

Att. Dag Matre

Viser til brev fra dere datert 15. desember 2020. Dere ber om en tilbakemelding på om et arbeid med statlig forskrift om fartsregulering som ønsket fra Stavangerregionen Havn kan gjennomføres, og om et samarbeid kan igangsettes.

Vi skal selvfølgelig se på dette. Jeg må imidlertid få komme tilbake til dere med hvem og hvordan osv. Kystverket er på vei inn i en ny organisasjon fra årsskiftet av og jeg har derfor ikke nå oversikt over hvordan oppgavefordelingen blir her.

Når det gjelder forslaget til sentral fartsforskrift som har vært på høring, så ser det ikke ut som at den blir vedtatt og kan tre i kraft ved årsskiftet, som var forslaget. Da er det også mulig at opphevelsesdatoen for de lokale fartsforskriftene ikke blir 1. juni neste år. Dette får vi komme tilbake til.

Ta gjerne kontakt om dere har spørsmål om dette. Jeg kommer uansett tilbake til dere så snart som mulig over nyttår.

Med ønske om en god jul og et godt nyttår,

Kristin Frotvedt
seniorrådgiver
Kystverket
Tlf. nr.: 70231107/90078604



CAPPELEN HOLDING AS

Kraftverk - Skogbruk - Jordbruk - Handel - Jernstøperi

Cappelen Holding AS
Postboks 103
3831 ULEFOSS

Ulefoss, 15.03.2021.

Att.: Stavangerregionen Havn IKS

Vår ref.: JDC

HØRINGSINNSPILL NY FORSKRIFT OM BRUK AV KOMMUNENS SJØOMRÅDE I STAVANGER, SOLA OG RANDABERG KOMMUNER

Ref. punkt 3, luftfartøy.

Undertegnede har ved flere anledninger landet med sjøfly i Stavanger og omegn i forbindelse med næringsvirksomhet og private formål. Som regel benytter jeg Sola sjø i Hafrsfjord. I forslag til ny forskrift vil dette fortsatt være mulig, og det er bra.

Samtidig vil jeg nevne behovet for å lande på andre steder i kommunens sjøområde, der det både er trygt og er et bredt utvalg av bryggefasiliteter. Eksempelvis kan jeg nevne nordre del av Hafrsfjord som eksempler på områder der det ikke bør være restriksjoner for å lande og ta av med sjøfly utfra hensyn til sikkerhet og risiko.

Tvert imot. Sjøflygere er avhengige av smult og rolig farvann, og det er en fordel for øvrig båttrafikk at sjøflyene ikke tvinges til å taxee lengre enn nødvendig. Det vil derfor være en fordel om havnevesenet legger opp til at sjøflygere kan lande i farvann som egner seg til sjøfly.

Med vennlig hilsen

Johan D. Cappelen, sjøflyver

Til: Stavangerregionen Havn IKS

Fra: Stavanger Dykkerklubb, Havhesten Undervannsklubb, Rogaland Undervannsjakt og Fridykkerklubb, Sandnes og Jæren Dykkerklubb-Hommersåk, Gjesdal Dykkerklubb

Sak: Høring

Dato 10.03.21

Det vises til høringsutkast for "Ny forskrift om bruk av kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner" av 15.12.20. Stavanger dykkerklubb har forståelse for behovet for ny forskrift, men ønsker å påpeke noen uheldige momenter som har oppstått i utarbeidelsen av ny forskrift, samt påpeke noen svakheter som er videreført fra eksisterende forskrift.

I høringsbrevet pkt 3.1 kulepunkt om «Krav om tillatelse til å dykke» gjøres det gjeldende et dykkeforbud i litra a) til d). Vi vil knytte noen kommentarer til litra a) og b).

