

Veiledning for søknad om ny eller fornyet konsesjon

03/2021



Luftfartstilsynet

Innledning

Den som ønsker å åpne for at sivile luftfartøy kan lette eller lande med et sivilt luftfartøy innenfor et definert land- eller sjøområde skal søke Luftfartstilsynet om konsesjon for landingsplass.

Konsesjonen er en tillatelse/godkjenning fra Luftfartstilsynet (i særlige tilfeller fra Samferdselsdepartementet) som etter lovgivningen er nødvendig for nyetablering eller fortsatt drift av en landingsplass.

Før konsesjon til landingsplass gis, er søknaden gjenstand for en bred og helhetlig vurdering av flere forhold som samlet sett gjør at nyetablering eller fortsatt drift av denne konkrete landingsplassen er «forenlig med allmenne hensyn».

Overordnede regler finnes i [Lov om luftfart \(luftfartsloven\) av 11. juni 1993 nr. 101, kapittel VII B om konsesjon.](#)

Mere detaljerte regler finnes i [forskrift av 1. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser \(heretter konsesjonsforskriften\).](#)

Nedenfor følger en oversikt og nærmere beskrivelse av hvilke regler som gjelder, hvilken dokumentasjon som kreves, samt de vurderinger som Luftfartstilsynet vil gjøre i behandlingen av slike søknader:

1. Hvem trenger konsesjon?

1.1 Hovedregel

– krav om konsesjon for alle landingsplasser

Det er i utgangspunktet krav om konsesjon for alle landingsplasser på land og sjø, både offentlige og private.

Offentlig bruk vil si at alle som ønsker å lande kan gjøre det innenfor landingsplassens annonserte åpningstider. Dette forutsetter selvsagt at man respekterer eventuelle teknisk/operative krav som gjelder for landingsplassen, samt at man forholder seg til de anvisninger som gis fra lufttrafikkjenesten.

De fleste mindre landingsplasser er imidlertid kun åpne for privat bruk, noe som betyr at det må innhentes tillatelse fra den som driver landingsplassen for å kunne lande.

Det må fremgå av søknaden om landingsplassen planlegges brukt til offentlig eller privat bruk. Landingsplasser til offentlig bruk gis som hovedregel konsesjon for 20 år, mens private landingsplasser som hovedregel får konsesjon for 10 år.

1.2 Unntak fra kravet om konsesjon

Det finnes noen unntak fra hovedregelen om krav til konsesjon. Vi skiller mellom unntak som følger direkte av regelverket, og dispensasjon som må søkes om særskilt.

1.2.1 Unntak som følger direkte av regelverket

Følgende landingsplasser er unntatt fra kravet om konsesjon:

1. Naturlig landingsplass der det ikke foretas mer enn 12 flybevegelser per uke. Dette er en absolutt grense og det er ikke anledning til å bruke et gjennomsnittlig antall flybevegelser som grunnlag for beregningen. En flybevegelse er en start eller en landing med luftfartøy. I praksis betyr det at det kun kan foretas 6 landinger pr. uke på landingsplassen.

En naturlig landingsplass skal i utgangspunktet ikke være opparbeidet som landingsplass, men kunne benyttes slik den er utformet fra naturens side, f.eks. et flatt jorde. Ubetydelige rydnings- og anleggsarbeider kan aksepteres som f.eks. felling av trær, fjerning av steiner og igjenfylling

av groper. Større planeringsarbeider, installasjon av teknisk utstyr, asfaltering eller oppføring av bygninger vil utløse konsesjonsplikt dersom dette er gjort i den hensikt å tilrettelegge området som landingsplass.

Det er ikke tillatt å gjennomføre flyging med betalende passasjerer til/fra en landingsplass uten konsesjon selv om den isolert sett kan karakteriseres som en naturlig landingsplass. (Særlige regler gjelder for landingsplasser på vann og is.)

For å hindre at en operatør kan «hoppe» mellom ulike landingsplasser i samme område er det bestemt at to eller flere landingsplasser som ligger nærmere hverandre enn 1 km, regnes som en og samme landingsplass dersom landingsplassene benyttes av samme operatør.

2. Landingsplass på faste eller flyttbare innretninger på norsk kontinentalsokkel i tilknytning til petroleumsvirksomhet.
3. Landingsplass som vil bli benyttet i høyst én måned og som ikke har karakter av å være en fast etablert landingsplass. Bestemmelsen er ment å omfatte områder som vanligvis ikke benyttes som landingsplass, men som for en kortere periode likevel blir benyttet til dette formålet i forbindelse med et arrangement eller lignende.

