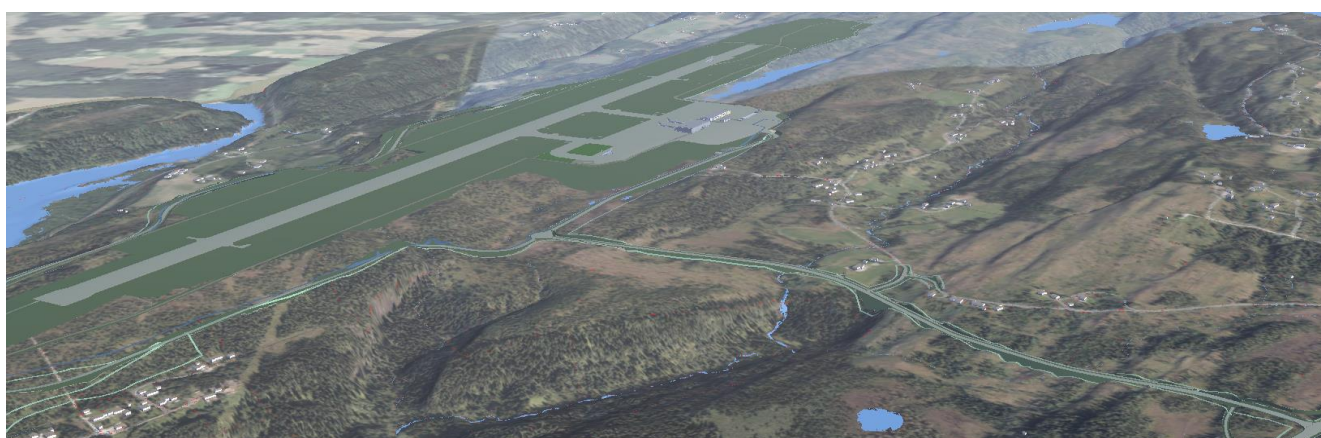


Ny lufthavn Mo i Rana

Oppdatert søknad om konsesjon til å anlegge, inneha og drive landingsplass i henhold til luftfartslovens kap VII

Endringer i forhold til søknad fra 2015



Avinor AS

Dronning Eufemias gate 6
NO-0154 OSLO

Versjon	Dokumentstatus	Dato	Utarbeidet	Kontrollert	Godkjent
0.1	Klargjort for høring i Avinor - Operative fellestjenester	09.10.2015	Cees Bronger		
0.2	Klargjort for høring i Avinor – juridisk, strategi, økonomi, DRL og Flysikring	20.10.2015	Cees Bronger		
0.3	Klargjort for behandling i SG	17.11.2015	Cees Bronger		Behandlet i SG 27.11.2015
0.4	Klargjort for behandling i KL	11.12.2015	Olav Vinjerui		
1.0	Behandlet i KL og oversendt til Luftfartstilsynet	15.12.2015	Olav Vinjerui		Behandlet i KL 15.12.2015
1.1	Oppdatering av konsesjonssøknad, jf. dokument Innspill til konsesjonssøknad	03.03.2021	Mette Krokstrand		
1.2	Dokumentet har vært på intern høring. Klargjort for signering	18.03.2021	Mette Krokstrand		

Endringskontroll:

Versjon	Endret av	Endringer fra forrige versjon
0.1	CEB	Etablert dokument
0.2	CEB	Innspill fra fagavdelinger i OFT, bla om lufthavnoperatørsertifikat, korrigert feil om reguleringsplan og eiendommer, miljø mv
0.3	CEB	Mindre justeringer etter interne høringer samt korrektur
0.4	OVI/CAI	Satt inn kostnader, korrigert forord, kap: 1, 2.2, 2.4, 3.1.3, 3.3, 4.4, 4.5, 5.5, 5.10, 6.1.1, 6.2, 6.3, 6.4 og 8
1.0	CAI/OVI	Ingen endringer
1.1	CAMKR	Dokumentet viser nå bare det som er endret fra 2015 til 2021, jf. oppdatert forprosjekt.
1.2	CAMKR	Oversikt over flytyper oppdatert, ellers ingen endringer i innhold etter intern høring mars 2021. Klargjort for signering.

Innholdsfortegnelse

Forord	5
1 Bakgrunn	6
2 Opplysninger om ny landingsplass og konsesjonssøker	7
2.1 Navn på landingsplassen	7
2.2 Navn på eier av landingsplassen	7
2.3 Selskapsform.....	7
2.4 Selskapet - administrativ oppbygning og operatørsertifikat for lufthavndrift	7
2.5 Økonomisk status.....	7
3 Nærmere redegjørelse for prosjektet	8
3.1 Prosjektbeskrivelse – hovedelementer	8
3.1.1 Banesystem med sikkerhetsområder	8
3.1.2 Flyoppstillingsområde / helikopterområde	8
3.1.3 Ekspedisjonsbygg (passasjerterminal)	8
3.1.4 Driftsområdet med tilhørende bygninger	8
3.1.5 Landside med tilførselsveier	8
3.1.6 Andre bygg og anlegg på lufthavnen (eksterne).....	8
3.2 Prosjektets investeringskostnader	8
3.3 Forventede driftsutgifter for landingsplassen	9
3.4 Kalkyle over forventede inntekter (luftfartsavgifter og andre inntekter)	10
3.5 Tidsplan for fremdrift etter vedtak om utbygging.....	10
4 Opplysninger om området der landingsplassen skal ligge	11
4.1 Eiendomsforhold i området der landingsplassens skal ligge	11
4.2 Oversiktskart over landingsplassens beliggenhet inkludert eiendomskart	12
4.3 Landingsplassens utstrekning	12
4.4 Planstatus for området der landingsplassen skal ligge - reguleringsplan.....	12
4.5 Kulturminner	12
4.6 Gjennomføringsavtaler	12
5 Opplysninger om landingsplassens anvendelse og utvikling	13
5.1 Planlagt åpningstid for landingsplassen	13
5.2 Aktuelle luftfartøygrupper	13
5.3 Anslag over forventet antall flybevegelser og trafikkutvikling.....	13
5.4 Forskrift om universell utforming av lufthavner	14
5.5 Sertifisering av landingsplassen / hinderflater	14
5.6 Flyoperative forhold for landingsplassen.....	14
5.6.1 Overordnede flyoperative forutsetninger	14
5.6.2 Forventet værmessig tilgjengelighet	14
5.6.3 Bruk av landingsplassen i dagslys og i mørke.....	14
5.6.4 Instrumentering / instrumentforhold / innflygingsprosedyrer	14
5.6.5 Ytelsesberegninger for aktuelle flytyper / utflygingsprosedyrer	14
5.7 Aktiviteter på landingsplassen.....	15
5.8 Bruk av landingsplassen	15
5.9 Internasjonal luftfart.....	15
5.10 Regelverk ytre miljø.....	15
6 Konsekvens- og miljøutredning / Samfunnsmessige analyser	16
6.1 Konsekvensutredning.....	16
6.1.1 Avinors supplerende vurderinger knyttet til ytre miljø	16
6.2 Ringvirkningsanalyse	17
6.3 Støyberegninger i henhold til Miljødepartementets retningslinjer T-1442.....	17
6.4 Risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS)	17

7	Referanser	18
8	Vedleggsliste.....	18
9	Forkortelser.....	19

Forord

Dette dokumentet omhandler oppdatert søknad om konsesjon til å anlegge, inneha og drive ny lufthavn i Mo i Rana iht luftfartslovens kapittel VII. «Landingsplasser, bakketjenesten, flysikringstjenester og sikkerhetskritisk virksomhet utenfor luftfartsanlegg» § 7-5.

Oppdatert søknad om konsesjon bygger på dokumentet Ny lufthavn Mo i Rana – oppdatering av forprosjekt v1.0 (vedlegg 1) og er et resultat av at Samferdselsdepartementet i mai 2020 tildelte Avinor oppdraget med å planlegge og gjennomføre utbygging av ny lufthavn Mo i Rana.

Oppdatert søknad består av dette dokumentet som kun tar for seg endringer siden opprinnelig søknad, der søknad om konsesjon fra 2015 er med som vedlegg 2.

Avinor har tidligere lagt til grunn de trafikk tall som ble identifisert i ringvirkningsanalysen utarbeidet av Urbanet Analyse AS i 2015. I oppdatert søknad har vi benyttet trafikk tall fra en ny samfunnsøkonomisk analyse utarbeidet av Oslo Economics i 2021, se vedlegg 3.

1 Bakgrunn

I brev av 28.5.2020 ga Samferdselsdepartementet Avinor i oppdrag å overta prosessen med byggingen av ny storflyplass i Mo i Rana. I dette lå blant annet snarest mulig å gå i gang med å oppdatere Avinor sitt eget forprosjekt fra 2015.

Oppdatert forprosjekt gir grunnlag for å oppdatere deler av innholdet i søknaden om konsesjon, sist oversendt LT den 17.12.2015.

LT har i brev av 3.10.2016 gitt følgende innstilling i saken (vedlegg 4):

Ettersom Luftfartstilsynet har utredet en begrenset del av saken, er det etter vår mening nødvendig å gi en betinget innstilling til vedtak.

På denne bakgrunn finner Luftfartstilsynet at søknad datert 17. desember 2015 om konsesjon for å anlegge, drive og inneha Mo i Rana lufthavn, Steinbekkhaugen kan innvilges, såfremt dette etter departementets vurdering er forenlig med vurderinger av regionale, samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske konsekvenser av en ny lufthavn.

En kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) av oppdatert forprosjekt er i prosess og skal være klar primo mars 2021.

2 Opplysninger om ny landingsplass og konsesjonssøker

2.1 Navn på landingsplassen

I tidligere søknad ble det foreslått at navnet på den nye landingsplassen skulle være *Mo i Rana lufthavn, Steinbekkhaugen*. Det tredje elementet skal angi et lokalt stedsnavn som kan benyttes blant annet som kallesignal. Vi ser at man lokalt nå har begynt å bruke navnet *Fagerlia*. Fagerlia ligger nærmere lufthavnen enn Steinbekkhaugen, navnet er kortere, enklere å uttale og således også bedre egnet som kallesignal.

I henhold til regelverk for navnsetting er nytt forslag til navn på den nye landingsplassen (lufthavnen) foreløpig følgende:

Mo i Rana lufthavn, Fagerlia

Avinor vil foreslå at endelig navn på lufthavna blir besluttet av Samferdselsdepartementet når det foreligger vedtak om konsesjon og igangsetting/utbygging.

2.2 Navn på eier av landingsplassen

Ingen endringer

2.3

Selskapsform

Ingen endringer

2.4

Selskapet - administrativ oppbygning og operatørsertifikat for lufthavndrift

Ingen endringer

2.5 Økonomisk status

Konsernets driftsinntekter i 2019 utgjorde 11 785 millioner kroner (11 724 millioner kroner i 2018) med et resultat etter skatt på 702 millioner kroner (1 169 millioner kroner i 2018).

I 2020 ble konsernets resultat og soliditet vesentlig påvirket av koronakrisen og medfølgende nedgang i flytrafikken. Avinor har hatt løpende dialog med eier om tiltak for å styrke konsernets likviditet og egenkapital. Avinorkonsernet mottok et driftstilskudd fra Staten på 3.600 millioner kroner i 2020. Avinorkonsernets driftsinntekter i tredje kvartal 2020 utgjorde 1 413 millioner kroner. Konsernets resultat etter skatt utgjorde minus 356 millioner kroner etter endt tredjekvartal, inkludert tilskudd fra Staten.

Også i 2021 er Avinors økonomi sterkt berørt av koronakrisen og fortsatt lave trafikk tall, og det er betydelig usikkerhet knyttet til når, og hvor raskt, Avinors inntekter vil ta seg opp igjen. Regjeringen har bevilget 2 750 millioner kroner til Avinor AS, for å ta høyde for behov for støtte i første halvår 2021.

Avinor har allerede informert departementet om at vi ikke har midler å bidra med i byggingen av ny lufthavn i Mo i Rana, finansiering må derfor skje i form av spleiselag mellom stat og lokale interesser.

For flere detaljer vises til Årsrapport for 2019, vedlegg 5 og kvartalsrapporter 3. og 4. kvartal 2020, vedlegg 6 og 7. Årsrapport for 2020 vil foreligge ultimo mars 2021.

3 Nærmere redegjørelse for prosjektet

3.1 Prosjektbeskrivelse – hovedelementer

Avinor har iht oppdraget fra Samferdselsdepartementet oppdatert forprosjektet for ny lufthavn i Mo i Rana, jf. vedlegg 1, Ny lufthavn Mo i Rana – Oppdatering av Forprosjekt v1.0. Nedenfor følger en kortfattet oppsummering av hovedelementene i prosjektet.

3.1.1 Banesystem med sikkerhetsområder

Avstand mellom terskler er 2200 m. Det vurderes forlengelse av banelengder som følge av lokal modning av prosjektet. Dette vil vi i så fall komme tilbake til.

Utenfor rullebanen skal det være et sikkerhetsområde som skal:

- Danne et hinderfritt område for fly som foretar en ukontrollert overflyging i lav høyde (angitt som STRIP i figuren under - ut til 140 meter fra senter rullebane).
- Redusere skader på fly som lander før terskel eller kjører utenfor rullebanen (angitt som GRADED STRIP og RESA i figuren under).

Det etableres to taksebaner som tilslutter rullebanen og som kobles vinkelrett på banen. Begge taksebaner utformes iht krav til kode D. Bredder 23 m og asfalterte skuldre med bredde 5,5 m.

Tverrprofilen optimaliseres i forhold til bredde på sikkerhetsområdet.

3.1.2 Flyoppstillingsområde / helikopterområde

Ingen endringer

3.1.3 Ekspedisjonsbygg (passasjerterminal)

Ingen endringer

3.1.4 Driftsområdet med tilhørende bygninger

Ingen endringer

3.1.5 Landside med tilførselsveier

Ingen endringer

3.1.6 Andre bygg og anlegg på lufthavnen (eksterne)

Ingen endringer

3.2 Prosjektets investeringskostnader

Basisestimat er utarbeidet i arbeidet med forprosjektet og deretter ble det gjennomført en ekstern kvalitetssikring av estimatet ved Metier AS, hvor målsettingen var å sikre at prosjektet er veldefinert med realistiske rammer. For oppdatert forprosjekt har vi justert tallene for lønns- og prisstigning med utgangspunkt i SSBs indekser.

Tabellen nedenfor viser nøkkeltallene etter prisjusteringen til 2020-kroner. Størrelsen på forventede tillegg, usikkerhetsavsetninger og standardavvik er vurdert likt med 2015-rapporten.

Tabell 1 Oppdaterte nøkkeltall

Kostnadsnivåer	MNOK	%
Basiskostnad	2 185	
Forventet tillegg	135	6,2 %
Forventet kostnad (P50)	2 320	
Usikkerhetsavsetning Forventet kostnad til P70	148	6,4 %
P70	2 468	
Usikkerhetsavsetning Forventet kostnad til P85	304	13,1 %
P85	2 772	
Standardavvik		

Prisnivå er endret til 2020, ellers ingen endringer.

3.3 Forventede driftsutgifter for landingsplassen

Avinors moderniseringsprogram er nå avsluttet. I forbindelse med etableringen av den nye lufthavnen vil det bli tatt høyde for at de resultater som blir utfallet av det nye programmet Lønnsomt Avinor skal kunne tilpasses den løpende driften.

Avinor har lang driftserfaring fra landets eksisterende lufthavner. Det er brukt erfaringstall fra lufthavner i lufthavngruppe D Regionale lufthavner, herunder Kirkenes, Alta, Kristiansund, Molde og Hammerfest. Kostnadsestimatet reflekterer en tradisjonell AFIS tjeneste, da det er usikkerhet rundt kostnad ved kjøp av fremtidig remote tower (RT) tjeneste. Kontinuerlig arbeid med kostnadsreducerende tiltak vil kunne påvirke estimert kostnadsbilde.

Oppdatert estimat driftskostnader avviker noe i forhold til det som er lagt inn i det samfunnsøkonomiske regnskapet i rapporten til Urbanet Analyse (2015)

Tabell 2 Forventede driftsutgifter for landingsplassen i 2025. (Tallene er basert på regnskap 2019.

Utgiftsposter	Beløp (i 1000 kr)
Lønn og personalkostnader	-32 196
Andre driftskostnader	-21 108
Interne kjøp	-6 211
Sum driftskostnader	-59 514

3.4 Kalkyle over forventede inntekter (luftfartsavgifter og andre inntekter)

Tabell 3 Oversikt over forventede inntekter på landingsplassen (tallene er basert på regnskap 2019 for Kirkenes lufthavn, som er en sammenlignbar lufthavn.)

Inntektsposter	Beløp (i 1000 kr)	Eventuelle kommentarer
Passasjeravgifter	5 035	Det er ikke medregnet underveisavgifter
Startavgifter	3 085	
Terminalavgifter	1 983	
Sikkerhetsavgifter	5 172	
Salgsinntekter varer og tjenester	5 128	
Interne salg	92	
Brutto driftsinntekter	20 495	

3.5 Tidsplan for fremdrift etter vedtak om utbygging

Ingen endringer

4 Opplysninger om området der landingsplassen skal ligge

4.1 Eiendomsforhold i området der landingsplassens skal ligge

Det er en forutsetning at Avinor overtar grunneiendom for arealene til lufthavnen. Rana kommune har søkt inngått skriftlige avtaler med grunneiere om kjøp av grunn eller rettigheter for etablering av planlagte tiltak. For de arealer hvor minnelighet ikke er oppnådd, har kommunestyret i Rana kommune fattet ekspropriasjonsvedtak for tvangsgjennomføring av reguleringsplanene.

Ekspropriasjonsvedtaket gjelder ikke for arealer utenfor reguleringsplaner.

Avinor må gå inn i avtalene – enten med Rana kommune eller med de enkelte grunneiere for arealene til lufthavnen. Det må undersøkes hvorvidt betingelsene i avtalene er akseptable for Avinor.

Det må avklares eierskap til grunneiendom for veiføringene/avvikene fra regulert område om dette ikke foreligger - bør avklares i gjennomføringsavtalene nedenfor.

Det var i 2015 totalt 24 private grunneiere i området (se Tabell 4). Det er fire grunneiere med hvilke kommunen i oktober 2020 opplyste at det ennå ikke er inngått avtale.

Tabell 4 Grunneiere i området for ny lufthavn, eiendommer uten avtale med fet font

Nr.	Gnr.	Bnr.	Navn på grunneier	Kommentar
1	32	1	Kari Helene Fagerli	
2	32	2	Roger Fagerli	
3	33	1	Karl Elius Andersen	
4	33	2	Nelly Charlotte Hansens bo	
5	33	3	Line og Einar Johan Furuheim	
6	33	5	Tom Ove Ytregård	
7	33	17	Asle Joar Hansen	
	33	16	Nelly Charlotte Hansens bo	Manglet i planbeskrivelse Gbnr. 33/2 fnr. 1 ligger innenfor dette gbnr., festes av Telenor
8	33	18	Øystein Linas Mathisen, Oddvar Johan Mathisen, Kåre Simon Hegglands bo (v/Lillian Heggland?) Ingulf Harry B Johansson	
	33	38	Kjell Inge Stensland	Manglet i planbeskrivelse
	33	39	Anny-Synnøve Myrås Daniel Ytregård	Manglet i planbeskrivelse
	33	56	Øyvind Johan Myrmo	
9	33	57	Karl Elius Andersen	
	34	1	Finn Skugghei	
10	34	4	Paul Herlof Jensen	
	34	12	Astrid Augusta Mathiassen	Manglet i planbeskrivelse
	34	15	Janne Karin Mathiassen	Manglet i planbeskrivelse
11	35	10	Kåre Dagfinn Einmo	
12	36	1	Cathrine Øijord Hanssen Joakim Hovd	
13	36	4	Thomas Rygh	
14	25	5	Rolv Kristian Brendås	Kun atkomstvei
15	32	11	Kirsten og Per Asle Johnsen	Kun atkomstvei
	33	44	Mary Louise Andersen	Kun atkomstvei
16	34	7	Paul Herlof Jensen	Kun atkomstvei

Ellers ingen endringer.

4.2 Oversiktskart over landingsplassens beliggenhet inkludert eiendomskart

Ingen endringer

4.3 Landingsplassens utstrekning

Ingen endringer

4.4 Planstatus for området der landingsplassen skal ligge - reguleringsplan

Proessen med å behandle registrerte avvik fra reguleringsplanen og vurdere hvilke plangrep som må tas for å sikre gjennomføring av tiltaket er igangsatt.

4.5 Kulturminner

Ingen endringer

4.6 Gjennomføringsavtaler

Ingen endringer

5 Opplysninger om landingsplassens anvendelse og utvikling

5.1 Planlagt åpningstid for landingsplassen

Ingen endringer

5.2 Aktuelle luftfartøygrupper

I Tabell 5 fremgår en oversikt over de viktigste typene luftfartøy som kan forventes å operere på lufthavna. Tabellen er kun justert iht utviklingen av aktuelle flytyper de senere år.

Tabell 5 Oversikt over de viktigste hovedtypene større luftfartøy som forventes å operere regelmessig på ny lufthavn i Mo i Rana.

ICAO kodebokstav A	ICAO kodebokstav B	ICAO kodebokstav C	ICAO kodebokstav D	Helikopter
Cessna Piper Diamond m.fl.	Beech 250	Airbus A220/319/320/321NEO BAe ATP ATR-42/72 B737 DHC-8 E175/190/195-E2	B757 B767	Airbus EC120 AS 332 Super Puma AS 350 AS 365 AW 101 SAR Queen Bell 214 EC 225 R-44 S92

5.3 Anslag over forventet antall flybevegelser og trafikkutvikling

Mo i Rana lufthavn, Røssvoll har i dag ruteflyvninger til Bodø og Trondheim som er den del av FOT-rutesystemet og som opereres med flytypen Dash8-100/200. I tillegg opereres det noen kommersielle flyvninger til Oslo. Lufthavnen hadde i 2019 103.000 passasjerer.

Avinors reisevaneundersøkelse for 2019 viser at 43.000 av passasjerene reiste til Oslo, Sør-Norge eller utlandet, 34.000 reiste til Trondheim og 25.000 til Bodø eller øvrige steder i Nord-Norge.

Oslo Economics har ifm KS2 2021 utarbeidet en ny nyttekost-analyse for ny flyplass. De har vurdert at flyplassen i 2026 får 145.000 passasjerer i lavt scenario, 242 000 i middels og 338 000 i høyt scenario. Av dette tror de at hhv 91, 188 og 272 tusen vil reise med direktefly til Oslo.

Det antas 4 daglige avganger til Bodø og Trondheim med 39 seters fly i lavt scenario og 50-seters i middels og høyt scenario. Til Oslo forutsettes 3 daglige avganger med 78 seters fly i lavt scenario, 110 seter i middels og 186 seter i høyt scenario.

Oslo Economics stadfester at usikkerheten omkring trafikken som følge av ny lufthavn er stor, både fordi konkurransen i flymarkedet er usikker, og fordi andelen nyskapt trafikk som følge av ny lufthavn er usikker.

5.4 Forskrift om universell utforming av lufthavner

Ingen endring

5.5 Sertifisering av landingsplassen / hinderflater

Ingen endring

5.6 Flyoperative forhold for landingsplassen

5.6.1 Overordnede flyoperative forutsetninger

Ingen endringer

5.6.2 Forventet værmessig tilgjengelighet

Ingen endringer

5.6.3 Bruk av landingsplassen i dagslys og i mørke

Ingen endringer

5.6.4 Instrumentering / instrumentforhold / innflygingsprosedyrer

Opprinnelig (2015) var det planlagt med en ILS-prosedyre til rullebane 26. En ILS-prosedyre med utklatringsgradient på 3 – 4 % i fasen for avbrutt innflyging ville muliggjøre minstehøyder på 200 FT OCH. Fjernterrenget tilsier imidlertid at det ikke lar seg etablere et ILS-anlegg til rullebaneretning 26 med tilfredsstillende innflygingsgradient.

Seksjon prosedyredesign utførte i november 2020 en operativ analyse knyttet til ny rullebanelengde på 2400 meter. THR RWY 08 var uendret, mens THR RWY 26 hadde blitt flyttet 200 m lengre østover. De operative analysene viste at tilfredsstillende OCA(H)-verdier ble oppnådd til begge rullebaneretninger ved bruk av SBAS.

Det er verdt å merke seg at SBAS-utrustning ikke er noe alle operatører har i dag. Fra og med 2030 er det planlagt å dekomisjonere de fleste ILS CAT I-anlegg i Norge, noe som vil gjøre SBAS til det beste alternativet for å oppnå gode minstehøyder i en RNP APCH. Andre alternativer som kan vurderes er kurvede innflyginger, RNP AR.

Tilsvarende viste design av utflygingsprosedyrer (resulterende gradienter fra begge baner mellom 5-7%, se operativ analyse for detaljer) at oppnådde gradienter er tilfredsstillende.

Se oppdatert forprosjekt for ytterligere detaljer.

5.6.5 Ytelsesberegninger for aktuelle flytyper / utflygingsprosedyrer

Ingen endringer

5.7 Aktiviteter på landingsplassen

Følgende aktiviteter skal foregå på landingsplassen:

Tabell 6 Oversikt over type aktiviteter på landingsplassen

Type aktivitet	Innland	Utland	Kommentar
Regelbundet ruteflyging	Daglig	Sporadisk	Direkte ruter til ulike destinasjoner innenlands. Utlandsruter er høyst usikkert
Charterflyging	Sporadisk	Sporadisk	
Ambulanse	Daglig	Sporadisk	
Skoleflyging	Ukentlig	Sporadisk	
Allmennflyging	Ukentlig	Sporadisk	
Helikopterflyging	Daglig	Sporadisk	
Fraktflyging	Sporadisk	Sporadisk	

5.8 Bruk av landingsplassen

Ingen endringer

5.9 Internasjonal luftfart

Ingen endringer

5.10 Regelverk ytre miljø

Statsforvalter er relevant myndighet, ellers ingen endringer.

6 Konsekvens- og miljøutredning / Samfunnsmessige analyser

6.1 Konsekvensutredning

Ingen endringer.

6.1.1 Avinors supplerende vurderinger knyttet til ytre miljø

Det vil bli søkt om utslippstillatelse for anleggsfasen (anleggskonsesjon) og utslippstillatelse for driftsfasen. Statsforvalteren i Nordland er myndighet for begge tillatelsene.

Vannforekomster – overflatevann

Ingen endringer

Avrenning i anleggsfasen

Ingen endringer

Avrenning i driftsfasen

Overvann fra flyoppstillingsplasser/parkeringsplasser skal i henhold til SP00027 Vann og avløp - VA norm, gå via en oljeutskiller før utslipp til vassdrag dersom er synliggjort et behov i en miljørisikoanalyse av området. Overvann fra flyoppstillingsplasser/parkeringsplasser skal samles opp og oppsamlings-anleggene skal dimensjoneres og bygges opp i henhold til VA normen. Ellers ingen endringer

Hydrogeologi

Det er ikke lenger en anbefaling om å etablere observasjonsbrønner i berg for dokumentasjon av naturlig variasjon i grunnvannsnivå før anleggsstart, samt for overvåking gjennom anleggsfasen

Naturverdier

Ingen endringer

Etablering av slåttemark

Ingen endringer

Vilt

Ingen endringer

Forurenset grunn

Området der ny lufthavn skal etableres er i hovedsak jomfruelig mark og det er ikke registrert noen grunnforurensning i området ifølge Miljødirektoratets grunnforurensningsdatabase. Det går en vei gjennom området, og en skogsbilvei fører frem til både tømmerlager, hytter og et lite sagbruk. Det er i alt identifisert 11 mindre lokaliteter med mistanke om forurenset grunn og/eller avfall som må håndteres.

Tre mindre bygg må rives – totalt areal mindre enn 100 m².

6.2 Ringvirkningsanalyse

Samfunnsøkonomisk analyse utført av Oslo Economics i 2021 viser at ny lufthavn mest sannsynlig ikke blir samfunnsøkonomisk lønnsom, med en forventet netto nytte på -1,0 mrd kr. Det høyeste scenario for trafikk gjør prosjektet marginalt lønnsomt. Oslo Economics har ikke vurdert ringvirkninger.

Rana kommune påpeker at Freyrs beslutning om å anlegge ny batterifabrikk vil gi mange arbeidsplasser og et stort reisebehov. Videre ser de for seg muligheter for sjømateksport og turisme knyttet til ny lufthavn.

6.3 Støyberegninger i henhold til Miljødepartementets retningslinjer T-1442

Det vil bli vurdert behov for å gjennomføre en ny støyberegning med revidert prognose både mht hyppighet og flytyper. En eventuell beregning ventes å vise generelt lavere støynivåer enn tidligere beregninger da det vil bli lagt til grunn lavere trafikk tall ift tidligere, inkludert konsekvenser av Covid-19. Ellers ingen endringer.

6.4 Risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS)

Ingen endringer

7 Referanser

Ingen endringer

8 Vedleggsliste

Nye vedlegg:

Vedlegg 1 - Ny lufthavn Mo i Rana – Oppdatering av forprosjekt v1.0

Vedlegg 2 - Søknad om konsesjon 17.12.2015

Vedlegg 3 - Rapport fra Oslo Economics

Vedlegg 4 - Brev fra Luftfartstilsynet 3.10.2016

Vedlegg 5 - Årsrapport Avinor 2019

Vedlegg 6 - Kvartalsrapport Avinor 3. kvartal 2020

Vedlegg 7 - Kvartalsrapport Avinor 4. kvartal 2020

9 Forkortelser

- ACFT – Aircraft
- APCH - Approach
- CP – critical part
- FATO/TLOF – Final Approach and Take off Area / Touch down and lift off area
- GBAS – Ground Based Augmentation system
- GNSS – Global Navigation Satellite System
- ICAO – International Civil Aviation Organization
- ILS – Instrument landing system
- KVVU - Konseptvalgutredning
- LNAV – Lateral Navigation
- LNAV/VNAV – Lateral and vertical navigation (LNAV/VNAV RNP APCH procedure with lateral and vertical navigation (i.e. RNP APCH to LNAV/VNAV minima based on baro-aided GPS))
- LOC - Localizer
- LPV – Localizer performance with vertical guidance (RNP APCH procedure with localizer performance with vertical guidance (i.e. RNP APCH based on APV SBAS))
- MAP – Missed approach
- MAPt – Missed Approach Point
- MDA/H – Minimum descent altitude
- OCA – Obstacle Clearance Altitude
- OCH – Obstacle Clearance Height
- PANS-OPS – Procedures for Air Navigation Services - Operations
- PBN – Performance based navigation
- PLU – Polarsirkelen lufthavnutvikling AS
- RESA – Runway End Safety Area
- RNAV – Area navigation
- RNP AR – Required Navigation Performance Authorization Required
- RT – Remote Tower
- RWY – Runway (rullebane)
- SBAS – Satellite based augmentation system
- SD – Samferdselsdepartementet
- TAA – Terminal Area Altitude
- THR – Threshold (terskel)
- TORA – take off run available
- VNAV – Vertical navigation