Luftfartstilsynet

Mottakere: se adresseliste

Vår ref.	Saksbehandler	Vår dato
22/08508-30	Stine Mari Sørensen	29.10.2026

Høring - søknad om konsesjon for å drive og inneha Mosjøen helikopterplass, Kjærstad

1. Om høringen

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette offentlig høring av søknad fra Arctic Aviation AS om konsesjon for å drive og inneha Mosjøen helikopterplass, Kjærstad.

Alle interesserte parter inviteres til å komme med innspill. Høringsinnspill sendes til Luftfartstilsynet innen 2. februar 2027 via Digipost eller eFormidling, og merkes med saksnummer 22/08508.

Høringen er åpen for alle. Vi ber om at høringsinstansene selv vurderer om høringen burde videreformidles til andre aktuelle interessenter. Dette kan for eksempel innebære at høringen blir lagt ut til lokal kommunal høring før en eventuell uttalelse gis.

2. Sakens bakgrunn og søknaden

Arctic Aviation AS (organisasjonsnummer 983 783 813) søkte i brev datert 24. november 2025 om konsesjon for å drive og inneha Mosjøen helikopterplass, Kjærstad.

Søknaden fra Arctic Aviation AS (heretter Arctic Aviation) er en søknad om første gangs utstedelse av konsesjon. Et annet selskap har tidligere hatt konsesjon til å drive og inneha landingsplassen, men denne konsesjonen utløp 1. oktober 2024.

Luftfartstilsynet
Sjøgata 45-47, 8006 Bodø
Postboks 243, N-8001 Bodø

+47 755 85 000
postmottak@caa.no
luftfartstilsynet.no

Søknaden om konsesjon ble mottatt fra Fonnafly Helifly AS. Etter at søknaden ble sendt inn har Fonnafly Helifly AS fusjonert med Arctic Aviation og deretter endret navn. Luftfartstilsynet har avklart med søkeren at det er Arctic Aviation som søker om konsesjon på Mosjøen helikopterplass, Kjærstad.

Arctic Aviation søker om konsesjon for et trafikkomfang på 1200 flybevegelser per år og 40 flybevegelser per uke. Selskapet opererer med VFR-trafikk på dagtid og de opplyser at flygningene vil skje hele året mellom kl. 06.00 og kl. 23.00. Landingsplassen er til privat bruk og skal kun brukes som sekundærbase for Arctic Aviation sine operasjoner i området. Ifølge søknaden vil det ikke bli utført rutetrafikk eller regulær flyging fra helikopterplassen. Helikopterplassen vil brukes til en- og tomotors lette og mellomtunge helikoptre, primært Airbus Helicopter AS350/EC130/H125 og Bell 205.

I tilknytning til søknaden om konsesjon er det lagt frem dokumentasjon om leie av området hvor landingsplassen skal ligge. Arctic Aviation leier området av Helibygg AS, som har hjemmel til festerett på grunnen. Ifølge søknaden er helikopterplassen plassert på et område som er regulert til industri/luftfart, og Arctic Aviation skriver at dette er i samsvar med gjeldende arealplan.

Den 23. juni mottok Luftfartstilsynet en støyvurdering som utreder de støymessige konsekvensene av aktiviteten på landingsplassen. Luftfartstilsynet har også mottatt en miljøvurdering fra søkeren, og dokumentasjon på de øvrige kravene i regelverket.

Luftfartstilsynet viser for øvrig til kopi av søknaden, som sammen med de øvrige høringsdokumentene er tilgjengelig på https://www.luftfartstilsynet.no/horinger.

3. Konsesjonsregelverket

Alle som vil anlegge, drive eller inneha en landingsplass skal som hovedregel inneha konsesjon, jf. lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 7-5, første ledd. Ifølge luftfartsloven § 7-6 skal konsesjon bare gis når det er forenlig med allmenne hensyn, og uttalelser fra vedkommende kommunale og andre myndigheter skal innhentes før konsesjon eventuelt innvilges.

