

Scandinavian Skies AS
Post Boks 56
5841 Bergen

Bergen, 03.02.20

Luftfartstilsynet
Postboks 243
8001 Bodø

Følgebrev konsesjonssøknad Eidfjord

Scandinavian Skies AS (selskapet) søkte sjøflykonsesjon for Eidfjord i 2019. Luftfartstilsynet sendte søknaden ut på offentlig høring, det ble registrert en del innspill.

Vi har valgt ut noen av høringsuttalelsene som vi ønsker å kommentere, det gjelder innspill som er kommet fra:

- Vedtaksbrev Eidfjord kommune.¹
- Fylkesmannens uttalelse²
- Eidfjord Næringslag³
- Bergen Turlag⁴
- DNT⁵
- Hytteeiere Sysendalen⁶

Luftfartstilsynet er overordnet instans og fatter vedtak i saken. I flere høringsinnspill er mangel på dokumentasjon et tema, herunder; støyberegning, utslipp til luft og vann, ROS analyse.

Eidfjord kommune begrunner sin innstilling til sjøflykonsesjon med bakgrunn i manglende ovennevnte dokumentasjon.

Scandinavian Skies AS valgte derfor å trekke søknaden tilbake for å fremskaffe den nødvendige dokumentasjon.

Eidfjord Kommune:

Eidfjord kommune fattet følgende vedtak i saken:

«Melding om vedtak - søknad om konsesjon for landingsplass på sjø i Eidfjord

Eidfjord kommunestyre - 19/003: Det er fatta følgjande vedtak i saka: Eidfjord kommune rår ifrå at Scandinavian Skies AS får konsesjon for å driva og inneha landingsplass for sjøfly i Eidfjord. Dette vert grunngjeve med; · Scandinavian Skies AS har ikkje gjennomført støykartlegging og informert om utslepp til luft og vatn i konsesjonssøknaden. · Scandinavian Skies AS har ikkje gjennomført ROS-analyse for aktiviteten.»¹

Vår kommentar:

Selskapet har fått utført følgende; støyberegning fra Sintef, Beregning av utslipp til vann og luft. ROS analyse utarbeidet av firma One World.

¹Vedtaksbrev Eidfjord kommune Arkivsakid-doknr: 18/864-48

²Fylkesmannen i Vestland 2018/2026

³Eidfjord Næringslag 17.01.2019

⁴Bergen Turlag «innspel til høyring om søknad..» 22.02.2019

⁵DNT «høring-søknad til konsesjon til landingsplass for sjøfly i Edfjord kommune 01.02.2019»

⁶Hytteiere i Sysendalen «Vøringsfoss 21.12.2018»

¹Vedtaksbrev Eidfjord kommune Arkivsakid-doknr: 18/864-48

Støyberegning fra Sintef:

*«selv med en hypotetisk dobling av trafikkmengden vil altså verken støysoner eller kartleggingsgrenser omfatte noen boliger eller andre bygninger med støyfølsomt bruksformål».*⁷

Utslipp til vann og luft:

Utslipet til luft; rundflyging 20 min = 20 L 100LL avgass, ca. 43,8 kg CO₂.

Utslipp til vann er 0.⁸

ROS analyse:

Risiko- og sårbarhetsanalyse for landingsplass for sjøfly på Eidfjorden.⁹

Fylkesmannens uttalelse:

«Søknaden frå Scandinavian Skies AS er ikkje tilstrekkeleg opplyst til at Fylkesmannen kan vurdere dei støyfaglege sidene ved denne aktiviteten».

Vår kommentar:

Henviser til Sintef støyrapport.

Eidfjord Næringslag:

Er positiv til sjøflykonsesjon, men har følgende merknader.

- ønsker en presisering av flygemønster,
- trafikkmønster indre havn
- eksklusive rett til bruk av landingsplass
- største antall fly pr dag.

Vår kommentar:

Rutekart;¹⁰⁻¹⁶

Trafikkmønster indre havn; selskapet forholder seg til gjeldende praksis også «imaginær bøye».

Selskapet bruker Menes for av og påstigning og vil sporadisk benytte tenderkaien. Eksklusivitet til bruk av landingsplass gjelder for sjøfly, øvrig trafikk er regulert av maritime sjøveisregler.

Største antall fly på en dag vil være 2 fly.

