



Søknad om Konesesjon for Mosjøen Helikopterplass - Øya

Med referanse til BSL E 1-1, søker Heli-Team AS med dette om konsesjon for helikopter landingsplass beliggende på Øya i Mosjøen, i Vefsn Kommune.

Historikk

Heli-Team har i perioder over de siste tre år, i forståelse med Vefsn Kommune, hatt tidvise operasjoner ved plassen, da som midlertidig landingsplass. Aktiviteten har vist seg å være høyere enn opprinnelig forventet, hvilket bringer oss innenfor kravene til konsesjon.

Det kan også nevnes at vi har et åpent avvik hos Luftfartstilsynet på godkjenning som operativ base iht. (EU) 965/2012. Som et resultat av dette avviket har vi derfor inne søknad om operativ base, og Luftfartstilsynet planlegger adgangskontroll av basen plassen 19.11.2025.

Navn på landingsplass

Helikopterplassen er tiltenkt navnet Mosjøen Helikopterplass – Øya. Dette er i tråd med BSL E 1-1 §7 (2).

Opplysninger om konsesjonssøker.

Søker er: Heli-Team AS, Stangnesterterminalen 2D, 9409 Harstad, tel. 77001640, e-post post@heliteam.no/post.caa@heliteam.no (benytt gjerne den siste e-post adressen for denne saken).

Opplysninger om området der landingsplassen skal ligge

Landingsplassen ligger på et industriområde benevnt Øya i sørenden av Mosjøen, på gnr. 15, bnr. 145 i Vefsn Kommune. Adressen er Lensegata 36,

Eier av gnr. 15 bnr. 145 er 3M Eiendom, som har leieavtale med Loe Midt-Norsk Betong Mosjøen AS. Eier av Loe Midt-Norsk Betong Mosjøen AS er også hovedeier i Heli-Team AS. Heli-Team AS har leieavtale med Loe Midt-Norsk Betong Mosjøen AS.

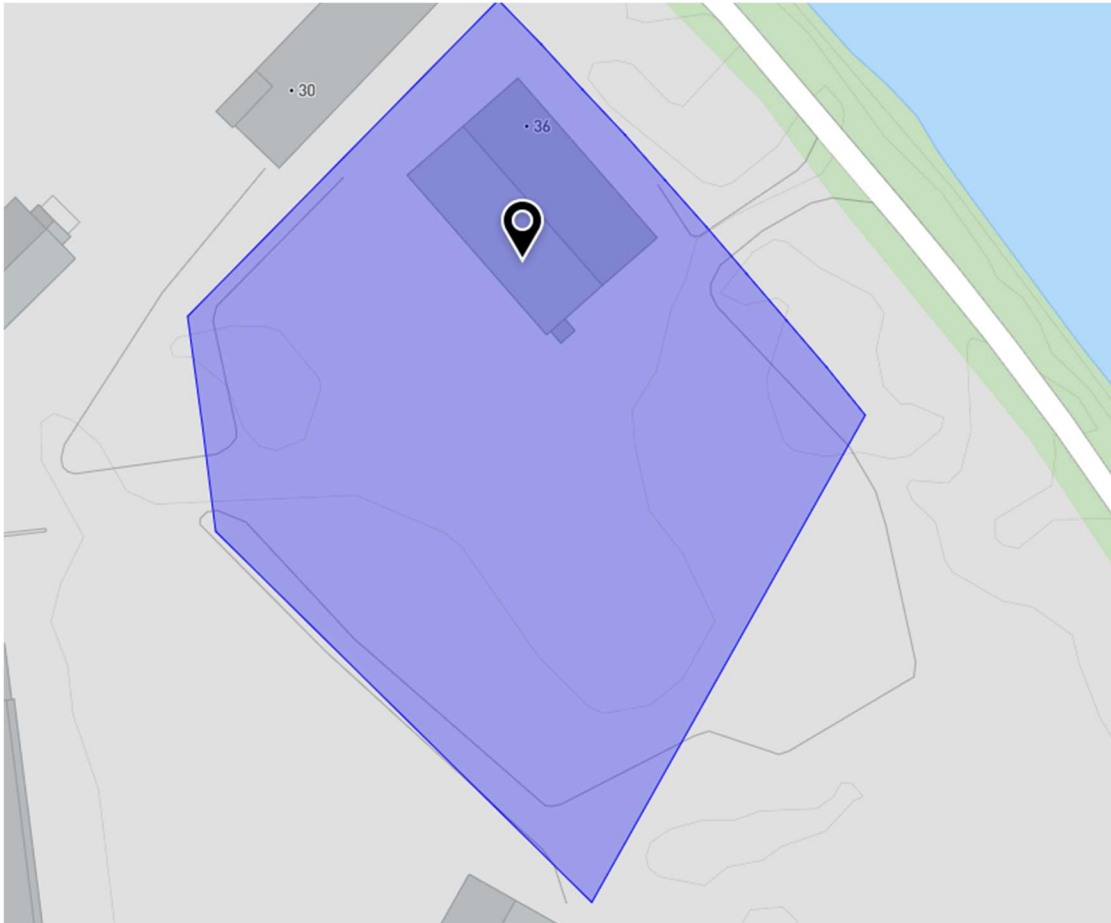
Området plassen ligger på er regulert som industriområde, men i brev til Heli-Team AS av 29.10.2025 (se vedlegg) har kommunen informert oss om at helikoptervirksomheten ansees å falle innenfor rammene av reguleringsforskriften for området.