Vilkåret «forenlig med allmenne hensyn» er nærmere presisert i forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1 – heretter konsesjonsforskriften) § 1 bokstav b, som lyder:

> *«Formålet med forskriften er:*
> *(…)*

> *b. Å sikre en samfunnstjenlig luftfart og en hensiktsmessig disponering av arealer, og at vurderingen av konsesjonssøknader skjer ut fra hensynet til miljø, helse, flysikkerhet, næringsinteresser, reguleringsplan, kulturlandskap, samt hensynet til regional utvikling og bosetting.»*

Etter luftfartsloven § 7-7 gis konsesjoner for en bestemt periode og med nødvendige vilkår. For landingsplasser til privat bruk er hovedregelen at konsesjon gis for ti år, jf. konsesjonsforskriften § 15.

I konsesjonsforskriften § 6, jf. § 7 flg. stilles det krav til de opplysningene som skal følge søknad om første gangs utstedelse av konsesjon.

4. Høringen

4.1 Innledning

Luftfartstilsynet ber høringsinstansene vurdere etablering og driften av landingsplassen opp mot allmenne hensyn, med særlig vekt på de momentene som er nevnt i konsesjonsforskriften § 1 bokstav b.

I tillegg til det høringsinstansene eventuelt selv ønsker å ta opp, ber vi om at høringsinnspillene også inkluderer en vurdering av de momentene som er omtalt nedenfor.

4.2 Forholdet til kommunal arealplan

Det følger av luftfartsloven at konsesjon som hovedregel ikke kan gis i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven, § 7-6 tredje og fjerde ledd. Konsesjon kan likevel gis i strid med arealplaner dersom vedkommende plan- og bygningsmyndighet samtykker til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden.

Søkeren har opplyst at helikopterplassen er plassert på et område som er regulert til industri/luftfart, og at landingsplassen er i samsvar med gjeldende arealplan. Luftfartstilsynet har mottatt et dokument som angår reguleringsplanen for Mosjøen lufthavn, hvor også Mosjøen helikopterplass er inkludert i kartutsnittet. Dokumentet viser at området rundt helikopterlandingsplassen er regulert som offentlig trafikkområde, og at området kan brukes til hangar, verksted og administrasjonsbygg. Luftfartstilsynet kan ikke se at området hvor det er søkt om konsesjon er regulert til landingsplass for helikopter.

Det er uklart for Luftfartstilsynet om konsesjonen det er søkt om vil være i strid med den gjeldende arealplanen for området. Vi ber derfor om at kommunen vurderer dette særskilt.

Dersom søknaden er i strid med arealplanen, ber vi om en tilbakemelding på om kommunen likevel samtykker til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden. Et slikt samtykke vil i så fall være et uttrykk for at kommunen er innstilt på å foreta planendringer eller vurdere muligheten for å dispensere fra gjeldende plan, slik at konsesjonstiltaket også blir forankret i kommunens plangrunnlag.

4.3 Dokumentasjon på eierforholdet

Ifølge konsesjonsforskriften § 9 bokstav a skal søknaden inneholde dokumentasjon på eierforholdet der landingsplassen skal ligge, i form av utskrift av grunnboken og eventuelt avtale med grunneier om eksklusiv bruks- og råderett over området som landingsplass i hele perioden det søkes konsesjon for.

Arctic Aviation har lagt frem dokumentasjon som angår leie av området hvor landingsplassen ligger. Ifølge leieavtalen leier Arctic Aviation området av Helibygg AS, som har hjemmel til festerett på grunnen. I grunnboken står det at Avinor AS har eiendomsrett til grunnen. Luftfartstilsynet legger til grunn at Helibygg AS har rett til å leie ut området til Arctic Aviation. Dersom dette ikke er riktig, ber vi om at høringsinstansene beskriver dette i sitt høringssvar.

Ifølge leieavtalen gjelder den fra 1. desember 2025. Avtalen kan sies opp etter det første året med en oppsigelsesfrist på 12 måneder. Ettersom leieavtalen ikke har en fastsatt leieperiode legger vi til grunn at leieavtalen gjelder for hele konsesjonsperioden, som i dette tilfellet er ti år. Det stilles som vilkår for konsesjonen at søkeren har en gjeldende avtale om bruk av området som landingsplass for hele konsesjonsperioden.

4.4 Forholdet til naturmangfoldloven

Luftfartstilsynet har innledningsvis i saksbehandlingen sett hen til lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12, jf. § 7.