DNT og Bergen turlag:

Er negativ til konsesjon basert på følgende henvisninger;

- viser til manglende støyutredning
- verdens turistorganisasjon sine prinsipper for bærekraftig turisme (UNWTO)
- minimere reiselivsbedriftenes og turistenes forurensning av luft, vann og land (inkl. støy)

DNT ber om at det ikke gis konsesjon til landingsplass for sjøfly i Eidfjord fordi;

- Det vil berøre større sammenhengende regionalt og nasjonalt viktige natur- og friluftslivsområder.
- Stillhet er en truet ressurs, og mer støy i naturen gjør det vanskeligere å oppleve stillhet og ro, noe som er blant de viktigste årsakene til at folk oppsøker naturen.

⁷ Støysoner for sjøflyaktivitet Eidfjord Sintef

⁸ Utslipp til vann og luft <https://www.verifavia.com/greenhouse-gas-verification/fq-how-are-aircraft-co2-emissions-calculated-11.php>

⁹ Risiko- og sårbarhetsanalyse for landingsplass for sjøfly på Eidfjorden

¹⁰⁻¹⁶ Flyvemønster

- Rundflyvning med sjøfly til turistformål er ikke bærekraftig reiseliv, noe som også fremgår av Veikartet fra reiselivsnæringen».

Vår kommentar:

Henviser til støyberegninger fra Sintef.⁷

Sjøfly har vært foretrukket transportmiddel på Hardangervidda i mange 10 år. Behovet for transport av jegere og uttransportering av kjøtt og fisk er godt dokumentert. Transporttilbudet bidrar til en aktiv forvaltning av naturressurser. Der er et stort antall vann på Hardangervidda som har fast landingstillatelse for sjøfly, nettopp til dette formål. Selskapets flyving på Hardangervidda gjelder en kort periode under jakten på høsten.

Bergen turlag har i sitt innspill uttalt følgende: «Vi meiner at Scandinavian Skies AS ikkje har tatt tilstrekkeleg omsyn til naturverdiar, landskap, friluftsliv og naturbasert reiseliv i fjordlandskapet og tilgrensande verneområder i konsesjonssøknaden for landingsplass i Eidfjorden. Vi meiner at desse «allmenne hensyn» må vurderast og dokumenterast betre...»¹⁰.

Hvilke hensyn til naturverdier, landskap, friluftsliv og naturbasert reiseliv i fjordlandskapet og tilgrensede verneområder DNT sikter til, er uklart. Hensyntagen må være i en balanse med hvordan øvrig natur og reiselivsvirksomhet opereres. Det være seg hyttebygging kommersiell og privat, bruk av helikopter og annet fremkomstmiddel, turløyper etc. Det må ikke være slik at en aktør (selskapet) skal ta på seg miljøansvaret for alle andre aktører.

Videre har DNT vist til at: «Rundflyvning med sjøfly til turistformål er ikke bærekraftig reiseliv, noe som også fremgår av Veikartet fra reiselivsnæringen»¹¹.

Virksomheten må sees i en større sammenheng. Cruiseturister får en forlengelse av naturoplevelsen fra Eidfjord uten at alle trenger å reise med buss oppover Måbødalen. Selskapet utvider opplevelsestilbudet fra Eidfjord og avlaster på denne måten andre pressområder. Sjøfly setter ikke spor i naturen, har ingen utslipp til vann, tåler CO2 sammenligning med annen motorisert ferdsel på land og sjø.

Bergen turlag har videre trukket frem følgende: «Med en verdensbefolkning der åtte av ti personer vil bo i byer i 2050, vil et økende antall turister unngå destinasjoner preget av trengsel, støy og forurensning og i stedet velge en reise som fremmer miljøet»¹².

Scandinavian Skies er kritisk til en slik innvending av følgende grunner: Er det slik at DNT tenker at norsk natur skal være helt lydløs? Har DNT en plan for bærekraftig turisme på Hardangervidda, egen hytteutbygging, hva med trafikken fra DNT egen hytte til Prekestolen? Har DNT monopol på norsk natur og utvikling av turisme i norsk natur? Hva med DNT sitt eget forbruk av helikopter og sjøfly? Skal en stor kommersiell aktør som DNT være premissleverandør til hva som er bærekraftig turisme?

Hytteiere i Sysendalen:

«forstyrrende element for fastboende, hytteiere, besøkende turister ved Vøringsfossen og brukere av friluftsområdene her på fjellet»

⁴ Bergen og Hordaland Turlag side 2 «Konklusjon»

¹¹ Høring – søknad om konsesjon til landingsplass for sjøfly i Eidfjord kommune -innspill fra Den Norske Turistforening (DNT) side 2 «konklusjon»

¹² Bergen og Hordaland turlag side 3 «innspel til saka».

