

Eggemoen Utvikling AS

Flyplassveien 21

3514 Hønefoss

25.03.2025

Luftfartstilsynet

Sjøgata 45–47

8006 Bodø

SØKNAD OM FORNYELSE AV KONSESJON – HØNEFOSS FLYPLASS - EGGEMOEN

Innhold

1	Søknad.....	2
2	Bakgrunn	2
3.	Regulering	2
4.	Åpningstid	3
5.	Aktuelle operasjonsforhold.....	3
6.	Aktuelle operasjonstyper	3
7.	Begrensninger	4
	7.1 Generelt	4
	7.2 Internasjonal trafikk	4
8.	Aktuelle luftfartøystyper	4
9.	Miljø og Støy	5
	9.2 Kjemikalie Bruk	5
	9.3 Drivstoff og Olje	5
	9.4 Støy.....	5
	9.5 Støyforebyggende prosedyrer.....	6
10.	Luftrom / tjenester	6
11.	Hoveddata for flyplassen (AIP Norge AD2 ENEG)	7
12.	Liste over Vedlegg	7

1 Søknad

Eggemoen Utvikling AS (tidligere navn Ola Tronrud AS, samme organisasjonsnummer) søker om fornyelse av konsesjon til privat bruk for Hønefoss flyplass/Eggemoen ENEG.

Någjeldende konsesjon er datert 28. september 2015, med Luftfartstilsynets referanse 13/04524-21, gyldig til 01.10.2025.

2 Bakgrunn

Flyplassen ble anlagt under andre verdenskrig av tyskerne. Etter krigen ble den i noen tid benyttet av Forsvaret, både Hærens og Luftforsvaret, bl.a. som base for Flygeskolen.

Etter hvert, på 60 tallet, ble den mye brukt til treningsflyging for de sivile flyskolene og flyklubbene som hadde base Fornebu. Lokale flyselskap ble opprettet av lokalt næringsliv, for eksempel NORFLY A/S som drev både taxi/passasjerflygning og flyfoto.

Ola Tronrud AS kjøpte flyplassen i 1999. Infrastrukturen ble total rehabilitert i perioden frem til 2010 og utstyrt med belysning i 2018, og har nå en rullebane med høy kvalitet, og som er utstyrt for flyging i mørket. Rullebanen er 1765 m lang og fyller kravene til en Kode 3C bane.

Flyplassen har utvidelses potensiale, både mht. infrastruktur og mulighet for bruk under instrumentforhold

Flyplassen inngår som et vesentlig element i Eggemoen Næringspark, som i 2025 huser mer enn et dusin virksomheter, hvorav ca. halvparten er luftfartsrelatert. Antall arbeidsplasser 500+. I tillegg kommer flyklubb og annen småflyaktivitet.

Flyplassen brukes ofte av luftambulansen, da det er mulig å fylle drivstoff til alle døgnets tider.

Flyplassen bør anses som en viktig ressurs i beredskaps sammenheng. Luftforsvaret har vært der med C 130J Hercules, og den kan også ta ned tyngre transportfly og alle størrelser helikopter.

3. Regulering

Eggemoen flyplass er i dag regulert i reguleringsplan 367 «Eggemoen Aviation and Technology Park», se Vedlegg 4.

4. Åpningstid

07:00 – 22:00 lokal tid (ingen endring)

5. Aktuelle operasjonsforhold

I dag: VFR Dag / Natt – sommer/vinter

På sikt også: VFR/IFR – DAG/NATT / sommer/vinter

6. Aktuelle operasjonstyper

6.1 *Dagens trafikk*

Forretnings GA,

Allmennflyging med lette luftfartøy

Trafikk relatert til industrivirksomheten i område

Militær, Politi, Ambulanse etter behov

Antall landinger pr år (2022, 23, 24) ca. 1500 pr år, tillatt 15200 (som også er brukt i støyberegningene)

6.2 *Planer videre*

Det planlegges IKKE med luftrutetraffic

For øvrig ønsker vi å ha mulighet for alle typer luftfart, herunder bl.a.

- Forretnings GA, inklusive som hoved eller sekundærbase
- Commercial Air Transport
- Non-Commercial operation with Complex or Non-complex Aircraft, herunder også Allmennflyging med lette luftfartøy
- Trafikk relatert til industrivirksomheten i område, herunder prøveflyginger ifm vedlikehold
- Trafikk med UAV og VCA (Vedlegg 2 for definisjoner)

Militær, Politi, Ambulanse etter behov

Antall landinger pr år

Tallet er usikkert. I forhold til dagens må det påregnes noe økning i den lette trafikken fra og med 2026 dersom/når Kjeller nedlegges.

Det påregnes også et visst volum fra det tidspunkt flyplassen kan ta IFR trafikk, og dermed avlaste Oslo Lufthavn Gardermoen for noe av forretnings GA.

Det antas at 15200 bevegelser pr år er tilstrekkelig inntil videre.

Konsesjonshaver vil følge med på utviklingen og søke utvidelse i god tid før taket nås. Se også pkt. 9, Miljø og Støy.

7. Begrensninger

7.1 Generelt

All trafikk underlegges krav om forhåndstillatelse og rapportering av bevegelser (avganger/landinger) samt at det opereres iht. bestemmelser fastsatt av flyplass sjef.

7.2 Internasjonal trafikk

Dette begrenses til enkeltstående bevegelser inntil man kan avlaste OSL for noe av forretnings GA trafikken.

8. Aktuelle luftfartøystyper

I prinsipp alle kategorier og typer luftfartøy innen rammene av teknisk/operativ godkjenning.

