

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedsrapport
april 2025**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedsrapport
april 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 april var det i gjennomsnitt
 - 606 flybevegelser per døgn.
 - 5,20 avganger og 8,97 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 april 53,0/45,8.
- I løpet av april ble rusegropa registrert benyttet 6 ganger. Total brukstid var 114 minutter.
- I april har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 7 personer.
- For april er det totalt registrert:
 - Ingen flygninger som ikke tilfredsstiller kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
 - 22 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.
- For april er det totalt registrert:
 - 5 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
 - Ingen mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For april er det totalt registrert:
 - 21 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,3 % av 8100 testbare jetflyankomster.
 - 28 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,3 % av 8100 testbare jetflyankomster.
- For april er det totalt registrert:
 - 183 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 2,8 % av 6426 testbare jetflyavganger.
 - 5 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,8 % av 596 testbare propellflyavganger.

Fra og med januarrapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For april er det totalt registrert 999 kurvede ankomster.

Gardermoen, 20.05.2025.

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.....	71
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	93
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG.....	97

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 kompass-retningene 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 april mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 7 personer over Nabosidenes støyskjema, annen e-post og Støytelefonen (64 81 26 30).

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i april måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
Eidsvoll (1)	"Generell flystøy flygning"
Nannestad (2)	"Trasèvalg, Særlig støyende flygning, Nattflygning"
Nes (1)	"Særlig støyende flygning"
Oslo (1)	"Generell flystøy flygning"
Lillestrøm (2)	"Særlig støyende flygning, Lavtflygning, Spørsmål knyttet til flystøy, Generell flystøy flygning"

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

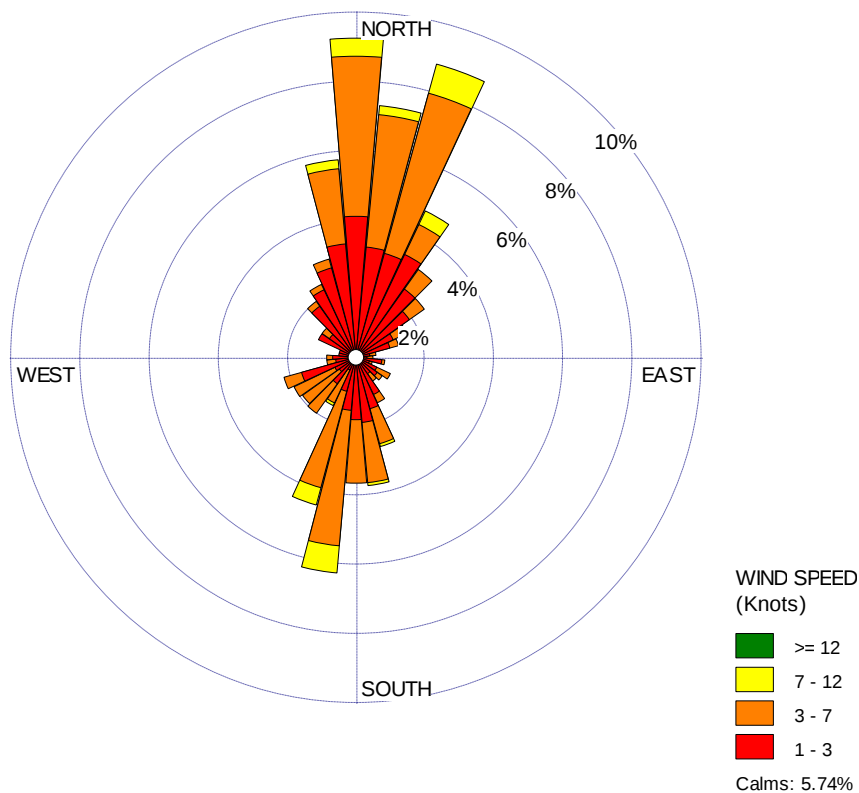
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
11-apr-25	B737-800	23:44	23:51	1	2	4	7
15-apr-25	B737-800	23:45	00:00	3	0	5	8
17-apr-25	B737-800	17:35	18:10	15	0	11	26
20-apr-25	A320Neo	13:50	14:35	16	12	0	28
20-apr-25	A320	18:15	19:10	15	5	0	20
21-apr-25	A320	03:05	03:25	15	5	5	25
Sum antall minutter				65	24	25	114

Rusegropa ble rapportert benyttet 6 ganger i løpet av april. Total akkumulert brukstid var 114 minutter.

4 METEOROLOGI

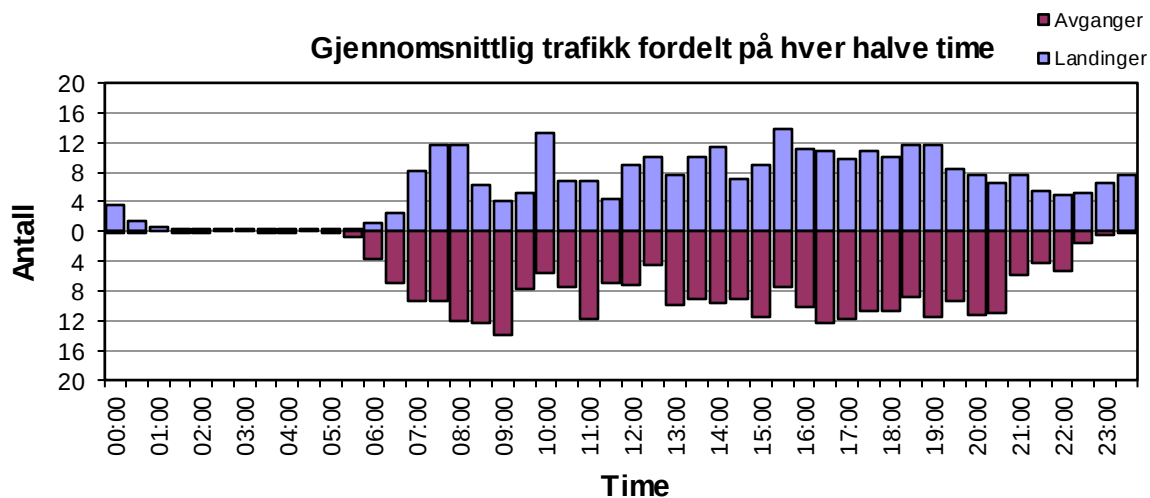
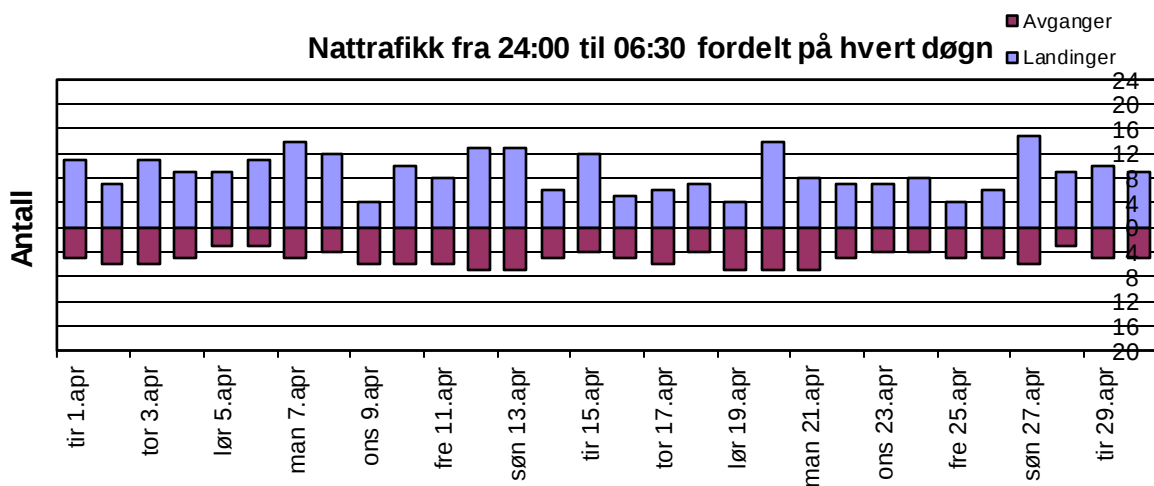
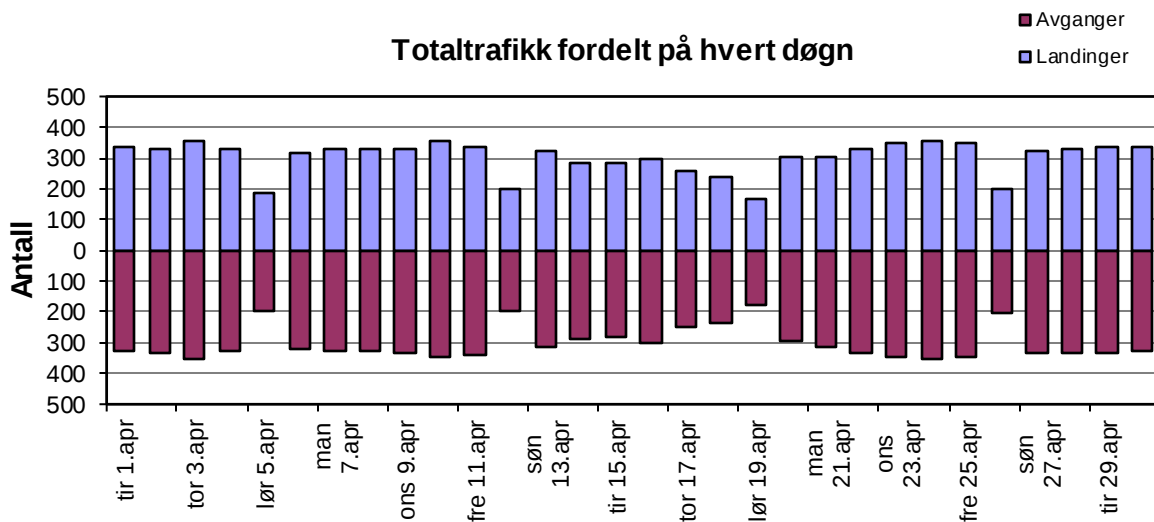
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I april var det i gjennomsnitt 606 flybevegelser per døgn og 5,20 avganger og 8,97 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



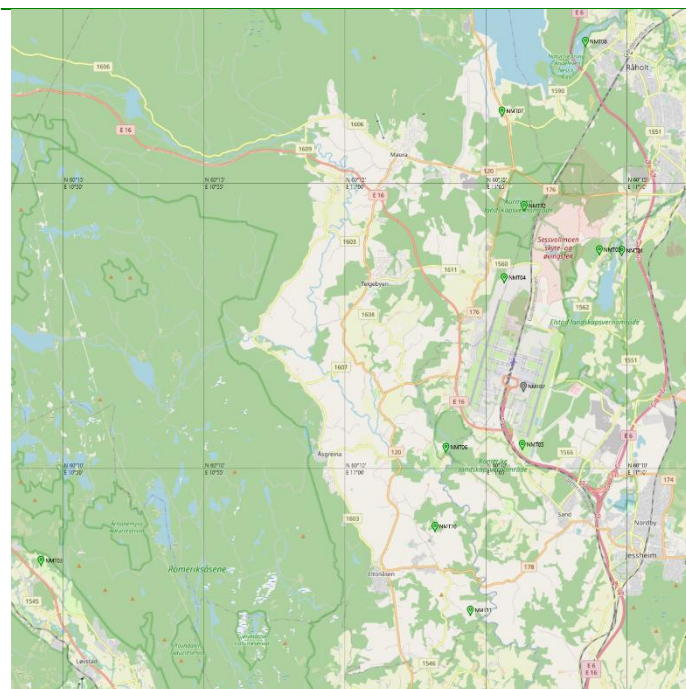
6 STØYMÅLINGER

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 april.



Mobile målestasjoner

- NMT 01 Mogreina
- NMT 03 Mork nordre

Faste målestasjoner

- NMT 04 Nordenden av vestre rullebane
- NMT 05 Sørrenden 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 middelværddier 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 april:

apr.2025	T-1442		
Målestasjoner	L_{den}	L_{night}	L_{5AS}
NMT001 Mogreina	0,0	0,0	0,0
NMT003 Mork nordre	41,5	30,8	0,0
NMT004 RWY19R	72,2	62,8	95,4
NMT005 RWY01R	73,3	64,6	96,6
NMT006 Lyshaug	60,1	49,1	76,5
NMT007 Steinsgård	52,9	43,5	70,3
NMT008 Saghagen	53,6	44,6	71,0
NMT009 Østli	48,4	33,1	0,0
NMT010 Holtertoppen	58,1	49,8	78,5
NMT011 Gresaker i Holter	58,5	49,9	75,1
NMT012 Aurmoen	64,1	55,1	83,5

Resultater fra siste tre måneder:

feb.2025 t.o.m apr.2025	T-1442		
Målestasjoner	L_{den}	L_{night}	L_{5AS}
NMT001 Mogreina	0,0	0,0	0,0
NMT003 Mork nordre	39,7	30,3	0,0
NMT004 RWY19R	72,4	62,5	95,9
NMT005 RWY01R	72,5	62,8	95,9
NMT006 Lyshaug	58,7	47,5	76,2
NMT007 Steinsgård	51,1	41,3	69,1
NMT008 Saghagen	53,2	43,9	70,1
NMT009 Østli	47,6	38,1	0,0
NMT010 Holtertoppen	56,5	48,2	77,8
NMT011 Gresaker i Holter	57,6	47,9	74,4
NMT012 Aurmoen	63,7	54,0	83,1

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 AS rapporterer nå for hele døgnet. Det var ingen awik fra denne bestemmelsen i april 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 awik fra denne bestemmelsen for april måned.

Dato	Avgangstid	A.D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
ons 2. apr	06:22	Departure	01L	AFR62JG	FGKXO	A320	93.5
fre 4. apr	06:12	Departure	01L	SAS66A	OYKAP	A320	91.4
lør 5. apr	00:06	Departure	01L	VKG4024	OYVVO	A339	92.2
man 7. apr	06:12	Departure	01L	AFR62JG	FHEPI	A320	92.9
man 7. apr	06:26	Departure	01L	NOZ1718	SERPF	B738	93.6
ons 9. apr	00:03	Departure	01L	KLJ3574	LYBGS	B733	90.9
tor 10. apr	06:28	Departure	19R	AFR62JG	FGTAU	A321	94.1
lør 12. apr	06:15	Departure	19R	SAS4775	OYKAU	A320	91.4
søn 13. apr	01:45	Departure	19R	VKG4565	OYTCD	A321	95.9
søn 13. apr	06:26	Departure	01L	AFR62JG	FHEPH	A320	92.9
man 14. apr	06:19	Departure	01L	AFR62JG	FGKXP	A320	93.5
ons 16. apr	06:25	Departure	01L	AFR62JG	FGTAU	A321	94.1
tor 17. apr	06:21	Departure	01L	AFR62JG	FGTAM	A321	95.9
fre 18. apr	06:06	Departure	01L	SAS22E	OYKAU	A320	91.4
lør 19. apr	05:04	Departure	01L	SAS81P	OYKAS	A320	91.4
søn 20. apr	03:56	Departure	01L	VKG4555	OYTCH	A321	95.9
søn 20. apr	06:16	Departure	01L	AFR62JG	FGKXY	A320	93.5
man 21. apr	06:15	Departure	01L	AFR62JG	FGKXM	A320	93.5
ons 23. apr	06:19	Departure	01L	AFR62JG	FGTAM	A321	95.9
søn 27. apr	06:26	Departure	01L	KLM30N	PHBXX	B738	92.6
søn 27. apr	06:29	Departure	01L	AFR62JG	FHEPJ	A320	92.9
tir 29. apr	05:40	Departure	01L	NOZ8920	LNENO	B738	93.6

For april er det totalt registrert:

- Ingen flygninger som ikke tilfredsstiller kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
- 22 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.

april 2025		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
tir 1.apr	665	0	2	144	121	18	0	120	144	3,0	79,5
ons 2.apr	664	10	27	184	123	30	1	106	182	10,2	89,6
tor 3.apr	707	45	68	154	106	71	25	85	150	29,6	70,0
fre 4.apr	655	146	219	0	0	183	104	0	0	99,5	0,0
lør 5.apr	385	81	103	0	0	108	90	0	0	99,2	0,0
søn 6.apr	640	149	220	1	0	167	101	0	0	99,5	0,2
man 7.apr	655	143	212	2	0	182	113	1	0	99,2	0,5
tir 8.apr	661	35	58	143	97	67	25	86	148	28,0	71,7
ons 9.apr	664	154	215	0	0	175	116	0	0	99,4	0,0
tor 10.apr	705	32	36	174	129	40	14	110	168	17	82,4
fre 11.apr	676	56	89	154	87	63	44	62	115	37,3	61,8
lør 12.apr	396	44	67	56	27	63	67	34	37	60,9	38,9
søn 13.apr	633	11	1	191	105	0	0	118	206	1,9	97,9
man 14.apr	572	0	0	154	133	0	0	128	156	0,0	99,8
tir 15.apr	565	23	33	135	86	44	26	82	131	22,3	76,8
ons 16.apr	599	58	93	167	22	58	43	16	139	42,1	57,4
tor 17.apr	512	1	0	224	12	22	0	9	239	4,5	94,5
fre 18.apr	472	89	132	0	0	146	102	0	0	99,4	0,0
lør 19.apr	345	59	93	0	0	107	86	0	0	100,0	0,0
søn 20.apr	596	128	199	0	0	173	94	0	0	99,7	0,0
man 21.apr	616	104	147	64	38	114	93	18	35	74,4	25,2
tir 22.apr	664	20	325	4	0	306	5	0	0	98,8	0,6
ons 23.apr	694	153	242	0	0	189	101	0	0	98,7	0,0
tor 24.apr	706	114	184	43	42	160	82	37	41	76	23,1
fre 25.apr	690	38	132	128	101	93	10	87	96	40	59,7
lør 26.apr	400	24	50	66	50	23	17	84	85	28,5	71,3
søn 27.apr	656	6	1	185	151	0	0	133	178	1,1	98,6
man 28.apr	658	9	14	164	154	26	3	126	159	7,9	91,6
tir 29.apr	668	104	141	99	81	68	36	64	72	52,2	47,3
ons 30.apr	661	112	168	20	6	192	139	9	10	92,4	6,8
Totalt	18 180	1 948	3 271	2 656	1 671	2 888	1 537	1 515	2 491	53,0 %	45,8 %

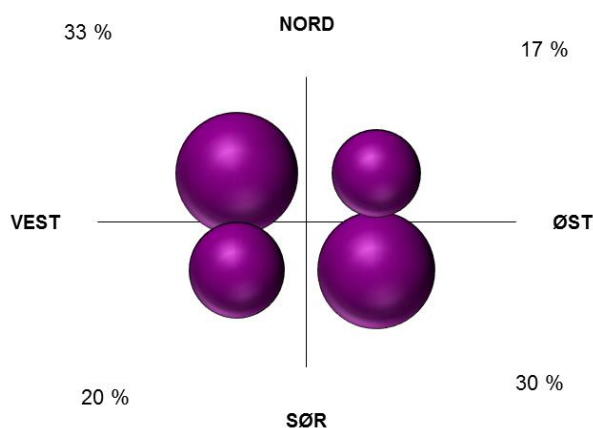
Alle flybevegelser, apr 2025

For april var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 53,0/45,8.

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 april 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 april måned.

april 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	7810	2429	1518	1505	2358	50,5	49,5
Night	90	24	4	0	62	31,1	68,9
Sum	7900	2453	1522	1505	2420	50,3	49,7

april 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	7566	1505	2673	2046	1342	55,2	44,8
Night	158	6	128	16	8	84,8	15,2
Sum	7724	1511	2801	2062	1350	55,8	44,2

april 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	114	94	0	2	18	82,5	17,5
Night	279	271	0	0	8	97,1	2,9
Sum	393	365	0	2	26	92,9	7,1

april 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	89	1	27	60	1	31,5	68,5
Night	168	0	13	155	0	7,7	92,3
Sum	257	1	40	215	1	16,0	84,0

april 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	24	19	1	1	3	83,3	16,7
Sum	24	19	1	1	3	83,3	16,7

april 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	360	142	103	74	41	68,1	31,9
Sum	360	142	103	74	41	68,1	31,9

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
tor 10.apr	06:29	Natt	D	19L	SAS4637	A20N	Jetfly
lør 12.apr	22:31	Kveld	A	19L	NOZ69G	B738	Jetfly
lør 12.apr	22:47	Kveld	D	19R	CBJ662	A332	Jetfly
tor 17.apr	06:21	Natt	D	19L	AFR62JG	A321	Jetfly
tor 17.apr	06:25	Natt	D	19L	NOZ8AG	B738	Jetfly

Det var 2 mulige awik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 22:30 - 24:00.

Det var 3 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 16 flygninger som awik fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

ons 2. apr, tir 8., tir 29. april

og er ikke registrert som awik 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 april måned.

april 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	121	56	15	8	42	58,7	41,3
Night	0	0	0	0	0		
Sum	121	56	15	8	42	58,7	41,3

april 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	1167	268	330	291	278	51,2	48,8
Night	25	16	0	9	0	64,0	36,0
Sum	1192	284	330	300	278	51,5	48,5

april 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	0	0	0	0	0		
Night	0	0	0	0	0		
Sum	0	0	0	0	0		

april 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	3	0	2	0	1	66,7	33,3
Night	1	0	0	1	0	0,0	100,0
Sum	4	0	2	1	1	50,0	50,0

april 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	1	1	0	0	0	100,0	0,0
Sum	1	1	0	0	0	100,0	0,0

april 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	15	10	0	4	1	66,7	33,3
Sum	15	10	0	4	1	66,7	33,3

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

Det var ingen 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

I tillegg var det 3 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for propellfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til: ons 2., tir 8. april

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.

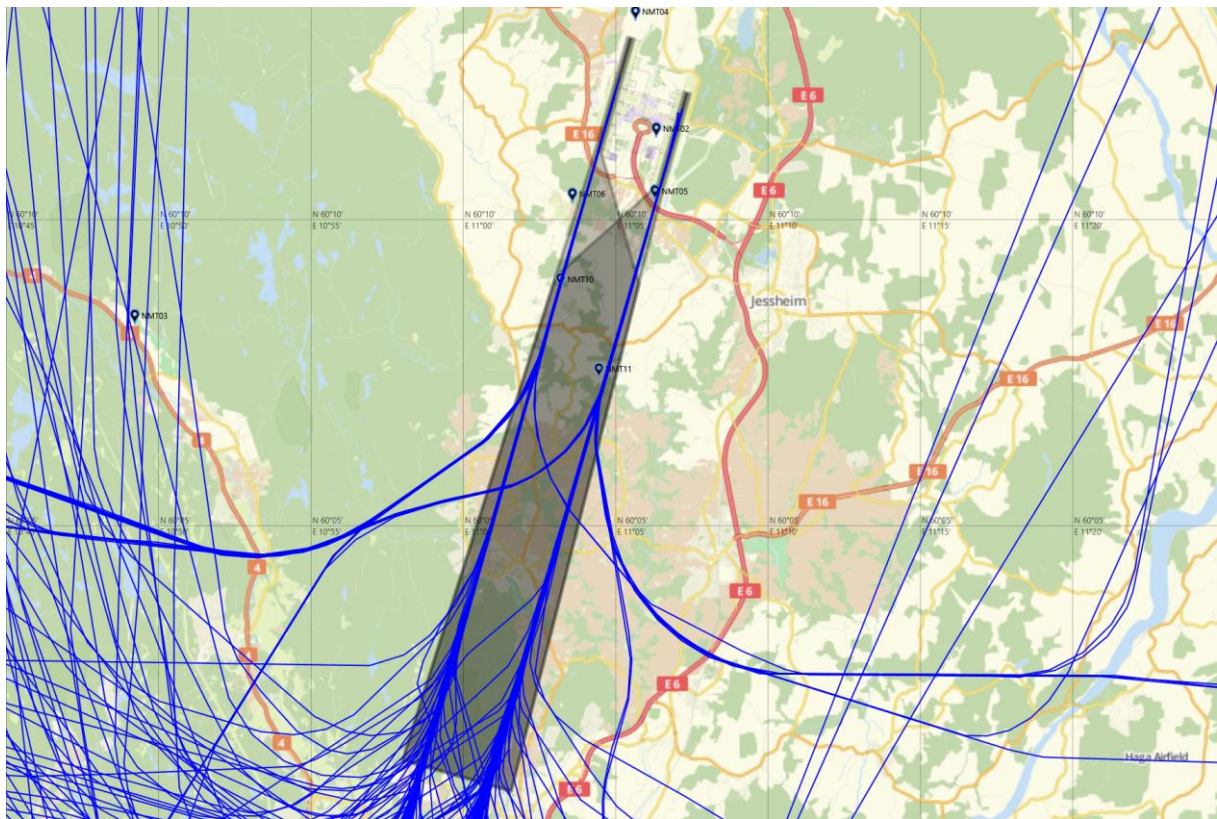
9.3 LANDINGER OG AVGANGER

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, traséutskifter</i>	29
9.3.5 <i>Avganger, traséutskifter</i>	39
Air Baltic	39
Air France	40
Austrian	41
British Airways	42
Brussels Airlines.....	43
Emirates.....	44
Danish Air Transport	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
VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER.....	71
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	93
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG.....	97

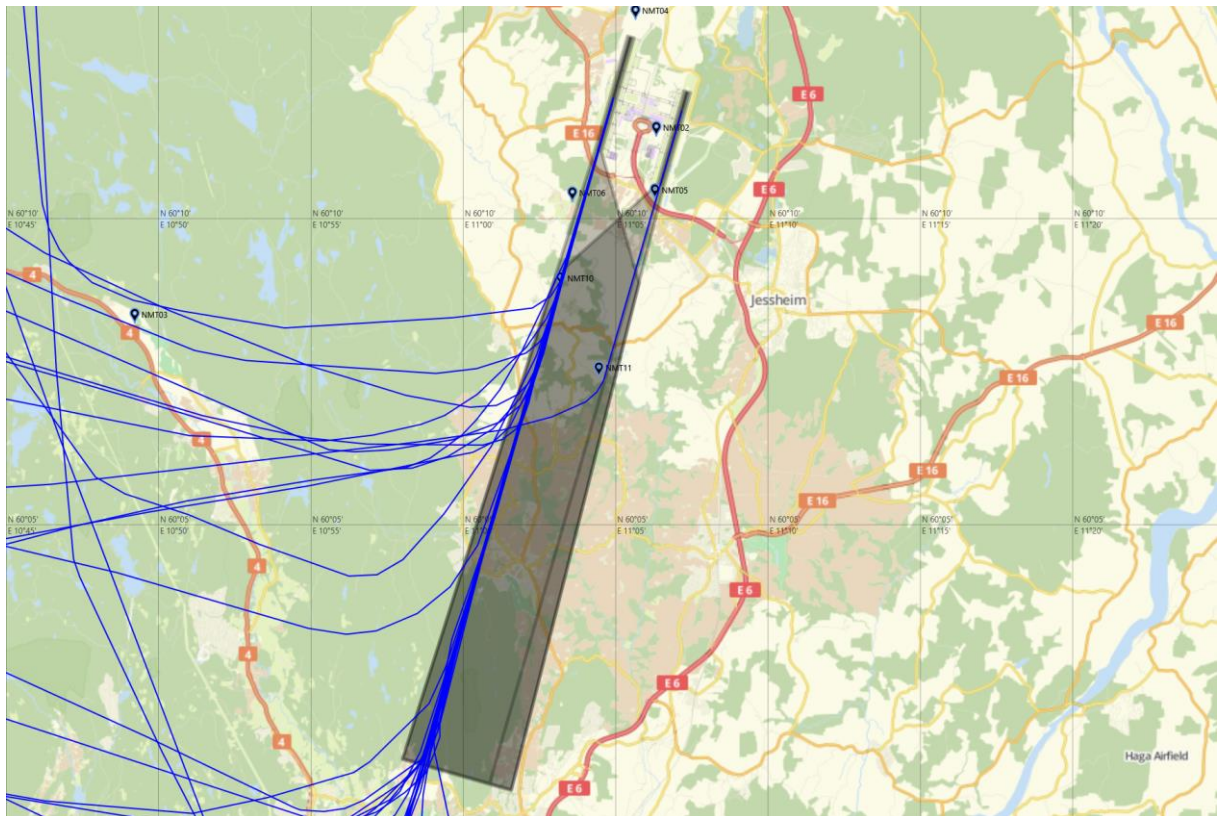
9.3.1 Landinger

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



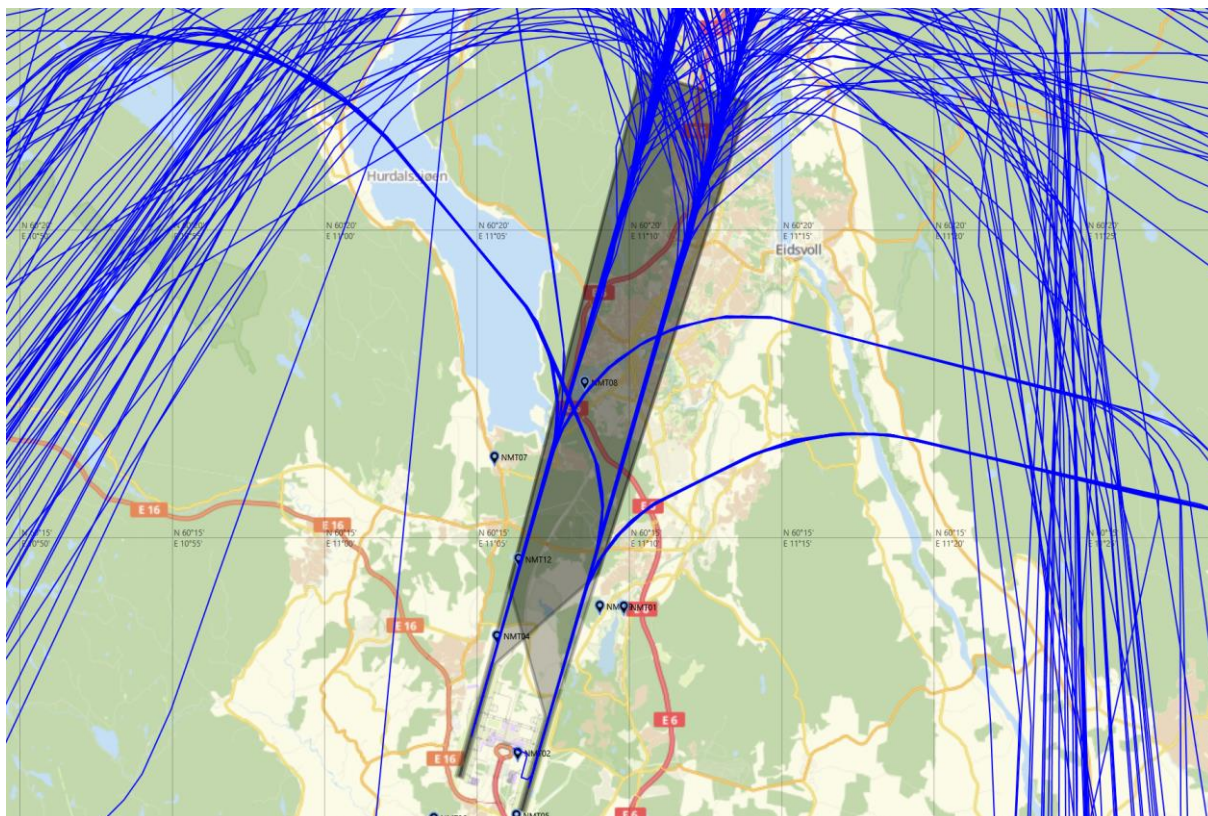
Figur 2. onsdag 09.04.2025 – landinger med jetfly, 299 stk.