Arctic Aviation har i søknaden presentert en egenerklæring knyttet til landingsplassens påvirkning på miljøet. Miljøerklæringen er i samsvar med veiledningen til konsesjonsforskriften. Utredningen har ikke identifisert vesentlige miljømessige konsekvenser som kan være særlig risikofylte, farlige eller uopprettelige.

Luftfartstilsynet legger til grunn at høringsinstansene kan ha større kunnskap om naturmangfoldet i området og om hvordan landingsplassen kan påvirke dette. Dersom dere kjenner til forhold som bør vurderes nærmere, ber vi om at dette beskrives særskilt i et høringssvar. Begrunn vurderingene med konkrete kilder.

4.5 Om støy

Det følger av konsesjonsforskriften at en støyberegning i samsvar med *retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442* i utgangspunktet skal være en del av søknaden, jf. § 11 tredje ledd. I samsvar med § 11 tredje ledd andre punktum, kan Luftfartstilsynet dispensere fra dette kravet. Arctic Aviation har ikke søkt om en slik dispensasjon.

Mosjøen helikopterplass, Kjærstad ligger tett inntil Mosjøen lufthavn, Kjærstad. Den 6. mars 2026 sendte søkeren inn en støyberegning som gjelder for Mosjøen lufthavn, Kjærstad. Denne støyberegningen er i henhold til T-1442, og er datert 7. september 2017. Etter en nærmere vurdering fant Luftfartstilsynet at støyvurderingen ikke var dekkende for de operasjonene som Arctic Aviation har søkt om ettersom beregningen fra 2017 la til grunn færre helikopterbevegelser. Luftfartstilsynet ba derfor søkeren om å innhente en ny støyberegning. Siden helikopterplassen ligger såpass nært en offentlig landingsplass med jevnlig trafikk, ba vi om at den nye støyberegningen skulle omfatte den totale støyen i området (sumstøy).

Ny støyberegning utført av SINTEF ble mottatt den 23. juni 2026. SINTEF har lagt til grunn at den største helikoptertypen for konsesjonssøknaden er Airbus Helicopters AS350, som er den dimensjonerende helikoptertype for plassen. Denne helikoptertypen ligger ikke i SINTEFs database med støydata, men SA350 har tilsvarende støyprofil og er brukt som substitutt. Alle beregningene baserer seg på denne helikoptertypen.

I støyberegningen anslås det at antall flybevegelser per år er 1200. Det forventes ingen endring i trafikkmengde i prognosen 10 år fram i tid, og de beregnede støynivåene gjelder derfor også for prognosen. SINTEF har lagt til grunn at trafikken fordeles 88 % på dagtid (kl. 07 – 19), 10 % på kveld (kl. 19 – 23) og 2 % på natt (kl. 23 – 07). Støyberegningen konkluderer med at det er ingen boliger som ligger innenfor støysonene. Se nærmere beskrivelser i den vedlagte støyberegningen.

Luftfartstilsynet kan ikke se at SINTEF har gjort beregninger for sumstøy. Luftfartstilsynet har vurdert om det er nødvendig å innhente en ny støyberegning i denne saken. Etter vår forståelse har hverken

den nye støyberegningen for helikopterplassen eller støyberegningen for Mosjøen lufthavn (2017) konkludert med at det er boliger i støysonene, og vi har ikke mottatt informasjon om at det planlegges bygging i området. Basert på dette er Luftfartstilsynet innstilt på å ikke kreve innhenting av en ny støyberegning før konsesjonen gis. I denne vurderingen har vi også lagt vekt på kostnaden forbundet med det å utarbeide en støyberegning etter T-1442.

Dersom høringsinstansene likevel mener at det bør gjennomføres en beregning av sumstøy før konsesjonen gis, ber vi om tilbakemelding på det. Dersom det ikke er behov for en ny støyberegning, vil Luftfartstilsynet be konsesjonshaver om å gjennomføre en vurdering av andre støykilder selv, slik at den totale summen av støy ved helikopterlandingsplassen tas hensyn til.

Vi ber også om innspill tilknyttet andre aspekter ved støy tilknyttet Mosjøen helikopterplass, Kjærstad.

