

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
mai 2022**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
mai 2022**

FORORD

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

SAMMENDRAG

- I mai var det i gjennomsnitt
 - 612 flybevegelser per døgn.
 - 4,10 avganger og 10,10 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 mai 38,1/60,5.
- I løpet av mai ble rusegropa registrert benyttet 3 ganger. Total brukstid var 131 minutter.
- I mai har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 14 personer.
- For mai er det totalt registrert:
 - Ingen flygninger som ikke tilfredsstillt kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
 - 3 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy har vært over 88 EPNdB.
- For mai er det totalt registrert:
 - 9 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
 - 2 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For mai er det totalt registrert:
 - 72 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,8 % av 8617 testbare jetflyankomster.
 - 9 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,1 % av 8617 testbare jetflyankomster.
- For mai er det totalt registrert:
 - 112 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 1,7 % av 6543 testbare jetflyavganger.
 - 13 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 1,8 % av 732 testbare propellflyavganger.

Fra og med januar rapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For mai er det totalt registrert 529 kurvede ankomster.

Gardermoen, 14.06.2022.

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	73
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	95
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG	99

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	01 og 19 refererer seg henholdsvis til kompassretningene 017° og 197° i forhold til nord. L og R står for left/venstre og right/høyre.
19L	Østre rullebane sett fra nord	
19R	Vestre rullebane sett fra nord	

2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN

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

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

I mai mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 14 personer over Nabosidenes støyskjema, annen e-post og Støytelefonen (64 81 26 30).

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i mai måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
Eidsvoll (1)	"Særlig støyende flygning"
Asker (1)	"Særlig støyende flygning"
Hurdal (2)	"Særlig støyende flygning"
Lørenskog (1)	"Særlig støyende flygning"
Nannestad (2)	"Lavtflygning"
Nittedal (2)	"Særlig støyende flygning"
Oslo (2)	"Særlig støyende flygning"
Skedsmo (1)	"Særlig støyende flygning"
Ullensaker (2)	"Særlig støyende flygning"

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

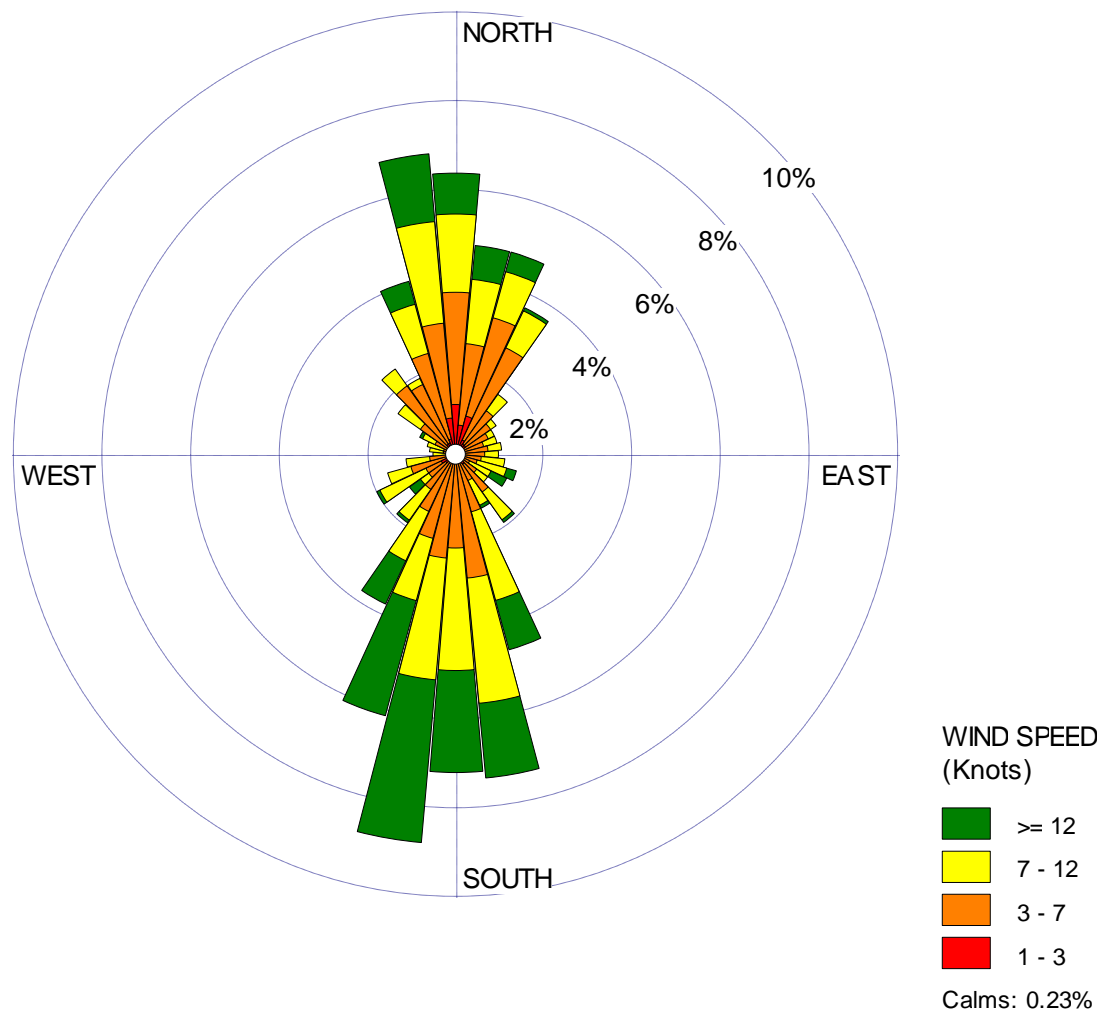
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
5-mai-22	B737-700	00:30	03:10	10	20	1	31
5-mai-22	B737-700	18:45	19:30	20	19	1	40
6-mai-22	B737-700	16:40	18:40	35	20	5	60
Sum antall minutter				65	59	7	131

Rusegropa ble rapportert benyttet 3 ganger i løpet av mai. Total akkumulert brukstid var 131 minutter.

4 METEOROLOGI

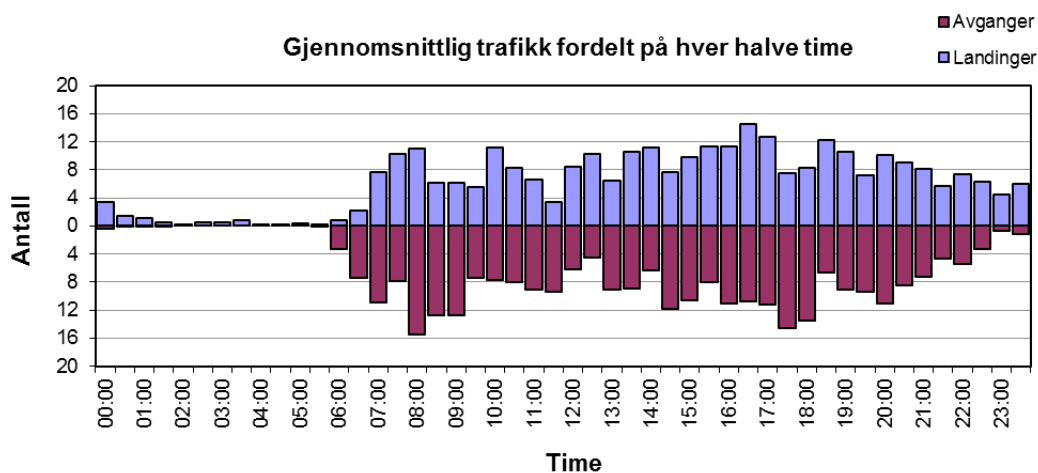
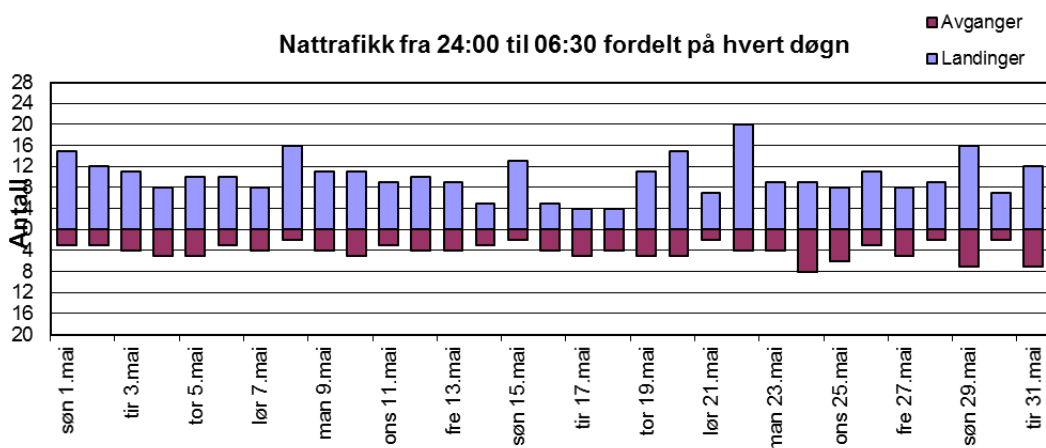
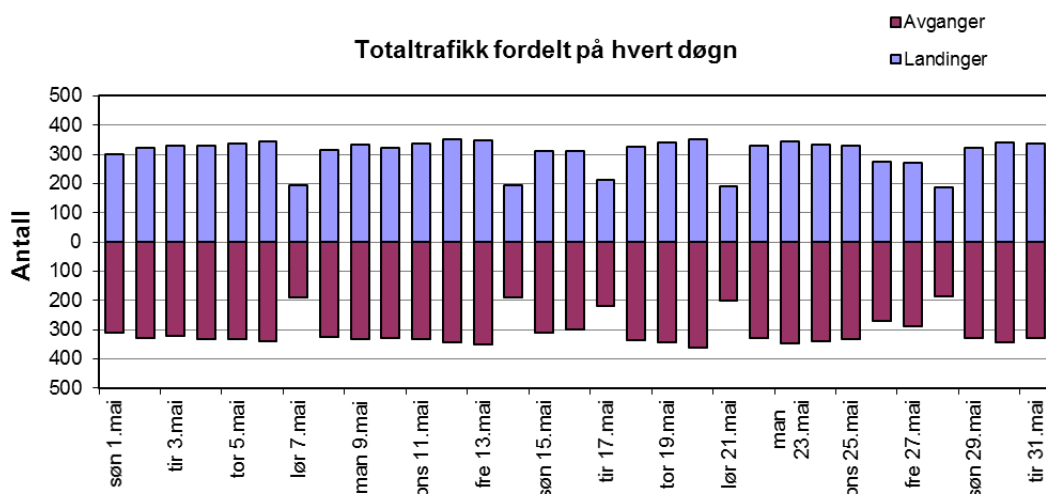
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I mai var det i gjennomsnitt 612 flybevegelser per døgn og 4,10 avganger og 10,10 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



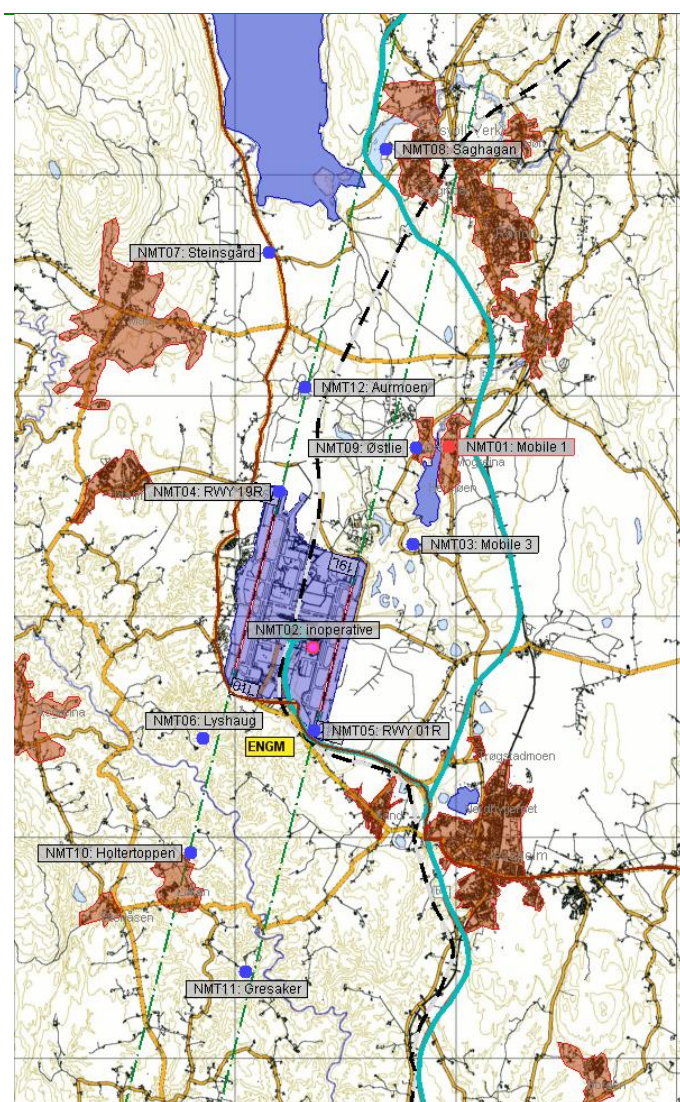
6 STØYMÅLINGER

Støy- og traséovervåkningsanlegget (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 mai.



Mobile målestasjoner

- NMT 01 Mogreina
- NMT 03 Trugstad gård

Faste målestasjoner

- NMT 04 Nordenden av vestre rullebane
- NMT 05 Søreenden 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_{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 mai:

mai.2022	T-1442		
Målestasjoner	L_{den}	L_{night}	L_{5AS}
NMT001 Mogreina	46,2	0,0	0,0
NMT003 Trugstad gård	52,4	42,7	73,0
NMT004 RWY19R	72,8	62,5	96,0
NMT005 RWY01R	73,3	64,4	97,5
NMT006 Lyshaug	60,4	50,5	80,2
NMT007 Steinsgård	53,8	45,5	71,5
NMT008 Saghagen	54,7	44,7	69,7
NMT009 Østli	48,2	32,7	0,0
NMT010 Holtertoppen	57,9	49,8	78,9
NMT011 Gresaker i Holter	57,4	48,0	75,0
NMT012 Aurmoen	64,5	55,0	83,9

Resultater fra siste tre måneder:

mar.2022 t.o.m mai.2022	T-1442	
Målestasjoner	L_{den}	L_{night}
NMT001 Mogreina	44,9	28,8
NMT003 Trugstad gård	51,1	40,5
NMT004 RWY19R	71,6	61,0
NMT005 RWY01R	71,3	61,8
NMT006 Lyshaug	59,5	48,8
NMT007 Steinsgård	52,1	43,3
NMT008 Saghagen	52,5	42,9
NMT009 Østli	47,4	33,9
NMT010 Holtertoppen	57,3	48,6
NMT011 Gresaker i Holter	56,8	47,4
NMT012 Aurmoen	62,9	53,3

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 avvik fra denne bestemmelsen i mai 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 mai måned.

Dato	Avgangstid	A/D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
lør 7. mai	00:32	D	0	AZG9602	0	B744	98
lør 14. mai	01:14	D	19R	THY6317	TCJDP	A332	97,4
søn 29. mai	00:06	D	0	VKG802	OYVKF	A332	88.0

For mai er det totalt registrert:

- Ingen flygninger som ikke tilfredsstiller kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
- 3 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy har 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.

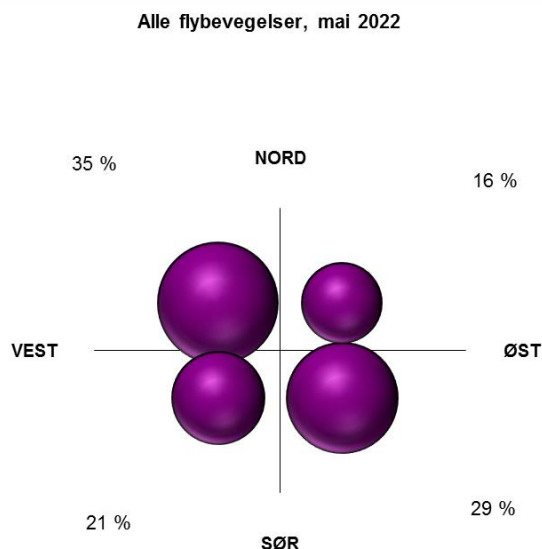
mai 2022	Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)			
Dato	Totalt	RWY 01L		RWY 19R		RWY 01R		RWY 19L		mot nord mot sør		
		Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	RWY 01	RWY 19	
søn 1.mai	610	24	53	161	111	12	9	100	133	16,1	82,8	
man 2.mai	650	82	106	96	80	76	49	67	86	48,2	50,6	
tir 3.mai	652	140	193	29	24	134	75	21	22	83,1	14,7	
ons 4.mai	663	26	61	165	117	39	15	96	133	21,3	77,1	
tor 5.mai	670	18	20	166	147	28	8	121	154	11,0	87,8	
fre 6.mai	684	6	2	196	128	2	0	135	207	1,5	97,4	
lør 7.mai	384	86	110	8	0	99	78	0	0	97,1	2,1	
søn 8.mai	640	59	99	133	81	52	33	68	111	38,0	61,4	
man 9.mai	666	3	0	195	158	0	0	134	171	0,5	98,8	
tir 10.mai	651	0	0	223	112	0	0	100	211	0,0	99,2	
ons 11.mai	668	0	0	232	126	0	0	101	205	0,0	99,4	
tor 12.mai	696	0	0	300	41	0	0	41	298	0,0	97,7	
fre 13.mai	698	0	0	214	170	0	0	130	172	0,0	98,3	
lør 14.mai	383	75	103	5	2	106	76	0	0	94,0	1,8	
søn 15.mai	620	137	189	27	23	124	79	21	18	85,3	14,4	
man 16.mai	609	154	197	0	0	151	94	0	0	97,9	0,0	
tir 17.mai	430	26	43	93	75	41	35	50	61	33,7	64,9	
ons 18.mai	660	0	7	196	149	0	0	125	169	1,1	96,8	
tor 19.mai	684	21	93	162	106	69	14	82	123	28,8	69,2	
fre 20.mai	713	182	232	0	0	167	119	0	0	98,2	0,0	
lør 21.mai	392	11	10	86	57	23	4	71	122	12,2	85,7	
søn 22.mai	660	19	0	243	71	0	0	67	256	2,9	96,5	
man 23.mai	689	0	0	197	166	0	0	146	169	0,0	98,4	
tir 24.mai	670	2	0	234	119	0	0	94	209	0,3	97,9	
ons 25.mai	661	0	0	261	82	2	0	63	239	0,3	97,6	
tor 26.mai	546	63	153	56	9	140	31	12	76	70,9	28,0	
fre 27.mai	560	68	239	1	0	202	43	0	0	98,6	0,2	
lør 28.mai	375	100	115	0	0	87	72	0	0	99,7	0,0	
søn 29.mai	651	163	236	1	0	156	90	0	0	99,1	0,2	
man 30.mai	685	41	87	209	30	73	26	18	195	33,1	66,0	
tir 31.mai	664	161	229	0	0	168	96	0	0	98,5	0,0	
Totalt	18 984	1 667	2 577	3 889	2 184	1 951	1 046	1 863	3 540	38,1 %	60,5 %	

For mai var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 38,1/60,5.

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

Til høyre:

Trafikkfordelingen over døgnet for alle flytyper under ett over lufthavnens fire hjørner i mai 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 mai måned.

Mai 2022 – 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	7809	1645	1031	1820	3313	34,3	65,7
Night	109	20	0	11	78	18,3	81,7
Sum	7918	1665	1031	1831	3391	34,0	66,0

Mai 2022 – 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	8194	1283	2123	3067	1721	41,6	58,4
Night	164	6	105	25	28	67,7	32,3
Sum	8358	1289	2228	3092	1749	42,1	57,9

Mai 2022 – 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	94	67	0	4	23	71,3	28,7
Night	184	164	0	0	20	89,1	10,9
Sum	278	231	0	4	43	83,1	16,9

Mai 2022 – 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	113	1	26	83	3	23,9	76,1
Night	169	0	12	155	2	7,1	92,9
Sum	282	1	38	238	5	13,8	86,2

Mai 2022 – 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	6	6	0	0	0	100,0	0,0
Sum	6	6	0	0	0	100,0	0,0

Mai 2022 – 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	365	147	59	104	55	56,4	43,6
Sum	365	147	59	104	55	56,4	43,6

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
søn 8.mai	00:01	Natt	A	01R	NOZ7JP	B738	Jetfly
man 9.mai	22:35	Kveld	A	19L	ENT582	B738	Jetfly
man 9.mai	22:41	Kveld	D	19R	QTR8751	B77L	Jetfly
man 9.mai	23:57	Kveld	D	19R	SWN494	CRJ2	Jetfly
ons 11.mai	22:32	Kveld	A	19L	SAS812	A20N	Jetfly
ons 11.mai	23:46	Kveld	D	19R	SWN494	CRJ2	Jetfly
tir 17.mai	22:42	Kveld	D	19R	QTR42Y	B77L	Jetfly
lør 21.mai	00:01	Natt	A	01R	SWR121G	A20N	Jetfly
søn 29.mai	22:31	Kveld	A	01L	FOX65S	B738	Jetfly

Det var 7 mulige awik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 22:30 - 24:00.

Det var 2 mulige awik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 00:00 - 06:30.

Av disse 9 skjedde 9 mulige awik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 2 flygninger som awak fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

tir 5. april

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

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

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

Mai 2022 – 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	194	47	15	28	104	32,0	68,0
Night	0	0	0	0	0		
Sum	194	47	15	28	104	32,0	68,0

Mai 2022 – 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	1153	202	215	418	318	36,2	63,8
Night	24	1	8	4	11	37,5	62,5
Sum	1177	203	223	422	329	36,2	63,8

Mai 2022 – østre rullebane 22:30 – 24:00

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

Mai 2022 – 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	87	18	18	22	29	41,4	58,6
Night	24	1	8	4	11	37,5	62,5
Sum	111	19	26	26	40	40,5	59,5

Mai 2022 – østre rullebane 24:00 – 06:30

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

Mai 2022 – 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	24	8	3	7	6	45,8	54,2
Sum	24	8	3	7	6	45,8	54,2

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
søn 8.mai	22:51	Kveld	D	19L	WIF79V	DH8A	Propellfly
tir 31.mai	03:00	Natt	A	01R	SWN8007	ATP	Propellfly

Det var 1 mulig avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 22:30 - 24:00

Det var 1 mulig avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 00:00 -06:30

Av disse 2 skjedde ingen avvik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen)

I tillegg var det 2 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for propellfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til: fre 6., ons 11.

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 utflygingsprosedyrer, 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.

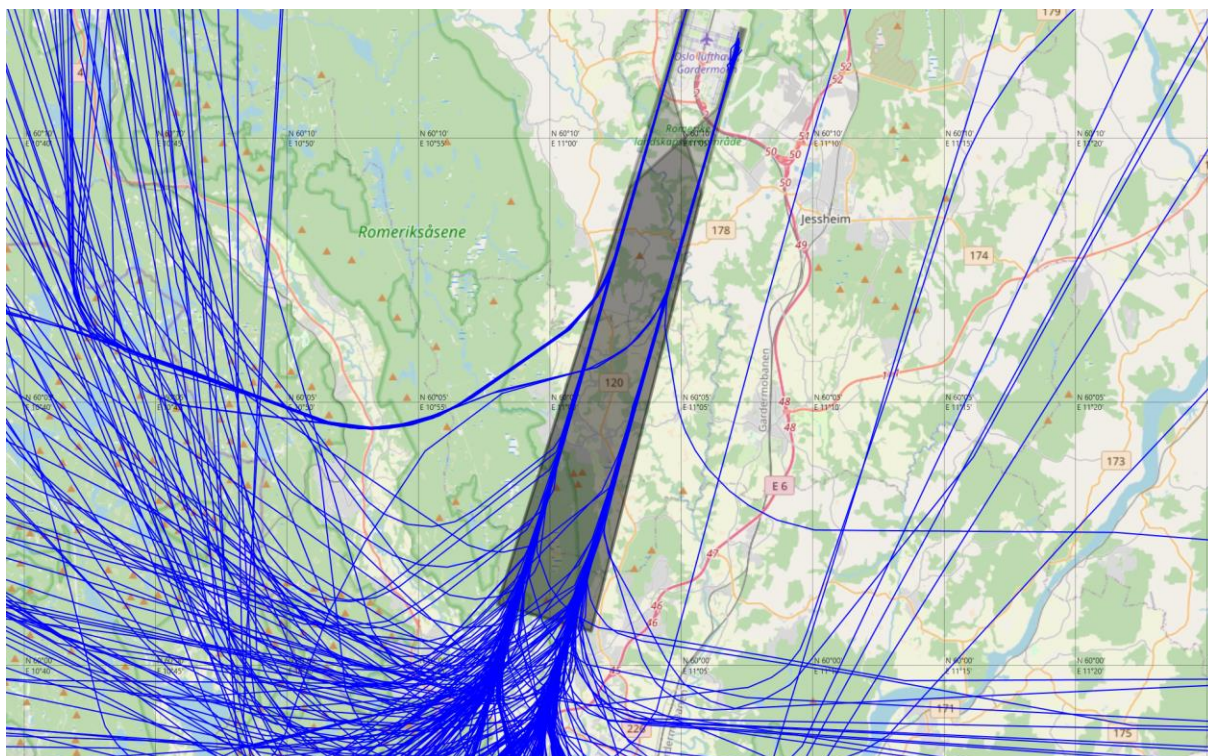
9.3 LANDINGER OG AVGANGER

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>	38
Air Baltic	38
Air France	39
Austrian	40
British Airways	41
Brussels Airlines.....	42
Emirates.....	43
Danish Air Transport	44
Euro wings	45
European Air Transport, EAT	46
Finnair	47
Flyr	48
Iberia	49
Icelandair.....	50
KLM	51
Korean Air	52
LOT	53
Lufthansa.....	54
Luxair	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 (Airbus A330, A359)	63
SAS (Boeing)	64
Swiss	65
TAP Portugal.....	66
Thomas Cook Airlines Scandinavia	67
Turkish Airlines	68
United Parcel Service	69
West Air Sweden	70
Widerøe	71
Wizz Air	72
VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER.....	73
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	95
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG.....	99

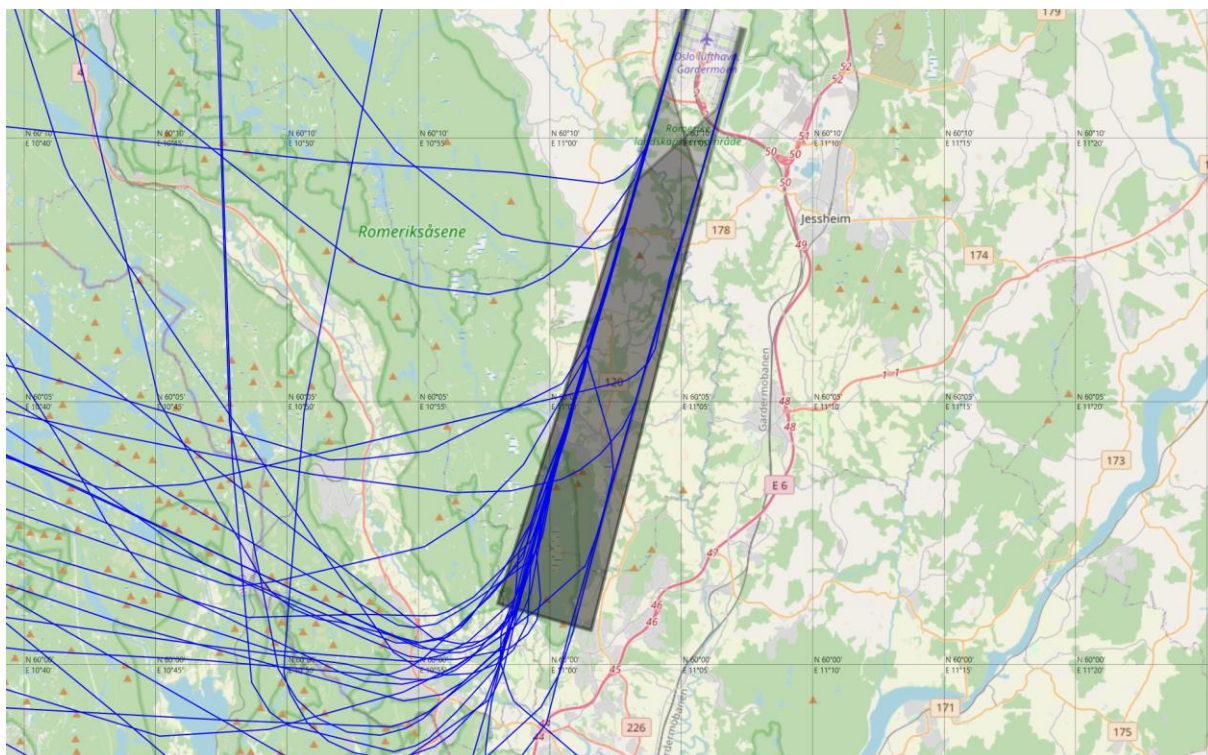
9.3.1 Landinger

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



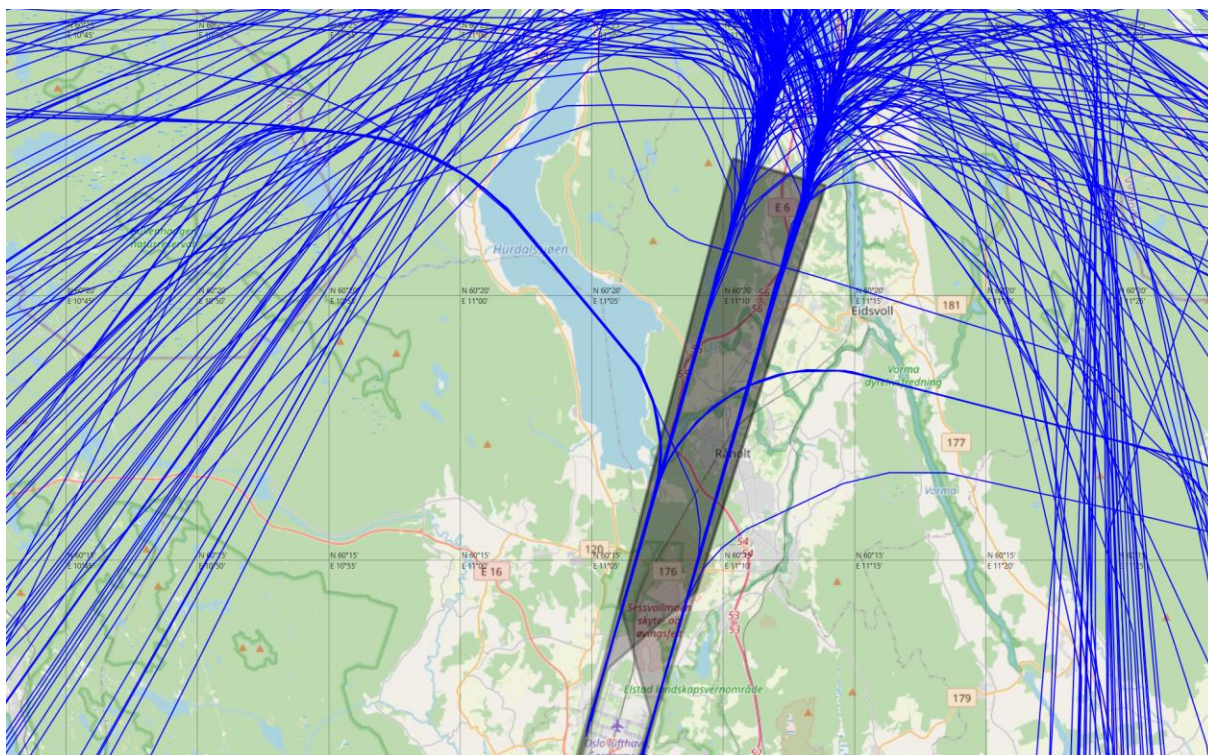
Figur 2. Tirsdag 31.05.2022 – landinger med jettfly, 299 stk

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



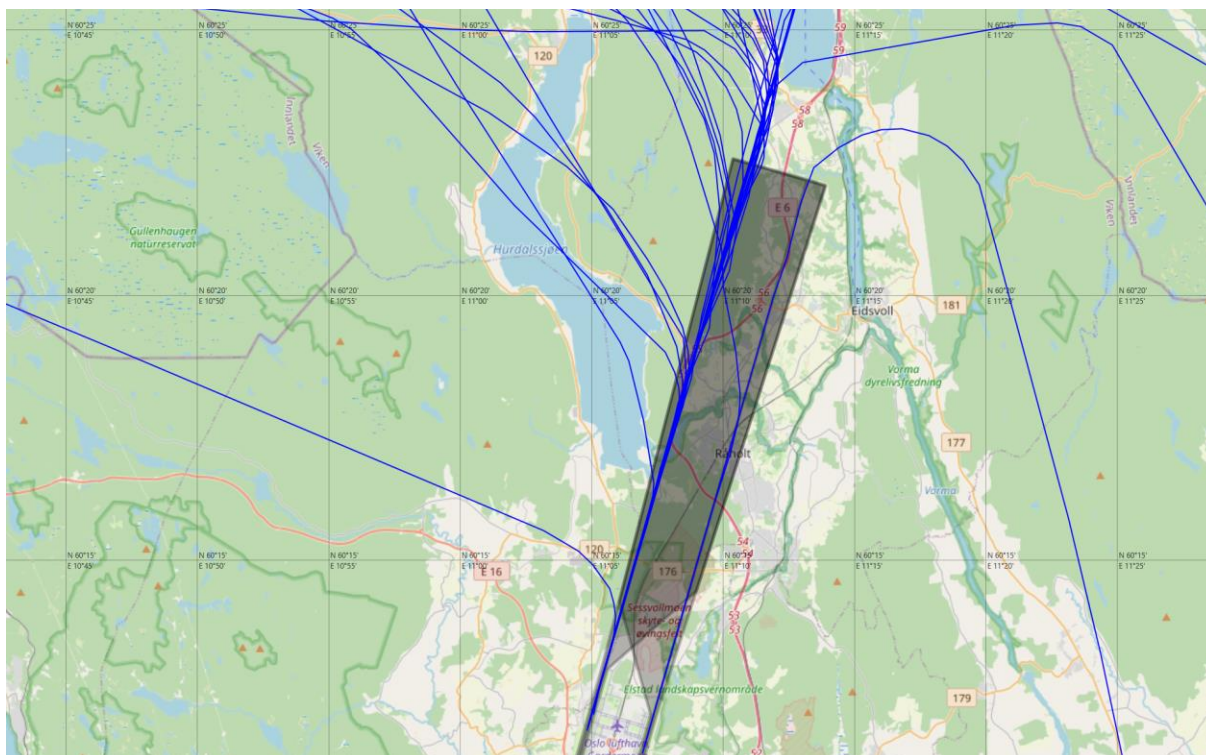
Figur 3. Tirsdag 31.05.2022 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 33 stk

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



Figur 4. Fredag 13.05.2022 – landinger jettfly, 316 stk

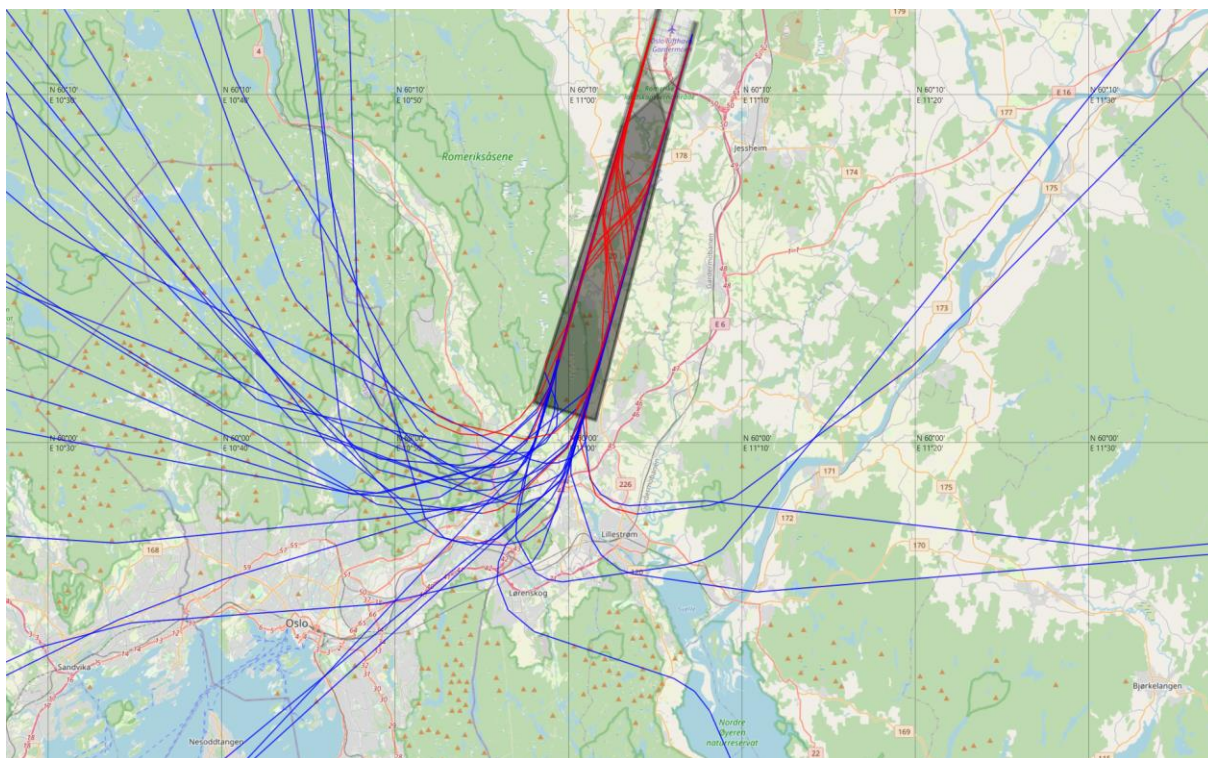
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempel dag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 5. Fredag 13.05.2022 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 31 stk

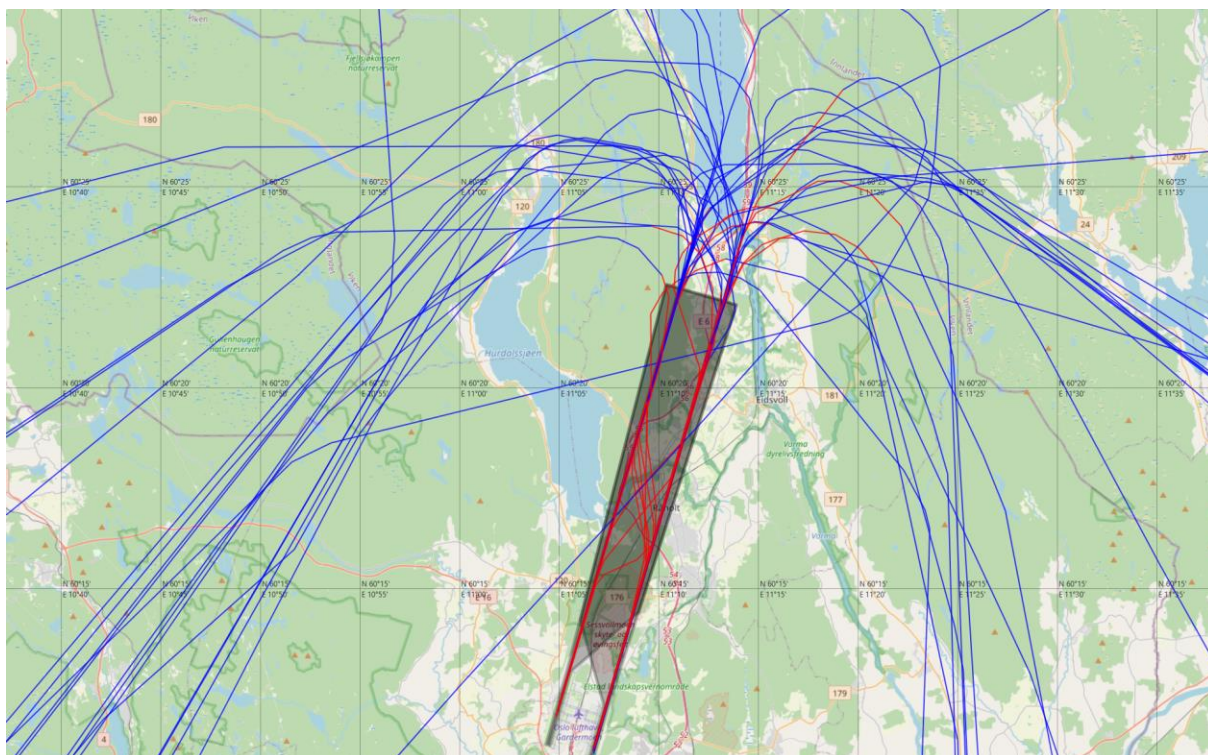
9.3.2 Landinger, rapportering iht § 9, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen

Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 6. 30 flygninger.

Rødfargete trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet



Figur 7. 42 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet



Figur 8. 5 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 5000 fot over havet



Figur 9. 4 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).

Jetfly								
RWY	Avgangsretning	Toleransekorridor	Innenfor korridor	Unntaksbest.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		2241	0	35	31	98,5 %	1,5 %
01R	mot nord fra østre bane		992	0	16	22	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	0	0	2	57	0,0 %	0,0 %
19L-syd	mot sør fra østre bane	sør	411	0	22	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	1031	0	29	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		1756	0	8	18	99,5 %	0,5 %
Totalt			6431	0	112	128	98,3 %	1,7 %

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		256	0	6	6	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		16	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	42	0	0	4	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	16	0	1	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		389	0	6	7	0,0 %	0,0 %
Totalt			719	0	13	17	0,0 %	1,8 %

Spesielle forhold gjeldende måned:

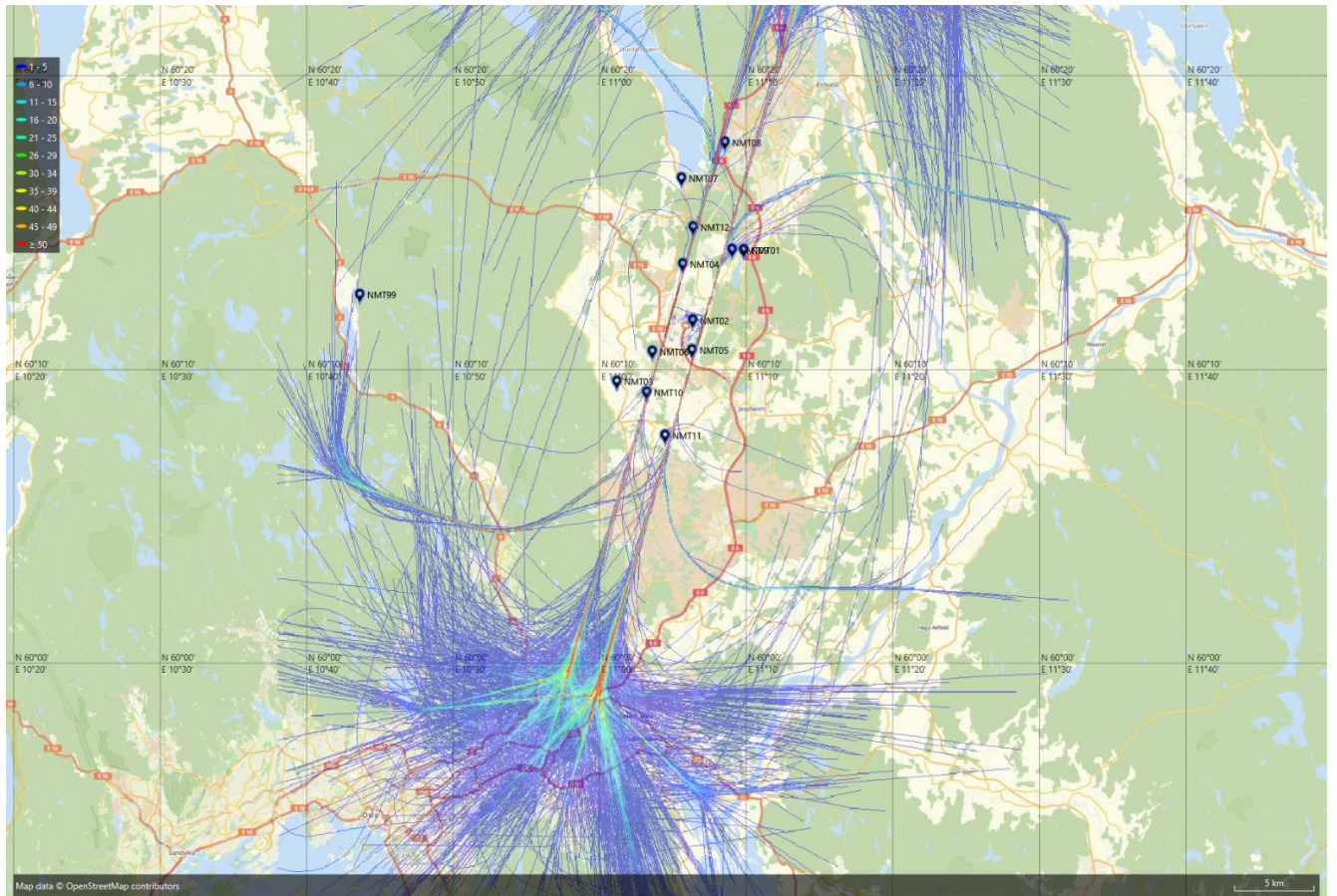
I mai har støymålerene 1, 4, 5, 7, 8, 9 og 12 vært inne til kalibrering. Støymålere er alle tilbake i drift ved utgangen av måneden.

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

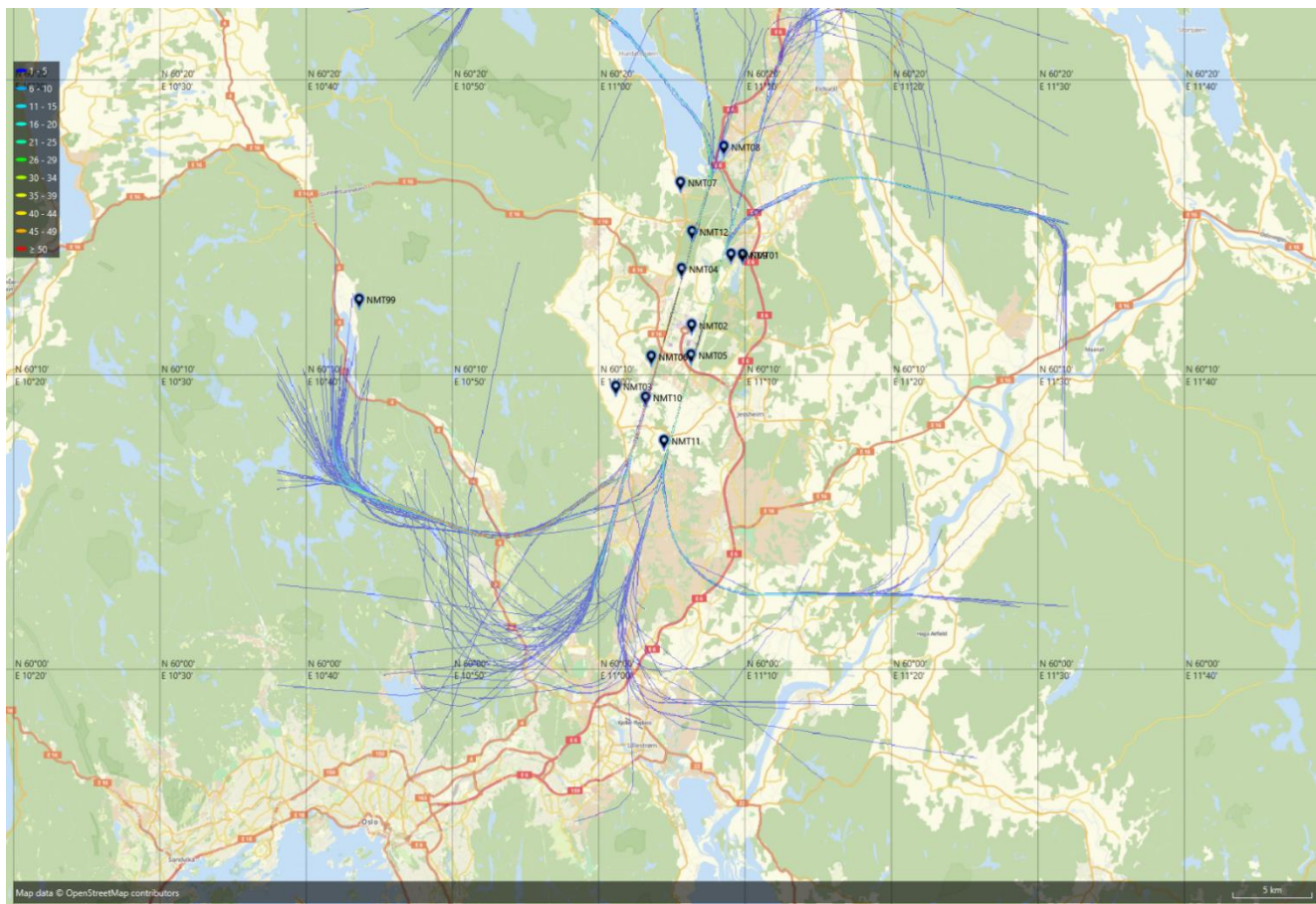
9.3.4 Kurvede landinger, traséutskrifter

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.

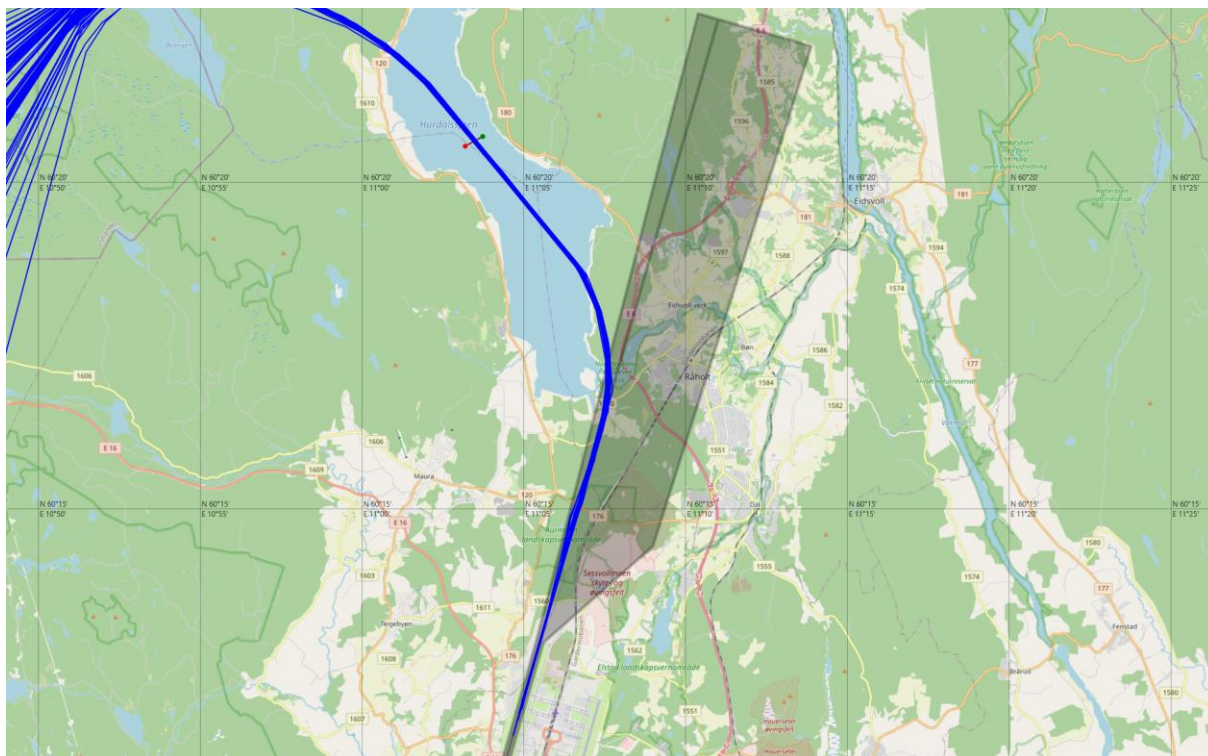


Figur 10 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer

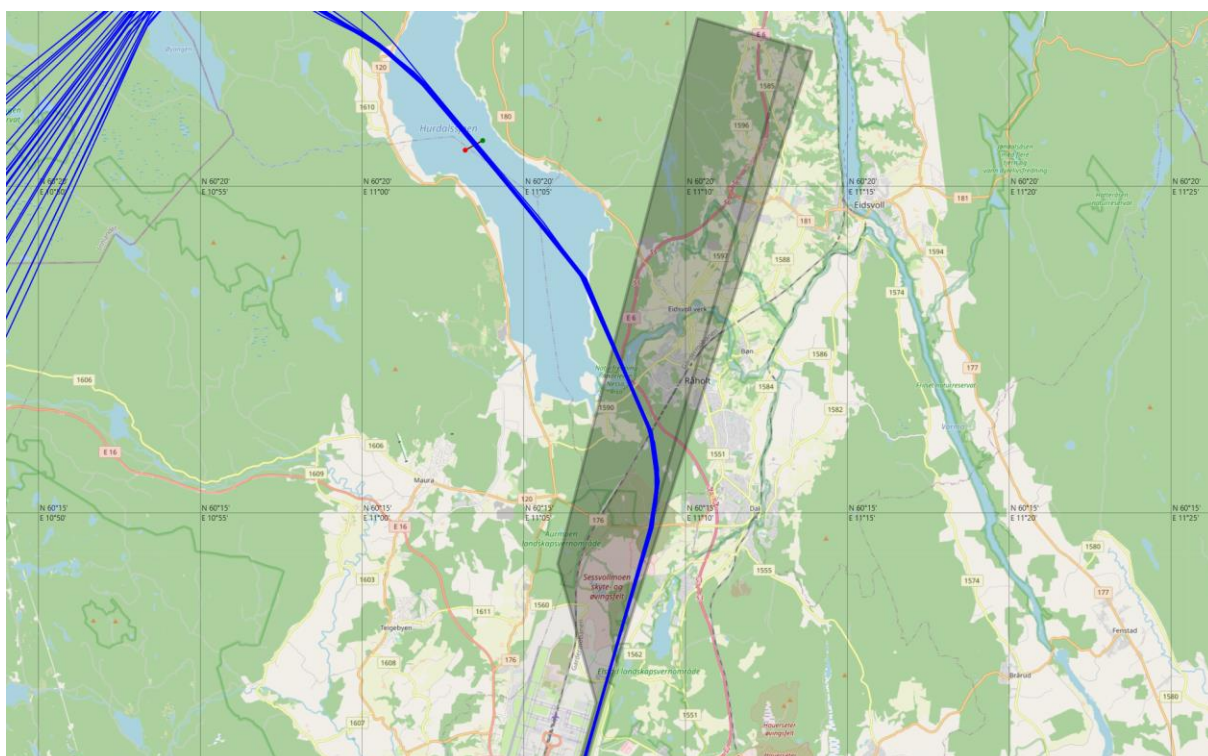


Figur 11 - Ankomster med kurvede prosedyrer

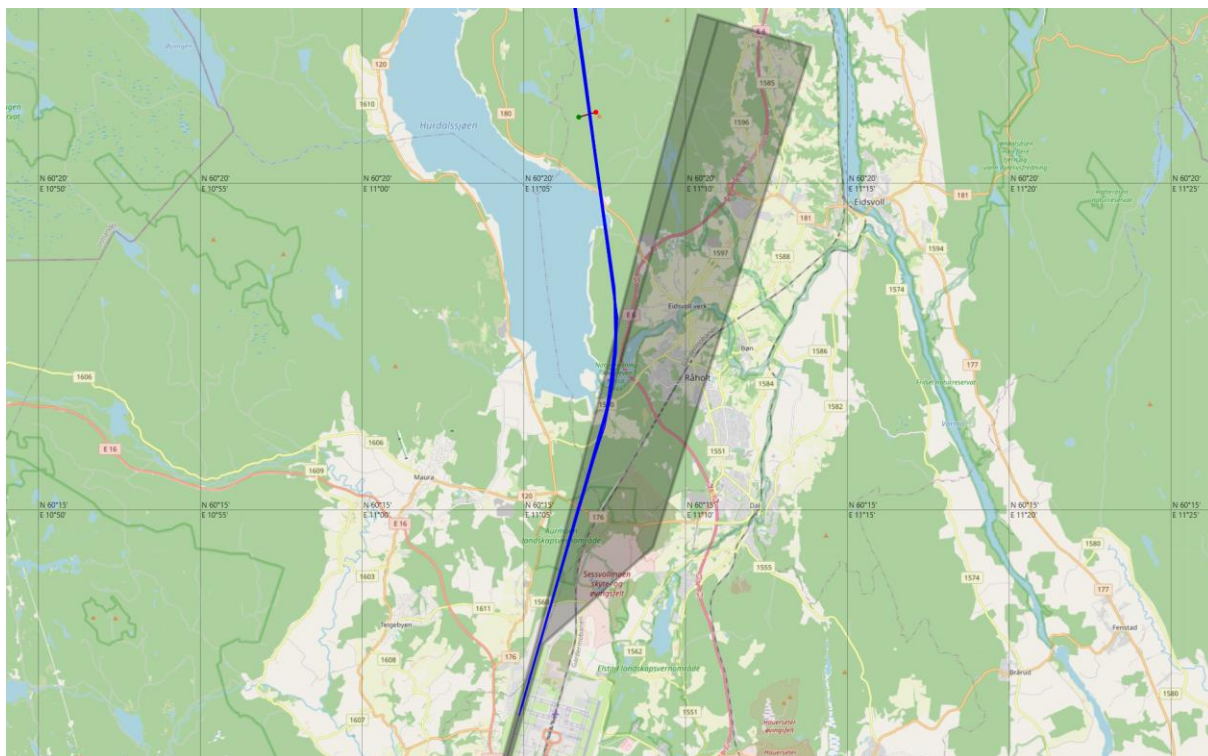
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i mai totalt 529 kurvede landinger.



