

Den Norske Forbrukeralliansen, - for bærekraftig forbruk  
V/ Gunder J. Løvlimo  
Mail to: [gunder\\_lovlimo@yahoo.no](mailto:gunder_lovlimo@yahoo.no)

Samferdselsdepartementet

29.06.2012

[Postmottak@sd.dep.no](mailto:Postmottak@sd.dep.no)

Jfr samtale for oversendelse i går med Anders Martin Fon

**Merknad til Nasjonal transportplan (NTP) 2014 – 2023 \_  
med vekt på Avinor sitt forslag til infrastruktur for flyplasser på Helgeland.**

***Siktemålet bør være en helhetlig bærekraftig infrastruktur på Helgeland og i polarsirkelregionen  
Herunder en helhetlig struktur for flyplasser samordnet med den øvrige infrastruktur.***

I dag har regionen mange små "ulønnsomme" flyplasser fra Brønnøysund i sør til Bodø i nord.

Totalt har vi 5 flyplasser med Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen, Mo i Rana og Bodø.

NTP har føringer om en miljøvennlig og bærekraftig utvikling av infrastrukturen.

Mest mulig av transport er ønsket samordnet over bane og sjøtransport.

En fremtidsrettet bærekraftig struktur for flyplasser på Helgeland bør naturligvis i størst mulig grad samordne seg med gjeldende og fremtidig bærekraftig struktur for kollektive transportløsninger via:

1. Vei
2. Bane
3. Sjøveien

NTP Avinor sitt forslag for fremtidig struktur flyplass indikerer i for liten grad å integrere de overordnede føringer i NTP for bærekraft. Ref. miljø og å integrere kollektive alternativer.

NTP indikerer å mangle et helhetlig syn i forhold til å samordne vei, bane og sjøvei når vurdere plassering av flyplasser på Helgeland. Og Helgeland sees på isolert sør for Saltfjellet uten Bodø.

Valget om en fremtidig større flyplass i Rana indikerer å være tatt på et svakt og feilaktig beslutningsunderlag i forhold til de strategiske føringene for NTP. Tilsvarende i forhold til Norge sine miljømessige mål og føringer, Naturmangfoldsloven, 2010-målet og internasjonale forpliktelser.

## 1. FEIL I SAKSBEHANDLING FOR FLYPLASS HELGELAND \_ MO I RANA

### **Omgått statlige nasjonale krav og internasjonale forpliktelser til natur og miljø –**

Biomangfoldsloven sine krav og føringer for rødlistede og truede arter og nasjonalt viktige naturtyper er satt til side i planarbeidet for ny flyplass i Rana. Kommunen sitt planarbeidet mener at økonomisk betydning for «storsamfunnet» Rana med sine 25 tusen innbyggere er viktigere enn å ivareta de nasjonale og internasjonale globale forpliktelser til natur og miljø.

Flyplassen i Rana ønskes av kommunen lagt midt i nasjonalt viktige naturtyper hvor rødlistede og truede arter og deres habitater irreversibelt ville blitt tatt bort. Jfr Direktoratet for naturforvaltning sin naturbase.no

En flyplass på Steinbekkhaugen i Rana ville blitt liggende midt inne i et intakt unikt NLF-område.

Planarbeidet benevner Hauan i Rana, men Hauan er egentlig et område nord for Storforshei i Rana.

En flyplass i Rana er ønsket lagt midt i Steinbekkhaugen og åsen østover sine intakte verdier med nasjonale viktige naturtyper og habitater. En ny flyplass i Rana ville blitt liggende midt i bl.a. Norge sine nordligste utbredelser av naturlig voksende boreal gammel granskog med et rikt og intakt, - men sterkt truet biologisk mangfold.

Naturmangfoldet og de opplevelsesmessige verdier i Steinbekkhaugen ville blitt tapt for all fremtid.

En slik politikk og fremferd ville vært uforenlig med Norge sine vedtatte mål, lover og forpliktelser.

Jfr bl.a. «I St.meld. Nr. 21 (2004-2005) *Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand*, er dette en av Regjeringens hovedprioriteringer. I meldingen heter det at (sitat): *”Regjeringen vil iverksette tiltak med sikte på å stanse tapet av biologisk mangfold innen 2010”*.

