

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

**Saksbehandler:** Nina Tøgersen Allstrin  
**Telefon direkte:** 95875899  
**Vår dato:** 14.12.2022  
**Vår referanse:** 22/17408-6

**Deres dato:**  
**Deres referanse:**

## Høring – forslag om endring av restriksjonsområde EN R101 Grenland, Telemark

### 1. Innledning

Luftfartstilsynet sender på høring et forslag om endring av forskrift om opprettelse av restriksjonsområde EN R101, Grenland Telemark.

Forskriften oppretter et restriksjonsområde over industriområdene rundt Frierfjorden i Grenlandsområdet i Vestfold og Telemark fylke.

Høringen omfatter i hovedsak forslag til ny forskrift som endrer og reduserer utstrekningen av det eksisterende restriksjonsområdet, samt oppdaterer bestemmelsene i forskriften til dagens behov og standard. Vi foreslår blant annet å revidere bestemmelsen om dispensasjonsadgang, og en ny bestemmelse om overtredelsesgebyr.

Innspill til høringen kan sendes til Luftfartstilsynet på e-postadresse [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no), og merkes med saksnummer 22/17408.

**Høringsfristen er 31.mars 2023.**

Eventuelle spørsmål kan rettes til saksbehandler Nina Tøgersen Allstrin, [nta@caa.no](mailto:nta@caa.no).

## 2. Bakgrunn

Forskrift 13. september 1996 nr. 927 oppretter restriksjonsområde EN R101, Grenland, Telemark. Restriksjonsområdet er et rektangulært område, hvor følgende koordinater markerer ytterpunktene 590830N 093800E – 590300N 094230E – 590200N 093900E – 590700N 093300E, og med en høydebegrensning fra bakken/vannet til 3000 FT MSL. Det er forbud mot VFR-flygning innenfor området.

Området omfatter blant annet industriområdene som ligger på rundt Frierfjorden i Grenlandsområdet i Vestfold og Telemark fylke- Herøya industripark, Rafnes og Rønningen industriområde.

Forskrift 14. desember 2021 nr. 3530 om luftromsorganisering § 4 jf. § 1 pålegger Luftfartstilsynet å sørge for en sikker, samfunnsnyttig og effektiv trafikkavvikling i luftrommet, under hensyn til alle brukere av luftrommet og til nasjonale føringer for prioritert bruk av luftrommet.

Opprettelsen av restriksjonsområder skal ha som formål å unngå sammenstøt mellom luftfartøyer eller andre luftfartsulykker, og å ivareta andre viktige samfunnsmessige interesser, jf. § 17. Ved avgjørelsen av om et restriksjonsområde skal opprettes, skal Luftfartstilsynet vurdere virkningen som området vil ha for alle berørte aktører i luftfarten, jf. § 22 første ledd.

Det følger videre av § 22 første ledd, andre setning og andre ledd at:

*«Det skal særlig legges vekt på om de hensyn som begrunner opprettelse av områdene eller sonene kan ivaretas på en annen og mindre inngripende måte. Et område eller en sone etter første ledd skal ikke ha en større utstrekning eller gjelde for lengre tid eller for flere luftromsaktiviteter enn det som er nødvendig for å ivareta formålet».*

I forskriften om luftromsorganisering § 23 fremkommer det at Luftfartstilsynet har adgang til å oppheve restriksjonsområder dersom grunnlaget for at de er etablert ikke lenger foreligger.

Luftfartstilsynet vurderer nå at det er behov for å revidere og oppdatere forskriften og restriksjonsområde EN R101. Slik vi ser det vil det være hensiktsmessig å fastsette en ny forskrift som erstatter EN R101.

## 3. Vurdering av behovet for endring av forskriften

### 3.1. Retningslinjer for utredningen

Ved vurderingen av om det er behov for en regelverksendring, har Luftfartstilsynet tatt utgangspunkt i føringene i regjeringens instruks om utredning av statlige tiltak (utredningsinstruksen). I utredningsinstruksen er det et minimumskrav at statlige tiltak skal utrede følgende spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
- Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

- Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
- Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

### *3.2. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?*

Luftfartstilsynet vurderer at dagens restriksjonsområde har større utstrekning enn nødvendig. Restriksjonsområdet omfatter store deler av luftrommet over Frierfjorden, noe som medfører unødvendige begrensninger i luftrommet over området.

Det er også en utfordring at forskriften er gammel og blant annet ikke ivaretar dagens behov for å regulere droneaktivitet i området på en god måte. I denne sammenhengen peker vi på at forskriften bruker det gamle begrepet «Luftfartsverket» og ikke Luftfartstilsynet, som er den norske luftfartsmyndigheten i dag. Vi anser også at det er en praktisk utfordring at det bare er Luftfartstilsynet («Luftfartsverket») som har adgang til å dispensere fra forskriften.

Luftfartstilsynet ønsker å redusere omfanget av restriksjonsområdet, slik at det ikke omfatter et like stort geografisk område, og dermed ikke like mange aktører og aktiviteter, som i dag. I tillegg ønsker vi å forenkle dispensasjonsadgangen slik at også aktørene ved prosessanleggene, som restriksjonsområdene blant annet er ment å beskytte, kan innvilge dispensasjon fra restriksjonsområdet. Vi ser også behov for at Luftfartstilsynet skal ha mulighet til å ilegge overtredelsesgebyr.

### *3.3. Hvilke tiltak er relevante?*

Relevante tiltak for å beskytte den samfunnskritiske infrastrukturen vil kunne være å oppfordre aktørene i luftfarten om å holde seg unna området, eller å opprette et forbud om det samme. Det første vil kunne ivaretas gjennom å opprette såkalte fareområder, mens et restriksjonsområde vil ivareta behovet for et forbud. Restriksjonsområder kan også opprettes ved å nedlegge forbud, men med særskilte unntak og tilpasninger.

Luftfartstilsynet anser et restriksjonsområde som det sikreste alternativet for å beskytte samfunnskritisk infrastruktur i området. Vi vurderer dermed at det beste tiltaket er å endre den eksisterende forskriften.

### *3.4. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?*

Opprettelse av restriksjonsområder er først og fremst prinsipielt utfordrende ved at det innebærer at luftrommet, som i utgangspunktet er fritt til bruk for alle, begrenses for enkelte brukere. I foreliggende tilfelle har imidlertid restriksjonsområdet eksistert i mange år allerede. En reduksjon av områdets utstrekning og oppdatering av bestemmelsene til dagens behov, vil trolig medføre at færre blir berørt av restriksjonene, og slik sett ser ikke Luftfartstilsynet at de prinsipielle spørsmålene kommer på spissen i denne saken.

### *3.5. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?*

Den foreslåtte endringen av forskriften er permanent. Forskriften berører alle aktører som ønsker å drive aktivitet i og rundt det aktuelle luftrommet.

De positive virkningene av tiltakene er for det første at samfunnskritisk infrastruktur blir beskyttet. Videre vil det være positivt for alle aktørene som ønsker å bedrive aktivitet i

området, at vi reduserer på omfanget av restriksjonsområdet og oppdaterer bestemmelsene i forskriften, slik at bestemmelsene er enklere å forstå og håndheve.

