

Notat

Saksbehandler

Line Maria Stefansen Hammerlund, tlf.

Dato
11.09.2026Referanse
26/16109-7Til
kommunikasjon og samfunnskontakt

Kopi til

Høring - Søknad om opprettelse av midlertidige fareområder mellom Vestby og Skien**Om høringen**

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette offentlig høring av søknad fra Nordic Unmanned om opprettelse av midlertidige fareområder mellom Vestby og Skien.

Nordic Unmanned har planlagt en fast logistikkroute med RPAS (ubemannet luftfartøy) mellom Vestby og Skien. Organisasjonen har i den anledning sendt inn en søknad om opprettelse av to midlertidige fareområder for å hindre at aktiviteten reduserer flysikkerheten i det berørte luftrommet. Søknaden er vedlagt.

Operasjonene skal gjennomføres som BVLOS-operasjoner (Beyond Visual Line of Sight). Dette innebærer at det ubemannede luftfartøyet opererer uten at fjernpiloten har direkte visuell kontakt med luftfartøyet. Som følge av dette har operatøren begrensede muligheter til å oppfylle prinsippet om «se og bli sett», som ellers gjelder for luftfartøy i det aktuelle luftrommet.

Høringen er åpen for alle. Vi ber om at høringsinstansene selv vurderer om høringen burde viderefremidles til andre aktuelle interessenter,

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

Høringsinnspill sendes til [Luftfartstilsynet](https://luftfartstilsynet.no) innen **31. oktober 2026**, og merkes med saksnummer 26/16109.

Nærmere om søknaden og sakens bakgrunn

Nordic Unmanned AS. Org,nr: 932 290 537 søkte i brev datert 10. juni 2026 om opprettelse av to sammenhengende midlertidige fareområder (D-områder) for en planlagt fast logistikkroute med RPAS mellom Vestby og Skien.

Søknaden omfatter BVLOS-operasjoner med RPAS av typen **Phoenix-Wings Orca** på en fast logistikkroute mellom Vestby og Skien. Operasjonene er planlagt med landingsplass nordvest for Skien lufthavn Geiteryggen (ENSN).

PhoenixWings Orca er en elektrisk VTOL-drone med fast vinge utviklet for godstransport. Den har et vingspenn på 2,98 m, nyttelast inntil 15 kg og marsjfart ca. 110 km/t. Den starter og lander vertikalt med hjelp av vertikale løfterotorer, og to propeller gir framdrift i marsjfasen. Dronen har redundante motorlinjer, sensorer og aktuatorer samt fallskjermbasert redningssystem.

Øvre grense på områdene er henholdsvis 500ft AMSL for Blokk 1- Oslofjorden og 1500ft AMSL Blokk 2 – Vestby-Skien. Operativ høyde vil være 100ft under øvre grense.

Nordic Unmanned har søkt om en varighet på områdene på 12 mnd.

Utredning av tiltaket

Et fareområde innebærer ingen restriksjoner for øvrige luftromsbrukere, men fungerer som informasjon om at det innenfor området kan foregå aktiviteter som kan utgjøre en fare for annen luftfart. Luftromsbrukere oppfordres derfor til å utvise særlig aktsomhet ved operasjoner i eller nær området.

Operasjoner med ubemannede luftfartøy gjennomføres ofte i lavere høyder enn de fleste operasjoner med bemannede luftfartøy. Slike operasjoner kan gi opphav til bekymringer knyttet til personvern og privatlivets fred, samt oppleves som en belastning på grunn av støy. Operasjonene skal ta hensyn til opprettede naturvernsoner og andre restriksjoner i luftrommet.

Luftfartstilsynet gjennomfører normalt ikke offentlige høringer på fareområder, siden det ikke introduserer en restriksjon i luftrommet. Vi velger likevel å gjøre det denne gang siden de omsøkte operasjonene vil foregå i en del av luftrommet hvor det foregår en del aktivitet i lavere høyder av blant annet politiets helikopter, Forsvaret og ambulansehelikopter. Høringen vil gi berørte parter anledning til å uttale seg om tiltaket og for å vurdere behovet for eventuelle justeringer av områdenes utforming eller omfang. Dette er den første saken av denne typen og omfang, og det er indikasjoner på at droneoperatørene på sikt ønsker å gjøre dette til et permanent område. Vi behøver derfor et bredt og godt informasjonsgrunnlag for å vurdere saken, og ønsker innspill om denne aktiviteten samt etableringen av permanente dronekorridorer.

Det er regjeringens utredningsinstruks som setter rammene for kartlegging av nye tiltak av denne typen. 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?

Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Den farefulle aktiviteten som begrunner behovet for fareområde er BVLOS-flyging, et ubemannet luftfartøy i lav høyde gjennom en fast korridor. Aktiviteten innebærer at luftfartøyet opererer uten at fjernpiloten har direkte visuell kontakt. Denne type operasjon har ikke mulighet til å oppnå kravene til «se-og-bli-sett» som er i dette luftrommet. Annen lufttrafikk vil derfor bli informert om aktiviteten ved opprettelsen av fareområder.

