

Notat

Saksbehandler

Line Maria Stefansen Hammerlund, tlf.

Dato
07.10.2025Referanse
25/30796-5Til
kommunikasjon og samfunnskontakt

Kopi til

Høring- opprettelse av midlertidig restriksjonsområde - Røros

1. Om høringen

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette offentlig høring av søknad fra AirDodge om opprettelse av midlertidig restriksjonsområde øst av Røros lufthavn, Røros kommune.

Høringsinnspill sendes til Luftfartstilsynet innen 8. desember 2025 på e-postadresse postmottak@caa.no, og merkes med saksnummer 25/30796.

Høringen er åpen for alle. Vi ber om at høringsinstansene selv vurderer om høringen burde viderefremmes til andre aktuelle interessenter, for eksempel om høringen burde legges ut for lokal kommunal høring før eventuell uttalelse gis.

Eventuelle spørsmål kan rettes til saksbehandler Line Maria Hammerlund lmh@caa.no.

2. Nærmere om søknaden og sakens bakgrunn

AirDodge søkte i brev datert 3. juli 2025 om opprettelse av et midlertidig restriksjonsområde i luftrommet øst av Røros Lufthavn i Røros kommune. Området vil gå fra bakken til 500 fot AGL. For vertikal utstrekning se figur 1 og utkast til forskrift. AirDodge ønsker at området er aktivt daglig fra kl. 07.00 lokal tid til kl. 19.00, i 3 måneder fra området opprettes.

AirDodge er et selskap som ønsker å levere tjenester til ubemannet og bemannet luftfart i U-space luftrom.

U-space-luftrom er en UAS-geografisk sone, der UAS-operasjoner (droneoperasjoner) kun er tillatt å gjennomføre med støtte fra U-space-tjenester. I disse områdene stilles det blant annet krav til at det skal være en grunnleggende digital infrastruktur som sikrer tilgang til felles og pålitelig luftromsinformasjon for alle luftromsbrukere som opererer innenfor det aktuelle luftrommet (Common Information Service – CIS). Det er videre krav om at det skal ytes følgende tjenester innenfor dette området fra en eller flere U-space service providers (USSP):

- Network Identification Service – unik identifikasjon av droner.
- Geo awareness Service – informasjon om luftromsrestriksjoner og geografiske soner.

- UAS Flight Authorisation Service – automatisert godkjenning av droneflyvning.
- Traffic Information Service – trafikkinformasjon for å unngå kollisjoner

Formålet med U-space er å integrere ubemannet lufttrafikk med tradisjonell bemannet lufttrafikk.

Konseptet U-space er ennå ikke innført i Norge. AirDodge søker derfor om et restriksjonsområde for å få muligheten til å teste leveranse av tjenester som en USSP i en definert del av luftrommet, for å identifisere og håndtere de viktigste utfordringene i et slikt luftrom, og samtidig ivareta sikkerheten for alle aktører som opererer i området.

U-Space tjenestene som ønskes testet er:

1. Drone Identification
2. Live Air Traffic Identification
3. Geo-Zones
4. Flight Authorization

Aktivitetene som skal testes er kommersielle tjenester med droner og «first responder»-applikasjoner for droner. Dette kan være detektering av skogbrann eller leveranse av varer ved bruk av drone. Det vil kun bli gitt tillatelse til flyging av droner fra etablerte tilvirkere så som DJI og Skydio.

3. Utredning av tiltaket

3.1. Innledning

Regjeringens utredningsinstruks setter rammene for kartlegging av nye tiltak av den typen som opprettelse av restriksjonsområder vil være. Et minimumskrav er å besvare følgende seks 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?

AirDodge ønsker å teste ut å levere tjenester som en USSP i et U-space-luftrom. Selv om U-space som konsept ikke er innført i Norge, og Luftfartstilsynet ennå ikke har opprettet slikt luftrom, vurderer Luftfartstilsynet at det som utgangspunkt er hensiktsmessig at vi bidrar til å legge til rette for slik at slik testing kan skje på en trygg og hensiktsmessig måte.

U-space som konsept er et digitalt system og et sett med tjenester for å muliggjøre trygg og effektiv sameksistens mellom bemannede og ubemannede luftfartøy, spesielt i områder med høy trafikk. I luftrommet skal det være digitale tjenester der sanntidsinformasjon, droneidentifikasjon, geofencing og automatiserte flytillatelse er obligatoriske for droneoperasjoner. Formålet er å tillate mer komplekse og omfattende droneoperasjoner, spesielt i tettbygde områder og ved industri, ved å tilby en strukturert og digitalisert håndtering av luftrommet.

Det er viktig å merke seg at Luftfartstilsynet kun vurderer risiko for aktører i luftrommet før vi oppretter slike områder. Eventuell risiko for liv og verdier på bakken er ikke inkludert i vår analyse. Alle operatører av droner vil i sine godkjenninger ha krav til seg for å gjennomføre risikoanalyser av egne operasjoner.

3.3. Hvilke tiltak er relevante?

Et restriksjonsområde kan blant annet innebære forbud mot spesifikk aktivitet, enten for angitte tidsrom eller med særskilte unntak og tilpasninger. I foreliggende sak anser Luftfartstilsynet at opprettelse av et restriksjonsområde er det sikreste alternativet for å ivareta flysikkerheten til annen trafikk. Alle aktører som ønsker å operere i eller fly inn i området må søke AirDodge i forkant.

Luftfartstilsynet kan opprette restriksjonsområder med hjemmel i forskrift av 14. desember 2021 nr. 3530 om luftromsorganisering §§ 17 og 22, jf. Lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 9-1 a. Restriksjonsområder opprettes i form av forskrift, jf. forskrift om luftromsorganisering § 4, første ledd.

3.4. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Opprettelse av et midlertidig restriksjonsområde i det aktuelle luftrommet er først og fremst prinsipielt utfordrende ved at det innebærer at luftrommet, som i utgangspunktet er fritt til bruk for alle, ikke lenger vil være tilgjengelig for andre aktører som ønsker å bruke luftrommet uten tillatelse fra AirDodge.

Det at en privat aktør blir gitt myndighet over en del av ikke-kontrollert luftrom og selv kan regulere hvem som får tillatelse til å bruke luftrommet, kan være problematisk. Luftfartstilsynet mener likevel at det er interessant å få testet ut leveranse av tjenester til droner og bemannet luftfart i en liten del av luftrommet som er avsatt til dette.

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

De positive virkningene av tiltaket er først og fremst at restriksjonsområdet vil kunne sette AirDodge i stand til å teste ut leveransen av tjenester i et avgrenset luftrom. Restriksjonsområdet vil bidra til å ivareta flysikkerheten på en god måte da aktiviteten inne i restriksjonsområdet vil bli adskilt fra annen lufttrafikk.

At det etableres et restriksjonsområde vil redusere risikoen for at uvedkommende uforvarende opererer luftfartøy i området, da utstrekning og høyde på området vil være publisert på NOTAM.

3.6. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Forutsatt at det ikke avdekkes vektige motforestillinger mot opprettelsen av restriksjonsområdet, anbefaler Luftfartstilsynet samlet sett at området opprettes.

Luftfartstilsynet foreslår derfor at det fastsettes en forskrift om opprettelse av et midlertidig restriksjonsområde slik det er søkt om. Utkast til forskrift er vedlagt dette høringsbrevet.

3.7. Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Forutsetningene for en vellykket gjennomføring er at alle luftfartøy, som ikke har fått særskilt tillatelse eller er unntatt fra å følge restriksjonene i området, retter seg etter restriksjonene som forskriften fastsetter.

Figur 1:

