



Scandinavian Skies AS
Postboks 56
5841 Bergen

Luftfartstilsynet
Postboks 243
8001 Bodø

Bergen, 10.02.20

Søknad om konsesjon for sjøfly i Eidfjord - Inspill av daglig leder i Scandinavian Skies AS.

Dokumentet dekker både argumenter fra mottatte innspill samt generell informasjon om selskapets ambisjoner, miljø spørsmål og flyområder.

Selskapet har operert ut fra Eidfjord i de 3 siste år.

Scandinavian Skies AS har hovedbase i Bergen med sekundærbaser i Ulvik, Eidfjord, Aurland og Sogndal. Kommersiell sjøflyvirksomhet har en lang tradisjon i Hardanger. Det var stasjonert 3 sjøfly i Ulvik, flere fly i Odda, Kinsarvik, Nordheimsund, Voss og Rosendal tidligere som har også operert i Eidfjord i mange tiår.

Selskapets ambisjoner

- Scandinavian Skies AS skal bli Norges ledende sjøflyselskap med fokus på ruteflyvning mellom mindre kommuner i Norge som ikke har flyplass i nærheten. Selskapet planlegger å anskaffe moderne og stillegående 10 seters Cessna Caravan turbinfløy og vil søke om konsesjoner på flere strategiske steder.
- Rundflyvninger skal elektrifiseres. Selskapet har inngått avtale med et amerikansk selskap for konvertering av Cessna 206 og 208 Caravan sjøflyene med elektrisk motorsystem. Harbour Air i Vancouver, som har nest størst sjøflyflåte i verden, skal konvertere hele flåten med samme partner. I desember 2019 utførte de den første historiske testflight med et elektrisk sjøfly.¹ Norge vil være ledende i utvikling av elektrisk luftfart, men imidlertid ligger elektrisk ruteflyvning med større fly langt frem i tid. Vi derimot har både et forretningskonsept og flymateriell som fungerer allerede i dag og kan være pilotprosjekt for elektrisk luftfart i Norge. Dagens batteri-systemer kan ikke levere lengre rekkevidde enn 20-30 min flytid. Dette passer allerede perfekt for vår operasjon. Vi er i dialog med BKK om elektrisk utplassering av ladestasjoner langs kysten som skal være tilgjengelig for både båter og sjøfly. Kommuner som Eidfjord kan være partner i et slik prosjekt.²

¹ <https://electrek.co/2019/03/26/harbour-seaplanes-electric-airline/>

² <https://www.flynytt.no/artikler/som-a-fly-en-vanlig-beaver-pa-elektriske-steroider/480865>

- **Konsesjoner er nødvendig grunnlag for kommersiell virksomhet**, som gir forutsigbarhet og grunnlag til investering i elektrifisering av sjøfly og nye fly som kan levere ruteflytilbud. Det ble varslet at cruisehavner i fjordene som Eidfjord og Flåm vil bli stengt for større cruisebåter i fremtiden. Der kan et ruteflytilbud med elektriske sjøfly fra kysthavner som Bergen og Stavanger være et alternativ for cruiseturister å se indre fjordene.³

Støy

- Majoriteten av innspill i høringsrunden kom fra hytteeiere rundt Vøringsfossen og Sysendalen som ikke ønsket støy over hytteområdene. Selskapet har allerede i sommer 2018 tatt en avgjørelse om å ikke fly over Vøringsfossen og hytteområdene i Sysendalen lenger og flyttet sine flyvninger til områder med lite eller ingen bebyggelse.
- I sesong 2019 har vi ikke fått en eneste støyklage i Eidfjord og viser at tiltaket er svært effektivt.
- SINTEF har laget støyrapport for Eidfjord som viser at støy for Eidfjord og omliggende bebyggelse er ubetydelig. Støyrapport er vedlagt konsesjonssøknad.
- Avgang og landing blir flyttet lenger ut i fjorden og ny brygge ble installert på Menes ca. 1 km vekk fra sentrum. Merkbar støy er kun under selve startfasen som varer ca. 30 sekunder. Rett etter avgang blir turtall redusert og lyden forringes betraktelig. Overflyvning i 2000ft generer ikke meir støy enn en bil som kjører forbi i 50 - sone. Landing foregår stortsett i tomgang og produserer ingen støy. Selve støyen til et propellfly sprer seg langs vingeretning i 90 graders vinkel fra bevegelses-retningen. Foran og bak flyet vil man ikke høre noe støy. De fleste avganger i Eidfjord går mot nordvest med Eidfjord sentrum bak flyet. Dette genererer igjen kun minimalt med støy mot sentrum.
- Selskapet har søkt om max. 35 avganger/landinger per uke (70 bevegelser). En gjennomsnittlig avgang tar ca. 20-30 sek med full motorpådrag. Med max. 5 avganger per dag tilsvarer dette mellom 2- 3 minutt med støy under avgang per dag. Dette er langt fra «flyplassopplevelsen» som er fryktet. Antall bevegelser vil i realiteten ligge langt unna max. verdiene.
- Under Kommunestyremøtet ifb med konsesjonssøknad var politikere ikke klar over at vi hadde flydd i Eidfjord allerede i 2 sesonger. 3 sesonger i Eidfjord viser at støy vil ikke være et merkbart problem.
- Flyruter inn- og ut fra Eidfjord er vedlagt konsesjonssøknaden og foregår stortsett over vann langs områder med minimal bebyggelse.