«Vi bekymret oss også over hvilke konsekvenser denne formen for turisme ville ha for dyreliv og miljø».¹³

Vår kommentar:

Selskapet flyr ikke over eller i nærheten av hyttebebyggelse i Sysendalen eller Vøringsfossen. Selskapet opererer på en slik måte at de ikke vil forstyrre reinsdyr (les), andre påstander bør kunne dokumenteres. Les; «vedrørende hyttebygging og øket menneskelig trafikk på Hardangervidda»¹⁵

Hensyntagen til villreinstammen på Hardangervidda:

Det er allment kjent at Norge har forpliktet seg internasjonalt til å sikre villreinen. I seneste rapport til veterinærinstituttet, fra Kjell Hadeland er følgende konklusjon; «*turistløyper, bygging av hytter og øket menneskelig trafikk på Hardangervidda fører til at villrein klumper seg sammen på eit for lite område. Då blir dei sårbare for sjukdommer. Mange reinsdyrkalvar dør i sjukdomsutbrot på Hardangervidda.*»¹⁴

Hvilket fotavtrykk de enkelte virksomheter og brukergrupper avsetter på Hardangervidda, er et relevant spørsmål.

Det er ikke et generelt flyforbud over nasjonalparken, ei heller for Scandinavian Skies AS. Småfly over nasjonalparken har vært der og vil fortsette å være der uavhengig av konsesjon i Eidfjord. Vi mener derfor at forhold knyttet til konsesjonen har med landingsplassen i fjordbassenget og inn- og utflygingsruter. Hvor flyet setter kursen etter avgang fra Eidfjord er ikke relevant i denne sammenhengen.

Vår påstand vedrørende overflyging av reinsdyr er; et sjøfly etablert i min 1000 ft (=300m minstehøyde over nasjonalparken) har et pådrag på motor som gir relativt svak støy. Vår egen og andres erfaring fra reinsdyrtelling med fly er følgende; det er liten, eller ingen forstyrrelse av reinsdyr ved overflyging i 300 m høyde. Det er oftest der hvor fly begynner å sirkle over flokken at man kan se reaksjon hos dyrene.

Som nevnt tidligere gjelder flyging til vann på Hardangervidda en kortere periode på høsten, i forbindelse med jakt og fiske.

Selskapet øvrige produksjon er forskjellige turer fra Eidfjord og transportoppdrag i hele Sør- Norge¹⁰⁻¹⁶.

Oppsummering:

Selskapet har lagt opp til en skånsom operasjon hvor hensyntagende til støysensitive områder er ivaretatt. Avganger fra Eidfjord skjer lengre ut i fjorden og i retning Nord-vest (retning vekk fra Eidfjord). Ifølge Sintef beregninger er målbar db i støysensitive områder (Eidfjord) langt under alle grenseverdier som utløser tiltak, selskapet har heller ikke fått klager på støy.

Selskapet flyr ikke over bebyggelse i Eidfjord, Sysendalen eller Vøringsfossen. De fleste turer går over vann (fjord) og har god geografisk spredning.

¹³ Hytteeiere i Sysendalen

¹⁴ <https://www.nrk.no/vestfoldogtelemark/sjukdom-herjar-blant-dyr-pa-vidda-1.14845906>

¹⁰⁻¹⁶ kart viser flyvemønster brukt i dag.

Utflyging skjer videre ut fjorden. Minste høyde på 1000ft AGL (over bakken) er etablert lenge før man flyr innover fjellplatået. Selskapet opererer på en slik måte at de ikke vil forstyrre reinsdyr (les), andre påstander bør kunne dokumenteres.

Sjøflyging har ingen utslipp til vann, setter ingen spor i naturen, er knapt hørbar når man flyr på etablert cruising høyde. Sjøflyving er etterspurt av turister. Til jakt og fiske på vidda ble det i 2019 transportert samlet 12 tonn under jakten.

Selskapet har elektrifisering av fly som mål. Det arbeides i disse dager med å få på plass en samarbeidsavtale med et amerikansk selskap. Kortere turer med sjøfly (A til A) kan være godt egnet bruk for el-fly og er av samfunnsnyttig karakter. Dette kan være god pr for Eidfjord.

Konsesjon i Eidfjord er viktig i forhold til et forutsigbart produksjonsvolum, som igjen er viktig for en sunn økonomi i selskapet og et tidsriktig verktøy.

Konsesjon medfører nye arbeidsplasser, tilfører gjester til hoteller, pensjonater og restauranter. Leieavtaler med lokale aktører, bruk av servicetjenester etc.

Vi håper på et positivt og etter vårt syn riktig utfall i saken.

På vegne av Scandinavian Skies AS etter fullmakt

Med vennlig hilsen Petter Dale