

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
januar 2024**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
januar 2024**

FORORD

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

SAMMENDRAG

- I januar var det i gjennomsnitt
 - 449 flybevegelser per døgn.
 - 2,52 avganger og 5,39 landinger pr. natt mellom kl 00:00 og 06:30.
- Rullebanefordeling mellom registrerte landinger fra sør og avganger mot nord (RWY 01) og registrerte landinger fra nord og avganger mot sør (RWY 19) var for januar 65,2/33,6.
- I løpet av januar ble rusegropa registrert benyttet 4 ganger. Total brukstid var 89 minutter.
- I januar har OSL registrert totalt ingen flystøyrelaterte henvendelser.
- For januar er det totalt registrert:
 - Ingen flygninger som ikke tilfredsstillt kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
 - 11 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.
- For januar er det totalt registrert:
 - 8 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
 - 4 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For januar er det totalt registrert:
 - 48 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,8 % av 6135 testbare jetflyankomster.
 - 69 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 1,1 % av 6135 testbare jetflyankomster.
- For januar er det totalt registrert:
 - 93 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 1,2 % av 5118 testbare jetflyavganger.
 - 17 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 1,0 % av 699 testbare propellflyavganger.

Fra og med januar rapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For januar er det totalt registrert 591 kurvede ankomster.

Gardermoen, 20.02.2024.

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.	
L _{eq} (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/konsem/flyplass/oslo/miljo-og-lokalsamfunn/for-vare-naboer/#!nabosiden-5041>

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

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i januar måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
INGEN	

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

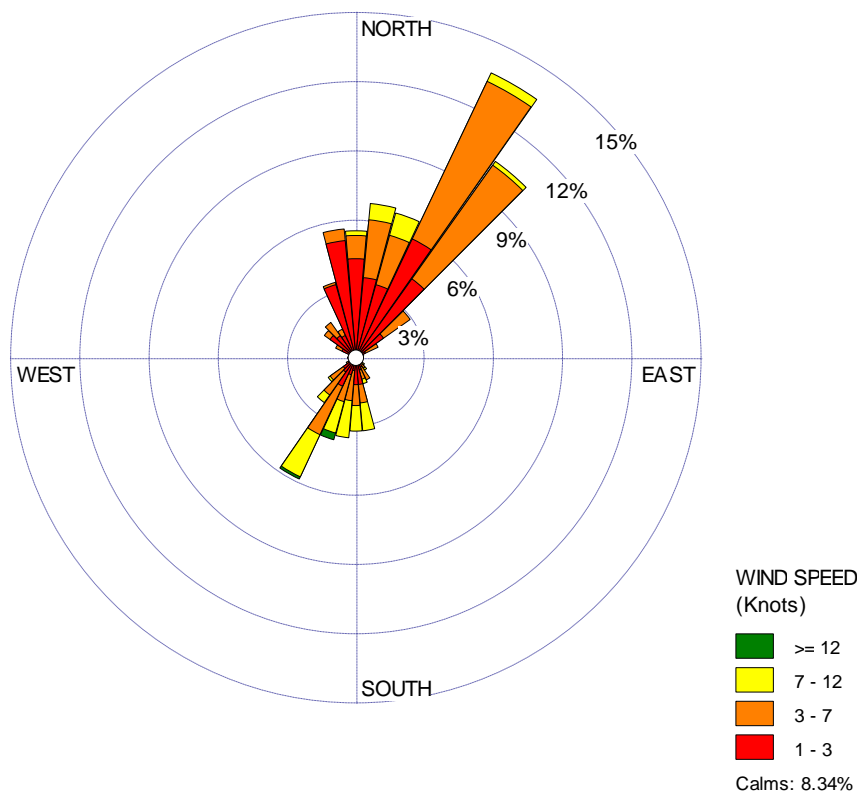
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
4-jan-24	A320	22:15	22:50	30	0	10	40
7-des-23	C130J	17:50	18:35	15	10	1	26
11-jan-24	C130J	12:45	13:30	3	0	0	3
12-jan-24	C130J	10:45	11:10	12	5	3	20
Sum antall minutter				60	15	14	89

Rusegropa ble rapportert benyttet 4 ganger i løpet av januar. Total akkumulert brukstid var 89 minutter.

4 METEOROLOGI

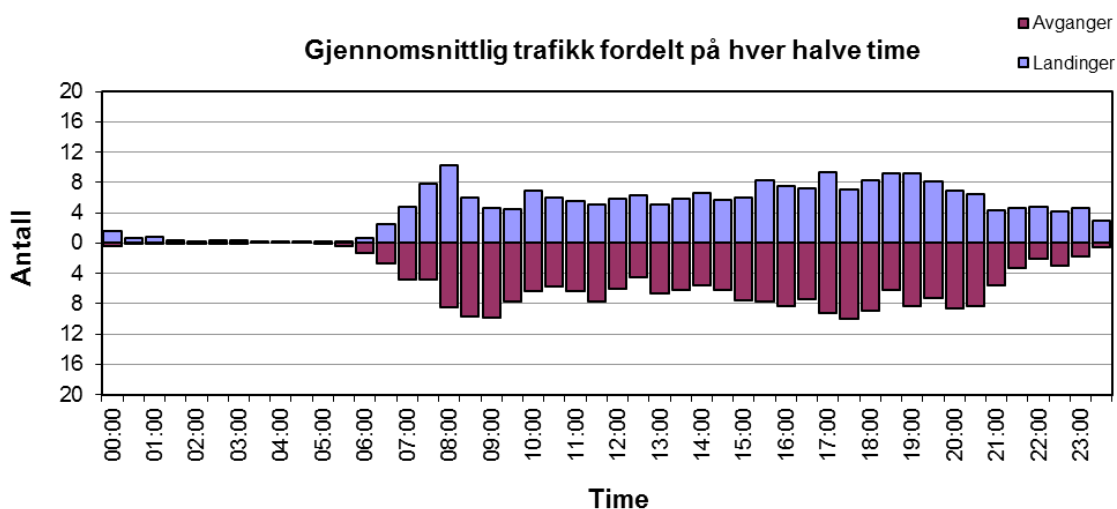
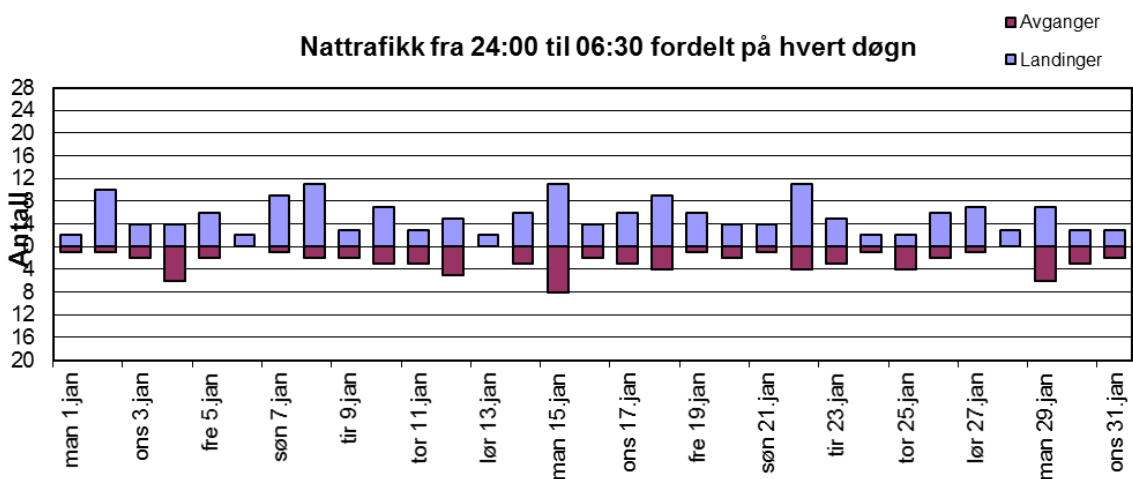
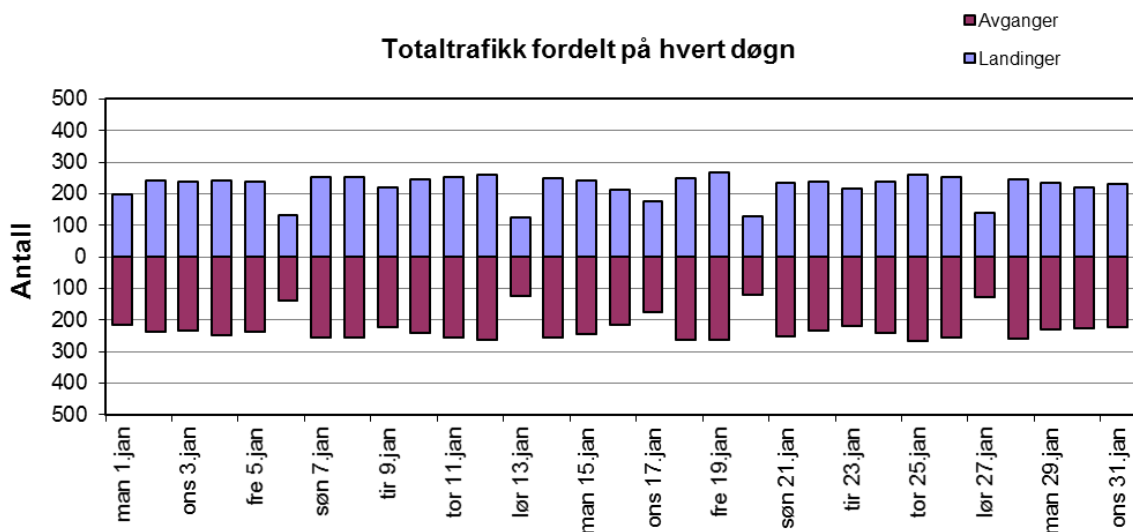
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I januar var det i gjennomsnitt 449 flybevegelser per døgn og 2,52 avganger og 5,39 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



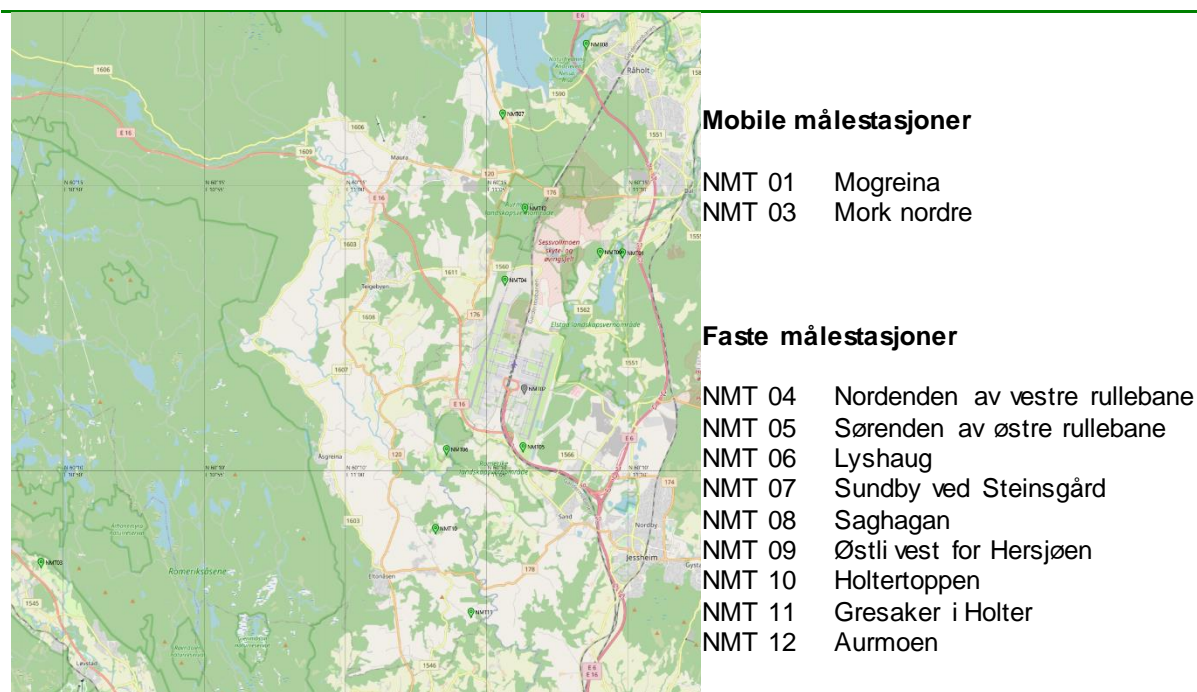
6 STØYMÅLINGER

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

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

6.1 PLASSERING

Figur 1. Plassering av støymålere i januar.



6.2 MÅLERESULTATER

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

Resultater fra januar:

jan.2024	T-1442		
Målestasjoner	L _{den}	L _{natt}	L _{5AS}
NMT001 Mogreina	41,1	31,8	0,0
NMT003 Mork nordre	30,5	25,8	0,0
NMT004 RWY19R	69,7	58,4	88,1
NMT005 RWY01R	73,3	61,8	96,0
NMT006 Lyshaug	54,5	46,3	75,8
NMT007 Steinsgård	52,6	40,1	69,1
NMT008 Saghagen	49,1	39,6	64,5
NMT009 Østli	41,8	32,4	0,0
NMT010 Holtertoppen	56,4	48,7	78,8
NMT011 Gresaker i Holter	58,0	46,4	74,0
NMT012 Aurmoen	61,4	49,9	80,0

Resultater fra siste tre måneder:

nov.2023 t.o.m jan.2024	T-1442		
Målestasjoner	L _{den}	L _{natt}	L _{5AS}
NMT001 Mogreina	41,1	31,8	0,0
NMT003 Mork nordre	30,5	25,8	0,0
NMT004 RWY19R	69,7	58,4	88,1
NMT005 RWY01R	73,3	61,8	96,0
NMT006 Lyshaug	54,5	46,3	75,8
NMT007 Steinsgård	52,6	40,1	69,1
NMT008 Saghagen	49,1	39,6	64,5
NMT009 Østli	41,8	32,4	0,0
NMT010 Holtertoppen	56,4	48,7	78,8
NMT011 Gresaker i Holter	58,0	46,4	74,0
NMT012 Aurmoen	61,4	49,9	80,0

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 januar måned.

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

Dato	Avgangstid	A.D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
tor 4. jan	00:16	Departure	01L	QTR8230	A7BFK	B77L	99.2
tor 4. jan	00:22	Departure	01L	WZZ8809	HALXN	A321	95.4
man 8. jan	00:11	Departure	01L	NOZ436	LNNOD	B738	93.6
fre 12. jan	00:15	Departure	01L	WZZ6868	HALTD	A321	95.4
man 15. jan	01:44	Departure	01L	NOZ4DG	SERRP	B738	93.6
lør 20. jan	01:35	Departure	01L	AZG9602	4KBCI	B744	98.0
søn 21. jan	00:29	Departure	19R	ETH3748	ETAVN	B77L	97.9
man 22. jan	00:00	Departure	19R	NOZ648	LNNIG	B738	93.6
man 22. jan	01:00	Departure	19R	NOZ550	LNNHA	B738	93.6
man 22. jan	02:18	Departure	01L	ASL84Z	YUAPE	A319	91.9
ons 31. jan	06:26	Departure	01L	NOZ2PC	SERPF	B738	93.6

For januar er det totalt registrert:

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

8 BRUK AV RULLEBANER

8.1 RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER

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

januar 2024	Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)			
Dato	Totalt	RWY 01L		RWY 19R		RWY 01R		RWY 19L		mot nord		mot sør
		Landing	Avganger	Landing	Avganger	Landing	Avganger	Landing	Avganger	RWY 01	RWY 19	
man 1.jan	413	12	214	1	0	183	0	0	0	99,0	0,2	
tir 2.jan	480	26	235	0	0	214	1	0	0	99,2	0,0	
ons 3.jan	472	18	229	0	0	219	0	0	0	98,7	0,0	
tor 4.jan	489	51	209	0	0	190	33	0	0	98,8	0,0	
fre 5.jan	478	56	218	0	0	180	18	0	0	98,7	0,0	
lør 6.jan	269	9	127	0	0	122	5	0	0	97,8	0,0	
søn 7.jan	507	19	249	0	0	230	4	0	0	99,0	0,0	
man 8.jan	510	105	178	0	0	147	72	0	0	98,4	0,0	
tir 9.jan	439	100	168	1	0	116	51	0	0	99,1	0,2	
ons 10.jan	484	97	184	2	0	144	53	0	0	98,8	0,4	
tor 11.jan	510	106	172	1	0	146	80	0	0	98,8	0,2	
fre 12.jan	525	101	158	26	17	116	68	16	17	84,4	14,5	
lør 13.jan	247	24	42	43	4	48	16	7	60	52,6	46,2	
søn 14.jan	504	25	186	25	26	167	2	30	40	75,4	24,0	
man 15.jan	487	106	192	1	0	133	49	0	0	98,6	0,2	
tir 16.jan	428	5	6	196	19	9	0	2	185	4,7	93,9	
ons 17.jan	353	28	169	0	0	147	3	0	0	98,3	0,0	
tor 18.jan	511	113	205	0	0	134	51	0	0	98,4	0,0	
fre 19.jan	530	12	76	111	64	86	3	58	119	33,4	66,4	
lør 20.jan	248	10	56	59	12	41	2	17	50	44,0	55,6	
søn 21.jan	488	4	1	216	4	0	0	14	245	1,0	98,2	
man 22.jan	472	0	0	216	14	0	0	16	213	0,0	97,2	
tir 23.jan	434	20	82	84	72	68	10	43	54	41,5	58,3	
ons 24.jan	479	8	7	199	12	7	0	20	216	4,6	93,3	
tor 25.jan	528	82	215	1	2	175	47	0	1	98,3	0,8	
fre 26.jan	507	18	141	111	6	117	1	6	105	54,6	45,0	
lør 27.jan	268	6	1	100	18	1	0	32	108	3,0	96,3	
søn 28.jan	505	0	0	166	83	0	0	74	175	0,0	98,6	
man 29.jan	464	5	22	142	63	16	7	66	135	10,8	87,5	
tir 30.jan	446	24	216	0	0	194	7	0	0	98,9	0,0	
ons 31.jan	454	1	0	210	14	0	0	14	204	0,2	97,4	
Totalt	13 929	1 191	3 958	1 911	430	3 350	583	415	1 927	65,2 %	33,6 %	

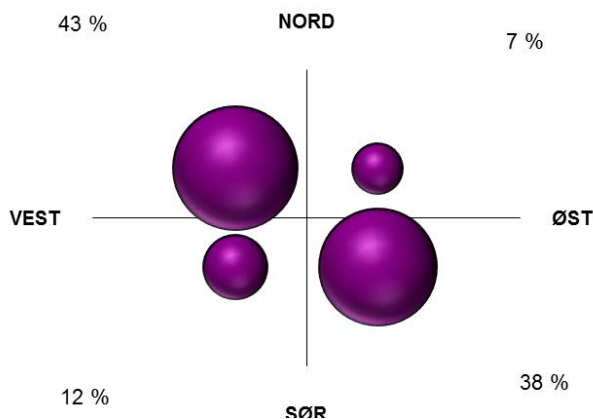
Alle flybevegelser, jan 2024

For januar var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 65,2/33,6.

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

Til høyre:

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



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

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

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	5692	2937	565	399	1791	61,5	38,5
Night	70	29	0	3	38	41,4	58,6
Sum	5762	2966	565	402	1829	61,3	38,7

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	6051	803	3376	1577	295	69,1	30,9
Night	83	11	41	28	3	62,7	37,3
Sum	6134	814	3417	1605	298	69,0	31,0

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	83	72	0	1	10	86,7	13,3
Night	147	139	0	0	8	94,6	5,4
Sum	230	211	0	1	18	91,7	8,3

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	94	8	51	32	3	62,8	37,2
Night	113	9	45	57	2	47,8	52,2
Sum	207	17	96	89	5	54,6	45,4

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	0	0	0	0	0		
Night	21	15	2	1	3	81,0	19,0
Sum	21	15	2	1	3	81,0	19,0

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	0	0	0	0	0		
Night	189	101	40	36	12	74,6	25,4
Sum	189	101	40	36	12	74,6	25,4

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori	Dom/ Int
tir 2.jan	23:32	Kveld	A	01L	DLH864	A20N	Jetfly	Int
man 22.jan	23:16	Kveld	D	19R	VKG2554	A339	Jetfly	Int
fre 26.jan	23:22	Kveld	A	01L	KLM63G	B739	Jetfly	Int
fre 26.jan	23:25	Kveld	A	01L	NOZ9EG	B738	Jetfly	Dom
fre 26.jan	23:34	Kveld	A	01L	DLH864	A20N	Jetfly	Int
fre 26.jan	23:44	Kveld	A	01L	NOZ1061	B738	Jetfly	Int
fre 26.jan	23:52	Kveld	A	01L	SAS1472	A20N	Jetfly	Int
fre 26.jan	23:57	Kveld	A	01L	NOZ17Q	B738	Jetfly	Int

Det var 8 mulige avik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 22:30 - 24:00.

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

Av disse 8 skjedde 9 mulige avik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 13 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

fre 5., fre 12., tor 18., fre 19., tor 25., lør 27., ons 31. januar

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

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

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

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	257	157	16	11	73	67,3	32,7
Night	1	0	0	0	1	0,0	100,0
Sum	258	157	16	11	74	67,1	32,9

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	854	225	356	168	105	68,0	32,0
Night	6	3	1	2	0	66,7	33,3
Sum	860	228	357	170	105	68,0	32,0

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	1	0	0	0	1	0,0	100,0
Night	3	1	0	0	2	33,3	66,7
Sum	4	1	0	0	3	25,0	75,0

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	40	11	21	3	5	80,0	20,0
Night	37	16	13	8	0	78,4	21,6
Sum	77	27	34	11	5	79,2	20,8

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

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

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	0	0	0	0	0		
Night	23	4	14	0	5	78,3	21,7
Sum	23	4	14	0	5	78,3	21,7

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly-kategori
tor 4.jan	00:09	Natt	A	01R	WIF53V	DH8B	Propellfly
søn 21.jan	22:45	Kveld	D	19L	DTR68U	AT43	Propellfly
søn 21.jan	23:14	Kveld	D	19L	WIF1AP	DH8A	Propellfly
ons 24.jan	06:26	Natt	D	19L	WIF67B	DH8B	Propellfly

Det var 2 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 22:30 - 24:00

Det var 2 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 00:00 -06:30

Av disse 4 skjedde 1 mulig avvik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen)

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

Disse inntraff kvelden før / natten til: ons 13., fre 15., lør 23.

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 minsthøyde 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.

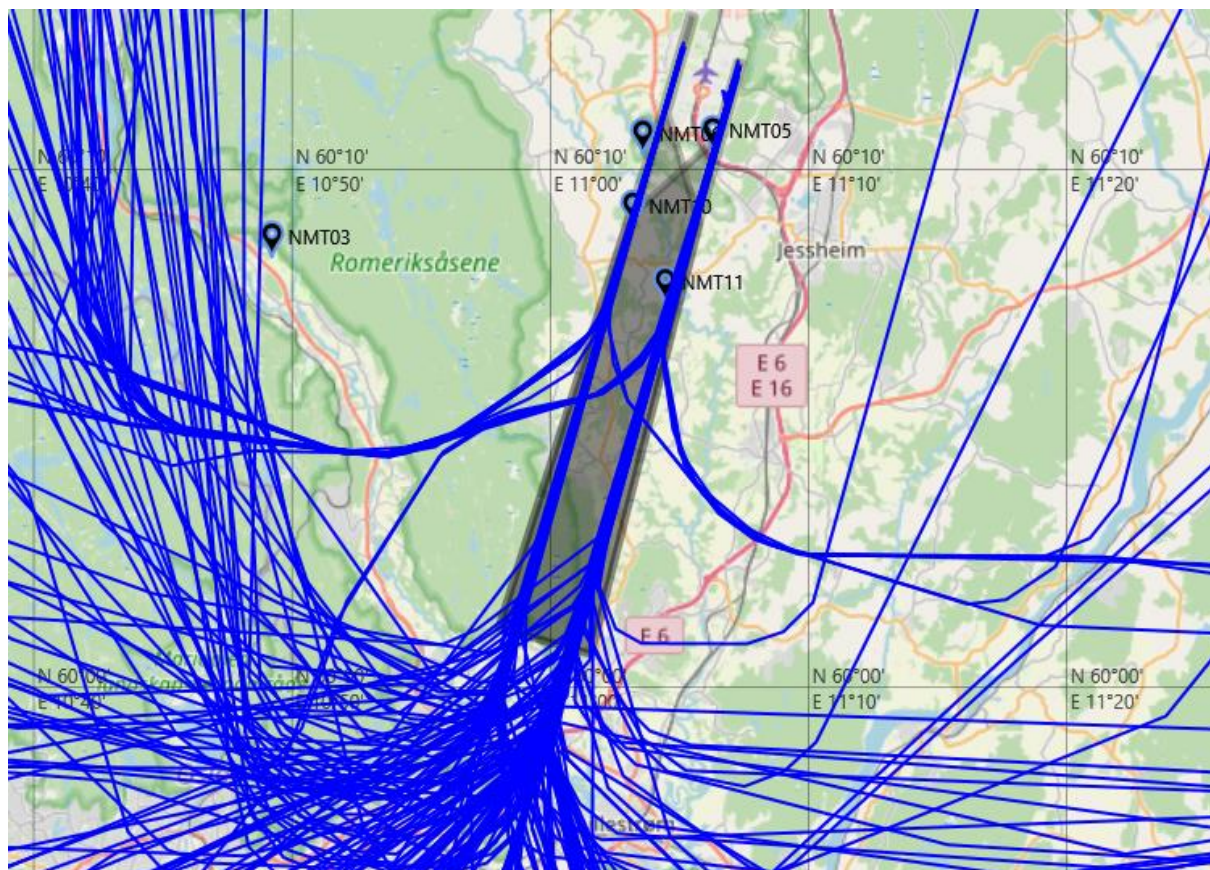
9.3 LANDINGER OG AVGANGER

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 støvforebygging, 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 støvforebygging, Gardermoen</i>	28
Overholdelse av toleransekorridorer, jetfly.....	28
Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly	28
9.3.4 <i>Kurvede landinger, traséutskrifter</i>	29
9.3.5 <i>Avganger, traséutskrifter</i>	38
Air Baltic	38
Air France	39
Austrian	40
British Airways	41
Brussels Airlines.....	42
Emirates.....	43
Danish Air Transport	44
Euro wings	45
European Air Transport, EAT	46
Finnair	47
Iberia	48
Icelandair.....	49
KLM	50
Korean Air	51
LOT	52
Lufthansa.....	53
Luxair	54
Norse Atlantic Airways	55
Norwegian (Boeing 737-800), innland	56

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

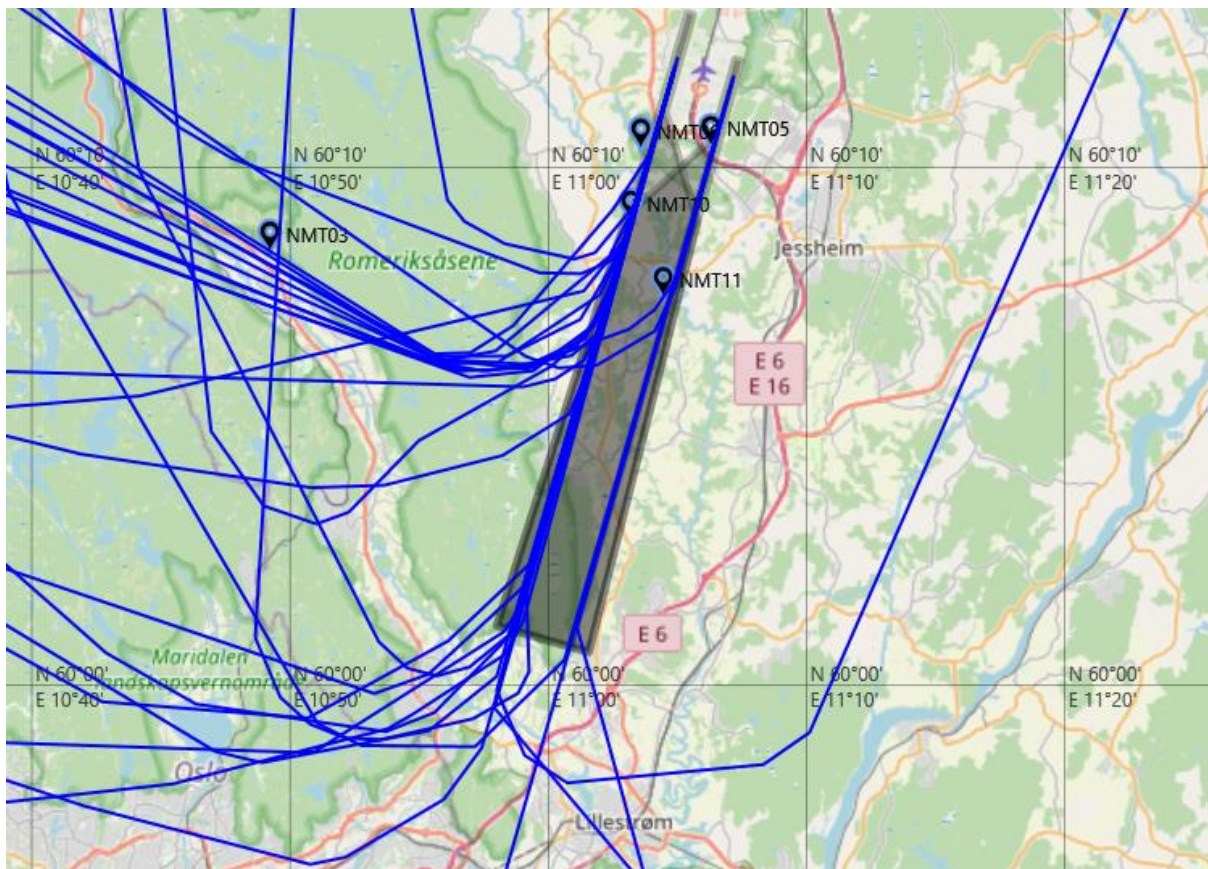
9.3.1 Landinger

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



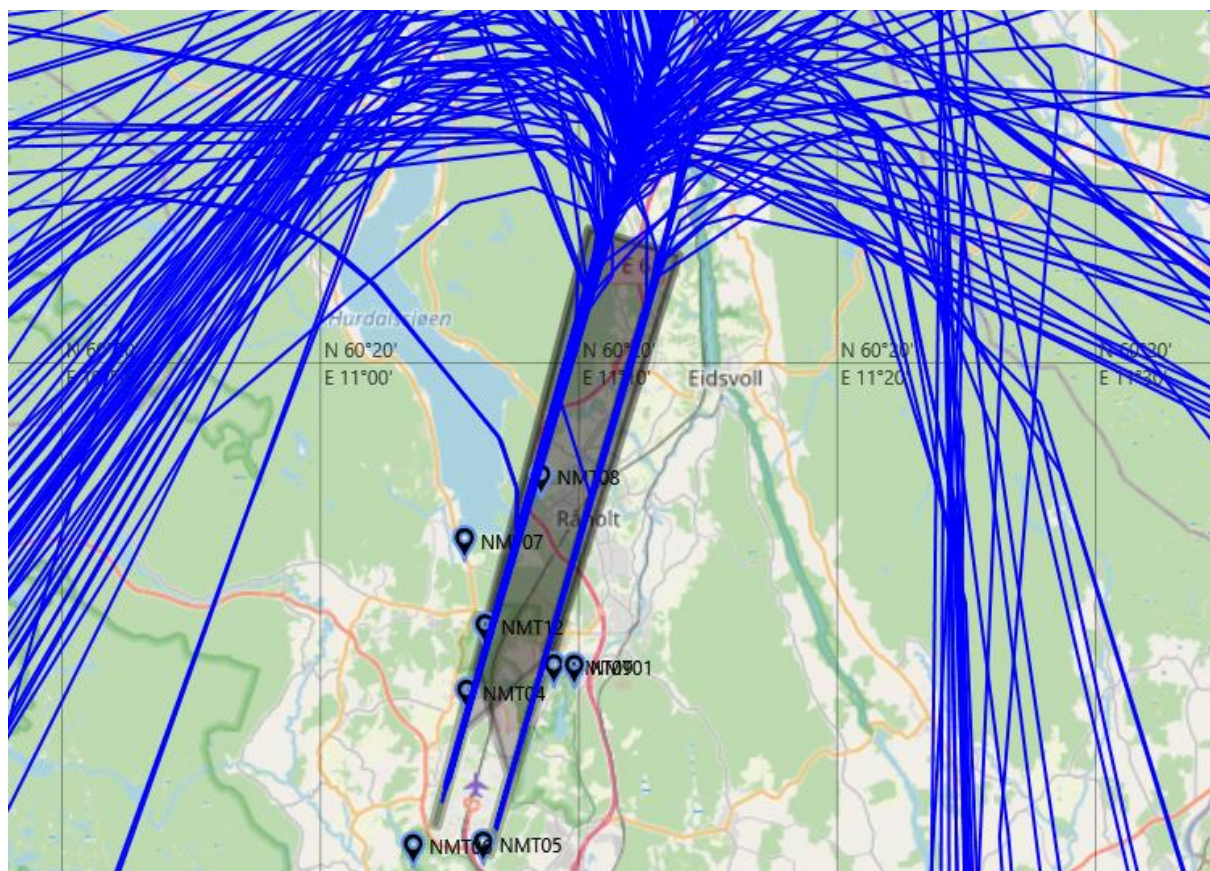
Figur 2. torsdag 25.01.24 – landinger med jettfly, 229 stk