³ <https://www.nrk.no/sognogfjordane/1.14786127>

Sammenligning av forskjellige støytyper:⁴

Noise	dBA	Example
Firearm	140+	Various locations
REM Rock Concert	???	Excellent band !
Military jet	120+	
Jet ski	110	
Chainsaw	105	Forestry / logging
Grass Cutting	88-100+	Golf courses
Bulldozers	99	Hotel and golf course construction
Tractors	95	
A82 – truck/motorbike/bus	90	Duck Bay, Luss, Firkin Point
All terrain vehicles	85	
Forklifts	84	
Speedboat	65-95	
Seaplane	75	on take-off only @ 1,000' (20 secs)
Inside car – 30 mph	73	
Normal conversation	65	

* 8 db difference is when humans perceive a halving or doubling of sound *

15 / 16

Utslipp til vann og luft

- Cessna 206 har en 300hk bensinmotor og forbruk er 20 liter per rundflyvning tilsvarende utslipp av 44 kg Co₂, noe som er marginalt sammenlignet med utslipp fra cruisebåt generatorer og øst-vest trafikken som går gjennom Eidfjord.⁵
- I motsetning til ribbåter som er stasjonert i Eidfjord og alt annet båttraffikk på fjorden har sjøfly null utslipp til vann.

Miljø og natur

- Sjøfly er et av få transportmidler som etterlater ingen spor i naturen uten om en liten bølge. Pga av miljøprofil er sjøfly eneste transportmiddel som er tillat i mange nasjonalparker i USA og på Great Barrier Reef i Australia. Også Statens Naturoppsyn (SNO) har uttalt seg at det ønskes å prioritere sjøfly høgast mellom motoriserte framkomstmidler på Hardangervidda Nasjonalpark.⁶
- Det ble nevnt i inspill også negativ påvirkning til reinsdyr som blir skremt av flylyd. Etter mange år med reinsdyrtelling fra fly og over 60 år med sjøflyvning på Hardangervidda viser at reinsdyr blir ikke påvirket av fly lyd og er mye meir komfortabel med monoton og kjent lyd fra sjøfly enn helikopter.

⁴ Seaplane – The facts. Information document by Australian Seaplane Association 1. March 2005

⁵ <https://www.verifavia.com/greenhouse-gas-verification/fq-how-are-aircraft-co2-emissions-calculated-11.php>

⁶ <https://youtu.be/tdLAOdURRYw>



For å halde villreinstamma på Hardangervidda rimeleg sunn over tid, er det naudsynt med omfattande uttak ved jakt. Avstandane på vidda er lange, difor er fleire ulike transportmiddel tillate i samband med villreinjakt. Det er ynskje om å prioritere sjøflytransport høgast mellom motoriserte framkomstmiddel.

- Erfaringen viser at vassfugl er ikke skremt av hverken lyd eller bevgelse av sjøfly. Både måker og andre vassfugl svømmer ofte tett ved siden av flyet når den takser på fjorden. Også i luften har det vært flere tilfeller der ørn har seilet langs i lag med flyet uten å bli skremt på noen måte.