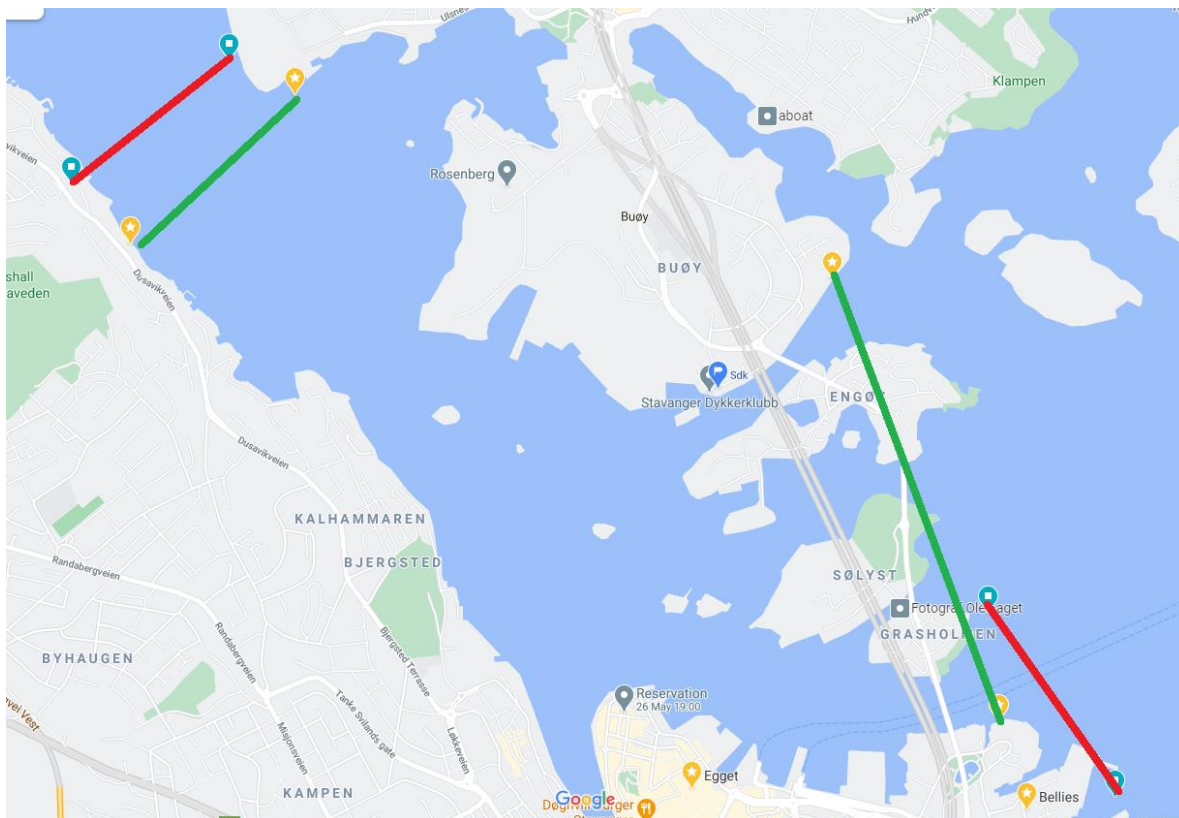
Litra a) – dykkeforbud i Risavika

Dykkeforbudet som er satt i litra a) er det som sådan stor forståelse for. Risavika er en trafikkert havn, og for store deler av havneområdet er det ikke hensiktsmessig å tillate dykking. Vi ønsker likevel å rette oppmerksomheten mot et særskilt forhold knyttet til sportsdykking som i dag finner sted i Tananger / Risavika. Fra Tananger havn går det i dag et rør ut gjennom molo fra innsiden av molo til yttersiden av molo. Dette er et yndet dykkemål for hele regionen. Det har vært dykket her i alle år, og så vidt vi er kjent med har det ikke vært noen konflikter mellom båt/skip og dykkere. Det fremstår derfor som underlig å fortsatt skulle forby en aktivitet som har pågått uten konflikter av noen art.