Typiske eksempler er når kjøpesentre tilbyr rundflyging på parkeringsplassen en lørdag eller når det arrangeres et flystevne/treff på et jorde eller på et islagt vann et par dager. Landingsplasser som benyttes en måned hvert år ansees å være en fast etablert landingsplass. Også her gjelder at to eller flere landingsplasser som ligger nærmere hverandre enn 1 km, regnes i denne sammenheng som en og samme landingsplass dersom landingsplassene benyttes av samme operatør.

4. Landingsplass i forbindelse med bygg- og anleggsvirksomhet hvor landingsplassen ikke blir benyttet i mer enn ett år. Bygg- og anleggsvirksomhet omfatter aktiviteter til oppføring og ferdigstilling av bygninger, bygging av samferdselsanlegg og annen infrastruktur, samt rivning, ombygging og vedlikehold av tilsvarende konstruksjoner. Andre typer støyende aktiviteter med tidsavgrenset varighet, kan behandles på samme måte som bygg- og anleggsvirksomhet. Også her gjelder at to eller flere

landingsplasser som ligger nærmere hverandre enn 1 km, regnes i denne sammenheng som en og samme landingsplass dersom landingsplassene benyttes av samme operatør.

5. Landingsplass på skip. Unntaket for landingsplasser på skip er ment å gjelde skip som benyttes i trafikk. Bestemmelsen er ikke ment å tillate unntak for flytebrygger, lektre og andre fartøyer som ligger oppankret ved land utelukkende til bruk som landingsplass.

Dersom landingsplassen faller inn under en av de 5 unntaksbestemmelsene ovenfor er det ikke nødvendig å søke særskilt om fritak for konsesjonsplikten. Er du i tvil; ta kontakt med Luftfartstilsynet.

1.2.2 Unntak som kan gis etter særskilt søknad.

Andre unntak enn de som er nevnt ovenfor krever særskilt søknad til Luftfartstilsynet, og kan bare gis i form av dispensasjon. Slik dispensasjon gis bare unntaksvis og i helt særskilte tilfeller. I en slik vurdering vil hensynet til landingsplassens karakter, trafikkenes omfang eller varighet eller andre «*særlige forhold*» bli vektlagt. Den som ønsker slik dispensasjon for en landingsplass, må sende en godt begrunnet søknad til Luftfartstilsynet.

Det er viktig at lokale myndigheter (kommune, statsforvalteren, Statens Vegvesen og fylkeskommunen) skal få anledning til å uttale seg også i slike saker og søknaden vil bli sendt på høring. Saksbehandlingsprosessen vil i all hovedsak tilsvare en normal konsesjonsprosess.

1.3 Ingen unntak der det foreligger krav om teknisk/operativ godkjenning

Unntaksbestemmelsene fra kravet om konsesjon kommer aldri til anvendelse dersom det drives en type aktivitet på plassen som faller inn under *kravet om teknisk-/operativ godkjenning, jf.* Krav om teknisk/operativ godkjenning kommer i tillegg til konsesjon og må søkes om særskilt.

1.4 Andre krav i lovverket - lov om motorferdsel i utmark og vassdrag

Selv om landingsplassen er unntatt fra kravet om konsesjon, er det likevel en forutsetning at bestemmelsene i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag overholdes.

Det er også viktig å være klar over at det i tillegg kan finnes lokale forskrifter om motorferdsel i utmark. Områder som er vernet etter naturmangfoldsloven, kan også ha forbud mot landinger og avganger.

1.5 Krav om konsesjon etter Luftfartstilsynets selvstendige vurdering

Luftfartstilsynet kan på eget initiativ kreve konsesjon for landingsplasser som faller inn under unntaksbestemmelsene dersom støymessige eller flysikkerhetsmessige hensyn tilsier det.

Annerledes sagt har Luftfartstilsynet en skjønnsmessig adgang til å kreve konsesjon selv om den aktuelle landingsplassen i utgangspunktet faller inn under unntaksbestemmelsene. Luftfartstilsynet må imidlertid kunne begrunne dette med støymessige eller flysikkerhetsmessige hensyn.

1.6 Søknad om endringer i allerede tilstått konsesjon

Søknader om endring av konsesjon i en løpende konsesjonsperiode blir i all hovedsak behandlet etter de samme prosedyrer som søknad om forlengelse.