- Etter avgjørelsen om å bygge alpinparadis med 560 hytter og hotell for 3 Mrd NOK midt i villreinområde i Eidfjord (Sysendalen), hvor hoveddelen av innspill kommer fra, ser det ut som man ser på miljø og påvirkning av dyreliv annenledes når det imøtekommer egne økonomiske interesser.⁷
- Det er ikke alle som har tid og helse til å gå lange turer i fjellet. Rundflyvningene viser frem den vakre naturen til mennesker fra hele verden, ofte byfolk som ikke

⁷ <https://www.tu.no/artikler/tillater-bygging-av-alpinlandsby-i-villreinomrade-ved-hardangervidda/462593>

har noe særlig tilknytning til naturen. Dette handler ikke om økonomisk gevinst mot miljø men om å vise frem naturen til folk sånn at de blir sensibilisert for å bevare naturen.

ROS analyse

Firma Oneworld har laget Risikoanalyse for sjøflyoperasjonen i Eidfjord. Det finnes gode statistiske data bla. fra Lake Union i Seattle sentrum og Vancouver med mange tiårs gode erfaring av samliv mellom kommersiell sjøflyoperasjoner og privat og kommersiell båttraffik uten noe form av problemer eller ulykker. ROS analysen er vedlagt konsesjonssøknad.

Arbeidsplasser og økonomisk verdi for Eidfjord

Selskapet har nettopp utlyst nye stillinger for dockhand og medarbeidere i Eidfjord. Tilførsel av turister fra Bergen vil gi kunder til lokal næringsliv. Eidfjord Næringsråd har også bekreftet dette i positiv innspill til søknaden. Destinasjon Eidfjord som største samarbeidspartner vil få provisjon for alle solgte rundflyvninger i Eidfjord.

Ifjor hadde vi sjuketransport av en pasient som hadde legetime på sykehuset i Bergen. Flyturen sparte hun flere timer på bilveien.

Tilførsel av verdi for Eidfjord:

- Tilførsel av gjester til hoteller og pensjonat
- Bruk av servicetjenester, verksted/drivstoff
- Leie av areal og brygge fra lokal aktør
- Genererer nye arbeidsplasser
- Tilførsel av gjester til restauranter
- Bruk av lokale transporttjenester
- Provisjon til samarbeidspartnere
- Nytt type transport tilbud

Samfunnsnytte / Nasjonal interesse

- Sjøfly vil kunne tilby en ny og unik type transport som ingen andre kan levere. Spesielt for mindre tettsteder som Eidfjord vil dette være av stor nytte i fremtiden. Ved siden av andre typer kollektiv transport som rutefly mellom flyplasser, buss, tog og ferge vil sjøfly kunne betjene et nytt segment og knytte sammen mindre distrikter og tettsteder i Norge med - i motsetning til bilveier, togruter og flyplasser- minimalt inngrep i naturen.

- Sjøfly ifb med korte flyruter vil være første realiserbar kommersiell virksomhet innenfor elektrisk luftfart og pilotprosjekt for utviklingen videre. Dette er av nasjonal interesse i Norge.⁸
- Vi er eneste selskap som har lov å levere sjøflytransport i Hardangervidda nasjonalpark. En slik transport er av av samfunnsnytte ifb nasjonalparkforvaltning, transport av kjøtt og fisk, vannprøver og statens naturoppsyn.

Fordel med konsesjon:

I dag finnes det ingen regulering av sjøflybevegelser i Eidfjord uten om antall bevegelser per operatør. Private fly og andre aktører kan operere fritt. Det er ingen begrensning for å fly over støysensitive områder som Vøringsfossen, Sysendalen eller Eidfjord sentrum. Dersom konsesjon innvilges vil selskapet ha råderett over all sjøflyoperasjon til/fra Eidfjord i tett samarbeid med Eidfjord kommune. Konsesjon gir en ramme for både tidsrom, restriksjoner på søndager/helligdager, antall bevegelser, og inn- og utflyvningstraseer og regulerte landingsområder på fjorden.

Argumenter i mottate innspill til konsesjonssøknaden

Innspill 1: Katarina Heden 14.12.2018

Argument: Hytteeiere vil ha ro i naturen (Liseth)

Motargument: SSK vil ikke fly over området (se rundflyvningsruter)

Innspill 2: Solbakken Velforening 4.1.2019

Argument: Hytteeiere ønsker ikke støy over Vøringsfossen/Sysendalen

Motargument: SSK vil ikke fly over området (se rundflyvningsruter)

Argument: Sikkerhetsmessige utfordringer med flyvninger over hyttefelt og turiststier.

Motargument: Flyvningene skjer i henhold til norske flyregler. Sjøfly kan bruke både vann, sjø, jord og snø som nødlandingsområder og har dermed flere sikkerhetsmessige fordeler sammenlignet med hjulfly eller helikopter. Se også ROS analyse.

Innspill 3: Frank Johannesen 5.1.2019

Argument: Hytteeiere ønsker ikke støy over Vøringsfossen/Sysendalen

Motargument: SSK vil ikke fly i dette området.

⁸ <https://bit.ly/37ldqx8>

Argument: En konsesjon vil bidra å forringe det samlede tilbudet fra Eidfjord Kommune. Det være seg for fastboende, hytteeiere, turister og faunaen.

Motargument: Tilbudet om sjøflytransport vil ikke forringe men øke det samlede tilbudet fra Eidfjord Kommune med et type transport som ikke finnes i dag samt et ønsket tilbud for turistene som er veldig populær basert på forespørsel og tilbakemeldingene fra kunder og Eidfjord turistinformasjon. En konsesjon vil være regulerende for sjøfly aktivitet i Eidfjord. Uten konsesjon vil det og være fritt frem for andre aktører å operere til og fra Eidfjord. En konsesjon vil og være med på å forbedre tilbudet i Eidfjord. Sjøfly vil ikke ha påvirkning på fauna (se Miljø og Natur.).

Innspill 4: Ingeborg Tulle Stakseng 21.12.2018

1. Argument: Hytteeiere ønsker ikke støy over Vøringsfossen/Sysendalen

Motargument: SSK vil ikke fly over området (se rundflyvningsruter)

2. Argument: Provisjon av billettsalget 2017/2018 var ubetydelige inntekter for kommunen.

Motargument: Provisjon var basert på redusert antall bevegelser og vil øke med konsesjonsgrunnlag.

3. Argument: Sjøfly knyttes opp mot cruisebåtturisme, som skaper minimalt med arbeidsplasser.

Motargument: Selskapet har nettopp utlyst nye stillinger for dockhand og medarbeidere i Eidfjord. Tilførsel av turister fra Bergen vil gi kunder til lokal næringsliv. Eidfjord Næringsråd har også bekreftet dette i positiv innspill til søknaden. Destinasjon Eidfjord som største samarbeidspartner vil få provisjon for alle solgte rundflyvninger i Eidfjord. Selskapet planlegger ruteflyvning og kort forbindelse mellom Bergen, Oslo og Eidfjord.

4. Argument: Sjøfly vil påvirke meget sannsynlig miljø og dyreliv negativt.

Motargument: Påvirkning av miljø og dyreliv er beskrevet ovenfor.

5. Argument: Eidfjord forvalter et vidtrekkende fjellområde hvor naturmangfold og miljø bør være i fokus og har et stort ansvar i så henseende.

Motargument: Etter avgjørelsen om å bygge alpinparadis med 560 hytter og hotell for 3 Mrd NOK midt i villreinområde i Sysendalen ser det ut som man ser på miljø og påvirkning av dyreliv annenledes når det imøtekommer egne økonomiske interesser.

6. Argument: I Eidfjord er det muligheter for alle å komme lett til uberørte og rolige områder uten å måtte bruke sjøfly.

Motargument: For å komme seg lett til uberørte og rolige områder over større distanser trenges det motorisert ferdsel. Aksepterte transportmiddel er bil, snøskuter, ATV og traktor. I motsetning til disse etterlater sjøfly ingen spor i naturen utenom. Derfor har Statens

Naturoppsyn (SNO) har også uttalt seg at det ønskes å prioritere sjøfly høgast mellom motoriserte framkomstmiddel på Hardangervidda Nasjonalpark.

7. Argument: Eidfjord og Simedalsfjorden har ein ikke ubetydeleg funksjon for overvintrande vassfugl og som rasteplass for lom, andefugl og måsefuglar om våren.