Området er flatt og består i hovedsak av lav industribebyggelse. Plassen vi søker om konsesjon for ligger i sydendene av dette industriområdet, nær elven Vefsna.

Totalt areal på plassen er 3577 kvm, hvorav 330 kvm er bebygd med en lagerhall på 22 m x 25 m x 5m, der vi leier arealer for driften. Selve landingsplassen vil oppta 25m x 25m. Det foreligger planer om å sette opp en rubbhall i tilknytning til plassen.

Inn- og utflyging vil for det vesentlige forgå over industriområdet eller over elven.

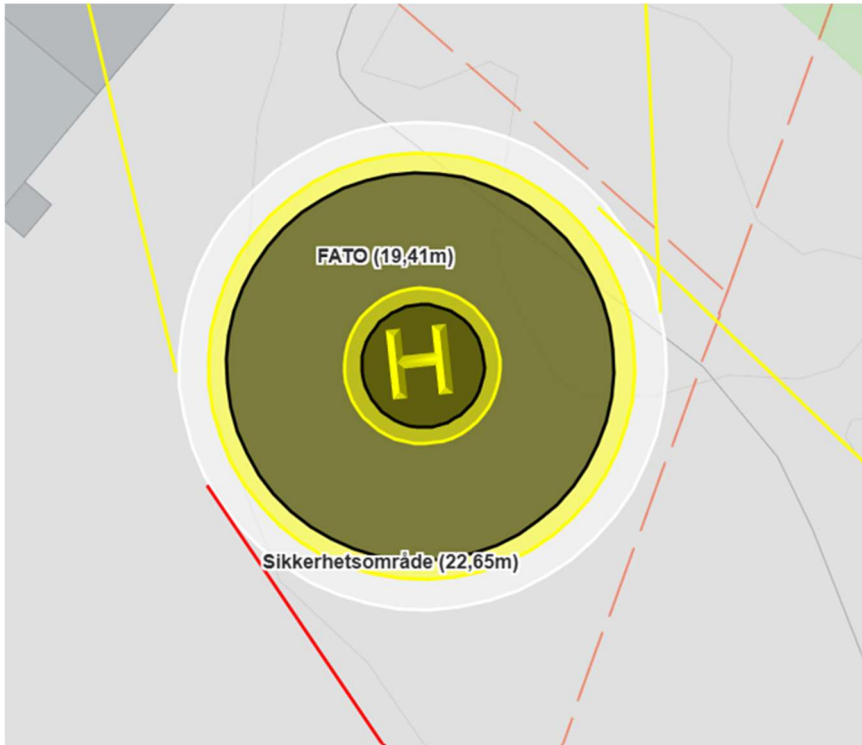
Se kart og skisser nedenfor.



Tomtestørrelse fra Kommunekart.no



Skisse med påtegnet FATO og påtenkt hangar.



FATO og sikkerhetsområde i detalj.



Opplysninger om landingsplassens bruk

Bruk av plassen er kun forbeholdt Heli-Team AS, som sekundærbase for våre operasjoner i området. Vi bruker benevnelsen «Landingsplass til privat bruk» etter BSL E 1-1.

Største helikoptertype for konsesjonssøknaden er Airbus Helicopters AS350/H125, som er dimensjonerende helikoptertype for plassen. Alle beregninger gjort ifb. med søknaden baserer seg på denne helikoptertypen.

Vefsn Kommune har ingen mening om hva som bør være maksimalt antall bevegelser, men ber oss om å definere det, og gjøre støyberegningene i forhold til dette.

Heli-Team AS anslår at antall bevegelser pr. uke ikke vil overstige 30, eller 1500 pr år. De støyberegninger vi har gjort er basert på dette tallet.

Avklaringer med Vefsn Kommune

Heli-Team AS hadde 28.10.2025 et møte med Vefsn Kommune for å avklare viktige forhold til kommunen i forbindelse med en søknad om konsesjon, der vi også fremla beregninger på støybelastning. Se nedenfor.

Vi går likevel gjennom noen av de vesentlige punktene her:

Støy og andre ulemper utenfor området.

Støy.

Kommunen har i reguleringsplanen en begrensning på en punktbelastning på bolighus på 80 dB og en gjennomsnittlig støybelastning på 52 dBA (beregnet i forhold til antall bevegelser og varighet for hver bevegelse, over et gitt tidsrom).

Det eneste området med bolighus som blir berørt ved landing og avgang fra plassen er lave boligblokker på motsatt side av elven Vefсна. Avganger mot nord vil passere disse på veien ut.