2. Hvilken dokumentasjon trenger Luftfartstilsynet?

For at Luftfartstilsynet på en god måte skal kunne behandle saken raskt og effektivt er det viktig at søknaden inneholder tilstrekkelig dokumentasjon.

Krav til dokumentasjon ved etablering av en ny landingsplass er beskrevet i konsesjonsforskriften §§ 7-13:

1. **Navn på landingsplassen:** Søknaden skal inneholde forslag til navn på landingsplass. Dette skal bestå av tre elementer der det første skal være nærmeste by eller tettsted, det andre er enten lufthavn, flyplass, helikopterplass eller sjøflyplass. Det tredje elementet skal angi et lokalt stedsnavn som kan benyttes blant annet som kallesignal.

Dersom kravet om tre elementer innebærer et navn som overhodet ikke er hensiktsmessig, vil Luftfartstilsynet kunne vurdere å dispensere fra kravet.

2. **Konsesjonssøkeren:** Konsesjonssøkers navn, adresse og telefonnummer skal oppgis. Er konsesjonssøker er en juridisk person skal firmaattest og oversikt over organisasjonsstruktur vedlegges.
3. **Eksklusiv bruksrett til området:** Konsesjonssøker må enten selv være eier av det området hvor landingsplassen skal ligge eller kunne framlegge en avtale med grunneier, helst tinglyst, som bekrefter at det foreligger en eksklusiv bruksrett for dette arealet som løper i hele konsesjonsperioden. Utskrift av grunnboken og eventuell avtale vedlegges søknaden.
4. **Kart:** Det må vedlegges oversiktskart som viser landingsplassens beliggenhet, områdene rundt og den aktuelle eiendommens gårds- og bruksnummer samt kart som viser landingsplassens utstrekning og plassering i hensiktsmessig målestokk, fortrinnsvis i A4-format for helikopterplasser og A3-format for andre landingsplasser.

5. **Samsvar med arealplaner:** Det er kommunen som er lokal planmyndighet og som gjennom kommuneplan og arealplaner tar stilling til hvordan kommunens arealer skal disponeres. Luftfartstilsynet har ikke under noen omstendigheter anledning til å gi konsesjon dersom området for landingsplassen er i strid med bindende arealplan. Kommunen kan imidlertid gi dispensasjon fra arealplaner. Eventuelt dispensasjonsvedtak må vedlegges søknaden. I enkelte tilfeller vil et skriftlig samtykke fra kommunen til å fravike planen også kunne aksepteres. Slikt samtykke vil også kunne gis i høringsrunden.
6. **Bruk av landingsplassen:** Det må gis utfyllende opplysninger om hva landingsplassen skal brukes til og hvilken framtidig utvikling man ser for seg. Søknaden må inneholde presise opplysninger om planlagte åpningstider, luftfartøytyper som planlegges benyttet, ønsket antall flybevegelser på årsbasis og pr. uke og under hvilke forhold landingsplassen skal benyttes (dagslys/mørke, instrumentforhold, sommer/vinter).
7. **Særlig om konsesjonshaveren ved landingsplasser til offentlig bruk:** For landingsplasser til offentlig bruk, kreves i tillegg redegjørelse for konsesjonssøkers organiseringsform, økonomiske status og administrative oppbygging, prosjektets investeringskostnader og finansieringsplan, forventede driftsutgifter for landingsplassen og kalkyle over forventede inntekter i form av luftfartsavgifter og eventuelt andre inntekter ved landingsplassen.
8. **Internasjonal luftfart:** Dersom landingsplassen skal brukes til internasjonal luftfart kreves det at landingsplassen innehar såkalt internasjonal status. Egen søknad om internasjonal status sendes til Luftfartstilsynet for forberedende behandling (helst sammen med søknad om konsesjon). Samferdselsdepartementet fatter endelig vedtak.

Landingsplasser uten internasjonal status kan ta imot enkeltstående internasjonale flyvninger etter særskilt tillatelse fra Luftfartstilsynet. Slik tillatelse må innhentes forut for hver enkelt flyvning.

9. **Konsekvensutredning eller miljøutredning:** For etablering av landingsplasser med rullebane på 1600 meter eller lengere kreves det alltid at det utarbeides konsekvensutredning. For mindre landingsplasser og helikopterlandingsplasser kan

det kreves konsekvensutredning. [*Se nærmere i Forskrift om konsekvensutredninger.*](#) Spørsmål om konsekvensutredning rettes til kommunen som er myndighet på dette området.

