane

## Arealer og arealbruk

Flyplassområdet er forholdsvis flatt og ligger med en høyde på ca. 17 meter over havet. Mot øst ligger en åsrygg med flere topper og varierende høyder mellom 41 og 90 moh. Mot havet i vest er det et kupert terreng med høyeste punkt 35 moh. I sørvest ender området i havet, mens det mot nordøst går over i et småkupert terreng.

Foruten flyplassen og annen infrastruktur, er området en mosaikk av dyrka jord, beite, blandingsskog og strandsone.

Bergarter i området er i følge geologisk kart glimmergneis, glimmerskifer, metasandstein, amfibolitt.

Innenfor planområdet er det regulert friluftsområder i tilknytning til strandsonen.

Det er i følge kulturminnedatabasen Askeladden, registrert flere kulturminner innenfor planområdet. Det er videre registrert eldre bebyggelse innenfor området.

Foruten bebyggelse på lufthavna finnes enkeltstående boliger/fritidshus og mindre boligfelter. Sørvest for flyplassen ligger Steiro camping.

Innenfor planområdet er det et aktivt gårdsbruk som driver med kjøttproduksjon. I tillegg er det en del jordbruksarealer på andre bruk innenfor området som leies ut til andre aktive bruk.

Foruten fulldyrka jord er området til dels skogbevokst med varierende bonitet av løvskog og barskog. Det er også beite for storfe i området.

Skytterlaget er etablert på gnr. 34/2 og 34/2/1. Området er bebygd med klubbhus og overbygde standplasser. Det er etablert 3 riflebaner fra 100 til 200 meter. Det er også etablert feltbaner utenfor det regulerte området.

Alstahaug jeger og fiskeforening er etablert på gnr. 34/2/2. Eiendommen er bebygd med klubbhus og har blant annet anlegg for leirdueskyting.

## 4 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

### 4.1 Reguleringsformål og hensynssoner

Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse
- Campingplass
- Skytebane

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg
- Gang- og sykkelveg
- Annen veggrunn – teknisk anlegg
- Annen veggrunn - grøntareal
- Lufthavn
- Kollektivholdeplass
- Parkering

Landbruk-, natur- og friluftsmål

- Landbruks-, natur-, og friluftsområder samt reindrift
- Friluftsmål

Bruk og vern av sjø og vassdrag

- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

Hensynssoner

- Faresone – høyspenningsanlegg
- Faresone - skytebane
- Sikringssone – frisikt
- Sikringssone – andre sikringssoner
- Støysone – Rød sone
- Støysone – Gul sone

Bestemmelsesområder

### 4.2 Bebyggelse

Det er ikke åpnet for ny bebyggelse innenfor planområdet med unntak av bebyggelse i tilknytning til lufthavna og i tilknytning til stedbunden næring – landbruk. Ny bebyggelse eller tiltak innenfor område regulert til boligbebyggelse, campingplass eller skytebane kan kun tillates i forbindelse med godkjent detaljregulering.

### 4.3 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Reguleringsplanen legger til rette for utvikling av lufthavnas infrastruktur i forbindelse med at rullebanen forlenges til 1199 meter. Private adkomstveger er markert i plankartet. Det tilrettelegges for etablering av gang- og sykkelveg langs fv. 17.

### **4.4 Landbruks-, natur- og friluftsområder**

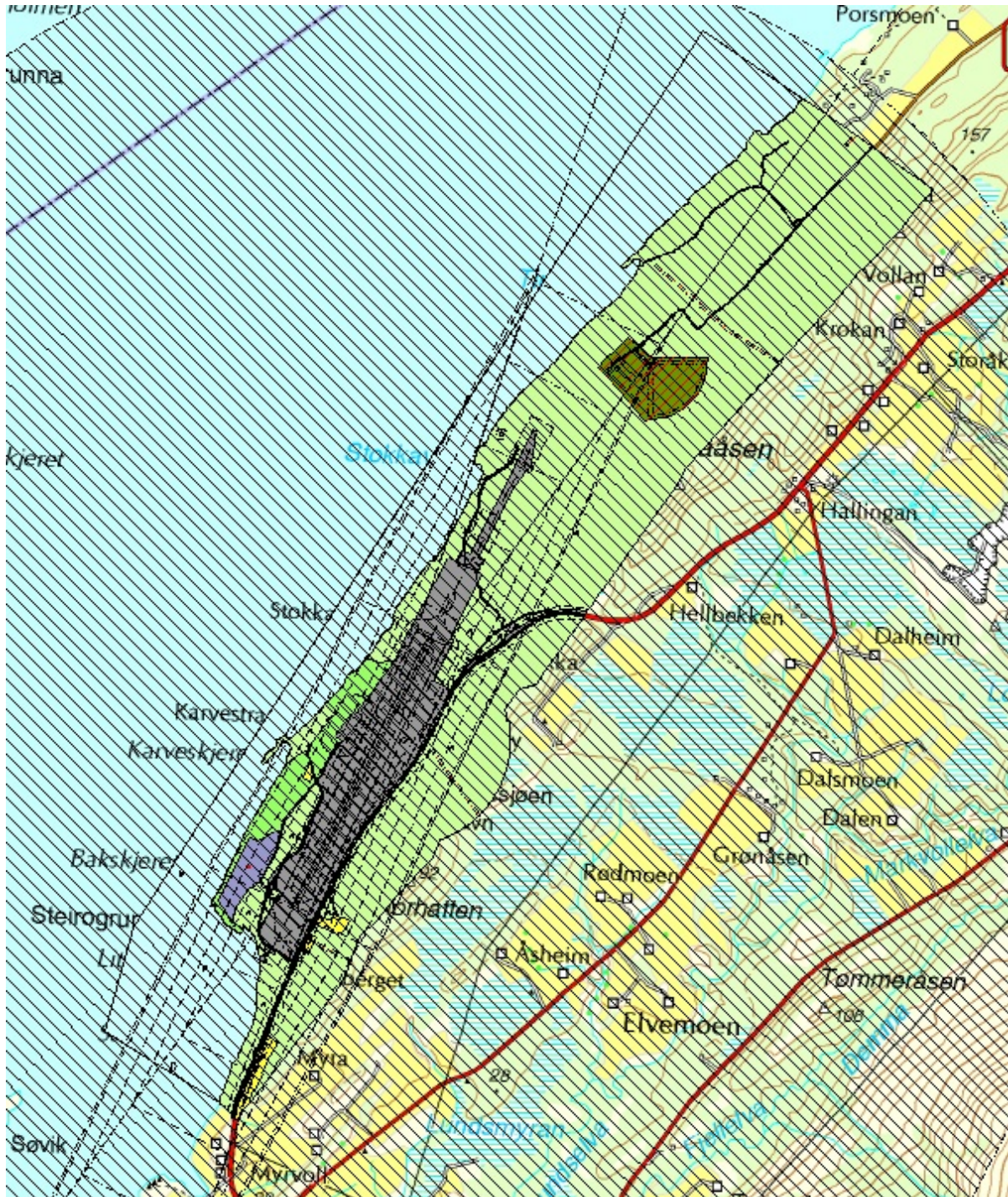
Reguleringsplanen medfører en omdisponering av totalt ca 112,5 daa fra landbruk til lufthavnformål, derav 50,3 daa fulldyrka jord. Utover dette, stadfestets dagens situasjon. Det legges ikke til rette for særskilt grønnstruktur utover det som dekkes av LNFR-formål og friluftformål.