Videre er det slik at det på utsiden av moloen som går fra Tananger havn til Melingsholmen er et område (bukta) som egner seg veldig godt til opplæring for fridykkere, og for nybegynnere i fridykking. På grunn av moloen er det en rik undervannsfauna, og samtidig gjør moloens konstruksjon det mulig å øve på ulike dybder. Med den strek som trekkes mellom de koordinater som er angitt forbys dykking på både dette sted og i røret som går under moloen.

Litra b) – dykkeforbud i havnebassenget i Stavanger (Hundvåg – Sølyst)

I høringsutkastet er det angitt dykkeforbud mellom koordinater. Vi har forsøkt å tegne disse inn på et kart, og får da følgende forhold:



Figur 1 (Dagens forskriftsregulerte grenser i rødt, de foreslåtte forskriftsregulerte grenser i grønt.)

Igjen ser dykkeklubbene det som svært fornuftig at det i hovedleden innføres et generelt dykkeforbud. Hovedleden er trang, og det er til dels stor trafikk. Dykking som skjer i hovedleden og indre havn er knyttet til enkelte ryddeaksjoner som avklares i god tid, og hvor det ikke er problematisk å innhente nødvendige tillatelser.

Derimot innebærer endringen en vesentlig forverring hvor to populære dykkemål; 1. Pynesundet og 2. Halvorstraen på Engøy. Begge ligger i bi-led, og det fremstår som underlig at dykking ikke skal være tillat her. I det følgende skal vi kort gjøre rede for våre synspunkter knyttet til disse to områder.

Når det gjelder Pynesundet har det vært dykket i Pynesundet i over 25 år. Stavanger dykkerklubb har sine klubblokaler ved den gamle ferjekaien på Buøy i Pynesundet. Stavanger Dykkerklubb er distriktets største dykkerklubb og driver sin aktivitet med stort fokus på dykkesikkerhet. Klubben er involvert i en rekke prosjekter i nærmiljøet som

ryddeaksjoner, bekjempelse av spøkelsesfiske, gjennomføring av NM og EM av undervannsport, marin arkeologi og kartlegging/bekjempelse av fremmede arter.

Pyntesundet er i dag en undervannstreningspark for dykkere hvor navigering er svært enkelt på grunn av tverrgående rør, det er periodevis strøm som bidrar til mye undervannsliv. Særlig knyttet til de vrak og rør som ligger i sundet. Nærhet til klubbens lokaler gjør Pyntesundet til et trygt og praktisk sted for å trene på ferdigheter og tilpasse utstyr for sikker dykking.

Så vidt vi vet har det vært en konflikt mellom dykkere og båt i sundet. Konflikten stammer fra den gang det gikk hurtigbåt til Buøy kai. Det ble umiddelbart innført tiltak for å unngå videre problemer. Nå er hurtigbåtruten lagt ned og det er ingen rutetrafikk eller annen gjennomgangstrafikk mer enn andre normalt trafikerte lokasjoner i distriktet, og det har i etterkant av denne hendelsen vært foretatt svært mange dykk i Pyntesundet uten noen som helst form for konflikt.

Når det gjelder Halvorstraen er dette et yndet dykkemål, av flere grunner. For det første er stedet dykkbart nesten uavhengig av vær-situasjonen. Stedet er beskyttet for vind fra de fleste vindretninger, og ihopp / ilanstigning er svært enkelt ved den brygge som er etablert for transport til/fra Engøyholmen kystkultursenter. Videre er det intet mindre enn tre ulike vrak innenfor en 5-7 minutters svømmetur fra denne bryggen. Vrakene begynner å bli veldig slitne, og der det for noen år siden var mulig å svømme gjennom et av vrakene, er det i dag ikke tilrådelig på grunn av vrakets beskaffenhet. Det er likevel svært mye liv på vrakene, og de er et yndet sted for makrofotografering.

