

# **Støy- og traséovervåkningsanlegget**

**Månedrapport  
februar 2024**

# **Støy- og traséovervåkningsanlegget**

**Månedrapport  
februar 2024**

## FORORD

Måned rapporten fra støy- og traséovervåkningsanlegget, STO, er den periodiske rapporteringen fra Oslo Lufthavn, OSL, til Luftfartstilsynet, nabokommunene, foreninger og privatpersoner. Den har som hovedformål å beskrive støy- og lufttraffiksituasjonen rundt flyplassen i rapporteringsperioden. Form og nivå på rapporten vil bli løpende vurdert.

## SAMMENDRAG

- I februar var det i gjennomsnitt
  - 503 flybevegelser per døgn.
  - 2,62 avganger og 4,45 landinger pr. natt mellom kl 00:00 og 06:30.
- Rullebanefordeling mellom registrerte landinger fra sør og avganger mot nord (RWY 01) og registrerte landinger fra nord og avganger mot sør (RWY 19) var for februar 53,2/45,5.
- I løpet av februar ble rusegropa registrert benyttet 2 ganger. Total brukstid var 63 minutter.
- I februar har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 4 personer.
- For februar er det totalt registrert:
  - Ingen flygninger som ikke tilfredsstillt kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
  - 5 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.
- For februar er det totalt registrert:
  - 5 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
  - 3 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For februar er det totalt registrert:
  - 40 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,6 % av 6445 testbare jetflyankomster.
  - 37 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,6 % av 6445 testbare jetflyankomster.
- For februar er det totalt registrert:
  - 70 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 1,4 % av 4995 testbare jetflyavganger.
  - 4 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,6 % av 648 testbare propellflyavganger.

Fra og med januar rapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For februar er det totalt registrert 538 kurvede ankomster.

Gardermoen, 20.03.2024.

Grethe Østby Stave  
Avdelingssjef  
Vann og Miljø  
Oslo Lufthavn

**INNHOLDSFORTEGNELSE**

<b>FORORD</b> .....	<b>2</b>
<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>2</b>
<b>INNHOLDSFORTEGNELSE</b> .....	<b>3</b>
<b>1 ORDFORKLARINGER</b> .....	<b>4</b>
<b>2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN</b> .....	<b>5</b>
<b>3 BRUK AV RUSEGROPA</b> .....	<b>6</b>
<b>4 METEOROLOGI</b> .....	<b>7</b>
<b>5 TRAFIKKSTATISTIKK</b> .....	<b>8</b>
<b>6 STØYMÅLINGER</b> .....	<b>9</b>
6.1 PLASSERING .....	9
6.2 MÅLERESULTATER .....	10
<b>7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY</b> .....	<b>11</b>
7.1 RAPPORTERING IHT. § 10 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN .....	11
<b>8 BRUK AV RULLEBANER</b> .....	<b>12</b>
8.1 RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER .....	12
8.2 RULLEBANEFORDELING FOR JETFLY: RAPPORTERING IHT. § 12 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN.....	13
8.3 RULLEBANEFORDELING FOR PROPELLFLY: RAPPORTERING IHT. § 12 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN .....	15
<b>9 TRASÉBRUK</b> .....	<b>17</b>
9.1 REGLER FOR LANDINGER .....	17
9.2 REGLER FOR AVGANGER.....	17
9.3 LANDINGER OG AVGANGER.....	18
<b>VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER</b> .....	<b>71</b>
<b>VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS</b> .....	<b>93</b>
<b>FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG</b> .....	<b>97</b>

## 1 ORDFORKLARINGER

A-veid nivå	En betegnelse på støymåleresultater hvor det benyttes et filter som søker å etterligne det menneskelige ørets følsomhet. Alle støymålinger i denne rapporten bruker A-veid nivå.	
A eller Arr	Arrival. Landinger	
AMSL	Above Mean Sea Level. Over gjennomsnittlig havnivå	
Bakgr.-støy	Bakgrunnsstøy. Energimidlet støynivå uten korrelerte flystøyhendelser	
D eller Dep	Departure. Avganger	
EPNdB	Effective Perceived Noise. Betegnelse som brukes i forbindelse med støysertifisering av fly.	
Idle Power	Motorene går på tomgang	
L <sub>Amax</sub>	Maksimum A-veid støynivå	
L <sub>den</sub>	All flystøy mellom kl 19 og 23 får et tillegg på 5 dB mens flystøy om natten (23-07) får et tillegg på 10 dB; alle dager behandles likt. Denne enheten er innført i norsk regelverk gjennom forurensningsforskriftens kapittel 5 og retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442.	
L <sub>night</sub>	Nattbidraget til L <sub>den</sub> , uten tillegget på 10 dB.	
Leq (24h)	Energimidlet flystøystøynivå over et døgn (24 timer)	
L <sub>max</sub> (1)	Maksimum støynivå for registrerte støyhendelser knyttet til flybevegelser	
L <sub>max</sub> (2)	Maksimum støynivå for alle registrerte støyhendelser	
L <sub>min</sub>	Laveste registrerte støynivå	
L <sub>5AS</sub>	Det A-veide nivå – målt med tidskonstant "Slow" (1 sek) – som er overskredet av 5 % av de nattlige flystøyhendelsene (kl 23-07), dvs et statistisk maksimalnivå i forhold til antall hendelser.	
MTOM	Maximum Take Off Mass / maksimal avgangsvekt	
RWY 01	Rullebane 01, dvs. landinger fra sør og avganger mot nord på både østre og vestre rullebane.	
RWY 19	Rullebane 19, dvs. landinger fra nord og avganger mot sør på både østre og vestre rullebane.	
STO	Støy- og traséovervåkningsanlegget	
Flystøyhend.	Korrelerte støyhendelser. Antall støyhendelser registrert i en støymåler som er knyttet til radardetekterte flybevegelser.	
T-1442	Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.	
Take Off Power	Motorkjøring med full kraft	
Tilgjengelighet	Andel av den totale måletiden hvor støymåleren har vært i funksjon.	
Trim Power	Motorkjøring med middels kraft	
01R	Østre rullebane sett fra sør	
01L	Vestre rullebane sett fra sør	01 og 19 refererer seg henholdsvis til kompassretningene 017° og 197° i forhold til nord. L og R står for left/venstre og right/høyre.
19L	Østre rullebane sett fra nord	
19R	Vestre rullebane sett fra nord	

## 2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN

OSL har egne nabosider på internett. Her finner man informasjon om det som skjer på flyplassen, man vil kunne stille spørsmål og gi tilbakemeldinger til OSL. Nabosidene har adresse:

<https://avinor.no/konsem/flyplass/oslo/miljo-og-lokalsamfunn/for-vare-naboer/#!nabosiden-5041>

I februar mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 4 personer over Nabosidenes støyskjema, annen e-post og Støytelefonen (64 81 26 30).

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i februar måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
Nannestad (3)	"Trasèvalg, Særlig støyende flygning"
Ullensaker (1)	"Trasèvalg"

### 3 BRUK AV RUSEGROPA

Følgende bruk av rusegropa er rapportert inn til OSL i februar:

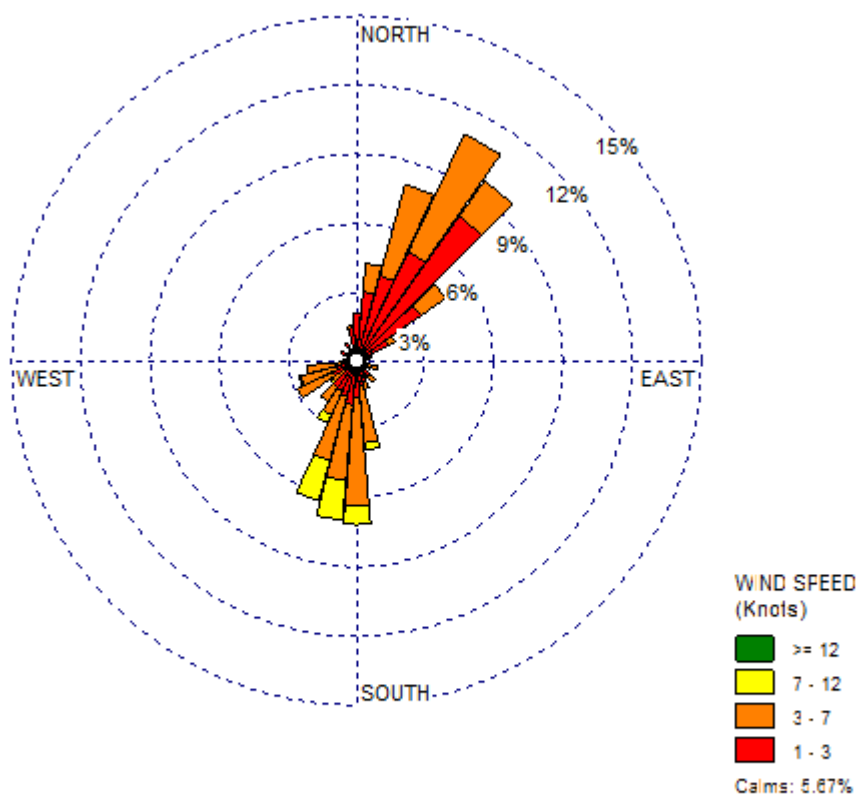
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
1-feb-24	C130J	12:00	13:00	25	5	2	32
8-feb-24	C130J	19:27	19:58	23	4	4	31
<b>Sum antall minutter</b>				<b>48</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>63</b>

Rusegropa ble rapportert benyttet 2 ganger i løpet av februar. Total akkumulert brukstid var 63 minutter.

## 4 METEOROLOGI

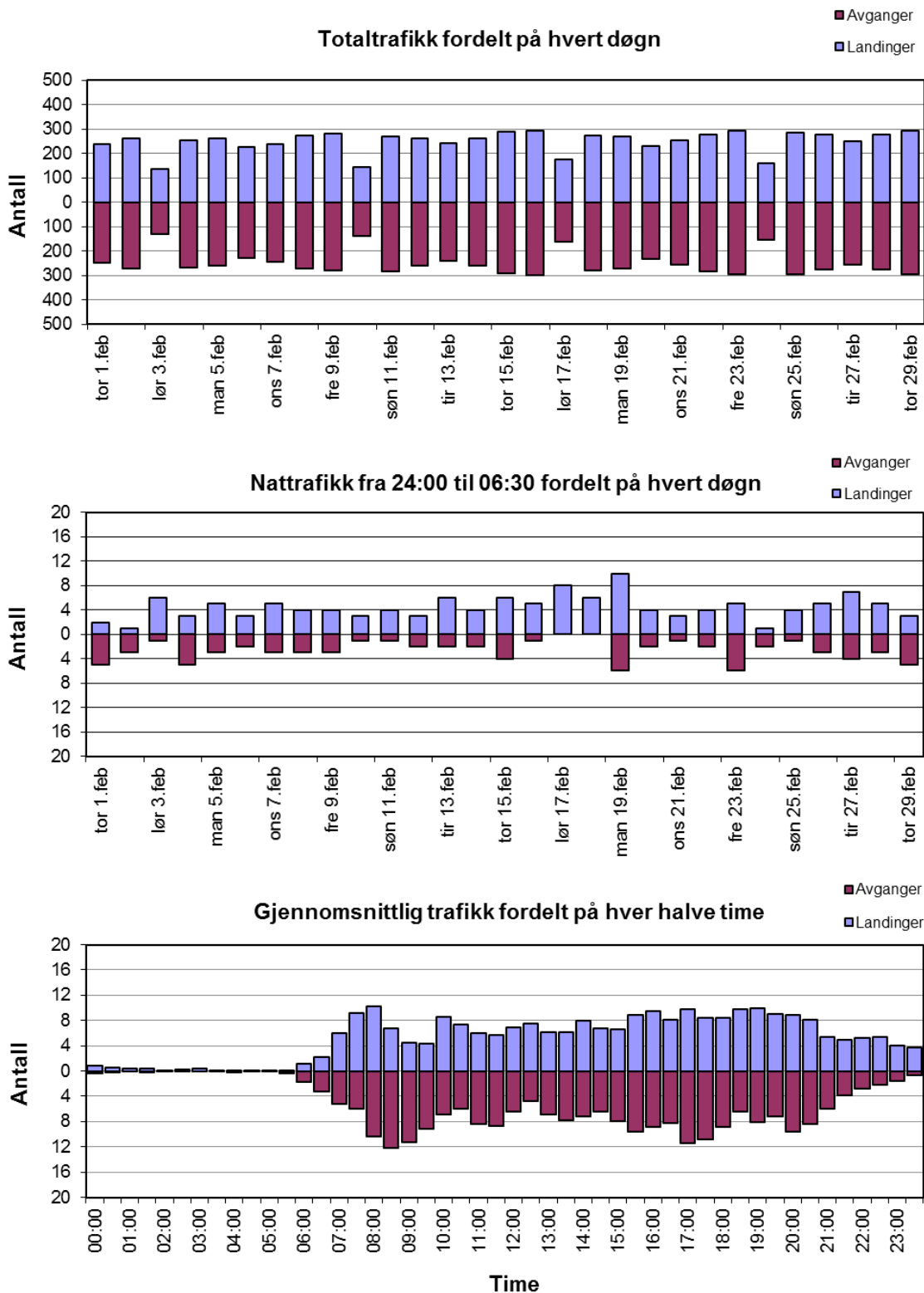
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

Figuren under viser vindstyrker 10 meter over bakken fordelt på retningen hvor vinden blåser fra.



## 5 TRAFIKKSTATISTIKK

I februar var det i gjennomsnitt 503 flybevegelser per døgn og 2,62 avganger og 4,45 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).





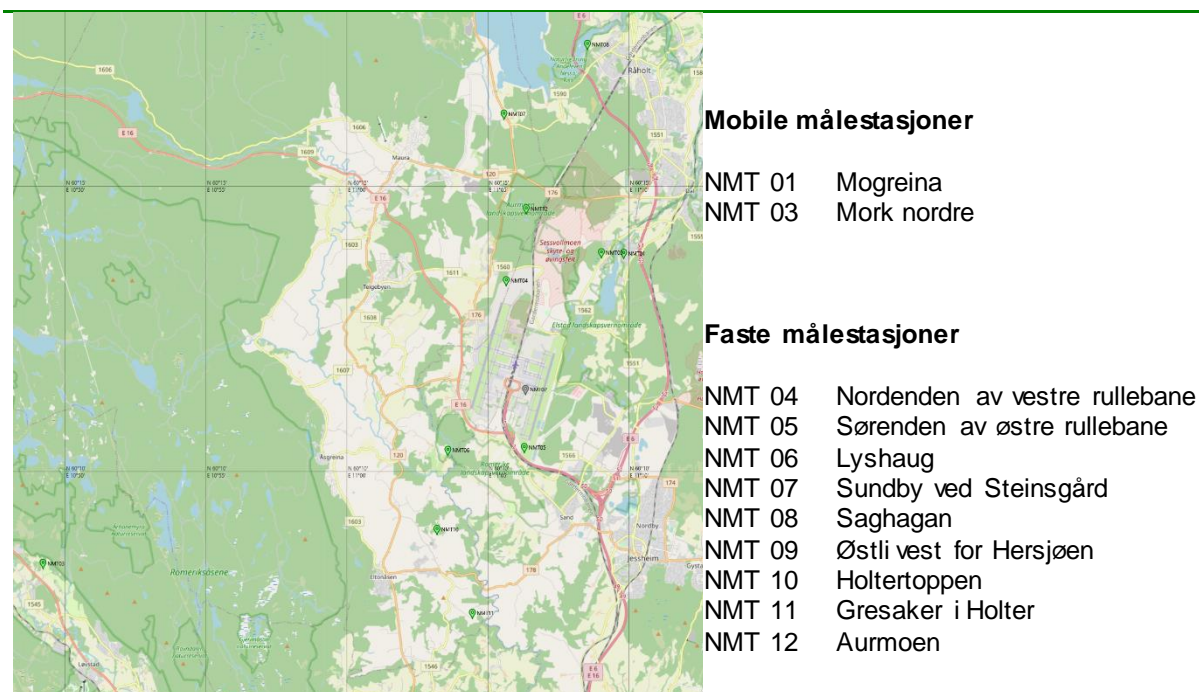
## 6 STØYMÅLINGER

Støy- og traséovervåkingsanlegget (STO) har 11 målestasjoner som kontinuerlig registrerer all støy i sitt nærområde. Støydataene lagres lokalt i målestasjonene, og overføres automatisk til OSL hver natt. Ved hjelp av radardata og rutiner for gjenkjenning av flystøy, filtreres flystøyen ut fra resten av lydbildet. Detaljerte resultater fra målingene vises i vedlegget bak i rapporten.

STO består av ni stasjonære målestasjoner som er plassert geografisk i forhold til flytraséene. I tillegg er det to mobile målere. Plasseringen av de mobile målestasjonene blir til en viss grad påvirket av ønsker fra naboer og nabokommunene.

### 6.1 PLASSERING

Figur 1. Plassering av støymålere i februar.



## 6.2 MÅLERESULTATER

Måleresultatene presenteres som middelværdier fra alle dager i måneden. Det presenteres verdier for enhetene  $L_{den}$ ,  $L_{night}$  og  $L_{5AS}$ , som er innført i norsk og/ eller europeisk regelverk. Disse forekommer også i vedlegg 1 i denne rapporten og forklares i kapittel 1.

Resultater fra februar:

feb.2024	T-1442		
Målestasjoner	$L_{den}$	$L_{night}$	$L_{5AS}$
NMT001 Mogreina	40,7	27,0	0,0
NMT003 Elstad	34,8	0,0	0,0
NMT004 RWY19R	72,2	61,6	96,2
NMT005 RWY01R	71,9	60,3	95,0
NMT006 Lyshaug	55,3	45,6	75,5
NMT007 Steinsgård	50,4	39,7	66,9
NMT008 Saghagen	51,7	42,0	69,9
NMT009 Østli	43,2	33,7	0,0
NMT010 Holtertoppen	54,7	46,8	78,0
NMT011 Gresaker i Holter	56,6	45,2	73,1
NMT012 Aurmoen	62,6	51,8	81,8

Resultater fra siste tre måneder:

des.2023 t.o.m feb.2024	T-1442		
Målestasjoner	$L_{den}$	$L_{night}$	$L_{5AS}$
NMT001 Mogreina	39,8	31,7	0,0
NMT003 Elstad	34,6	0,0	0,0
NMT004 RWY19R	70,7	60,1	92,1
NMT005 RWY01R	72,3	61,0	95,1
NMT006 Lyshaug	54,5	45,9	75,5
NMT007 Steinsgård	51,2	39,3	67,3
NMT008 Saghagen	50,3	41,1	65,5
NMT009 Østli	41,9	33,0	0,0
NMT010 Holtertoppen	55,1	47,6	78,0
NMT011 Gresaker i Holter	56,9	45,6	73,3
NMT012 Aurmoen	61,5	50,6	80,5

## 7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY

§ 10 i Forskrift om støyforebygging, Gardermoen, legger begrensninger på flytyper som tillates å trafikkere Oslo lufthavn på dag og på natt.

### 7.1 RAPPORTERING IHT. § 10 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN

Ifølge § 10 i forskriften (jfr. pkt. 2.2 i Vedlegg 2, nedenfor, fra AIP Norge) skal fly som ikke tilfredsstiller støykravet etter ICAO annex 16 kapittel III, bare fly i perioden 08:00 til 16:00. Oslo Lufthavn rapporterer nå for hele døgnet. Det var ingen avvik fra denne bestemmelsen i februar måned.

Ifølge § 10 i forskriften tillates ikke avganger med sertifisert avgangsstøy over 88 EPNdB i tidsrommet mellom 24:00 og 06:30. Tabellen nedenfor viser mulige avvik fra denne bestemmelsen for februar måned.

Dato	Avgangstid	A.D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
tor 1. feb	00:25	Departure	01L	ETH3672	ETAWE	B77L	97.9
man 19. feb	00:17	Departure	01L	NOZ550	LNENR	B738	93.6
man 19. feb	00:23	Departure	01L	NOZ640	SERPD	B738	93.6
man 19. feb	00:41	Departure	01L	NOZ96F	LNNIH	B738	93.6
man 26. feb	06:28	Departure	01L	DLH4EK	DAIEG	A21N	88.2

For februar er det totalt registrert:

- Ingen flygninger som ikke tilfredsstiller kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
- 5 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.

## 8 BRUK AV RULLEBANER

### 8.1 RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER

Valg av hvilken retning flyene skal gå er i all hovedsak styrt av vinden. For at flyene ikke skal ha for stor hastighet når de kommer inn for landing, kan de ikke ha medvind. Tilsvarende vil medvind ved avgang føre til at flyene må opp i større hastighet på rullebanen før de kan ta av.

februar 2024		Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)	
Dato	Total	RWY 01L		RWY 19R		RWY 01R		RWY 19L		mot nord	mot sør
		Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	RWY 01	RWY 19
tor 1.feb	488	0	0	130	118	0	0	104	127	0,0	98,2
fre 2.feb	534	0	0	246	15	0	0	12	249	0,0	97,8
lør 3.feb	266	0	0	73	49	0	0	61	80	0,0	98,9
søn 4.feb	524	0	0	153	141	0	0	100	127	0,0	99,4
man 5.feb	523	111	173	2	0	146	80	0	0	97,5	0,4
tir 6.feb	455	68	193	1	0	158	32	0	0	99,1	0,2
ons 7.feb	484	39	92	68	53	79	23	50	71	48,1	50,0
tor 8.feb	546	121	191	1	0	149	79	0	0	98,9	0,2
fre 9.feb	562	48	245	0	0	234	31	0	0	99,3	0,0
lør 10.feb	280	74	110	0	0	68	24	0	0	98,6	0,0
søn 11.feb	552	44	278	0	0	225	2	0	0	99,5	0,0
man 12.feb	525	25	254	0	0	234	0	0	0	97,7	0,0
tir 13.feb	484	20	235	0	0	221	3	0	0	99,0	0,0
ons 14.feb	523	1	0	244	19	1	0	12	238	0,4	98,1
tor 15.feb	579	15	227	53	8	219	1	0	51	79,8	19,3
fre 16.feb	594	15	290	0	0	273	2	0	0	97,6	0,0
lør 17.feb	338	42	72	0	0	132	89	0	0	99,1	0,0
søn 18.feb	554	16	278	0	0	255	0	0	0	99,1	0,0
man 19.feb	543	58	229	0	0	211	33	0	0	97,8	0,0
tir 20.feb	464	1	2	224	9	1	0	5	219	0,9	98,5
ons 21.feb	513	45	144	104	4	104	29	1	74	62,8	35,7
tor 22.feb	560	0	0	274	9	0	0	3	269	0,0	99,1
fre 23.feb	589	0	0	276	31	0	0	15	261	0,0	99,0
lør 24.feb	314	0	0	112	23	0	0	46	129	0,0	98,7
søn 25.feb	582	2	0	269	14	0	0	8	279	0,3	97,9
man 26.feb	550	116	207	2	0	155	63	0	0	98,4	0,4
tir 27.feb	508	0	0	199	72	0	0	50	180	0,0	98,6
ons 28.feb	553	0	0	198	76	0	0	75	198	0,0	98,9
<b>Totalt</b>	<b>13 987</b>	<b>861</b>	<b>3 220</b>	<b>2 629</b>	<b>641</b>	<b>2 865</b>	<b>491</b>	<b>542</b>	<b>2 552</b>	<b>53,2 %</b>	<b>45,5 %</b>

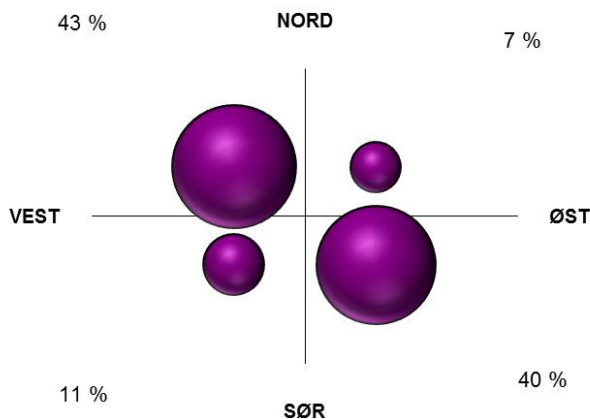
Alle flybevegelser, feb 2024

For februar var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 53,2/45,5.

Summen kan være mindre enn 100% p.g.a. manglende opplysninger om banebruk (ved radarutfall med mer)

**Til høyre:**

Trafikkfordelingen over døgnet for alle flytyper under ett over lufthavnens fire hjørner i februar måned:



## 8.2 RULLEBANEFORDELING FOR JETFLY: RAPPORTERING IHT. § 12 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN

Forskrift om støyforebygging, Gardermoen, påbyr segregert banebruk i perioden 22:30 – 24:00 og énbanebruk i perioden 24:00 – 06:30 for jetfly og propellfly med MTOW større enn 5700 kg og fire propeller eller flere. På dagtid kan begge rullebaner brukes fritt. Figuren nedenfor viser rullebanebruken i februar måned.

februar 2023 – østre rullebane 06:30 – 22:30

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	6160	2510	475	538	2637	48,5	51,5
Night	64	20	0	0	44	31,3	68,8
Sum	6224	2530	475	538	2681	48,3	51,7

februar 2024 – vestre rullebane 06:30 – 22:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	6311	638	2805	2409	459	54,6	45,4
Night	86	5	44	32	5	57,0	43,0
Sum	6397	643	2849	2441	464	54,6	45,4

februar 2024 – østre rullebane 22:30 – 24:00

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	80	71	1	1	7	90,0	10,0
Night	114	106	0	0	8	93,0	7,0
Sum	194	177	1	1	15	91,8	8,2

februar 2024 – vestre rullebane 22:30 – 24:00

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	97	1	29	63	4	30,9	69,1
Night	130	2	31	89	8	25,4	74,6
Sum	227	3	60	152	12	27,8	72,2

februar 2024 – østre rullebane 24:00 – 06:30

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	0	0	0	0	0		
Night	9	3	0	3	3	33,3	66,7
Sum	9	3	0	3	3	33,3	66,7

februar 2024 – vestre rullebane 24:00 – 06:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	0	0	0	0	0		
Night	164	65	21	50	28	52,4	47,6
Sum	164	65	21	50	28	52,4	47,6

Tabellen nedenfor viser mulige brudd på forskriftens bestemmelser om rullebanebruk for jetfly for kveld og natt i februar måned.

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
lør 3.feb	22:31	Kveld	A	19L	SAS7472	A20N	Jetfly
ons 7.feb	22:32	Kveld	D	01R	RUK2NE	B738	Jetfly
søn 18.feb	23:27	Kveld	A	01L	KLM65N	E75L	Jetfly
tir 27.feb	06:22	Natt	D	19L	DLH4EK	A21N	Jetfly
tir 27.feb	06:26	Natt	D	19L	DLH2HP	A20N	Jetfly

Det var 3 mulige awik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 22:30 - 24:00.  
Det var 2 mulige awik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 00:00 -06:30.  
Av disse 5 skjedde 6 mulige awik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 4 flygninger som awak fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

ons 7., ons 14., fre 16. februar

og er ikke registrert som awak fra forskriften, jfr § 7.

### 8.3 RULLEBANEFORDELING FOR PROPELLFLY: RAPPORTERING IHT. § 12 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN

Forskrift om støyforebygging, Gardermoen, påbyr énbanebruk i perioden 24:00 – 06:30 for propellfly med MTOW større enn 5700 kg og færre enn fire propeller. Figuren nedenfor viser rullebanebruken i februar måned.

februar 2024 – østre rullebane 06:30 – 22:30

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	297	152	15	6	124	56,2	43,8
Night	1	1	0	0	0	100,0	0,0
Sum	298	153	15	6	124	56,4	43,6

februar 2024 – vestre rullebane 06:30 – 22:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	763	130	259	245	129	51,0	49,0
Night	2	0	0	1	1	0,0	100,0
Sum	765	130	259	246	130	50,8	49,2

februar 2024 – østre rullebane 22:30 – 24:00

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	1	1	0	0	0	100,0	0,0
Night	1	1	0	0	0	100,0	0,0
Sum	2	2	0	0	0	100,0	0,0

februar 2024 – vestre rullebane 22:30 – 24:00

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	37	7	13	10	7	54,1	45,9
Night	40	13	8	11	8	52,5	47,5
Sum	77	20	21	21	15	53,2	46,8

februar 2024 – østre rullebane 24:00 – 06:30

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	0	0	0	0	0		
Night	2	0	0	0	2	0,0	100,0
Sum	2	0	0	0	2	0,0	100,0

februar 2024 – vestre rullebane 24:00 – 06:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	0	0	0	0	0		
Night	22	0	10	2	10	45,5	54,5
Sum	22	0	10	2	10	45,5	54,5

Tabellen nedenfor viser mulige brudd på forskriftens bestemmelser om rullebanebruk for propellfly for februar måned.

<b>Dato</b>	<b>Avgangs- / Landingstid</b>	<b>Periode</b>	<b>A/D</b>	<b>RWY</b>	<b>Callsign</b>	<b>Flytype</b>	<b>Fly- kategori</b>
fre 9.febr	23:17	Kveld	A	01R	WIF157	DH8A	Propellfly
tir 20.febr	23:23	Kveld	D	19L	SRN494	AT75	Propellfly
ons 21.febr	23:15	Kveld	D	19L	SRN494	AT75	Propellfly

Det var 3 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 22:30 - 24:00

Det var ingen mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 00:00 -06:30

Av disse 3 skjedde ingen mulige avvik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen)

I tillegg var det 6 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for propellfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til: ons 14., fre 16., tir 20., tor 22.

og er ikke registrert som avvik fra forskriften, jfr § 7.



## 9 TRASÉBRUK

### 9.1 REGLER FOR LANDINGER

Forskrift om støyforebygging, Gardermoen, (§ 9 og Vedlegg 2, pkt 1.2) fastsetter følgende bestemmelser for jetfly som lander ved Oslo lufthavn:

- For etablering på ILS glidebane gjelder en minstehøyde på 4000 ft AMSL. Dette innebærer etablering på ILS glidebanen i en avstand av ca 19 km fra rullebanetreskel.
- Sør for N 59 55 00 og nord for N 60 30 00 og skal det ikke flys lavere enn 5000 ft AMSL

Awik fra disse bestemmelsene er angitt under pkt 9.3.2 i denne rapporten.

### 9.2 REGLER FOR AVGANGER

Forskriftens § 8 og vedlegg 1A i forskriften – gjengitt bakerst i denne rapporten – sier at alle luftfartøyer som flyr iht. instrumentflygereglene skal følge utflygingsprosedyrene som beskrevet i AIP Norge Del AD/Gardermoen. Jetfly og propellfly med MTOW over 5700 kg og fire propeller eller mer, skal føres innenfor toleransekorridorene angitt i vedlegg 1B helt til endevinduet for den aktuelle toleransekorridoren. Propellfly med MTOW over 5700 kg og færre enn fire propeller kan flys ut av toleransekorridorene når luftfartøyet har nådd en høyde på 1700 ft AMSL eller mer.

Luftfartøy	Toleransekorridoren kan bare forlates
Jetfly	Gjennom endevindu
Propellfly > 5700 kg MTOM med fire propeller eller mer	Gjennom endevindu
Propellfly > 5700 kg MTOM med færre enn fire propeller	I høyder over 1700 ft AMSL
Helikopter som flys som IFR flygning	I høyder over 1700 ft AMSL
Propellfly < 5700 kg MTOM	Ingen restriksjoner <sup>1</sup>

Awik fra disse bestemmelsene er angitt under pkt 9.3.3 i denne rapporten.

---

<sup>1</sup> For fly i denne kategorien gir forskriften ingen føringer på utflygningsprosedyrer, men de må fremdeles forholde seg til de generelle VFR flygereglene som sier at minimumshøyden over bebygde områder skal være 1000 ft over bakkenivå, hvis det ikke er i forbindelse med landing eller avgang.