### **4.5 Bruk og vern av sjø og vassdrag**

Det legges ikke til rette for inngrep i sjøområdene.

#### 4.6 Hensynssoner

Faresoner for høyspenningsanlegg og skytebane, er en stadfestelse av eksisterende, godkjente forhold. Frisiktsoner ivaretar frisikt både i forhold til innflygningslys, utrykningsveger og kjøreveger. Innenfor hele planområdet gjelder høyderestriksjoner i forhold til ny rullebane, jf. Kap. 10 i forskrift om utforming av store flyplasser (BSL E 3-2). Restriksjonsområder rundt navigasjonsanleggene er markert i plankartet. Videre er støysoner i forhold til ny rullebane markert i plankartet.



Figur 6: Planforslag

## 5 UTREDNING IHHT FORSKRIFT OM KONSEKVENsutREDNINGER

### 5.1 Materiale og metode

Plan- og utredningsprosessen er basert på føringer gitt i det fastsatte planprogrammet. Det vises til planprogrammet for nærmere dokumentasjon på den metodikk som ligger til grunn for prosessen.

Fagkompetanse som ligger til grunn for utredningene gjennomført eksternt er dokumentert gjennom fagrapporter. Alstahaug kommune har benyttet formell intern kompetanse innen bygg, arealplanlegging, landskapsarkitektur, naturforvaltning, jordskifte, landbruk og miljø.

### 5.2 Datagrunnlag

For temaet botanikk er det utarbeidet egen fagrapport (Torvik, S. E. 2013). Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet (Alstahaug kommune 2013) og en risikoanalyse knyttet til Novika skytebane (Det Norske Veritas 2013). Geotekniske forhold er vurdert og framkommer i egen vurdering (Multiconsult 2013). Det er foretatt kulturminnefaglig befaring ved Nordland fylkeskommune. Det er videre utarbeidet en egen landskapsanalyse av Alstahaug kommune. Støysonekart er utarbeidet av Avinor.

### 5.3 Metodikk for konsekvensutredning

Metodikken tar utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok 140. For nærmere beskrivelser henvises til denne håndboken.

Konsekvensutredningen er basert på en vurdering av verdier, omfang og konsekvenser som ikke er prissatt i kroner. For ikke prissatte konsekvenser vurderes konsekvensene fra meget store positive konsekvenser til meget stor negativ konsekvens.

#### 1. Verdi

Verdien for området og det aktuelle temaet angis på en tredelt skala: liten-middels -stor. For eksempel vil sjeldne eller verneverdige naturtyper få stor verdi, mens vanlig forekommende naturtyper vil få liten verdi.

#### 2. Omfang

Begrepet omfang brukes som en vurdering av hvilke konkrete endringer tiltaket antas å medføre for de ulike tema. Ved vurdering av omfang er det ikke tatt hensyn til verdien av temaet. Tiltakets omfang vurderes etter en 5-delt skala fra stort negativt omfang til stort positivt omfang.

#### 3. Konsekvens

Konsekvens av tiltaket fastsettes ved å sammenholde temaets verdi og omfanget av tiltakets virkning i forhold til 0-alternativet, dvs. forventet utvikling dersom tiltaket ikke gjennomføres. Konsekvensvurderingen angis i en ni-delt skala fra meget stor negativ til meget stor positiv konsekvens.

Verdi Ingen verdi	Omfang		
	Liten	Middels	Stor
Stort positivt			Meget stor positiv konsekvens (++++)
Middels positivt			Stor positiv konsekvens (+++)
Lite positivt			Middels positiv konsekvens (++)
Intet omfang			Liten positiv konsekvens (+)
Lite negativt			Ubetydelig (0)
			Liten negativ konsekvens (-)
Middels negativt		Middels negativ konsekvens (- -)	
		Stor negativ konsekvens (- - -)	
Stort negativt		Meget stor negativ konsekvens (- - - -)	

Figur 7: Prinsipp for konsekvensmatrise (figur fra Statens vegvesens håndbok 140)

Metodikken som er beskrevet ovenfor er benyttet så langt den har vært formålstjenlig for de enkelte tema og undertema.

#### 5.4 0- Alternativ (referansealternativ)

Konsekvensene av det foreslåtte tiltaket i området framkommer ved å vurdere omfanget opp mot områdets tilstand uten gjennomføring av tiltaket. Beskrivelsen av 0-alternativet, eller referansesituasjonen, tar utgangspunkt i dagens situasjon, og omfatter i tillegg forventede endringer uten gjennomføring av tiltaket.

Dersom planarbeidet ikke gjennomføres vil det likevel kunne etableres en rullebane på inntil 1199 meter. Ny flyplassbebyggelse og utvidelse av eksisterende flyplassbebyggelse samt parkering, vil imidlertid bli svært begrenset. Landbruksareal vil i større grad være regulert til formålet og fortsatt være i privat eie. Nødvendig rydding av vegetasjon vil fortsatt måtte skje for å opprettholde sikkerhetskrav til flyplassen. Alstahaug kommune vil trolig videreført en restriktiv utbyggingspolitikk i området, og det vil derfor trolig ikke kommet ny bolig eller fritidsbebyggelse i området, jfr. retningslinjer i kommuneplanens arealdel.



## 5.5 Forurensning

### Status

Det er registrert ca 900 m<sup>2</sup> forurenset grunn etter nedlagt brannøvingsfelt, lokalitetsnr. 1820010 i klima- og forurensningsdirektoratets register over grunnforurensninger. Lokaliteten er kartlagt til 02, dvs. akseptable forurensning med dagens areal- og resipientbruk. Annen eksisterende forurensning i området er ikke kjent.

### Analysemetode

Vurdering av eksisterende data.

### Problemstillinger

1) Vil gjennomføring av reguleringsplanen medføre ny forurensning.

### Konsekvenser

1) Med bakgrunn i forskriftskrav skal omfanget av ny forurensning knyttet til bruk ha intet til lite negativt omfang. Det kan forventes en viss trafikkøkning både av fly og biltrafikk som vil medføre noe økning av luftforurensning. Denne forurensningen vurderes imidlertid å være av lite omfang. Konsekvensene av forurensning vurderes som liten til middels avhengig av hvilke type forurensning det er tale om. Konsekvensene vurderes dermed som ubetydelig.

### Avbøtende tiltak

Det er ikke vurdert som nødvendig med spesielle avbøtende tiltak.

### Informasjonsgrunnlag

Klima og forurensningsdirektoratet  
Egne data

## 5.6 Transportbehov

### Status

Pr. i dag er det registrert ca 128 flybevegelser pr. uke og 1520 passasjerer pr. uke på Stokka.