Halvorstraen er også unikt ved at det er det første stedet i Norge hvor den fremmede arten *Didemnum vexillum* (japanske sjøpung) ble funnet. Dette er en art som er kjent for å «ta over» områder den etablerer seg i, og det er derfor etablert et «citizen science»-prosjekt for å dokumentere utviklingen av arten. Prosjektet er et samarbeid mellom Havforskningsinstituttet, Stavanger museum og Stavanger dykkerklubb. For mer informasjon om prosjektet sjekk ut prosjektet sin [nettside](#).

Konklusjon

Vi anser at vi i det ovenstående har belyst noen konsekvenser av det fremlagte forslag som slår svært uheldig ut på noen få konkrete områder. Vi ber derfor om at Stavangerregionen Havn IKS foretar de nødvendige endringer slik at den angitte fritidsaktivitet kan fortsette uten å være i strid med lokal forskrift. Plassering av nordlig punkt på den østlige avgrensning til sørspissen av Buøy vil være en god tilpasning.

I den grad det er nødvendig kan vi selvsagt stille i et møte for å utdype problemstillingene nærmere.

Med vennlig hilsen

Nuenghatai Eiklid

Leder Stavanger Dykkerklubb



KYSTVERKET

Stavanger Havn IKS

Deres ref.:
2020/229

Vår ref
2021/52-2

Arkiv nr

Saksbehandler
Kristin Frotvedt

Dato
09/03/2021

Høring - forskrift om bruk av kommunens sjøområde - Stavanger, Sola og Randaberg kommuner

Vi viser til høring datert 15. desember 2020 som gjelder forslag til forskrift om bruk av kommunens sjøområde etter havne- og farvannsloven § 9.

Kystverket har følgende kommentarer til forslaget:

Til § 1:

Hensynet bak regulering etter § 9 er angitt i bestemmelsen som «hensyn til sikker ferdsel i kommunens sjøområde». De andre hensynene dere viser til i § 1 må derfor tas bort. Ferdelsesregulering av andre hensyn enn sikker ferdsel, men som faller inn under lovens formålsbestemmelse i § 1, må hjemles i § 7 (statlig regulering) eller, for fritidsfartøy, i § 8.

Til § 3:

Som i kommentaren til § 1; regulering kan kun skje av hensyn til sikker ferdsel i kommunens sjøområde. Sjøområdet i havn regnes som del av kommunens sjøområde. Dere har ikke hjemmel til å gi regler om bruk av taubåt og fortøyningsassistanse av hensyn til «sikker havnevirksomhet».

Havne- og farvannsloven § 9 gir kommunene myndighet til å fatte enkeltvedtak eller gi forskrifter. Dere har gjentatt enkeltvedtaksmyndigheten som følger av loven i forskriftsforslaget § 3. Dette er ikke nødvendig. Dersom dere ikke har konkrete bestemmelser knyttet til bruk av taubåt eller fortøyningsassistanse som kan forskriftsfestes, så foreslår vi at dere tar bort § 3.

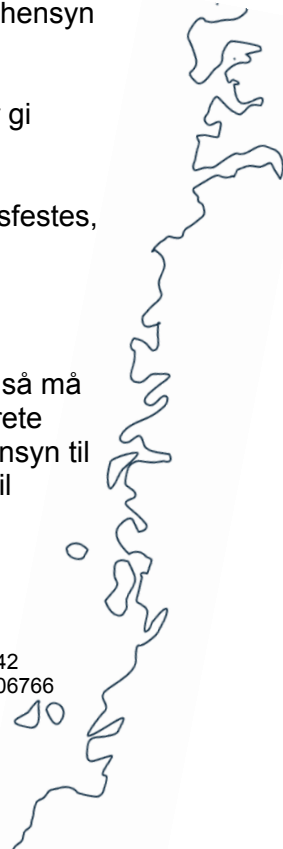
Til § 4:

Dere har ikke myndighet til å fastsette et nytt tillatelsesregime slik dere foreslår her. Dersom kommunen ønsker å regulere om snøtømming mv. kan skje eller ikke skje, så må kommunen fastsette konkrete regler om dette i forskrift. Dersom dere ikke har konkrete bestemmelser om snøtømming, så må dere ta bort § 4. Det er som nevnt kun av hensyn til sikker ferdsel i kommunens sjøområde dere kan regulere etter § 9, ikke av hensyn til miljøet slik det fremgår av høringsbrevet.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Til § 5:

