

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

**Saksbehandler:** Stine Mari Sørensen  
**Telefon:** 75585000  
**Vår dato:** 08.06.2026  
**Vår referanse:** 25/46191-11

**Deres dato:**

**Deres referanse:**

## **Høring – søknad om midlertidig konsesjon for å drive og inneha Mosjøen helikopterplass, Øya**

### **1. Om høringen**

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette en offentlig høring av søknad fra Heli-Team AS om konsesjon for Mosjøen helikopterplass, Øya.

Alle interesserte parter inviteres til å komme med innspill. Høringsinnspill sendes til Luftfartstilsynet innen 8. september 2026 via Digipost eller eFormidling, og merkes med saksnummer 25/46191.

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**

Heli-Team AS (organisasjonsnummer 850 447 772) søkte i brev datert 5. desember 2025 om konsesjon til å drive og inneha Mosjøen helikopterplass, Øya. I søknaden opplyser Heli-Team om at de tidvis har hatt operasjoner ved landingsplassen, noe Vefsn kommune har vært innforstått med. Ettersom aktiviteten har vist seg å være høyere enn antatt, søker de nå om midlertidig konsesjon.

Heli-Team søker om konsesjon for et trafikkomfang på 1500 flybevegelser per år og 30 flybevegelser per uke. Landingsplassen er til privat bruk og skal kun brukes som sekundærbase for Heli-Team sine operasjoner i området. Ifølge søknaden er landingsplassen forbeholdt Heli-Team.

Ifølge søknaden er Airbus Helicopter AS350/H125 den største helikoptertypen som vil benytte landingsplassen. Helikopterplassen vil brukes hele året. Selskapet opererer kun med VFR-trafikk i dagslys, og åpningstidene vil derfor variere avhengig av forholdene. Inn- og utflyging vil for det vesentlige foregå over industriområdet eller over elven.

I tilknytning til søknaden om konsesjon er det lagt frem dokumentasjon om leie av området hvor landingsplassen skal ligge. Heli-Team skal leie området av Midt-Norsk Betong Mosjøen AS, og eier av området er 3.M Eiendom AS. Eier av området har opplyst i eget brev at de ikke har innsigelser mot at Heli-Team søker om konsesjon. Leieforholdet utløper 31. desember 2028. Heli-Team har informert Luftfartstilsynet om at de kun søker om konsesjon for landingsplassen frem til denne datoen.

Heli-Team har fremlagt dokumentasjon som viser at Vefsn kommune anser virksomheten for å være i samsvar med gjeldende reguleringsplan for området, under forutsetning av at forholdene omtalt i brev av 29. oktober 2025 blir ivaretatt.

Luftfartstilsynet viser til kopi av søknaden, som sammen med de øvrige høringsdokumentene er tilgjengelig på [www.luftfartstilsynet.no](http://www.luftfartstilsynet.no) under fanen «Høringer».

### 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 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:

«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 10 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.

I forbindelse med søknaden har Luftfartstilsynet mottatt et dokument fra Vefsn kommune datert 29. oktober 2025 hvor det står at en permanent etablering av helikopterbasen vil være i tråd med eksisterende reguleringsplan for området, under forutsetning av at forholdene omtalt i brevet blir ivaretatt. Brevet fra kommunen er vedlagt denne høringen.

Etter Luftfartstilsynets vurdering vil innvilgelse av konsesjonen for Mosjøen helikopterplass, Øya ikke være i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven. Dersom dette ikke er riktig, ber vi om at kommunen beskriver dette i sitt høringssvar.

##### ***4.3 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. Reglene her stiller krav til at forvaltningen skal legge til grunn visse prinsipper ved utøvelse av offentlig myndighet, med formål om å verne naturmangfoldet.

Heli-Team 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 høringsvar. Begrunn vurderingene med konkrete kilder.

#### **4.4 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 søknad om konsesjon har konsesjonshaver vedlagt en KI-generert støyberegning. Ettersom Luftfartstilsynet ikke hadde mulighet til å vurdere hvorvidt denne var i henhold til T-1442, ba vi søker sende inn en ny støyberegning. Ny støyberegning utført av SINTEF ble mottatt 9. april 2026.

SINTEF har lagt til grunn at største helikoptertype for konsesjonssøknaden er Airbus Helicopter AS350/H125, som er 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 uke ikke vil overstige 30. 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 all trafikk på landingsplassen vil skje mellom kl. 07.00 og kl. 19.00. Støyberegningen konkluderer med at det er to boliger som ligger innenfor gul støysone. Se nærmere beskrivelser i den vedlagte støyberegningen.

I miljøutredningen har Heli-Team beskrevet at det går en gangvei forbi landingsplassen som benyttes relativt mye av byens befolkning. Konsesjonssøkeren er innstilt på å sette opp nødvendig støyskjerming mot veien, og det vil bli satt opp merking på begge sider av landingsplassen.

Dersom høringsinstansene har merknader knyttet til støy, ber vi om innspill om dette.

#### **4.5 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 30 flybevegelser per uke, begrenset til 1500 per år. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De 1500 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.

Det er kun søkt om midlertidig konsesjon frem til 31. desember 2028. Ved behov for konsesjon utover denne datoen, må det søkes om fornyelse.

For øvrig viser vi til det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår.

Med vennlig hilsen

Asgeir Fløgum Vågan  
juridisk seniorrådgiver, fagansvarlig flyplass  
og konsesjon  
direktoratsavdelingen

Stine Mari Sørensen  
juridisk seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.*

Kopi til: Heli Team AS, Nordland fylkeskommune, Samferdselsdepartementet, Statens kartverk, Statens vegvesen, Vefsn kommune