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



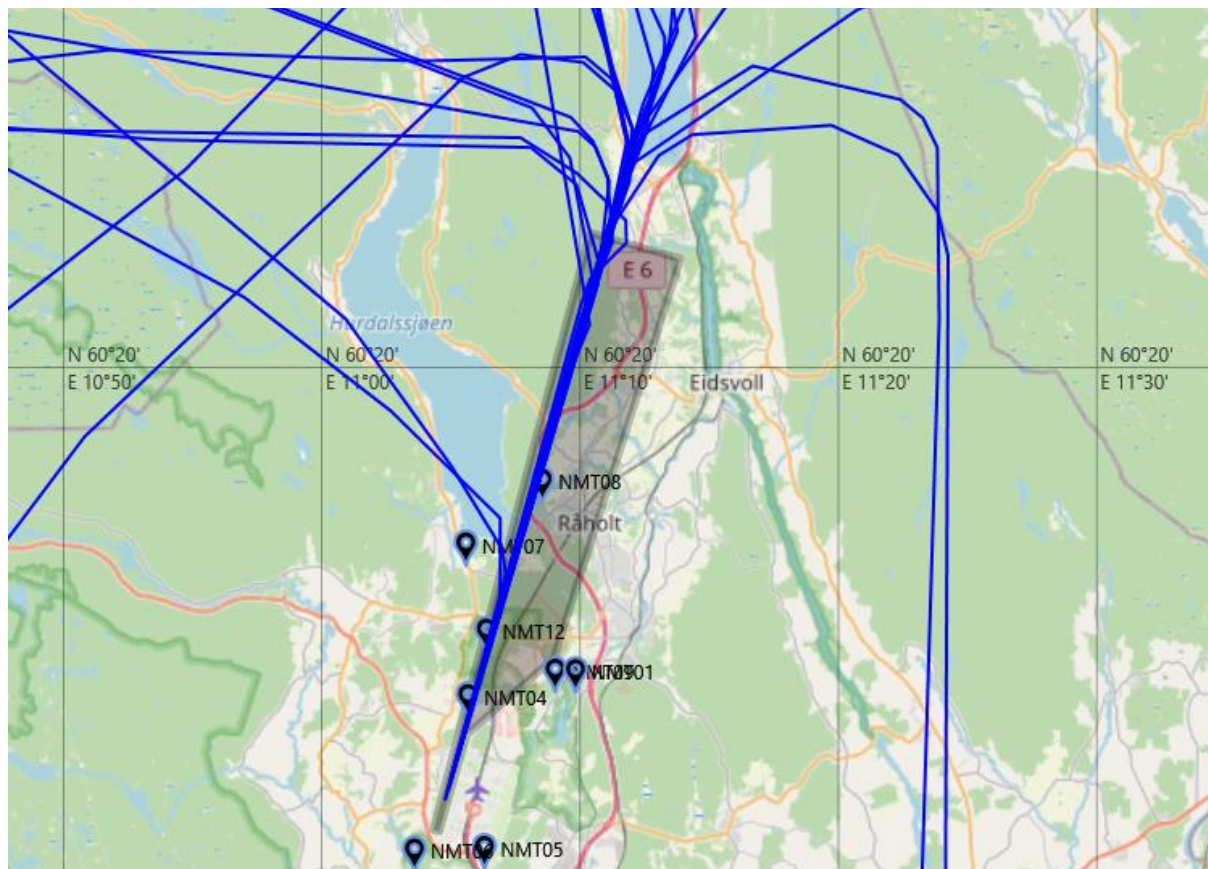
Figur 3. torsdag 25.01.24 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 31 stk

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



Figur 4. onsdag 31.01.24 – landinger jetfly, 204 stk.

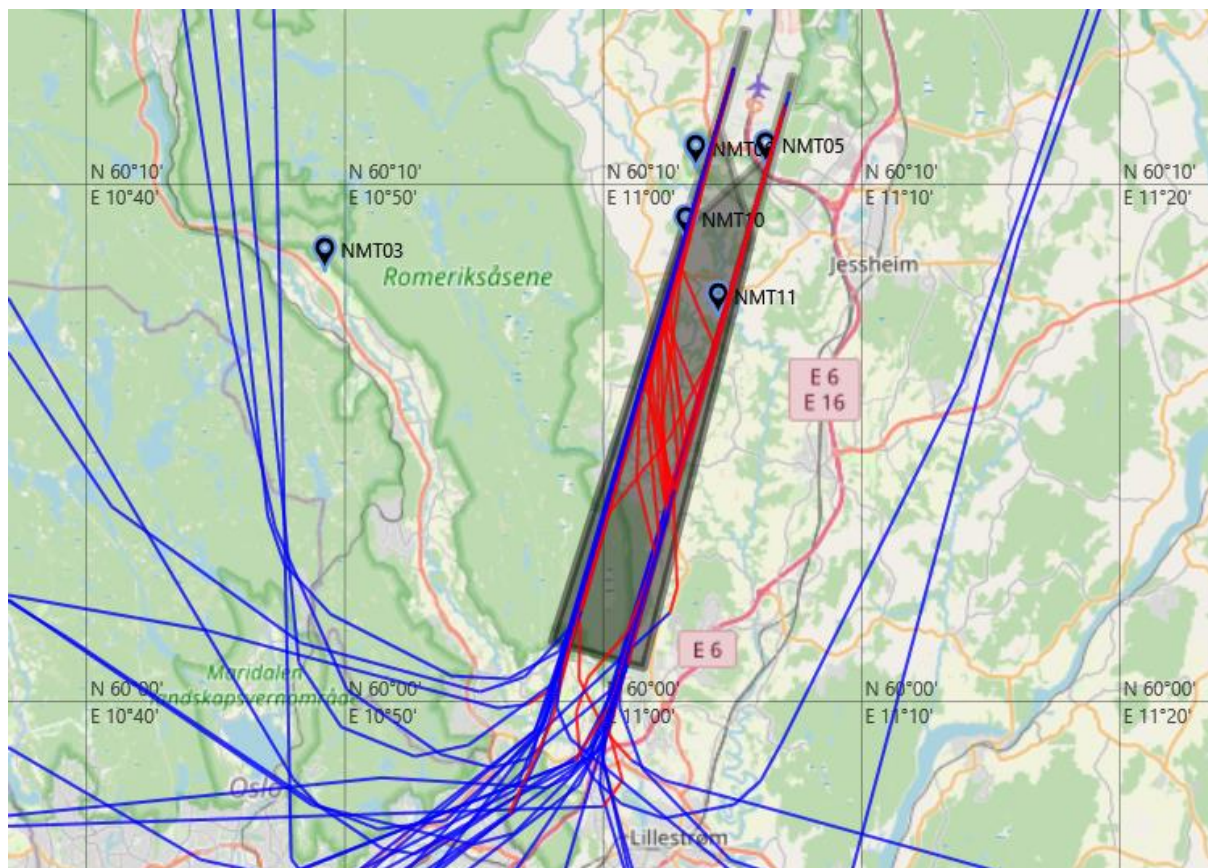
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 5. onsdag 31.01.24 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 23 stk

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

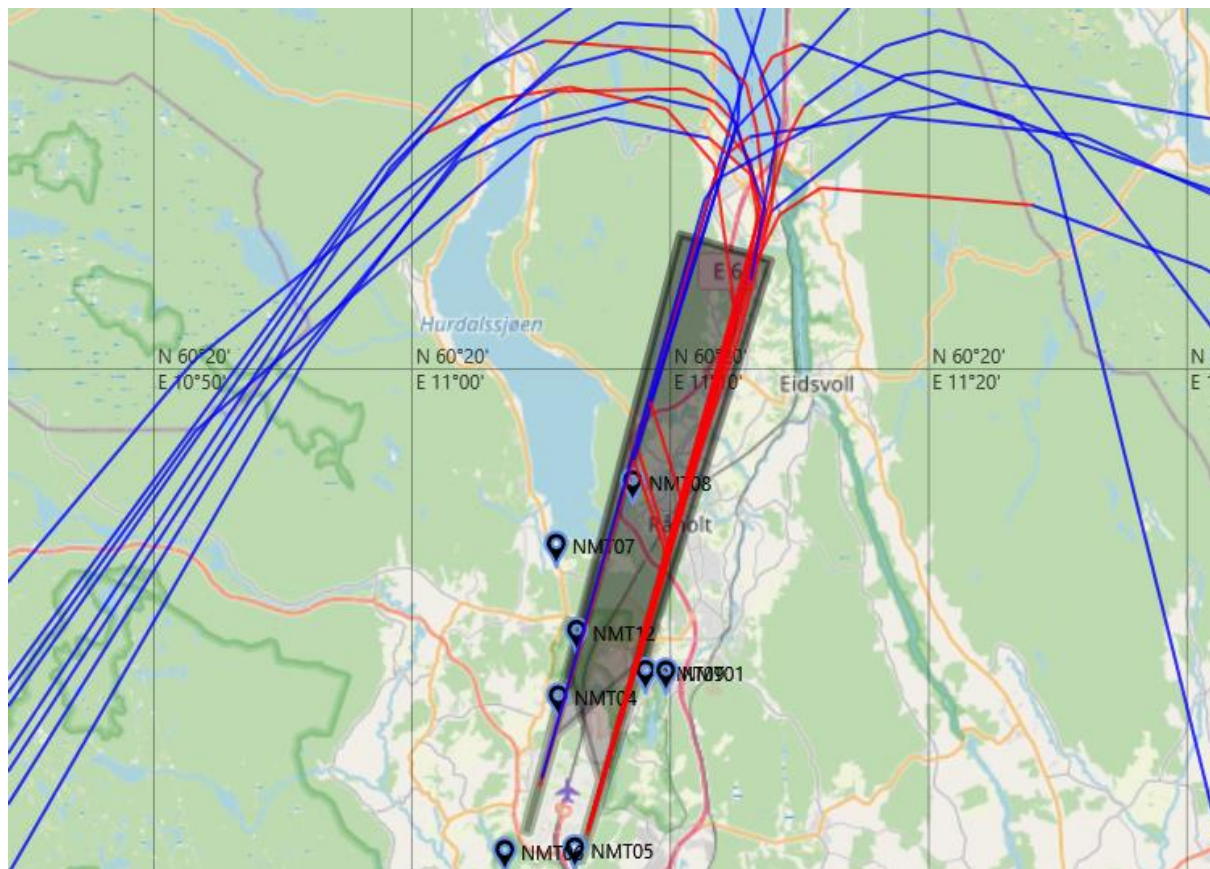
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 6. 32 flygninger.

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

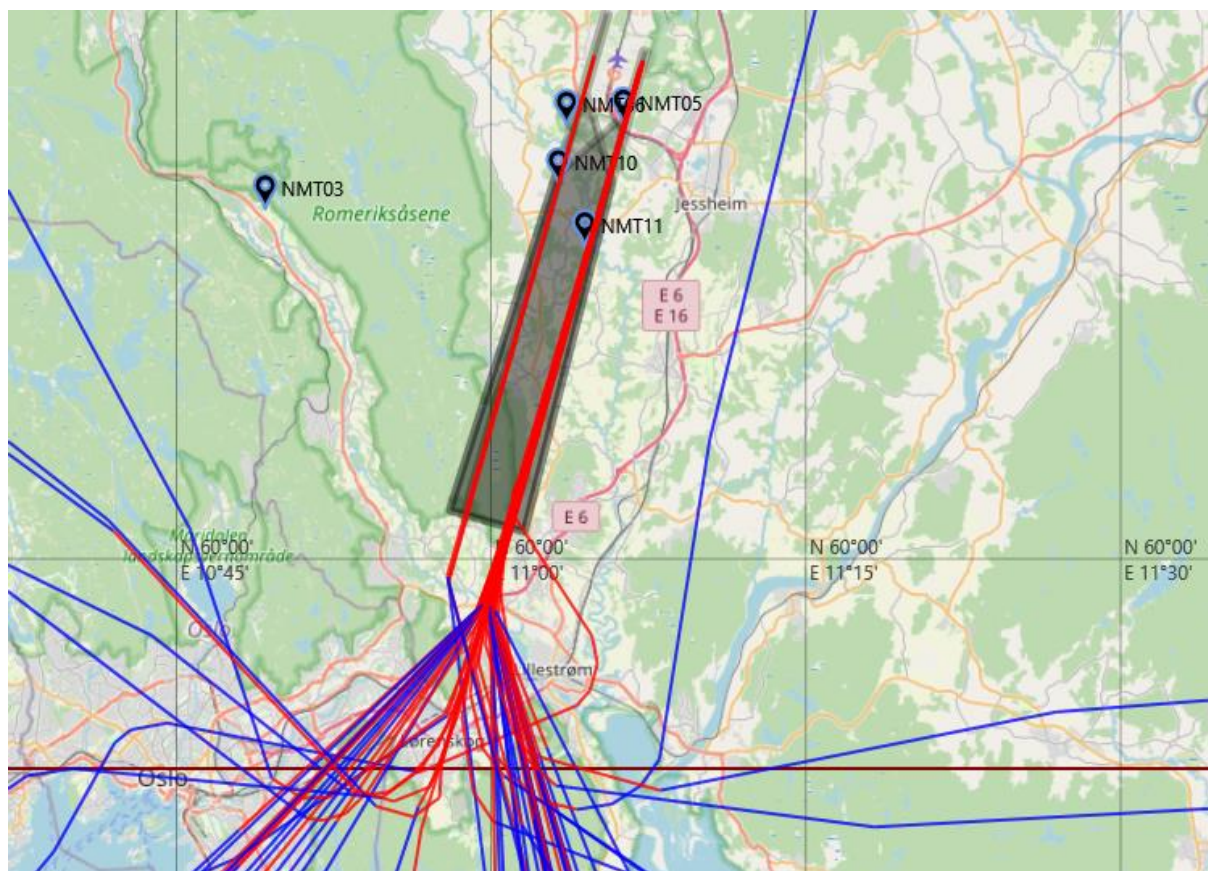
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 16 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

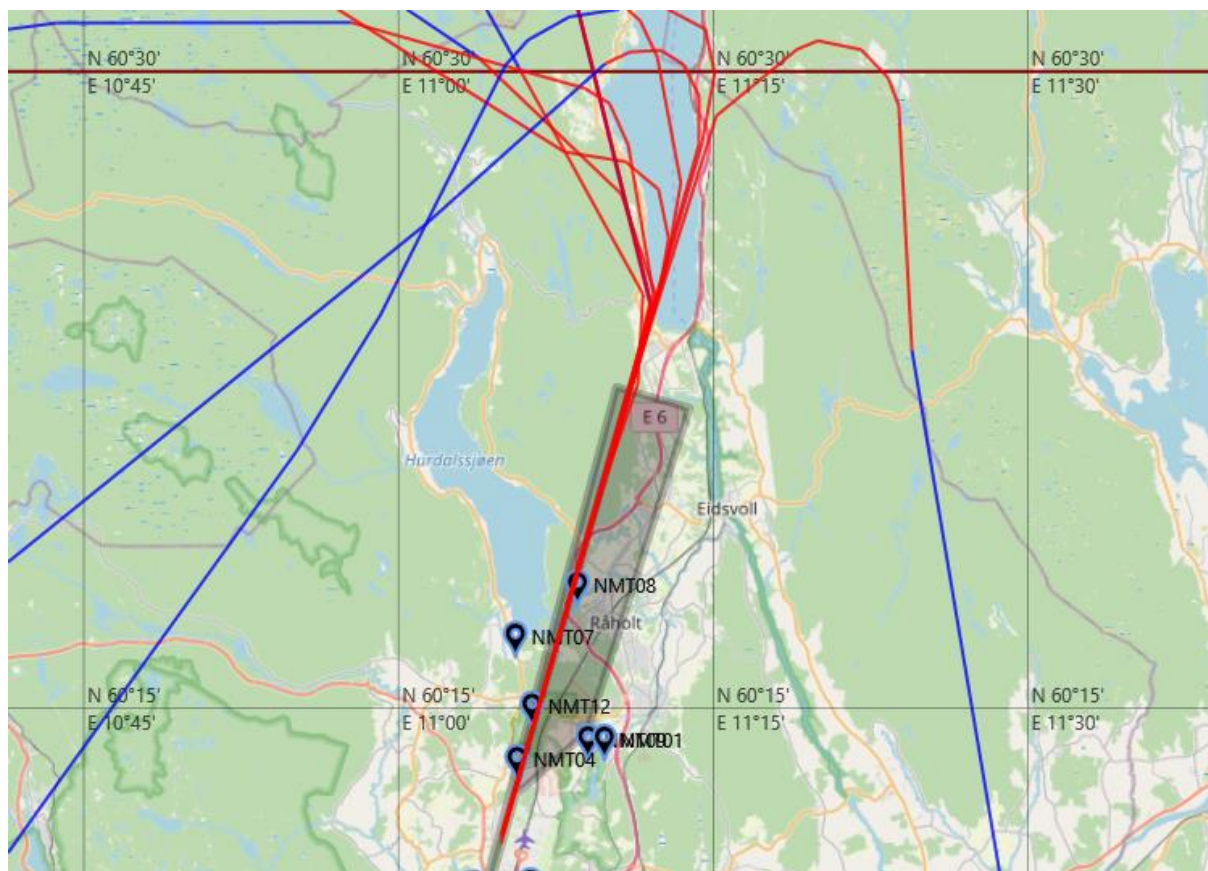
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00



Figur 8. 58 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. 11 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 5000 fot over havet

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

Overholdelse av toleransekorridorer, jetfly

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

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

Jetfly								
RWY	Avgangsretning	Toleransekorridor	Innenfor korridor	Unntaksbest.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		3424	0	18	15	99,5 %	0,5 %
01R	mot nord fra østre bane		555	0	4	2	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	0	0	0	11	0,0 %	0,0 %
19L-syd	mot sør fra østre bane	sør	343	0	23	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	460	0	3	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		275	0	13	4	95,5 %	4,5 %
Totalt			5057	0	61	32	98,8 %	1,2 %

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		490	0	7	4	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		22	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	49	0	0	1	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		131	0	0	5	0,0 %	0,0 %
Totalt			692	0	7	10	0,0 %	1,0 %

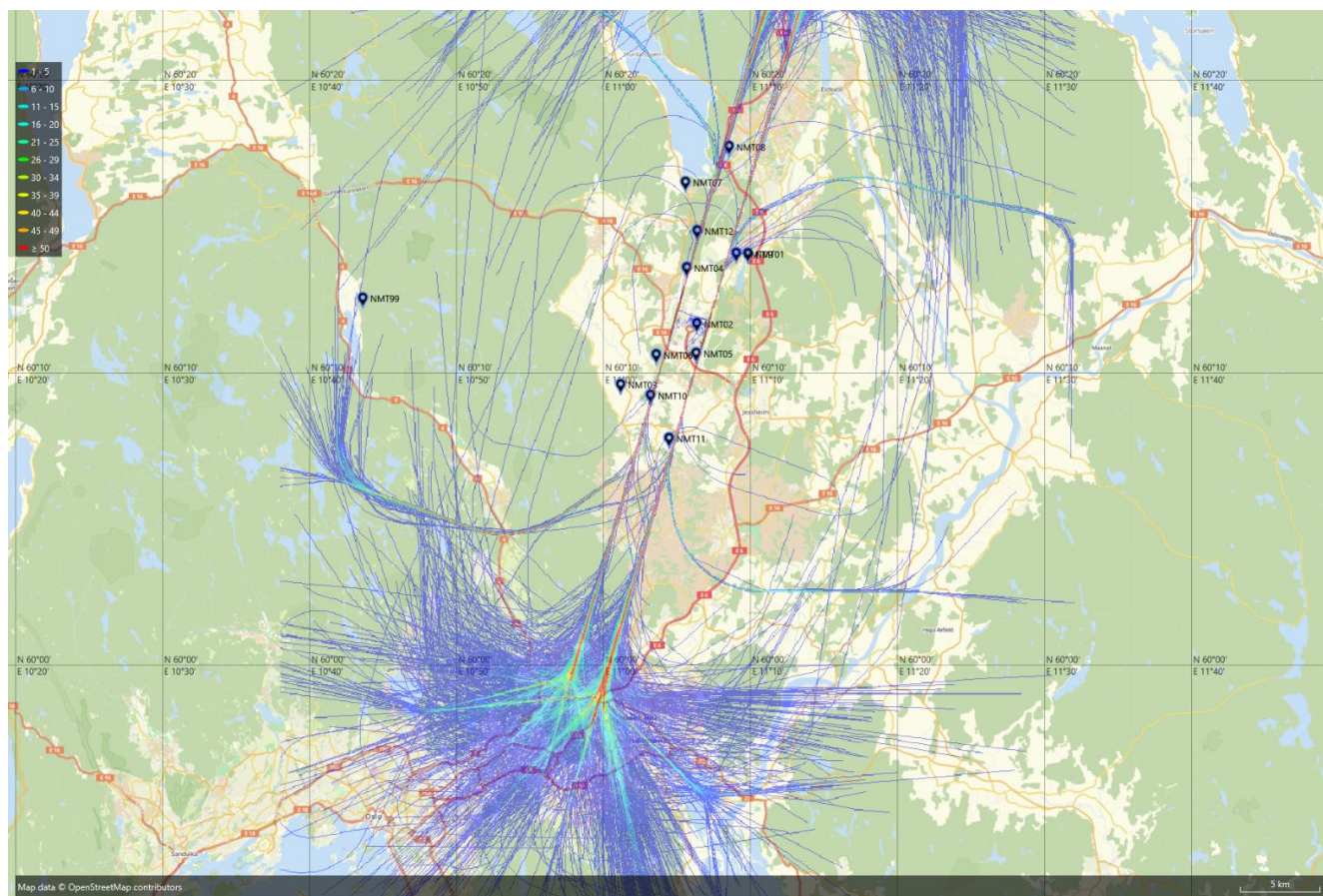
Spesielle forhold gjeldende måned:

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

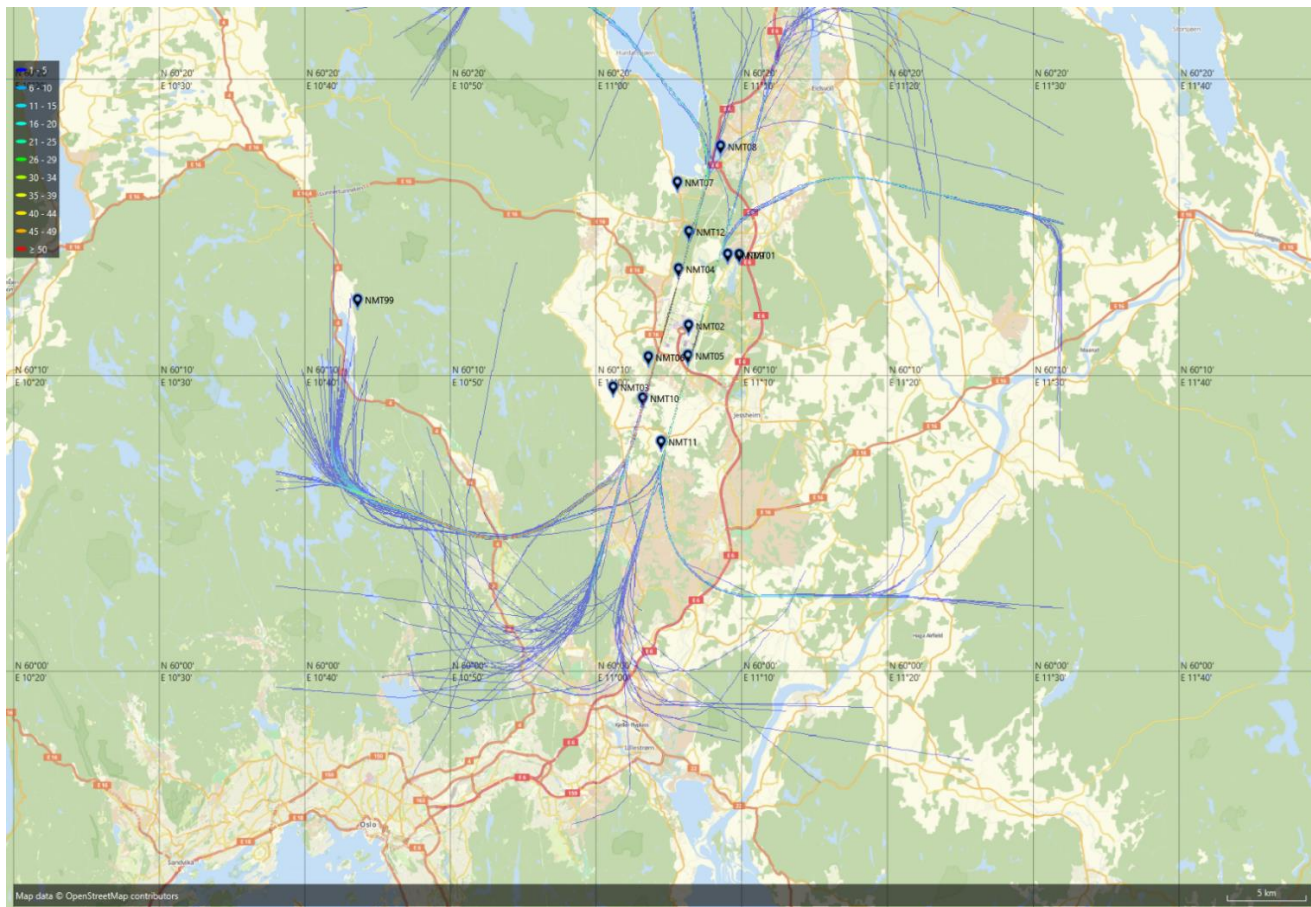
9.3.4 Kurvede landinger, traséutskrifter