Som for § 4 kan dere ikke fastsette et annet tillatelsesregime enn det som følger av havne- og farvannsloven. Dersom kommunen ønsker å regulere hvor dykking kan skje eller ikke skje, så må kommunen fastsette konkrete regler om dette i forskriften, kombinert med mulighet for brukerne å søke om dispensasjon dersom dere vil åpne for det.

Til § 6:

Andre ledd må strykes, jf. våre kommentarer til §§ 4 og 5. I praksis forbyr dere landing og avgang med luftfartøy i alle andre områder enn det som er nevnt i første ledd. Dersom dere ønsker det, må dere derfor i stedet åpne for dispensasjon fra dette forbudet.

Til § 7:

Dette forslaget åpner for at det kan gis dispensasjon for bestemmelsene i §§ 4-6. Det er da dette dere må bruke for å gi «unntak» for de konkrete reglene dere fastsetter i disse bestemmelsene, og ikke systemet med tillatelser slik dere har foreslått.

Til § 8:

Til orientering så er det bare *departementet* som kan ilegge overtredelsesgebyr etter havne- og farvannsloven § 50. Så selv om dere i forskriften viser til at overtredelser straffes med gebyr, så er vi usikre på den praktiske gjennomføringen.

Det følger forøvrig av havne- og farvannsloven § 51 andre ledd at den som overtrer bl.a. § 9 på en slik måte at det inntreffer eller oppstår fare for betydelig skade på liv eller helse, miljø eller materielle verdier, kan straffes med bot eller fengsel inntil to år. Dersom dere ønsker at slike overtredelser av forskriften skal kunne straffes, må dere ta inn en bestemmelse om dette i forskriften, jf. § 51 andre ledd siste setning.

Med hilsen

Sven Martin Tønnessen
direktør for transport, havn og farled

Kristin Frotvedt
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Stavangerregionen Havn IKS
Pr. epost: post@stavanger.havn.no

Kopi:

Samferdselsdepartementet
Luftfartstilsynet
Sola Flyklubb
Kilen Sjøflyklubb
Notodden og Kongsberg Flyklubb
Nordhordaland Flyklubb

Deres ref.: Dag Matre (2020/229) Vår ref.: SF37ANLU-961858235-350

Mandag 15. mars 2021

HØRINGSINNSPILL NY FORSKRIFT OM BRUK AV KOMMUNENS SJØOMRÅDE I STAVANGER, SOLA OG RANDABERG KOMMUNER

NLF anmoder om at forskriftsbestemmelser knyttet til landing og start med luftfartøy utelates i den nye lokale havneforskriften., som vil si at det ikke vil foreligge nærmere bestemmelser om hvor luftfartøy kan lande og starte i kommunens sjøområde, og at det ikke vil kreves tillatelse fra Stavangerregionen Havn IKS i hvert enkelt tilfelle.

Kommunens sjøområde er området hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven, med unntak av hoved- og biled som er fastsatt i farledsforskriften. I forbindelse med utviklingen av nytt regelverk fremgikk det tydelig i Prop. 86 L (2018 –2019) at utgangspunktet om fri ferdsel til sjøs også skal gjelde for sjøfly. Dersom kommunen likevel av hensyn til sikker ferdsel ønsker å konsentrere sjøflys avgang og landing til enkelte områder, åpner regelverket for dette.

I høringsbrevet fra Stavangerregionen Havn IKS fremkommer det ingen særlig begrunnelse hvorfor luftfartøy ikke skal gis anledning til å benytte kommunens sjøområde. NLF er av den bestemte oppfatning av at lokale havnemyndigheter ikke bør regulere virksomheten med landing og start av luftfartøy strengere enn det som anses som nødvendig.