Vi har gjort beregninger for støy med utgangspunkt i Airbus Helicopters støydata for AS350/H125 og benyttet KI for å gjøre beregninger av støy i de forskjellige fasene av en flyging.

Vi har fått utarbeidet teoretiske støykart ved avgang. De viser at maksimal punktstøy vil være på 80 dBA, som er grensen som tillates i reguleringsplan. Med et aktivitetsnivå på 30 bevegelser pr uke vil gjennomsnittlig støybelastning ligge på ca. 51 dBA, hvilket også er under kravet i reguleringsplanen. Støydataene vi har beregnet ble lagt frem for kommunen på møtet 28.10.25.

Ved normal drift med ett helikopter ved basen vil aktiviteten ligge på 20 bevegelser pr. uke, hvorav halvparten, i forhold til fremherskende vindretninger, vil gå mot sør.

Nedenfor finnes kartutsnitt, tabeller, grafer og skisser over beregnet støypåvirkning.



Beregninger for Mosjøen helikopterlass – Øya

Største helikopter: AS 350

Rotordiameter: 10.69 m

Største lengde: 12,94 m

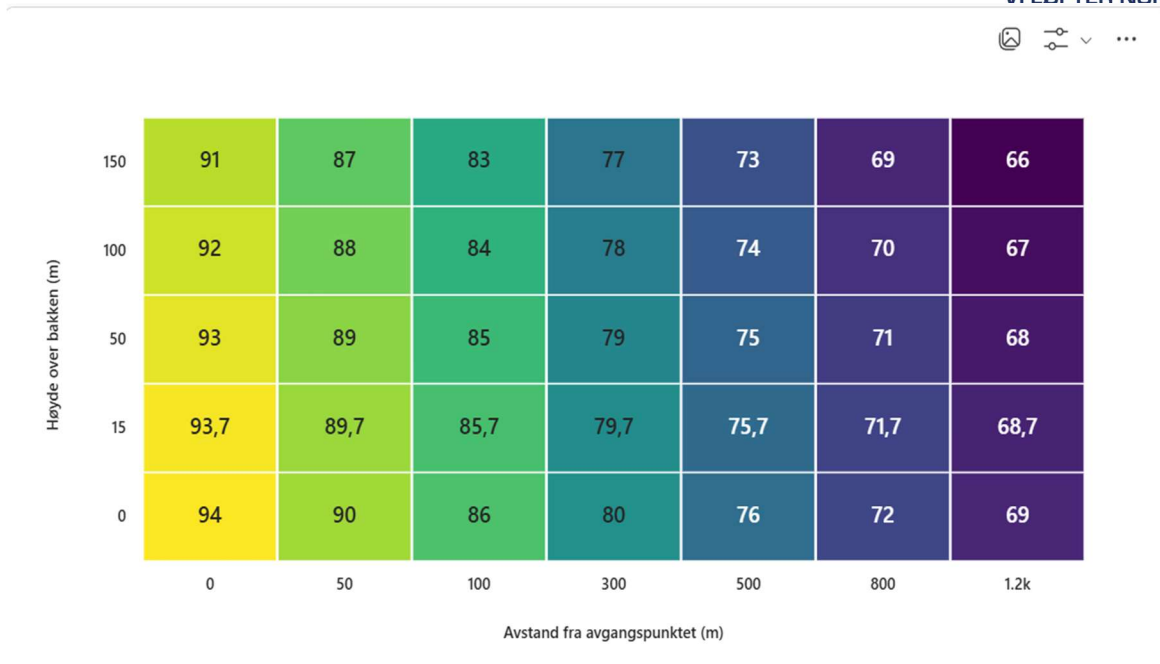
Fremherskende vindretninger for Mosjøen (Meteorologisk Institutt).

Vindretning	Prosentandel
Sørøst (SE)	28 %
Øst (E)	22 %
Sør (S)	15 %
Nordøst (NE)	12 %
Nord (N)	8 %
Vest (W)	7 %
Nordvest (NW)	5 %
Sørvest (SW)	3 %

Tabellen viser at sørlige vinder er dominerende.

Dette betyr at minst 50 % av avganger (som gir mest støy) vil foregå mot sør, altså vekk fra boligområder). Støybelastningen for bykjernen vil derfor være marginal.

Støyberegninger



Detaljer

- **X-akse:** Horisontal avstand (m)
- **Y-akse:** Høyde (m)
- **Farge og tall:** Støy i dBA
- Verdiene er justert med -1 dB per 50 m høydeøkning.

Støyberegninger er gjort ved hjelp av Kl. Det er tatt utgangspunkt i Airbus Helicopter sine støytall for AS350 (94 dBA i hover).

Det er kun ved avgang i nordlig retning at det finnes boligbebyggelse som kan bli støytsatt. Avstanden fra landingsplassen til nærmeste bolig (på andre siden av elven) er 260 m, men avgangstraseen går litt lenger nord, slik at reell avstand settes til 300 m. Høyde oppnådd 300 m etter avgang er angitt til 50-100 m.