I tillegg til fly og helikopter, kommer f.eks. UAS og VCA

Lette fly inntil 5700 kg maksimal sertifisert avgangsvekt (f. eks. forretningsfly som Kingair 250 (turboprop), Cessna 525 (jet), PC 12 (turboprop) og lette en/to motortyper som typiske klubb- og privatfly) (Som i dag)

Tunge fly, mer enn 5700 kg maksimal sertifisert avgangsvekt (f.eks. forretningsfly av typen Gulfstream 650 (jet) og lignende.). Typisk inntil 20 passasjer seter. (NYTT)

Helikopter:

Alle typer (NYTT)

“Unmanned Air Systems (droner)” (UAS)

Alle typer (NYTT)

“vertical take-off and landing (VTOL)-capable aircraft (VCA)”

Alle typer (NYTT)

9. Miljø og Støy

9.1 Miljø generelt

Flyplassen ligger i et område som er regulert til flyplass og industripark, jfr. reguleringsplan 367 «Eggemoen Aviation and Technology Park», av 2019.

Det forutsettes at miljøhensyn ble vurdert i forbindelse med planprosessen.

Den direkte miljøpåvirkningen fra lufttrafikk vil i hovedsak være støy, og stå i forhold til antall bevegelser.

Da dagens trafikk ligger vesentlig under taket på flybevegelser, jfr. gjeldende konsesjon, ser vi ingen grunn til å gjøre noen ny miljø vurdering nå.

Konsesjonshaver vil følge utviklingen og initiere en ny beregning når en ser at det blir en vesentlig økning i trafikken.

9.2 Kjemikalie Bruk

Det benyttes pr i dag ikke kjemikalier for rullebane avising

Det benyttes pr i dag ikke kjemikalier for avising av luftfartøy

Det utelukkes ikke at det kan bli behov for å benytte kjemikalier til slike formål i fremtiden.

9.3 Drivstoff og Olje

Spill av drivstoff/olje ikke å være et problem da tankanlegg er installert.

9.4 Støy

Siste støyberegning (2014), Vedlegg 8 til søknad om utvidet konsesjon datert 06.05.2014 indikerer at det ikke er vesentlige problemer med støy, selv ved taket på 15200 bevegelser i året.

Denne støyberegningen legges også ved denne søknaden for hendig referanse.

Ved beregningene er det tatt hensyn til lette turbin drevne fly (En- og to motors), helikopter samt en lett forretningsjet (Cessna 525)

Selv om en del av forretningsjetflyene er større og tyngre enn det som er brukt i modellen, tilfredsstill de dagens krav til støysvake jetfly. Regelmessig trafikk med slike fly på Eggemoen vil antagelig ligge noen år frem i tid.

Da dagens trafikk ligger vesentlig under taket på flybevegelser, ser vi ingen grunn til å gjøre noen ny støyberegning nå.

Konsesjonshaver vil følge utviklingen og initiere en ny beregning når en ser at det blir en vesentlig økning i trafikken.

Kopi av typesertifikat støy for noen aktuelle luftfartøytyper, se Vedlegg 6

Det gjøres oppmerksom på at en forskjell på 3 dB medfører en dobling av støynivå.

9.5 Støyforebyggende prosedyrer

Flyplassjef har fastsatt ut- og innflygingstraseer og prosedyre for å minimere støbelastningen på omgivelsene

AIP Norge AD2 .20 - 2.22. ENEG, se Vedlegg 5.

10. Luftrom / tjenester

Eggemoen ligger under Oslo TMA, Vest for Gardermoen hvor nedre grense for TMA (Kontrollert luftrom) går ved 3000 / 4000 fot (over havet).

Rullebanen ligger på 650 fot (ca. 200 moh.). Omkringliggende terreng strekker seg opp mot ca. 700 moh. på sørøst siden og ca. 300 – 500 moh. på nordvestsiden av flyplassen

Det betyr at transitt trafikk i området bør ligge opp mot nedre grense for TMA.

Innflyvingstraseer for instrument innflyginger, når den tid kommer, vil gå langs den forlengede rullebane senterlinjen opp i TMA.

Likeså vil instrumentutflyginger fort komme opp i TMA

Dette må koordineres med Lufttrafikkjenesten og Luftfartstilsynet.

Det antas at det kan være hensiktsmessig/nødvendig å opprette en et luftrom hvor bruk av Radio/Transponder er obligatorisk.

Om, i hvilket omfang og på hvilken måte det er behov for å yte tjenester i et slikt område bør avklares i god tid før behovet blir akutt. Dette gjelder også hvem som kan yte slik tjeneste.

Kart som viser Eggemoen i forhold til Gardermoen, Vedlegg 7, Kart ENR 6 – 19, kopi fra AIP Norge (25012025)

11. Hoveddata for flyplassen (AIP Norge AD2 ENEG)

- Rullebane 04/22 – Asfalt, 1765 x 45 m.
- Sikkerhetsområder og RESA, iht. EU krav
- Banelys iht. krav for mørkeflyging
- Enkelt Innflygings lyssystem til bane 04 (420m kvalifiserer som Intermediate Approach Light System – IALS (EU 965/2012, Air Operation)

12. Liste over Vedlegg

Vedlegg 1 – Firmaattest Eggemoen Utvikling AS

Vedlegg 2 – Definisjoner

Vedlegg 3 – Kommentarer

Vedlegg 4 – Reguleringsplan

Vedlegg 5 – Støyforebyggende prosedyrer mm. (utdrag av AIP NORGE AD.2.21)

Vedlegg 6 – Typesertifikat støy for utvalgte typer

Vedlegg 7 – Kart over luftrommet rundt Oslo / Hønefoss

Vedlegg 8 - Støyberegning fra 2014 (Lå til grunn ifm. gjeldende konsesjon)



Jon Steffensrud

Daglig leder

Eggemoen Utvikling AS

Tlf: 900 51 847