

Oppdragsgiver: Avinor AS
Oppdragsnavn: Detaljregulering massedeponi Rana
Oppdragsnummer: 619685-02
Utarbeidet av: Åsmund Øistein Rajala Strømnes
Oppdragsleder: Henning Stakseng
Dato: 11.04.2023

Disponering av myrmasse ved Mo i Rana lufthavn, Fagerlia - Merknadsbehandling

Varsel planoppstart for ny detaljreguleringsplan for Disponering av myrmasse ved Mo i Rana lufthavn, Fagerlia, ble gjort 26.01.23. Frist for innspill er 20.02.23. Under er en oversikt over de innspill vi har mottatt. Dette planområdet ble det varslet oppstart på også i januar i 2022. Denne merknadsbehandlingen omfatter også innspill som ble mottatt da.

Avsender	Innspill (utdrag)	Kommentarer
Linea, datert 11.02.2022 Innspill til oppstart i januar 2022	Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til våre anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg. Vi gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres i planen, herunder plankartet. Kraftledninger skal på kart ha en enhetlig utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysiske forskjeller. Parallelle ledninger som går i samme trasé, skal tegnes som én ledning. Høyspenningskabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Vi viser i denne sammenheng til Forskrift om beredskap i kraftforsyningen § 6-2,	Merknaden tas til følge. Dersom terrenget under luftspenn heves, vil luftspennet legges om. Merknaden tas til følge.

	og NVEs Veiledning til forskrift om beredskap i kraftforsyningen, pkt 6.2.5. Anlegg under 24 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon. Omlegging av disse anleggene fordrer ikke søknad om endring av konsesjon, men en del hensyn må likevel ivaretas. Det må tas hensyn til høyspenningsluftledninger som ligger innenfor planområdet. Ledningene har normalt et byggeforbudsbelte på 7,5 meter målt horisontalt ut til hver side fra senter. Vi ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som hensynssone - faresone.	Tas til orientering. Planforslaget er redusert i utstrekning slik at høyspentledningene ikke omfattes av planen.
Linea, datert 31.01.23	Linea har i dag en høyspentlinje som går gjennom planområdet som skal fjernes/legges om i forbindelse med etableringen av flyplassen. Vi regner med at denne blir ombygd før myrmassene blir deponert i området, men i tilfelle ikke, må det ikke fylles opp under denne mer enn hva som kan tillates for å holde avstandskravene. Minner også om at alt arbeid nærmere enn 30 meter fra våre høyspentlinjer må meldes til oss via våre nettsider	Høyspentlinjen ligger utenfor planforslaget. Tas til orientering.
Naboer	Plassering og disponering av myrmasse fra flyplassutbyggingen vil utgjøre et enormt klimagassutslipp, og ha store negative innvirkninger på miljø og samfunn.	Det er uttaket av masse ved bygging av flyplassen, som gjøres etter en godkjent plan, som innebærer klimagassutslipp. Formålet med denne planen er å forsøke å redusere dette utslippet. Noe utslipp av klimagasser må påregnes som

	Plassering og disponering av myrmasse og andre masse ifra flyplassutbyggingen på våre eiendommer er helt uaktuelt	følge av oppfylling. Dette kan være i form av felling av skog for å klargjøre område. Bruken av eiendommene vil avklares via dialogmøter mellom Avinor og grunneierne.
Statens vegvesen, datert 09.02.22 Innspill til oppstart i januar 2022	Vi anbefaler at det i det videre arbeidet med reguleringsplanen tas hensyn til følgende tema: • Trafikksikkerhet og nullvekstmålet • Støy og støv • Klima og miljø • Klimatilpasning, særlig overvannshåndtering • Universell utforming Statens vegvesen har ingen flere innspill så langt og ser frem til å motta en mer detaljert reguleringsplan for videre behandling. Vi gjør oppmerksom på at det kan fremkomme andre merknader i den videre prosess.	Veiformål i planen vil kun være en svært liten strekning av adkomstveien til flyplassen. Resten av planen vil reguleres til landbruk-, natur- og friluftsområder samt reindrift. Temaene som er nevnt i innspillet vil bli kommentert i beskrivelsen, selv om deler av disse ikke har relevans i denne plansaken.
Statens vegvesen, datert 14.02.23	Vi viser til tidligere uttalelse fra Statens vegvesen datert 09.02.2022. Uttalelsen gjelder samme sak. Statens vegvesen har ingen flere innspill så langt og ser frem til å motta en mer detaljert reguleringsplan for videre behandling. Vi gjør oppmerksom på at det kan fremkomme andre merknader i den videre prosess.	Innspill fra 09.02.22 er kommentert over. Merknaden tas til orientering.
Naturvernforbundet i Rana og omegn, datert 16.02.23	Naturvernforbundet i Rana og omegn vil i denne høringsuttalelsen dokumentere at all tilgjengelig kunnskap tilsier at noen reetablering av myr kommer aldri til å skje med en sånn kverning og deponering av myrmasse. Dette er med respekt å melde fri fantasi. Resultatet vil isteden bli et enda dårligere klimaregnskap for Mo i Rana	Oppdragsgiver har som målsetting at noe av myrmassene som skal flyttes, fra flyplassen til dette planområdet skal opprettholde myrfunksjonen. Det må påpekes at uttak av myr fra flyplassplanen er godkjent uten at det forelå planer for disse massene. Dette innebærer at all CO2

	lufthavn Fagerlia og Rana kommune fordi det eventuelle myr- og jorddeponiet vil lukke inn og stanse den CO₂-fangende evnen til myr og våtmark i Langdalen og Stordalen for all overskuelig fremtid, i tillegg til at all lagret karbon i deponiet vil bli frigjort over tid etter hvert som vannet i myrmassene renner ut og nedbrytningsprosessene tar over. Videre vil tiltaket rasere naturmangfoldet i Langdalen (evt. også Langtjønna) og Stordalen og gjøre områdene til en uframkommelig sump for mennesker og dyr, f.eks. for reinen til Ildgruben Reinbeitedistrikt hvis nylige inngåtte avtale med Rana kommune bl.a. skulle være strengere håndheving av gjeldende arealplaner. Naturmangfoldet i Langdalen er spesielt verneverdig med gransumpskog og høgstaudeskog, begge rødlistede naturtyper, samt flere rødlistede fugle- og plantearter. Videre vil et evt. myr- og jorddeponi av disse dimensjoner medføre langvarig avrenning med surt vann (lav pH), humus og evt. toksisk treverdige jern til Langtjønna, Tverrbekken og Steinbekken, hvorav Steinbekken regnes som den viktigste gytebekken til Ranaelva. Dette vil ytterligere true det nasjonale laksevassdraget vårt.	binding som er i disse massene var forutsatt frigjort. Ved godkjenning av plan 3090 prøver man å redusere noe av dette utslippet. Oppfylling av arealer innenfor planområdet vil medføre at disse områdene vil få redusert evne til å fange CO₂. Skog vil bli tatt ned og myrområder innenfor planen vil bli fylt over. Over tid vil området kunne få noe av evnen til å igjen fange CO₂, dette ved at noe skog og myrvegetasjon kommer tilbake. De arealene som vil bli fylt opp vil som det påpekes få store negative konsekvenser for naturmangfoldet. Det er ikke laget en plan for hvordan områdene skal fylles opp. Planen vil legge føringer som innebære at oppfylte arealer skal være slik at de er trygge å bevege seg i for dyr og mennesker. Det stemmer som det blir påpekt at avrenning av de oppfylte områdene vil kunne få uheldige konsekvenser nedstrøms i vassdragene uten tiltak. Det skal gjøres tiltak som reduserer avrenning av surt vann, humus og toksisk treverdige jern fra oppfylt område.
--	--	---

	Naturvernforbundet anser planforslaget som det absolutt verste ad hoc-tiltaket rundt flyplassutbyggingen til nå med maksimert tap både for klima og natur og tilrår derfor at det ikke brukes mer penger og ressurser på utredninger, men legger planforslaget der det hører hjemme, i skuffen. Som alternativ foreslår vi bevaring av myr i anleggsområdet på Steinbekkhaugen etter foreliggende kunnskap i den grad det er mulig og ellers deponering av overskuddsmasser på allerede ødelagt berggrunn i Rana.	Konsekvenser av flyplassplanen er at det blir overskudd av masser. Da reguleringsplanen for flyplassen ble vedtatt var det ikke fokus på denne typer masser. Det er behov for områder der overskuddsmassene fra flyplassutbyggingen kan disponeres. Dette legger denne planen løsninger for. Planprosessen stoppes ikke. Det er en intensjon fra utbyggers side at så mye som mulig av massene som må fjernes, og er godkjent fjernet, skal legges innenfor «flyplassplanen». Avinor har sett etter andre lokaliteter å disponere myrmassene, både i umiddelbar nærhet til flyplassen og lengre unna.
Nordland fylkeskommune, datert 09.03.22 Innspill til oppstart i januar 2022.	Forholdet til regionale interesser Nordland fylkeskommune kan så langt ikke se at dette tiltaket vil være i vesentlig strid med regionale interesser slik de blant annet kommer fram i Fylkesplan for Nordland 2013-2025, forutsatt at varselets intensjoner om bevaring av myr og minimering av klimagassutslipp, følges opp i planarbeidet. Fylkeskommunen ber om at det tas hensyn til de arealpolitiske retningslinjene i planarbeidet, og viser spesielt til kapittel 8.3 om Naturressurser, kulturminner og landskap, og kapittel 8.6 om Klima og klimatilpasningsom blant annet sier: Nr. 8.3 a) Landskap som kulturelt, miljømessig og sosialt element, skal være en integrert del av arealplanleggingen. Det skal tas	Planforslaget har som en målsetning at den skal forsøke å bevare og reetablere myr. Forholdet til de arealpolitiske retningslinjene vil bli omtalt i planbeskrivelsen. Dette vil bli omtalt i planbeskrivelsen.

	hensyn både til helhetlige landskapsrom og landskapselementer. l) Forvaltning med tanke på å sikre god vannkvalitet i sjøer, elver, grunnvann og kystvann, skal ivaretas gjennom ei helhetlig arealplanlegging, hvor kommunene bør utarbeide helhetlige vannmiljøplaner. Nr. 8.6 g) Kommunene bør vurdere hvordan blå-grønn infrastruktur kan bidra til å forebygge flomødeleggelser og overvannsproblemer gjennom aktiv bruk av vannsystemer og grønne områder Kulturminner i Nordland har sjekket nevnte planer mot våre arkiver. Så langt vi kjenner til, er planforslaget ikke i konflikt med verneverdige kulturminner. Fylkeskommunen har foreløpig ingen merknader til planarbeidet og vil gi endelig uttalelse når planforslag foreligger. Innenfor planområdet ligger et lite vatn med det beskrivende navnet Langtjønna. Nordland fylkeskommune viser til at vannforskriften § 12 kan komme i bruk når det fattes enkeltvedtak om ny aktivitet eller nye inngrep i en vannforekomst. I reguleringsplansaker er det kommunen som sektormyndighet ifølge plan- og bygningsloven som er ansvarlig for en slik vurdering. Veiledning til helhetlig vannforvaltning i tilknytning til vannregion Nordland og Jan Mayen finnes på vannportalen. Det vises også til vannportalen for veiledning i bruk av § 12 (https://www.vannportalen.no), samt til Vann-nett (https://vannnett.no/portal/) for informasjon om miljømål, risiko- og påvirkningsanalyse for aktuelle vannforekomster. Det oppfordres til å	Dette vil bli omtalt i planbeskrivelsen. Selv om dette er et punkt som henviser til kommunen, så vil dette bli tatt med i planbeskrivelsen. Tas til orientering. Kommunen vil bli involvert med tanke på dette temaet.
--	--	--

	involvere kommunens vannkoordinator i planarbeidet. Kommunen vurderer at planene ikke utløser krav om konsekvensutredning, fordi det er utført konsekvensutredninger i forbindelse med tidligere planarbeid for flyplassen. Endringene vurderes ikke å være av slikt omfang og karakter at det utløses krav om ytterligere konsekvensutredninger. Fylkeskommunen ber kommunen om å vurdere om det siden konsekvensutredningen ble gjennomført, kan ha kommet til ny relevant kunnskap med hensyn til myr, klimagassutslipp, vannmiljø e.l. som bør legges til grunn ved planutvidelsen. Det bes også om at kommunens vurdering av og begrunnelse for om planen og tiltaket omfattes av KU-forskriften ytterligere tydeliggjøres når planforslaget sendes på høring og offentlig ettersyn.	De tiltak som planen vil hjemle omfattes av forskrift om konsekvensutredning og skal dermed konsekvensutredes.
Nordland fylkeskommune, datert 01.03.2023	Nordland fylkeskommune vurderer tiltaket og forsøket på bevaring av myr som positivt. Grunnet sakens omfang ønsker fylkeskommunen å være i dialog i planprosessen. Fylkeskommunens innspill her angår i hovedsak disponering av myrmassene, da øvrige inngrep knyttet til ny flyplass er en egen sak. Det presiseres i referatet fra oppstartsmøtet at det allerede er vedtatt at myrmassene skal fjernes for å bygge ny flyplass, og at denne planen kun handler om hvordan man kan håndtere videre bruk av disse massene. Samtidig, grunnet at flyttingen av myrmassene vil føre til vesentlige klimagassutslipp og endring av et viktig habitat, ber vi om at det gjøres en vurdering om hvorvidt	Utbygger har som målsetting å flytte minst mulig på myrmassene. Det jobbes med en optimalisering av masseforflytning slik at mest mulig masser ønskes disponert mest mulig miljø- og klimamessig innenfor reguleringsplanen for flyplassen, plan 3063 Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana. Vi kan ikke se at det er behov for å gjøre endringer på plan 3063 for å legge overskuddsmasser fra rullebanen i gjeldene plan. Selv om det er ønske om å legge overskuddsmasser

	det er mer hensiktsmessig å endre gjeldende reguleringsplan sine bestemmelser og la myrmassene bli liggende. Fylkeskommunen tar til etterretning øvrige kommentarer i referatet fra oppstartsmøtet som bidrar til å tydeliggjøre tiltakets muligheter og begrensninger. Gjeldende Fylkesplan for Nordland 2013-2025 inneholder klare mål for arealpolitikk i Nordland. Dette inkluderer arealpolitiske retningslinjer som er uttrykk for vesentlige regionale interesser i arealforvaltningen i Nordland. Nordland fylkeskommune viser spesielt til fylkesplanens kapitler 8.3 Natur, kulturminner og landskap og 8.6 Klima og klimatilpasning, og ber om at disse legges til grunn for planarbeidet. Det anbefales at alle foreninger, turgrupper og brukere av området til friluftsmål blir hørt. Dette inkluderer barn og unge, samt eldre. Særlig hensyn må gjøres med tanke på konsultasjonsplikten, siden planområdet berører reinbeite til flere ulike årstider. Planinitiativet diskuterer hvor komplisert tiltaket er, og beskriver samtidig usikkerheten i å lykkes eller ikke med tiltaket. Nordland fylkeskommune er fornøyd med at det er gjort en ny vurdering av planen opp mot konsekvensutredningsforskriften. Fylkeskommunen tilslutter seg konklusjonen beskrevet i planinitiativet, samt utredningstema for KU, der detaljreguleringen vurderes til å falle inn under forskrift om konsekvensutredninger § 8, jf. § 10.	innenfor plan 3063, vil det være behov å ha regulert slik at overskuddsmasser fra plan 3063 kan legges innenfor dette planforslaget. De arealpolitiske retningslinjene i Nordland som blir berørt vil bli omtalt i planbeskrivelsen. Reinbeitedistriktet er informert om planarbeidet. Det samme gjelder grunneierne. Andre tilfeldige brukere av området er vanskelig å fange opp ved direkte henvendelse. Det er blant annet derfor annonse i avisa om varsel om planoppstart gjøres. Tas til orientering.
--	---	--

	Samt relevansen av bruken av Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredninger for klima og miljø. Fylkeskommunen viser ut over dette til tidligere innspill. Ressursgrunnlaget i Nordland skal benyttes og forvaltes med god balanse mellom bruk og vern, slik at natur- og kulturmiljø, kulturminner, landskapskvaliteter og fornybare ressurser ivaretas for framtidige generasjoner. Det er derfor særlig viktig å vise til i videre planarbeid hvilke vurderinger og avveininger som er gjort for håndtering, flytting og plassering av myrmassene. Slik at det fremgår av planen hvordan intensjonen med planarbeidet er ivaretatt, herunder intensjonen om å bevare myrfunksjonen i størst mulig grad og ivareta naturmangfoldet best mulig. Dette vil bidra til å belyse vurderinger rundt tiltakets virkninger og valg av avbøtende tiltak i planforslaget. Det vises til følgende arealpolitiske retningslinjer i kap. 8.3 Natur, kulturminner og landskap: a) Landskap som kulturelt, miljømessig og sosialt element, skal være en integrert del av arealplanleggingen. Det skal tas hensyn både til helhetlige landskapsrom og landskapselementer. 3 b) Viktige naturområder må forvaltes slik at områdenes kvalitet ikke forringes. Naturmangfoldet bør være kartlagt som grunnlag for kommunal planlegging. c) Viktige friluftslivsområder, lokalt og regionalt, skal sikres som ressurs og grunnlag for å ivareta de unike mulighetene Nordland har som aktivitets- og opplevelsesarena.	Planbeskrivelsen vil vise til hvilke alternativer som har vært vurdert for flytting av massene. Dette vil bli beskrevet i planbeskrivelsen. Det er gjennomført en naturmangfoldkartlegging. Denne vil inngå i plandokumentasjonen. Friluftsliv og konsekvenser for dette vil bli omtalt i planbeskrivelsen.
--	---	---

	d) De kommunale arealplanene må avklare bruk og vern i områder som omfattes av varig vernede vassdrag. i) Alternative utbyggingsområder skal vurderes og synliggjøres i planer der dyrket jord eller reinbeiteområder foreslås omdisponert til andre formål. Avsatte byggeområder bør fortettes eller omdisponeres til annen bruk før dyrket jord eller reinbeiteområder omdisponeres. l) Forvaltning med tanke på å sikre god vannkvalitet i sjøer, elver, grunnvann og kystvann, skal ivaretas gjennom ei helhetlig arealplanlegging, hvor kommunene bør utarbeide helhetlige vannmiljøplaner. Tiltaket berører Langtjønna og bekkene rundt. Gjennom regional plan for vannforvaltning i henhold til EUs vannforskrift, er det vedtatt miljømål for vannforekomstene i planområdet. Det generelle miljømålet er at alle vannforekomster skal ha god økologisk tilstand innen 2027. Vi ber tiltakshaver om å hente inn og ta hensyn til informasjon om risiko- og påvirkningsanalyse for vannforekomster som kan bli berørt av planleggingen. Arealforvaltningen i Nordland skal blant annet innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og styrke tilpasningsevnen til et endret klima. Grunnet klimaendringer, og blå og grønne strukturer sine naturlige evner til håndtering av økt nedbør, ber vi om at det i planarbeidet utredes hvordan endring av tjønna og bekkene vil kunne påvirke håndtering av klimaendringer ved flyplassen og utbyggingsområder lengre ned i	Inngår i beskrivelsen. Området endrer ikke formål som følge av denne reguleringsplanen. Terrenget vil bli endret, men formålet blir uendret, med unntak av et lite areal som reguleres trafikkformål. Vil bli omtalt i beskrivelsen. Merknaden tas til følge. Tiltakshaver skal hente inn og ta hensyn til informasjon om risiko- og påvirkningsanalyse for vannforekomster som kan bli berørt av planleggingen. Det skal vurderes hvordan endring av tjønna og bekkene vil kunne påvirke håndteringen av klimaendringer ved flyplassen og lengre ned i bekkeløpene.
--	---	---

	bekkeløpene. Informasjon om vannforekomster finnes på vann-nett portal. For mer informasjon om den regionale planen, vannområdene i fylket og videre veiledning, viser vi til vannportalens regionale side og den nasjonale vannportalen siden. , Fylkeskommunen viser til følgende arealpolitiske retningslinjer fra kap. 8.6 Klima og klimatilpasning: a) Kommunene oppfordres til å belyse sårbarhet for og tilpasning til klimaendringer ved rullering av klima- og energiplaner. g) Kommunene bør vurdere hvordan blå-grønn infrastruktur kan bidra til å forebygge flomødeleggelser og overvannsproblemer gjennom aktiv bruk av vannsystemer og grønne områder. h) Kommunene oppfordres til å planlegge utbedringer av dagens overvanns- og avløpssystemer slik at risiko for flom eller oppsamling av vann i størst mulig grad reduseres. Dette er spesielt viktig på dyrket eller dyrkbar mark. Kulturminnefaglig innspill: Fylkeskommunen har sjekket nevnte planer mot våre arkiver. Så langt fylkeskommunen kjenner til, er planforslaget ikke i konflikt med verneverdige kulturminner. Fylkeskommunen har foreløpig ingen merknader til planarbeidet og vil gi endelig uttalelse når planforslag foreligger.	Tas med i beskrivelsen, men som det framkommer er det kommunens oppgave. Dette er en overordnet oppgave som kommunen skal vurdere. Planen skal si noe om eventuelle konsekvenser for dette i influensområde. Som over. Tas til orientering.
Avinor, datert 24.02.22 Innspill til oppstart i januar 2022	Det er viktig at hinderflater rundt rullebanen og byggerestriksjoner rundt eventuelle flynavigasjonsanlegg blir ivaretatt reguleringsplaner på og rundt ny lufthavn. Luftfartsloven krever at hinderflatene behandles på en slik	

	måte av planmyndighetene at det kan utøves kontroll over områdene og bruken av disse. Det legges inn en hensynssone H190 for planområdet. Så langt hinderflatene er inntegnet som høydekoter i plan id. 3063 innarbeides disse i plankartet. Følgende bestemmelsestekst innarbeides: <u>«Andre sikringssoner, høyderestriksjoner/byggerestriksjoner (H190)</u> <u>Innenfor hensynssone H190 gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med koter på plankartet. For områder som ligger mellom de viste koter, skal høyderestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon. Innenfor restriksjonsområdet kan det ikke etableres hinder (bygninger, vegetasjon, anlegg eller andre innretninger) som overstiger høyderestriksjonene som angitt på plankartet. Vegetasjon skal holdes under hinderflatene, og nødvendig fjerning av vegetasjon kan bli gjennomført av Avinor.»</u> Alle søknader om etablering av nye bygninger og anlegg innenfor områder med byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg ved Mo i Rana, skal håndteres etter egen saksbehandlingsrutine, vedlegg xx om normal saksgang i forhold til utsjekk mot byggerestriksjonsflater. Etablering av nye bygg/anlegg i nærområdene til rullebanen kan skape uønsket turbulens. Størrelsen og plassering av tiltakene vil være avgjørende med hensyn til	Legger inn hensynssone H130 i plankartet - Byggeforbud rundt vei, bane og flyplass. I tillegg er høydekotene videreført fra plan 3063. Bestemmelsen tas med. Tas til orientering.
--	--	--

	turbulenspåvirkning for rullebanen. Vurderinger tilsier at større bygg eller anlegg mv. ikke bør ha en høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35 av avstanden målt vinkelrett ut fra rullebanens senterlinje eller forlengede senterlinje. Dersom denne høyden overskrides, må tiltaket vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en turbulensanalyse. Vi ber om at følgende bestemmelse tas inn, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADRDSN. B.015 (b) og AMC1 ADR.OPS.B.075: <u>Turbulensforhold ved Mo i Rana lufthavn</u> <u>Bygg, massedeponi, snødeponi eller andre anlegg som vil få en høyde over rullebanen som er større enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse med 2 km (basert på terskelhøyde), må forelegges Avinor for eventuell godkjenning. Dersom tiltaket ligger på terreng som er lavere enn rullebanen, skal tiltaket forelegges Avinor dersom det i seg selv er høyere enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse.</u> Det er viktig at det ikke etableres farlig eller villedende belysning i nærheten av innflygingslysanleggene til lufthavnen, jf. EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c). Det gjelder lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge kan forhindre eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysningen. Omlegging av Granheiveien er planlagt bygget uten gatebelysning. Vi ber allikevel om at	Ordlyd tas med i bestemmelsene.
--	--	--

	bestemmelsen om forstyrrende lys innarbeides i tilfelle det på et senere tidspunkt skulle komme endringer: <u>Farlig eller villedende belysning Avinor skal høres i forbindelse med søknad om tiltak som endrer lyssettingen rundt lufthavnen og som kan ha innvirkning på sikkerheten for lufttrafikken.</u> Av hensyn til flysikkerheten må Avinor vurdere om arealbruk og virksomhet rundt en lufthavn kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt «birdstrike», som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Følgende bestemmelse tas inn: <u>Forebyggende tiltak mot birdstrike Arealbruk og infrastruktur som ligger i nærheten av inn- og utflyging samt etablerte soner for nødprosedyrer må utformes slik at det ikke tiltrekker seg fugler for hvile, mat eller hekking.</u> Planområdet omfatter ikke støyfølsom arealbruk. Grense for gul flystøysone bør allikevel gjengis på plankartet.	Ordlyd tas med i bestemmelsene. Ordlyd tas med i bestemmelsene. Støysone tas med inn i plankartet.
NVE, datert 24.02.2022 Innspill til oppstart i januar 2022	Flom Planområdet ligger delvis innenfor aktsomhetsområde flom, jf. NVE Atlas. I forbindelse med planarbeidet må reell flomfare avklares, og det må dokumenteres tilstrekkelig sikkerhet mot naturfare, jf. plan- og bygningsloven § 28-1 og TEK17 § 7-2. Eventuelle faresoner og behov for risikoreduserende tiltak må innarbeides i plankart og bestemmelser.	Flomfare avklares i planarbeidet. Eventuelle faresoner og avbøtende tiltak innarbeides i planen.

	Det vises til NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar (revidert 22. mai 2014). Byggverk må plasseres i sikker avstand fra erosjonsutsatt skråning, eller skråningen må sikres mot erosjon. Krav til sikkerhet mot erosjon langs vassdrag er definert i TEK17 § 7-2 med veiledning. Mer utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og større mengder vann på terrengoverflaten (overvann). Økningen kan føre til oversvømmelser i byggeområdene og flom i vassdragene. Det er viktig å være oppmerksom på at ny utbygging også kan blokkere avrenningen ovenfra, som igjen kan føre til skader på selve bygget eller lede overvannet i uønsket retning. Økosystem som f.eks. flomskog, myrer og våtmarker har en flomdempende funksjon som bør bevares i størst mulig grad. Dersom omgivelsene og/eller resipienten ikke har kapasitet til å ta imot økt avrenning, må det planlegges kompensierende tiltak i nedbørfeltet. Klimaendringenes påvirkning på avrenningen i byggeområdene må også avklares. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal før bygninger og infrastruktur planlegges. Overvannshåndtering bør i størst mulig grad skje lokalt og helst i form av åpne, naturbaserte løsninger i tråd med Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning og etter den såkalte	Innarbeides. Det skal ikke føres opp byggverk av betydning innenfor planen, med unntak av eventuelle mindre tekniske bygg. Slike bygg skal føres opp på sikker byggegrunn. Med unntak av mulighet for å føre opp mindre bygg og et mindre areal regulert til adkomstvei til flyplassen, vil det ikke bli etablert tette flater i planområdet. Det vil bli gjort endringer i terrenget som vil kunne føre til endringer i områdets flomdempende egenskaper. Dette vil det gjøres vurderinger på. Området vil forbli et naturområde med infiltrasjonsevne uten bebyggelse.
--	--	---

	tretrinnsmodellen (infiltrasjon, fordrøyning, sikker bortledning av overflatevann). Planforslaget må beskrive hvordan overvannshåndtering tenkes løst, da overvannshåndtering er en viktig premiss for plasseringen og utformingen av de ulike tiltakene i reguleringsplanen. Reguleringsplanen bør gjennom bruk av reguleringsformål, hensynssoner og bestemmelser sørge for at de arealene som er best egnet til overvannshåndtering, og som trolig er avgjørende for en sikker vannhåndtering, ikke blir bebygget. Tiltak, konstruksjoner og anlegg som er nødvendig for gjennomføring av planen, bør derfor være lokalisert innenfor plangrensen. Se ellers informasjon om overvann på NVEs nettsider. Dersom overvann skal avledes til vassdrag som sikker resipient må konsekvenser for flomfare i vassdraget vurderes slik at ikke allmenne interesser i vassdraget blir negativt berørt. Dette inkluderer økt flomfare for tredjepart, jf. TEK17 § 7-1, 2. ledd. Vassdrag utgjør viktige landskapselementer og opplevelsesverdier, bidrar til å redusere flomfare dersom disse holdes åpne og er viktige for å kunne ivareta biologisk mangfold. Det må i planarbeidet gjøres en vurdering av og begrunnelse for byggeavstander mot vassdrag. Det vises i denne forbindelse til NVEs veileder 2/2019 Kantvegetasjon langs vassdrag.	Håndtering av overvann nedstrøms vil inngå i planbeskrivelsen. Det skal ikke etableres bebyggelse innenfor planen, med unntak av at det vi bli lagt opp til mulighet for mindre tekniske bygg. Dette kan være bygg med tanke på overvåkning av reetablering av myr.
--	--	---

	Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Vannressursloven (vrl.) har flere alminnelige regler om vassdrag (jf. vrl. § 2). NVE viser spesielt til aktsomhetsplikten i vrl. § 5, som gir pålegg om at vassdragstiltak skal planlegges og gjennomføres slik at de er til minst mulig skade og ulempe for allmenne og private interesser. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktavurdering av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.	Ved tiltak i vassdrag vil konsekvenser og avbøtende tiltak beskrives. Dette vil bli avklart i løpet av planprosessen.
NVE, datert 22.02.23	Under kapittel 8 side 21 i planinitiativet («Tiltakets virkning på miljø, naturressurser, landskap og omgivelser») står det innledningsvis at vassdraget i Langdalen øst for Langtjønna vil bli endret der det ene deponiområdet tenkes lagt. Videre står det at det også skal vurderes hvorvidt det er aktuelt med utfylling av Langtjønna, og i så fall vil hele dalføret bli endret. I kapittel 6 på side 19 ("volum og høyder") står det at det kan bli aktuelt å fylle ut i ett eller to dalsøkk, eller i deler av det ene eller begge dalsøkkene og at det kan være aktuelt å vurdere utfylling i selve Langtjønna, men at det er stor usikkerhet rundt dette.	

	NVEs vurdering I forbindelse med bygging av ny flyplass og flytting av myrmasser, er det viktig at myrmassene holdes så intakt som mulig, og at det fokuseres på at vannbalansen ikke skal forverres som følge av deponering av myr og annet organisk vegetasjonsdekke. For deponering av myrmasser utenfor tjern og større vassdrag vurderer NVE at tilstrekkelig hensyn til vassdrag trolig vil kunne ivaretas gjennom behandling av en reguleringsplan for området. Her vil NVE være en høringspart med innsigelseskompetanse. Vi kan også fastsette samordning etter vannressursloven (vrl) § 20 dersom tiltaket er eller kan være konsesjonspliktig etter vrl, dvs. at tillatelse i reguleringsplan kan erstatte konsesjon. Er det usikkert om et konsesjonspliktig tiltak ville få konsesjon kan tiltaket ikke samordnes igjennom en reguleringsplan, men det må søkes konsesjon. Er planmaterialet mangelfullt ved at det f.eks. det er mangler i undersøkelsene av hvilke allmenne interesser som f.eks. vassdrag, grunnvann, naturmangfold, konsekvensene for flom og skred, friluftsliv, kulturminner eller annen påvirkning tiltaket kan ha, kan dette føre til at konsesjonsplikten utløses. For tiltak som innebærer fylling i tjern, innsjøer og større vassdrag, må tiltaket behandles som en konsesjonssak etter vannressursloven, der fordeler ved tiltaket avveies mot ulempene det medfører for allmenne interesser. I en konsesjonsbehandling kan søknaden	Dersom det er mulig å beholde myrmassene så intakt som mulig under flytting vil dette bli gjort. Det tas sikte på at det i løpet av prosessen avklares om det er konsesjonsplikt eller ikke. Langtjønna skal ikke brukes til disponering av myrmasser, heller ikke Langdalen.
--	--	--

	avslås, eller det kan settes vilkår om vannføring og vannstand og andre avbøtende tiltak. NVE mener i utgangspunktet at det ikke er god vassdragsforvaltning å bruke vassdrag som oppfyllingsområder for overskuddsmasser. For at vi skal kunne gjøre en vurdering av tiltaket er NVE avhengig av kunnskap fra høringsparter og fra utredninger og undersøkelser som er gjort.	
Sametinget, datert 17.02.2022 Innspill til oppstart i januar 2022	Vi kan ikke se at det er fare for at tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til planforslaget. Skulle det likevel under arbeid i marken komme fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken. Vi minner om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk freda i følge kml. § 4 annet ledd. Samiske kulturminner kan for eksempel være hustufter, gammetufter, teltboplasser (synlig som et steinsatt ildsted), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrift eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg sagn til. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.	Merknaden tas til orientering.

Statsforvalteren i Norland, datert 25.02.2022 Innspill til oppstart i januar 2022	Statsforvalteren ser at utbygging av flyplassen vil berøre betydelige arealer med myr. Som utgangspunkt er det viktig at kommunen på denne måten så langt som mulig vil redusere framtidige utslipp av klimagasser fra utgravde myrmasser og opprettholde eksisterende naturmangfold. Vi legger her til grunn at planområdet utelukkende skal brukes til lagring ev. permanent disponering av myrmasser fra flyplassområdet, slik at omfanget av myrmasser som skal flyttes / permanent disponeres innenfor planområdet begrenses. Om omfanget er avgrenset, slik at massene kan plasseres under vannspeil, er det sannsynlig at nedbrytingen av massene vil stanse opp etter hvert som oksygenbeholdningen brukes opp. Vi forstår det slik at planområdet skal benyttes til permanent disponering av myrmasser, muligens også mellomlagring av myrmasser før restaurering eller gjenvinning i form av bruk til terrengregulering/arrondering i planområdet/anleggsområdet. Det er ikke fremtidsutsikter om myrmassene vil komme fra andre planområder eller bare innenfor dette planområdet. Miljødirektoratets veileder M-1243 Disponering av jord og stein som ikke er forurenset omhandler disponering av naturlige mineralske overskuddsmasser inkludert myrjord. Har kommet det frem at en forskrift som skal regulere slike enkelt disponeringer er under utarbeidelse, og frem til den trer i kraft, så er det retningslinjene i veilederen som gjelder. Ordinært er det krav om å søke Miljødirektoratet	Planforslaget legger opp til at myrmasser (overskuddsmasser) innenfor reguleringsplanen til flyplassen, plan 3063 Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana kan legges innenfor dette planforslaget. Det er kun fra plan 3063 massene kommer fra. Det er ikke planer om å mellomlagre masser her for bruk andre steder. Massene lagres permanent. Den videre prosess vil avklare om hvorvidt det skal søkes om tillatelse etter andre lovverk.
---	--	---

	om samtykke til annen disponering av næringsavfall jf. forurensingsloven § 32 andre ledd (overskuddsmasser er næringsavfall), men Miljødirektoratet sier i veilederen at: Frem til forskriftsbestemmelsene trer i kraft ser vi ikke behov for søknader om unntak fra § 32 første ledd til annen disponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset, så fremt: • muligheter for gjenvinning er vurdert, • disponeringen er avklart etter plan- og bygningsloven, og • disponeringen skjer på land, og ikke i sjø eller vassdrag Vi understreker at det fortsatt må søkes om unntak etter § 32 når det gjelder utfylling i sjø og vassdrag. Videre er det slik at dersom en disponering av overskuddsmasser fører til forurensning som kan medføre fare for nevneverdige skader eller ulemper, kreves også tillatelse fra forurensningsmyndigheten etter forurensningsloven § 11 for at disponeringen kan skje lovlig. Dette er nærmere beskrevet i steg 5. Veilederen gir også retningslinjer for hva som anses som gjenvinning. Dersom det vil oppstå overskuddsmasser av myr som ikke får plass innenfor planområdet/anleggsområdet, må det på forhånd være avklart hvor disse skal disponeres. Det er ingen lovlige avfallsanlegg / deponi i umiddelbar nærhet som kan deponere disse siden massene ikke er forurenset og innholdet av total organisk karbon vil overskride 10 %. Ved annen	Prosesen vil avklare behov for søknad etter andre lovverk. Det vil være plass for all massen som tas ut fra flyplassområdet. Konsekvenser av lagring av masser som innebærer at partikler og organisk stoff skal omhandles i planbeskrivelsen.
--	---	---

	disponering må det tas hensyn til at myrmasse kan ha avrenning med annen pH enn de stedlige vannforekomstene der myra disponeres. Det må også tas hensyn til at disponeringen kan føre til spredning av partikler og organisk stoff fra massene gjennom overvann og bekker. Dette kan gi nedslamming og tap av oksygen i nærliggende vannresipienter.	
Statsforvalteren i Nordland, datert 13.03.2023	Statsforvalteren er usikker på hvorvidt det er mulig å bevare myrenes fulle funksjon gjennom deponering av organiske masser under vannspeil i vannforekomsten i nærheten. Teoretisk sett vil en ved å legge myrmasse under vannivå, og da etter at oksygenet i vannet er kraftig redusert eller oppbrukt, kunne etablere anaerobe forhold hvor nedbrytingen av organisk materiale går meget sakte. Naturlige myrer har komplekse gradienter og torvmarksformer, og vil ofte være vanskelig å gjenskape. Vegetasjonsdekket vil trolig endres, selv om de øverste lagene med levende planter og frø kan tilbakelegges og danne et grunnlag for revegetering etter endt utlegging av utgravede masser. Ofte vil reetableringen av plantesamfunnet ta flere tiår, dersom man i det hele tatt får tilbake den originale planteartssammensetning-/samfunn. Ved nyetablering av myrareal er det viktig at det raskest mulig opprette et stabilt vannspeil ca. 0- 10 cm under overflaten, og at det tilføres et topplag med levende torvmoser. Utgravde masser forutsettes holdt så fuktige som mulig og eksponeres for minimalt med oksygen ved utgraving, transport og	Så langt det lar seg gjøre vil vannspeilet etableres under overflaten (0 – 10 cm). Samt at man vil etterstrebe og tilføre et topplag med levende torvmose. Utgravde masser planlegges holdt så fuktig som mulig, så langt det lar seg

	lagring. Erfaringer fra tidligere prosjekter er for det meste knyttet til restaurering eller reetablering av myr, dvs. bløtlegging (re-wetting) av myrer. NIBIO har gjennomført pilotprosjekter for restaurering av dyrket myr på Smøla som har vært tatt ut av drift over flere tiår. Selv for igangsatte og gjennomførte myrrestaureringsprosjekter i Norge er det foreløpig for de fleste prosjekter for tidlig å hente ut erfaringer om den nye økologiske tilstanden. Det finnes imidlertid mer erfaringer fra andre land i Europa. NINA har gjennom overvåking av restaurert myr i Norge anvendt en metodikk som er tilpasset slike prosjekter. En slik oppfølging og overvåking vil måtte gjøres også i den her aktuelle nyskapingen av myrområde ved ny flyplass. Fra restaurering av drenerte myrer har man ved økning i vannstanden sett en reduksjon i CO₂- og N₂O-utslipp, men en økning i utslipp av metan (CH₄) (jf. blant annet Waddington & Day 2007). Dette utslippet vil overskride karbonfangsteffekten i den første tiden etter etablering/restaurering. Erfaringer fra andre land, herunder Finland, viser dog at metanutslippet fra restaurert myr forholder seg relativt lavt selv mer enn ti år etter restaureringen. Dette er antatt forårsaket av lave forekomster av metanproduserende mikrober og endringer i samfunnet og strukturen i mikroorganismesamfunnet (Juottonen et al. 2012). I denne sammenheng vil det være naturlig av å fremskaffe et forventet/estimert utslippsregnskap for det her aktuelle kompensierende tiltaket. Videre forventes det at det fremskaffes hydrologiske, biologiske	gjøre. Samt at massene i så liten grad som mulig eksponeres for oksygen ved utgravning, transport og lagring. Dette vil bli vurdert i den videre prosessen om det skal foretas oppfølging og overvåking av de nyskapte myrene. Det vil bli fremskaffet forventet / estimert utslippsregnskap. Det vil bli fremskaffet hydrologiske, biologiske og
--	--	---

	og tekniske vurderinger ved prosjektet. Her vil også vanntilførsler i terrenget måtte klarlegges, herunder hvordan ny flyplass ev. vil påvirke vannbevegelsene på og under bakkenivået til det planlagte nye myrområdet. Vektingen av tap av natur Hvorvidt klimagevinsten skal kunne trumfe naturverdiene i det aktuelle området må vurderes inngående. I dette vil selvfølgelig selve beslagleggelsen og tap av naturlige habitat og økosystem måtte veies opp mot gevinsten av å skape en myrfunksjon ut fra klimahensyn. Det må i denne sammenheng vurderes om eksisterende kunnskap om naturverdiene innenfor planområdet er tilstrekkelig eller om det bør foretas kartlegging i henhold til NiN-instruksen og ev. håndbok 15 om kartlegging av ferskvannslokaliteter. Myrmassene fra flyplassområder bør fortrinnsvis anvendes til restaurering av påvirkede myrområder i nærheten eller benyttes ved etableringen av ny myr på arealer som pr. i dag er vesentlig forringet eller menneskeskapt og som kan holde på vann (eksempelvis nedlagte masseuttaksområder). Statsforvalteren minner i denne sammenheng om konsekvensutredningsforskriften § 19 siste ledd om at utredningen skal gjøre rede for: <i>«de alternativene til utforming, teknologi, lokalisering, omfang og målestokk som forslagsstilleren har vurdert, og en utredning av relevante og realistiske alternativer. Valget skal begrunnes mot de ulike alternativene,</i>	tekniske vurderinger ved prosjektet. Vanntilførsel i terreng, over og under bakken vil også bli omhandlet. Det er gjennomført naturtypekartlegging. Konsekvensene av tap av natur inngår i konsekvensutredningen. Konsekvensutredningen og planbeskrivelsen vil redegjøre for alternativutredning for lokalisering. Tidlig i prosessen er det utarbeidet en litteraturstudie som omhandler alternative
--	---	---

	<i>og sammenligninger av virkningene for miljø og samfunn av de ulike alternativene skal fremgå.»</i> Vurderingen av alternativer omtales i forarbeidene som «et viktig element i arbeidet med konsekvensutredningen», se Ot. prp. nr. 32 (2007-2008) s. 186. Systemet legger altså opp til at man i konsekvensutredningen skal utrede alternativer til forslaget, også når det gjelder «lokalisering». Det er imidlertid bare de «relevante og realistiske» alternativene som skal utredes nærmere. Det må derfor gjøres en vurdering av om det finnes «relevante og realistiske» alternativer til å ta i bruk Langtjønna. Forskriften § 19 stiller i utgangspunktet samme krav til utredning av alternative lokaliteter for reguleringsplan og kommuneplan, og i mange situasjoner vil det være naturlig å stille krav om utredning av alternative lokaliteter også på reguleringsplannivå. Det kan for eksempel være dersom det fremmes et reguleringsplanforslag som strider mot arealformålet i kommuneplan, jf. Ot.prp. nr. 32 (2007-2008), spesialmerknadene til § 12-3, eller dersom reguleringen reiser «særlige spørsmål som ikke er blitt konkret vurdert i forbindelse med kommuneplanen», se Innjord m.fl. (2020) Plan- og bygningsloven med kommentarer side 101. EUs vanndirektiv Vannforskriften gjennomfører EUs vanndirektiv i norsk rett. Hovedformålet med vanndirektivet er å sikre beskyttelse og bærekraftig bruk av vannmiljøet, og om nødvendig iverksette forebyggende, forbedrende	lokaliseringer. Dette vil også bli omhandlet i planbeskrivelsen. Vurdering av alternativer vil bli gjort. Konsekvenser for vannmiljøet vil bli vurdert.
--	--	--

	eller restaurerende miljøtiltak for å sikre miljøtilstanden i ferskvann, grunnvann og kystvann. Det må derfor hentes inn og ta hensyn til informasjon om risiko- og påvirkningsanalyse for vannforekomster som kan bli berørt av planleggingen. Forurensing / støy Området skal benyttes til permanent disponering av myrmasse, og muligens også for mellomlagring av myrmasse før restaurering eller gjenvinning i form av bruk til terrengregulering/arrondering i planområdet/anleggsområdet. Miljødirektoratets veileder M-1243 om disponering av jord og stein som ikke er forurenset omhandler disponering av naturlige mineralske overskuddsmasser inkludert myrjord. Har kommet det frem at en forskrift som skal regulere slike enkeltdisponeringer er under utarbeidelse, og frem til den trer i kraft, så er det retningslinjene i veilederen som gjelder. Ordinært er det krav om å søke Miljødirektoratet om samtykke til annen disponering av næringsavfall jf. forurensingsloven § 32 andre ledd (overskuddsmasser er næringsavfall), men Miljødirektoratet sier i veilederen at inntil «forskriftsbestemmelsene trer i kraft ser vi ikke behov for søknader om unntak fra § 32 første ledd til annen disponering av jord- og steinmasse som ikke er forurenset, så fremt: • muligheter for gjenvinning er vurdert, • disponeringen er avklart etter plan- og bygningsloven, og • disponeringen skjer på land, og ikke i sjø eller vassdrag	Det legges ikke opp til mellomlagring av masse innenfor planområdet. Den videre prosess vil avklare om det blir behov for søknader etter andre lovverk for gjennomføring av denne planen.
--	---	---

	Det understreker videre i veilederen at det fortsatt må søkes om unntak etter § 32 når det gjelder utfylling i sjø og vassdrag. Det påpekes også at dersom en disponering av overskuddsmasser fører til forurensning som kan medføre fare for nevneverdige skader eller ulemper, kreves også tillatelse fra forurensningsmyndigheten etter forurensningsloven § 11 for at disponeringen kan skje lovlig. Dette er nærmere beskrevet i steg 5. Veilederen gir også retningslinjer for hva som anses som gjenvinning. Dersom det vil oppstå overskuddsmasser av myr som ikke får plass innenfor planområdet/anleggsområdet, må det på forhånd være avklart hvor disse skal disponeres. Det er ingen lovlige avfallsanlegg / deponi i umiddelbar nærhet som kan deponere disse siden massene ikke er forurenset og innholdet av total organisk karbon vil overskride 10 %. Ved annen disponering må det tas hensyn til at myrmasser kan ha avrenning med annen pH enn de stedlige vannforekomstene der myra disponeres. Det må også tas hensyn til at disponeringen kan føre til spredning av partikler og organisk stoff fra massene gjennom overvann og bekker. Dette kan gi nedslamming og tap av oksygen i nærliggende vannresipienter.	Utfylling i Langtjønna er ikke aktuelt. Behov for andre søknader etter forurensningsloven vil bli avklart senere i prosessen. Massene vil enten bli håndtert innenfor plan 3063, Polarsirkelen lufthavn Mo i Rana eller innenfor dette planforslaget, plan 3090.
--	--	--