4.6 Om flysikkerhet

Ifølge konsesjonsforskriften § 1 bokstav b skal vurderingen av konsesjonssøknader blant annet skje ut fra hensynet til flysikkerhet.

Arctic Aviation søker om konsesjon på en landingsplass som ligger inntil Mosjøen lufthavn, Kjærstad, hvor det er jevnlig flytrafikk. På grunn av dette er det svært viktig at flysikkerheten blir ivaretatt. Arctic Aviation må i deres Management System beskrive at de skal samarbeide med Avinor flysikring både i og utenfor åpningstiden. Når det gjelder flyging utenfor åpningstiden skal selskapet avklare operasjonene med AFIS-enheten og andre luftromsbrukere, mht. frekvensbruk og flygeinformasjonstjeneste. Luftfartstilsynet har beskrevet hensynet til flysikkerheten i utkast til konsesjonsvilkår under punkt 2.

4.7 Om teknisk og operativ godkjenning

Det følger av forskrift 30. oktober 2001 nr. 1231 om krav til teknisk/operativ godkjenning (BSL E 1-2), punkt 4.1, at det kreves teknisk/operativ godkjenning fra Luftfartstilsynet dersom landingsplassen skal benyttes til:

- flyging i samsvar med instrumentflygereglene,
- luftrutetrafikk,
- flyging med landfly med betalende passasjerer,

- hoved- eller sekundærbase for ervervsmessig luftfartsforetak.

I tillegg til de ovennevnte aktiviteter kan Luftfartstilsynet bestemme at landingsplassen likevel skal ha teknisk/operativ godkjenning når det foreligger særlige grunner, jf. punkt 4.2.

Ettersom landingsplassen skal benyttes som sekundærbase for Arctic Aviation, kreves det teknisk/operativ godkjenning fra Luftfartstilsynet. Det stilles som vilkår for drift av landingsplassen i samsvar med konsesjonen, at landingsplassen oppnår teknisk/operativ godkjenning.

4.8 Konsesjonsvilkår

Det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår bygger på Luftfartstilsynets alminnelige praksis, mal for konsesjonsvilkår og opplysningene i søknaden.

I tråd med søknaden og støyberegningen er trafikkomfanget for konsesjonen satt til 40 flybevegelser per uke, begrenset til 1200 per år. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De 1200 flybevegelsene vil omfatte all aktivitet på landingsplassen. Rammen for trafikkomfanget er absolutt. Dersom det i konsesjonsperioden er aktuelt med et høyere antall flybevegelser, må konsesjonen først endres.

Konsesjonen gjelder for ti år, med mindre avtalen om bruk av området sies opp tidligere.

Konsesjonshavers Management System skal beskrive samarbeidet med Avinor flysikring både i og utenfor åpningstiden. Når det gjelder flyging utenfor åpningstiden skal selskapet avklare operasjonene med AFIS-enheten og andre luftromsbrukere, mht. frekvensbruk og flygeinformasjonstjeneste.

Det stilles som vilkår for konsesjon at landingsplassen oppnår teknisk/operativ godkjenning.

For øvrig viser vi til det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår.

Med vennlig hilsen

Asgeir Fløgum Vågan Stine Mari Sørensen

juridisk seniorrådgiver, fagansvarlig flyplass juridisk seniorrådgiver
og konsesjon
direktoratsavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Vedlegg:
Utkast til konsesjonsvilkår
Vedlegg 1-1 Firmaattest AA
SINTEF prosjektnotat Støyberegning Mosjøen Lufthavn Heliport
Vedlegg 2-2grunnboksutskrift_1824_18_30_0_0
102016183-00002 Flystysoner p Mosjen lufthamn v2.0 443028_2_1
Organisasjonskart for Mosjøen helikopterplass Kjærstad
Vedlegg 3-1 Utfylt miljøutredning jf § 11 nr 2
Leiavtale_Helibygg
arealplan
Konsesjonssoknad_Mosjoen_helikopterplass_Kjaerstad

Mottakere:
NORDLAND FYLKESKOMMUNE
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
STATSFORVALTEREN I NORDLAND
STATENS VEGVESEN
STATENS KARTVERK
VEFSN KOMMUNE
AVINOR AS AVD MOSJØEN LUFTHAVN

Kopi til:
ARCTIC AVIATION AS