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



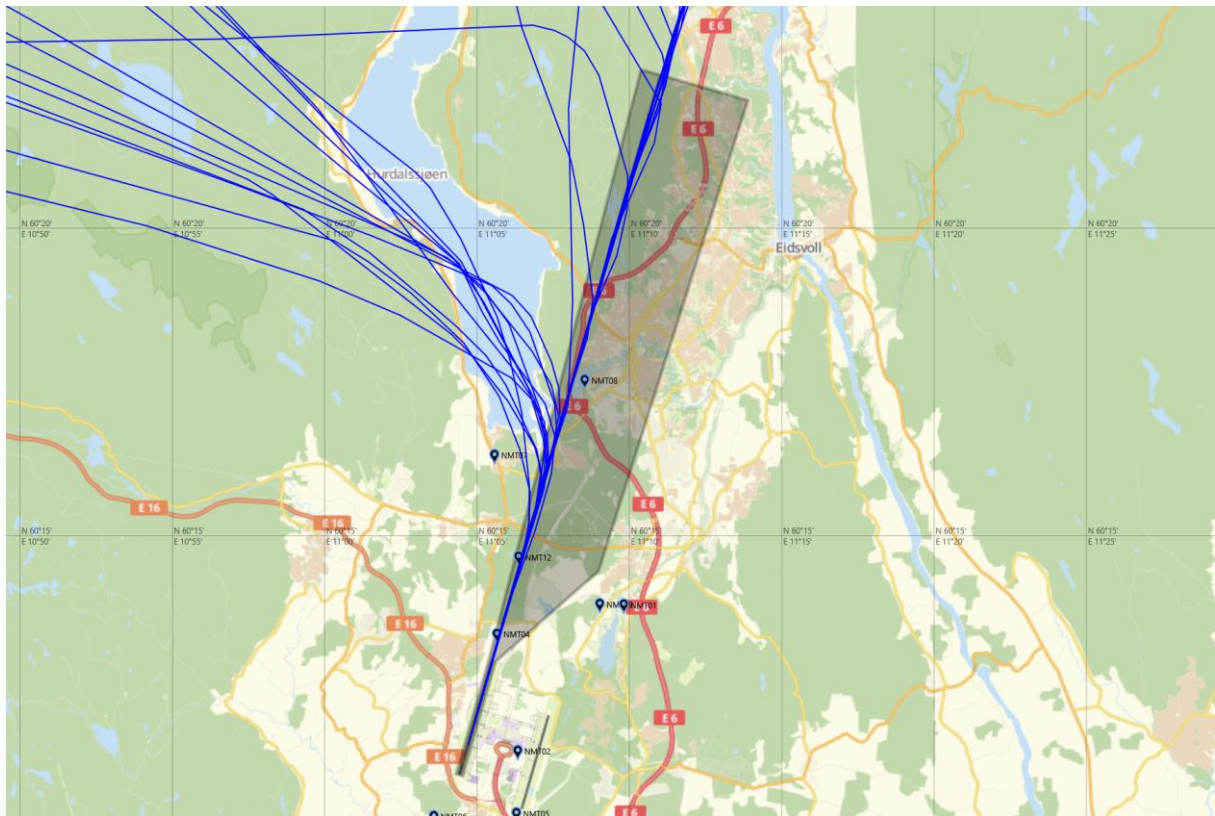
Figur 3. onsdag 09.04.2025 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 29 stk.

Landinger fra nord med jetfly, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 4. mandag 14.04.2025 – landinger jetfly, 253 stk.

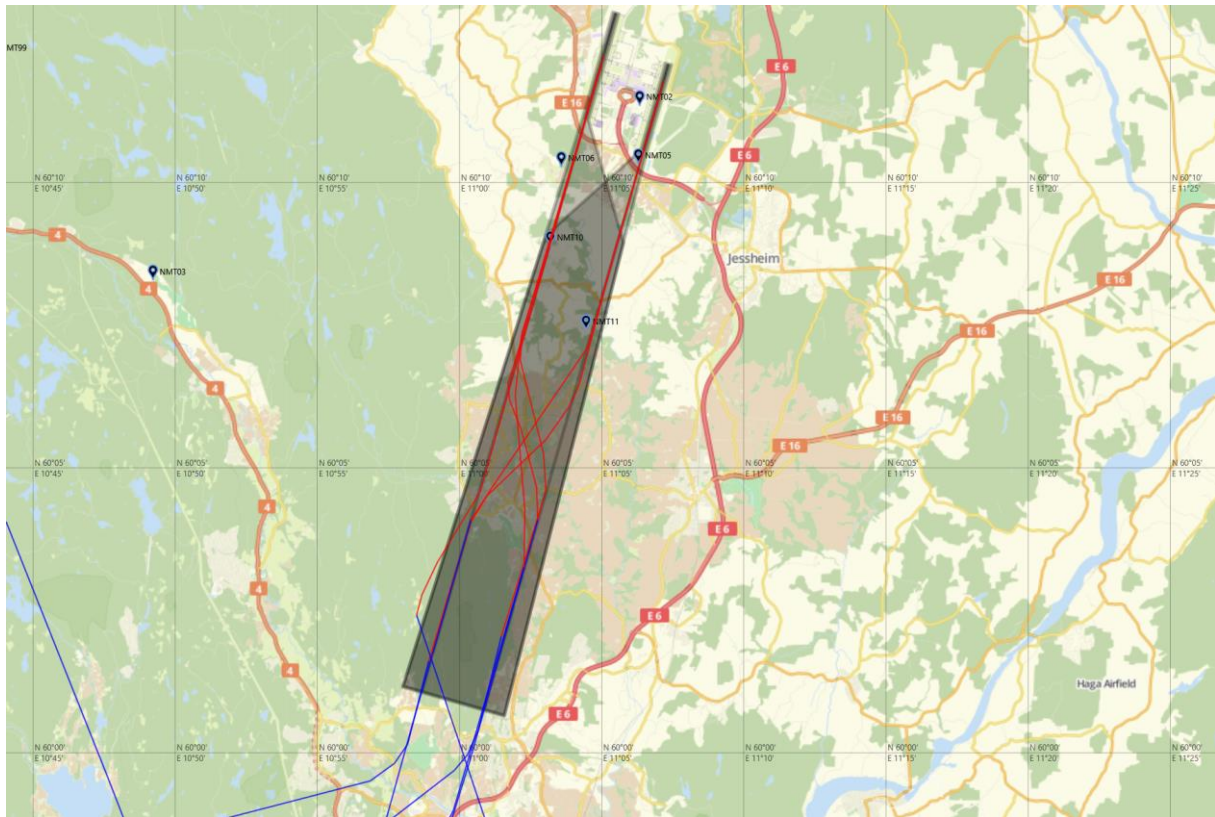
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 5. mandag 14.04.2025 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 28 stk.

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

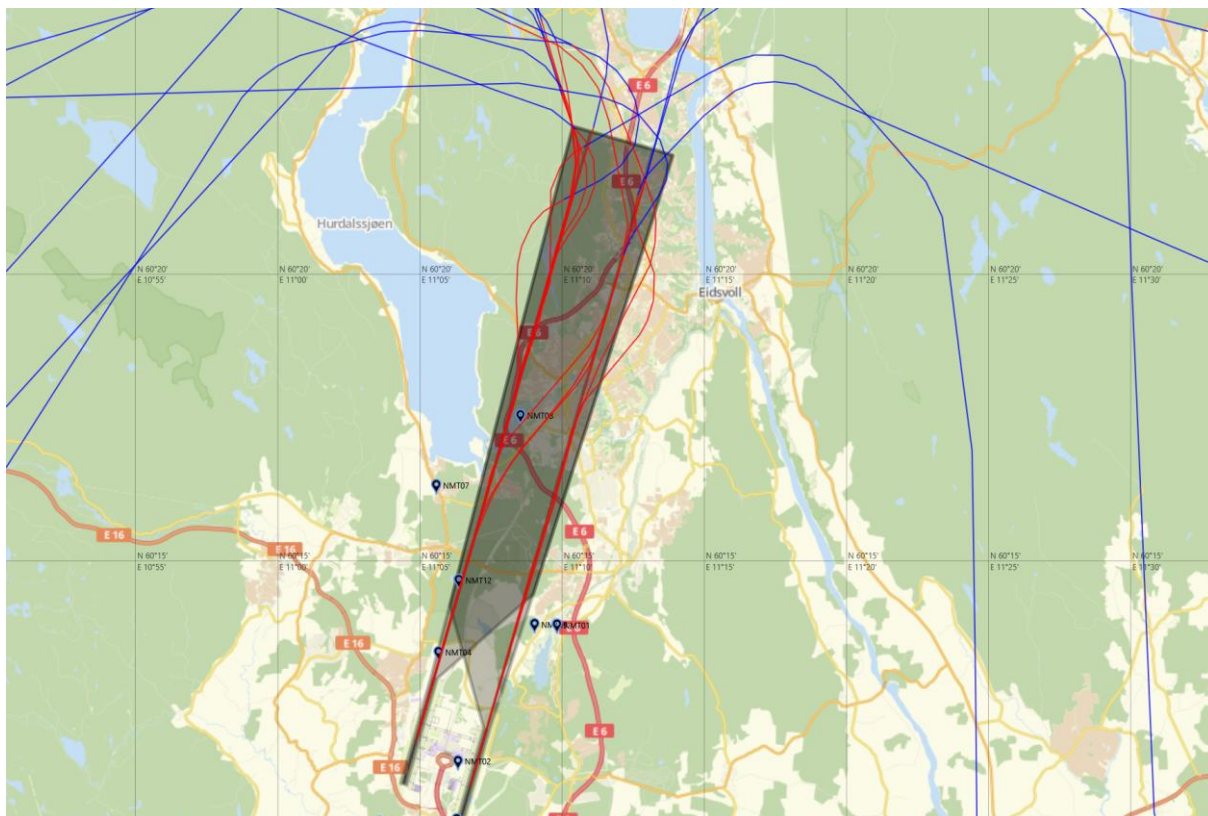
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebaran



Figur 6. 6 flygninger.

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

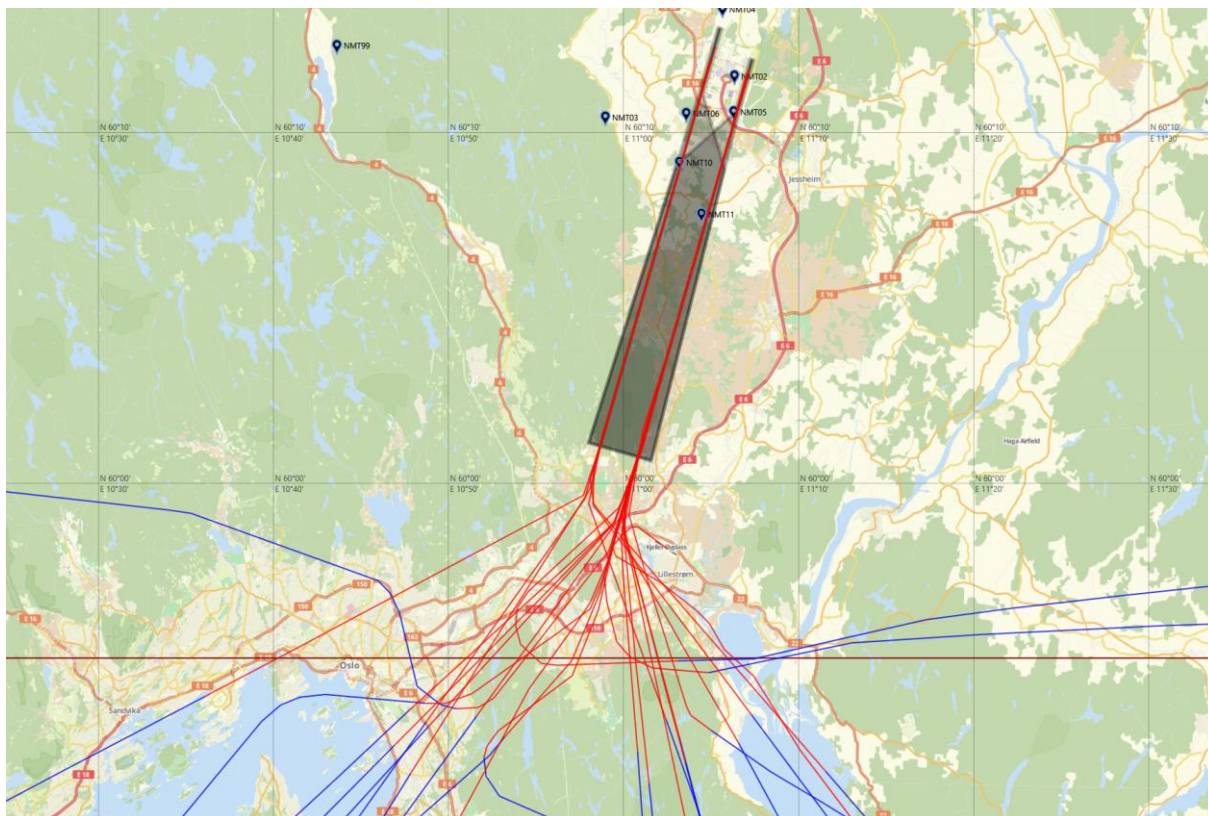
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 15 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

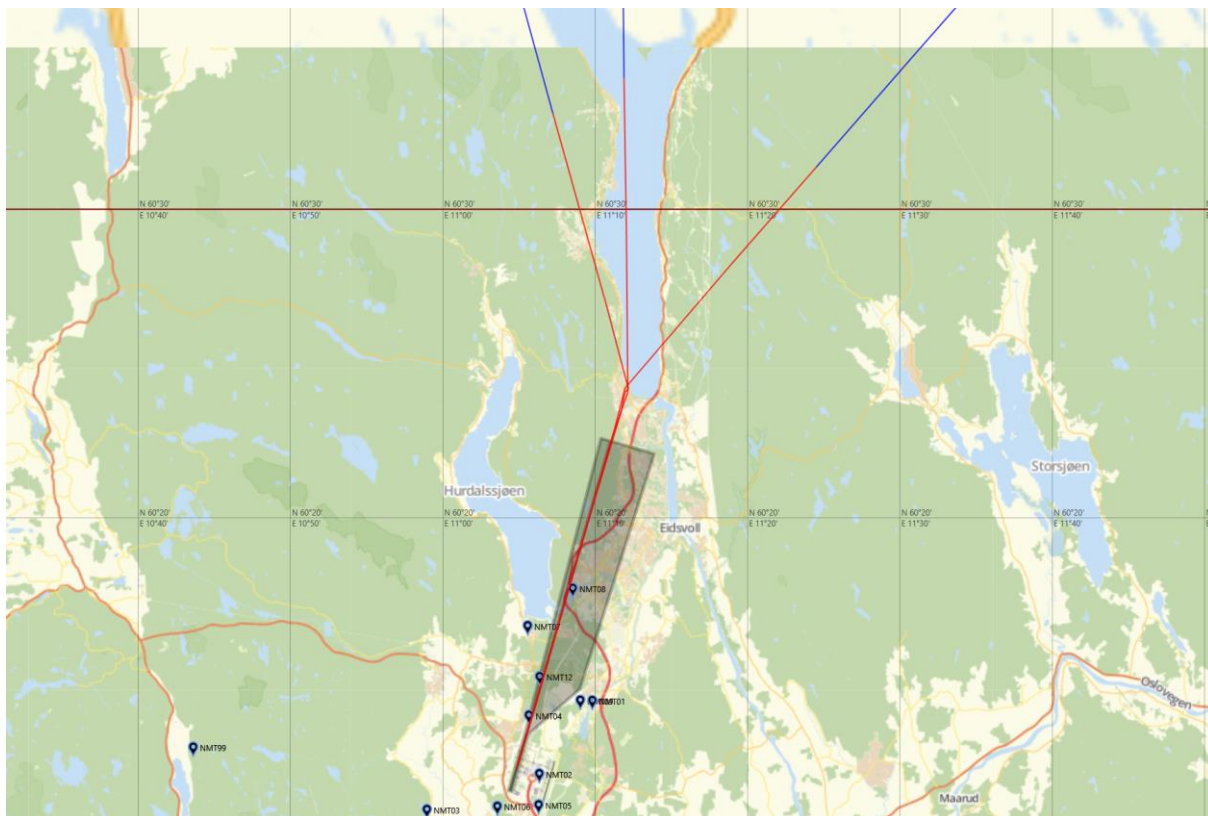
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00



Figur 8. 25 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. 3 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, jettfly

I henhold til i § 8 og Vedlegg 1A pkt 1 i Forskrift om støyforebygging, Gardermoen (gjengitt bakerst i denne rapporten) skal utflygning med jettfly 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).

Jettfly								
RWY	Avgangsretning	Toleransekorridor	Innenfor korridor	Unntaksbest.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		2706	0	34	189	98,8 %	1,2 %
01R	mot nord fra østre bane		1391	0	34	97	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	194	0	46	7	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	733	0	18	64	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		1219	0	51	103	96,0 %	4,0 %
Totalt			6243	0	183	460	97,2 %	2,8 %

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		311	0	3	27	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		15	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		265	0	2	31	0,0 %	0,0 %
Totalt			591	0	5	58	0,0 %	0,8 %

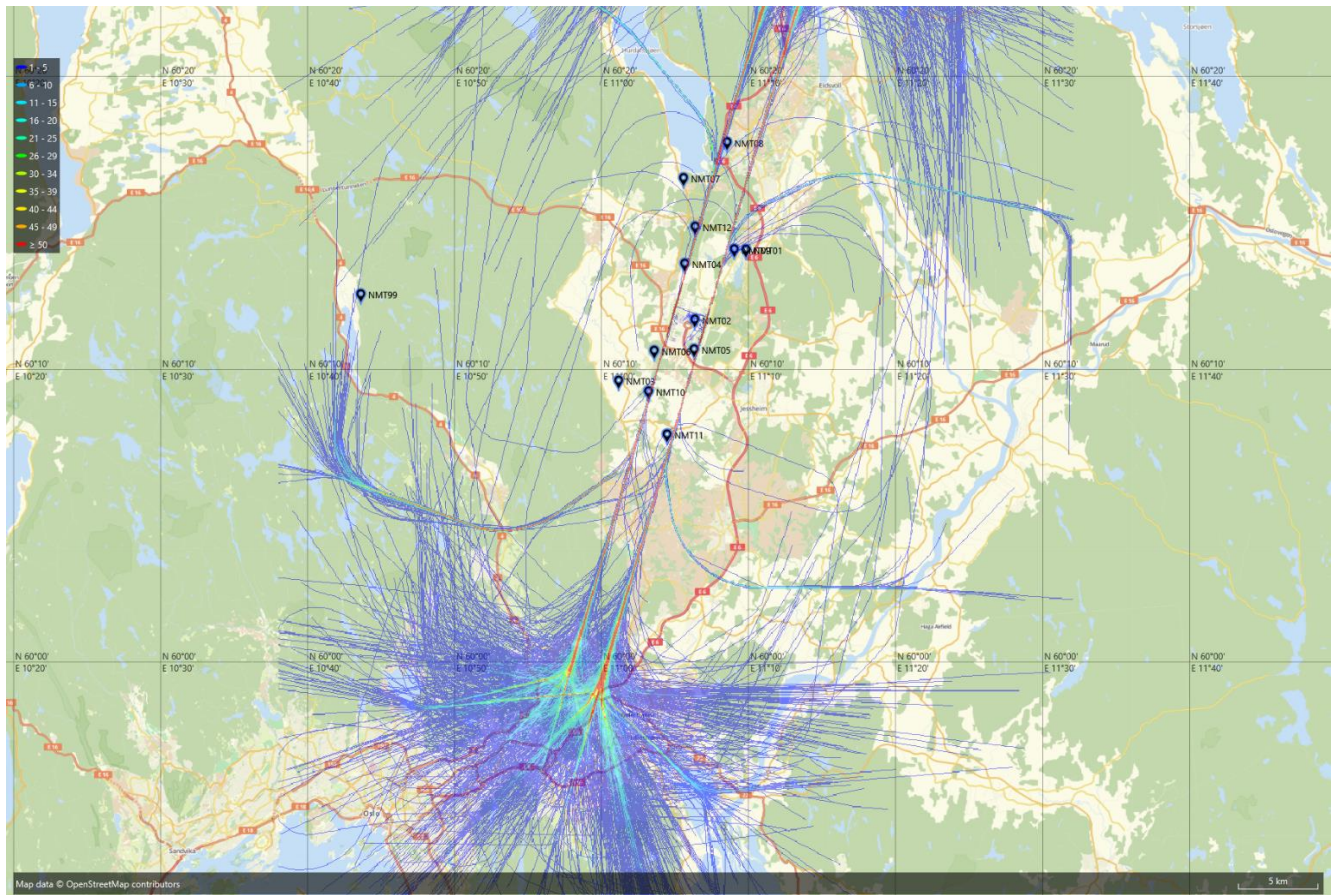
Spesielle forhold gjeldende måned:

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

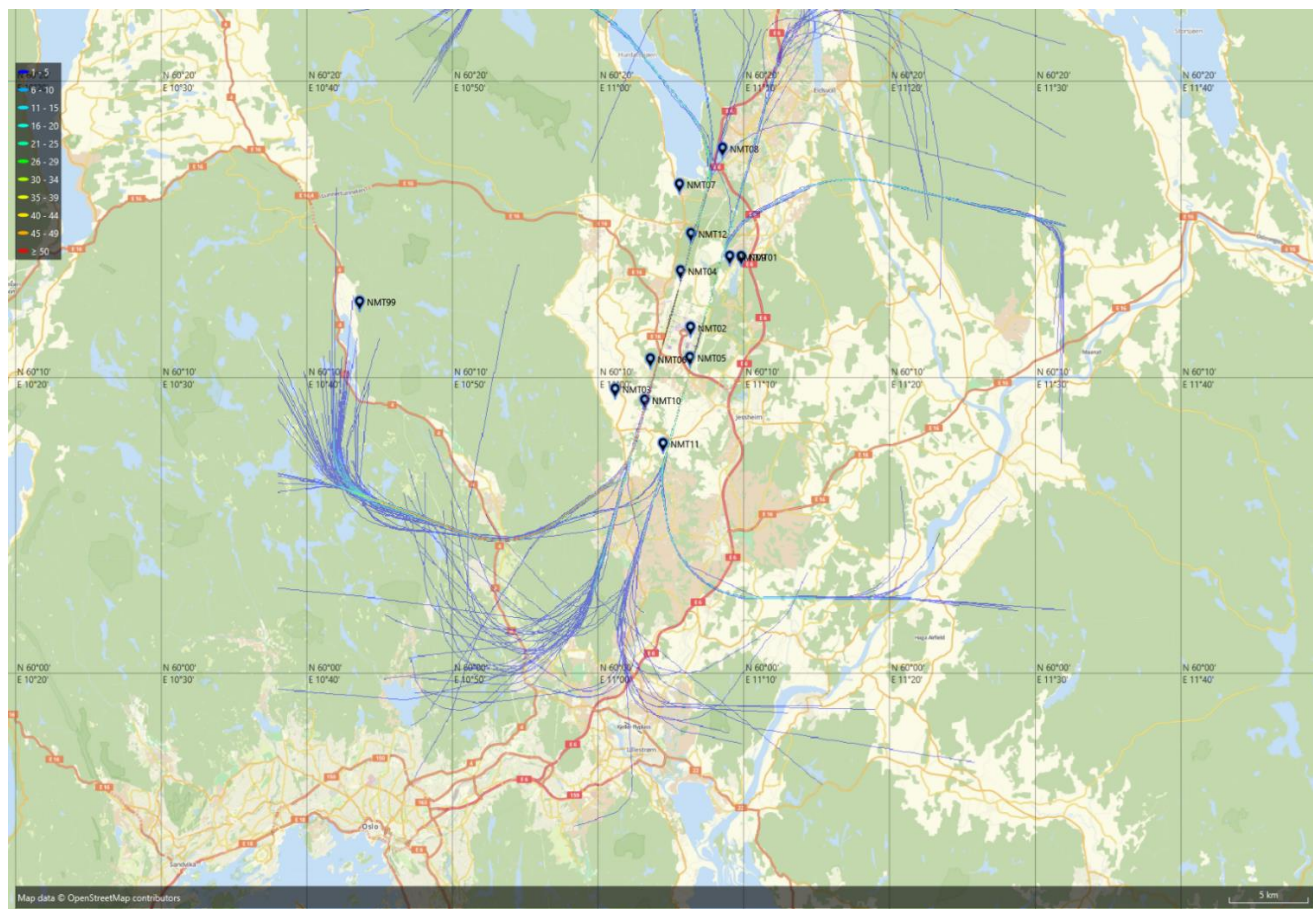
9.3.4 Kurvede landinger, traséutskrifter

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.