For landingsplasser der det ikke kreves konsekvensutredning, skal søker vedlegge en utredning av landingsplassens påvirkning på miljøet, herunder støybelastning og utslipp til vann, luft og jord. En miljøutredning bør inneholde en redegjørelse for tiltakets miljømessige konsekvenser og bør omfatte eventuelle konsekvenser for statlig, fylkeskommunal og kommunal forvaltning, samt for private, herunder næringsvirksomhet og enkeltpersoner.

Redegjørelsen bør videre omfatte en beskrivelse av tiltakets mulige miljøkonsekvenser, med fokus på både positive og negative, direkte og indirekte, og kortsiktige og langsiktige konsekvenser. Redegjørelsens omfang avpasses tiltakets størrelse, det vil si at en enkel flystripe langt fra bebyggelse ikke behøver å gjennomgå en like inngående vurdering som en sterkt trafikkert helikopterplass i tettbebygde strøk. Vedlagt (vedlegg1) følger en oversikt over hvilke spørsmål som må besvares som en del av miljøutredningen. Det bør gis en kort begrunnelse for valg av svaralternativ.

10. **Støyberegning:** Søknaden skal inneholde støyberegning i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinjer, T-1442. En slik støyberegning gjør det enklere å vurdere landingsplassens miljøpåvirkning, og derfor et viktig dokument for behandlingen av søknad om konsesjon. [*For nærmere informasjon se Miljødirektoratet.*](#)

Det er i konsesjonsforskriften gitt en særskilt dispensasjonsbestemmelse fra kravet om støyberegninger. Bakgrunnen for dette er at det reelle behovet for støyberegninger kan variere fra sak til sak. Det ene ytterpunktet vil være landingsplasser nær støyømfintlig bebyggelse, hvor støyberegninger klart bør være en forutsetning for å få vurdert en konsesjonssøknad. Motsatt ytterpunkt vil være avsidesliggende landingsplasser, hvor støyberegninger ikke spiller noen sentral rolle for de lokale myndigheters syn på saken i høringsrunden. I tillegg kommer det forhold at støyberegninger etter Klima- og miljødepartementets retningslinjer kan utgjøre en vesentlig kostnad, særlig for mindre operatører.

11. **ROS-analyse:** For helikopterplasser plassert på bygninger f.eks. sykehus og kontorbygninger, skal det utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). Luftfartstilsynet kan i det enkelte tilfelle bestemme at slik analyse også skal utføres for andre landingsplasser. For nærmere informasjon om innhold og fremgangsmåte for utarbeidelsen av ROS-analyse, henvises det til [Direktorat for samfunnssikkerhet og beredskap \(DSB\)](#).

Krav til dokumentasjon ved søknad om fornyelse av konsesjon er beskrevet i konsesjonsforskriften § 14.

1. Søknaden skal inneholde søkers navn, adresse og telefonnummer. Firmaattest dersom søker er en juridisk person. Det må gis en grundig redegjørelse for dagens aktivitet ved landingsplassen og forventet utvikling. I tillegg må det opplyses om det er gjort endringer i kommunale arealplaner for det området landingsplassen er lokalisert.

Dersom det ikke foreligger miljøutredning (vedlegg 1) eller det har skjedd endringer som har konsekvenser for tidligere vurderinger må ny miljøutredning vedlegges. Oppdaterte kart for landingsplassen må vedlegges.

2. Søknadsfrist ved fornyet konsesjon: Dersom en søknad om fornyelse av konsesjon kommer inn til Luftfartstilsynet innen seks måneder før konsesjonens utløp, forlenges den gjeldende konsesjonen automatisk frem til søknaden er avgjort. I tilfeller der søknaden kommer inn senere enn seks måneder før utløp, og saksbehandlingen vil pågå utover fristen, må det vurderes å gi midlertidig forlengelse av eksisterende konsesjon.

Dersom søknaden kommer inn etter utløp av gjeldende konsesjon, kan ikke gjeldende konsesjon forlenges. Det må da eventuelt innvilges dispensasjon fra kravet om konsesjon, eller gis en ny midlertidig konsesjon, frem til ny søknad er ferdigbehandlet.

3. Høring

Før Luftfartstilsynet fatter vedtak i konsesjonssaker blir søknad med tilhørende dokumentasjon sendt på en bred høring hos berørte interessenter.