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

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

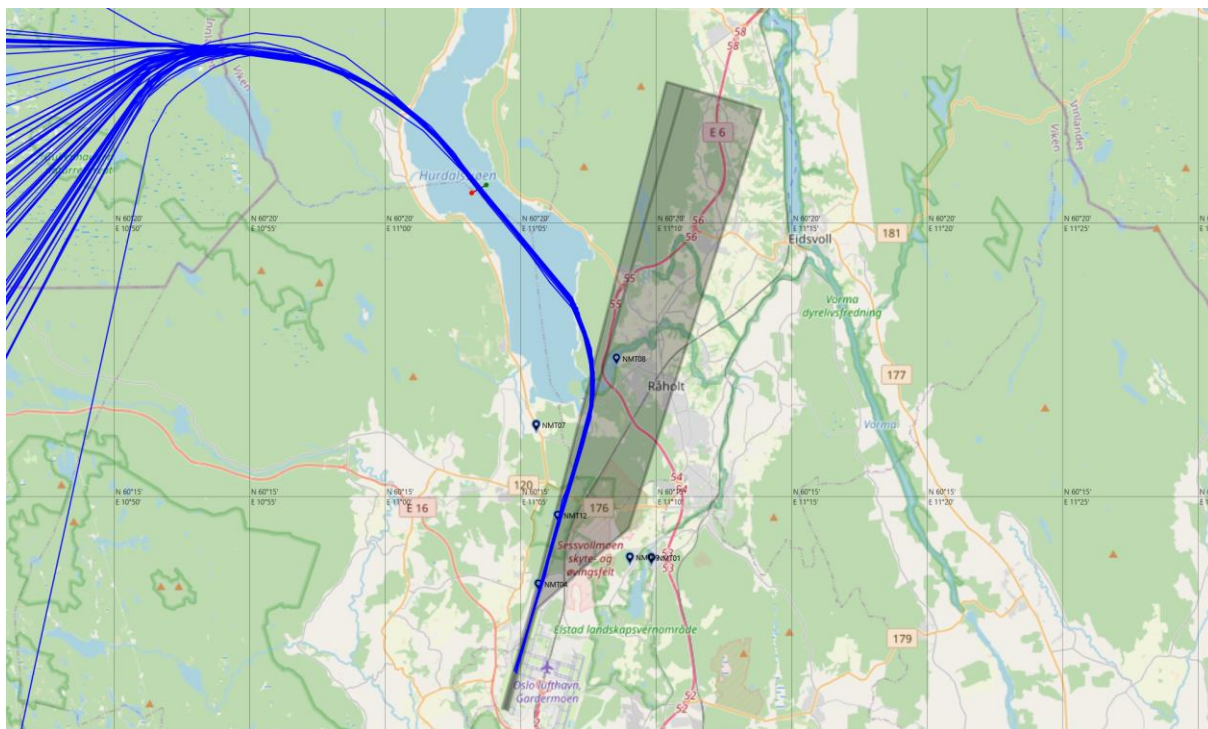


Figur 10 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer

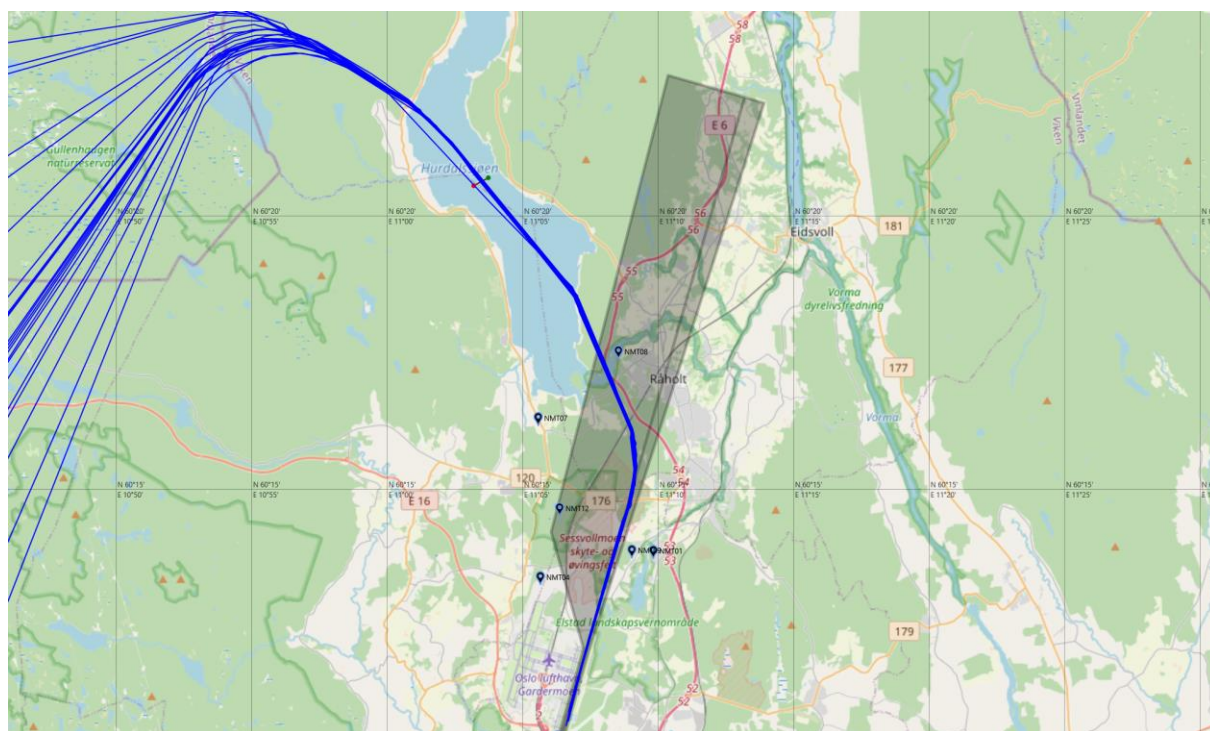


Figur 11 - Ankomster med kurvede prosedyrer

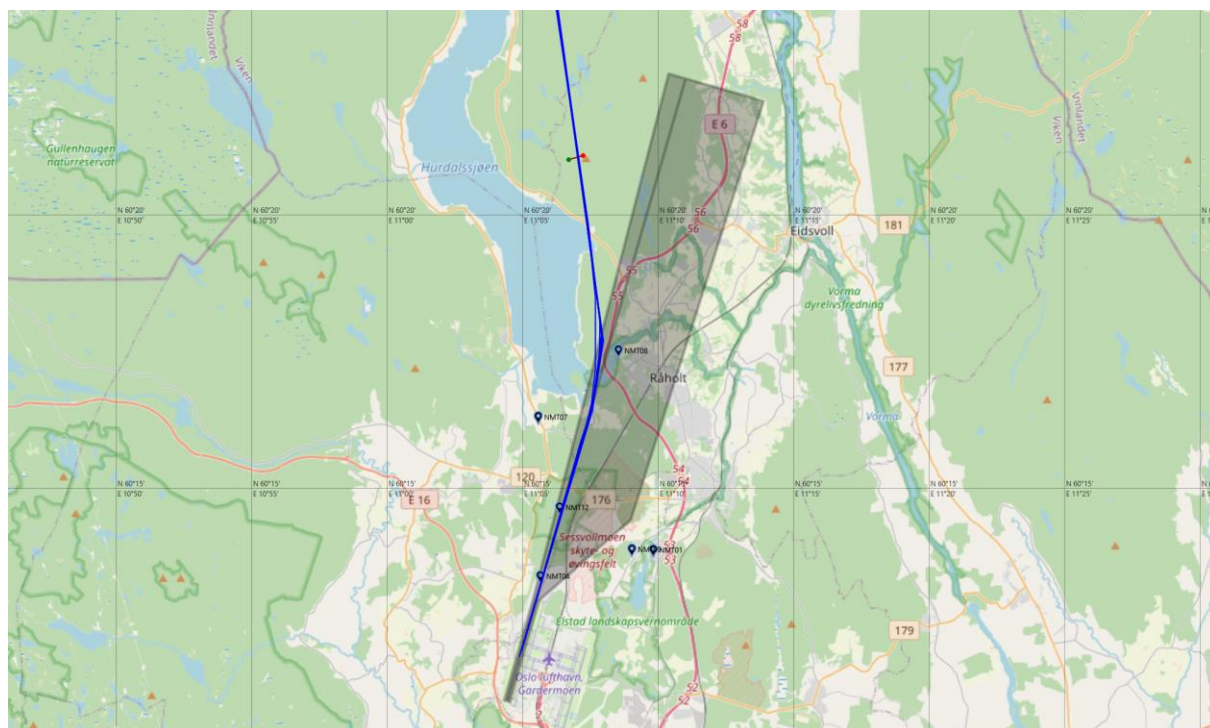
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i januar totalt 591 kurvede landinger.



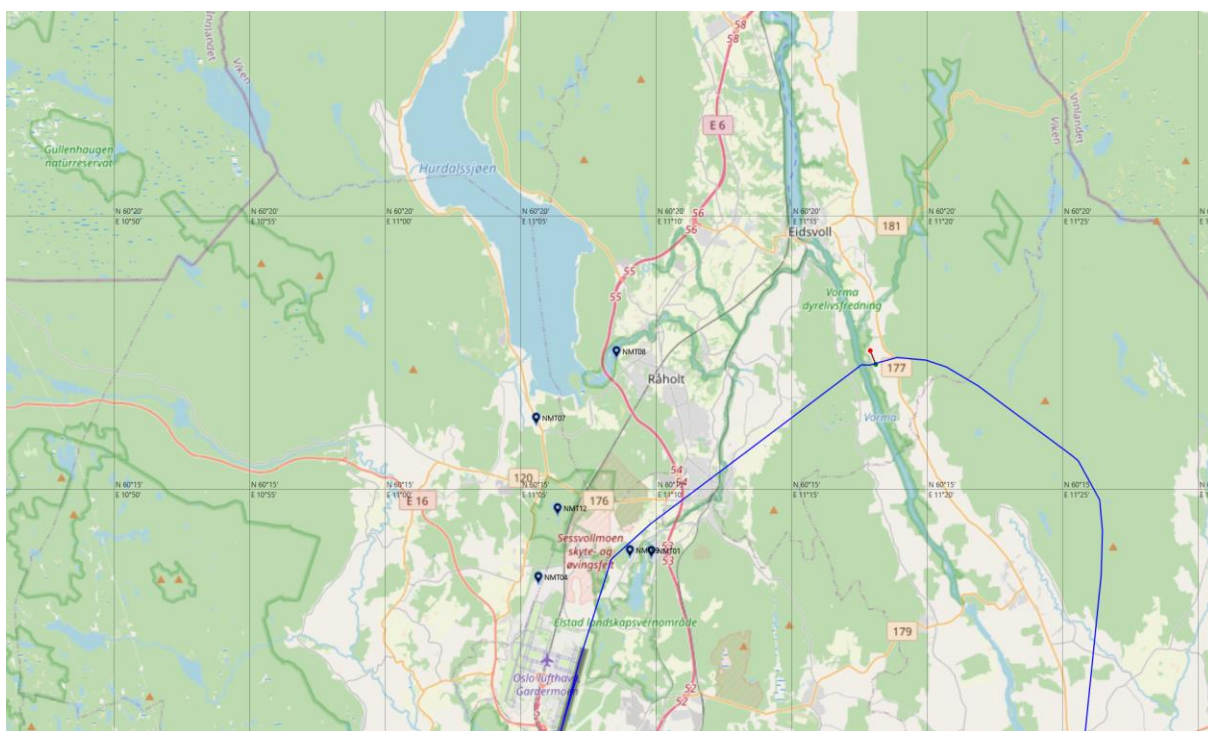
Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 68 flygninger



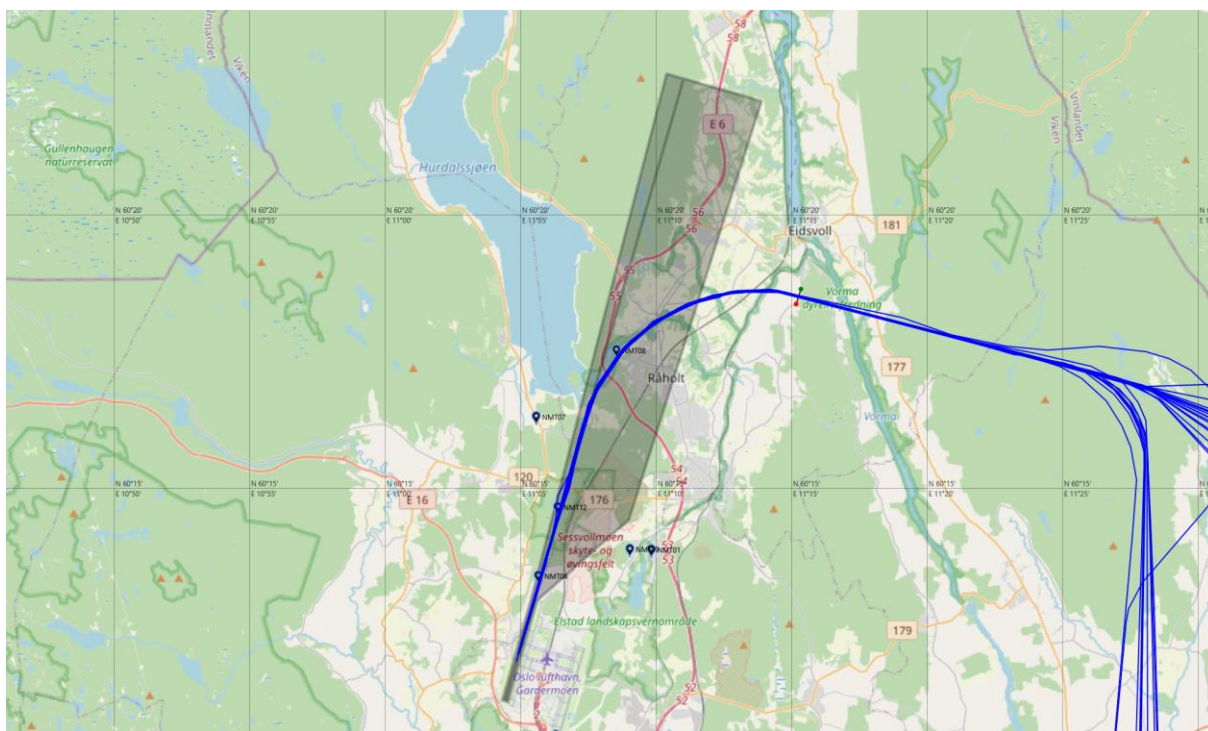
Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 25 flygninger



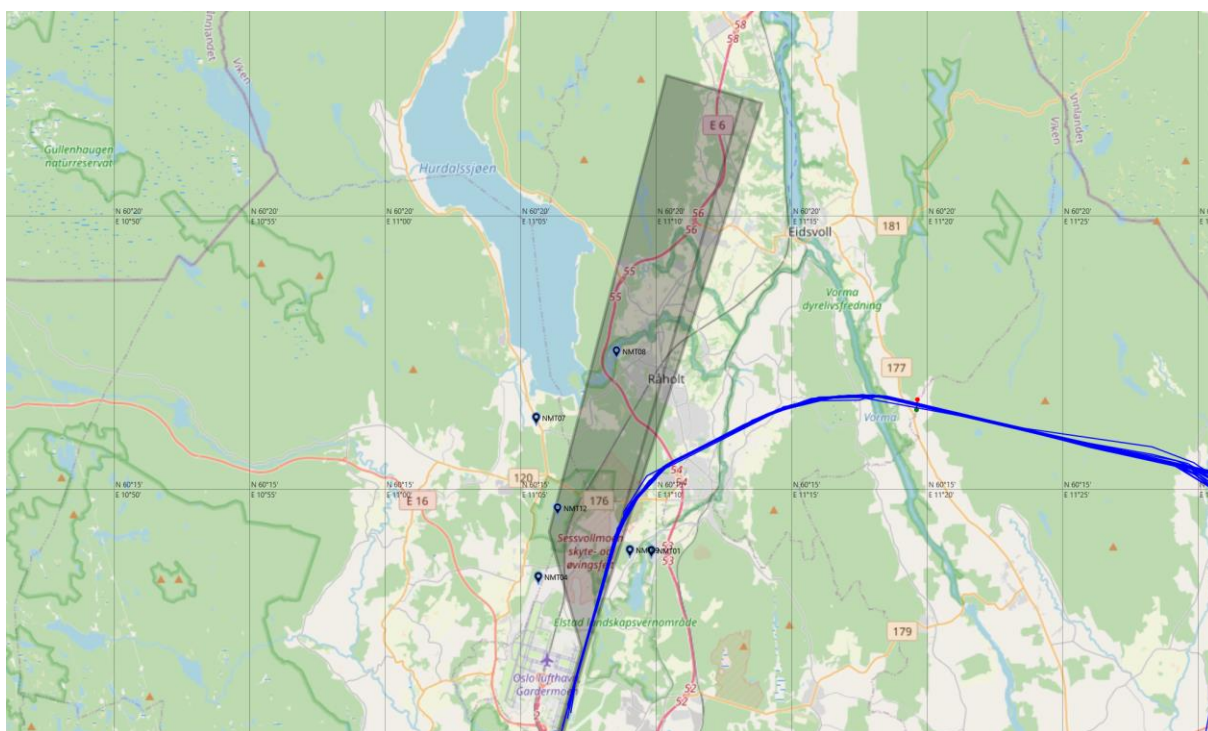
Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 6 flygninger



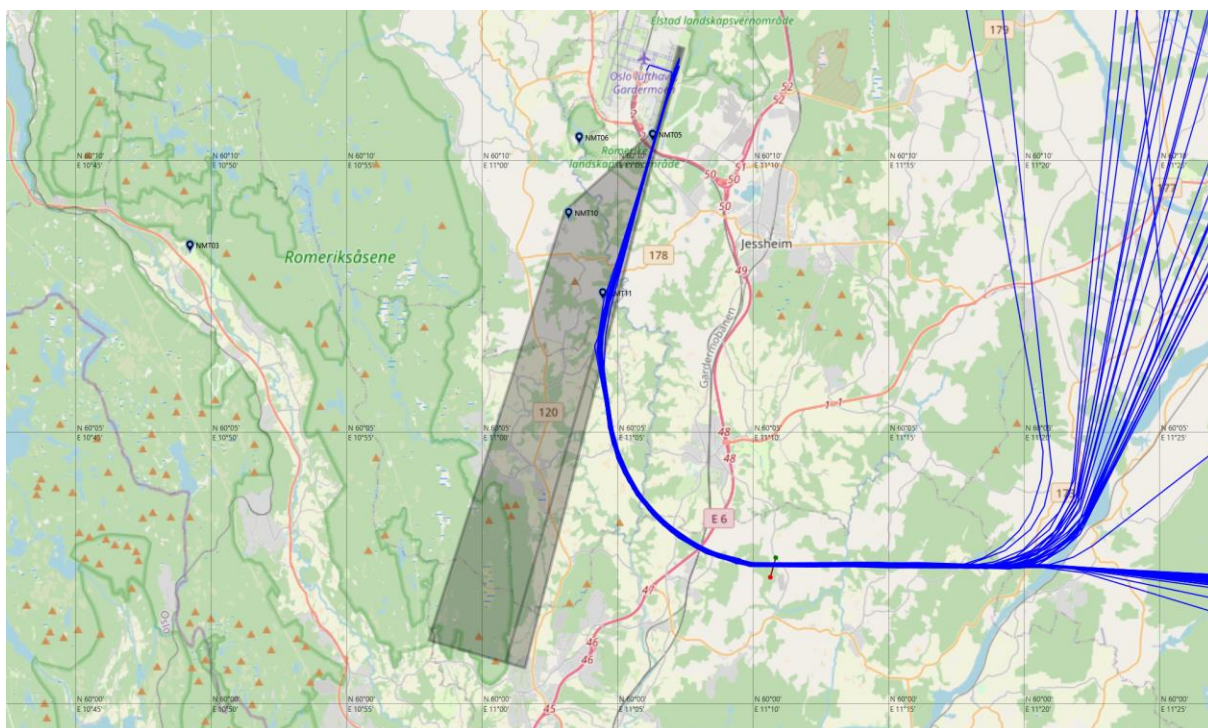
Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 1 flygning



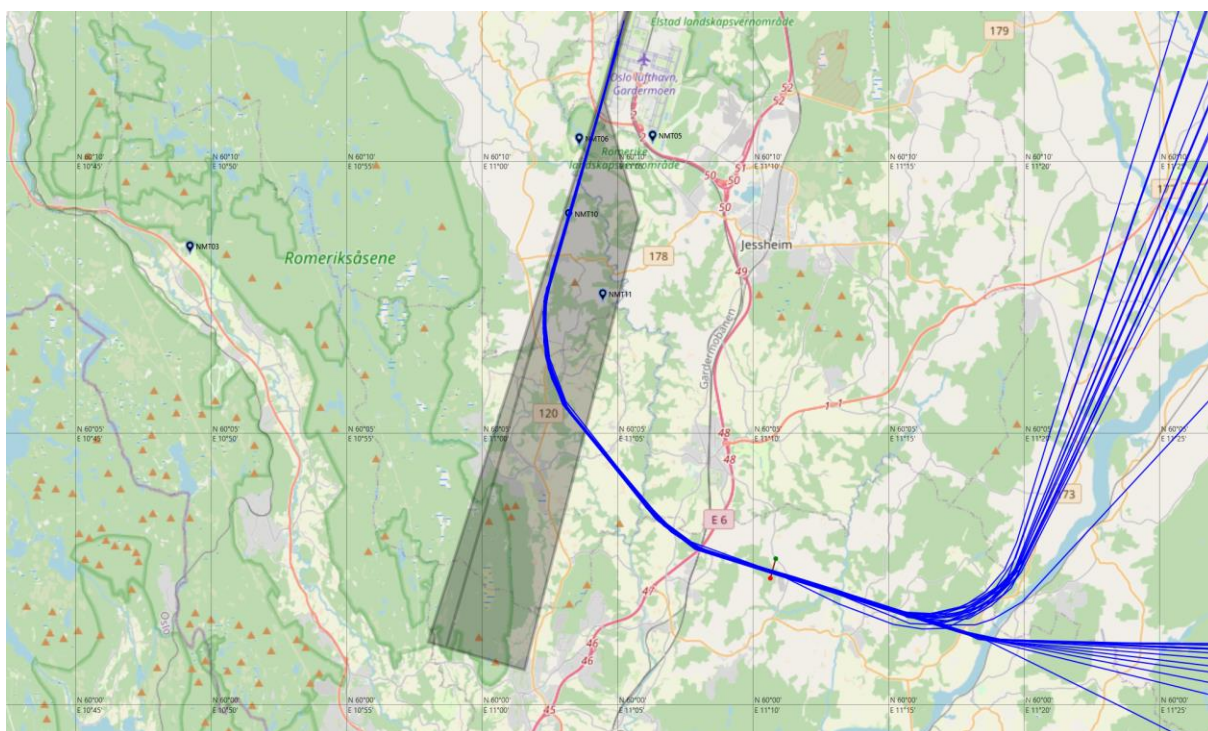
Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 26 flygninger



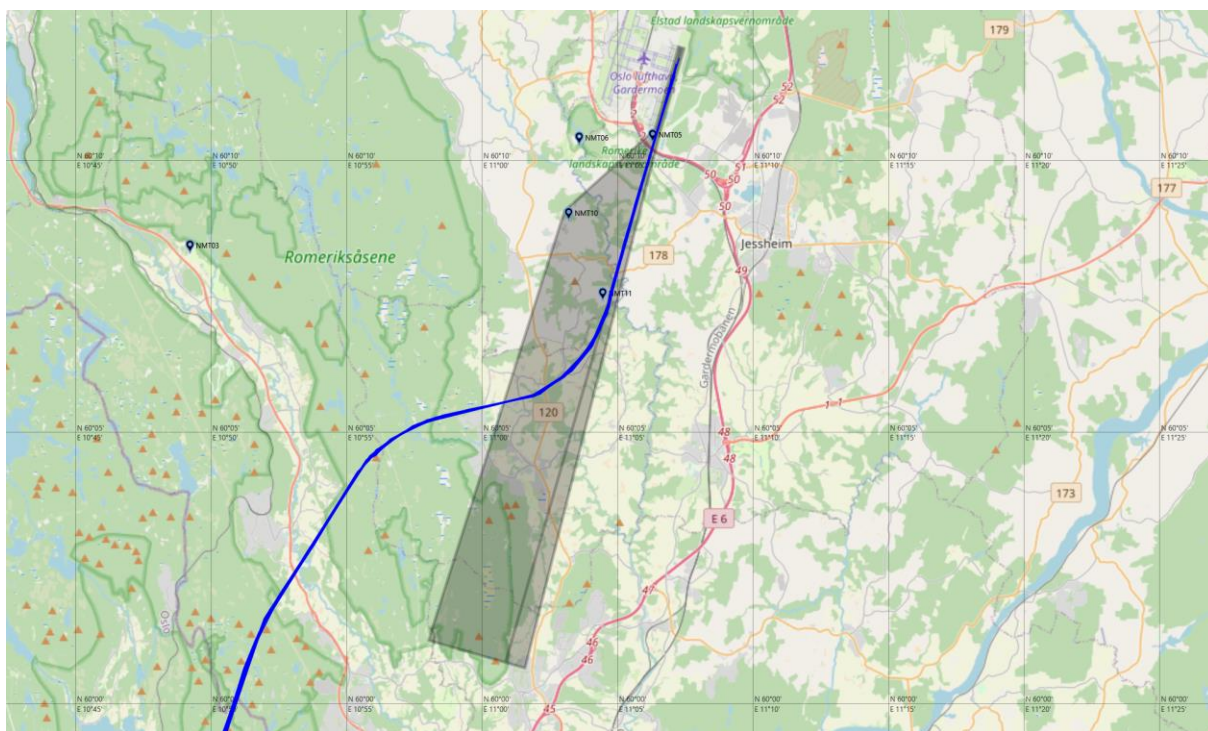
Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 26 flygninger



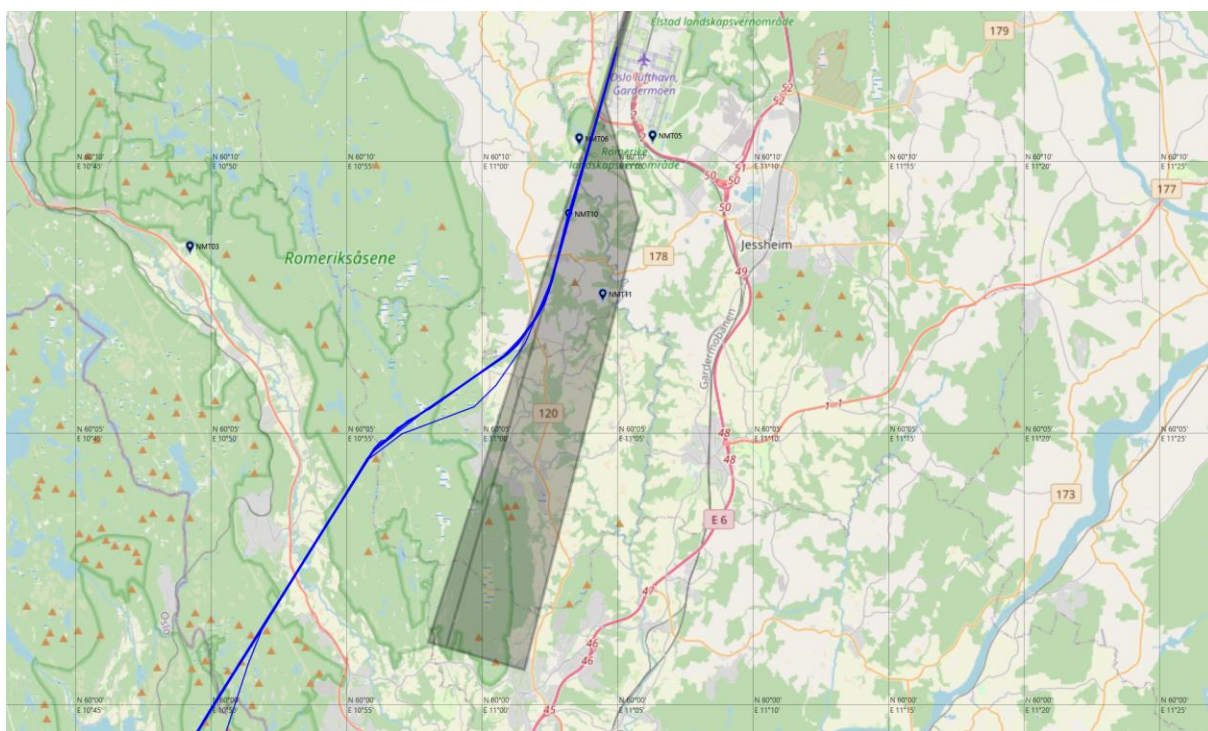
Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 81 flygninger



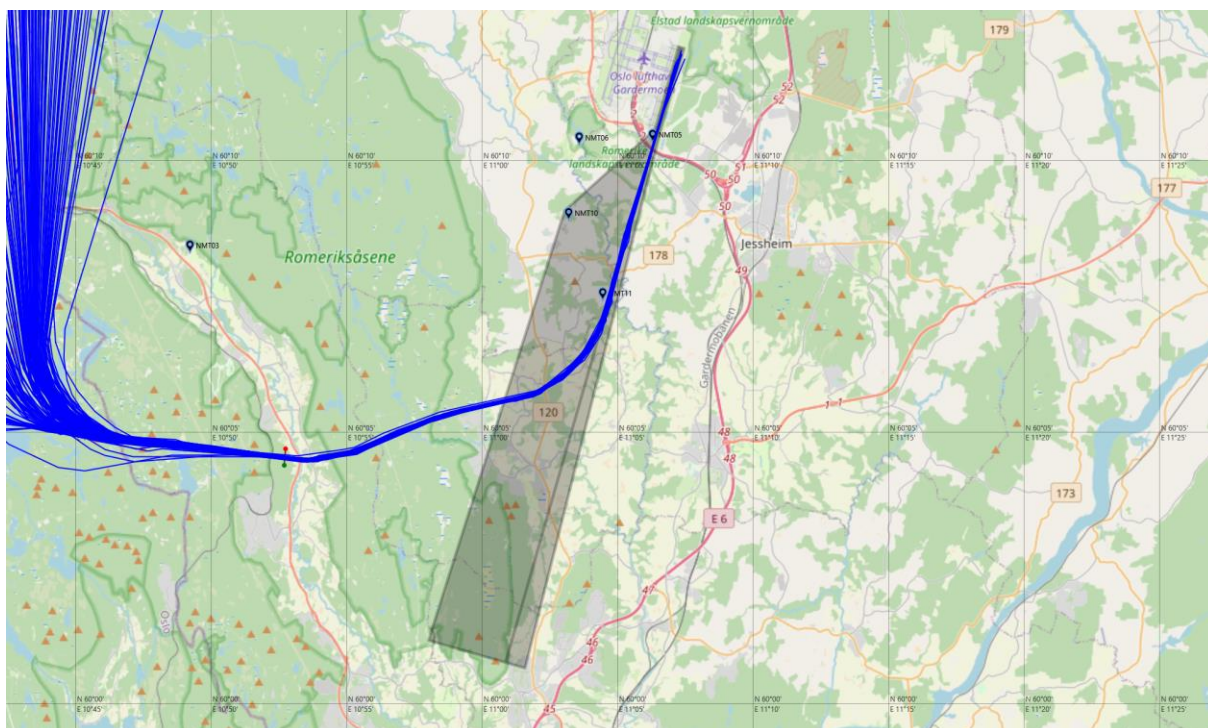
Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 29 flygninger