Å unnta sjøfly under avgang og landing fra kommunens sjøområde kan for uinnvidde framstå som en risikabel regulatorisk tilnærming. Når vi likevel framholder at dette både er forsvarlig og ønskelig er det på grunnlag av de faktiske forhold:

- Sjøflygerne har en spesialutdannelse på dedikerte og myndighetsgodkjente sjøflyskoler – eksempelvis i Kilen sjøflyhavn eller Notodden flyplass – som gjør at de er godt rustet til å operere der det er blandet sjøtrafikk. Vi viser i sammenhengen til at luftfart har særdeles strenge opplærings- og sertifiseringskrav, til forskjell fra situasjonen innen lett lystbåttrafikk.

Også øvrige bestemmelser, herunder det absolutte forbudet mot påvirkning av alkohol ved føring av luftfartøy, gjør luftfart til en ganske annen disiplin enn lystbåttrafikk.

- Sjøflygerne er også vel kjent med forskrift om begrenset fart ved passering av badende og om forbud mot ferdsel m.v. innenfor oppmerkede badeområder, og konflikter knyttet til badeanlegg forekommer derfor særdeles sjelden. Likeledes er konflikter mellom sjøfly og båter/skip nærmest et fraværende fenomen i Norge, og fatale ulykker innenfor segmentet har det ikke vært på årtier.
- Trafikkomfanget med sjøfly vil være svært begrenset ved havner uten flyplasskonsesjon: En naturlig landingsplass – som havner uten flyplasskonsesjon betegnes som – vil ha maksimalt medføre mindre enn ett anløp pr. dag, jfr forskrift om konsesjon for landingsplasser BSL E 1-1 § 4 første ledd bokstav a. Med et så lite omfang, er risikoen nødvendigvis svært begrenset. Når vi i tillegg vet at det i løpet av sommerhalvåret knapt skjer en eneste bevegelse med sjøfly i kommunens sjøområde utenom Sola sjø, styrkes dette argumentet ytterligere.
- I forbindelse med arbeidet for ny havne- og farvannslov var et viktig innspill fra NLF at kompetansen til å regulere ferdselen legges til staten, for å sikre at det er den nasjonale fagmyndigheten på området som er regulerende myndighet. Lovens § 9 gir nå kommunene myndighet til å regulere bruk av kommunens sjøområde, men i forhold til tidligere så har ikke kommunene lenger den samme adgangen til å regulere det som ikke er kommunens sjøområde – der det er fri ferdsel for sjøfly. Det fremstår u hensiktsmessig at sjøfly som ønsker å benytte arealer i kommunens sjøområde henvises til andre sjøområder. For Stavanger-regionens tilfelle vil de praktiske implikasjonene av regelverket for eksempel være at en pilot som ønsker å besøke Stavanger og benytte en privat brygge i Hafrsfjord, vil måtte finne et annet område i Stavanger som ligger utenfor kommunens sjøområde. Man kan også se for seg en pilot som lander på den anviste plassen i kommunens sjøområde, og deretter velger å «taxe» flere kilometer til destinasjonen i nærheten av det tillatte området – som ikke fremstår særlig hensiktsmessig sammenlignet med å lande ved destinasjonen.
- NLF understreker at forbedrede kår for allmennflyaktiviteten i Norge har politisk forankring, jfr. regjeringens nasjonale småflystrategi¹, der det fremkommer at regjeringen vil legge til rette for videre sjøflyvirksomhet i Norge. I tillegg har Luftfartstilsynet, gjennom policydokumentet Fremtidens regulering av allmennflygingen i Norge² slått fast to av de bærende reguleringsprinsipper for luftfarten skal være prinsippet om forholdsmessighet og prinsippet om risikobasert regulering. Vi registrerer for øvrig at ikke Luftfartstilsynet er inkludert på listen over relevante høringsinstanser.
- Selv om antall sjøflygere i Norge er begrenset, får et ferdselsforbud desto større konsekvens for de som faktisk benytter sjøfly som transportform. Det er i sammenhengen verdt å merke seg at sjøfly er et unikt og effektivt fremkomstmiddel som kan gå i rett linje dit personene eller lasten skal. Sjøflyging – hvor elektrifisering nå er et aktualisert moment – er den totalt sett en av de

