Luftfartstilsynet

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Jørgen Eidem Jensen
Telefon direkte: +47 97748646

Vår dato: 29.10.2026
Vår referanse: 26/13243-2

Deres dato:

Deres referanse:

Høring – søknad om å anlegge, drive og inneha Oslo helikopterplass, Aker sykehus

1. Om høringen

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette offentlig høring av søknad fra Oslo Universitetssykehus HF om konsesjon for Oslo helikopterplass, Aker sykehus.

Høringsinnspill sendes til Luftfartstilsynet innen 21. desember 2026 via Digipost eller eFormidling og merkes med saksnummer 26/13243.

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

2. Sakens bakgrunn og søknaden

Oslo universitetssykehus HF (org.nr. 993 467 049) søkte i brev datert 26.06.2026 om konsesjon til å anlegge, inneha og drive landingsplass for ambulansehelikopter og redningshelikopter AW101 ved Oslo universitetssykehus HF, Aker sykehus.

Konsesjonshaver søker om konsesjon for et trafikkomfang på 362 flybevegelser per år, tilsvarende 7 flybevegelser per uke. Landingsplassen skal benyttes til medisinske transporter der tidsaspektet er avgjørende for den medisinske behandlingen, samt til nødvendig trening. Landingsplassen skal være til privat bruk, og skal ikke benyttes til allmenn eller internasjonal luftfart. Planlagt operativ drift er fra 2031.

Luftfartstilsynet viser for øvrig til kopi av søknaden, som sammen med de øvrige høringsdokumentene er tilgjengelig på 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 uttalelsene 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.»*

Det følger videre av luftfartsloven § 7-7 at konsesjon gis for en bestemt tid, og på slike vilkår som finnes påkrevd. Konsesjon for landingsplasser til privat bruk gis i samsvar med konsesjonsforskriften § 15 som hovedregel for en periode på 10 år.

I konsesjonsforskriften § 6, jf. § 7 flg. stilles det krav til opplysninger som skal følge søknaden.

4. Høringen

4.1. *Innledning*

Luftfartstilsynet ber høringsinstansene om en bredt anlagt vurdering av Oslo helikopterplass, Aker sykehus drift opp mot allmenne hensyn, med særlig vekt på de hensyn som er tatt inn i konsesjonsforskriften § 1, bokstav b.

Ved siden av de forholdene høringsinstansene eventuelt selv ønsker å ta opp, ber vi om at det i uttalelsene tas stilling til momentene som er omtalt i pkt. 4.2 flg.

4.2. Forholdet til kommunal arealplan

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

Søker har opplyst at landingsplassen inngår i den statlige reguleringsplanen for Nye Aker sykehus, vedtatt av Kommunal- og distriktsdepartementet 14.12.2022.

Etter Luftfartstilsynets vurdering av mottatt informasjon vil en innvilgelse av konsesjon Oslo helikopterplass, Aker sykehus ikke være i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven.

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.

Siden søknaden gjelder etablering av en helt ny landingsplass, og ikke fortsettelse av en etablert virksomhet, kan ikke Luftfartstilsynet uten videre legge til grunn at tiltaket ikke kommer i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven. Søker har lagt ved en miljøutredning etter utredningsinstruks T-1349, der spørsmål om biologisk mangfold og nærhet til verneområder/leveområder for fredede eller truede arter er vurdert som «lite sannsynlig».

Luftfartstilsynet antar at høringsinstansene kan ha større kunnskap om naturmangfoldet i området og landingsplassens mulige innvirkning på dette. Dersom det er slike forhold som høringsinstansene mener nødvendiggjør en nærmere vurdering, ber vi om en særlig kommentar om dette, ved siden av oversendelse av det konkrete kildegrunnlaget kommentaren bygger på.

4.4. Om støyberegningen

Det følger av konsesjonsforskriften § 14, første ledd, bokstav d, jf. § 11, tredje ledd, at støyberegning i medhold av Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging- T-1442, i utgangspunktet skal være en del av søknaden. I samsvar med § 11, tredje ledd, andre punktum, kan imidlertid Luftfartstilsynet dispensere fra dette kravet.

Søker har lagt ved støyberegning utarbeidet av SINTEF (rapport nr. 2026-00088, versjon 1.2, datert 22.06.2026), beregnet med verktøyet NORTIM for en fremskrevet trafikkprognose for 2041. Beregningen viser at 17 boliger og 2 helsebygg ligger innenfor gul sone, mens 1 helsebygg ligger innenfor rød sone. Luftfartstilsynet bemerker at rød sone i utgangspunktet ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, jf. T-1442 punkt 3.2.2, og at helsebygg normalt må regnes som et støyfølsomt formål. Dette er ikke kommentert nærmere i søknaden.

Luftfartstilsynet ber høringsinstansene vurdere støyberegningens resultater opp mot egen kunnskap om støyømfintlig bebyggelse i området, herunder helsebygget som faller innenfor rød sone.

4.5. ROS-analyse for landingsplass på bygninger

Konsesjonsforskriften § 11 fjerde ledd stiller krav om at det utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for helikopterplasser plassert på bygninger.

Søker har lagt ved en omfattende ROS-analyse utarbeidet av Multiconsult (dok. NSA-8302-S-RO-0001, revisjon 03, datert 24.06.2026), utarbeidet i medhold av konsesjonsforskriften § 11 fjerde ledd og etter NS 5814:2021. Analysen er utarbeidet i samråd med blant annet flyplassjef ved OUS, Forsvaret (330 skvadron), Norsk Luftambulanse, prosjekteringsgruppen og Oslo brann- og redningsetat, og identifiserer 12 uønskede hendelser knyttet til landingsplassen, herunder rotorvind, nedfall av snø/is, helikopterhavari, brann, fall fra plattform og støy for naboer og sykehusets egen drift.

Det er foreslått i alt 62 risikoreduserende tiltak. Etter at tiltakene er lagt til grunn, vurderes 5 av de 12 hendelsene fortsatt å ligge på middels (gult) risikonivå – herunder helikopterhavari, avbrutt HEMS-landing, fall fra plattform, støy for naboer og brann i helikopter – mens 2 hendelser reduseres fra gult til lavt (grønt) risikonivå.

Luftfartstilsynet ber høringsinstansene om å kommentere ROS-analysen dersom de finner det naturlig, herunder de gjenstående risikoene på gult nivå.

4.6. Konsesjonsvilkår

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

I tråd med søknaden og støyberegningen er trafikkomfanget for konsesjonen satt til 7 flybevegelser per uke, begrenset til 362 per år. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De 362 flybevegelsene vil omfatte all aktivitet på landingsplassen. Såkalt «touch and go» gjelder som to flybevegelser.

Rammen for trafikkomfanget er absolutt. Dersom det i konsesjonsperioden er aktuelt med et høyere antall flybevegelser, må konsesjonen først endres.

For øvrig viser vi til det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår.

Med vennlig hilsen

Asgeir F. Vågan
juridisk seniorrådgiver, fagansvarlig flyplass og konsesjon
direktoratsavdelingen

Jørgen Eidem Jensen
Juridisk rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.