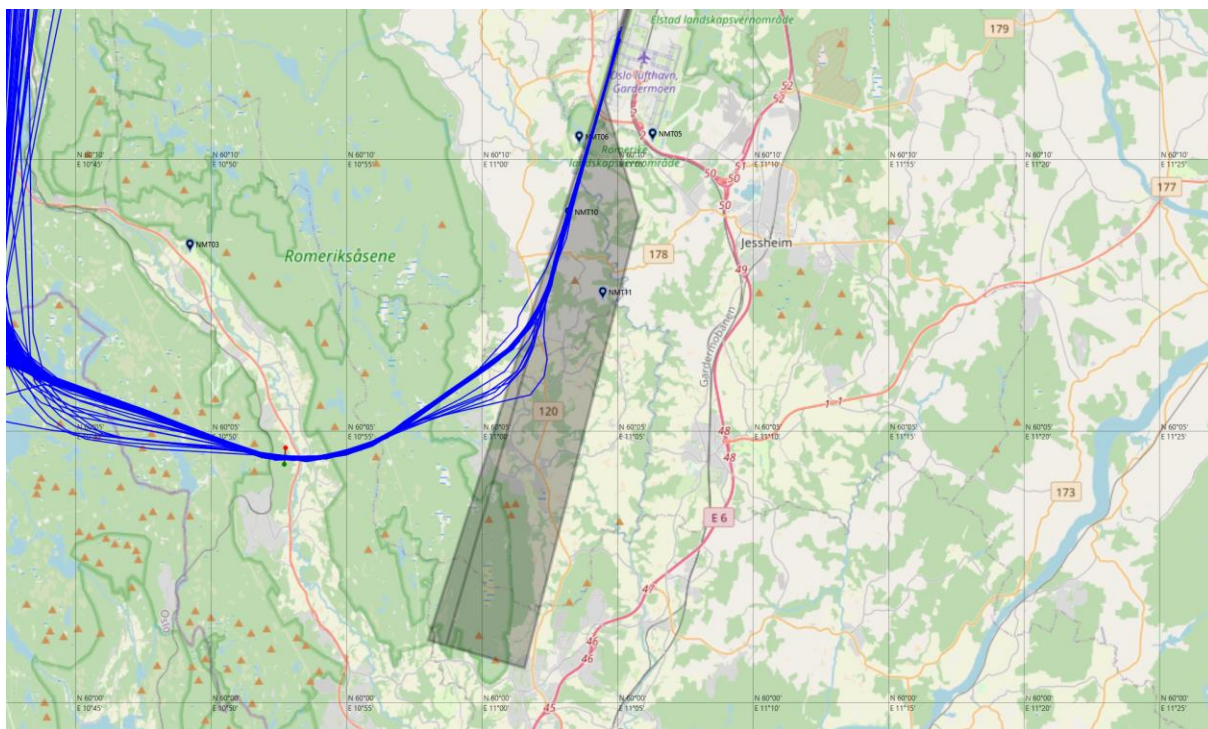
Figur 20. Kurvede landinger SIFOZ – 14 flygninger



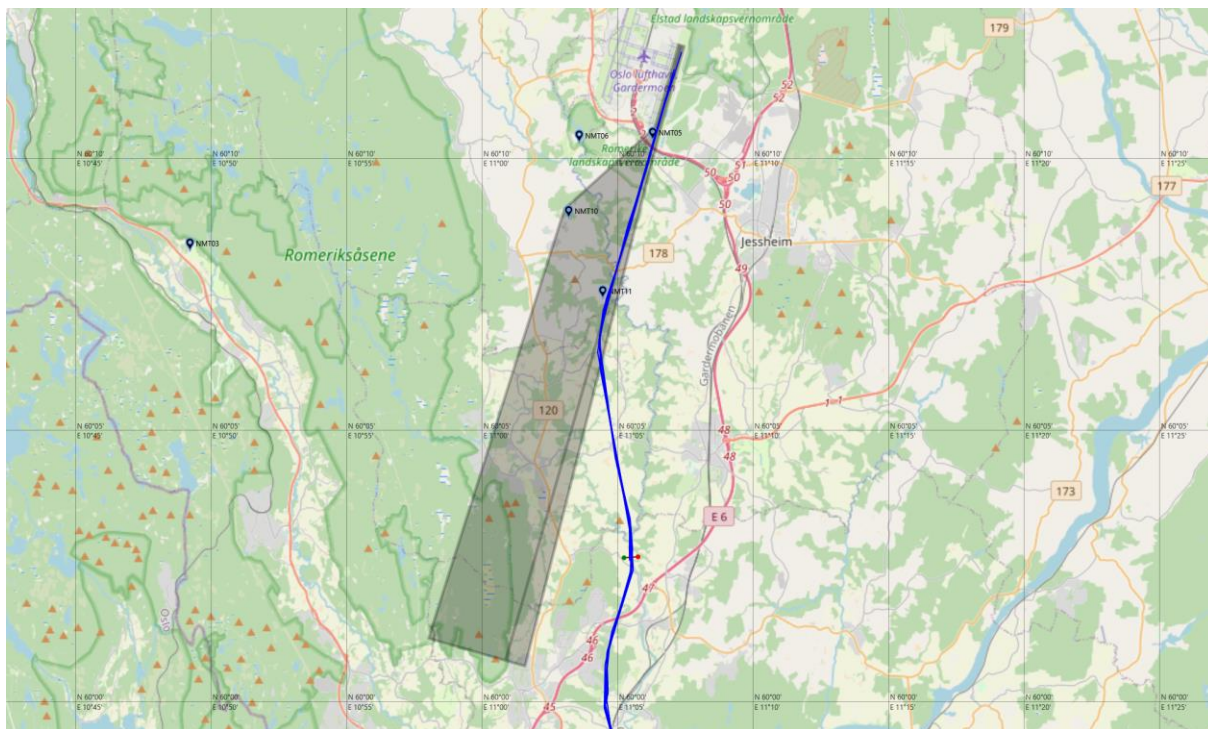
Figur 21. Kurvede landinger ERULO – 7 flygninger



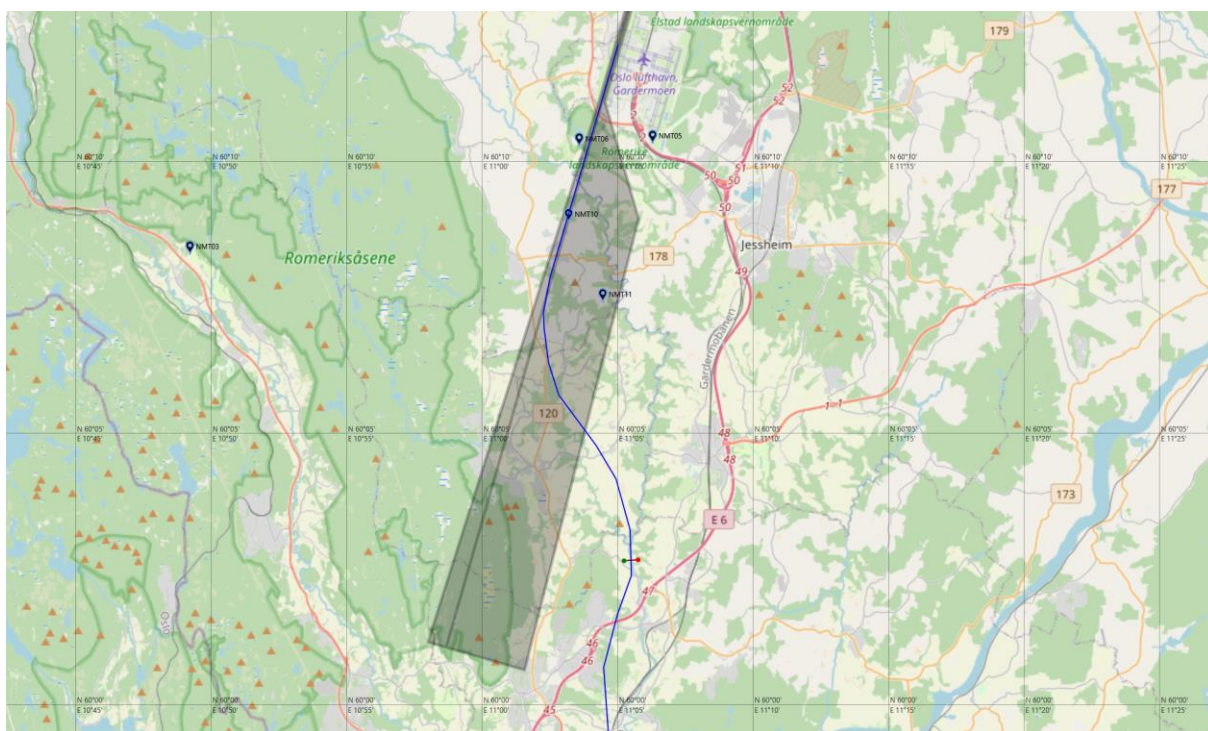
Figur 22. Kurvede landinger RUWOL – 165 flygninger



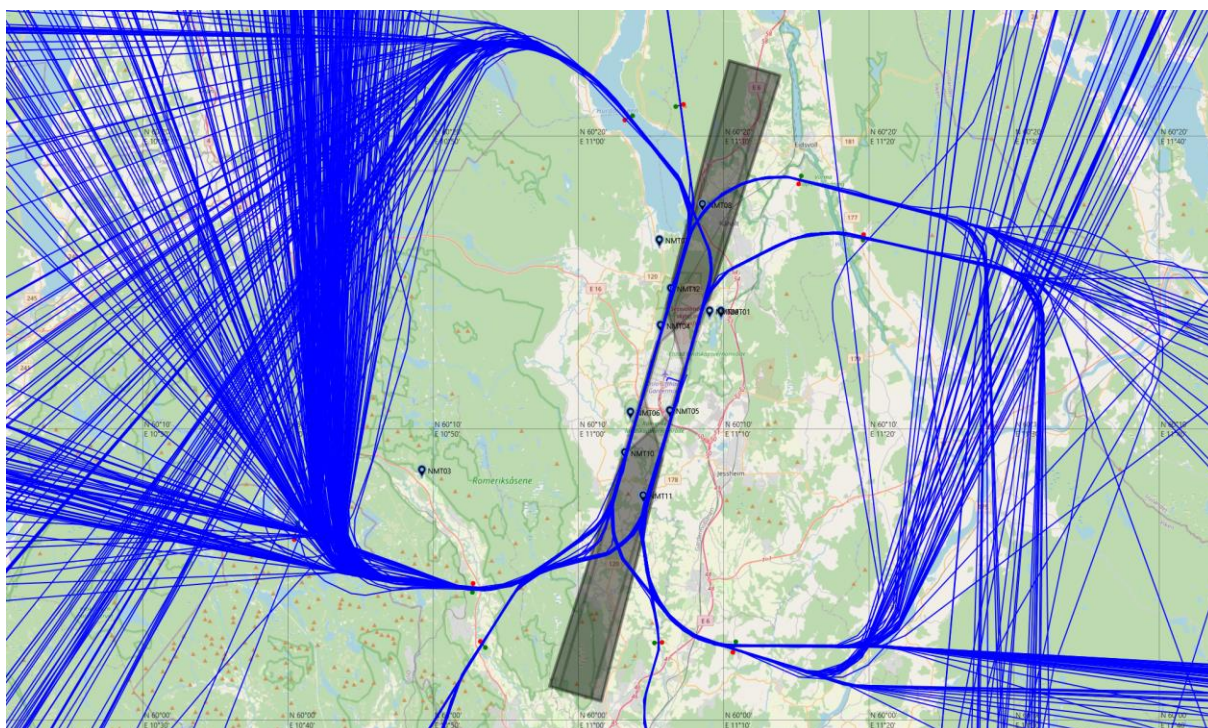
Figur 23. Kurvede landinger ELVUN – 135 flygninger



Figur 24. Kurvede landinger TAVRE – 7 flygninger



Figur 25. Kurvede landinger MONCI – 1 flygning



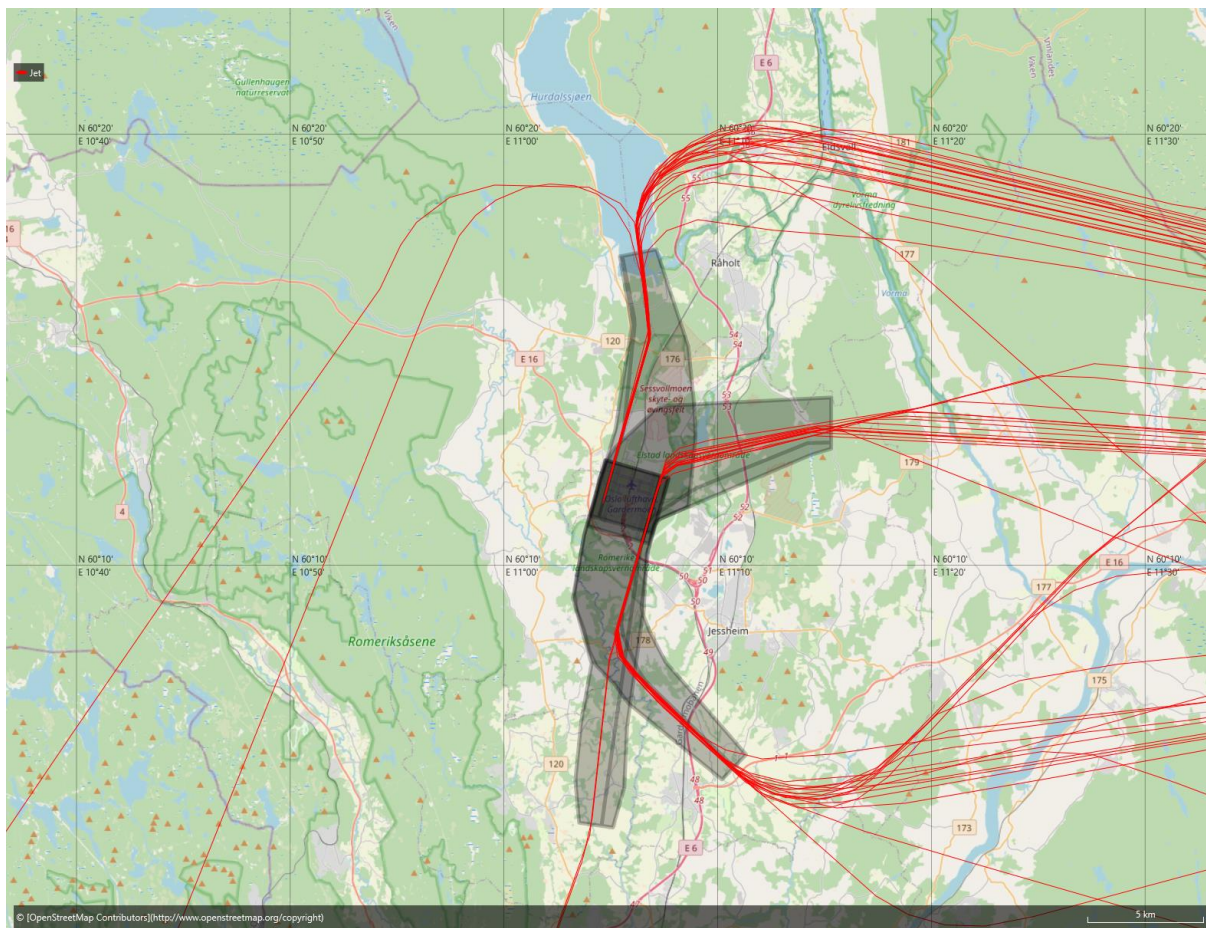
Figur 26. Kurvede landinger totalt – 591 flygninger

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.

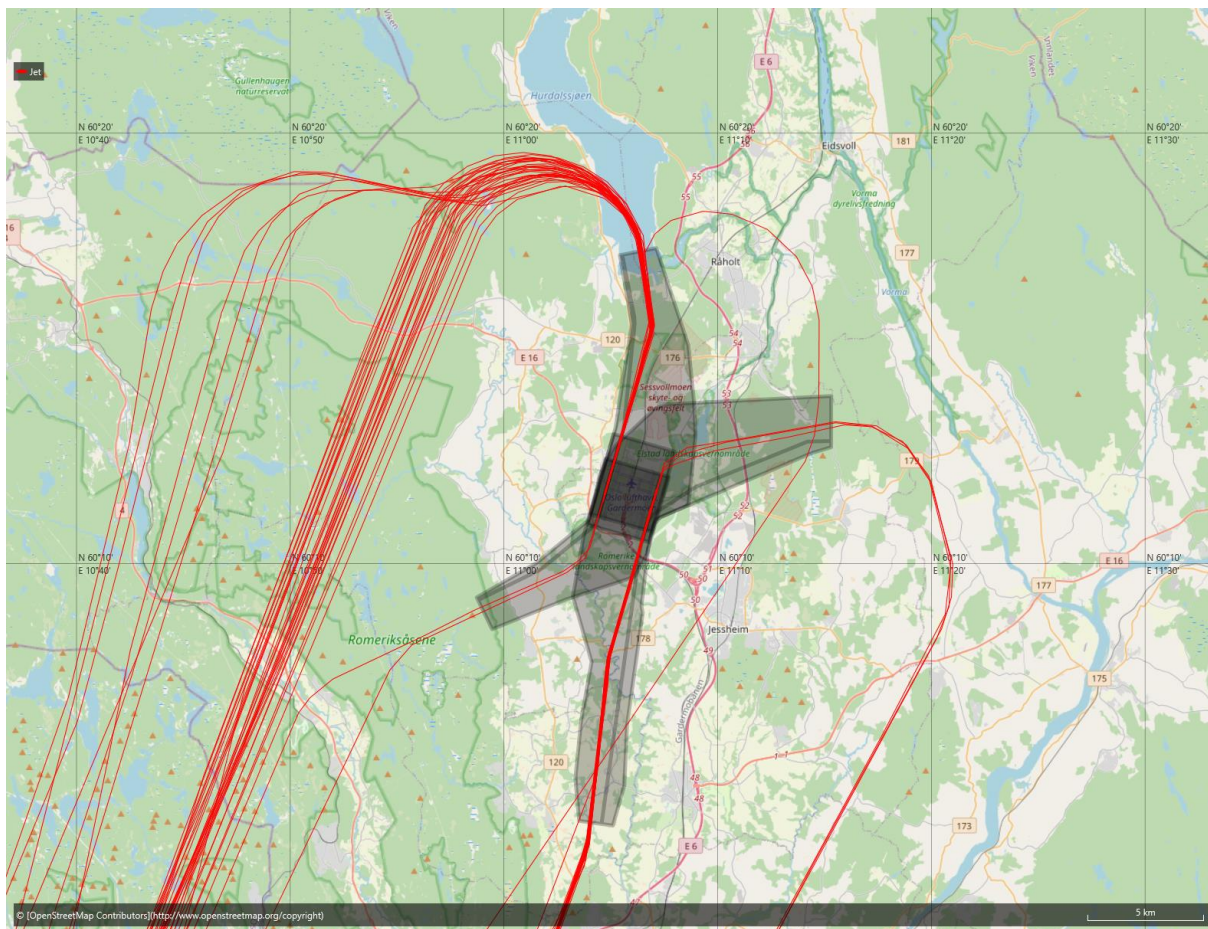
Jetfly (røde traséer) og propellfly (grønne traséer) er underlagt forskjellige regler, se ovenfor.

Air Baltic



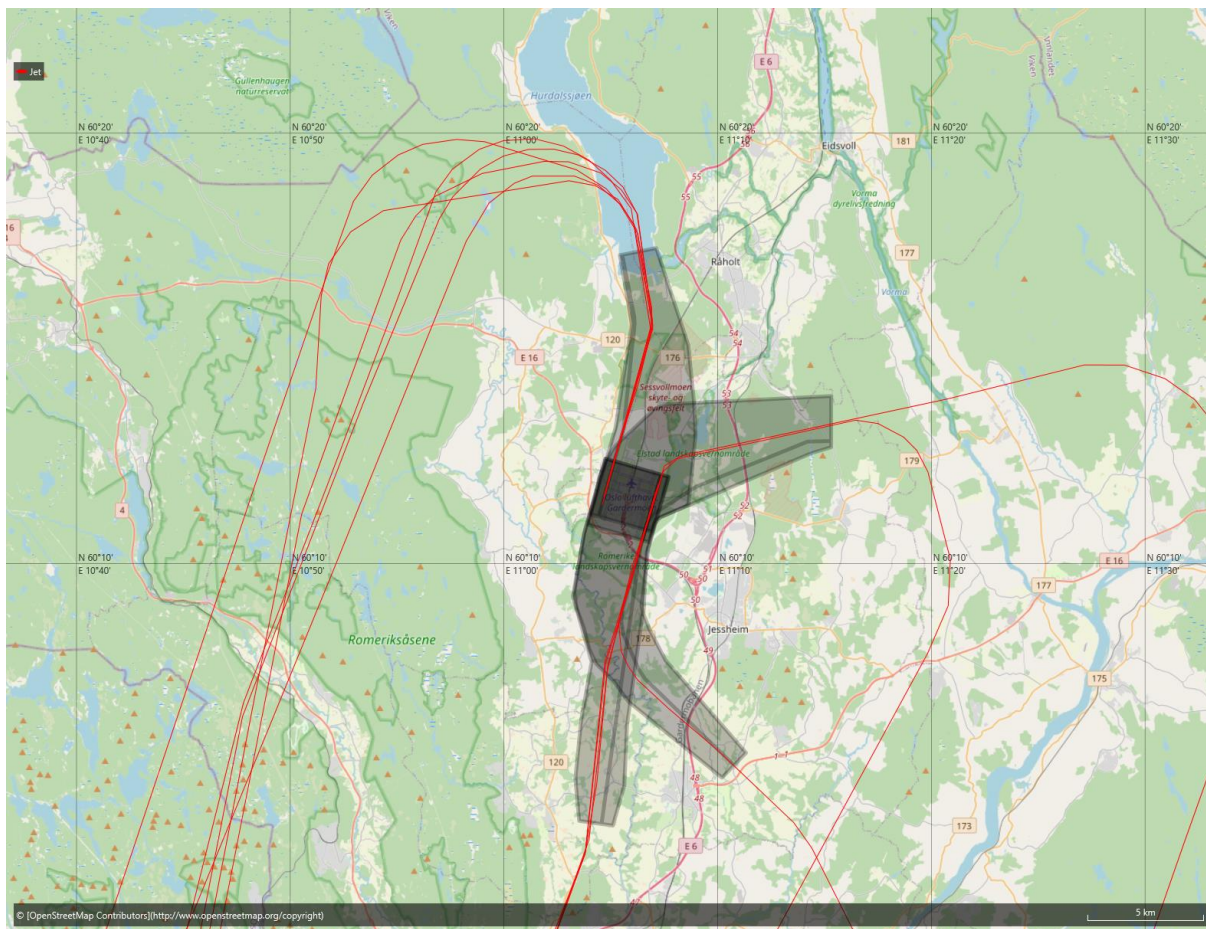
Figur 27. Avganger, Air Baltic - 58 flygninger
BCS3 (58)

Air France



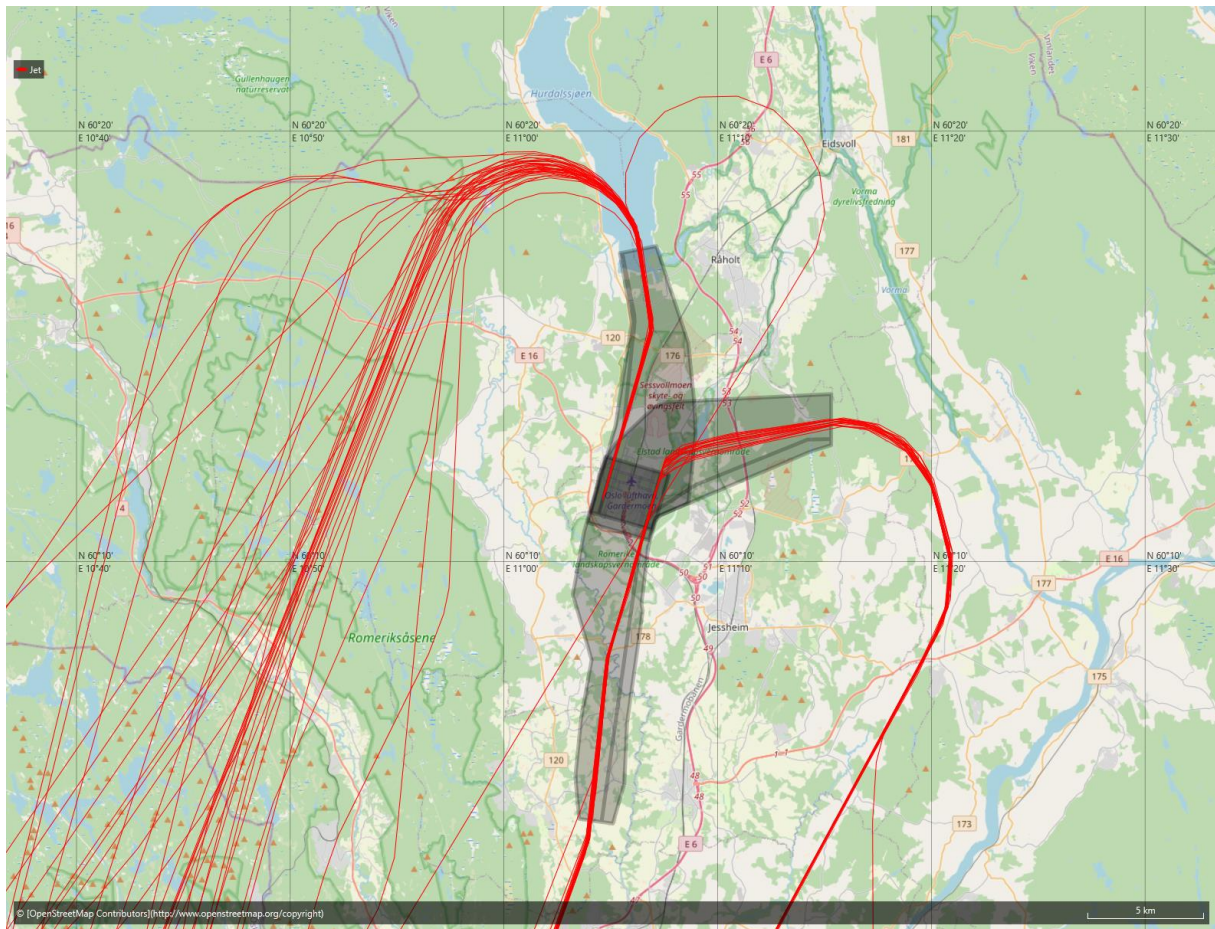
Figur 28. Avganger, Air France - 62 flygninger
A319 (15), A320 (34), A321 (13)

Austrian



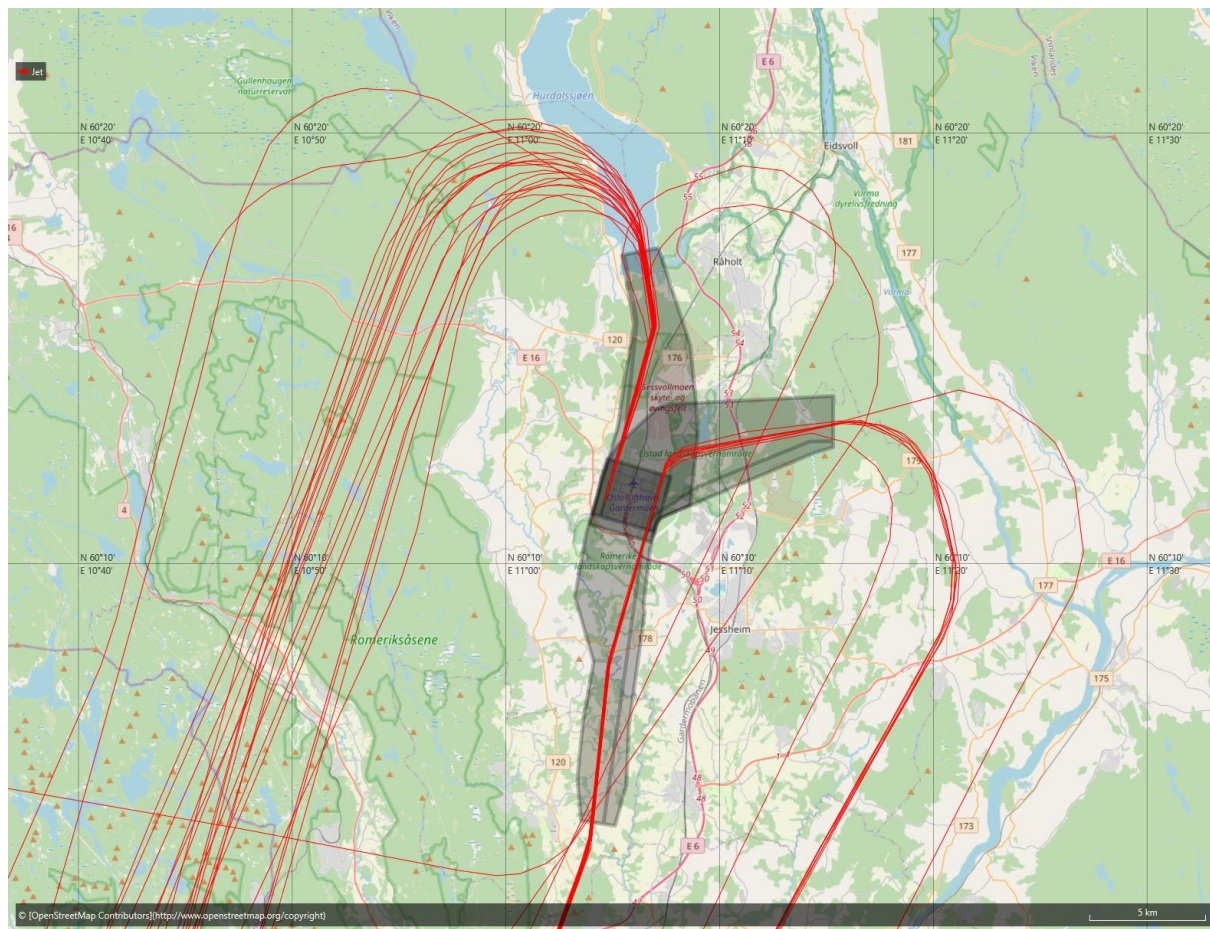
Figur 29. Avganger, Austrian – 13 flygninger
E195 (4), A320 (9)

British Airways



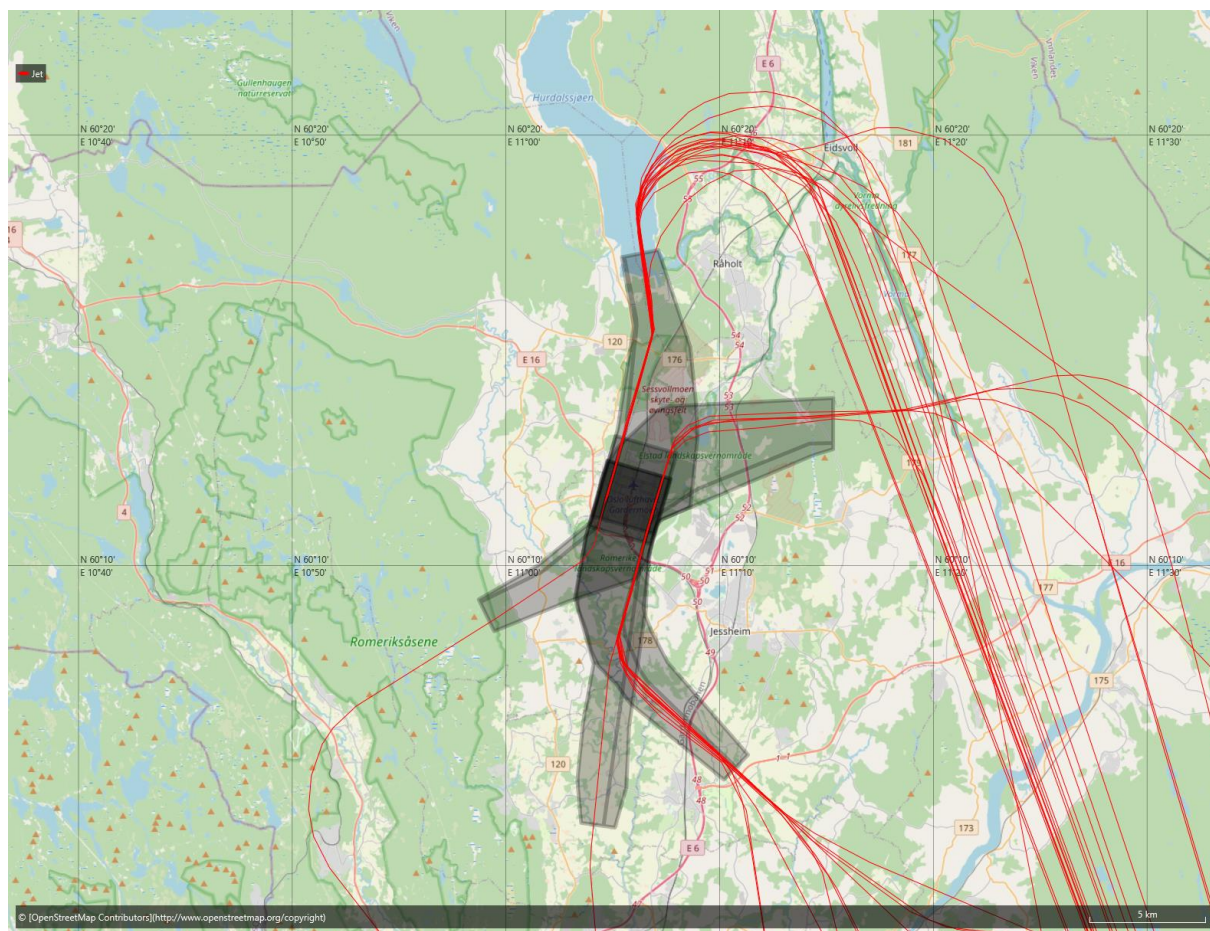
Figur 30. Avganger, British Airways – 79 flygninger
A320 (30), A319 (49)

Brussels Airlines



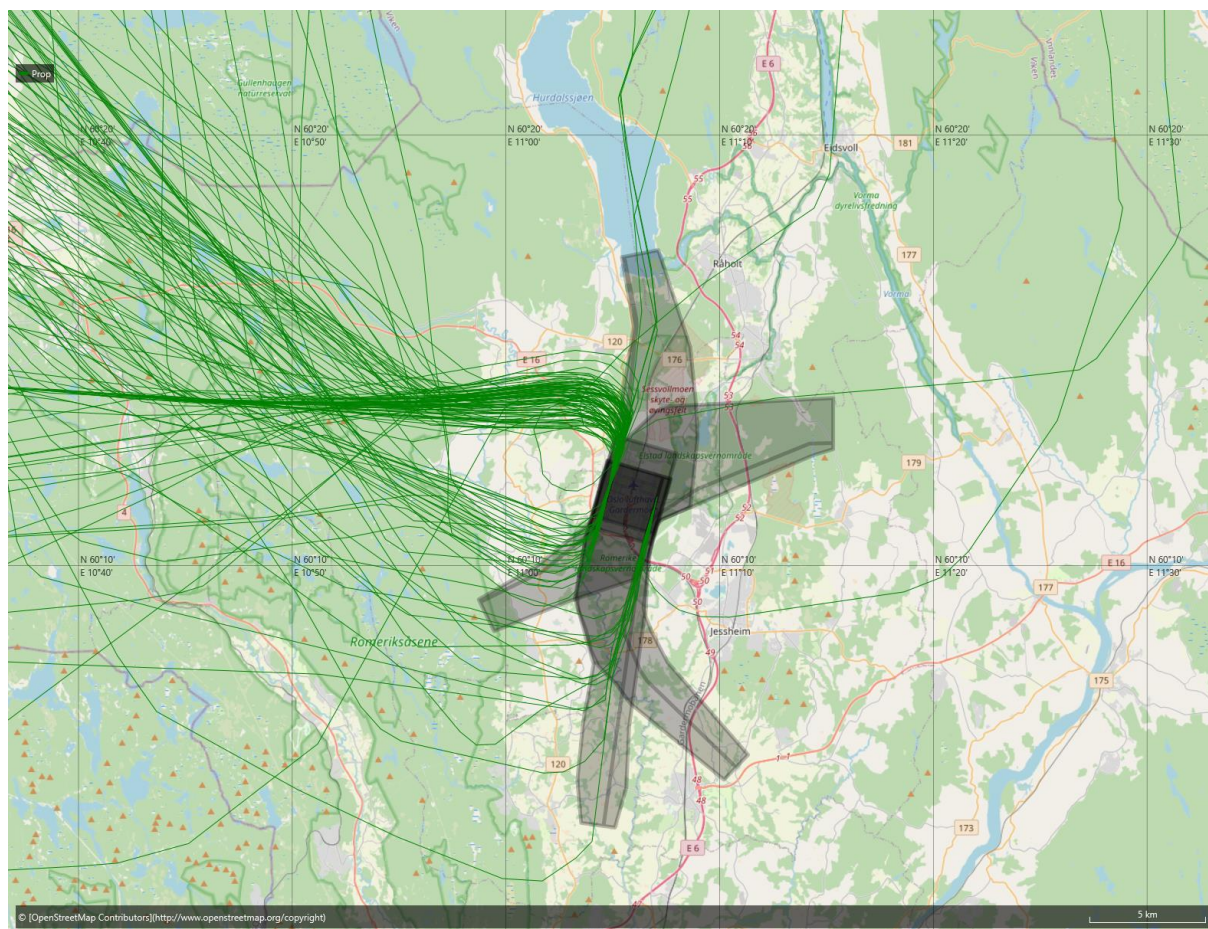
Figur 31. Avganger, Brussels Airlines – 44 flygninger
A320 (5), A319 (39)

Emirates



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

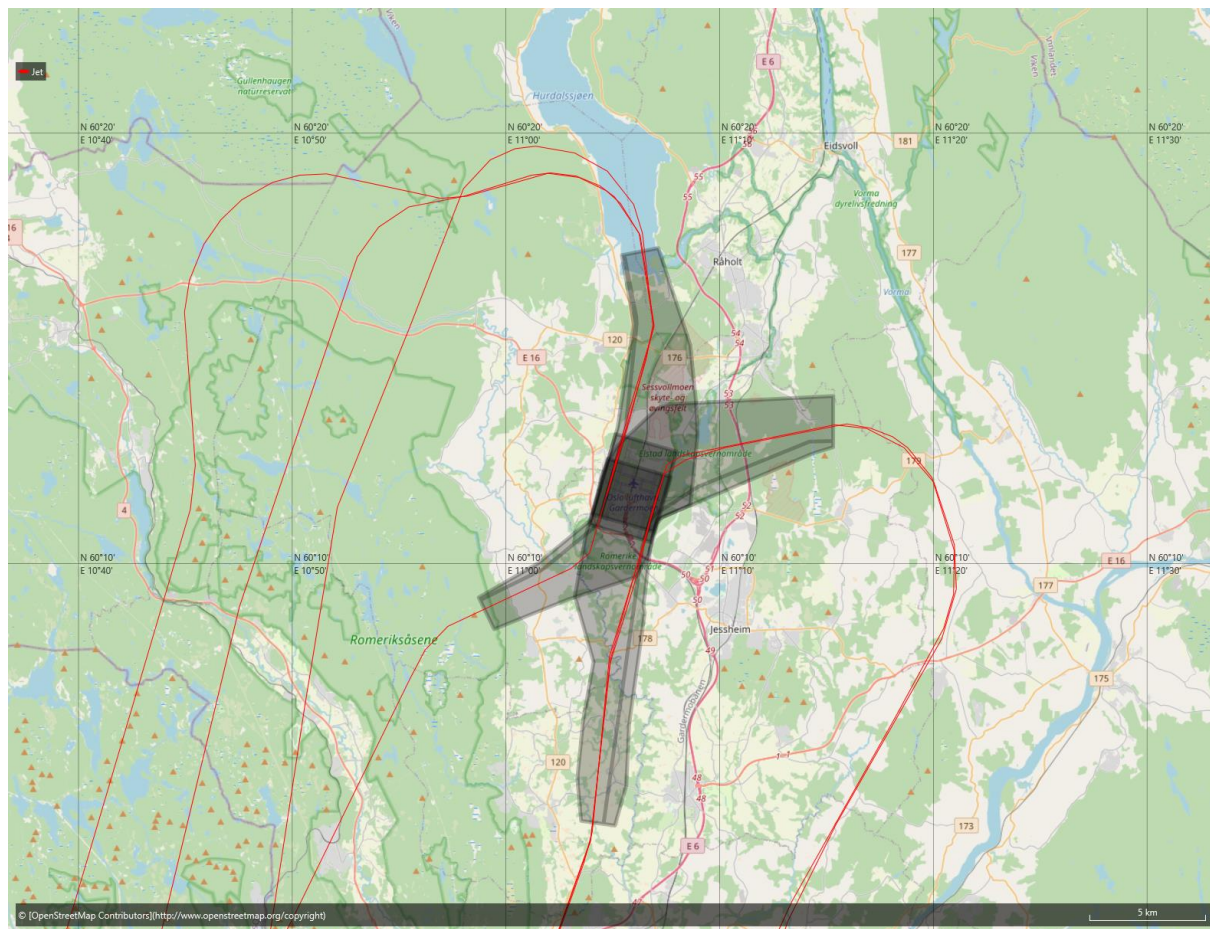
Danish Air Transport



Figur 33. Avganger, Danish Air Transp. - 136 flygninger
ATR 42-500 (24), ATR 42-300 (112)

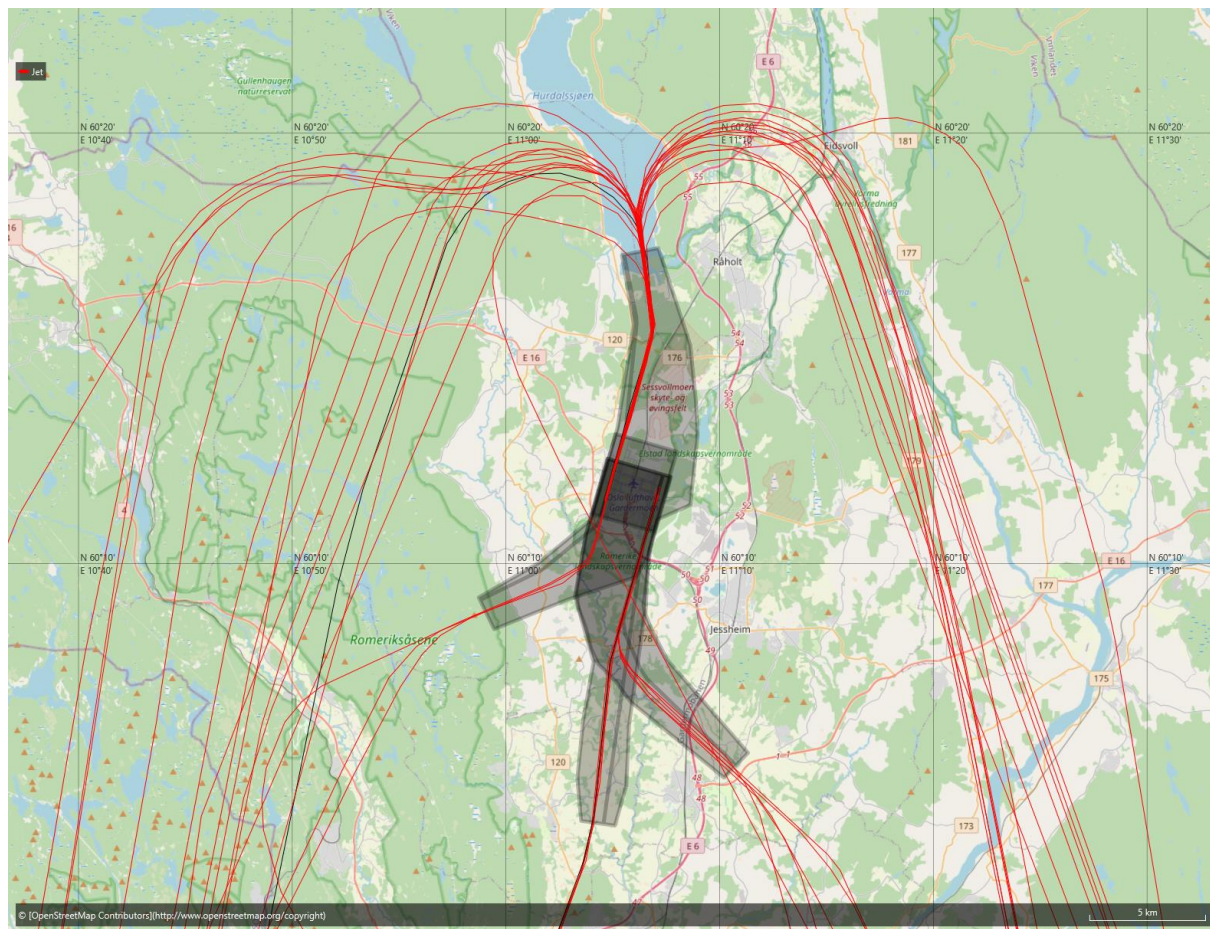
Røde traséer angir jettfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Eurowings



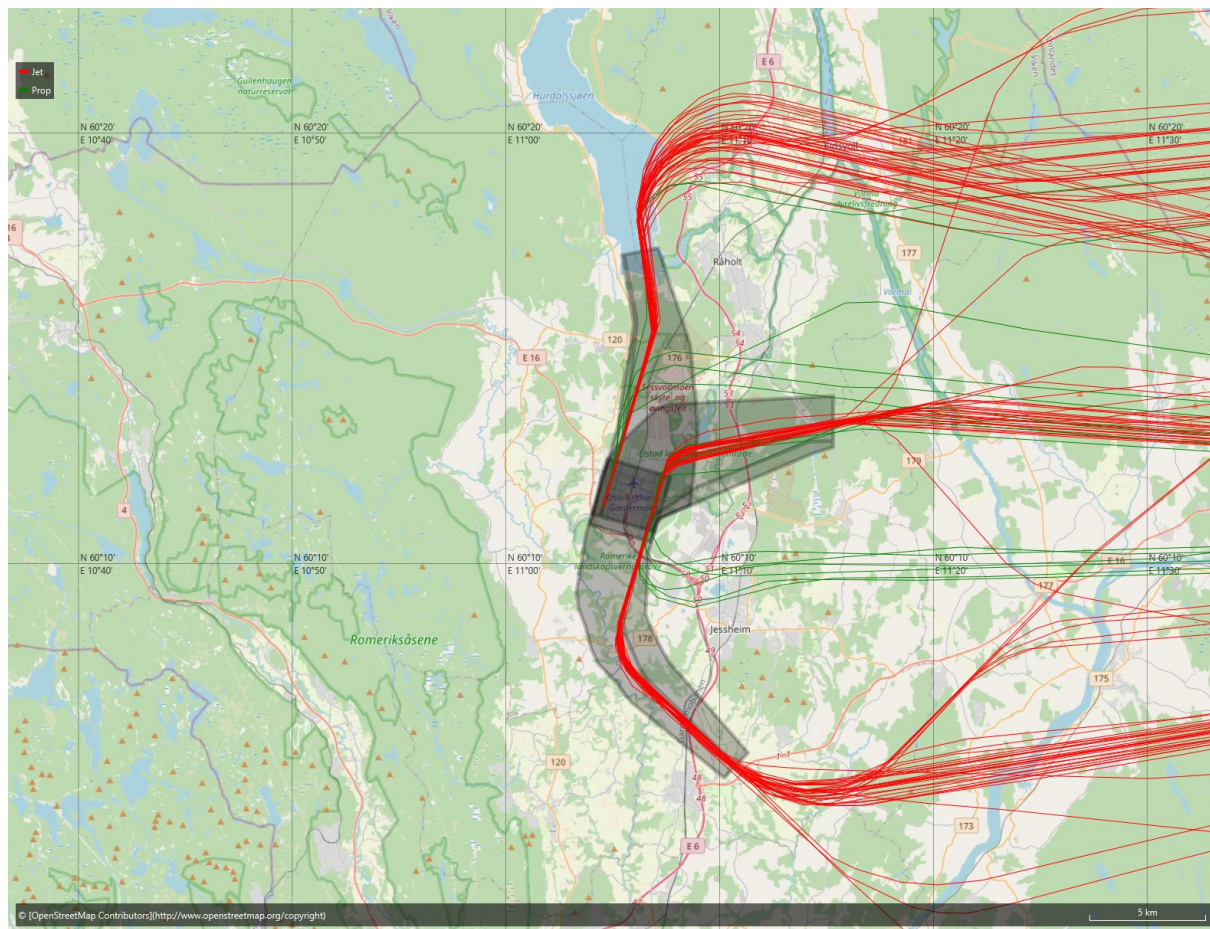
Figur 34. Avganger, Eurowings – 9 flygninger
A319 (2), A320 (6), A21N (1)

European Air Transport, EAT



Figur 35. Avganger, European Air Transport, EAT - 44 flygninger
A306 (21), B752 (21), 0 (2)

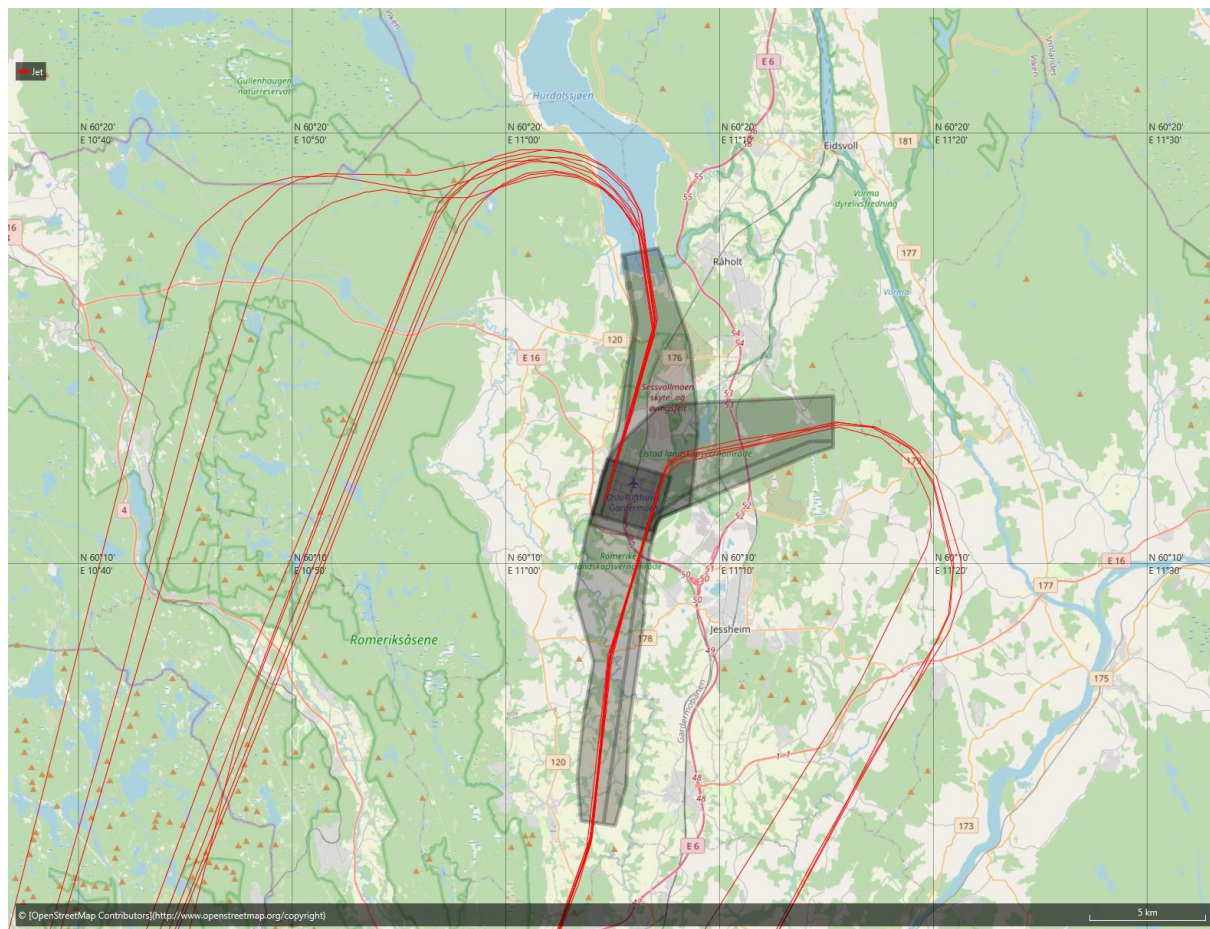
Finnair



Figur 36. Avganger, Finnair – 120 flygninger
A319 (7), A320 (5), A321 (20), EMB-E190 (72), AT75 (16)

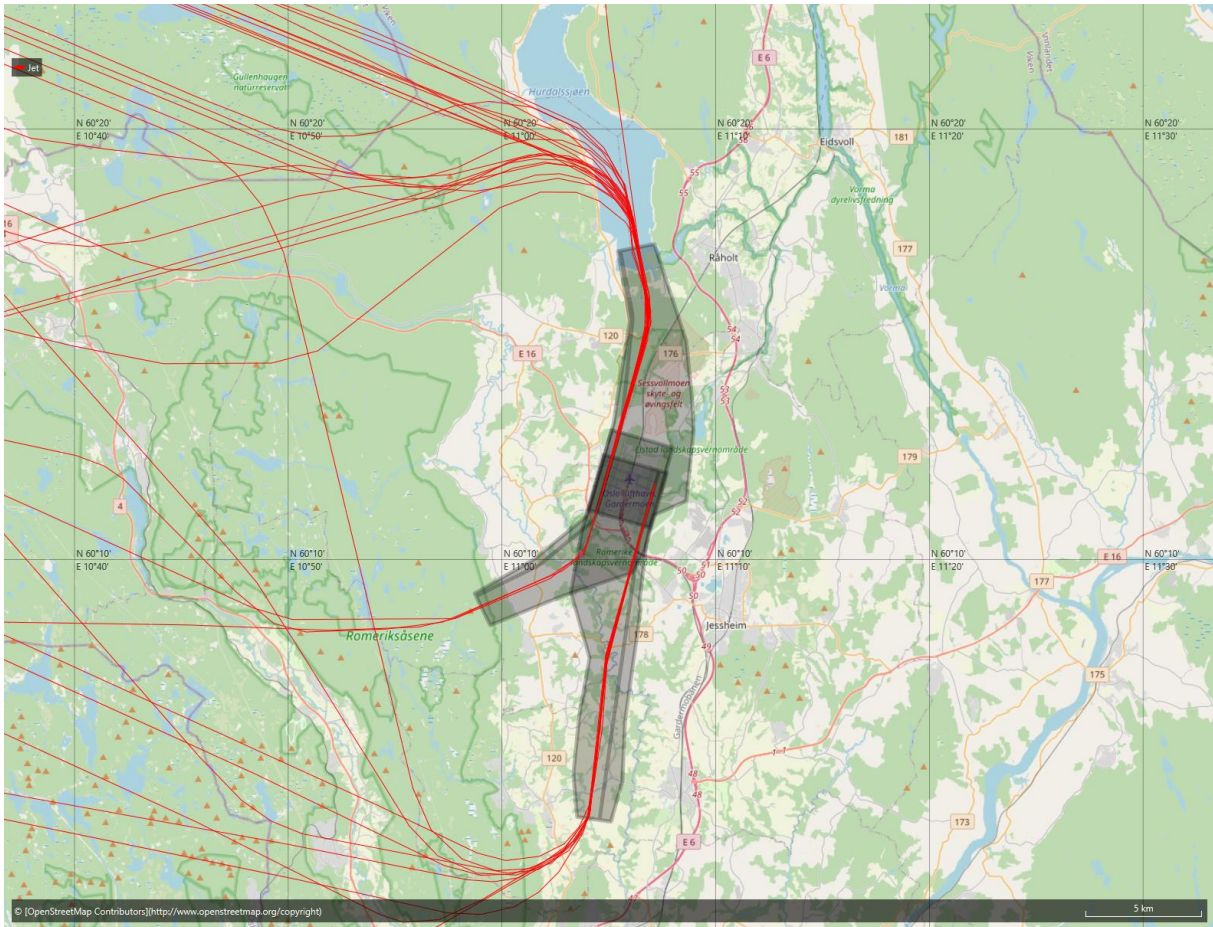
Røde traséer angir jettfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Iberia



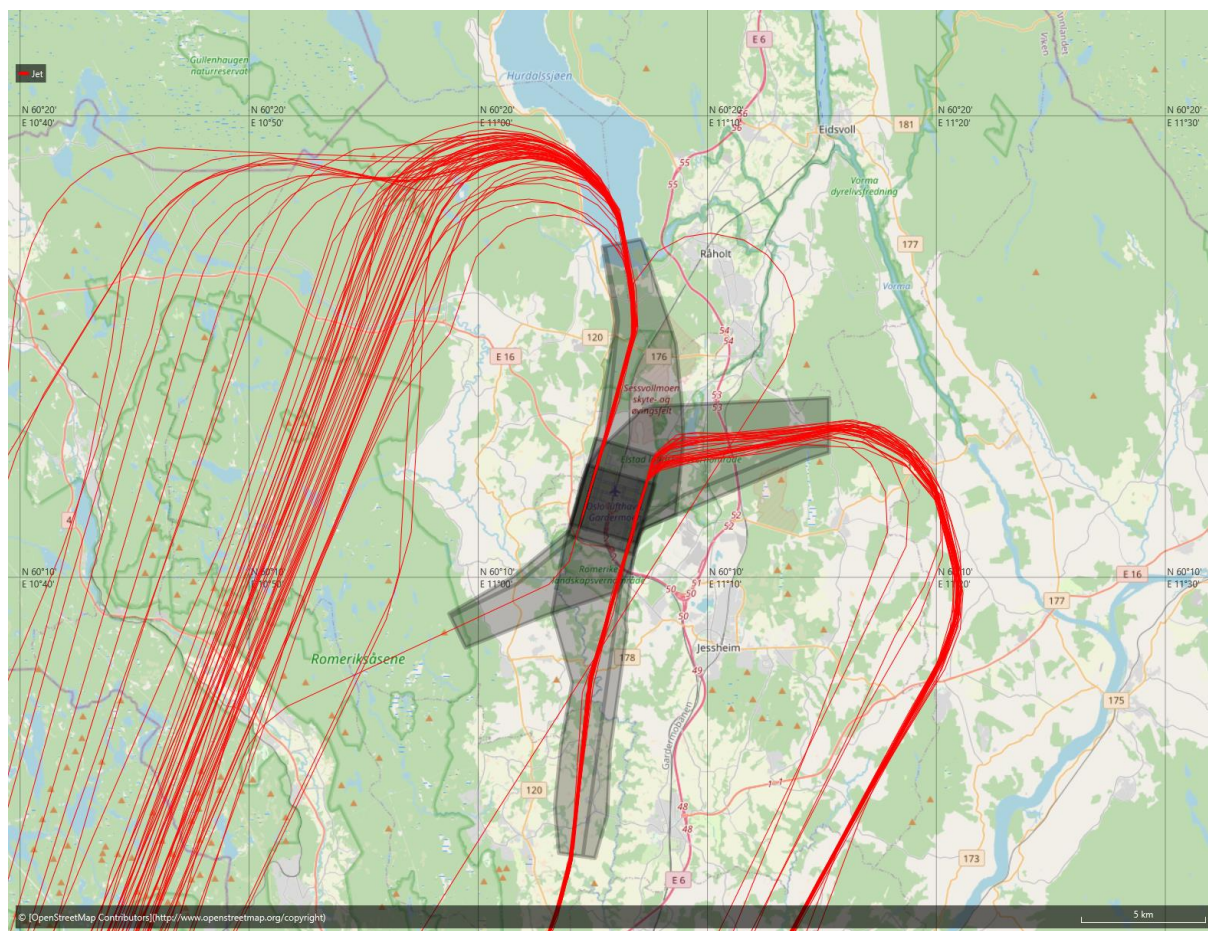
Figur 37. Avganger, Iberia – 22 flygninger
A320neo (17), A320 (5)

Icelandair



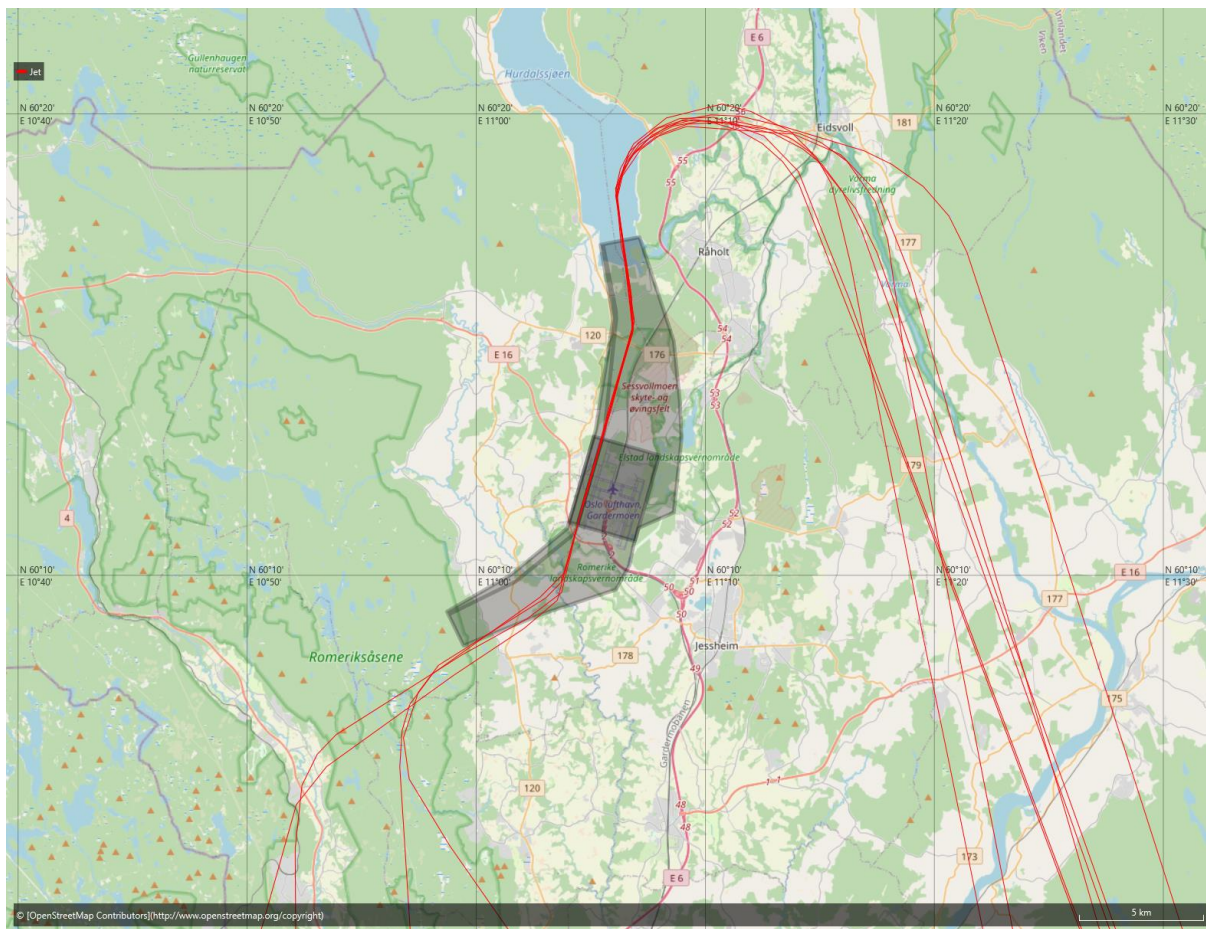
Figur 38. Avganger, Icelandair – 34 flygninger
B757-200 (13), B757-300 (1), B38M (6), B39M (14)

KLM



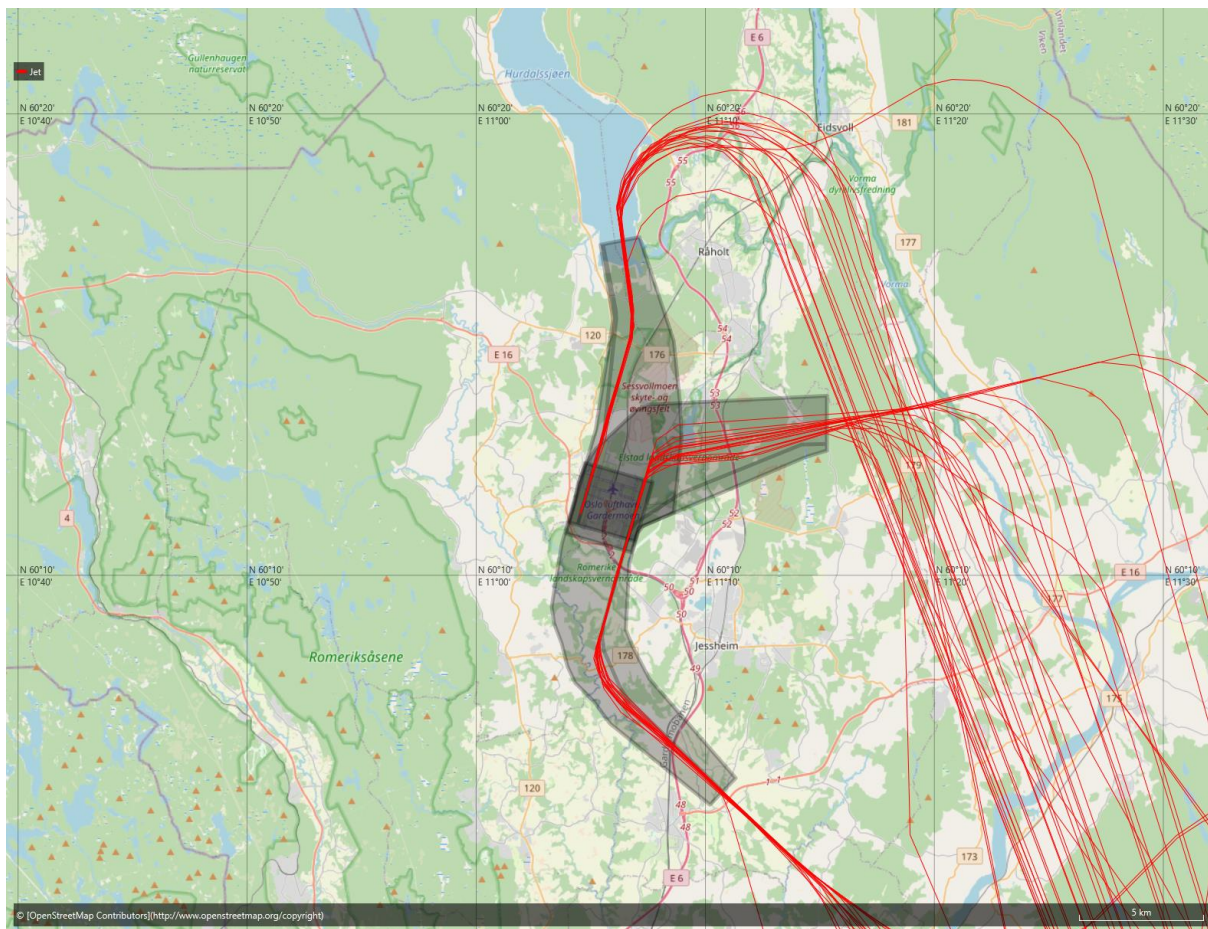
Figur 39. Avganger, KLM – 141 flygninger
B737-700 (14), B737-800 (28), EMB-E190 (11), EMB-E295 (34), E75L (6), B737-900 (48)

Korean Air



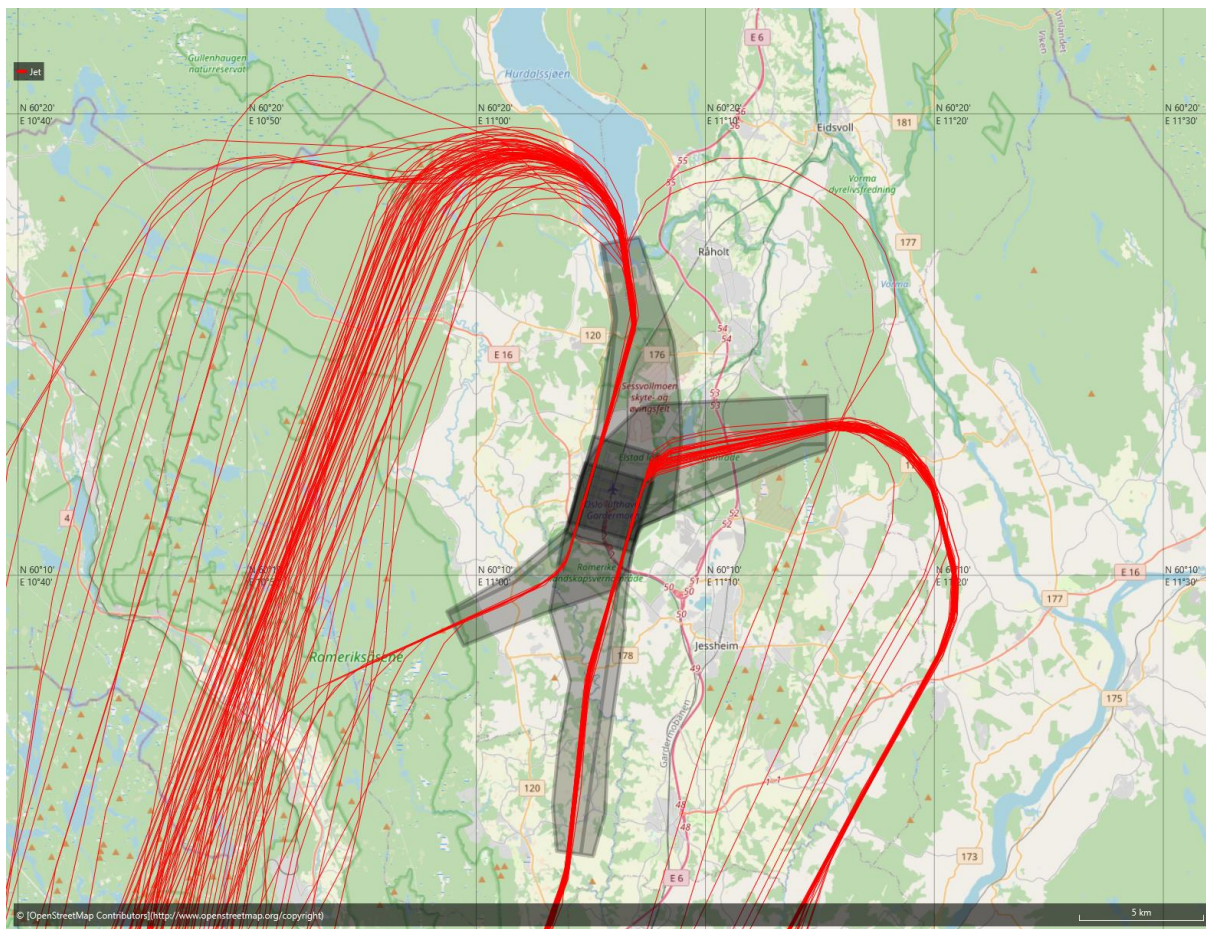
Figur 40. Avganger, Korean Air - 12 flygninger B777-200LR (12)

LOT



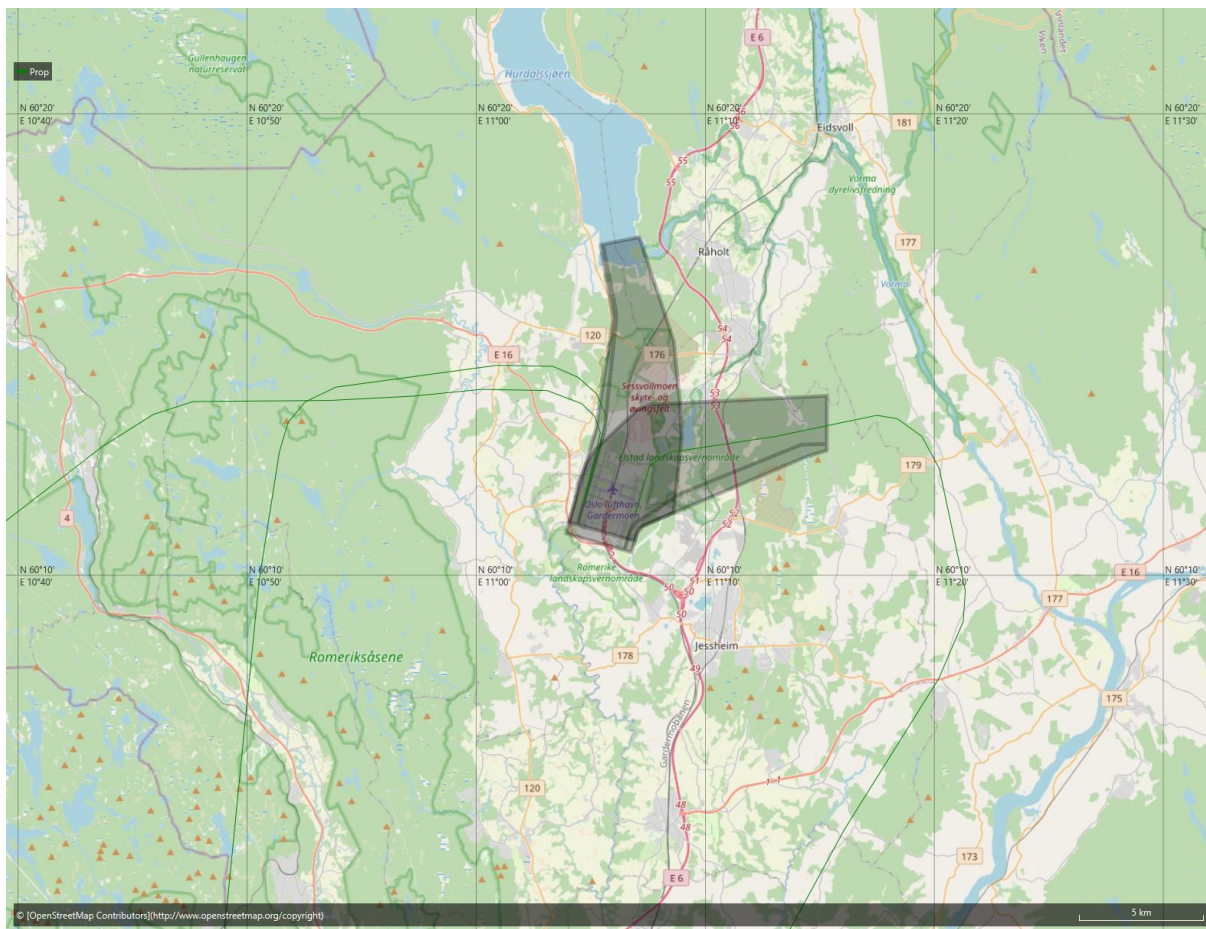
Figur 41. Avganger, LOT – 51 flygninger
B737-800 (10), B38M (10), EMB-E190 (11), EMB-E195 (18), EMB-E170 (2)

Lufthansa



Figur 42. Avganger, Lufthansa - 193 flygninger
A319 (9), A320 (40), A20N (83), A21N (21), A321 (39), B747-8 (1)

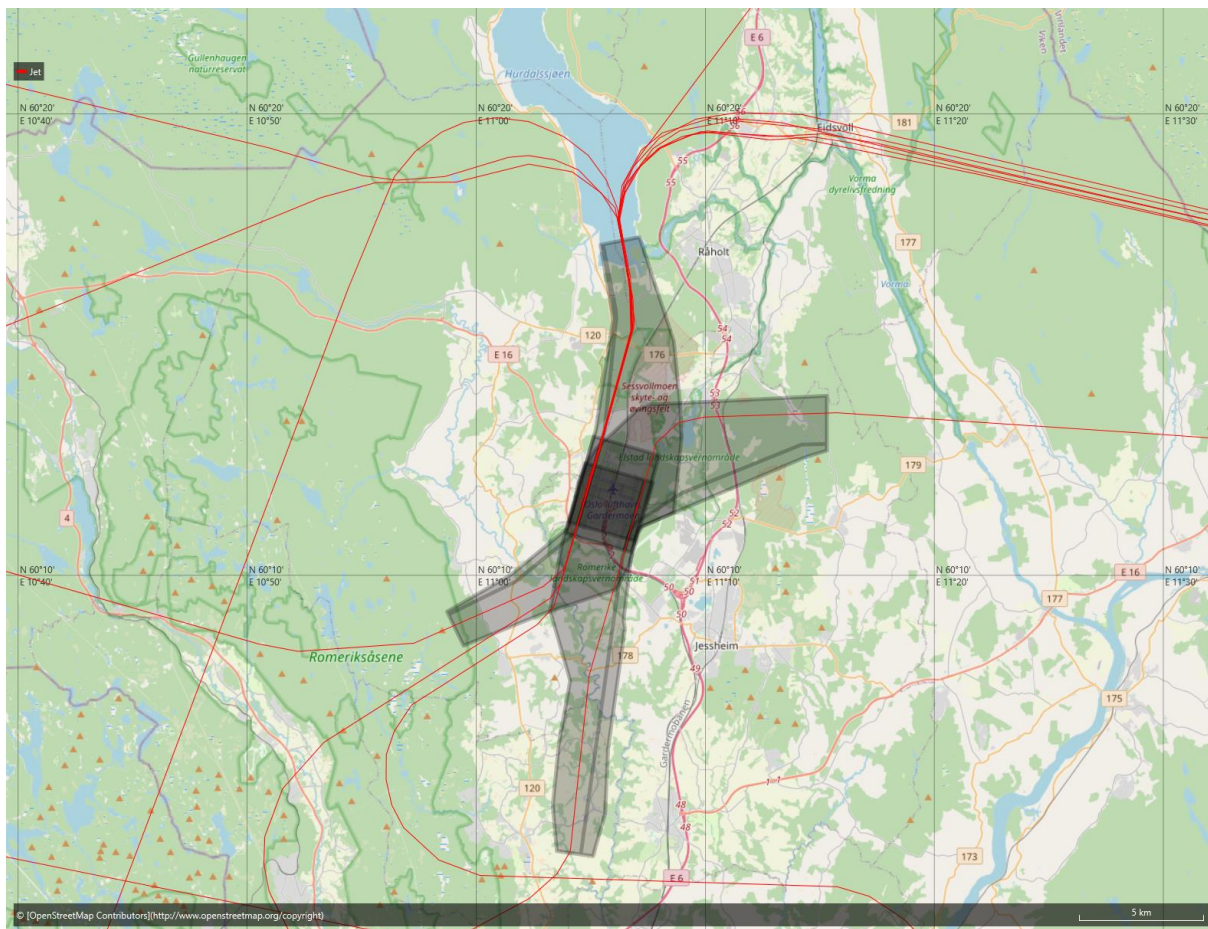
Luxair



Figur 43. Avganger, Luxair - 3 flygninger
DHC-8-400 (3)

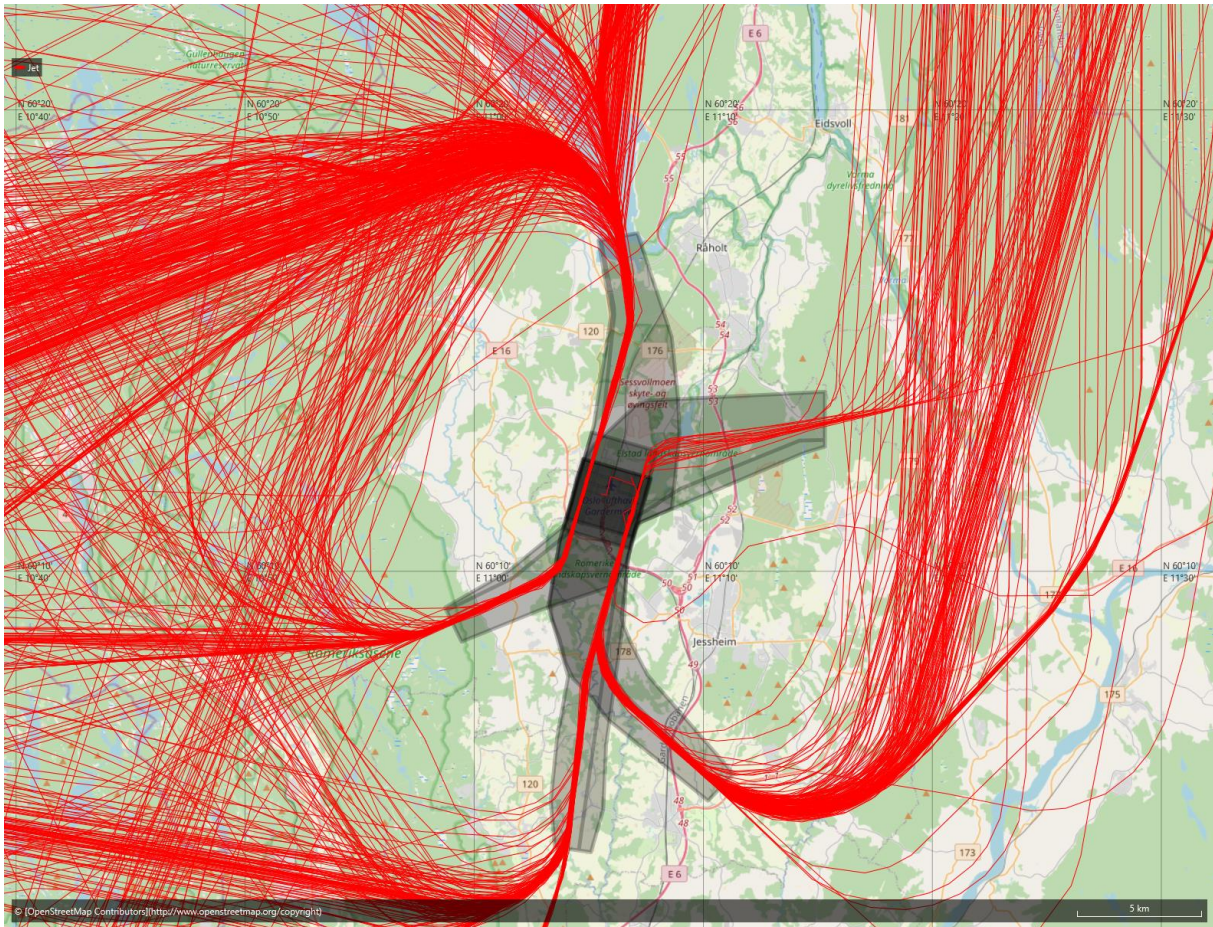
Røde traséer angir jettfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Norse Atlantic Airways



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

Norwegian (Boeing 737-800), innland



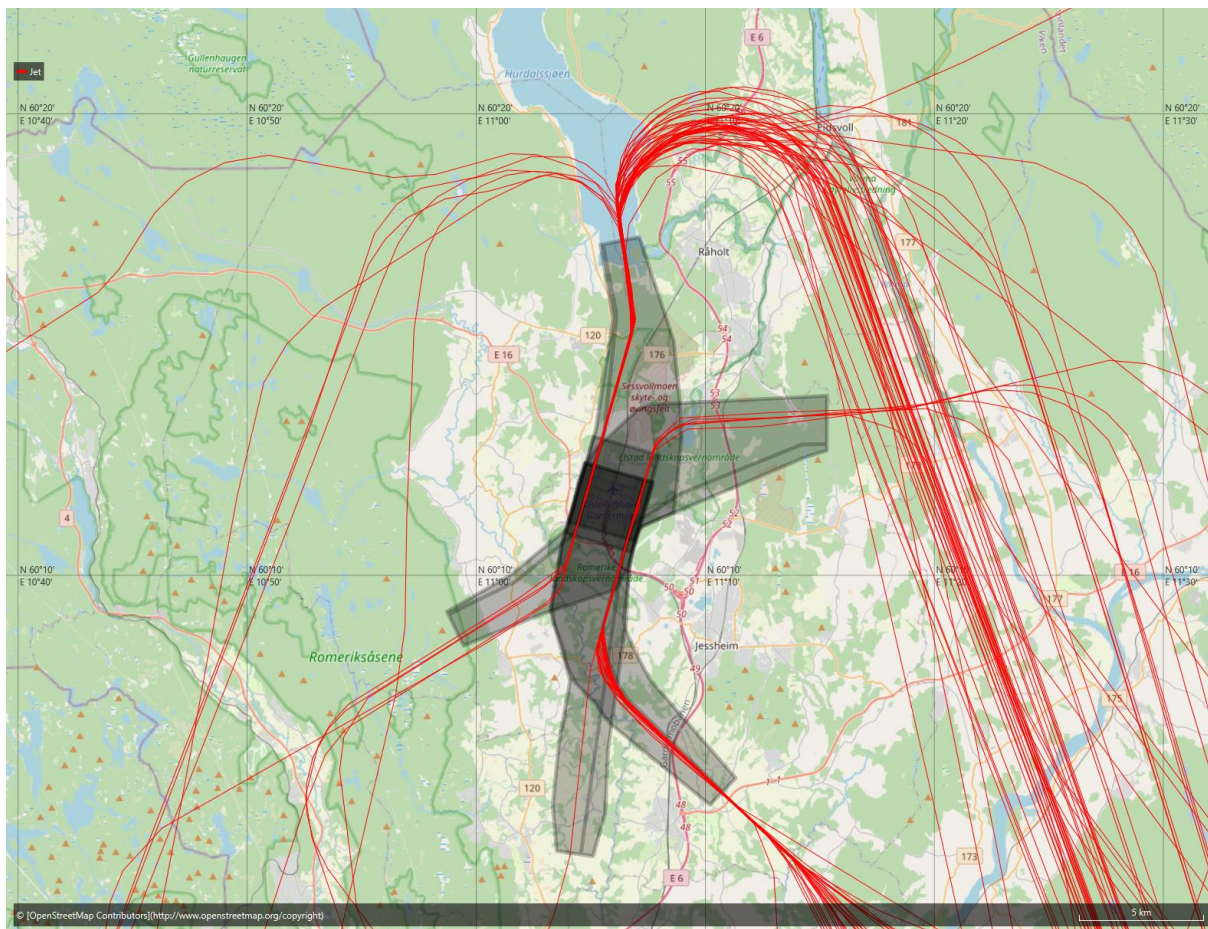
Figur 45. Avganger, Norwegian - Innland, Totalt - 1380 flygninger

Norwegian, utland



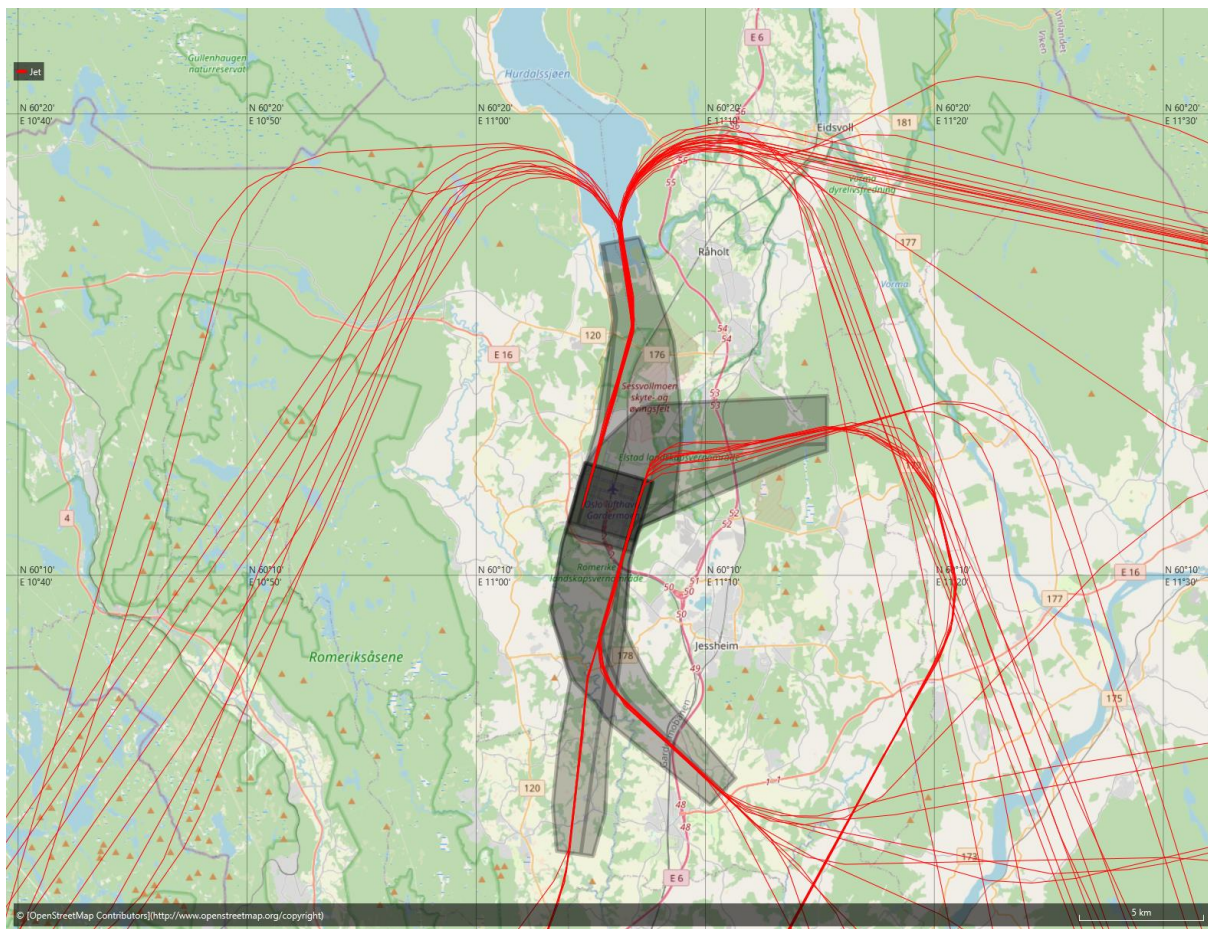
Figur 46. Avganger, Norwegian – Utland, Totalt 979 flygninger
B737-800 (975), B737-800 MAX (4)

Qatar Airways



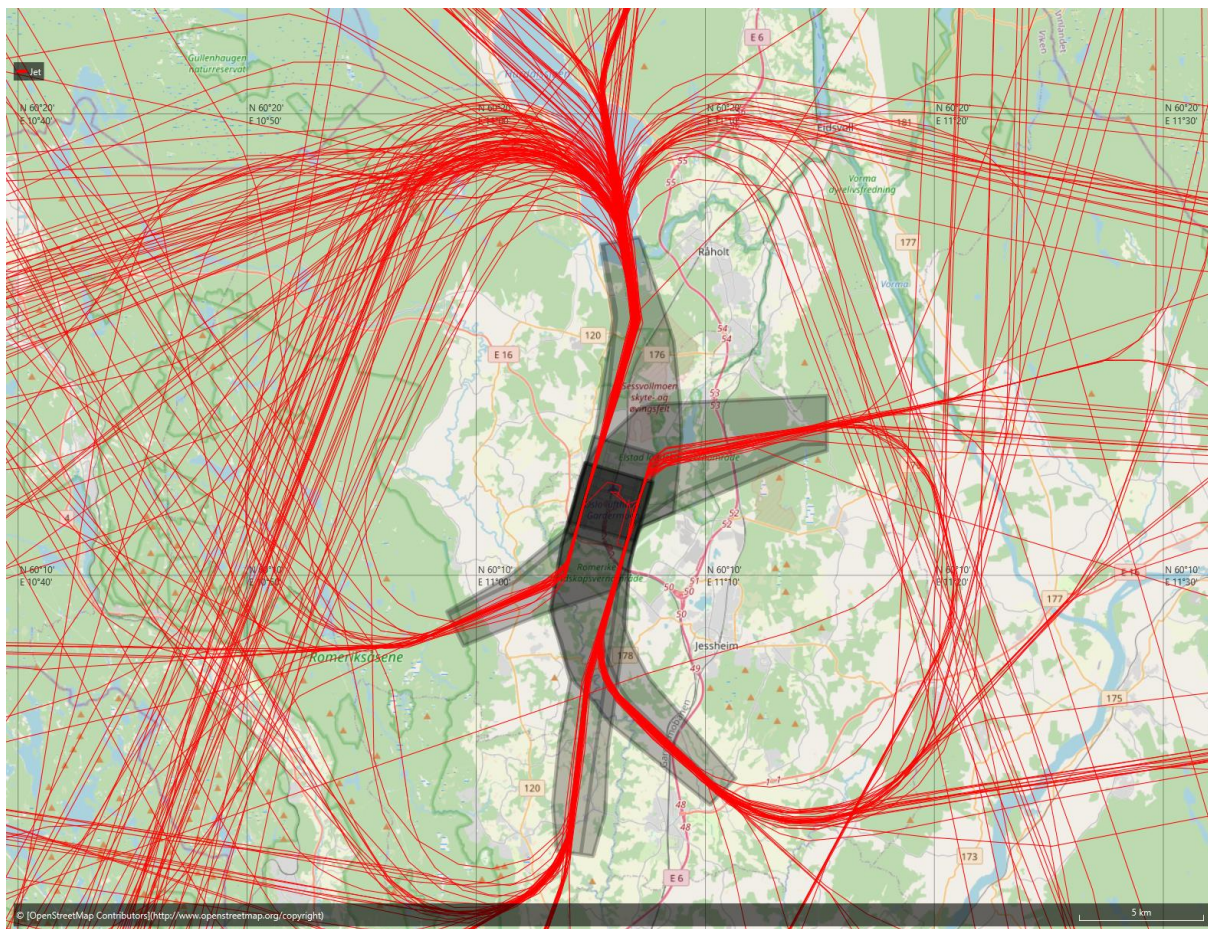
Figur 47. Avganger, Qatar Airways – 94 flygninger
B777-200LR (32), B787-8 Dreamliner (28), B787-9 Dreamliner (34)

Ryanair



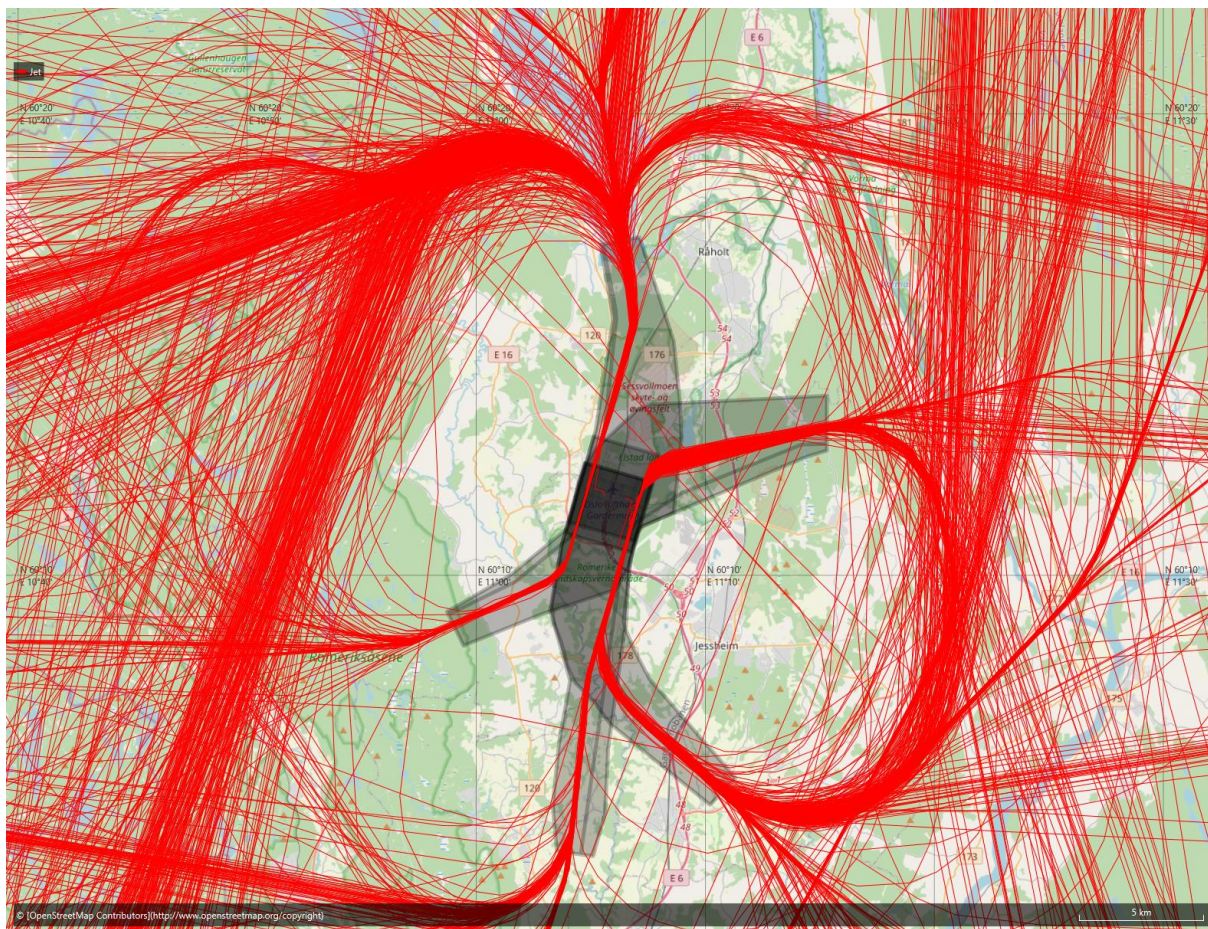
Figur 48. Avganger, Ryanair – 62 flygninger B737-800 (62)

SAS (Airbus)



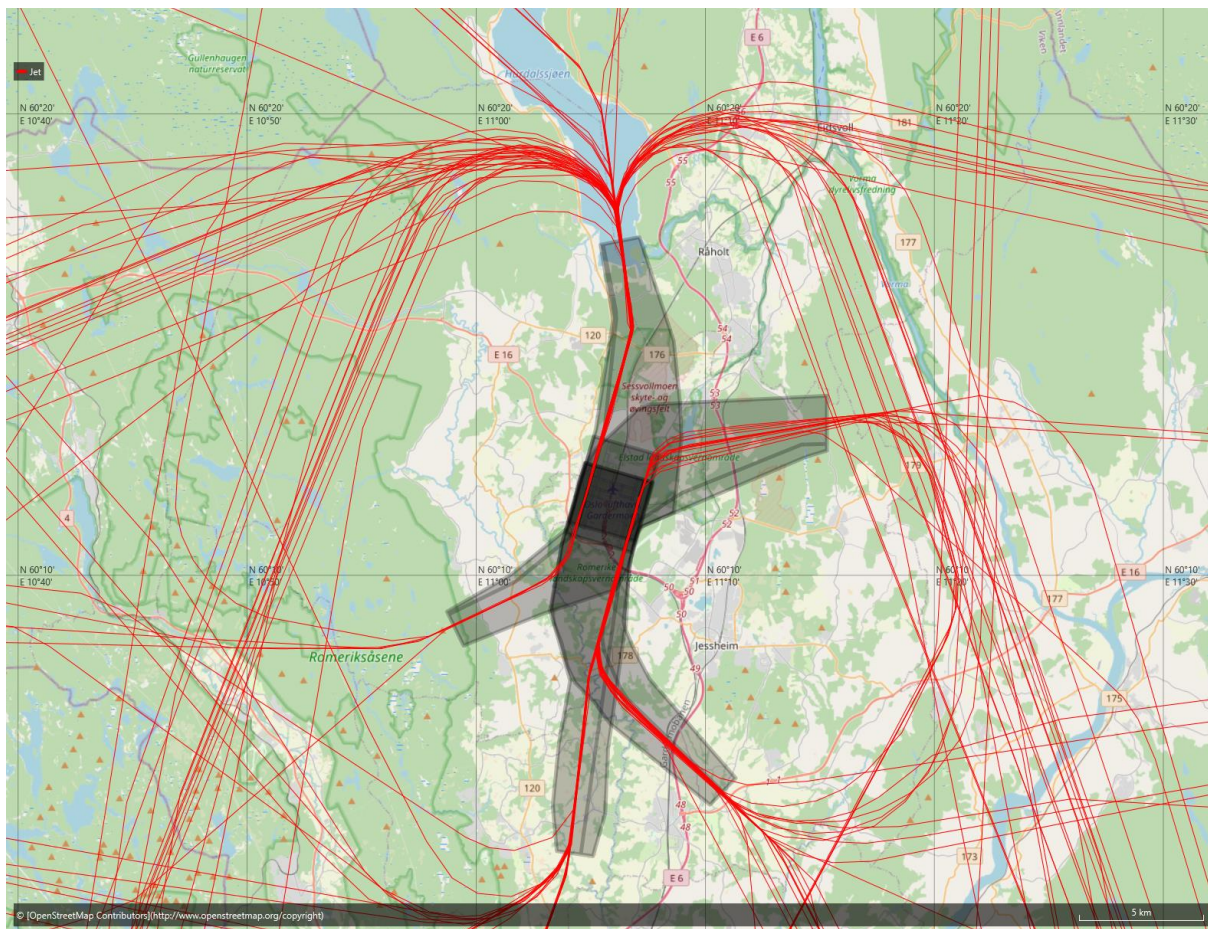
Figur 49. Avganger, SAS, Totalt - 337 flygninger
A319 (134), A320 (203)

SAS (Airbus Neo)



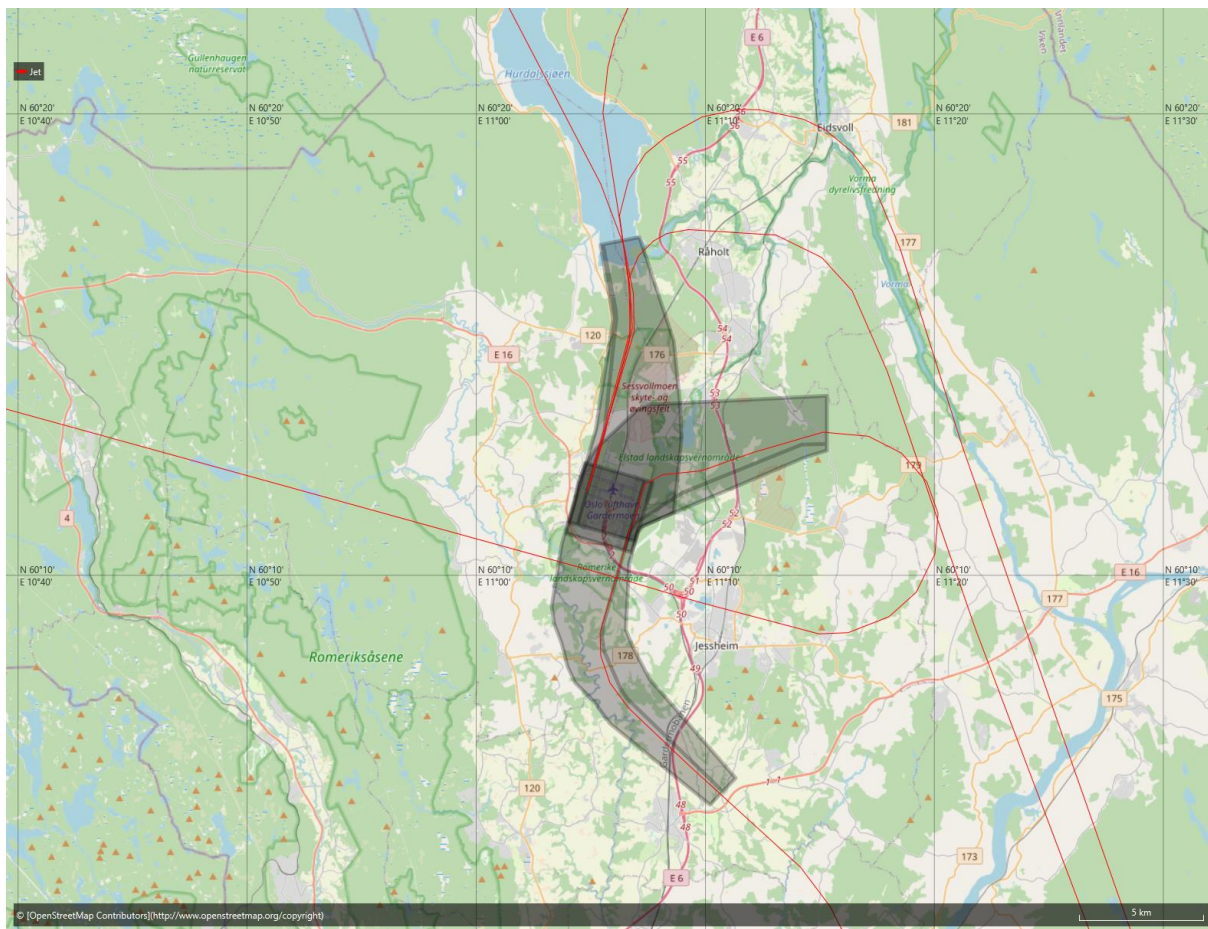
Figur 50. Avganger, SAS, Totalt - 1821 flygninger
A320Neo (1788), A321neo (33)

SAS (Canadian Regional Jet)



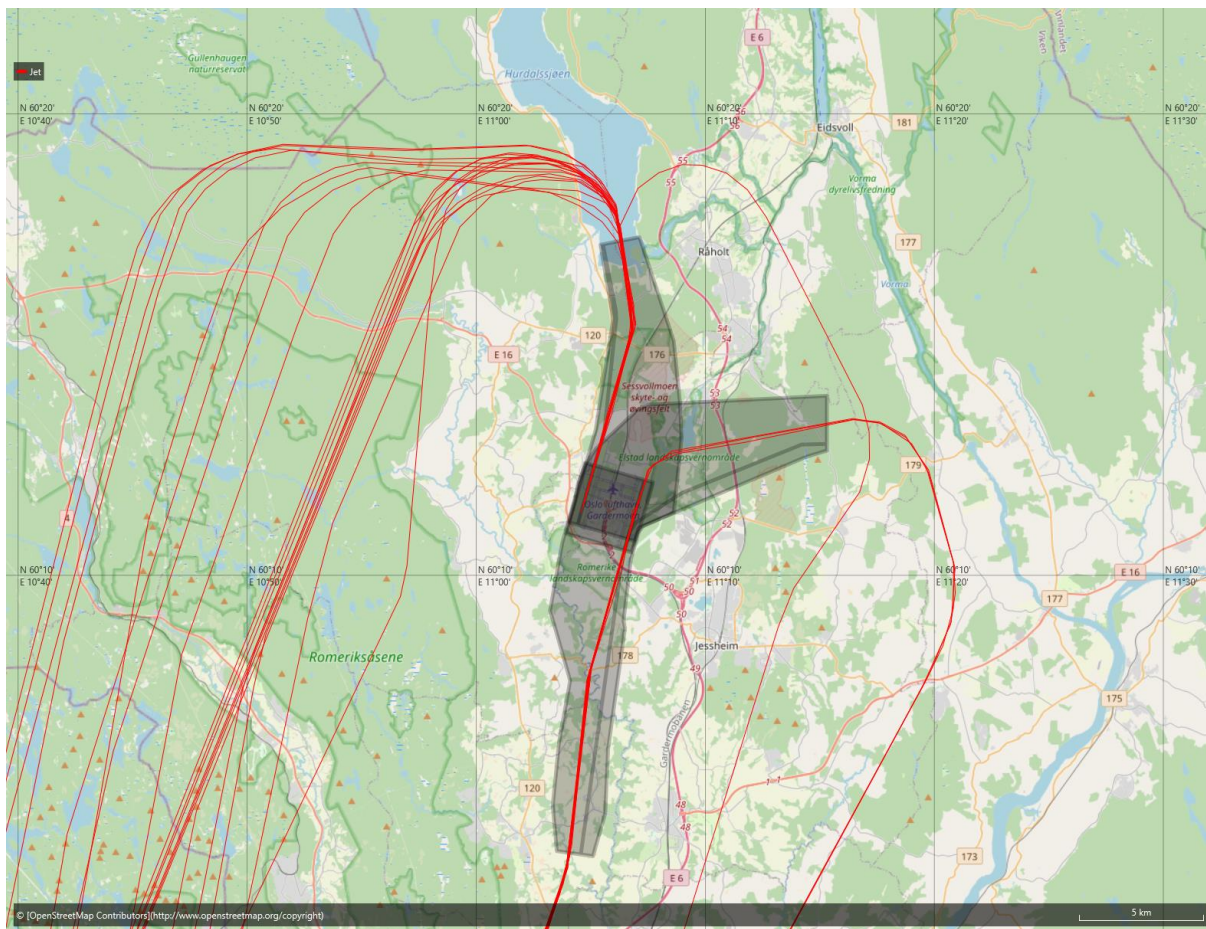
Figur 51. Avganger, SAS, CRJ-900 - 127 flygninger

SAS (Boeing)



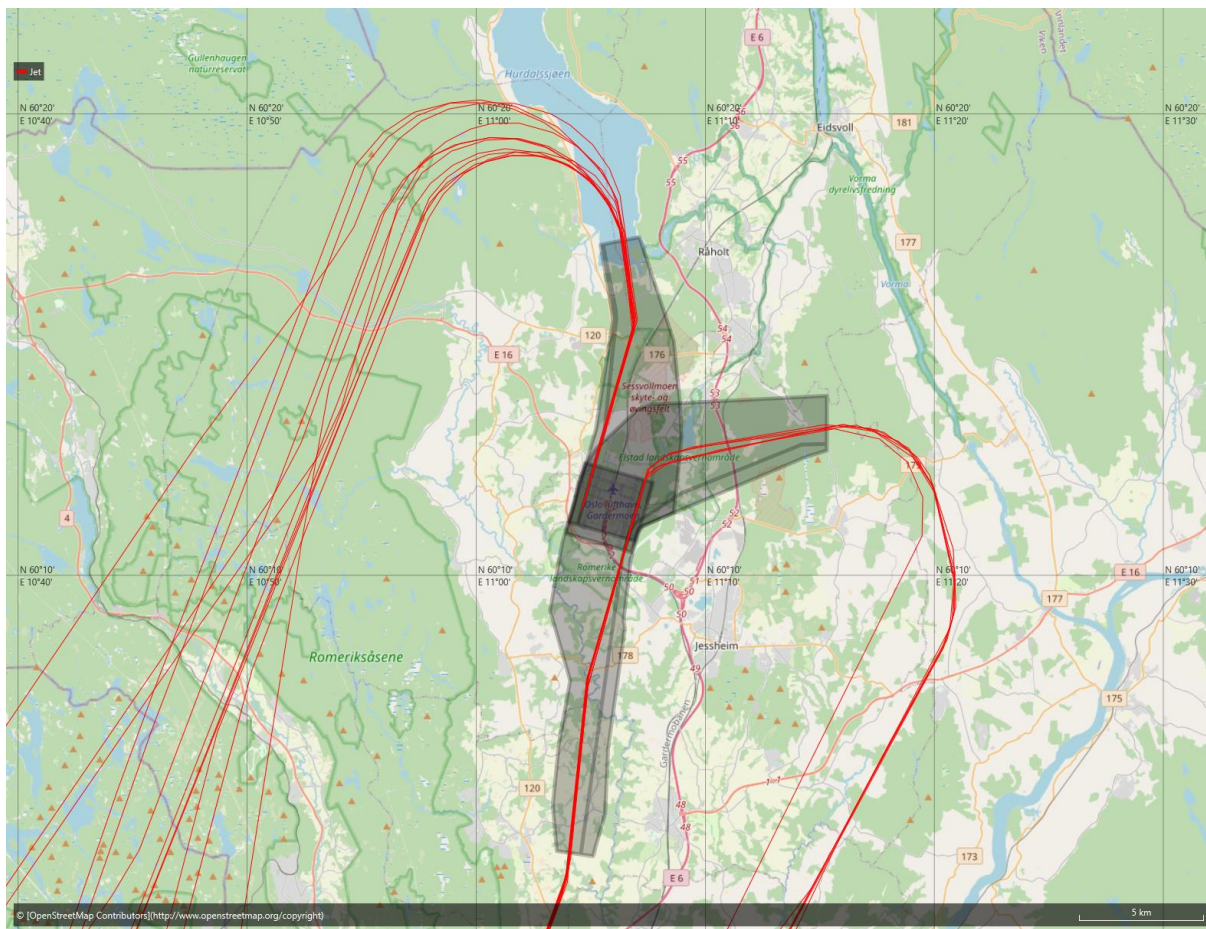
Figur 52. Avganger, SAS, Totalt - 6 flygninger B737-700 (6)

Swiss



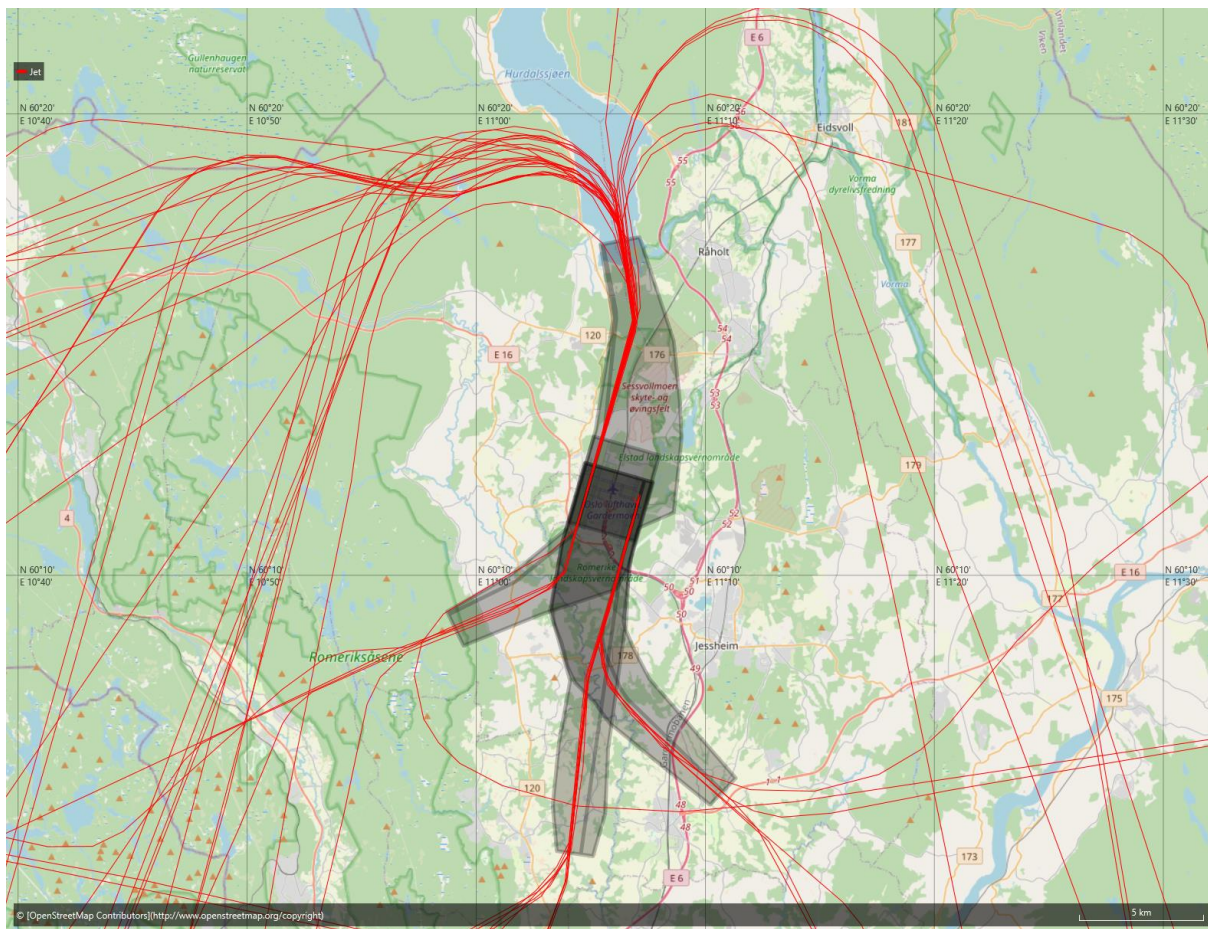
Figur 53. Avganger, Swiss - 39 flygninger
BCS1 (6), BCS3 (29), A20N (1), A320 (2)

TAP Portugal



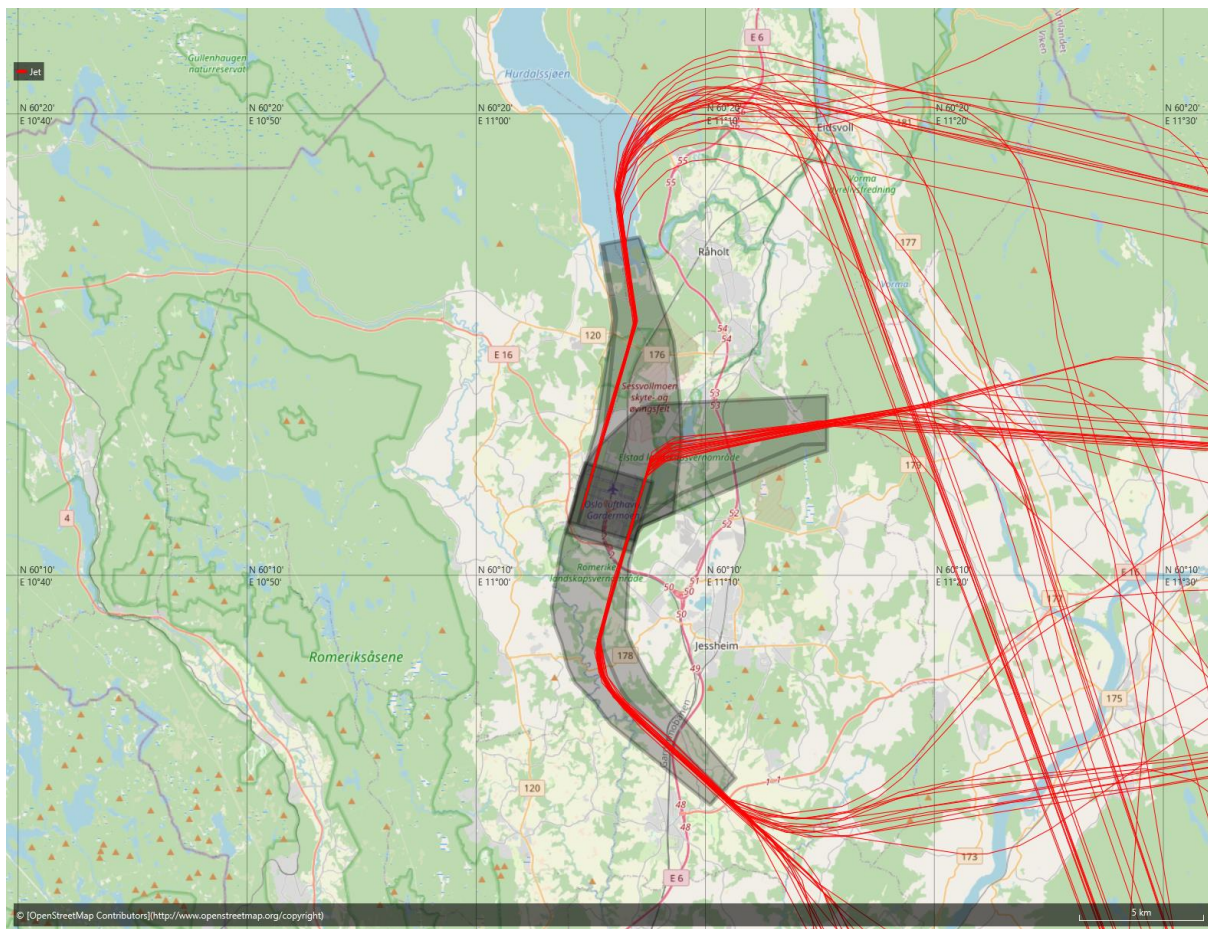
Figur 54. Avganger, TAP Portugal – 29 flygninger
A320 (1), A20N (14), A21N (14)