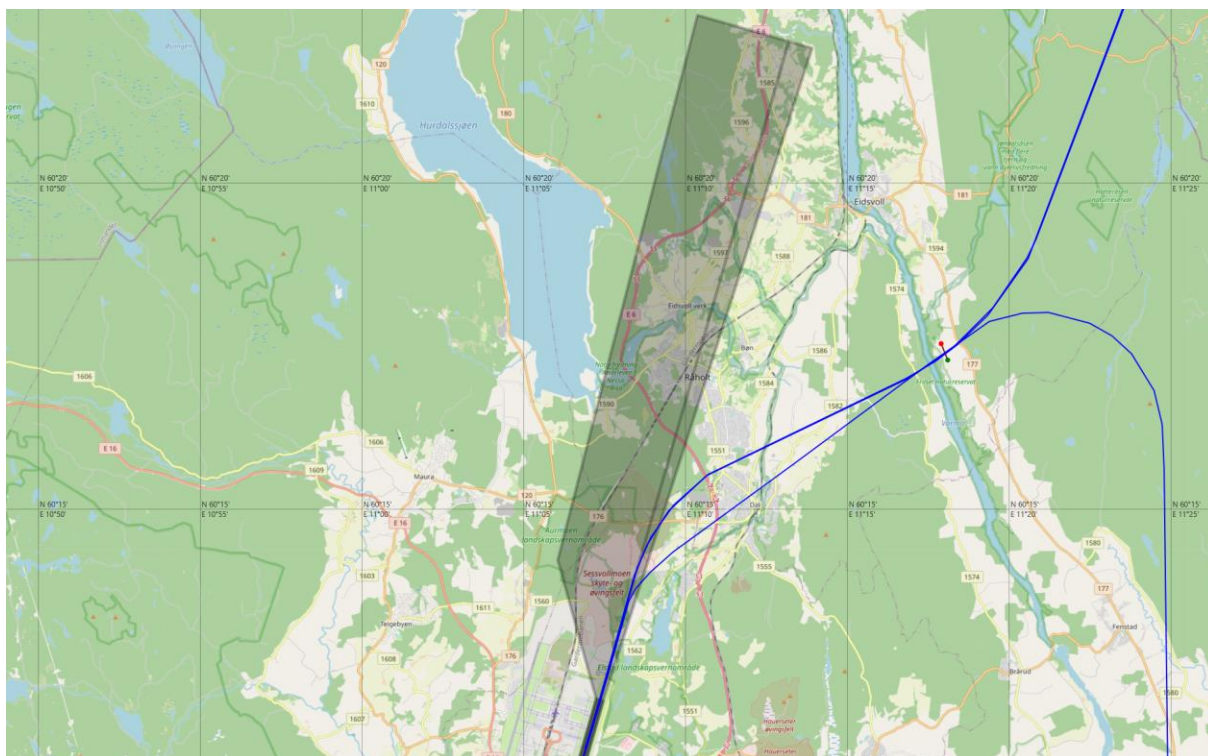
Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 143 flygninger



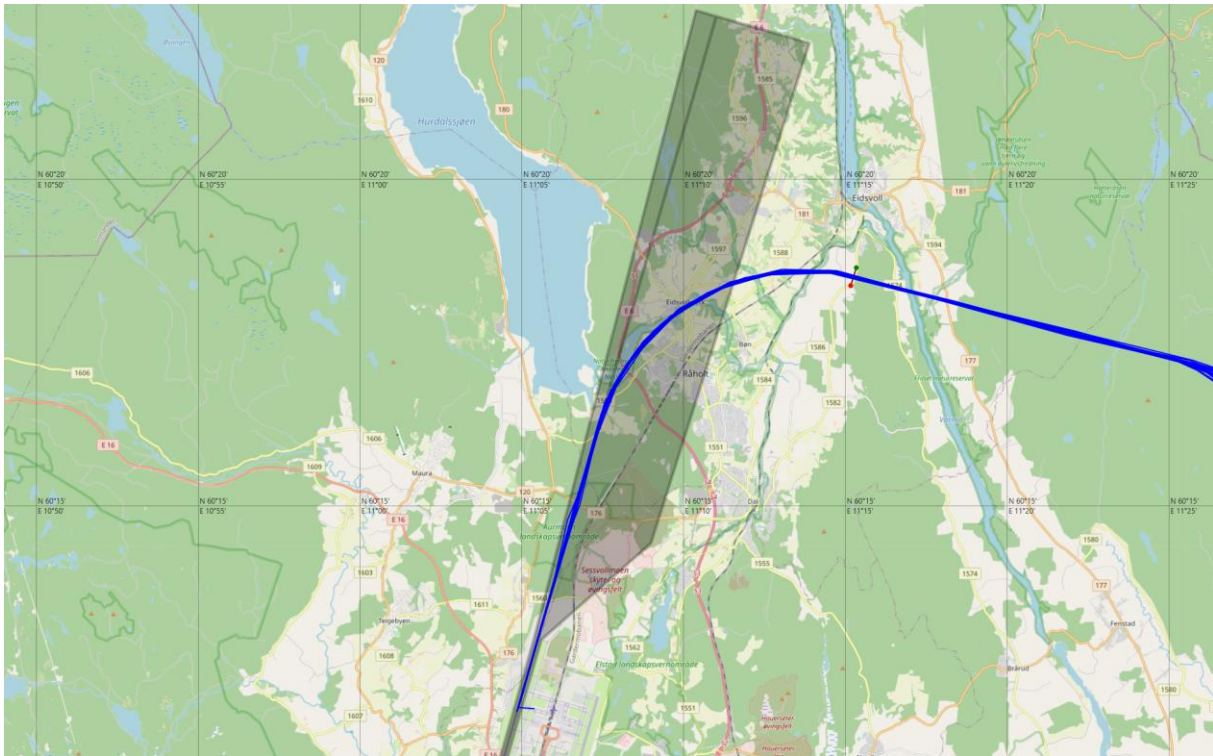
Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 34 flygninger



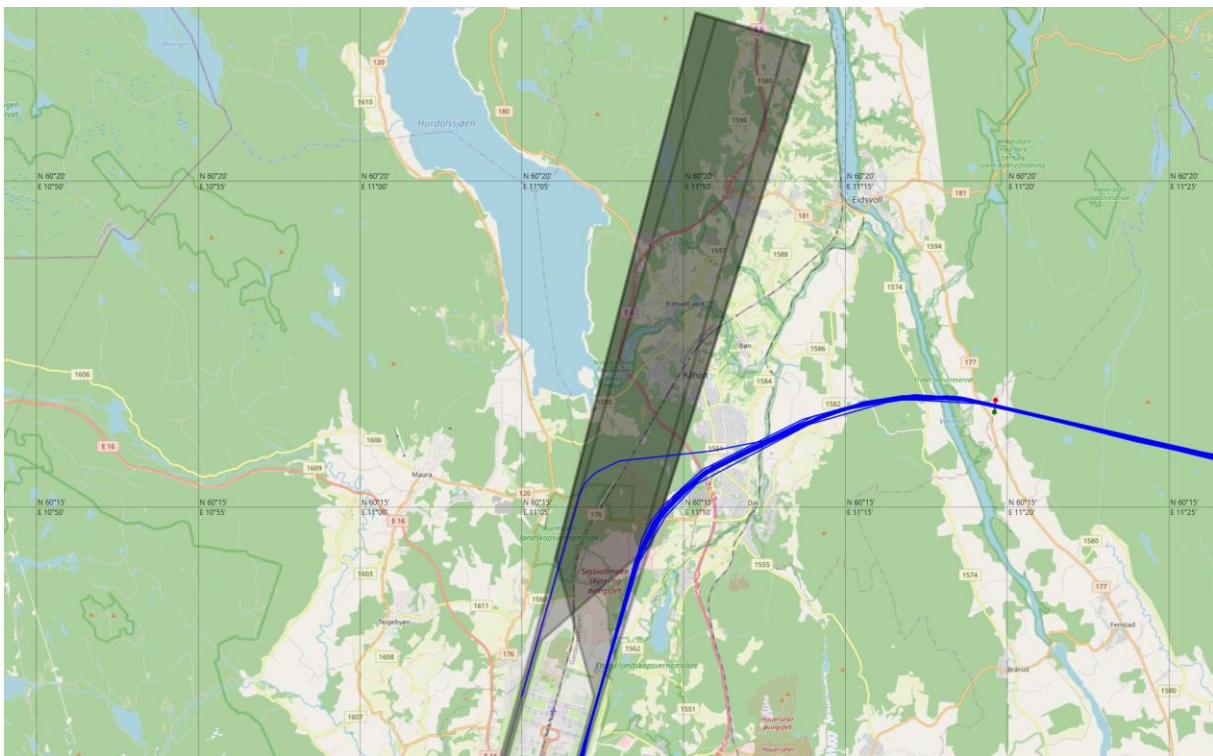
Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 12 flygninger



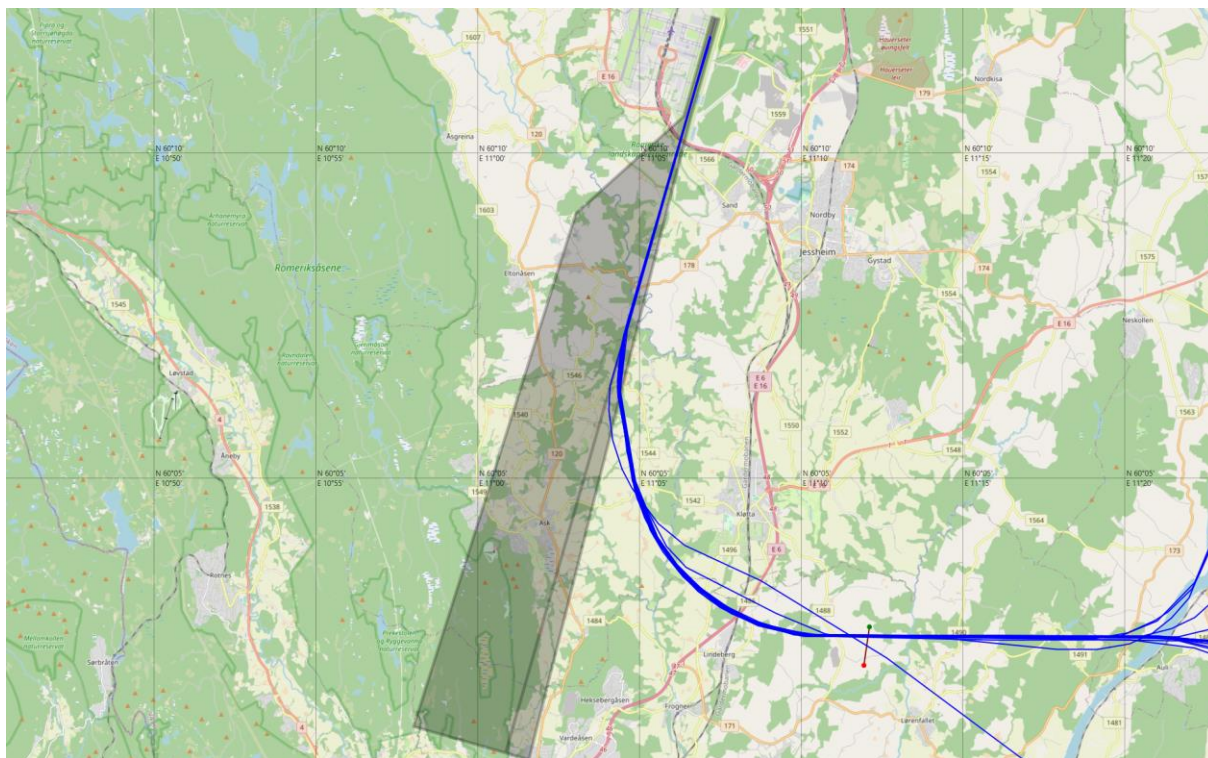
Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 3 flygninger



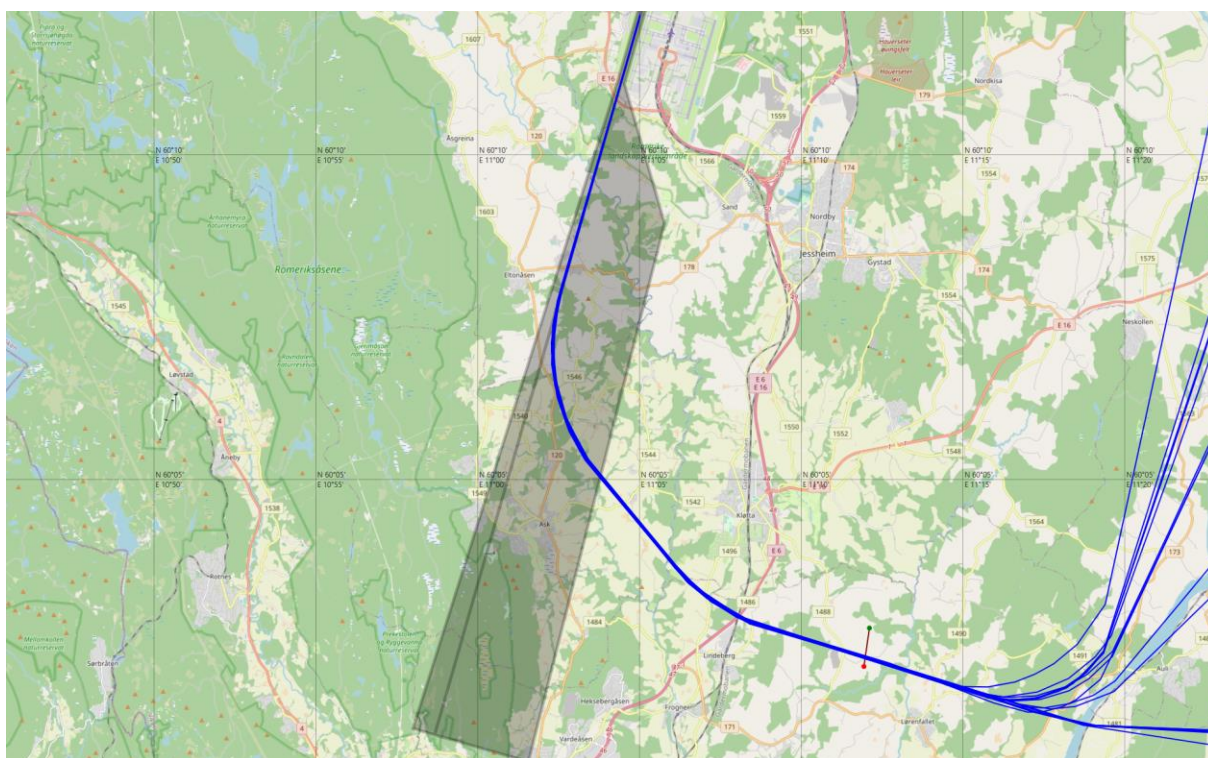
Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 34 flygninger



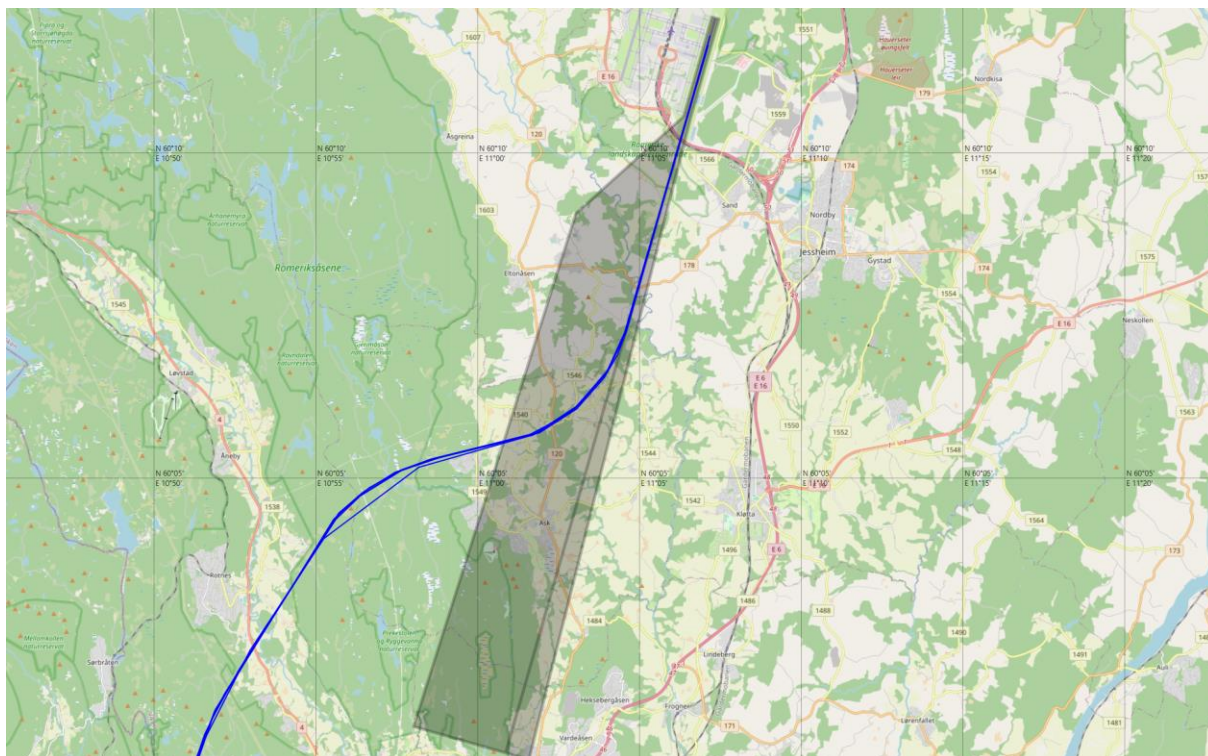
Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 43 flygninger



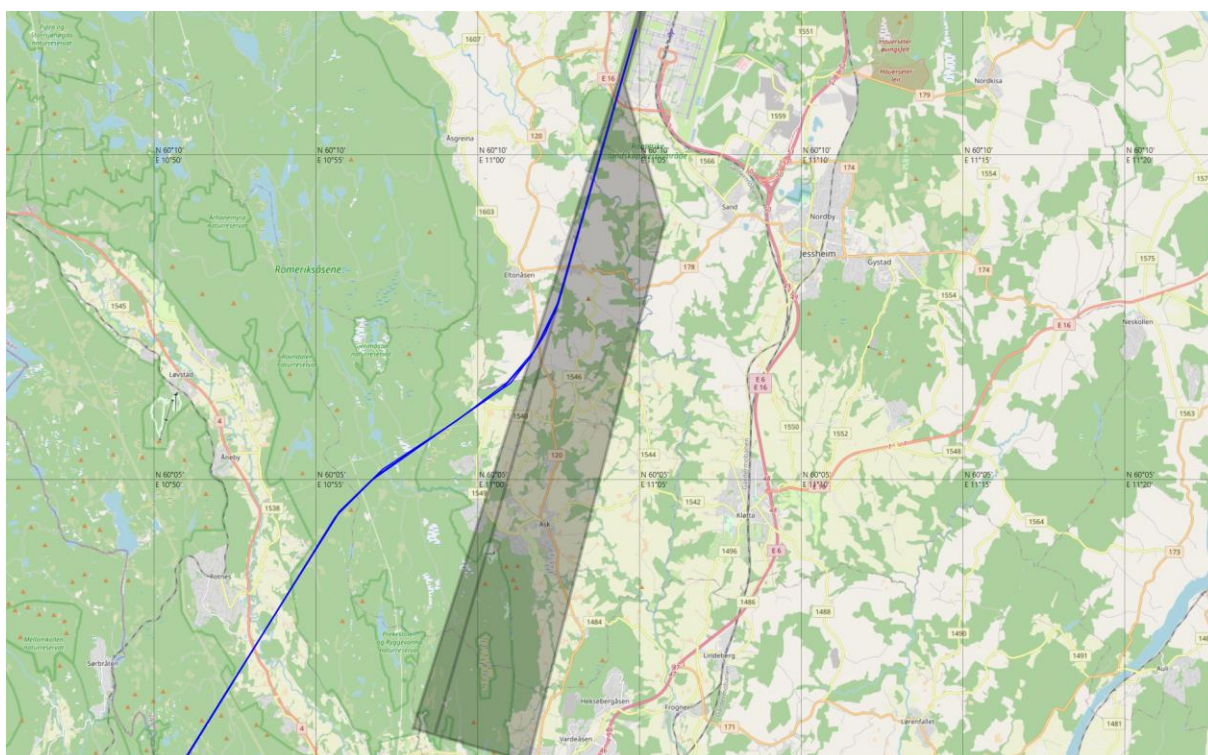
Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 25 flygninger



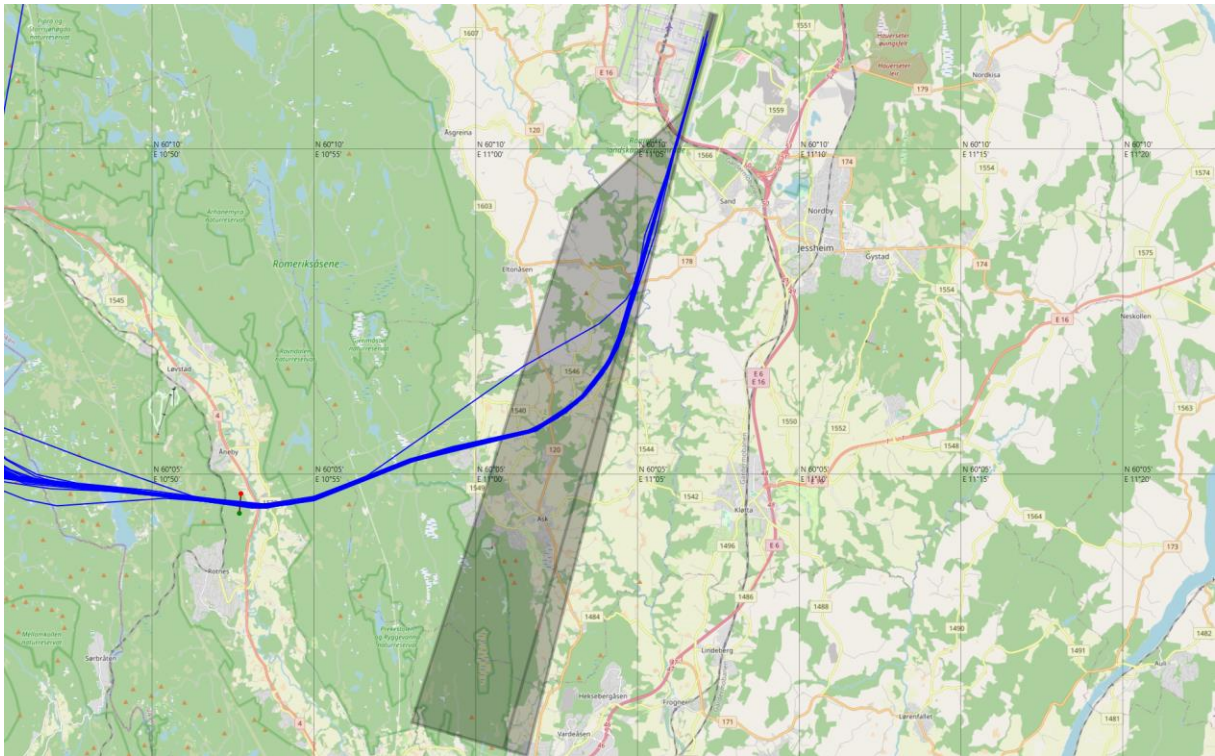
Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 17 flygninger



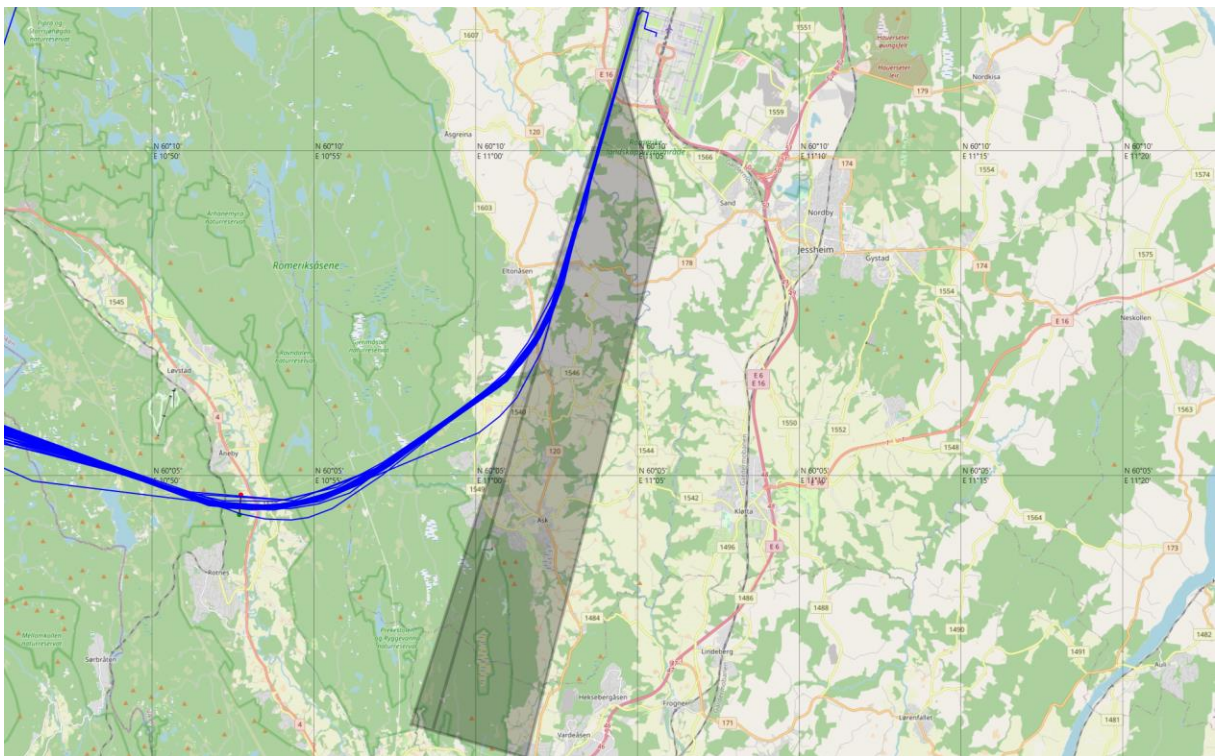
Figur 20. Kurvede landinger SIFOZ – 5 flygninger



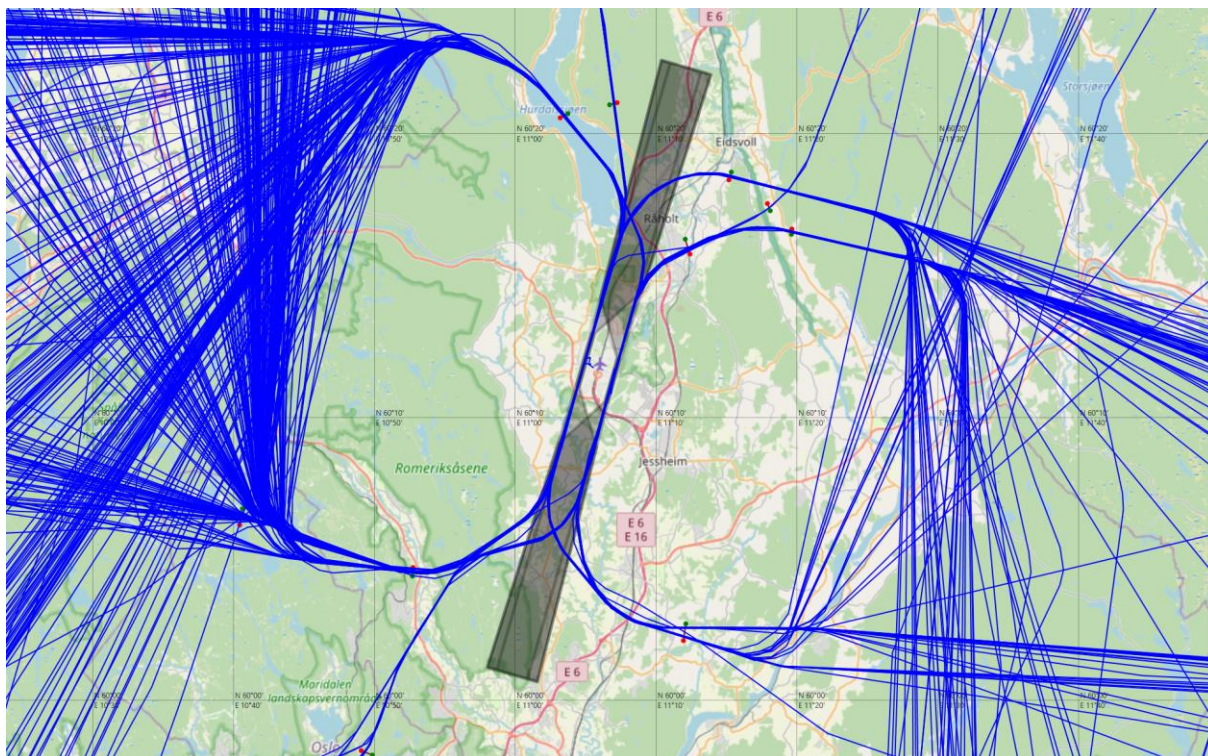
Figur 21. Kurvede landinger ERULO – 3 flygninger



Figur 22. Kurvede landinger RUWOL – 42 flygninger



Figur 23. Kurvede landinger ELVUN – 168 flygninger



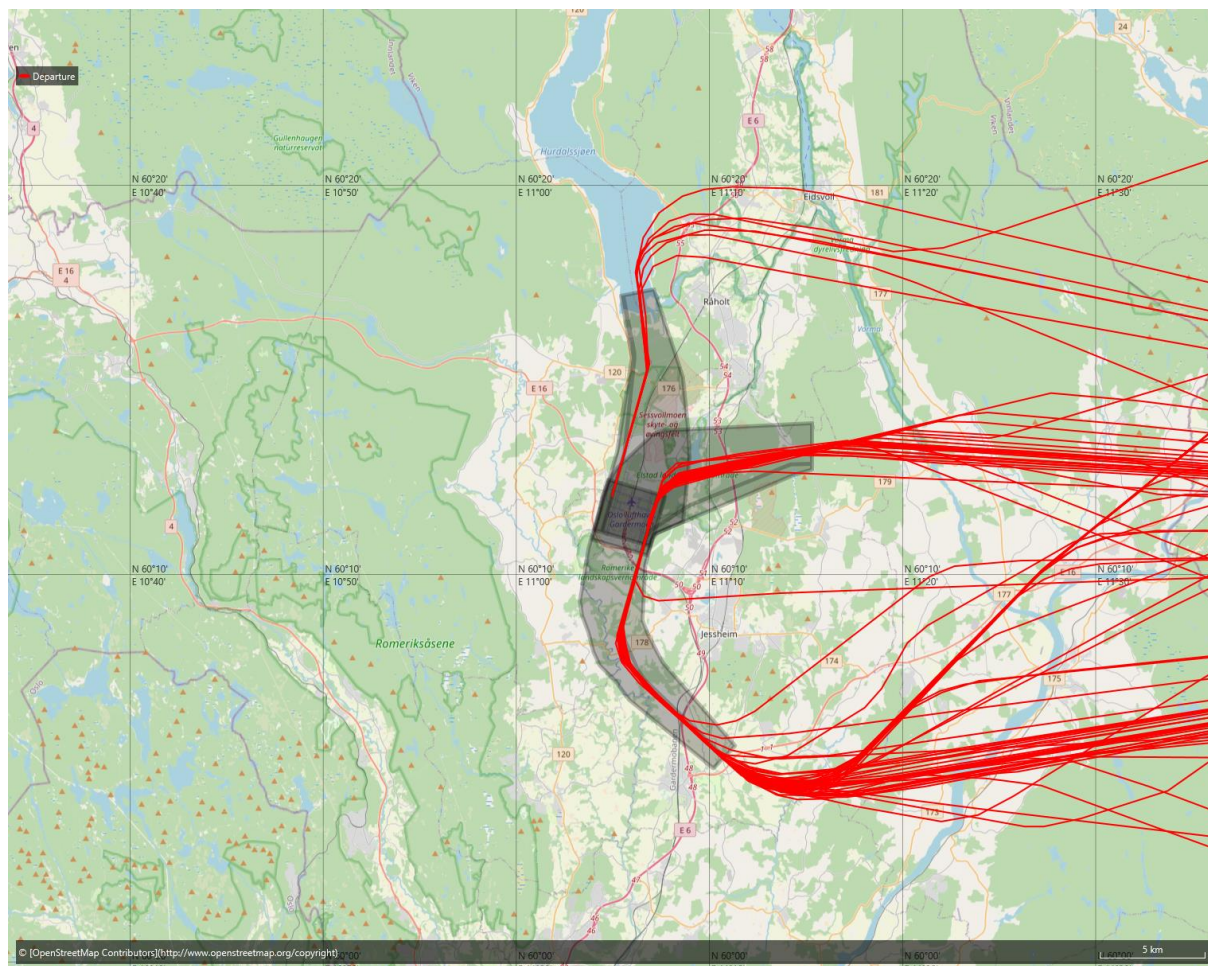
Figur 24. Kurvede landinger totalt – 529 flygninger

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.

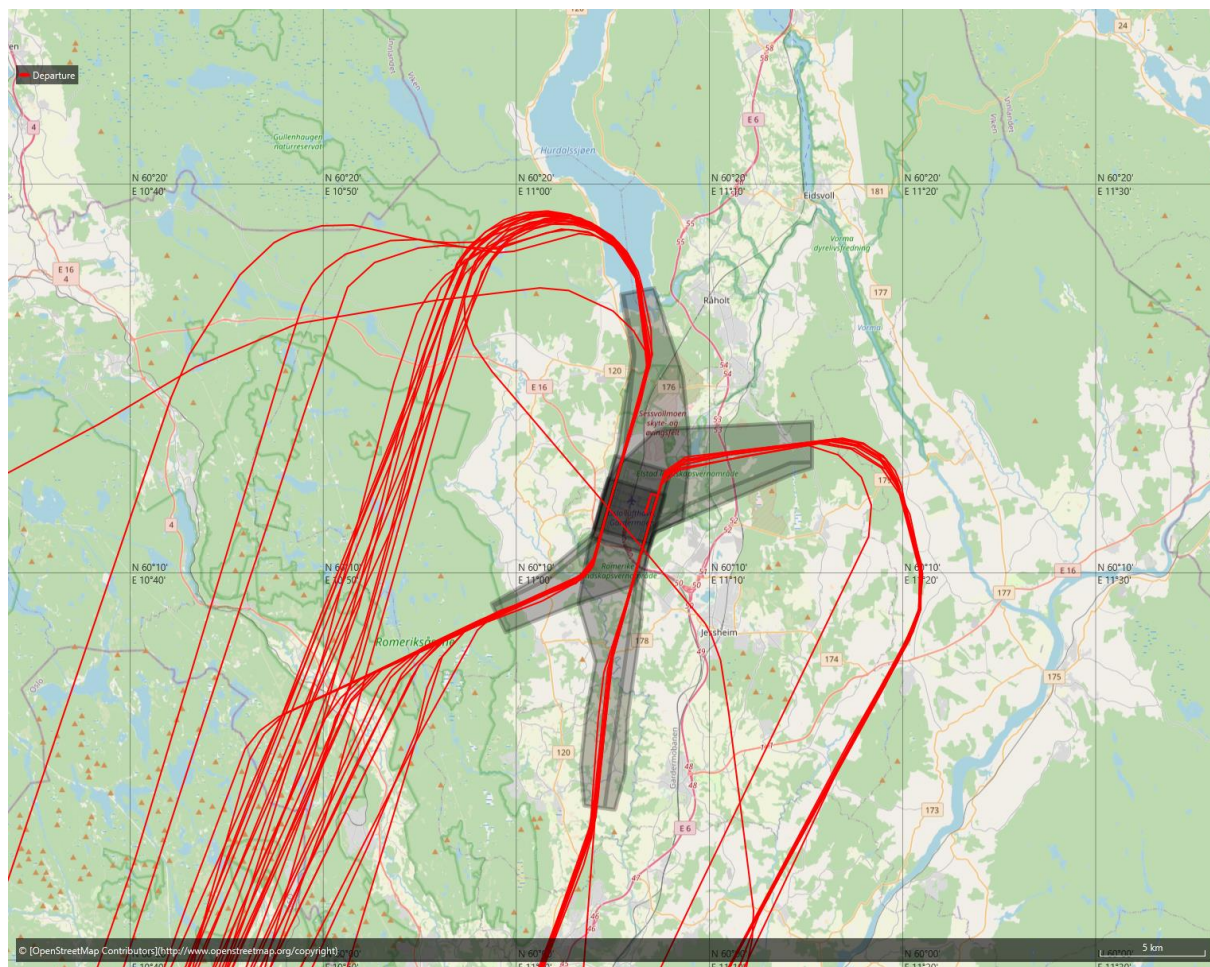
Air Baltic



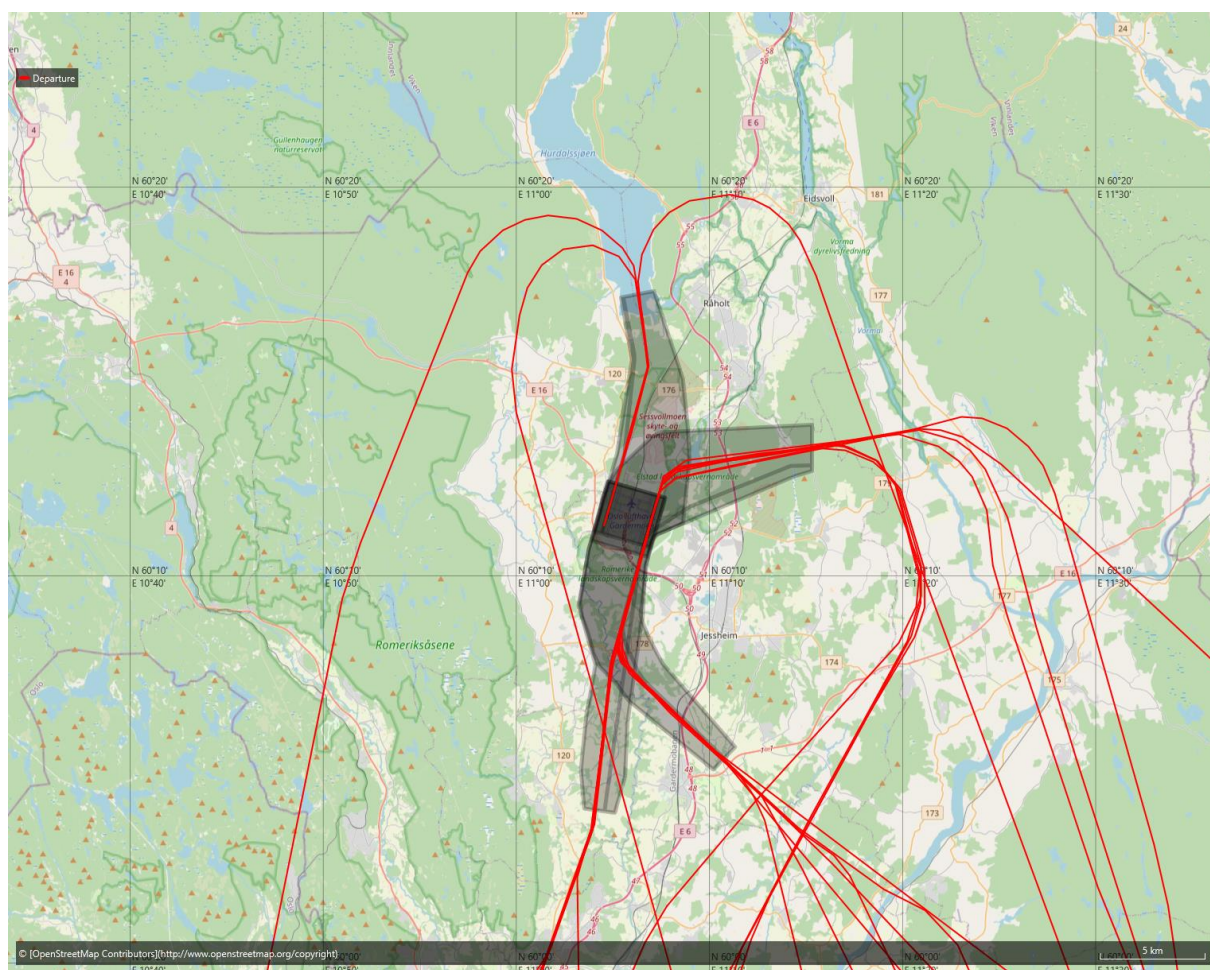
Figur 25. Avganger Avganger, Air Baltic - 84 flygninger

BCS3 (67), A319 (1) B738 (6), B739 (3), 0 (7)

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

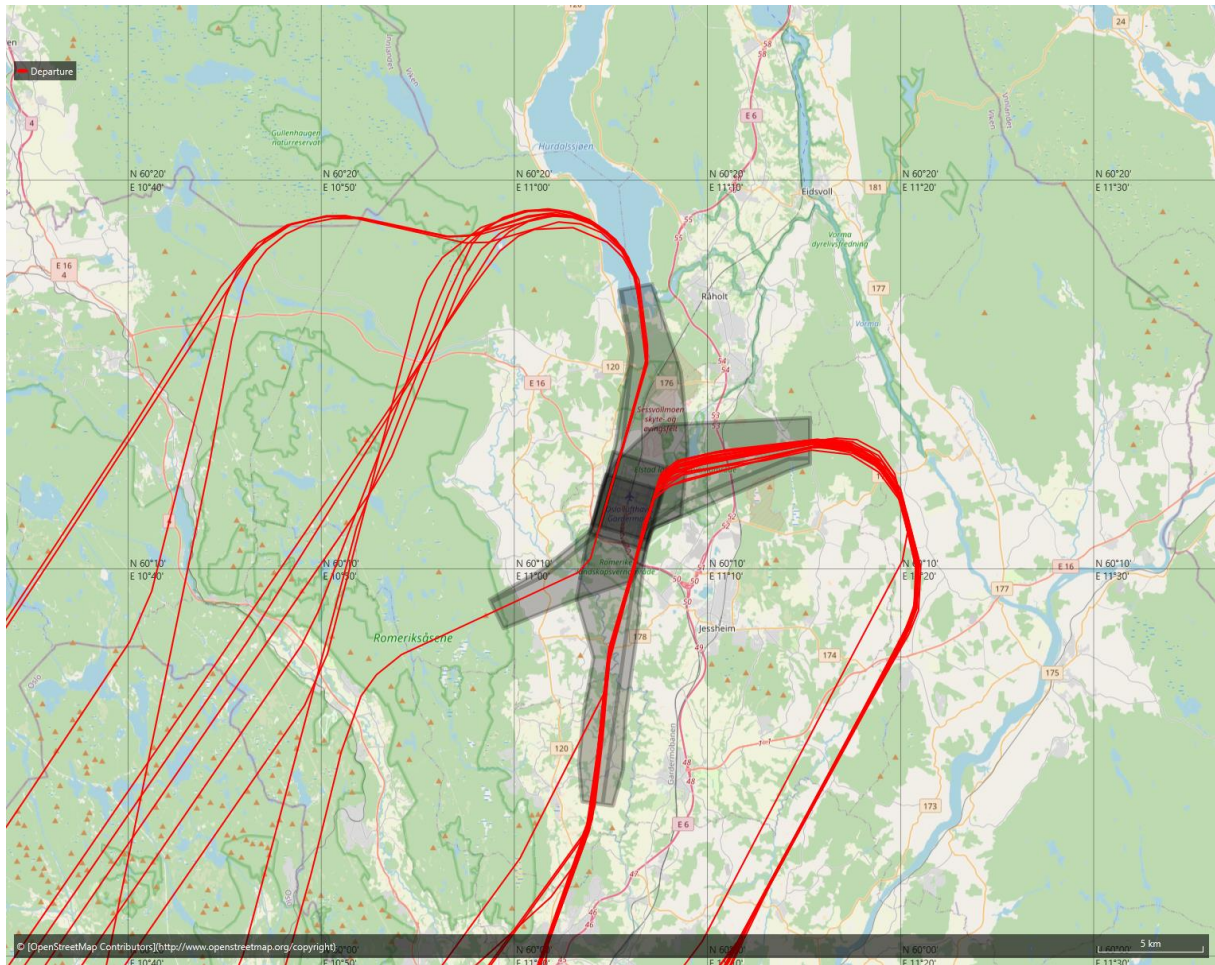


Figur 26. Avganger Air France - 62 flygninger
A318 (2), A319 (25), A320 (15), A321 (20),



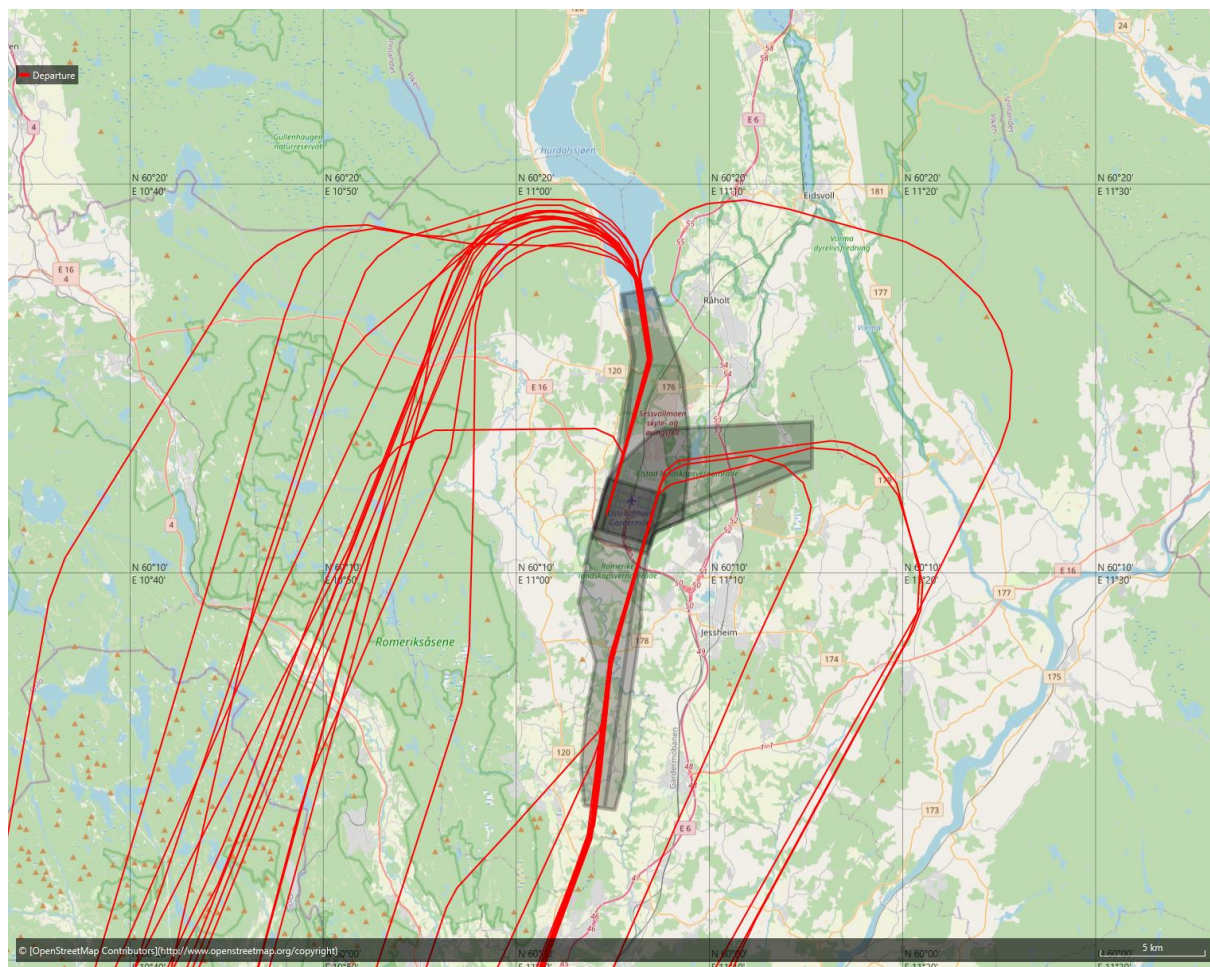
Figur 27. Avganger, Austrian - 27 flygninger

E195 (8), A320 (19)



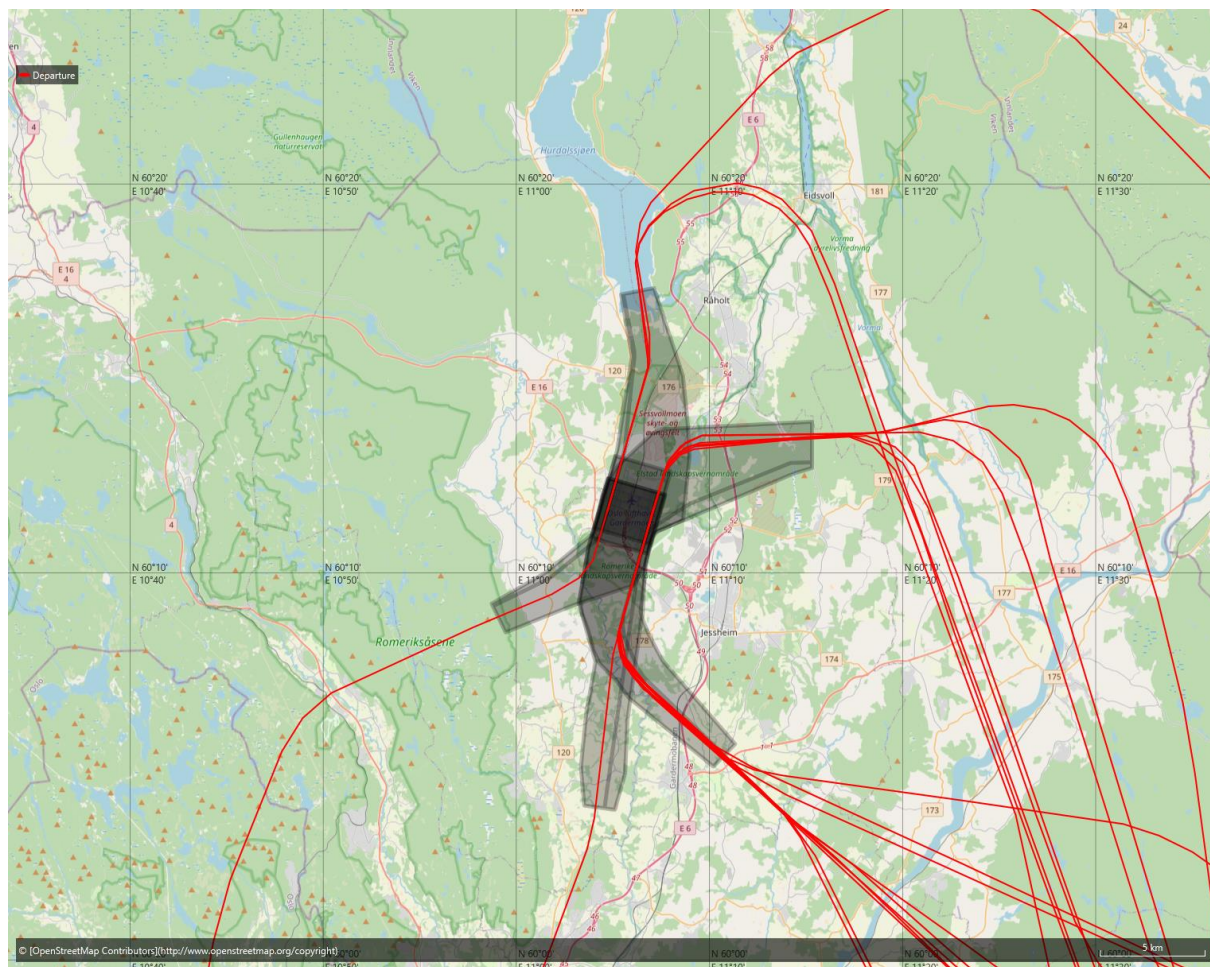
Figur 28. Avganger, British Airways - 75 flygninger

A319 (5), A320 (68), A321 (2)

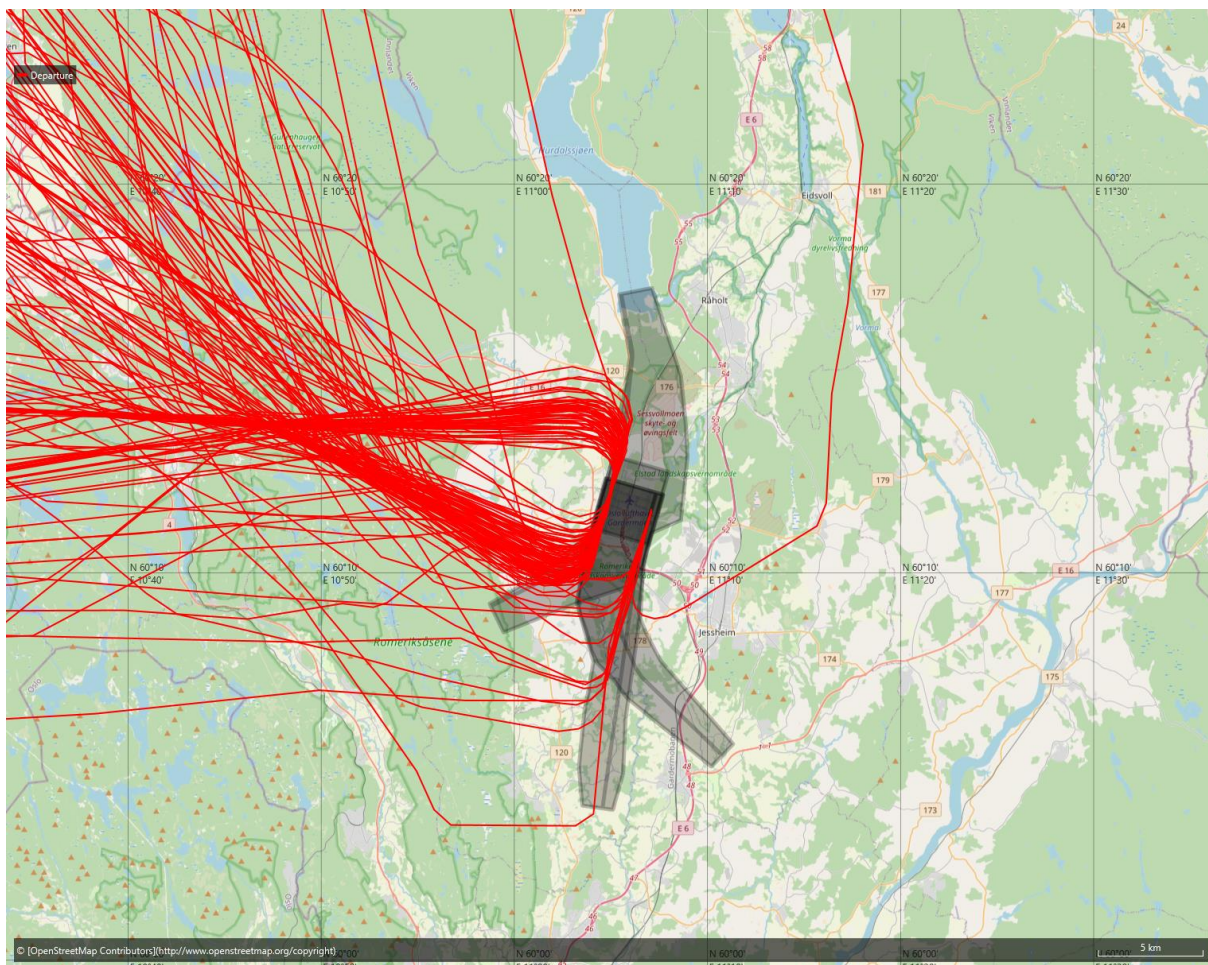


Figur 29. Avganger, Brussels Airlines - 52 flygninger

A319 (52)

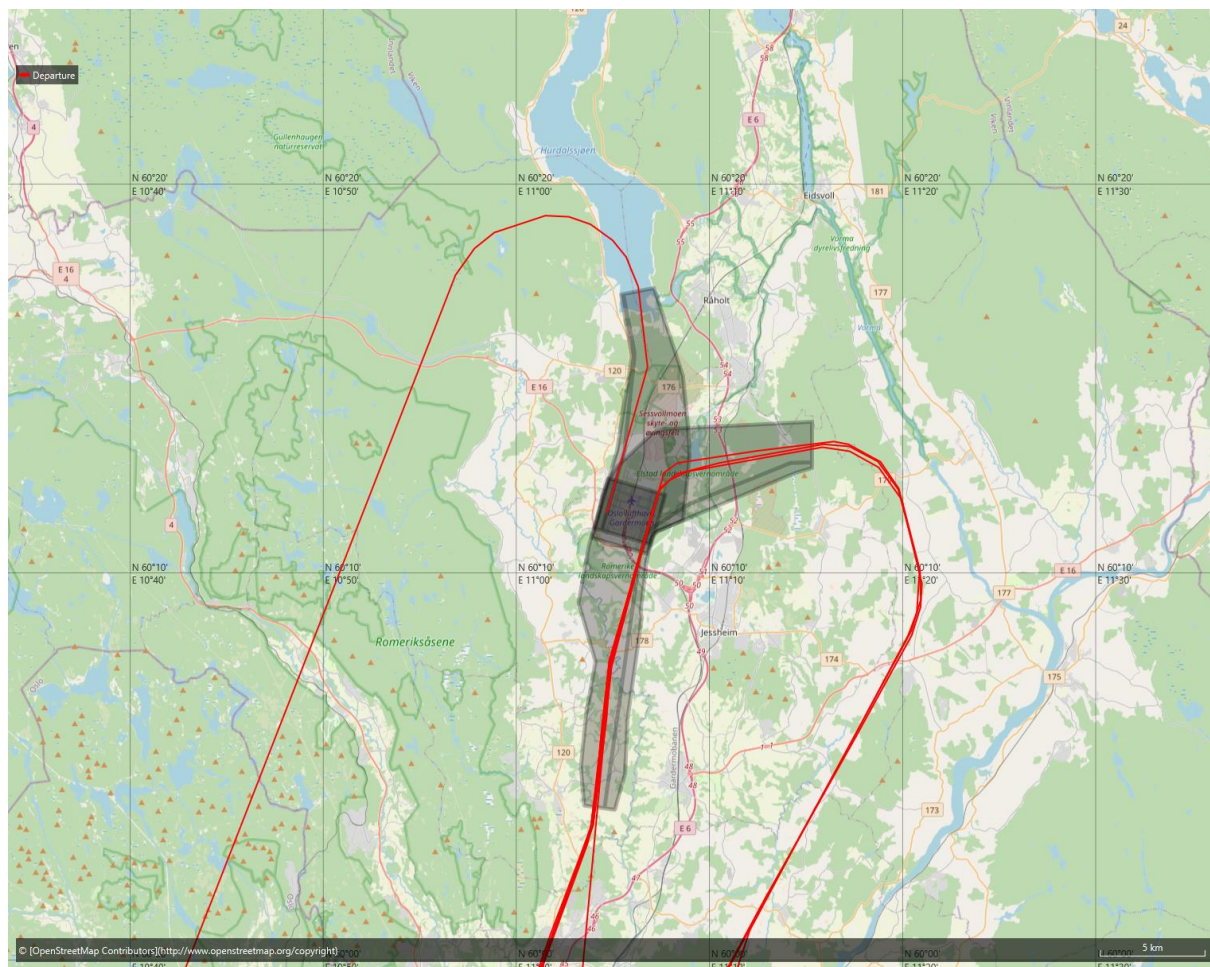


Figur 30. Avganger, Emirates - 21 flygninger
B777-300ER (21)

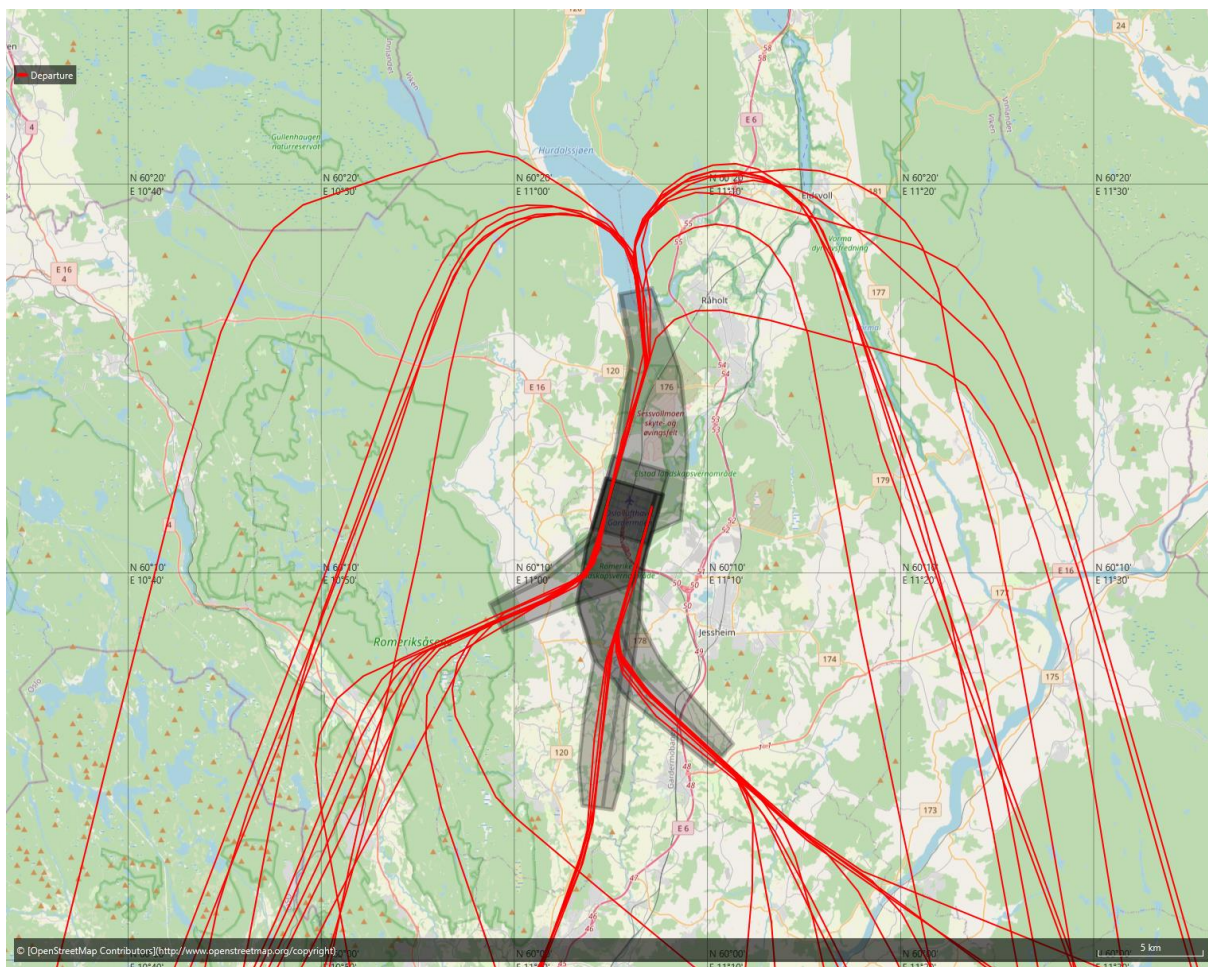


Figur 31. Avganger, Danish Air Transp. - 147 flygninger
ATR 42-500 (74), ATR 42-300 (73)

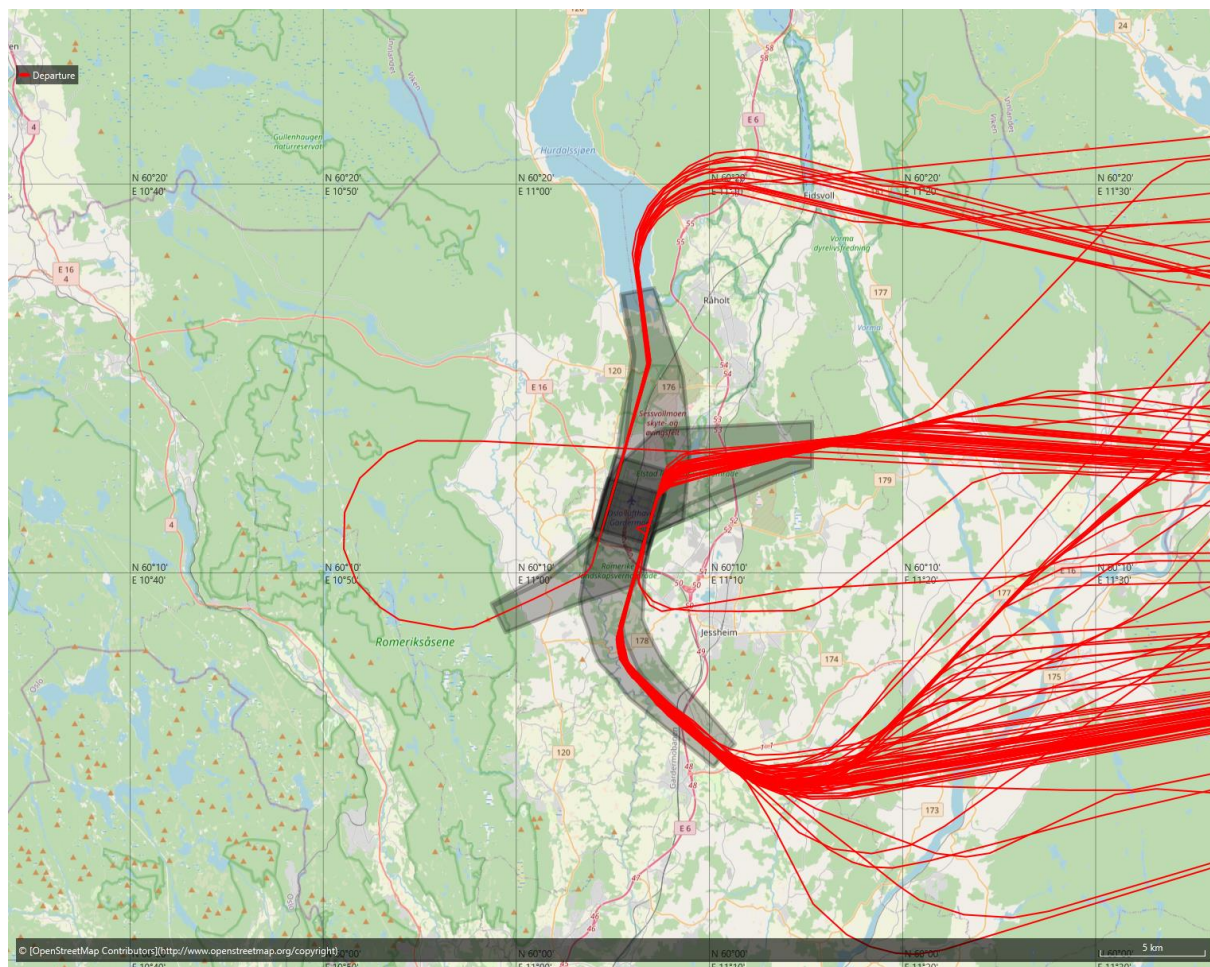
Propellfly er underlagt forskjellige regler.



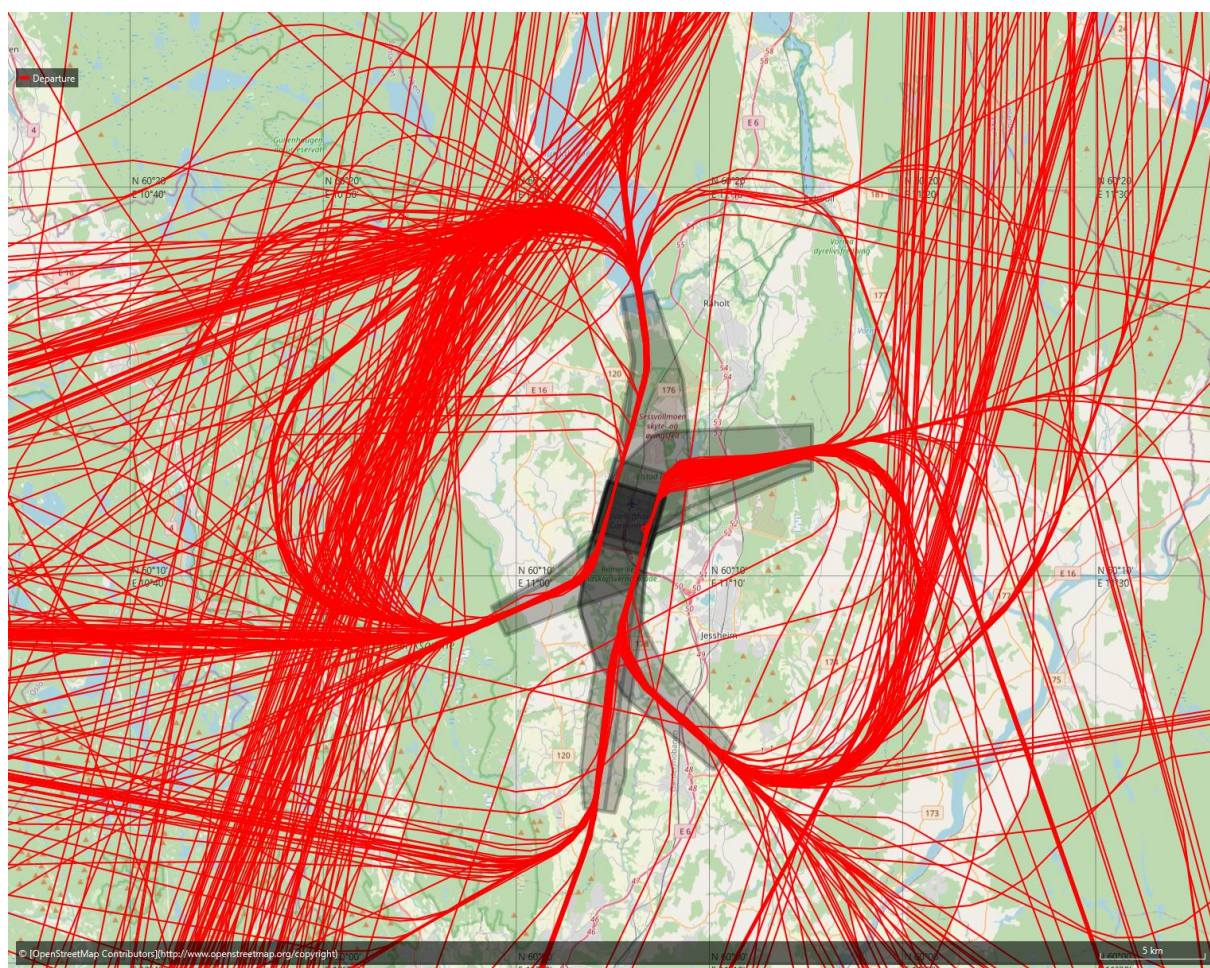
Figur 32. Avganger, Eurowings - 17 flygninger
A319 (10), A320 (7)



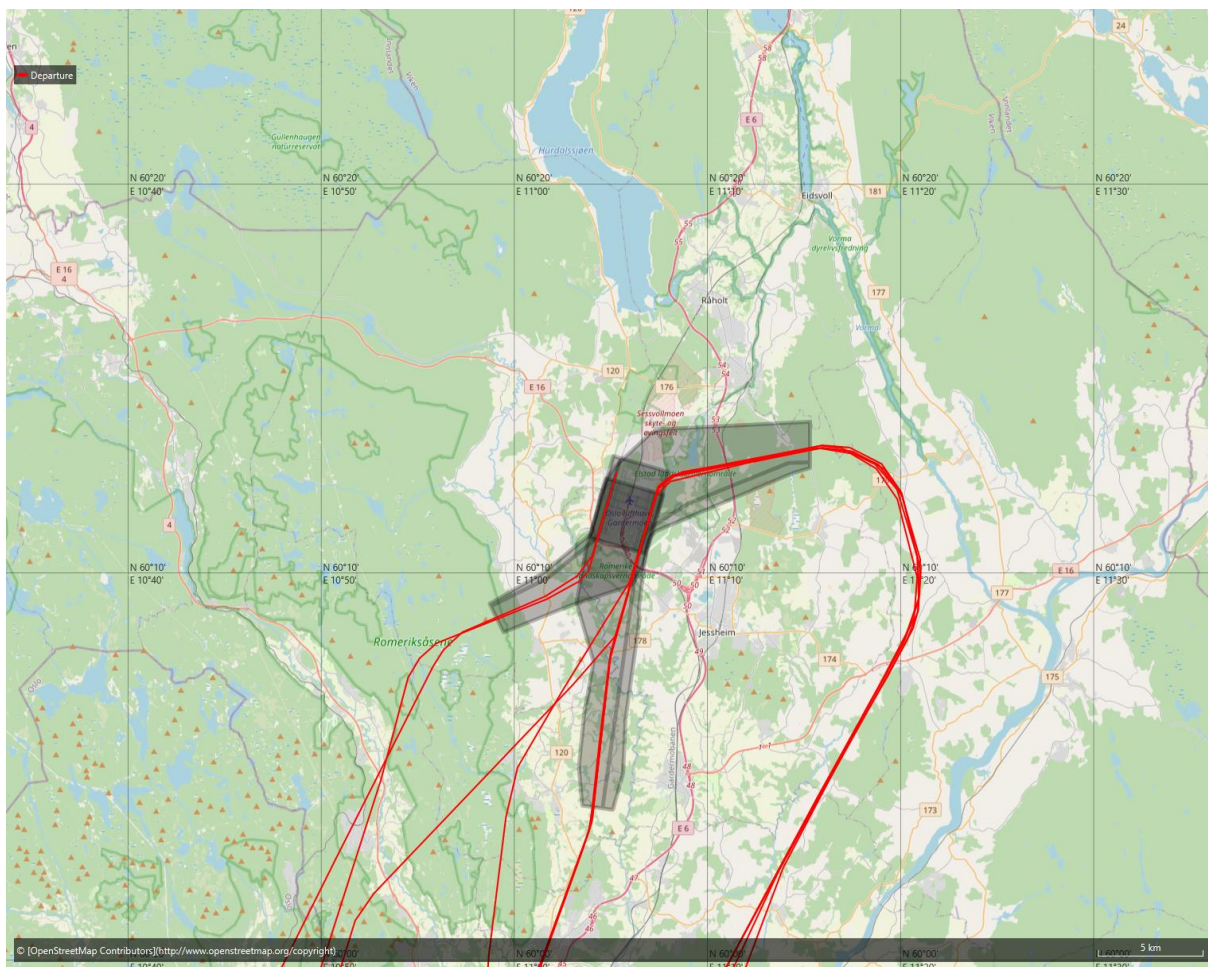
Figur 33. Avganger, European Air Transport, EAT - 39 flygninger
B737-400 (13), B757-200 (6), A300-600 (18), B737-300 (1), B737-800 MAX (1)



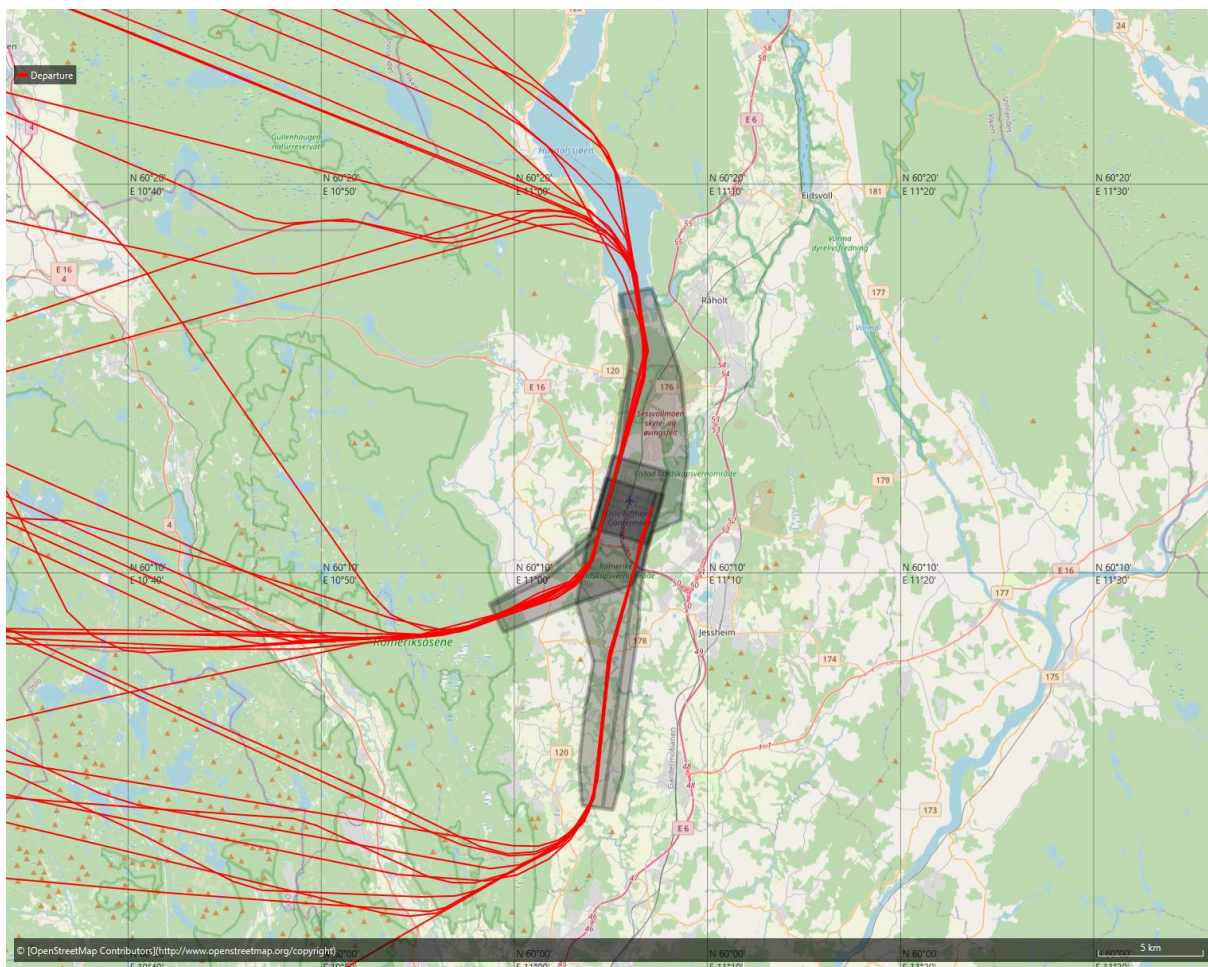
Figur 34. Avganger, Finnair - 120 flygninger
A319 (26), A320 (27), EMB-E190 (50), ATR 72-500 (1), A321 (16)



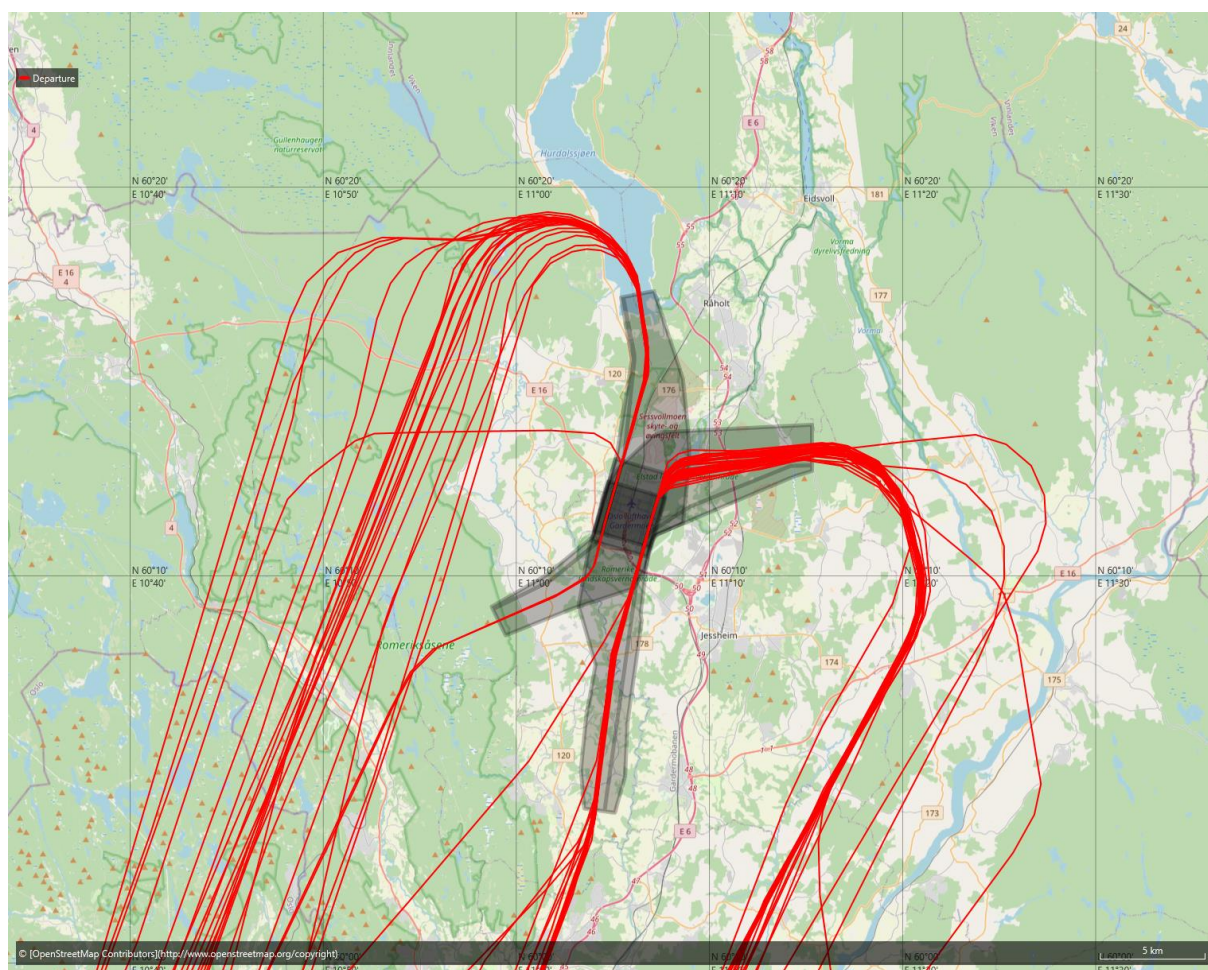
Figur 35. Avganger, Flyr - 657 flygninger
B737-800 (378), B737-800MAX (279)



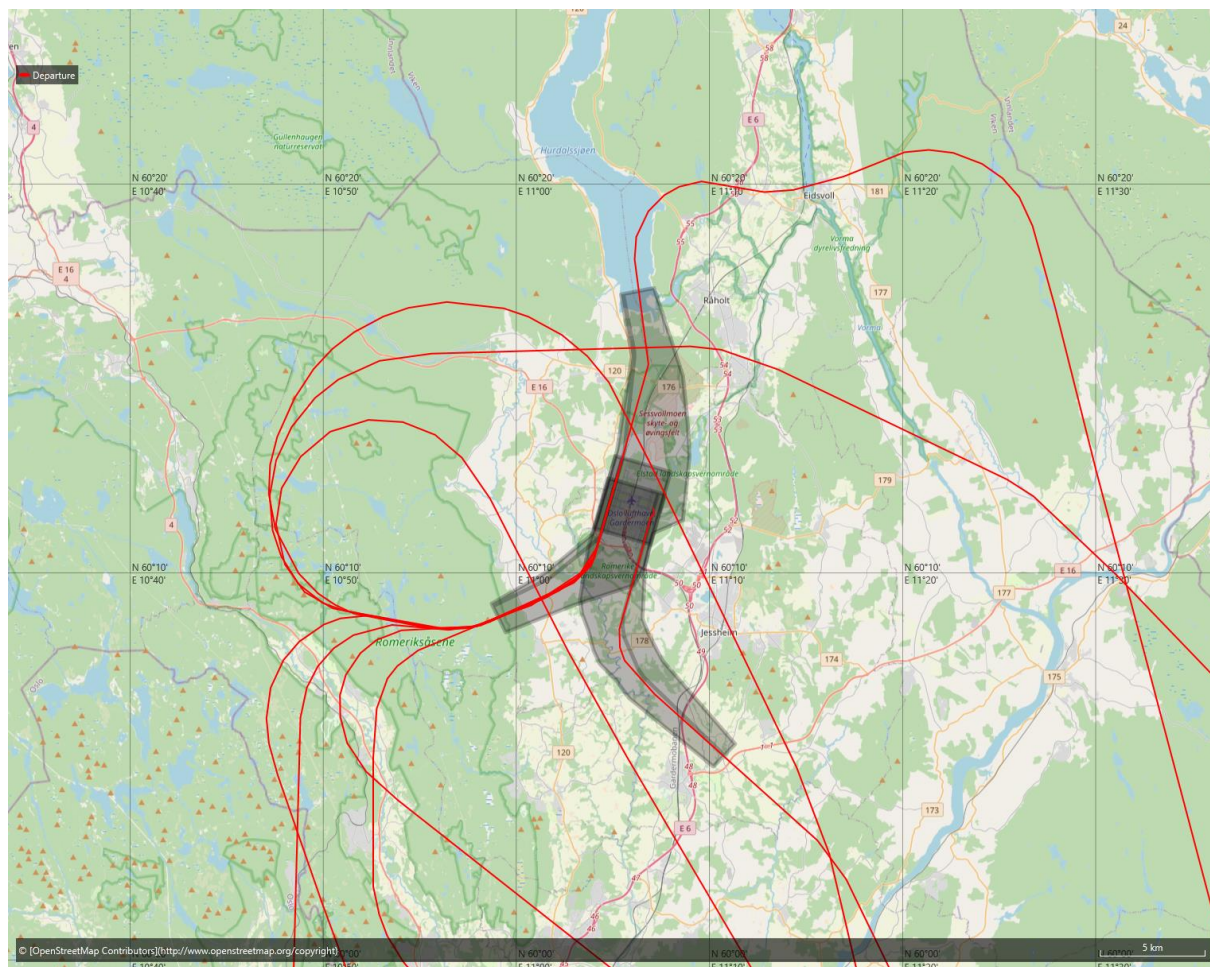
Figur 36. Avganger, Iberia – 13 flygninger
A20N (10), A320 (3)



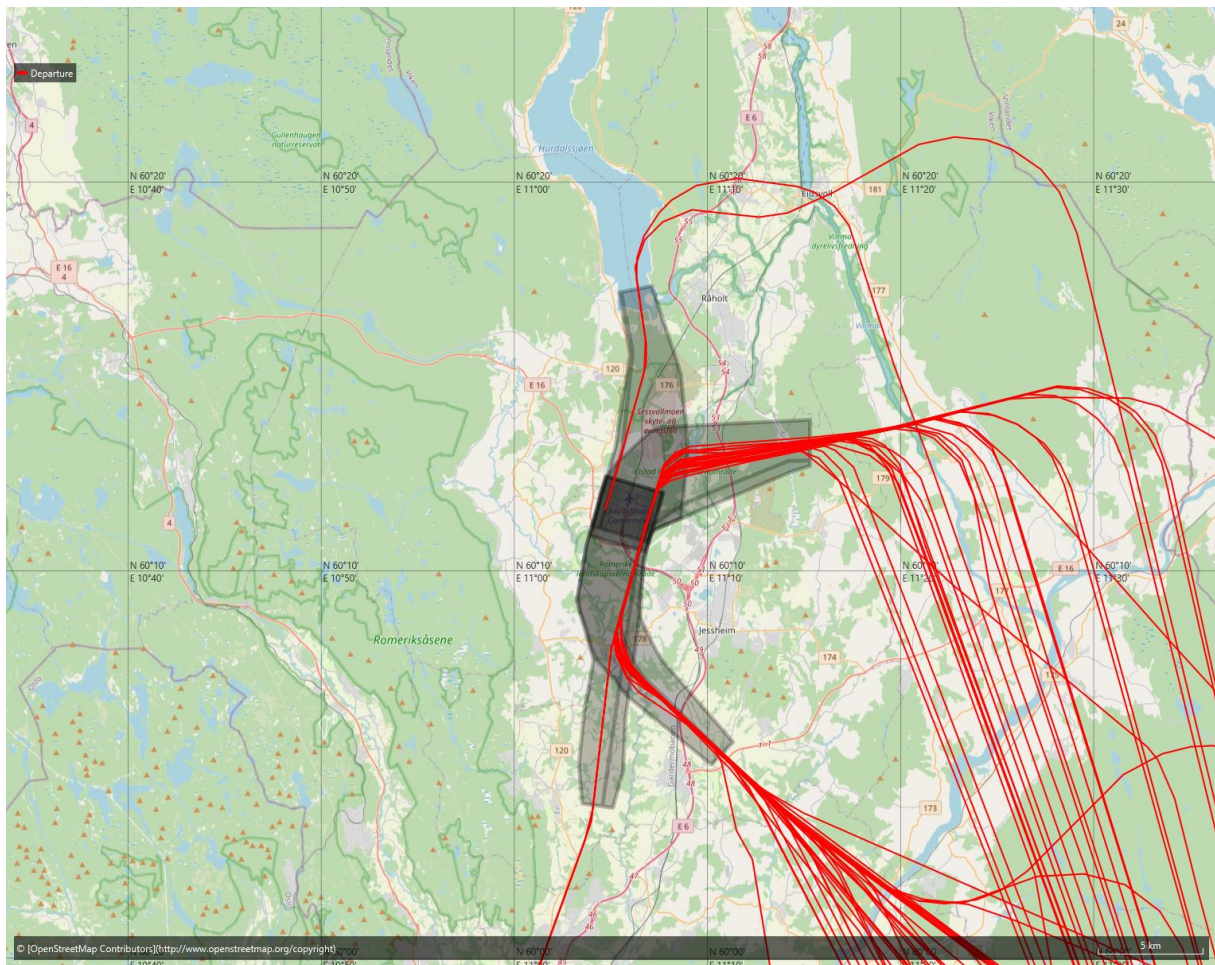
Figur 37. Avganger, Icelandair – 38 flygninger
B757-200 (7), B757-300 (7), B767-300 (1), B38M (5), B39M (18)



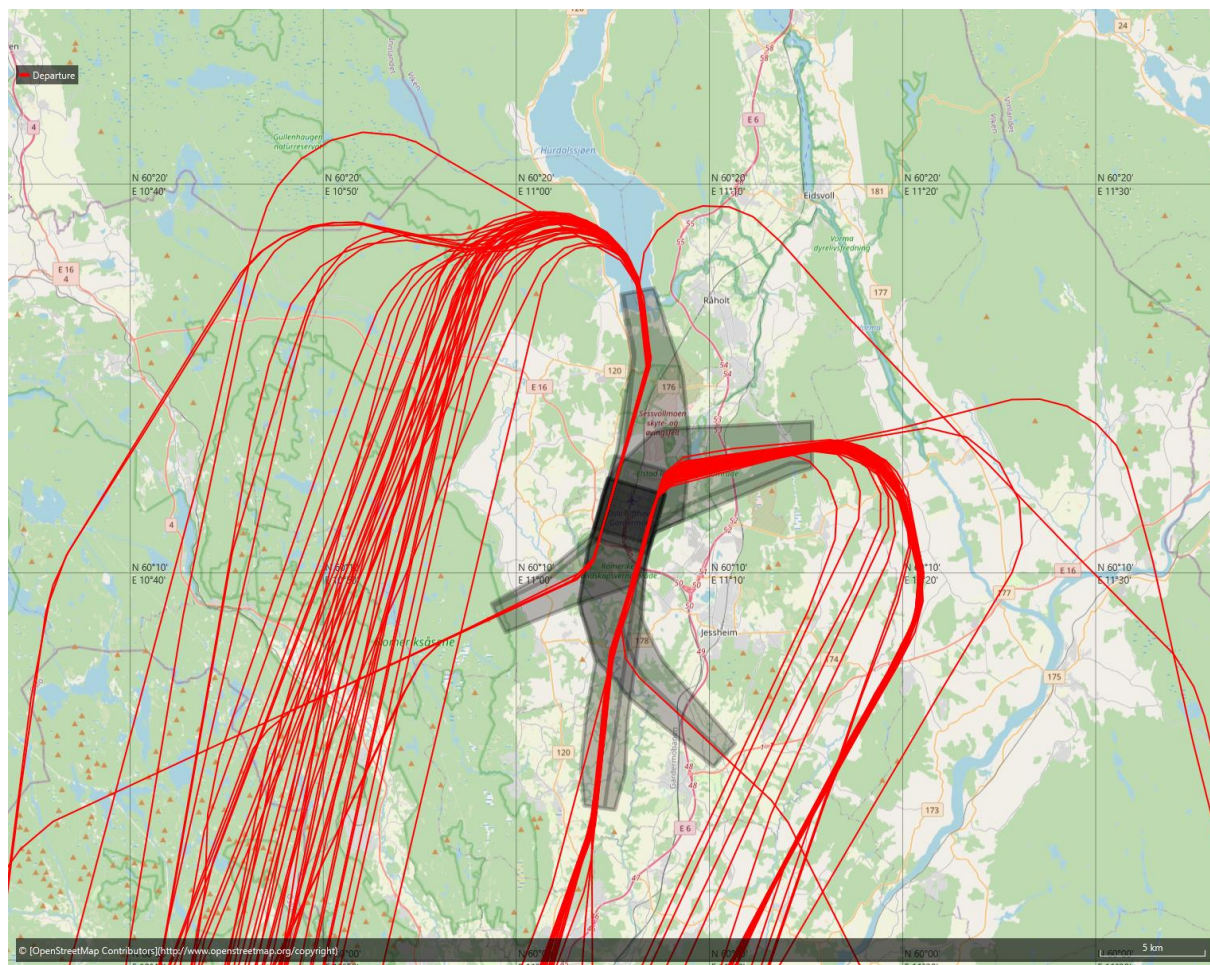
Figur 38. Avganger, KLM - 141 flygninger
B737-700 (3), B737-800 (41), EMB-E190 (64), E75L (24), B737-900 (4), E295 (5)



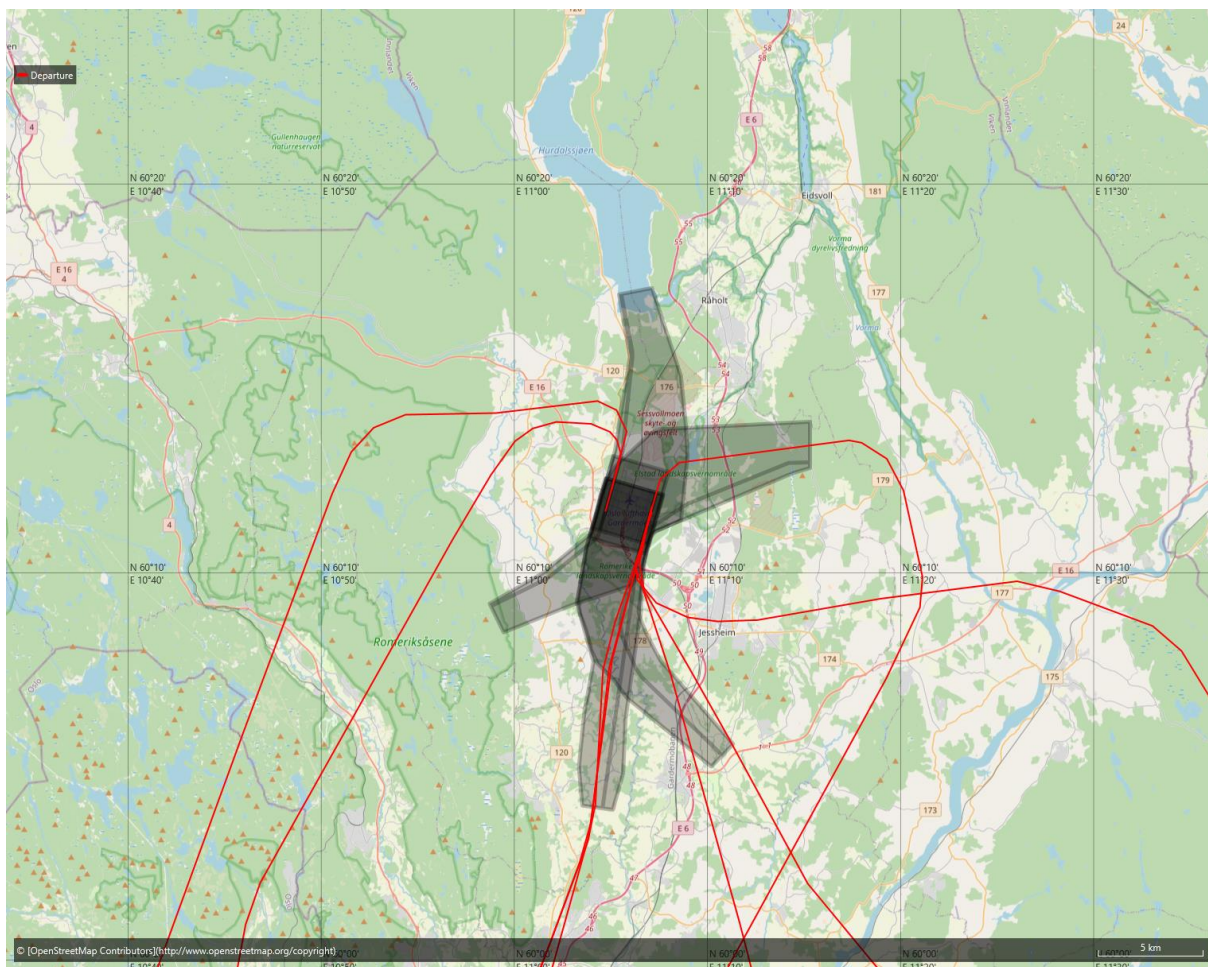
Figur 39. Avganger, Korean Air - 9 flygninger
B777-200LR (9)



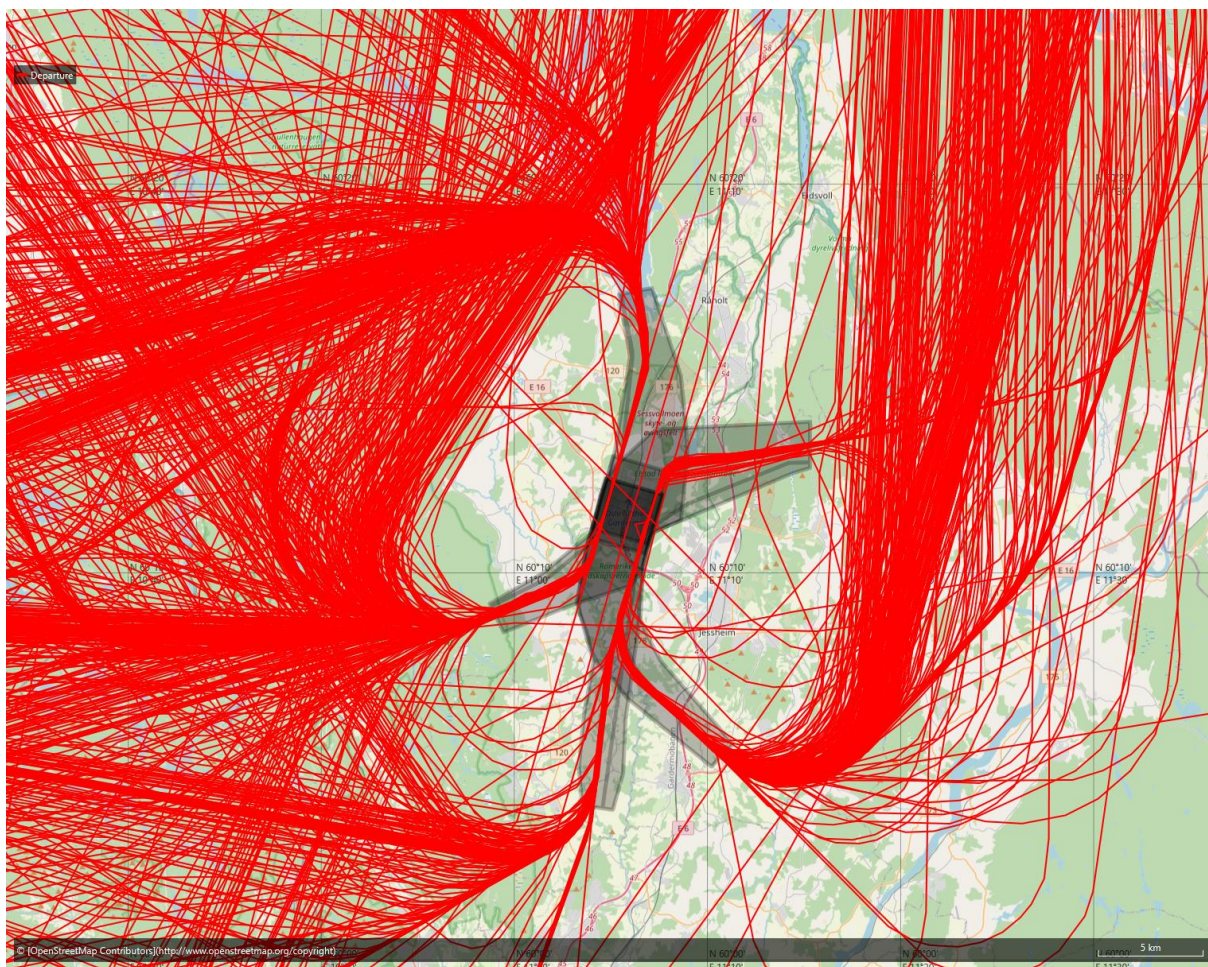
Figur 40. Avganger, LOT - 62 flygninger
B737-800 (9), EMB-E190 (4), E195 (40), E75S (4), EMB-E170 (3), B737-800 MAX (2)



Figur 41. Avganger, Lufthansa - 244 flygninger
A319 (3), A320 (111), A20N (81), A21N (9), A321 (40)



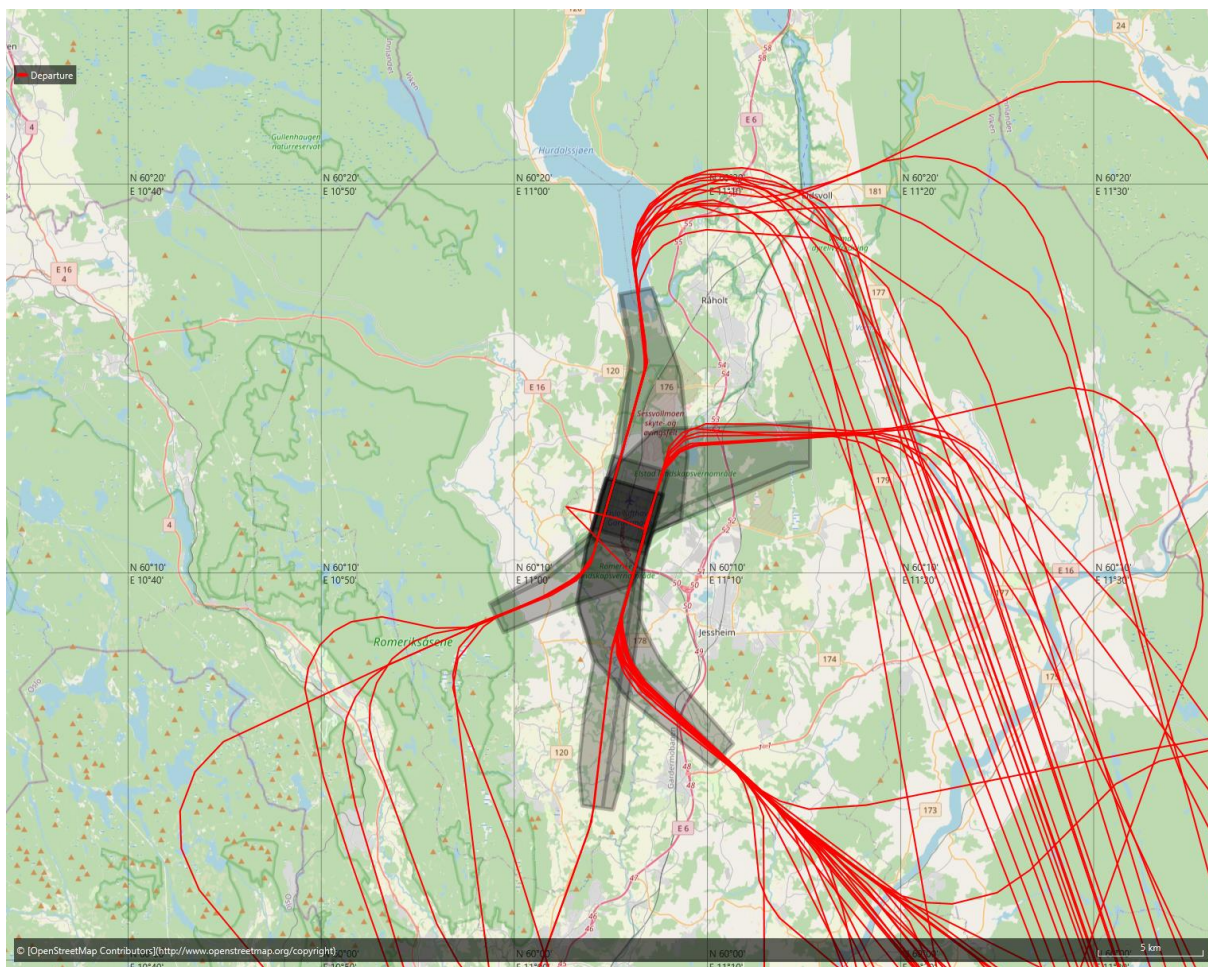
Figur 42. Avganger, Luxair - 9 flygninger
DHC-8-400 (9)



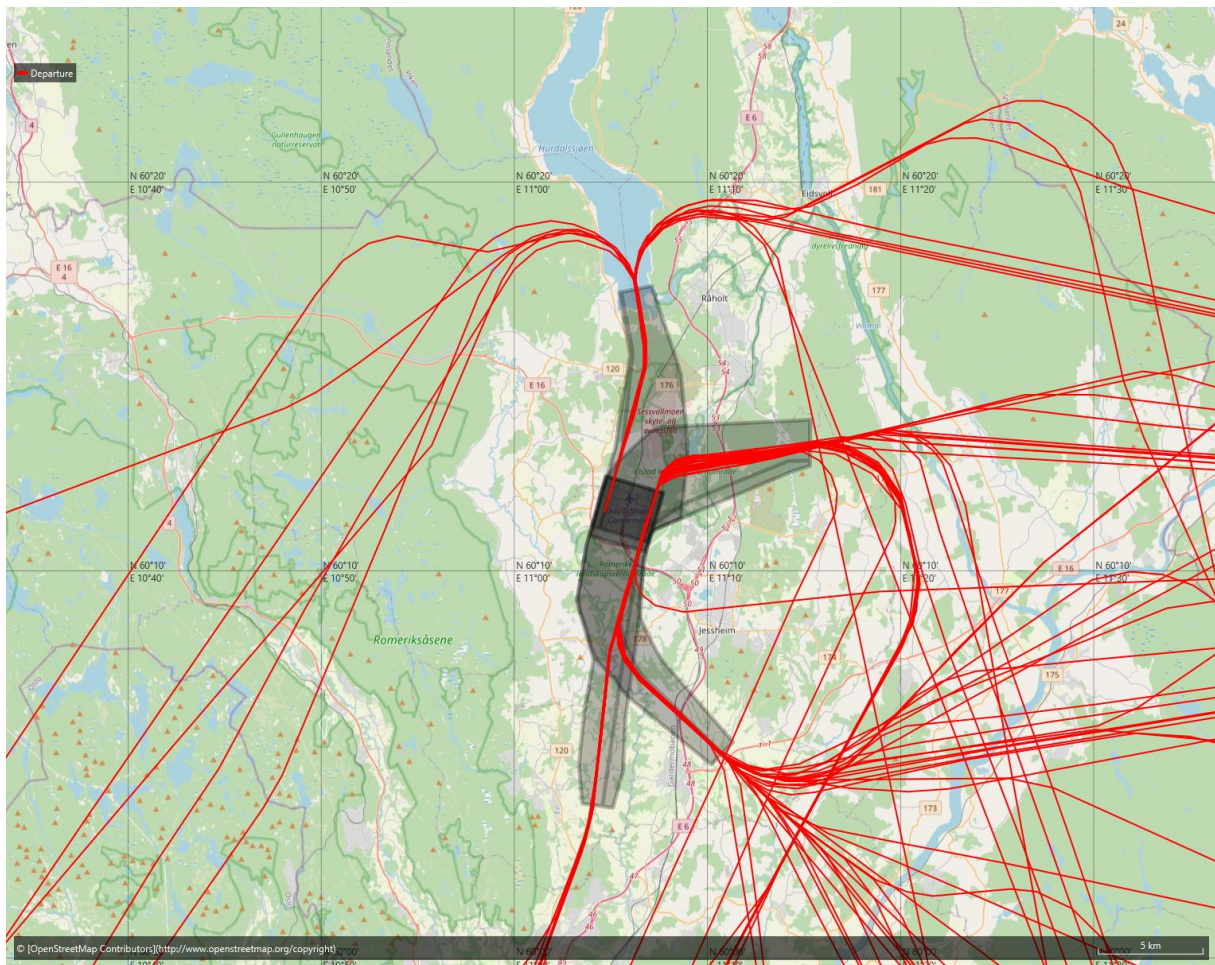
Figur 43. Avganger, Norwegian - Innland, Totalt - 1697 flygninger



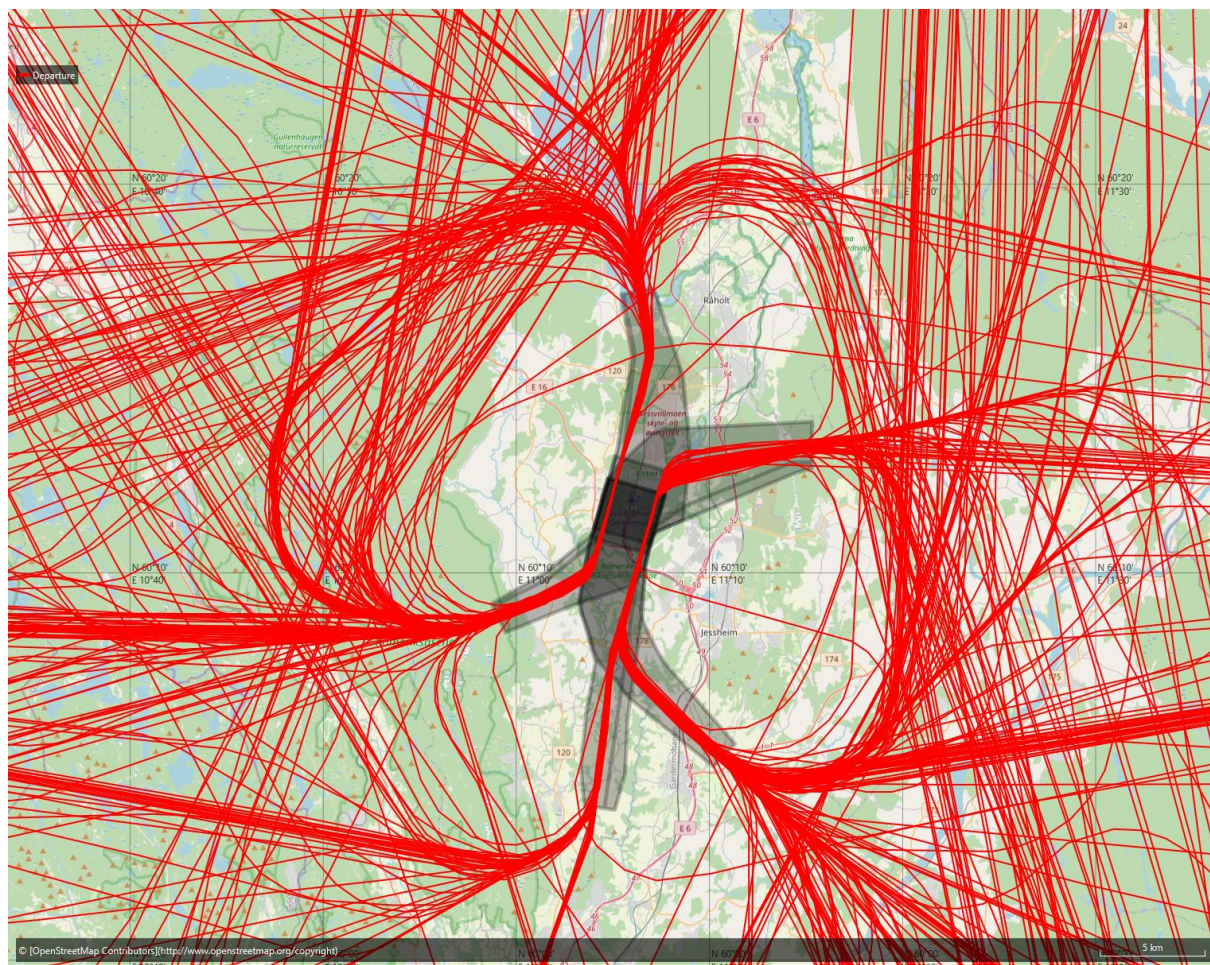
Figur 44. Avganger, Norwegian – Utland, Totalt 1472 flygninger
B737-800 (1432), A320 (33), B737-800 MAX (6), 0(1)



Figur 45. Avganger, Qatar Airways - 58 flygninger
B777-200LR (28), B787-8 Dreamliner (5), B789 (25)



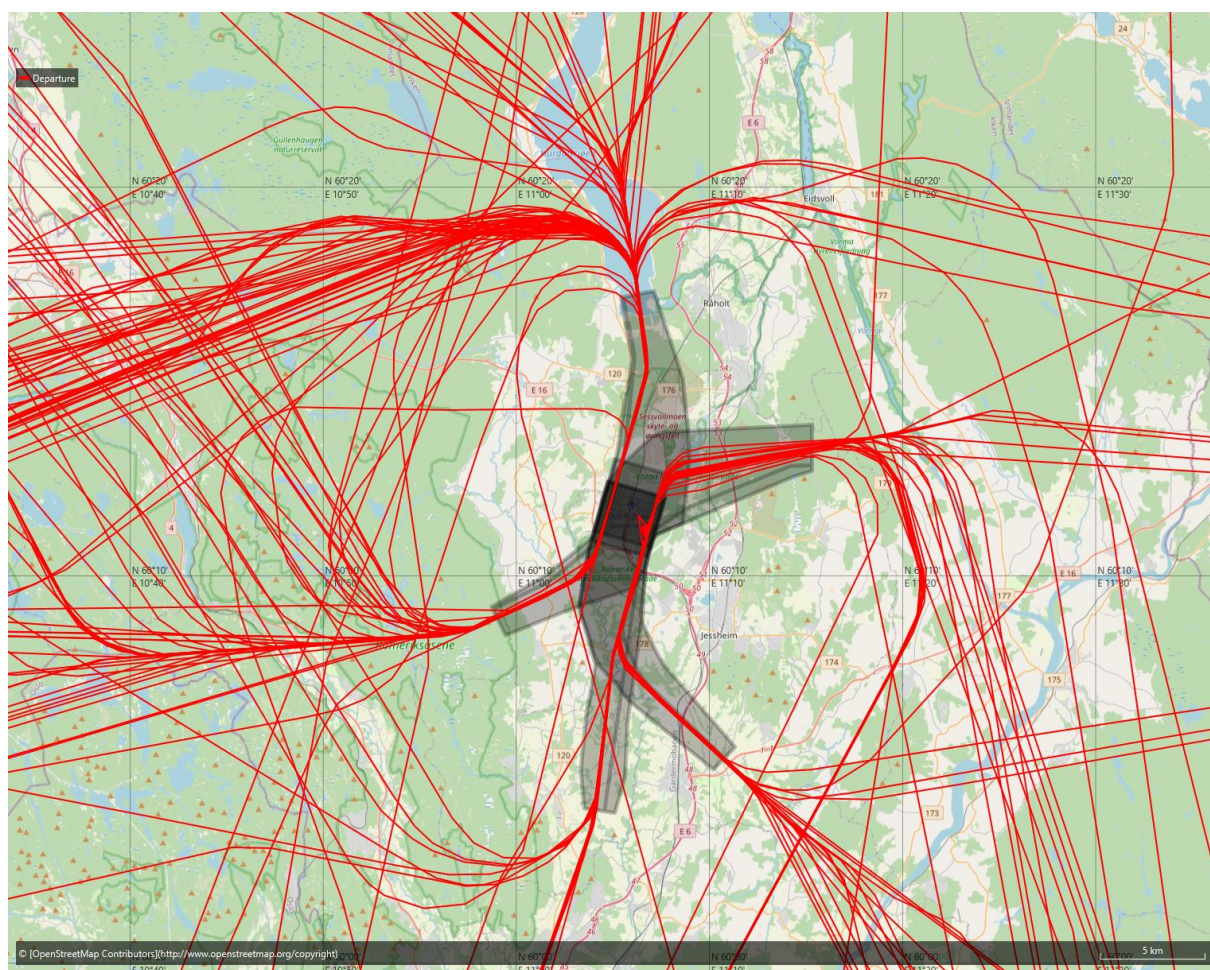
Figur 46. Avganger, Ryanair - 102 flygninger
B737-800 (102)



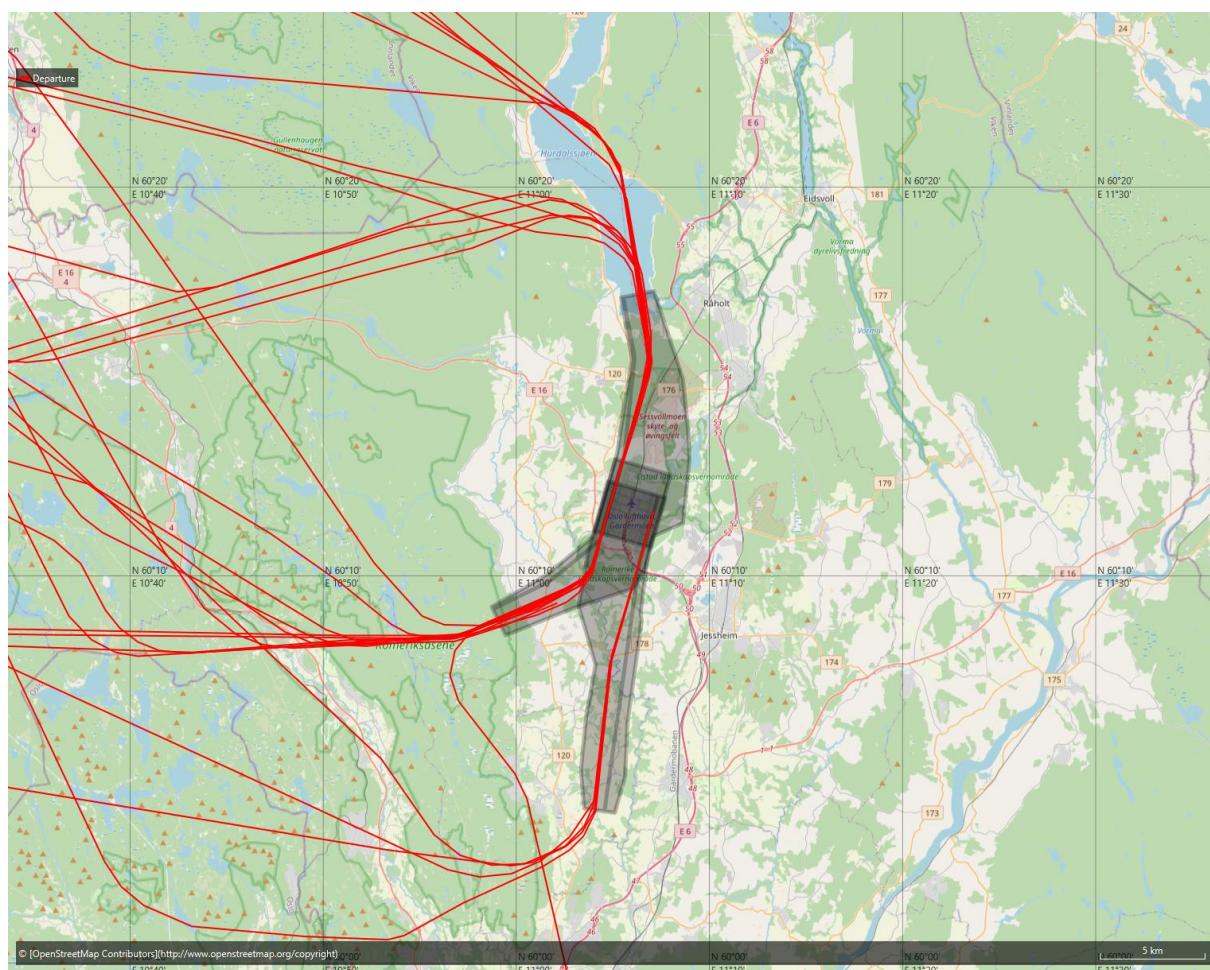
Figur 47. Avganger, SAS, Totalt - 620 flygninger
A319 (178), A320 (334), A321 (108)



Figur 48. Avganger, SAS, Totalt - 1560 flygninger
A320neo (1560)



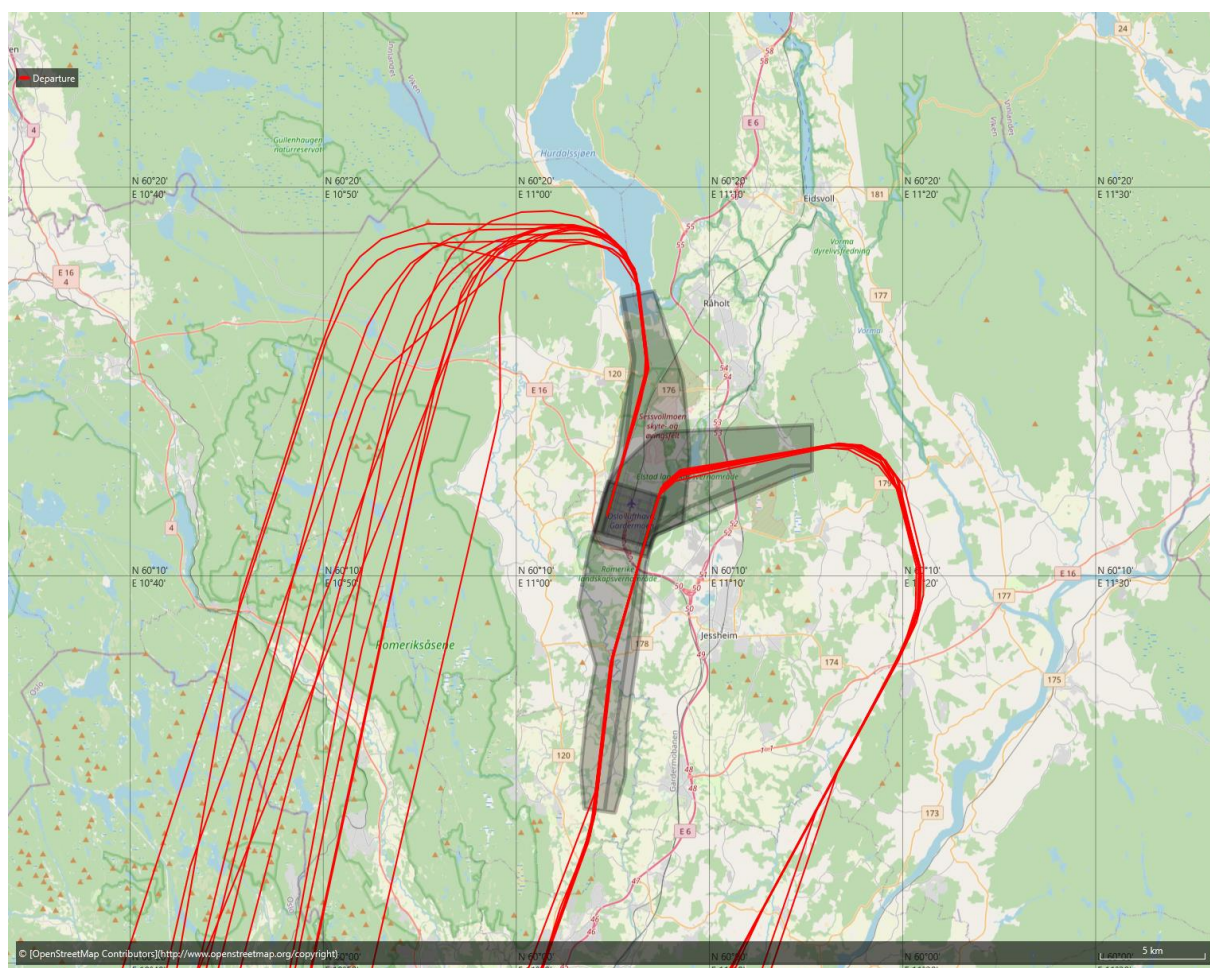
Figur 49. Avganger, SAS, CRJ-900 - 211 flygninger



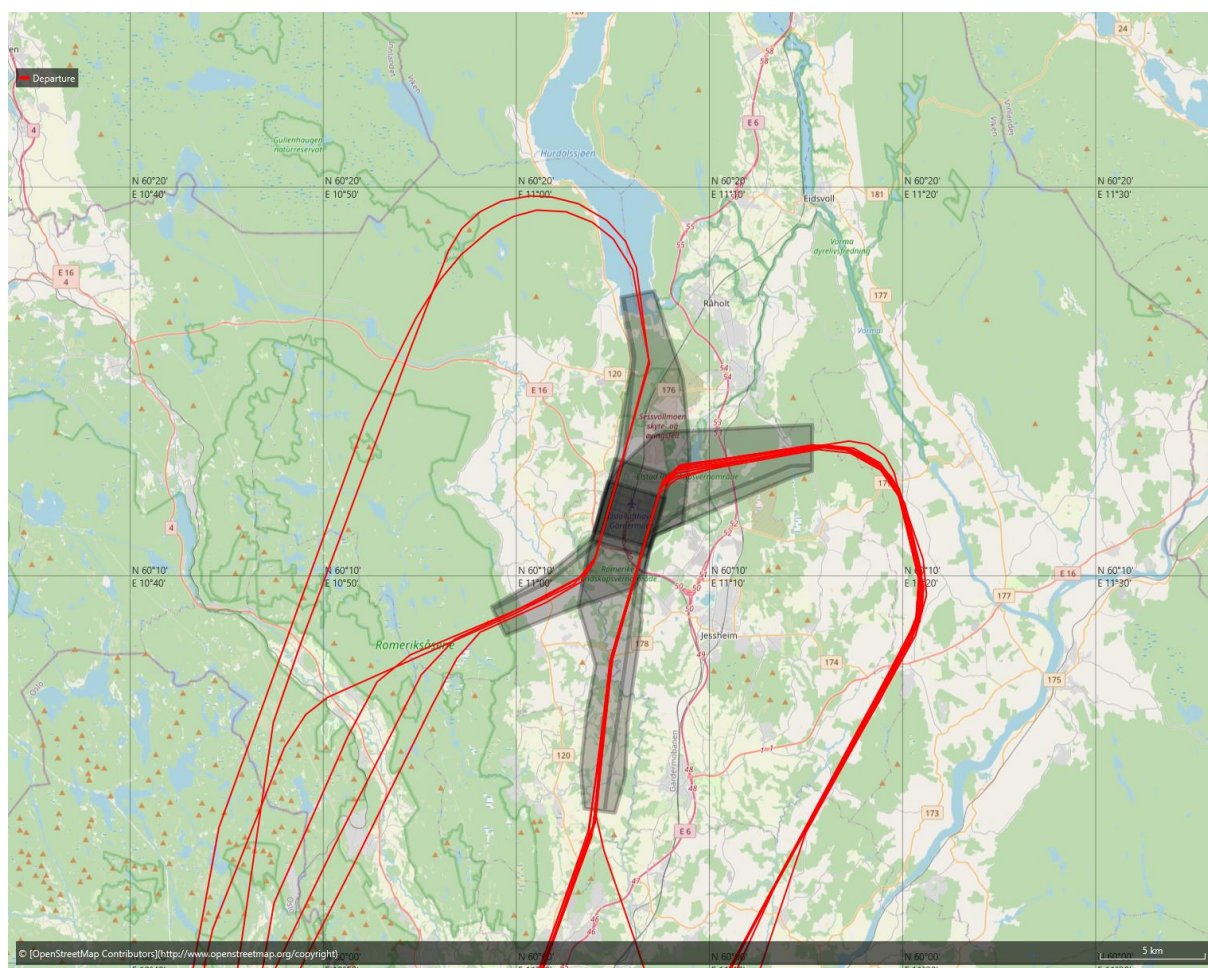
Figur 50. Avganger, SAS, Totalt - 28 flygninger
A330-300 (28)



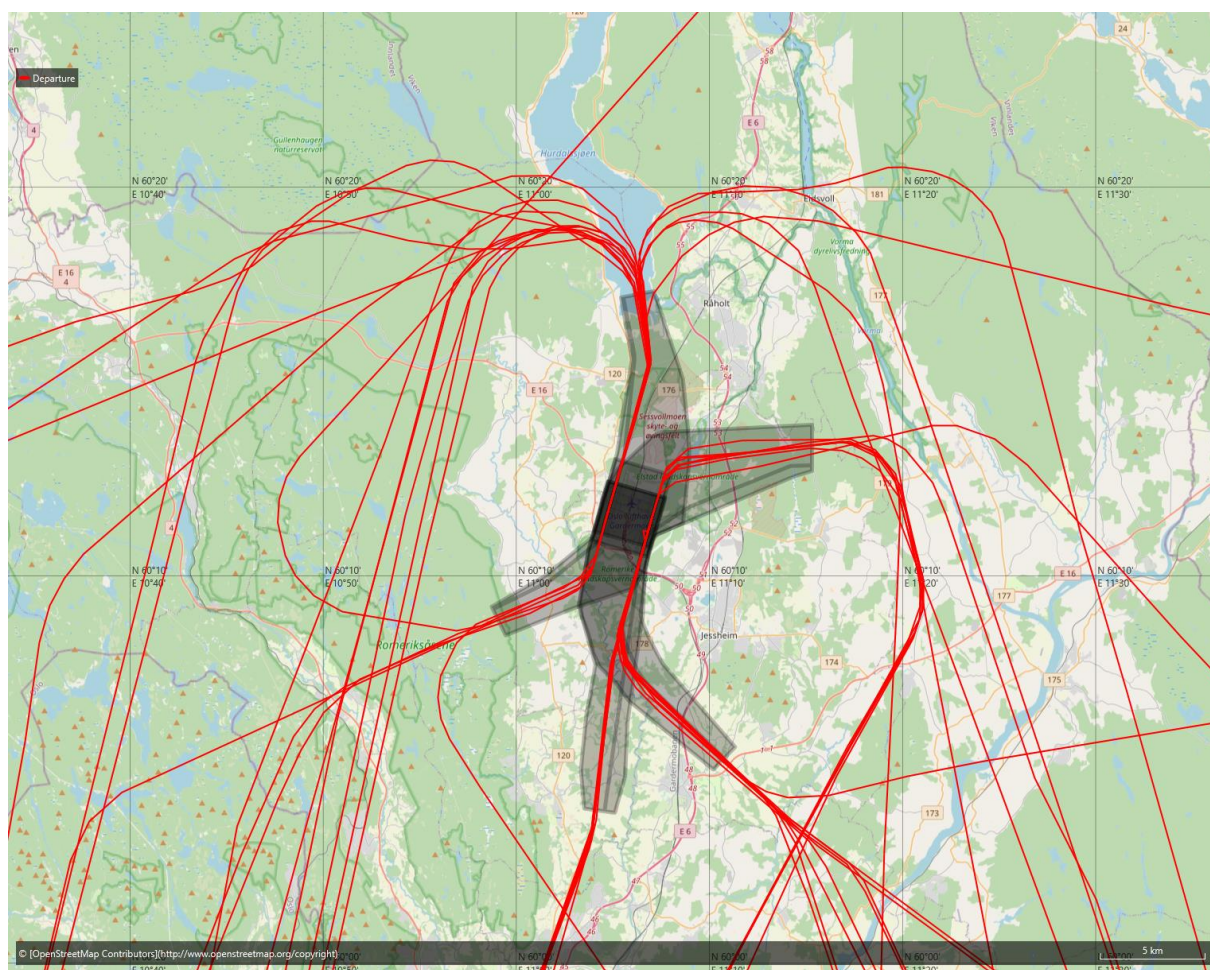
Figur 51. Avganger, SAS, Totalt - 733 flygninger
B737-700 (507), B737-800 (226)



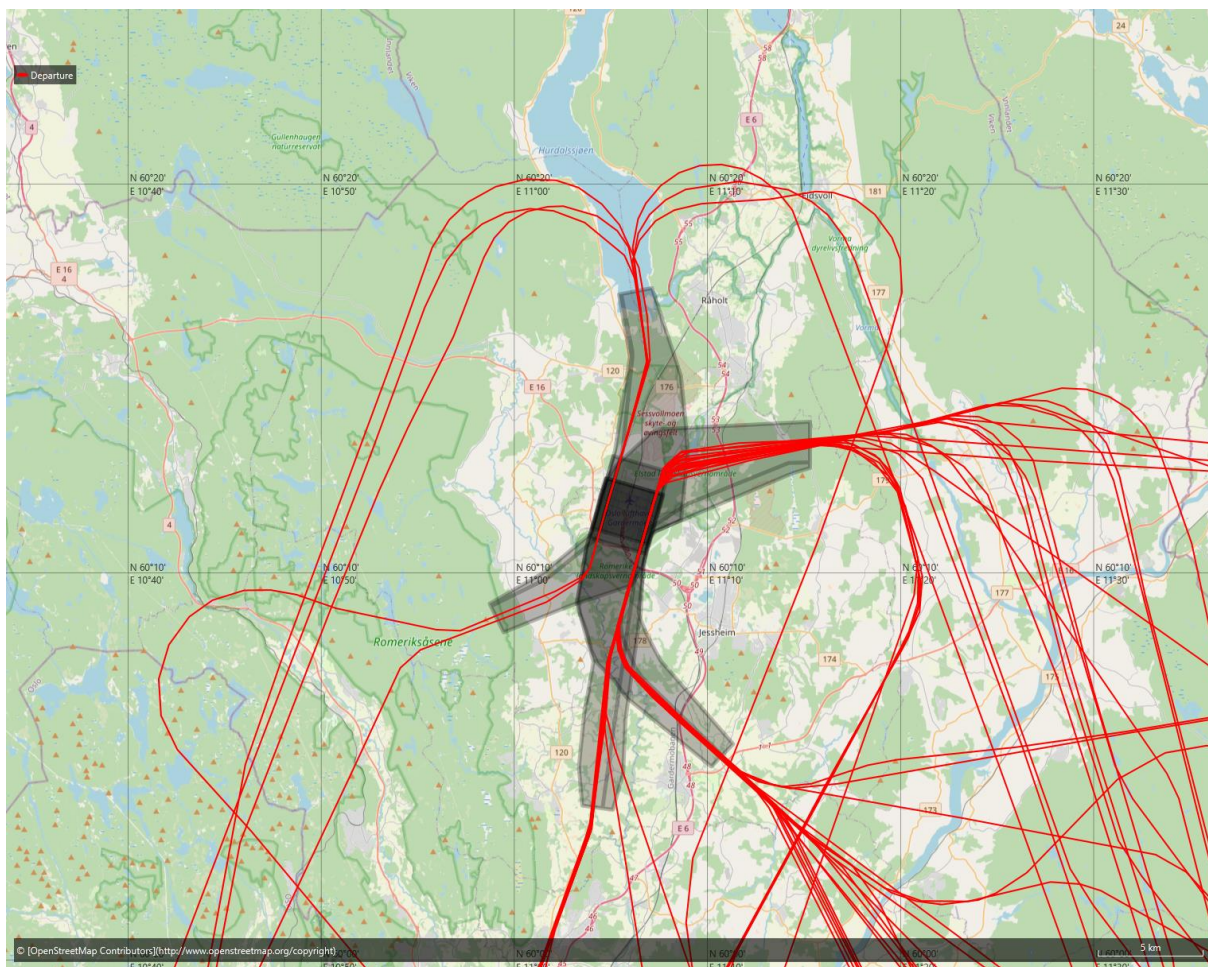
Figur 52. Avganger, Swiss - 40 flygninger
A320 (1), A321 (1), A20N (2), BCS3 (31), BCS1 (5),



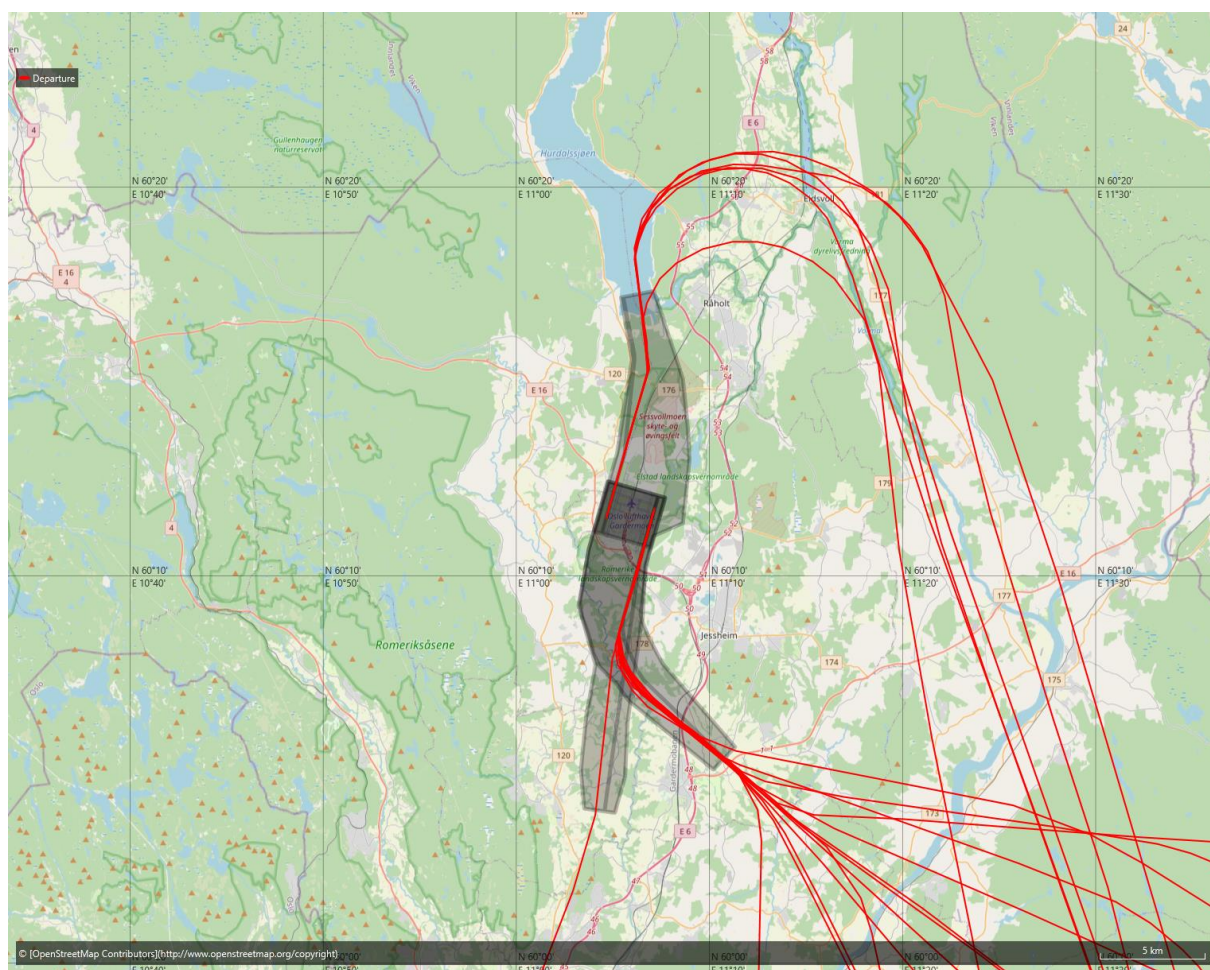
Figur 53. Avganger, TAP Portugal - 26 flygninger
A320 (5), A20N (10), A21N (9), A321 (2)



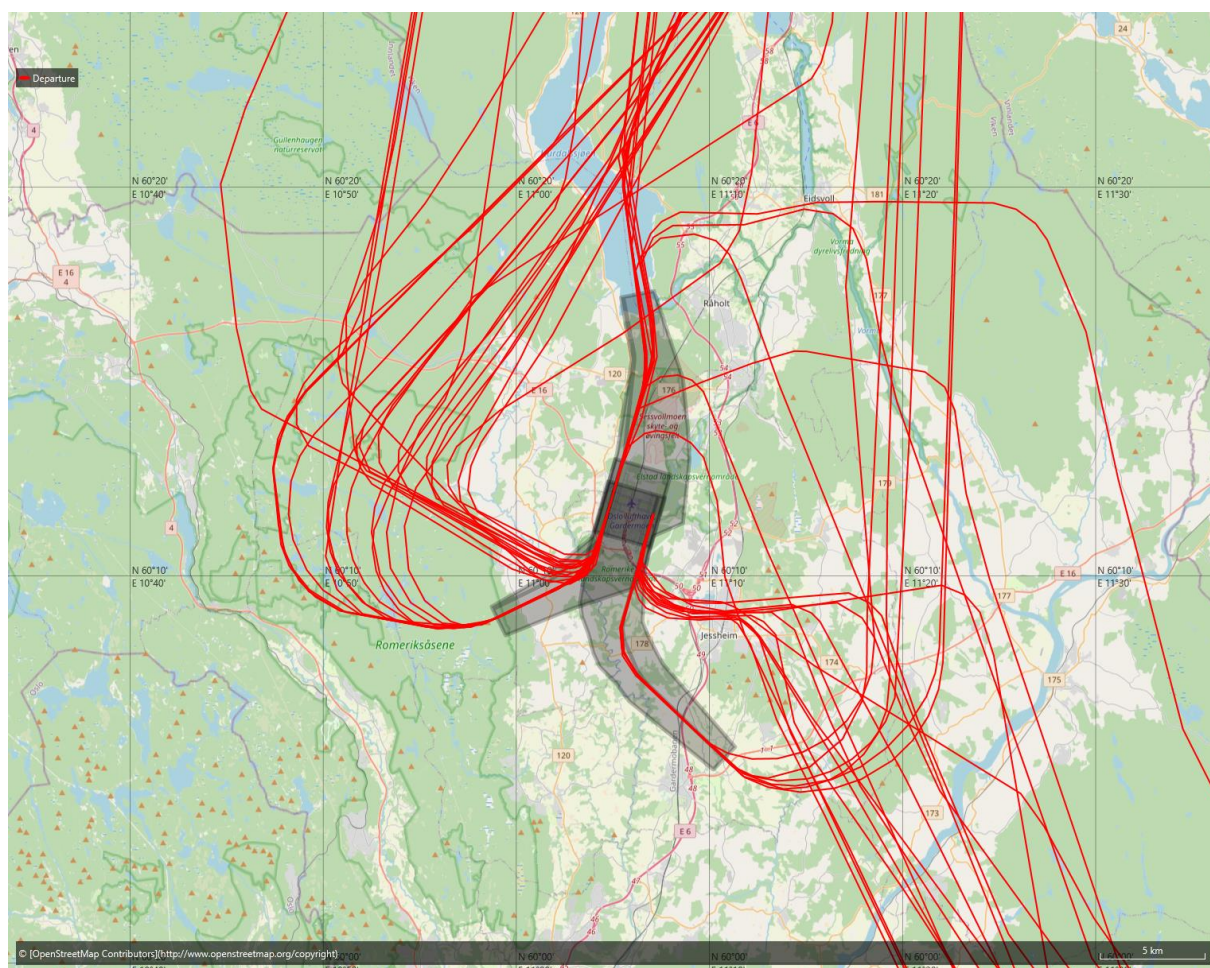
Figur 54. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia - 49 flygninger
A330-200 (14), A330-300 (2), A321 (33),



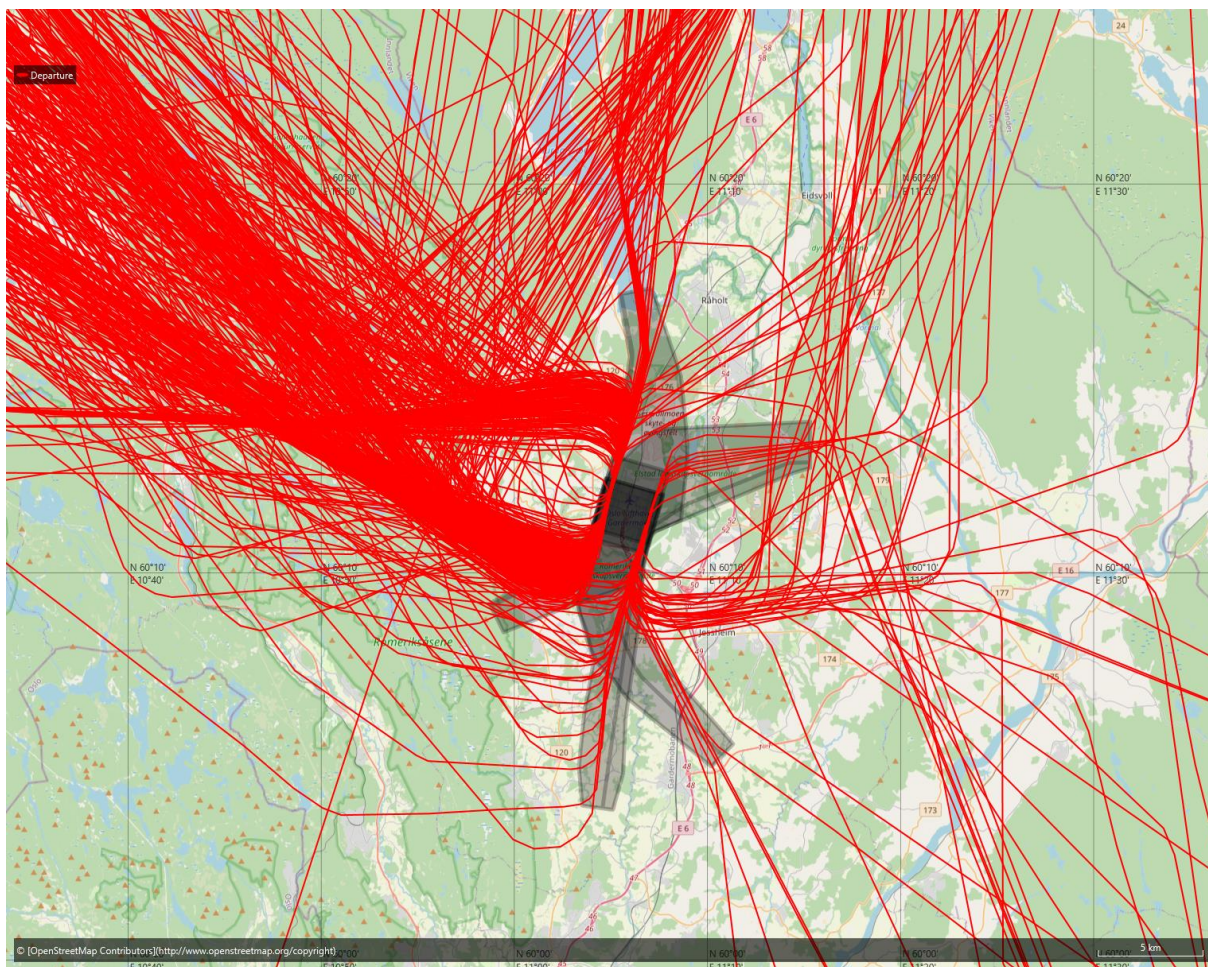
Figur 55. Avganger, Turkish Airlines - 66 flygninger
A330-200 (9), A21N (42), A330-300 (11), A321 (4)



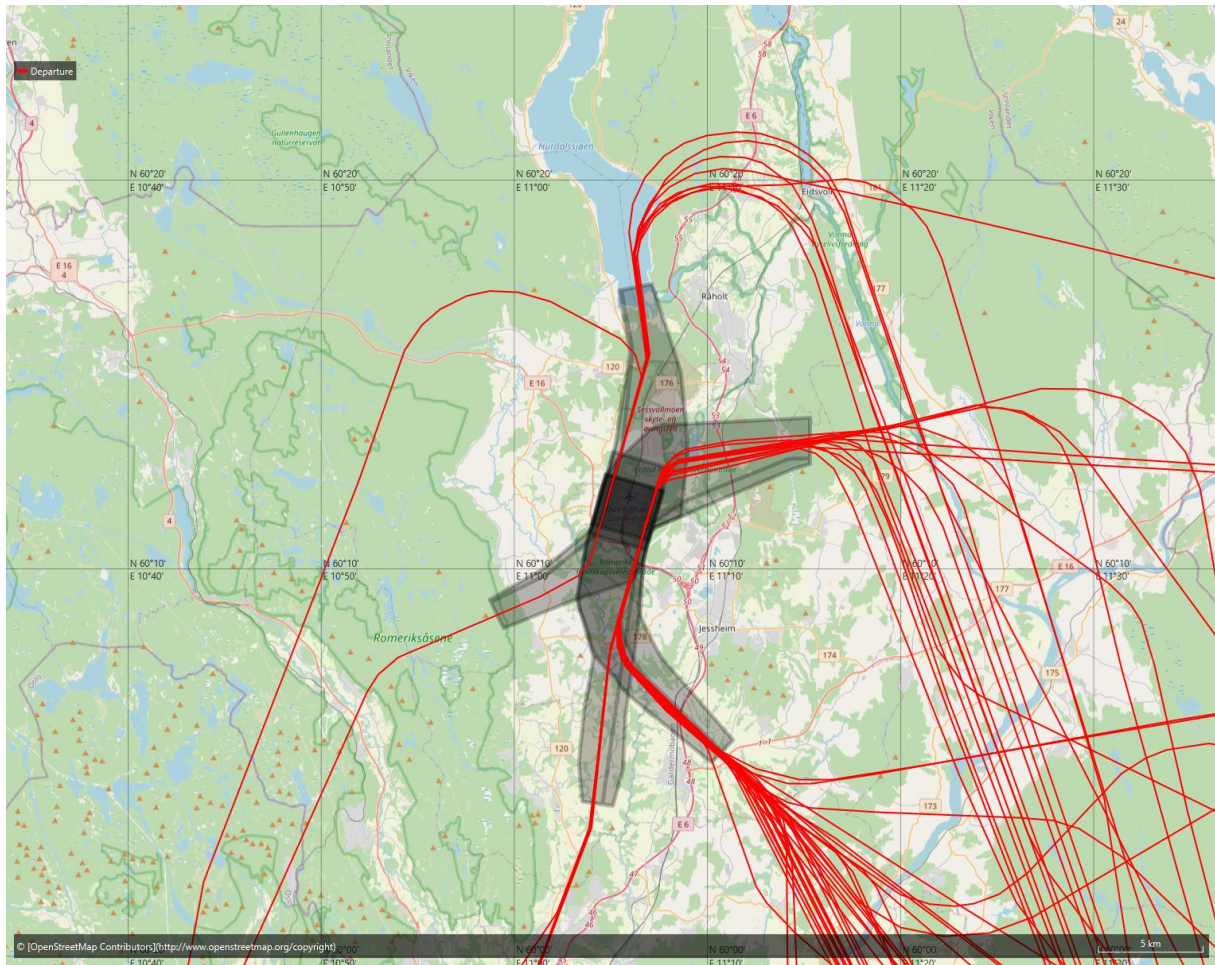
Figur 56. Avganger, United Parcel Service - 20 flygninger B767-300 (20),



Figur 57. Avganger, West Air Sweden - 60 flygninger
ATP (33), CRJ-200 (27)



Figur 58. Avganger, Widerøe - 591 flygninger
DHC-8-100 (526), DHC-8-300 (22), DHC-8-200 (43),



Figur 59. Avganger, Wizz Air Hungary - 65 flygninger
A320 (12), A321 (15), A21N (38)

VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER

NMT001 – Mogreina

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2022	100	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	66	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	21	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	96	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	119	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	134	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	68	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	133	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	100	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	99	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	41	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	129	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	21	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	50	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	125	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	82	0	5	0	54	T	89.2	28.9
20/05/2022	0	0	0	113	100		54.4	52.3
21/05/2022	71	0	54	5	100		48.6	42.0
22/05/2022	67	0	53	0	100		46.8	38.4
23/05/2022	146	0	119	1	100		50.0	42.4
24/05/2022	94	0	52	0	94	W	52.0	40.9
25/05/2022	62	0	48	0	97	W	48.7	38.3
26/05/2022	10	0	7	30	100		50.4	46.0
27/05/2022	0	0	0	34	100		51.1	45.0
28/05/2022	0	0	0	47	84	W	51.7	47.5
29/05/2022	0	0	0	81	100		52.0	50.2
30/05/2022	18	0	14	23	100		52.1	46.3
31/05/2022	0	0	0	86	100		53.7	49.9
Sum	1852	0	352	420	40		*	*

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

NMT001 – Mogreina

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	2	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	2	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	0	0	0	0	13	T	*	*
20/05/2022	0	0	0	0	100		43.6	
21/05/2022	0	0	0	0	100		44.6	
22/05/2022	0	0	0	0	100		41.3	
23/05/2022	0	0	0	0	99	T	46.8	
24/05/2022	0	0	0	0	100		47.2	
25/05/2022	1	0	1	0	100		45.4	23.1
26/05/2022	2	0	0	0	100		44.9	
27/05/2022	0	0	0	0	100		63.0	
28/05/2022	0	0	0	0	100		43.1	
29/05/2022	0	0	0	0	100		45.2	
30/05/2022	0	0	0	0	100		48.3	
31/05/2022	0	0	0	0	100		46.0	
Sum	11	0	1	0	39		*	*

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

NMT003 – Trugstad gård

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)]
01/05/2022	146	0	2	94	100		59.2	53.4
02/05/2022	83	0	1	64	100		52.5	51.4
03/05/2022	29	0	1	19	100		48.5	45.2
04/05/2022	155	0	0	95	100		56.0	52.8
05/05/2022	158	0	0	120	100		55.3	54.1
06/05/2022	184	0	0	97	97	W	56.6	53.2
07/05/2022	0	0	0	0	97	W	44.8	
08/05/2022	119	0	2	68	100		51.2	49.6
09/05/2022	177	0	0	90	75	W	56.4	53.1
10/05/2022	202	0	0	63	88	W	54.2	50.7
11/05/2022	215	0	0	83	69	W	58.1	54.8
12/05/2022	276	0	0	19	100		53.1	45.6
13/05/2022	194	0	0	136	97	W	56.8	55.0
14/05/2022	0	0	0	0	100		45.0	
15/05/2022	27	0	3	20	100		50.0	47.7
16/05/2022	0	0	0	0	100		46.2	
17/05/2022	92	0	0	66	100		52.0	51.0
18/05/2022	181	0	0	119	100		55.2	52.9
19/05/2022	147	0	0	86	100		54.2	53.2
20/05/2022	0	0	5	0	100		47.6	31.2
21/05/2022	86	0	0	53	100		55.2	54.5
22/05/2022	229	0	0	57	100		53.4	51.7
23/05/2022	173	0	0	141	100		55.8	54.9
24/05/2022	217	0	0	87	94	W	54.1	52.4
25/05/2022	245	0	1	60	97	W	53.6	51.7
26/05/2022	45	0	2	1	100		48.4	35.6
27/05/2022	0	0	1	0	100		45.5	24.0
28/05/2022	0	0	0	0	84	W	45.5	
29/05/2022	1	0	2	0	100		47.2	24.0
30/05/2022	209	0	1	24	100		53.2	49.1
31/05/2022	0	0	2	0	100		47.5	29.7
Sum	3590	0	23	1662	97		53.6	50.9

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

NMT003 – Trugstad gård

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)]
01/05/2022	15	0	0	0	100		37.8	
02/05/2022	13	0	1	4	99	T	44.4	42.4
03/05/2022	0	0	3	0	100		39.5	28.7
04/05/2022	10	0	2	0	100		38.3	26.4
05/05/2022	8	0	0	7	100		47.0	46.3
06/05/2022	12	0	1	3	100		46.5	44.6
07/05/2022	8	0	0	1	100		48.6	48.3
08/05/2022	14	0	0	1	100		41.6	38.3
09/05/2022	18	0	0	6	100		44.7	42.8
10/05/2022	21	0	0	5	100		46.5	42.4
11/05/2022	17	0	0	5	100		46.0	43.8
12/05/2022	24	0	0	4	100		44.2	42.9
13/05/2022	20	0	0	6	100		42.8	40.2
14/05/2022	5	0	0	2	100		44.5	43.9
15/05/2022	0	0	1	0	100		38.8	23.9
16/05/2022	0	0	3	0	100		40.1	32.2
17/05/2022	1	0	1	0	100		36.2	20.9
18/05/2022	15	0	0	8	100		45.0	43.1
19/05/2022	15	0	1	0	100		37.3	19.3
20/05/2022	0	0	2	0	100		41.9	37.4
21/05/2022	0	0	2	2	100		47.7	41.5
22/05/2022	14	0	11	7	100		47.3	46.5
23/05/2022	24	0	0	3	100		43.2	40.1
24/05/2022	17	0	0	9	100		46.8	45.3
25/05/2022	16	0	0	7	100		47.2	46.1
26/05/2022	11	0	0	6	100		50.1	45.2
27/05/2022	1	0	4	0	100		40.2	31.3
28/05/2022	0	0	4	0	100		40.0	28.3
29/05/2022	0	0	3	0	100		40.9	28.7
30/05/2022	0	0	3	0	99	T	45.0	33.1
31/05/2022	0	0	2	0	100		40.6	25.2
Sum	299	0	44	86	100		44.7	42.0

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

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2022	158	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	164	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	160	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	175	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	175	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	185	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	86	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	164	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	177	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	202	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	215	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	276	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	194	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	75	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	153	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	145	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	116	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	181	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	165	0	21	0	63	T	86.6	64.7
20/05/2022	168	0	0	199	100		72.2	69.5
21/05/2022	91	0	86	12	100		72.0	70.3
22/05/2022	229	0	228	0	100		74.7	73.7
23/05/2022	173	0	175	5	100		73.7	72.4
24/05/2022	217	0	209	6	94	W	74.9	73.9
25/05/2022	245	0	244	5	97	T W	75.6	74.7
26/05/2022	108	0	46	136	100		72.6	70.9
27/05/2022	60	0	0	199	100		71.1	68.3
28/05/2022	92	0	0	81	84	W	70.1	66.1
29/05/2022	150	0	0	205	100		71.3	68.6
30/05/2022	242	0	211	71	100		74.8	73.7
31/05/2022	153	0	0	188	100		71.5	68.5
Sum	5094	0	1220	1107	40		*	*

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

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2022	27	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	14	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	9	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	16	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	9	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	17	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	8	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	28	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	21	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	21	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	17	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	24	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	20	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	11	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	9	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	3	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	15	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	18	0	0	0	13	T	*	*
20/05/2022	14	0	0	12	100		68.9	63.1
21/05/2022	6	0	0	1	100		67.6	54.1
22/05/2022	33	0	14	0	100		69.8	66.0
23/05/2022	24	0	14	0	99	T	70.8	65.1
24/05/2022	19	0	13	0	100		70.1	65.2
25/05/2022	16	0	11	0	100		70.8	65.3
26/05/2022	11	0	2	0	100		69.6	56.3
27/05/2022	9	0	0	12	100		68.3	58.4
28/05/2022	8	0	0	8	100		68.0	56.6
29/05/2022	14	0	0	13	100		68.4	59.7
30/05/2022	8	0	0	9	99	T	68.3	58.7
31/05/2022	8	0	0	14	100		68.9	61.8
Sum	462	0	54	69	39		*	*

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)]
01/05/2022	100	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	66	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	21	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	96	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	119	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	134	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	68	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	133	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	100	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	99	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	41	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	129	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	21	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	50	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	125	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	82	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2022	71	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2022	67	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2022	146	0	0	134	99	T	69.2	67.6
24/05/2022	94	0	0	187	94	W	70.8	70.3
25/05/2022	62	0	0	224	97	T W	71.2	70.5
26/05/2022	10	0	131	69	100		73.3	73.2
27/05/2022	0	0	196	0	100		74.2	74.0
28/05/2022	0	0	62	0	84	W	70.4	69.7
29/05/2022	0	0	143	0	100		72.3	72.0
30/05/2022	18	0	59	187	100		72.3	72.0
31/05/2022	0	0	158	0	100		72.8	72.6
Sum	1852	0	749	801	28		*	*

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)]
01/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	2	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	2	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2022	0	0	0	0	99	T	61.5	
24/05/2022	0	0	0	6	100		63.6	62.1
25/05/2022	1	0	0	6	100		62.9	61.2
26/05/2022	2	0	11	5	100		65.5	64.7
27/05/2022	0	0	7	0	100		63.5	61.9
28/05/2022	0	0	15	0	100		66.7	66.0
29/05/2022	0	0	14	0	100		66.4	65.6
30/05/2022	0	0	14	0	99	T	66.7	66.3
31/05/2022	0	0	9	0	100		64.4	63.4
Sum	11	0	70	17	29		*	*

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

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2022	12	0	12	109	100		60.0	59.7
02/05/2022	81	0	82	75	100		60.1	59.7
03/05/2022	131	0	132	24	100		57.2	56.6
04/05/2022	20	0	19	113	100		60.5	60.0
05/05/2022	17	0	17	137	100		61.6	61.2
06/05/2022	1	0	0	116	97	W	62.1	60.3
07/05/2022	86	0	79	0	97	W	54.4	53.5
08/05/2022	45	0	45	80	100		59.8	58.4
09/05/2022	0	0	0	106	75	W	61.1	60.6
10/05/2022	0	0	0	80	88	W	59.9	59.2
11/05/2022	0	0	0	95	69	W	61.9	61.4
12/05/2022	0	0	0	36	100		55.8	53.4
13/05/2022	0	0	0	156	97	W	62.6	62.0
14/05/2022	75	0	81	3	100		55.7	53.4
15/05/2022	126	0	126	21	100		58.3	57.1
16/05/2022	145	0	144	2	100		55.6	54.8
17/05/2022	24	0	24	74	100		59.5	58.9
18/05/2022	0	0	0	141	100		61.3	60.8
19/05/2022	18	0	18	107	100		61.0	60.7
20/05/2022	168	0	167	3	100		57.7	56.9
21/05/2022	5	0	5	59	100		61.4	60.0
22/05/2022	0	0	0	63	100		60.8	58.9
23/05/2022	0	0	0	164	100		62.6	62.1
24/05/2022	0	0	0	106	94	W	61.1	60.6
25/05/2022	0	0	1	73	97	W	59.7	59.0
26/05/2022	63	0	63	3	100		55.2	54.0
27/05/2022	60	0	60	4	100		55.4	54.1
28/05/2022	92	0	72	0	84	W	57.2	54.8
29/05/2022	149	0	150	0	100		57.8	56.6
30/05/2022	33	0	31	31	100		58.7	57.1
31/05/2022	153	0	153	0	100		58.1	57.2
Sum	1504	0	1481	1981	97		59.7	58.9

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)]
01/05/2022	12	0	0	0	100		51.4	
02/05/2022	1	0	1	4	99	T	50.8	47.6
03/05/2022	9	0	10	0	100		50.0	48.1
04/05/2022	6	0	8	2	100		48.5	46.6
05/05/2022	1	0	1	8	100		53.8	53.3
06/05/2022	5	0	6	4	100		52.5	52.0
07/05/2022	0	0	1	1	100		59.0	51.6
08/05/2022	14	0	15	1	100		51.7	50.6
09/05/2022	3	0	3	9	100		53.0	51.6
10/05/2022	0	0	0	7	100		51.8	50.1
11/05/2022	0	0	0	9	100		53.6	50.9
12/05/2022	0	0	0	6	100		51.8	50.5
13/05/2022	0	0	0	7	100		50.7	47.5
14/05/2022	0	0	0	1	100		59.4	47.7
15/05/2022	11	0	11	0	100		63.9	48.6
16/05/2022	9	0	10	0	100		53.6	47.7
17/05/2022	2	0	2	0	100		51.5	41.0
18/05/2022	0	0	2	10	100		55.1	52.4
19/05/2022	3	0	3	3	100		53.2	46.1
20/05/2022	14	0	16	0	100		51.9	50.4
21/05/2022	6	0	6	2	100		53.9	49.9
22/05/2022	19	0	20	7	100		59.5	55.5
23/05/2022	0	0	0	3	100		51.2	47.2
24/05/2022	2	0	2	11	100		56.6	54.1
25/05/2022	0	0	0	10	100		56.3	52.3
26/05/2022	0	0	0	6	100		53.6	52.1
27/05/2022	8	0	8	0	100		56.3	48.0
28/05/2022	8	0	10	0	100		51.6	49.7
29/05/2022	14	0	15	0	100		69.7	49.8
30/05/2022	8	0	7	0	99	T	54.3	48.6
31/05/2022	8	0	10	0	100		51.9	49.8
Sum	163	0	167	111	100		58.0	50.4

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)]
01/05/2022	146	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	83	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	29	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	155	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	158	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	184	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	119	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	177	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	202	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	215	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	276	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	194	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	27	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	92	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	181	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	147	0	0	0	43	T	*	*
20/05/2022	0	0	0	180	100		56.5	54.9
21/05/2022	86	0	3	8	100		49.6	42.7
22/05/2022	229	0	3	0	100		50.3	37.5
23/05/2022	173	0	0	0	100		48.6	
24/05/2022	217	0	3	0	94	W	52.1	30.3
25/05/2022	245	0	8	1	97	W	51.8	42.1
26/05/2022	45	0	1	118	100		55.9	54.2
27/05/2022	0	0	0	196	100		57.5	56.3
28/05/2022	0	0	0	84	84	W	57.1	52.9
29/05/2022	1	0	0	194	100		56.6	55.2
30/05/2022	209	0	9	70	100		54.6	51.8
31/05/2022	0	0	0	169	100		56.5	55.3
Sum	3590	0	27	1020	39		*	*

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

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2022	15	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	13	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	10	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	8	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	12	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	8	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	14	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	18	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	21	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	17	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	24	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	20	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	15	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	15	0	0	0	13	T	*	*
20/05/2022	0	0	0	11	100		48.5	46.7
21/05/2022	0	0	0	1	100		43.8	36.6
22/05/2022	14	0	0	0	100		43.1	
23/05/2022	24	0	0	0	99	T	48.1	
24/05/2022	17	0	0	0	100		44.3	
25/05/2022	16	0	0	0	100		44.0	
26/05/2022	11	0	0	0	100		44.5	
27/05/2022	1	0	0	12	100		49.8	46.9
28/05/2022	0	0	0	8	100		47.2	44.1
29/05/2022	0	0	0	17	100		48.9	47.5
30/05/2022	0	0	0	9	100		48.9	45.5
31/05/2022	0	0	0	16	100		49.1	47.4
Sum	299	0	0	74	39		*	*

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

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2022	246	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	149	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	50	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	251	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	277	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	318	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	187	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	310	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	302	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	314	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	317	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	323	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	48	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	142	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	306	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	229	0	6	0	46	T	*	*
20/05/2022	0	0	0	90	100		52.0	45.7
21/05/2022	157	0	96	10	100		53.8	51.9
22/05/2022	296	0	233	0	100		56.8	55.3
23/05/2022	319	0	186	6	100		56.4	54.3
24/05/2022	311	0	220	6	94	W	56.7	55.2
25/05/2022	307	0	254	5	97	W	58.5	56.6
26/05/2022	55	0	46	75	100		53.6	50.9
27/05/2022	0	0	0	117	100		54.5	48.6
28/05/2022	0	0	0	45	84	W	53.9	45.2
29/05/2022	1	0	0	124	100		53.2	47.3
30/05/2022	227	0	210	40	100		56.2	54.7
31/05/2022	0	0	0	82	100		52.3	45.8
Sum	5442	0	1251	600	39		*	*

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)]
01/05/2022	15	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	14	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	10	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	10	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	13	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	8	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	14	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	19	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	21	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	19	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	24	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	21	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	15	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	15	0	0	0	13	T	*	*
20/05/2022	0	0	0	5	100		48.7	39.0
21/05/2022	0	0	0	1	100		46.2	29.0
22/05/2022	14	0	14	0	100		49.5	46.5
23/05/2022	24	0	22	0	99	T	51.4	47.9
24/05/2022	17	0	20	0	100		50.9	48.5
25/05/2022	17	0	19	0	100		52.0	48.7
26/05/2022	13	0	13	0	100		49.4	45.9
27/05/2022	1	0	0	8	100		48.7	39.0
28/05/2022	0	0	0	4	100		47.9	33.9
29/05/2022	0	0	0	6	100		47.4	36.3
30/05/2022	0	0	0	5	100		49.4	35.7
31/05/2022	0	0	2	9	100		50.2	39.4
Sum	310	0	90	38	39		*	*

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

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2022	100	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	66	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	21	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	96	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	119	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	134	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	68	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	133	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	100	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	99	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	41	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	129	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	21	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	50	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	125	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	82	0	6	0	41	T	*	*
20/05/2022	0	0	0	104	100		53.9	52.0
21/05/2022	71	0	73	5	100		51.1	49.5
22/05/2022	67	0	68	0	100		50.2	48.4
23/05/2022	146	0	145	1	100		53.3	51.7
24/05/2022	94	0	83	0	94	W	53.1	49.9
25/05/2022	62	0	58	0	97	W	51.1	47.8
26/05/2022	10	0	10	25	100		50.1	46.1
27/05/2022	0	0	0	33	100		51.6	43.9
28/05/2022	0	0	0	44	84	W	51.9	46.6
29/05/2022	0	0	0	66	100		51.8	49.1
30/05/2022	18	0	19	22	100		50.6	46.8
31/05/2022	0	0	0	72	100		53.0	48.6
Sum	1852	0	462	372	39		*	*

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

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	2	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	2	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	0	0	0	0	13	T	*	*
20/05/2022	0	0	0	0	100		43.3	
21/05/2022	0	0	0	0	100		41.9	
22/05/2022	0	0	0	0	100		40.5	
23/05/2022	0	0	0	0	99	T	43.3	
24/05/2022	0	0	0	0	100		44.4	
25/05/2022	1	0	1	0	100		43.6	31.7
26/05/2022	2	0	2	0	100		42.5	33.8
27/05/2022	0	0	0	0	100		43.0	
28/05/2022	0	0	0	0	100		41.6	
29/05/2022	0	0	0	0	100		43.0	
30/05/2022	0	0	0	0	100		46.3	
31/05/2022	0	0	0	0	100		44.2	
Sum	11	0	3	0	39		*	*

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

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2022	12	0	12	77	100		53.7	49.7
02/05/2022	81	0	82	63	100		57.0	56.0
03/05/2022	131	0	131	16	100		57.7	57.3
04/05/2022	20	0	19	84	100		53.9	51.9
05/05/2022	17	0	17	98	100		53.2	50.9
06/05/2022	1	0	0	98	97	W	55.2	48.0
07/05/2022	86	0	78	0	97	W	56.5	56.0
08/05/2022	45	0	45	43	100		60.8	53.8
09/05/2022	0	0	0	64	75	W	52.8	47.6
10/05/2022	0	0	0	54	88	W	52.7	46.7
11/05/2022	0	0	0	70	69	W	54.9	48.9
12/05/2022	0	0	0	82	100		54.0	47.1
13/05/2022	0	0	0	113	97	W	55.0	50.3
14/05/2022	75	0	85	3	100		57.0	56.4
15/05/2022	126	0	126	14	100		58.5	58.0
16/05/2022	145	0	144	2	100		58.0	57.7
17/05/2022	24	0	24	48	100		53.0	51.8
18/05/2022	0	0	0	103	100		57.5	48.9
19/05/2022	18	0	18	82	100		55.2	53.7
20/05/2022	168	0	169	3	100		60.9	60.0
21/05/2022	5	0	5	46	100		57.3	50.7
22/05/2022	0	0	0	57	100		57.8	46.2
23/05/2022	0	0	0	126	100		53.5	49.8
24/05/2022	0	0	0	80	94	W	56.0	47.8
25/05/2022	0	0	1	72	97	W	56.3	48.1
26/05/2022	63	0	64	9	100		59.3	56.9
27/05/2022	60	0	62	4	100		59.1	57.9
28/05/2022	92	0	75	0	84	W	59.4	58.7
29/05/2022	149	0	151	0	100		60.8	60.3
30/05/2022	33	0	31	41	100		56.2	53.9
31/05/2022	153	0	153	0	100		60.9	60.5
Sum	1504	0	1492	1552	97		57.4	55.2

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)]
01/05/2022	12	0	11	1	100		52.0	50.9
02/05/2022	1	0	1	3	99	T	42.6	38.0
03/05/2022	9	0	11	0	100		51.8	51.4
04/05/2022	6	0	7	0	100		50.0	49.8
05/05/2022	1	0	1	7	100		47.0	45.9
06/05/2022	5	0	6	2	100		49.8	49.0
07/05/2022	0	0	1	1	100		44.9	43.9
08/05/2022	14	0	15	1	100		52.7	52.4
09/05/2022	3	0	3	4	100		47.2	46.1
10/05/2022	0	0	0	3	100		46.8	37.3
11/05/2022	0	0	0	4	100		52.3	45.9
12/05/2022	0	0	0	3	100		53.2	44.3
13/05/2022	0	0	0	2	100		50.4	32.9
14/05/2022	0	0	0	1	100		42.1	36.8
15/05/2022	11	0	11	0	100		53.1	52.1
16/05/2022	9	0	10	0	100		51.9	50.9
17/05/2022	2	0	2	0	100		47.8	43.8
18/05/2022	0	0	2	6	100		49.9	46.0
19/05/2022	3	0	3	0	100		50.1	47.4
20/05/2022	14	0	16	0	100		54.9	53.7
21/05/2022	6	0	6	3	100		52.2	48.2
22/05/2022	19	0	20	5	100		56.8	55.0
23/05/2022	0	0	0	2	100		54.4	35.0
24/05/2022	2	0	2	5	100		49.2	47.2
25/05/2022	0	0	0	7	100		54.1	40.7
26/05/2022	0	0	0	5	100		58.1	38.6
27/05/2022	8	0	10	0	100		61.2	53.3
28/05/2022	8	0	9	0	100		55.7	53.4
29/05/2022	14	0	15	0	100		56.3	54.0
30/05/2022	8	0	7	0	99	T	56.7	52.4
31/05/2022	8	0	10	0	100		56.1	52.7
Sum	163	0	179	65	100		53.7	49.8

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

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2022	12	0	13	127	100		54.8	53.5
02/05/2022	81	0	68	77	100		56.2	55.0
03/05/2022	131	0	121	22	100		56.0	55.5
04/05/2022	20	0	35	125	100		55.4	54.8
05/05/2022	17	0	18	144	100		55.2	54.6
06/05/2022	1	0	0	180	97	W	56.6	55.7
07/05/2022	86	0	91	0	97	W	54.7	54.1
08/05/2022	45	0	51	93	100		54.7	53.9
09/05/2022	0	0	0	104	75	W	54.2	53.4
10/05/2022	0	0	0	139	88	W	54.7	53.9
11/05/2022	0	0	0	123	69	W	55.6	55.2
12/05/2022	0	0	0	268	100		59.1	57.7
13/05/2022	0	0	0	165	97	W	55.8	55.2
14/05/2022	75	0	97	1	100		55.5	54.7
15/05/2022	126	0	107	15	100		56.1	55.7
16/05/2022	145	0	139	0	100		55.9	55.5
17/05/2022	24	0	32	54	100		52.9	52.5
18/05/2022	0	0	0	153	100		54.8	53.8
19/05/2022	18	0	62	118	100		56.5	55.9
20/05/2022	168	0	159	3	100		57.9	57.5
21/05/2022	5	0	17	118	100		56.3	56.1
22/05/2022	0	0	0	235	100		57.7	57.3
23/05/2022	0	0	0	161	100		54.9	54.4
24/05/2022	0	0	0	171	94	W	56.8	55.7
25/05/2022	0	0	1	208	97	W	58.8	56.8
26/05/2022	63	0	133	69	100		58.9	58.7
27/05/2022	60	0	201	0	100		59.7	59.3
28/05/2022	92	0	71	0	84	W	56.2	54.9
29/05/2022	149	0	144	0	100		57.7	57.3
30/05/2022	33	0	58	180	100		58.9	58.2
31/05/2022	153	0	159	0	100		58.2	57.8
Sum	1504	0	1777	3053	97		56.7	56.0

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)]
01/05/2022	12	0	0	3	100		43.0	41.3
02/05/2022	1	0	8	7	99	T	50.7	50.4
03/05/2022	9	0	13	0	100		49.7	48.7
04/05/2022	6	0	2	0	100		43.5	39.4
05/05/2022	1	0	11	4	100		50.4	49.9
06/05/2022	5	0	0	6	100		48.3	47.2
07/05/2022	0	0	10	0	100		47.3	46.8
08/05/2022	14	0	0	3	100		41.3	37.7
09/05/2022	3	0	0	4	100		44.1	42.9
10/05/2022	0	0	0	9	100		47.3	46.6
11/05/2022	0	0	0	6	100		47.2	46.6
12/05/2022	0	0	0	9	100		49.2	48.9
13/05/2022	0	0	0	3	100		45.6	44.3
14/05/2022	0	0	14	0	100		49.9	49.6
15/05/2022	11	0	16	0	100		50.9	50.3
16/05/2022	9	0	13	0	100		49.7	49.1
17/05/2022	2	0	9	0	100		46.9	46.2
18/05/2022	0	0	0	5	100		43.0	41.0
19/05/2022	3	0	7	0	100		46.9	46.4
20/05/2022	14	0	13	0	100		50.0	49.6
21/05/2022	6	0	8	5	100		51.3	49.4
22/05/2022	19	0	0	7	100		47.8	46.8
23/05/2022	0	0	0	7	100		47.4	46.9
24/05/2022	2	0	0	6	100		47.1	46.0
25/05/2022	0	0	0	6	100		46.4	45.8
26/05/2022	0	0	10	5	100		51.0	50.5
27/05/2022	8	0	7	0	100		49.1	48.2
28/05/2022	8	0	15	0	100		52.0	51.2
29/05/2022	14	0	14	0	100		51.3	50.8
30/05/2022	8	0	15	0	99	T	51.7	51.1
31/05/2022	8	0	9	0	100		49.1	48.2
Sum	163	0	194	95	100		48.8	48.1

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)]
01/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	0	0	32	0	37	T	*	*
20/05/2022	0	0	0	208	100		62.9	62.1
21/05/2022	0	0	87	12	100		60.5	60.3
22/05/2022	0	0	228	0	100		64.2	64.0
23/05/2022	0	0	175	5	100		62.8	62.6
24/05/2022	0	0	210	6	94	W	64.2	64.0
25/05/2022	0	0	246	5	97	W	65.3	65.0
26/05/2022	0	0	46	136	100		62.4	62.3
27/05/2022	0	0	0	210	100		61.9	61.8
28/05/2022	0	0	0	88	84	W	59.5	59.1
29/05/2022	0	0	0	207	100		62.4	61.8
30/05/2022	0	0	211	73	100		64.3	64.1
31/05/2022	0	0	0	193	100		62.3	61.8
Sum	0	0	1235	1143	39		*	*

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)]
01/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2022	0	0	1	0	13	T	*	*
20/05/2022	0	0	0	13	100		55.9	55.4
21/05/2022	0	0	0	2	100		48.1	46.3
22/05/2022	0	0	14	0	100		56.4	56.2
23/05/2022	0	0	23	0	99	T	58.0	57.8
24/05/2022	0	0	20	0	100		57.7	57.5
25/05/2022	0	0	19	0	100		58.0	57.6
26/05/2022	0	0	12	0	100		55.1	54.4
27/05/2022	0	0	1	14	100		53.4	52.9
28/05/2022	0	0	0	8	100		50.5	49.6
29/05/2022	0	0	0	17	100		54.0	53.6
30/05/2022	0	0	0	9	100		52.8	51.6
31/05/2022	0	0	2	17	100		54.9	54.6
Sum	0	0	92	80	39		*	*

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 flygereglene (VFR)
- c) kontrollflyging
- d) ambulansetraffikk
- e) Politiets helikoptertjeneste
- f) nødtraffikk
- 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 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) lufttrafikkjeneste (Air Traffic Service - ATS): en fellesbetegnelse for flygeinformasjonstjenester, varslingstjenester, rådgivningstjenester for lufttrafikk og flygekontrolltjenester (områdekontrolltjenester, innflygingskontrolltjenester og tårnkontrolltjenester)

g) nødtraffikk: 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 tilfredsstillers støykrav etter ICAO Anneks 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 tilfredsstillers 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

luftrafikktaséer 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 avvike fra bestemmelser i denne forskrift der dette er påkrevd av sikkerhetsmessige årsaker.

§ 18 Endring og tilbakekall

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

§ 19 Overtredelsesgebyr

Den som overtrer bestemmelsene i § 6 fjerde eller 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.