Dokumenter som skal inngå i høringen er: høringsbrev, utkast til konsesjonsvilkår, søknad om konsesjon og andre relevante dokumenter i den enkelte saken.

De som alltid skal høres er: vertskommunen for landingsplassen, fylkeskommunen og statsforvalteren. I tillegg høres ofte Statens vegvesen, Kystverket i saker om sjøflyplasser, Finansdepartementet dersom det ligger an til store investeringer, NHO luftfart i forbindelse med konsesjoner for landingsplass til offentlig bruk, nabokommuner, nabofylker, Jernbaneverket og Forsvaret i saker der de kan ha særskilt interesse av å uttale seg. Norges Luftsportforbund høres i saker om landingsplass til offentlig bruk, og saker om landingsplass til privat bruk som primært skal betjene GA-trafikk og luftsport.

Høringer blir alltid publisert på www.luftfartstilsynet.no.

Vertskommunen må i forbindelse med høringen selv vurdere om søknaden skal legges ut på lokal kommunal høring før eventuell uttalelse gis.

Høringsfristen settes normalt til tre måneder, men kan i særlige tilfeller reduseres til seks uker.

4. Hva er avgjørende når LT vurderer om konsesjon skal gis?

Luftfartstilsynets behandling av konsesjons-søknader for landingsplasser skal være forsvarlig og sikre en samfunnstjenlig luftfart, blant annet ved at lokale myndigheter og eventuelle andre sentrale interessenter får anledning til å uttale seg om søknaden.

Luftfartstilsynet skal påse at gjeldende regelverk vedrørende konsesjonsplikt for landingsplasser overholdes av aktørene i markedet.

Hvorvidt en søknad om konsesjon skal avslås eller helt eller delvis innvilges, beror på en vurdering av om innvilgelse/ endring/ fornyelse er «forenlig med allmenne hensyn», jf. luftfartsloven § 7-6 første ledd første punktum.

Med utgangspunkt i de faktiske forhold og de andre hensyn som gjør seg gjeldende i den konkrete saken skal det vurderes om konsesjon skal innvilges, hvilke vilkår som skal gjelde for konsesjonen og hvilken periode konsesjon skal gjelde for. De viktigste vurderingstemaene er hensynet til miljø (herunder naturmangfold), helse, flysikkerhet, næringsinteresser, reguleringsplan, kulturlandskap, samt hensynet til regional utvikling og bosetting.

Det dreier seg her om en bred helhetsvurdering hvor opplysningene i søknaden sammenholdt med høringsinnspillene er det viktigste grunnlaget for den beslutning som fattes. Luftfartstilsynets har i mange år hatt en klar praksis for at vertskommunens innspill alltid tillegges stor vekt.

Ofte kan det være kryssende interesser i slike saker. De senere år har de vanskeligste avveiningene i konsesjonssaker oftest vært knyttet til støyproblematikk. Hensynet til lokale næringsinteresser og arbeidsplasser står gjerne i motsetning til hensynet til de som bor i nærheten av flyplassen. Støykartleggingen i henhold til T-1442 er først og fremst et planleggingsverktøy for bruk i den kommunale arealplanleggingen. Støysonekartene vil særlig bidra til å synliggjøre mulige konsekvenser for arealutnyttelsen i nærområdene til flyplassen. Støyberegningene vil følgelig ikke være noen fasit for hvordan Luftfartstilsynet vurderer støyutfordringene i det enkelte

tilfelle. Eventuelle krav om støyreducerende tiltak for eksisterende bebyggelse vil bli håndhevet av forurensningsmyndighetene som rette myndighet.

Konsesjonsvedtaket har alltid tilhørende konsesjonsvilkår som er bindende for konsesjonshaver. Konsesjonsvilkårene gir mer detaljert regulering av hvilken virksomhet som tillates på den enkelte landingsplass, f.eks. åpningstider, antall flybevegelser, krav om registrering av antall flybevegelser o.s.v.

Dersom det gis avslag på søknaden kan dette påklages i henhold til reglene i forvaltningsloven §§ 28 og 29.

5. Hva koster det å søke om konsesjon?

All søknadsbehandling hos Luftfartstilsynet er gebyrbelagt og belastes med gjeldende sats for ny konsesjon eller forlengelse det året komplett søknad er mottatt.