Den foreslåtte forlengelsen av rullebanen betinger ingen endringer av flyplasstrukturen på Helgeland. Forlengelsen vil i et regionalt perspektiv bedre tilgjengeligheten til Helgeland. Transportbehovet er sterkt økende som følge av aktiviteten i norskehavet og oljebasetableringen i Sandnessjøen.

Utvidelse av rullebane til 1199 meter legger til rette for økt trafikk over lufthavna og dermed økt trafikk på fylkesvegen til området. Sannsynligvis med økt bruk av drosje og flybuss. I følge Avinors konsesjonssøknad legges det til grunn en gjennomsnittlig vekstrate på 4 % årlig fram til år 2025.

### Analysemetode

Vurdering av eksisterende data og informasjon.

### Problemstillinger

- 1) Konsekvenser av økt trafikk over lufthavna.
- 2) Hvilke behov medfører økt bruk av fylkesvegen.
- 3) Hvilke behov medfører økt biltrafikk inn til lufthavna.
- 4) Vil det være nødvendig med fartsreduserende tiltak?

### Konsekvenser

- 1) Sandnessjøen lufthavn har en avgjørende betydning for den næringsvirksomheten som allerede er etablert i området og som er under etablering. I tillegg er flyplassen av vesentlig distriktpolitisk betydning i forhold til å bidra til en hensiktsmessig transportløsning og bosettingsmønster for Helgeland. Verdien vurderes som stor positiv og omfanget vurderes stort positivt hvilket gir tiltaket meget stor positiv konsekvens.
- 2) En økning av trafikkmengden på fylkesvegen vil over tid føre til behov for å sikre myke trafikanter i større grad. Med bakgrunn i dette, og et generelt langsiktig mål i kommunen, er det foreslått etablering av gang- og sykkelveg gjennom planområdet. Plassering på østsiden av f. 17 er gjort etter en helhetlig vurdering av strekningen Sandnessjøen – Søvik.
- 3) Økt biltrafikk inn til lufthavna medfører at avkjørsler må vurderes nærmere i forbindelse med byggesak for terminalbygning og parkeringsplasser. Statens vegvesen er av den oppfatning at det må planlegges med bare en adkomst til flyplassen, og at denne planlegges som fullkanalisert kryss med både venstre og høyresvingfelt. Dette ønskes innarbeidet i reguleringsplanen. Det foreligger pr. i dag ingen konkrete planer for hvordan den nye flyplassbebyggelsen eller infrastrukturen i tilknytning til denne skal utformes. Det blir dermed vanskelig på dette stadiet å fastsette plassering og omfang av ny avkjørselsløsning. Dette forholdet må derfor avklares samtidig med utbyggingsplan for terminalområdet, event. gjennom en detaljregulering.
- 4) Fartsreduserende tiltak kan være aktuelt med hensyn til å få gjennomført en god trafikkutvikling til og fra flyplassen, samt å sikre trygge krysningspunkt for myke trafikanter. Fartsreduserende tiltak må avklares med Statens vegvesen når vedtatt reguleringsplan foreligger, evt. ved detaljplan for terminalområdet.

### Avbøtende tiltak

Vurdere fartsreduserende tiltak når planvedtak og konkret utbyggingsplan/detaljregulering for ny terminalbygning og parkeringsplass foreligger.

### Informasjonsgrunnlag

Egne data.

## 5.7 Kulturminner/kulturmiljø

### Status

De kjente og fredete kulturminnene på gårdene Steiro, Stokka og Novik ble kontrollert og gps-innmålt feltsesongen 2012. Ett gravfelt ved grensen mot Myrvoll

er ikke innmålt. Beskrivelse og geometri for de kjente kulturminnene er tilgjengelig i Askeladden, den nasjonale kulturminnedatabasen. Det ble feltsesongen 2013 gjennomført undersøkelser i de områdene som ihht. planforslag vil være gjenstand for inngrep. Det ble ikke funnet kulturminner. Sametinget har varslet at det ikke vurderes som nødvendig med befaring av området. NTNU-vitenskapsmuseet opplyser at det ikke er registrert kulturminner under vann, men at området er interessant i henhold til sjøfart, og at det er registrert funn i omkringliggende områder.

### **Analysemetode**

Registrering av kulturminner ble gjennomført ved feltundersøkelser sommeren 2013. Registreringen ble gjort ved observasjoner, manuell prøvestikking og maskinell sjakting.

### **Problemstillinger**

Det er ikke funnet kulturminner på land som berøres av tiltak ihht. reguleringsplanen. Det vil ikke bli gjennomført fysiske tiltak i sjøen. Det er med bakgrunn i dette ingen spesielle problemstillinger. Aktsomhetsplikten i henhold til kulturminneloven gjelder, og medfører at dersom en under arbeid i felt finner spor etter kulturminner må arbeidet stanses og melding sendes regional kulturminnemyndighet.

### **Konsekvenser**

De direkte berørte områdene har liten verdi og omfanget er lite. Konsekvensene blir dermed ubetydelige.

### **Avbøtende tiltak**

Det er ikke vurdert som nødvendig med avbøtende tiltak. Reguleringsbestemmelser gjør tiltakshaver oppmerksom på aktsomhetsplikten ihht. kulturminneloven.

### **Informasjonsgrunnlag**

Askeladden, nasjonale kulturminnedatabasen  
Nordland fylkeskommune  
NTNU – vitenskapsmuseet  
Sametinget

## **5.8 Naturmangfold**

### **Status**

Se egen rapport.

### **Analysemetode**

Se egen rapport.

### **Konsekvenser**

Konsekvensene i forhold til naturmangfold vurderes som små.

**Avbøtende tiltak**

Det vurderes ikke som nødvendig med spesielle avbøtende tiltak.

**Informasjonsgrunnlag**

Torvik, S.E. 2013. Områdereguleringsplan for Sandnessjøen lufthavn. Fagrapport Naturmangfold. Ecofact rapport 274, 27 s.

**5.9 Landskap**

**Status**

Se egen rapport.

**Analysemetode**

Se egen rapport.

**Konsekvenser**

Konsekvenser av tiltakene for det overordnede landskapsbildet vurderes som ubetydelige.

**Avbøtende tiltak**

Det er ikke vurdert som nødvendig med avbøtende tiltak.

**Informasjonsgrunnlag**

Egne data/rapport.

## 5.10 Landbruk

### Status

Landbrukseiendom er i sammenheng med denne konsekvensutredningen, definert som eiendom med totalareal over 100 daa, eller minimum 25 dekar fulldyrka jord. Dette er vurdert som et dekkende kriterie ut fra den kunnskapen administrasjonen har om landbruket og landbrukseiendommene i området.