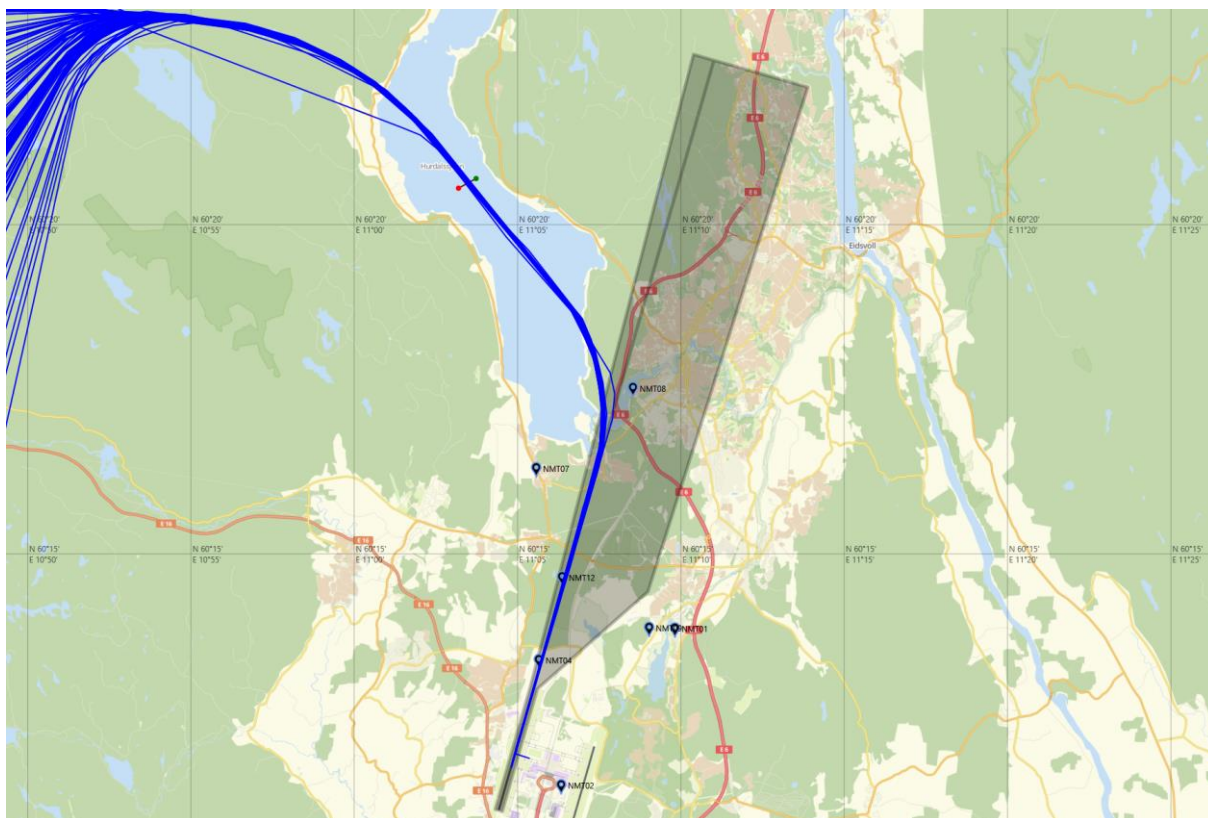


Figur 10 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer

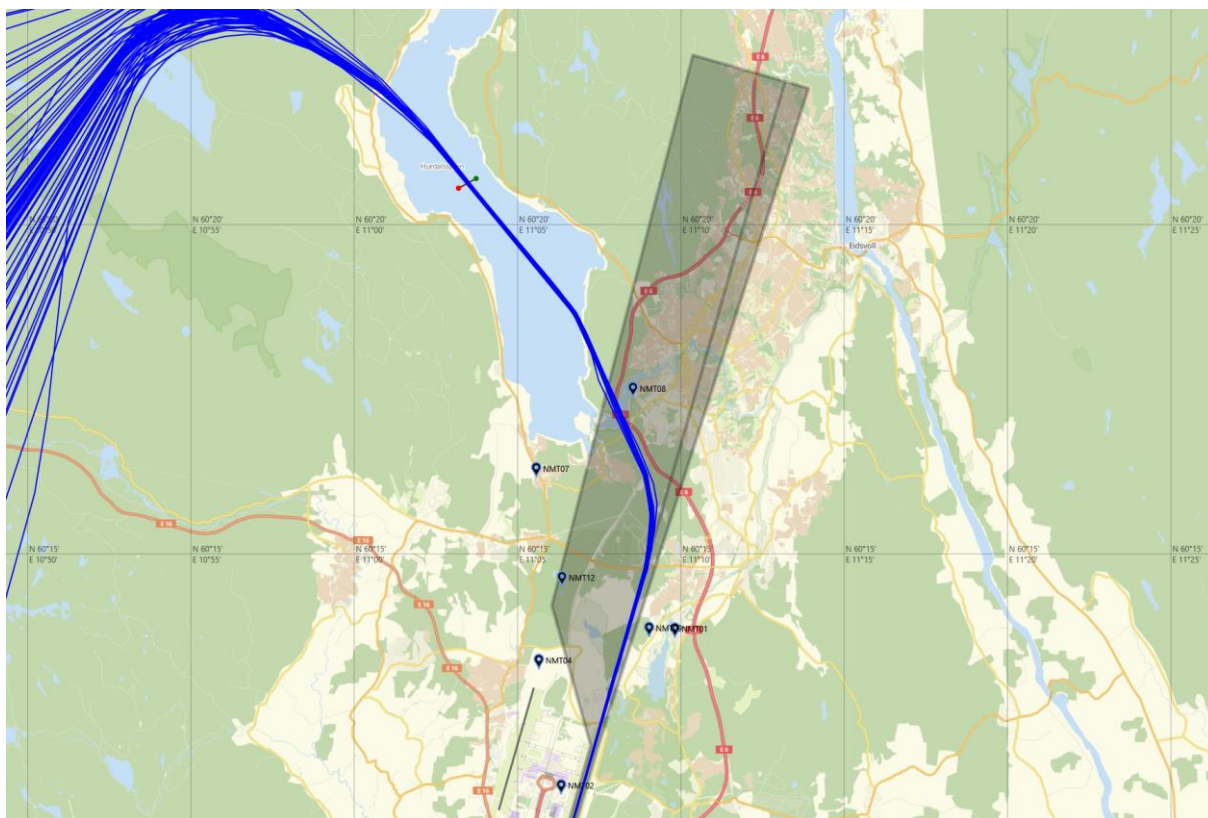


Figur 11 - Ankomster med kurvede prosedyrer

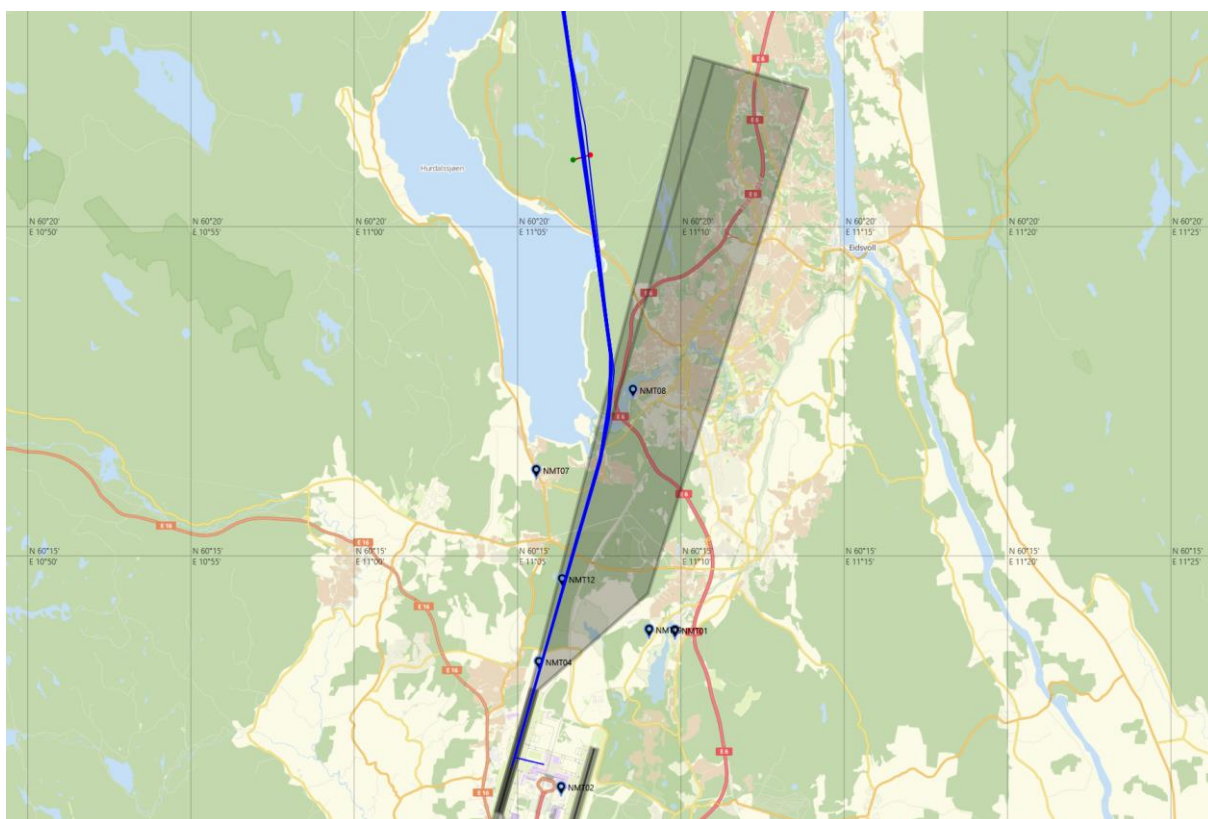
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i april totalt 999 kurvede landinger.



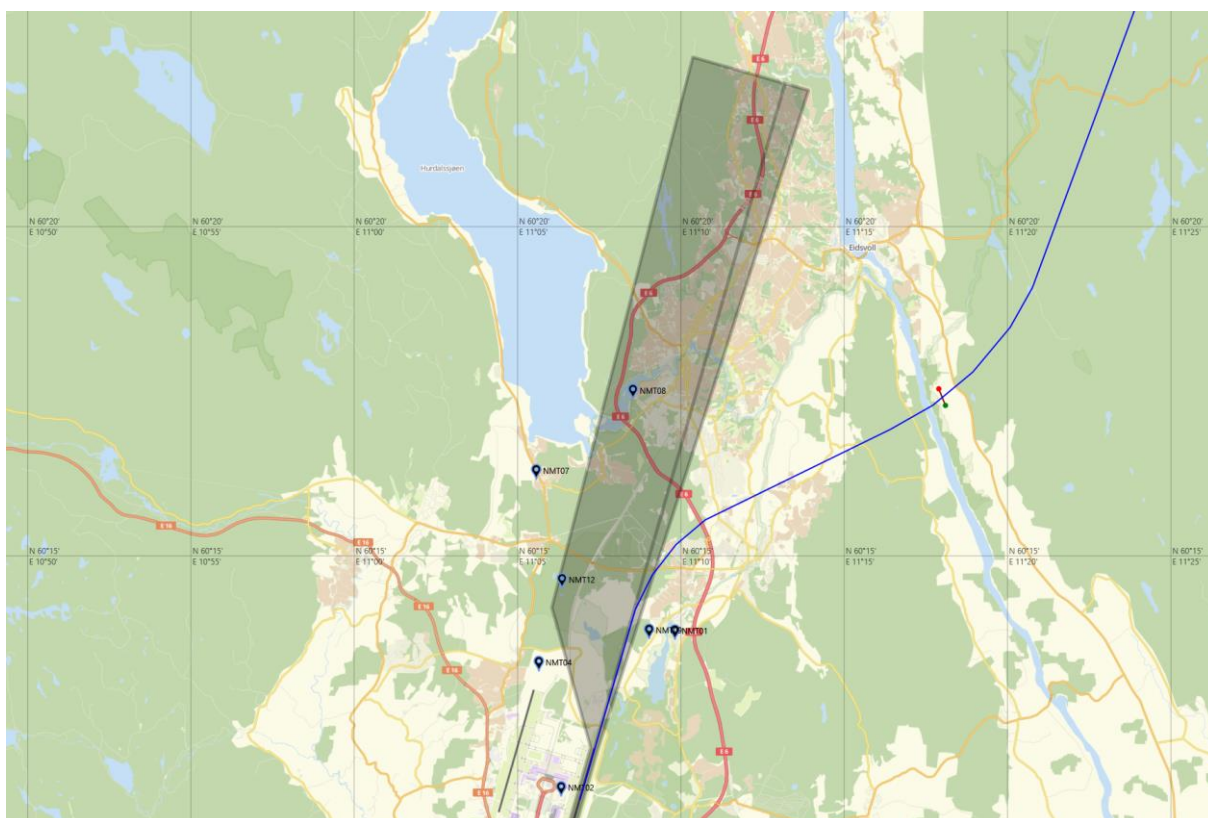
Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 161 flygninger



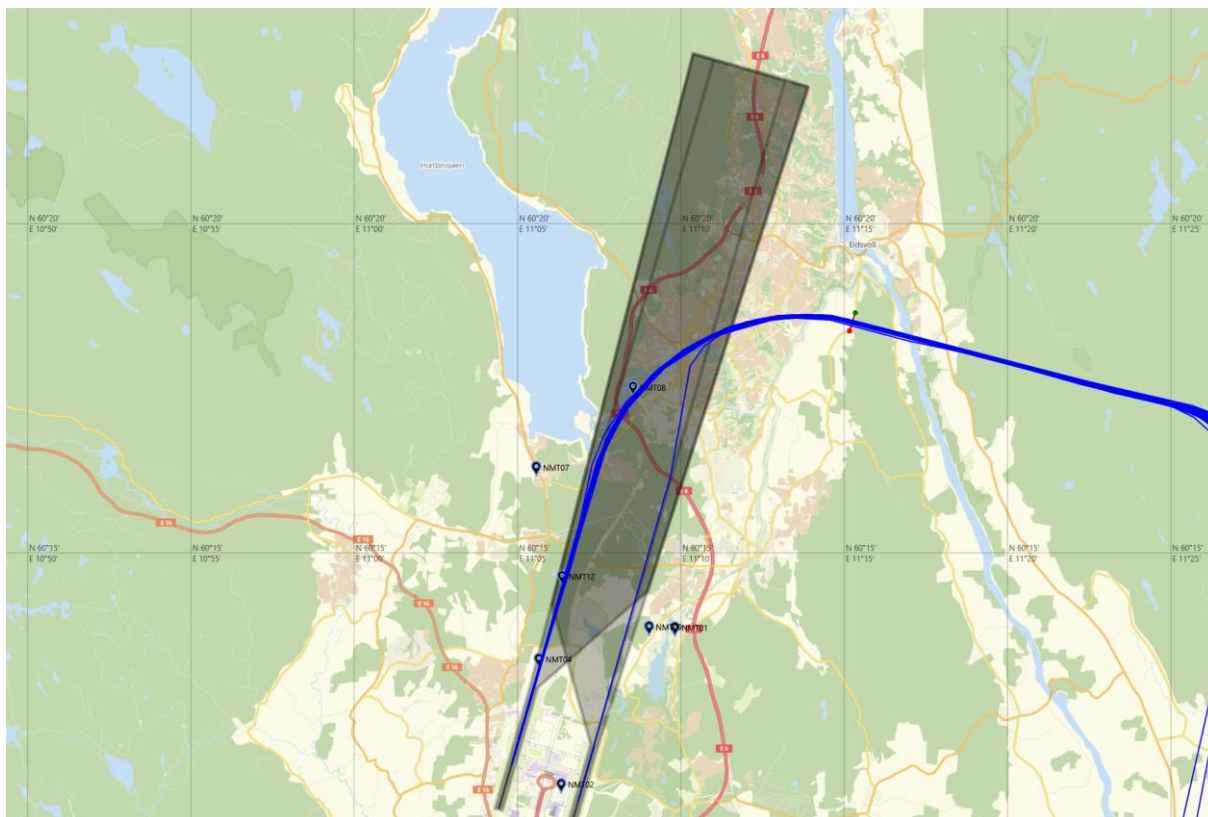
Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 84 flygninger



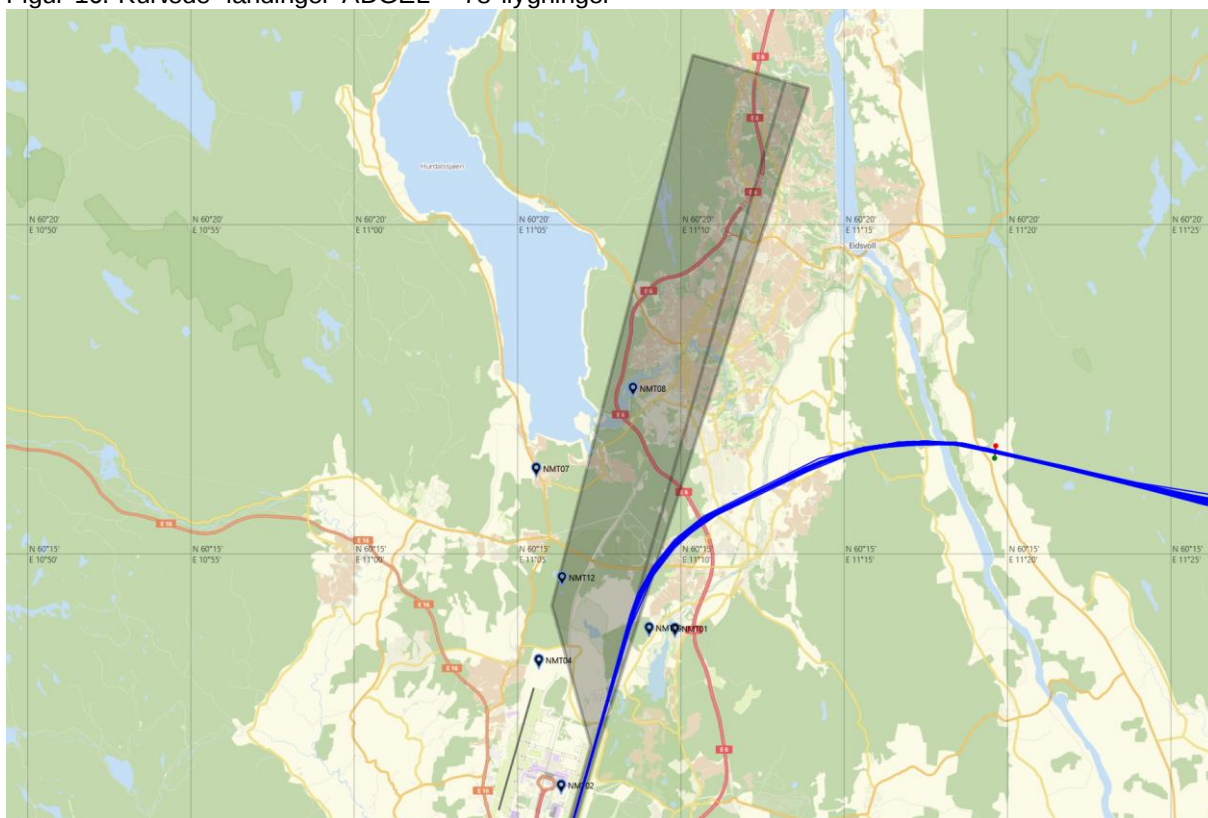
Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 47 flygninger



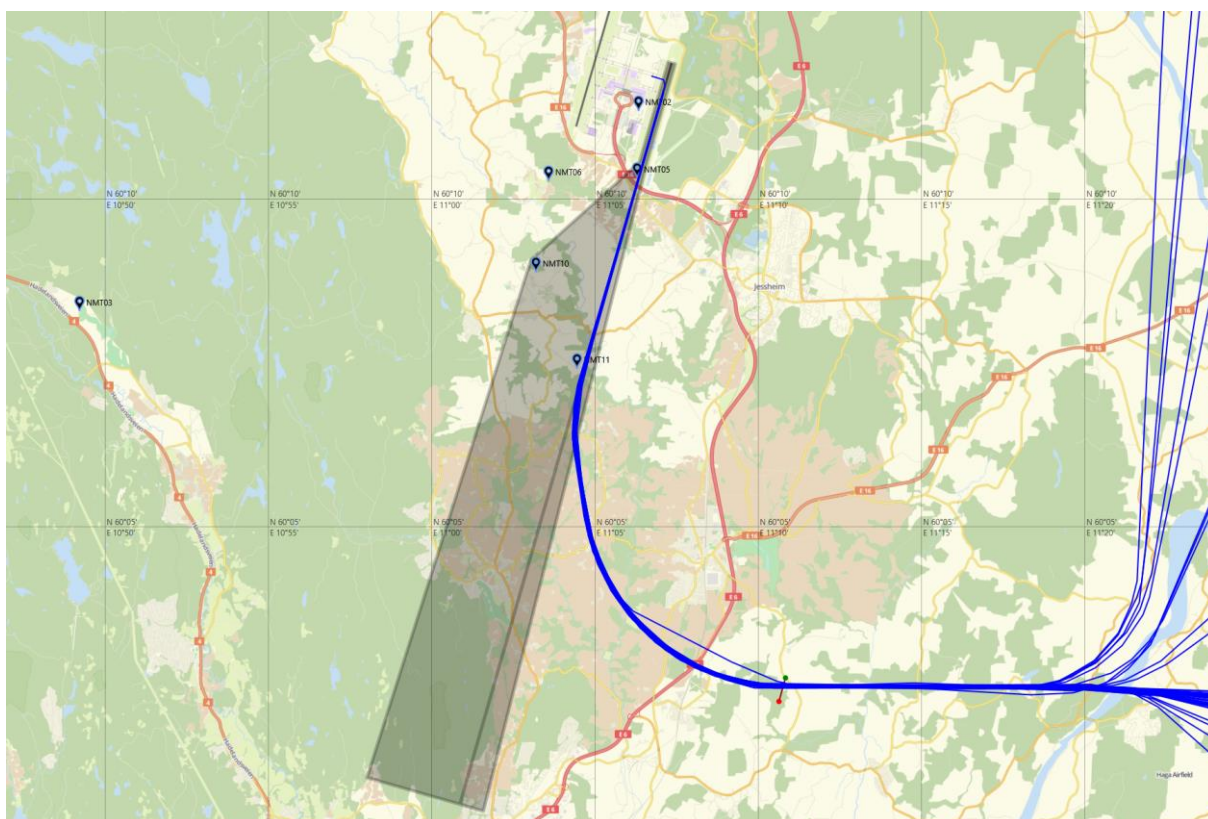
Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 1 flygning



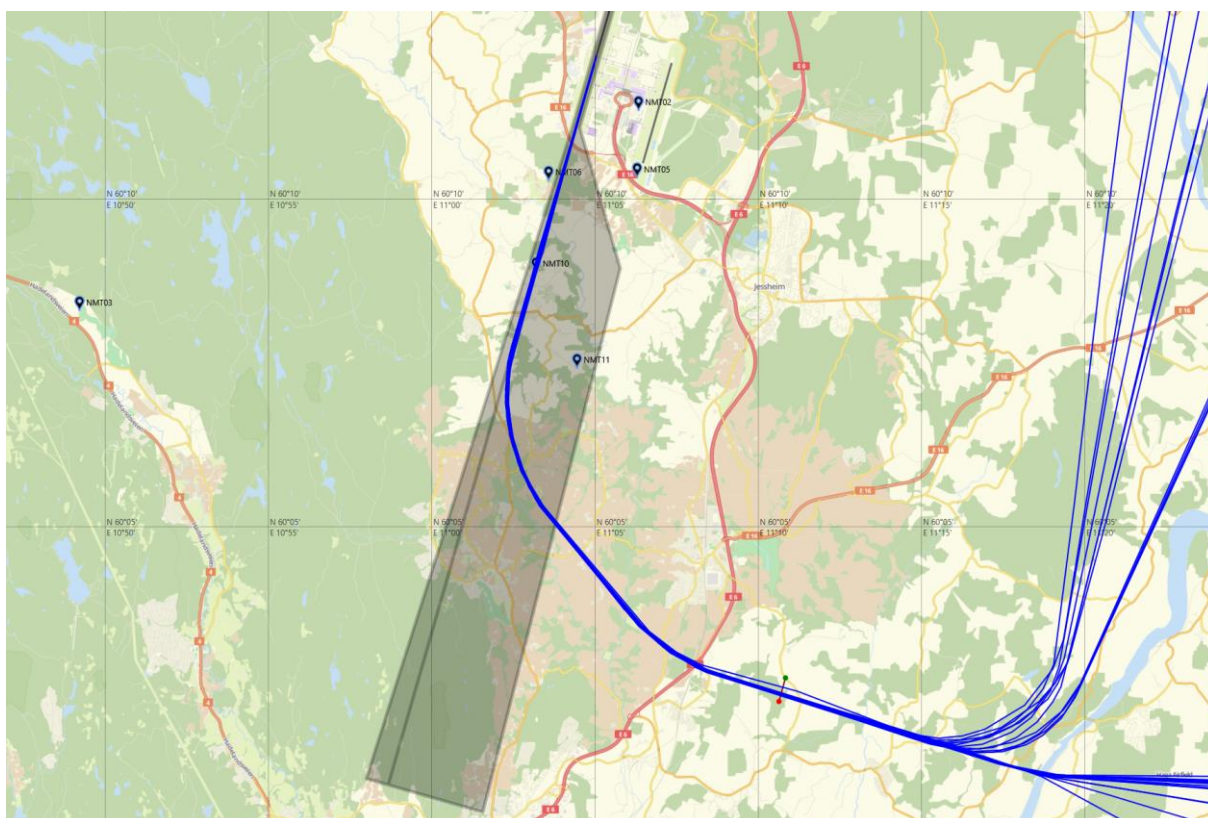
Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 78 flygninger



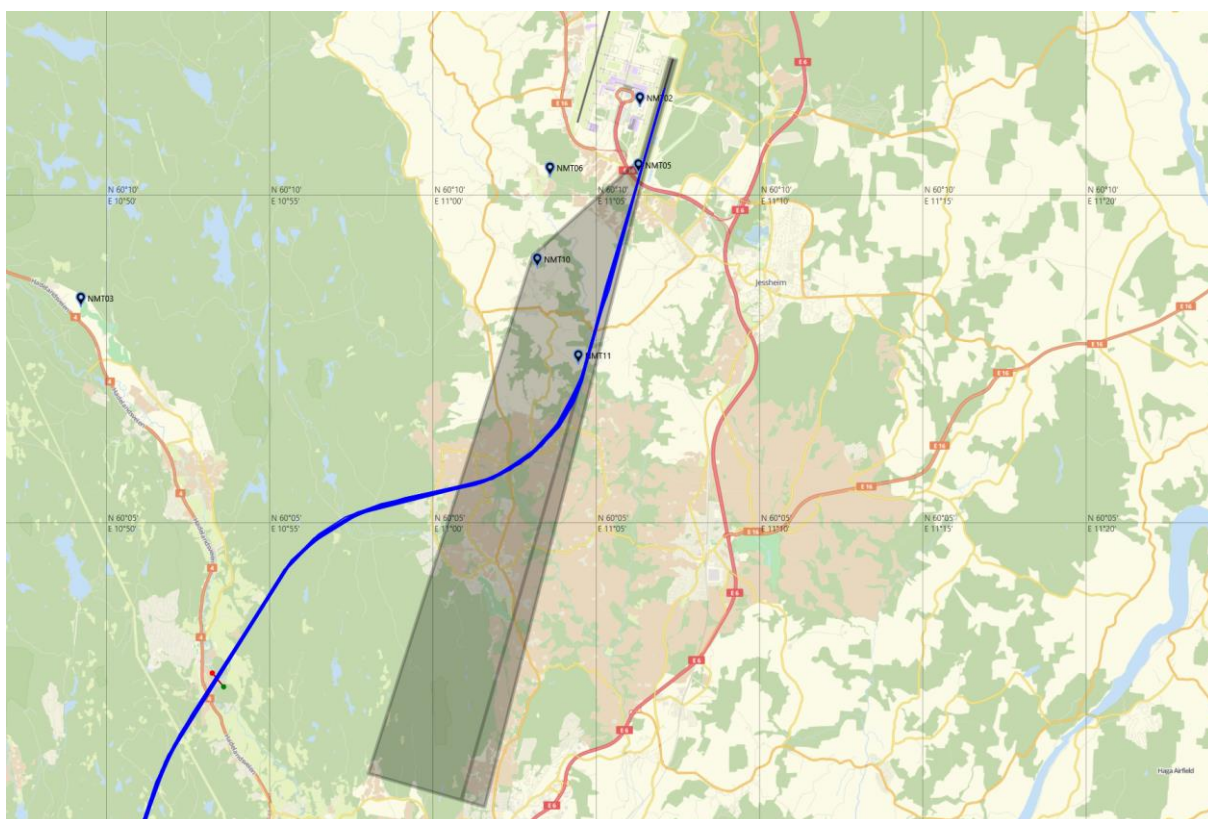
Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 114 flygninger



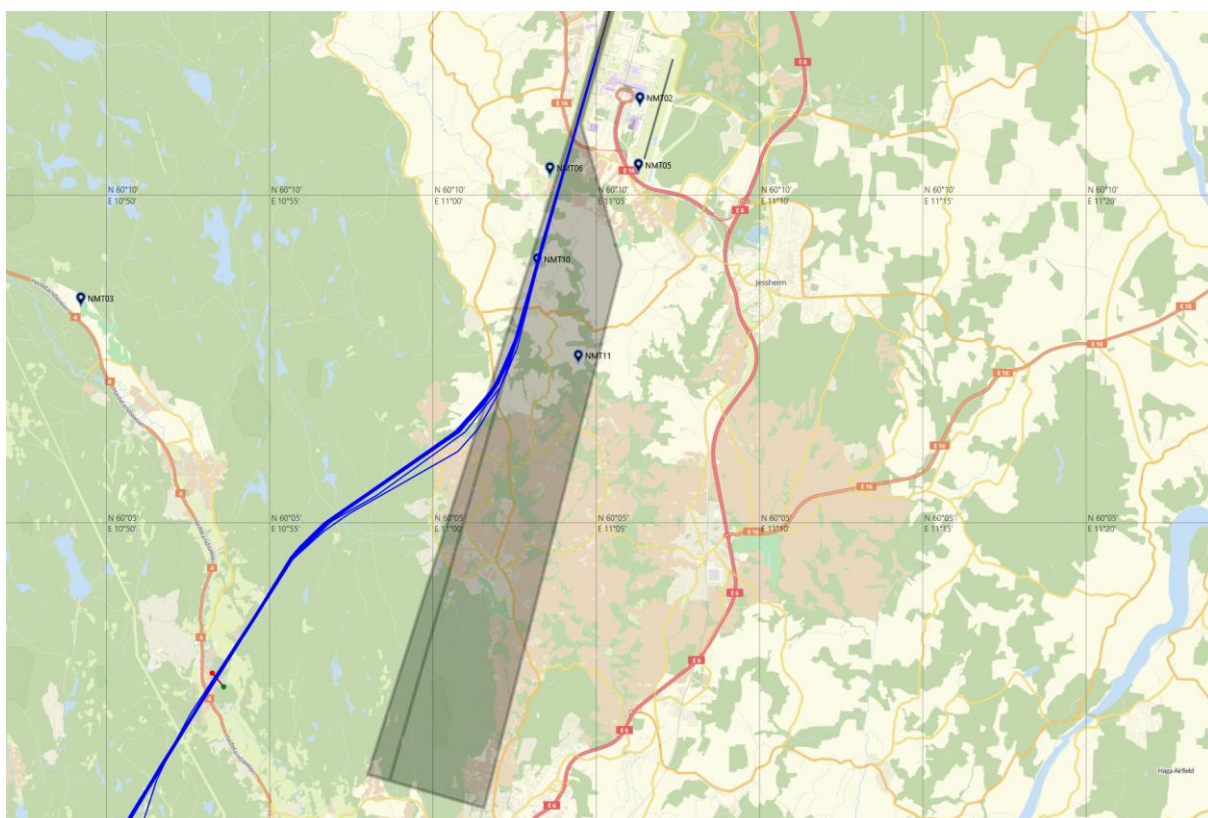
Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 76 flygninger



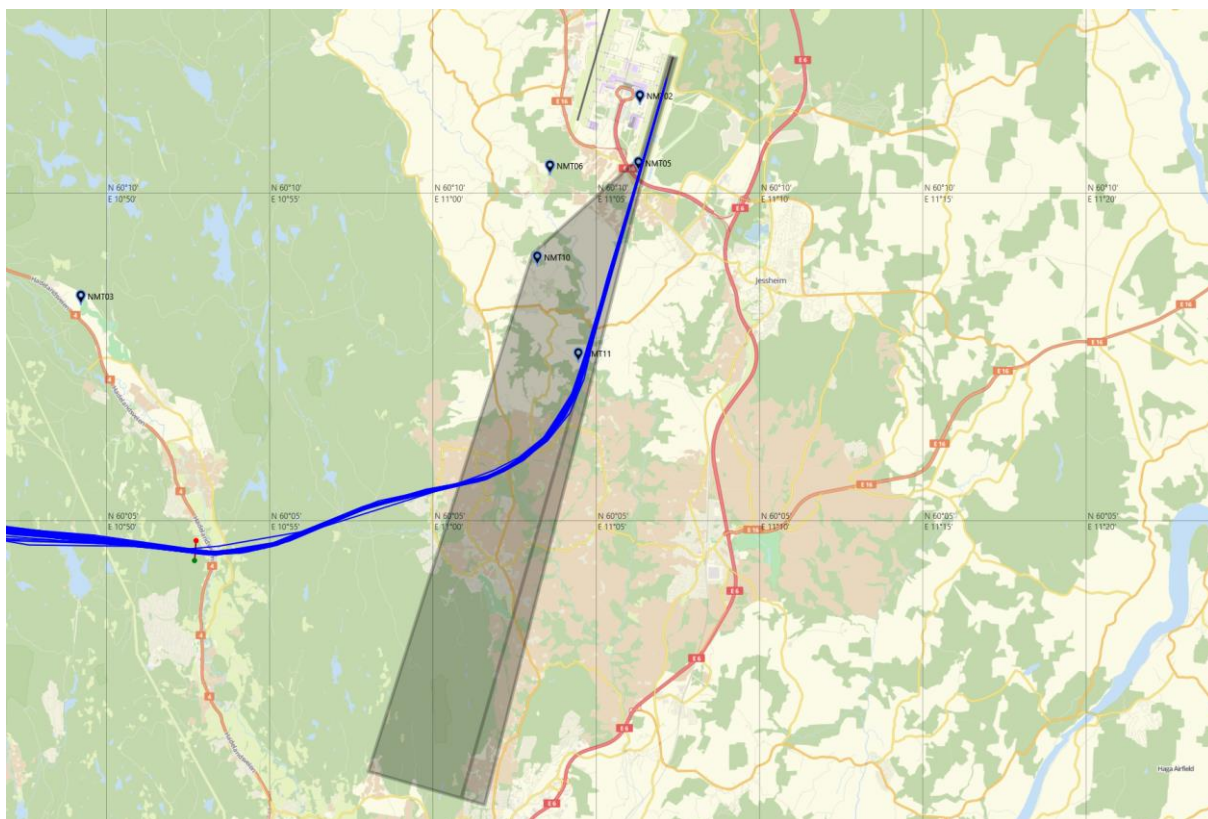
Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 27 flygninger



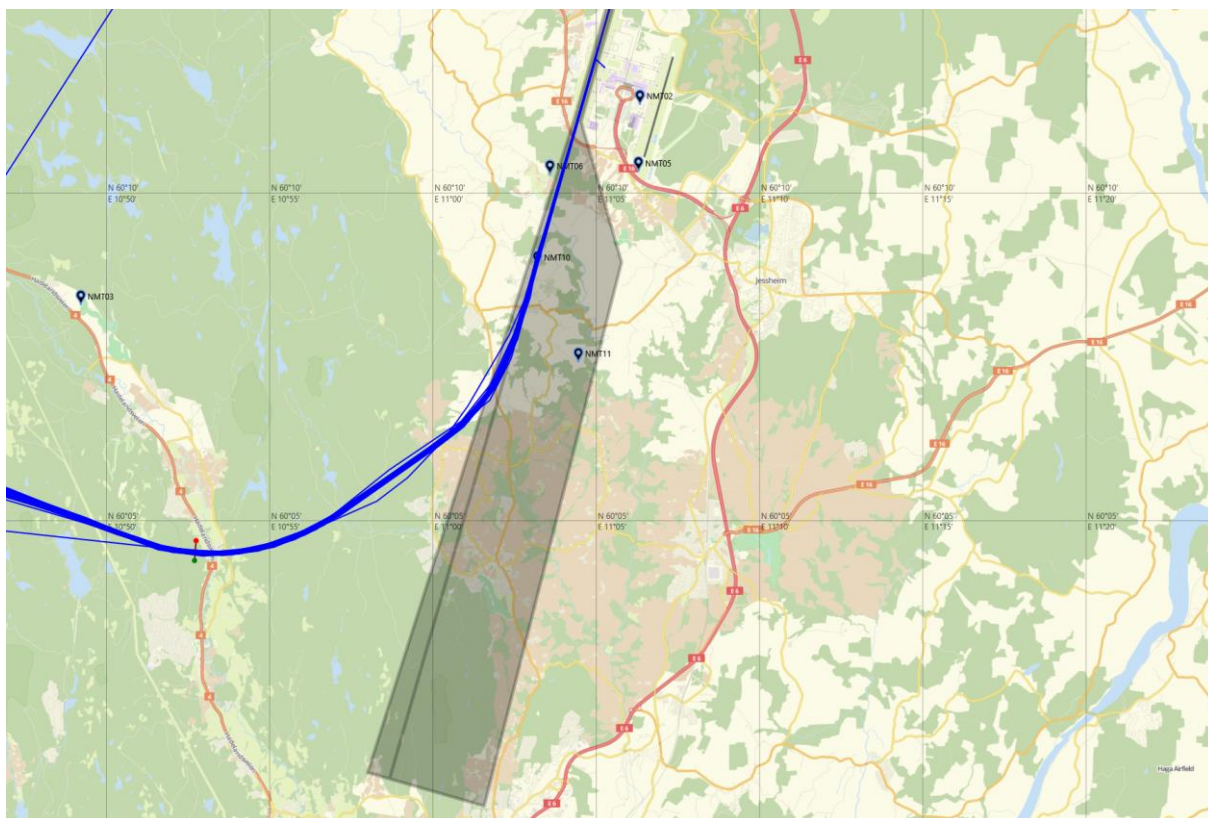
Figur 20. Kurvede landinger SIFOZ – 29 flygninger



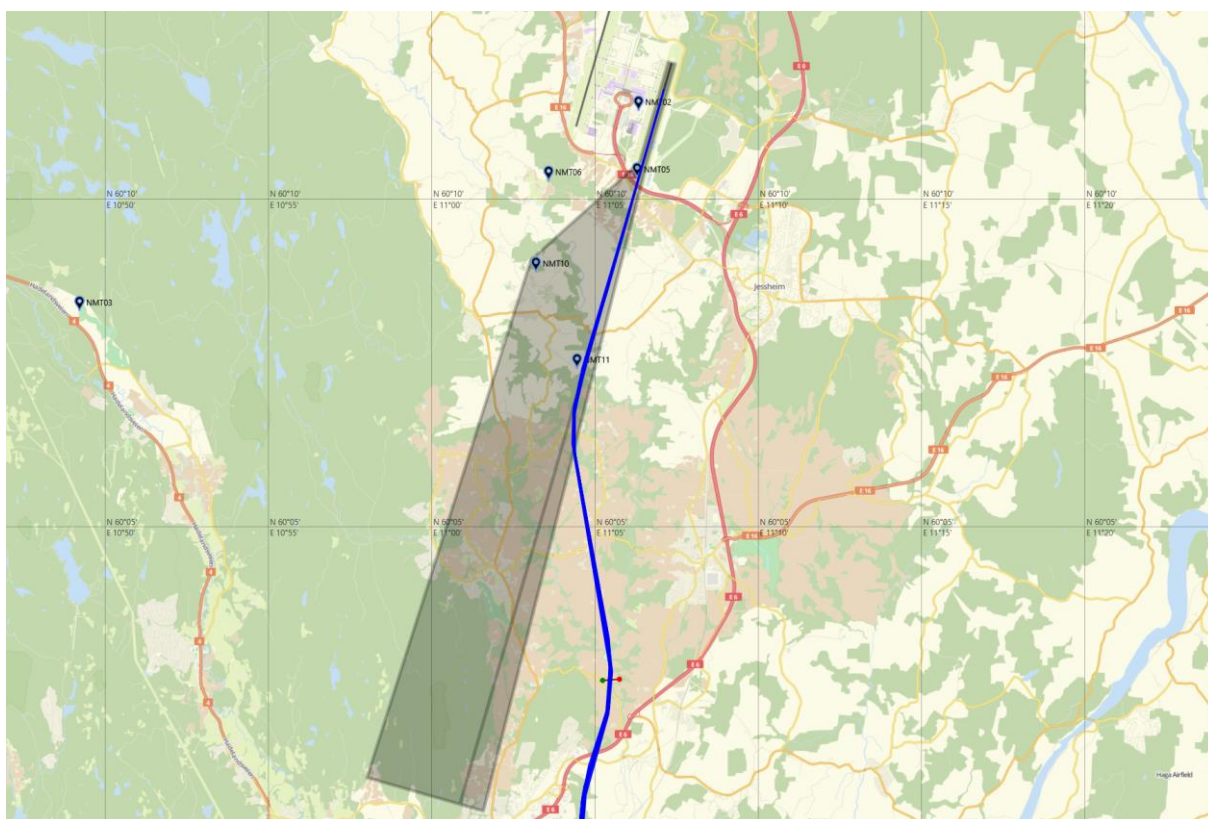
Figur 21. Kurvede landinger ERULO – 28 flygninger



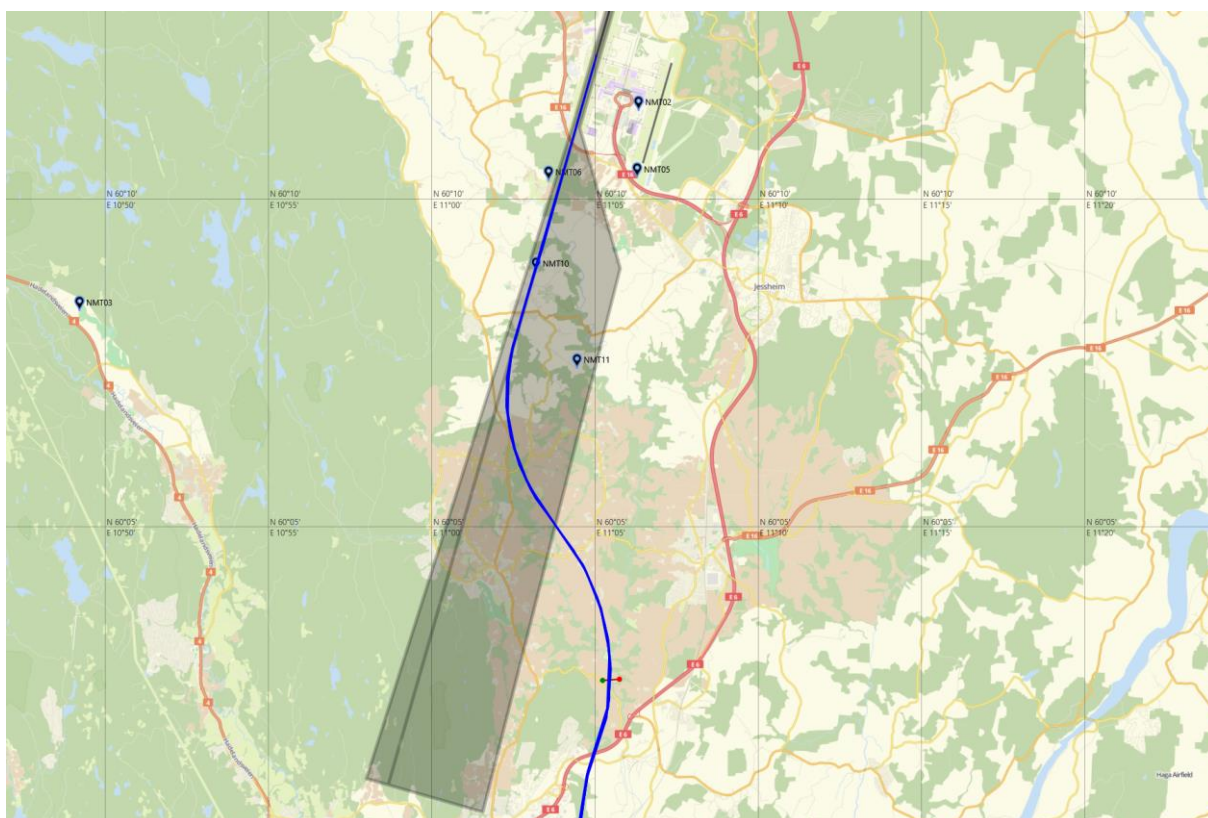
Figur 22. Kurvede landinger RUWOL – 97 flygninger



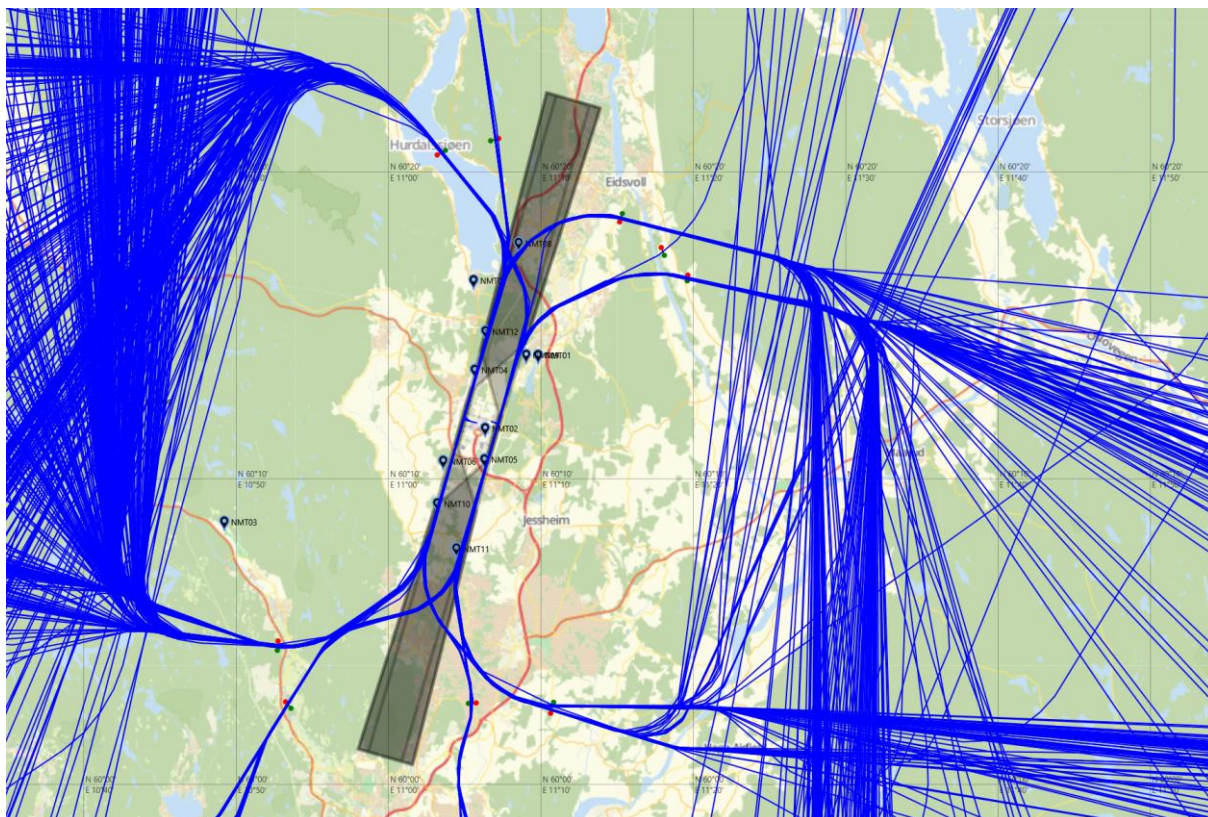
Figur 23. Kurvede landinger ELVUN – 224 flygninger



Figur 24. Kurvede landinger TAVRE – 25 flygninger



Figur 25. Kurvede landinger MONCI – 8 flygninger



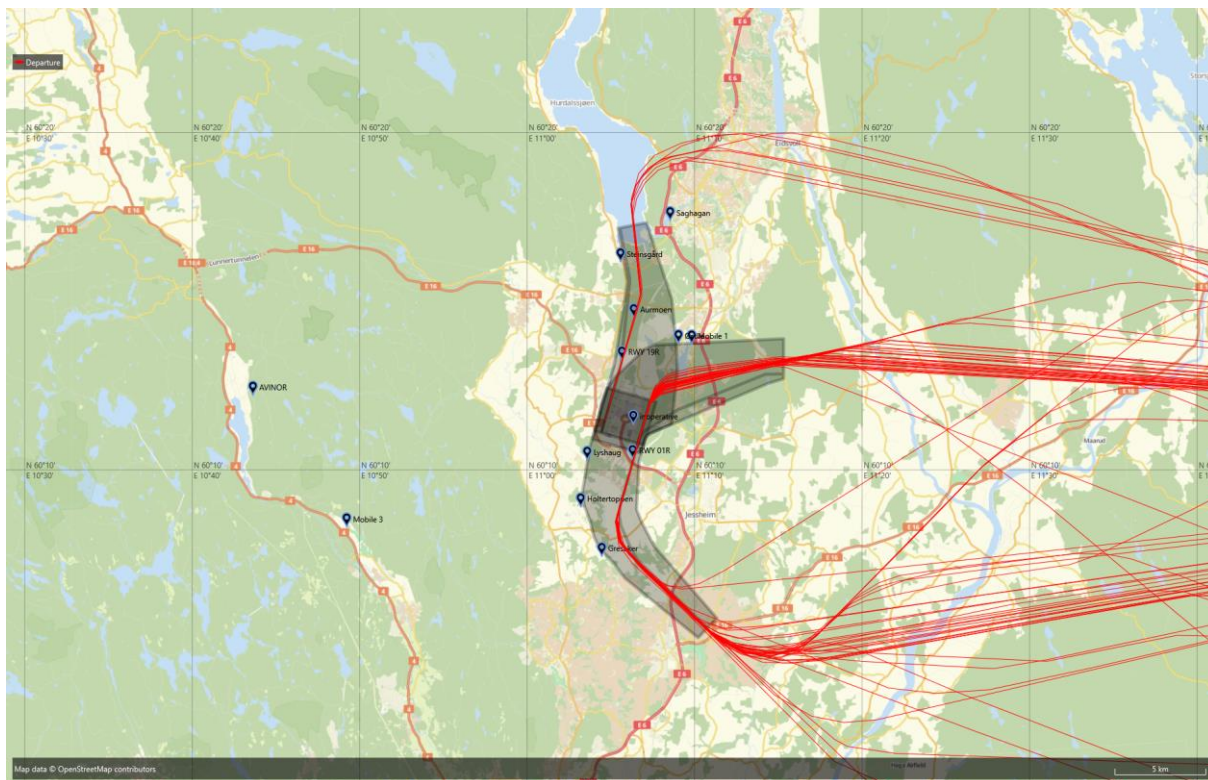
Figur 26. Kurvede landinger totalt – 999 flygninger

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.

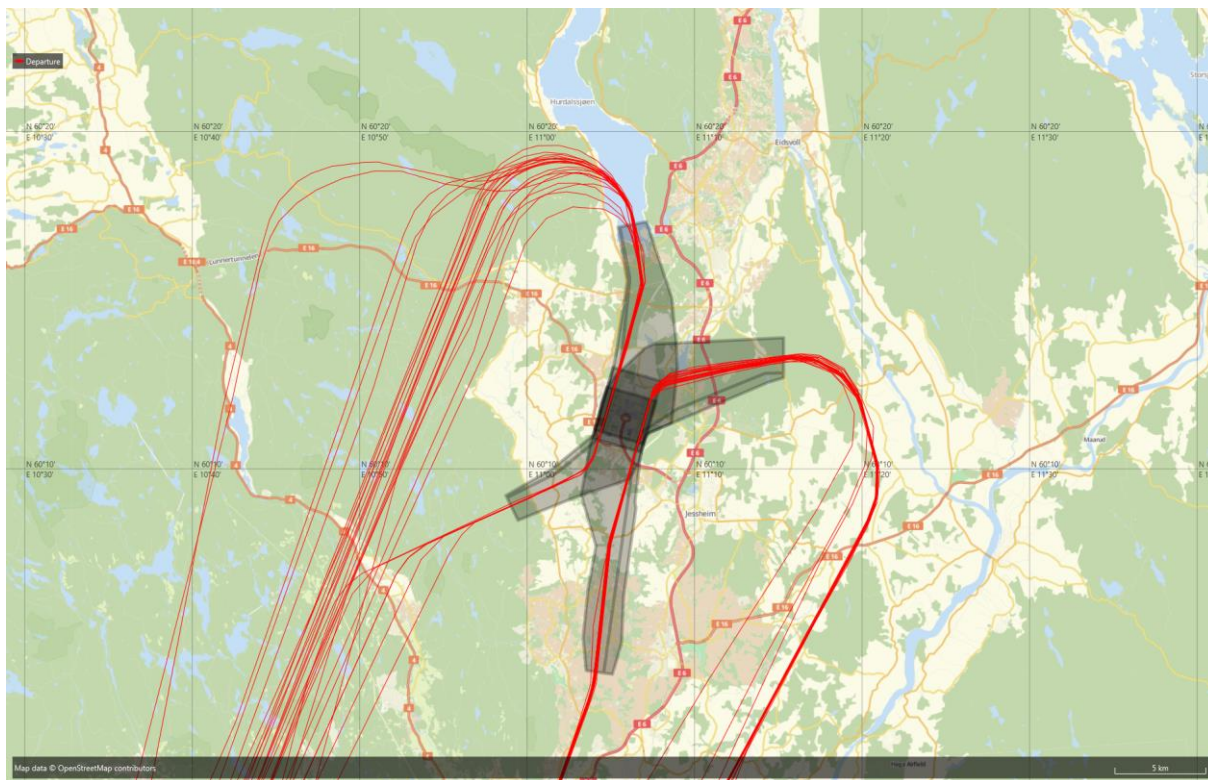
Jetfly (røde traséer) og propellfly (grønne traséer) er underlagt forskjellige regler, se ovenfor.

Air Baltic



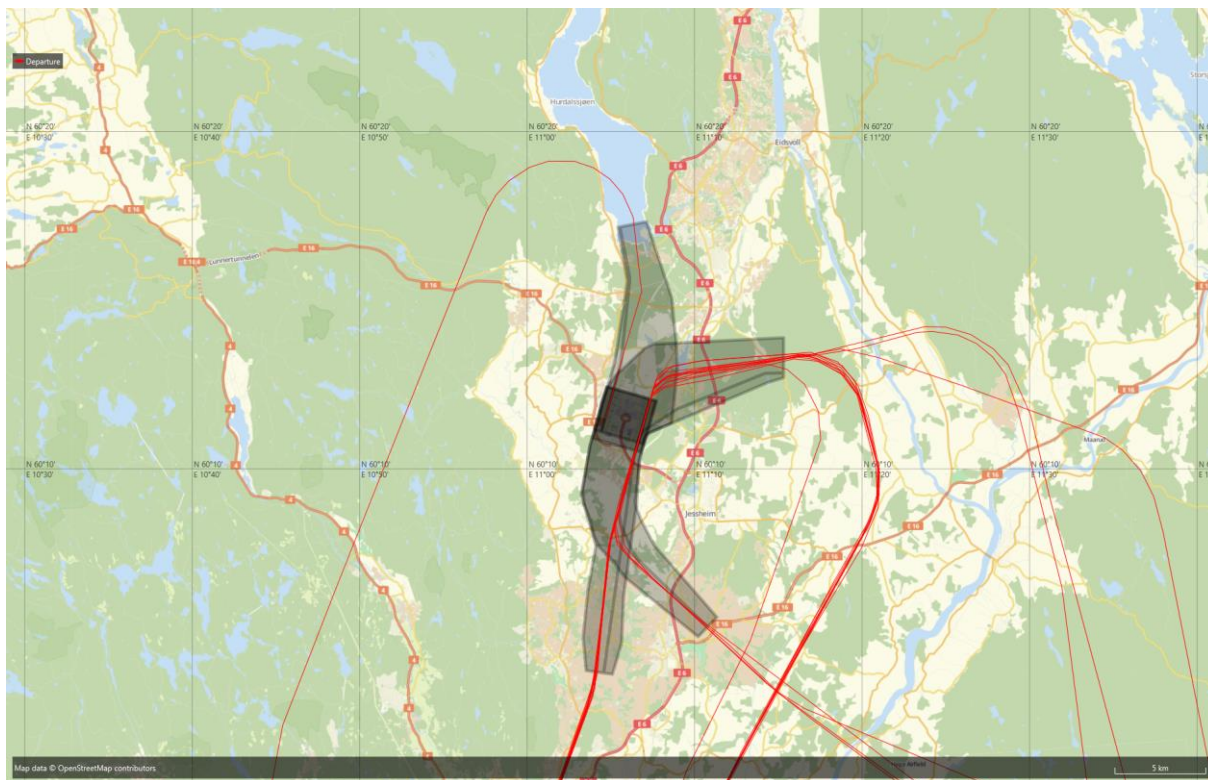
Figur 27. Avganger, Air Baltic – 58 flygninger
BCS3 (71), A319 (5)

Air France



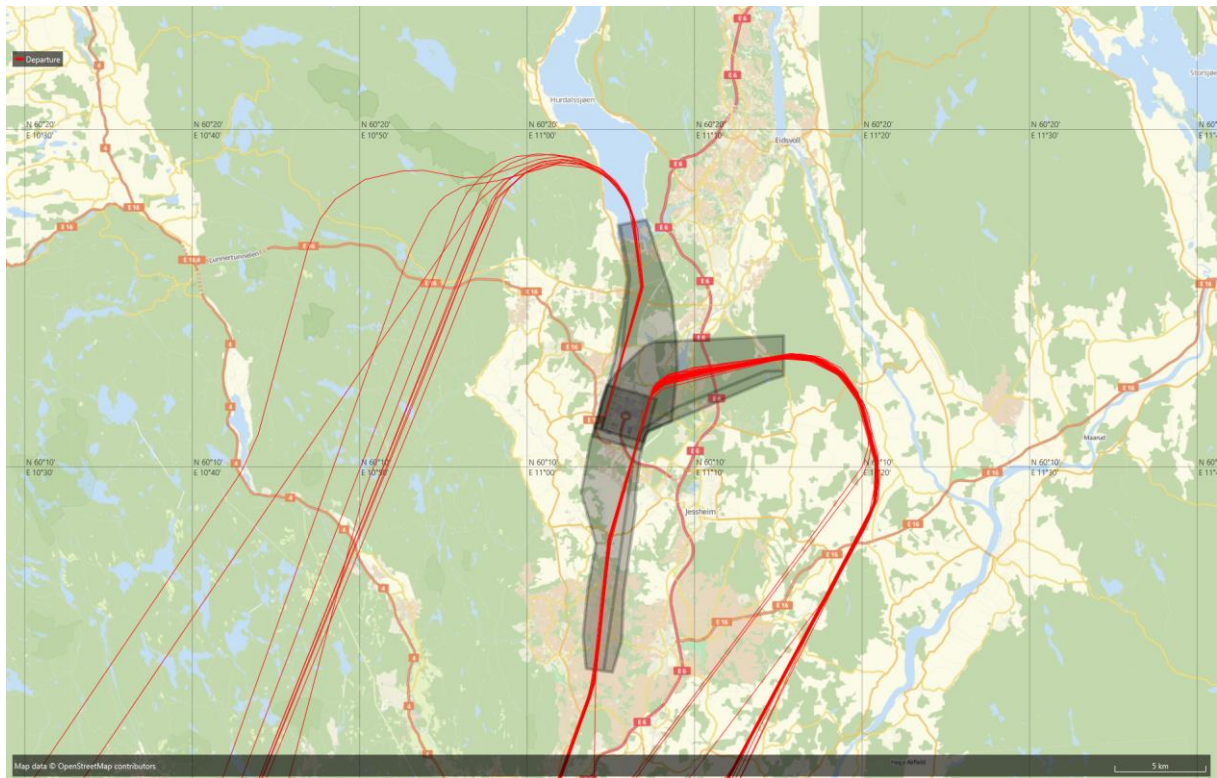
Figur 28. Avganger, Air France - 80 flygninger
A318 (14), A319 (2), A320 (54), A321 (10)

Austrian



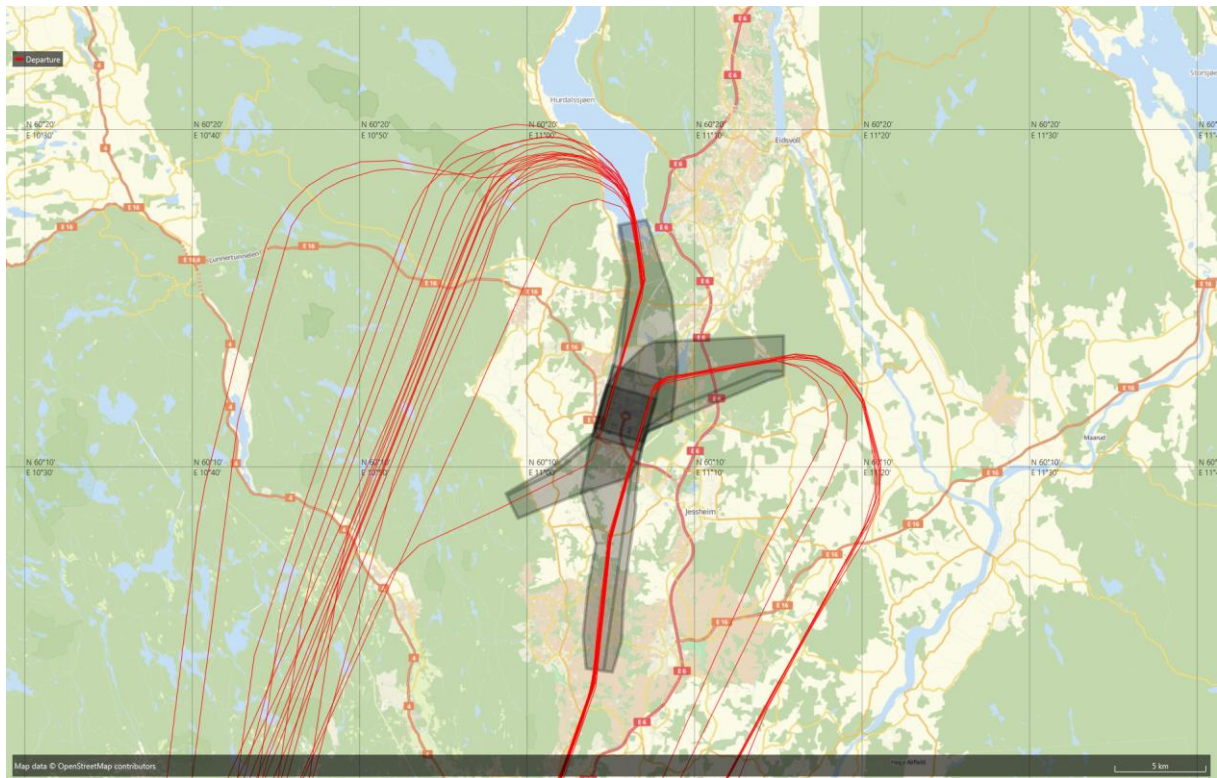
Figur 29. Avganger, Austrian – 29 flygninger
E195 (16), A320 (12), A321 (1)

British Airways



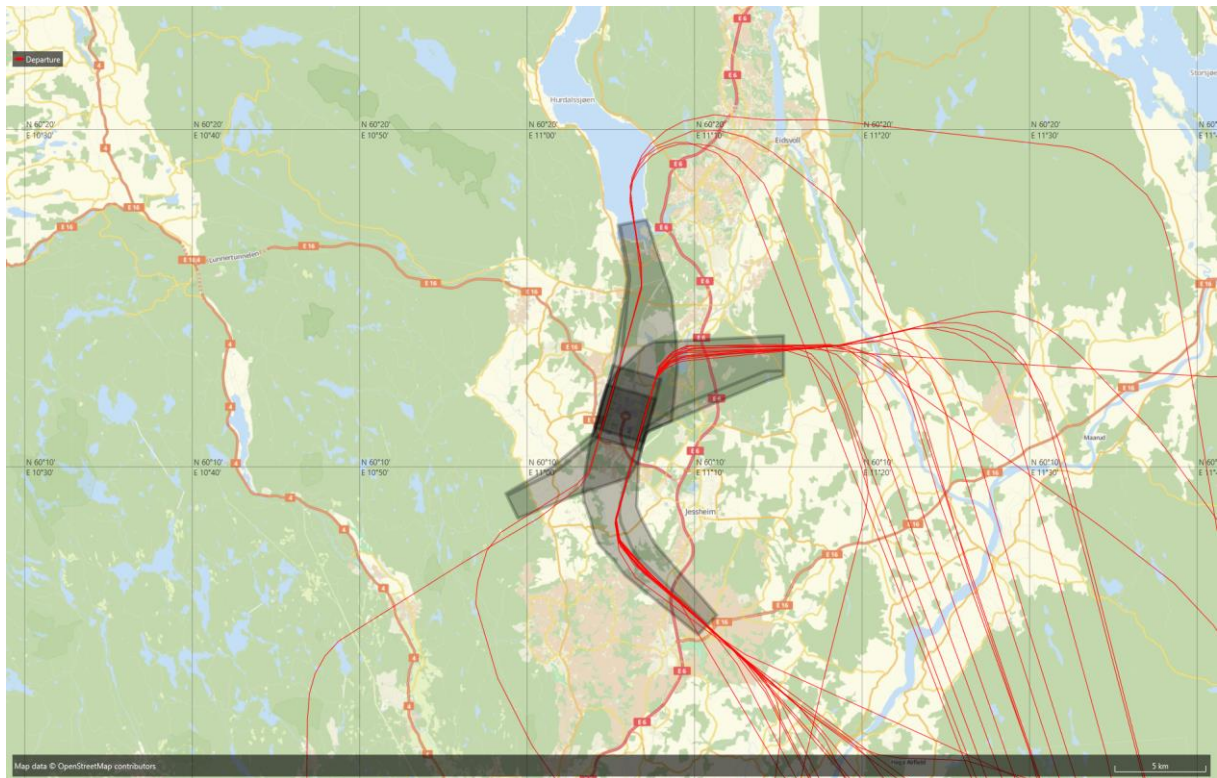
Figur 30. Avganger, British Airways – 77 flygninger
A320 (25), A319 (50), A320neo (2)

Brussels Airlines



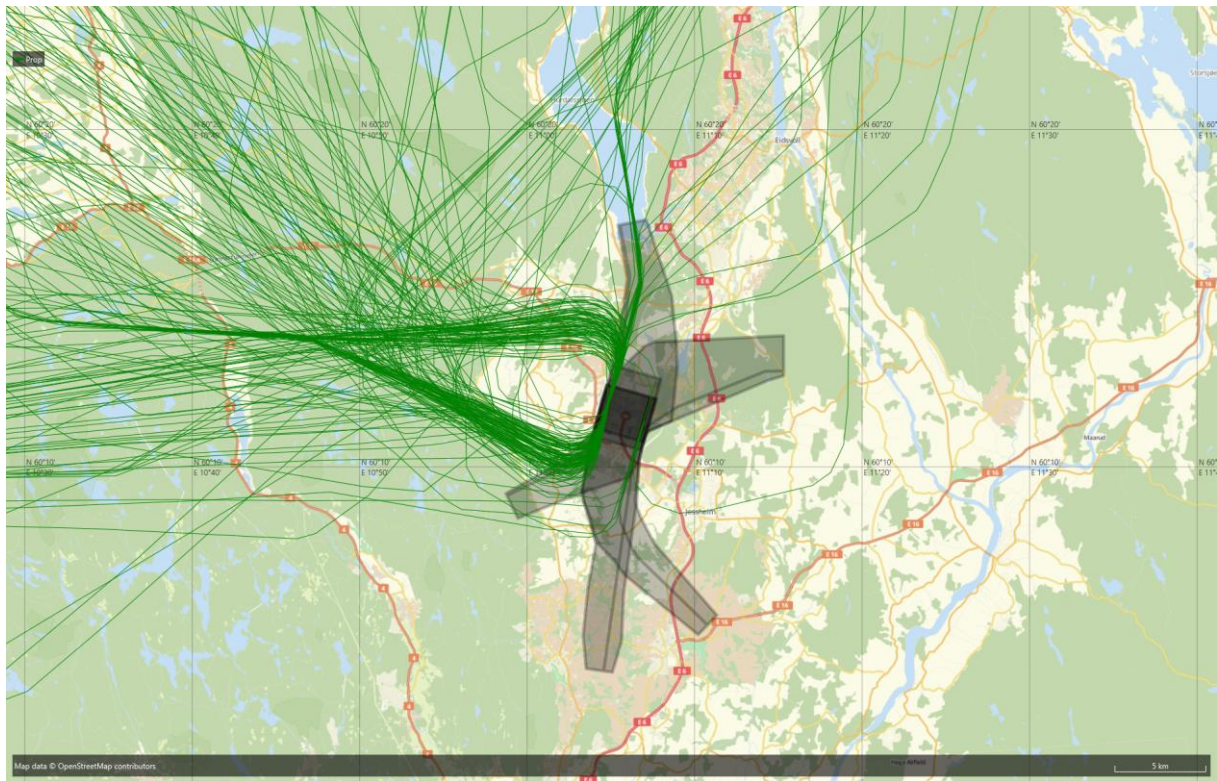
Figur 31. Avganger, Brussels Airlines – 47 flygninger
A319 (38), A320 (8), A20N (1)

Emirates



Figur 32. Avganger, Emirates – 35 flygninger
B777-200LR (5), B777-300ER (30)

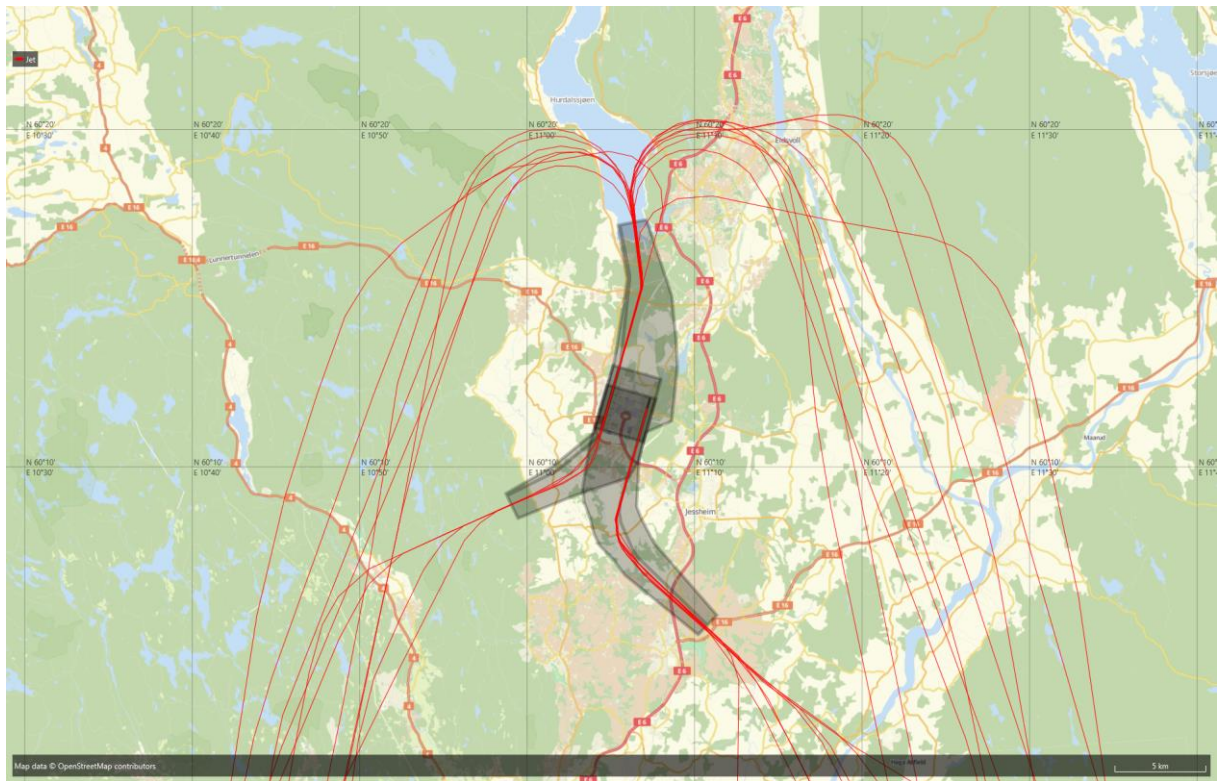
Danish Air Transport



Figur 33. Avganger, Danish Air Transport. - 223 flygninger
ATR 42-500 (149), ATR 42-300 (74)

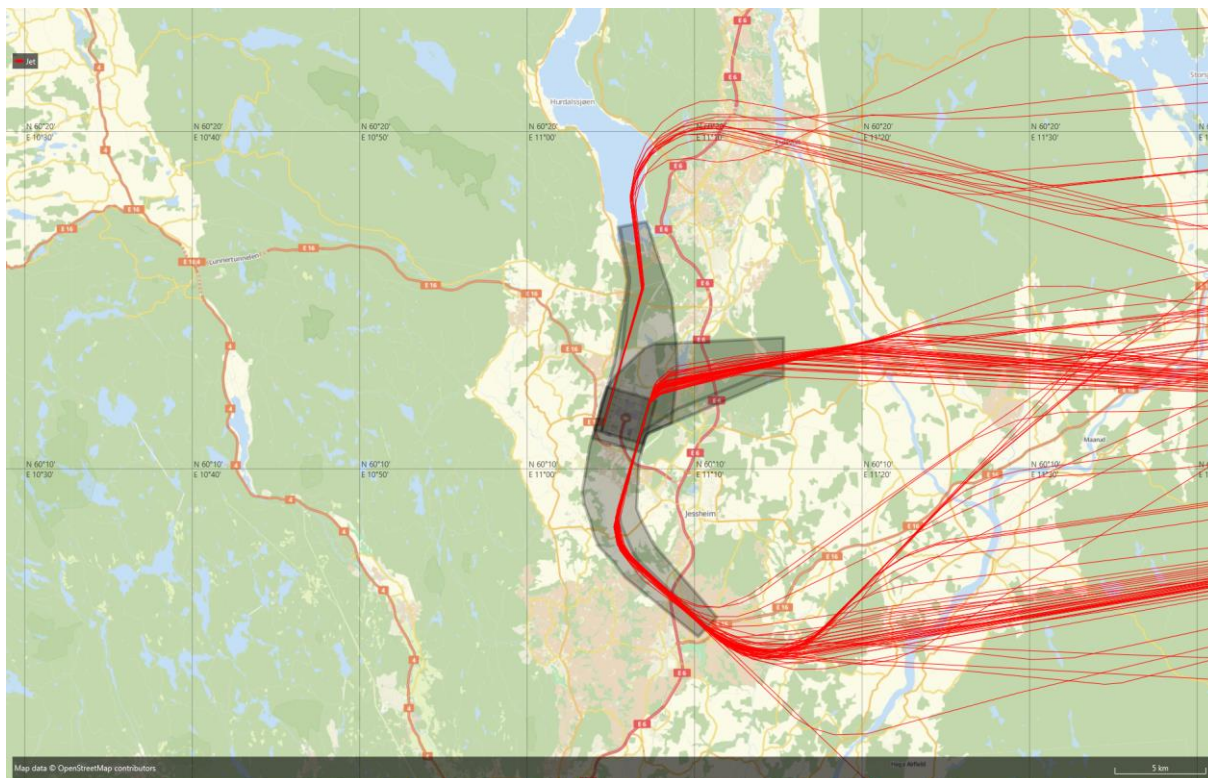
Røde traséer angir jettfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

European Air Transport, EAT



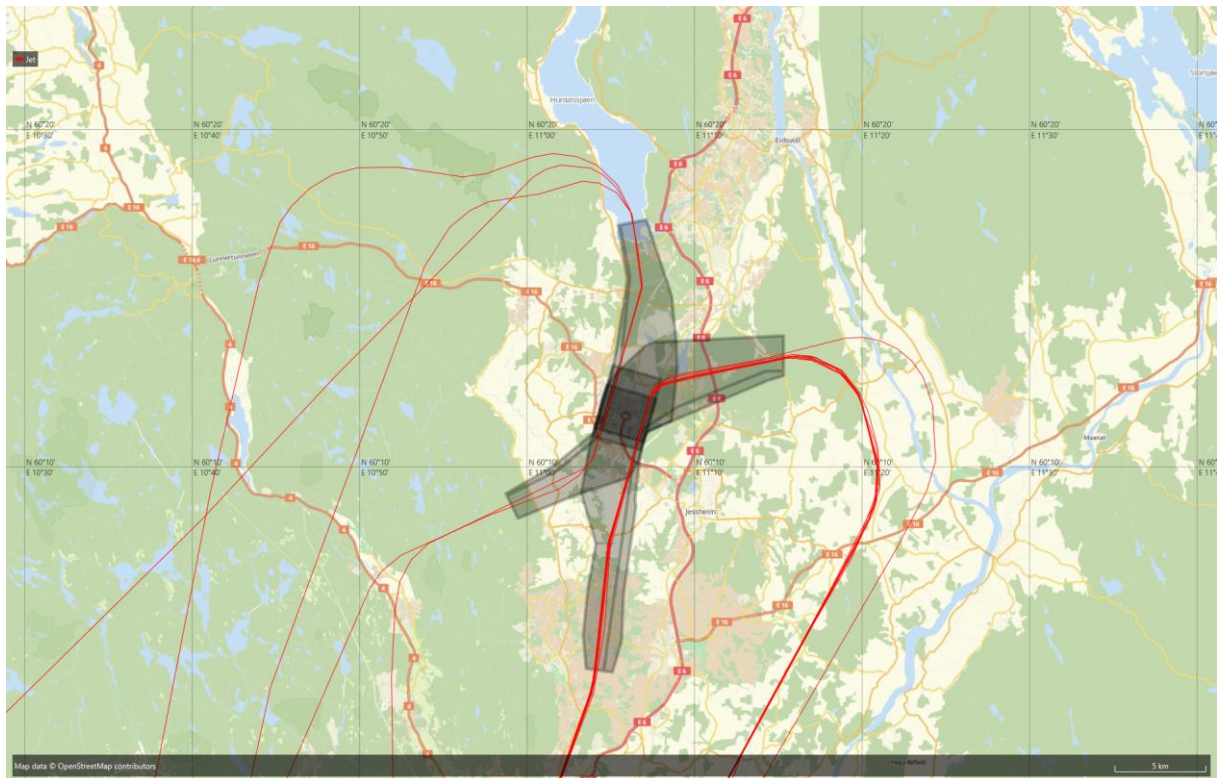
Figur 34. Avganger, European Air Transport, EAT - 28 flygninger
A306 (22), B757-200 (6)

Finnair



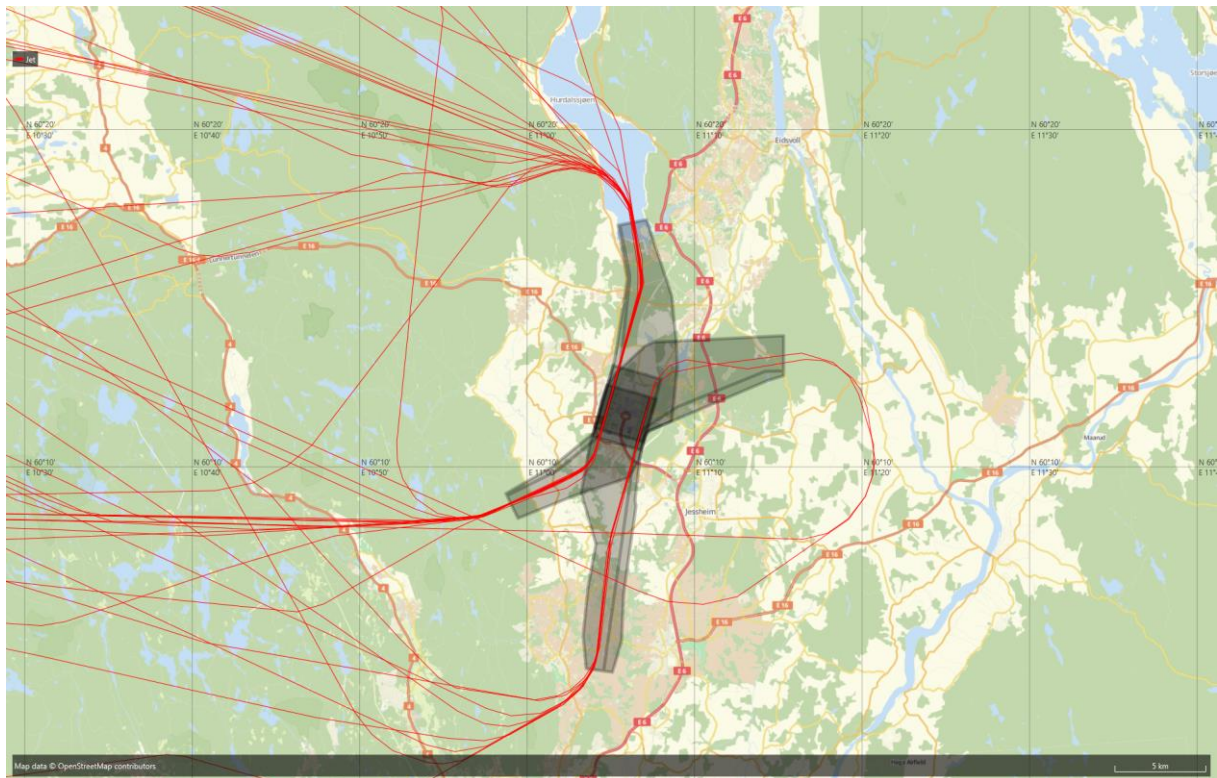
Figur 35. Avganger, Finnair – 117 flygninger
A319 (9), A320 (28), A321 (12), EMB-E190 (68)

Iberia



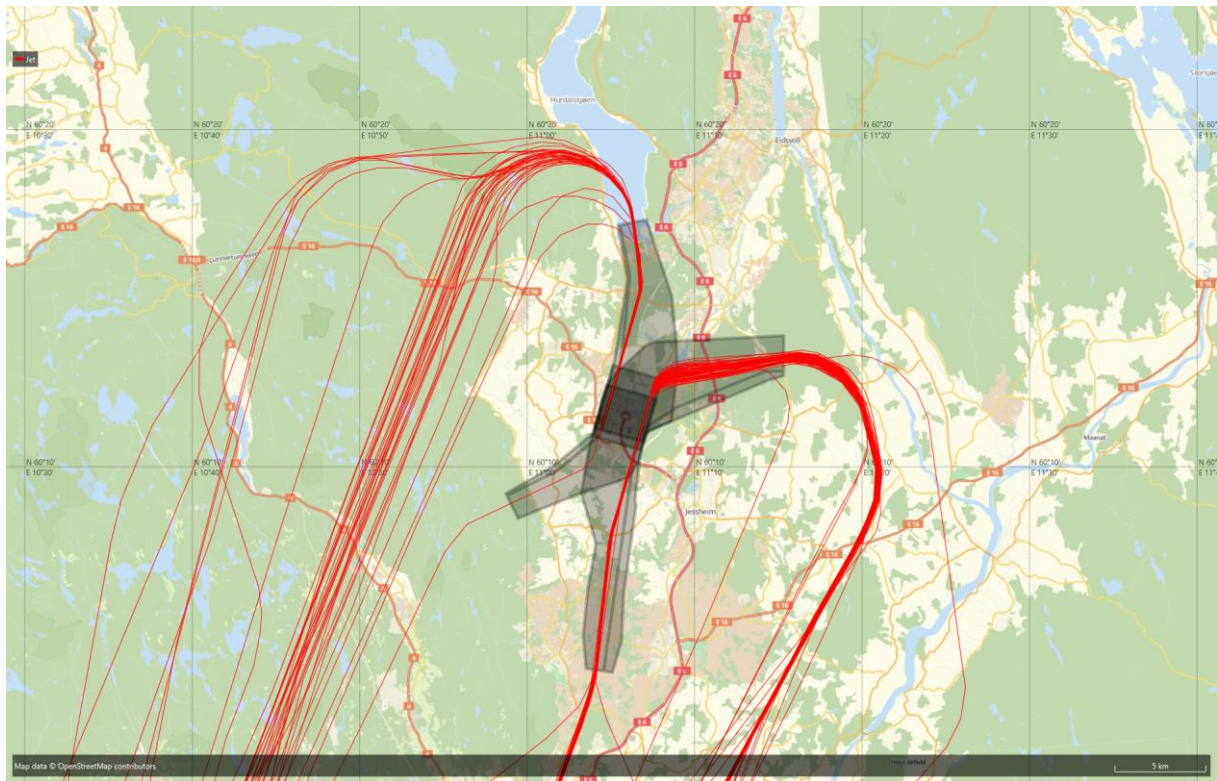
Figur 36. Avganger, Iberia – 25 flygninger
A320neo (21), A320 (4)

Icelandair



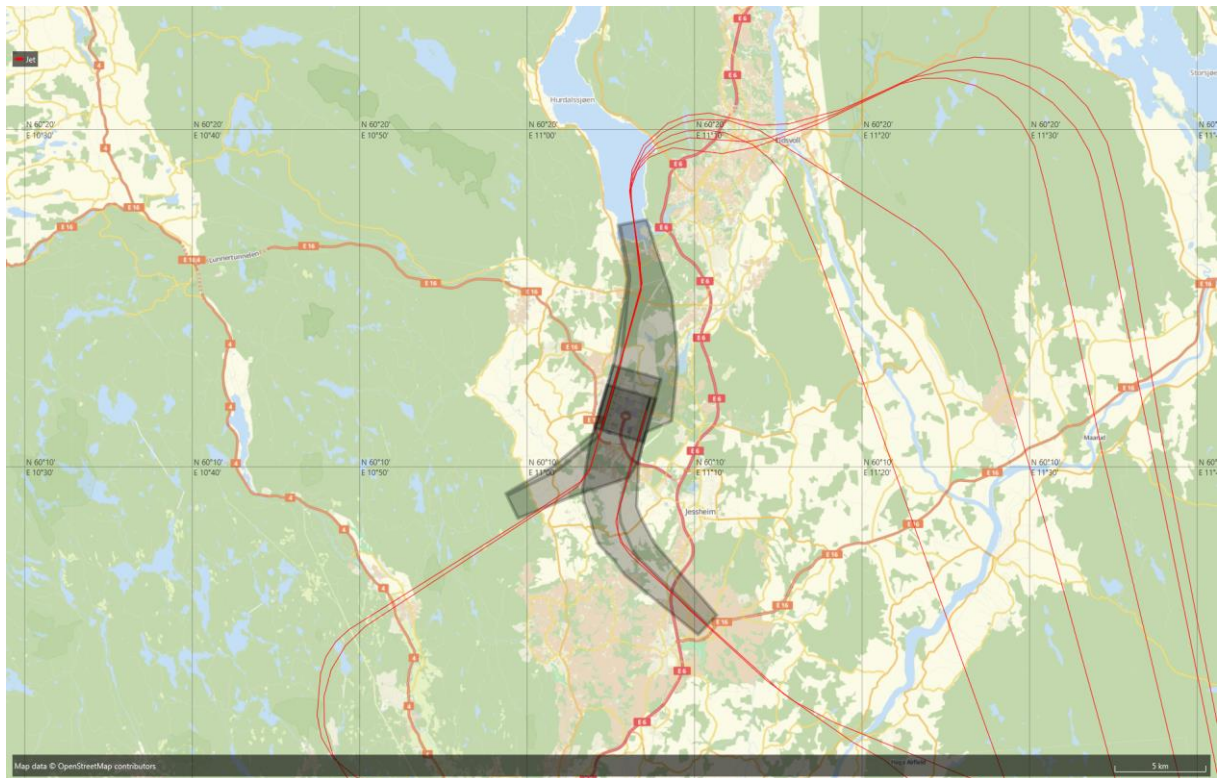
Figur 37. Avganger, Icelandair – 43 flygninger
A21N (26), B737-800 MAX (14), B737-900 MAX (1), B757-200 (2)

KLM



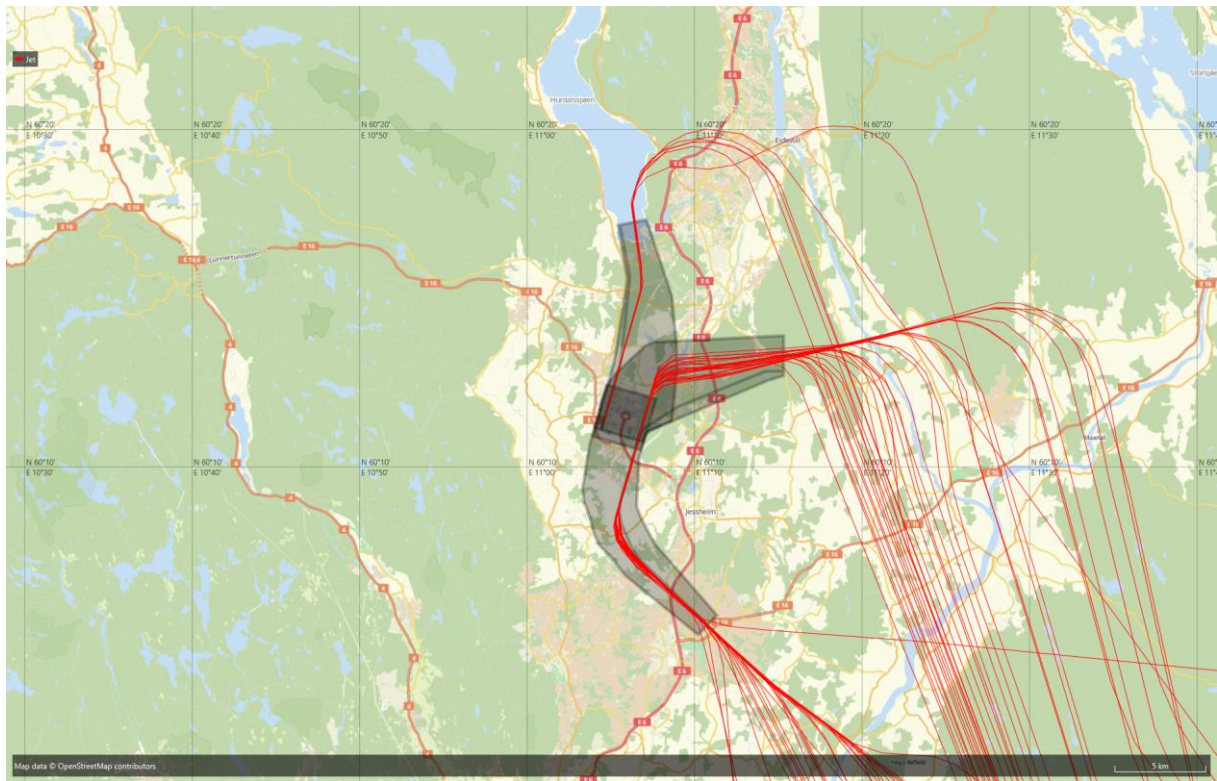
Figur 38. Avganger KLM – 173 flygninger
B737-700 (15), B737-800 (64), EMB-E75L (24), EMB-E190 (21), EMB-E295 (29), B737-900 (20)

Korean Air



Figur 39. Avganger, Korean Air - 9 flygninger
B777-200LR (9)

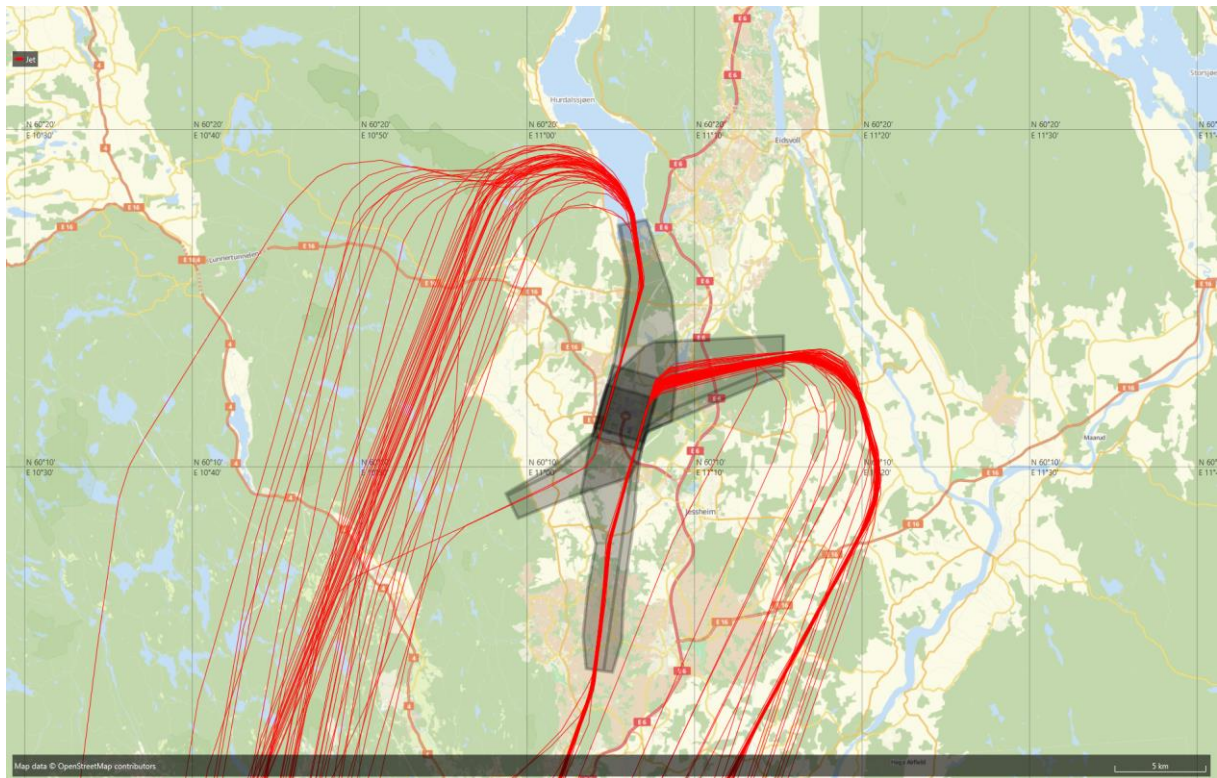
LOT



Figur 40. Avganger, LOT – 64 flygninger

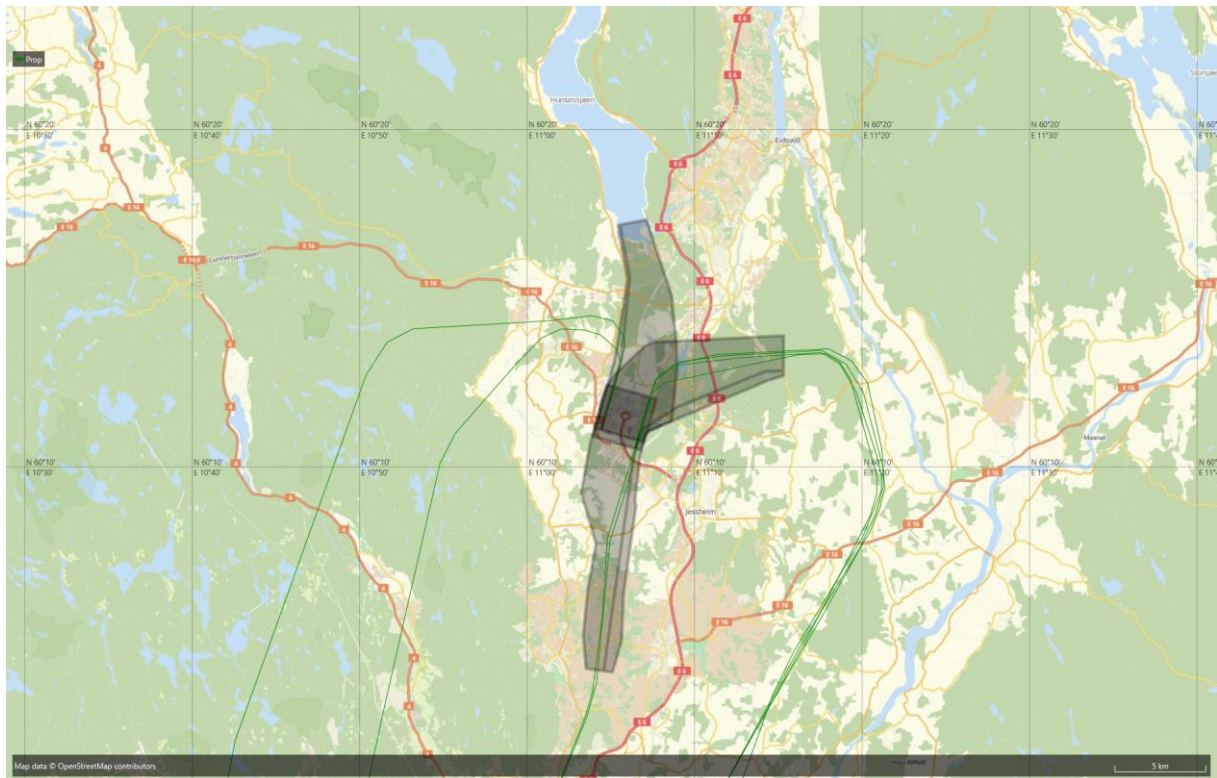
B737-800 (5), B737-800 MAX (20), EMB-E75S (4), EMB-E190 (2), EMB-E195 (19), EMB-E295 (14)

Lufthansa



Figur 41. Avganger, Lufthansa - 259 flygninger
A319 (28), A320 (103), A320neo (36), A321neo (4), A321 (31), BCS3 (29), 0 (28)

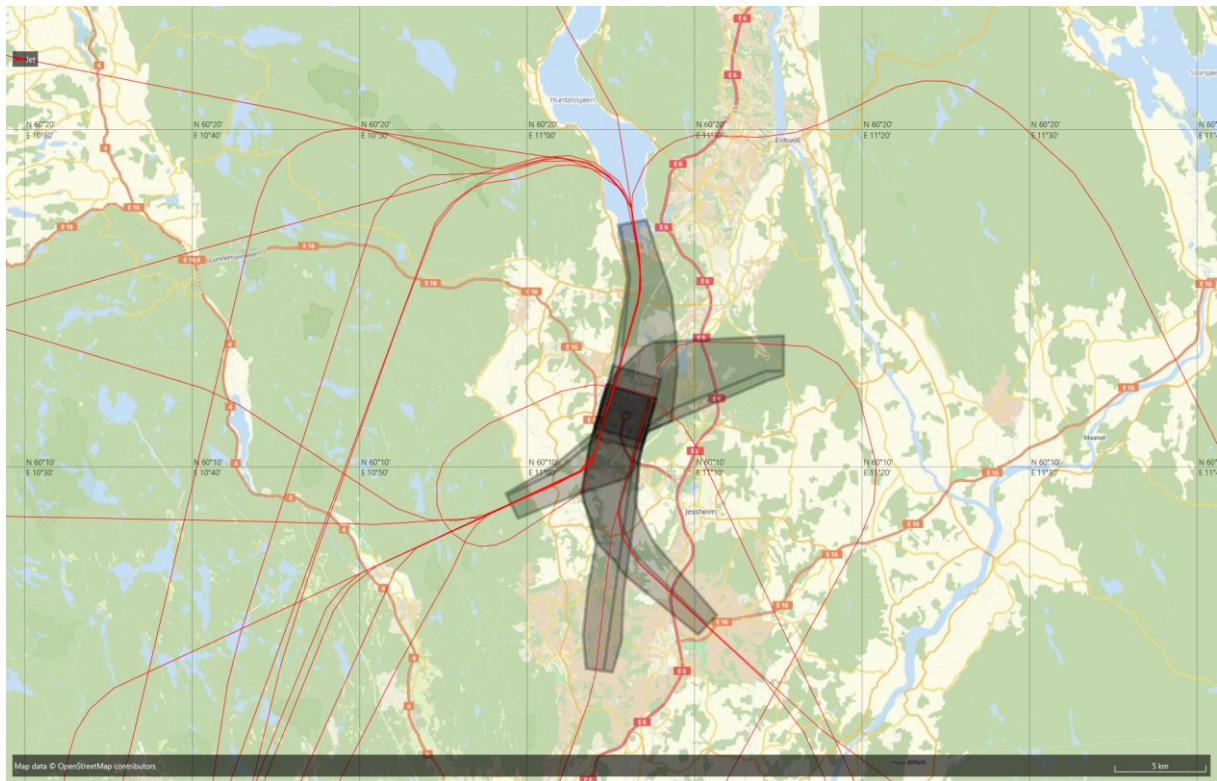
Luxair



Figur 42. Avganger, Luxair – 8 flygning
DH8D (8)

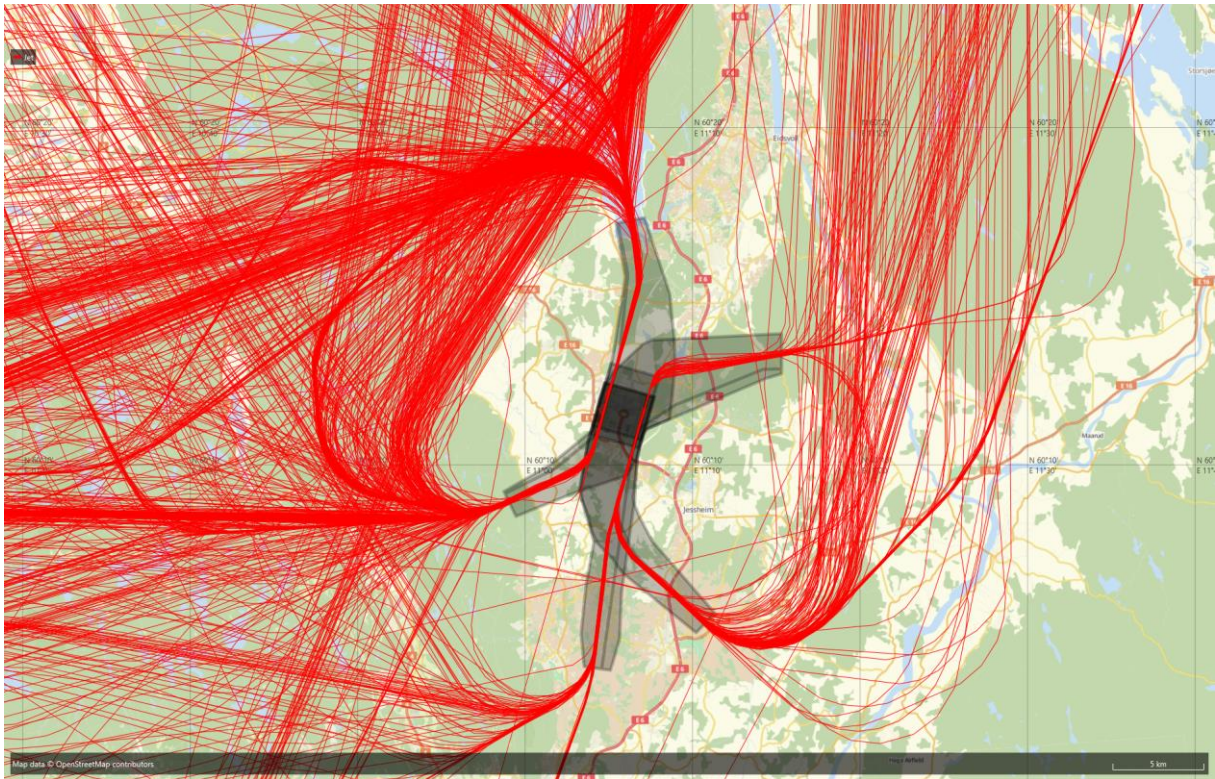
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Norse Atlantic Airways



Figur 43. Avganger, Norse – 20 flygninger
B787 – 900 (20)

Norwegian (Boeing 737-800), innland



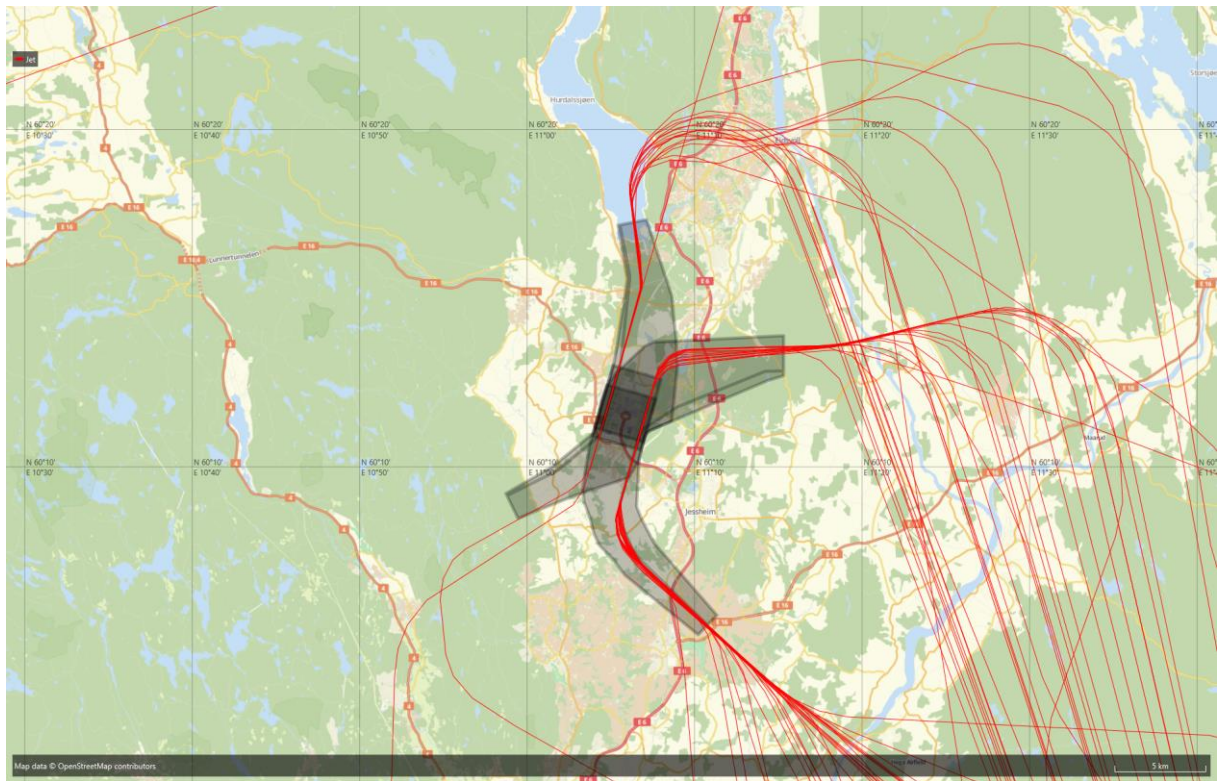
Figur 44. Avganger, Norwegian - Innland, Totalt - 1587 flygninger
B737-800 (1552), B38M (35)

Norwegian, utland



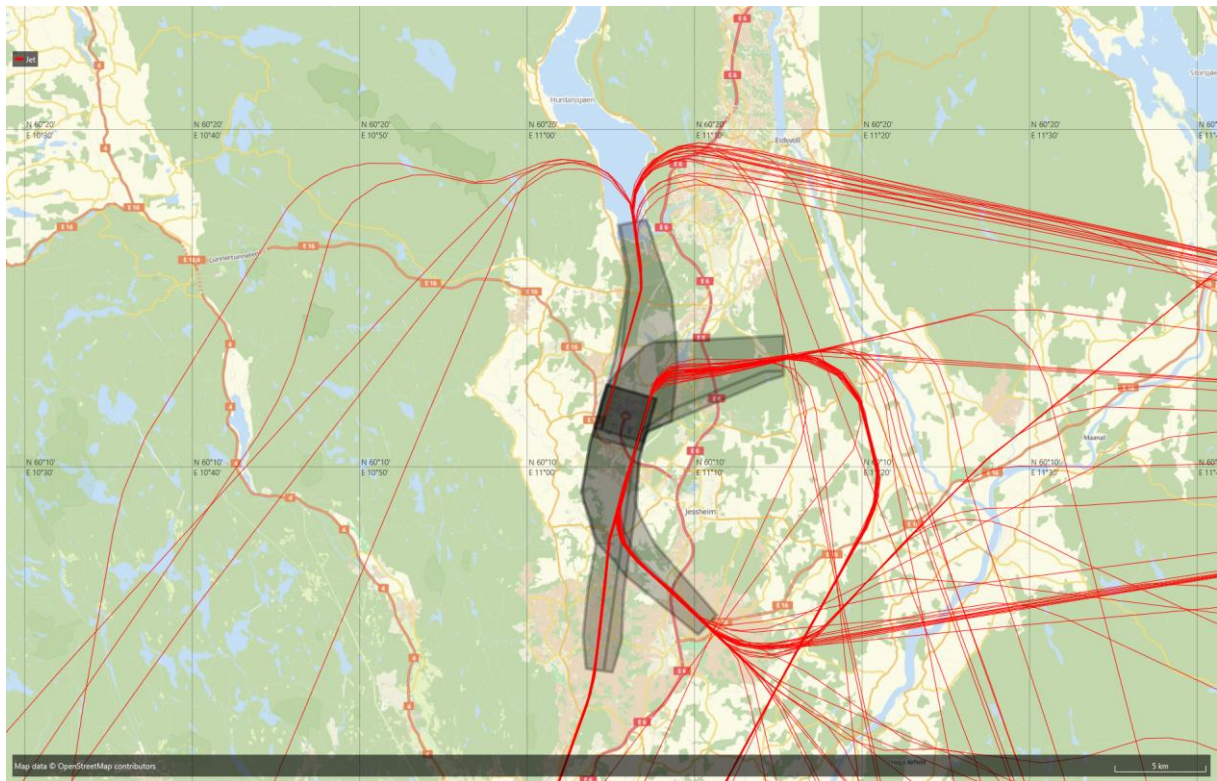
Figur 45. Avganger, Norwegian – Utland, Totalt 1734 flygninger
B737-800 (1519), B737-800 MAX (215)

Qatar Airways



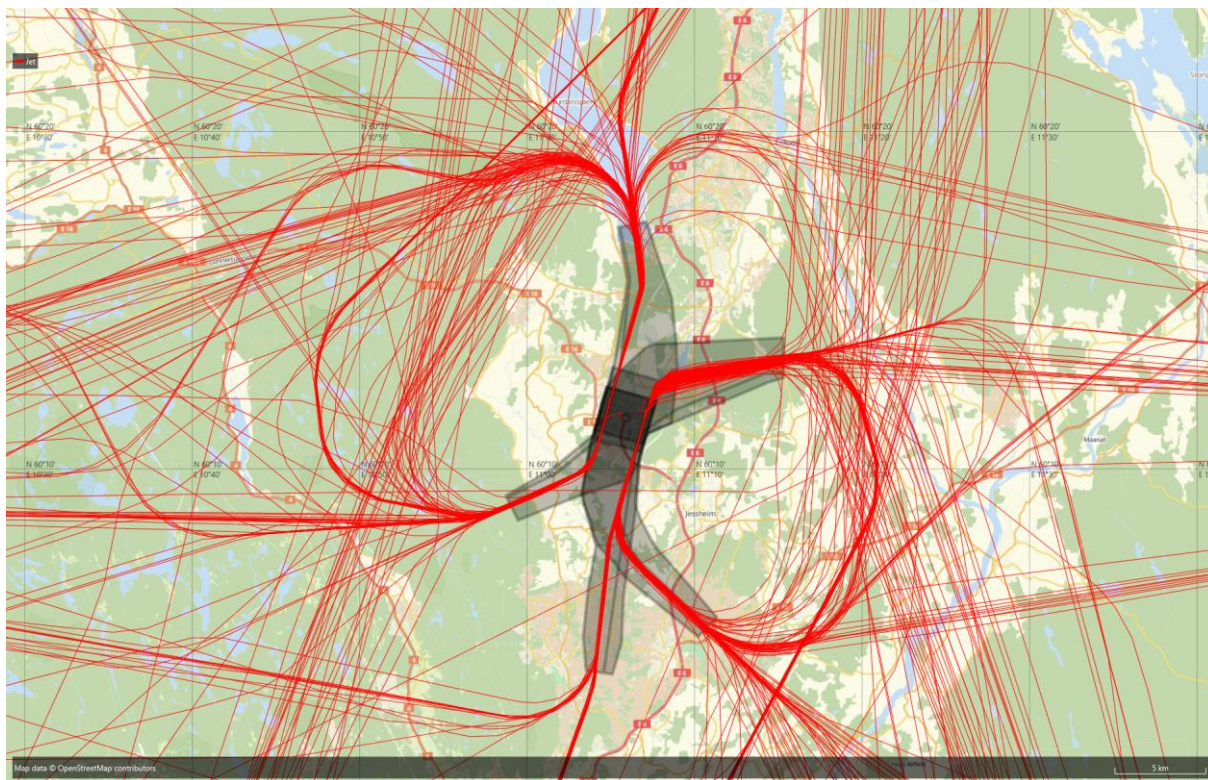
Figur 46. Avganger, Qatar Airways – 61 flygninger
B777-200LR (26), B777-300ER (1), B787-8 Dreamliner (14), B787-9 Dreamliner (20)

Ryanair



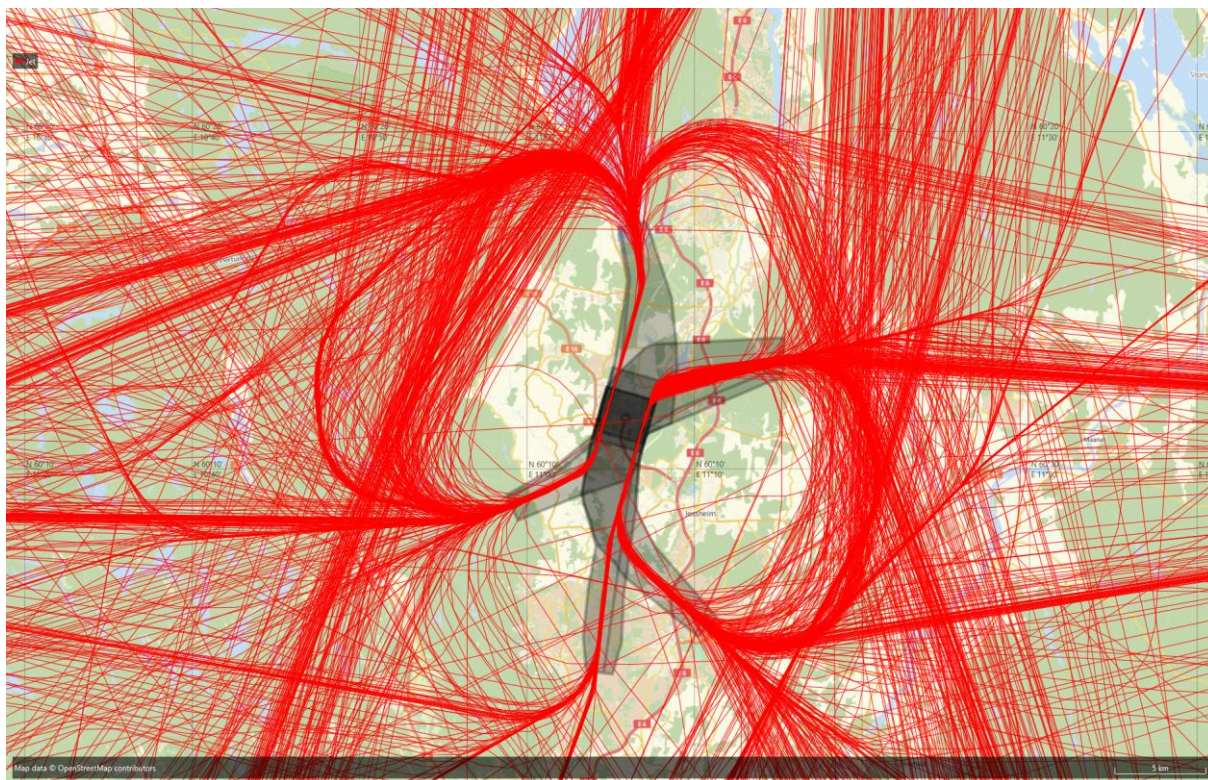
Figur 47. Avganger, Ryanair – 108 flygninger
B737-700 (4), B737-800 (91), B737-8MAX (13)

SAS (Airbus)



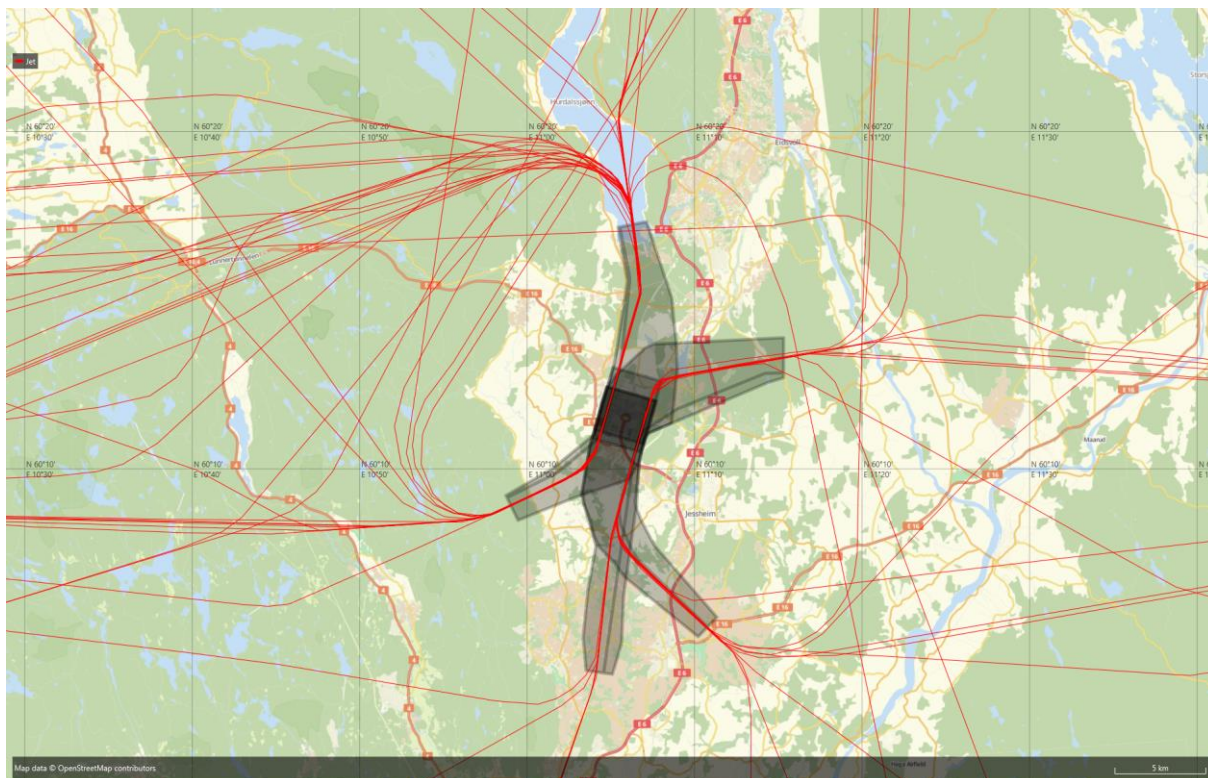
Figur 48. Avganger, SAS, Totalt - 403 flygninger
A319 (39), A320 (364)

SAS (Airbus Neo)



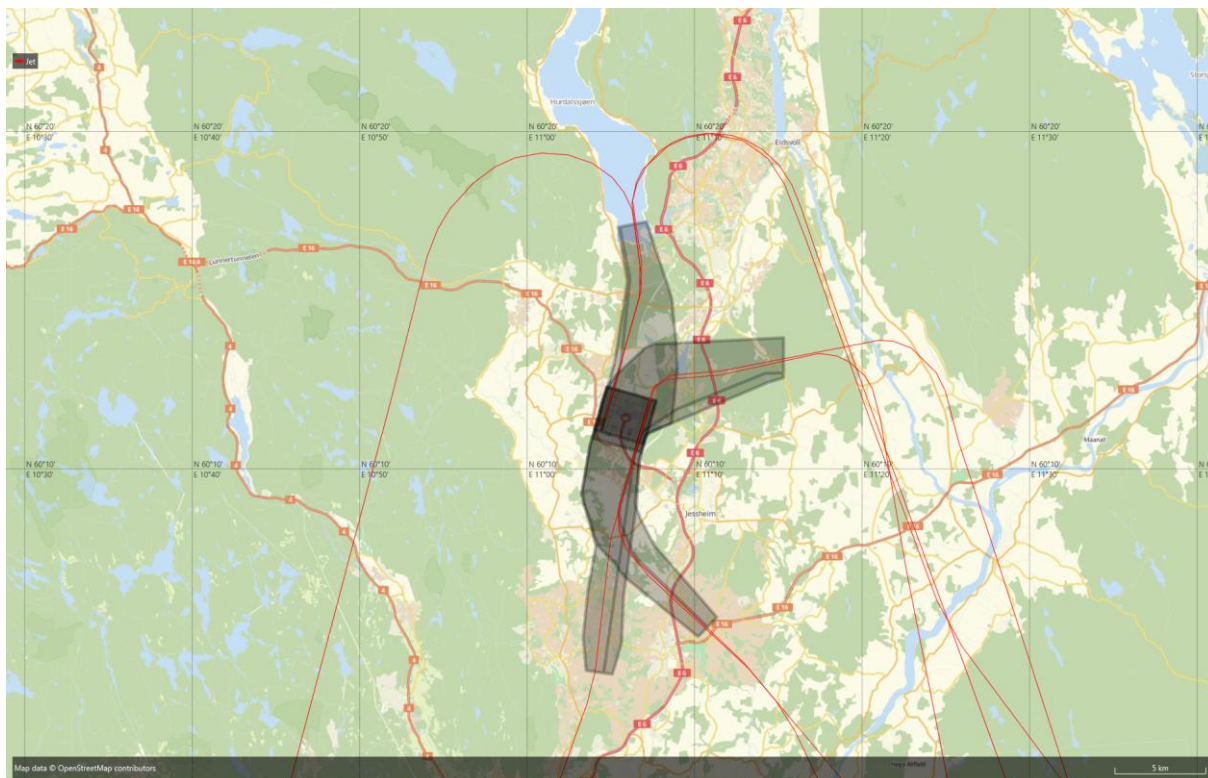
Figur 49. Avganger, SAS, Totalt - 2182 flygninger
A320Neo (2123), A321Neo (29)

SAS (Canadian Regional Jet)



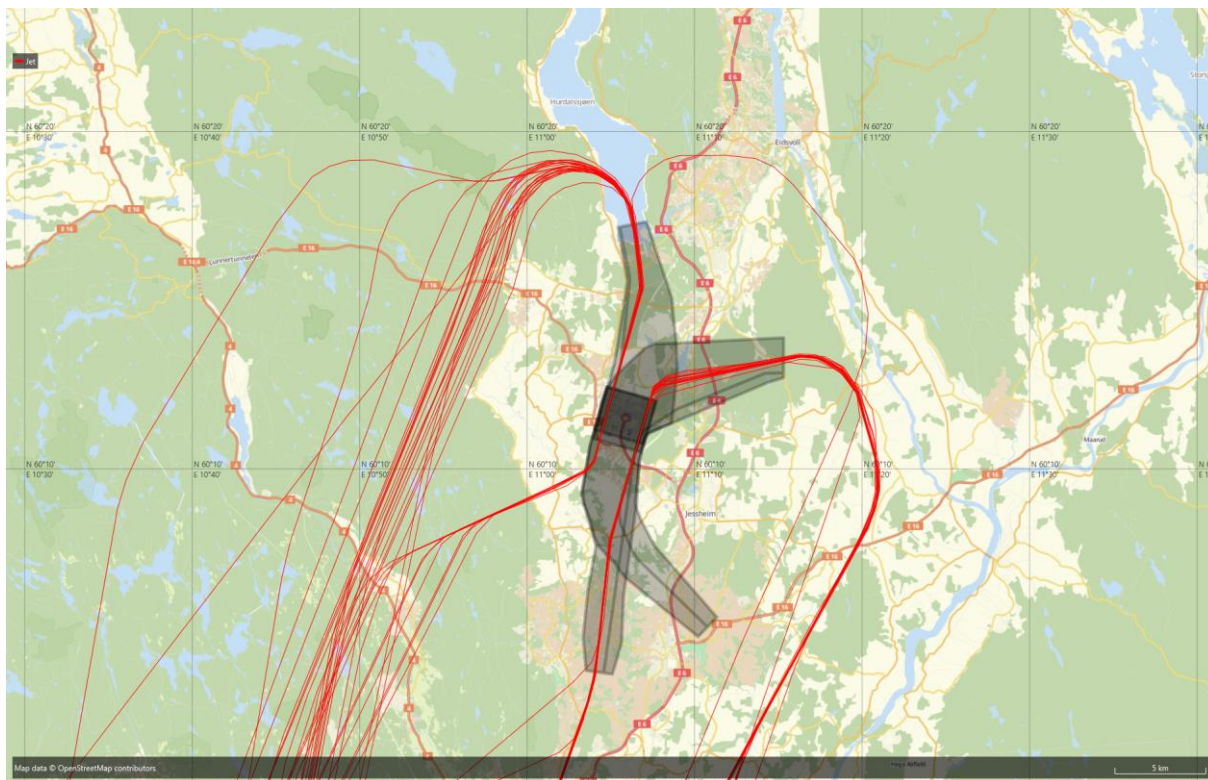
Figur 50. Avganger, SAS, Totalt - 69 flygninger
CRJ-900 (69)

SAS (Boeing)



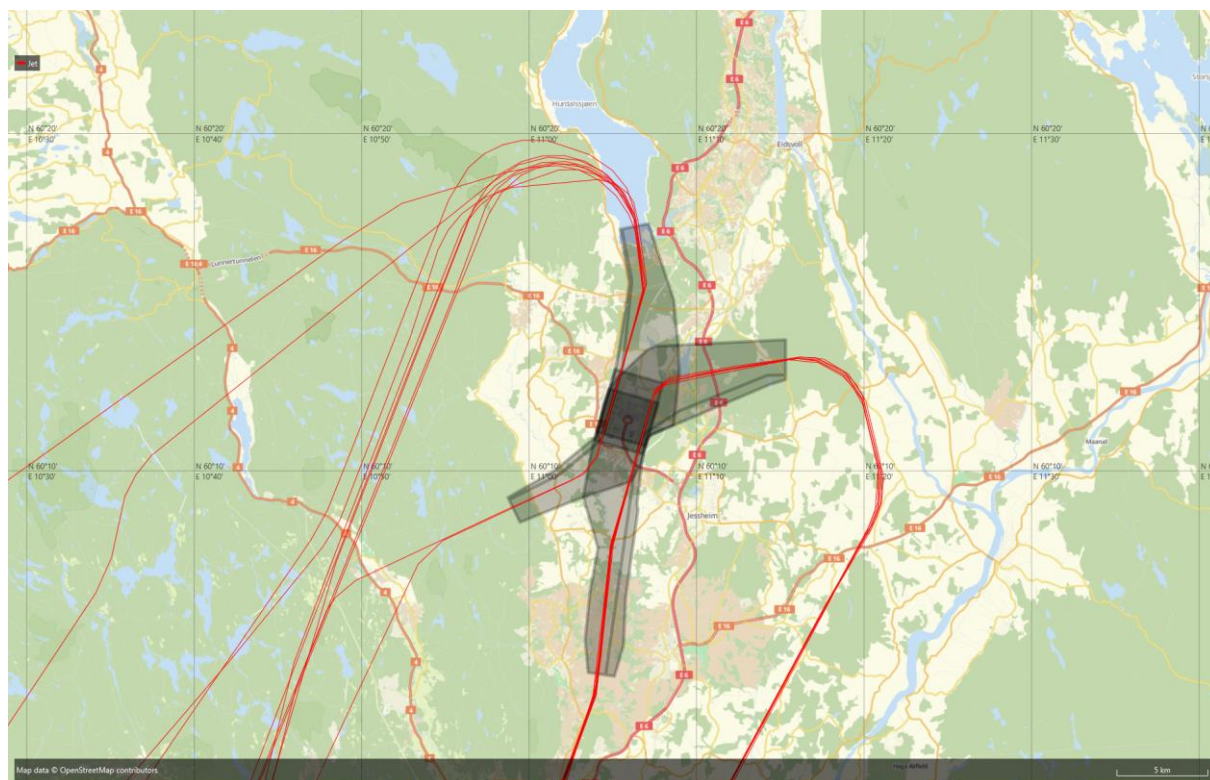
Figur 51. Avganger, SAS, Totalt - 8 flygninger
B737-700 (4), B737-800 (4)

Swiss



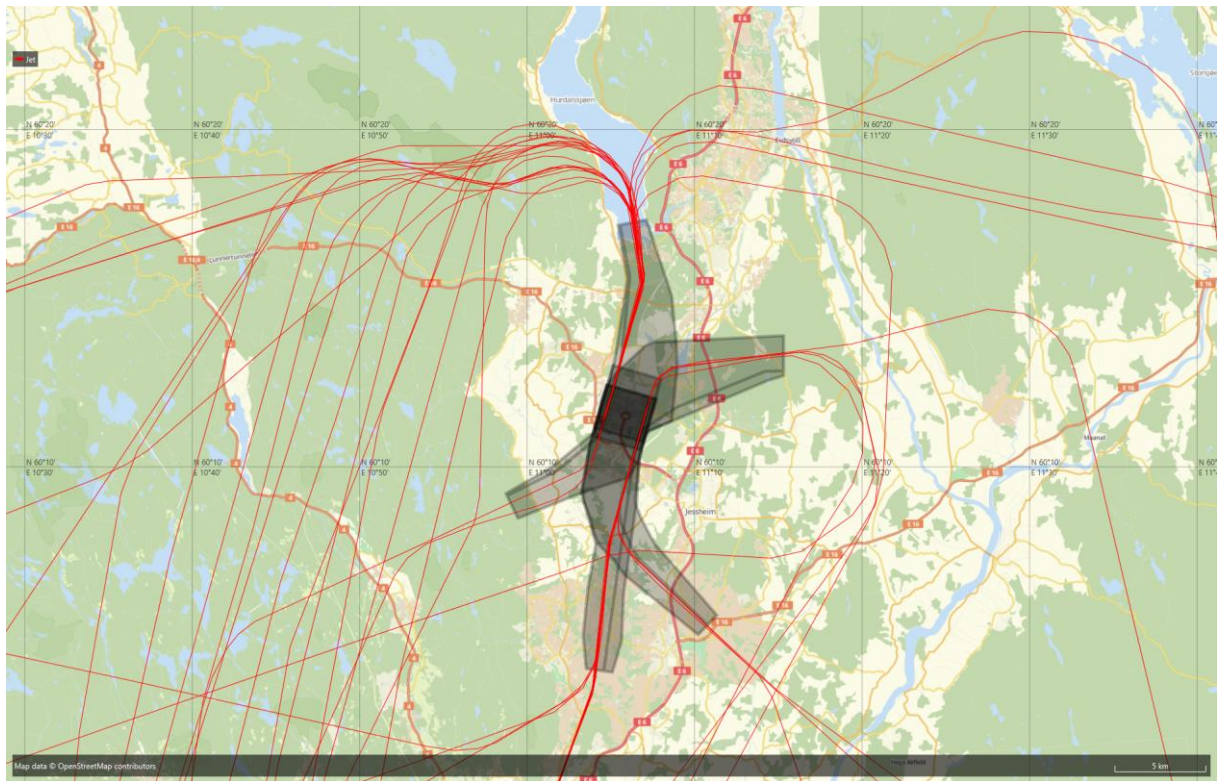
Figur 52. Avganger, Swiss - 72 flygninger
BCS1 (2), BCS3 (10), EMB-190 (23), EMB-195 (1), EMB-290 (11), EMB-295 (25)

TAP Portugal



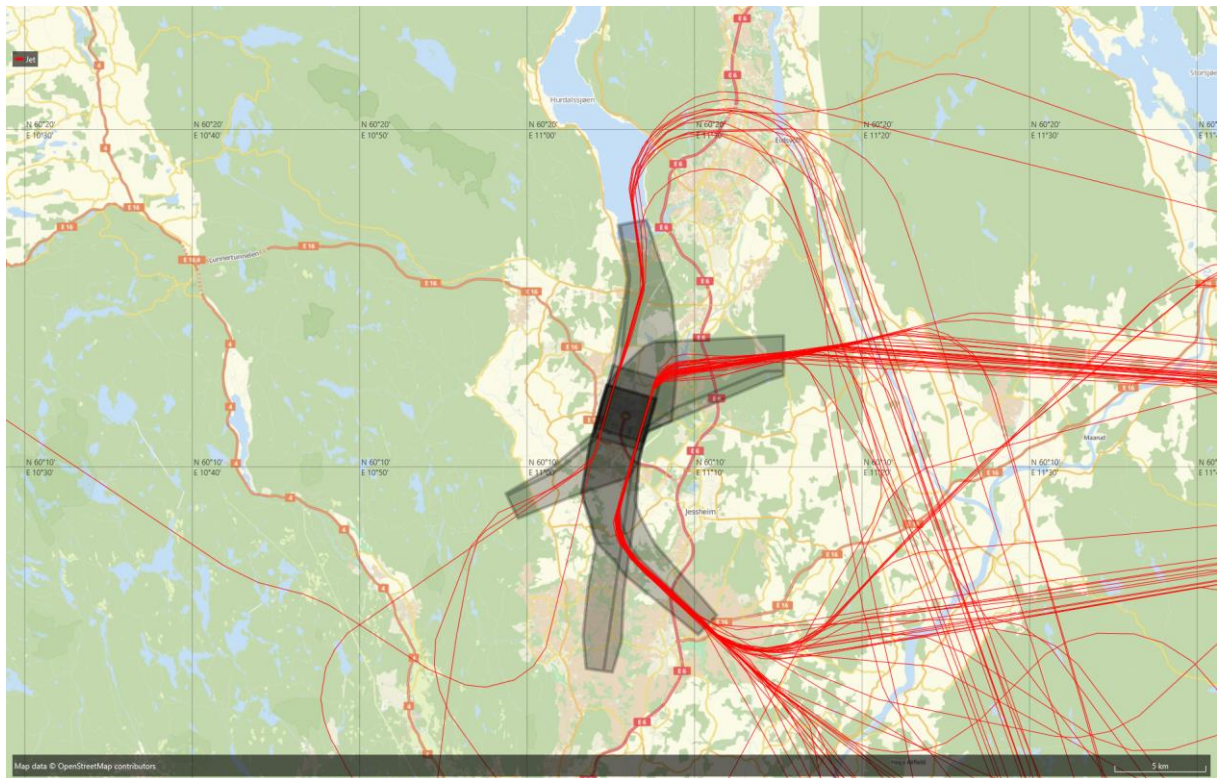
Figur 53. Avganger, TAP Portugal – 29 flygninger
A320 (4), A320neo (18), A321neo (7)

Thomas Cook Airlines Scandinavia



Figur 54. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia – 44 flygninger
A321 (24), A330-300 (4), A330-900 (16)

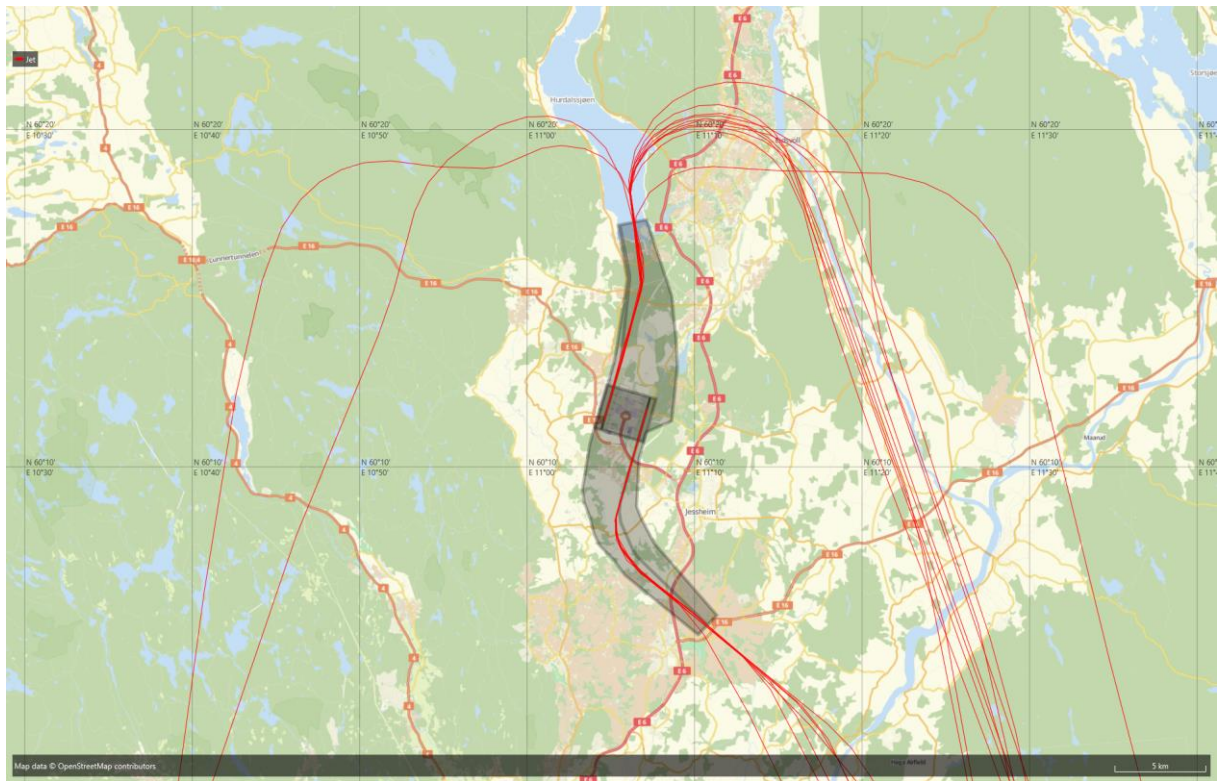
Turkish Airlines



Figur 55. Avganger, Turkish Airlines – 93 flygninger

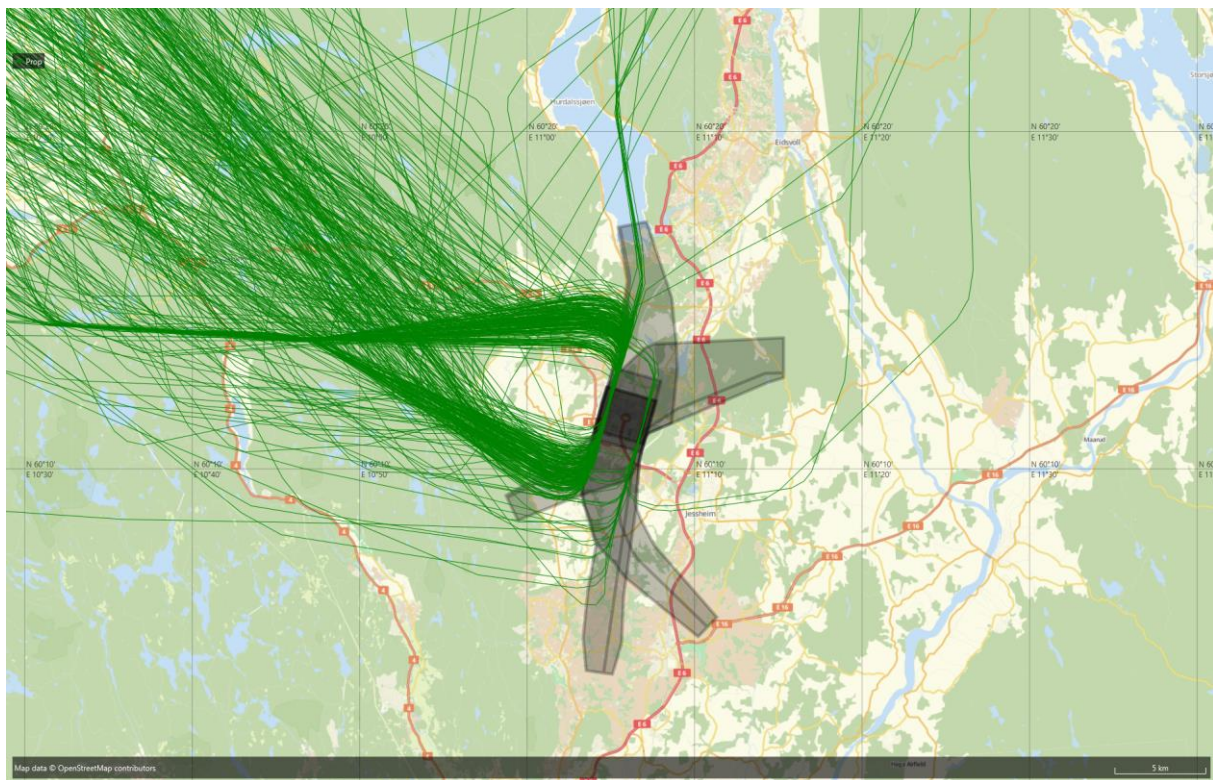
A310 (13), A321 (42), A321neo (15), A359 (1), B738 (13), B738 (2), B38M (4), B39M (2), B77W (1)

United Parcel Service



Figur 56. Avganger, United Parcel Service - 19 flygninger
B767-300 (19)

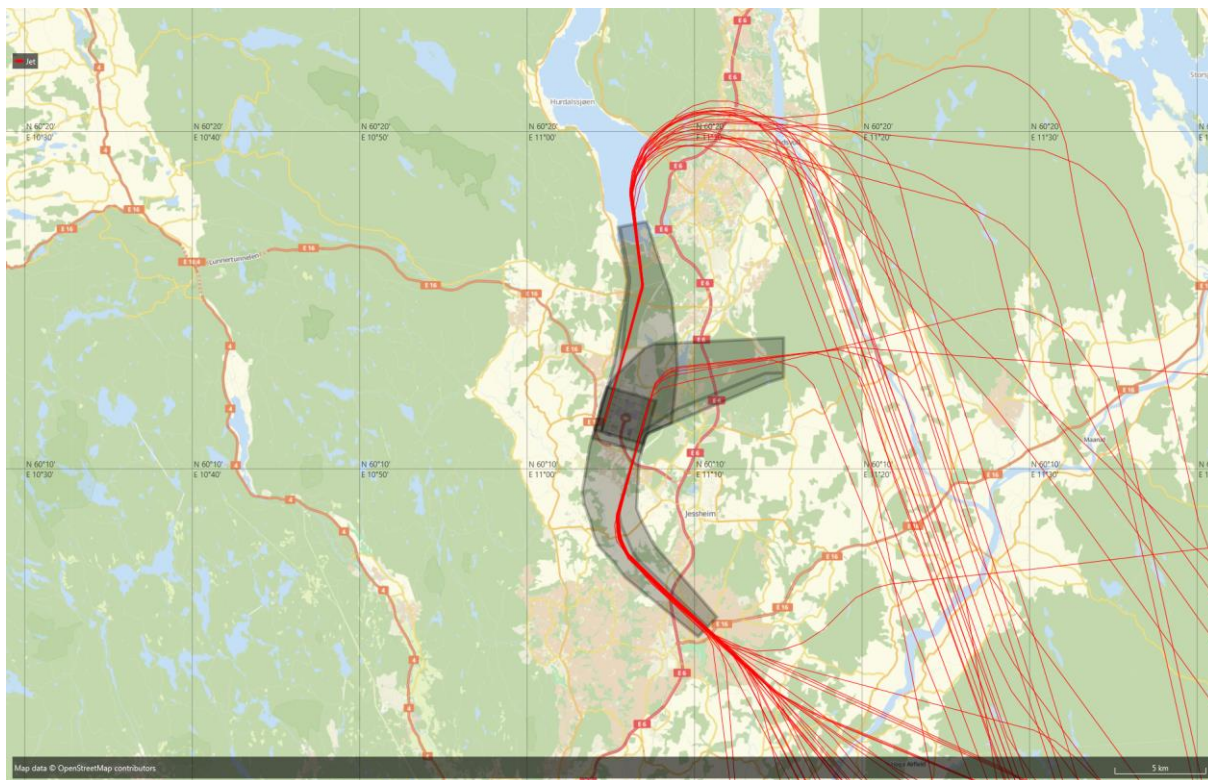
Widerøe



Figur 57. Avganger, Widerøe - 428 flygninger
DHC-8-100 (403), DHC-8-200 (25)

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

Wizz Air



Figur 58. Avganger, Wizz Air Hungary – 55 flygninger
A320 (1), A321 (26), A321neo (28)

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)]
01/04/2025	120	0	0	0	0	T	*	*
02/04/2025	106	0	0	0	0	T	*	*
03/04/2025	85	0	0	0	0	T	*	*
04/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
05/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
06/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
07/04/2025	1	0	0	0	0	T	*	*
08/04/2025	85	0	0	0	0	T	*	*
09/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
10/04/2025	110	0	0	0	0	T	*	*
11/04/2025	62	0	0	0	0	T	*	*
12/04/2025	34	0	0	0	0	T	*	*
13/04/2025	118	0	0	0	0	T	*	*
14/04/2025	129	0	0	0	0	T	*	*
15/04/2025	82	0	0	0	0	T	*	*
16/04/2025	16	0	0	0	0	T	*	*
17/04/2025	9	0	0	0	0	T	*	*
18/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
19/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
20/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
21/04/2025	18	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2025	37	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2025	87	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2025	84	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2025	133	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2025	126	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2025	64	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2025	9	0	0	0	0	T	*	*
Sum	1515	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)]
01/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
02/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
03/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
04/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
05/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
06/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
07/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
08/04/2025	1	0	0	0	0	T	*	*
09/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
10/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
11/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
12/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
13/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
14/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
15/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
16/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
17/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
18/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
19/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
20/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
21/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	1	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)]
01/04/2025	5	64	0	46	100		49.7	45.3
02/04/2025	30	72	0	36	100		49.6	44.0
03/04/2025	96	55	2	29	100		48.7	41.8
04/04/2025	305	0	7	0	100		45.1	32.6
05/04/2025	166	0	10	0	100		44.7	31.4
06/04/2025	290	0	9	0	100		48.9	32.3
07/04/2025	296	0	8	0	100		50.7	33.9
08/04/2025	80	37	1	28	100		48.5	42.5
09/04/2025	310	0	6	0	78	W	46.6	32.7
10/04/2025	45	66	3	44	100		50.1	44.9
11/04/2025	109	38	2	32	100		50.2	43.5
12/04/2025	104	9	4	9	100		47.1	39.3
13/04/2025	0	59	0	31	100		48.6	42.4
14/04/2025	0	62	0	0	100		51.2	
15/04/2025	51	44	0	2	100		48.2	19.4
16/04/2025	107	15	2	1	100		49.3	28.9
17/04/2025	6	4	0	0	100		48.9	
18/04/2025	211	0	0	0	100		47.5	
19/04/2025	150	0	7	0	100		48.0	32.2
20/04/2025	269	0	12	0	100		48.7	35.2
21/04/2025	212	17	9	16	100		47.6	41.8
22/04/2025	306	0	2	0	100		50.4	25.1
23/04/2025	320	0	3	0	100		47.8	26.9
24/04/2025	248	16	3	9	100		48.2	37.8
25/04/2025	126	54	1	32	100		48.1	42.4
26/04/2025	43	27	2	20	100		47.2	40.6
27/04/2025	0	71	0	36	94	W	48.8	43.8
28/04/2025	23	77	0	42	94	W	51.1	45.0
29/04/2025	158	43	2	23	100		49.7	42.0
30/04/2025	287	4	7	2	100		49.0	33.6
Sum	4353	834	102	438	99		48.9	40.1

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)]
01/04/2025	13	0	1	1	100		46.1	32.0
02/04/2025	10	0	3	0	100		47.1	32.4
03/04/2025	20	2	0	0	100		47.4	
04/04/2025	25	0	3	0	100		45.3	30.7
05/04/2025	23	0	0	0	100		41.7	
06/04/2025	26	0	0	0	100		41.3	
07/04/2025	30	0	1	0	100		46.8	28.1
08/04/2025	22	0	0	0	100		47.1	
09/04/2025	19	0	1	0	100		46.4	26.0
10/04/2025	27	2	0	0	100		44.5	
11/04/2025	11	0	2	0	100		46.1	31.5
12/04/2025	3	1	0	0	100		42.9	
13/04/2025	11	1	0	0	100		43.7	
14/04/2025	0	2	0	0	99	T	45.1	
15/04/2025	16	3	0	0	100		44.0	
16/04/2025	9	0	0	0	100		45.6	
17/04/2025	17	1	0	0	100		45.7	
18/04/2025	25	0	0	0	100		47.3	
19/04/2025	16	0	0	0	100		46.4	
20/04/2025	32	0	0	0	100		45.6	
21/04/2025	7	0	2	0	100		44.2	28.1
22/04/2025	20	0	0	0	100		45.2	
23/04/2025	22	0	1	0	100		49.2	30.2
24/04/2025	26	0	0	0	100		48.3	
25/04/2025	6	0	1	0	100		49.7	31.1
26/04/2025	4	0	0	0	100		48.0	
27/04/2025	6	1	0	0	100		45.9	
28/04/2025	12	1	0	0	100		47.2	
29/04/2025	14	0	2	0	100		49.7	30.3
30/04/2025	17	0	1	0	100		47.6	26.0
Sum	489	14	18	1	100		46.5	25.8

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)]
01/04/2025	143	0	169	2	100		72.6	71.7
02/04/2025	177	0	172	15	100		72.6	71.7
03/04/2025	186	0	143	56	100		72.0	71.2
04/04/2025	135	0	0	162	100		69.1	66.3
05/04/2025	71	0	0	91	100		68.3	64.4
06/04/2025	139	0	0	178	100		69.5	67.5
07/04/2025	131	0	0	166	100		68.6	66.3
08/04/2025	172	0	137	44	100		72.3	71.4
09/04/2025	148	0	1	129	78	W	69.5	66.8
10/04/2025	191	0	169	33	100		73.4	72.4
11/04/2025	183	0	142	72	100		73.2	71.9
12/04/2025	74	0	32	53	100		69.6	66.9
13/04/2025	168	0	169	0	100		73.8	73.0
14/04/2025	137	0	137	0	100		71.7	70.5
15/04/2025	143	0	117	31	100		72.3	71.1
16/04/2025	208	0	156	67	100		73.8	73.0
17/04/2025	219	0	221	0	100		74.1	73.4
18/04/2025	82	0	0	115	100		68.6	66.3
19/04/2025	55	0	0	73	100		68.0	64.7
20/04/2025	115	0	0	160	100		69.6	66.9
21/04/2025	145	0	48	117	100		71.0	69.7
22/04/2025	15	0	0	286	100		71.8	70.5
23/04/2025	144	0	0	181	100		69.7	67.7
24/04/2025	148	0	44	138	100		70.7	69.2
25/04/2025	144	0	111	99	100		72.1	70.8
26/04/2025	72	0	51	34	100		69.8	67.5
27/04/2025	162	0	154	0	94	W	73.3	72.4
28/04/2025	159	0	140	11	94	W	72.9	71.8
29/04/2025	182	0	85	102	100		71.8	70.6
30/04/2025	122	0	13	128	100		69.5	67.6
Sum	4170	0	2411	2543	99		71.6	70.2

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)]
01/04/2025	1	0	5	0	100		68.5	60.5
02/04/2025	17	0	12	8	100		68.4	65.0
03/04/2025	13	0	6	3	100		68.1	62.5
04/04/2025	11	0	0	12	100		66.3	56.6
05/04/2025	10	0	0	6	100		66.3	54.2
06/04/2025	11	0	0	11	100		67.3	58.5
07/04/2025	14	0	0	8	100		66.3	55.8
08/04/2025	6	0	7	1	100		67.4	62.3
09/04/2025	6	0	0	9	100		66.9	59.3
10/04/2025	15	0	8	0	100		68.5	62.8
11/04/2025	27	0	15	9	100		68.8	65.4
12/04/2025	26	0	13	7	100		69.5	64.9
13/04/2025	34	0	21	0	100		69.8	67.0
14/04/2025	17	0	12	0	99	T	69.2	64.0
15/04/2025	15	0	6	0	100		69.3	62.7
16/04/2025	17	0	11	11	100		68.7	65.3
17/04/2025	6	0	2	0	100		67.2	55.8
18/04/2025	7	0	0	12	100		66.6	58.2
19/04/2025	4	0	0	9	100		66.4	55.9
20/04/2025	13	0	0	13	100		66.7	58.3
21/04/2025	23	0	16	10	100		69.0	65.9
22/04/2025	9	0	0	12	100		68.1	61.1
23/04/2025	9	0	0	9	100		67.0	59.3
24/04/2025	9	0	0	12	100		66.6	58.0
25/04/2025	22	0	18	11	100		69.9	66.8
26/04/2025	18	0	12	10	100		68.9	64.4
27/04/2025	29	0	15	0	100		69.7	65.2
28/04/2025	14	0	5	0	100		67.7	59.2
29/04/2025	21	0	14	11	100		68.9	65.9
30/04/2025	9	0	0	14	100		67.8	59.4
Sum	433	0	198	208	100		68.1	62.8

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)]
01/04/2025	120	0	6	170	100		70.4	69.9
02/04/2025	106	0	24	176	100		71.0	70.6
03/04/2025	85	0	55	141	100		71.4	71.0
04/04/2025	0	0	169	0	100		72.6	72.4
05/04/2025	0	0	96	0	100		70.5	70.2
06/04/2025	0	0	153	0	100		72.0	71.8
07/04/2025	1	0	169	0	100		72.6	72.4
08/04/2025	85	0	45	134	100		70.9	70.4
09/04/2025	0	0	121	0	78	T W	72.3	72.1
10/04/2025	110	0	21	158	100		70.4	69.9
11/04/2025	62	0	63	116	100		71.5	71.0
12/04/2025	34	0	63	33	100		69.1	68.7
13/04/2025	118	0	0	193	100		71.0	70.7
14/04/2025	129	0	0	4	100		68.9	46.9
15/04/2025	82	0	0	0	100		70.1	
16/04/2025	16	0	0	0	100		72.1	
17/04/2025	9	0	6	228	100		72.4	72.1
18/04/2025	0	0	127	0	100		71.5	71.2
19/04/2025	0	0	96	0	100		75.8	70.9
20/04/2025	0	0	154	0	100		72.9	72.8
21/04/2025	18	0	113	35	100		71.7	71.5
22/04/2025	0	0	293	0	100		76.2	76.1
23/04/2025	0	0	177	0	100		73.2	73.0
24/04/2025	37	0	144	41	100		72.6	72.4
25/04/2025	87	0	91	100	100		71.8	71.5
26/04/2025	84	0	22	84	100		68.1	67.6
27/04/2025	133	0	0	168	94	W	68.9	68.2
28/04/2025	126	0	15	146	94	W	69.5	68.6
29/04/2025	64	0	62	72	100		70.3	69.8
30/04/2025	9	0	180	10	100		72.7	72.2
Sum	1515	0	2465	2009	99		71.9	71.0

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)]
01/04/2025	0	0	13	8	100		66.9	66.1
02/04/2025	0	0	6	1	100		62.8	60.5
03/04/2025	0	0	18	7	100		67.9	67.1
04/04/2025	0	0	14	0	100		67.3	65.0
05/04/2025	0	0	12	0	100		65.6	65.0
06/04/2025	0	0	16	0	100		66.5	65.9
07/04/2025	0	0	14	0	100		64.8	63.8
08/04/2025	1	0	21	9	100		68.6	68.0
09/04/2025	0	0	15	0	100		65.2	64.4
10/04/2025	0	0	18	8	100		66.9	66.3
11/04/2025	0	0	0	0	100		58.6	
12/04/2025	0	0	1	2	100		60.4	56.6
13/04/2025	0	0	0	11	100		64.0	62.7
14/04/2025	0	0	0	1	99	T	61.7	44.7
15/04/2025	0	0	0	0	100		67.8	
16/04/2025	0	0	0	0	100		60.5	
17/04/2025	0	0	17	8	100		68.9	68.6
18/04/2025	0	0	18	0	100		66.9	66.4
19/04/2025	0	0	12	0	100		66.1	65.7
20/04/2025	0	0	19	0	100		67.5	67.2
21/04/2025	0	0	1	0	100		58.1	52.0
22/04/2025	0	0	15	0	100		66.9	66.6
23/04/2025	0	0	14	0	100		66.5	66.0
24/04/2025	0	0	17	0	100		66.4	66.0
25/04/2025	0	0	1	0	100		57.8	52.2
26/04/2025	0	0	1	1	100		59.0	53.0
27/04/2025	0	0	0	7	100		60.8	56.6
28/04/2025	0	0	11	8	100		66.0	65.3
29/04/2025	0	0	6	1	100		63.6	62.0
30/04/2025	0	0	15	0	100		65.8	64.8
Sum	1	0	295	72	100		65.5	64.3

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)]
01/04/2025	0	0	0	140	100		61.8	61.4
02/04/2025	5	0	5	122	100		61.4	61.0
03/04/2025	43	0	43	97	100		61.0	60.4
04/04/2025	135	0	135	0	100		57.6	57.0
05/04/2025	71	0	71	0	100		55.6	54.3
06/04/2025	139	0	138	0	100		57.1	56.6
07/04/2025	129	0	131	0	100		57.8	56.5
08/04/2025	35	0	34	94	100		60.1	59.7
09/04/2025	148	0	115	0	78	W	57.9	57.1
10/04/2025	25	0	26	121	100		62.0	61.3
11/04/2025	45	0	46	83	100		61.2	60.7
12/04/2025	42	0	43	25	100		57.9	57.5
13/04/2025	0	0	1	99	100		61.6	60.5
14/04/2025	0	0	0	95	100		60.7	59.4
15/04/2025	23	0	23	52	100		60.3	58.0
16/04/2025	52	0	53	17	100		57.8	56.1
17/04/2025	1	0	0	7	100		52.7	49.8
18/04/2025	82	0	83	0	100		55.8	55.2
19/04/2025	55	0	55	0	100		55.2	54.5
20/04/2025	115	0	115	0	100		58.3	57.5
21/04/2025	98	0	99	39	100		59.8	59.4
22/04/2025	15	0	15	0	100		51.6	47.5
23/04/2025	144	0	147	0	100		58.2	57.6
24/04/2025	105	0	103	42	100		59.8	59.1
25/04/2025	33	0	33	99	100		60.8	60.4
26/04/2025	21	0	21	51	100		59.1	58.8
27/04/2025	0	0	0	120	94	W	61.9	61.5
28/04/2025	8	0	7	133	94	W	62.3	61.8
29/04/2025	97	0	97	81	100		60.5	60.1
30/04/2025	108	0	108	6	100		56.9	55.4
Sum	1774	0	1747	1523	99		59.5	58.8

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)]
01/04/2025	0	0	0	5	100		50.9	50.4
02/04/2025	5	0	5	0	100		47.6	45.6
03/04/2025	2	0	2	6	100		49.5	48.3
04/04/2025	11	0	11	0	100		49.6	48.5
05/04/2025	10	0	11	0	100		49.9	49.3
06/04/2025	10	0	9	0	100		48.3	47.6
07/04/2025	14	0	14	0	100		51.4	50.9
08/04/2025	0	0	0	4	100		50.6	49.4
09/04/2025	6	0	6	0	100		48.4	46.6
10/04/2025	7	0	7	5	100		51.4	50.9
11/04/2025	11	0	12	0	100		49.8	48.1
12/04/2025	2	0	2	3	100		52.0	50.9
13/04/2025	11	0	11	6	100		51.3	50.2
14/04/2025	0	0	0	6	100		52.3	49.2
15/04/2025	0	0	0	2	100		50.9	44.1
16/04/2025	6	0	7	0	100		50.2	48.2
17/04/2025	0	0	0	4	100		49.3	47.8
18/04/2025	7	0	7	0	100		50.0	47.3
19/04/2025	4	0	4	0	100		47.9	46.1
20/04/2025	13	0	14	0	100		52.7	51.8
21/04/2025	6	0	8	0	100		49.4	48.0
22/04/2025	5	0	5	0	100		51.3	48.7
23/04/2025	9	0	9	0	100		51.0	49.7
24/04/2025	9	0	10	0	100		50.3	49.0
25/04/2025	5	0	5	0	100		48.6	45.9
26/04/2025	3	0	3	0	100		50.1	44.4
27/04/2025	6	0	6	7	100		53.6	52.8
28/04/2025	1	0	7	4	100		52.1	50.8
29/04/2025	7	0	7	0	100		50.3	47.5
30/04/2025	4	0	5	0	100		49.1	46.2
Sum	174	0	187	52	100		50.6	49.0

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)]
01/04/2025	143	0	2	2	100		49.3	42.9
02/04/2025	172	0	4	12	100		50.9	44.8
03/04/2025	143	0	6	48	100		51.3	48.4
04/04/2025	0	0	0	148	100		55.1	53.0
05/04/2025	0	0	0	83	100		53.6	51.3
06/04/2025	0	0	0	150	100		54.6	52.9
07/04/2025	2	0	0	156	100		55.1	53.4
08/04/2025	137	0	2	42	100		51.4	48.1
09/04/2025	0	0	1	124	78	W	57.5	54.5
10/04/2025	166	0	10	29	100		53.9	48.8
11/04/2025	138	0	9	71	100		54.0	51.1
12/04/2025	32	0	2	47	100		52.2	47.6
13/04/2025	168	0	11	0	100		51.7	43.4
14/04/2025	137	0	1	0	100		45.9	24.2
15/04/2025	120	0	0	24	100		49.4	45.7
16/04/2025	156	0	3	62	100		52.5	49.8
17/04/2025	218	0	0	0	100		47.4	
18/04/2025	0	0	0	94	100		53.4	51.7
19/04/2025	0	0	0	70	100		52.0	50.6
20/04/2025	0	0	0	149	100		55.0	53.6
21/04/2025	47	0	2	98	100		53.1	51.1
22/04/2025	0	0	0	244	100		56.5	55.4
23/04/2025	0	0	0	166	100		55.5	54.1
24/04/2025	43	0	0	121	100		53.6	51.8
25/04/2025	111	0	1	84	100		53.3	49.8
26/04/2025	51	0	1	31	100		49.9	46.4
27/04/2025	162	0	4	0	94	W	49.4	35.1
28/04/2025	151	0	1	8	94	W	50.5	40.0
29/04/2025	85	0	1	85	100		53.3	51.0
30/04/2025	14	0	0	109	100		53.3	51.3
Sum	2396	0	61	2257	99		53.1	50.5

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)]
01/04/2025	1	0	0	0	100		42.9	
02/04/2025	12	0	0	9	100		47.8	45.2
03/04/2025	11	0	0	2	100		44.2	36.5
04/04/2025	0	0	0	12	100		47.0	44.6
05/04/2025	0	0	0	7	100		45.0	43.0
06/04/2025	1	0	0	11	100		46.3	44.7
07/04/2025	0	0	0	7	100		46.5	43.2
08/04/2025	6	0	0	1	100		43.3	35.6
09/04/2025	0	0	0	11	100		48.2	46.3
10/04/2025	8	0	0	0	100		39.8	
11/04/2025	16	0	0	10	100		47.6	43.6
12/04/2025	24	0	1	7	100		45.3	42.6
13/04/2025	23	0	0	1	100		43.2	35.6
14/04/2025	17	0	0	0	99	T	41.8	
15/04/2025	15	0	1	0	100		46.5	34.7
16/04/2025	11	0	0	12	100		47.7	45.1
17/04/2025	6	0	0	0	100		40.0	
18/04/2025	0	0	0	12	100		46.7	44.9
19/04/2025	0	0	0	8	100		46.4	42.5
20/04/2025	0	0	0	12	100		47.4	45.5
21/04/2025	17	0	0	9	100		46.4	44.1
22/04/2025	4	0	0	12	100		46.9	45.0
23/04/2025	0	0	0	9	100		47.4	44.7
24/04/2025	0	0	0	12	100		46.3	44.2
25/04/2025	17	0	0	10	100		51.7	43.3
26/04/2025	15	0	0	7	100		45.5	41.4
27/04/2025	23	0	0	0	100		41.8	
28/04/2025	13	0	0	0	100		41.6	
29/04/2025	14	0	0	11	100		47.4	44.1
30/04/2025	5	0	0	13	100		47.8	45.2
Sum	259	0	2	205	100		46.3	42.7

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)]
01/04/2025	263	0	177	2	100		55.5	53.7
02/04/2025	278	0	178	11	100		55.8	53.7
03/04/2025	228	0	150	26	100		55.3	52.8
04/04/2025	0	0	0	74	100		51.7	44.4
05/04/2025	0	0	0	43	100		50.7	43.5
06/04/2025	0	0	0	74	100		51.4	44.3
07/04/2025	3	0	0	95	100		52.0	46.1
08/04/2025	222	0	142	24	100		55.4	53.2
09/04/2025	0	0	1	75	78	T W	52.8	46.3
10/04/2025	276	0	196	19	100		56.8	54.5
11/04/2025	200	0	149	37	100		56.0	53.3
12/04/2025	66	0	36	20	100		51.7	46.8
13/04/2025	286	0	181	0	100		55.6	53.9
14/04/2025	266	0	147	0	100		55.3	52.4
15/04/2025	202	0	124	5	100		54.8	52.2
16/04/2025	172	0	158	19	100		55.7	53.4
17/04/2025	227	0	219	0	100		56.0	54.5
18/04/2025	0	0	0	65	100		52.9	44.7
19/04/2025	0	0	0	37	100		49.6	42.2
20/04/2025	0	0	0	95	100		52.0	45.4
21/04/2025	65	0	54	54	100		52.7	49.7
22/04/2025	0	0	0	147	100		52.2	47.3
23/04/2025	0	0	0	97	100		51.9	46.3
24/04/2025	80	0	47	62	100		52.7	49.6
25/04/2025	198	0	113	52	100		53.9	51.3
26/04/2025	135	0	58	23	100		52.5	49.1
27/04/2025	295	0	175	0	94	W	56.2	53.9
28/04/2025	277	0	169	4	94	W	56.6	53.9
29/04/2025	149	0	94	63	100		54.9	51.5
30/04/2025	23	0	14	58	100		51.4	45.2
Sum	3911	0	2582	1281	99		54.2	51.1

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)]
01/04/2025	1	0	14	0	100		50.5	45.9
02/04/2025	12	0	12	7	100		51.6	46.5
03/04/2025	11	0	10	1	100		51.0	46.1
04/04/2025	0	0	0	2	100		46.8	31.3
05/04/2025	0	0	0	6	100		45.6	35.4
06/04/2025	1	0	1	7	100		46.5	39.7
07/04/2025	0	0	0	3	100		48.3	34.8
08/04/2025	7	0	6	1	100		49.8	42.7
09/04/2025	0	0	0	7	100		48.9	39.9
10/04/2025	8	0	7	0	100		49.8	45.9
11/04/2025	16	0	14	3	100		51.3	46.8
12/04/2025	24	0	24	6	100		50.8	48.5
13/04/2025	23	0	21	0	100		49.6	47.2
14/04/2025	17	0	18	0	99	T	51.0	47.2
15/04/2025	15	0	15	0	100		49.5	45.2
16/04/2025	11	0	11	2	100		50.5	43.6
17/04/2025	6	0	7	0	100		49.4	41.3
18/04/2025	0	0	0	7	100		48.0	37.3
19/04/2025	0	0	0	2	100		50.4	30.3
20/04/2025	0	0	0	8	100		47.2	38.0
21/04/2025	17	0	17	5	100		50.3	47.3
22/04/2025	4	0	3	8	100		53.5	42.0
23/04/2025	0	0	0	6	100		47.5	37.3
24/04/2025	0	0	0	6	100		46.8	35.6
25/04/2025	17	0	17	4	100		50.2	46.1
26/04/2025	15	0	13	4	100		50.7	46.8
27/04/2025	23	0	24	0	100		51.2	48.7
28/04/2025	13	0	8	0	100		49.8	45.1
29/04/2025	14	0	14	5	100		51.7	46.3
30/04/2025	5	0	4	6	100		50.3	41.5
Sum	260	0	260	106	100		50.0	44.5

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)]
01/04/2025	120	0	131	0	100		52.8	50.8
02/04/2025	106	0	106	0	100		52.6	49.8
03/04/2025	85	0	85	13	100		52.3	49.5
04/04/2025	0	0	0	54	100		50.6	45.3
05/04/2025	0	0	0	50	100		51.0	47.8
06/04/2025	0	0	0	49	100		50.4	45.6
07/04/2025	1	0	1	69	100		51.6	47.3
08/04/2025	85	0	85	14	100		52.7	49.8
09/04/2025	0	0	0	51	78	T W	52.1	46.8
10/04/2025	110	0	111	11	100		53.0	50.9
11/04/2025	62	0	62	35	100		52.1	49.5
12/04/2025	34	0	35	46	100		50.9	48.5
13/04/2025	118	0	118	0	100		53.4	51.2
14/04/2025	129	0	127	0	100		52.0	50.1
15/04/2025	82	0	83	9	100		52.9	50.5
16/04/2025	16	0	16	24	100		52.0	46.5
17/04/2025	9	0	9	0	100		48.7	38.7
18/04/2025	0	0	0	66	100		51.7	48.4
19/04/2025	0	0	1	57	100		53.4	49.3
20/04/2025	0	0	0	62	100		51.9	48.0
21/04/2025	18	0	18	61	100		52.3	49.1
22/04/2025	0	0	1	2	100		51.2	37.5
23/04/2025	0	0	0	58	100		52.1	47.8
24/04/2025	37	0	37	44	100		52.8	49.1
25/04/2025	87	0	87	4	100		51.5	48.5
26/04/2025	84	0	84	8	100		51.2	49.1
27/04/2025	133	0	121	0	94	W	53.6	51.7
28/04/2025	126	0	110	1	94	W	53.7	51.5
29/04/2025	64	0	65	19	100		52.0	48.7
30/04/2025	9	0	9	92	100		52.0	49.3
Sum	1515	0	1502	899	99		52.1	49.0

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)]
01/04/2025	0	0	1	0	100		44.2	32.2
02/04/2025	0	0	0	0	100		45.1	
03/04/2025	0	0	0	0	100		44.2	
04/04/2025	0	0	0	0	100		42.9	
05/04/2025	0	0	0	0	100		42.2	
06/04/2025	0	0	0	0	100		41.5	
07/04/2025	0	0	0	0	100		45.1	
08/04/2025	1	0	1	0	100		46.7	28.0
09/04/2025	0	0	0	0	100		46.9	
10/04/2025	0	0	0	0	100		43.3	
11/04/2025	0	0	0	0	100		45.2	
12/04/2025	0	0	0	0	100		45.4	
13/04/2025	0	0	0	0	100		47.2	
14/04/2025	0	0	0	0	99	T	45.3	
15/04/2025	0	0	0	0	100		47.5	
16/04/2025	0	0	0	0	100		46.6	
17/04/2025	0	0	0	0	100		44.9	
18/04/2025	0	0	0	0	100		45.5	
19/04/2025	0	0	0	0	100		46.1	
20/04/2025	0	0	0	0	100		47.0	
21/04/2025	0	0	0	0	100		47.9	
22/04/2025	0	0	0	0	100		47.7	
23/04/2025	0	0	0	0	100		49.5	
24/04/2025	0	0	0	0	100		48.6	
25/04/2025	0	0	0	0	100		47.0	
26/04/2025	0	0	0	0	100		46.7	
27/04/2025	0	0	0	0	100		44.5	
28/04/2025	0	0	1	0	100		45.1	31.5
29/04/2025	0	0	0	0	100		45.4	
30/04/2025	0	0	0	0	100		44.0	
Sum	1	0	3	0	100		46.0	20.9

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)]
01/04/2025	0	0	0	95	100		52.5	48.2
02/04/2025	5	0	5	84	100		53.1	50.1
03/04/2025	43	0	43	68	100		56.1	54.4
04/04/2025	135	0	143	0	100		60.2	59.5
05/04/2025	71	0	77	0	100		58.0	56.6
06/04/2025	139	0	136	0	100		58.7	58.4
07/04/2025	129	0	140	0	100		61.0	59.3
08/04/2025	35	0	35	60	100		54.8	53.3
09/04/2025	148	0	117	0	78	W	59.7	59.2
10/04/2025	25	0	27	89	100		55.3	53.3
11/04/2025	45	0	46	63	100		55.7	54.4
12/04/2025	42	0	43	16	100		54.3	53.3
13/04/2025	0	0	1	54	100		53.4	46.4
14/04/2025	0	0	0	15	100		55.1	46.5
15/04/2025	23	0	1	5	100		53.7	37.9
16/04/2025	52	0	1	2	100		56.9	38.4
17/04/2025	1	0	0	13	100		48.6	41.3
18/04/2025	82	0	83	0	100		58.3	57.6
19/04/2025	55	0	55	0	100		57.7	57.3
20/04/2025	115	0	114	0	100		60.4	59.9
21/04/2025	98	0	99	32	100		58.4	58.0
22/04/2025	15	0	15	0	100		51.2	49.1
23/04/2025	144	0	147	0	100		60.2	59.9
24/04/2025	105	0	103	32	100		58.9	58.1
25/04/2025	33	0	33	55	100		55.0	53.9
26/04/2025	21	0	21	41	100		53.9	53.0
27/04/2025	0	0	0	100	94	W	52.4	48.3
28/04/2025	8	0	7	117	94	W	53.7	50.7
29/04/2025	97	0	97	51	100		57.8	57.2
30/04/2025	108	0	116	6	100		58.8	57.4
Sum	1774	0	1705	998	99		57.1	55.8

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)]
01/04/2025	0	0	0	4	100		42.3	37.4
02/04/2025	5	0	5	0	100		50.1	49.4
03/04/2025	2	0	2	1	100		47.0	45.0
04/04/2025	11	0	12	0	100		52.1	51.7
05/04/2025	10	0	10	0	100		52.5	52.2
06/04/2025	10	0	9	0	100		50.1	49.9
07/04/2025	14	0	14	0	100		52.9	52.8
08/04/2025	0	0	0	1	100		42.5	31.7
09/04/2025	6	0	6	0	100		49.6	49.2
10/04/2025	7	0	7	2	100		49.6	49.0
11/04/2025	11	0	12	0	100		51.9	51.4
12/04/2025	2	0	2	1	100		50.3	50.0
13/04/2025	11	0	11	0	100		51.4	50.8
14/04/2025	0	0	0	0	99	T	44.6	
15/04/2025	0	0	0	0	100		40.6	
16/04/2025	6	0	0	0	100		50.5	
17/04/2025	0	0	0	1	100		43.4	30.6
18/04/2025	7	0	7	0	100		51.5	50.8
19/04/2025	4	0	4	0	100		49.8	49.3
20/04/2025	13	0	14	0	100		54.6	54.2
21/04/2025	6	0	8	0	100		51.1	50.8
22/04/2025	5	0	5	0	100		51.9	50.4
23/04/2025	9	0	9	0	100		52.2	52.0
24/04/2025	9	0	10	0	100		51.8	51.4
25/04/2025	5	0	5	0	100		48.6	47.9
26/04/2025	3	0	3	0	100		47.5	47.1
27/04/2025	6	0	6	3	100		54.8	47.8
28/04/2025	1	0	6	3	100		57.5	48.4
29/04/2025	7	0	7	1	100		50.5	50.1
30/04/2025	4	0	5	0	100		49.1	48.7
Sum	174	0	179	17	100		51.1	49.5

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)]
01/04/2025	0	0	6	162	100		56.4	55.3
02/04/2025	5	0	24	173	100		57.0	56.3
03/04/2025	43	0	55	138	100		56.7	56.3
04/04/2025	135	0	171	0	100		57.7	57.2
05/04/2025	71	0	100	0	100		55.7	55.1
06/04/2025	139	0	154	0	100		56.9	56.5
07/04/2025	129	0	171	0	100		58.0	57.6
08/04/2025	35	0	45	127	100		56.0	55.6
09/04/2025	148	0	132	0	78	W	57.9	57.3
10/04/2025	25	0	24	154	100		56.3	55.9
11/04/2025	45	0	64	115	100		56.7	56.3
12/04/2025	42	0	62	32	100		53.7	53.3
13/04/2025	0	0	0	179	100		55.7	55.4
14/04/2025	0	0	0	3	100		54.9	36.2
15/04/2025	23	0	7	1	100		56.2	43.6
16/04/2025	52	0	16	3	100		56.7	47.5
17/04/2025	1	0	6	201	100		56.5	56.2
18/04/2025	82	0	127	0	100		56.8	56.5
19/04/2025	55	0	97	0	100		56.5	56.1
20/04/2025	115	0	154	0	100		58.7	58.4
21/04/2025	98	0	118	35	100		57.5	57.0
22/04/2025	15	0	295	0	100		61.9	61.4
23/04/2025	144	0	178	0	100		58.7	58.2
24/04/2025	105	0	143	35	100		57.9	57.5
25/04/2025	33	0	92	92	100		58.3	56.9
26/04/2025	21	0	22	83	100		53.8	53.2
27/04/2025	0	0	1	158	94	W	56.6	55.1
28/04/2025	8	0	15	138	94	W	55.8	55.0
29/04/2025	97	0	63	67	100		55.9	54.8
30/04/2025	108	0	184	7	100		58.3	57.4
Sum	1774	0	2526	1903	99		57.2	56.3

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)]
01/04/2025	0	0	13	7	100		51.2	50.8
02/04/2025	5	0	6	1	100		47.5	46.5
03/04/2025	2	0	17	6	100		52.7	52.2
04/04/2025	11	0	14	0	100		52.0	50.4
05/04/2025	10	0	12	0	100		50.2	49.7
06/04/2025	10	0	16	0	100		50.6	50.3
07/04/2025	14	0	15	0	100		50.4	49.5
08/04/2025	0	0	20	8	100		53.3	52.9
09/04/2025	6	0	15	0	100		50.3	49.6
10/04/2025	7	0	17	7	100		51.8	51.5
11/04/2025	11	0	0	0	100		39.3	
12/04/2025	2	0	1	2	100		44.7	43.9
13/04/2025	11	0	0	8	100		46.2	45.1
14/04/2025	0	0	0	0	99	T	47.8	
15/04/2025	0	0	2	0	100		51.5	40.9
16/04/2025	6	0	1	0	100		46.4	38.4
17/04/2025	0	0	17	7	100		53.3	53.1
18/04/2025	7	0	18	0	100		51.8	51.1
19/04/2025	4	0	11	0	100		50.8	50.0
20/04/2025	13	0	19	0	100		52.8	52.3
21/04/2025	6	0	1	0	100		41.7	38.4
22/04/2025	5	0	14	0	100		51.6	51.2
23/04/2025	9	0	14	0	100		51.5	50.6
24/04/2025	9	0	20	0	100		51.6	51.1
25/04/2025	5	0	1	0	100		43.3	39.4
26/04/2025	3	0	1	0	100		42.7	39.0
27/04/2025	6	0	0	7	100		44.7	43.7
28/04/2025	1	0	11	7	100		51.7	51.3
29/04/2025	7	0	6	2	100		50.1	46.9
30/04/2025	4	0	15	0	100		49.9	49.3
Sum	174	0	297	62	100		50.3	49.3

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)]
01/04/2025	0	0	170	2	100		62.6	62.4
02/04/2025	0	0	172	17	100		62.9	62.6
03/04/2025	0	0	143	59	100		62.3	62.2
04/04/2025	0	0	0	185	100		60.6	60.2
05/04/2025	0	0	0	92	100		58.1	57.9
06/04/2025	0	0	0	190	100		61.1	60.7
07/04/2025	0	0	0	185	100		60.5	60.2
08/04/2025	0	0	138	48	100		62.5	62.3
09/04/2025	0	0	1	144	78	W	60.5	60.3
10/04/2025	0	0	169	37	100		63.6	63.3
11/04/2025	0	0	143	77	100		63.8	63.1
12/04/2025	0	0	32	58	100		59.7	58.5
13/04/2025	0	0	170	0	100		63.8	63.6
14/04/2025	0	0	136	0	100		61.2	61.0
15/04/2025	0	0	121	5	100		62.5	61.6
16/04/2025	0	0	156	5	100		64.5	63.1
17/04/2025	0	0	221	0	100		64.4	64.3
18/04/2025	0	0	0	117	100		60.0	59.8
19/04/2025	0	0	0	75	100		58.4	58.2
20/04/2025	0	0	0	166	100		61.5	60.9
21/04/2025	0	0	50	122	100		61.7	61.5
22/04/2025	0	0	0	295	100		63.7	63.6
23/04/2025	0	0	0	209	100		61.7	61.4
24/04/2025	0	0	44	155	100		61.8	61.7
25/04/2025	0	0	112	112	100		62.5	62.2
26/04/2025	0	0	51	38	100		59.3	58.8
27/04/2025	0	0	155	0	94	W	63.4	63.3
28/04/2025	0	0	139	13	94	W	62.9	62.5
29/04/2025	0	0	86	120	100		62.3	62.1
30/04/2025	0	0	14	139	100		60.0	59.8
Sum	0	0	2423	2665	99		62.1	61.8

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)]
01/04/2025	0	0	15	0	100		55.3	54.6
02/04/2025	0	0	12	10	100		56.7	56.6
03/04/2025	0	0	11	3	100		55.1	54.9
04/04/2025	0	0	0	13	100		51.6	51.3
05/04/2025	0	0	0	8	100		49.2	49.0
06/04/2025	0	0	1	13	100		53.3	52.7
07/04/2025	0	0	0	9	100		50.1	49.6
08/04/2025	0	0	7	1	100		52.5	52.2
09/04/2025	0	0	0	13	100		53.0	52.8
10/04/2025	0	0	9	0	100		53.4	53.0
11/04/2025	0	0	15	11	100		56.4	56.2
12/04/2025	0	0	24	8	100		58.3	58.3
13/04/2025	0	0	23	1	100		58.7	58.7
14/04/2025	0	0	18	0	99	T	56.6	56.4
15/04/2025	0	0	15	0	100		56.4	55.6
16/04/2025	0	0	11	0	100		57.7	54.6
17/04/2025	0	0	7	0	100		53.0	52.2
18/04/2025	0	0	0	13	100		52.4	52.1
19/04/2025	0	0	0	13	100		51.5	51.1
20/04/2025	0	0	0	15	100		53.3	53.2
21/04/2025	0	0	17	12	100		58.0	57.8
22/04/2025	0	0	3	14	100		55.5	55.4
23/04/2025	0	0	0	10	100		52.5	52.1
24/04/2025	0	0	0	13	100		52.3	52.0
25/04/2025	0	0	17	12	100		57.8	57.1
26/04/2025	0	0	14	11	100		56.7	56.5
27/04/2025	0	0	24	1	100		57.6	57.5
28/04/2025	0	0	8	0	100		54.3	54.2
29/04/2025	0	0	14	13	100		57.5	57.2
30/04/2025	0	0	4	16	100		55.0	54.6
Sum	0	0	269	233	100		55.4	55.0

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 kontrollsone 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 flygereglene (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 instrumentflygereglene
- b) ILS CAT II/III: et instrumentlandingssystem for presisjonsinnflyging
- c) ILS glidebane: en linje definert av lufthavnens instrumentlandingssystem 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) kontrollsone: et kontrollert luftrom som strekker seg fra jordoverflaten opp til en nærmere angitt øvre grense

f) lufttrafikkjeneste (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 døgns 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 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) 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 ivarettatt 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 sjette 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