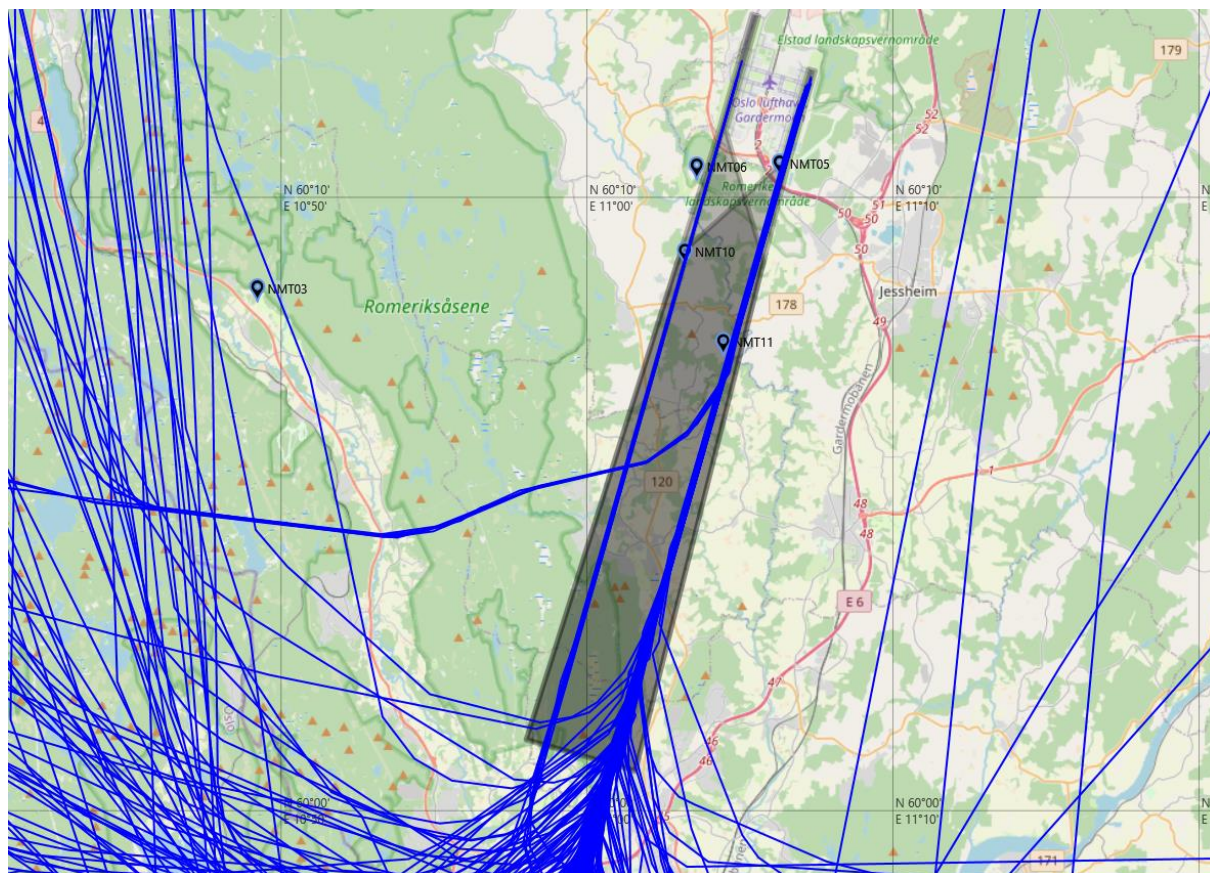
**9.3 LANDINGER OG AVGANGER**

<b>FORORD</b> .....	<b>2</b>
<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>2</b>
<b>INNHOLDSFORTEGNELSE</b> .....	<b>3</b>
9.3.1 <i>Landinger</i> .....	20
Landinger fra sør med jetfly, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen .....	20
Landinger fra sør med andre flytyper, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen.....	21
Landinger fra nord med jetfly, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen .....	22
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen .....	23
9.3.2 <i>Landinger, rapportering iht § 9, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen</i> .....	24
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen.....	24
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen.....	25
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00 .....	26
Jetflylandinger fra nord med lav høyde nord for N 60 30 00.....	27
9.3.3 <i>Avganger, rapportering iht § 8, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen</i> .....	28
Overholdelse av toleransekorridorer, jetfly.....	28
Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly .....	28
9.3.4 <i>Kurvede landinger, traséutskrifter</i> .....	29
9.3.5 <i>Avganger, traséutskrifter</i> .....	38
Air Baltic .....	38
Air France .....	39
Austrian .....	40
British Airways .....	41
Brussels Airlines.....	42
Emirates.....	43
Danish Air Transport .....	44
Euro wings .....	45
European Air Transport, EAT .....	46
Finnair .....	47
Iberia .....	48
Icelandair.....	49
KLM .....	50
Korean Air .....	51
LOT .....	52
Lufthansa.....	53
Luxair .....	54
Norse Atlantic Airways .....	55
Norwegian (Boeing 737-800), innland .....	56

Norwegian, utland .....	57
Qatar Airways .....	58
Ryanair .....	59
SAS (Airbus).....	60
SAS (Airbus Neo) .....	61
SAS (Canadian Regional Jet) .....	62
SAS (Boeing) .....	63
Swiss .....	64
TAP Portugal.....	65
Thomas Cook Airlines Scandinavia .....	66
Turkish Airlines .....	67
United Parcel Service .....	68
Widerøe .....	69
Wizz Air .....	70
<b>VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER.....</b>	<b>71</b>
<b>VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS .....</b>	<b>93</b>
<b>FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG.....</b>	<b>97</b>

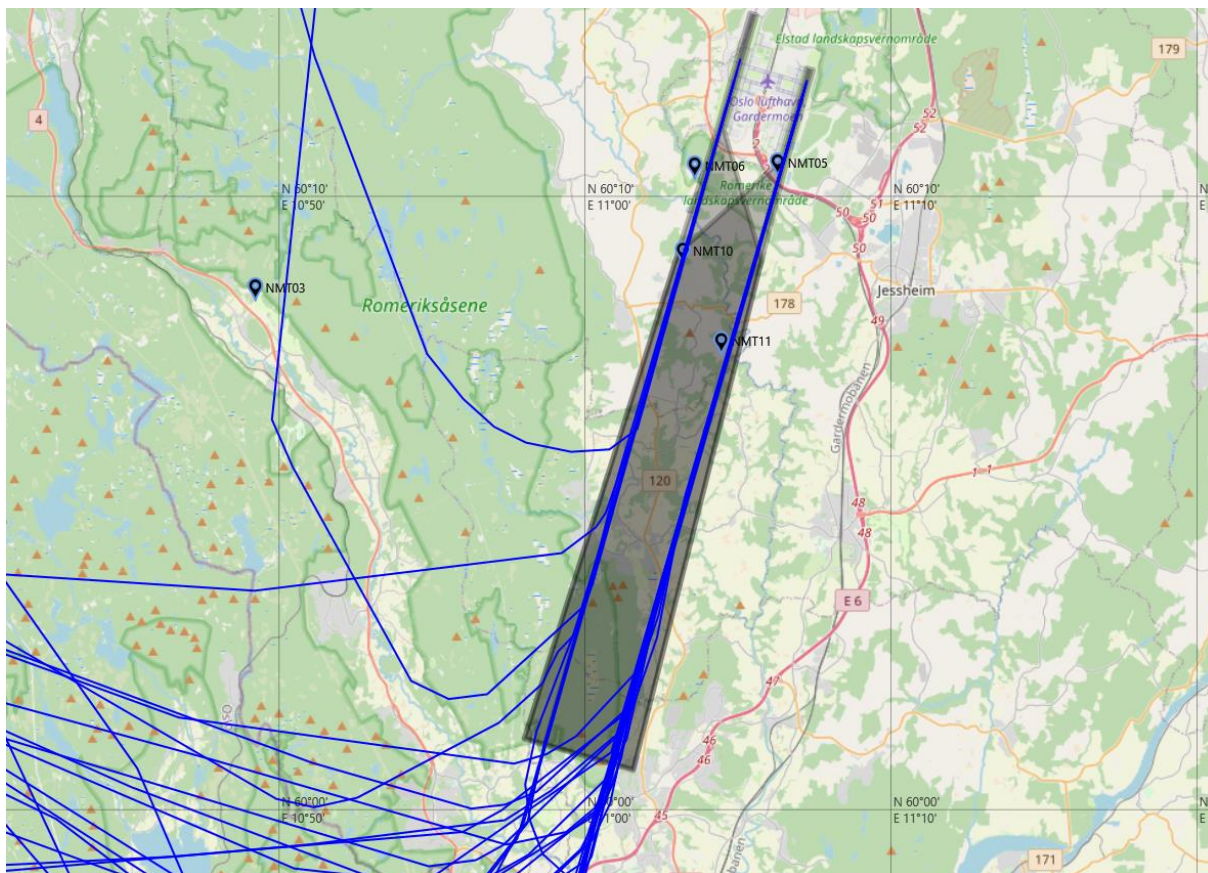
## 9.3.1 Landinger

Landinger fra sør med jetfly, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen



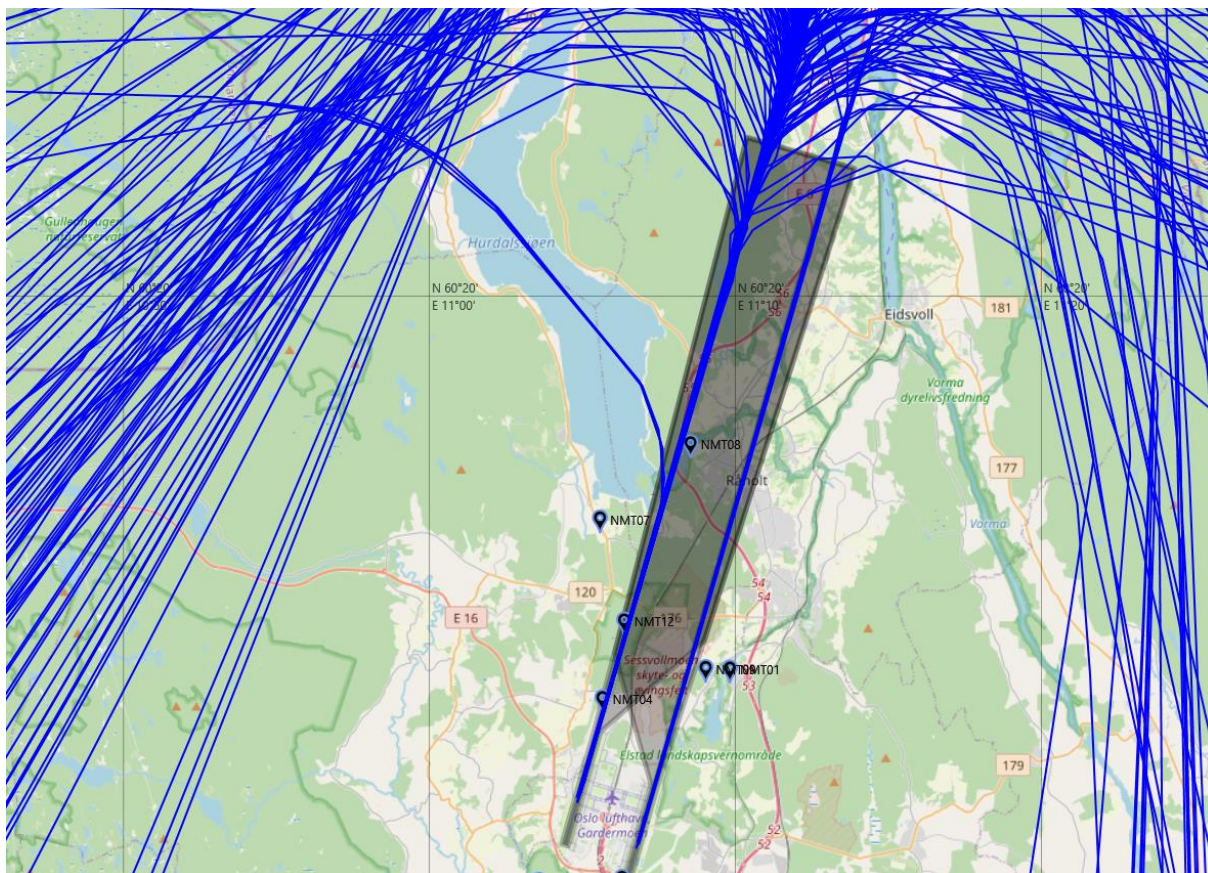
Figur 2. fredag 16.02.2024 – landinger med jetfly, 263 stk.

## Landinger fra sør med andre flytyper, eksempel dag med nordlig trafikkretning hele dagen



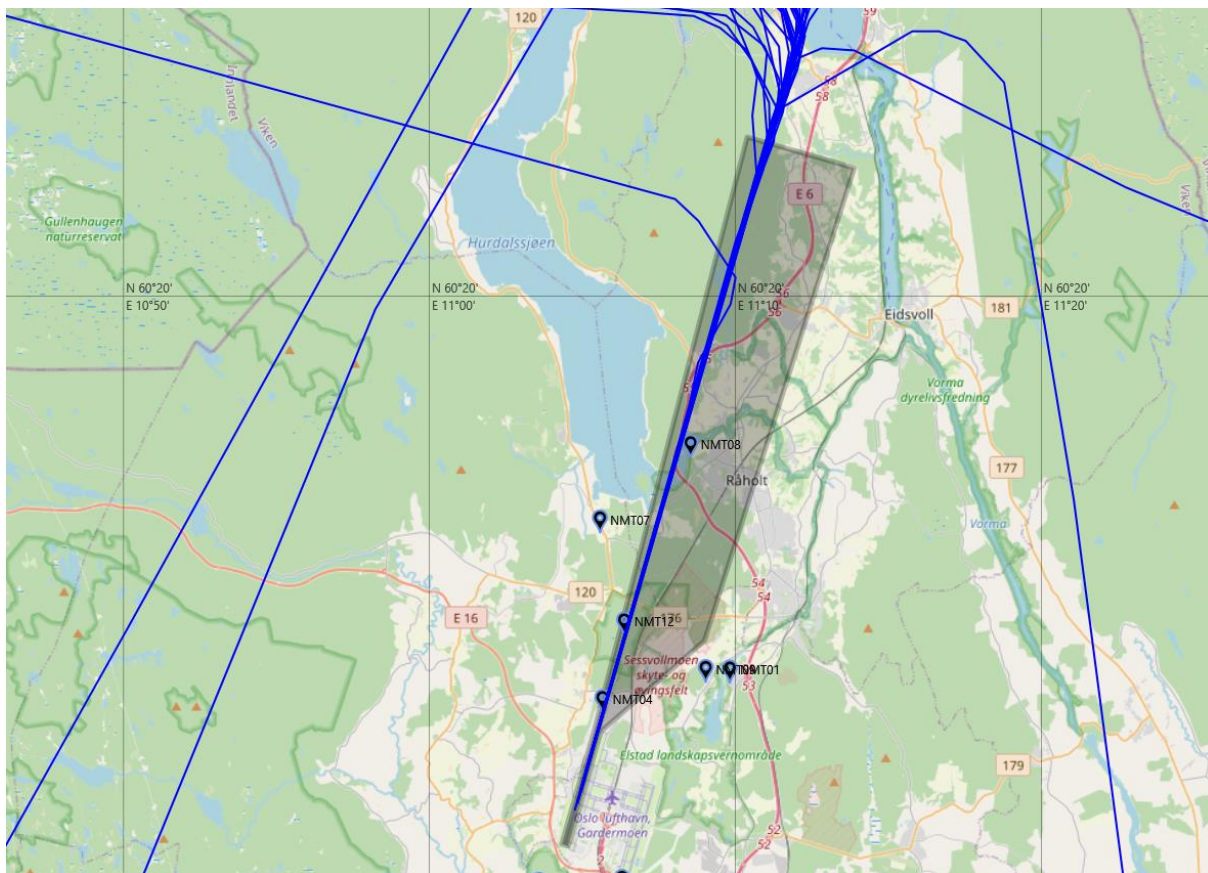
Figur 3. fredag 16.02.2024 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 30 stk.

## Landinger fra nord med jetfly, eksempel dag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 4. torsdag 29.02.2024 – landinger jetfly, 260 stk.

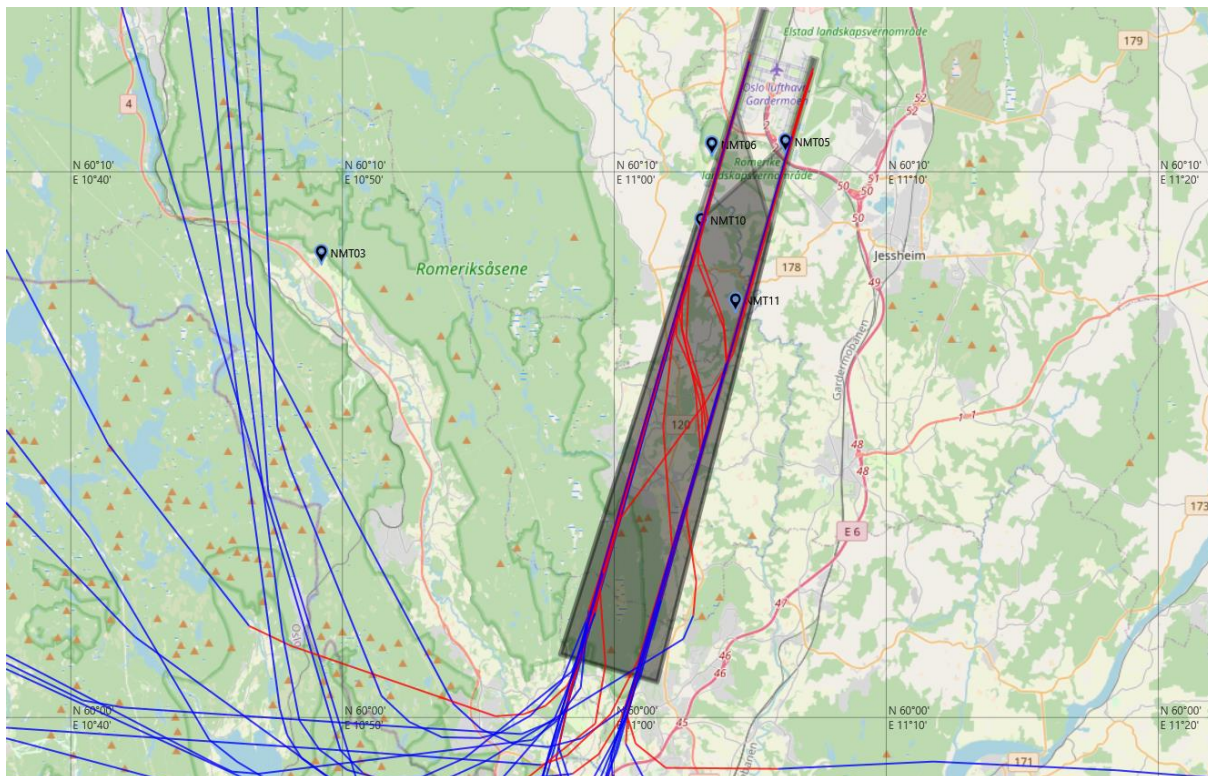
## Landinger fra nord med andre flytyper, eksempel dag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 5. torsdag 29.02.2024 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 32 stk.

## 9.3.2 Landinger, rapportering iht § 9, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen

### Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen

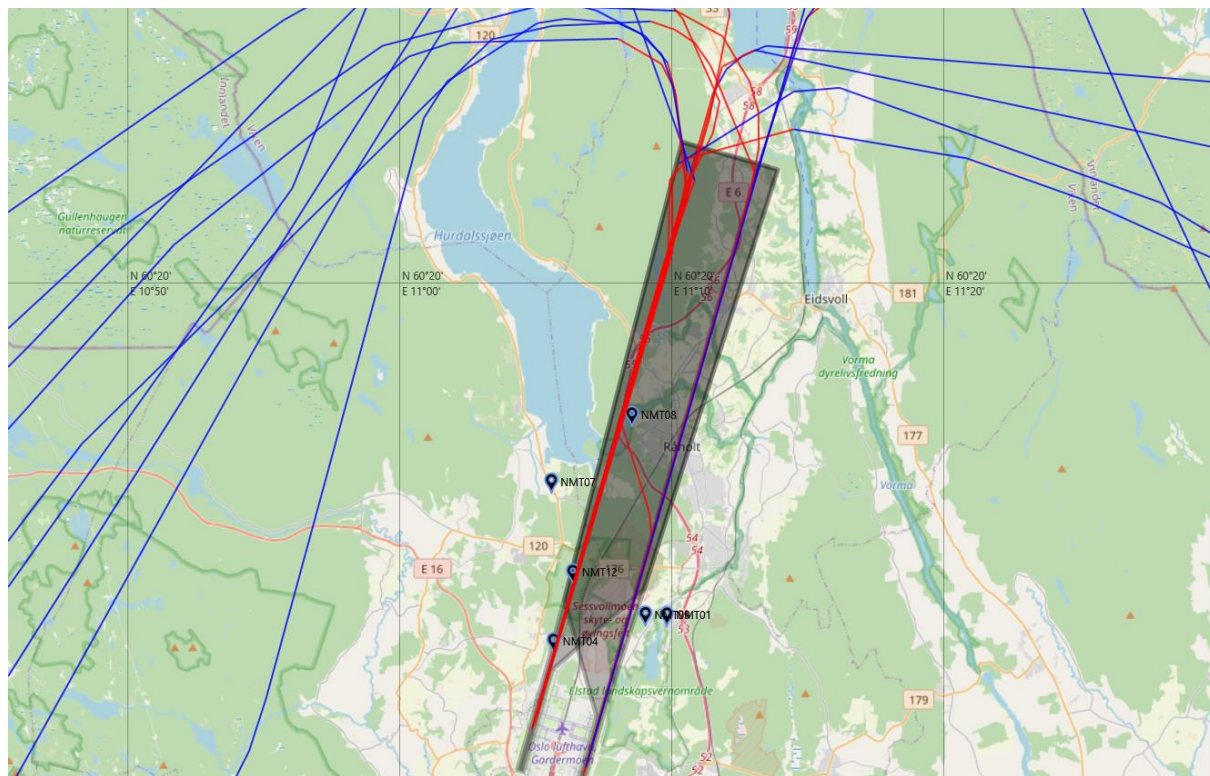


Figur 6. 25 flygninger.

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet



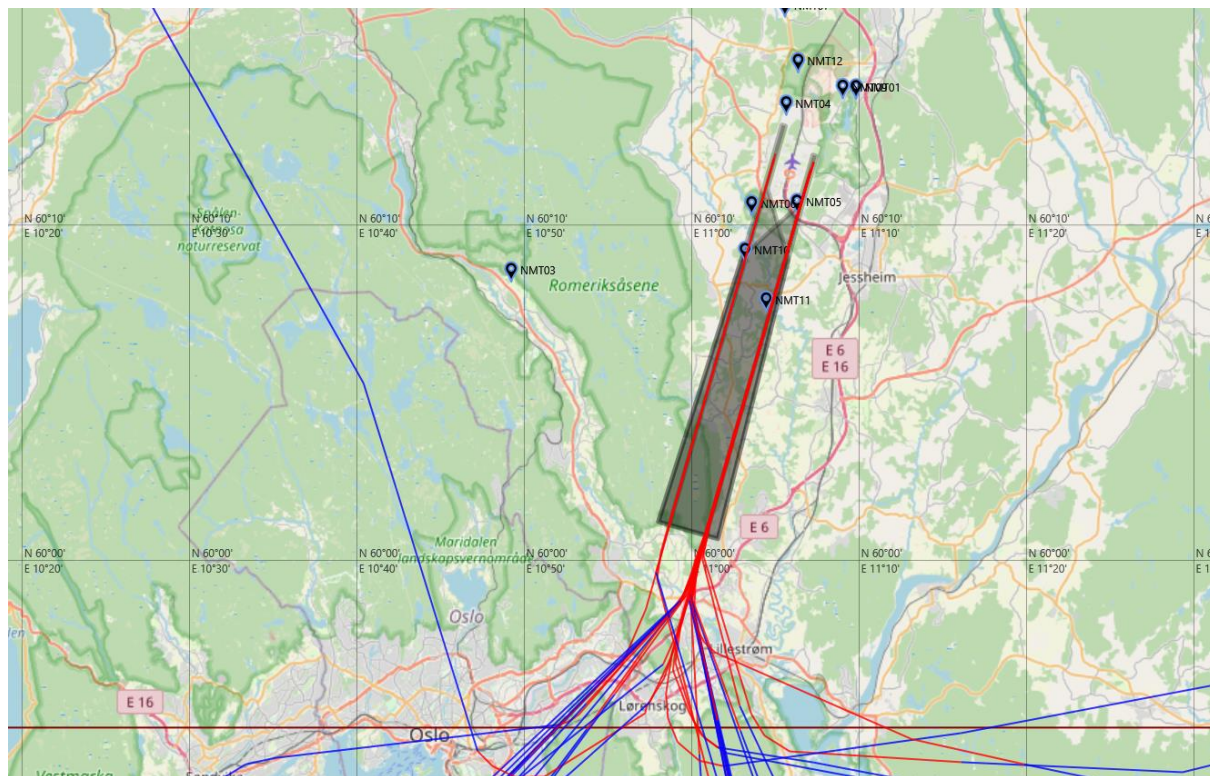
## Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 15 flygninger

Rødfargete trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

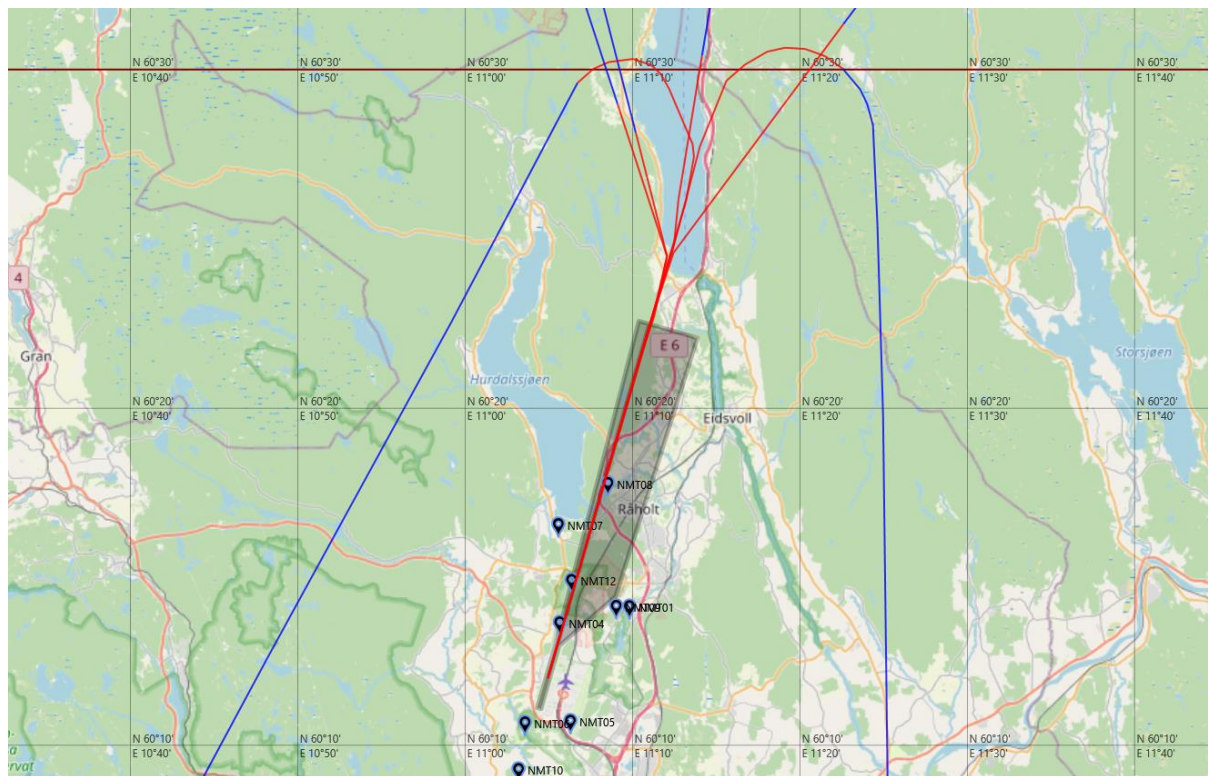
## Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00



Figur 8. 32 flygninger

Rødfargete trasé for flygehøyde mindre enn 5000 fot over havet

## Jetflylandinger fra nord med lav høyde nord for N 60 30 00



Figur 9. 5 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 5000 fot over havet

### 9.3.3 Avganger, rapportering iht § 8, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen

#### Overholdelse av toleransekorridorer, jetfly

I henhold til i § 8 og Vedlegg 1A pkt 1 i Forskrift om støyforebygging, Gardermoen (gjengitt bakerst i denne rapporten) skal utflygning med jetfly skje innenfor toleransekorridoren for den aktuelle utflygningsruten, med yttergrenser gitt i forskriftens Vedlegg 1B.

Nedenfor følger en opptelling av avganger som var dokumentert forskriftmessig utført (innenfor korridor eller i henhold til forskriftens unntaksbestemmelser), avganger som utgjorde mulige forskriftsbrudd, og avganger som ikke lot seg teste (ved svikt i lagring av traséføring, for eksempel). Prosentangivelsene refererer seg til utflygninger med registrerte traséføringer (testbare flybevegelser).

Jetfly								
RWY	Avgangsretning	Toleransekorridor	Innenfor korridor	Unntaksbest.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		2835	0	10	18	99,6 %	0,4 %
01R	mot nord fra østre bane		469	0	4	1	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	0	0	0	25	0,0 %	0,0 %
19L-syd	mot sør fra østre bane	sør	483	0	37	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	702	0	5	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		436	0	14	3	96,9 %	3,1 %
<b>Totalt</b>			<b>4925</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>47</b>	<b>98,6 %</b>	<b>1,4 %</b>

#### Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly

I henhold til § 8 og Vedlegg 1A pkt 2 i Forskrift om støyforebygging, Gardermoen skal utflygning med propellfly med MTOW over 5700 kg med færre enn fire motorer skje innenfor toleransekorridoren for den aktuelle utflygningsruten frem til luftfartøyet har nådd en høyde på 1700 ft AMSL eller mer.

Nedenfor følger en opptelling av avganger som var dokumentert forskriftmessig utført (innenfor korridor ved høyder lavere enn 1700 fot over havet eller i henhold til forskriftens unntaksbestemmelser), avganger som utgjorde mulige forskriftsbrudd, og avganger som ikke lot seg teste (ved svikt i lagring av traséføring, for eksempel). Prosentangivelsene refererer seg til utflygninger med registrerte traséføringer (testbare flybevegelser).

Propellfly								
RWY	Avgangsretning	Toleransekorridor	Innenfor korridor	Unntaksbest.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		347	0	4	2	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		17	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	77	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19L-syd	mot sør fra østre bane	sør	0	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	0	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		203	0	0	0	0,0 %	0,0 %
<b>Totalt</b>			<b>644</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,6 %</b>

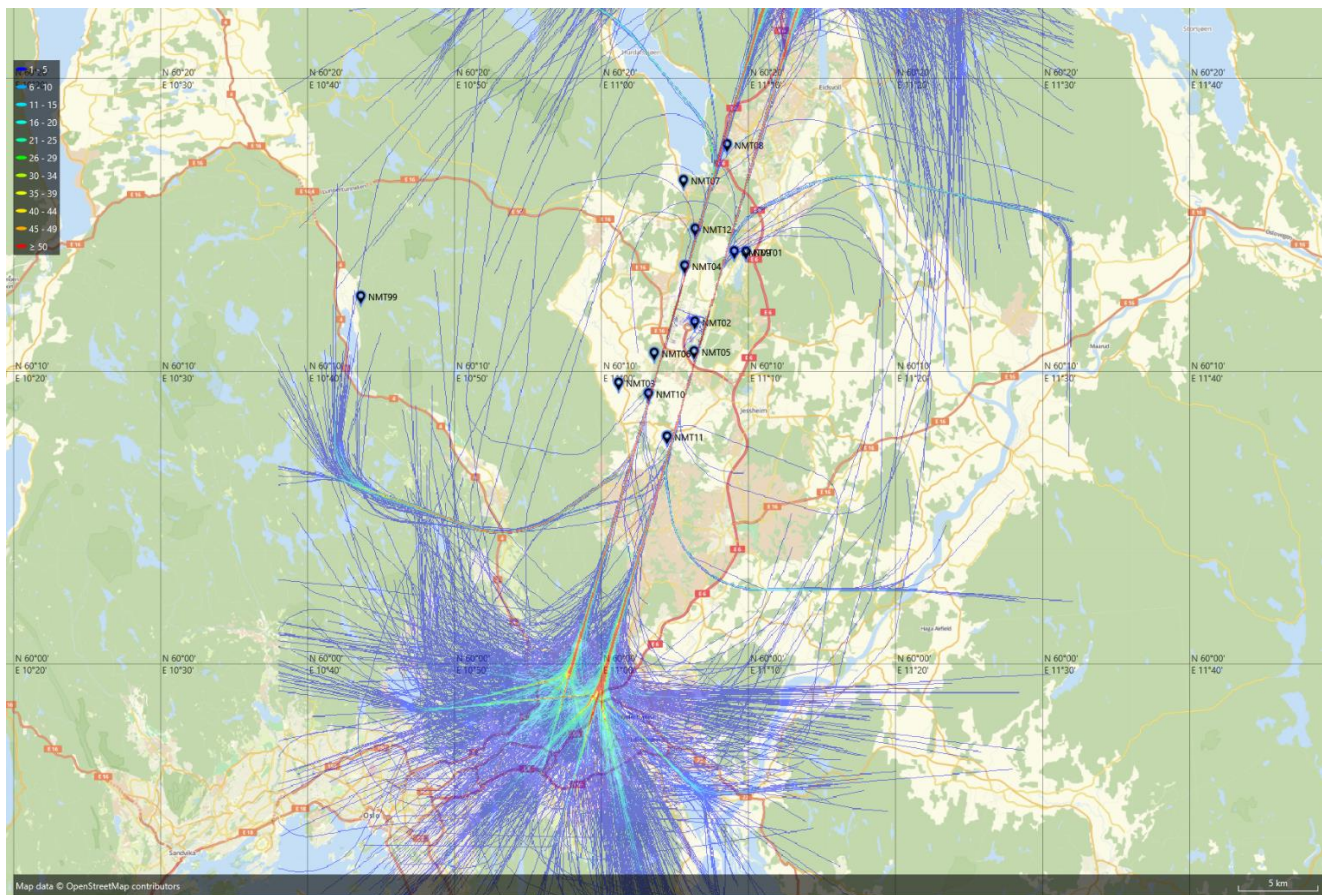
#### Spesielle forhold gjeldende måned:

I utskriftene nedenfor angis traséføringer for jetfly og propellfly med to forskjellige farger.

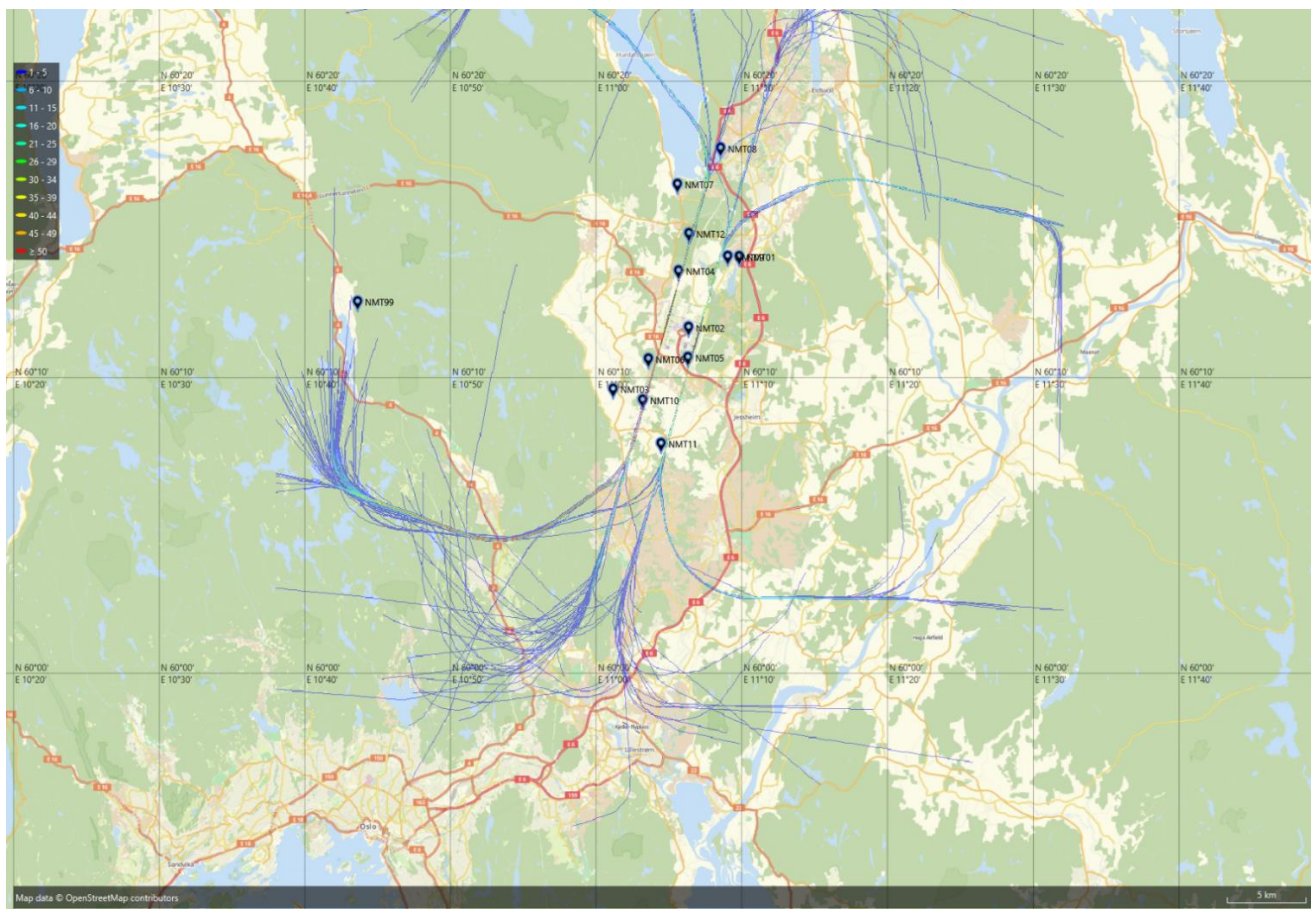
## 9.3.4 Kurvede landinger, traséutskrifter

Oslo lufthavn arbeider aktivt for å øke bruken av de kurvede ankomstprosedyrene. De kurvede ankomstene gjør at det er færre fly over de tettest bebodde områdene rundt Oslo lufthavn. Fordelene er flere sammenliknet med rettlinjede innflygningsprosedyrer, hvor støyhensyn veier tungt.

Figurene under viser hvordan man kan unngå overflygninger over store områder ved å samle flygningene i de kurvede innflygningsprosedyrene. Fargevariasjonene viser hvor mange flygninger som går gjennom de ulike områdene.

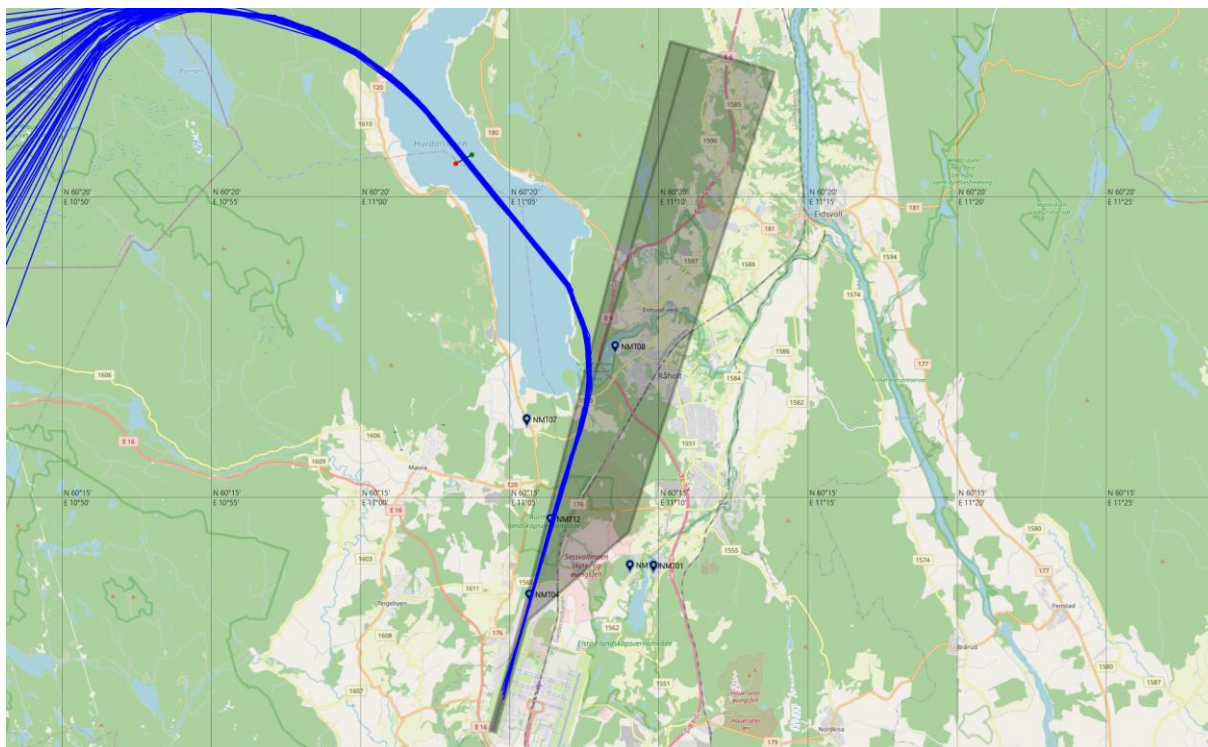


Figur 10 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer

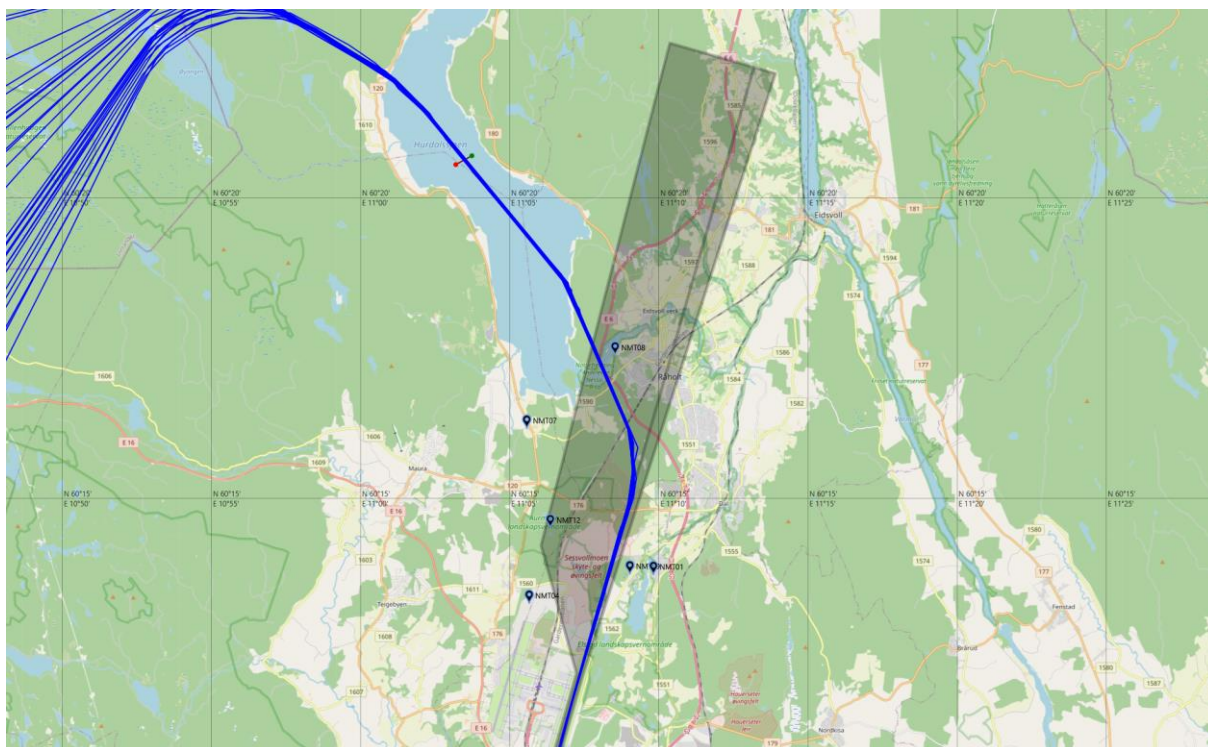


Figur 11 - Ankomster med kurvede prosedyrer

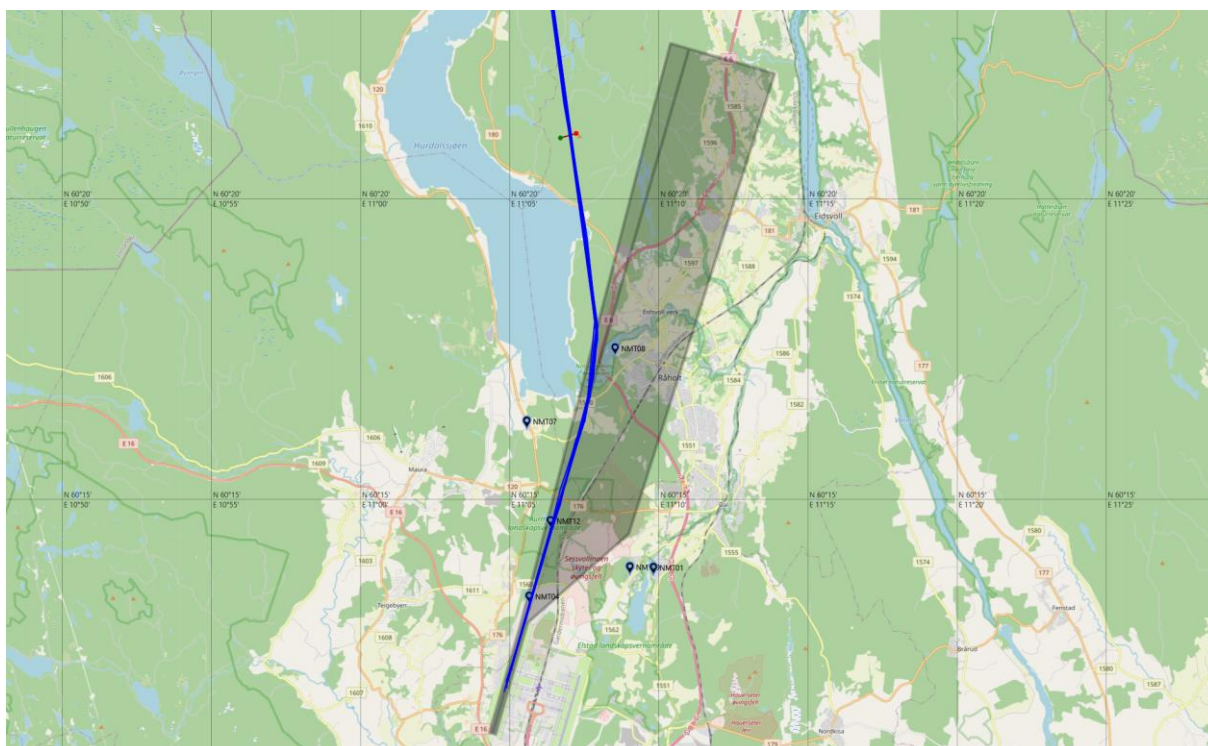
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i februar totalt 538 kurvede landinger.



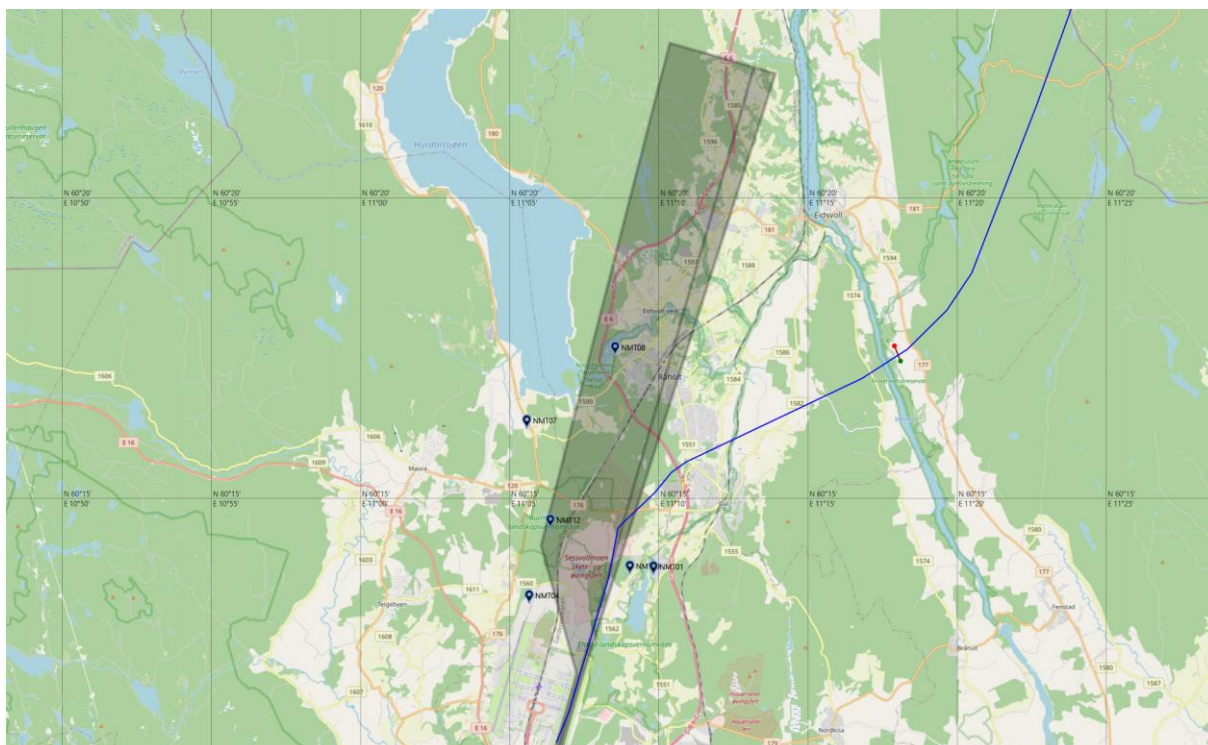
Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 71 flygninger



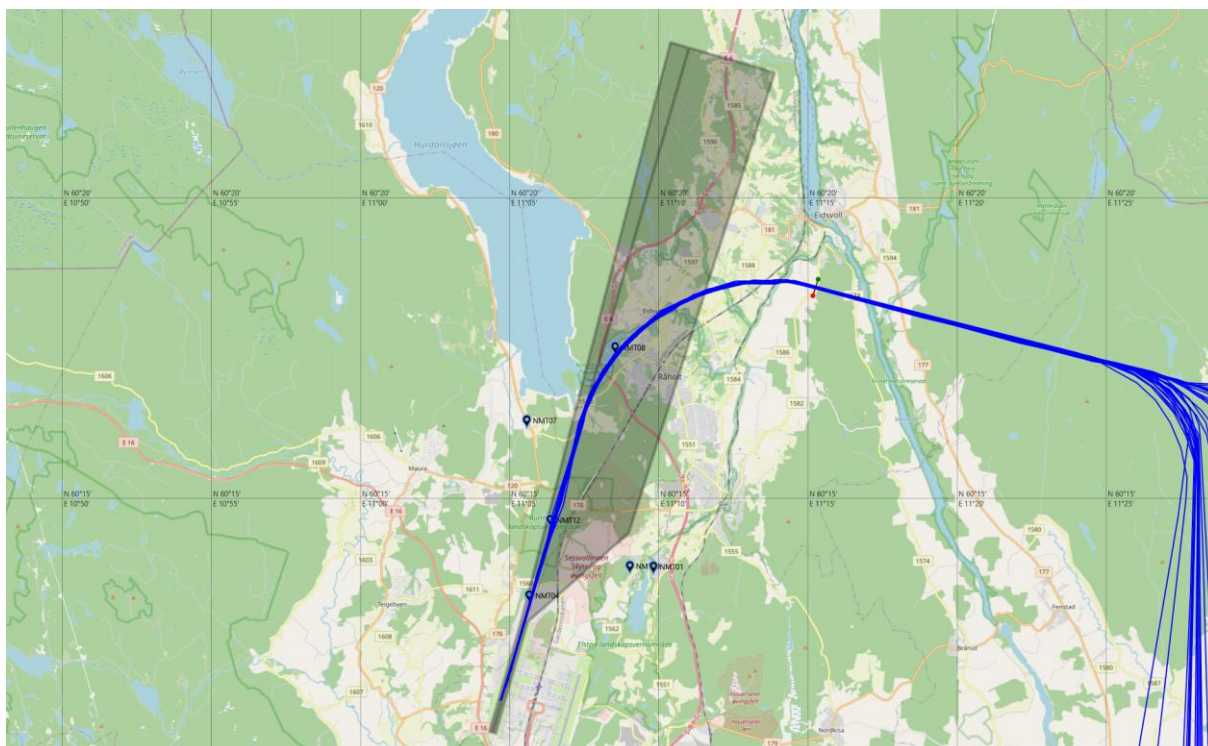
Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 30 flygninger



Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 15 flygninger

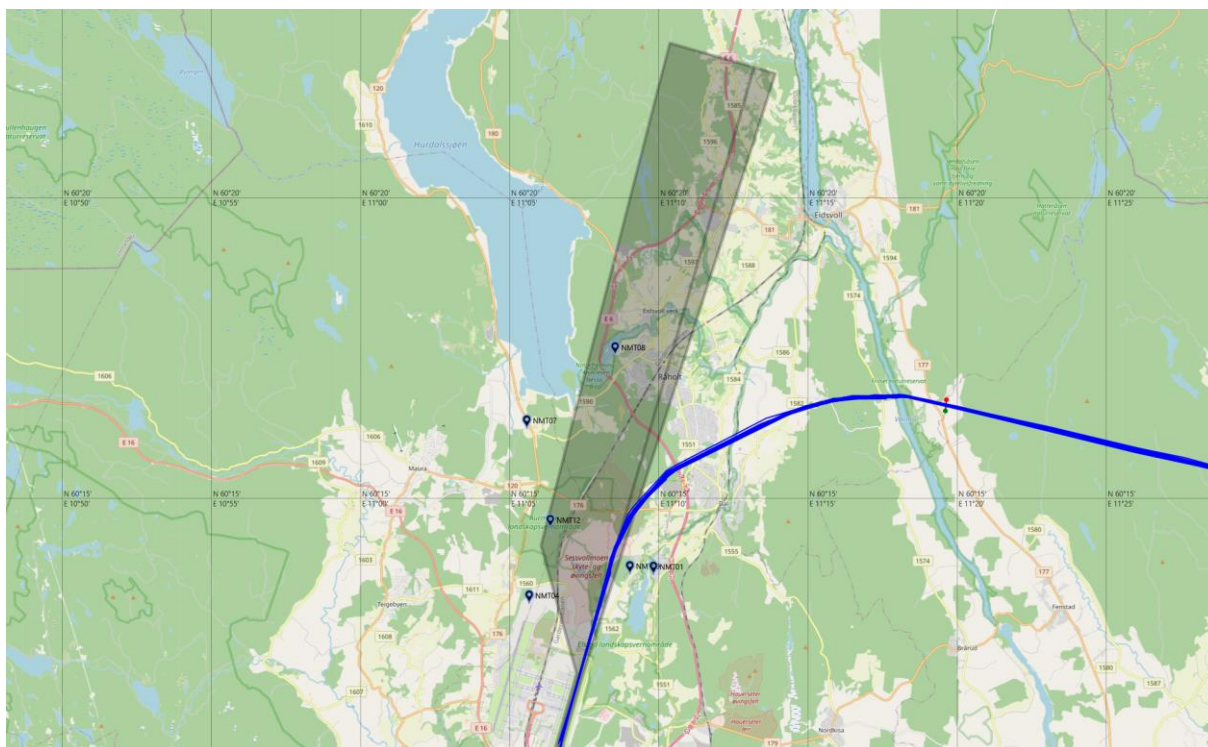


Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 1 flygning

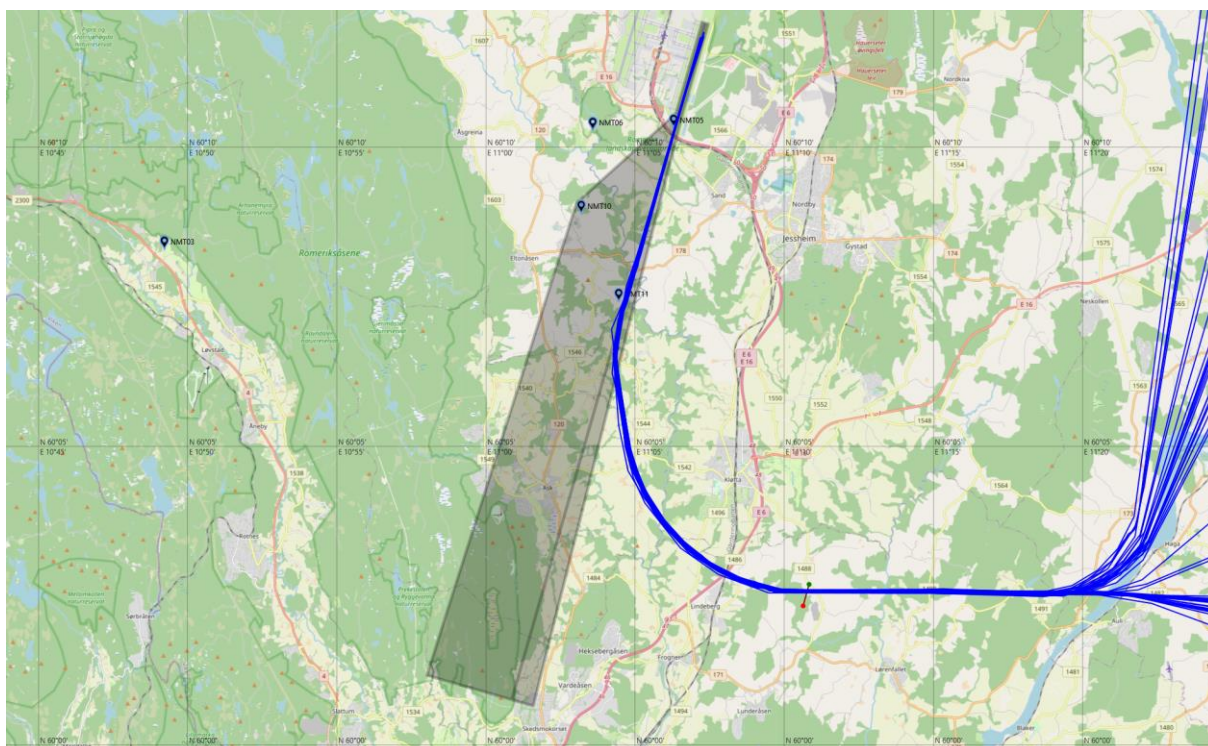


Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 38 flygninger

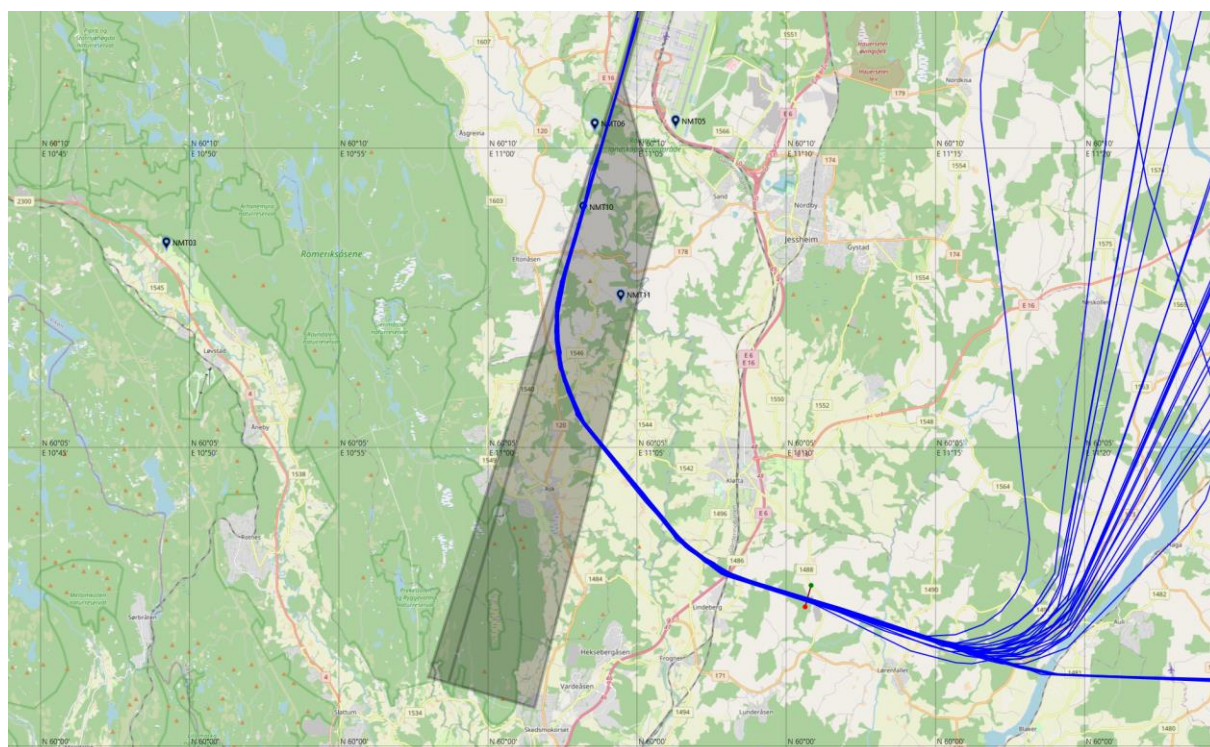




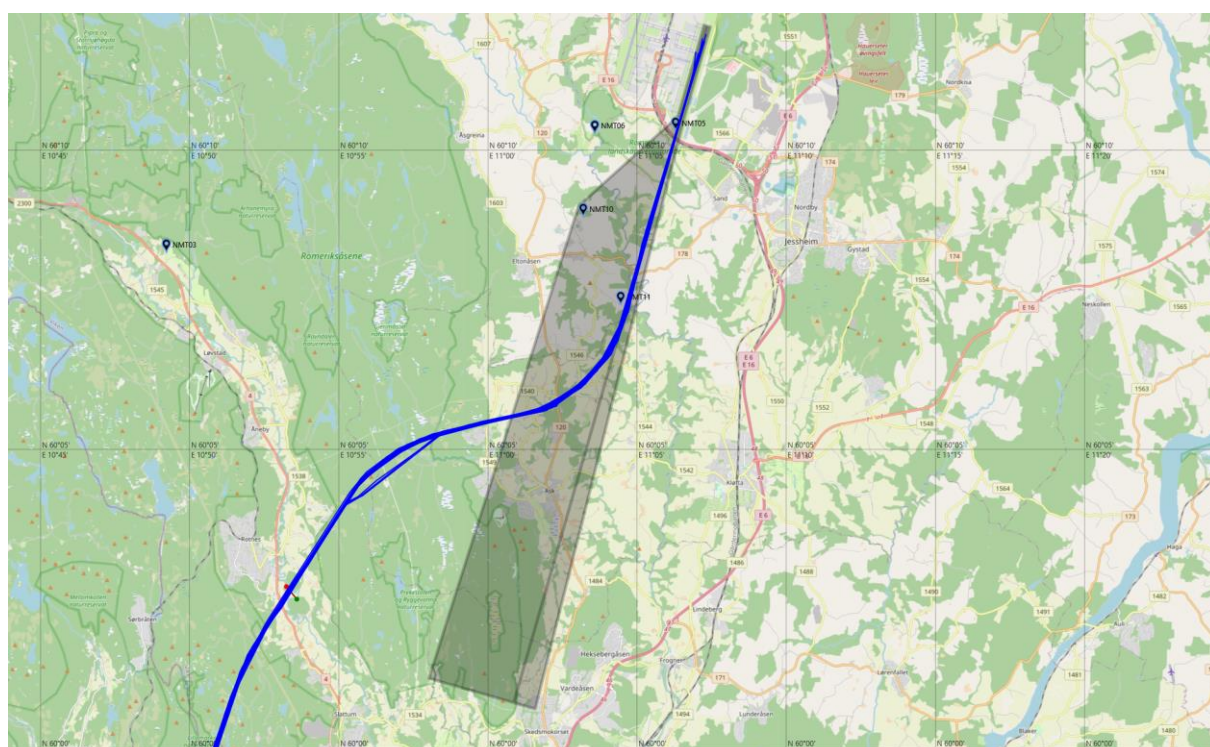
Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 35 flygninger



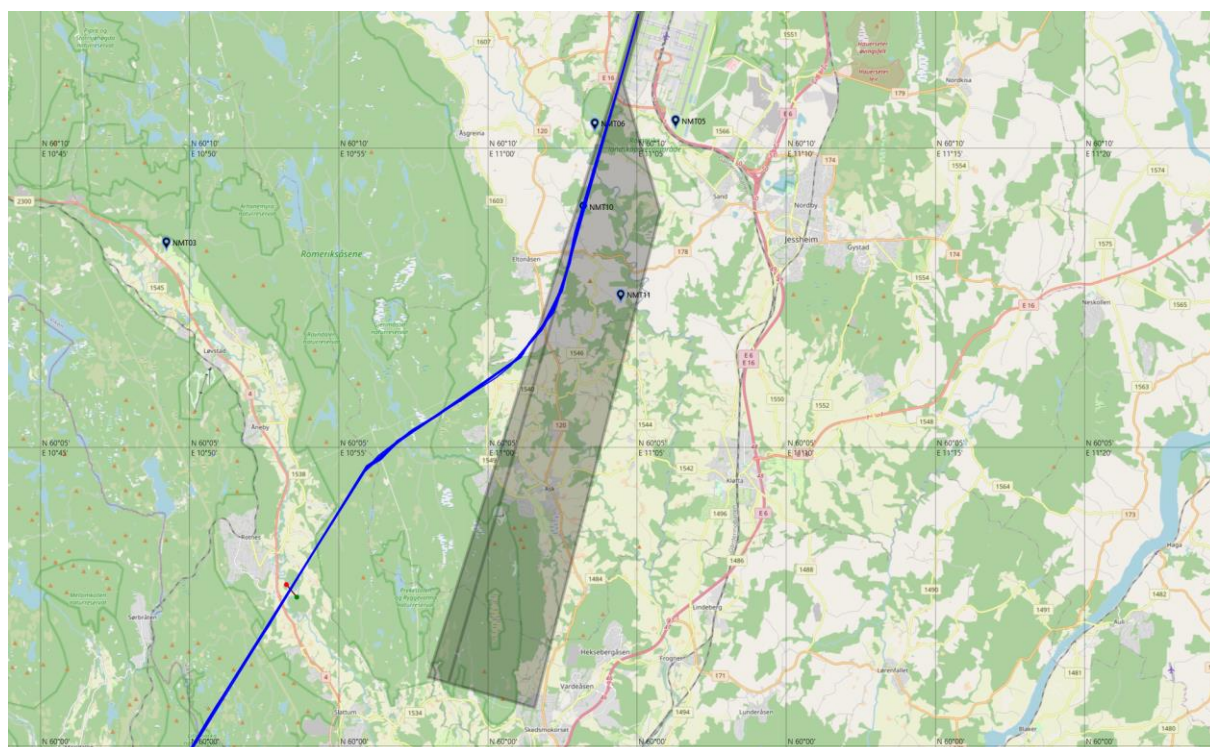
Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 62 flygninger



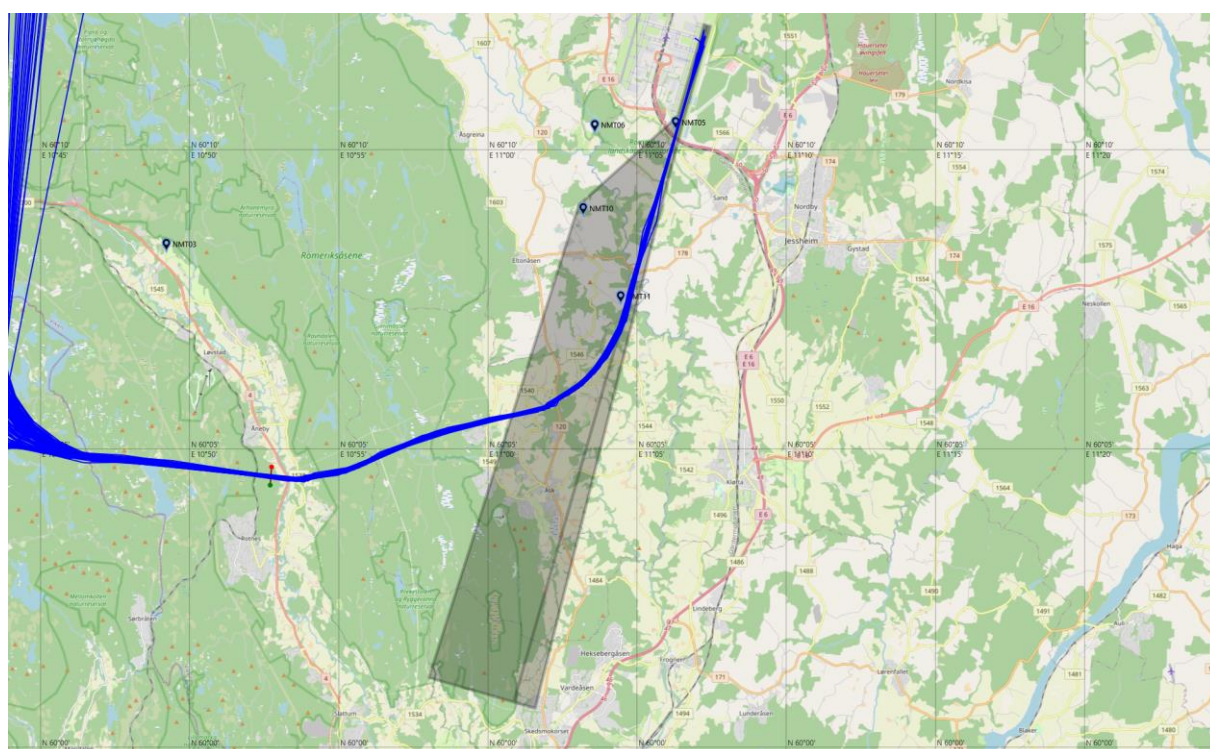
Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 28 flygninger



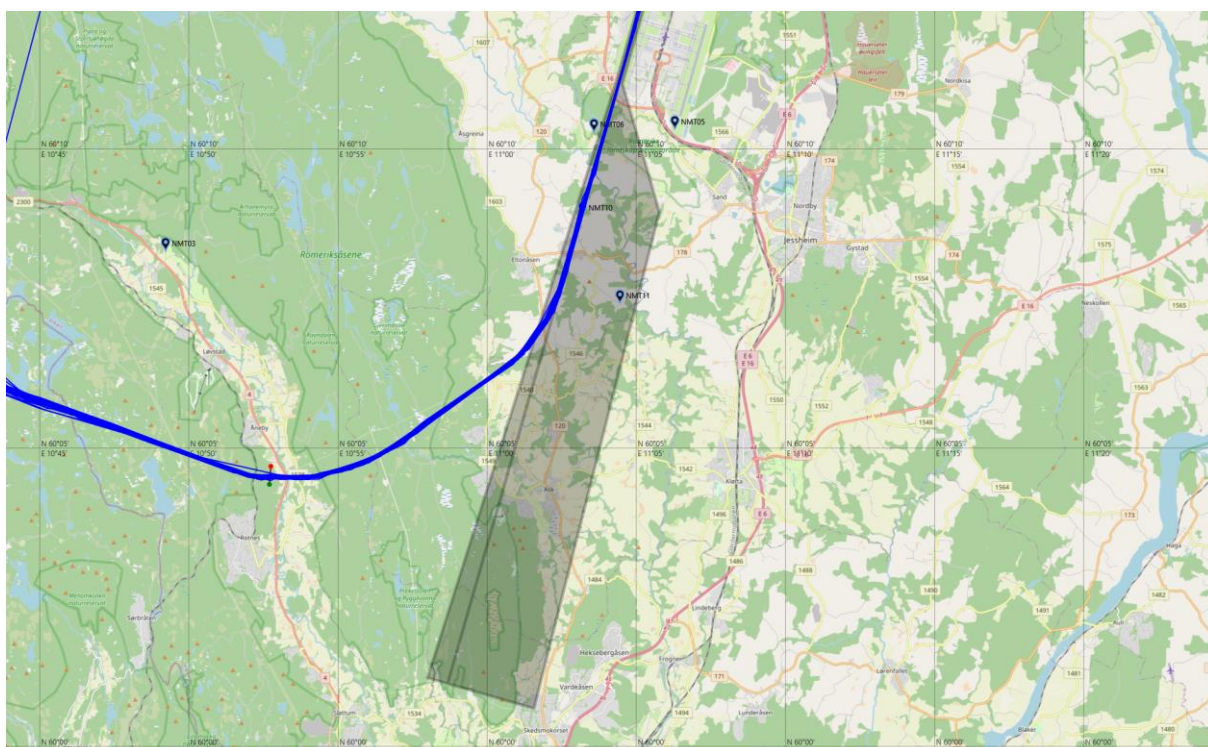
Figur 20. Kurvede landinger SIFOZ – 37 flygninger



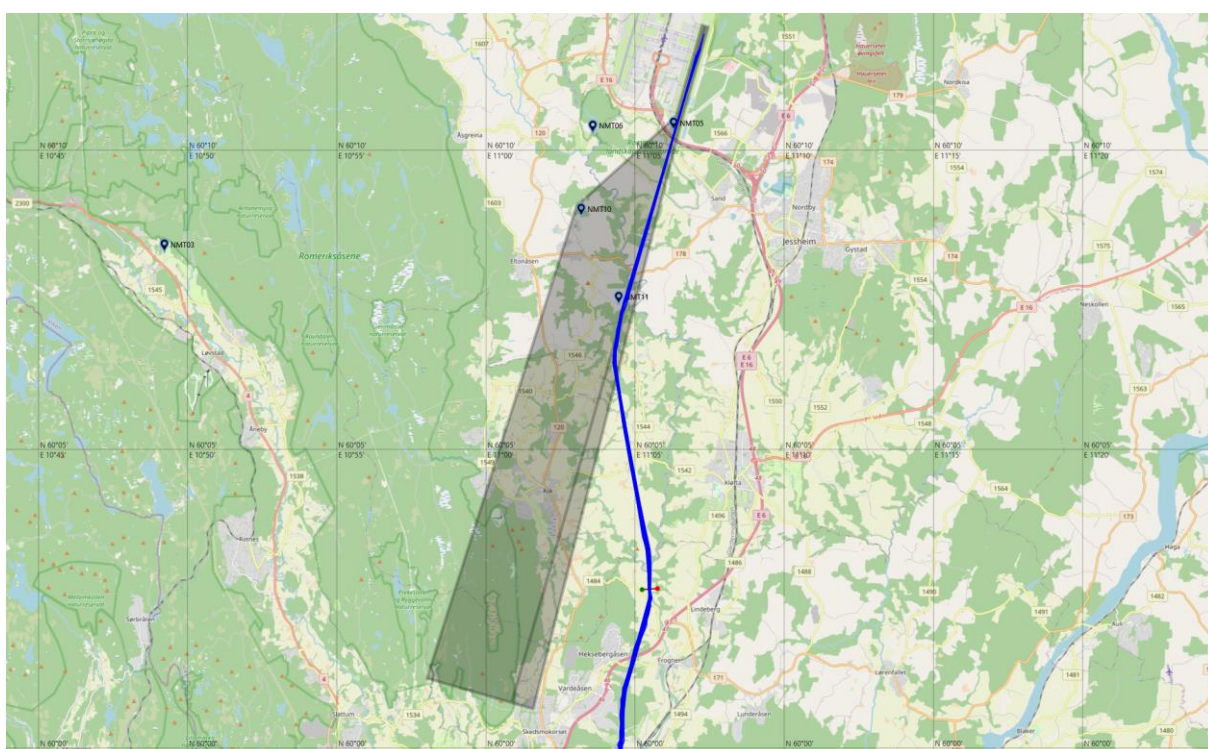
Figur 21. Kurvede landinger ERULO – 8 flygninger



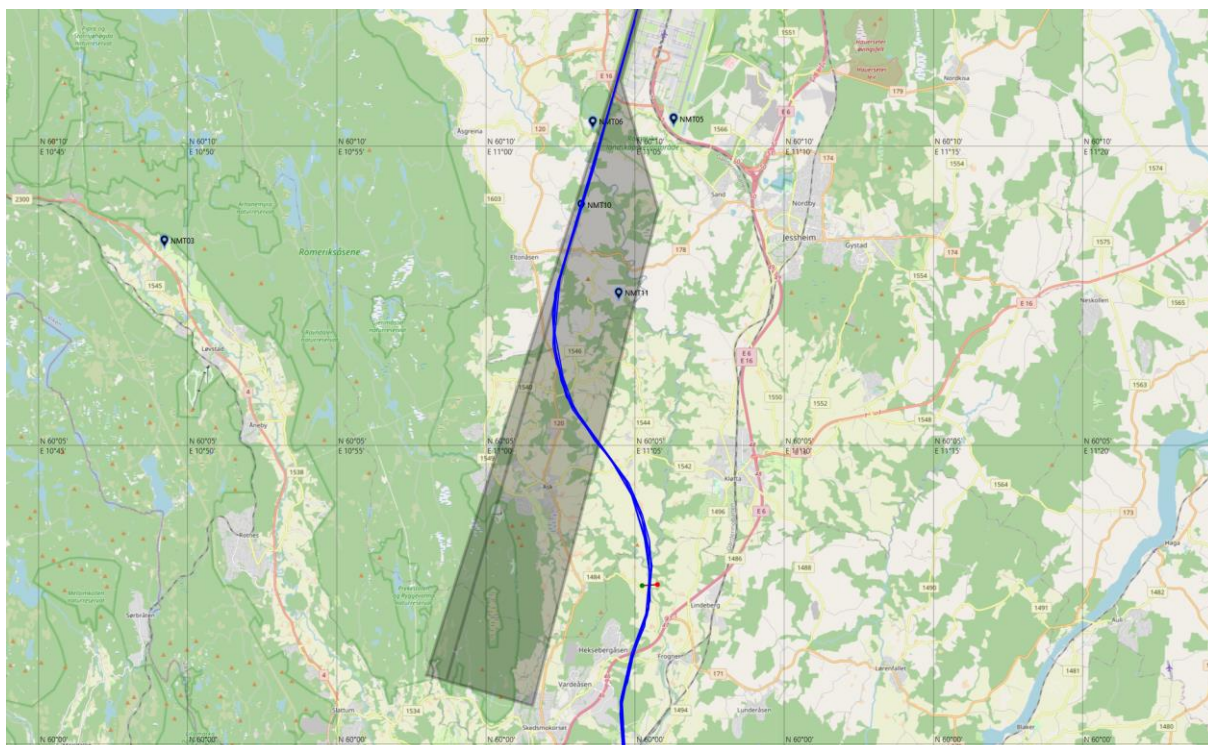
Figur 22. Kurvede landinger RUWOL – 111 flygninger



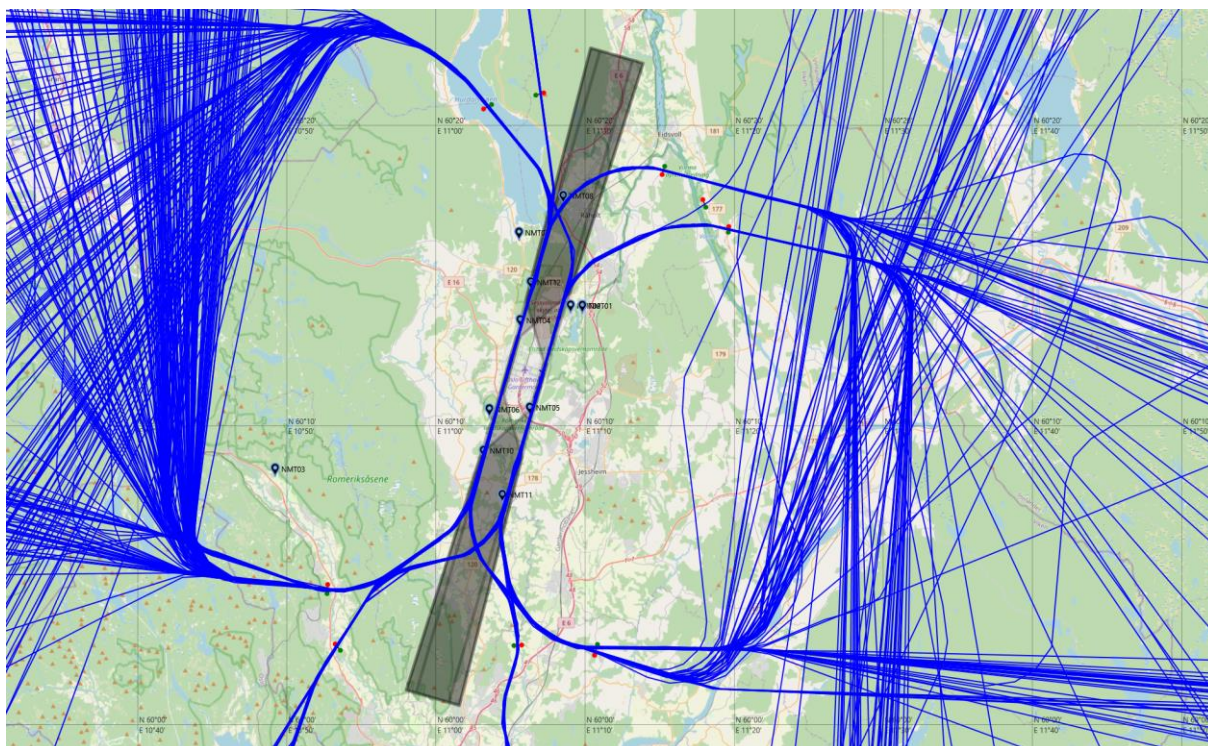
Figur 23. Kurvede landinger ELVUN – 77 flygninger



Figur 24. Kurvede landinger TAVRE – 19 flygninger



Figur 25. Kurvede landinger MONCI – 6 flygninger



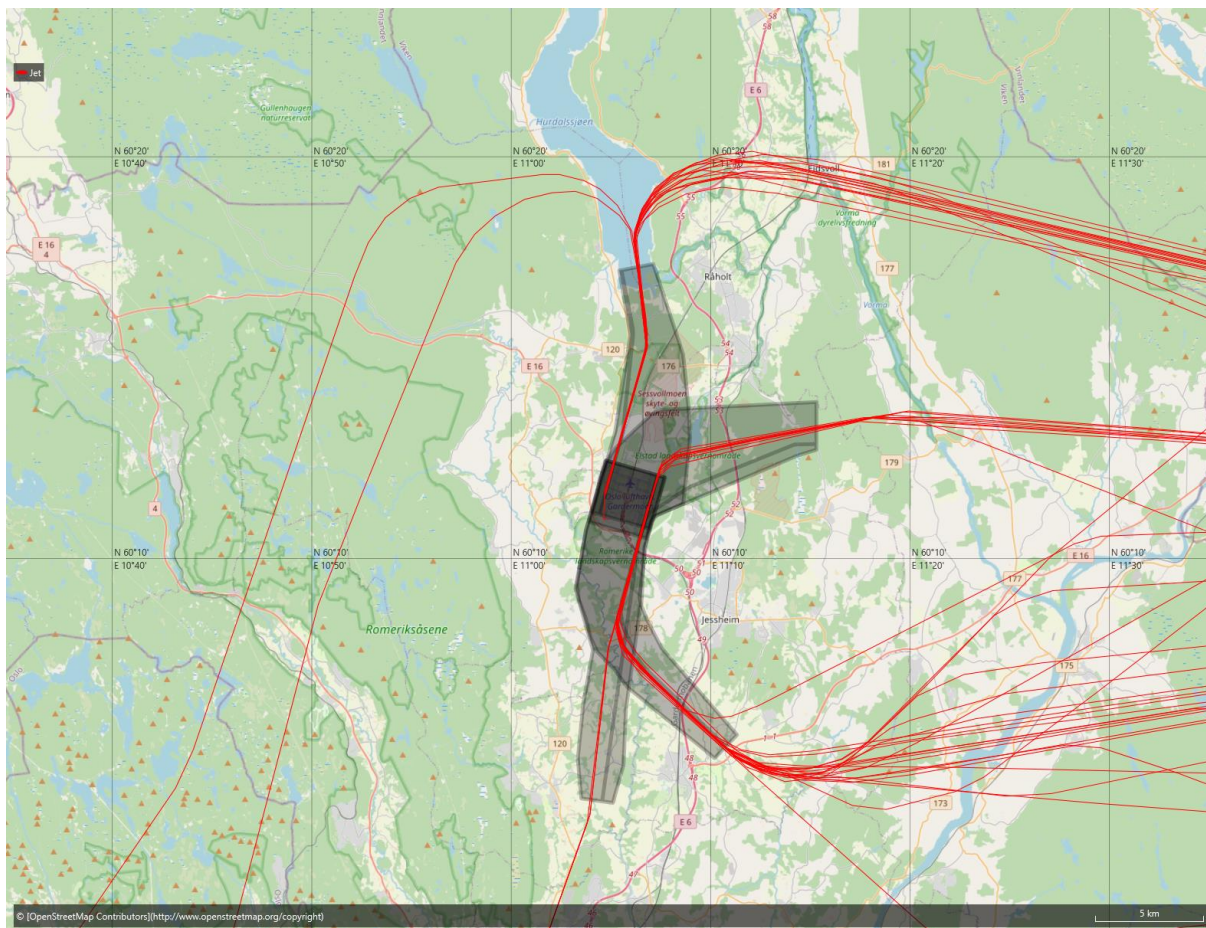
Figur 26. Kurvede landinger totalt – 538 flygninger

## 9.3.5 Avganger, traséutskrifter

Følgende traséutskrifter viser avgangene til de dominerende flyselskapene på Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. For SAS og Norwegian, som er de største aktørene på Oslo Lufthavn, vises traséutskriftene pr. flytype.

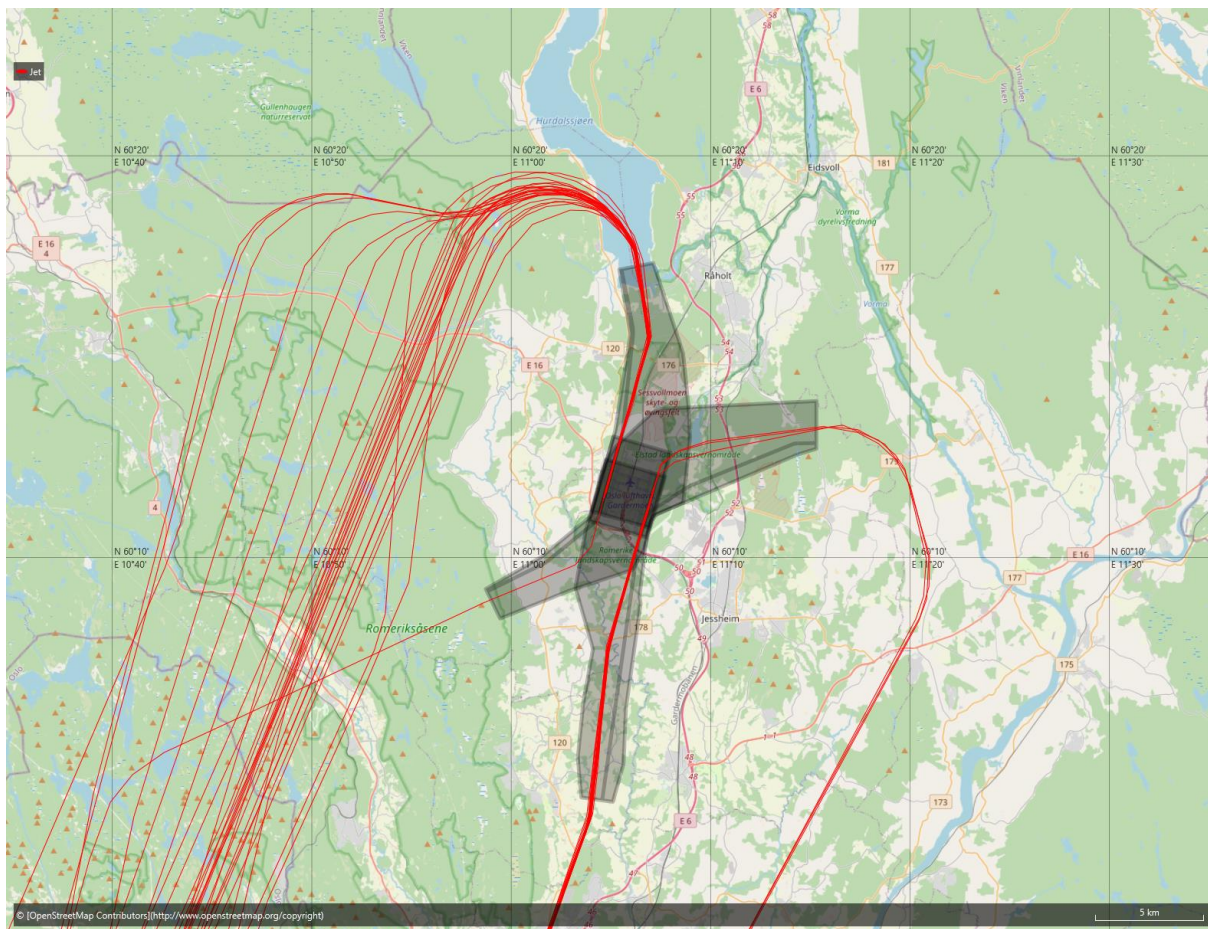
*Jetfly (røde traséer) og propellfly (grønne traséer) er underlagt forskjellige regler, se ovenfor.*

### Air Baltic



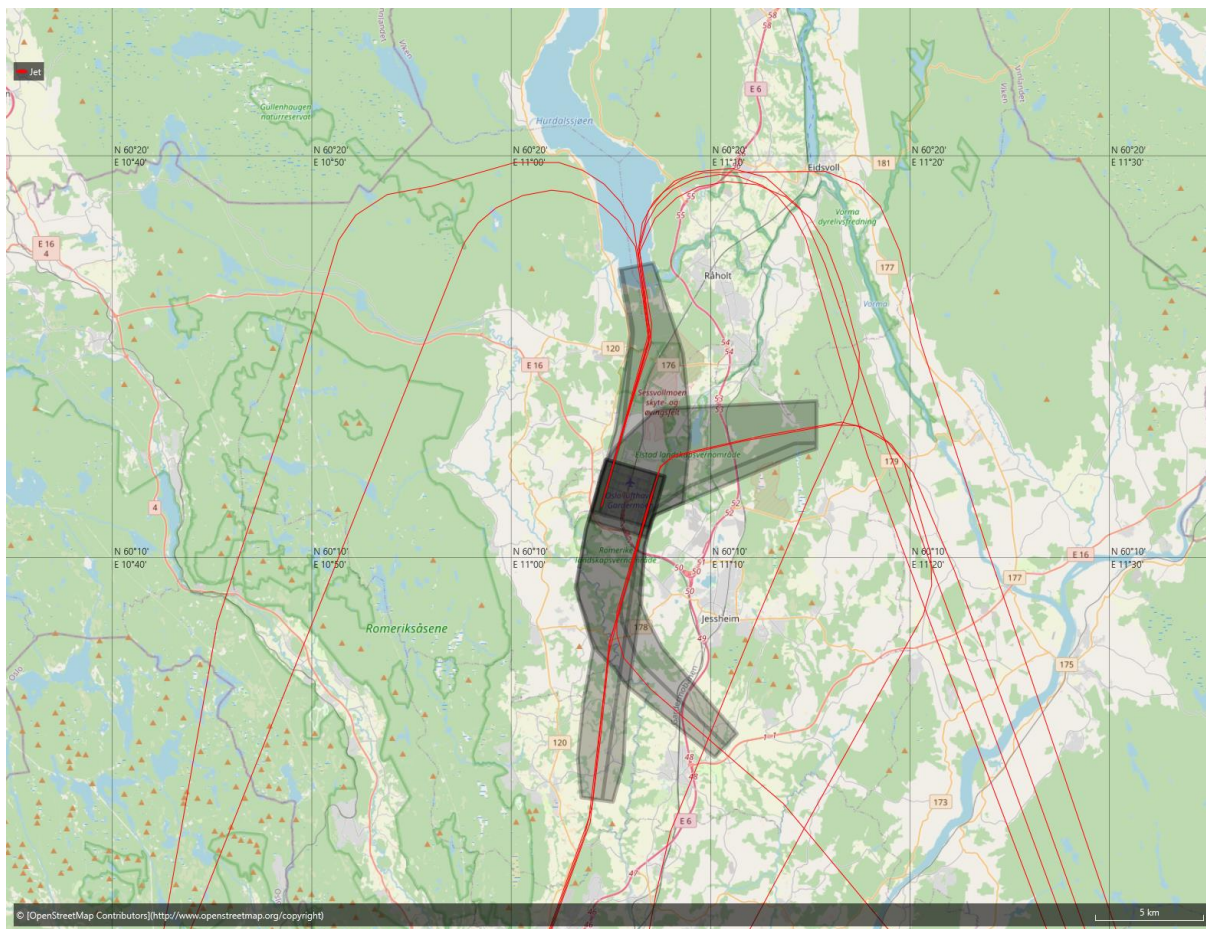
Figur 27. Avganger, Air Baltic - 51 flygninger BCS3 (51)

## Air France



Figur 28. Avganger, Air France - 58 flygninger  
A319 (13), A320 (41), A321 (4)

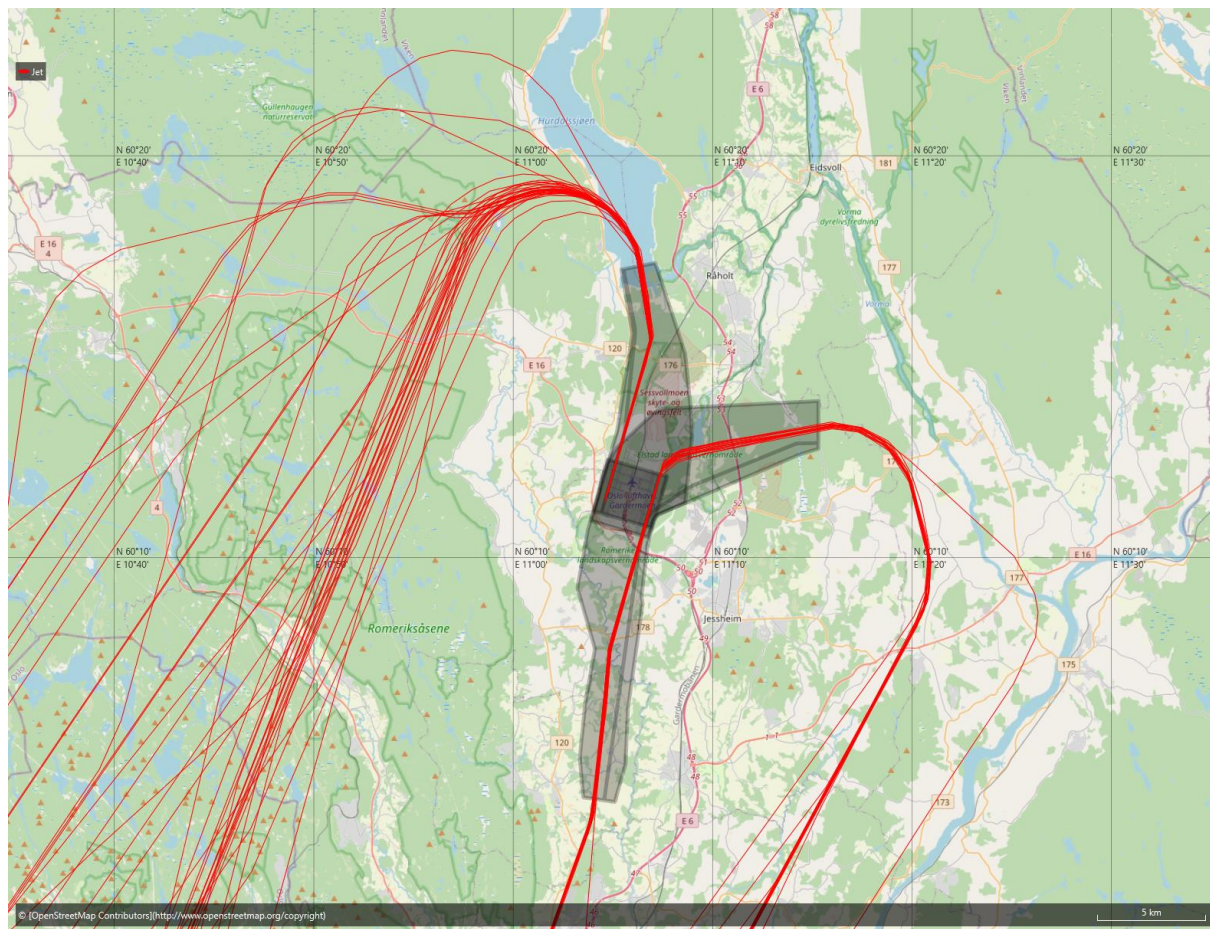
## Austrian



Figur 29. Avganger, Austrian – 12 flygninger  
E195 (2), A320 (9), A321 (1)

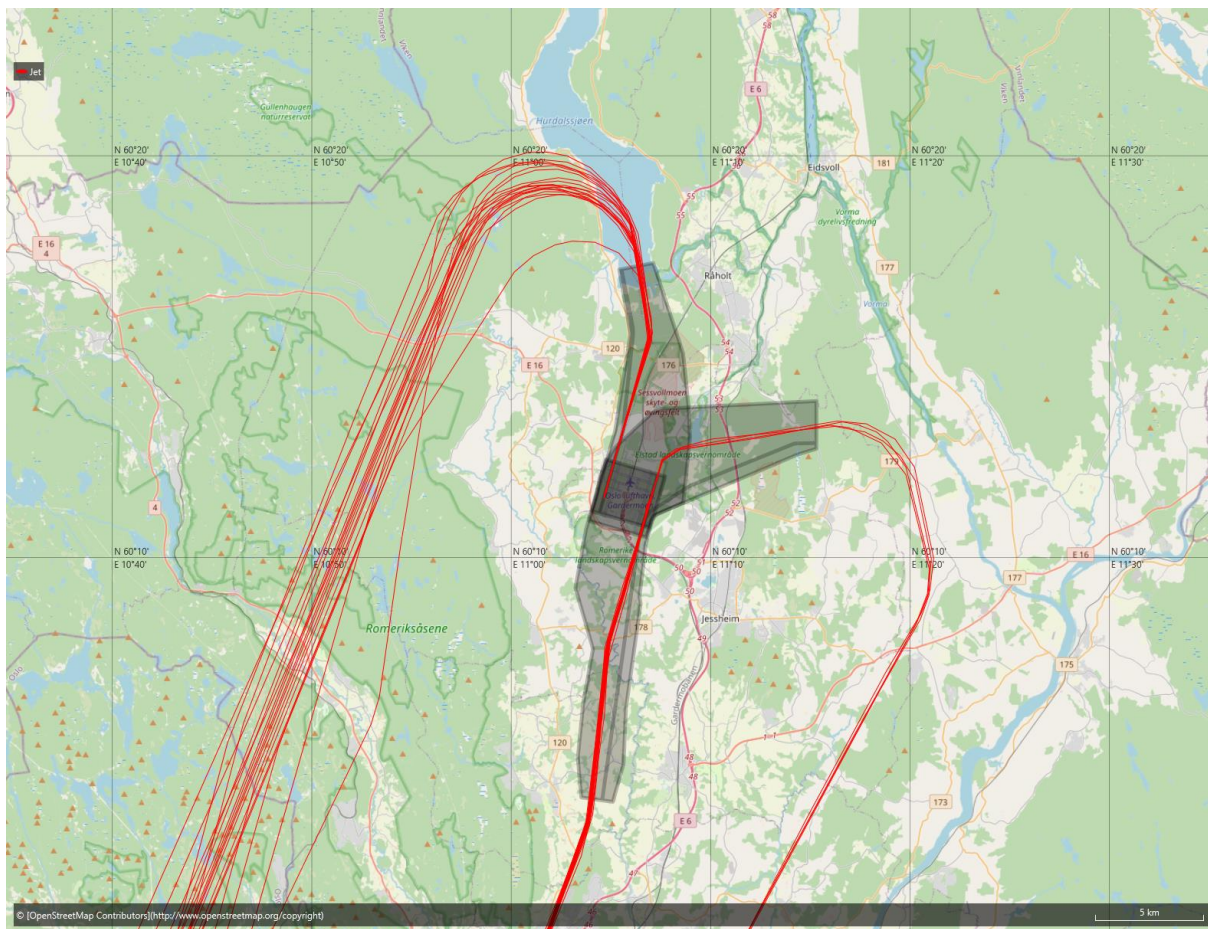


## British Airways



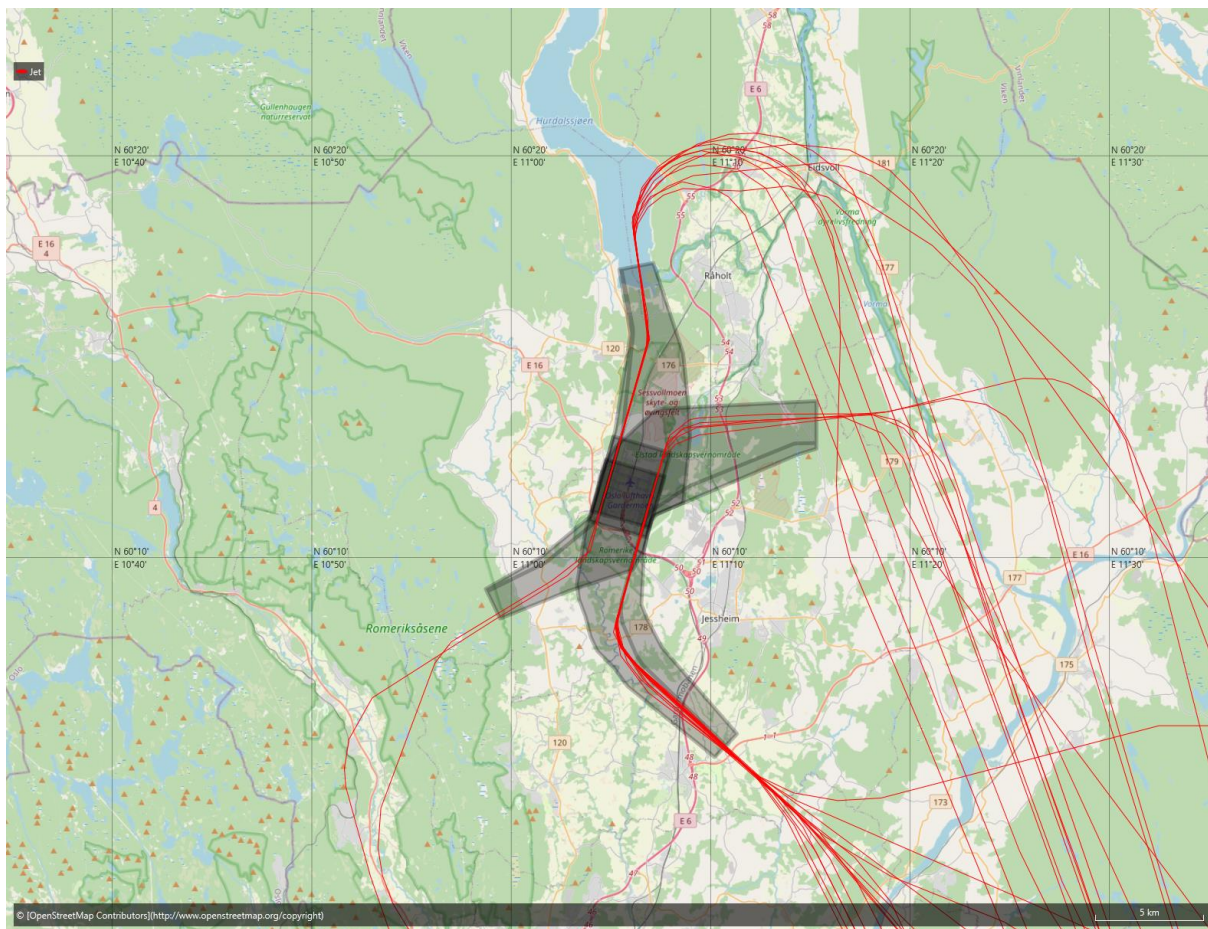
Figur 30. Avganger, British Airways – 94 flygninger  
A320 (47), A319 (47)

## Brussels Airlines



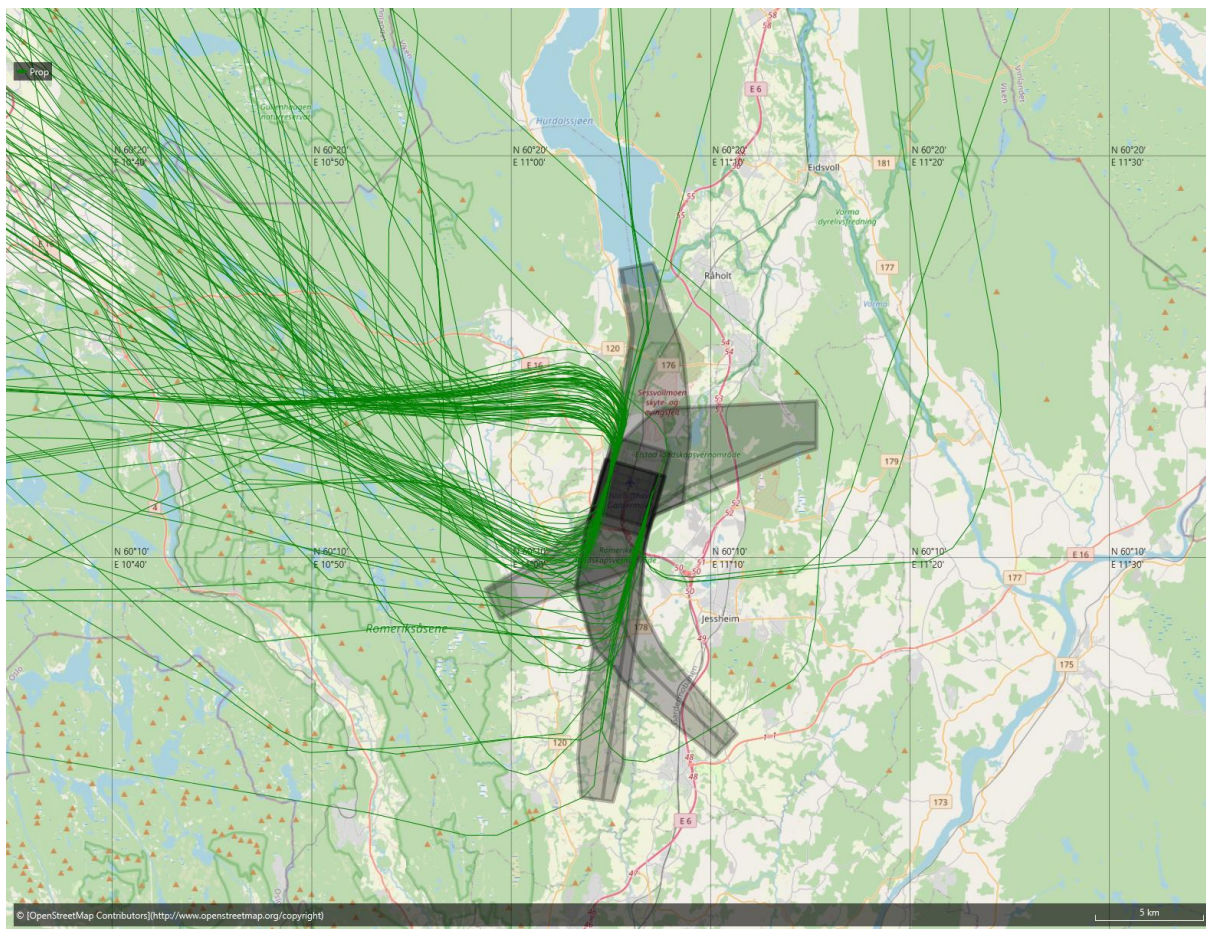
Figur 31. Avganger, Brussels Airlines – 47 flygninger  
A320 (1), A319 (46)

## Emirates



Figur 32. Avganger, Emirates – 33 flygninger  
B777-200LR (4), B777-300ER (29)

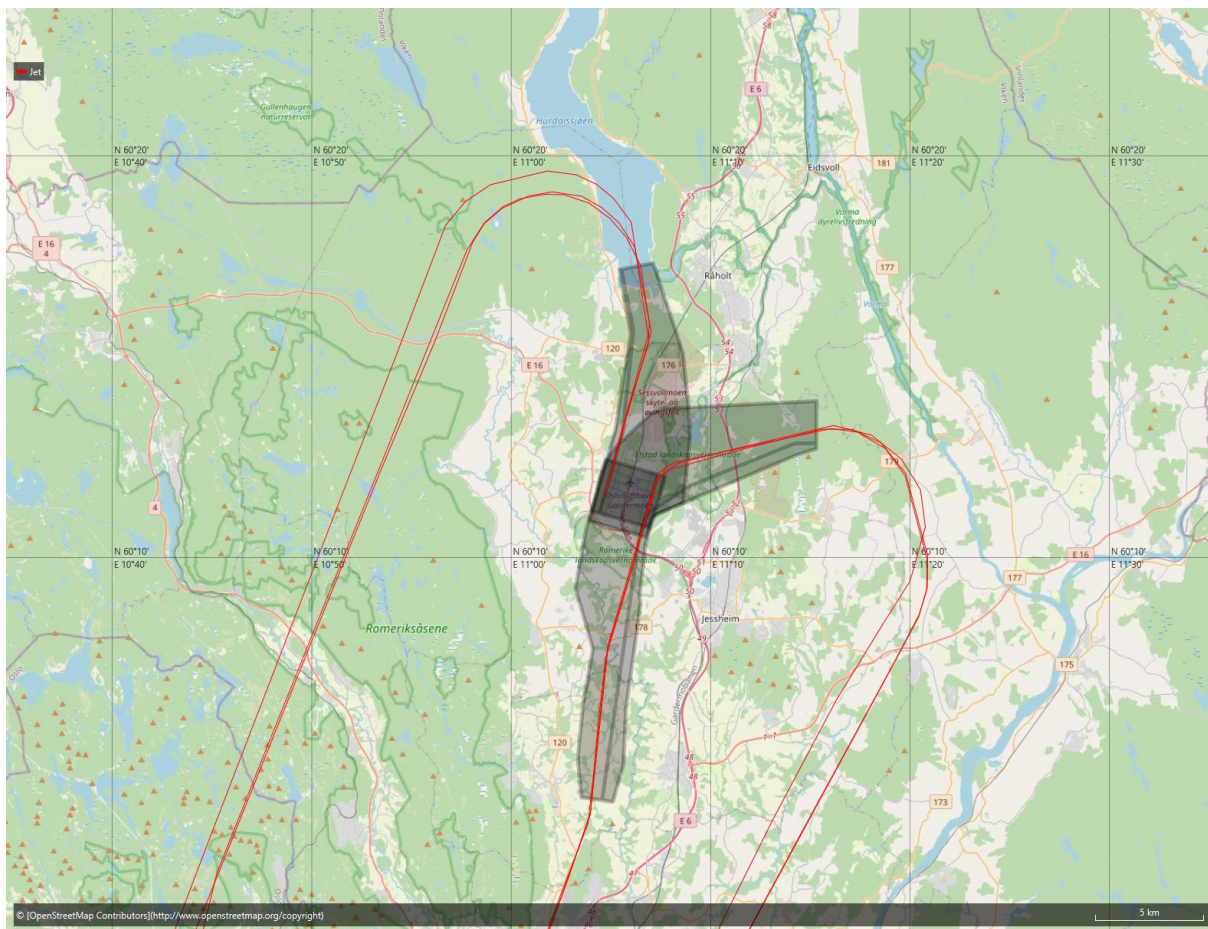
## Danish Air Transport



Figur 33. Avganger, Danish Air Transp. - 130 flygninger  
ATR 42-500 (25), ATR 42-300 (105)