Det er egne satser for søknad om endring av konsesjon i konsesjonsperioden. Gebyrene fastsettes i egen forskrift hvert år. Det til enhver tid gjeldende gebyrregulativ er å finne på www.luftfartstilsynet.no, *BSL A 1-2. Kapittel IX – Flyplass og security.*

Dersom søknad om fornyelse kommer inn senere enn 6 måneder før utløp av gjeldende konsesjon, og det blir nødvendig å søke om midlertidig forlengelse av gjeldende konsesjon, skal det for søknad om slik midlertidig forlengelse betales gebyr for fornyelse.

Dersom søknad om fornyelse kommer inn etter at gjeldende konsesjon er utløpt, skal det betales gebyr som ved søknad om nyutstedelse av konsesjon. Fortsatt bruk av landingsplassen frem til søknaden er avgjort, forutsetter særskilt dispensasjon gitt av Luftfartsmyndigheten. I disse tilfeller påløper det gebyr for behandling av søknad om dispensasjon i henhold til det til enhver tid gjeldende gebyrregulativ.

Vedlegg 1

Miljøutredning

Spørsmålene nedenfor bør besvares som en del av miljøutredningen i henhold til § 11 annet ledd. De besvares med:

1. Sannsynlig.
2. Mindre sannsynlig.
3. Lite sannsynlig.

Ved vurdering av vesentlighetskriteriet i spørsmålene i denne sjekklisten bør det legges vekt på om sakens konsekvenser kan være særlig risikofylte, farlige eller uopprettelige.

1. Kan tiltaket bidra til miljø- eller helseskadelig forurensning?
2. Vil tiltaket føre til vesentlig påvirkning av vannkvaliteten i ferskvannsforkomster eller marine områder, slik at muligheten til å opprettholde arter og/eller økosystemer og ivareta hensynet til menneskers helse og trivsel reduseres?
3. Vil tiltaket føre til en vesentlig økning av utslippene av nærings saltene fosfor og nitrogen til ferskvannsforkomster eller marine områder?
4. Vil tiltaket føre til vesentlig utslipp av olje?
5. Vil tiltaket føre til vesentlig utslipp og bruk av kjemikalier, slik at det medfører helse- eller miljøskade?
6. Vil tiltaket føre til sluttbehandling av betydelige avfallsmengder eller til at det oppstår betydelige mengder spesialavfall?
7. Vil tiltaket føre til vesentlig økte utslipp av klimagasser, eller til produksjon og forbruk av ozonreduserende stoffer?
8. Vil tiltaket føre til vesentlig økte utslipp av svoveldioksid, nitrogenoksider, flyktige organiske forbindelser og ammoniakk, slik at naturens tålegrense overskrides?
9. Vil tiltaket bidra til vesentlig økt lokal luftforurensning?

10. Vil tiltaket bidra til vesentlig økt støy?
11. Kan tiltaket medføre inngrep i verdifulle arealer og bruken av disse, eller påvirke biologisk mangfold?
12. Vil tiltaket forårsake vesentlig inngrep, nærføring eller annen påvirkning som medfører at kulturminner og kulturmiljøer går tapt, blir skadet eller får nedsatt kvalitet?
13. Vil tiltaket påvirke landskapsbildet vesentlig, herunder landskapets kulturhistoriske trekk og estetiske kvaliteter, i landlige områder og/eller i byene og tettstedene?
14. Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for, eller for områder nær inntil, nasjonalparker, landskapsvernområder, naturreservater, vernede vassdrag, naturminner, områder som er foreslått vernet, inngrepsfrie områder, eller truede eller sårbare/hensynskrevende naturtyper?
15. Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for, eller for områder nær inntil, viktige leveområder for fredede eller truede arter?
16. Vil tiltaket påvirke høsting og annen bruk av levende ressurser slik at arter eller bestander utrykkes eller trues?
17. Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for verdifulle områder for friluftsliv, jakt, fiske eller rekreasjon, eller vanskeliggjøre den allmenne ferdsel eller tilgjengelighet til slike områder?
18. Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for områder nær inntil boliger, skoler og barnehager, og dermed innvirke på adgang til fri lek og målsetning om å etablere en sammenhengende grøntstruktur?
19. Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for andre eksisterende nasjonale planer angående miljøvern, nasjonal arealpolitikk, rikspolitiske retningslinjer og bestemmelser, fylkesplaner og fylkesdelplaner, eller komme i konflikt med målene om estetikk og tilgjengelighet for alle?
20. Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for arealer med høyt potensiale for matproduksjon eller av stor betydning for reindriften?



Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet
Sjøgata 45-47
8006 Bodø

MARS 2021