¹ Strategi for småflyvirksomheten i Norge (august, 2017):

<https://www.regjeringen.no/contentassets/131c330f68b744d588152ac6c4702ee5/strategi-smafly.pdf>

² Fremtidens regulering av allmennflygingen i Norge (mai, 2016):

<https://docplayer.me/32640014-Fremtidens-regulering-av-allmennflygingen-i-norge.html>

mest miljøvennlige motoriserte transportformene. Dette blant annet av på grunn av at sjøfly ikke etterlater seg spor eller forurensing lokalt, det ikke er et behov for naturinngrep for utøvelse av aktiviteten og støyen er av svært kortvarig karakter.

Vi vet at sjøfly er en uvanlig transportform, og at de som skal regulere virksomheten i lokale forskrifter ikke nødvendigvis innehar den samme forståelsen for aktivitetens risikoforhold og operasjoner som det utøverne selv har. Sjøflygingen med dens moderate omfang kan ikke sies å være et negativt element i det samlede samferdsels- og sjøsikkerhetsbildet i kommunens sjøområde, men med så lite aktivitet er det lett å forstå at det enkleste er å regulere bort aktiviteten for å være på den sikre siden. Vi takker på forhånd for en positiv behandling av dette innspillet og står gjerne til disposisjon for nærmere redegjørelse. Dersom ønskelig kan NLF også koordinere at representanter fra Stavangerregionen Havn IKS kan få delta som passasjerer på en flyvning med sjøfly i Stavangerområdet i løpet av sommerhalvåret 2021 – der hensikten vil være å formidle hvordan sjøflyoperasjoner i sentrale havnestrøk og tilhørende sjøområder foregår på en trygg måte.

Med vennlig hilsen,



John Eirik Laupsa

Generalsekretær

+47 908 89 477

johneirik.laupsa@nlf.no

Om Norges Luftsportforbund

Norges Luftsportforbund (NLF) er et særforbund tilsluttet Norges idrettsforbund (NIF) og organiserer følgende idretter under fellesbetegnelsen luftsport: Fallskjermhopping, hanggliding, paragliding, seilflyging, motorflyging, mikroflyging, modellflyging og flyging med varmluftballonger. NLF er også Norges ledende organisasjon til fremme for allmennflyging som transportform. NLF har 245 tilsluttede klubber over hele landet med til sammen mer enn 17.000 medlemskap.



Stavangerregionen Havnedrift AS

Kontakt saksbehandler

Tina Eltervåg, 51568789

Uttale - høring av forskrift om bruk av kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner

Vi viser til brev datert 15.12.2020.

Bakgrunn

Saken gjelder høring av forslag til ny forskrift om bruk av kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg.

Vår vurdering

Statsforvalteren har vurdert saken etter våre sektorinteresser, og har følgende merknader:

Det er positivt at snøtømming reguleres som en del av forskriften. I forskriftens § 4 står det: «*Det er forbudt å tømme snø i Stavanger, Sola og Randaberg sjøområder uten tillatelse fra Stavangerregionen Havn IKS*» Dumping av snø som kan være forurenset, slik som snø fra trafikkerte områder eller industriområder, krever tillatelse etter forurensningsloven, hvor Statsforvalteren er myndighet. Vi ber derfor om at følgende del av bestemmelsen tas ut: «*uten tillatelse fra Stavangerregionen Havn IKS*» og at det presiseres at det kreves tillatelse etter forurensningsloven for dumping av forurenset snø, og at det er Statsforvalteren som er myndighet i slike tilfeller.

Med hilsen

Marit Sundsvik Bendixen
ass. fylkesmiljøvernssjef

Tina Eltervåg
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent