

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
januar 2025**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
januar 2025**

FORORD

Månedssrapporten 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 lufttrafikksituasjonen rundt flyplassen i rapporteringsperioden. Form og nivå på rapporten vil bli løpende vurdert.

SAMMENDRAG

- I januar var det i gjennomsnitt
 - 483 flybevegelser per døgn.
 - 3,32 avganger og 6,81 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 januar 62,0/37,4.
- I løpet av januar ble rusegruppa registrert benyttet 5 ganger. Total brukstid var 109 minutter.
- I januar har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 3 personer.
- For januar er det totalt registrert:
 - Ingen flygninger som ikke tilfredsstillt kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
 - 17 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.
- For januar er det totalt registrert:
 - 18 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
 - 4 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For januar er det totalt registrert:
 - 18 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,3 % av 6684 testbare jetflyankomster.
 - 39 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,6 % av 6684 testbare jetflyankomster.
- For januar er det totalt registrert:
 - 108 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 1,9 % av 5541 testbare jetflyavganger.
 - ingen propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,0 % av 604 testbare propellflyavganger.

Fra og med januarrapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For januar er det totalt registrert 481 kurvede ankomster.

Gardermoen, 06.02.2025.

Grethe Østby Stave
Avdelingssjef
Vann og Miljø
Oslo Lufthavn

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	2
SAMMENDRAG	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	3
1 ORDFORKLARINGER	4
2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN	5
3 BRUK AV RUSEGROPA	6
4 METEOROLOGI	7
5 TRAFIKKSTATISTIKK	8
6 STØYMÅLINGER	9
6.1 PLASSERING	9
6.2 MÅLERESULTATER	10
7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY	11
7.1 RAPPORTERING IHT. § 10 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN	11
8 BRUK AV RULLEBANER	12
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
9 TRASÉBRUK	17
9.1 REGLER FOR LANDINGER	17
9.2 REGLER FOR AVGANGER	17
9.3 LANDINGER OG AVGANGER	18
VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER	72
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	94
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG	98

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 _{Amax}	Maksimum A-veid støynivå
L _{den}	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 _{night}	Nattbidraget til L _{den} , uten tillegget på 10 dB.
Leq (24h)	Energimidlet flystøystøynivå over et døgn (24 timer)
L _{max} (1)	Maksimum støynivå for registrerte støyhendelser knyttet til flybevegelser
L _{max} (2)	Maksimum støynivå for alle registrerte støyhendelser
L _{min}	Laveste registrerte støynivå
L _{5AS}	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
19L	Østre rullebane sett fra nord
19R	Vestre rullebane sett fra nord

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.

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/konsern/flyplass/oslo/miljo-og-lokalsamfunn/for-vare-naboer/#!nabosiden-5041>

I januar mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 3 personer over Nabosidenes støyskjema, annen e-post og Støytelefonen (64 81 26 30).

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i januar måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
Eidsvoll (1)	"Trasèvalg"
Lillestrøm (1)	"Særlig støyende flygning"
Bærum (1)	"Trasèvalg"

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

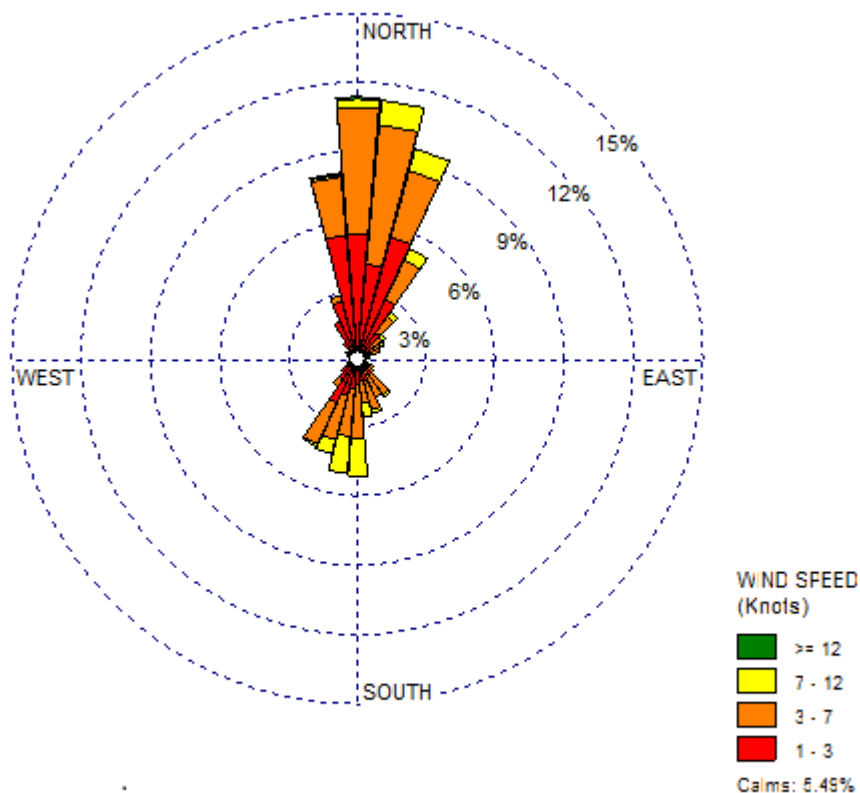
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
19-des-24	C130J	13:00	14:00	15	5	5	25
15-jan-25	B737-800	03:26	03:36	2	3	5	10
16-jan-25	B737-800	23:12	23:42	10	15	5	30
17-jan-25	C130J	13:00	15:00	20	2	8	30
26-jan-25	A319	03:15	03:45	10	4	0	14
Sum antall minutter				57	29	23	109

Rusegropa ble rapportert benyttet 5 ganger i løpet av januar. Total akkumulert brukstid var 109 minutter.

4 METEOROLOGI

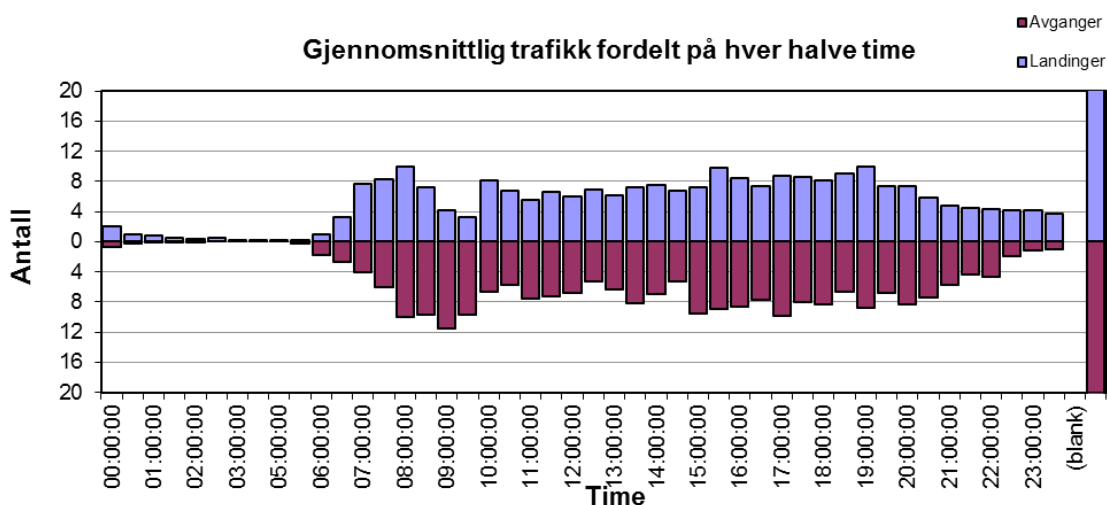
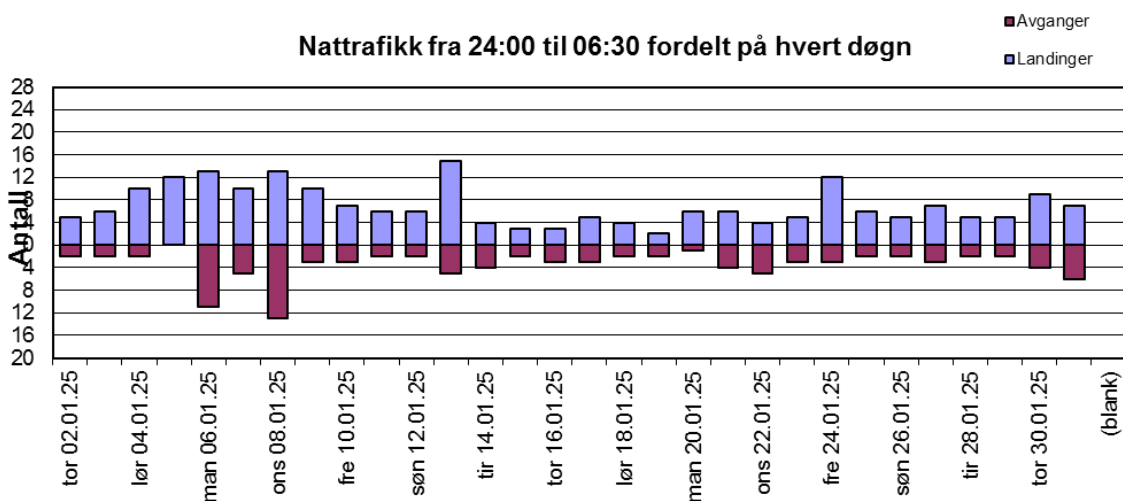
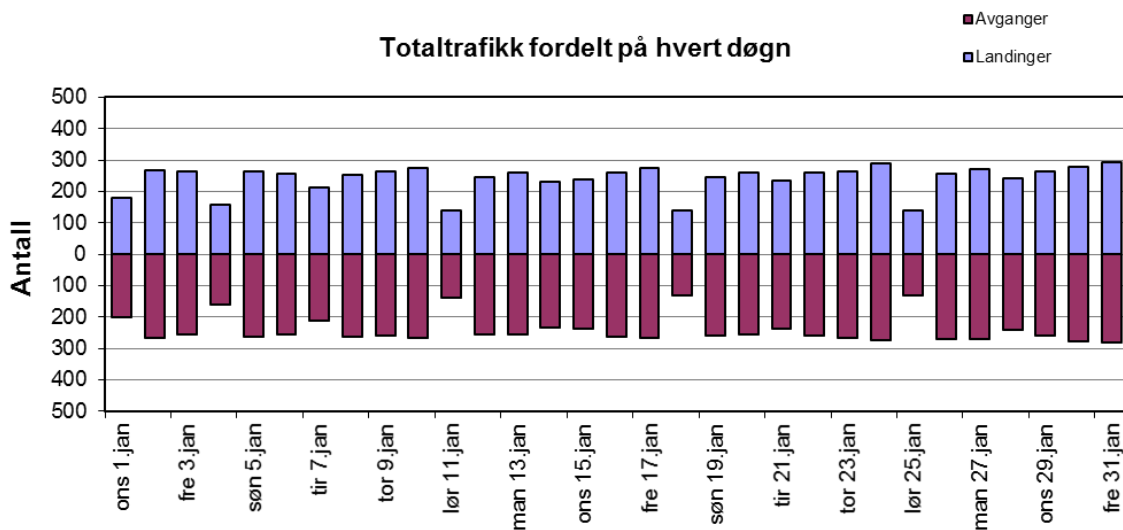
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I januar var det i gjennomsnitt 483 flybevegelser per døgn og 3,32 avganger og 6,81 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



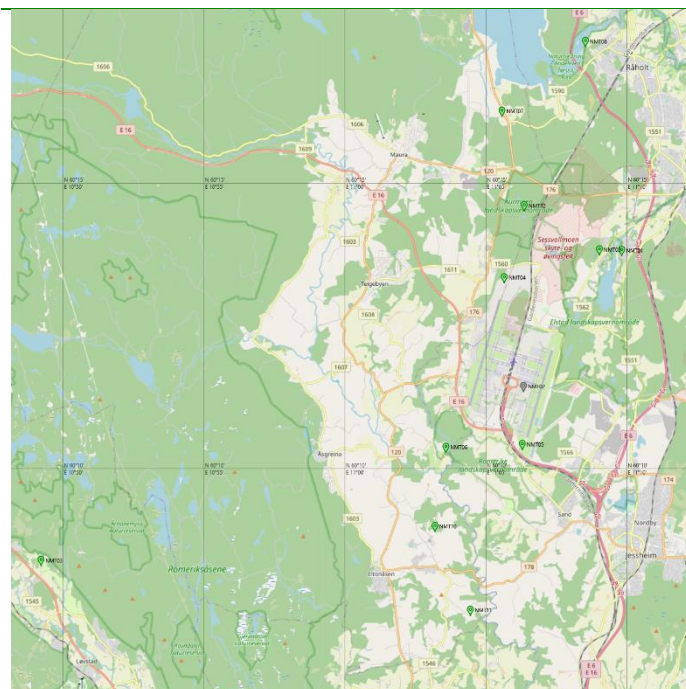
6 STØYMÅLINGER

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 januar.



Mobile målestasjoner

- NMT 01 Mogreina
- NMT 03 Mork nordre

Faste målestasjoner

- NMT 04 Nordenden av vestre rullebane
- NMT 05 Sørenden av østre rullebane
- NMT 06 Lyshaug
- NMT 07 Sundby ved Steinsgård
- NMT 08 Saghagan
- NMT 09 Østli vest for Hersjøen
- NMT 10 Holtertoppen
- NMT 11 Gresaker i Holter
- NMT 12 Aurmoen

6.2 MÅLERESULTATER

Måleresultatene presenteres som middelværdier fra alle dager i måneden. Det presenteres verdier for enhetene L_{den}, L_{natt} 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 januar:

jan.2025	T-1442		
Målestasjoner	L _{den}	L _{natt}	L _{5AS}
NMT001 Mogreina	0,0	0,0	0,0
NMT003 Mork nordre	33,8	25,4	0,0
NMT004 RWY19R	73,8	58,4	0,0
NMT005 RWY01R	72,7	61,9	95,9
NMT006 Lyshaug	54,7	46,3	75,5
NMT007 Steinsgård	51,7	40,5	67,3
NMT008 Saghagen	51,5	42,3	69,1
NMT009 Østli	43,5	34,8	0,0
NMT010 Holtertoppen	54,6	47,9	77,8
NMT011 Gresaker i Holter	57,3	46,4	73,8
NMT012 Aurmoen	62,1	52,0	81,6

NMT 01 ute av drift for vedlikehold og oppgradering fra 03.07.2024

Vi opplever for tiden uregelmessigheter ved NMT 4

Resultater fra siste tre måneder:

nov.2024 t.o.m jan.2025	T-1442		
Målestasjoner	L _{den}	L _{natt}	L _{5AS}
NMT001 Mogreina	0,0	0,0	0,0
NMT003 Mork nordre	36,7	27,8	0,0
NMT004 RWY19R	74,2	65,6	86,8
NMT005 RWY01R	73,0	62,2	96,2
NMT006 Lyshaug	56,2	46,5	75,7
NMT007 Steinsgård	52,1	41,2	68,5
NMT008 Saghagen	53,2	43,6	70,3
NMT009 Østli	45,4	37,3	0,0
NMT010 Holtertoppen	55,5	47,7	78,1
NMT011 Gresaker i Holter	58,1	47,4	74,3
NMT012 Aurmoen	63,5	53,2	82,9

NMT 01 ute av drift for vedlikehold og oppgradering fra 03.07.2024

Vi opplever for tiden uregelmessigheter ved NMT 4

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 tilfredsstillers 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 januar 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 januar måned.

Dato	Avgangstid	A.D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
lør 4. jan	00:39	Departure	01L	NOZ8408	SERRP	B738	93.6
lør 4. jan	00:54	Departure	01L	NOZ418	SERPE	B738	93.6
man 6. jan	00:03	Departure	01L	FIN78Y	OHLXI	A320	93.6
man 6. jan	00:18	Departure	01L	NOZ648	SERPJ	B738	93.6
man 6. jan	00:55	Departure	01L	VKG4561	OYVKI	A333	97.4
man 6. jan	01:05	Departure	01L	RUK66KE	GRUKC	B738	93.7
tir 7. jan	00:46	Departure	19R	SAS4055	SERSM	E195	91.3
ons 8. jan	00:04	Departure	19R	CBJ688	B32FE	A333	90.7
ons 8. jan	00:12	Departure	19R	BAW769	GNEOV	A21N	88.9
ons 8. jan	00:25	Departure	01L	AFR93QM	FHEPI	A320	92.9
ons 8. jan	00:32	Departure	01L	RUK66KE	GRUKD	B738	93.9
man 13. jan	00:23	Departure	01L	VKG4561	OYVKI	A333	97.4
man 13. jan	00:35	Departure	01L	SAS1334	OYKBP	A319	92.0
fre 17. jan	06:05	Departure	01L	SAS73A	OYKBT	A319	91.4
man 20. jan	06:15	Departure	01L	SAS73A	OYKBT	A319	91.4
tir 21. jan	06:05	Departure	01L	SAS73A	OYKBR	A319	91.4
fre 31. jan	06:15	Departure	01L	SAS73A	OYKBR	A319	91.4

For januar er det totalt registrert:

- Ingen flygninger som ikke tilfredsstillers kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
- 17 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.

januar 2025	Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)				
Dato	Totalt	RWY 01L		RWY 19R		RWY 01R		RWY 19L		mot nord		mot sør	
		Landing	Avganger	Landing	Avganger	Landing	Avganger	Landing	Avganger	RWY 01	RWY 19		
ons 1.jan	383	10	202	0	0	171	0	0	0	100,0	0,0		
tor 2.jan	533	77	234	0	0	185	32	0	0	99,1	0,0		
fre 3.jan	519	64	216	0	0	191	39	0	0	98,3	0,0		
lør 4.jan	320	0	1	142	8	4	0	12	153	1,6	98,4		
søn 5.jan	524	18	260	0	0	242	0	0	1	99,2	0,2		
man 6.jan	514	31	253	0	0	223	2	0	0	99,0	0,0		
tir 7.jan	424	30	209	0	0	180	0	0	0	98,8	0,0		
ons 8.jan	515	21	260	0	0	229	2	0	0	99,4	0,0		
tor 9.jan	522	10	256	0	0	253	1	0	0	99,6	0,0		
fre 10.jan	539	94	215	0	0	177	50	0	0	99,4	0,0		
lør 11.jan	281	33	127	0	0	107	12	0	0	99,3	0,0		
søn 12.jan	501	13	74	179	2	48	0	6	179	26,9	73,1		
man 13.jan	517	0	0	237	19	0	0	22	232	0,0	98,6		
tir 14.jan	463	16	114	103	2	100	2	11	112	50,1	49,2		
ons 15.jan	474	3	2	217	27	2	0	16	207	1,5	98,5		
tor 16.jan	523	0	0	190	82	0	0	71	178	0,0	99,6		
fre 17.jan	538	0	0	170	121	1	0	99	144	0,2	99,3		
lør 18.jan	272	4	0	98	47	0	0	38	84	1,5	98,2		
søn 19.jan	507	0	1	239	8	2	0	5	251	0,6	99,2		
man 20.jan	517	10	254	0	0	250	2	0	0	99,8	0,0		
tir 21.jan	473	23	237	0	0	212	0	0	0	99,8	0,0		
ons 22.jan	517	15	252	0	0	241	1	0	0	98,5	0,0		
tor 23.jan	530	20	265	0	0	239	0	0	0	98,9	0,0		
fre 24.jan	562	9	1	253	15	2	0	23	258	2,1	97,7		
lør 25.jan	271	0	0	85	38	0	0	52	95	0,0	99,6		
søn 26.jan	527	0	0	151	83	0	0	103	188	0,0	99,6		
man 27.jan	542	9	119	143	14	116	0	3	134	45,0	54,2		
tir 28.jan	481	7	118	109	8	116	0	7	115	50,1	49,7		
ons 29.jan	523	39	244	0	0	224	16	0	0	100,0	0,0		
tor 30.jan	554	14	270	1	0	259	6	0	0	99,1	0,2		
fre 31.jan	575	81	243	0	0	211	38	0	0	99,7	0,0		
Totalt	14 941	651	4 427	2 317	474	3 985	203	468	2 331	62,0 %	37,4 %		

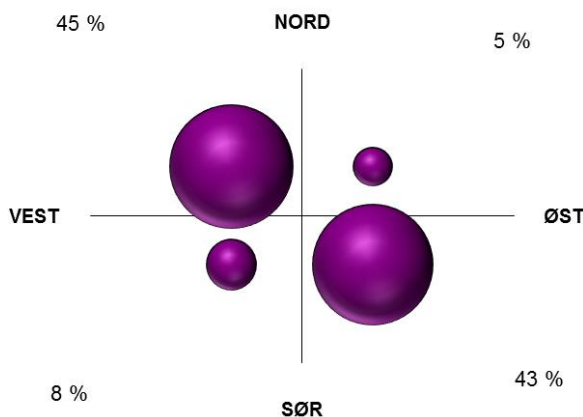
Alle flybevegelser, jan 2025

For januar var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 62,0/37,4.

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 januar 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 januar måned.

januar 2025 – 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	6268	3453	203	449	2163	58,3	41,7
Night	74	36	0	5	33	48,6	51,4
Sum	6342	3489	203	454	2196	58,2	41,8

januar 2025 – vestre rullebane 06:30 – 22:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	6466	372	3842	1906	346
Night	94	11	46	34	3
Sum	6560	383	3888	1940	349

januar 2025 – 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	95	76	0	1	18	80,0	20,0
Night	164	153	0	1	10	93,3	6,7
Sum	259	229	0	2	28	88,4	11,6

januar 2025 – 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	77	1	32	44	0	42,9	57,1
Night	131	7	48	76	0	42,0	58,0
Sum	208	8	80	120	0	42,3	57,7

januar 2025 – 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	39	23	0	5	11	59,0	41,0
Sum	39	23	0	5	11	59,0	41,0

januar 2025 – 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	269	124	70	54	21	72,1	27,9
Sum	269	124	70	54	21	72,1	27,9

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
man 6.jan	23:20	Kveld	A	01L	NOZ543	B738	Jetfly
tir 7.jan	00:05	Natt	A	01R	NOZ1RA	A320	Jetfly
tir 7.jan	00:08	Natt	A	01R	NOZ1309	B738	Jetfly
tir 7.jan	00:45	Natt	A	01R	SAS1474	A320	Jetfly
tir 7.jan	00:49	Natt	A	01R	NSZ5708	B738	Jetfly
ons 8.jan	00:10	Natt	A	01R	NOZ645	B738	Jetfly
tor 9.jan	00:25	Natt	A	01R	SAS9049	A319	Jetfly
tor 9.jan	06:25	Natt	A	01R	UPS284	B763	Jetfly
man 13.jan	00:17	Natt	D	19L	NOZ96F	B738	Jetfly
man 13.jan	00:23	Natt	D	19L	VKG4561	A333	Jetfly
man 13.jan	00:35	Natt	D	19L	SAS1334	A319	å
man 13.jan	23:50	Kveld	A	19L	DLH6YM	A20N	Jetfly
tir 14.jan	06:16	Natt	D	19L	DLH5EK	A20N	Jetfly
tir 14.jan	06:20	Natt	D	19L	DLH2VR	A20N	Jetfly
lør 18.jan	06:25	Natt	D	19L	DLH2VR	A20N	Jetfly
søn 19.jan	06:10	Natt	D	19L	DLH2VR	A20N	Jetfly
tor 23.jan	23:50	Kveld	A	01L	BIX05C	A319	Jetfly
tir 28.jan	06:23	Natt	A	01R	UPS284	B763	Jetfly

Det var 3 mulige avik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 22:30 - 24:00.

Det var 15 mulige avik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 00:00 -06:30.

Av disse 18 skjedde 19 mulige avik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 22 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhets hensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

lør 4. jan, søn 5., tir 7., tor 9., tir 14., fre 24., tir 28. januar og er ikke registrert som avik 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 januar måned.

januar 2025 – 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	338	236	0	7	95	69,8	30,2
Night	5	5	0	0	0	100,0	0,0
Sum	343	241	0	7	95	70,3	29,7

januar 2025 – 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	807	134	373	197	103	62,8	37,2
Night	8	2	0	6	0	25,0	75,0
Sum	815	136	373	203	103	62,5	37,5

januar 2025 – 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	3	2	0	0	1	66,7	33,3
Night	1	1	0	0	0	100,0	0,0
Sum	4	3	0	0	1	75,0	25,0

januar 2025 – 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	9	0	8	0	1	88,9	11,1
Night	7	0	7	0	0	100,0	0,0
Sum	16	0	15	0	1	93,8	6,3

januar 2025 – 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	0	0	0	0	0		
Sum	0	0	0	0	0		

januar 2025 – 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	1	0	1	0	0	100,0	0,0
Sum	1	0	1	0	0	100,0	0,0

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly-kategori
man 6.jan	22:32	Kveld	A	01R	WIF1HX	DH8A	Propellfly
søn 12.jan	22:32	Kveld	D	19L	WIF5NR	DH8A	Propellfly
tor 23.jan	23:13	Kveld	A	01R	WIF8RA	DH8A	Propellfly
søn 26.jan	22:40	Kveld	D	19L	WIF5NR	DH8B	Propellfly

Det var 4 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 4 skjedde 3 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, sikkerhets hensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til: tor 9., tir 14., fre 24.

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 ¹

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

¹ 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.

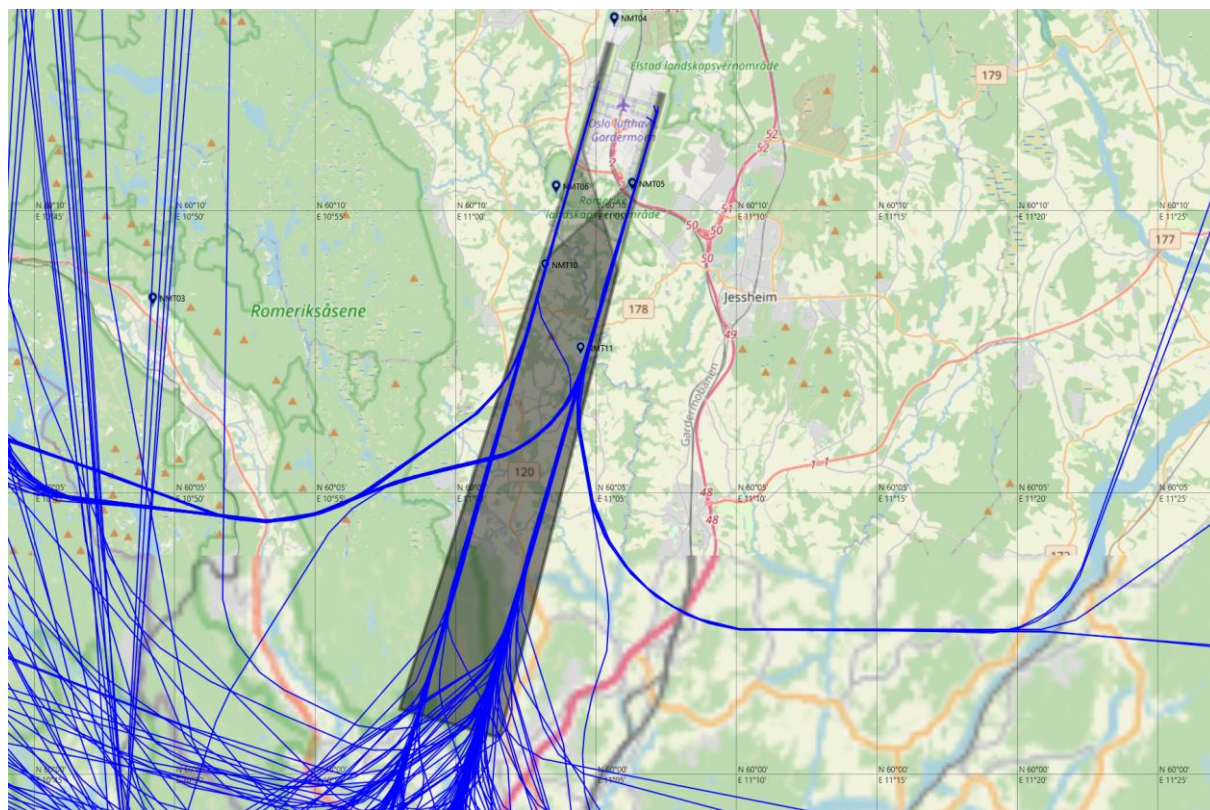
9.3 LANDINGER OG AVGANGER

FORORD	2
SAMMENDRAG	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	3
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>	39
Air Baltic	39
Air France	40
Austrian	41
British Airways	42
Brussels Airlines.....	43
Emirates.....	44
Danish Air Transport	45
Euro wings	46
European Air Transport, EAT	47
Finnair	48
Iberia	49
Icelandair.....	50
KLM	51
Korean Air	52
LOT	53
Lufthansa.....	54
Luxair	55
Norse Atlantic Airways	56
Norwegian (Boeing 737-800), innland	57

Norwegian, utland	58
Qatar Airways	59
Ryanair	60
SAS (Airbus).....	61
SAS (Airbus Neo)	62
SAS (Canadian Regional Jet)	63
SAS (Boeing)	64
Swiss	65
TAP Portugal.....	66
Thomas Cook Airlines Scandinavia	67
Turkish Airlines	68
United Parcel Service	69
Widerøe	70
Wizz Air	71
VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER.....	72
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	94
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG.....	98

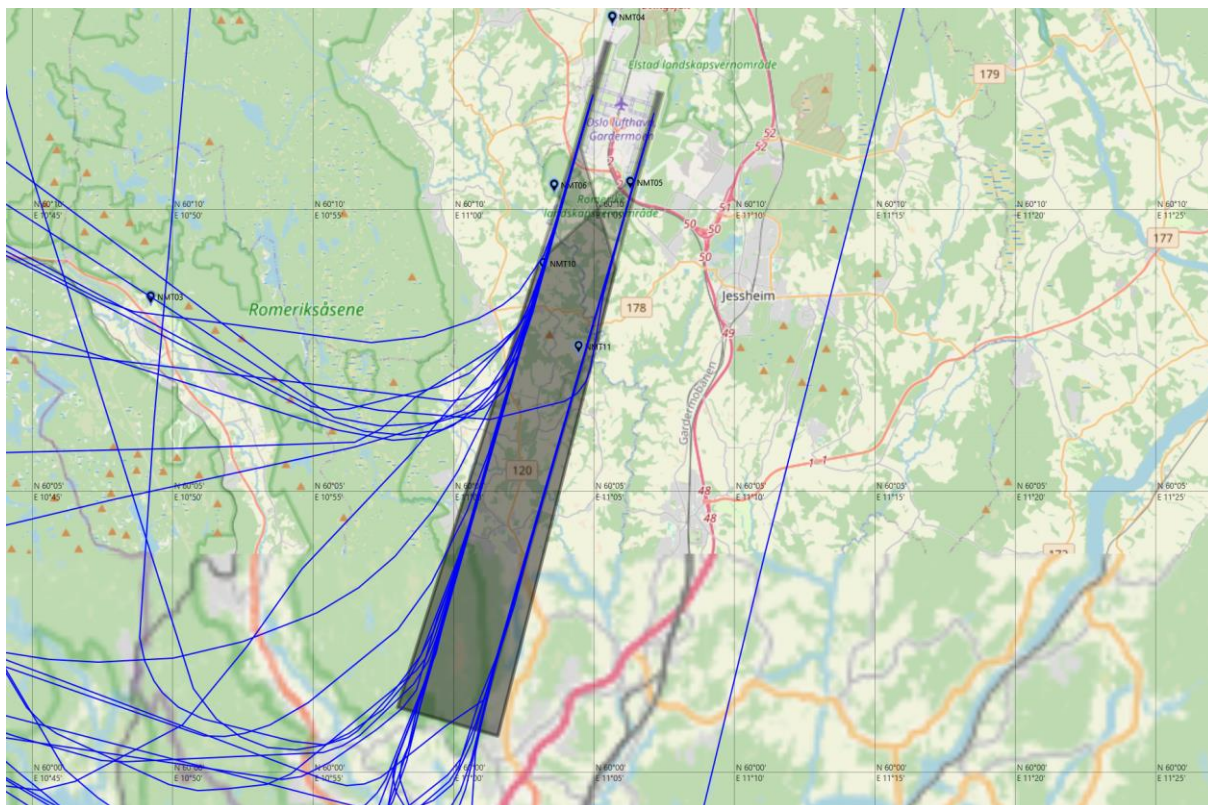
9.3.1 Landinger

Landinger fra sør med jetfly, eksempel dag med nordlig trafikkretning hele dagen



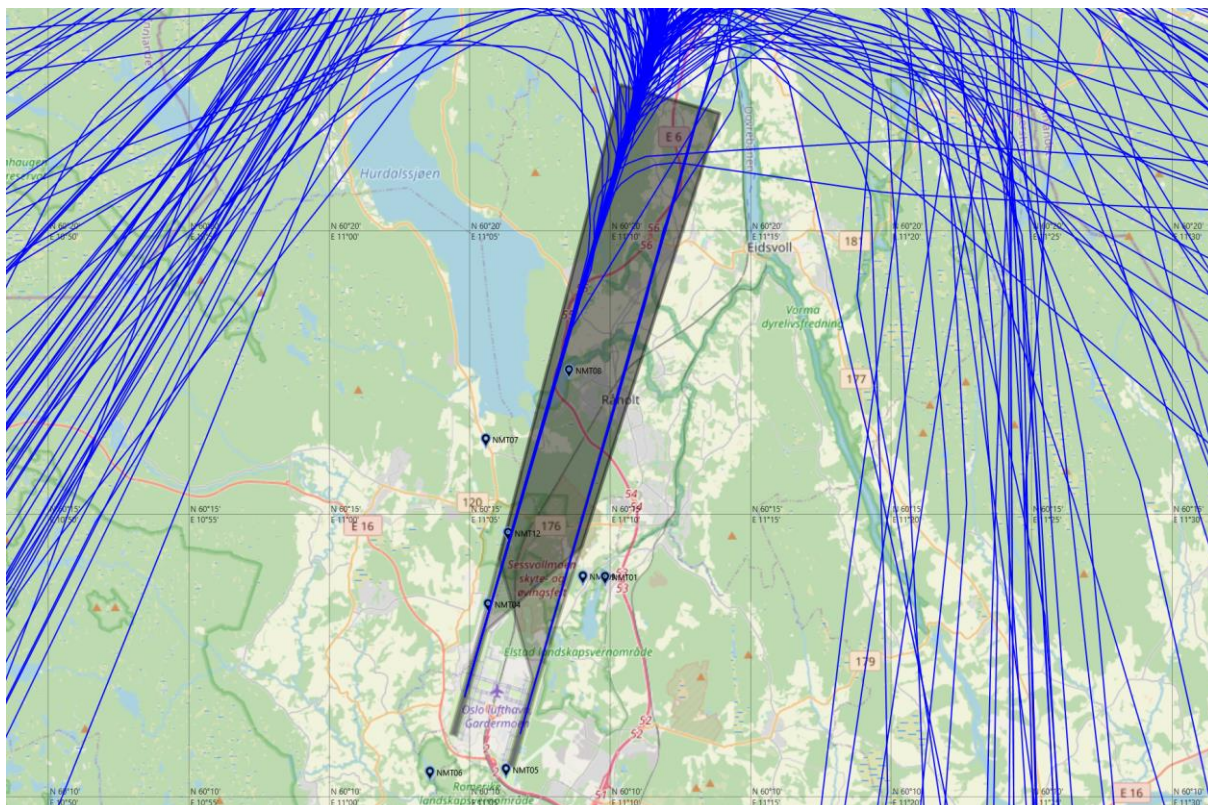
Figur 2. fredag 31.01.2025 – landinger med jetfly, 260 stk.

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



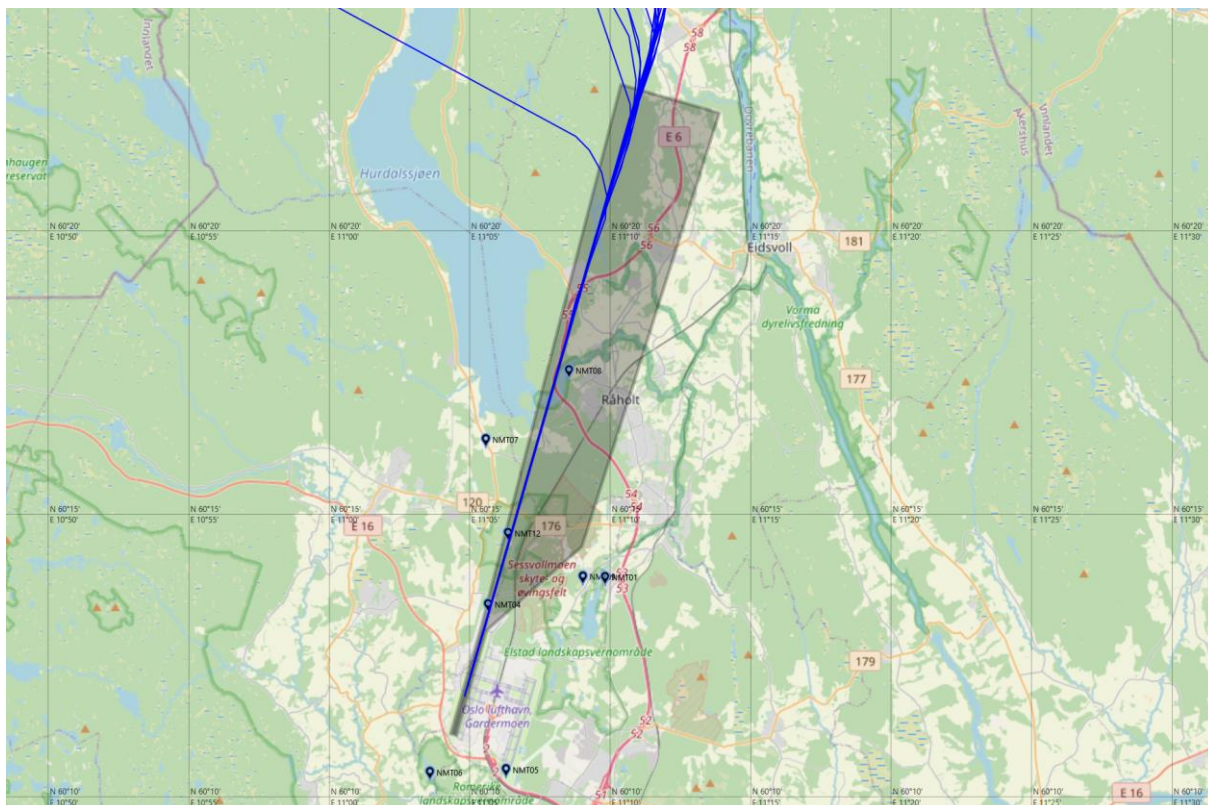
Figur 3. fredag 31.01.2025 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 31 stk.

Landinger fra nord med jettfly, eksempel dag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 4. fredag 19.01.2025 – landinger jettfly, 227 stk.

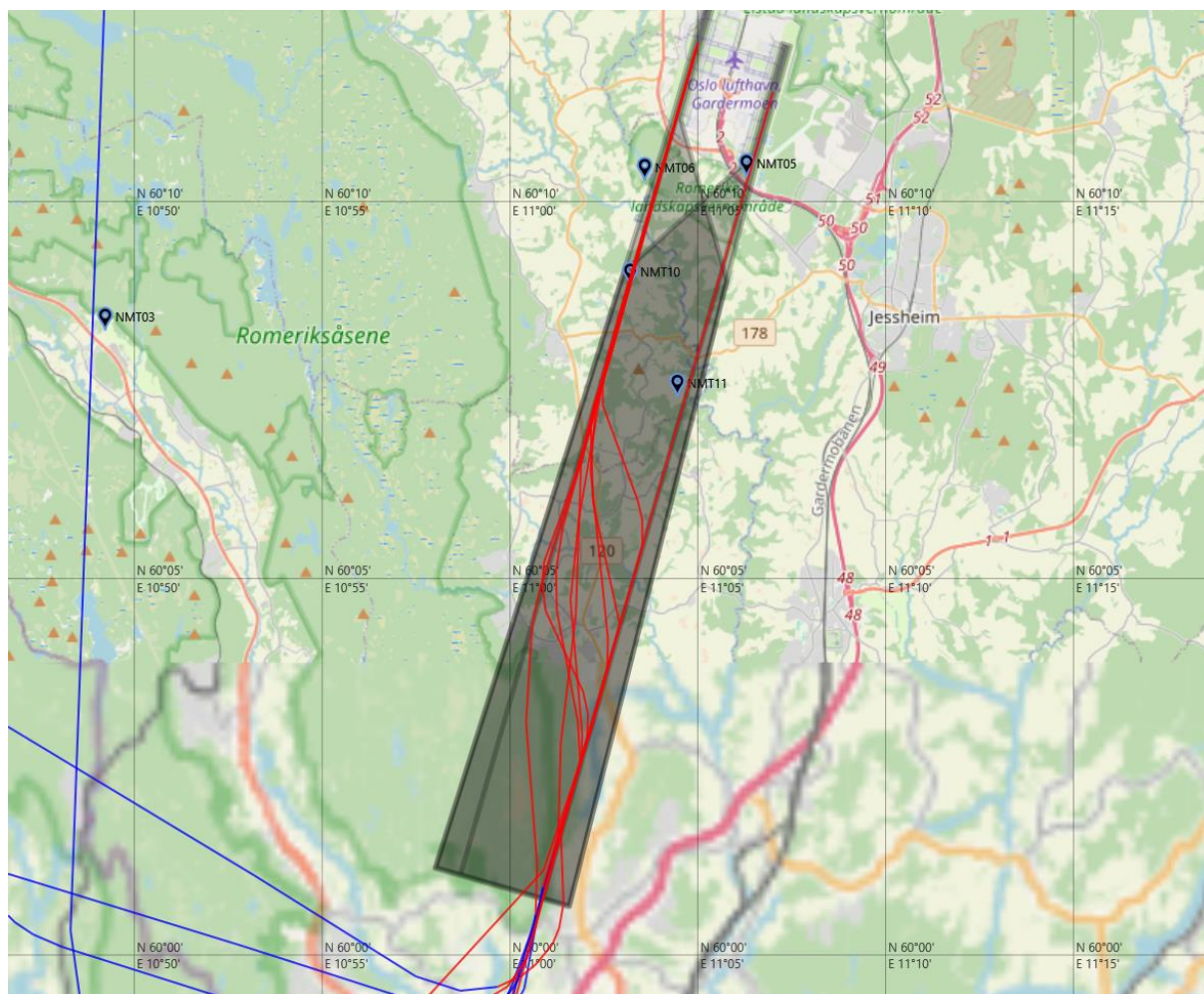
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempel dag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 5. fredag 19.01.2025 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 19 stk..

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

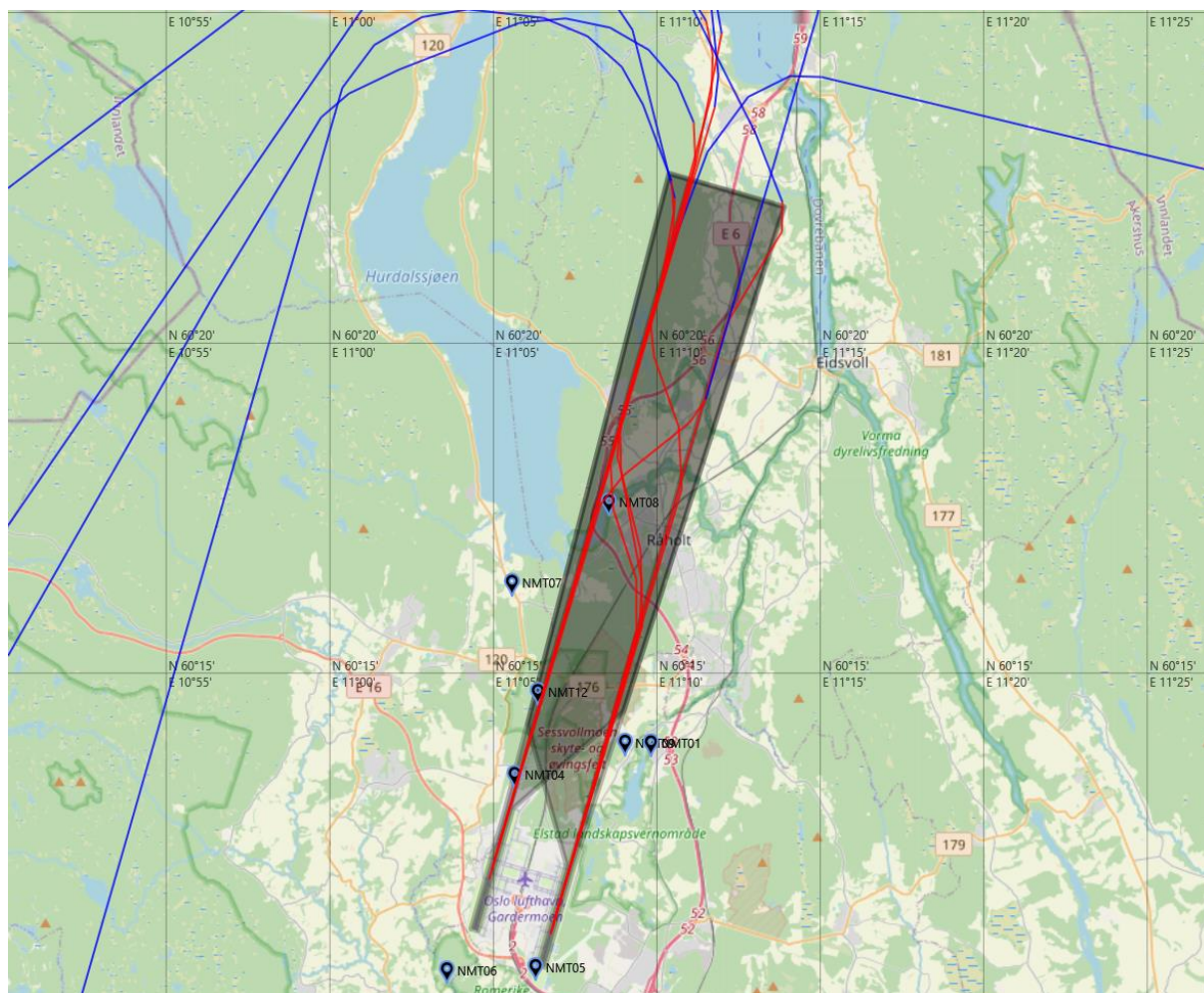
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 6. 9 flygninger.

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

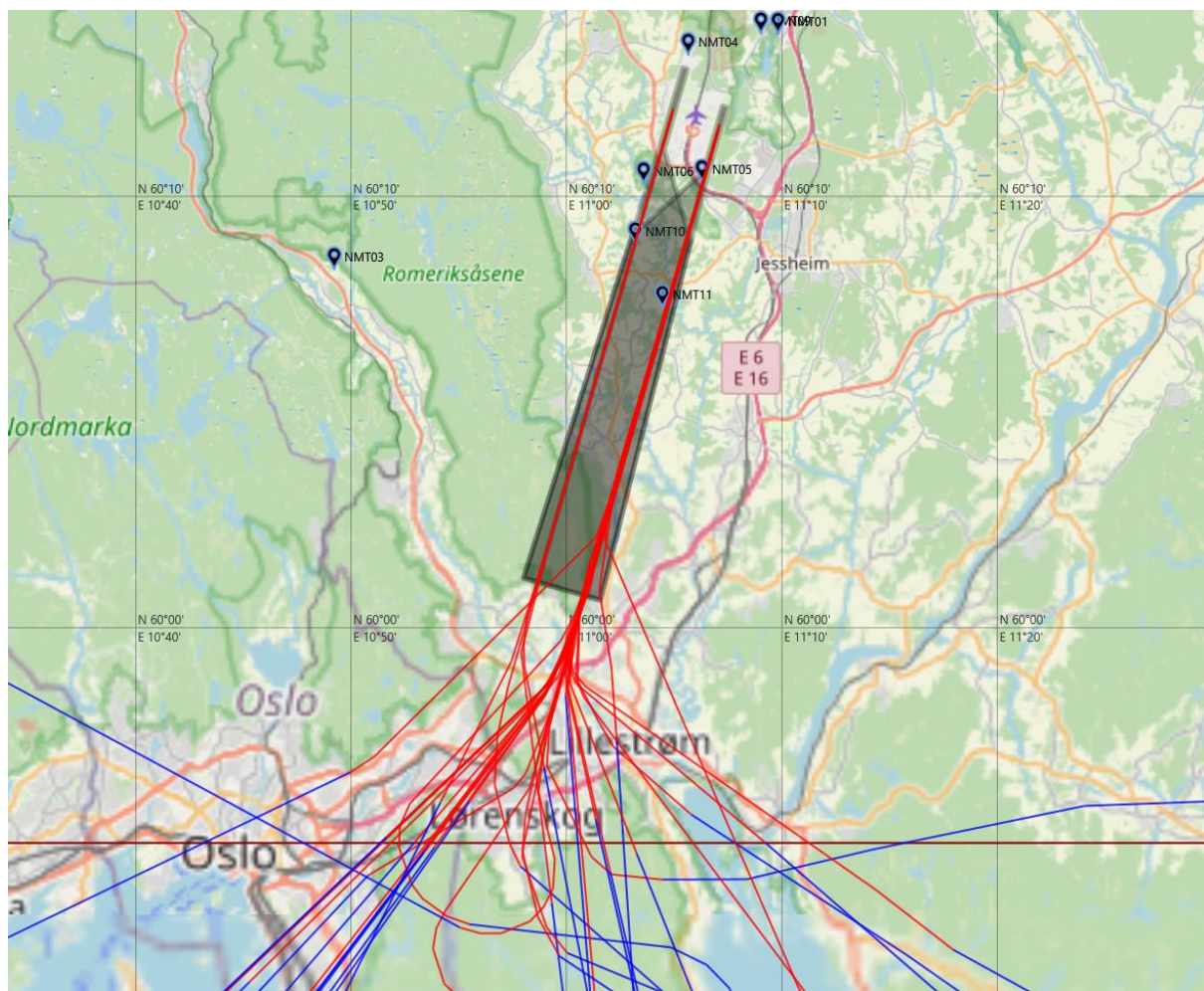
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 9 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

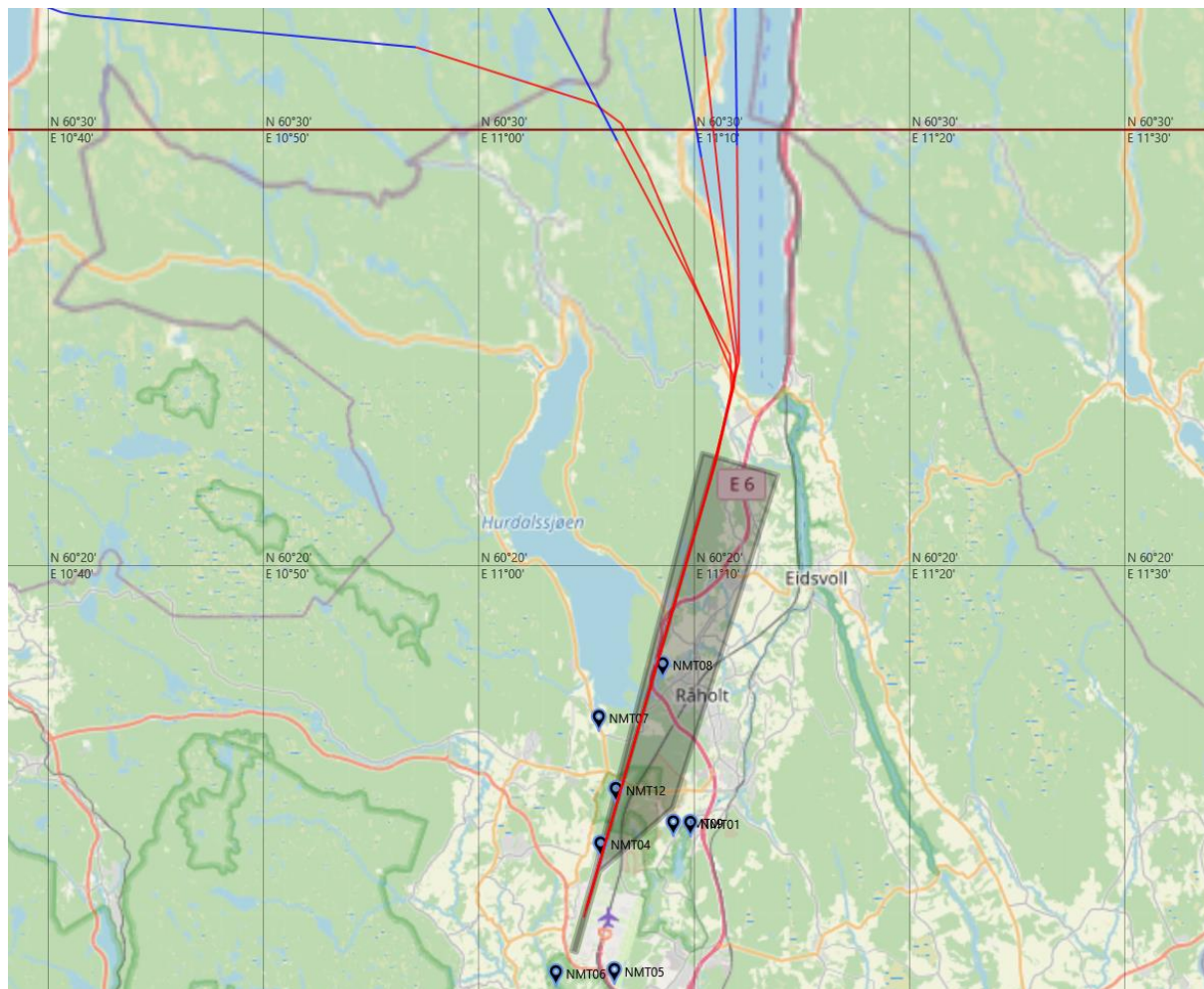
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00



Figur 8. 34 flygninger

Rødfarget 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		3917	0	27	6	99,3 %	0,7 %
01R	mot nord fra østre bane		198	0	4	0	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	0	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19L-syd	mot sør fra østre bane	sør	441	0	44	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	552	0	15	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		325	0	18	0	94,8 %	5,2 %
Totalt			5433	0	108	6	98,1 %	1,9 %

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		473	0	0	4	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		1	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	0	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		130	0	0	1	0,0 %	0,0 %
Totalt			604	0	0	5	0,0 %	0,0 %

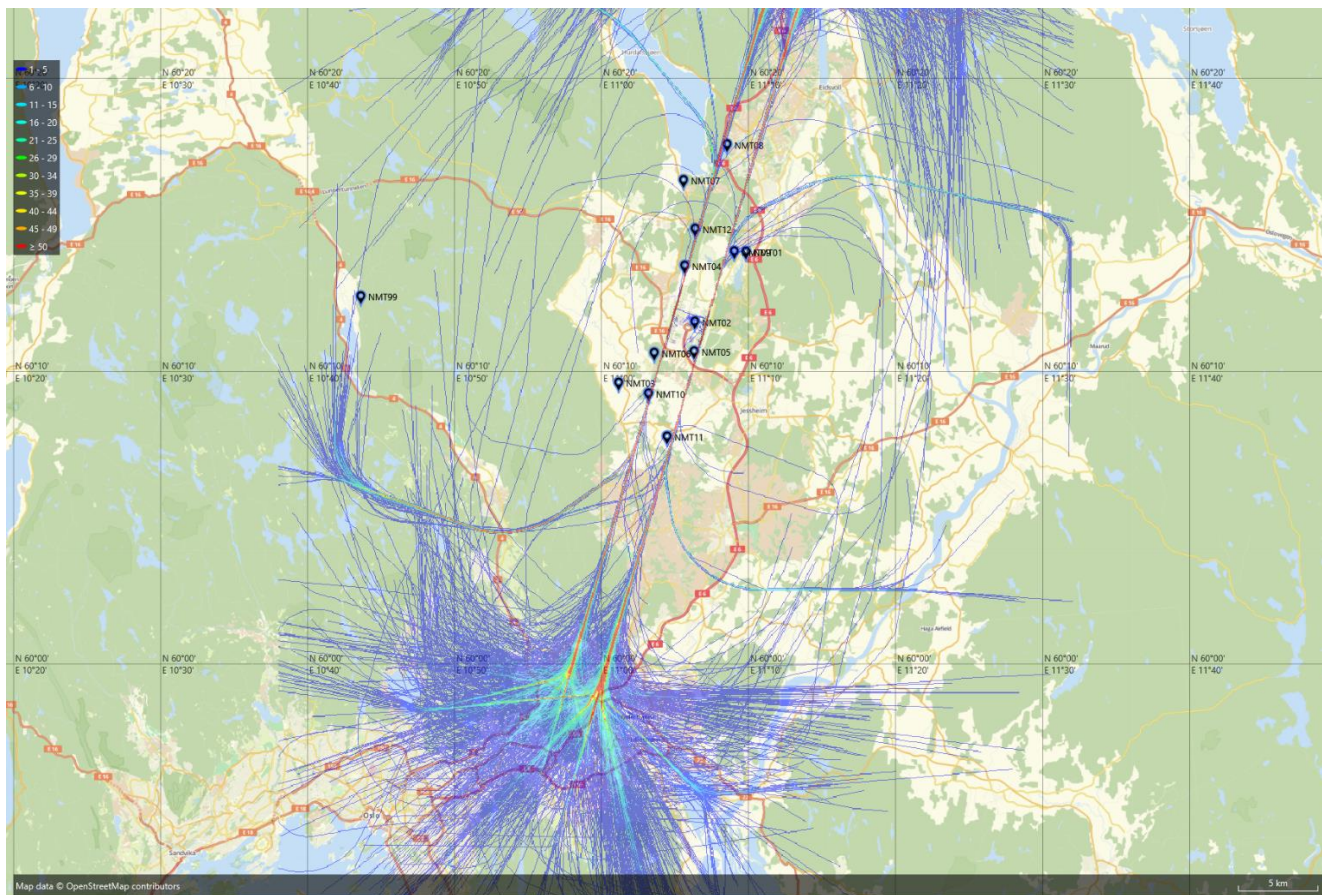
Spesielle forhold gjeldende måned:

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

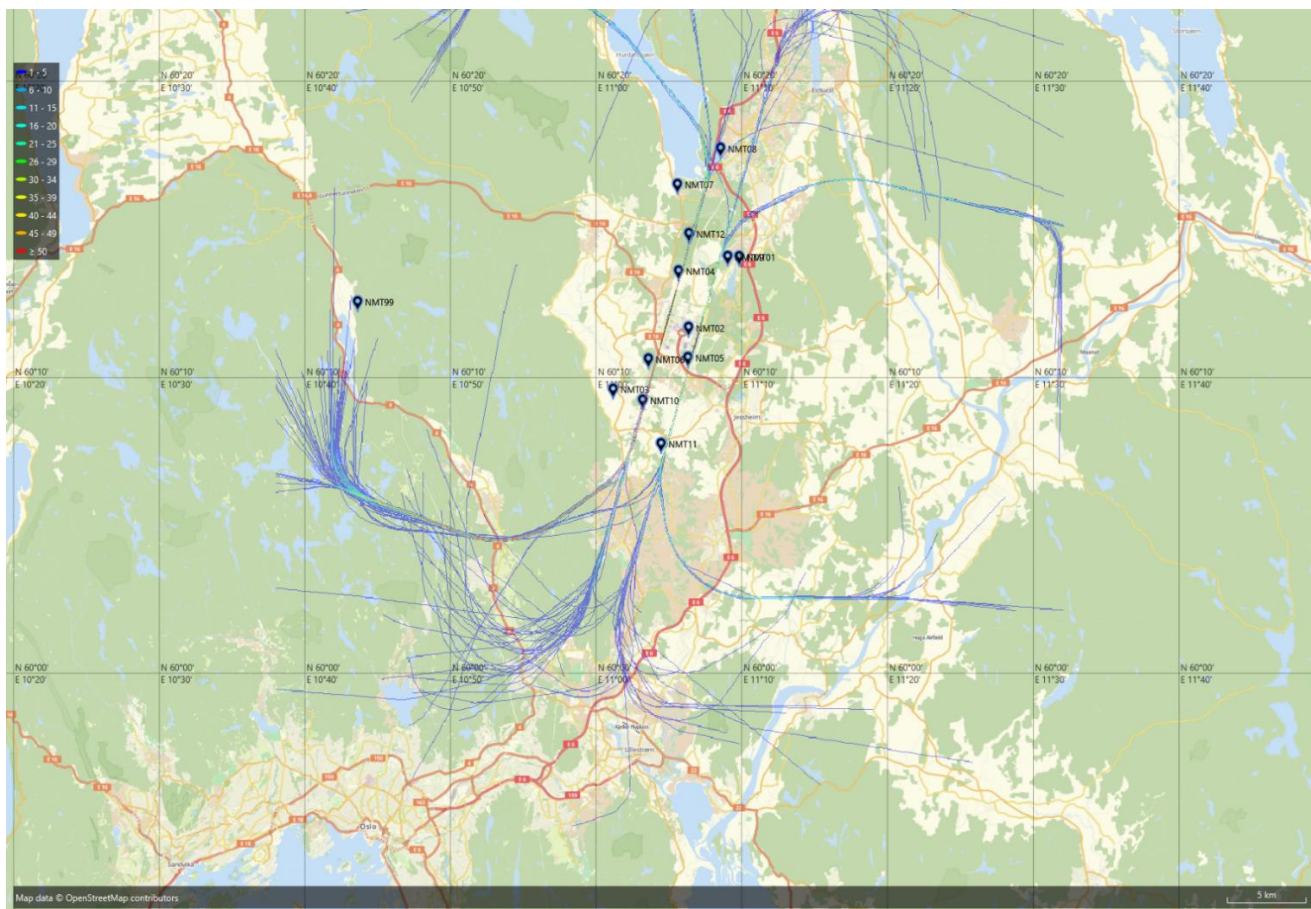
9.3.4 Kurvede landinger, traséutskrifter

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

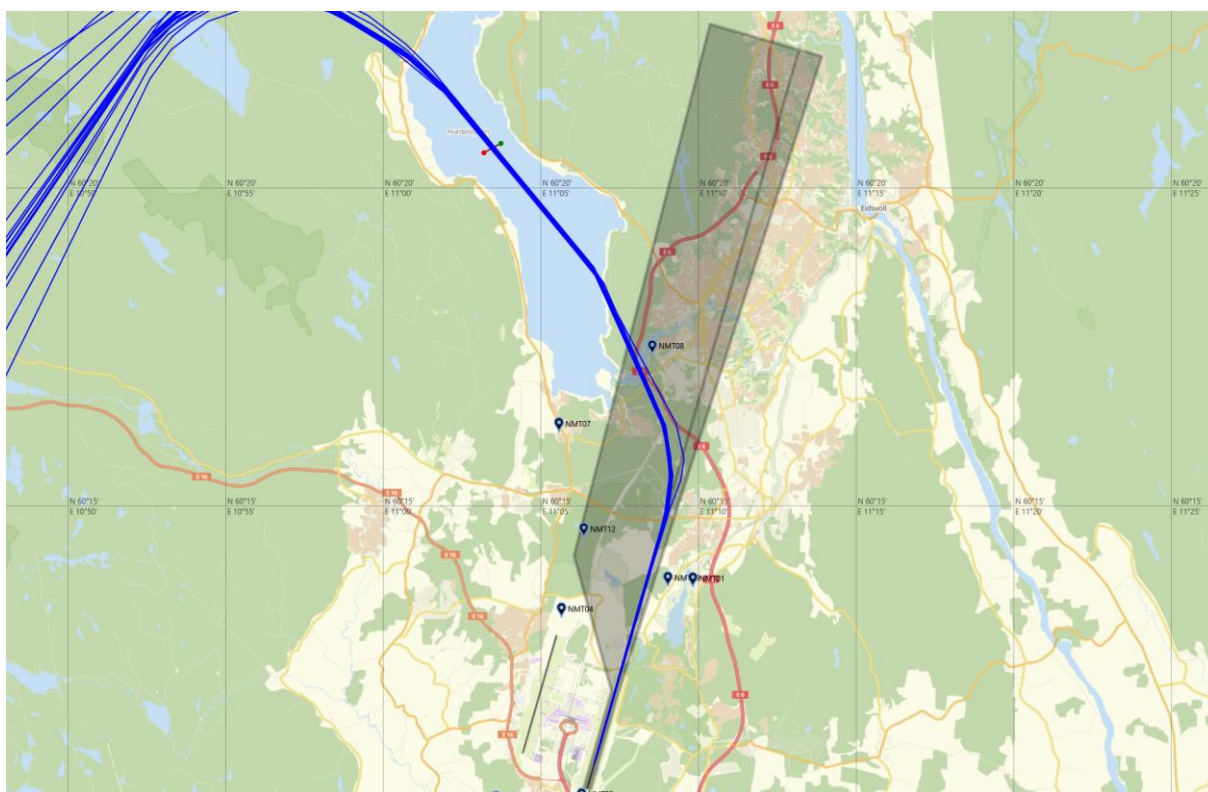


Figur 11 - Ankomster med kurvede prosedyrer

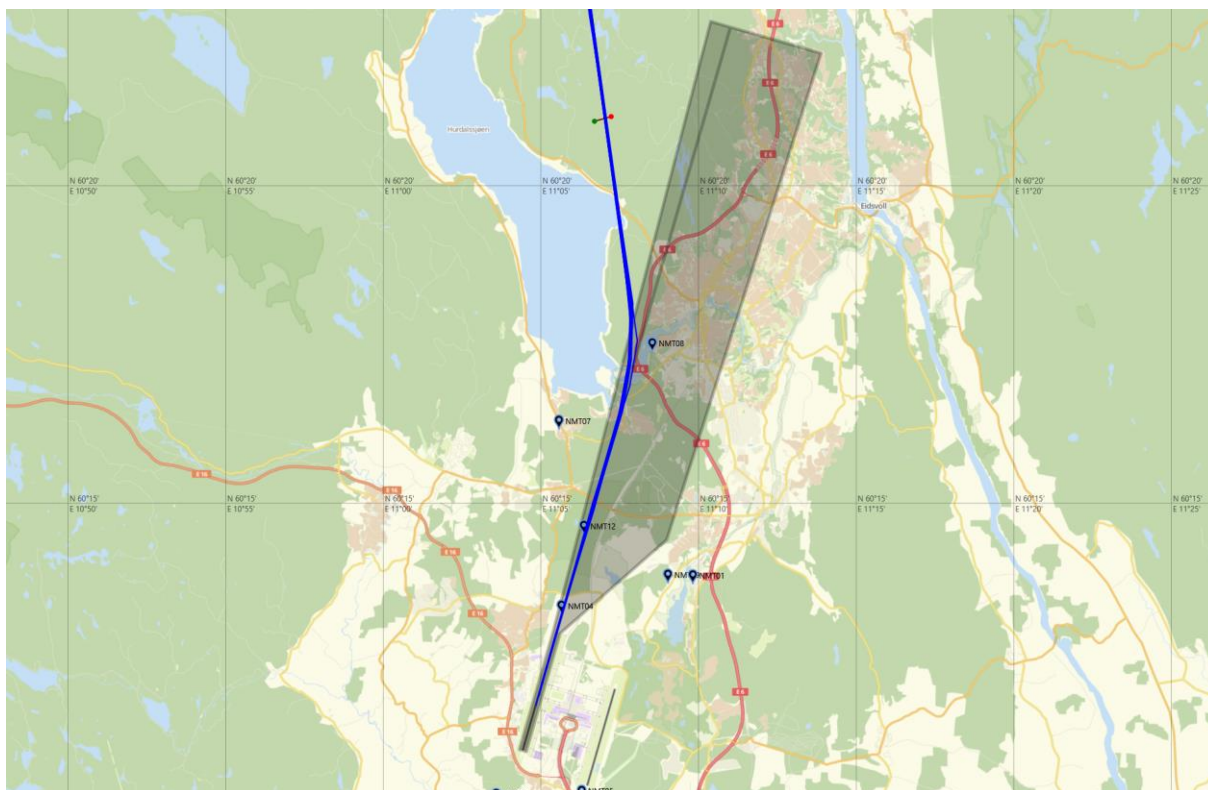
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i januar totalt 481 kurvede landinger.



Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 74 flygninger



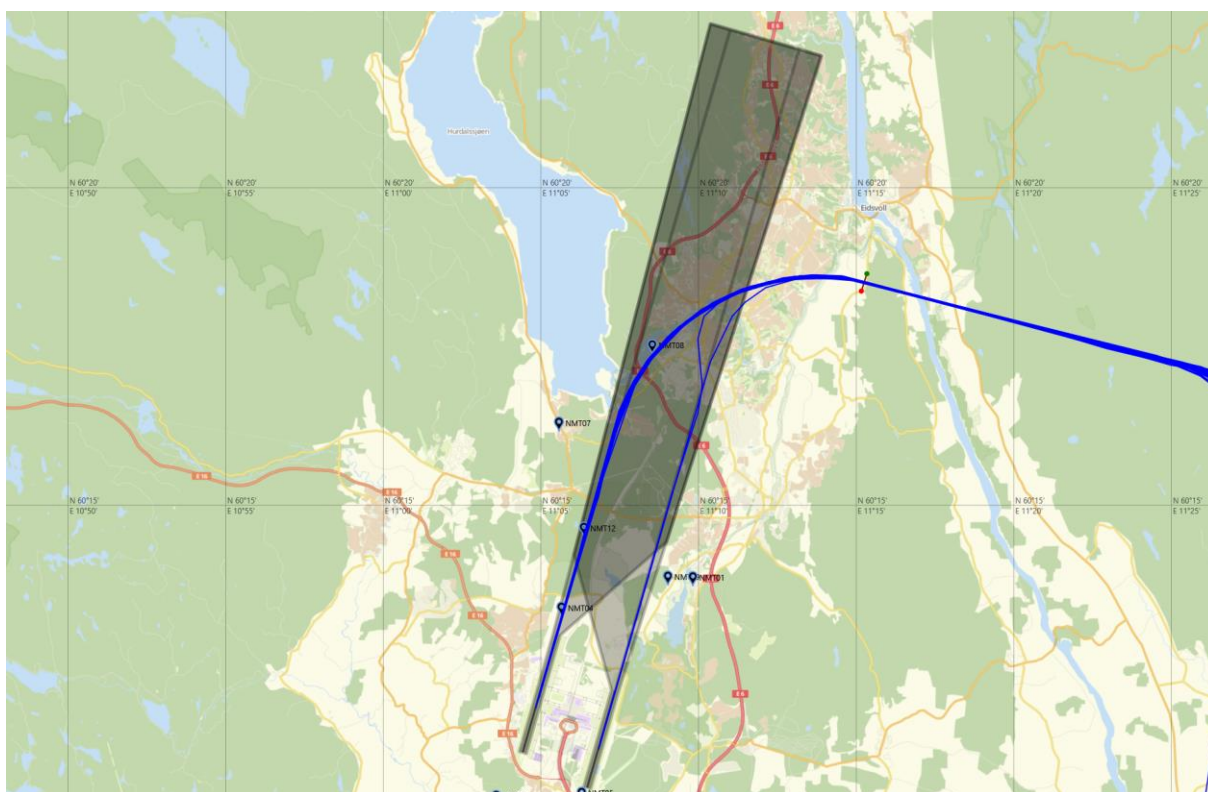
Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 24 flygninger



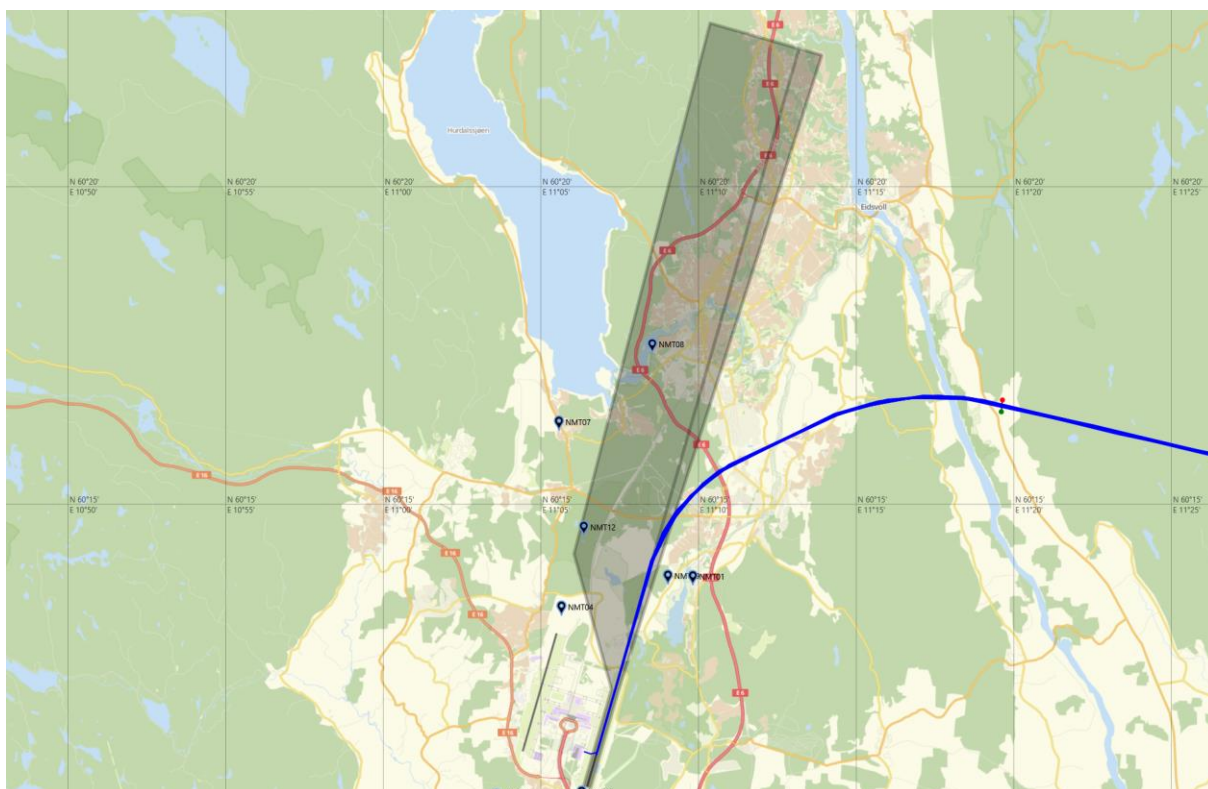
Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 17 flygninger

INGEN

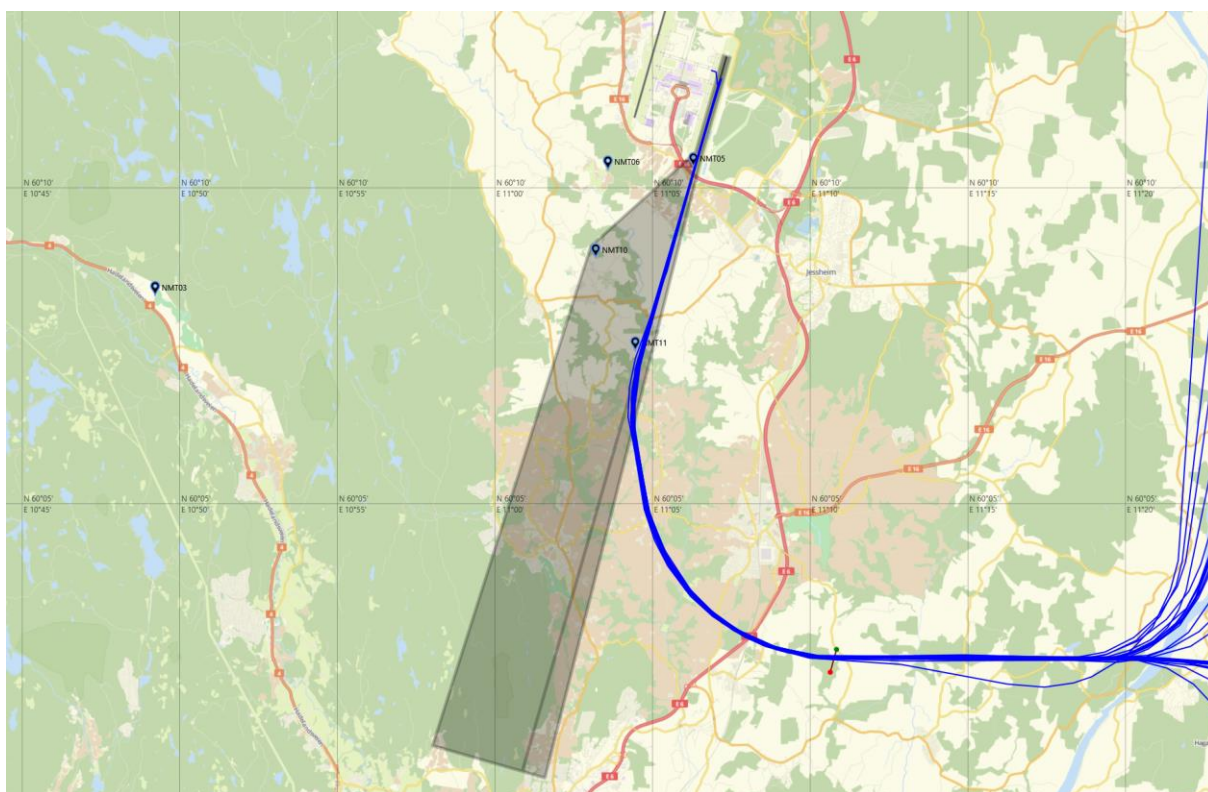
Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 0 flygninger



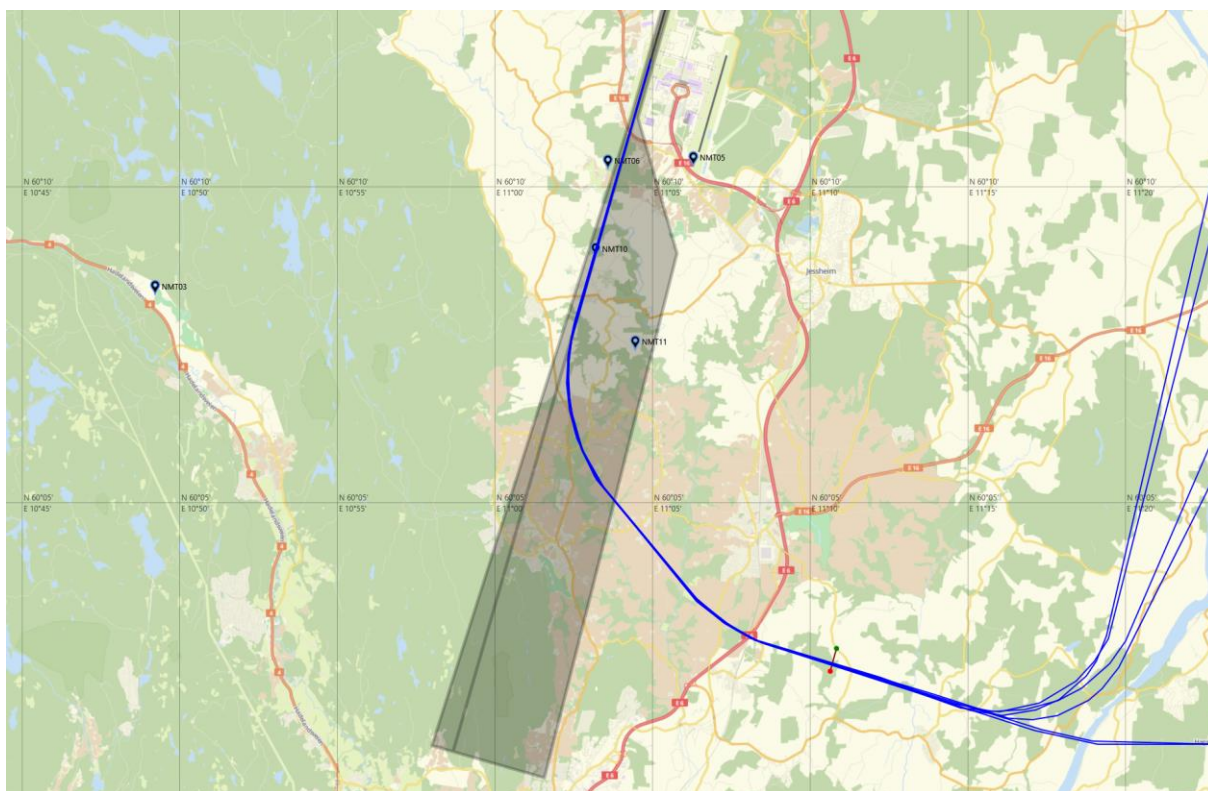
Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 42 flygninger



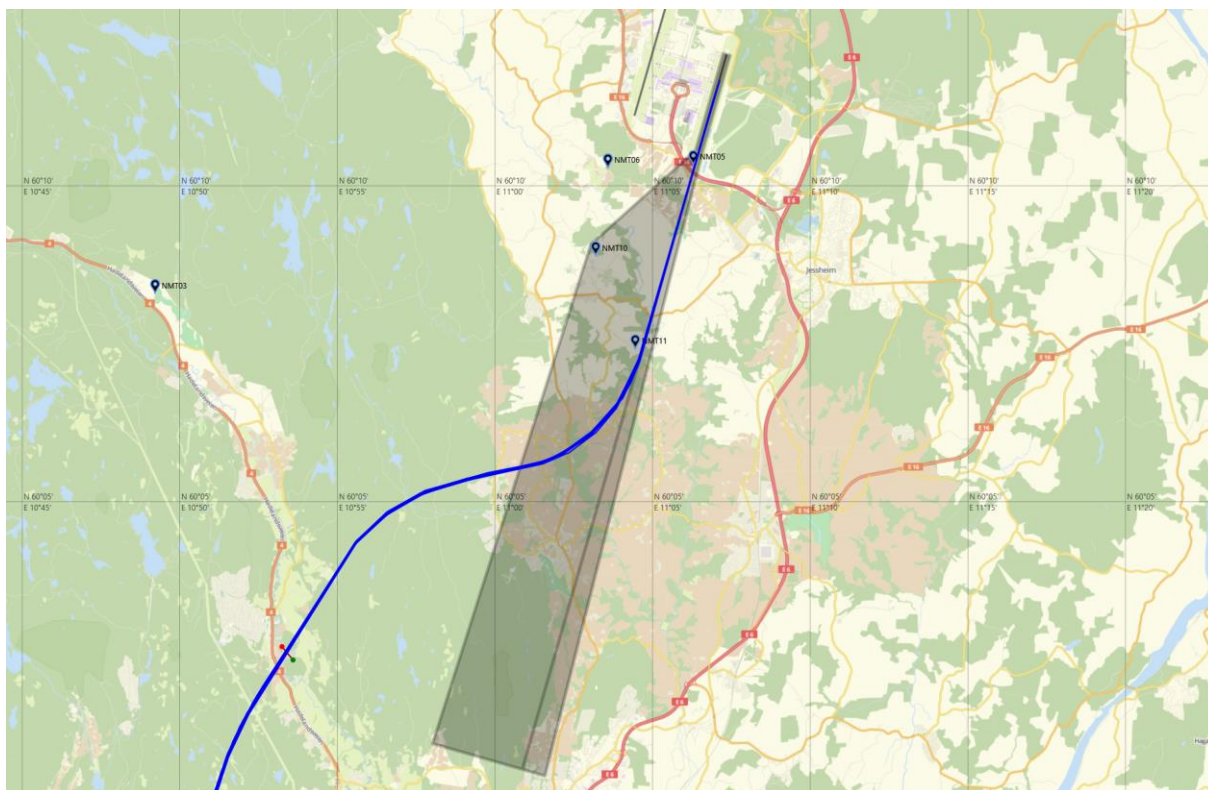
Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 26 flygninger



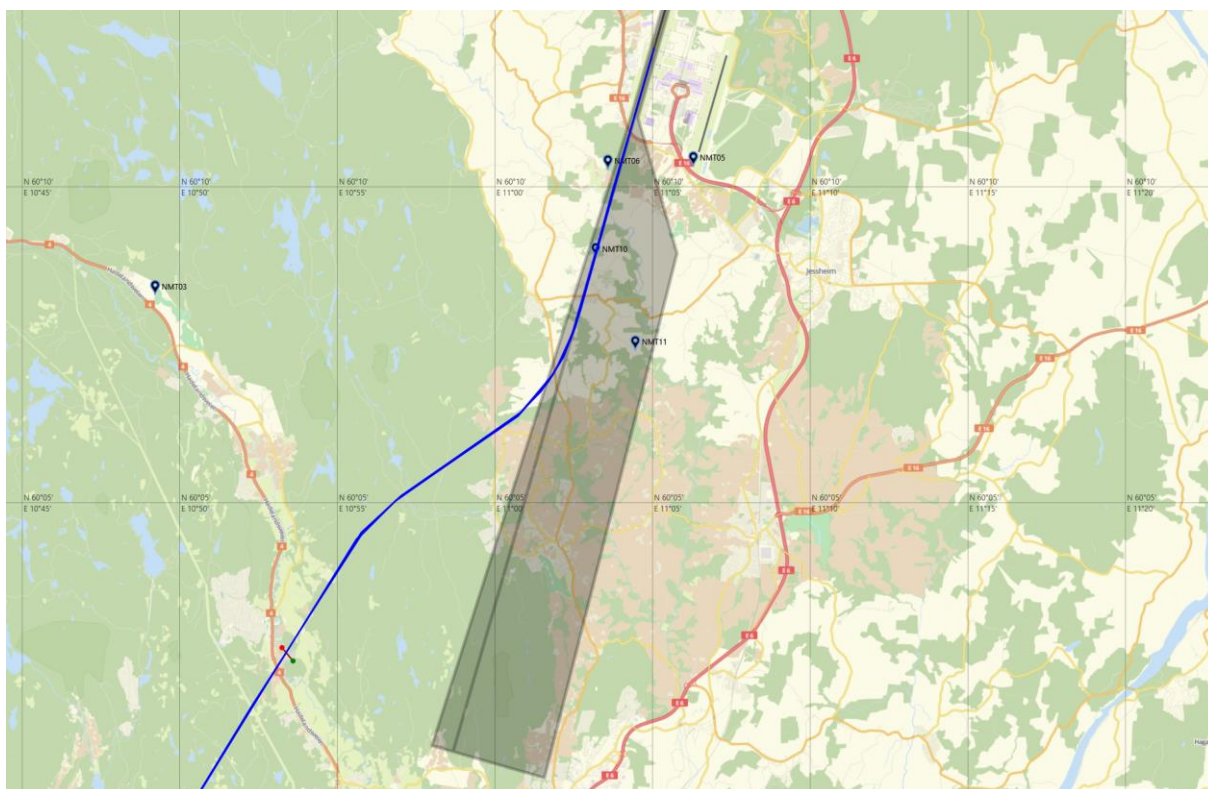
Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 55 flygninger



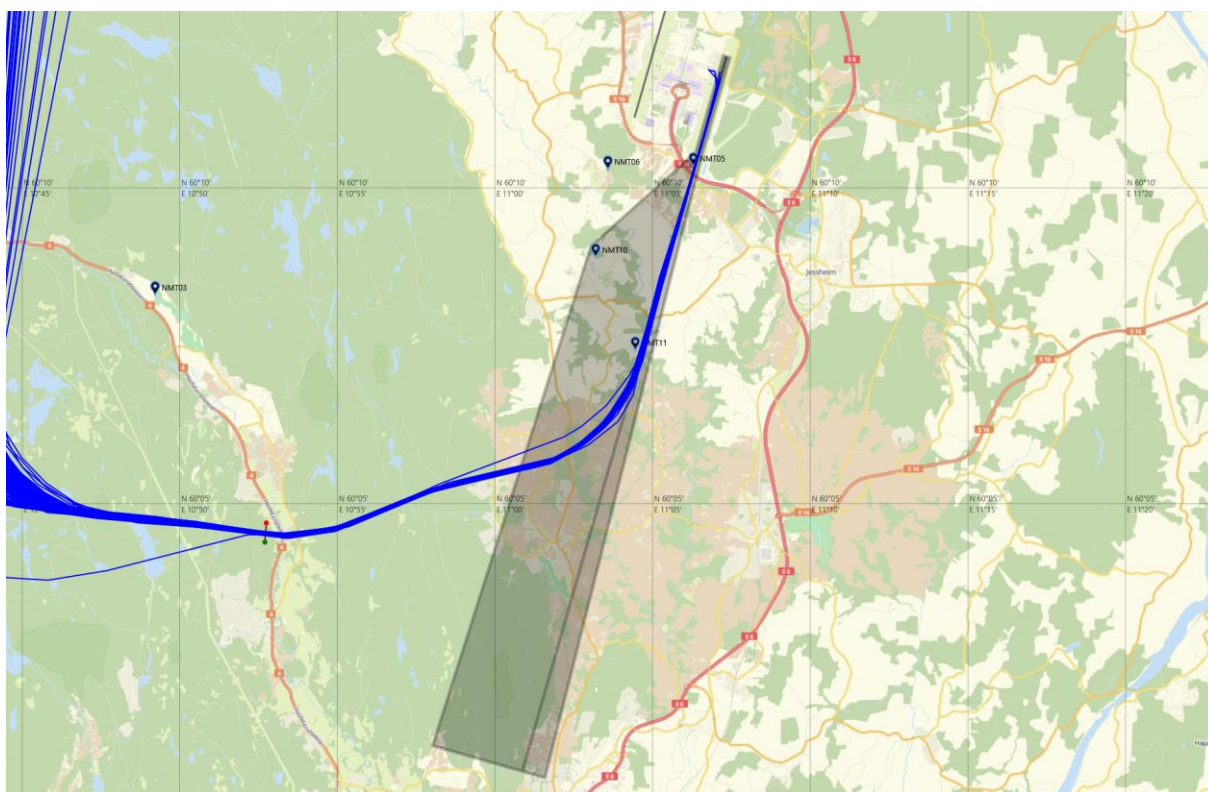
Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 6 flygninger



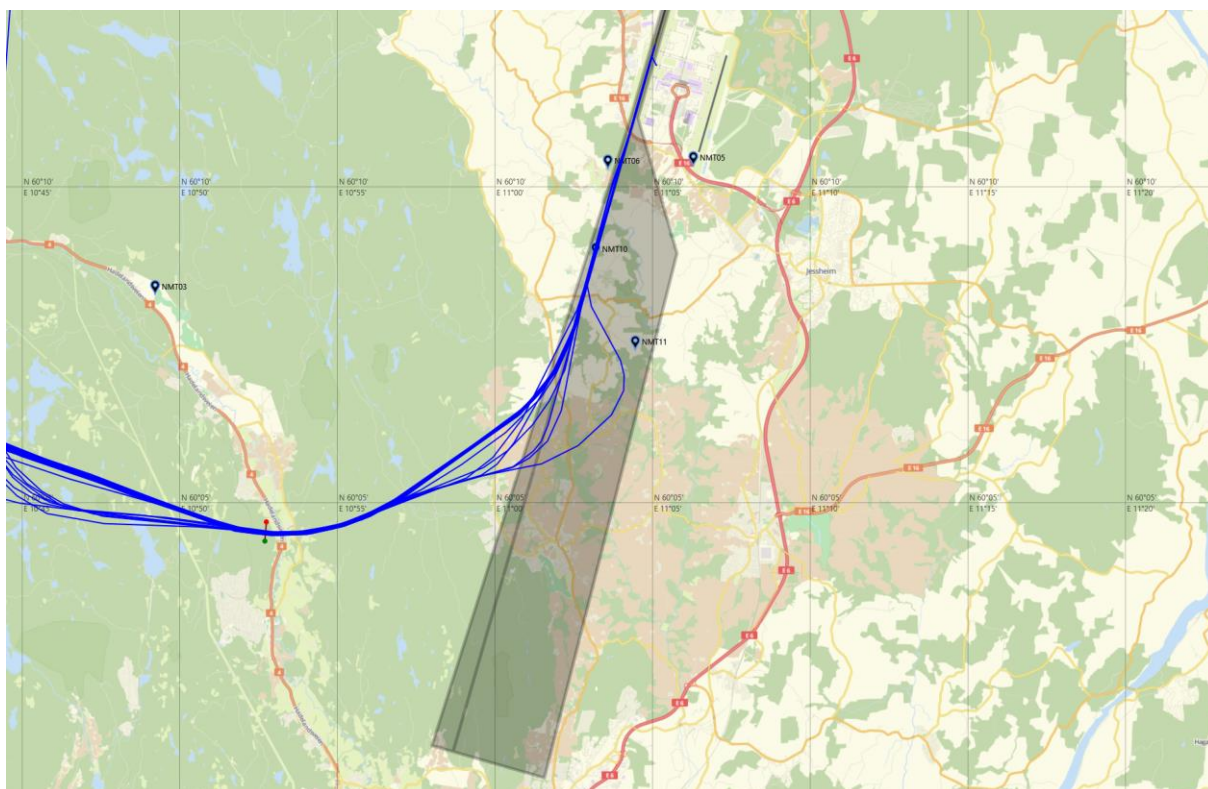
Figur 20. Kurvede landinger SIFOZ – 17 flygninger



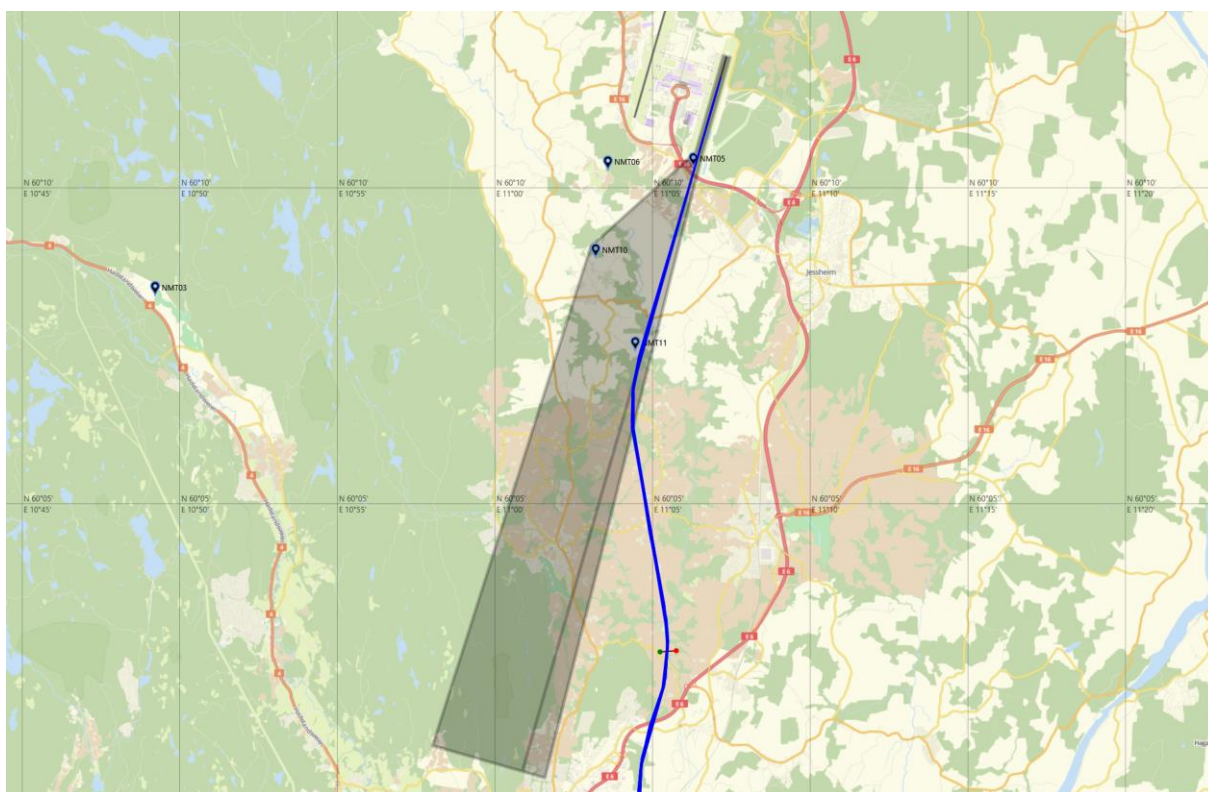
Figur 21. Kurvede landinger ERULO – 5 flygninger



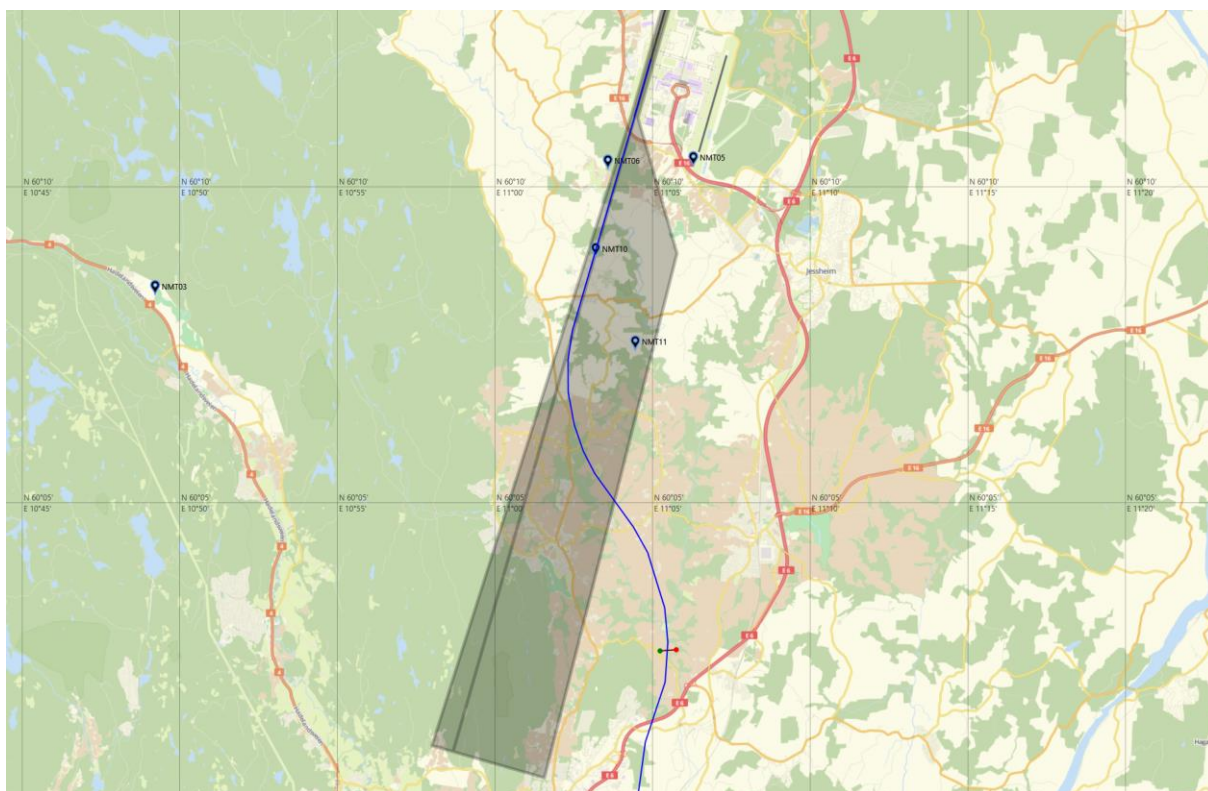
Figur 22. Kurvede landinger RUWOL – 157 flygninger



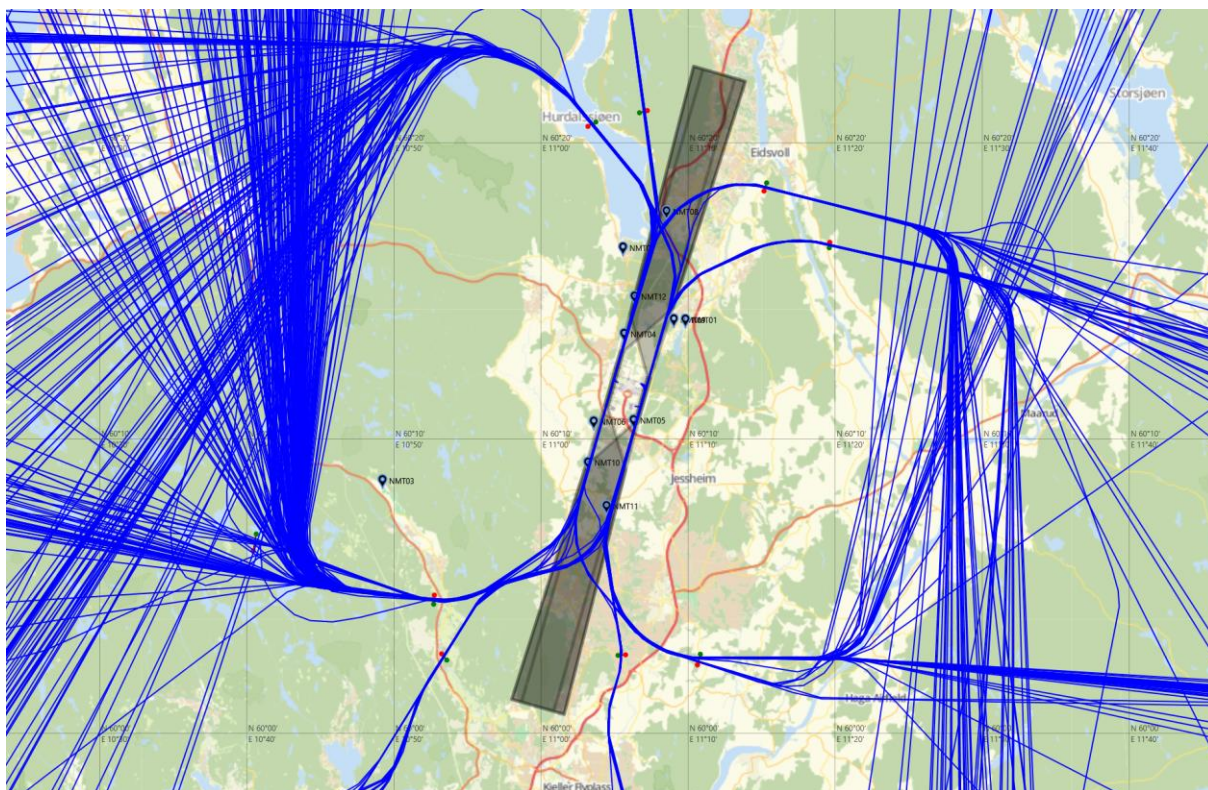
Figur 23. Kurvede landinger ELVUN – 44 flygninger



Figur 24. Kurvede landinger TAVRE – 13 flygninger



Figur 25. Kurvede landinger MONCI – 1 flygning



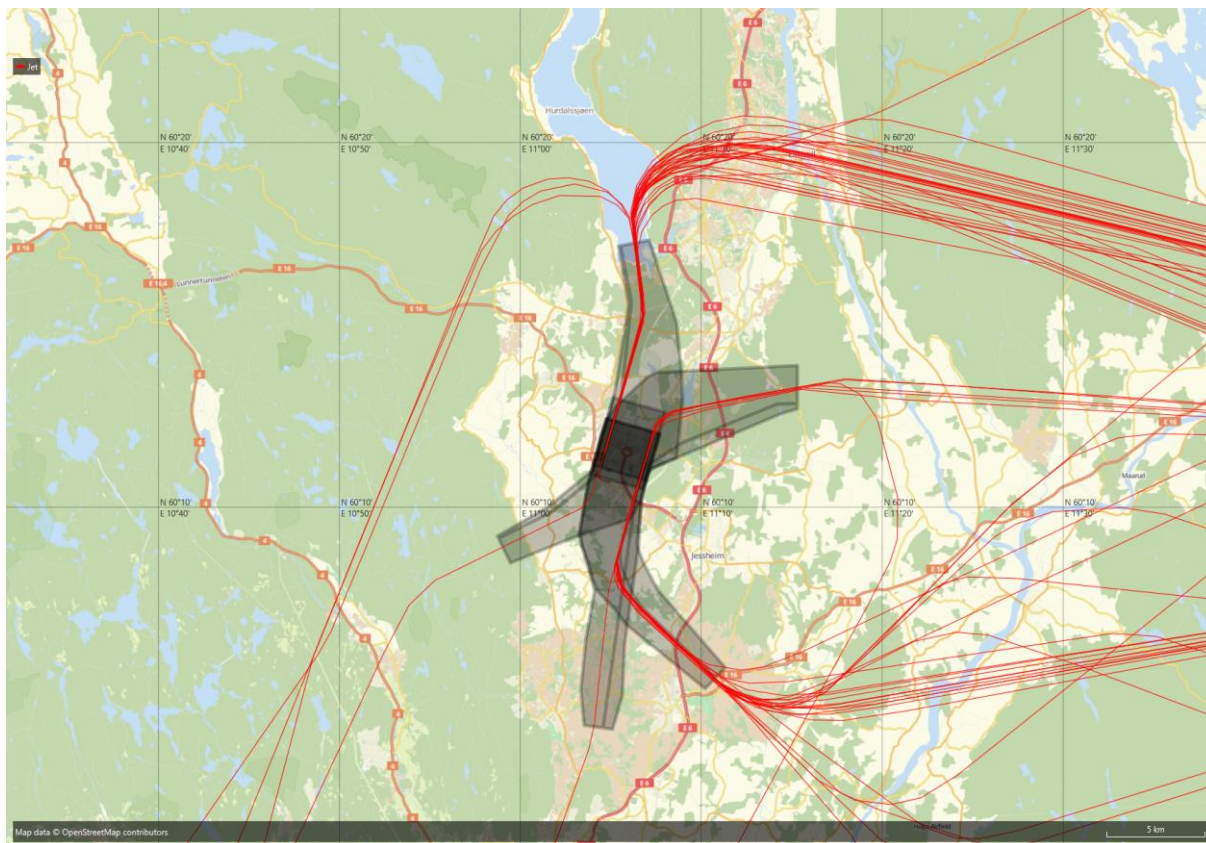
Figur 26. Kurvede landinger totalt – 481 flygninger

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.

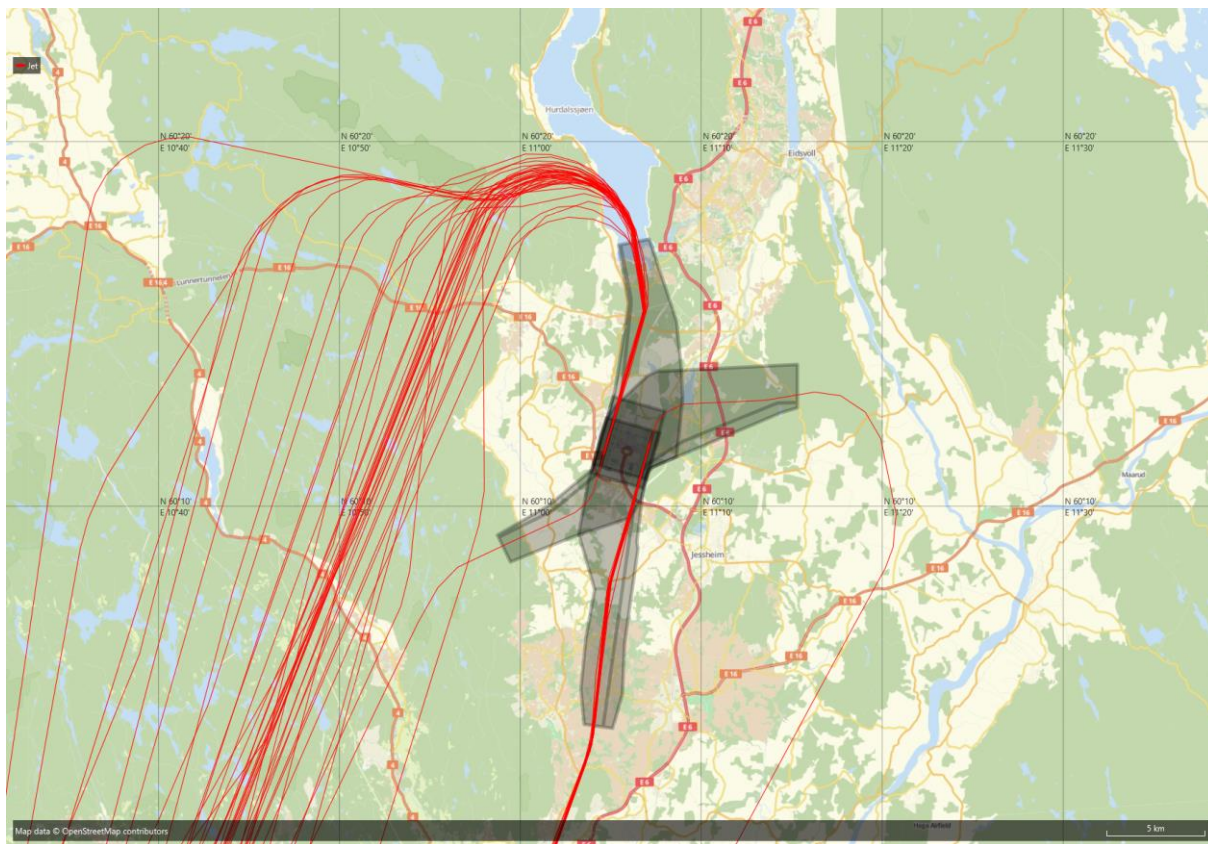
Jetfly (røde traséer) og propellfly (grønne traséer) er underlagt forskjellige regler, se ovenfor.

Air Baltic



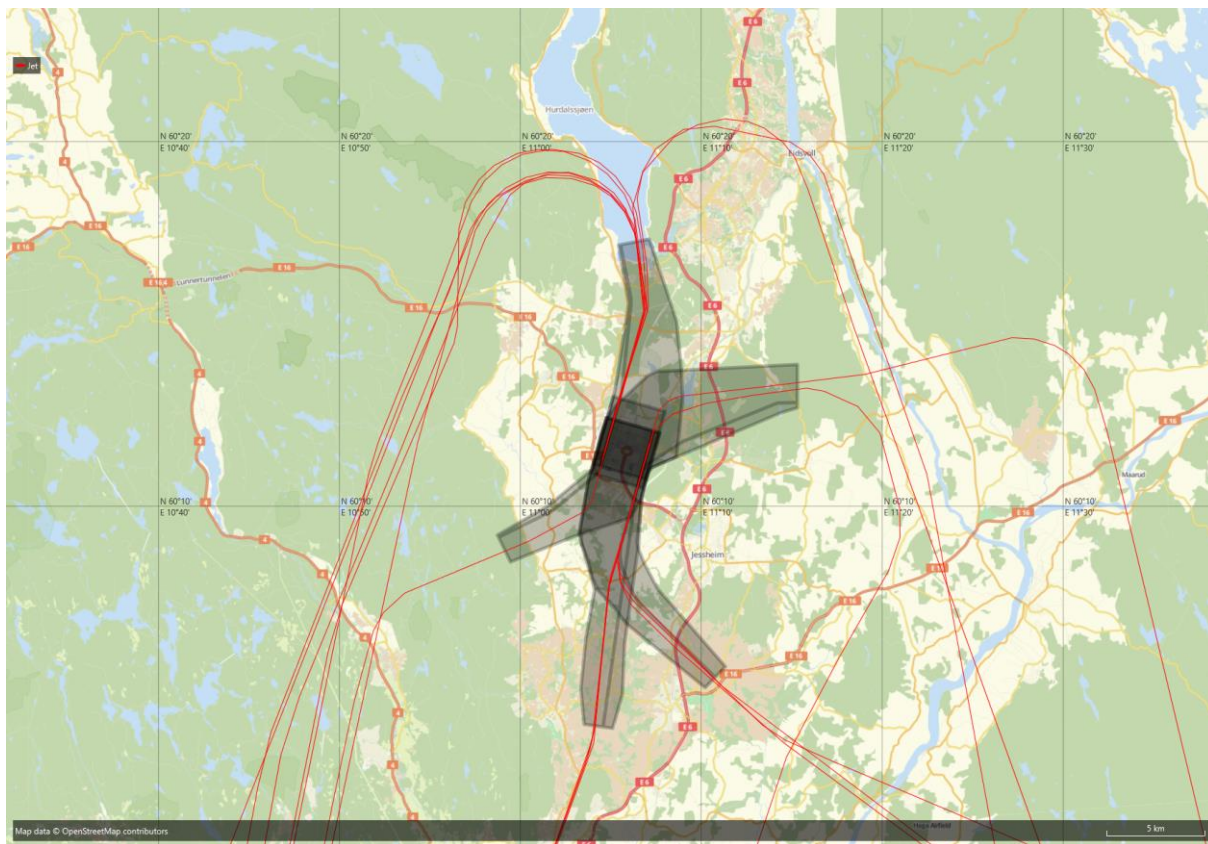
Figur 27. Avganger, Air Baltic – 66 flygninger BCS3 (66)

Air France



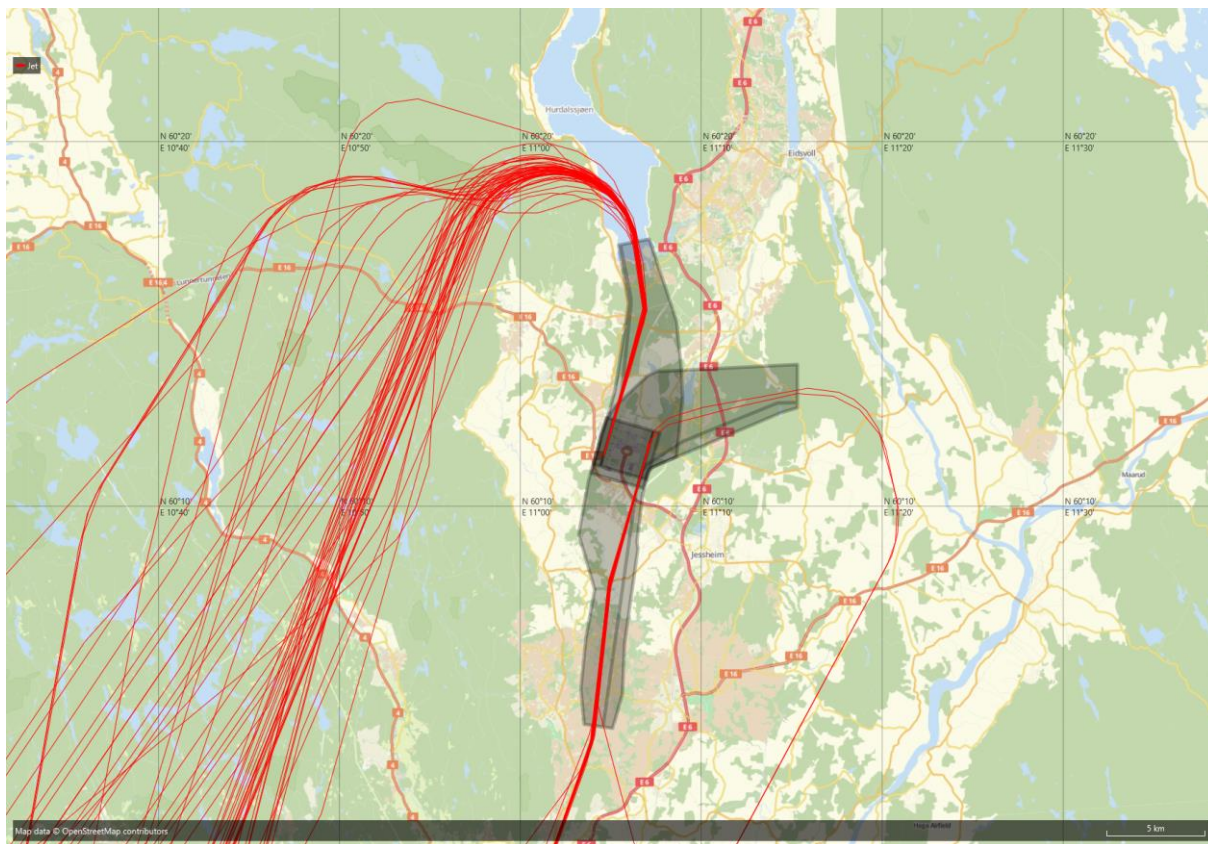
Figur 28. Avganger, Air France - 63 flygninger
A318 (7), A319 (14), A320 (27), A321 (15)

Austrian



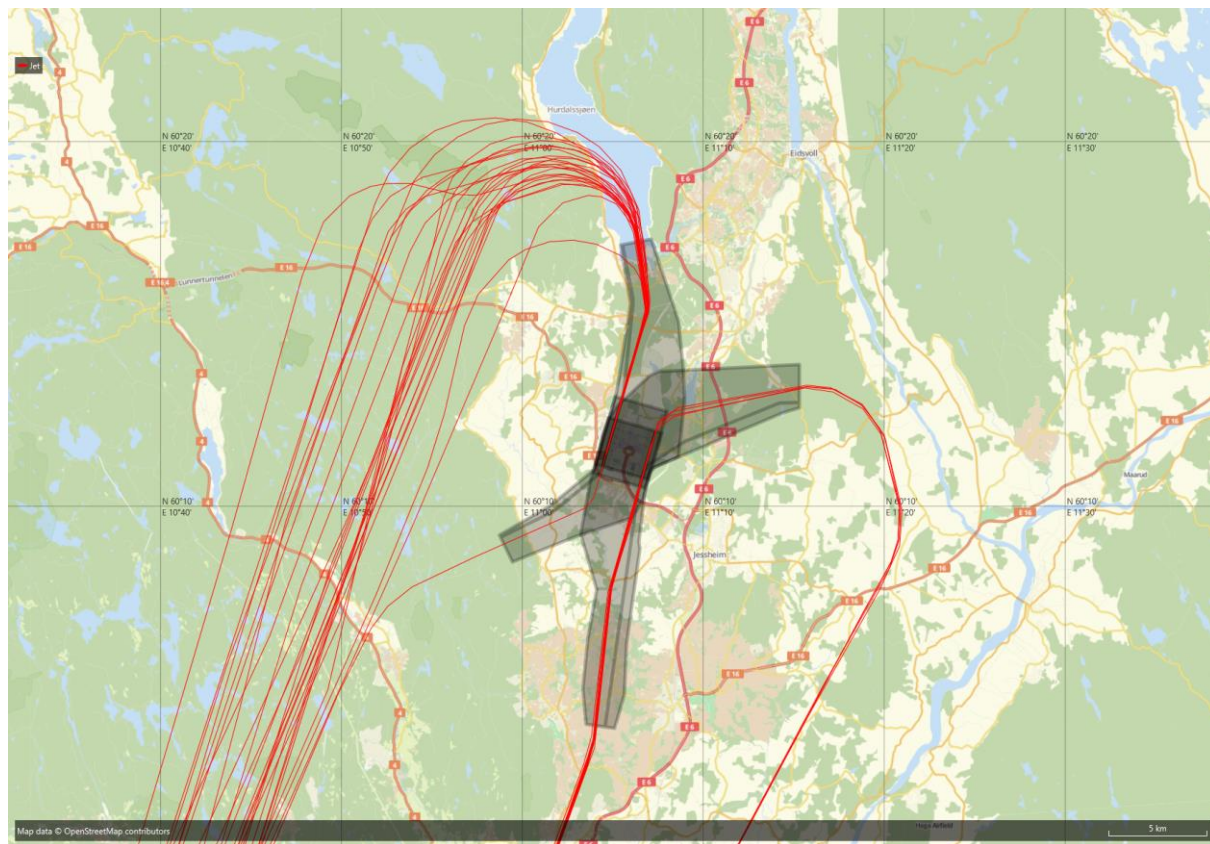
Figur 29. Avganger, Austrian – 18 flygninger
E195 (3), A320 (13), A321 (2)

British Airways



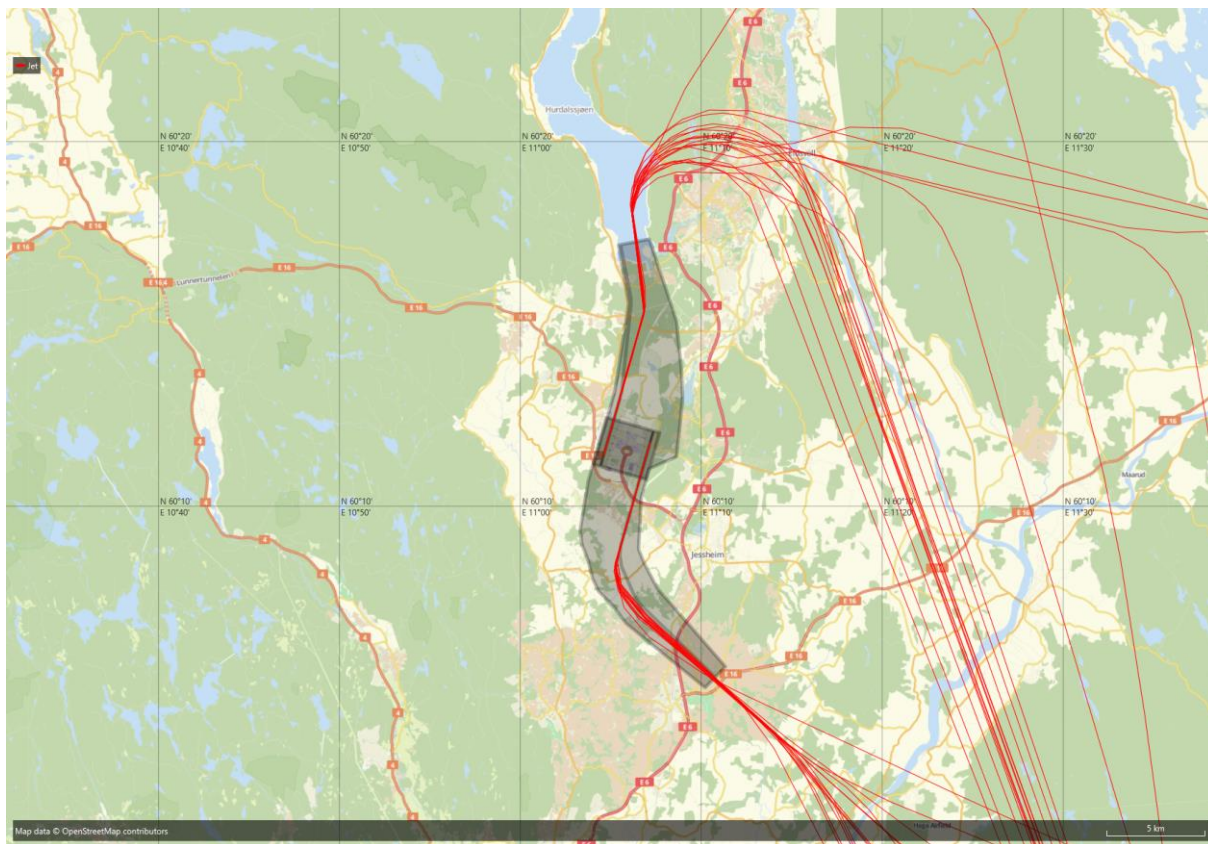
Figur 30. Avganger, British Airways – 91 flygninger
A320 (54), A319 (36), A21N (1)

Brussels Airlines



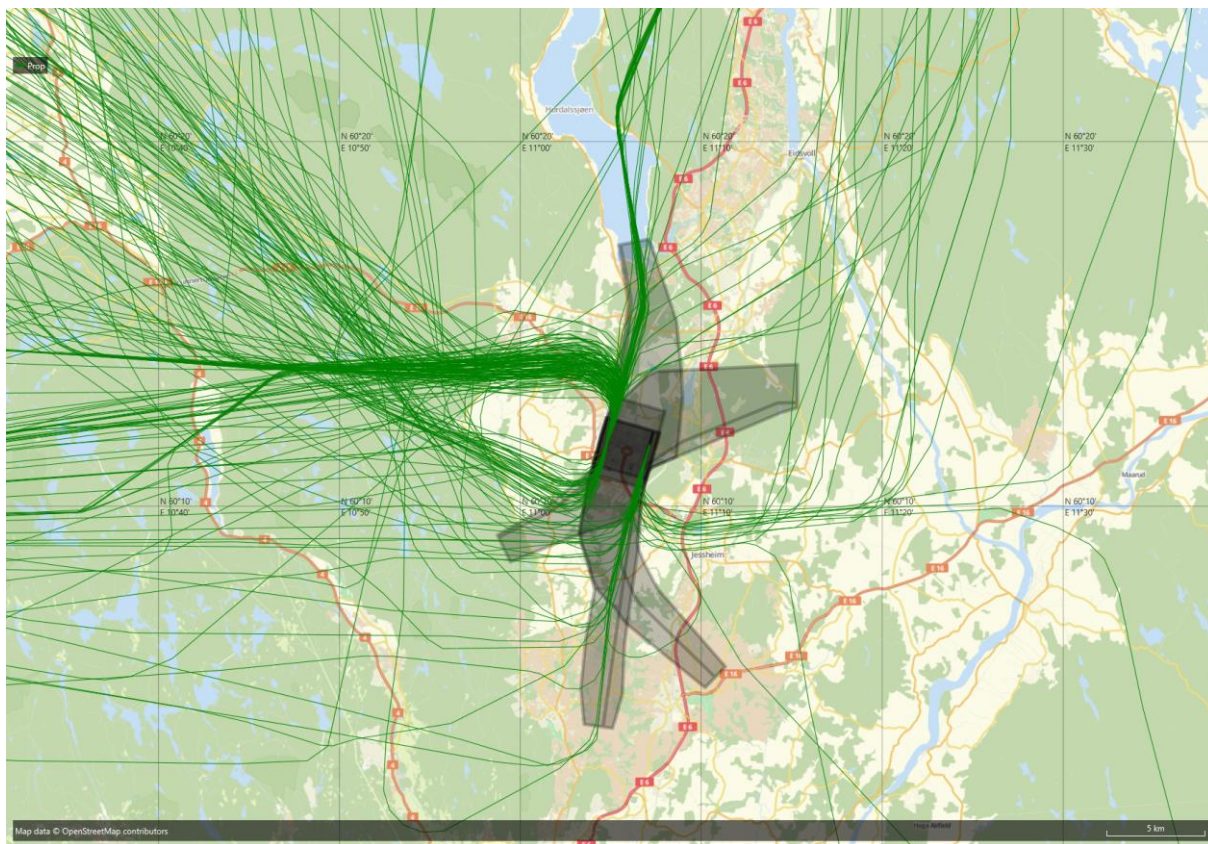
Figur 31. Avganger, Brussels Airlines – 43 flygninger
A319 (32), A320 (9), A20N (2)

Emirates



Figur 32. Avganger, Emirates – 35 flygninger
B777-200LR (4), B777-300ER (31)

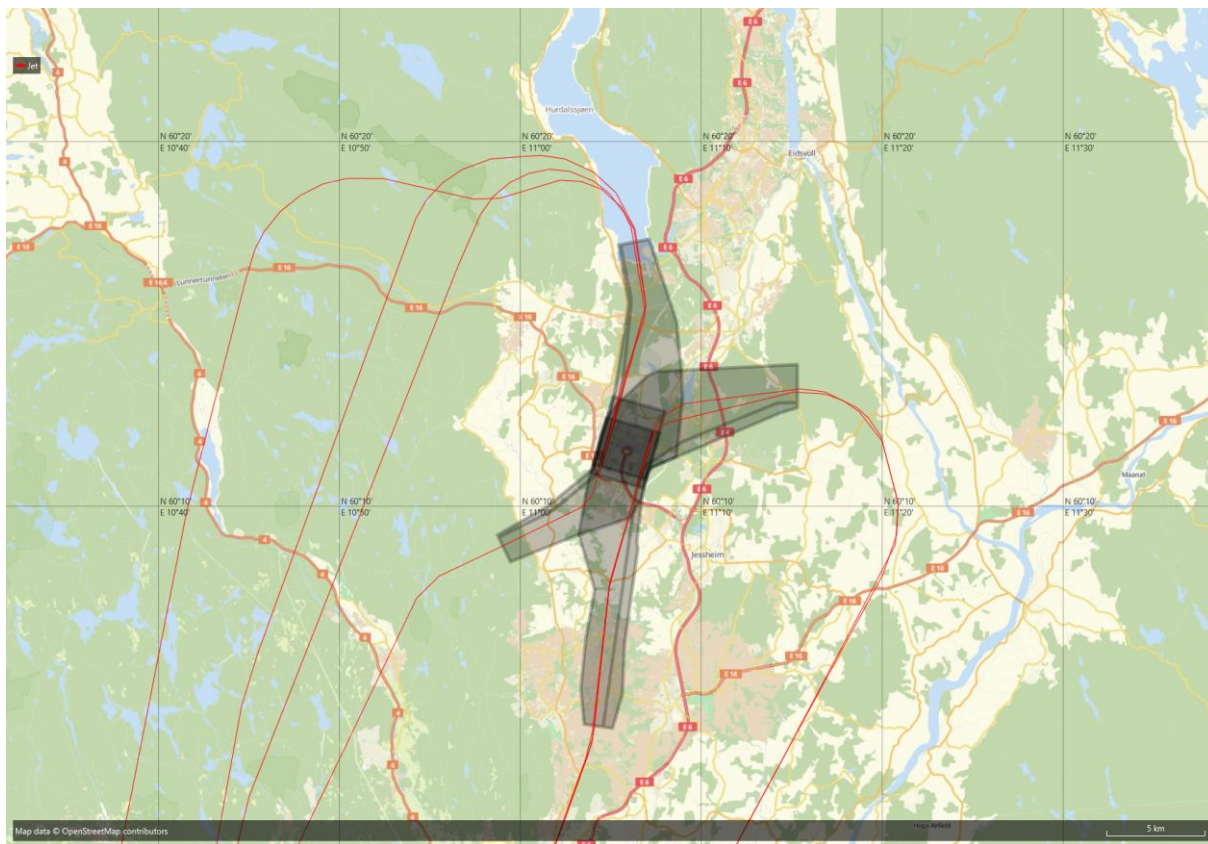
Danish Air Transport



Figur 33. Danish Air Transport. - 244 flygninger
ATR 42-500 (174), ATR 42-300 (70)

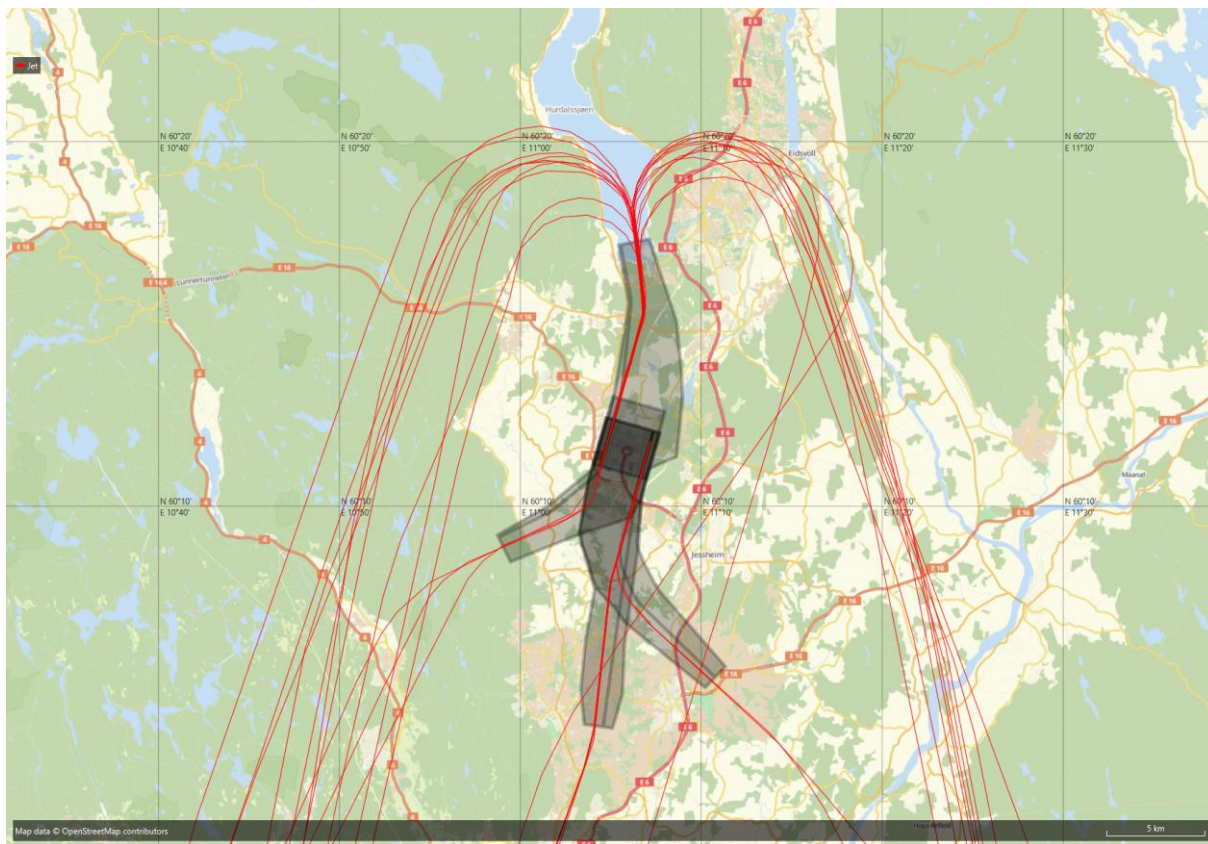
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Eurowings



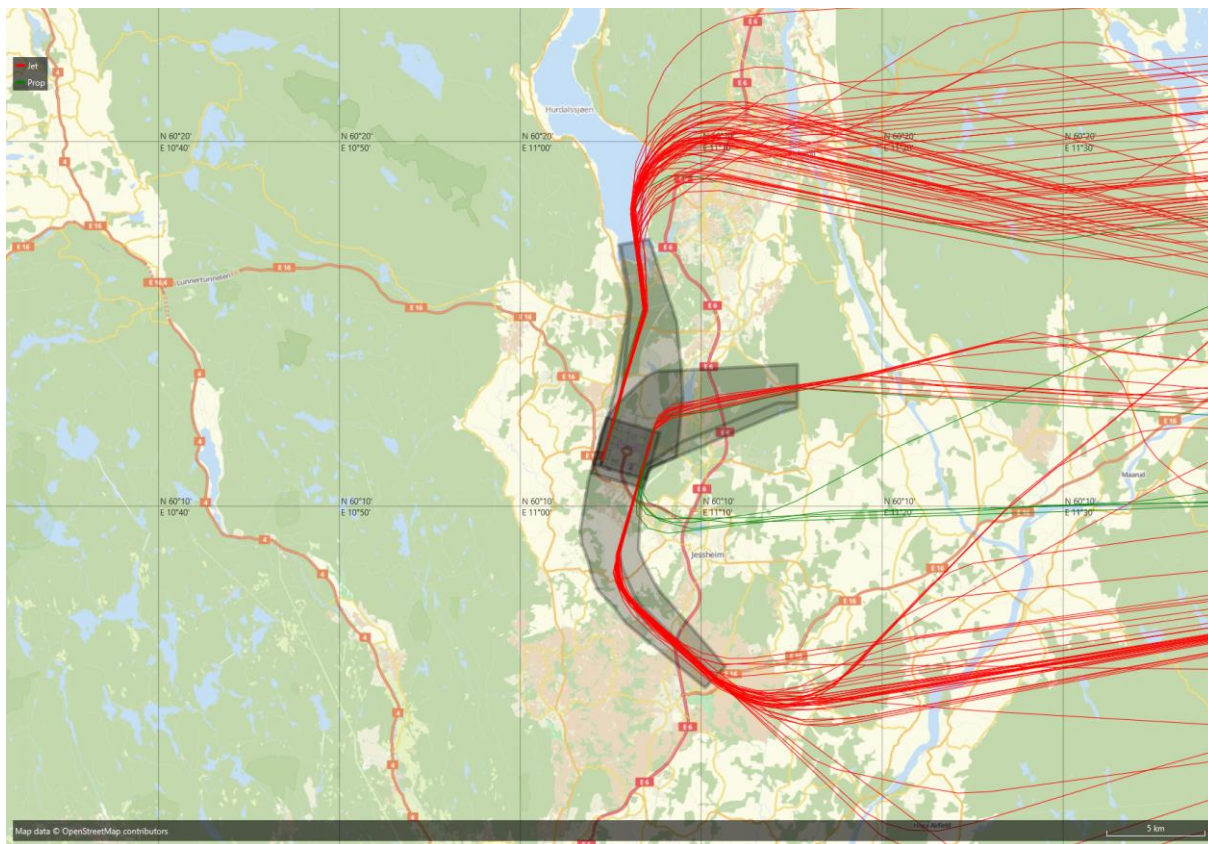
Figur 34. Avganger, Eurowings – 9 flygninger
A319 (4), A320 (5)

European Air Transport, EAT



Figur 35. Avganger, European Air Transport, EAT - 32 flygninger
A306 (23), B757-200 (9)

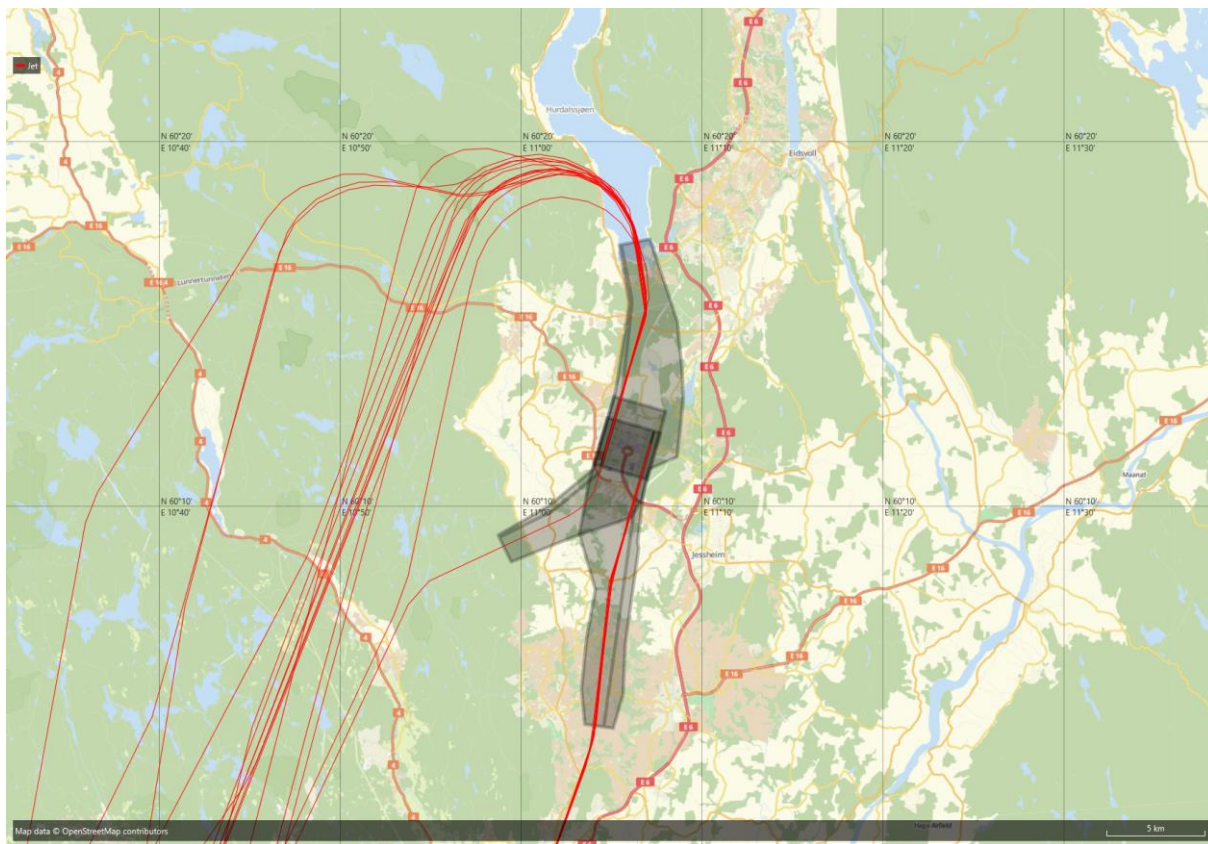
Finnair



Figur 36. Avganger, Finnair – 119 flygninger
A319 (15), A320 (33), A321 (6), EMB-E190 (59), AT75 (7)

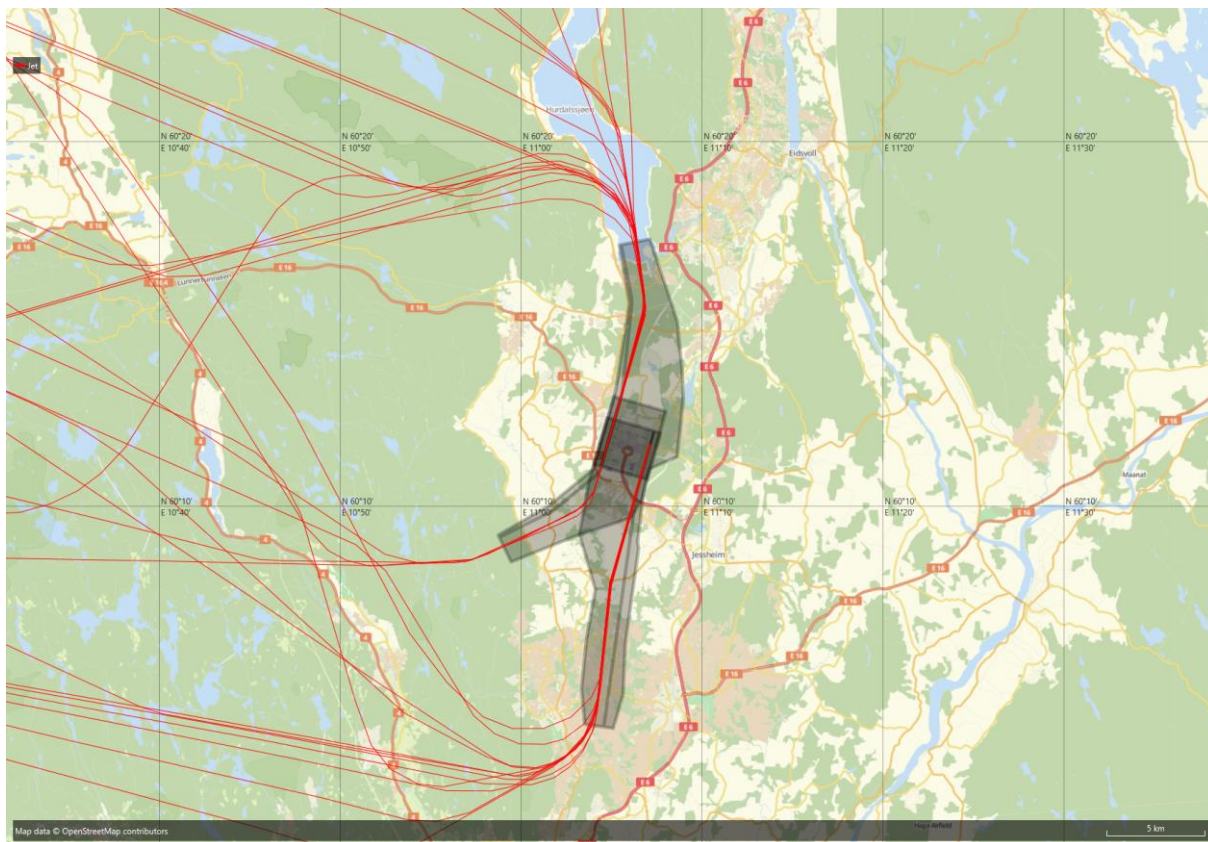
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Iberia



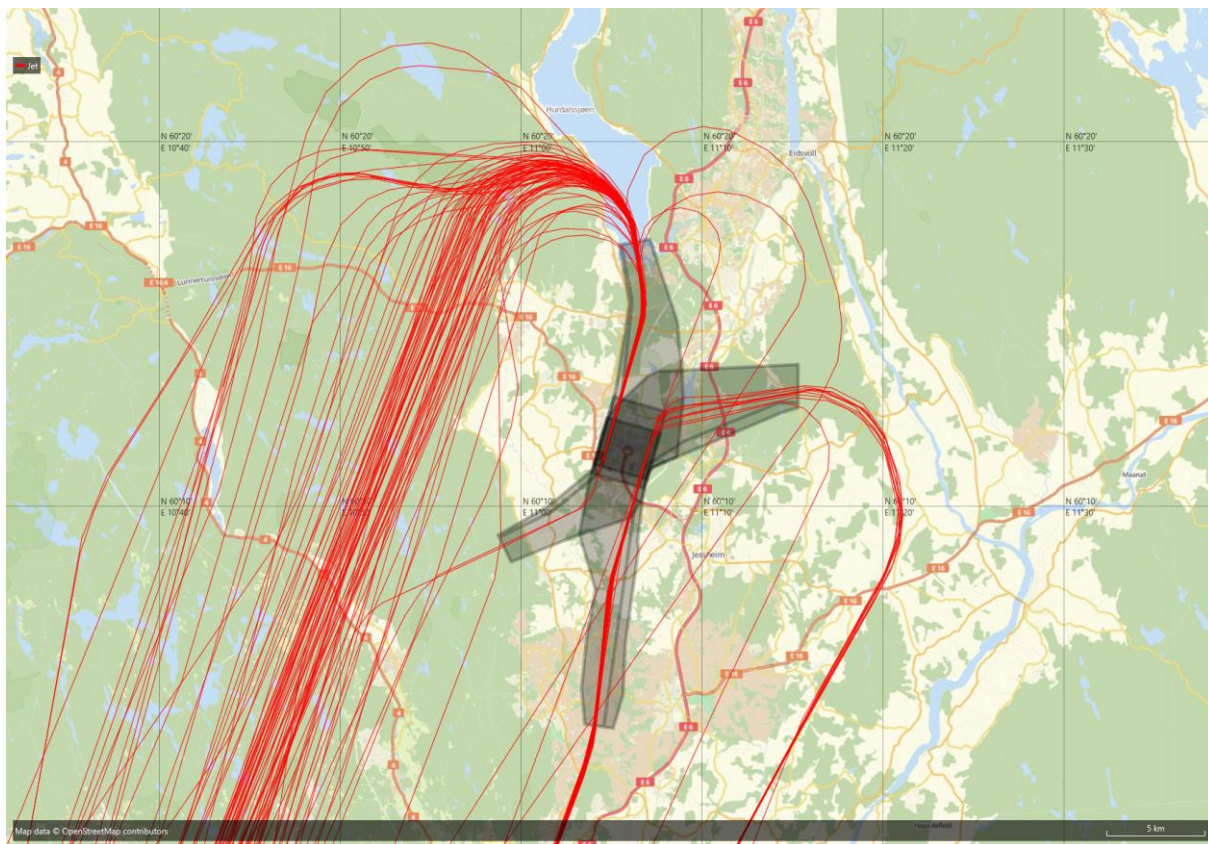
Figur 37. Avganger, Iberia – 26 flygninger
A320neo (25), A320 (1)

Icelandair



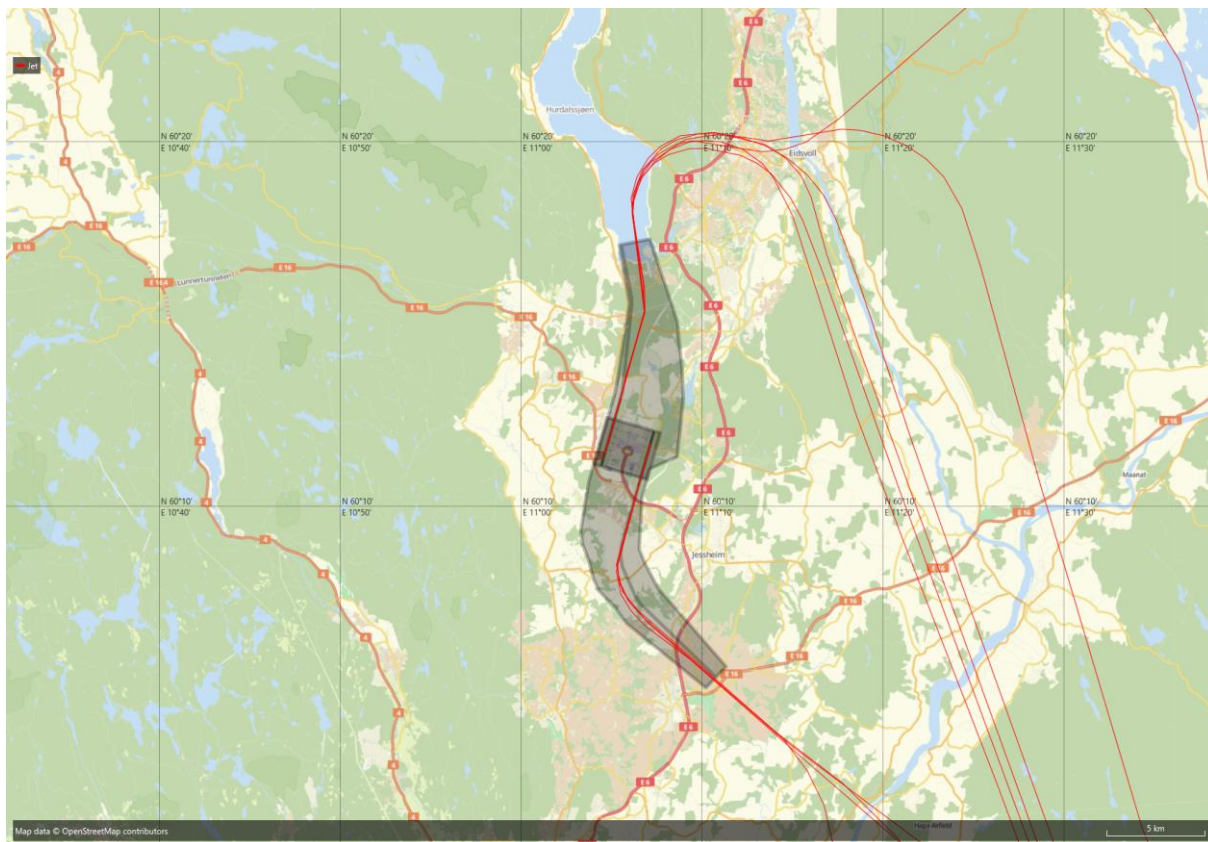
Figur 38. Avganger, Icelandair – 33 flygninger
A21N (28), B737-800 MAX (4), B737-900 MAX (1)

KLM



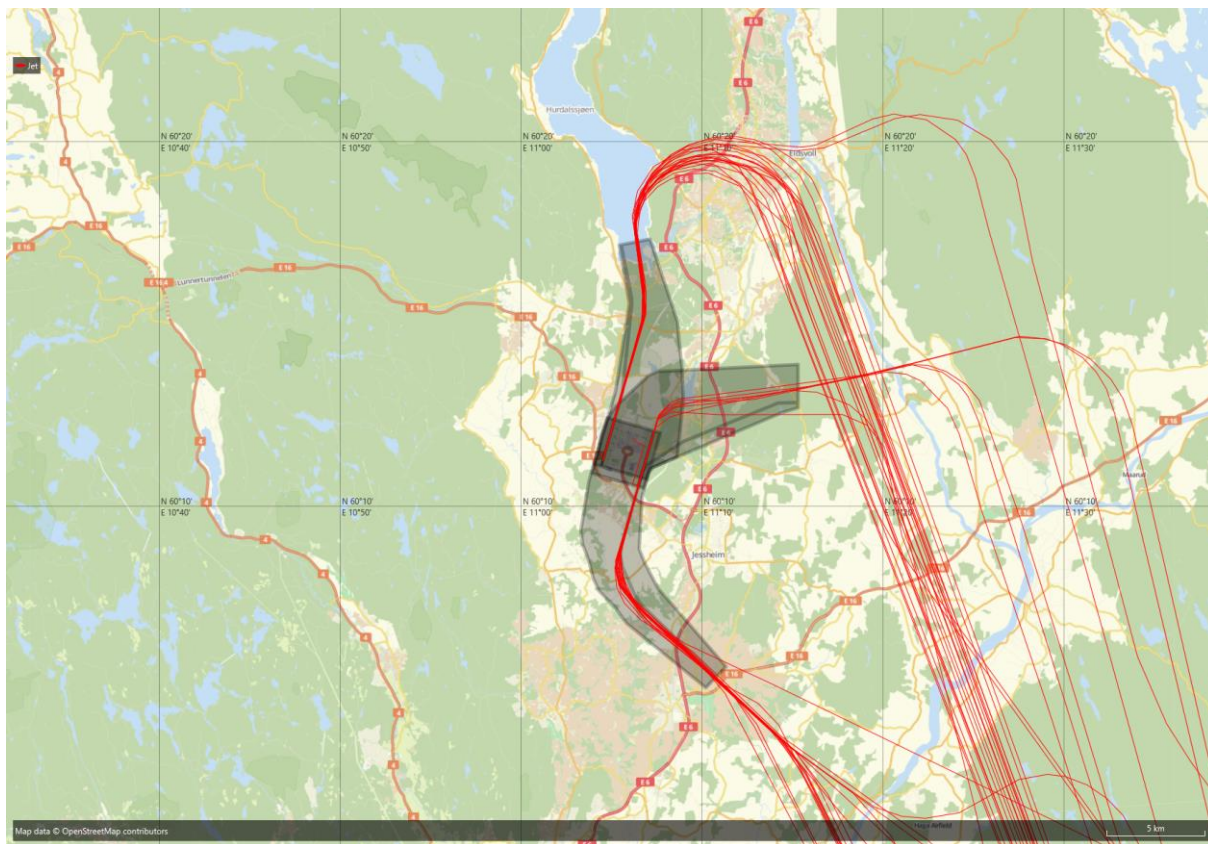
Figur 39. Avganger KLM – 150 flygninger
B737-700 (20), B737-800 (20), EMB-E75L (2), EMB-E190 (17), EMB-E295 (28), B737-900 (13)

Korean Air



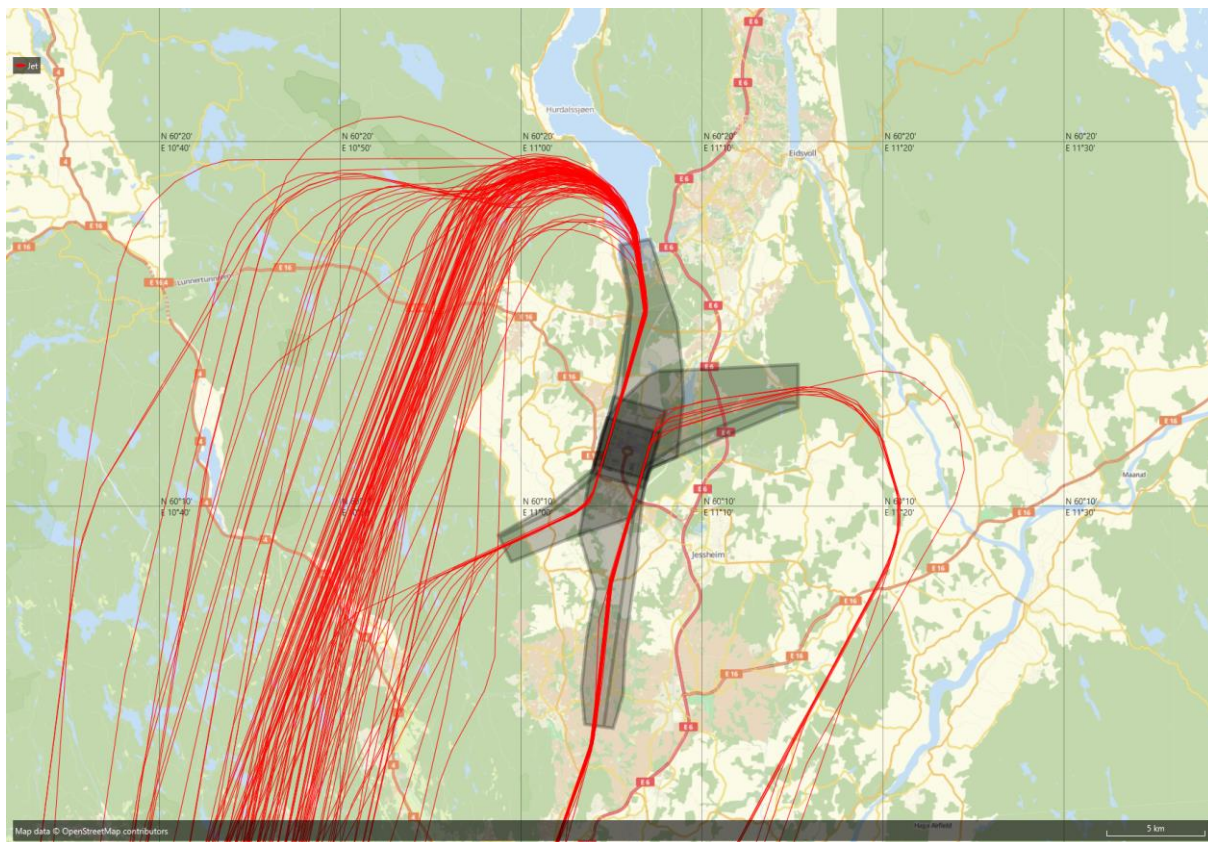
Figur 40. Avganger, Korean Air - 10 flygninger
B777-200LR (10)

LOT



Figur 41. Avganger, LOT – 48 flygninger
B737-800 (8), B737-800 MAX (14), EMB-E 195 (7), EMB-E295 (19)

Lufthansa



Figur 42. Avganger, Lufthansa - 183 flygninger
A319 (15), A320 (41), A320neo (81), A321neo (16), A321 (30)

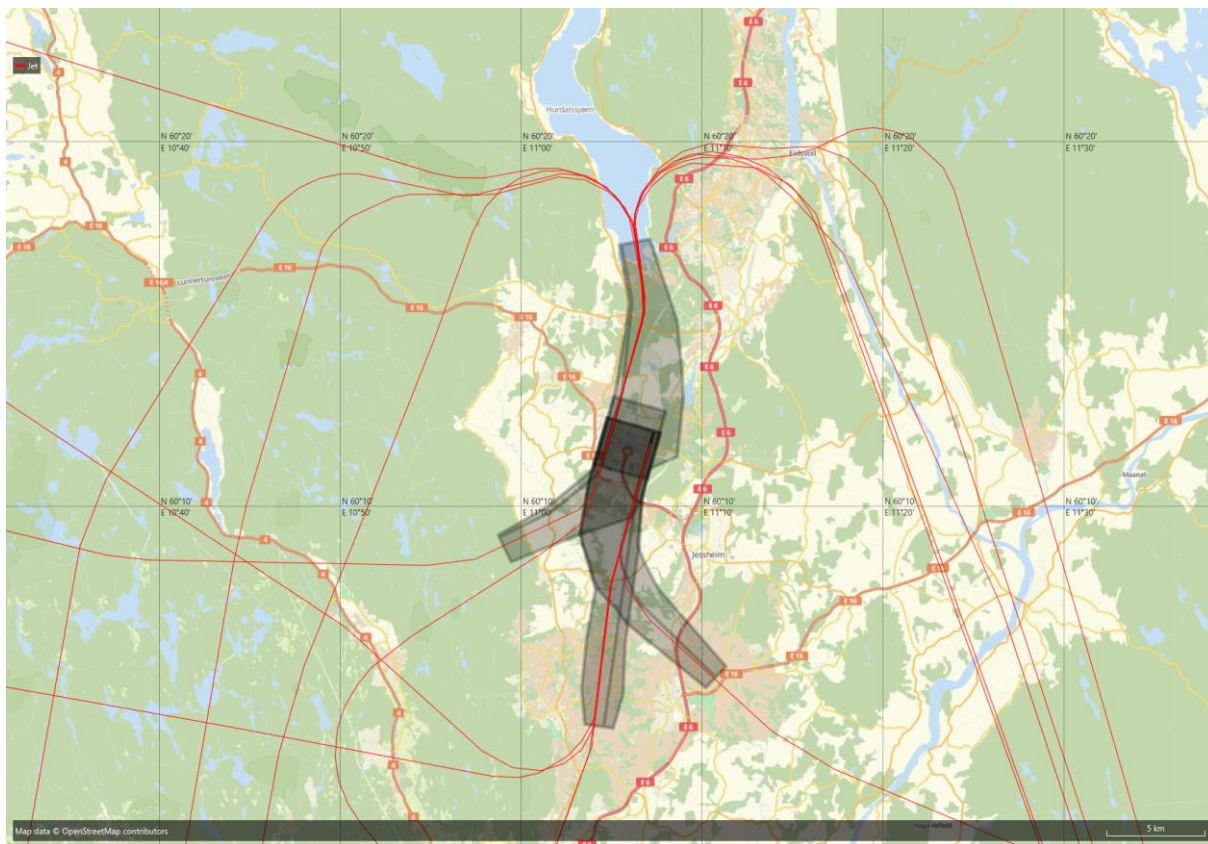
Luxair



Figur 43. Avganger, Luxair - 1 flygninger
DHC-8-400 (1)

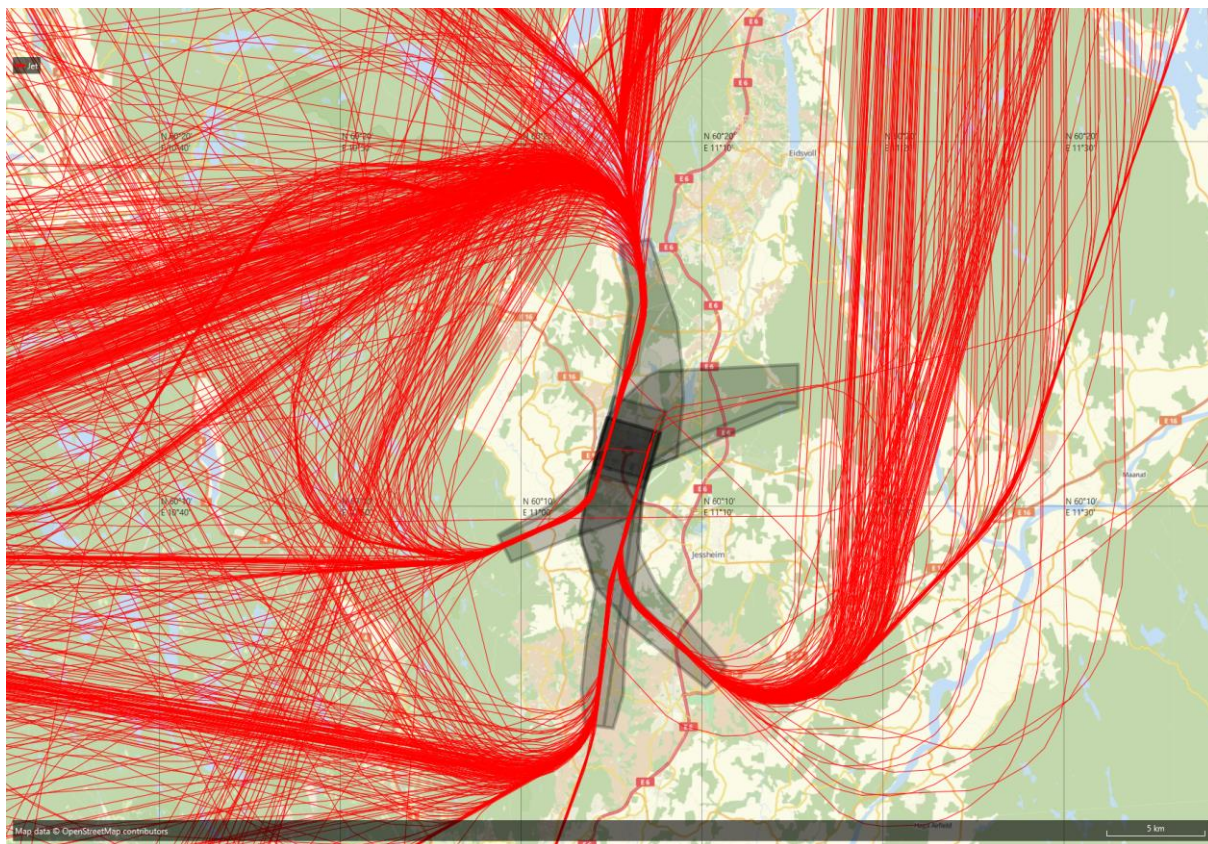
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Norse Atlantic Airways



Figur 44. Avganger, Norse – 16 flygninger
B787 – 900 (16)

Norwegian (Boeing 737-800), innland



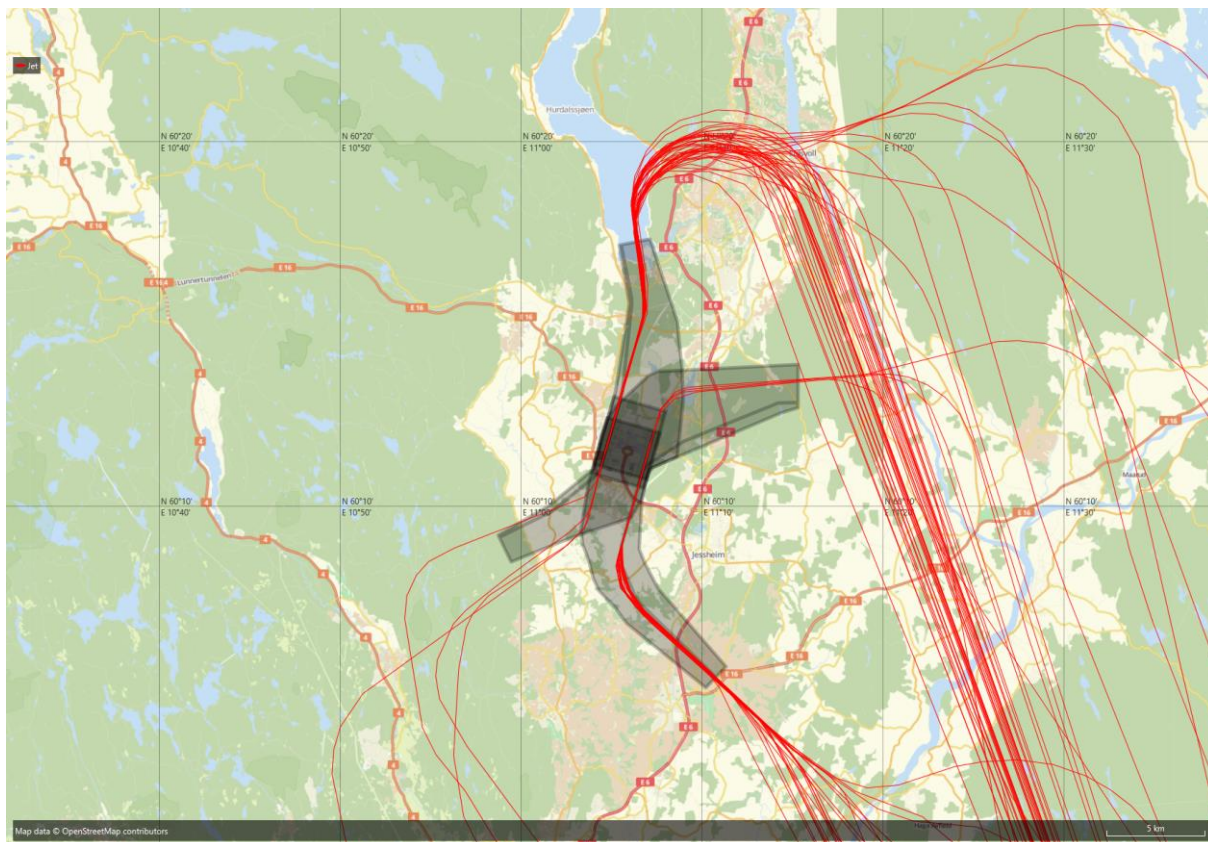
Figur 45. Avganger, Norwegian - Innland, Totalt - 1492 flygninger
B737-800 (1491), B38M (1)

Norwegian, utland



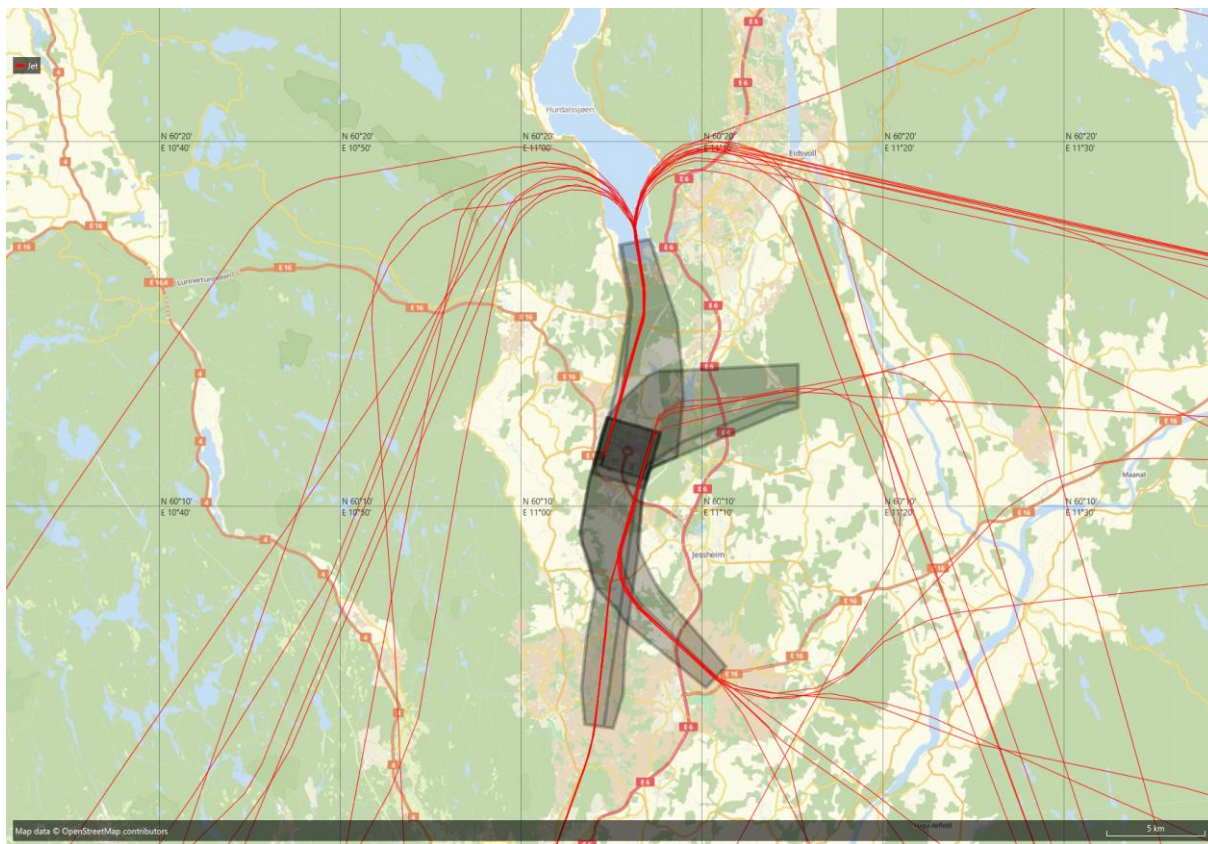
Figur 46. Avganger, Norwegian – Utland, Totalt 1052 flygninger
B737-800 (948), B737-800 MAX (87), A320 (17)

Qatar Airways



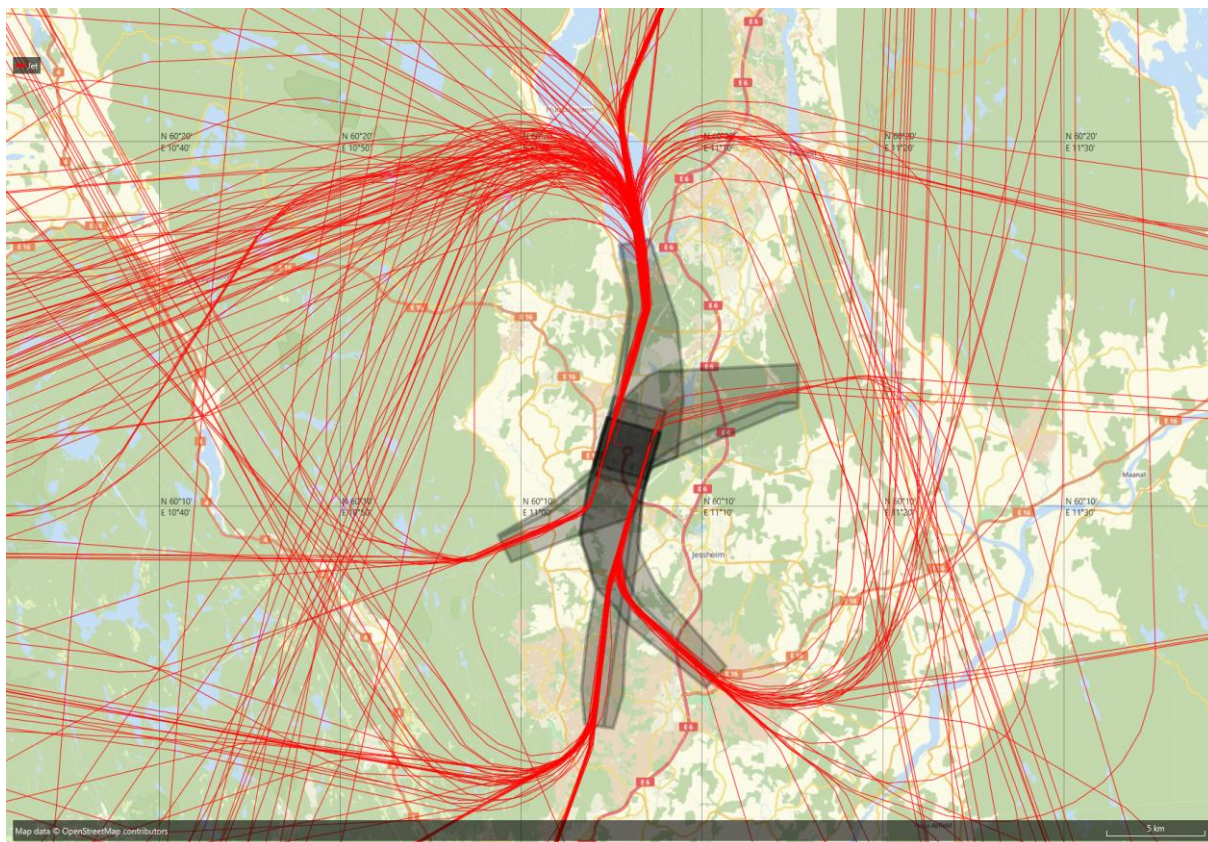
Figur 47. Avganger, Qatar Airways – 72 flygninger
B777-200LR (24), B787-8 Dreamliner (2), B787-9 Dreamliner (29), A350-900 (17)

Ryanair



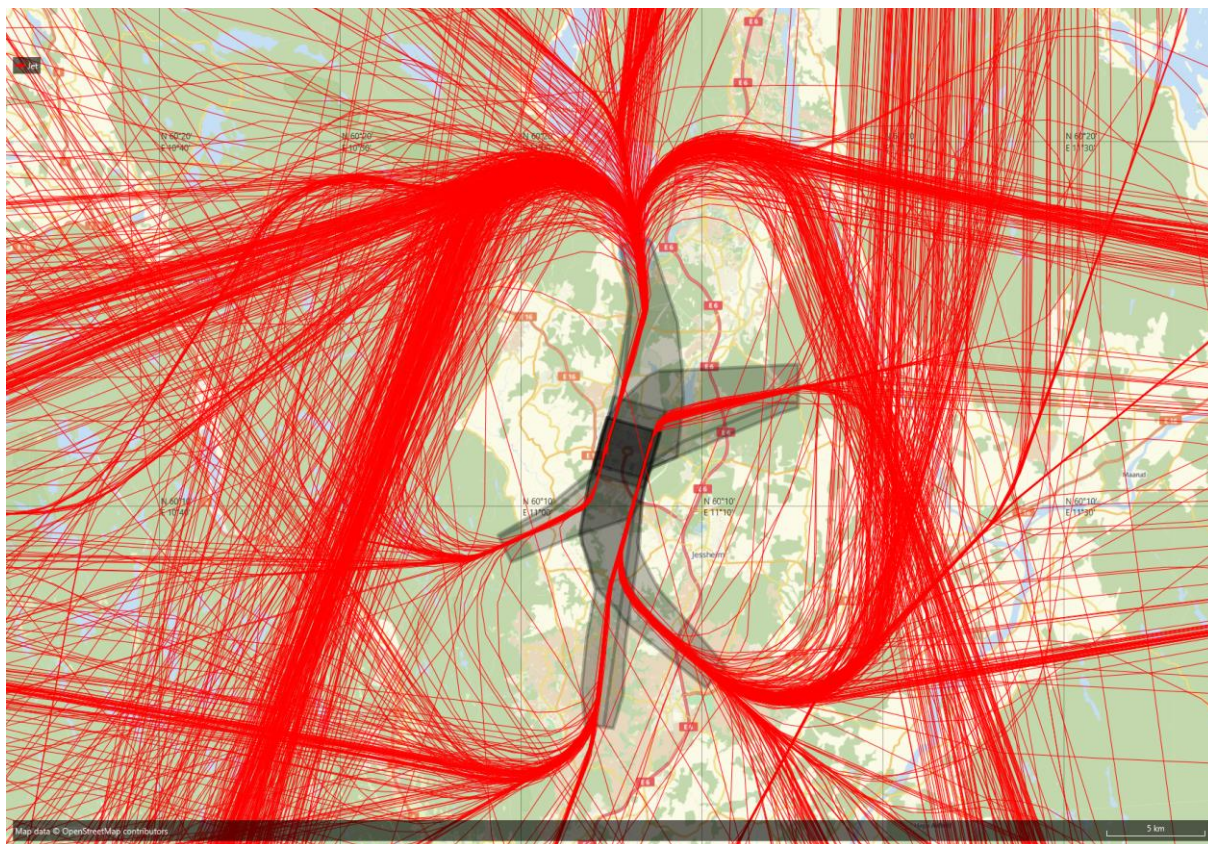
Figur 48. Avganger, Ryanair – 41 flygninger
B737-700 (4), B737-800 (37),

SAS (Airbus)



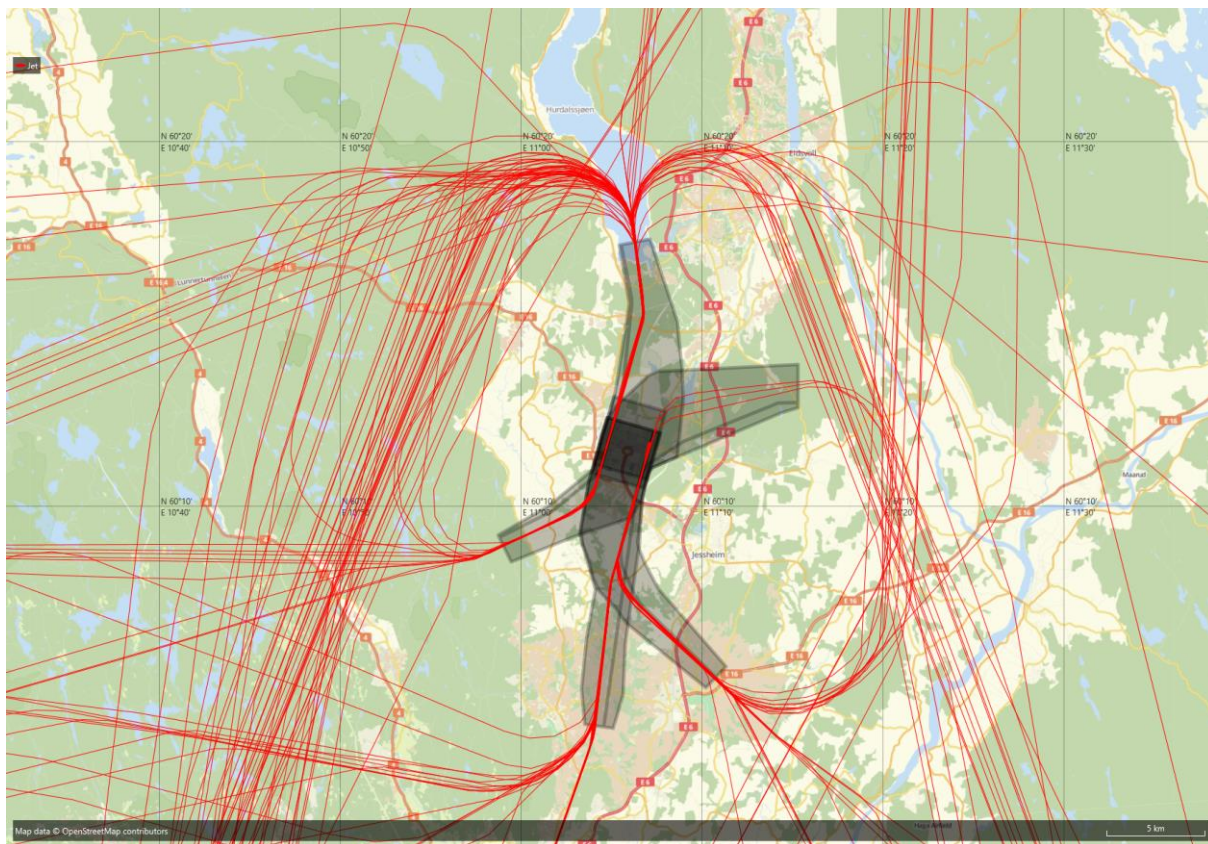
Figur 49. Avganger, SAS, Totalt - 271 flygninger
A319 (231), A320 (40)

SAS (Airbus Neo)



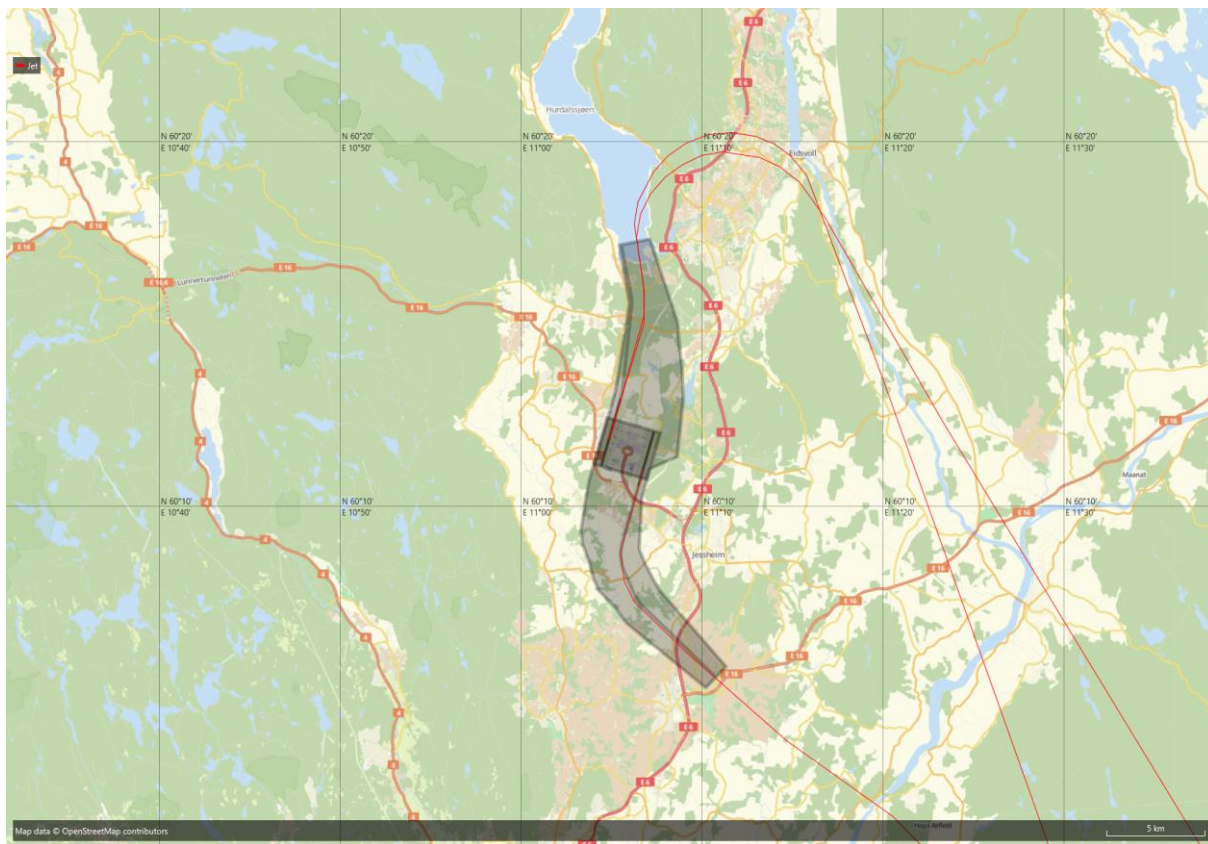
Figur 50. Avganger, SAS, Totalt - 1890 flygninger
A320Neo (1860), A321Neo (30)

SAS (Canadian Regional Jet)



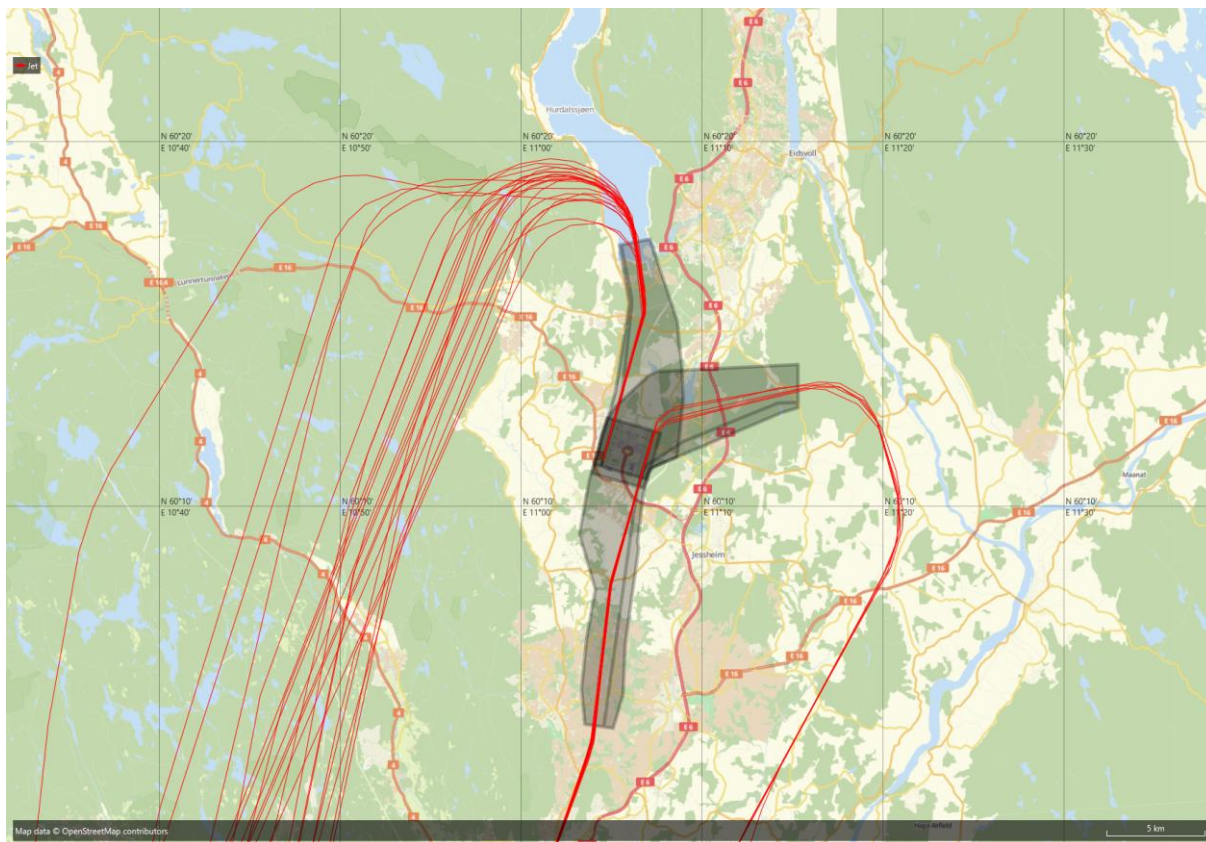
Figur 51. Avganger, SAS, Totalt - 161 flygninger
CRJ-900 (161)

SAS (Boeing)



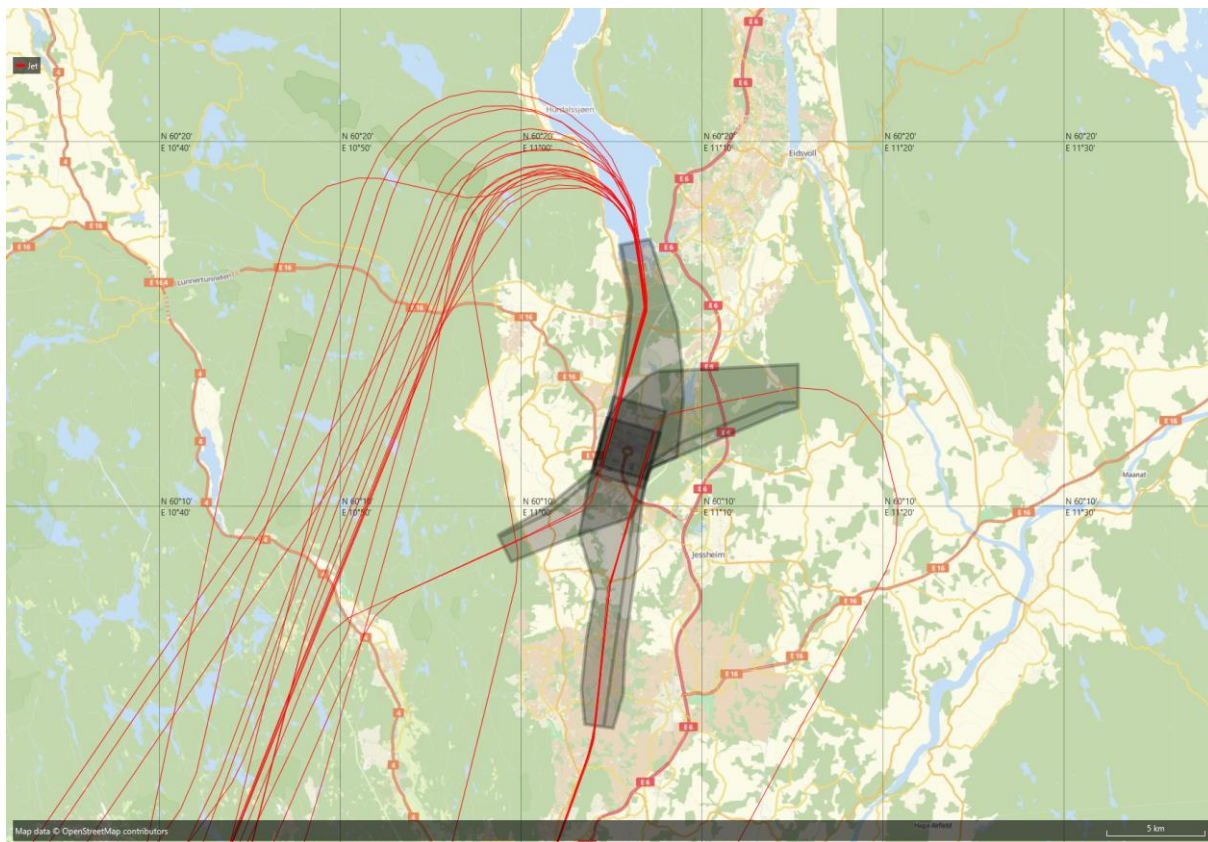
Figur 52. Avganger, SAS, Totalt - 3 flygninger
B737-700 (3)

Swiss



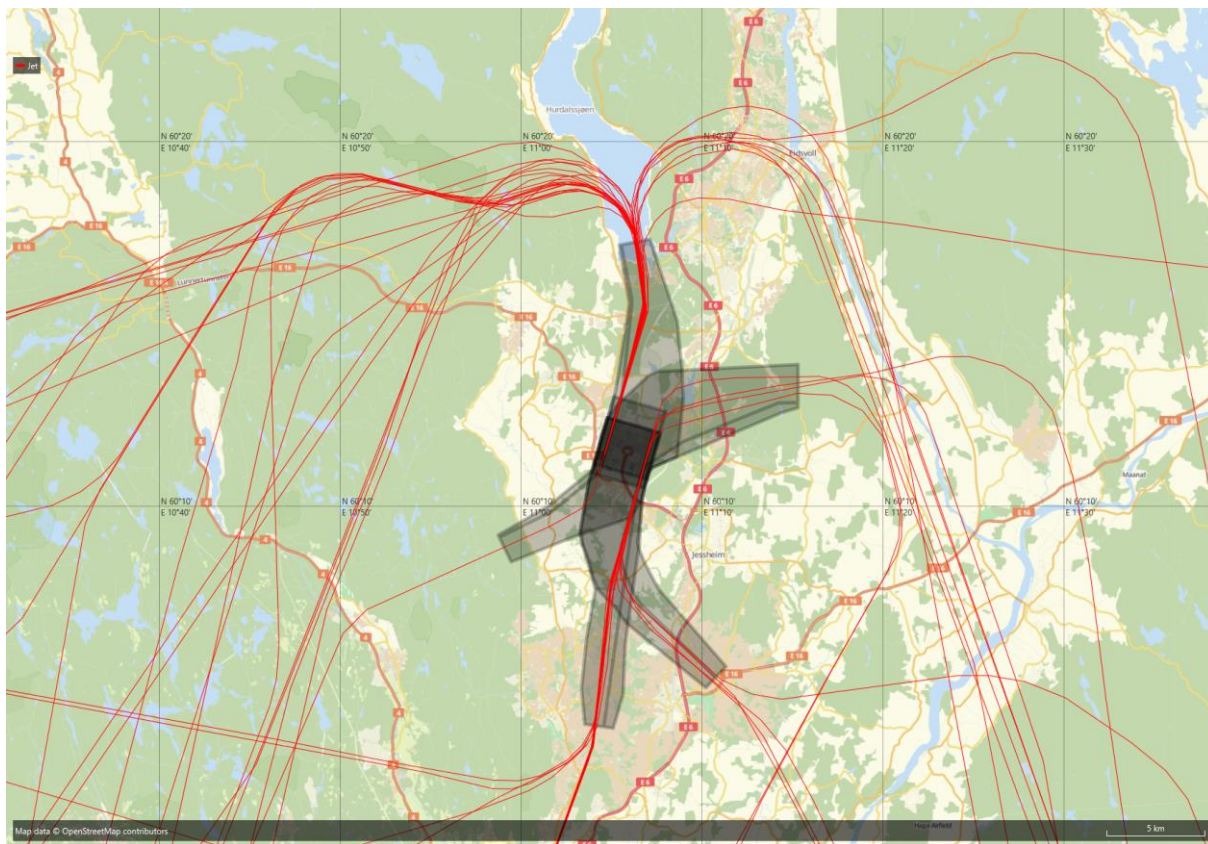
Figur 53. Avganger, Swiss - 50 flygninger
A320 (4), A20N (7), A21N (1), BCS1 (5), BCS3 (16), EMB-290 (4), EMB-295 (13)

TAP Portugal



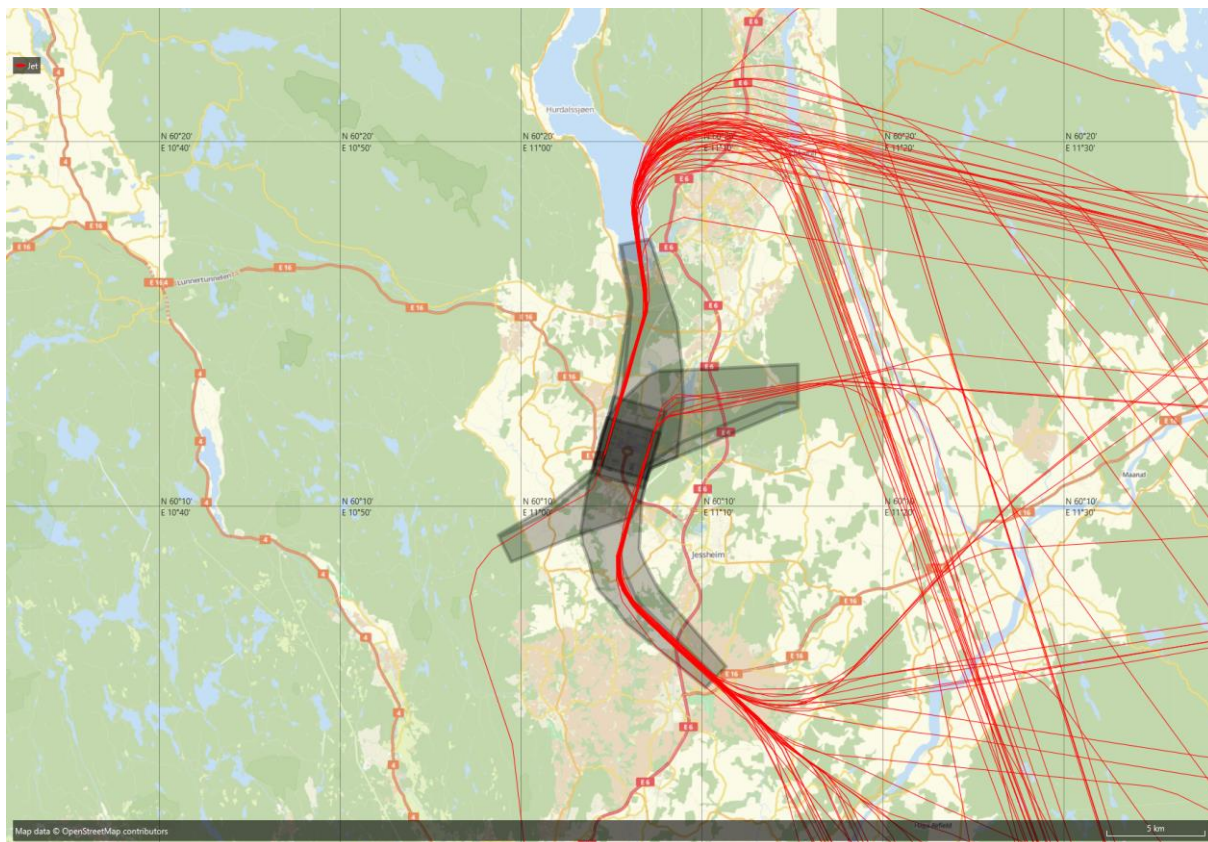
Figur 54. Avganger, TAP Portugal – 29 flygninger
A320 (2), A320neo (19), A321neo (8)

Thomas Cook Airlines Scandinavia



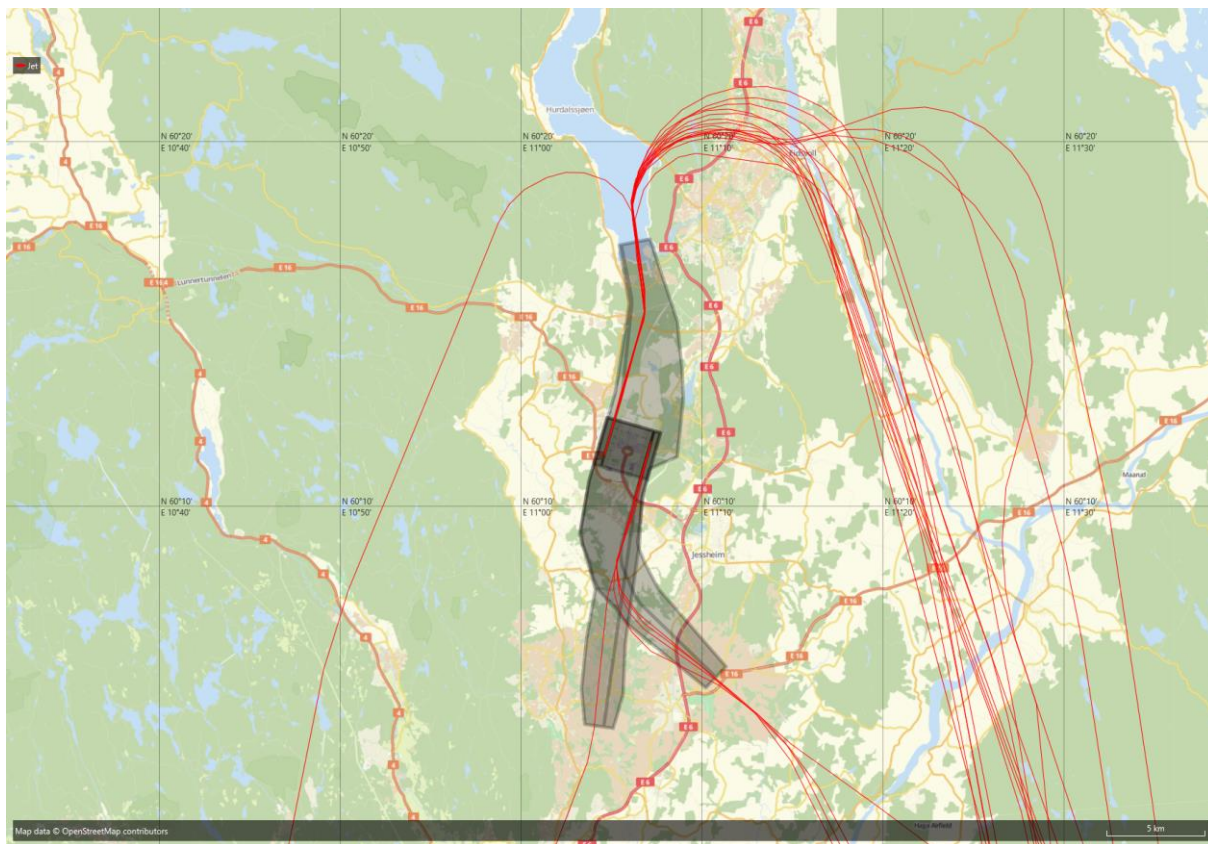
Figur 55. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia – 51 flygninger
A321 (24), A21N (1), A330-300 (16), A330-900 (10)

Turkish Airlines



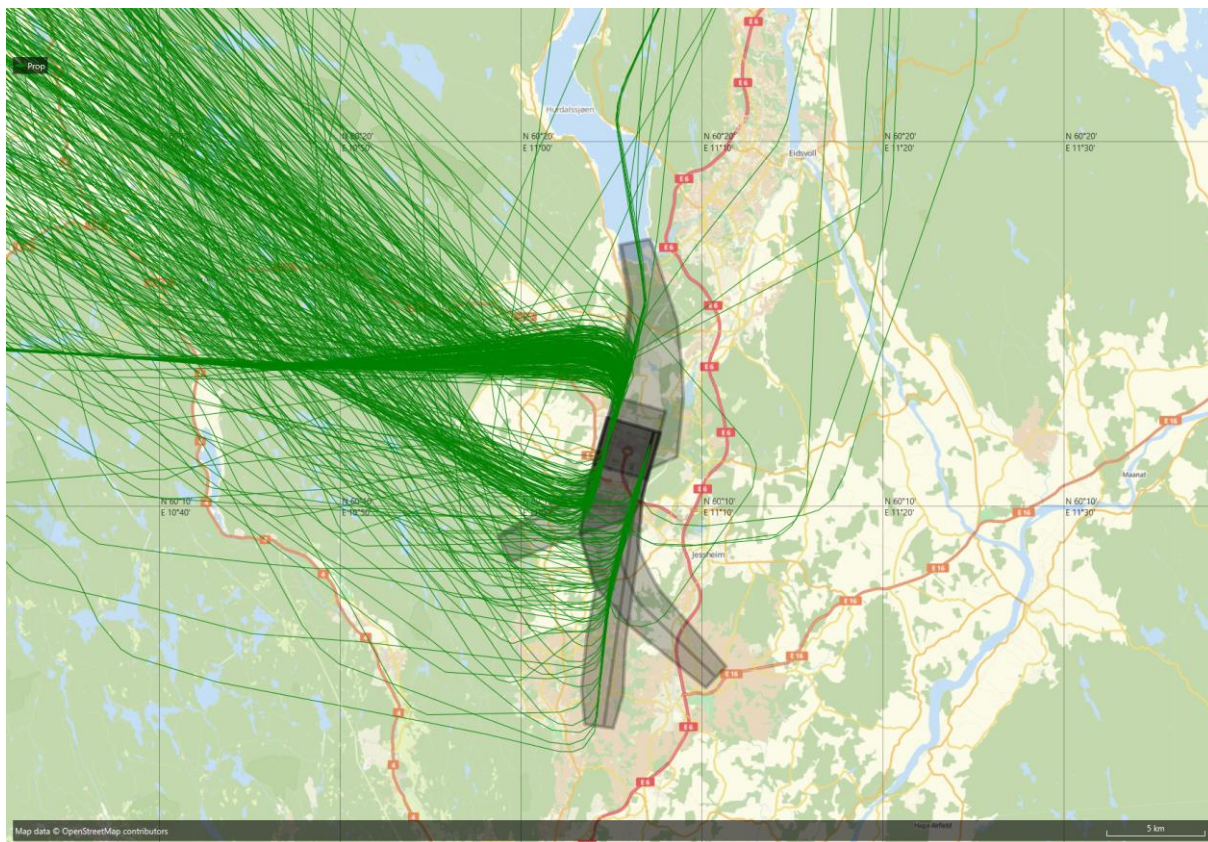
Figur 56. Avganger, Turkish Airlines – 87 flygninger
A310 (12), A321 (28), A321neo (35), A332 (2), A359 (1), B738 (7), B38M (2),

United Parcel Service



Figur 57. Avganger, United Parcel Service - 22 flygninger B767-300 (22)

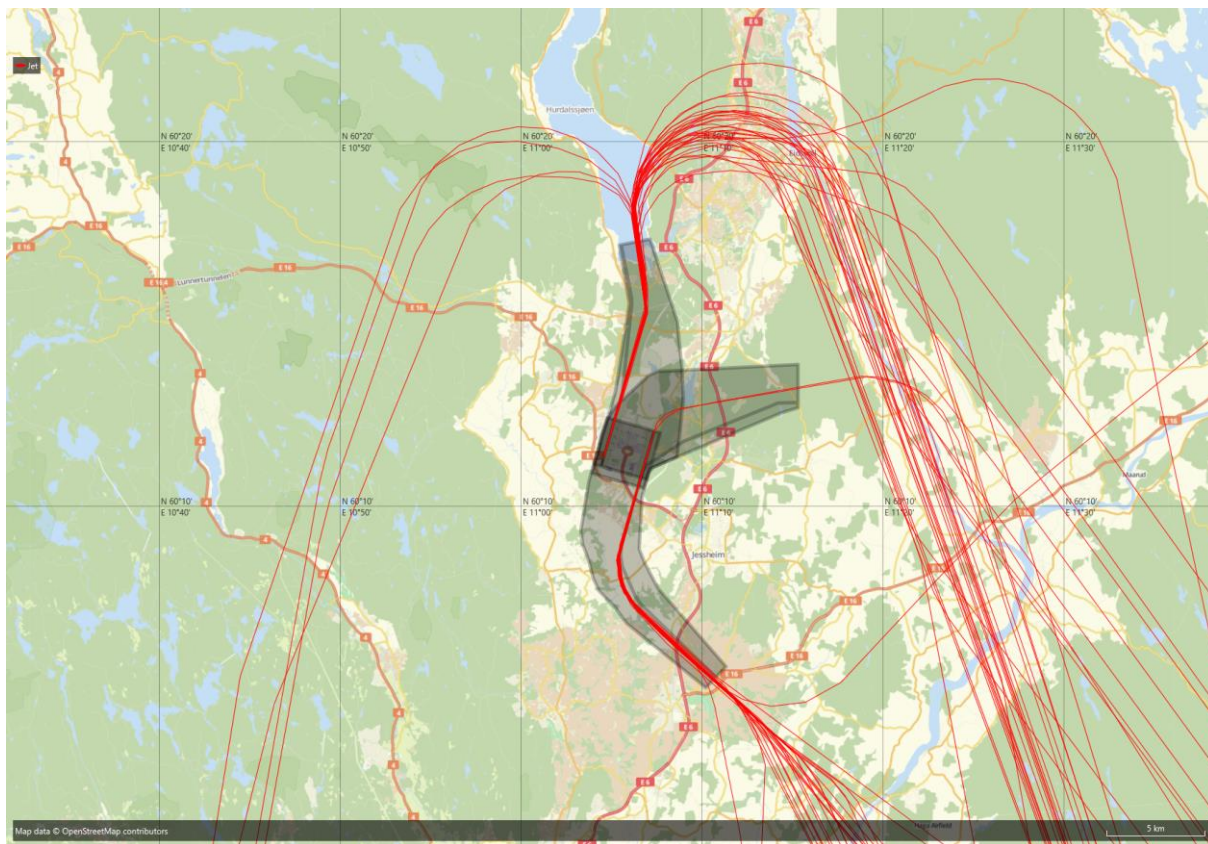
Widerøe



Figur 58. Avganger, Widerøe - 441 flygninger
DHC-8-100 (326), DHC-8-200 (115)

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

Wizz Air



Figur 59. Avganger, Wizz Air Hungary – 62 flygninger
A321 (25), A321neo (37)

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)]
01/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
02/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
03/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
04/01/2025	11	0	0	0	0	T	*	*
05/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
06/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
07/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
08/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
09/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
10/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
11/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
12/01/2025	6	0	0	0	0	T	*	*
13/01/2025	21	0	0	0	0	T	*	*
14/01/2025	7	0	0	0	0	T	*	*
15/01/2025	16	0	0	0	0	T	*	*
16/01/2025	71	0	0	0	0	T	*	*
17/01/2025	99	0	0	0	0	T	*	*
18/01/2025	38	0	0	0	0	T	*	*
19/01/2025	5	0	0	0	0	T	*	*
20/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
21/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
22/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
23/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
24/01/2025	20	0	0	0	0	T	*	*
25/01/2025	52	0	0	0	0	T	*	*
26/01/2025	102	0	0	0	0	T	*	*
27/01/2025	2	0	0	0	0	T	*	*
28/01/2025	7	0	0	0	0	T	*	*
29/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
30/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
31/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	457	0	0	0	0		*	*

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

Ute av drift for vedlikehold og oppgradering fra 03.07.2024

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)]
01/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
02/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
03/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
04/01/2025	1	0	0	0	0	T	*	*
05/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
06/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
07/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
08/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
09/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
10/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
11/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
12/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
13/01/2025	1	0	0	0	0	T	*	*
14/01/2025	4	0	0	0	0	T	*	*
15/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
16/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
17/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
18/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
19/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
20/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
21/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
22/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
23/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
24/01/2025	3	0	0	0	0	T	*	*
25/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
26/01/2025	1	0	0	0	0	T	*	*
27/01/2025	1	0	0	0	0	T	*	*
28/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
29/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
30/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
31/01/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	11	0	0	0	0		*	*

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

Ute av drift for vedlikehold og oppgradering fra 03.07.2024

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)]
01/01/2025	171	0	3	0	100		52.8	25.1
02/01/2025	249	0	6	0	100		45.8	26.7
03/01/2025	238	0	1	0	88	W	46.6	21.7
04/01/2025	0	4	0	0	100		44.7	
05/01/2025	232	0	1	0	100		42.8	30.5
06/01/2025	231	0	2	2	100		49.9	28.8
07/01/2025	186	0	2	1	88	W	56.3	29.1
08/01/2025	230	0	1	3	100		52.1	28.0
09/01/2025	240	0	0	0	100		39.0	
10/01/2025	253	0	8	1	100		44.7	30.8
11/01/2025	124	0	2	1	100		41.0	32.8
12/01/2025	54	1	2	0	100		42.1	25.4
13/01/2025	0	6	0	0	100		45.8	
14/01/2025	111	1	5	0	100		45.9	30.1
15/01/2025	0	18	0	1	100		45.8	20.3
16/01/2025	0	43	1	24	100		50.1	41.2
17/01/2025	0	50	0	25	100		47.5	39.6
18/01/2025	0	19	0	10	100		44.9	36.6
19/01/2025	0	4	0	0	100		39.6	
20/01/2025	245	0	0	0	100		41.7	
21/01/2025	220	0	2	0	100		41.9	22.9
22/01/2025	240	0	2	0	100		43.1	26.6
23/01/2025	243	0	3	1	100		44.1	25.5
24/01/2025	0	0	0	0	99	W	52.1	
25/01/2025	0	19	0	1	45	W	*	*
26/01/2025	0	42	0	18	100		46.3	38.5
27/01/2025	119	7	2	1	100		40.6	27.9
28/01/2025	110	3	0	1	100		49.2	35.5
29/01/2025	247	0	0	0	100		44.7	
30/01/2025	257	0	3	0	100		44.7	27.0
31/01/2025	274	0	6	0	100		46.3	31.8
Sum	4274	217	52	90	97		47.8	32.2

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)]
01/01/2025	10	0	0	0	100		53.5	
02/01/2025	13	0	0	0	100		38.9	
03/01/2025	17	0	0	0	100		39.9	
04/01/2025	4	1	0	0	100		37.2	
05/01/2025	28	0	0	0	100		35.4	
06/01/2025	23	0	0	0	100		38.0	
07/01/2025	24	0	0	0	100		41.1	
08/01/2025	20	0	0	0	100		41.2	
09/01/2025	23	0	0	0	100		35.4	
10/01/2025	18	0	0	0	100		40.2	
11/01/2025	16	0	0	0	100		32.5	
12/01/2025	7	0	0	0	100		31.6	
13/01/2025	0	1	0	0	100		38.1	
14/01/2025	5	0	0	0	100		40.7	
15/01/2025	5	1	1	0	100		43.1	25.5
16/01/2025	0	0	0	0	100		42.3	
17/01/2025	1	2	0	0	100		41.9	
18/01/2025	4	0	0	0	100		36.0	
19/01/2025	2	0	0	0	100		32.8	
20/01/2025	15	0	0	0	99	T	38.0	
21/01/2025	15	0	0	0	100		37.3	
22/01/2025	16	0	0	0	100		38.7	
23/01/2025	16	0	0	0	100		41.0	
24/01/2025	11	0	0	0	87	T W	45.6	
25/01/2025	0	0	0	0	38	T W	*	*
26/01/2025	0	0	0	0	100		34.9	
27/01/2025	6	1	0	0	100		36.8	
28/01/2025	13	0	0	0	100		33.0	
29/01/2025	16	0	0	0	100		40.2	
30/01/2025	16	0	0	0	100		41.1	
31/01/2025	18	0	0	0	100		41.3	
Sum	362	6	1	0	97		42.1	10.7

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)]
01/01/2025	10	0	0	0	100		107.6	
02/01/2025	72	0	0	38	100		106.5	59.9
03/01/2025	56	0	0	20	88	W	106.2	57.5
04/01/2025	132	0	97	0	100		96.5	69.7
05/01/2025	6	0	0	186	100		73.2	67.4
06/01/2025	14	0	0	90	100		81.0	70.2
07/01/2025	25	0	0	140	88	W	70.9	66.7
08/01/2025	10	0	0	52	100		87.3	60.6
09/01/2025	9	0	0	2	100		107.1	48.5
10/01/2025	86	0	0	83	100		100.0	62.1
11/01/2025	27	0	0	20	100		101.2	57.5
12/01/2025	174	0	159	49	100		89.3	79.6
13/01/2025	218	0	76	0	100		100.9	80.4
14/01/2025	112	0	0	0	100		108.1	
15/01/2025	208	0	5	0	100		107.6	56.3
16/01/2025	172	0	2	0	100		108.2	76.5
17/01/2025	153	0	0	0	100		108.3	
18/01/2025	83	0	1	0	100		108.2	51.0
19/01/2025	228	0	0	0	100		108.2	
20/01/2025	3	0	0	0	100		107.8	
21/01/2025	15	0	0	0	100		107.7	
22/01/2025	11	0	0	0	100		107.7	
23/01/2025	12	0	0	0	100		107.7	
24/01/2025	243	0	0	0	99	W	107.8	
25/01/2025	67	0	0	0	45	W	*	*
26/01/2025	139	0	0	0	100		108.2	
27/01/2025	142	0	0	0	100		108.0	
28/01/2025	111	0	0	0	100		108.1	
29/01/2025	34	0	0	0	100		108.0	
30/01/2025	9	0	0	0	100		107.9	
31/01/2025	73	0	0	100	100		102.1	64.9
Sum	2654	0	340	780	97		106.3	69.8

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

Teknisk feil i perioden med mikrofon

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)]
01/01/2025	0	0	0	1	100		107.3	46.5
02/01/2025	5	0	0	0	100		107.0	
03/01/2025	8	0	0	5	100		98.9	56.9
04/01/2025	10	0	1	1	100		71.7	58.3
05/01/2025	12	0	0	3	100		73.3	50.3
06/01/2025	17	0	0	5	100		82.3	53.2
07/01/2025	5	0	0	17	100		69.7	59.3
08/01/2025	11	0	0	0	100		87.2	
09/01/2025	1	0	0	5	100		100.2	51.4
10/01/2025	8	0	0	0	100		85.3	
11/01/2025	6	0	0	0	100		88.9	
12/01/2025	18	0	12	5	100		87.2	64.4
13/01/2025	19	0	5	0	100		73.4	60.9
14/01/2025	7	0	0	0	100		107.8	
15/01/2025	12	0	1	0	100		105.5	56.1
16/01/2025	18	0	0	0	100		108.3	
17/01/2025	17	0	0	0	100		108.3	
18/01/2025	19	0	0	0	100		108.1	
19/01/2025	11	0	0	0	100		108.2	
20/01/2025	7	0	0	0	99	T	107.9	
21/01/2025	8	0	0	0	100		107.7	
22/01/2025	4	0	0	0	100		107.7	
23/01/2025	8	0	0	0	100		107.6	
24/01/2025	19	0	0	0	87	T W	107.7	
25/01/2025	18	0	0	0	38	T W	*	*
26/01/2025	12	0	0	0	100		108.2	
27/01/2025	10	0	0	0	100		108.1	
28/01/2025	5	0	0	0	100		107.9	
29/01/2025	5	0	0	0	100		108.0	
30/01/2025	6	0	0	0	100		108.1	
31/01/2025	8	0	0	0	100		107.0	
Sum	314	0	19	42	97		105.9	53.6

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

Teknisk feil i perioden med mikrofon

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)]
01/01/2025	0	0	161	0	100		73.0	72.8
02/01/2025	0	0	180	0	100		72.3	72.0
03/01/2025	0	0	155	0	88	W	72.8	72.6
04/01/2025	11	0	0	143	100		69.6	69.1
05/01/2025	0	0	229	0	100		75.1	74.9
06/01/2025	0	0	219	0	100		74.7	74.5
07/01/2025	0	0	144	0	88	W	73.2	73.0
08/01/2025	0	0	221	0	100		73.1	72.8
09/01/2025	0	0	232	0	100		73.7	73.6
10/01/2025	0	0	167	0	100		71.9	71.6
11/01/2025	0	0	95	0	100		70.3	69.8
12/01/2025	6	0	47	152	100		69.7	69.3
13/01/2025	21	0	0	203	100		67.4	66.3
14/01/2025	7	0	95	93	100		71.2	70.8
15/01/2025	16	0	0	189	100		68.7	68.0
16/01/2025	71	0	0	165	100		68.4	67.4
17/01/2025	99	0	0	132	100		67.2	66.0
18/01/2025	38	0	0	83	100		66.4	65.5
19/01/2025	5	0	0	226	100		70.5	69.6
20/01/2025	0	0	239	0	100		73.7	73.4
21/01/2025	0	0	203	0	100		73.2	72.8
22/01/2025	0	0	230	0	100		73.6	73.3
23/01/2025	0	0	234	0	100		74.8	74.5
24/01/2025	20	0	0	227	99	W	69.5	69.0
25/01/2025	52	0	0	34	45	W	*	*
26/01/2025	102	0	0	175	100		68.1	67.4
27/01/2025	2	0	111	126	100		72.2	71.9
28/01/2025	7	0	108	105	100		72.0	71.8
29/01/2025	0	0	212	0	100		73.5	73.3
30/01/2025	0	0	247	0	100		74.1	73.7
31/01/2025	0	0	201	0	100		72.8	72.5
Sum	457	0	3730	2053	97		72.1	71.8

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)]
01/01/2025	0	0	10	0	100		63.8	62.9
02/01/2025	0	0	7	0	100		62.5	60.8
03/01/2025	0	0	9	0	100		63.3	62.0
04/01/2025	1	0	4	4	100		62.9	61.3
05/01/2025	0	0	15	0	100		67.1	66.7
06/01/2025	0	0	7	0	100		63.2	62.5
07/01/2025	0	0	20	0	100		66.8	66.5
08/01/2025	0	0	8	0	100		63.0	62.2
09/01/2025	0	0	20	0	100		66.4	66.0
10/01/2025	0	0	10	0	100		65.3	64.6
11/01/2025	0	0	10	0	100		64.0	63.5
12/01/2025	0	0	1	6	100		58.5	56.0
13/01/2025	1	0	0	6	100		57.3	52.1
14/01/2025	4	0	5	5	100		61.7	59.4
15/01/2025	0	0	2	3	100		59.8	56.4
16/01/2025	0	0	0	1	100		57.5	44.5
17/01/2025	0	0	1	1	100		58.8	53.8
18/01/2025	0	0	0	1	100		57.3	43.7
19/01/2025	0	0	2	5	100		62.0	60.6
20/01/2025	0	0	9	0	99	T	62.3	61.4
21/01/2025	0	0	9	0	100		61.9	61.0
22/01/2025	0	0	11	0	100		67.5	64.3
23/01/2025	0	0	8	0	100		61.9	61.0
24/01/2025	3	0	2	2	87	T W	60.6	58.8
25/01/2025	0	0	0	0	38	T W	*	*
26/01/2025	1	0	0	5	100		58.9	55.4
27/01/2025	1	0	6	2	100		62.3	61.0
28/01/2025	0	0	9	0	100		64.1	63.5
29/01/2025	0	0	11	0	100		63.8	63.0
30/01/2025	0	0	12	0	100		64.5	63.5
31/01/2025	0	0	10	0	100		62.2	61.1
Sum	11	0	218	41	97		63.2	62.0

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)]
01/01/2025	10	0	10	0	100		50.9	45.7
02/01/2025	72	0	81	0	100		55.1	52.4
03/01/2025	56	0	59	0	88	W	56.5	51.8
04/01/2025	0	0	1	5	100		52.0	49.4
05/01/2025	6	0	6	0	100		53.2	44.2
06/01/2025	14	0	14	0	100		53.4	47.0
07/01/2025	25	0	20	0	88	W	54.0	47.9
08/01/2025	10	0	10	0	100		50.4	43.8
09/01/2025	9	0	9	0	100		51.3	44.3
10/01/2025	86	0	86	0	100		54.9	53.1
11/01/2025	27	0	27	0	100		51.3	47.9
12/01/2025	7	0	7	2	100		48.9	42.4
13/01/2025	0	0	0	14	100		52.6	42.0
14/01/2025	16	0	16	2	100		53.4	45.4
15/01/2025	0	0	0	21	100		52.9	50.8
16/01/2025	0	0	1	79	100		58.8	58.4
17/01/2025	0	0	0	112	100		60.4	60.0
18/01/2025	0	0	0	42	100		57.0	56.6
19/01/2025	0	0	2	7	100		54.2	42.1
20/01/2025	3	0	3	0	100		48.8	39.2
21/01/2025	15	0	16	0	100		50.8	45.2
22/01/2025	11	0	11	0	100		51.2	44.4
23/01/2025	12	0	11	0	100		53.5	46.6
24/01/2025	0	0	0	9	99	W	53.3	50.9
25/01/2025	0	0	0	12	45	W	*	*
26/01/2025	0	0	0	76	100		58.6	58.2
27/01/2025	9	0	9	8	100		53.1	46.9
28/01/2025	3	0	3	8	100		53.3	51.8
29/01/2025	34	0	34	0	100		53.2	50.2
30/01/2025	9	0	9	0	100		49.9	43.6
31/01/2025	73	0	73	0	100		55.6	53.2
Sum	507	0	518	397	97		54.5	52.0

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)]
01/01/2025	0	0	0	0	100		54.4	
02/01/2025	5	0	5	0	100		45.1	44.1
03/01/2025	8	0	8	0	100		46.5	45.6
04/01/2025	0	0	1	3	100		49.3	49.0
05/01/2025	12	0	11	0	100		49.2	48.3
06/01/2025	17	0	17	0	100		53.8	53.2
07/01/2025	5	0	5	0	100		47.7	45.9
08/01/2025	11	0	11	0	100		49.8	48.6
09/01/2025	1	0	1	0	100		42.5	38.7
10/01/2025	8	0	8	0	100		48.9	47.0
11/01/2025	6	0	6	0	100		47.2	45.0
12/01/2025	6	0	6	0	100		46.6	45.0
13/01/2025	0	0	0	2	100		40.7	37.4
14/01/2025	0	0	0	1	100		45.8	43.1
15/01/2025	3	0	3	2	100		45.7	43.8
16/01/2025	0	0	0	3	100		46.3	43.2
17/01/2025	0	0	0	3	100		43.2	42.9
18/01/2025	4	0	4	2	100		46.0	45.5
19/01/2025	0	0	1	2	100		42.6	41.7
20/01/2025	7	0	6	0	100		47.6	46.3
21/01/2025	8	0	8	0	100		48.8	48.0
22/01/2025	4	0	4	0	100		45.9	43.7
23/01/2025	8	0	9	0	100		49.4	48.2
24/01/2025	9	0	8	1	87	T W	48.1	47.8
25/01/2025	0	0	0	0	38	T W	*	*
26/01/2025	0	0	0	2	100		44.1	41.3
27/01/2025	0	0	0	3	99	T	42.7	41.6
28/01/2025	4	0	4	0	100		46.6	44.6
29/01/2025	5	0	5	0	100		47.3	45.9
30/01/2025	5	0	5	0	100		47.3	46.3
31/01/2025	8	0	7	0	100		49.5	46.5
Sum	144	0	143	24	97		48.2	46.1

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)]
01/01/2025	0	0	0	121	100		57.1	54.2
02/01/2025	0	0	0	135	100		53.3	51.5
03/01/2025	0	0	0	117	88	W	65.1	57.8
04/01/2025	132	0	4	0	100		53.6	52.8
05/01/2025	0	0	0	145	100		54.1	52.4
06/01/2025	0	0	0	160	100		55.8	54.4
07/01/2025	0	0	0	103	88	W	56.0	52.2
08/01/2025	0	0	0	141	100		55.1	53.8
09/01/2025	0	0	1	145	100		53.8	52.2
10/01/2025	0	0	0	109	100		52.5	50.6
11/01/2025	0	0	0	71	100		51.9	49.9
12/01/2025	167	0	0	41	100		49.5	46.3
13/01/2025	218	0	0	0	100		45.2	
14/01/2025	96	0	0	65	100		51.3	49.1
15/01/2025	208	0	2	0	100		46.6	30.9
16/01/2025	172	0	1	0	100		46.5	25.4
17/01/2025	153	0	1	0	100		46.5	27.3
18/01/2025	83	0	1	0	100		45.5	38.3
19/01/2025	228	0	2	0	100		45.2	38.0
20/01/2025	0	0	0	134	100		52.9	51.0
21/01/2025	0	0	0	129	100		54.0	52.4
22/01/2025	0	0	0	131	100		54.3	52.4
23/01/2025	0	0	0	182	100		58.2	54.9
24/01/2025	243	0	2	0	99	W	48.4	43.2
25/01/2025	67	0	1	0	45	W	*	*
26/01/2025	139	0	8	0	100		50.9	47.7
27/01/2025	133	0	0	72	100		51.7	48.8
28/01/2025	108	0	0	62	100		53.0	48.0
29/01/2025	0	0	0	124	100		54.1	52.2
30/01/2025	0	0	0	145	100		53.7	51.9
31/01/2025	0	0	0	136	100		54.3	52.4
Sum	2147	0	23	2468	97		54.7	51.2

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)]
01/01/2025	0	0	0	3	100		63.2	37.4
02/01/2025	0	0	0	2	100		43.5	36.1
03/01/2025	0	0	0	3	100		41.2	37.5
04/01/2025	10	0	0	0	100		39.0	
05/01/2025	0	0	0	12	100		46.9	45.4
06/01/2025	0	0	0	12	100		47.7	46.0
07/01/2025	0	0	0	13	100		47.9	45.6
08/01/2025	0	0	0	6	100		47.2	44.7
09/01/2025	0	0	0	3	100		40.7	36.3
10/01/2025	0	0	0	0	100		42.8	
11/01/2025	0	0	0	1	100		39.7	31.1
12/01/2025	12	0	0	3	100		41.7	37.9
13/01/2025	19	0	0	0	100		38.8	
14/01/2025	7	0	0	1	100		40.5	36.8
15/01/2025	9	0	0	0	100		39.1	
16/01/2025	18	0	0	0	100		39.3	
17/01/2025	17	0	0	0	100		39.2	
18/01/2025	15	0	0	0	100		38.4	
19/01/2025	11	0	0	1	100		36.6	29.5
20/01/2025	0	0	0	4	99	T	41.5	38.9
21/01/2025	0	0	0	5	100		41.5	38.1
22/01/2025	0	0	0	5	100		44.4	42.4
23/01/2025	0	0	0	8	100		45.6	41.8
24/01/2025	10	0	0	1	87	T W	37.4	32.6
25/01/2025	18	0	2	0	38	T W	*	*
26/01/2025	12	0	1	0	100		48.3	27.3
27/01/2025	10	0	0	1	100		39.2	30.8
28/01/2025	1	0	0	0	100		38.4	
29/01/2025	0	0	0	3	100		42.9	35.7
30/01/2025	1	0	0	4	100		43.2	39.1
31/01/2025	0	0	0	7	100		46.8	40.2
Sum	170	0	3	98	97		49.7	39.2

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)]
01/01/2025	0	0	0	72	100		49.3	44.1
02/01/2025	0	0	0	89	100		51.4	44.1
03/01/2025	0	0	0	54	88	W	51.7	45.0
04/01/2025	143	0	128	0	100		53.6	51.6
05/01/2025	0	0	0	80	100		49.5	44.3
06/01/2025	0	0	0	125	100		50.1	46.8
07/01/2025	0	0	0	96	88	W	50.1	47.1
08/01/2025	0	0	0	112	100		49.0	46.3
09/01/2025	0	0	0	76	100		48.0	42.9
10/01/2025	0	0	0	67	100		49.5	42.9
11/01/2025	0	0	0	44	100		47.8	41.6
12/01/2025	173	0	160	26	100		53.1	51.7
13/01/2025	239	0	215	0	100		54.8	53.7
14/01/2025	103	0	95	50	100		53.5	51.5
15/01/2025	224	0	205	0	100		55.7	54.5
16/01/2025	243	0	173	0	100		55.5	53.6
17/01/2025	252	0	155	0	100		55.1	53.0
18/01/2025	121	0	79	0	100		52.8	50.0
19/01/2025	233	0	224	0	100		53.5	52.3
20/01/2025	0	0	0	55	100		49.0	41.4
21/01/2025	0	0	0	89	100		50.0	45.9
22/01/2025	0	0	0	101	100		50.4	46.2
23/01/2025	0	0	0	147	100		50.3	47.6
24/01/2025	263	0	234	0	99	W	54.4	53.7
25/01/2025	119	0	28	0	45	W	*	*
26/01/2025	241	0	141	0	100		54.3	52.1
27/01/2025	135	0	131	62	100		53.5	52.3
28/01/2025	115	0	104	28	100		52.4	50.7
29/01/2025	0	0	0	84	100		51.0	45.1
30/01/2025	0	0	0	76	100		49.7	43.2
31/01/2025	0	0	0	90	100		52.2	45.6
Sum	2604	0	2072	1623	97		52.3	49.8

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)]
01/01/2025	0	0	0	2	100		59.6	32.0
02/01/2025	0	0	0	1	100		43.3	25.6
03/01/2025	0	0	1	0	100		44.8	34.5
04/01/2025	11	0	7	0	100		45.9	41.4
05/01/2025	0	0	0	10	100		44.4	40.1
06/01/2025	0	0	0	11	100		43.8	39.8
07/01/2025	0	0	0	11	100		44.1	39.4
08/01/2025	0	0	0	6	100		41.1	38.3
09/01/2025	0	0	0	1	100		37.9	25.1
10/01/2025	0	0	0	0	100		39.9	
11/01/2025	0	0	0	0	100		40.2	
12/01/2025	12	0	12	1	100		44.4	42.6
13/01/2025	20	0	17	0	100		47.9	46.8
14/01/2025	11	0	8	1	100		47.5	44.3
15/01/2025	9	0	11	0	100		47.4	44.2
16/01/2025	18	0	18	0	100		49.1	46.8
17/01/2025	17	0	17	0	100		48.8	46.4
18/01/2025	15	0	15	0	100		48.0	45.3
19/01/2025	11	0	11	0	100		45.2	43.3
20/01/2025	0	0	0	1	99	T	42.7	28.5
21/01/2025	0	0	0	3	100		41.6	29.7
22/01/2025	0	0	0	3	100		42.6	36.1
23/01/2025	0	0	0	3	100		43.4	35.2
24/01/2025	13	0	2	0	87	T W	41.0	36.9
25/01/2025	18	0	10	0	38	T W	*	*
26/01/2025	13	0	12	0	100		47.9	46.3
27/01/2025	11	0	9	0	100		47.1	45.6
28/01/2025	1	0	1	0	100		39.6	29.6
29/01/2025	0	0	0	1	100		42.6	23.1
30/01/2025	1	0	1	3	100		43.2	34.2
31/01/2025	0	0	0	3	100		45.1	32.6
Sum	181	0	152	61	97		48.0	41.6

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)]
01/01/2025	0	0	0	0	100		47.5	
02/01/2025	0	0	0	20	100		48.3	40.0
03/01/2025	0	0	0	14	88	W	52.3	37.3
04/01/2025	11	0	12	0	100		44.9	37.0
05/01/2025	0	0	1	0	100		50.8	36.6
06/01/2025	0	0	1	0	100		48.6	26.9
07/01/2025	0	0	0	0	88	W	48.3	
08/01/2025	0	0	0	1	100		47.6	25.6
09/01/2025	0	0	0	1	100		47.0	32.1
10/01/2025	0	0	0	16	100		47.7	38.7
11/01/2025	0	0	0	4	100		45.5	35.1
12/01/2025	6	0	6	0	100		48.5	35.1
13/01/2025	21	0	21	0	100		48.2	43.6
14/01/2025	7	0	6	3	100		47.6	37.1
15/01/2025	16	0	15	0	100		48.5	41.1
16/01/2025	71	0	73	0	100		50.2	46.7
17/01/2025	99	0	104	0	100		52.6	49.8
18/01/2025	38	0	39	0	100		48.4	44.7
19/01/2025	5	0	5	0	100		45.3	33.5
20/01/2025	0	0	0	0	100		48.9	
21/01/2025	0	0	0	0	100		48.8	
22/01/2025	0	0	0	1	100		48.8	28.5
23/01/2025	0	0	0	0	100		48.2	
24/01/2025	20	0	21	0	99	W	50.5	43.4
25/01/2025	52	0	25	0	45	W	*	*
26/01/2025	102	0	102	0	100		51.5	49.5
27/01/2025	2	0	3	0	100		48.0	33.8
28/01/2025	7	0	8	0	100		49.6	39.1
29/01/2025	0	0	0	12	100		49.7	41.2
30/01/2025	0	0	0	3	100		48.3	33.5
31/01/2025	0	0	0	24	100		50.1	43.6
Sum	457	0	442	99	97		49.1	41.6

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)]
01/01/2025	0	0	0	0	100		59.7	
02/01/2025	0	0	0	0	100		38.1	
03/01/2025	0	0	0	0	100		38.4	
04/01/2025	1	0	1	0	100		37.6	31.5
05/01/2025	0	0	0	0	100		43.6	
06/01/2025	0	0	0	0	100		42.8	
07/01/2025	0	0	0	0	100		43.8	
08/01/2025	0	0	0	0	100		40.1	
09/01/2025	0	0	1	0	100		38.2	32.6
10/01/2025	0	0	0	1	100		37.5	25.4
11/01/2025	0	0	0	0	100		36.0	
12/01/2025	0	0	0	0	100		42.2	
13/01/2025	1	0	1	0	100		45.4	30.7
14/01/2025	4	0	5	0	100		42.9	38.3
15/01/2025	0	0	0	0	100		43.4	
16/01/2025	0	0	0	0	100		40.9	
17/01/2025	0	0	0	0	100		41.5	
18/01/2025	0	0	0	0	100		38.1	
19/01/2025	0	0	0	0	100		37.9	
20/01/2025	0	0	0	0	99	T	38.2	
21/01/2025	0	0	0	0	100		37.7	
22/01/2025	0	0	0	1	100		40.3	30.3
23/01/2025	0	0	0	0	100		40.2	
24/01/2025	3	0	3	0	87	T W	42.0	39.3
25/01/2025	0	0	0	0	38	T W	*	*
26/01/2025	1	0	1	0	100		47.4	33.3
27/01/2025	1	0	1	0	100		42.4	33.9
28/01/2025	0	0	0	0	100		43.0	
29/01/2025	0	0	0	0	100		39.8	
30/01/2025	0	0	0	0	100		40.9	
31/01/2025	0	0	0	0	100		42.2	
Sum	11	0	13	2	97		46.6	29.1

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)]
01/01/2025	10	0	12	0	100		50.6	47.6
02/01/2025	72	0	72	0	100		55.2	54.6
03/01/2025	56	0	63	0	88	W	55.9	54.4
04/01/2025	0	0	1	22	100		46.4	40.7
05/01/2025	6	0	7	0	100		47.4	45.2
06/01/2025	14	0	20	0	100		51.3	48.7
07/01/2025	25	0	24	0	88	W	53.2	50.8
08/01/2025	10	0	12	0	100		49.3	45.9
09/01/2025	9	0	9	0	100		52.1	46.2
10/01/2025	86	0	87	0	100		57.0	56.3
11/01/2025	27	0	30	0	100		52.1	50.9
12/01/2025	7	0	7	13	100		49.0	45.7
13/01/2025	0	0	0	36	100		48.3	41.0
14/01/2025	16	0	15	25	100		51.4	48.7
15/01/2025	0	0	0	78	100		49.0	45.3
16/01/2025	0	0	1	103	100		50.2	47.1
17/01/2025	0	0	0	114	100		51.0	48.8
18/01/2025	0	0	0	46	100		48.3	46.0
19/01/2025	0	0	0	13	100		45.3	34.4
20/01/2025	3	0	3	0	100		47.8	40.2
21/01/2025	15	0	16	0	100		50.7	48.1
22/01/2025	11	0	13	0	100		49.8	46.3
23/01/2025	12	0	15	0	100		52.6	49.3
24/01/2025	0	0	0	68	99	W	49.8	45.2
25/01/2025	0	0	0	16	45	W	*	*
26/01/2025	0	0	0	92	100		49.6	46.3
27/01/2025	9	0	11	40	100		49.9	47.3
28/01/2025	3	0	3	26	100		48.2	45.7
29/01/2025	34	0	35	0	100		54.0	52.7
30/01/2025	9	0	9	0	100		49.3	46.5
31/01/2025	73	0	75	0	100		55.9	55.3
Sum	507	0	540	692	97		51.6	49.6

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)]
01/01/2025	0	0	0	0	100		61.1	
02/01/2025	5	0	5	0	100		48.2	47.9
03/01/2025	8	0	8	0	100		48.7	48.3
04/01/2025	0	0	1	2	100		42.5	40.9
05/01/2025	12	0	11	0	100		51.4	51.2
06/01/2025	17	0	17	0	100		54.2	54.0
07/01/2025	5	0	6	0	100		49.5	48.2
08/01/2025	11	0	11	0	100		52.0	51.2
09/01/2025	1	0	1	0	100		44.6	43.6
10/01/2025	8	0	10	0	100		50.5	50.0
11/01/2025	6	0	6	0	100		49.9	48.1
12/01/2025	6	0	5	0	100		49.4	48.3
13/01/2025	0	0	0	1	100		38.2	30.2
14/01/2025	0	0	0	3	100		39.7	35.0
15/01/2025	3	0	3	2	100		45.1	44.2
16/01/2025	0	0	0	1	100		39.5	28.0
17/01/2025	0	0	0	2	100		39.2	26.4
18/01/2025	4	0	4	0	100		46.9	46.4
19/01/2025	0	0	1	2	100		41.0	38.9
20/01/2025	7	0	6	0	99	T	49.0	48.7
21/01/2025	8	0	9	0	100		50.2	50.0
22/01/2025	4	0	4	0	100		47.1	46.7
23/01/2025	8	0	9	0	100		50.9	50.7
24/01/2025	9	0	8	2	87	T W	49.6	49.4
25/01/2025	0	0	0	0	38	T W	*	*
26/01/2025	0	0	0	2	100		42.7	30.4
27/01/2025	0	0	0	0	100		35.6	
28/01/2025	4	0	4	0	100		46.9	46.6
29/01/2025	5	0	5	0	100		48.1	47.8
30/01/2025	5	0	5	0	100		49.6	49.2
31/01/2025	8	0	7	0	100		49.8	49.5
Sum	144	0	146	17	97		50.4	47.6

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)]
01/01/2025	10	0	168	0	100		57.6	57.3
02/01/2025	72	0	180	0	100		56.7	56.3
03/01/2025	56	0	154	0	88	W	56.9	56.2
04/01/2025	0	0	1	139	100		55.2	54.9
05/01/2025	6	0	230	0	100		58.6	58.3
06/01/2025	14	0	230	0	100		59.9	59.3
07/01/2025	25	0	162	0	88	W	58.7	57.8
08/01/2025	10	0	226	0	100		58.4	58.0
09/01/2025	9	0	235	0	100		58.8	58.5
10/01/2025	86	0	168	0	100		57.0	56.6
11/01/2025	27	0	96	0	100		55.0	54.5
12/01/2025	7	0	47	131	100		54.4	53.9
13/01/2025	0	0	0	193	100		54.0	53.4
14/01/2025	16	0	95	86	100		56.1	55.8
15/01/2025	0	0	0	174	100		54.7	54.2
16/01/2025	0	0	0	154	100		54.2	53.6
17/01/2025	0	0	0	117	100		52.8	52.0
18/01/2025	0	0	0	76	100		51.3	50.8
19/01/2025	0	0	0	188	100		54.3	53.4
20/01/2025	3	0	240	0	100		58.3	58.0
21/01/2025	15	0	204	0	100		58.1	57.7
22/01/2025	11	0	229	0	100		58.1	57.7
23/01/2025	12	0	237	0	100		59.5	59.1
24/01/2025	0	0	0	206	99	W	54.8	54.2
25/01/2025	0	0	0	32	45	W	*	*
26/01/2025	0	0	0	154	100		53.7	53.2
27/01/2025	9	0	113	111	100		57.3	56.9
28/01/2025	3	0	108	94	100		56.1	55.8
29/01/2025	34	0	216	0	100		58.5	58.2
30/01/2025	9	0	247	0	100		57.9	57.6
31/01/2025	73	0	202	0	100		57.7	57.3
Sum	507	0	3788	1855	97		56.9	56.5

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)]
01/01/2025	0	0	10	0	100		54.3	47.9
02/01/2025	5	0	8	0	100		46.9	46.3
03/01/2025	8	0	9	0	100		45.8	45.2
04/01/2025	0	0	3	4	100		46.7	46.4
05/01/2025	12	0	14	0	100		50.1	49.8
06/01/2025	17	0	7	0	100		48.9	47.2
07/01/2025	5	0	19	0	100		52.5	50.6
08/01/2025	11	0	7	0	100		48.0	46.9
09/01/2025	1	0	21	0	100		51.3	51.0
10/01/2025	8	0	11	0	100		48.3	47.7
11/01/2025	6	0	10	0	100		48.3	47.9
12/01/2025	6	0	1	5	100		43.2	41.9
13/01/2025	0	0	0	7	100		42.3	41.3
14/01/2025	0	0	5	4	100		47.0	46.3
15/01/2025	3	0	2	3	100		44.4	43.2
16/01/2025	0	0	0	1	100		38.0	35.5
17/01/2025	0	0	1	1	100		39.8	38.9
18/01/2025	4	0	0	1	100		37.4	34.3
19/01/2025	0	0	2	5	100		45.3	45.0
20/01/2025	7	0	9	0	99	T	46.8	46.2
21/01/2025	8	0	9	0	100		47.0	46.2
22/01/2025	4	0	12	0	100		48.5	48.2
23/01/2025	8	0	8	0	100		46.0	45.1
24/01/2025	9	0	2	2	87	T W	44.3	43.6
25/01/2025	0	0	0	0	38	T W	*	*
26/01/2025	0	0	0	5	100		46.2	43.1
27/01/2025	0	0	6	2	100		45.9	45.6
28/01/2025	4	0	9	0	100		47.8	46.6
29/01/2025	5	0	11	0	100		47.9	47.4
30/01/2025	5	0	13	0	100		47.9	46.6
31/01/2025	8	0	11	0	100		47.5	46.9
Sum	144	0	220	40	97		47.8	46.4

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)]
01/01/2025	0	0	0	184	100		58.6	58.5
02/01/2025	0	0	0	207	100		59.6	59.5
03/01/2025	0	0	0	182	88	W	59.2	58.8
04/01/2025	0	0	131	0	100		60.2	60.1
05/01/2025	0	0	1	234	100		61.5	61.2
06/01/2025	0	0	0	221	100		60.8	60.6
07/01/2025	0	0	0	151	88	W	59.2	59.0
08/01/2025	0	0	0	224	100		58.2	58.0
09/01/2025	0	0	1	227	100		58.8	58.7
10/01/2025	0	0	0	184	100		56.3	56.2
11/01/2025	0	0	0	115	100		55.8	55.6
12/01/2025	0	0	168	62	100		61.6	61.4
13/01/2025	0	0	221	0	100		62.8	62.8
14/01/2025	0	0	98	105	100		61.8	61.5
15/01/2025	0	0	209	0	100		63.5	63.3
16/01/2025	0	0	174	0	100		62.5	62.4
17/01/2025	0	0	154	0	100		62.2	61.9
18/01/2025	0	0	83	0	100		59.5	59.3
19/01/2025	0	0	236	0	100		63.5	63.4
20/01/2025	0	0	0	233	100		60.7	60.5
21/01/2025	0	0	0	209	100		60.4	60.2
22/01/2025	0	0	0	227	100		60.8	60.4
23/01/2025	0	0	0	232	100		60.4	60.2
24/01/2025	0	0	244	0	99	W	63.2	63.0
25/01/2025	0	0	26	0	45	W	*	*
26/01/2025	0	0	143	0	100		61.6	61.4
27/01/2025	0	0	137	109	100		62.6	62.4
28/01/2025	0	0	112	107	100		62.1	61.8
29/01/2025	0	0	0	210	100		61.3	61.2
30/01/2025	0	0	0	240	100		61.1	60.8
31/01/2025	0	0	0	213	100		60.7	60.5
Sum	0	0	2138	3876	97		61.0	60.8

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)]
01/01/2025	0	0	0	3	100		46.4	42.6
02/01/2025	0	0	0	5	100		44.9	44.7
03/01/2025	0	0	0	6	100		48.3	48.2
04/01/2025	0	0	10	1	100		52.4	52.3
05/01/2025	0	0	0	18	100		53.9	53.7
06/01/2025	0	0	0	16	100		53.2	53.0
07/01/2025	0	0	0	22	100		52.3	52.0
08/01/2025	0	0	0	12	100		50.5	50.2
09/01/2025	0	0	0	7	100		45.4	44.6
10/01/2025	0	0	0	6	100		43.7	40.5
11/01/2025	0	0	0	3	100		38.7	37.9
12/01/2025	0	0	12	6	100		53.6	53.5
13/01/2025	0	0	19	0	100		55.8	55.8
14/01/2025	0	0	7	1	100		54.7	54.5
15/01/2025	0	0	10	0	100		53.6	53.5
16/01/2025	0	0	19	0	100		55.8	55.7
17/01/2025	0	0	18	0	100		55.6	55.5
18/01/2025	0	0	15	0	100		56.5	56.5
19/01/2025	0	0	11	1	100		53.6	53.6
20/01/2025	0	0	0	4	99	T	47.2	46.9
21/01/2025	0	0	0	7	100		47.3	47.0
22/01/2025	0	0	0	8	100		49.1	48.9
23/01/2025	0	0	0	11	100		51.2	48.6
24/01/2025	0	0	4	1	87	T W	46.5	46.4
25/01/2025	0	0	11	0	38	T W	*	*
26/01/2025	0	0	12	0	100		55.9	55.4
27/01/2025	0	0	10	1	100		53.9	53.8
28/01/2025	0	0	1	4	100		43.4	41.9
29/01/2025	0	0	0	6	100		46.6	46.3
30/01/2025	0	0	1	7	100		49.4	48.3
31/01/2025	0	0	0	8	100		47.6	46.7
Sum	0	0	160	164	97		52.4	52.1

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 forhåndsgodkjennelse 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 ± 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 lufttrafikkjenesten 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) awik fra § 6 om rullebanebruk
- e) informasjon om stenging eller begrensninger i rullebanebruk som ikke krever godkjenning, jf. § 5 andre ledd
- f) awik fra fastsatte korridorer i § 7 og § 8 første ledd
- g) awik fra støyrestriksjonene i § 10
- h) awik 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 awike 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