Hvilke tiltak er relevante?

For å løse de problemene og oppnå de behovene som Nordic Unmanned beskriver i søknaden, så vurderer Luftfartstilsynet at det er opprettelse av et midlertidig fareområde som er det relevante tiltaket.

Luftfartstilsynet kan opprette fareområder med hjemmel i forskrift av 14. desember 2021 nr. 3530 om luftromsorganisering §§ 17 og 22, jf. luftfartsloven § 9-1 a. Fareområder opprettes i form av vedtak, jf. forskrift om luftromsorganisering § 4, første ledd. Et fareområde innebærer ikke forbud mot aktivitet, men gir andre aktører informasjon om farefull aktivitet i området. Bakgrunnen for at vi ønsker å gjennomføre høring ved opprettelsen av de to midlertidige fareområdene, er at vi ønsker å gjøre aktiviteten kjent for de som blir berørt og få innspill på eventuelt justering av områdene.

Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Opprettelse av fareområder innebærer ikke at luftrommet ikke er tilgjengelig for andre luftrombrukere. Siden Nordic Unmanned ikke har mulighet til å følge kravene i angjeldende luftrom, må andre luftromsbrukere som velger å fly inn i områdene, være ekstra aktsomme.

Operasjon med droner kan være til sjenanse for befolkningen på bakken siden slike operasjoner foregår i lavere høyder enn regulære operasjoner med luftfartøy. Det er likevel ikke ulovlig å fly over bebyggelse og eiendommer, men dette skal gjøres med aktsomhet. Luftfartstilsynet vil sette som vilkår at operatøren skal tilstrebe å ikke overfly befolkning, og det skal være gjort særlige tiltak for å ikke fly over skoler, barnehager, idrettsarenaer, og andre utendørs samlingsarenaer eller særlig sårbare områder.

Det er også være et vilkår at naturvernområder med forbud mot operasjoner med droner ikke skal overflys.

Nordic Unmanned planlegger med en til to flyginger i døgnet. De ønsket i søknaden av områdene skal aktiveres og deaktiveres med Avinor Flysikring. Avinor Flysikring ønsker ikke dette ansvaret, siden de ikke har totaloversikt over aktivitet i ikke kontrollert luftrom. Luftfartstilsynet foreslår derfor at områdene publiseres på NOTAM med informasjon om at tidspunktene som viser når det er aktivitet i områdene, kommer på eget NOTAM 24 timer før aktiviteten starter. Det betyr at Nordic Unmanned må planlegge sine operasjoner dagen i forveien, og ha avtale med NOTAM-kontoret om daglige oppdatering av NOTAM.

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

Det foreslåtte tiltaket er opprettelse av to midlertidige fareområder. Virkningene vil derfor være midlertidig.

De positive virkningene av tiltaket er først og fremst at fareområdet gir andre luftromsbrukere informasjon om at det er en fare i det angjeldende luftrommet og at de må være ekstra aktsomme dersom de velger å operere i fareområdene.

At det etableres et fareområde vil redusere risikoen for at uvedkommende uforvarende opererer luftfartøy i området, da utstrekning og høyde på området vil være publisert på NOTAM. Luftfartstilsynet forventer at på lengre sikt vil informasjon om området også gjøres tilgjengelig i formater og på plattformer som er lettere tilgjengelig for luftromsaktører, da spesielt det ubemannede luftfartssegmentet.

Innbyggere som bor i nærheten av, eller under, de foreslåtte fareområdene som er utformet som korridorer, kan oppleve støy og ulemper som følge av droneflyging over eiendommer og friluftsområder. En medvirkende årsak til at slike operasjoner kan oppleves som forstyrrende, er at aktiviteten er uvant og at det kan være usikkerhet knyttet til omfang, varighet og formål. Høringen har blant annet til hensikt å bidra til å redusere denne usikkerheten gjennom informasjon og åpenhet om den planlagte virksomheten. For å sikre at lokale hensyn og berørte interessenters synspunkter blir ivare tatt på en god måte, er vi avhengige av kommunenes medvirkning og innspill.

Luftfartstilsynet har gitt Nordic Unmanned tillatelse til å teste ut operasjonene mens områdene er på høring. Nordic Unmanned har fått tillatelse til inntil 3 operasjoner per i uke i fire uker. Dette vil gi både de, og dere som blir berørt, litt erfaringer med aktiviteten. Informasjon om disse operasjonene vil bli gjort kjent via NOTAM.

Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Forutsatt at det ikke avdekkes vektige motforestillinger mot opprettelsen av fareområdene, anbefaler Luftfartstilsynet samlet sett at områdene opprettes for en periode på 12 måneder.

Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Forutsetningene for en vellykket gjennomføring er at alle luftfartøy gjør seg kjent med informasjon om aktiviteten i området og tar nødvendige forhåndsregler, samt at de berørte kommunene ivaretar innbyggernes interesser på en god måte.