

Fra Gunder J. Løvlimo, Nordlandsvegen 50, 8626 Mo i Ran



Til Samferdselsdep.

HØRING – GRUNNLAGSDOKUMENT NASJONAL TRANSPORTPLAN\_NTP 2018-2029\_MERKNADER

MERKNADEN ER KNYTTET TIL AVINOR SIN POTENSIELLE FREMTIDIGE STRATEGI FOR FLYPLASSER I NORDLAND. KONKRET PLAN FOR NY FLYPLASS PÅ STEINBEKKHAUGEN (HAUAN) I MO I RANA.

PS

MILJØPERSPEKTIVET VIL GJELDE OGSÅ FOR PLANER OM FLYPLASS PÅ GIMSØY I LOFOTEN.

## 1. FORORD

Planene for ny flyplass på Mo er ikke bærekraftig.

Planene om ny flyplass på Mo er ikke samfunnsøkonomisk lønnsom.

Det vises til pkt. 9.0 i NTP 2018-2029 \_ Miljø:

Miljøhensyn skal ivaretas i alle prosjektfaser. (manglet til nå)

Hovedfokus på irreversible miljøskader, som tap av naturmangfold. (manglet til nå)

Transportetatene skal bygge opp under velfungerende økosystemer, som sikre naturmangfoldet.

Det vises videre til pkt.9.2. i NTP \_ Naturmangfold. «.....**Unngå å forringe** verdifulle naturområder»

Planområdet for flyplass ligger midt i nasjonalt viktige naturtyper med truede arter av rovfugl mv.

Planene om flyplass her er i strid med de nasjonale mål for stans i tap av biologisk mangfold.

Jfr herunder også Naturmangfolds-loven og Norsk handlingsplan for naturmangfold.

Planene er videre i strid med de internasjonale avtaler Norge har ratifisert.

Både i forhold til klima, miljø og biologisk mangfold.

## 2. INNLEDNING

Merknaden blir fremført for den part, som så langt ikke har blitt hørt her, - naturen.

Merknaden har fokus på miljøinformasjon for å sikre vern av de nasjonalt viktige naturtyper planområdet består av. Planområdet ligger midt i en nasjonalt viktig boreal arktisk barskog.

En flyplass i planarealet ville ha beslaglagt og ødelagt de nasjonale naturverdiene for evig tid..

Herunder er merknaden ment å sikre vern av de truede og rødlistede arter innenfor planområdet.

Og vern av de kritiske habitater og biotoper av gammel skog og myrlandskap næringskjedene må ha.

Noen av de kritiske og truede naturverdier og arter er lagt i naturbase.no. Men på langt nær alle.

## 3. SENTRALE FØRINGER FOR NTP 2018-2029

NTP skal gjøres på en miljøvennlig måte

Økt satsing på kollektivtransport

Helhetlig samordning

Smartere ressursbruk

Nullvekst for personbiltrafikk

Overføre trafikk fra veg til sjø og bane

## 4. KLIMA OG MILJØ

En ny flyplass på Mo ville ført til økte klimautslipp.

Også en liten ny flyplass i planområdet ville vært i strid med klimamålene.

Planene er også i strid med nasjonale mål for stans i tapet av biologisk mangfold.

Planene er også i strid med de internasjonale miljø-forpliktelser Norge har ratifisert.

Fortsatt vekst i flytrafikken, slik planene forutsetter og er avhengig av, er ikke bærekraftig.

En utvidelse nødvendig for lønnsomhet er ikke i tråd med de nasjonale klimamålene.

Planene er i strid med internasjonale klima-forpliktelser. Og miljøforpliktelser.

Storsamfunnet sine nasjonale og internasjonale målkrav er stans i tapet av biologisk mangfold.

Konkret innbefatter målkrav stans i tapet av truede arter og habitater artene er avhengige av.

Planene strider også mot de miljøhensyn Avinor formidler at har fokus på og sier at ivaretar.

Og strider mot miljøkravene under pkt. 9 i NTP. Se også pkt. 7.4. \_ Nullutslipp.

Her er logiske brister mellom liv og lære i Avinor,- og ift kravene i NTP.

Biologisk Amazonas:

Planområdet for ny flyplass er fra gammelt av et lokalt, regionalt og nasjonalt biologisk Amazonas, med boreal arktisk gammelskog, med hovedsakelig myrlandskap og mineralrike bergarter.

Denne kombinasjonen gir unike habitater for biologisk mangfold og truede arter.

Planområdet sine habitater og biotoper med nasjonal viktig gammelskog i bl.a. myrlandskap ligger allerede inne i Norge sin nasjonale naturdatabase. Dette er viktige naturtyper i nasjonal naturbase.

Området har allerede mange punkter for habitater og arter av særlig stor forvaltningsinteresse liggende i naturbasen. Det merkelige er at i naturbasen mangler fortsatt innregistrering av rødlistede og truede arter sine habitater.

Herunder mangler innlagt habitatene for hubro og andre nasjonalt viktige rovfugler. Og næringskjedene sine habitater de truede og rødlistede arter er avhengige av mangler også.