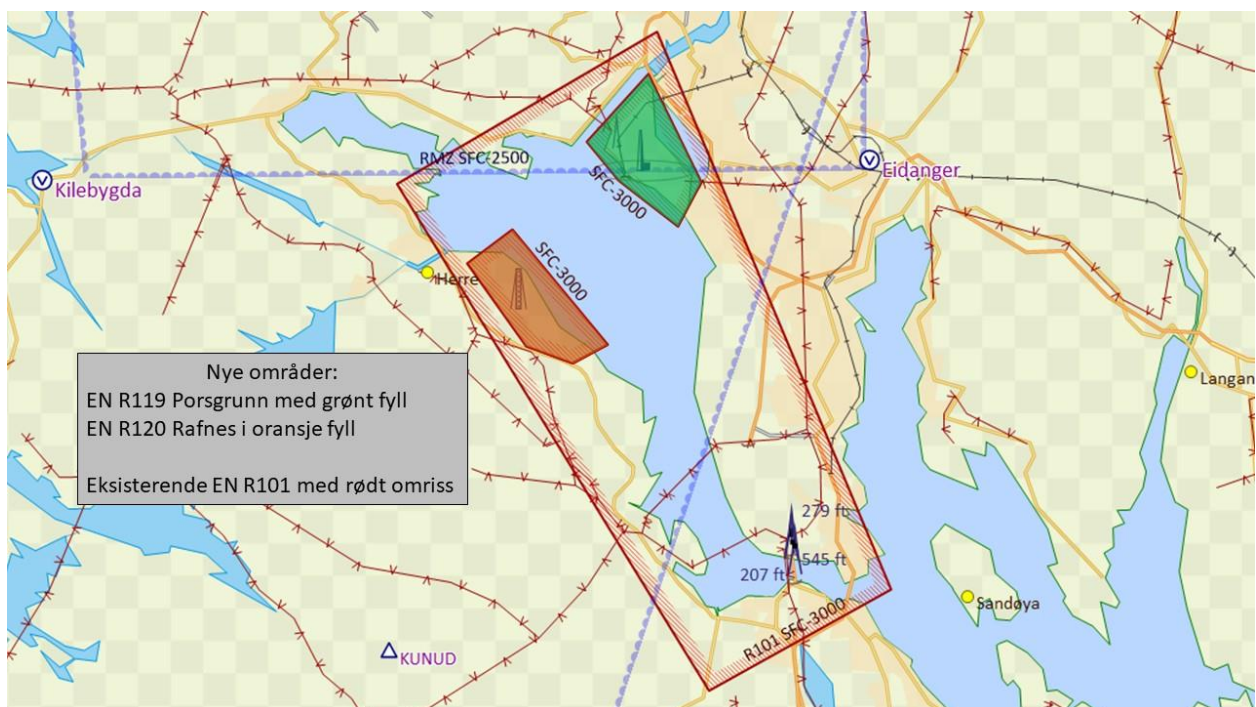
Etter Luftfartstilsynets vurdering vil ikke de foreslåtte tiltakene ha store negative konsekvenser, ettersom de ikke innebærer innføring av ett nytt restriksjonsområde, men heller en reduksjon av dagens område og tydeliggjøring av forskriften. Det vil imidlertid medføre noe nytt som luftfartsaktørene må sette seg inn i, men slik vi ser det vil det ikke ha store negative effekter.

### 3.6. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Luftfartstilsynet anbefaler å endre restriksjonsområdet ved å oppheve gjeldende forskrift og vedta ny forskrift slik det fremkommer i vedlagte forskriftsutkast.

Endringene innebærer i hovedsak å dele opp restriksjonsområdet, slik at det utgjør to områder – ett område over Herøya industripark, som ligger Nord-Øst for Frierfjorden, og ett område over Ineos Rafnes, som ligger på Sør-Vestlig side av fjorden. På denne måten vil vi ivareta behovet for beskyttelse av områdene, og samtidig redusere omfanget av restriksjonsområdet, hvor mange aktører- og hvilke aktiviteter som rammes av forbudet. Se forslag til nye restriksjonsområder illustrert på kartutsnittet under.

Vi anbefaler at prosessanleggene som restriksjonsområdene er ment å beskytte, også får anledning til å innvilge dispensasjon fra forskriften. Aktørene ved prosessanleggene har gode forutsetninger for å vurdere risikoen av aktiviteten i området, og en dispensasjonsadgang vil forenkle saksbehandlingen for Luftfartstilsynet og andre involverte aktører.



### 3.7. Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Forutsetningene for en vellykket gjennomføring er at vi får belyst alle sidene av saken godt nok gjennom høringsrunden, og dermed kommer frem til en hensiktsmessig regulering.

Etter at forskriften er endret er det også viktig at aktørene i området retter seg etter forskriften, for at gjennomføringen av forskriftsendringene skal lykkes.

Med vennlig hilsen

Nina Beate Vindvik  
juridisk direktør  
Direktoratsavdelingen

Henning Raymond Tennes  
seksjonssjef  
Flyplass og flysikring

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.*

Kopi til: HERØYA INDUSTRIPARK AS - Marit Bredesen