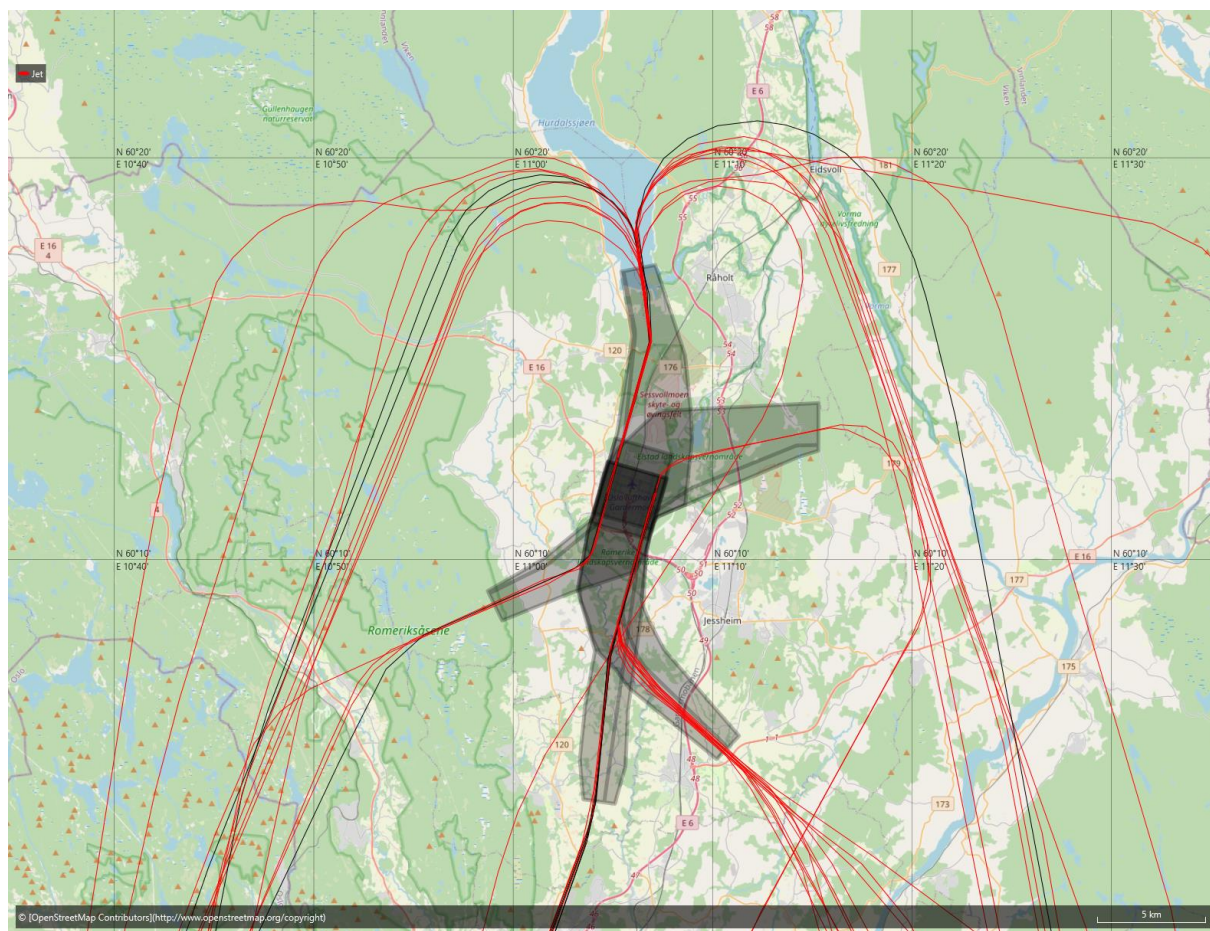
*Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).*

## Eurowings



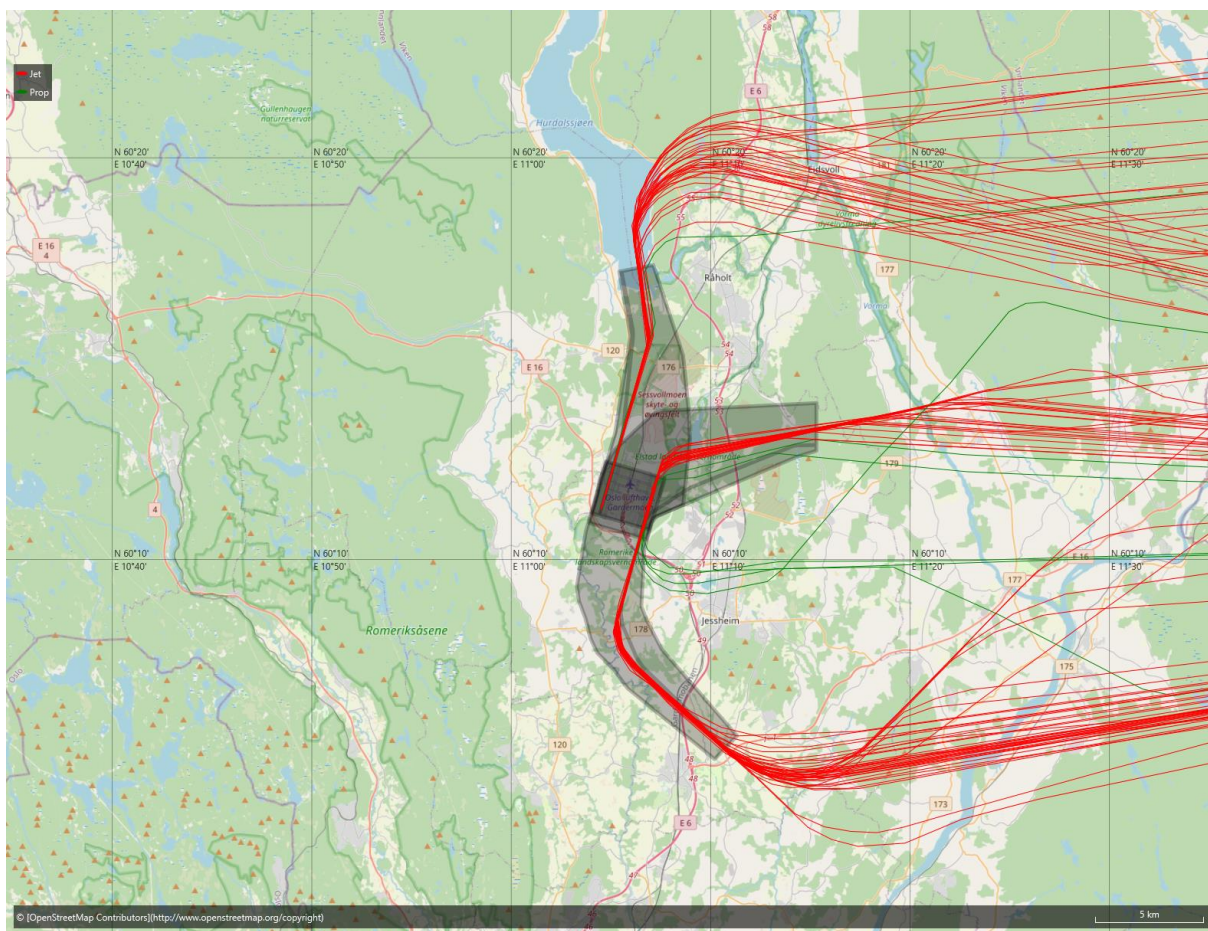
Figur 34. Avganger, Eurowings – 9 flygninger  
A319 (1), A320 (8)

## European Air Transport, EAT



Figur 35. Avganger, European Air Transport, EAT - 45 flygninger  
A306 (21), B752 (15), O (9)

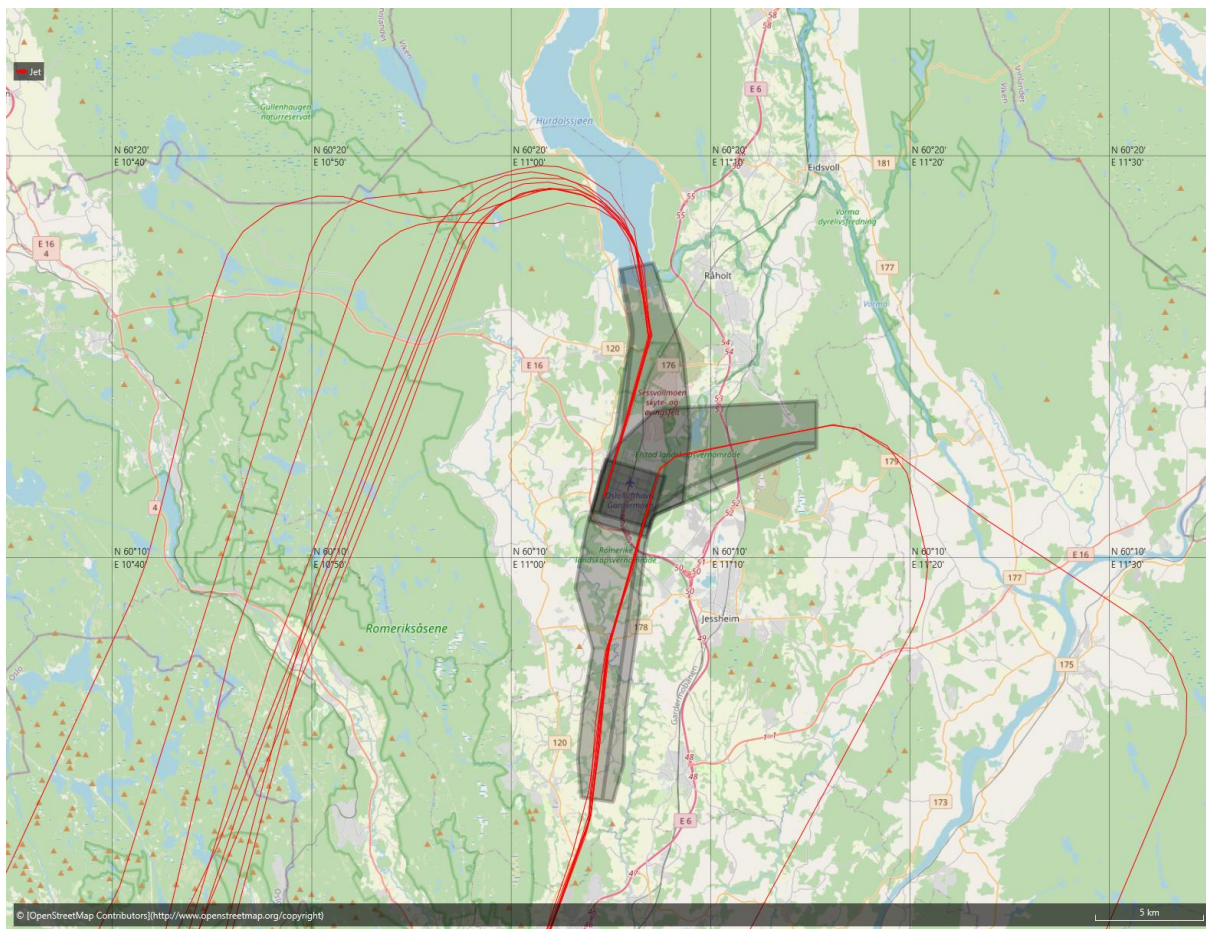
## Finnair



Figur 36. Avganger, Finnair – 105 flygninger  
A319 (13), A320 (7), A321 (11), EMB-E190 (67), AT75 (7)

*Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).*

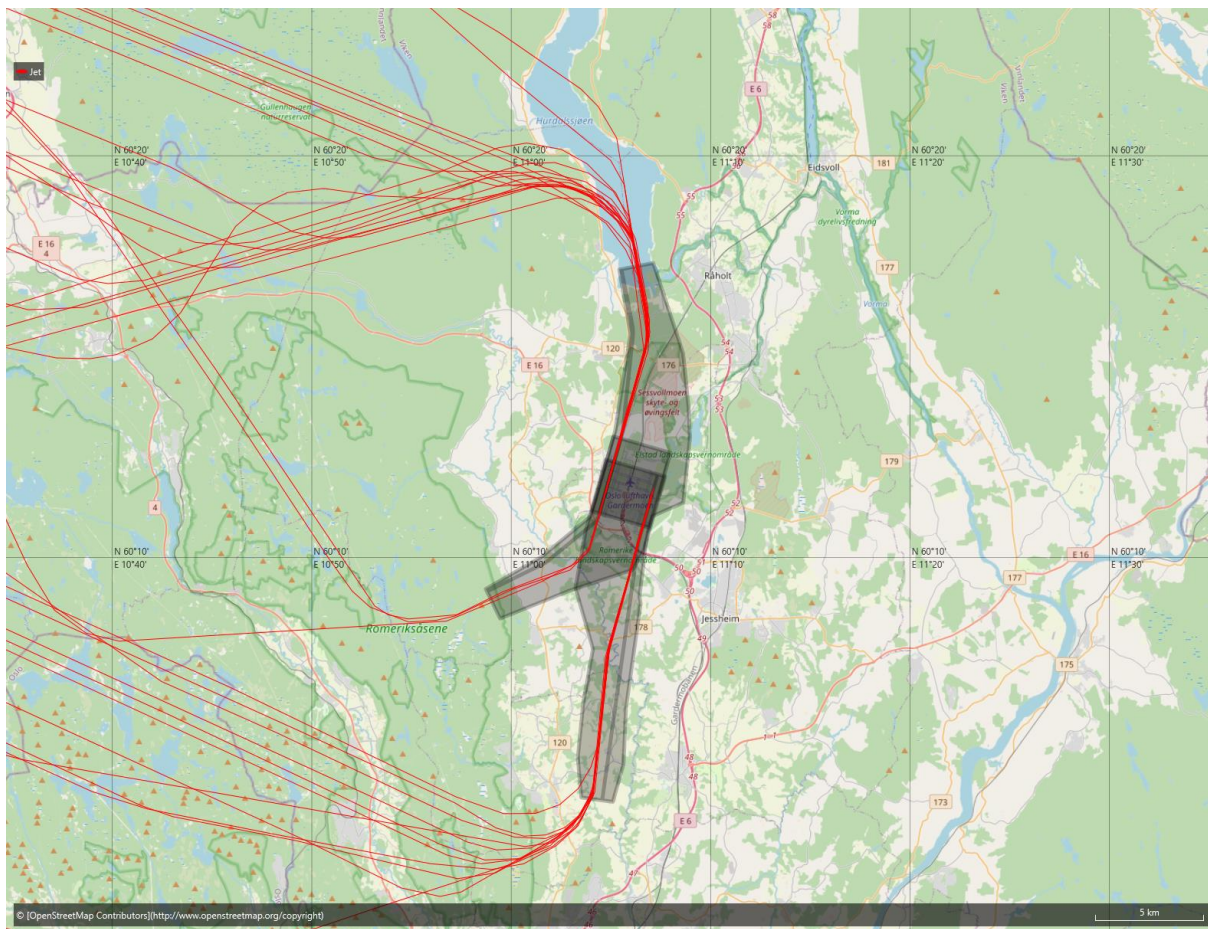
## Iberia



Figur 37. Avganger, Iberia – 20 flygninger  
A320neo (19), A320 (1)

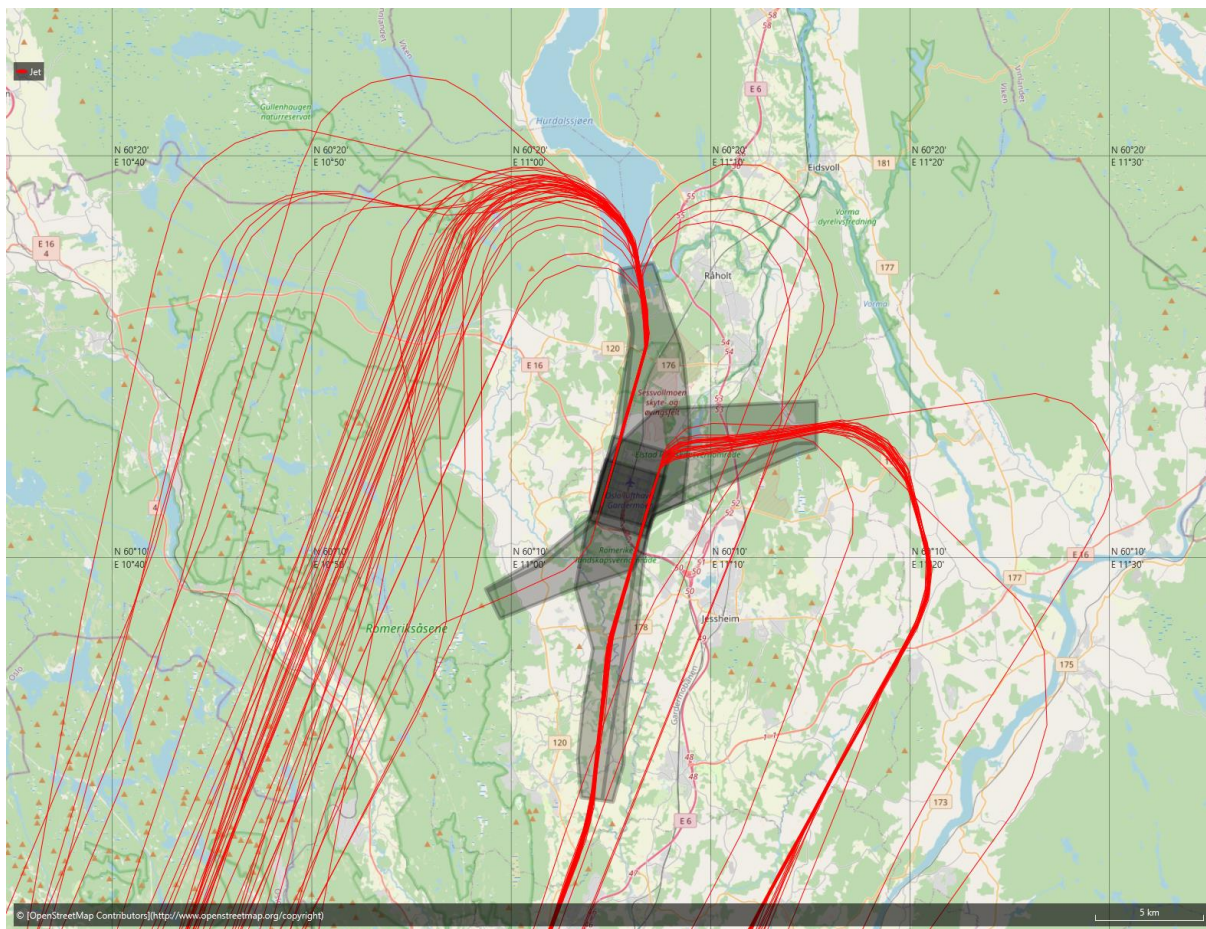


## Icelandair



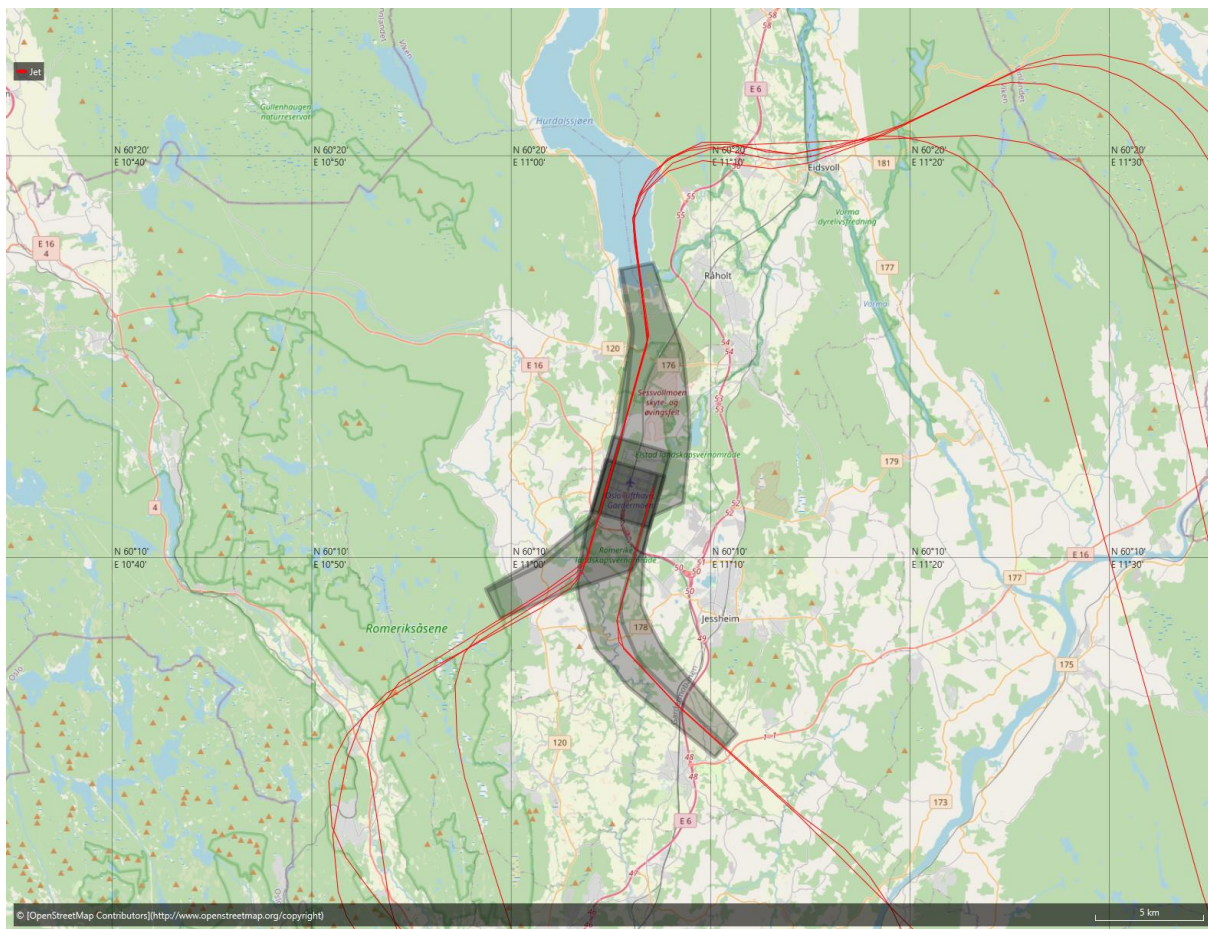
Figur 38. Avganger, Icelandair – 32 flygninger  
B757-200 (10), B757-300 (3), B38M (7), B39M (12)

KLM



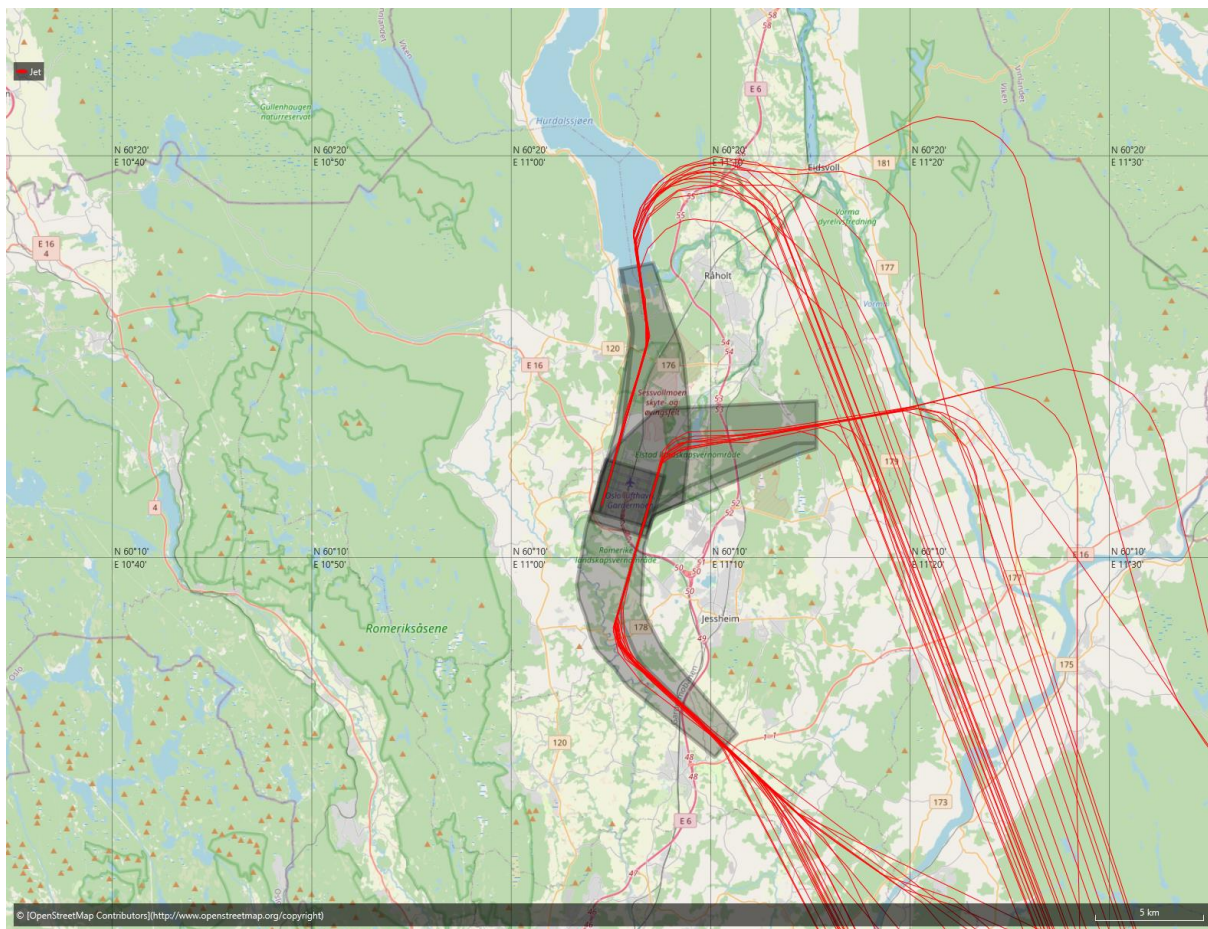
Figur 39. Avganger, KLM – 138 flygninger  
B737-700 (8), B737-800 (39), EMB-E190 (5), EMB-E295 (42), E75L (2), B737-900 (42)

## Korean Air



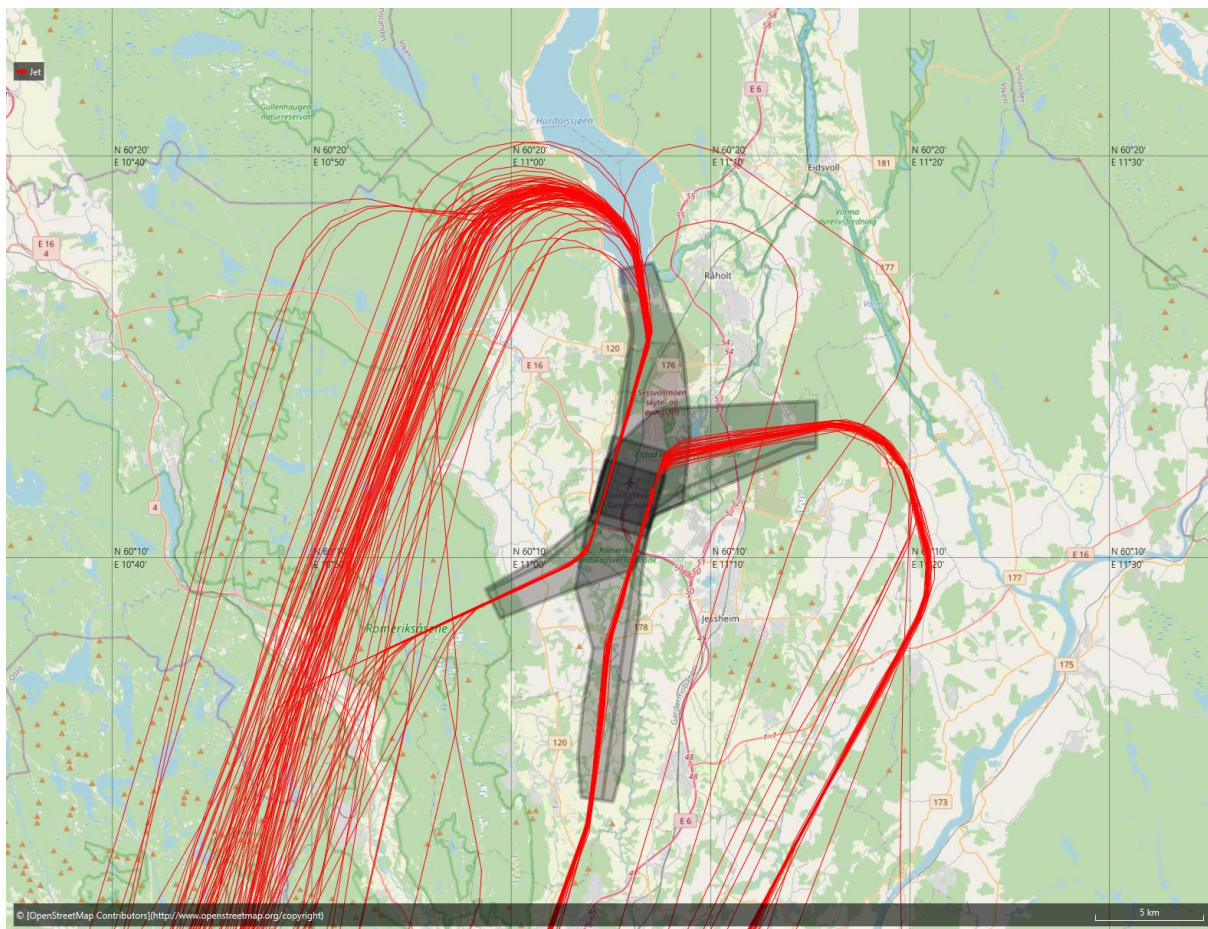
Figur 40. Avganger, Korean Air - 11 flygninger B777-200LR (11)

## LOT



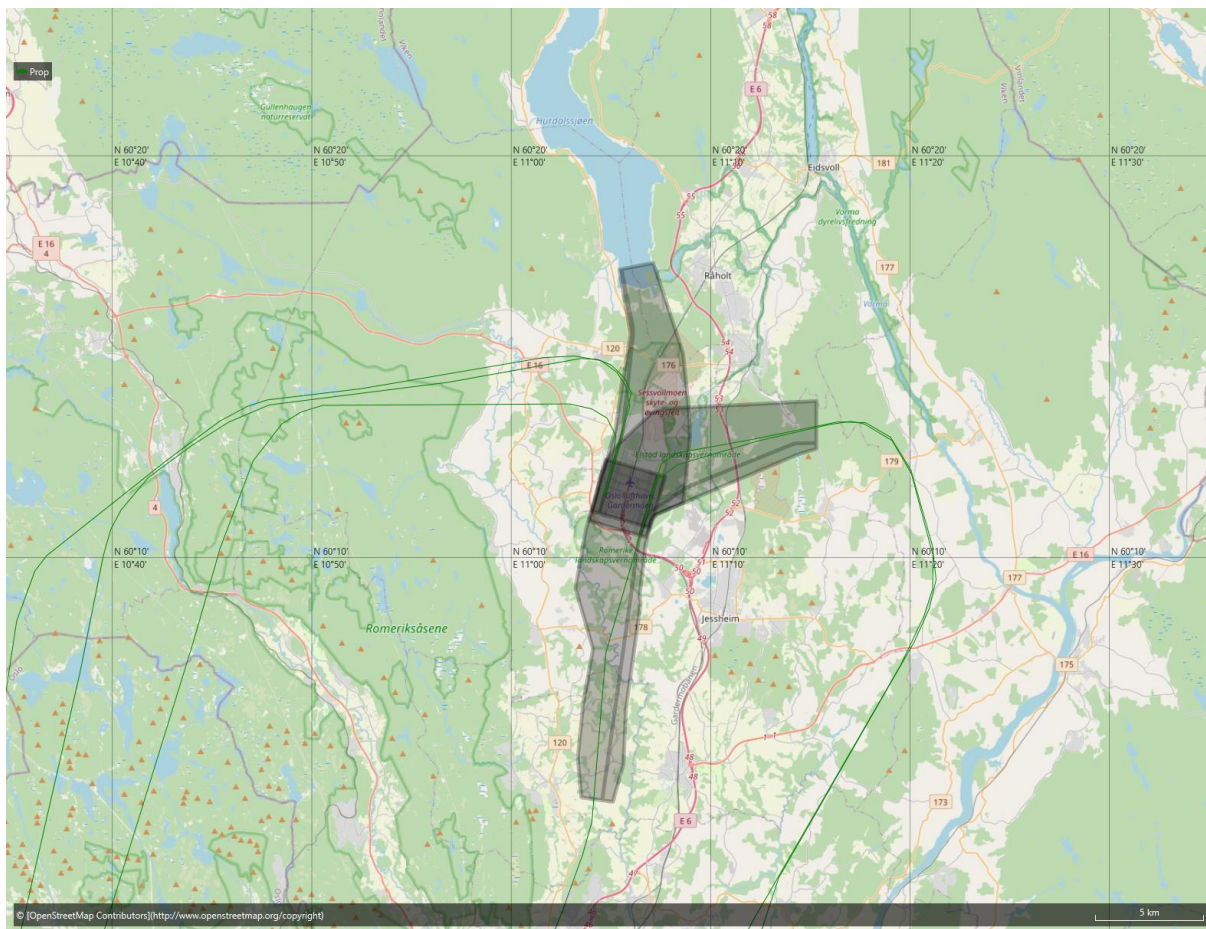
Figur 41. Avganger, LOT – 46 flygninger  
B737-800 (4), B38M (8), EMB-E190 (10), EMB-E195 (22), EMB-E75S (2)

## Lufthansa



Figur 42. Avganger, Lufthansa - 205 flygninger  
A319 (26), A320 (34), A20N (61), A21N (28), A321 (56)

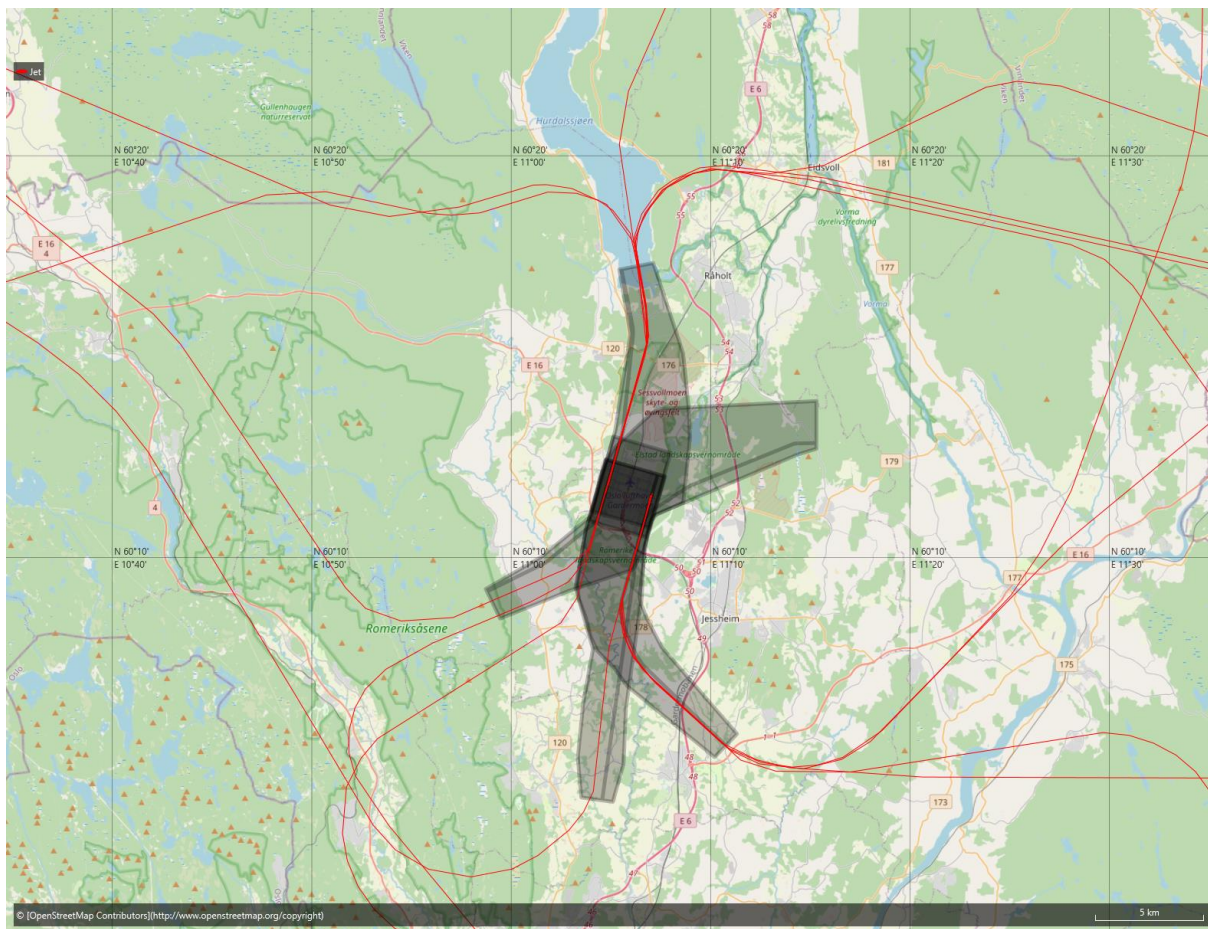
## Luxair



Figur 43. Avganger, Luxair - 6 flygninger  
DHC-8-400 (6)

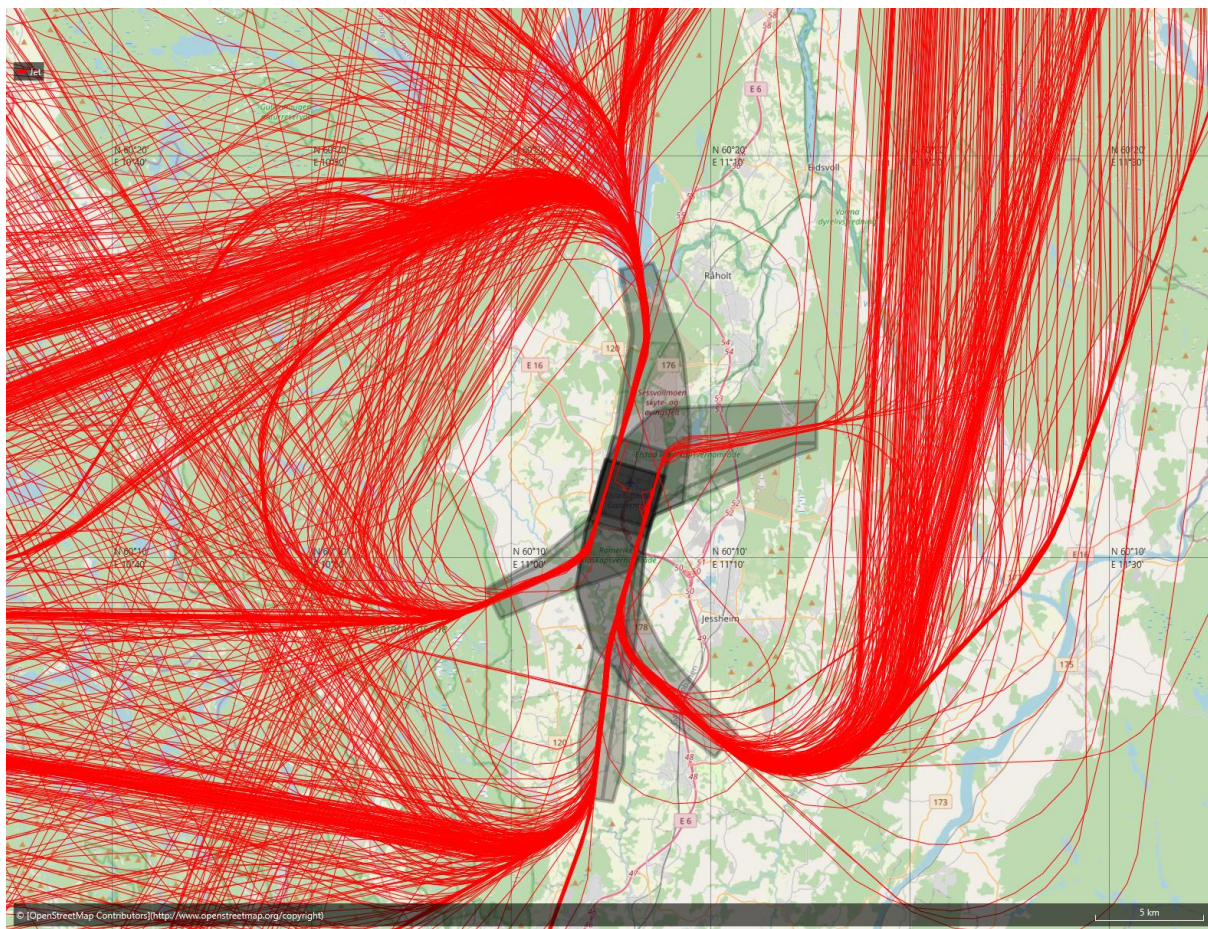
*Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).*

## Norse Atlantic Airways



Figur 44. Avg anger, Norse – 15 flygninger  
B787 – 900 (15)

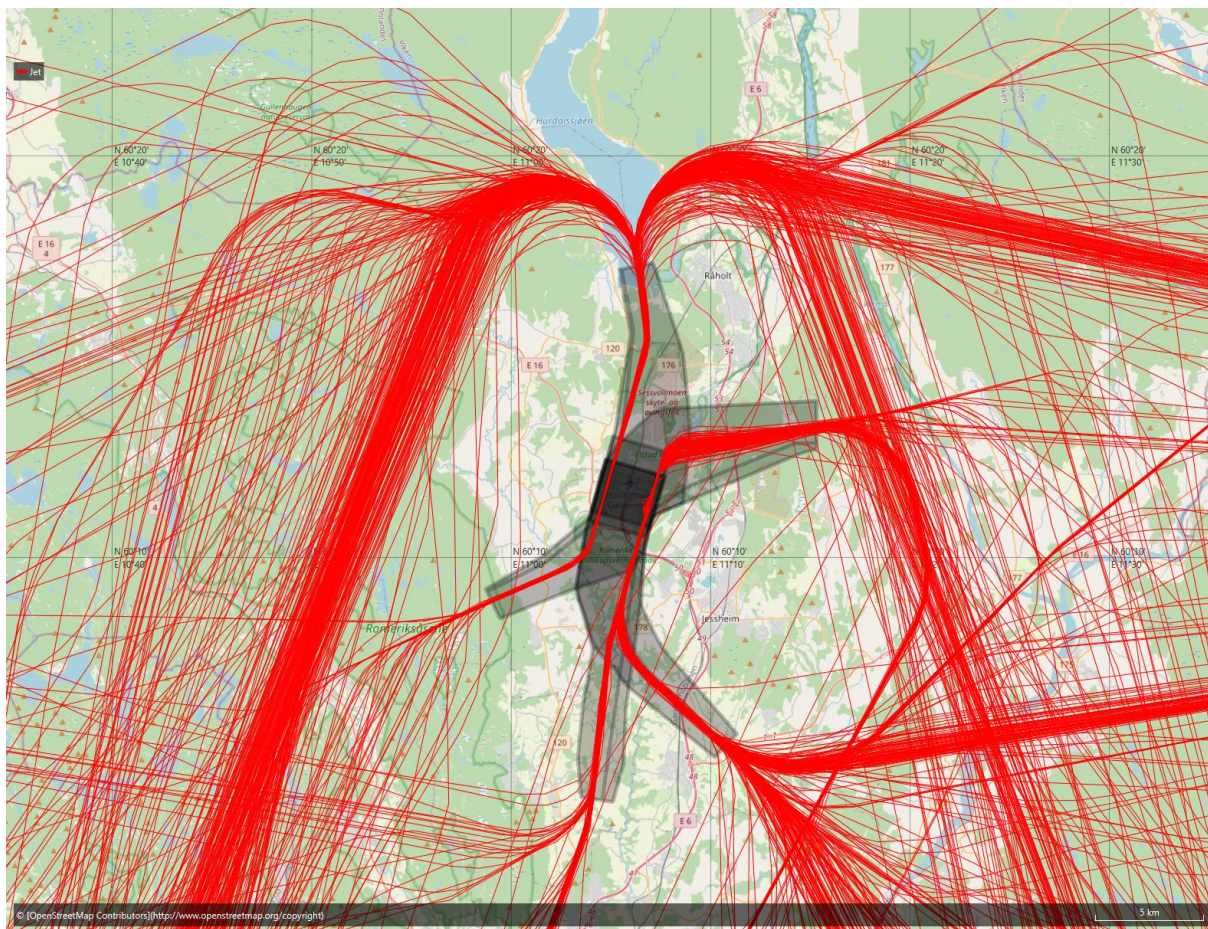
## Norwegian (Boeing 737-800), innland



Figur 45. Avganger, Norwegian - Innland, Totalt - 1498 flygninger

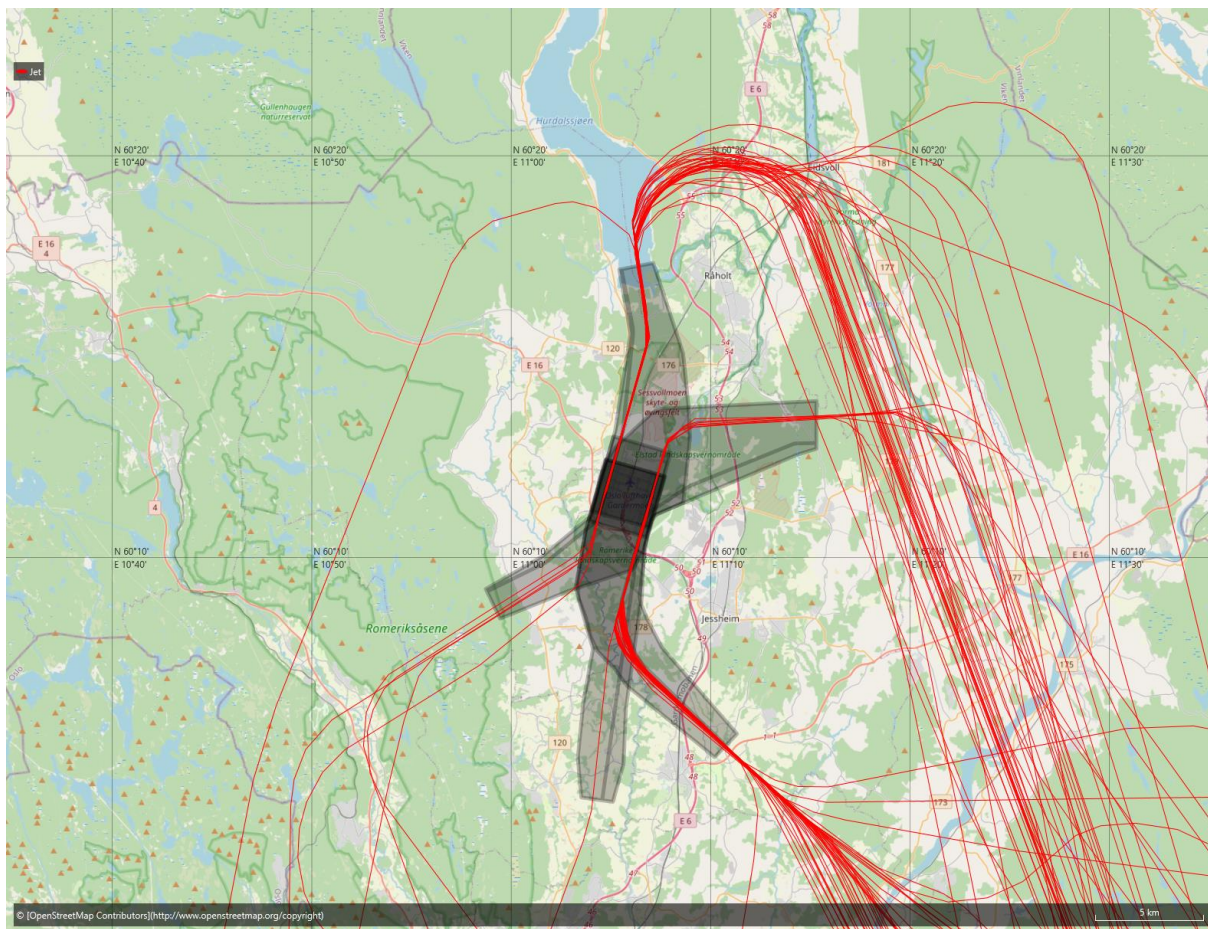


## Norwegian, utland



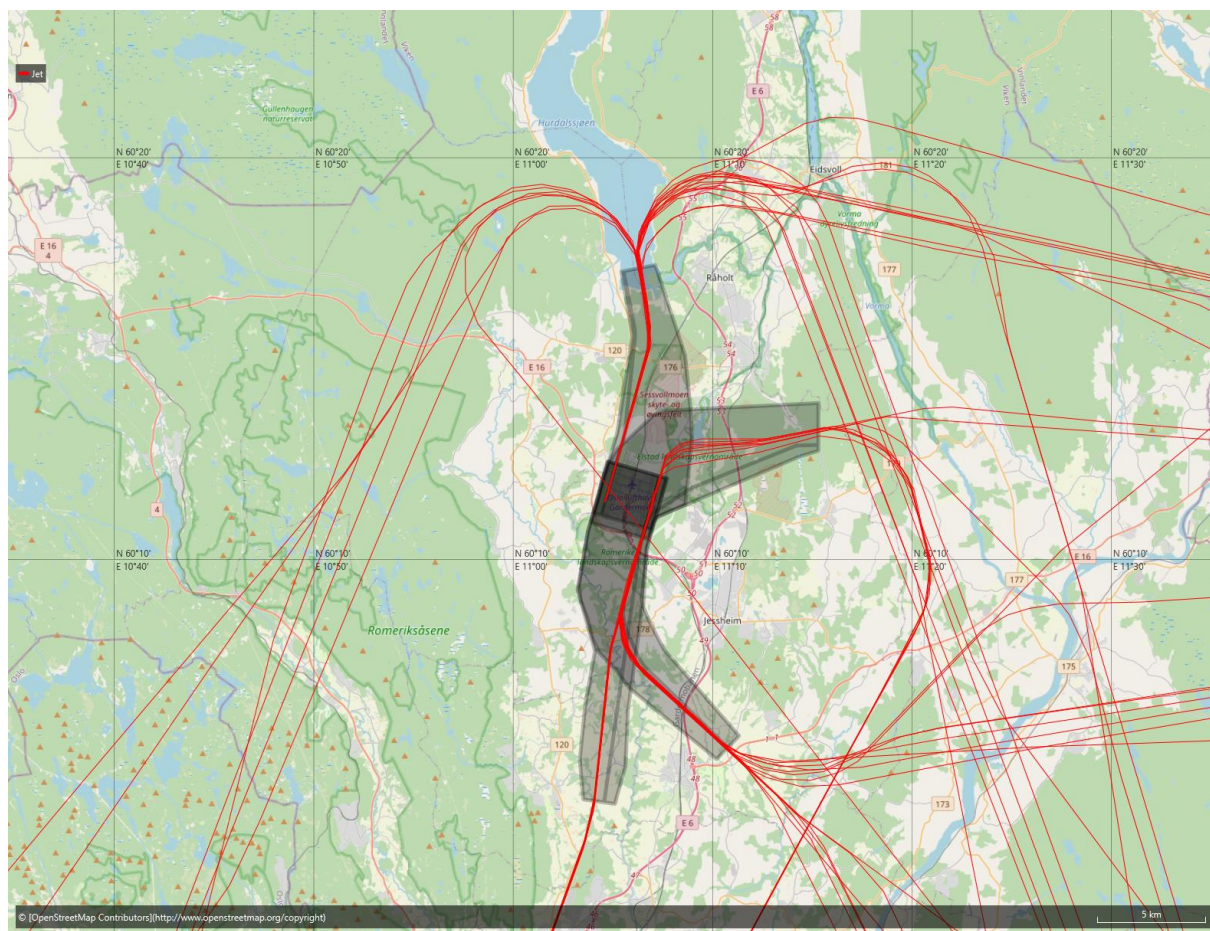
Figur 46. Avganger, Norwegian – Utland, Totalt 1043 flygninger  
B737-800 (1036), B737-800 MAX (7)

## Qatar Airways



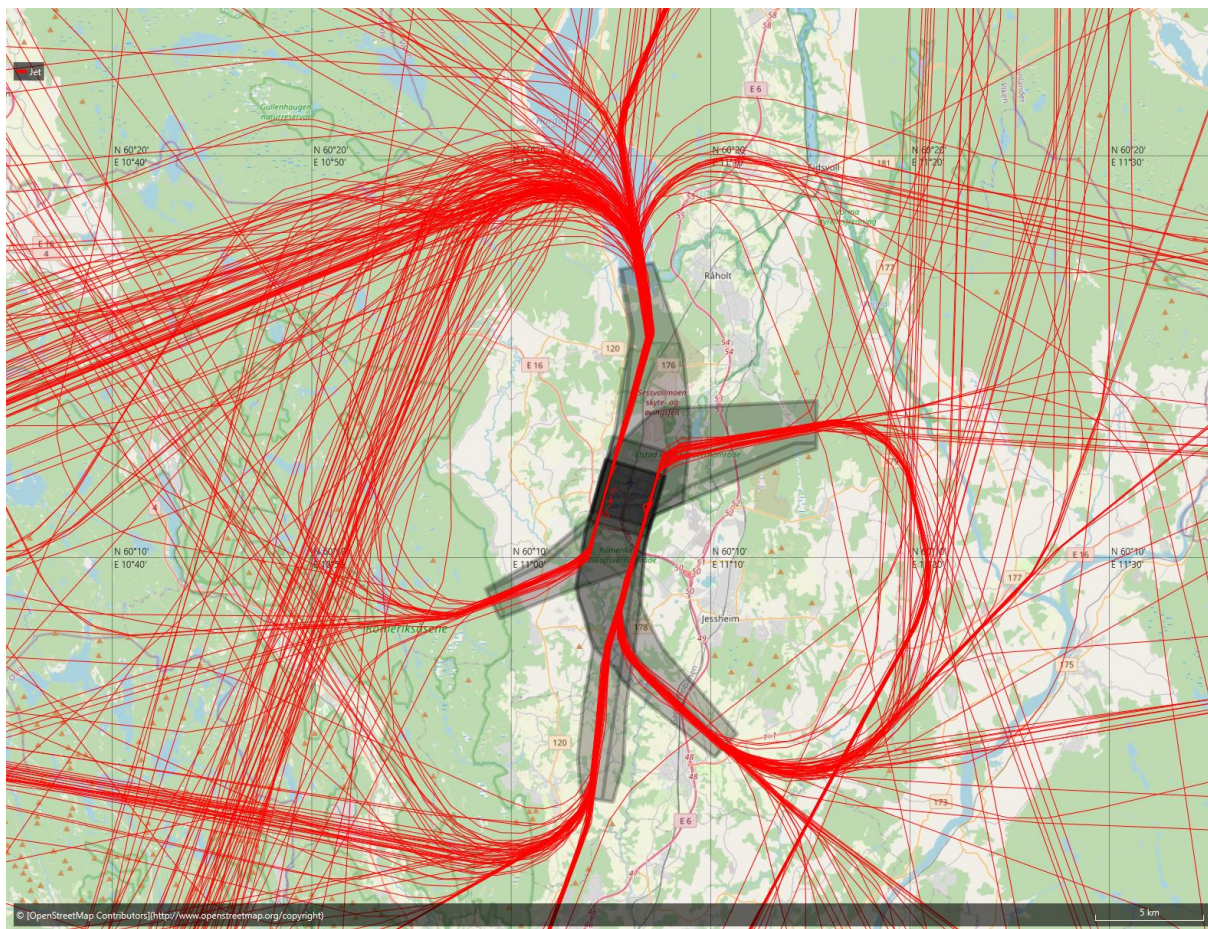
Figur 47. Avganger, Qatar Airways – 90 flygninger  
B777-200LR (32), B787-8 Dreamliner (7), B787-9 Dreamliner (51)

## Ryanair



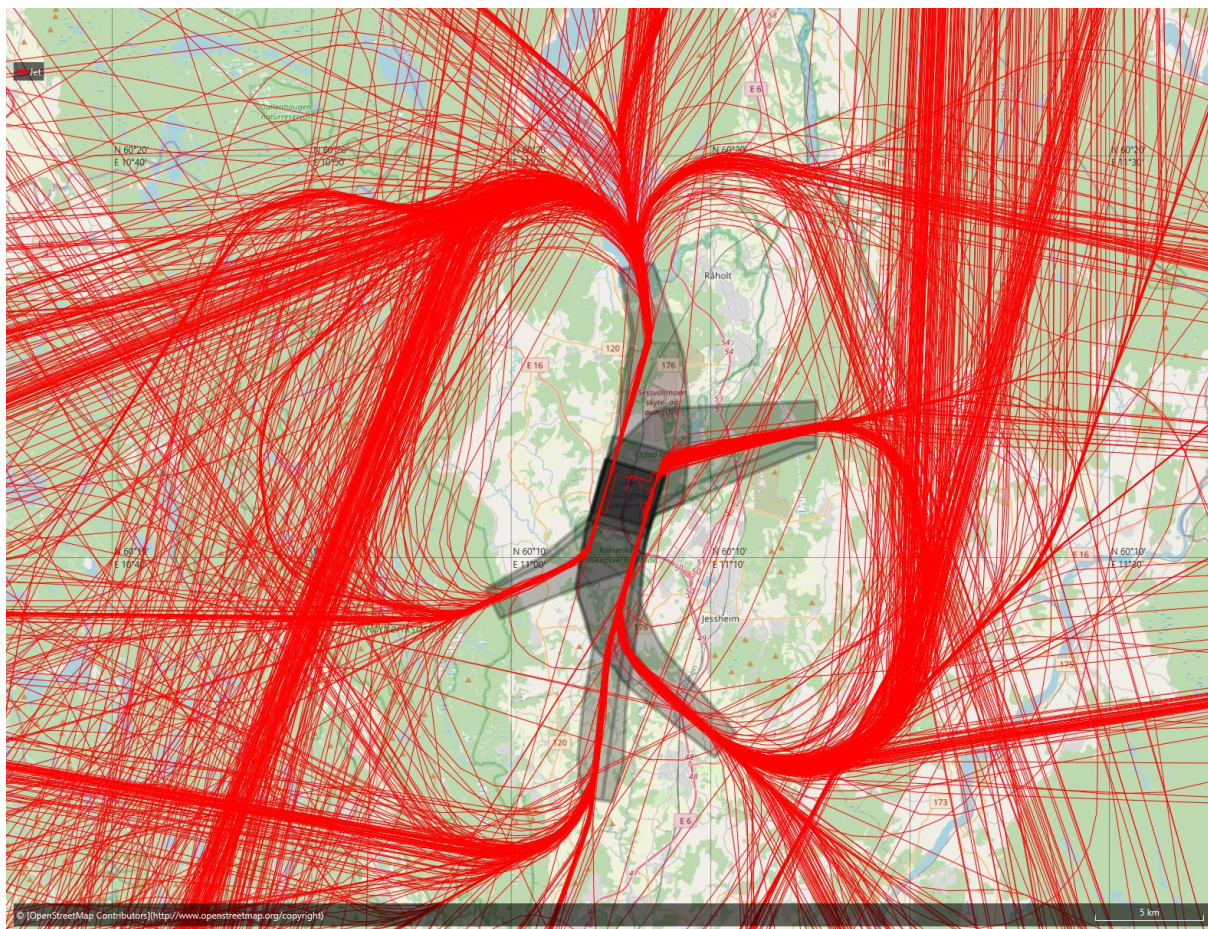
Figur 48. Avganger, Ryanair – 57 flygninger  
B737-800 (57)

## SAS (Airbus)



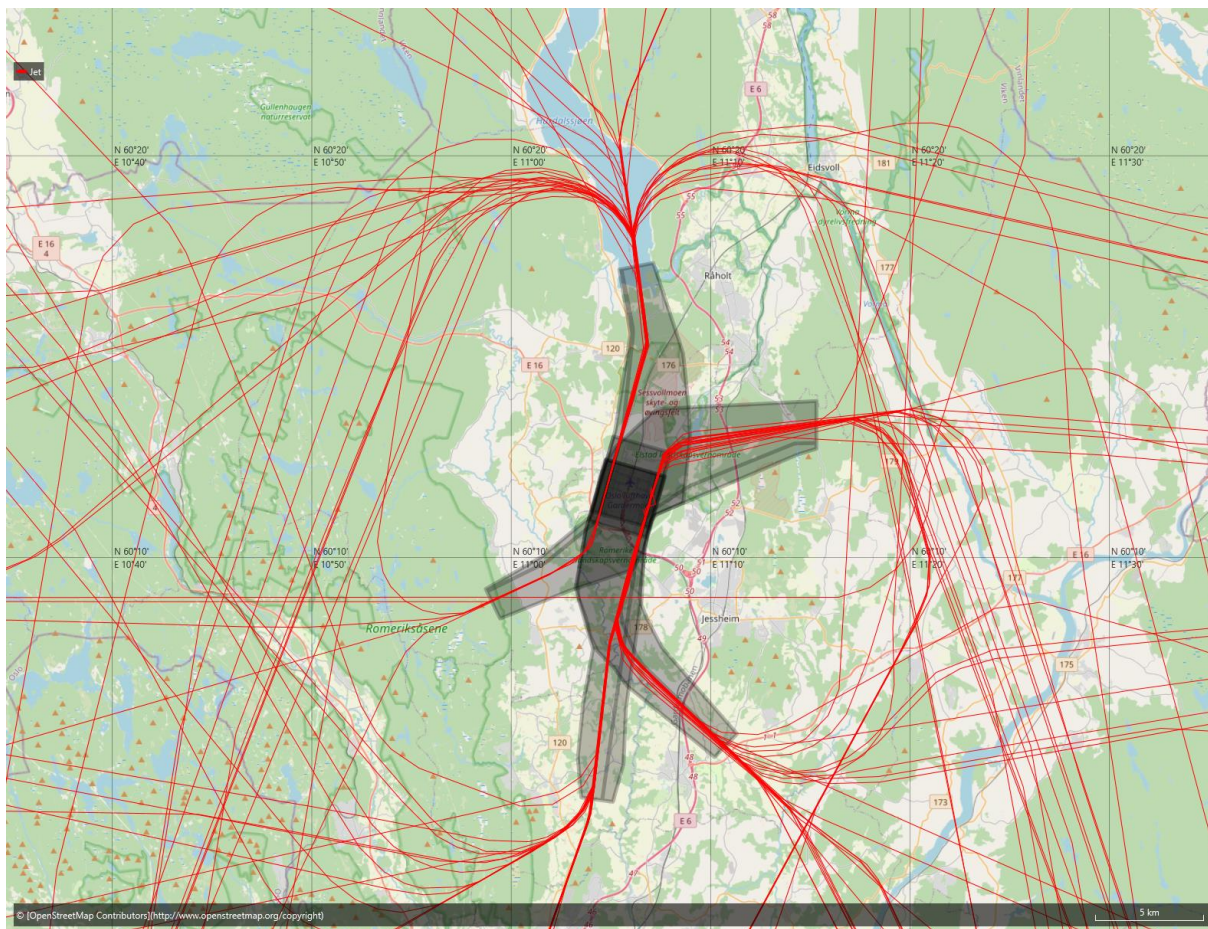
Figur 49. Avganger, SAS, Totalt - 470 flygninger  
A319 (190), A320 (200)

## SAS (Airbus Neo)



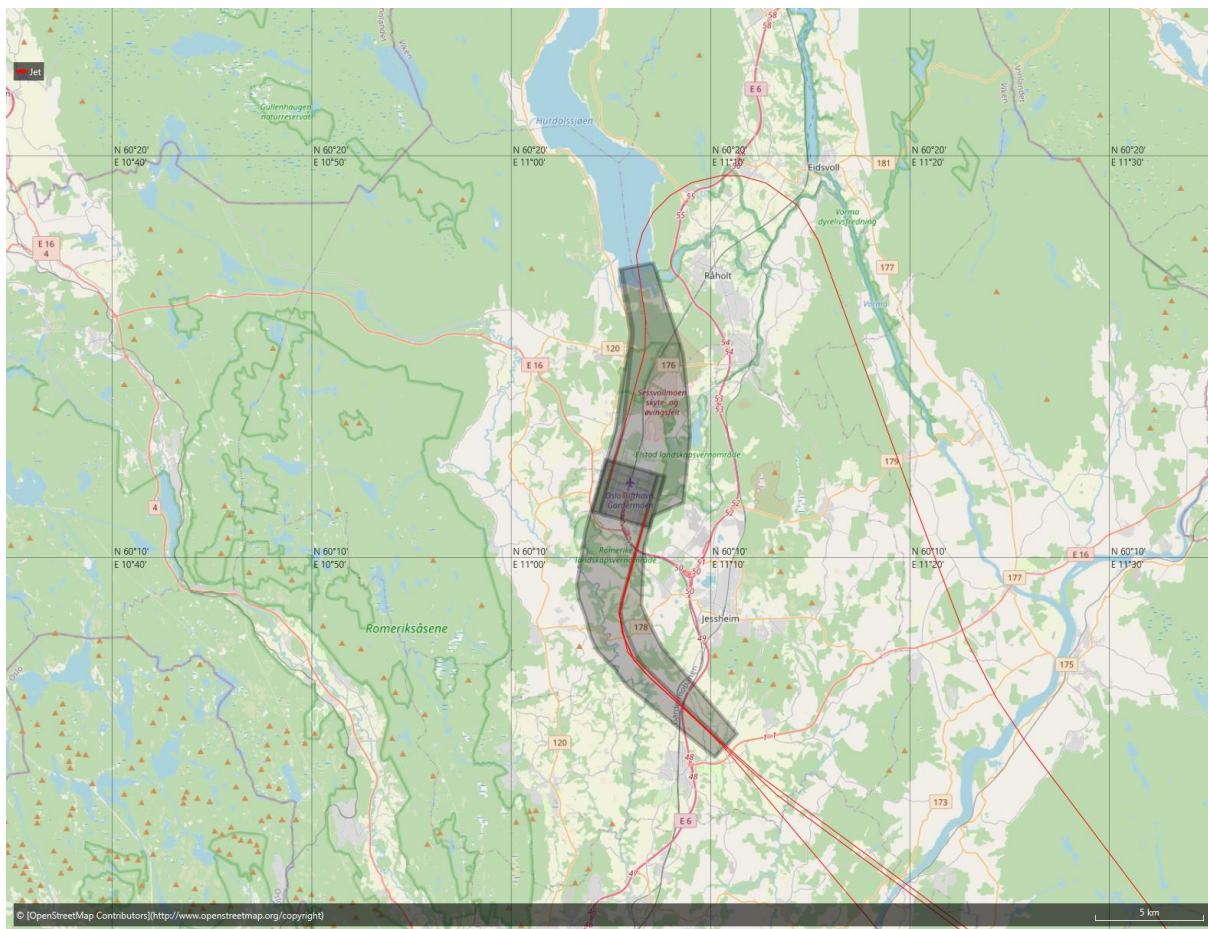
Figur 50. Avganger, SAS, Totalt - 1774 flygninger  
A320Neo (1743), A321neo (31)

## SAS (Canadian Regional Jet)



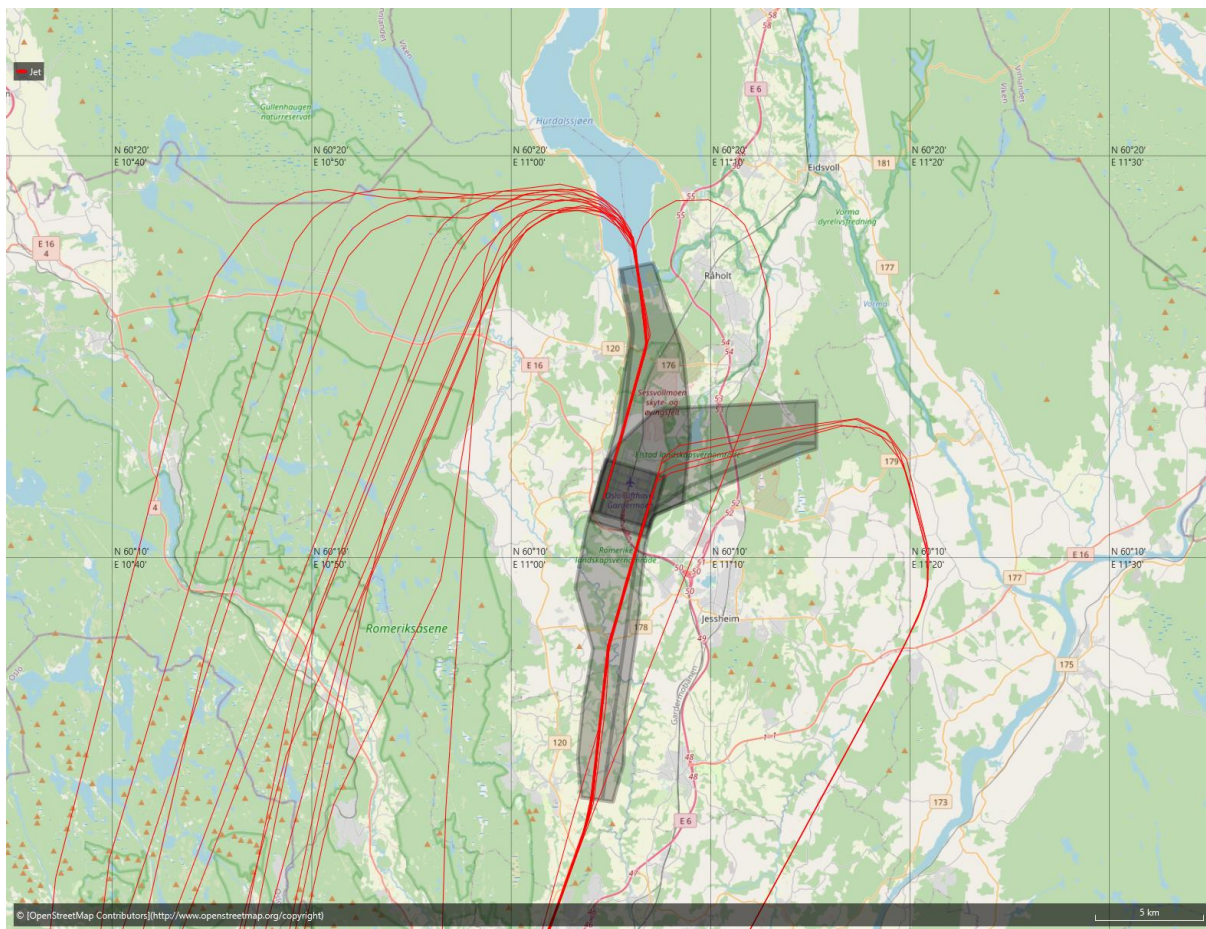
Figur 51. Avganger, SAS, Totalt - 118 flygninger  
CRJ-900 (16), CRJ-1000 (2)

## SAS (Boeing)



Figur 52. Avganger, SAS, Totalt - 4 flygninger B737-700 (4)

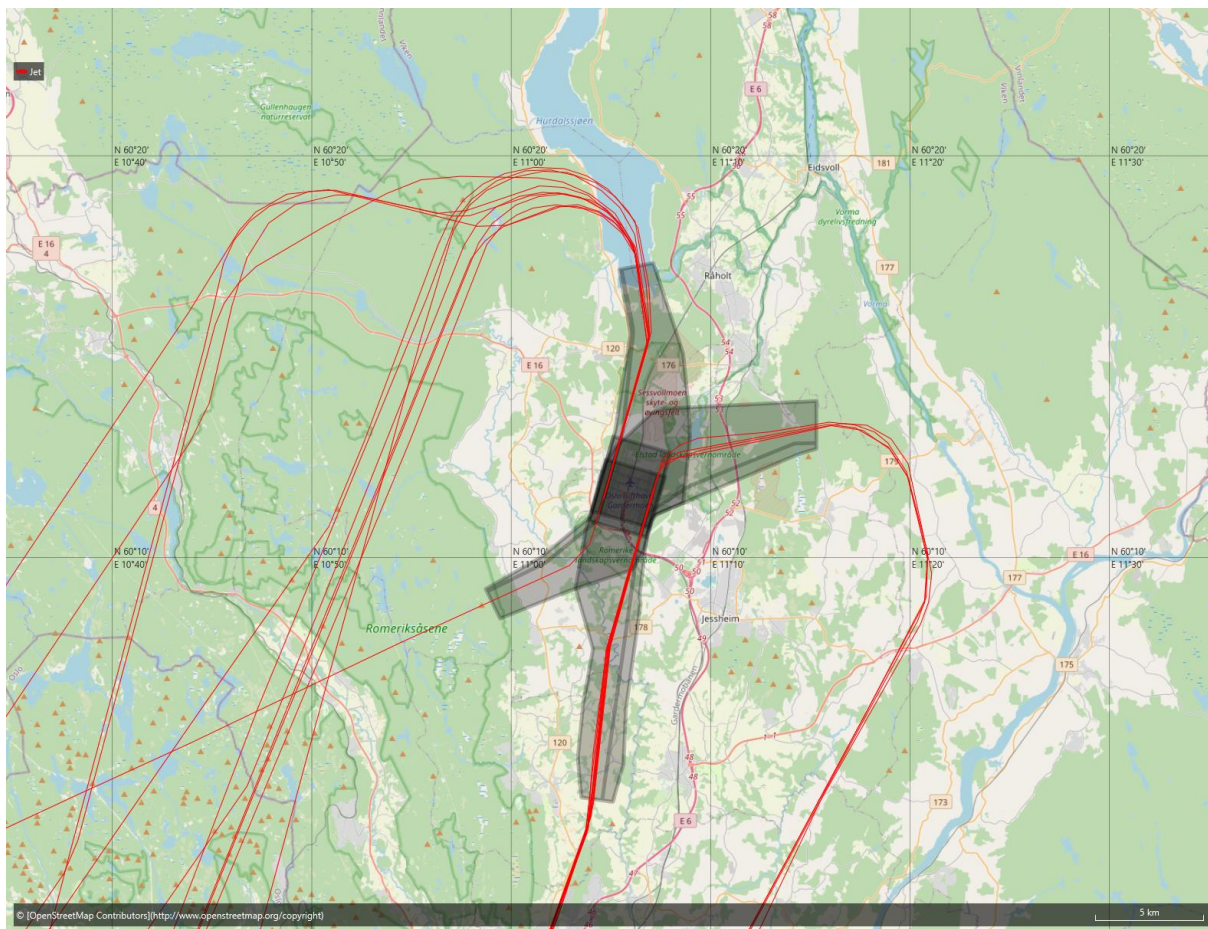
## Swiss



Figur 53. Avganger, Swiss - 37 flygninger  
BCS1 (5), BCS3 (30), A321 (1), A320 (1)

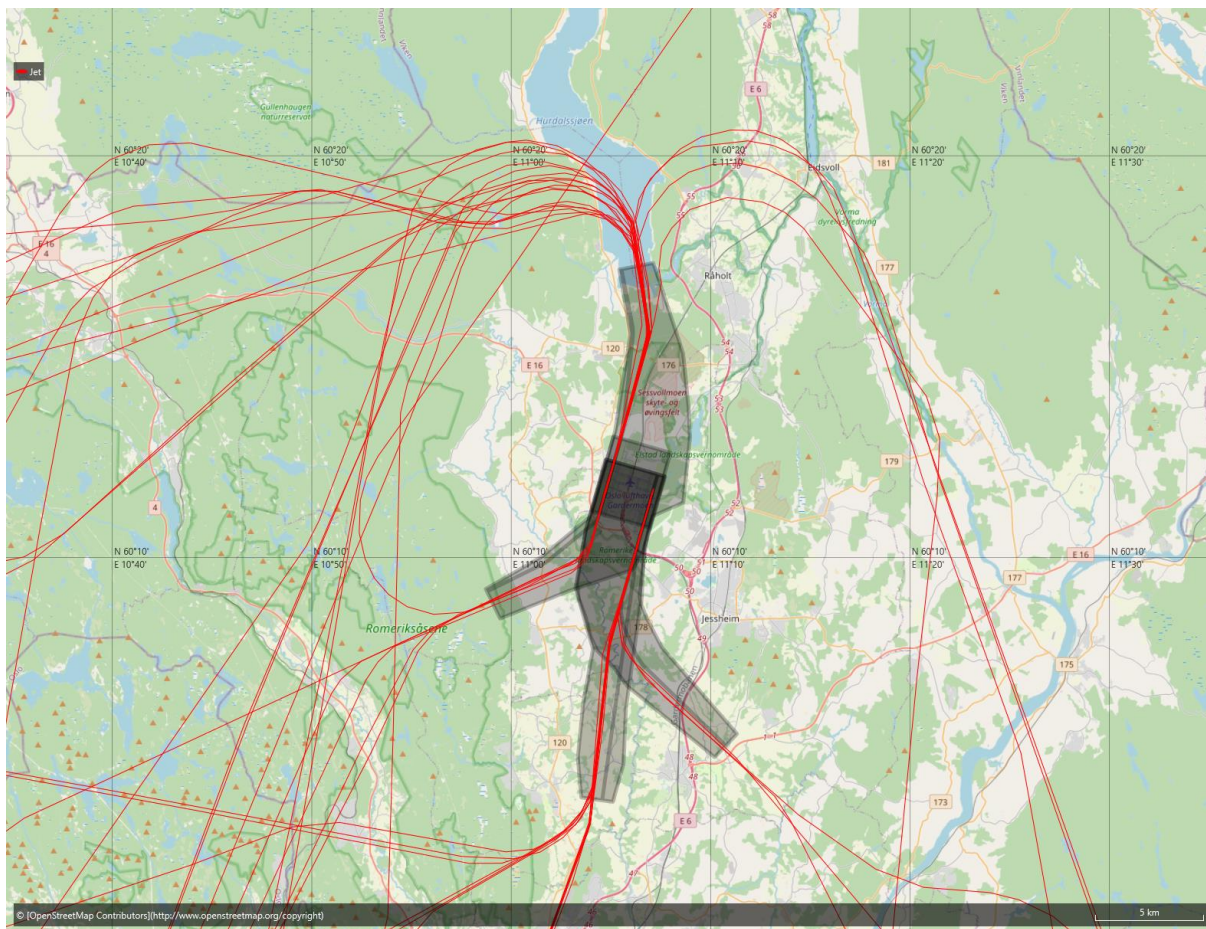


## TAP Portugal



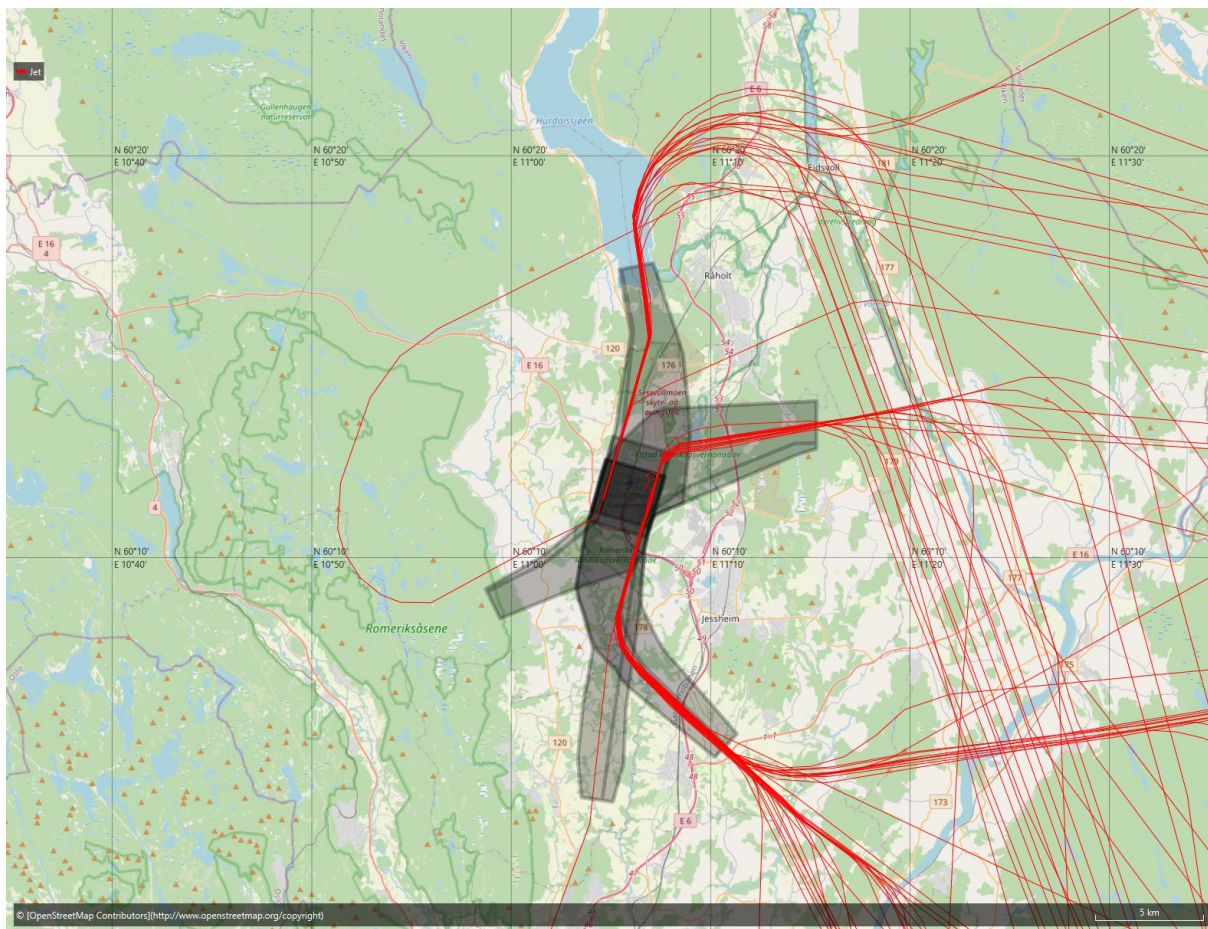
Figur 54. Avganger, TAP Portugal – 28 flygninger  
A20N (11), A21N (17)

## Thomas Cook Airlines Scandinavia



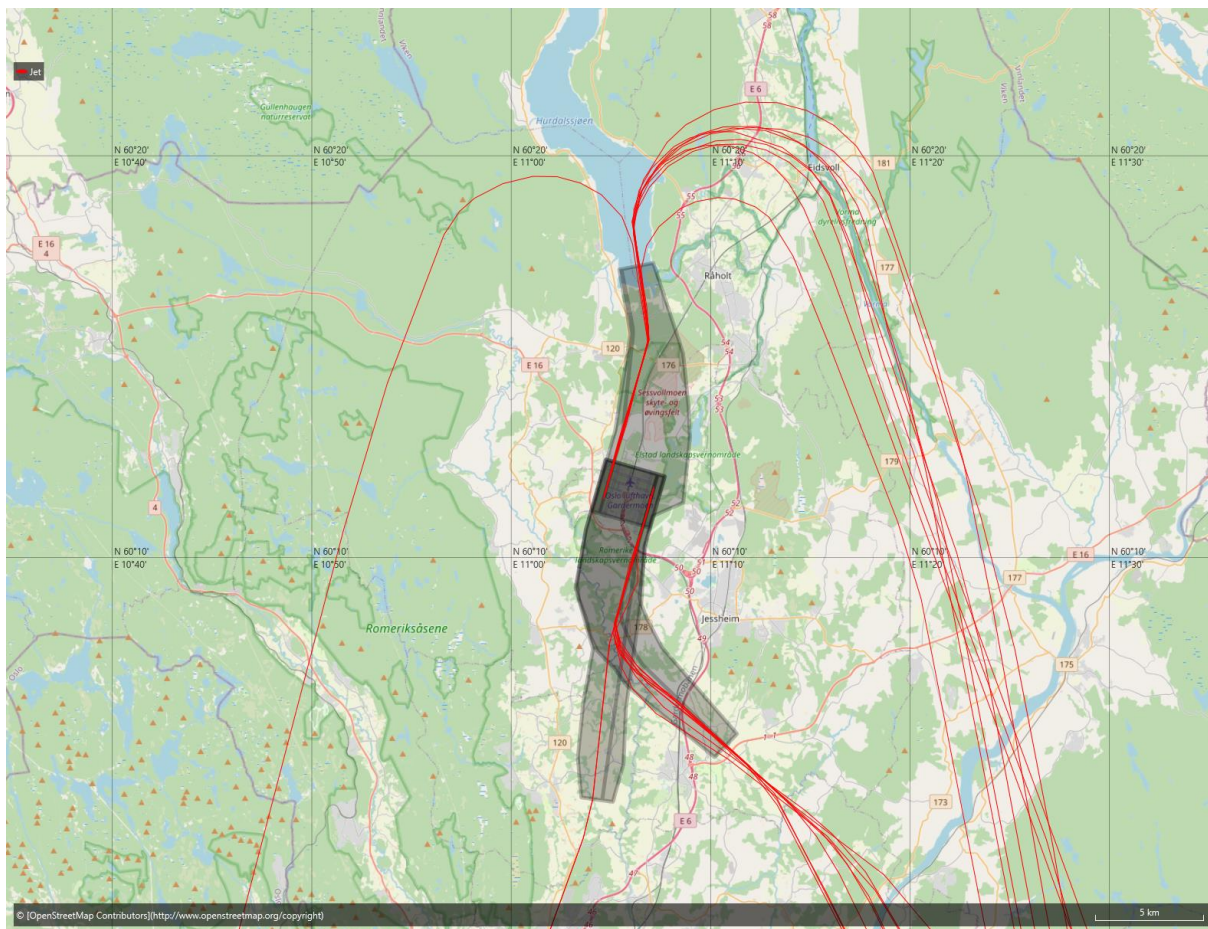
Figur 55. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia – 44 flygninger  
A321 (21), A330-200 (13), A330-300 (1), A330-900 (8), B789 (1)

## Turkish Airlines



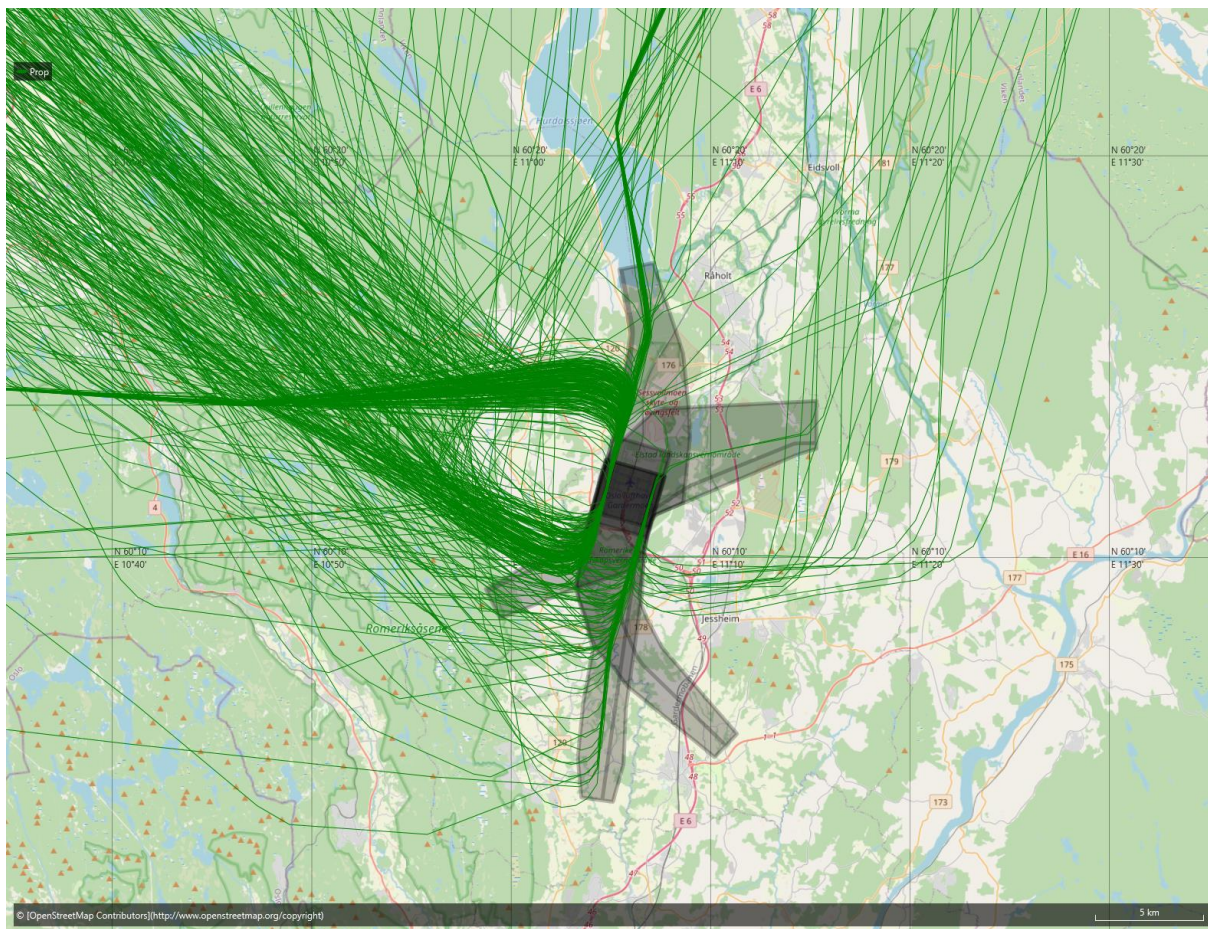
Figur 56. Avganger, Turkish Airlines – 69 flygninger  
A321 (10), A21N (45) A330-200 (11), A330-300 (2), B739 (1)

## United Parcel Service



Figur 57. Avganger, United Parcel Service - 21 flygninger  
B767-200 (1), B767-300 (20)

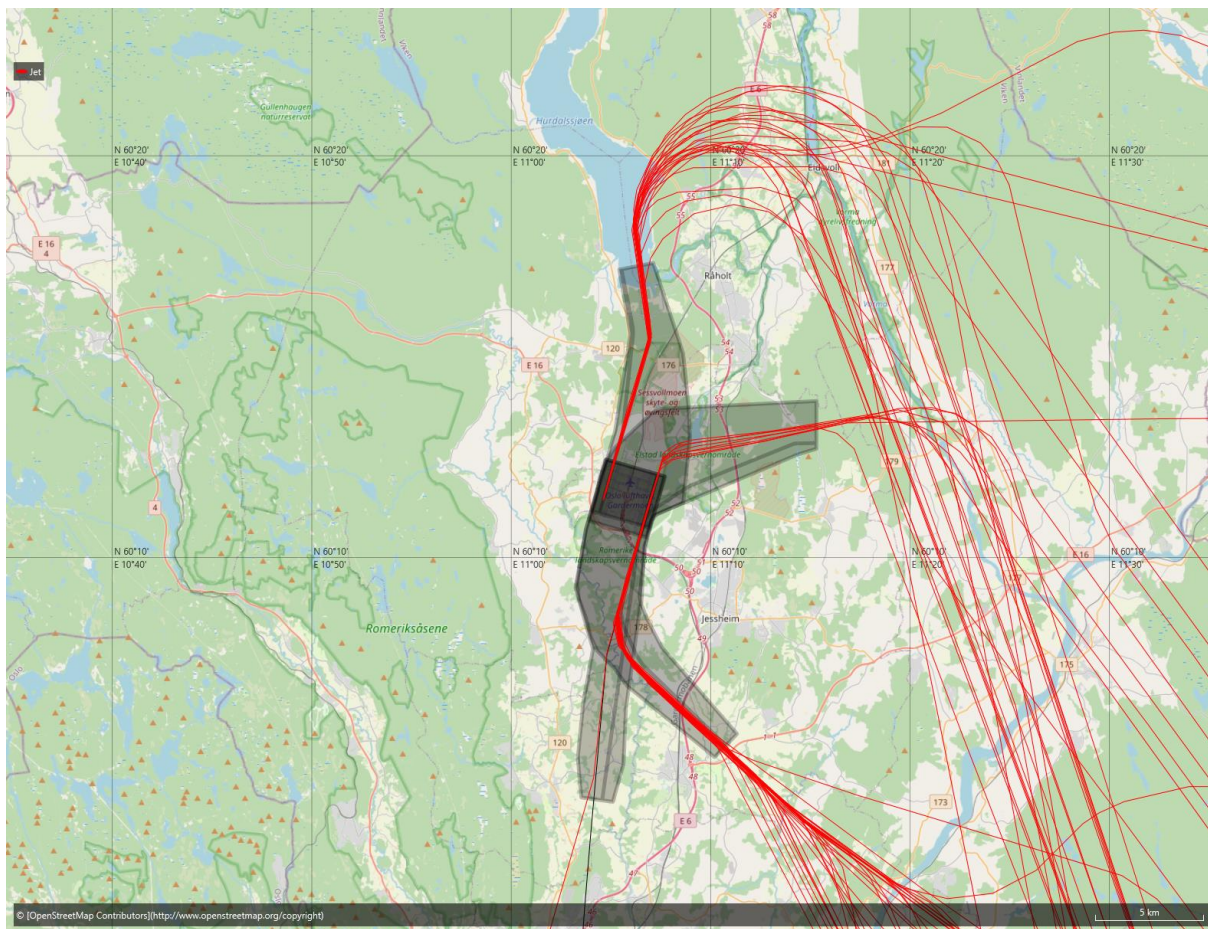
## Widerøe



Figur 58. Avganger, Widerøe - 502 flygninger  
DHC-8-100 (400), DHC-8-200 (102)

*Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).*

## Wizz Air



Figur 59. Avganger Wizz Air Hungary – 68 flygninger  
0 (0), A321 (29), A21N (38)

## VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER

NMT001 – Mogreina

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	104	0	43	0	100		45.7	37.0
02/02/2024	12	0	8	0	100		50.7	30.5
03/02/2024	61	0	26	0	100		44.5	33.9
04/02/2024	100	0	50	0	100		44.8	37.2
05/02/2024	0	0	0	58	100		50.3	46.4
06/02/2024	0	0	0	27	100		49.2	42.5
07/02/2024	50	0	21	14	100		48.3	39.8
08/02/2024	0	0	0	61	100		48.9	44.2
09/02/2024	0	0	1	21	100		48.5	41.1
10/02/2024	0	0	0	14	100		46.4	41.1
11/02/2024	0	0	0	1	100		46.8	26.8
12/02/2024	0	0	0	0	100		46.9	
13/02/2024	0	0	0	2	100		54.4	26.0
14/02/2024	10	0	2	0	100		44.7	21.9
15/02/2024	0	0	2	1	100		47.1	30.4
16/02/2024	0	0	1	2	100		52.0	36.0
17/02/2024	0	0	0	73	100		51.4	49.4
18/02/2024	0	0	0	0	100		49.3	
19/02/2024	0	0	0	27	100		49.7	43.3
20/02/2024	4	0	2	0	100		41.7	23.5
21/02/2024	1	0	0	23	100		47.0	43.0
22/02/2024	3	0	2	0	100		49.0	19.3
23/02/2024	15	0	2	0	44	W	*	*
24/02/2024	46	0	24	0	100		47.4	36.2
25/02/2024	8	0	7	0	100		46.7	31.9
26/02/2024	0	0	0	52	100		49.7	45.7
27/02/2024	50	0	31	0	97	W	47.5	36.2
28/02/2024	75	0	62	0	100		48.7	41.1
29/02/2024	6	0	3	0	91	W	49.7	27.1
<b>Sum</b>	<b>545</b>	<b>0</b>	<b>287</b>	<b>376</b>	<b>98</b>		<b>48.9</b>	<b>40.7</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT001 – Mogreina

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	0	0	0	100		41.7	
02/02/2024	0	0	0	0	100		41.7	
03/02/2024	0	0	0	0	100		37.6	
04/02/2024	0	0	0	0	100		38.3	
05/02/2024	0	0	0	0	100		39.7	
06/02/2024	0	0	0	0	100		42.9	
07/02/2024	0	0	0	0	100		39.2	
08/02/2024	0	0	0	0	100		41.9	
09/02/2024	0	0	0	0	100		41.1	
10/02/2024	0	0	0	0	100		37.7	
11/02/2024	0	0	0	0	100		36.7	
12/02/2024	0	0	0	0	100		39.8	
13/02/2024	0	0	0	0	100		36.3	
14/02/2024	2	0	2	0	100		40.3	25.5
15/02/2024	0	0	0	0	100		37.3	
16/02/2024	0	0	0	0	100		41.9	
17/02/2024	0	0	0	0	100		40.9	
18/02/2024	0	0	0	0	100		41.6	
19/02/2024	0	0	0	0	100		39.0	
20/02/2024	1	0	0	1	100		36.5	27.2
21/02/2024	0	0	0	0	100		38.1	
22/02/2024	0	0	0	0	100		41.4	
23/02/2024	0	0	0	0	100		43.8	
24/02/2024	0	0	0	0	100		38.2	
25/02/2024	0	0	0	0	100		38.9	
26/02/2024	0	0	0	0	99	T	39.2	
27/02/2024	0	0	0	0	100		38.2	
28/02/2024	0	0	0	0	100		42.0	
29/02/2024	0	0	0	0	87	T W	42.7	
<b>Sum</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>99</b>		<b>40.3</b>	<b>14.8</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service



NMT003 – Mork nordre

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	51	0	29	100		46.1	40.0
02/02/2024	0	0	0	0	100		51.4	
03/02/2024	0	15	0	7	100		48.9	33.3
04/02/2024	0	49	0	34	100		46.6	41.4
05/02/2024	248	0	1	0	100		43.7	17.2
06/02/2024	217	0	3	2	100		44.1	27.9
07/02/2024	107	24	0	13	100		43.2	33.6
08/02/2024	253	0	3	0	100		42.3	25.5
09/02/2024	266	0	2	0	100		41.2	21.7
10/02/2024	127	0	0	0	100		36.9	
11/02/2024	254	0	1	0	100		40.7	18.5
12/02/2024	249	0	0	0	100		39.5	
13/02/2024	232	0	0	1	100		54.0	19.8
14/02/2024	1	4	0	2	100		39.3	29.7
15/02/2024	224	0	0	1	100		40.3	20.1
16/02/2024	276	0	1	0	100		53.3	25.1
17/02/2024	154	0	2	0	100		40.4	25.2
18/02/2024	247	0	0	0	100		39.6	
19/02/2024	251	0	2	0	100		44.4	25.1
20/02/2024	0	0	0	0	100		41.2	
21/02/2024	145	0	0	0	100		41.5	
22/02/2024	0	0	0	0	100		44.1	
23/02/2024	0	4	0	1	44	W	*	*
24/02/2024	0	7	0	3	100		44.1	33.9
25/02/2024	0	4	0	3	100		44.4	30.7
26/02/2024	259	0	3	0	100		43.9	27.5
27/02/2024	0	30	0	5	97	W	45.6	32.0
28/02/2024	0	30	1	15	100		46.6	37.0
29/02/2024	0	1	0	0	91	W	45.6	
<b>Sum</b>	<b>3510</b>	<b>219</b>	<b>19</b>	<b>116</b>	<b>98</b>		<b>46.4</b>	<b>31.8</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT003 – Mork nordre

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	0	0	0	100		42.8	
02/02/2024	0	0	0	0	100		42.4	
03/02/2024	0	0	0	0	100		38.7	
04/02/2024	0	0	0	0	100		35.6	
05/02/2024	9	0	0	0	99	T	40.8	
06/02/2024	9	0	0	0	100		40.2	
07/02/2024	11	0	0	0	100		38.1	
08/02/2024	17	0	0	0	100		38.7	
09/02/2024	16	0	0	0	100		36.3	
10/02/2024	15	0	0	0	100		30.0	
11/02/2024	15	0	0	0	100		31.1	
12/02/2024	10	0	0	0	100		33.4	
13/02/2024	9	0	0	0	100		39.2	
14/02/2024	1	0	0	0	100		32.2	
15/02/2024	10	1	0	0	100		35.3	
16/02/2024	12	0	0	0	100		42.7	
17/02/2024	20	0	0	0	100		33.5	
18/02/2024	24	0	0	0	100		32.0	
19/02/2024	18	0	1	0	100		36.5	23.8
20/02/2024	2	0	0	0	100		35.8	
21/02/2024	4	0	0	0	100		35.6	
22/02/2024	0	0	0	0	100		40.4	
23/02/2024	0	1	0	0	100		39.6	
24/02/2024	0	0	1	0	100		35.6	21.1
25/02/2024	2	0	0	0	100		34.4	
26/02/2024	12	0	0	1	100		37.7	24.5
27/02/2024	0	1	0	0	100		38.2	
28/02/2024	0	1	0	0	100		41.6	
29/02/2024	0	1	0	0	87	T W	41.2	
<b>Sum</b>	<b>216</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>99</b>		<b>38.5</b>	<b>13.6</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT004 – RWY 01R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	115	0	118	0	100		72.6	70.3
02/02/2024	236	0	238	1	100		75.8	74.8
03/02/2024	58	0	59	0	100		71.5	68.5
04/02/2024	142	0	142	0	100		73.7	71.8
05/02/2024	109	0	0	146	100		70.7	65.9
06/02/2024	63	0	0	163	100		72.4	66.5
07/02/2024	101	0	69	76	100		72.4	69.2
08/02/2024	117	0	0	169	100		71.7	66.9
09/02/2024	42	0	0	210	100		71.6	66.6
10/02/2024	71	0	0	85	100		70.7	63.8
11/02/2024	39	0	0	239	100		71.4	67.2
12/02/2024	21	0	0	213	100		70.8	65.9
13/02/2024	14	0	0	204	100		71.0	66.9
14/02/2024	237	0	239	0	100		75.1	73.9
15/02/2024	57	0	43	215	100		72.2	69.6
16/02/2024	7	0	0	261	100		71.6	68.5
17/02/2024	34	0	0	61	100		70.8	63.3
18/02/2024	8	0	0	246	100		71.5	67.8
19/02/2024	48	0	0	205	100		71.3	67.2
20/02/2024	216	0	215	0	100		74.8	73.3
21/02/2024	142	0	100	101	100		73.1	71.0
22/02/2024	257	0	258	0	100		75.7	74.7
23/02/2024	256	0	104	0	44	W	*	*
24/02/2024	97	0	98	0	100		73.0	70.9
25/02/2024	257	0	265	1	100		75.8	74.9
26/02/2024	113	0	0	185	100		71.0	67.4
27/02/2024	188	0	187	0	97	W	75.2	73.6
28/02/2024	188	0	190	0	100		75.0	73.6
29/02/2024	270	0	248	0	91	W	77.0	76.2
<b>Sum</b>	<b>3503</b>	<b>0</b>	<b>2573</b>	<b>2781</b>	<b>98</b>		<b>73.3</b>	<b>71.1</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT004 – RWY 01R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	15	0	13	0	100		70.2	64.5
02/02/2024	10	0	13	0	100		70.7	66.2
03/02/2024	15	0	9	0	100		70.2	63.2
04/02/2024	11	0	8	0	100		70.1	62.7
05/02/2024	4	0	0	8	100		69.9	54.7
06/02/2024	6	0	0	5	100		69.6	50.9
07/02/2024	6	0	0	6	100		69.7	54.2
08/02/2024	5	0	0	4	100		70.6	52.5
09/02/2024	6	0	0	6	100		70.9	53.3
10/02/2024	3	0	0	4	100		69.8	49.8
11/02/2024	5	0	0	6	100		69.7	52.2
12/02/2024	4	0	0	8	99	T	69.6	52.6
13/02/2024	6	0	0	4	100		69.4	55.3
14/02/2024	8	0	9	0	100		70.1	62.7
15/02/2024	11	0	7	2	100		70.3	63.2
16/02/2024	8	0	0	1	100		68.8	40.1
17/02/2024	8	0	0	2	100		69.3	46.2
18/02/2024	8	0	0	13	100		69.6	56.1
19/02/2024	10	0	0	6	100		69.7	56.0
20/02/2024	9	0	8	0	100		70.5	63.6
21/02/2024	7	0	3	5	100		69.7	58.1
22/02/2024	17	0	15	0	100		71.5	66.7
23/02/2024	20	0	18	0	100		71.2	66.2
24/02/2024	15	0	15	0	100		70.7	65.8
25/02/2024	14	0	10	0	100		70.0	64.4
26/02/2024	5	0	0	9	100		69.0	56.3
27/02/2024	11	0	8	0	100		70.3	64.4
28/02/2024	10	0	8	0	100		70.5	64.5
29/02/2024	13	0	13	0	87	T W	71.3	67.8
<b>Sum</b>	<b>270</b>	<b>0</b>	<b>157</b>	<b>89</b>	<b>99</b>		<b>70.2</b>	<b>62.1</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT005 – RWY 19R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	104	0	0	122	100		66.6	65.7
02/02/2024	12	0	0	212	100		69.1	68.6
03/02/2024	61	0	1	72	100		65.7	64.2
04/02/2024	100	0	0	119	100		67.2	66.6
05/02/2024	0	0	139	0	100		70.4	70.1
06/02/2024	0	0	154	0	100		72.0	71.8
07/02/2024	50	0	75	67	100		69.2	68.9
08/02/2024	0	0	139	0	100		71.5	71.3
09/02/2024	0	0	226	0	100		74.9	74.7
10/02/2024	0	0	57	0	100		71.1	67.7
11/02/2024	0	0	216	0	100		73.5	73.3
12/02/2024	0	0	233	0	100		74.1	73.9
13/02/2024	0	0	219	0	100		72.6	72.5
14/02/2024	10	0	0	208	100		68.1	67.4
15/02/2024	0	0	212	44	100		73.4	73.2
16/02/2024	0	0	275	0	100		75.4	75.2
17/02/2024	0	0	120	0	100		70.1	69.7
18/02/2024	0	0	241	0	100		73.6	73.4
19/02/2024	0	0	203	0	100		72.5	72.2
20/02/2024	4	0	0	175	100		67.8	67.2
21/02/2024	1	0	102	73	100		71.1	70.7
22/02/2024	3	0	0	241	100		69.9	69.5
23/02/2024	15	0	0	103	44	W	*	*
24/02/2024	46	0	0	123	100		68.0	67.6
25/02/2024	8	0	0	256	100		70.6	70.3
26/02/2024	0	0	148	0	100		71.3	71.1
27/02/2024	50	0	0	155	97	W	68.3	67.6
28/02/2024	75	0	0	175	100		68.7	68.1
29/02/2024	6	0	0	216	91	W	70.1	69.6
<b>Sum</b>	<b>545</b>	<b>0</b>	<b>2760</b>	<b>2361</b>	<b>98</b>		<b>71.3</b>	<b>70.9</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT005 – RWY 19R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	0	0	2	100		58.1	51.2
02/02/2024	0	0	0	6	100		60.0	58.2
03/02/2024	0	0	0	4	100		57.9	53.5
04/02/2024	0	0	0	2	100		57.9	53.0
05/02/2024	0	0	8	0	100		62.0	60.8
06/02/2024	0	0	5	0	100		61.7	60.6
07/02/2024	0	0	5	0	100		61.1	60.1
08/02/2024	0	0	13	0	100		64.8	63.7
09/02/2024	0	0	10	0	100		63.5	62.9
10/02/2024	0	0	12	0	100		65.2	64.9
11/02/2024	0	0	10	0	100		64.0	63.4
12/02/2024	0	0	6	0	100		60.5	59.4
13/02/2024	0	0	3	0	100		56.9	54.5
14/02/2024	2	0	0	3	100		55.1	49.3
15/02/2024	0	0	8	3	100		63.5	61.9
16/02/2024	0	0	4	0	100		59.1	57.6
17/02/2024	0	0	12	0	100		63.3	62.6
18/02/2024	0	0	18	0	100		67.1	66.8
19/02/2024	0	0	8	0	100		62.6	61.8
20/02/2024	1	0	1	3	100		59.3	57.6
21/02/2024	0	0	3	0	100		59.8	58.2
22/02/2024	0	0	0	3	100		56.6	51.8
23/02/2024	0	0	0	4	100		59.6	57.8
24/02/2024	0	0	0	4	100		58.3	55.5
25/02/2024	0	0	0	10	100		59.6	58.0
26/02/2024	0	0	9	0	99	T	62.8	62.1
27/02/2024	0	0	0	5	100		57.1	53.1
28/02/2024	0	0	0	2	100		57.2	44.8
29/02/2024	0	0	0	3	87	T W	58.1	53.9
<b>Sum</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>135</b>	<b>54</b>	<b>99</b>		<b>61.5</b>	<b>60.3</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT006 – Lyshaug

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	0	0	111	100		59.6	59.3
02/02/2024	0	0	0	9	100		52.1	48.7
03/02/2024	0	0	1	46	100		60.7	57.7
04/02/2024	0	0	0	132	100		61.6	61.4
05/02/2024	109	0	110	0	100		53.7	53.0
06/02/2024	63	0	64	0	100		60.0	52.2
07/02/2024	33	0	34	52	100		58.0	57.4
08/02/2024	117	0	115	0	100		54.8	53.3
09/02/2024	42	0	42	0	100		54.0	50.1
10/02/2024	71	0	71	0	100		54.4	52.9
11/02/2024	39	0	39	0	100		52.7	50.6
12/02/2024	21	0	20	0	100		52.3	48.1
13/02/2024	14	0	14	0	100		52.2	47.4
14/02/2024	0	0	0	16	100		50.6	49.2
15/02/2024	13	0	13	3	100		52.4	47.1
16/02/2024	7	0	7	0	100		51.2	42.9
17/02/2024	34	0	35	0	100		49.8	48.0
18/02/2024	8	0	8	0	100		53.6	43.6
19/02/2024	48	0	49	1	100		53.8	50.8
20/02/2024	0	0	0	7	100		48.4	45.0
21/02/2024	44	0	44	5	100		52.3	50.9
22/02/2024	0	0	0	5	100		47.5	42.7
23/02/2024	0	0	0	8	44	W	*	*
24/02/2024	0	0	0	21	100		56.8	55.7
25/02/2024	0	0	0	12	100		51.6	48.7
26/02/2024	113	0	114	0	100		55.8	55.1
27/02/2024	0	0	0	58	97	W	57.2	56.4
28/02/2024	0	0	0	66	100		58.2	57.8
29/02/2024	0	0	0	9	91	W	50.9	40.7
<b>Sum</b>	<b>776</b>	<b>0</b>	<b>780</b>	<b>561</b>	<b>98</b>		<b>55.7</b>	<b>53.9</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT006 – Lyshaug

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	0	0	7	100		52.7	48.6
02/02/2024	0	0	0	5	100		52.1	51.9
03/02/2024	0	0	0	1	100		47.3	39.2
04/02/2024	0	0	0	8	100		50.2	47.7
05/02/2024	2	0	3	0	99	T	45.6	42.6
06/02/2024	5	0	5	0	100		46.2	44.4
07/02/2024	6	0	7	0	100		47.8	46.1
08/02/2024	4	0	4	0	100		44.0	42.8
09/02/2024	6	0	6	0	100		47.1	45.5
10/02/2024	3	0	3	0	100		46.8	43.1
11/02/2024	5	0	5	0	100		47.9	46.3
12/02/2024	4	0	4	0	100		47.2	45.5
13/02/2024	6	0	7	0	100		48.2	47.3
14/02/2024	1	0	1	0	100		42.4	39.5
15/02/2024	2	0	2	4	100		47.7	46.0
16/02/2024	8	0	8	0	100		49.6	48.6
17/02/2024	8	0	8	0	100		48.9	47.3
18/02/2024	8	0	8	0	100		50.2	47.2
19/02/2024	10	0	10	0	100		50.8	48.4
20/02/2024	1	0	1	0	100		42.4	37.6
21/02/2024	1	0	1	0	100		43.7	39.8
22/02/2024	0	0	0	4	100		46.1	45.6
23/02/2024	0	0	0	8	100		46.2	44.1
24/02/2024	0	0	0	2	100		52.9	41.4
25/02/2024	2	0	3	2	100		44.7	44.0
26/02/2024	3	0	4	0	100		46.4	45.7
27/02/2024	0	0	0	3	100		43.1	35.1
28/02/2024	0	0	0	5	100		48.5	41.2
29/02/2024	0	0	0	5	87	T W	48.5	44.2
<b>Sum</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>54</b>	<b>99</b>		<b>48.3</b>	<b>45.7</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service



NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	115	0	2	0	100		48.9	26.7
02/02/2024	236	0	13	1	100		51.8	44.4
03/02/2024	58	0	7	0	100		54.1	36.2
04/02/2024	142	0	4	0	100		49.7	33.6
05/02/2024	0	0	0	89	100		52.3	49.0
06/02/2024	0	0	0	106	100		54.8	51.0
07/02/2024	68	0	1	46	100		50.8	47.8
08/02/2024	0	0	0	101	100		52.0	49.7
09/02/2024	0	0	0	138	100		53.1	51.2
10/02/2024	0	0	0	60	100		51.3	48.7
11/02/2024	0	0	0	170	100		55.0	53.0
12/02/2024	0	0	0	155	100		55.8	53.3
13/02/2024	0	0	0	136	100		54.7	52.7
14/02/2024	237	0	2	0	100		45.7	28.0
15/02/2024	44	0	0	147	100		54.1	52.3
16/02/2024	0	0	0	220	100		57.7	56.1
17/02/2024	0	0	0	48	100		51.1	47.8
18/02/2024	0	0	0	201	100		55.2	54.1
19/02/2024	0	0	0	143	100		55.9	53.1
20/02/2024	216	0	1	0	100		45.9	37.7
21/02/2024	98	0	0	73	100		51.0	48.5
22/02/2024	257	0	7	0	100		46.9	36.3
23/02/2024	256	0	5	0	44	W	*	*
24/02/2024	97	0	3	0	100		45.6	34.5
25/02/2024	257	0	5	0	100		50.2	46.6
26/02/2024	0	0	0	122	100		53.6	51.0
27/02/2024	188	0	5	0	97	W	51.3	39.3
28/02/2024	188	0	7	0	100		47.6	40.6
29/02/2024	270	0	14	0	91	W	49.3	40.0
<b>Sum</b>	<b>2727</b>	<b>0</b>	<b>76</b>	<b>1956</b>	<b>98</b>		<b>52.7</b>	<b>49.6</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	15	0	0	0	100		48.9	
02/02/2024	10	0	0	0	100		43.3	
03/02/2024	15	0	0	0	100		41.4	
04/02/2024	11	0	0	0	100		42.3	
05/02/2024	2	0	1	5	99	T	49.7	41.1
06/02/2024	1	0	0	1	100		43.2	31.7
07/02/2024	0	0	0	3	100		41.5	38.2
08/02/2024	1	0	0	3	100		41.7	36.0
09/02/2024	0	0	0	2	100		41.6	35.7
10/02/2024	0	0	0	3	100		40.8	35.9
11/02/2024	0	0	0	2	100		42.7	36.1
12/02/2024	0	0	0	3	100		43.9	36.7
13/02/2024	0	0	0	4	100		41.6	40.0
14/02/2024	7	0	0	0	100		43.5	
15/02/2024	9	0	0	1	100		39.6	26.5
16/02/2024	0	0	0	0	100		39.7	
17/02/2024	0	0	0	2	100		43.9	34.1
18/02/2024	0	0	0	6	100		46.0	42.5
19/02/2024	0	0	0	10	100		48.3	47.6
20/02/2024	8	0	0	0	100		35.7	
21/02/2024	6	0	0	4	100		40.1	37.4
22/02/2024	17	0	0	0	100		40.0	
23/02/2024	20	0	0	0	100		41.4	
24/02/2024	15	0	0	0	100		39.0	
25/02/2024	12	0	0	0	100		36.7	
26/02/2024	2	0	0	2	100		46.8	36.4
27/02/2024	11	0	0	0	100		41.8	
28/02/2024	10	0	0	0	100		47.6	
29/02/2024	13	0	0	0	87	T W	43.6	
<b>Sum</b>	<b>185</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>51</b>	<b>99</b>		<b>44.0</b>	<b>36.9</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT008 – Saghagan

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	219	0	111	0	100		53.2	49.9
02/02/2024	248	0	232	1	100		55.9	54.7
03/02/2024	119	0	71	0	100		54.9	49.2
04/02/2024	242	0	142	0	100		55.1	51.5
05/02/2024	0	0	0	16	100		48.8	36.8
06/02/2024	0	0	0	57	100		50.1	42.8
07/02/2024	118	0	64	26	100		50.9	48.2
08/02/2024	0	0	0	27	100		48.6	38.9
09/02/2024	0	0	0	32	100		48.0	39.1
10/02/2024	0	0	0	25	100		46.5	39.1
11/02/2024	0	0	0	105	100		50.4	45.7
12/02/2024	0	0	0	104	100		49.9	46.3
13/02/2024	0	0	0	87	100		48.5	45.1
14/02/2024	247	0	220	0	100		53.4	52.7
15/02/2024	44	0	43	72	100		50.2	47.4
16/02/2024	0	0	0	165	100		51.9	49.3
17/02/2024	0	0	0	22	100		47.8	39.0
18/02/2024	0	0	0	111	100		50.3	46.9
19/02/2024	0	0	0	91	100		49.4	46.1
20/02/2024	220	0	206	0	100		52.6	51.7
21/02/2024	99	0	89	29	100		49.7	46.9
22/02/2024	260	0	251	0	100		55.3	54.4
23/02/2024	271	0	105	0	44	W	*	*
24/02/2024	143	0	107	0	100		53.0	51.3
25/02/2024	265	0	258	1	100		56.2	55.1
26/02/2024	0	0	0	35	100		49.5	41.0
27/02/2024	238	0	181	0	97	W	55.5	53.7
28/02/2024	263	0	193	0	100		55.4	53.5
29/02/2024	276	0	241	0	91	W	56.5	55.0
<b>Sum</b>	<b>3272</b>	<b>0</b>	<b>2514</b>	<b>1006</b>	<b>98</b>		<b>52.7</b>	<b>50.4</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT008 – Saghagan

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	15	0	13	0	100		53.4	45.1
02/02/2024	10	0	14	0	100		47.8	45.0
03/02/2024	15	0	13	0	100		47.4	45.0
04/02/2024	11	0	10	0	100		48.0	43.6
05/02/2024	2	0	2	0	100		46.1	36.3
06/02/2024	1	0	1	1	100		44.6	29.9
07/02/2024	0	0	0	0	100		41.5	
08/02/2024	1	0	1	2	100		45.8	30.0
09/02/2024	0	0	0	1	100		41.6	28.3
10/02/2024	0	0	0	0	100		37.8	
11/02/2024	0	0	0	0	100		38.6	
12/02/2024	0	0	0	2	99	T	41.2	28.7
13/02/2024	0	0	0	1	100		36.6	27.6
14/02/2024	9	0	10	0	100		43.1	41.8
15/02/2024	9	0	8	0	100		44.2	42.8
16/02/2024	0	0	0	0	100		38.5	
17/02/2024	0	0	0	0	100		42.5	
18/02/2024	0	0	0	4	100		42.4	35.7
19/02/2024	0	0	0	6	100		41.3	38.3
20/02/2024	9	0	7	0	100		43.0	42.1
21/02/2024	6	0	4	1	100		41.8	39.5
22/02/2024	17	0	16	0	100		47.3	45.4
23/02/2024	20	0	21	0	100		48.1	46.9
24/02/2024	15	0	14	0	100		46.8	45.2
25/02/2024	12	0	9	0	100		45.2	43.7
26/02/2024	2	0	1	0	100		43.4	33.4
27/02/2024	11	0	10	0	100		45.4	42.2
28/02/2024	10	0	10	0	100		47.9	44.5
29/02/2024	13	0	14	0	87	T W	48.8	46.4
<b>Sum</b>	<b>188</b>	<b>0</b>	<b>178</b>	<b>18</b>	<b>99</b>		<b>45.8</b>	<b>41.6</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT009 – Østli vest for Hersjøen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	104	0	104	0	100		49.9	47.3
02/02/2024	12	0	13	0	100		47.8	40.1
03/02/2024	61	0	64	0	100		51.3	45.9
04/02/2024	100	0	102	0	100		49.8	47.9
05/02/2024	0	0	0	40	100		48.5	44.5
06/02/2024	0	0	0	18	100		49.2	41.7
07/02/2024	50	0	51	7	100		50.1	45.0
08/02/2024	0	0	0	33	100		49.0	41.4
09/02/2024	0	0	1	12	100		48.5	39.6
10/02/2024	0	0	0	11	100		45.4	40.2
11/02/2024	0	0	0	1	100		47.2	25.7
12/02/2024	0	0	0	0	100		47.7	
13/02/2024	0	0	0	1	100		48.1	20.1
14/02/2024	10	0	9	0	100		45.9	37.2
15/02/2024	0	0	2	1	100		49.2	34.4
16/02/2024	0	0	1	3	100		50.8	37.7
17/02/2024	0	0	0	52	100		50.1	48.2
18/02/2024	0	0	0	0	100		51.6	
19/02/2024	0	0	0	22	100		49.6	42.6
20/02/2024	4	0	4	0	100		42.5	35.2
21/02/2024	1	0	2	20	100		46.9	42.4
22/02/2024	3	0	3	0	100		47.5	33.9
23/02/2024	15	0	2	0	44	W	*	*
24/02/2024	46	0	46	0	100		48.7	46.1
25/02/2024	8	0	8	0	100		46.7	40.6
26/02/2024	0	0	0	37	100		48.9	44.3
27/02/2024	50	0	47	0	97	W	49.4	46.5
28/02/2024	75	0	77	0	100		51.1	49.0
29/02/2024	6	0	6	0	91	W	48.7	38.3
<b>Sum</b>	<b>545</b>	<b>0</b>	<b>542</b>	<b>258</b>	<b>98</b>		<b>48.9</b>	<b>43.3</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT009 – Østli vest for Hersjøen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	0	0	0	100		49.4	
02/02/2024	0	0	0	0	100		41.3	
03/02/2024	0	0	0	0	100		43.7	
04/02/2024	0	0	0	0	100		45.9	
05/02/2024	0	0	0	0	100		42.6	
06/02/2024	0	0	0	0	100		39.7	
07/02/2024	0	0	0	0	100		37.4	
08/02/2024	0	0	0	0	100		39.7	
09/02/2024	0	0	0	1	100		39.8	21.3
10/02/2024	0	0	0	0	100		36.8	
11/02/2024	0	0	0	0	100		36.5	
12/02/2024	0	0	0	0	100		38.2	
13/02/2024	0	0	0	0	100		37.4	
14/02/2024	2	0	2	0	100		43.2	36.3
15/02/2024	0	0	0	0	100		38.5	
16/02/2024	0	0	0	0	100		40.1	
17/02/2024	0	0	0	0	100		39.4	
18/02/2024	0	0	0	0	100		42.7	
19/02/2024	0	0	0	0	100		42.1	
20/02/2024	1	0	1	0	100		38.7	25.6
21/02/2024	0	0	0	0	100		38.9	
22/02/2024	0	0	0	0	100		41.0	
23/02/2024	0	0	0	0	100		42.6	
24/02/2024	0	0	0	0	100		38.6	
25/02/2024	0	0	0	0	100		39.2	
26/02/2024	0	0	0	0	99	T	38.2	
27/02/2024	0	0	0	0	100		37.5	
28/02/2024	0	0	0	0	100		44.8	
29/02/2024	0	0	0	0	87	T W	42.2	
<b>Sum</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>99</b>		<b>41.8</b>	<b>22.2</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT010 – Holtertoppen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	0	0	85	100		52.1	48.4
02/02/2024	0	0	0	46	100		54.0	44.9
03/02/2024	0	0	1	40	100		58.3	51.0
04/02/2024	0	0	0	118	100		52.7	49.1
05/02/2024	109	0	109	0	100		56.7	56.1
06/02/2024	63	0	64	0	100		56.2	55.3
07/02/2024	33	0	33	37	100		53.6	52.3
08/02/2024	117	0	115	0	100		57.2	56.6
09/02/2024	42	0	43	0	100		53.2	52.3
10/02/2024	71	0	71	0	100		56.3	55.8
11/02/2024	39	0	39	0	100		54.1	53.2
12/02/2024	21	0	20	0	100		52.9	50.7
13/02/2024	14	0	15	0	100		51.3	49.2
14/02/2024	0	0	0	14	100		47.1	38.9
15/02/2024	13	0	14	12	100		52.1	49.0
16/02/2024	7	0	8	0	100		49.5	45.2
17/02/2024	34	0	35	0	100		52.5	51.5
18/02/2024	8	0	8	0	100		49.2	46.8
19/02/2024	48	0	52	1	100		55.7	54.1
20/02/2024	0	0	0	7	100		46.7	38.6
21/02/2024	44	0	43	0	100		54.5	53.5
22/02/2024	0	0	0	17	100		47.9	37.0
23/02/2024	0	0	0	21	44	W	*	*
24/02/2024	0	0	0	29	100		49.4	46.4
25/02/2024	0	0	0	37	100		49.6	41.6
26/02/2024	113	0	114	0	100		58.7	58.2
27/02/2024	0	0	0	56	97	W	49.5	44.8
28/02/2024	0	0	0	75	77	T	50.4	48.0
29/02/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
<b>Sum</b>	<b>776</b>	<b>0</b>	<b>784</b>	<b>595</b>	<b>94</b>		<b>53.9</b>	<b>51.9</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT010 – Holtertoppen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	0	0	4	100		51.8	42.1
02/02/2024	0	0	1	3	100		51.2	49.7
03/02/2024	0	0	0	3	100		52.4	33.0
04/02/2024	0	0	0	5	100		51.4	35.6
05/02/2024	2	0	3	0	99	T	49.5	46.1
06/02/2024	5	0	5	0	100		46.6	46.2
07/02/2024	6	0	7	0	100		50.7	49.5
08/02/2024	4	0	3	0	100		46.2	45.9
09/02/2024	6	0	6	0	100		47.5	47.2
10/02/2024	3	0	4	0	100		49.2	47.8
11/02/2024	5	0	4	0	100		47.5	47.1
12/02/2024	4	0	4	0	100		48.3	46.9
13/02/2024	6	0	7	0	100		50.2	50.0
14/02/2024	1	0	1	0	100		42.7	42.0
15/02/2024	2	0	2	2	100		46.3	45.9
16/02/2024	8	0	8	0	100		51.1	50.6
17/02/2024	8	0	8	0	100		52.0	50.8
18/02/2024	8	0	8	0	100		50.0	49.7
19/02/2024	10	0	9	0	100		51.5	51.4
20/02/2024	1	0	1	1	100		41.5	40.3
21/02/2024	1	0	2	0	100		45.9	44.7
22/02/2024	0	0	0	0	100		34.3	
23/02/2024	0	0	0	1	100		40.6	26.7
24/02/2024	0	0	0	0	100		42.8	
25/02/2024	2	0	3	0	100		46.9	46.4
26/02/2024	3	0	4	0	100		49.4	49.2
27/02/2024	0	0	0	1	100		37.4	29.3
28/02/2024	0	0	0	1	87	T	44.5	28.9
29/02/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
<b>Sum</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>21</b>	<b>96</b>		<b>48.8</b>	<b>46.8</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service



NMT011 – Gresaker

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	0	0	114	100		53.1	51.8
02/02/2024	0	0	0	213	100		55.9	55.5
03/02/2024	0	0	1	61	100		57.2	51.2
04/02/2024	0	0	0	116	100		54.3	52.5
05/02/2024	109	0	138	0	100		55.2	54.8
06/02/2024	63	0	154	0	100		56.7	56.4
07/02/2024	33	0	76	64	100		54.2	53.8
08/02/2024	117	0	139	0	100		55.0	54.7
09/02/2024	42	0	229	0	100		57.9	57.6
10/02/2024	71	0	58	0	100		52.5	51.9
11/02/2024	39	0	218	0	100		57.8	57.5
12/02/2024	21	0	234	0	100		58.6	58.2
13/02/2024	14	0	220	0	100		57.6	57.3
14/02/2024	0	0	0	196	100		53.2	52.7
15/02/2024	13	0	212	40	100		58.4	58.1
16/02/2024	7	0	274	0	100		59.9	59.7
17/02/2024	34	0	121	0	100		54.9	54.4
18/02/2024	8	0	243	0	100		58.0	57.8
19/02/2024	48	0	204	0	100		57.4	57.1
20/02/2024	0	0	0	175	100		53.8	53.3
21/02/2024	44	0	103	66	100		54.8	54.2
22/02/2024	0	0	0	221	100		54.9	54.4
23/02/2024	0	0	0	95	44	W	*	*
24/02/2024	0	0	0	111	100		53.9	53.6
25/02/2024	0	0	0	235	100		56.5	56.2
26/02/2024	113	0	151	0	100		57.1	56.7
27/02/2024	0	0	0	138	97	W	52.7	51.9
28/02/2024	0	0	0	162	100		53.7	53.1
29/02/2024	0	0	0	169	91	W	53.8	53.0
<b>Sum</b>	<b>776</b>	<b>0</b>	<b>2775</b>	<b>2176</b>	<b>98</b>		<b>56.2</b>	<b>55.6</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT011 – Gresaker

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	0	0	2	100		51.9	40.3
02/02/2024	0	0	0	7	100		45.1	44.5
03/02/2024	0	0	0	4	100		50.1	43.8
04/02/2024	0	0	0	2	100		49.0	41.5
05/02/2024	2	0	9	0	99	T	48.0	45.9
06/02/2024	5	0	5	0	100		45.4	44.2
07/02/2024	6	0	5	0	100		45.5	44.7
08/02/2024	4	0	13	0	100		48.8	47.9
09/02/2024	6	0	10	0	100		48.0	47.5
10/02/2024	3	0	11	0	100		49.4	49.0
11/02/2024	5	0	10	0	100		48.2	47.5
12/02/2024	4	0	6	0	100		46.4	45.2
13/02/2024	6	0	4	0	100		43.4	39.3
14/02/2024	1	0	0	2	100		37.9	37.1
15/02/2024	2	0	9	3	100		48.8	47.5
16/02/2024	8	0	6	0	100		46.1	44.2
17/02/2024	8	0	12	0	100		48.4	47.6
18/02/2024	8	0	17	0	100		50.7	50.4
19/02/2024	10	0	8	0	100		46.7	46.1
20/02/2024	1	0	1	3	100		42.9	42.2
21/02/2024	1	0	3	0	100		42.7	42.2
22/02/2024	0	0	0	2	100		39.1	37.8
23/02/2024	0	0	0	4	100		44.3	42.7
24/02/2024	0	0	0	3	100		42.1	41.0
25/02/2024	2	0	0	10	100		45.3	44.8
26/02/2024	3	0	10	0	100		47.8	47.3
27/02/2024	0	0	0	5	100		42.1	41.3
28/02/2024	0	0	0	2	100		40.0	35.7
29/02/2024	0	0	0	3	87	T W	40.5	37.3
<b>Sum</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>139</b>	<b>52</b>	<b>99</b>		<b>47.0</b>	<b>45.1</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT012 – Aurmoen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	0	118	0	100		60.0	59.6
02/02/2024	0	0	239	1	100		64.6	64.4
03/02/2024	0	0	59	0	100		57.7	57.5
04/02/2024	0	0	142	0	100		61.2	60.9
05/02/2024	0	0	0	148	100		58.1	57.7
06/02/2024	0	0	1	167	100		63.2	59.8
07/02/2024	0	0	70	80	100		59.8	59.5
08/02/2024	0	0	0	168	100		59.6	59.4
09/02/2024	0	0	0	215	100		60.2	59.9
10/02/2024	0	0	0	100	100		57.1	56.8
11/02/2024	0	0	0	254	100		61.0	60.9
12/02/2024	0	0	0	228	100		60.2	60.0
13/02/2024	0	0	0	210	100		59.6	59.4
14/02/2024	0	0	239	0	100		62.7	62.6
15/02/2024	0	0	43	210	100		61.5	61.3
16/02/2024	0	0	0	271	100		61.7	61.5
17/02/2024	0	0	0	66	100		55.8	55.5
18/02/2024	0	0	0	251	100		62.3	62.1
19/02/2024	0	0	0	202	100		60.3	60.1
20/02/2024	0	0	217	0	100		62.2	62.0
21/02/2024	0	0	100	119	100		61.2	61.0
22/02/2024	0	0	258	0	100		64.9	64.8
23/02/2024	0	0	105	0	44	W	*	*
24/02/2024	0	0	99	0	100		61.2	61.1
25/02/2024	0	0	265	1	100		65.0	64.9
26/02/2024	0	0	0	181	100		60.3	60.1
27/02/2024	0	0	191	0	97	W	64.0	63.4
28/02/2024	0	0	193	0	100		63.5	63.2
29/02/2024	0	0	248	0	91	W	65.6	65.5
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2587</b>	<b>2872</b>	<b>98</b>		<b>61.9</b>	<b>61.6</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

NMT012 – Aurmoen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/02/2024	0	0	14	0	100		54.5	54.0
02/02/2024	0	0	12	0	100		53.5	53.2
03/02/2024	0	0	15	0	100		55.5	55.2
04/02/2024	0	0	11	0	100		53.7	53.5
05/02/2024	0	0	3	7	99	T	52.4	51.2
06/02/2024	0	0	1	6	100		45.4	44.8
07/02/2024	0	0	0	5	100		47.2	46.7
08/02/2024	0	0	1	6	100		46.6	46.0
09/02/2024	0	0	0	6	100		46.6	46.2
10/02/2024	0	0	0	5	100		44.6	43.9
11/02/2024	0	0	0	6	100		46.7	45.8
12/02/2024	0	0	0	6	100		45.6	44.7
13/02/2024	0	0	0	5	100		46.9	46.7
14/02/2024	0	0	10	0	100		51.4	51.3
15/02/2024	0	0	10	3	100		52.5	52.0
16/02/2024	0	0	0	2	100		41.0	35.9
17/02/2024	0	0	0	2	100		49.6	39.2
18/02/2024	0	0	0	12	100		51.2	49.7
19/02/2024	0	0	0	12	100		51.7	51.6
20/02/2024	0	0	8	2	100		52.0	51.9
21/02/2024	0	0	5	4	100		50.6	50.3
22/02/2024	0	0	17	0	100		57.1	56.0
23/02/2024	0	0	22	0	100		57.2	57.1
24/02/2024	0	0	14	0	100		56.1	55.9
25/02/2024	0	0	10	0	100		53.9	53.8
26/02/2024	0	0	1	9	100		49.4	49.2
27/02/2024	0	0	12	0	100		54.4	54.3
28/02/2024	0	0	10	0	100		56.3	55.9
29/02/2024	0	0	15	0	87	T W	56.9	56.8
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>191</b>	<b>98</b>	<b>99</b>		<b>52.8</b>	<b>52.3</b>

Dropout: T = teknisk grunn, W = vind, S = service

## VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS

Fastsatt av Luftfartstilsynet 17. desember 2015 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 9-1, § 9-2 og § 13a-5, jf. § 15-4 og § 17-7.

### Kapittel 1. Innledende bestemmelser

#### § 1. Formål

Formålet med denne forskriften er å unngå unødige støybelastninger ved Oslo lufthavn Gardermoen, og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold og kapasitet.

#### § 2. Virkeområde

Forskriften gjelder på Oslo lufthavn, Gardermoen og i luftrommet innenfor Gardermoen kontrollsonen samt innenfor Oslo TMA regnet fra bakkenivå og opp til 10000 ft AMSL i tilknytning til inn- og utflyging til og fra Oslo lufthavn, Gardermoen, med de unntak som følger av andre ledd.

Forskriften gjelder ikke for

- a) propellfly med MTOW 5700 kg eller mindre
- b) helikopter som flys i henhold til visuelle flygeregler (VFR)
- c) kontrollflyging
- d) ambulansetrafikk
- e) Politiets helikoptertjeneste
- f) nødtrafikk
- g) trafikk i forbindelse med brannslukking, søk og redning
- h) avbrutte innflyginger
- i) militære flyginger

#### § 3 Definisjoner og forkortelser

I forskriften forstås med:

- a) IFR-flyging: en flyging utført i samsvar med instrumentflygeregler
- b) ILS CAT II/III: et instrumentlandingsystem for presisjonsinnflyging
- c) ILS glidebane: en linje definert av lufthavnens instrumentlandingsystem for presisjonsinnflyging og som danner en vinkel med horisontalplanet
- d) kontrollflyging: en flyging som utføres av en organisasjon godkjent av Luftfartstilsynet med dertil innrettet luftfartøy for å kontrollere at

navigasjons- og innflygingshjelpemidler fungerer innenfor fastsatte spesifikasjoner

e) kontrollsonen: et kontrollert luftrom som strekker seg fra jordoverflaten opp til en nærmere angitt øvre grense

f) lufttrafikkteneste (Air Traffic Service - ATS): en fellesbetegnelse for flygeinformasjonstjenester, varslingstjenester, rådgivningstjenester for lufttrafikk og flygekontrolltjenester (områdekontrolltjenester, innflygingskontrolltjenester og tårnkontrolltjenester)

g) nødtrafikk: trafikk hvor det etter fartøysjefens vurdering er nødvendig av hensyn til liv eller helse å fravike regler som ellers gjelder i henhold til denne forskrift

h) terminalområde (TMA): et kontrollområde, vanligvis etablert der flere ATS-ruter løper sammen i nærheten av en eller flere større flyplasser

i) visuell innflyging: en IFR-flyging hvor hele eller deler av innflygingen foretas med visuell referanse til bakken eller vannet

I denne forskrift forstås følgende forkortelser med

- a) AMSL (Above Mean Sea Level): høyde over midlere havnivå
- b) EPNdB (Effective Perceived Noise in Decibels): enhet for måling og beskrivelse av flystøy
- c) ft: fot
- d) MTOW (Maximum Take-off Weight): maksimal tillatt startvekt

### Kapittel 2. Banebruk mv.

#### § 4. Åpningstid

Oslo lufthavn Gardermoen kan trafikkeres hele døgnet.

#### § 5. Rullebanebruk

Bruk av rullebaner for landing og avgang avgjøres ut fra trafikale hensyn med de unntak og begrensninger som følger av § 6 og kapitlene 3 og 4.

Avinor AS kan stenge rullebaner eller begrense bruken av disse der dette er påkrevd på grunn av brøyting, vedlikehold, inntrufne ulykker eller hendelser og lignende. Stenging eller begrensninger utover 48 timer innenfor en syv døgn periode kan bare finne sted etter forhåndsgodkjenning fra Luftfartstilsynet.

## **§ 6. Nattrestriksjoner i perioden kl. 2230–0630 lokal tid**

I perioden kl. 2230 – 2400 lokal tid gjelder følgende:

- a) For jetfly og propellfly med MTOW over 5700 kg med fire propeller eller mer, skal rullebane 01 R og 19 R benyttes til landing og rullebane 01 L og 19 L til avgang (segregert banebruk).
- b) For annen trafikk skal rullebane 01 L og 19 R benyttes (enbanebruk). Dette gjelder likevel ikke ved stenging eller begrenset bruk med grunnlag i § 5 andre ledd.

I perioden kl. 2400 – 0630 lokal tid skal rullebane 01 L og 19 R benyttes (enbanebruk). I særlige tilfeller kan segregert banebruk benyttes dersom dette er nødvendig av hensyn til trafikkavviklingen.

Hvor det er fastsatt at rullebane 01 L og 19 R skal benyttes, kan dette fravikes når værforhold tilsier bruk av ILS CAT II/III.

I nattperioden er reversering av jetmotorer ut over "idle reverse" etter landing ikke tillatt.

Ved opphold på oppstillingsplass med bakkestrøm og luftkondisjonering skal hjelpemotorer (APU) ikke brukes ut over fem minutter etter ankomst, eller fem minutter før avgang til eller fra oppstillingsplass. Dette gjelder likevel ikke når utvendig lufttemperatur på oppstillingsplassen er kaldere enn  $\pm 15$  grader celsius eller varmere enn  $+20$  grader celsius.

I nattperioden skal motortesting ut over tomgang gjøres i rusegropa.

## **Kapittel 3. Bestemmelser om utflyging**

### **§ 7. Jetfly**

Det er ikke tillatt med avgang fra fremskutt posisjon på rullebane 01 R. På rullebane 19 L er det ikke tillatt med avgang fra de fremskutte posisjoner fra og med B 6 og sørover.

Utflyging skal følge korridorer som fastsatt i forskriftsvedlegg 1.

Avgang og utflyging skal skje som angitt i ICAO DOC. 8168-OPS/611, Vol 1, 5. utgave 2006, Del I, Seksjon 7, Vedlegg til kapittel 3 nr. 3 (NADP 2), med unntak av avgang på rullebane 01 R med utflyging i korridor mot øst, hvor avgang skal skje som angitt i ICAO DOC. 8168-OPS/611, Vol 1, 5. utgave 2006, Del I, Seksjon 7, Vedlegg til kapittel 3 nr. 2 (NADP 1).

### **§ 8. Propellfly**

For propellfly med MTOW over 5700 kg og fire propeller eller mer gjelder bestemmelsene i § 7.

For propellfly med MTOW over 5700 kg med færre enn fire propeller gjelder bestemmelsen i § 7 andre ledd, men likevel slik at det kan dirigeres og flys utenfor korridorene når luftfartøyet har nådd en høyde på 1700 ft AMSL eller mer.

### **§ 9 Helikopter**

For helikopter som flys som IFR-flyging, gjelder bestemmelsen i § 7 andre ledd, men likevel slik at det kan dirigeres og flys utenfor korridorene når luftfartøyet har nådd en høyde på 1700 ft AMSL eller mer.

### **§ 10. Støyrestriksjoner for luftfartøy**

Avgang med luftfartøy som ikke tilfredsstiller støykrav etter ICAO Annex 16, Vol 1, 6. utgave juli 2011 kapittel 3 er ikke tillatt i perioden kl. 1600 – 0800 lokal tid.

Avgang med luftfartøy som ved støysertifisering overskrider 88 EPNdB ved avgang er ikke tillatt i perioden kl. 2400 – 0630 lokal tid.

Avgang med luftfartøy som ikke tilfredsstiller kravene som angitt i første og andre ledd, er likevel tillatt i særlige tilfeller hvor Luftfartstilsynet har gitt tillatelse til flygingen.

## **Kapittel 4. Bestemmelser om innflyging og landing**

### **§ 11. Jetfly**

Innflyging og landing skal skje på en måte som reduserer støyen mest mulig ved å bruke prosedyrer for jevn nedstigning (continuous descent), liten motorytelse (low power) og liten luftmotstand (low drag). Visuell innflyging er ikke tillatt. Visuell innflyging tillates likevel ved visuell overføring til parallell rullebane etter etablering på sluttinnlegg, dersom lufttrafikktenesten finner det nødvendig. Luftfartstilsynet kan etter

søknad tillate visuell kurvet innflyging med RNAV-veiledning.

Bruk av ventemønster er ikke tillatt i Oslo TMA. Ventemønster kan likevel benyttes i høyder over 5000 ft AMSL dersom det oppstår en situasjon som krever stans i innflygingstrafikken.

Følgende minstehøyder skal overholdes:

- a) Nord for N 60 30 00 skal det ikke flys lavere enn 5000 ft AMSL.
- b) Sør for N 59 55 00 skal det ikke flys lavere enn 5000 ft AMSL.

## **§ 12 Propellfly**

For propellfly med MTOW over 5700 kg og med fire propeller eller mer gjelder bestemmelsene i § 11.

For propellfly med MTOW over 5700 kg og med færre enn fire propeller gjelder følgende:

- a) Innflyging og landing skal skje på en måte som reduserer støyen mest mulig.
- b) IFR-flyginger skal være etablert på forlenget senterlinje i minimum 2500 ft AMSL før videre nedstigning til landing påbegynnes med mindre flygingen gjennomføres som kurvet innflyging.
- c) Ved visuell innflyging skal det fra minimum 2500 ft AMSL følges en innflygingsvinkel som sikrer at luftfartøyet ikke på noe stadium i den videre innflyging ligger lavere enn ILS glidebane

## **§ 13 Helikopter**

For helikopter som flys som IFR-flyging gjelder bestemmelsene i § 12 andre ledd bokstav a og b.

## **§ 14 Forbud mot landingstrening**

Skoleflyging i form av landingstrening og landingsrunder er ikke tillatt.

## **Kapittel 5. Registrering av flytrafikken mv.**

### **§ 15 Registrering av flytrafikken**

Avinor AS skal utarbeide og vedlikeholde et system for registrering av flytrafikken ved Oslo lufthavn, Gardermoen. Relevant dokumentasjonen skal oppbevares i ti år.

Avinor AS skal hver måned publisere oversikt over antall flyginger, støydata og

lufttrafikktraséer for Oslo lufthavn, Gardermoen.

Avinor AS skal hvert kvartal rapportere skriftlig til Luftfartstilsynet om

- a) flybevegelser
- b) trafikkstatistikk
- c) rullebanebruk, herunder rullebanefordeling
- d) avvik fra § 6 om rullebanebruk
- e) informasjon om stenging eller begrensninger i rullebanebruk som ikke krever godkjenning, jf. § 5 andre ledd
- f) avvik fra fastsatte korridorer i § 7 og § 8 første ledd
- g) avvik fra støyrestriksjonene i § 10
- h) avvik fra minstehøydene i § 11 fjerde ledd og § 12 første ledd
- i) bruk av rusegropa
- j) flystøyrelaterte henvendelser

Luftfartstilsynet kan sette nærmere krav til registrering og rapportering.

## **§ 16 Planlegging**

Ved planlegging av driften, herunder fysikringstjenester, plikter Avinor AS å sørge for at unødige støybelastninger i områdene rundt Oslo lufthavn, Gardermoen unngås så langt det er mulig. Avinor AS skal vurdere hvilke tiltak som kan gjennomføres slik at avganger flyttes fra rullebane 01R, særlig i begynnelsen og slutten av dagperioden. Avinor AS skal utarbeide en rapport som redegjør for hvordan hensynet til å unngå unødige støybelastninger i områdene rundt Oslo lufthavn, Gardermoen er ivaretatt i virksomhetens planlegging. Planen skal fremlegges for Luftfartstilsynet innen 1. juli 2016. På bakgrunn av den første rapporten skal Luftfartstilsynet ta stilling til hvor ofte planen skal oppdateres.

## **Kapittel 6. Avvik og brudd på forskriften**

### **§ 17 Avvik fra bestemmelser i forskriften**

Den enkelte utøver kan avvike fra bestemmelser i denne forskrift der dette er påkrevd av sikkerhetsmessige årsaker.

### **§ 18 Endring og tilbakekall**

Brudd på forskriften kan medføre at utøvers rettigheter suspenderes, begrenses eller trekkes tilbake.

**§ 19 Overtredelsesgebyr**

Den som overtrer bestemmelsene i § 6 fjerde eller sjettede ledd kan ilegges overtredelsesgebyr etter luftfartsloven § 13a-5. Den som flyr i strid med bestemmelsene i §§ 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 og 14 kan ilegges overtredelsesgebyr etter luftfartsloven § 13a-5.

**§ 20 Dispensasjon**

Luftfartstilsynet kan når det er av særlig samfunnsmessig betydning, dispensere fra bestemmelsene i denne forskrift.

**Kapittel 7. Ikrafttredelse****§ 21 Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft 26. mai 2016. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 15. februar 2011 nr. 144 om støyforebygging for Oslo lufthavn Gardermoen.



## FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG