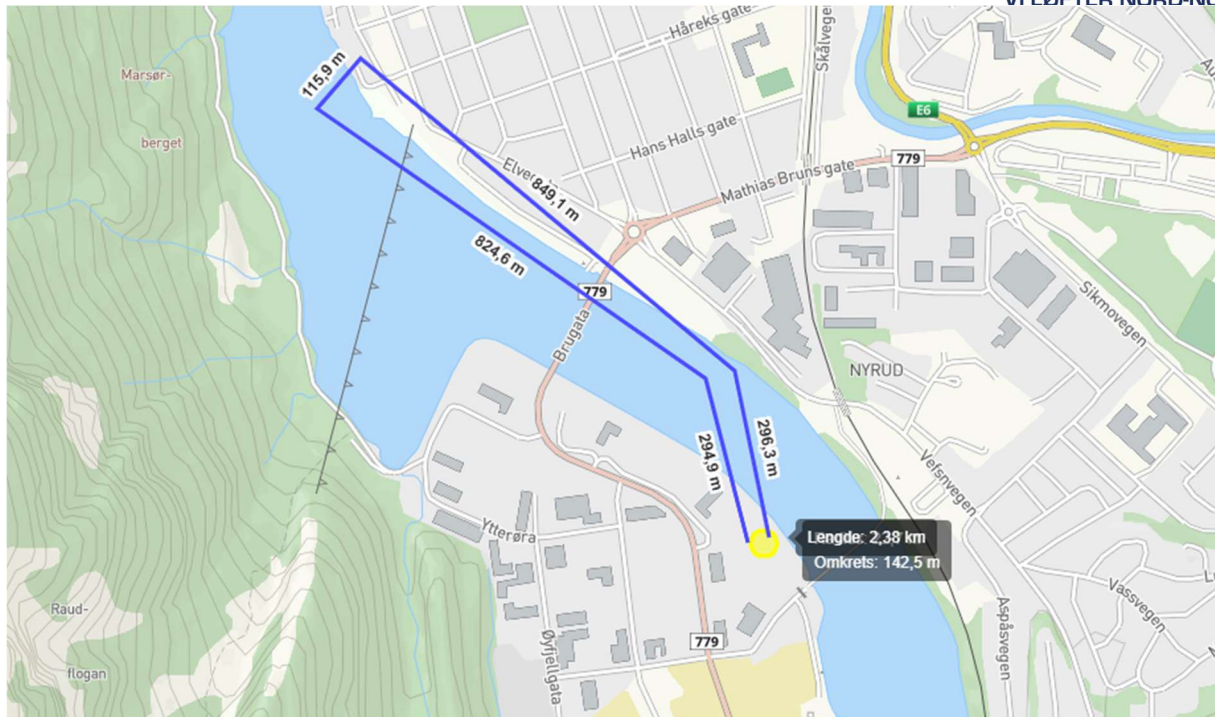
Dette gir en punktstøy på ca. 80 dB, hvilket er på maksimalt tillatt nivå.

Den neste skissene viser hvordan flyge-mønsteret ved avgang og landing vil være.



HELI TEAM

VI LØFTER NORD-NORGE

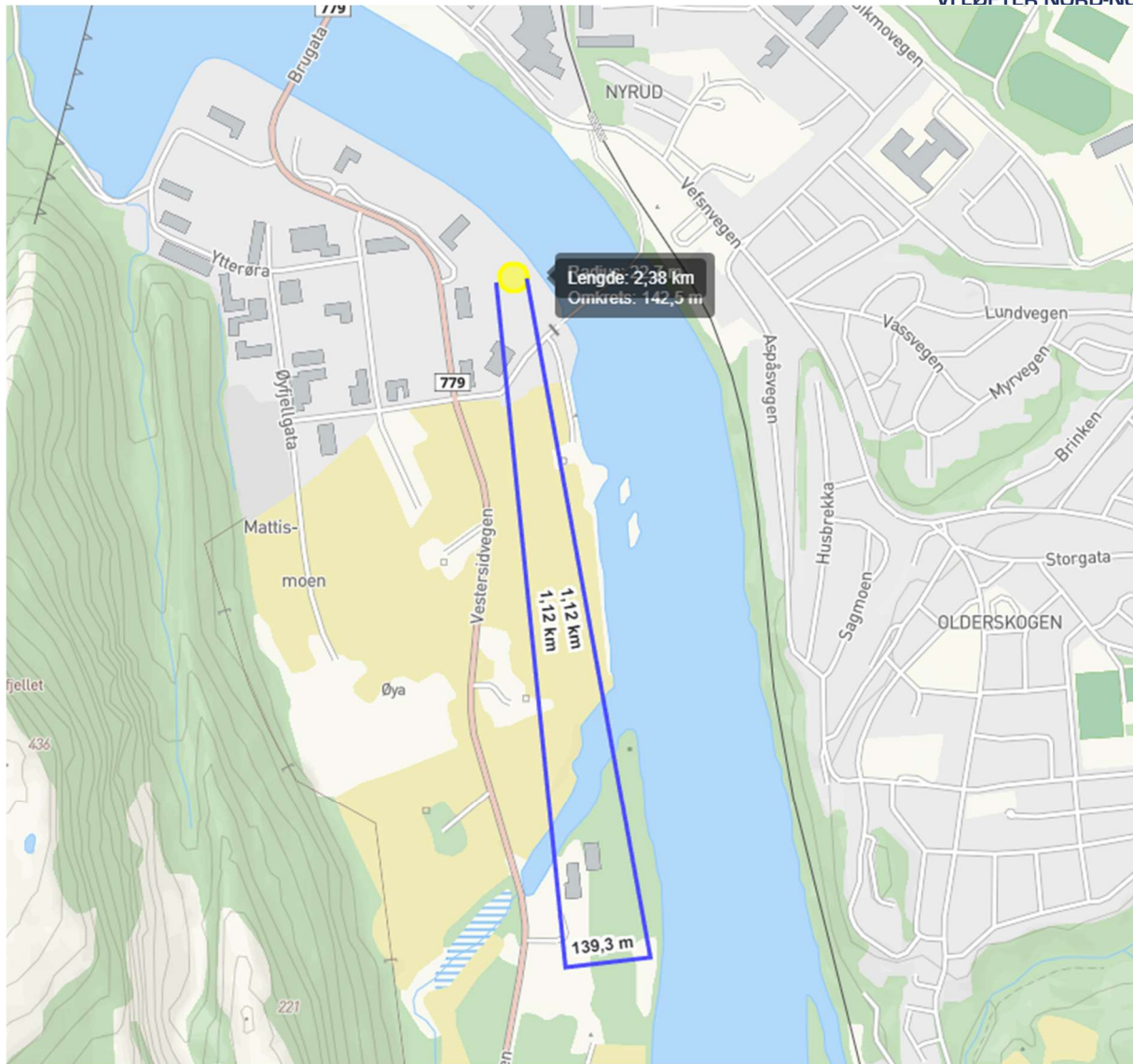


Tiltent avgangssektor mot nord iht. BSL E 3-6.



HELI TEAM

VI LØFTER NORD-NORGE



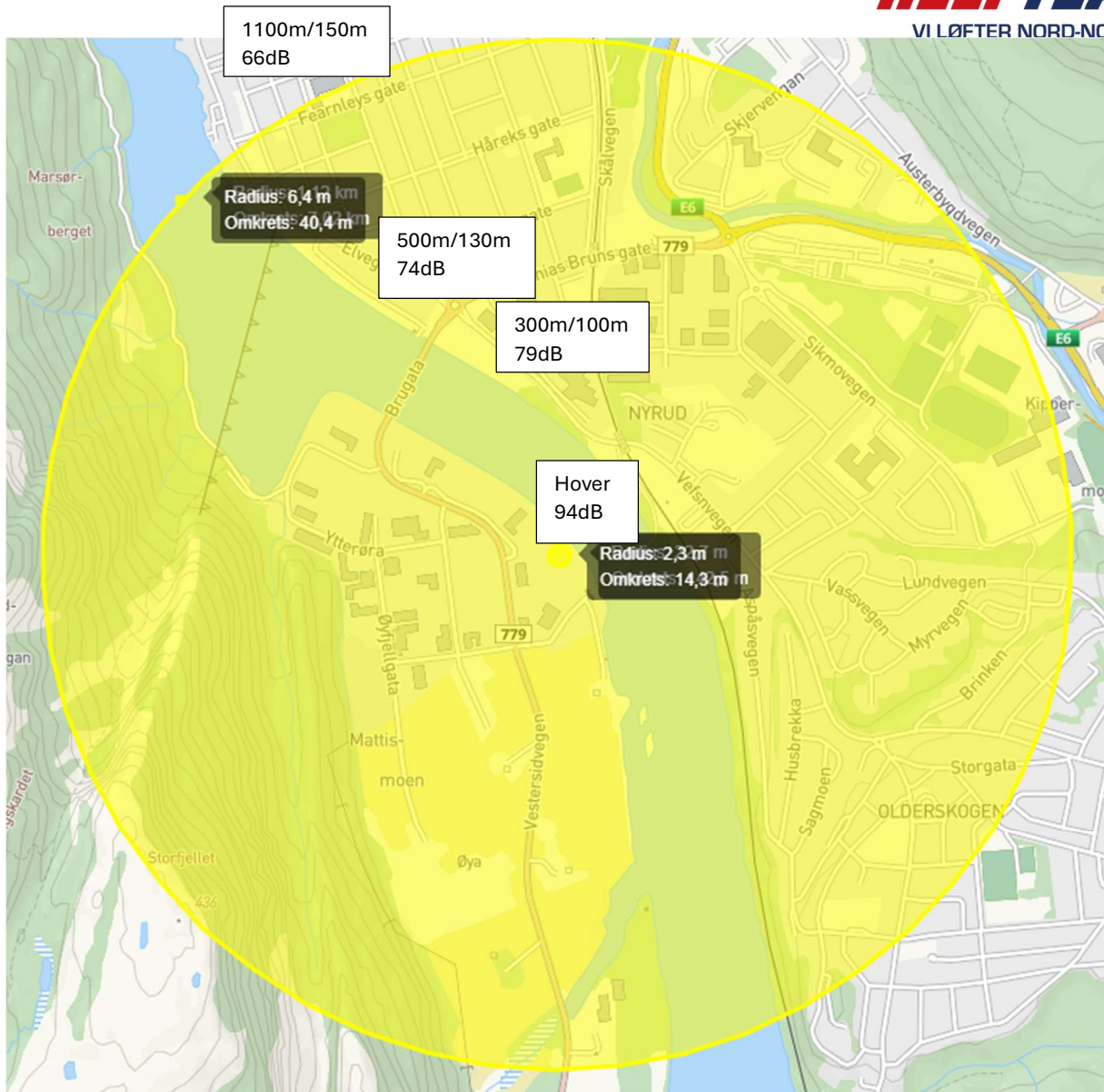
Tiltenkt avgangssektor mot sør iht. BSL E 3-6.

Postadresse	Telefon	Vakttelefon	E-post	Internett	Foretaksregisteret	Fakturaadresse
Stangnesterminalen 2D Postboks 3039 N-9498 HARSTAD	+47 77 00 16 40	+47 77 00 16 40	post@heliteam.no	www.heliteam.no	NO 850 447 772 MVA	faktura@heliteam.no



HELI TEAM

VI LØFTER NORD-NORGE

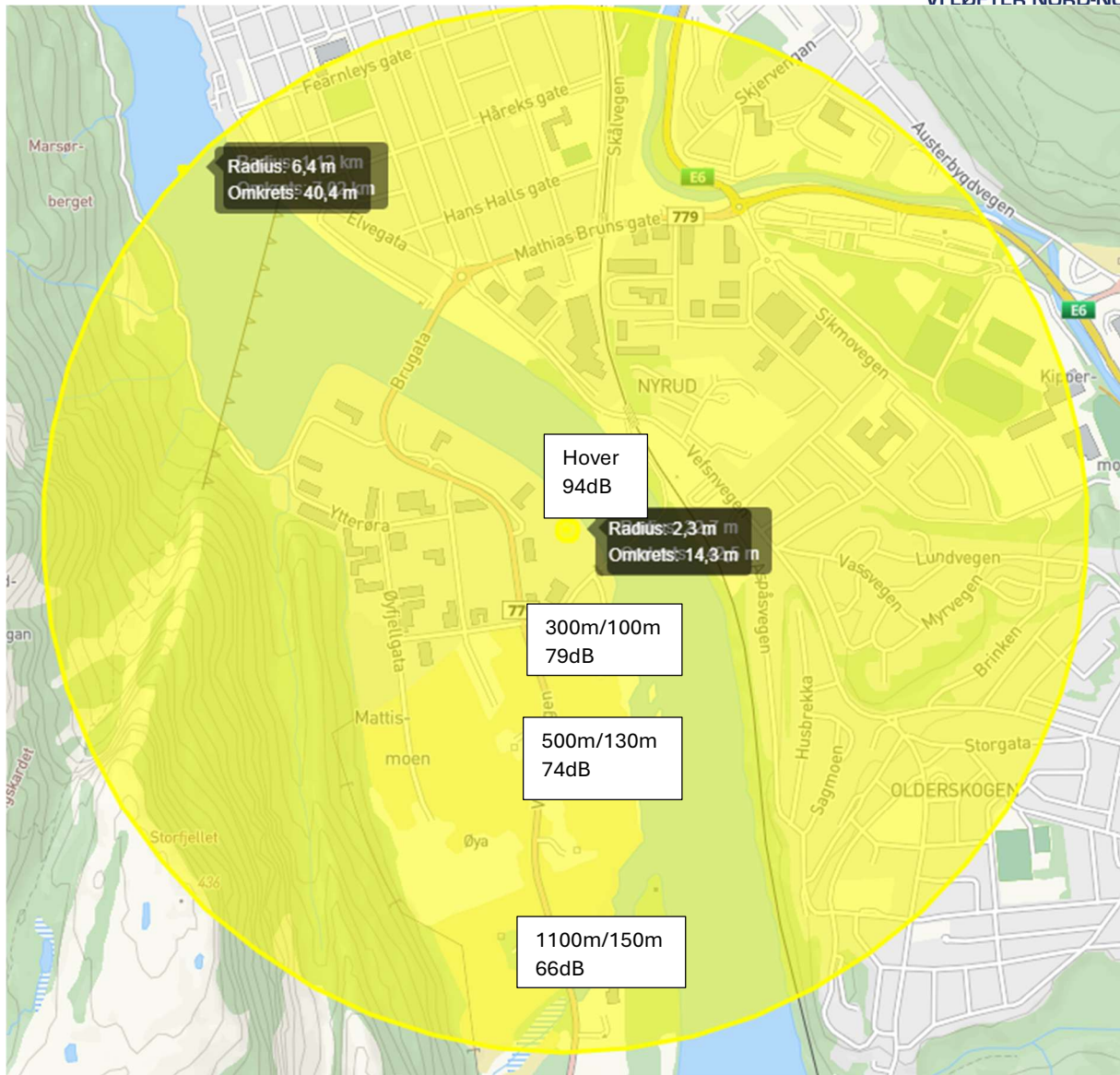


Støybelastning ved avgang mot nord.



HELI TEAM

VI LØFTER NORD-NORGE



Støybelastning ved avgang møt sør.

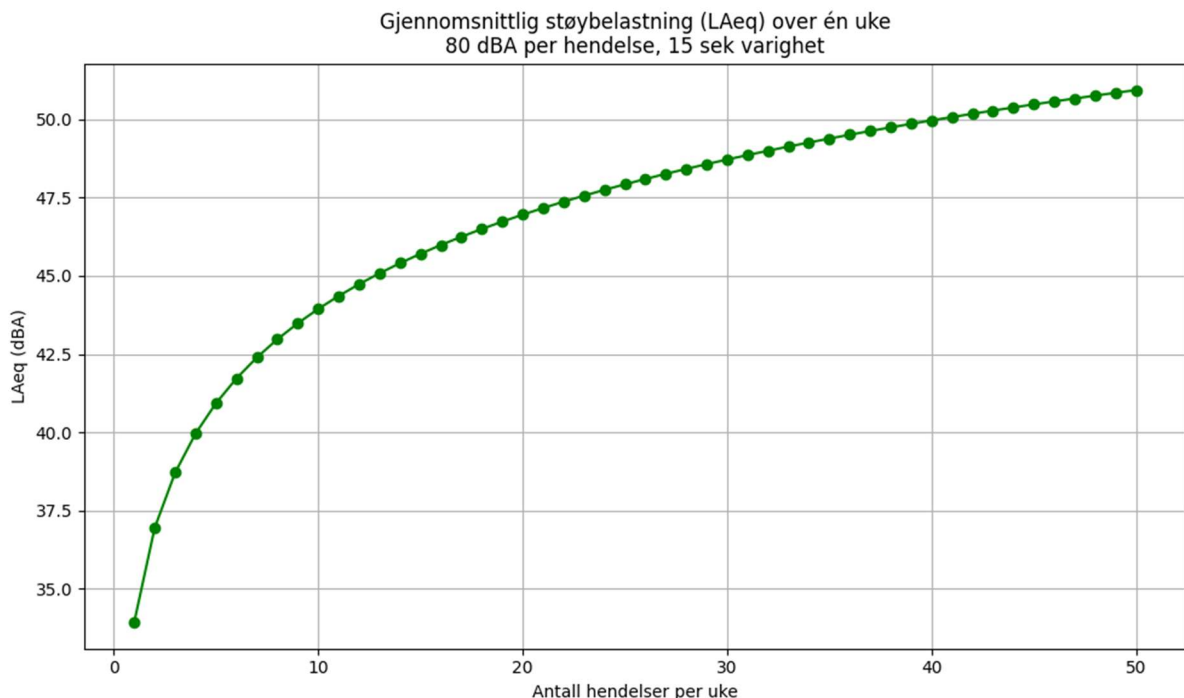
Beregninger av gjennomsnittlig støy for utsatte boligområder.

Vi tar her utgangspunkt i høyeste punktbelastning på 80 dBA, med en frekvens på 20 og 30 bevegelser pr uke, og med en varighet av hver hendelse (avgang eller landing) på 15 og 30 sek. Normalt vil en hendelse bare ha varighet på 15 sek, men vi tar også med 30 sek for å vise at støybelastningen er relativt lav.

Det er viktig å merke seg at vi har lagt alle planlagte bevegelser inn i beregningen, altså ikke tatt hensyn til at 50 % av avganger og landinger er på sørsiden av plassen, altså vekk fra boligområdene.

Her er grafen som viser hvordan **gjennomsnittlig støybelastning (LAeq)** over én uke endres med antall hendelser, gitt:

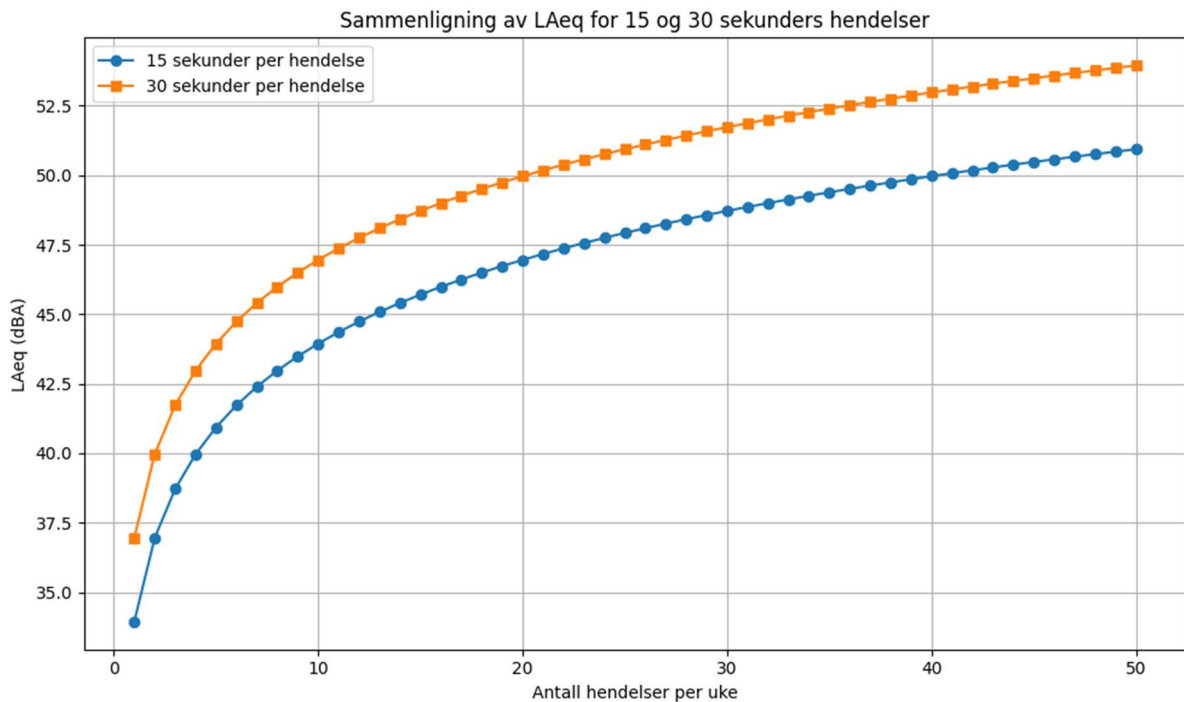
- **80 dBA per hendelse**
- **15 sekunders varighet per hendelse**



Observasjoner:

- Ved få hendelser (1–10) ligger LAeq godt under 50 dBA.
- Selv ved 50 hendelser per uke når LAeq kun ca. **52,5 dBA**, fordi eksponeringstiden er svært kort.

Her er grafen som sammenligner **LAeq** for hendelser med varighet **15 sekunder** og **30 sekunder**, gitt 80 dBA per hendelse og antall hendelser fra 1 til 50:



Observasjoner:

- Begge kurver øker logaritmisk med antall hendelser.
- **30 sekunder** gir konsekvent høyere LAeq enn **15 sekunder**, fordi total eksponeringstid er dobbelt så lang.
- Ved 20 hendelser:
 - **15 sek:** ca. 47 dBA
 - **30 sek:** ca. 50 dBA

Disse støyberegningene (punktregningene) ble som sagt fremlagt for Vefsn Kommune på møtet 28.10.25. Kommunens tilbakemelding var at de ønsket at vi skulle lage beregninger for gjennomsnittlig støy, og om disse var under kravene i reguleringsplan, så ville det ikke være krav om støymålinger.

Gang- og sykkelvei forbi plassen

Det går en gang- og sykkelvei langs vestbredden av Vefsna, forbi landingsplassen. Veien ligger ca. 20 m fra ytterkant av sikkerhetsområdet, altså ca. 25 m fra helikopteret når det står parkert for avgang. Det er lav buskvegetasjon mellom landingsplassen og gangveien. Vi mener den gir tilstrekkelig skjerming mot plassen for de som benytter gang- og sykkelveien. Heli-Team AS tar sikte på å sette opp skilt på begge sider av plassen for å opplyse forbipasserende om muligheten for helikopter som lander eller tar av.

PS. Det har i den tiden selskapet har hatt operasjoner i Mosjøen ikke kommet inn noen klager på operasjonene, hverken til kommunen eller direkte til oss, hverken når det gjelder støy eller negativ påvirkning for de som benytter gang- og sykkelveien.

Planlagt bygningsmasse

I tillegg til et eksisterende lagerbygg planlegger Heli-Team AS å sette opp en rubbhall, slik det er antydnet på denne skissen.



Avslutningsvis

Siden plassen er tiltenkt som sekundærbase for våre operasjoner søker vi også om teknisk-operativ godkjenning for plassen. Dette fremmes i egen søknad.

Med forventning om en rask og positiv behandling.

Med vennlig hilsen

Bente Slåtto Steien
Accountable Manager
Heli-Team AS



Vedlegg

1. Utskrift av grunnboken om eierforhold
2. Leieavtale Loe Midt-Norsk Betong Mosjøen AS og Heli-Team AS
3. Bekreftelse på forlengelse av leieavtale
4. Aksept fra grunneier om opparbeidelse av landingsplassen (asfaltering, hangar)
5. Brev fra Vefsn kommune