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/regpubl/stmeld/20042005/stmeld-nr-21-2004-2005-.html?id=406982>

Herunder ville en flyplass på Steinbekkhaugen i Rana / i planarbeidet benevnt Hauan videre vært i strid med EU sine :

- ◆ Habitatsdirektiv
- ◆ Fugledirektiv

Se vedlagt bilde og link nedenfor til naturbase.no over arealene Rana ønsker flyplass i :

[http://dnweb12.dirnat.no/nbinnsyn/NB3\\_viewer.asp?Box=466600:7354810:474477:7358654&Layers=00111111000000000000](http://dnweb12.dirnat.no/nbinnsyn/NB3_viewer.asp?Box=466600:7354810:474477:7358654&Layers=00111111000000000000)

Hubro og andre truede arter og naturtyper er satt til side i planarbeidet for ny flyplass i Rana -

Kartlegging av området sin mest truede og rødlistede rovfugl hubroen har fundamentale mangler og faglige feil. Forholdet til hubro mangler adekvat kartlegging.

Både kunnskapskravet og føre var prinsippet i naturmangfoldsloven er satt til side i nåværende kartlegging av hubro. Herunder kravene i naturmangfoldsloven i forhold til naturtyper og habitater.

Oppfølging av f.eks hubro er gjort utenom årstider mulig å kunne registrere bestand av hubro.

Jfr NINA rapport 666 av 08 februar 2011. Her avdekkes at rapporten mangler adekvat oppfølgende kartlegging av hubro. Bare en dag har man vært ute og lyttet, og da så sent på året at hubroen sin roping i praksis vel nærmest er avsluttet. Jfr under avsnitt2 Metode side 9 i rapporten påpekes at den 05 april lyttet man ca 600 meter fra lokaliteten. Samtidig påpeker rapporten at « selv om man ikke hører hubro rope betyr ikke nødvendigvis at arten ikke finnes i området, siden hubroen kan være anonym og ha en uforutsigbar ropeaktivitet»

Videre påpeker rapporten at mest aktive ropingen er fra midten av februar. Og at måneskinn er best.

Den eneste dagen man lyttet var klar, men mild. Derav neppe ikke noe måneskinn. Den 05 april 2010 var også en uke etter fullmåne.

Mao:

- ◆ Å lytte bare en dag er for lite til å kunne stadfeste noe om arten hubro
- ◆ Den ene dagen man lyttet var egentlig en lite gunstig dag for å lytte
- ◆ Rapporten sin metode for å kartlegge er ikke adekvat

Dvs den oppfølgende rapporten om rovfuglen hubro kan ikke brukes til underlag i beslutning for flyplass i Rana. Saksbehandling og metode for å kartlegge mangler adekvat forankring.

Rapporten s. 19 påpeker at lokaliteten for hubro sannsynligvis går tapt ved en lufthavnutbygging.

Rapporten påpeker videre at de viktigste dødelighetsfaktorer for hubro som kraftlinjene området har, arealbruk og forstyrrelser. Og forvaltningen av hubroen sine byttedyr i området.

Både planarbeidet og Fylkesmannen har omgått / satt til side strategien i handlingsplan for hubro om å ivareta og restaurere gamle habitater for hubro.

Samtidig viser vedlegg 5 og 6 i rapporten fra Svartflåge bilder med mulig reirgrop av hubro inkludert med rester av byttedyr. Også andre har registrert reirgrop og funnet gulpeboller under Svartflåget.

Behovene for å ivareta forpliktelsene tilknyttet både hubro, hønsehauk, fjellvåk, tiurleiker og nasjonalt viktige naturtyper inkludert rovfuglene sin avhengighet av byttedyr i arealet for planer om flyplass er mao satt til side i planarbeidet.

Riksrevisjonen sin kritikk av nasjonal arealforvaltning er satt til side. Kommunen har ansvaret.

Erkjennelsene i og statlig vedtak om stans i tapet av biologisk mangfold innen 2010 er satt til side.

Og erkjennelsene og behovet for bærekraftige tiltak "nå" i Rio er satt til side. Jfr Gro H. Brundtland.

Videre er siste rapport om rovfugler i området Steinbekkhaugen / Hauan **unntatt offentligheten**.

*Kommuneplaner i strid med nasjonale mål og føringer for natur og miljø er ikke rettskraftig.*

Og statlig finansiering kan ikke brukes der planer er i strid med nasjonale mål og føringer.

Jfr tankene om ny flyplass i Rana er at staten og Avinor skal finansiere og overta driften.

Vedtak hos Fylkesmannen er gjort i strid med nasjonale mål, føringer og forpliktelser.

Fylkesmannen er klar over konfliktene. Med bakgrunn i de miljømessige konfliktene har Fylkesmannen derav skjøvet endelig vedtak opp til Miljøverndepartementet.

I Klagebehandling av 16.06.2011 uttaler dessverre Fylkesmannen feilaktig og vill-ledende på side 4 siste avsnitt at «de viktigste naturverdiene blir således ikke direkte berørt av fysiske inngrep». Fylkesmannen sin uttalelse er objektivt feil da en flyplass med flystripe og infrastruktur ville blitt liggende midt i de truede arter sine habitater og biotoper for næringsgrunnlag. Og samtidig gjennomskåret de nasjonalt viktige naturtypene dokumentert i naturbase.no

Videre hevder Fylkesmannen igjen objektivt feil at i handlingsplanen for hubro av 2009 er reetablering av hubro i gamle habitater ikke noen prioritert oppgave.

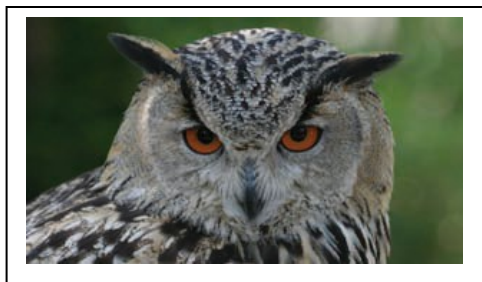
I den nasjonale forvaltningsplanen av 2009 for hubro kan vi derimot lese følgende:

Denne handlingsplanen for hubro foreslår følgende tiltak:

Side 6 første avsnitt: « Dersom en skal få tilbake hubroen der den har forsvunnet må en sette inn ulike tiltak for å redusere de viktigste dødelighetsfaktorer, som i første rekke dreier seg om kraftledninger. Dessuten må arealbruk og forstyrrelser i områder med hubro ta de nødvendige hensyn til arten.

Videre lister nasjonal handlingsplan for hubro opp følgende prioriterte tiltak for å sikre hubroen sine behov:

- ◆ **Kartlegging**, overvåking og oppsyn av hubro
- ◆ Forhindre elektrokusjon og kollisjoner med **kraftledninger**
- ◆ Forvaltning av hubroens **byttedyr**
- ◆ Ta bedre hensyn til hubroen i **arealplanleggingen**
- ◆ Forhindre **forstyrrelser** fra folk og sau
- ◆ **Restaurering av jakthabitater og reirplasser**



For nærmere detaljer se: <http://www.dirnat.no/content/425/Handlingsplan-for-hubro>

Klagebehandlingen hos Fylkesmannen hvor FM hevder at reetablering ikke er prioritert er vel derav tilstrekkelig dokumentert at bygger på uheldig feil i saksbehandlingen.

Fylkesmannen har heller ikke implementert punkt 1 for adekvat å kartlegge og overvåke.

De øvrige punktene hevder Fylkesmannen i klagebehandlingen at ikke er en del av handlingsplanen.

Fylkesmannen sin objektivt feilaktig saksbehandling og feilaktige uttalelser i klagebehandlingen er, - må vite, - fundamentalt villedende for videre prosess og saksbehandling av planene om en flyplass på Steinbekkhaugen i Rana.

Man bør kunne forvente at Fylkesmannen i Nordland har nødvendig og adekvat kunnskap om handlingsplanen når Fylkesmannen i Nordland er tildelt nasjonalt ansvar for handlingsplanen tilknyttet hubro.

Det er videre fylkesmennene som har ansvaret for å foreslå og drifte en stor del av handlingsplanene for trua arter og trua naturtyper.

Handlingsplanene utgis av Direktoratet for naturforvaltning.

### **Leveområder for arter**

Naturtypene er leveområdene for artene. Mange arter er svært spesialiserte og avhengige av helt spesielle naturtyper, eller at naturtypene skjøttes på en bestemt måte. Andre arter kan være avhengige av kombinasjonen av visse naturtyper. I dag er oppsplitting og bortfall av leveområder den viktigste årsaken til at arter er på rødlista over trua arter.

Beskyttelse av viktige økologiske funksjonsområder omfatter å beskytte områder arter er særlig avhengige av i deler av eller hele sin livssyklus. Det kan dreie seg om hekkeplasser, spillplasser og viktige oppholds eller hvileplasser. Ofte er biologiske områder i bruk spesielle tider på året.

***Å sikre arter sine leveområder er de viktigste tiltak i artsforvaltningen sine handlingsplaner.***

### **Miljøverndepartementet vil ikke kunne stadfeste planene:**

Om Norge skal forholde seg til sine vedtatte mål, lover og internasjonale forpliktelser tilknyttet natur og miljø og bærekraftig utvikling, vil ikke Miljøverndepartementet kunne stadfeste planene om en flyplass på Steinbekkhaugen i Rana.

Dokumentert feil i saksbehandlingen, manglende adekvate oppfølgende undersøkelser sin metode (NINA rapport 666) og påfølgende feil beslutningsunderlag underbygger objektivt at planene om en flyplass på Steinbekkhaugen i Rana kan Miljøverndepartementet ikke stadfeste.

Videre ble rapporten fra NINA våren 2011 **unntatt offentlighet**.

Interesserte parter har derav ikke hatt mulighet til å påklage innholdet i rapporten

I samtale med Fylkesmannen sin saksbehandler erkjennes også at klagebehandlingen er bare juridisk vurdert uten grøntfaglig kompetanse og bare ut i fra Rana kommunen sine egne argumenter i saksbehandlingen.

### **Mangler adekvat utredning for konseptvalg –**

Planer om ny og stor flyplass Helgeland har bare sett på ett og ett konsept ut i fra de lokale kommunale økonomiske interesser alene. Jfr kampen om flyplass mellom Mosjøen og Mo i Rana og de øvrige interkommunale feider regionen er kjent for i forhold til infrastruktur på Helgeland, både ift vei og flyplasser mv. Først nå kommer også fordeler med Sandnessjøen frem i forhold til Toven tunnelen og oljevirksomheten sine behov mv.

Mangel på helhetlige adekvate konseptvalg ut i fra de underliggende behov for brukere, regionen og staten er i strid med de statlige føringer for hvordan statlige prosjekter skal planlegges og gjennomføres

Kalkyler for kostnader er vel også i strid med staten sine prosjektfaglige krav til investeringsprosjekter

Kalkylen på magre 1,2 MRD har vel allerede fått faglig kritikk.

Uansett vil de totale kostnadene for å utvide Flyplassen i Sandnessjøen til 2000 meter + i utgangspunktet potensielt være mye billigere enn å anlegge en ny flyplass på Steinbekkhaugen.

Kostnadskalkyle bør også innbefatte de samfunnsmessige kostnader i forhold til :

- ◆ Fremtidige kostnader og nåverdi for helsemessige kostnader av flystøy mv
- ◆ Fremtidig kostnader og nåverdi for de naturverdier biologisk mangfold ville tapt
- ◆ Fremtidig kostnader og nåverdi for helsemessige kostnader av tapte rekreasjonsarealer

Manglende adekvat konseptvalg medfører at planene mangler integrasjon med hvordan de strategiske overordnede føringene i NTP best kan integrere seg i forhold til å plassere en stor flyplass på Helgeland. Herunder hvordan utnytte også eksisterende infrastruktur og også flyplassen i Bodø.

En stor flyplass Helgeland sør for Saltfjellet bør sees i sammenheng med Bodø sin flyplass nord for Saltfjellet. Herunder bør forhold til enkel mellomlanding av fly mellom Bodø og en stor flyplass på Helgeland sør for Saltfjellet inn i et helhetlig konsept for valg av ny stor flyplass for Helgeland.

Bedre kollektivtransport på eksisterende vei, bane og sjø for å bedre utnytte også Bodø er ikke berørt

Alternativ plassering i Sandessjøen for en stor felles flyplass hvor utnytter en rask kollektivtrafikk med buss gjennom den nye Tøventunellen mellom E-6 og Sandesjøen er ikke berørt.

Muligheten med å kostnadseffektivt kople eksisterende bane / toglinje med stasjon opp mot Tøventunellen med overgang til kort busstur gjennom tunellen til Sandessjøen er ikke berørt.

Reise med kollektive strategisk ønskede løsninger med buss, bane og båt til Sandessjøen vil for hele regionen bli på bare ca en time.

Sandessjøen sine muligheter for helhetlig bruk av vei, bane og båt for hele regionen er ikke tatt med i valg av konsept og løsning for brukere. Hittil har de enkelte kommuner kjempet mot hverandre ut i fra egne lokale interesser og ikke ut fra de helhetlige regionale og statlige behov.

Behovet for alle brukergruppene mangler i planene. Herunder olje og havbruksnæringen.

I dag mangler utredning av konsept vurdering og muligheten med å faktisk legge ned 3 av flyplassene på Helgeland sør for Saltfjellet og etablere en stor samlet flyplass i Sandessjøen.

Jfr Sandessjøen sin "unike" mulighet for å integrere trafikk til flyplassen bort fra bil og over til kollektiv transport. Via buss, bane og båt kan de fleste på hele Helgeland raskt nå Sandnessjøen.

Alle brukere i regionen både ved kyst og i innland vil med den nye Tøventunellen og en samordnet båttrafikk mot en flyplass i Sandnessjøen kunne få en rask og kollektiv tilgang til en stor flyplass på Helgeland i Sandnessjøen.

Og oljeindustrien ønsker vel Sandnessjøen ?

Planene om en flyplass i Rana er uansett også i strid med:

## **St.meld. nr. 26 (2006-2007)**

### **Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand**

*Tilråding fra Miljøverndepartementet av 4. mai 2007, godkjent i statsråd samme dag. (Regjeringen Stoltenberg II)*

#### **♦ 4 Miljø og forbruk**

Regjeringen vil:

Øke kunnskapen om miljø- og ressursbelastningene fra forbruk og stimulere til bærekraftig forbruk.

#### **♦ 5 Bærekraftig areal- og transportpolitikk**

Regjeringen vil utvikle en mer **aktiv nasjonal arealpolitikk for å oppnå en bærekraftig forvaltning av landets samlede arealressurser og skape gode fysiske omgivelser.**

Arealpolitikken skal også bidra til reduserte utslipp av klimagasser. Utbyggingsmønster og transportsystem skal **samordnes med sikte på redusert motorisert transportbehov og økt bruk av kollektivtransport** og sykkel framfor bil, og en trygg og effektiv trafikkavvikling. Gjennom mer langsiktig og helhetlig arealpolitikk skal nasjonale mål for lokal og regional utvikling **forenes med mål for bevaring av landskaps-, natur- og kulturverdier.**

#### **Boks 5.1 Viktige arealpolitiske føringer**

- ♦ Arealpolitikken både nasjonalt og lokalt skal legge til rette for redusert utslipp av klimagasser.
- ♦ Arealplanleggingen skal bidra til å redusere klimaendringenes trussel mot liv, helse og materielle verdier, samt samfunnsviktige funksjoner og infrastruktur.
- ♦ Transportpolitikken i byområdene skal bidra til reduserte klimagassutslipp, bedre bymiljø og helse og økt tilgjengelighet for alle.
- ♦ Byer og tettsteder skal utvikles slik at miljø, livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsforming og boligkvalitet, tilgjengelige utearealer med høy kvalitet og sammenhengende grønnstrukturer med gode forbindelser til omkringliggende naturområder.
- ♦ Miljøkvaliteter i landskapet skal bevares og styrkes gjennom økt kunnskap om verdier og bevisst planlegging og arealpolitikk.

For nærmere detaljer se: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/regpubl/stmeld/2006-2007/Stmeld-nr-26-2006-2007-/5.html?id=465337>



## Konseptvalg Sandnessjøen -

Med konsept valg Sandnessjøen vil staten og brukere av flyplass få mulighet til:

1. Sikret værn av nasjonale og internasjonale viktige naturverdier i Rana.  
(Steinbekkhaugen sine nasjonale mv verdifulle naturtyper og unike biologiske mangfold)
2. Sikret optimal utnyttelse av rask kollektivtransport via eksisterende vei, bane og sjøvei.
3. Sikret mest mulig likebehandling av alle brukere på Helgeland sitt behov for flyplass.
4. Sikret at staten får mest mulig nytte for hver krone investerer i den totale infrastrukturen.  
(kan med flyplass i Sandnessjøen legge ned 3 flyplasser, - Brønnøysund, Mosjøen og Mo i Rana, - fremfor bare Mosjøen. Samfunnsøkonomisk vil regnestykket kunne bli mye bedre.)
5. Redusert også problemer i forhold til flystøy og helse.  
(Flystøy og kjente helseproblemer med dårlig søvnkvalitet, stress og fysiologiske reaksjoner til blodtrykk, hjerte kar, hukommelse og lærevansker hos barn mv når berørte er fanget av flystøy er, - må vite, - lite berørt i planene for flyplass i Rana)
6. Sikret mulighet for mest mulig konkurranse mellom flyselskaper  
(Med bare en flyplass blir flytrafikken enklere å konkurrere på for flyselskapene)

En stor flyplass i Rana ville manglet tilsvarende samordnet utnyttelse av de kollektive alternativene.

Med å overføre både Brønnøysund, Mosjøen og Rana til Sandnessjøen får Avinor og staten/ samfunnet frigjort midler til å samkjøre trafikken via eksisterende og kommende vei, bane og sjøvei.

De fleste brukere på Helgeland vil med kollektive løsninger kunne nå Sandnessjøen på ca 1 time.

Dvs til sammenlikning bare noen minutter mer enn fra sentrale Oslo og ut til Gardemoen.

Sandnessjøen indikerer å ville gi beste mulighet for mest mulig konkurranse mellom flyselskaper.

Sandnessjøen ligger i en naturlig sør – nord akse for fly nordover og sørover. Flyene slipper omstendelige inn og utflygninger på tvers av nord – sør akse for å komme til flystripen.

Med en flyplass i Rana ville flyene måtte ha fløyet øst – vest inn i Rana på tvers av den naturlige sør-nord aksens flyrutene går langs.

Og Sandnessjøen indikerer å være mest gunstig for både oljenæring og havbruksnæring.

## 2. REVURDERE PLANER OG FÅ ET HELHETLIG KONSEPTVALG

Planene for infrastruktur på Helgeland og ev ny stor flyplass på Helgeland bør sees i en helhetlig beslutningsprosess for valg av konsept hvor innlemmer en helhetlig regional infrastruktur.

Planene for infrastruktur må forankres i de overordnede nasjonale mål og føringer for både miljø, infrastruktur og økonomi.

God samordning mot også eksisterende stor flyplass i Bodø bør inn i konseptvalget.

Mulighetene den nye tunellen gjennom Toven via E-6 til Sandnessjøen må inn i konseptvalget.

Mulighetene for å knytte flytog til Toven tunellen og overgang buss til Sandnessjøen bør inn i konseptet.

Mulighetene med flyplass i Sandnessjøen for å knytte flytransport med hurtigbåter / flybåter og godsbåter for kyststripen fra Brønnøysund mv i sør til Lurøy / Meløy mv i nord må inn i konseptvalget. Herunder for rask og effektiv transport av sjømat via sjøveien helt frem til flyplassen.

Ved en flyplass i Rana ville sjømat blitt miljøbelastende fraktet med bil / trailer i stedet for sjøveien.

Videre bør kostnader vurderes helhetlig ift nasjonale besparelser, investeringer og effektmål.

Staten sentralt bør ta grep for å samordne departementer om et helhetlig optimalt konsept.

I et slikt konsept bør også en helhetlig vurdering av turismen sitt behov inn.

Og næringslivet sitt behov i hele region Helgeland bør inn.

Herunder olje og havbruksnæring sine behov.

Og natur og miljø bør være sentralt forankret og sikret.

## 3. FEIL I SAKSBEHANDLING MÅ RETTES OPP

De grunnleggende feil i saksbehandlingen for flyplass Rana må rettes opp.

Tilsvarende gjelder for manglene i prosessene for konseptvalg til grunn for beslutninger.

Planene må være samordnet og forankret i nasjonale krav, lover, mål og føringer.

Planene om flyplass Helgeland må være integrert med NTP og Avinor sine egne krav, mål og føringer.

***Ansvarlige forbrukere ønsker en ansvarlig og bærekraftig fremtidig infrastruktur.***

Undertegnede er også Ranværing, men ønsker en seriøs helhetlig vurdering for valg av konsept.

I konseptvalget bør hele regionen, nasjonen og miljøet være ivaretatt på en adekvat måte.

Undertegnede med flere har også miljømessig ballast, høyere økonomifaglig ballast og høyere prosjektfaglig ballast.

PS

Forslag til NTP 2014 -2023 er vel ikke sendt MD og DN for høringsuttalelse.

Antar manglende mulighet for uttalelse fra MD og DN må bero på en feil NTP må rette opp.

Jfr Miljøverndepatremetet skal vel til slutt gjøre vedtak for om slike planer skal stadfestes eller ikke.

Mvh

Den Norske forbrukeralliansen, - for bærekraftig forbruk

V / Gunder J. Løvlimo

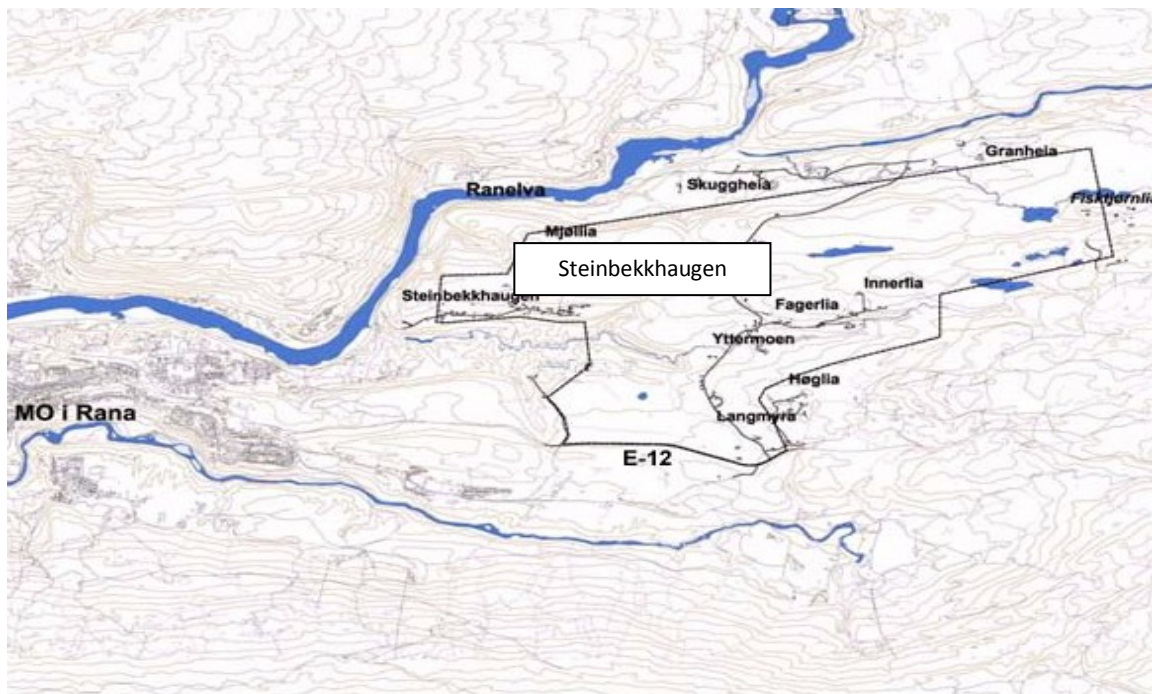
Vedlegg: 1. Bilde av planområdet for flyplass i Rana.

Vedlegg 2. Bilde fra naturbase.no med nasjonalt viktige naturtyper og biologisk mangfold i arealene på Steinbekkhaugen i Rana.

Kopi: Fylkesmannen i Nordland, Miljøverndepartementet, Avinor, Riksrevisjonen, Sivilombudsmannen

Vedlegg 1. Planområdet for flyplass i Rana\_

Arelene fra Steinbekkhaugen til Skuggheia, Fagerlia, Langtjønna , Fisktjønnlia, Granheia



Vedlegg 2. Bilde naturbase.no se også:

[http://dnweb12.dirnat.no/nbinnsyn/NB3\\_viewer.asp?Box=466600:7354810:474477:7358654&Layers=00111111000000000000](http://dnweb12.dirnat.no/nbinnsyn/NB3_viewer.asp?Box=466600:7354810:474477:7358654&Layers=00111111000000000000)