Planområdet i øst er midt i Langtjønnlia sine viktige nasjonale naturtyper med kritiske biologiske habitater og biotoper. Og planområdet strekker seg helt fra Langtjønnlia i øst til tilsvarende viktige naturtyper på Bakkehaugen vest i planarealet. Et strekk på et par kilometer langs hele åsen.

Planarealet for flyplass ligger midt i disse kritiske naturverdiene, habitatene og biotopene hele næringskjeden for truede og rødlistede arter er avhengige av. Og da også de truede artene i seg selv.

Planområdet har ligget som NLF-1 område for å beskrive området sine verdier for natur og friluftsliv.

Det vises også til tidligere innspill og merknad til Miljødep. fra undertegnede med vekt på de truede artene og viktige naturtypene med kritiske habitater og biotoper for det biologiske mangfoldet.

Eksempel på truede arter og habitater i planområdet:

Hubro:

Det vises til nasjonal handlingsplan for hubro. Sikring av habitatene for hubro tas der spesielt opp.

Hubroen er som andre uglearter avhengig av gode smånagerår for å kunne ha reproduksjon.

Hubroen er også en av de mest skjulte og lite synlige artene ute i naturen.

En flyplass ville terminert fremtidig reproduksjon for hubroen.

Hønehauk:

Hekke-habitaten og biotopene for hønehauken i planarealet, beskrives gjerne som Nordland sin mest reproduktive habitat/biotop for hønehauk.

Hønehaukene her har vel lyktes alle år med hekkingen grunnet de rike næringskjedene.

Årlig sikres derav her arten hønehauk sin reproduksjon. En flyplass ville terminert reproduksjonen.

Planområdet sine tradisjonelle rike bestander av hønefugl med storfugl og orrfugl og annet matvilt og byttedyr sikrer gode levevilkår for hønehauken. Og øvrige rovfugler. Og rovdyr med.

Storfugl er en viktig signal-art for den biologiske status av gammel skog og rike biotoper.

Fjellvåk:

I gode smånager-år hekker gjerne flere par fjellvåk i planarealet.

Øvrige arter:

Alle øvrige arter av ugler og rovfugler i planområdet kommer i tillegg.

Herunder alle de arter og næringskjeder de truede arter av rovfugler er avhengige av.

Og habitatene og biotopene rovfuglene sin næringskjede av alle typer spurveguler er avhengig av.

Herunder også med truede arter. Og næringskjedene for alle disse artene planarealet innehar i dag.

Har ikke forholdt seg til føringer og forpliktelser:

Rana kommune, Avinor og fylkesmannen har ikke forholdt seg til miljømessige mål, føringer og krav storsamfunnet og staten har vedtatt. Og forpliktet seg internasjonalt til.

Fylkesmannen har her gitt etter for lokalt press. Og friga de innsigelser FM først ga etter mottatt innspill om truede arter i planområdet.

Norge har forpliktet seg nasjonalt og internasjonalt til å ta vare på denne type biologisk mangfold.

Å skulle realisere en flyplass og sprengte ut og bygge ned de unike naturverdiene i planområdet ville vært svært uheldig for storsamfunnet. Og fremtidige generasjoner. Både nasjonalt og internasjonalt.

Inngrepet ville vært **irreversibelt, og i strid med de miljø-kravene NTP fremover skal etterleve.**

## 5. SAMFUNNSØKONOMISK UNDERSKUDD

De store miljømessige konsekvenser for klima, miljø og biologisk mangfold en flyplass i planområdet ville gitt er så langt ikke prissatt. Og derav utelatt fra kostnadsbildet.

Planene om en ny flyplass er allerede ut fra bare rene økonomiske parametere samfunnsøkonomisk ulønnsomt. (Urbannett)

Ytterligere investeringskostnader for kostnadssprekker slike prosjekter gjerne får vil ytterligere forverre det negative samfunnsøkonomiske bildet.

Kalkylen er allerede fordoblet fra drøyt 1 mrd til over 2 mrd kroner.

Bare her sprakk forutsetningen for samfunns-nytte med 100%.

Dertil kommer nylig etablerte bomstasjoner for nye E-6 på Helgeland.

Disse bomstasjoner spiser opp den eventuelle lille hypotetisk reduksjon i pris for flybilletter.

I så fall vil ikke omkringliggende regioner kunne gjøre seg nytte av en eventuelt noe lavere flypris. Dertil kommer økte distansekostnader i seg selv for eks for reisende fra Vefsn og Grane mv.

Dertil kommer de enda ikke prissatte kostnader for miljømessige konsekvenser.

Storsamfunnet ville tapt nasjonalt viktig biologisk miljø og biologisk mangfold.

Og storsamfunnet ville tapt ansikt internasjonalt.

Norge ville fremstått som en aktør i miljøpolitikken, som snakker med 2 tunger.

Klima og miljøregnskapet forverrer alene det samfunnsøkonomiske bildet og regnestykket.

Klima og miljøregnskapet alene gjør planene samfunnsøkonomisk ulønnsomt for storsamfunnet.

Å skulle sprengre ut og bygge ned dette arktiske boreale myr og skoglandskap, ville nok alene kunne slippe ut store mengder klimagasser. Dertil ville kommet årlige tap av å ikke binde klimagasser lenger

Biltrafikk:

Å bygge ut i planarealet vill også måtte ha gitt en stor økning i biltrafikk. En flyplass her ville trenge og være avhengig av stor tilførsel av reisende fra omkringliggende regioner. Disse regionene har i dag egne flyplasser med kort kjøretid i bil for lokalbefolkningen. Jfr Vefsn/Moskjøen, Alstadhaug og alle øvrige kommuner rundt disse. Å øke biltrafikk slik er uforenlig med nasjonale mål.

Planområdet for ny flyplass ligger langt utenfor E-6.

Planområdet har ingen nær tilknytning til bane.

Rana mangler trafikkgrunnlag:

Flytrafikken i Rana er i dag svært begrenset.

Den lille kollektive flybussen innstiller i sommerhalvåret grunnet manglende flypassasjerer.

Drosje mellom flyplassen og byen Mo koster i dag 800 kroner tur retur.

Dvs like mye som billige billetter for fly og tog fra Oslo til Bodø.

En flyplass på Mo indikeres å kunne bli et nytt Fagernes.

Turister:

Turistene sitt destinasjonsmål på Helgeland er kysten.

Flyplassene langs kysten med Bodø, Sandnessjøen og Brønnøysund er mer naturlige samferdselsknutepunkter for turister. Herunder båttransport langs kysten. Og tog innland.

## 6. ALTERNATIV

Tenke **alternative konsepter**. Ut av boksen.

Undertegnede har bosted i Rana og arbeidssted i Oslo.

Jeg reiser mye med fly strekningen Oslo til Bodø tur retur. Og Oslo til Mo tur retur.

Herunder mye tog særlig mellom Bodø og Mo tur retur. Og kjenner nok behovene godt.

I dag er det dessverre *begrenset kollektive mulighet over bane og sjø* fra Mo til de nære og større flyplasser i Bodø og Sandnessjøen. Jfr **kravene i NTP** om smart, effektiv og enkel kollektivtransport.

Hva er da alternativet til en ny og stor flyplass på Mo? En flyplass med store miljømessige og klimamessige konsekvenser. En flyplass på Mo uten noe trafikkgrunnlag for stor konkurranse.

Og negative konsekvenser med lengre reiser for innbyggere i regioner lenger sør på Helgeland.

Og hvor den samfunnsøkonomiske nytten ville bli dramatisk forverret ift i dag.

- A. **Samordne** kollektivtrafikk over bane, veg og sjø for Helgeland til ny stor flyplass i Bodø. Bedre trafikkgrunnlag i Bodø kan gi enda større konkurranse og bedre flypriser der.

Flyplass i Rana vil gi grunnlag for begrenset konkurranse. Og da dyre billetter.

Det tar bare 3 behagelige timer gjennom fin natur fra Mo til Bodø med tog.

Antall **ruteavganger med tog bør skaleres opp** for å få bedre fleksibilitet ift bil.

Tilsvarende bør sees på **muligheter buss og båt via Mo-Stokkvågen/Tonnes- Bodø**.

Bane / buss/ båt **bør gi store statlige rabatter i pris for tilknytning til flyplasser**.

Insitamententer bør trigge motivasjon til å la bilen stå og heller kjøre kollektivt.

Insitamententer **sees ift flere milliarder spart i investeringskostnader** på Mo.

- B. Utnytt bedre flyplassen har i dag i Sandnessjøen med bedre kollektivtrafikk dit. Med øket trafikkgrunnlag vil konkurransen bli forsterket der og gi lavere priser. Bane burde hatt stasjon ved Toven-tunell og overgang til buss til Stokka flyplass. Potensielt også flybåt fra innland til Sandnessjøen flyplass.
- C. Etabler bedre tilbud bane for reiser fra Mo til flyplass Værnes. Og ev. helt til Gardermoen. Her er bedre trafikkgrunnlag fra før og bedre tilbud og flypriser for internasjonale reiser.
- D. Mo og Mosjøen beholder sine nåværende flyplasser for å sikre næringslivet. Mo bør få bedre / adekvat kollektiv transport til og fra flyplassen har i dag. Potensielt gjelder sannsynligvis tilsvarende kollektive behov i Mosjøen

## 7. SAMMENDRAG

En ny flyplass på Mo er unødvendig.

En ny flyplass på Mo er samfunns-økonomisk ulønnsom.

En ny stor flyplass på Mo er ikke klima og miljømessig bærekraftig.

Trafikk kan loses til de større omkringliggende flyplasser i Bodø og Sandnessjøen.

Bedre kollektiv samordning vil gi mer trafikk og bedre konkurranse med tilhørende lavere priser.

## 8. KONKLUSJON

Totalt bedre samfunnsøkonomisk å beholde dagens flyplass-struktur.

Norge er forpliktet til å verne natur og biologisk mangfold i planområdet.

Utvikle gode kollektive alternativer til flyplasser i Bodø og Sandnessjøen mv.

Mvh

Gunder J. Løvlimo

Grønn prosjekt-økonom.

Og talsmann for den svakeste part her.