Motargument: SSK opererer ikke i nevnte perioder. Selskapets erfaring er at fugler ikke forstyrres av sjøfly. Det er vanlig at vassfugl svømmer ved siden av sjøflyet når det takser på fjorden. Der har ikke skjedd et eneste kollisjon med fugl eller dyr i selskapets historie.

8. Konesjon vil medføre betydelig meir antall bevegelser og dermed støy. Dette blir et forstyrrende element, hele sommerhalvåret, 7 dager i uka.

Motargument: Flere antall bevegelser vil ikke medføre mer merkbar støy i soner for avgang og landing i Eidfjord, Sysendalen og Vøringsfossen blir utelatt. Støynivå og Støysoner er beskrevet nærmere i støyrapporten. Dette er langt fra «flyplassopplevelsen» som er fryktet. Selskapet har ikke mottatt en eneste støyklage i sesongen 2019. I motsetning til i dag er både tidsrom, antall bevegelser og ferdsel regulert i en konsesjon.

Innspill 5: DNT – 1.2.2019

Argument 1: Støy i naturen

Motargument: Selskapet har søkt om max. 35 avganger/landinger per uke. En gjennomsnittlig avgang tar ca. 20-30 sec med full motorpådrag. Med max. 5 avganger per dag tilvarer dette mellom 2-3 minutt med støy under avgang per dag. Dette er langt fra «flyplassopplevelsen» som er fryktet.

Sjøfly har vært operativ i Norge i over 70 år, i mye større grad før enn i dag, på samme måte som folk har gått i naturen. Dette har aldri vært en konflikt eller problem.

Argument 2: Rundflyvning med sjøfly er ikke bærekraftig reiseliv

Turistnæring er et av de viktigste næringsområder i Norge. Sjøfly er et veldig godt alternativ til kollektiv transport i Norge fordi den trenger ingen infrastruktur for å komme fra A til B og reisende sparer mye tid. Flyvninger i dag gir økonomisk grunnlag i dag for videreutvikling mot større og moderene fly og elektrifisering. Så tiltak mot bærekraftig fremtid er etablert.

Det skal også nevnes at DNT er en av de største bruker av moterisert ferdsel i norsk natur som inkluderer en god del flytransport av materiell, personer og forsyning til sine turisthytter i Norge. DNT har vært også kunde hos oss på en jevnlig måte. Motorisert ferdsel i utmark er nødvendig og langt meir miljøvennlig enn annen transport med traktor, ATV og motorisert ferdsel på land.

Innspill 6: Bergen og Hordaland Turlag – 22. 2. 2019

Argument 1: Selskapet har ikke levert tilstrekkelig dokumentasjon ang. allmen hensyn og miljøutredning.

Motargument: Selskapet har levert både støyrapport, ROS- analyse og informasjon om utslipp til luft og vann, miljøutredning og dyreliv.

Argument 2: Rundflyvning med sjøfly er ikke bærekraftig reiseliv. I rapporten frå reiselivsnæringa vert det også vist til Verdens turistorganisasjon (UNWTO) sine prinsipp for bærekraftig turisme, og der ei av tilrådingane under bolken «Miljø – bevaring av natur, kultur og miljø» er følgjande: *«Rent miljø og ressurseffektivitet – Å minimere reiselivsbedrifters og turistars forurensing av luft, vann og land (inkludert støy), samt minimere genereringen av deres avfall og forbruk av knappe og ikke-fornybare ressurser».*

Motargument: Se Innspill 5. Alle reiselivsbedrifter er avhengig av motorisert ferdsel både med rutefly til Norge, buss og biltransport på land, ferger, cruiseskip etc. Sjøfly har bare en minimal andel av utslipp og i motsetning til båttransport null utslipp til vann. Sjøflytransport gjennom luften er meir miljøvennlig fordi de trenges ingen infrastruktur på land og minimalt inngrep i naturen i motsetning til bilveier, broer og flyplasser.

Argument 3: Noreg har tradisjonelt ikkje hatt eit omfattande tilbod av denne formen for turismeflyging.

Motargument: Norge har hatt et slik tilbud i over 70 år (Fonnafly, Fjellfly, Coronet, Scan Aviation, Westwing, Firdaflly, Ski og Sjø AS, Bergen Air Transport, Coastair, Widerøe, Det Norske Luftfartselskap osv.)



Daniel Boden
Daglig leder Scandinavian Skies AS