Landbrukseiendommer som har hele eller deler av arealet innenfor planområdet framkommer i følgende tabell:

Eier:	Matrikkel/driftsenhet	Fulldyrka jord på driftsenheten, daa:
Toril Steiro	15/2	43,5
Terje Steiro	15/40	21,5
Geir Steiro	15/43	0,1
Trond Dimmeldal	16/2	214,5
Jan Erik Stokka	16/1	133,3
Per Håkon Dalen	33/1	265
Margrethe Karlsson	34/4	20,2
Mikal Skulstad	34/1	113,2
Bjørn Smith-Novik	34/2	77,8

Av de opplistede eiendommene i tabellen er det gnr/bnr 16/2 og gnr/bnr 33/1 som kan betegnes som aktive bruk. 16/2 driver kjøttfe produksjon og 33/1 driver melk- og kjøttproduksjon.

Total endring av planformål gjennom planforslaget i forhold til gjeldende reguleringsplan er uttrykt i følgende tabell:

Omdisponering	Areal i daa
Fulldyrka jord	50,1 (derav 22,2 daa i Avinors eie)
Innmarksbeite	8,6
Løvskog fra impediment til høy bonitet	33,5
Dyrkbar myr	4,8
Annet	14,8
<b>Sum landbruksareal som endrer formål</b>	<b>111,8</b>

Figur 8: Endring av planformål

## OMRÅDEREGULERING FOR SANDNESSJØEN LUFTHAVN

Gnr/bnr	Omdisponering	Areal daa	Omdisponeres til
15/2	Fulldyrka jord	1,0	Utrykningsveg
	Annet	0,3	Utrykningsveg
15/4	Løvskog	4,2	Navigasjonsanlegg
15/19 (Avinor)	Fulldyrka jord	0,4	Lufthavnområde
15/47 (Avinor)	Fulldyrka jord	14,7	Lufthavnområde
	Innmarksbeite	0,4	Lufthavnområde
	Annet	11,0	Lufthavnområde
15/50	Annet	0,3	Lufthavnområde
16/1	Fulldyrka jord	8,9	
	Innmarksbeite	6,5	Lufthavnområde, innflygningslys, utrykningsveg
	Løvskog	26,5	Lufthavnområde, innflygningslys, utrykningsveg
	Myr	4,8	Utrykningsveg
	Annet	3,2	Inspeksjonsveg/landbruksveg
16/2	Fulldyrka jord	18,1	Lufthavnområde
	Løvskog	0,9	Lufthavnområde
16/4	Innmarksbeite	1,7	Lufthavnområde
	Løvskog	1,9	Lufthavnområde
16/14	Fulldyrka jord	7,0	Lufthavnområde
<b>Sum</b>		<b>111,8</b>	

**Figur 9: Endring fordelt på gnr/bnr og markslag**

Av de aktive bruk, er det kun gnr/bnr 16/2 som blir direkte berørt gjennom omdisponering av ca 18,1 daa fulldyrka jord, samt mindre areal løvskog og innmarksbeite. Arealer som benyttes av 33/1 blir omfattet av høyderestriksjoner men disse endrer ikke dagens arealbruk eller driftsforhold.

### **Leieforhold:**

Gnr/bnr 16/2 leier jord fra gnr/bnr 16/1. For denne eiendommen vil omdisponeringen omfatte ca 8,9 daa fulldyrka jord, innmarksbeite på ca 6,5 daa og ca 26,5 daa løvskog.

### **Analysemetode**

Befaring, studier av kart og registrerte verdier.

### **Problemstillinger**

- 1) Omdisponering av fulldyrka jord og annet landbruksareal – behov for nydyrking – fortsatt bruk av flyplassarealer
- 2) Adkomst til landbruksarealene
- 3) Alternativer for utrykningsveger og parkeringsplasser
- 4) Arronderingshensyn, eksisterende grøfter
- 5) Muligheter og begrensninger for tradisjonell landbruksdrift
- 6) Nydyrking
- 7) Skogbruk

- 8) Nye bygninger for landbruk
- 9) Konsekvenser under utbyggingen.

### **Konsekvenser**

1) Forslag til ny reguleringsplan medfører omdisponering av blant annet 50,3 daa fulldyrka jord. Arealene kan i all hovedsak fortsatt benyttes til landbruksformål. Eierforholdet endres imidlertid fra privat landbrukseiendom til Avinor og en del av arealene kommer innenfor flyplassgjerdet. Nydyrking av arealer kan skje sør for flyplassen når eksisterende bebyggelse fjernes. Verdien vurderes som stor og omfanget vurderes som middels negativt. Dette gir en middels til stor negativ konsekvens.

2) Forslag til ny reguleringsplan medfører omlegging av eksisterende landbruksveg i nord. Reguleringsplanen medfører at eier og driver av gnr. 16 bnr. 2 får en deling av eiendom og at adkomst til en ny parsell på ca 8 daa må skje over annen eiendom. Den nye parsellen består av ca 2 daa fulldyrka jord, 3,5 daa innmarksbeite og resterende annet areal på ca 2,5 daa. Verdien av området slik det er utformet i dag, i sammenheng med øvrig areal, vurderes å ha stor verdi. Ettersom arealene deles med et flyplassgjerde vurderes omfanget som middels til stort negativt. Dette gir en stor negativ konsekvens.

3) Utrykningsveg i nord foreligger som to alternativer. Utbedring av utrykningsveg UV1 på plankartet vil ikke medføre særskilte konsekvenser annet enn noe omlegging og utbedring av vegen. Etablering av alternativ 2, omtalt som UV2 i plankartet vil gå i samme trase som de nye innflygningslysene og dele et fulldyrka areal i to. Dette kan kompenseres ved omlegging av eksisterende utrykningsveg/gårdsvei. Det legges dermed til grunn at valgt vegløsning etter opparbeidelse ikke vil legge beslag på vesentlig nye arealer. Verdien vurderes som middels og omfanget som lite negativt. Dette gir en liten negativ konsekvens.

4) Arronderingsmessige hensyn må i utgangspunktet vike i forhold til forskrifts krav for drift av flyplassen. Dette gir ulemper i form av oppdeling av arealer og mulig nye behov for endret drenering. Det er en positiv effekt at landbruksarealene innenfor flyplassgjerdet får større sammenhengende fulldyrka arealer og en mer hensiktsmessig arrondering. Verdien vurderes som stor mens omfanget vurderes som middels til stort negativt. Dette gir en stor negativ konsekvens.

5) Innefor planområdet vil det fortsatt være mulig å drive tradisjonell landbruksnæring, dog med noe reduksjon av arealene. Verdien vurderes som stor og omfanget vurderes som middels negativt. Dette gir en middels negativ konsekvens.

6) Nydyrking innefor planområdet vil fortsatt kunne gjennomføres på de områder som er foreslått avsatt til LNF-område, under forutsetning av godkjent søknad for nydyrking. I den sørlige delen av flyplassområdet vil fjerning av eksisterende bebyggelse legge til rette for økning av dyrka areal. Verdien vurderes som middels og omfanget vurderes som middels positivt hvilket gir en middels positiv konsekvens. Den aktive landbrukseiendommen gnr/bnr 16/2 har et nydyrkingspotensial på egen driftsenhet utenfor det regulerte området på anslagsvis 130 dekar.

7) Skogbruk kan fortsatt gjennomføres innenfor planområdets LNF-områder, Avinor har imidlertid rett til å rydde vegetasjon i henhold til angitte høyderestriksjoner. Verdien på skogbruket vurderes som middels og omfanget vurderes å ha intet til lite negativt omfang. Dette gir en ubetydelig konsekvens.

8) Det kan fortsatt oppføres nye bygninger i tilknytning til landbruksdriften, byggesaker må likevel vurderes i hvert enkelt tilfelle og forelegges Avinor for uttalelse. Verdi vurderes som middels og omfanget som lite negativt. Dette gir en ubetydelig konsekvens.

9) Det henvises til pkt. 5.19.

### **Samlet vurdering av konsekvenser:**

Oppsplitting av fulldyrka areal ved at flyplassgjerdet flyttes og endrede eiendomsforhold gir i utgangspunktet store negative konsekvenser for berørte landbrukseiendommer. Omlegging av landbruksveier/utrykningsveier og reelt tap av fulldyrka jord er i realiteten svært begrenset ettersom dette i hovedsak gjelder plassering av punkter for innflygningslys, samt nødvendig byggeområde for flyplassbebyggelse og parkering på i alt ca 10 dekar og dette vurderes å gi middels negative konsekvenser. For øvrige forhold vurderes konsekvensene som ubetydelige.

### **Avbøtende tiltak**

Landbruksarealer som omreguleres til lufthavnformål skal i den grad det ikke kommer i konflikt med driften av flyplassen, fortsatt høstes. Dette utgjør den aller vesentligste delen av området. Avinor anbefales å legge best mulig til rette for landbruksdrift av arealer innenfor flyplassgjerdet.

Matjord som fjernes innenfor området skal tas vare på og benyttes som jordforbedringsmiddel innenfor planområdet.

Ca 12 dekar som i dag er registrert som åpen fastmark og innmarksbeite (eksisterende bebyggelse skal fjernes) på Avinors eiendom sør for rullebanen dyrkes opp.

### **Informasjonsgrunnlag**

Skog og landskap, AR5

Egne utredninger.

## **5.11 Samisk natur og kulturgrunnlag**

### **Status**

Det er ingen kjente registrerte samiske kulturminner i området. Sametinget har etter en nærmere vurdering kommet fram til at det ikke er nødvendig å foreta befaringsav områdene.

### **Analysemetode**

Befaringsstudier, kart og registrerte verdier samt kjent informasjon om reindrift i Alstahaug kommune.



### **Problemstillinger**

Ingen spesielle problemstillinger. Tiltakshaver har aktsomhets- og meldeplikt i henhold til kulturminneloven dersom det under markarbeid skulle framkomme spor etter kulturminner.

### **Konsekvenser**

Ubetydelig konsekvens.

### **Avbøtende tiltak**

Det vurderes ikke å være nødvendig med avbøtende tiltak.

### **Informasjonsgrunnlag**

Sametinget

## **5.12 Reindrift**

### **Status**

Alstahaug kommune inngår i to reinbeitedistrikt, henholdsvis Jillen-Njaarke og Røssåga/Toven der Røssåga/Toven er det distriktet som omfatter planområde for Sandnessjøen lufthavn.

Røssåga/Toven har 2 siida\* andeler og det er til sammen tilknyttet 7 personer til disse siida andelene. Distriktet har et øvre reintall på 1200 dyr i vårflokk. Dette reintallet ble fastsatt av Reindrifststyret i 2011.

Vinterbeitene på øyene er viktige særlig i vintre med mye snø og is i fjellet. Tidligere svømte reinen mellom øyene. De senere årene, etter at samferdselsnettet med bruer, ferger og vegger har blitt bedre utbygd tas ferger i bruk i forbindelse med flytting av rein. Fortsatt benyttes imidlertid svømming flere steder.

Reinen er var for inngrep og aktiviteter i beitelandet. Inngrep fører til direkte og indirekte tap for reindriften. De direkte tapene skjer når beitene fysisk omdisponeres. Indirekte tap skjer ved at reinen ikke trives noe som igjen fører til dårligere utnyttelse av beiteland, økt energiforbruk hos dyrene og dermed økte tap, reduserte slaktevekter, merarbeid, økt motorisert ferdsel og økte kostnader for reieierne.

I Alstahaug drives et intensivt landbruk. Det er tettstedsutvikling, etablering av spredt bosetting (bolig og fritid), industriutbygging, vegbygging, flyplass og massetak som begrenser området verdi som reinbeite.

I det aktuelle planområdet er det ikke registrert anlegg for reindriften i form av gjerder, beitehager eller andre anlegg. Det er ikke registrert flyttleier eller oppsamlingsområder og området er ikke registrert som vinterbeite.

\* Siida betyr en gruppe av en eller flere familier.



Figur 10: Vinterbeite vises øst for planområdet, flytleia er markert ved De Syv Søstre

### **Problemstillinger**

- 1) Vil gjennomføring av planen påvirke reindrifta i området.
- 2) Summen av virkninger og samlet belastning ved gjennomføring av større og mindre tiltak i kommunen har for reindrifta.

### **Konsekvenser**

- 1) Gjennomføring av planen vil ikke berøre de beiteområder som framkommer i reindriftas egne arealbrukskart. Det legges videre til grunn at tiltakene er av begrenset arealmessig omfang i forhold til dagens bruk av området. Gjeldende reguleringsplan åpner for en rullebane på 1600 meter, men dette kan ikke gjennomføres på grunn av nye krav til flyplasser som har tilkommet etter 1987. Arealbruken vurderes imidlertid i prinsipp som avklart, senest i 2007.

Økt trafikk med tilhørende støy vil imidlertid kunne virke forstyrrende på reines adferd i beiteområdene. Omfanget vurderes som lite negativt og verdien vurderes som liten. Konsekvensen blir dermed å ha intet omfang eller liten negativ konsekvens.

- 2) Etersom de faktiske tiltakene innenfor området medfører mindre endringer av den faktiske arealbruk vurderes det ikke som at tiltaket medfører større samlet belastning for reindrifta i området. Omfanget vurderes som lite negativt, og verdien som liten. Konsekvensen blir dermed liten negativ.

### **Avbøtende tiltak**

Det vurderes ikke som nødvendig med spesielle avbøtende tiltak i forhold til gjennomføring av planen. Det bør imidlertid gjennomføres en mer overordnet vurdering av samlede virkninger og belastninger for reindrifta ved rullering av kommuneplanens arealdel som starter i 2014. I konsekvensutredningen for

arealdelen bør de samlede konsekvensene for arealbruken vurderes nærmere i et eget kapittel med en helhetlig vurdering og anbefalinger i forhold til framtidig arealbruk i kommunen. Dette bør legges inn i planprogram ved rullering av arealdelen.

### **Informasjonsgrunnlag**

Reindriftsforvaltningen i Nordland

[www.reindrift.no](http://www.reindrift.no)

Horvnes industriområde – konsekvenser for reindrifta, Prestbakmo 2001

## **5.13 Næringsvirksomhet**

### **Status**

Innenfor planområdet er det pr. i dag landbruksnæring og Steiro camping.

Steiro camping er regulert til campingplass. Kundemottaket som er på eget gnr/bnr 15/42 ligger imidlertid utenfor område som er regulert til campingformål.

Planformål for eiendommen gnr. 15 bnr. 42 er landbruk og bygningen er registrert som bolig.

Konsekvensen for landbruksnæringen framkommer i kap. 5.10.

Alstahaug kommune spesielt, og regionen for øvrig, opplever en betydelig næringsutvikling relatert til oljeaktiviteten i norskehavet. Lufthavna er derfor av avgjørende betydning for å ta vare på nye etableringer og videreutvikle næringslivet.

### **Analysemetode**

Befaringer, studier av kart og kjent informasjon om næringslivet i området og Alstahaug kommune.

### **Problemstillinger**

- 1) Vil den nye reguleringsplanen forringe driften av Steiro camping.
- 2) Vil gjennomføring av planen legge begrensninger på ny næringsvirksomhet innenfor området.
- 3) Hvordan vil gjennomføring av planen påvirke næringsvirksomhet i kommunen og på regionalt nivå.

### **Konsekvenser**

1) Nytt forslag til reguleringsplan viderefører en løsning fra gjeldende reguleringsplan med ny atkomstveg til området sør før eksisterende avkjørsel. Den eksisterende avkjørselen går gjennom et område som er regulert til lufthavnformål og kan således fjernes dersom den sørlig regulerte veien opparbeides og Avinor finner dette formålstjenelig. I praksis vil dette kunne medføre at ny adkomstveg passerer bolighuset vest for bygningen og at kundemottaket blir liggende lengst unna vegen.

Gjennomføring av en forlengelse av rullebane til 1199 meter medfører ikke automatisk omlegging av vegen, men senere tiltak på flyplassen kan medføre omlegging ihht. plan. Omfanget i relasjon til eksisterende kundemottak ved full

realisering av planen (omlegging av veg) vurderes som middels negativt og verdien middels hvilket gir middels negativ konsekvens.

2) Etablering av ny næringsvirksomhet innenfor området som ikke er avklart i reguleringsplanen, eller inngår som en del av tilleggsnæring i landbruket, vil ikke kunne gjennomføres uten avklaring gjennom reguleringsplan for området. Dette er en videreføring av gjeldende situasjon. Omfanget vurderes som lite negativt og verdien som liten, dermed blir konsekvensen dermed ubetydelig til liten negativ.

3) Utvikling av Sandnessjøen Lufthavn Stokka er av vesentlig betydning for regionen og Alstahaug kommune spesielt. God og kapasitetsmessig infrastruktur er sentralt både i forhold til videreføring av den utvikling som kommer relatert til olje og gass, reiseliv, havbruk og andre næringer, samt den bosetting dette vil kunne representere. I forbindelse med vurdering av evt. næringsetablering og videre satsning, vil den luftfartsmessige infrastruktur ofte være avgjørende.

Flyplassens verdi er stor og omfanget vurderes som stort positivt. Konsekvensen for næringslivet i kommunen og regionen. Tiltaket vurderes dermed å gi meget store positive konsekvenser lokalt og regionalt.

### **Avbøtende tiltak**

Med bakgrunn i at det ikke foreligger konkrete planer for omlegging av vegen pr. i dag kan kundemottaket i den grad det er hensiktsmessig for drift av campingplassen fortsatt ha dagens plassering. Dersom det skal gjøres utbedringer av et visst omfang av kundemottaket bør imidlertid etableringen skje inne på område regulert til campingformål. Eventuelt må det søkes dispensasjon for tiltaket. Det vurderes ikke som nødvendig å foreslå konkrete avbøtende tiltak.

### **Informasjonsgrunnlag**

Egne kart og matrikelopplysninger.

## **5.14 Befolkningens helse**

### **Status**

Eksisterende tiltak i planområdet har ikke spesiell betydning for folkehelsen, med unntak av bebyggelse som befinner seg innenfor gul støysone og i nærheten av sonen.

### **Analysemetode**

Befaringer, studier av kart og relevante krav relatert til folkehelse.

### **Problemstillinger**

- 1) Flystøy i forhold til boliger, fritidsboliger, campingområde og friluftsliv
- 2) Støy ved Novika skytebane
- 2) Ivaretagelse/tilrettelegging for universell utforming.

### **Konsekvenser**

- 1) Rullebaneforlengelse medfører at 3 bygninger registrert som bolighus kommer like innenfor gul støysone. For camping og friluftsliv blir det ubetydelige

endringer. Boligbebyggelsen vurderes å ha middels verdi og omfanget av støyendringen vurderes som lite negativt. Dette gir tiltaket en liten negativ konsekvens.

2) Reguleringsforslaget legger ikke til rette for økt bruk av skytebanen utover det som er godkjent pr. i dag. Støysituasjonen endres dermed ikke i negativ retning.

3) Hensynet til universell utforming styrkes gjennom nye søknadspliktige tiltak i området. For serviceinstitusjoner som flyplass er dette spesielt viktig. Verdien vurderes som stor, og omfanget vurderes som middels hvilket gir en middels positiv konsekvens.

### **Avbøtende tiltak**

Ved søknadspliktige tiltak på eksisterende bolig og fritidsbebyggelse innenfor gulsone må tiltakshaver/huseier vurdere støyskjerming nær bygningen eller gjennom tiltak på bygningen.

Det bør ikke tillates ny bolig eller fritidsbebyggelse innenfor støysonen.

### **Informasjonsgrunnlag**

Flystøykartlegging for perioden 2007-2017 (Avinor 2009)

Støysonekart baneforlengelse (Avinor 2013)

## **5.15 Tilgjengelighet til uteområder**

### **Status**

Planområdet er i dag relativt godt tilgjengelig sør og nord for flyplassen.

Begrensende faktorer er Novika skytebane og innmark/private gårdsveier og utrykningsveger. Det finnes stisystemer fra Novika skytebane og sørover mot flyplassen og en kan bevege seg langs sjøen fra sør.

### **Analysemetode**

Befaringer, studier av kart og kjent informasjon.

### **Problemstillinger**

1) Hvordan vil gjennomføring av planen påvirke tilgjengeligheten i planområdet.

### **Konsekvenser**

Gjennomføring av planen vil ikke legge vesentlige hindringer for ferdsel i området. Lufthavngjerder vil bli flyttet men dette går ikke på bekostning av friluftslivet i vesentlig grad. Etablering av nye innflygningslys vil kunne påvirke ferdselen i noen grad. Omfanget vurderes å være lite negativt med liten negativ verdi.

Konsekvensen blir da liten negativ.

### **Avbøtende tiltak**

Det vurderes ikke som nødvendig med avbøtende tiltak.

### **Informasjonsgrunnlag**

Befaring

Kommunens kartverk

## 5.16 Beredskaps og ulykkesrisiko

### Status

Sandnessjøen sykehus ligger kun 10 km unna flyplassen. Lufthavna har egne brannmannskaper. Det er gjennomført en risikovurdering av aktiviteten ved skytebanen sett i forhold til flysikkerheten

### Problemstillinger

1) Vil gjennomføring av planen påvirke beredskaps og ulykkesrisiko?

### Konsekvenser

1) Drift av flyplassen er underlagt egen forskrift som ivaretar brann- og redningstjenesten. Aktiviteten ved Novika skytebane er også regulert gjennom egne forskrifter. En viss økning i flytrafikk og biltrafikk vil teoretisk øke ulykkesrisikoen noe. Konsekvensen vurderes imidlertid som ubetydelig.

### Avbøtende tiltak

Det er ikke vurdert som nødvendig med spesielle avbøtende tiltak.

### Informasjonsgrunnlag

Rapport, Risikoanalyse Sandnessjøen lufthavn – skytebaner nær innflygning på bane 21 (DNV 2013)  
Egne data.

## 5.17 Barn og unges oppvekstvilkår

### Status

Området er spredt bebygd med unntak av boligfelt i sør langs fv.17. Planforslaget åpner ikke for ny boligbebyggelse.

### Analysemetode

Befaringer, studier av kart og kjent informasjon.

### Problemstillinger

1) Vil gjennomføring av planen medføre negative konsekvenser for barn- og unge

### Konsekvenser

Gjennomføring av planen vil ikke endre oppvekstvilkårene for barn- og unge i forhold til dagens situasjon. Lekeområder omdisponeres ikke. Omfanget vurderes som intet omfang og verdien vurderes som liten. Konsekvensen blir da ubetydelig.

### Avbøtende tiltak

Tilrettelegging for gang- og sykkelveg ihht. reguleringsplanen vil bedre barn- og unges oppvekstvilkår. Konkrete avbøtende tiltak foreslås imidlertid ikke.

### Informasjonsgrunnlag

Egne data

## 5.18 Arkitektonisk og estetisk utforming

### Status

Planområdet består i stor grad av spredt bebyggelse som tradisjonell, moderne og eldre landbruksbebyggelse, fritidsbebyggelse, bygninger for skytebane og boligbebyggelse. Campingområdet har en mer konsentrert bebyggelse. Flyplassbebyggelsen vil kunne endres som en følge av reguleringsforslaget.

### Analysemetode

Befaringer, studier av kart og kjent informasjon.

### Problemstillinger

1) Vil gjennomføring av planen endre arkitektur eller estetikk i planområdet?

### Konsekvenser

1) Planforslaget legger ikke opp til spesielle tiltak som det kan tas stilling til på dette plannivået. Det vesentlige av ny bebyggelse vil komme som ny flyplassbebyggelse. Det må stilles krav til detaljert situasjonsplan og illustrasjoner av ny bebyggelse ved byggesøknad som sikrer gode løsninger. Ny flyplassbebyggelse vil styrke flyplassens identitet i forhold til arkitektur og estetikk og dermed være positivt. *Omfanget av ny flyplassbebyggelse vurderes som middels positiv og verdien som middels positiv, hvilket gir middels positiv konsekvens.*

### Avbøtende tiltak

Det er ikke vurdert som nødvendig med spesielle avbøtende tiltak.

### Informasjonsgrunnlag

Egne data.

## 5.19 Utbyggingsfase

### Status

Utbygging av rullebane på 1199 meter med nødvendige sikkerhetsområder samt tilhørende etablering av nye utrykningsveger, innflygningslys, flytting av lufthavngjerde og andre sikkerhetstiltak, er planlagt gjennomført i løpet av 2014. Øvrige tiltak som etablering av ny flyplassbebyggelse og nye infrastrukturtiltak er ikke tidfestet.

### Analysemetode

Befaringer, studier av kart og kjent informasjon.

### Problemstillinger

- 1) Vil utbyggingsfasen påvirke landbruksdriften i området?
- 2) Vil driften av campingplassen påvirkes?
- 3) Vil bolig- og fritidsbebyggelse påvirkes?
- 4) Vil flytrafikken påvirkes?
- 5) Vil annen trafikkavvikling påvirkes?

### 6) Anleggsstøy

#### **Konsekvenser**

- 1) planleggingsfasen og utbyggingsfasen vil påvirke landbruket i området både i 2013 (feltundersøkelser) og 2014 (anleggsgjennomføring). Verdi vurderes som middels og omfanget vurderes som middels negativt som gir en middels negativ konsekvens.
- 2) Planleggingsfase og utbyggingsfase vil ikke påvirke campingplassen, ingen/ubetydelige konsekvenser.
- 3) Bolig og fritidsbebyggelse vil påvirkes i noen grad i form av støy. Verdien vurderes som middels og omfanget vurderes som lite negativt. Dette gir en liten negativ konsekvens.
- 4) I følge prosjektets foreløpige plan (ikke besluttet i Avinor) heter det at "Lufthavna skal være fullt operativ i hele anleggsperioden, men vil være stengt på dagtid i tidsperiode fra kl.0900 til kl.1800 i en periode på 4 uker, når asfaltarbeidene skal foregå." Asfaltarbeidene er foreløpig planlagt utført i perioden 17.6 - 11.7.2014. Konsekvensen av å måtte stenge flyplassen er midlertidig negativ men nødvendig for å kunne gi meget store og varige positive konsekvenser.
- 5) Annen trafikkavvikling vil påvirkes i ubetydelig grad.
- 6) Utbyggingen vil ha størst støypåvirkning nord for dagens rullebane spesielt for boligeiendommen gnr/bnr 16/21 som ligger ved dagens terminalområde og i nærheten av riggområdet, samt landbrukseiendommene gnr/bnr 16/1 og 2. Anleggsstøy som følge av tiltaket må avklares nærmere i forbindelse med byggesak.

#### **Avbøtende tiltak**

Det er ikke vurdert som nødvendig å foreslå spesielle avbøtende tiltak.

#### **Informasjonsgrunnlag**

Avinor

Egne data.

## **5.20 Novika skytebane**

#### **Status**

Novika skytebane inneholder aktivitet for Sandnessjøen skytterlag og Alstahaug jeger- og fiske forening. Godkjent reguleringsplan åpner for en 200 meters bane, en 100 meters bane, en elgbane og felt for leirdueskyting. Området er bebygget med klubbhus og overbygde standplasser.

Utover den godkjente og regulerte aktiviteten er det anlagt i alt 4 feltbaner, se vedlagt risikoanalyse.

#### **Analysemetode**

Befaringer, studier av kart og kjent informasjon.

#### **Problemstillinger**

- 1) Vil gjennomføring av reguleringsplanen endre den allerede godkjente bruken av området?
- 2) Vil gjennomføring av planen legge hindringer for videre utvikling av skytebanen?



### **Konsekvenser**

1) Gjennomføring av reguleringsplanen vil ikke endre eksisterende godkjente forhold, under forutsetning av at driften er i henhold til aktuelle forskrifter.

Realisering av planen vurderes å ha intet omfang i forhold til den godkjente bruken av skytebanen. Verdien av skytebanen vurderes som stor. Konsekvensen blir dermed ubetydelig.

2) Gjennomføring av planen legger i utgangspunktet ikke vesentlig nye hindringer i forhold til utbygning enn de som allerede eksisterer i dag. Det legges til grunn for denne vurderingen at tiltak utenfor det regulerte området vil være strid med gjeldende arealplan og at vesentlig endringer innefor skytebaneområdet medfører krav om reguleringsendring. Føringene for området blir imidlertid mer presisert og dokumentert og en utvidelse av skytebanen, utenfor det regulerte området eller i strid med gjeldende reguleringsplan er i utgangspunktet ikke ønskelig. Områdets verdi for videre utvikling vurderes som liten til middels tatt i betraktning at gjeldende planer ikke legger opp til utvidelser. Forslag til reguleringsplan medfører ikke vesentlige endringer av situasjonen men tydeliggjør grunnlaget for reguleringsformål i ennå større grad. Omfanget vurderes derfor som lite negativt til middels negativt. Konsekvensen blir dermed middels negativ.

### **Avbøtende tiltak**

Det er ikke vurdert som nødvendig å foreslå spesielle avbøtende tiltak.

### **Informasjonsgrunnlag**

Reguleringsplan for Novika skytebane (Alstahaug kommune 1995)

Rapport, Risikoanalyse Sandnessjøen lufthavn – skytebaner nær innflygning på bane 21 (DNV 2013)

Egne data.

## **5.21 Samvirke mellom overnevnte – helhetlig vurdering**

Gjennomføring av planen vil medføre størst negative konsekvenser for landbruket lokalt i området. Dette gjelder spesielt i forhold til en generell omdisponering og salg av landbruksarealer og oppstyking av arealer/ endret utforming av jordparseller. Det er et positivt element at arealer som omdisponeres i stor grad fortsatt kan benyttes til jordbruksformål og at arealene innefor flyplassgjerdet får en god utforming.

Når det gjelder Novika skytebane vil restriksjoner kunne oppfattes som negativt for brukerne. Realiteten er imidlertid at tiltak som er godkjent i medhold av plan- og bygningsloven, fortsatt kan finne sted. Det er de tiltakene som ikke er godkjent som må begrenses/oppføre. Gjeldende planer for området har fram til i dag heller ikke gitt åpning for utvidelse av skytebanearealet. Situasjonen er derfor ikke vesentlig endret på dette punktet.

For næringslivet generelt og bosetting, vurderes tiltaket til å gi meget store positive konsekvenser lokalt og regionalt.

## **6 SAMMENSTILLING**

### **6.1 Konsekvenser**

Tiltaket vil ha størst negativ effekt for landbruket i området men vil ha meget store positive konsekvenser for kommunikasjon, bosetting og næring. For øvrige forhold vurderes tiltaket å gi mindre konsekvenser.

### **6.2 Samlet vurdering**

Planforslaget med konsekvensutredning samsvarer med føringer gitt i det fastsatte planprogrammet med unntak av at det pr. dato ikke foreligger geoteknisk vurdering av området. Denne vurderingen vil bli gjennomført før det fattes vedtak i saken etter offentlig ettersyn. Det foreligger imidlertid ingen indikasjon på at området ikke kan bebygges ut fra den foreliggende kjennskapen til området. Tiltaket vil ha meget stor positiv betydning for regionen og den betydelige samfunnsmessige gevinsten forsvare de negative sider som følger av planarbeidet, spesielt forhold til landbruket.

### **6.3 Anbefaling**

Med bakgrunn i konklusjonene som framkommer i konsekvensutredningen, anbefales planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn.

## **7 OPPFØLGING OG VIDERE UNDERSØKELSER**

Når det foreligger en godkjent reguleringsplan må det utføres detaljplaner for teknisk infrastruktur innenfor flyplassområdet og i forhold til offentlig veg, vann og avløp. Detaljplanene vil bli lagt til grunn for byggesaksbehandlingen.

Det er ikke vurdert som nødvendig med videre planfaglig oppfølging utover det som følger av arbeidet med kommuneplanens arealdel/delplan for Sandnessjøen. Både lufthavna og skytebanen er underlagt egne forskriftskrav som sikrer relevante hensyn.

## 8 REFERANSER

- Kommuneplan for Alstahaug, langsiktig strategidel 2006-2016
- Kommuneplanens areadel m/ kystzone 2006-2016
- Kommunedelplan for Sandnessjøen 2006-2016
- Reguleringsplan for Sandnessjøen lufthavn del 1 og 2, vedtatt 30.04.87
- Reguleringsplan for Sandnessjøen lufthavn del 1 og 2, vedtatt 28.02.07
- Sandnessjøen lufthavn, reguleringsendring, vedtatt 28.02.07
- Reguleringsplan for Novika skytebane, vedtatt 26.04.95
- Sintef, Revisjon av håndbok 017 veg- og gateutforming
- Flystøyberegning for Sandnessjøen lufthavn – Stokka 2012-2022 (Oslo lufthavn AS 2013)
- Risikoanalyse Sandnessjøen lufthavn – Skytebaner nær innflygning på bane 21, Det Norske Veritas, rapport nr 2013-0255
- Rapport, arkeologisk registrering (Nordland fylkeskommune 2013)
- Geoteknisk vurdering (Multiconsult 2013)
- Fagrapport Naturmangfold, Torvik, S.E. 2013. Områdereguleringsplan for Sandnessjøen lufthavn. Fagrapport Naturmangfold. Ecofact rapport 274, 27 s.
- Landskapsbeskrivelse og en enkel analyse (Alstahaug kommune 2013)
- Horvnes industriområde – konsekvenser for reindrifta (Prestbakmo 2001)
- Landskapsbeskrivelse og en enkel analyse (Alstahaug kommune 2013)
- Søknad om konsesjon for Sandnessjøen lufthavn, Stokka (Avinor 2013)
- Mulighetsstudie Sandnessjøen lufthavn, Stokka (Asplan viak 2013)
- Planprogram m/ adresseliste, fastsatt 26.02.13

### Internett:

- Direktoratet for naturforvaltning (DN), naturbase: [www.dirnat.no](http://www.dirnat.no)
- Norges geologiske undersøkelse (NGU), berggrunnskart på nett: [www.ngu.no](http://www.ngu.no)
- Askeladden, kulturminnedatabase på nett
- Reindriftskart på nett [www.reindrift.no](http://www.reindrift.no)

## **VEDLEGG**

- Sjekkliste for risiko- og sårbarhet i planområde, datert 17.08.13 (Alstahaug kommune 2013)
- Risikoanalyse Sandnessjøen lufthavn (DNV 2013)
- Geoteknisk vurdering (Multiconsult 2013)
- Fagrapport Naturmangfold (ecofact 2013)
- Landskapsbeskrivelse og en enkel analyse (Alstahaug kommune 2013)
- Planbestemmelser planid. 20120035, (Alstahaug kommune 2013)
- Plankart planid. 20120035 (Alstahaug kommune 2013)