Thomas Cook Airlines Scandinavia



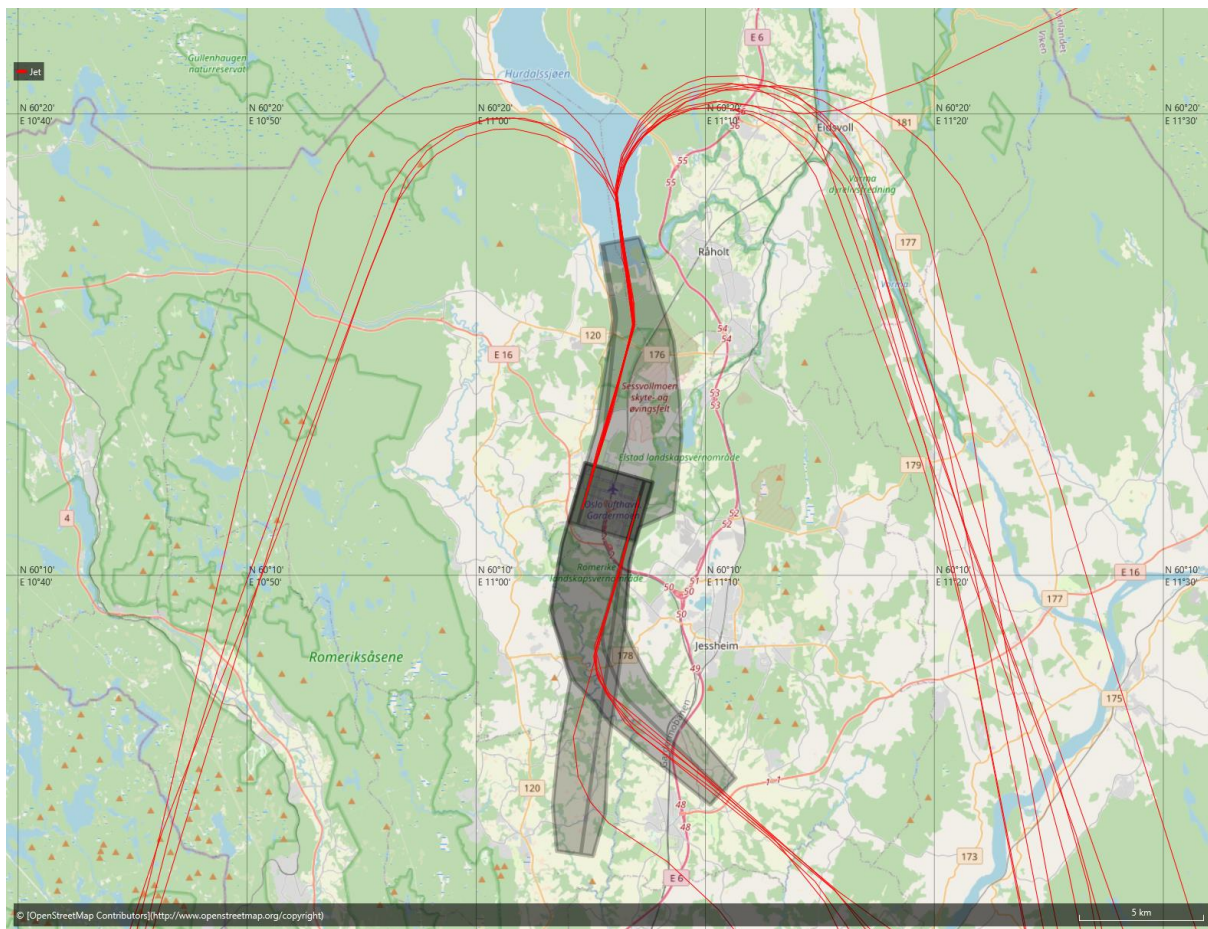
Figur 55. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia – 52 flygninger
A321 (25), A330-200 (15), A330-300 (2), A330-900 (10)

Turkish Airlines



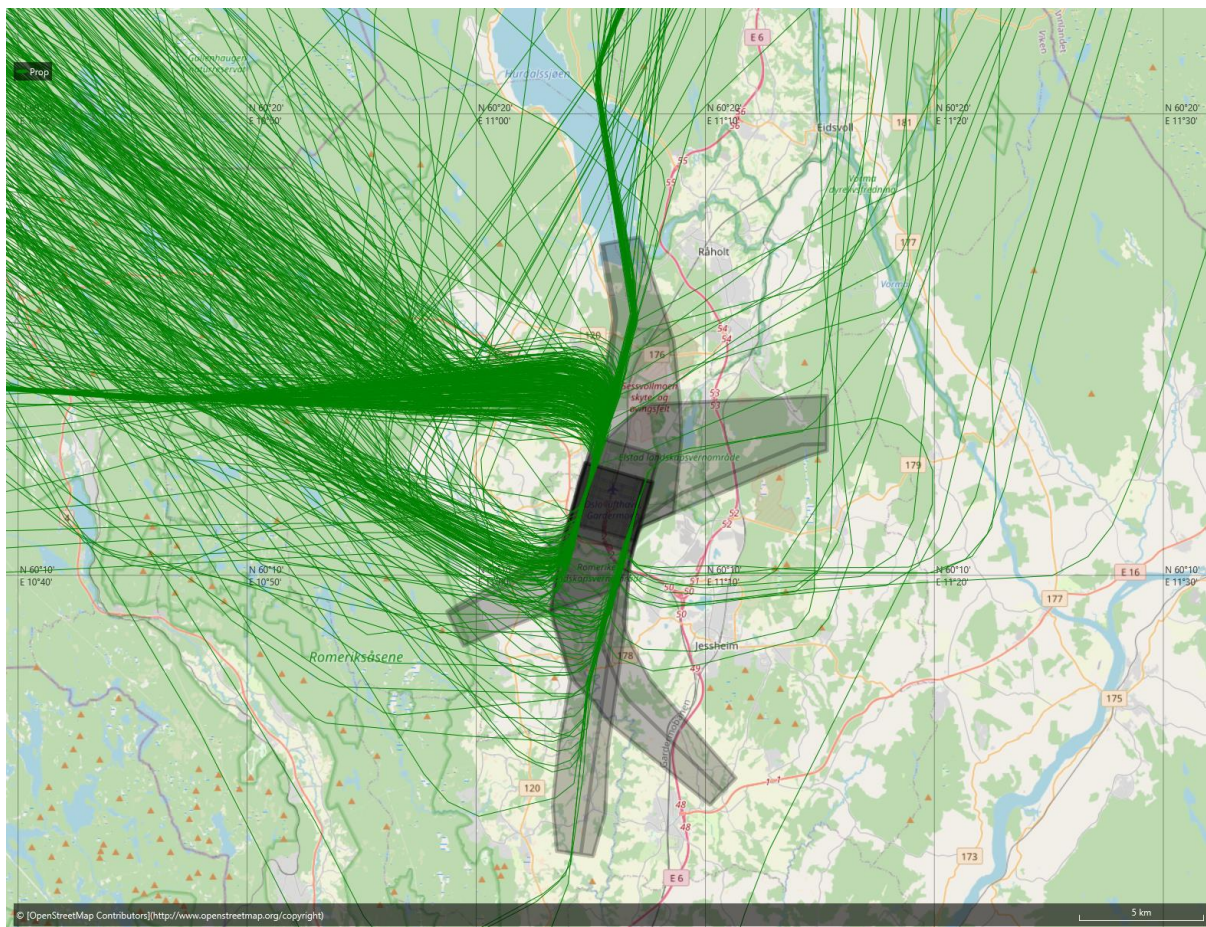
Figur 56. Avganger, Turkish Airlines – 76 flygninger
A330-200 (14), A21N (41), A321 (19), B737-800 (2)

United Parcel Service



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

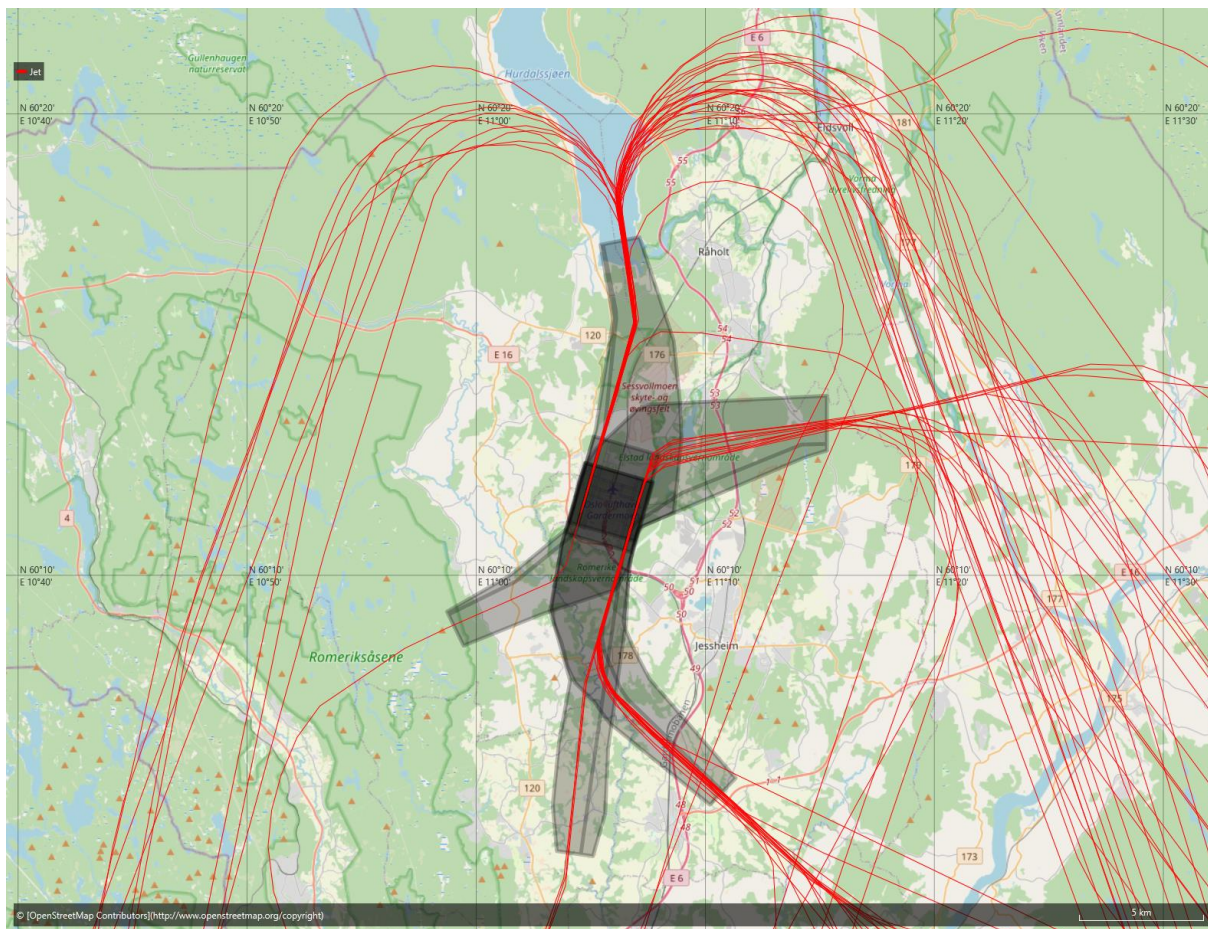
Widerøe



Figur 58. Avganger, Widerøe - 527 flygninger
DHC-8-100 (435), DHC-8-200 (92)

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

Wizz Air



Figur 59. Avganger Wizz Air Hungary – 67 flygninger
A320 (1), A321 (44), A21N (22)

VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER

NMT001 – Mogreina

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	0	0	0	0	100		51.2	
02/01/2024	0	0	0	0	100		54.7	
03/01/2024	0	0	1	0	100		45.4	20.9
04/01/2024	0	0	0	13	100		46.1	39.3
05/01/2024	0	0	0	6	100		46.9	30.9
06/01/2024	0	0	1	2	100		47.9	34.6
07/01/2024	0	0	0	2	100		48.1	25.1
08/01/2024	0	0	0	52	100		50.9	44.6
09/01/2024	0	0	0	27	100		50.5	41.6
10/01/2024	0	0	0	34	100		51.4	42.1
11/01/2024	0	0	1	45	100		50.2	44.5
12/01/2024	15	0	2	57	100		51.9	45.8
13/01/2024	6	0	5	9	100		54.1	40.5
14/01/2024	29	0	11	1	78	W	46.8	35.2
15/01/2024	0	0	0	10	100		51.6	39.0
16/01/2024	2	0	0	0	100		48.5	
17/01/2024	0	0	1	2	72	W	53.3	34.1
18/01/2024	0	0	1	30	100		50.3	43.1
19/01/2024	58	0	31	2	100		47.8	37.4
20/01/2024	17	0	5	2	100		45.9	30.1
21/01/2024	14	0	5	0	91	W	46.6	28.1
22/01/2024	16	0	3	0	42	W	*	*
23/01/2024	43	0	15	8	100		48.2	42.3
24/01/2024	19	0	4	0	100		45.1	26.2
25/01/2024	0	0	0	38	100		50.9	44.7
26/01/2024	6	0	4	0	100		53.4	29.6
27/01/2024	32	0	14	0	100		47.9	34.2
28/01/2024	74	0	16	0	53	W	48.7	37.2
29/01/2024	66	0	32	4	100		46.6	37.9
30/01/2024	0	0	0	6	100		49.0	35.5
31/01/2024	14	0	5	0	59	W	55.4	41.0
Sum	411	0	157	350	93		50.3	39.5

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)]
01/01/2024	0	0	0	0	99	T	66.0	
02/01/2024	0	0	0	0	100		41.7	
03/01/2024	0	0	0	0	100		39.2	
04/01/2024	0	0	0	2	100		38.4	27.8
05/01/2024	0	0	0	1	100		39.2	26.8
06/01/2024	0	0	0	0	100		37.3	
07/01/2024	0	0	0	0	100		40.6	
08/01/2024	0	0	0	0	100		46.0	
09/01/2024	0	0	0	1	100		43.6	25.2
10/01/2024	0	0	0	0	100		45.7	
11/01/2024	0	0	0	0	100		41.1	
12/01/2024	1	0	0	1	100		40.0	27.7
13/01/2024	1	0	1	0	100		39.3	22.2
14/01/2024	1	0	0	0	100		40.2	
15/01/2024	0	0	0	0	100		41.6	
16/01/2024	0	0	1	0	100		43.9	26.6
17/01/2024	0	0	0	0	100		40.2	
18/01/2024	0	0	0	0	100		38.5	
19/01/2024	0	0	0	0	100		41.9	
20/01/2024	0	0	0	0	100		44.8	
21/01/2024	0	0	0	0	100		40.6	
22/01/2024	0	0	0	0	67	T W	42.0	
23/01/2024	0	0	0	0	100		41.4	
24/01/2024	1	0	1	0	100		39.9	23.8
25/01/2024	0	0	0	1	100		44.4	27.6
26/01/2024	0	0	0	0	100		45.2	
27/01/2024	0	0	0	0	100		39.3	
28/01/2024	0	0	0	0	100		40.9	
29/01/2024	0	0	0	0	99	T	45.4	
30/01/2024	0	0	0	0	100		44.3	
31/01/2024	0	0	0	0	100		41.7	
Sum	4	0	3	6	99		51.7	20.5

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

NMT003 – Mork nordre

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	180	0	0	0	0	T	*	*
02/01/2024	220	0	0	0	0	T	*	*
03/01/2024	223	0	0	0	0	T	*	*
04/01/2024	227	0	0	0	0	T	*	*
05/01/2024	221	0	0	0	0	T	*	*
06/01/2024	120	0	0	0	0	T	*	*
07/01/2024	225	0	0	0	0	T	*	*
08/01/2024	236	0	0	0	0	T	*	*
09/01/2024	204	0	0	0	0	T	*	*
10/01/2024	230	0	0	0	0	T	*	*
11/01/2024	238	0	0	0	0	T	*	*
12/01/2024	210	4	0	0	0	T	*	*
13/01/2024	64	1	0	0	0	T	*	*
14/01/2024	170	6	0	0	0	T	*	*
15/01/2024	224	0	0	0	0	T	*	*
16/01/2024	6	1	0	0	0	T	*	*
17/01/2024	163	0	0	0	0	T	*	*
18/01/2024	233	0	0	0	0	T	*	*
19/01/2024	83	27	0	0	0	T	*	*
20/01/2024	46	2	0	0	0	T	*	*
21/01/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
22/01/2024	0	1	0	0	0	T	*	*
23/01/2024	87	29	0	0	0	T	*	*
24/01/2024	11	4	0	0	0	T	*	*
25/01/2024	248	0	0	0	0	T	*	*
26/01/2024	120	0	0	0	0	T	*	*
27/01/2024	0	5	0	0	0	T	*	*
28/01/2024	0	40	0	0	0	T	*	*
29/01/2024	17	27	0	4	59	T	44.6	33.0
30/01/2024	207	0	0	0	100		43.8	
31/01/2024	0	2	0	0	47	T W	*	*
Sum	4213	149	0	4	7		*	*

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

NMT003 – Mork nordre

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	15	0	0	0	0	T	*	*
02/01/2024	20	0	0	0	0	T	*	*
03/01/2024	14	0	0	0	0	T	*	*
04/01/2024	14	0	0	0	0	T	*	*
05/01/2024	15	0	0	0	0	T	*	*
06/01/2024	11	0	0	0	0	T	*	*
07/01/2024	24	0	0	0	0	T	*	*
08/01/2024	16	0	0	0	0	T	*	*
09/01/2024	12	0	0	0	0	T	*	*
10/01/2024	11	0	0	0	0	T	*	*
11/01/2024	14	0	0	0	0	T	*	*
12/01/2024	7	0	0	0	0	T	*	*
13/01/2024	8	0	0	0	0	T	*	*
14/01/2024	22	0	0	0	0	T	*	*
15/01/2024	15	0	0	0	0	T	*	*
16/01/2024	8	0	0	0	0	T	*	*
17/01/2024	12	0	0	0	0	T	*	*
18/01/2024	14	0	0	0	0	T	*	*
19/01/2024	15	0	0	0	0	T	*	*
20/01/2024	5	0	0	0	0	T	*	*
21/01/2024	4	0	0	0	0	T	*	*
22/01/2024	0	1	0	0	0	T	*	*
23/01/2024	1	0	0	0	0	T	*	*
24/01/2024	4	0	0	0	0	T	*	*
25/01/2024	9	0	0	0	0	T	*	*
26/01/2024	15	1	0	0	0	T	*	*
27/01/2024	7	0	0	0	0	T	*	*
28/01/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
29/01/2024	4	0	0	0	99	T	38.3	
30/01/2024	11	0	0	0	100		41.1	
31/01/2024	1	0	0	0	100		40.3	
Sum	328	2	0	0	10		*	*

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

NMT004 – RWY 01R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	8	0	0	172	100		70.4	64.9
02/01/2024	15	0	0	181	100		70.5	64.8
03/01/2024	14	0	0	164	100		70.4	64.4
04/01/2024	47	0	0	149	100		70.5	63.6
05/01/2024	47	0	0	166	100		71.6	65.1
06/01/2024	7	0	0	120	100		71.6	64.6
07/01/2024	10	0	0	209	100		71.7	66.1
08/01/2024	94	0	0	135	100		71.3	63.7
09/01/2024	95	0	0	122	100		71.0	64.9
10/01/2024	91	0	0	127	100		70.6	64.3
11/01/2024	102	0	0	113	100		70.0	63.5
12/01/2024	112	0	17	109	100		71.2	66.8
13/01/2024	65	0	42	33	100		71.3	67.3
14/01/2024	43	0	25	88	78	W	71.1	67.0
15/01/2024	95	0	0	116	100		70.6	63.6
16/01/2024	192	0	193	2	100		75.3	73.5
17/01/2024	20	0	0	82	72	W	70.7	63.6
18/01/2024	103	0	0	165	100		71.0	66.0
19/01/2024	121	0	110	61	100		73.6	70.7
20/01/2024	58	0	52	42	100		72.2	68.0
21/01/2024	199	0	181	0	91	W	75.1	73.7
22/01/2024	198	0	88	0	42	W	*	*
23/01/2024	95	0	76	58	100		72.5	70.0
24/01/2024	202	0	200	5	100		74.3	73.0
25/01/2024	81	0	0	185	100		71.0	67.4
26/01/2024	114	0	105	110	100		73.2	71.3
27/01/2024	88	0	89	1	100		72.0	69.3
28/01/2024	157	0	80	0	53	W	74.2	72.7
29/01/2024	137	0	134	20	100		73.1	71.1
30/01/2024	21	0	0	185	100		70.9	67.2
31/01/2024	196	0	110	1	59	W	74.9	73.5
Sum	2827	0	1502	2921	93		72.2	68.9

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)]
01/01/2024	5	0	0	4	100		69.4	54.1
02/01/2024	11	0	0	2	100		69.1	44.1
03/01/2024	4	0	0	3	100		69.3	48.1
04/01/2024	4	0	0	3	100		69.6	47.9
05/01/2024	9	0	0	3	100		70.4	46.9
06/01/2024	2	0	0	2	100		71.2	50.6
07/01/2024	9	0	0	5	100		71.2	54.5
08/01/2024	11	0	0	4	100		71.4	52.0
09/01/2024	6	0	0	2	100		70.5	50.1
10/01/2024	8	0	1	2	100		70.1	54.7
11/01/2024	5	0	0	6	100		69.1	52.9
12/01/2024	15	0	9	2	100		69.8	61.6
13/01/2024	2	0	0	0	100		69.5	
14/01/2024	7	0	0	11	100		69.4	56.2
15/01/2024	12	0	1	5	99	T	69.7	56.7
16/01/2024	9	0	5	4	100		71.4	62.7
17/01/2024	8	0	0	8	100		70.2	53.1
18/01/2024	10	0	0	5	100		69.8	49.2
19/01/2024	2	0	0	5	100		70.7	51.7
20/01/2024	11	0	7	3	100		71.9	61.9
21/01/2024	21	0	17	0	100		71.4	66.7
22/01/2024	18	0	3	0	67	T W	71.0	59.9
23/01/2024	9	0	7	0	100		69.9	61.7
24/01/2024	5	0	5	1	100		69.8	61.5
25/01/2024	2	0	1	2	100		69.3	56.8
26/01/2024	15	0	5	4	100		70.2	62.3
27/01/2024	18	0	12	0	100		70.6	65.6
28/01/2024	9	0	7	0	100		70.2	62.1
29/01/2024	10	0	6	1	100		70.8	60.5
30/01/2024	3	0	0	4	100		68.8	55.5
31/01/2024	15	0	15	0	100		70.6	65.8
Sum	275	0	101	91	99		70.3	59.7

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)]
01/01/2024	0	0	173	0	100		72.8	72.7
02/01/2024	0	0	205	0	100		73.4	73.2
03/01/2024	0	0	211	0	100		73.9	73.7
04/01/2024	0	0	179	0	100		72.4	72.3
05/01/2024	0	0	176	0	100		73.7	73.4
06/01/2024	0	0	115	0	100		72.4	72.2
07/01/2024	0	0	218	0	100		73.7	73.5
08/01/2024	0	0	143	0	100		71.7	71.3
09/01/2024	0	0	109	0	100		69.4	68.9
10/01/2024	0	0	138	0	100		70.3	69.9
11/01/2024	0	0	136	0	100		70.8	70.4
12/01/2024	15	0	116	14	100		69.8	69.3
13/01/2024	6	0	39	54	100		67.6	67.0
14/01/2024	29	0	104	35	78	W	71.5	71.2
15/01/2024	0	0	130	0	100		70.4	70.1
16/01/2024	2	0	5	139	100		66.5	65.7
17/01/2024	0	0	120	0	72	W	73.0	72.6
18/01/2024	0	0	131	1	100		70.1	69.8
19/01/2024	58	0	73	107	100		70.8	70.5
20/01/2024	17	0	40	41	100		67.4	67.0
21/01/2024	14	0	0	177	91	W	67.7	66.3
22/01/2024	16	0	0	63	42	W	*	*
23/01/2024	43	0	68	49	100		68.9	68.5
24/01/2024	19	0	3	202	100		70.2	69.9
25/01/2024	0	0	169	0	100		71.5	71.2
26/01/2024	6	0	111	92	100		71.5	71.2
27/01/2024	32	0	0	91	100		65.1	64.3
28/01/2024	74	0	0	82	53	W	67.1	66.2
29/01/2024	66	0	12	122	100		67.6	66.9
30/01/2024	0	0	186	0	100		72.8	72.5
31/01/2024	14	0	0	99	59	W	67.1	65.9
Sum	411	0	3110	1368	93		71.0	70.7

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

NMT005 – RWY 19R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	0	0	11	0	99	T	64.9	64.3
02/01/2024	0	0	9	0	100		63.3	62.7
03/01/2024	0	0	10	0	100		64.1	63.6
04/01/2024	0	0	10	0	100		63.5	63.0
05/01/2024	0	0	6	0	100		62.5	61.9
06/01/2024	0	0	10	0	100		64.5	64.2
07/01/2024	0	0	13	0	100		65.4	65.0
08/01/2024	0	0	5	0	100		61.2	59.2
09/01/2024	0	0	7	0	100		61.6	60.7
10/01/2024	0	0	6	0	100		60.6	59.0
11/01/2024	0	0	10	0	100		63.2	62.3
12/01/2024	1	0	1	0	100		56.8	50.0
13/01/2024	1	0	9	4	100		62.9	62.1
14/01/2024	1	0	14	4	100		66.5	64.9
15/01/2024	0	0	4	0	100		60.8	58.4
16/01/2024	0	0	5	3	100		61.6	60.4
17/01/2024	0	0	4	0	100		60.5	59.2
18/01/2024	0	0	4	0	100		59.8	58.4
19/01/2024	0	0	13	0	100		64.0	63.4
20/01/2024	0	0	1	1	100		56.3	52.5
21/01/2024	0	0	0	9	100		57.3	54.6
22/01/2024	0	0	0	1	67	T W	58.1	47.8
23/01/2024	0	0	0	2	100		58.0	53.3
24/01/2024	1	0	4	1	100		59.9	58.3
25/01/2024	0	0	7	0	100		61.7	60.6
26/01/2024	0	0	6	4	100		60.8	59.6
27/01/2024	0	0	1	4	100		58.0	55.4
28/01/2024	0	0	0	5	100		58.1	53.8
29/01/2024	0	0	4	4	99	T	60.8	58.9
30/01/2024	0	0	8	0	100		61.8	60.9
31/01/2024	0	0	0	2	100		55.9	47.3
Sum	4	0	182	44	99		62.0	60.8

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

NMT006 – Lyshaug

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	8	0	8	0	100		50.3	44.2
02/01/2024	15	0	16	0	100		50.6	46.5
03/01/2024	14	0	14	0	100		50.1	46.8
04/01/2024	47	0	49	0	100		53.8	50.6
05/01/2024	47	0	47	0	100		52.3	50.3
06/01/2024	7	0	7	0	100		50.6	42.4
07/01/2024	10	0	10	0	100		49.8	44.4
08/01/2024	94	0	94	0	100		54.7	52.2
09/01/2024	95	0	96	0	100		56.1	53.2
10/01/2024	91	0	91	0	100		54.2	52.5
11/01/2024	102	0	102	0	100		54.8	53.8
12/01/2024	95	0	94	15	100		55.6	54.3
13/01/2024	24	0	25	4	100		52.2	49.2
14/01/2024	18	0	13	25	78	W	57.2	56.3
15/01/2024	95	0	95	0	100		54.0	52.5
16/01/2024	1	0	1	16	100		49.7	47.0
17/01/2024	20	0	16	0	72	W	52.8	47.7
18/01/2024	103	0	103	0	100		53.7	52.2
19/01/2024	10	0	10	59	100		57.2	56.4
20/01/2024	6	0	6	13	100		50.3	48.7
21/01/2024	0	0	0	2	91	W	49.8	46.2
22/01/2024	0	0	0	4	42	W	*	*
23/01/2024	20	0	20	65	100		57.8	57.2
24/01/2024	8	0	10	12	100		53.0	51.3
25/01/2024	81	0	81	0	100		54.0	52.5
26/01/2024	10	0	10	3	100		54.3	49.3
27/01/2024	0	0	0	16	100		54.9	54.3
28/01/2024	0	0	0	28	53	W	57.7	55.8
29/01/2024	5	0	4	57	100		56.5	56.2
30/01/2024	21	0	23	0	100		53.4	49.2
31/01/2024	0	0	0	10	59	W	56.2	49.7
Sum	1047	0	1045	329	93		54.2	52.2

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

NMT006 – Lyshaug

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	4	0	4	0	100		56.8	44.0
02/01/2024	11	0	12	0	100		49.5	48.3
03/01/2024	4	0	4	0	100		44.1	42.0
04/01/2024	4	0	3	0	100		44.2	42.1
05/01/2024	9	0	10	0	100		48.2	47.8
06/01/2024	2	0	2	0	100		43.1	41.3
07/01/2024	9	0	9	0	100		47.0	46.4
08/01/2024	11	0	12	0	99	T	48.1	46.6
09/01/2024	5	0	5	0	100		45.1	42.5
10/01/2024	6	0	7	0	100		46.1	44.9
11/01/2024	4	0	5	0	100		46.0	40.9
12/01/2024	6	0	6	0	100		46.9	45.5
13/01/2024	0	0	0	0	100		35.4	
14/01/2024	7	0	7	0	100		48.4	47.0
15/01/2024	11	0	11	0	100		49.9	49.1
16/01/2024	4	0	4	2	100		45.1	42.6
17/01/2024	8	0	9	0	100		50.5	48.7
18/01/2024	10	0	10	0	100		47.8	45.7
19/01/2024	2	0	2	0	100		43.6	41.6
20/01/2024	4	0	4	0	100		44.5	42.3
21/01/2024	4	0	5	0	100		45.7	44.7
22/01/2024	0	0	0	4	67	T W	54.7	50.6
23/01/2024	0	0	0	4	100		49.5	44.3
24/01/2024	0	0	0	0	100		36.8	
25/01/2024	1	0	3	2	100		49.1	46.7
26/01/2024	8	0	10	2	100		49.0	47.6
27/01/2024	6	0	5	0	100		45.1	43.3
28/01/2024	0	0	0	0	100		51.3	
29/01/2024	0	0	0	4	100		54.2	46.7
30/01/2024	3	0	3	0	100		45.9	43.1
31/01/2024	1	0	2	1	100		44.1	40.6
Sum	144	0	154	19	99		48.9	45.2

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

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	0	0	0	135	100		54.5	52.3
02/01/2024	0	0	0	128	100		53.0	50.6
03/01/2024	0	0	0	124	100		52.6	50.3
04/01/2024	0	0	0	104	100		51.3	48.8
05/01/2024	0	0	0	72	100		51.3	46.9
06/01/2024	0	0	0	80	100		51.7	48.9
07/01/2024	0	0	0	135	100		53.1	51.2
08/01/2024	0	0	0	87	100		51.2	48.4
09/01/2024	0	0	0	76	100		51.6	49.7
10/01/2024	0	0	0	80	100		51.6	48.9
11/01/2024	0	0	0	82	100		54.0	50.3
12/01/2024	17	0	0	82	100		51.2	49.0
13/01/2024	41	0	1	22	100		48.6	45.9
14/01/2024	25	0	0	67	78	W	52.9	51.0
15/01/2024	0	0	0	85	100		54.0	50.6
16/01/2024	191	0	0	1	100		44.8	29.6
17/01/2024	0	0	0	79	72	W	56.3	51.5
18/01/2024	0	0	0	104	100		53.2	49.8
19/01/2024	111	0	0	36	100		49.7	45.7
20/01/2024	52	0	0	26	100		47.0	43.3
21/01/2024	199	0	2	0	91	W	48.8	36.3
22/01/2024	198	0	6	0	42	W	*	*
23/01/2024	75	0	12	44	100		53.9	49.3
24/01/2024	194	0	1	3	100		46.7	37.6
25/01/2024	0	0	0	124	100		53.6	51.7
26/01/2024	104	0	0	83	100		53.0	50.5
27/01/2024	88	0	0	0	100		43.6	
28/01/2024	157	0	3	0	53	W	45.9	32.5
29/01/2024	132	0	2	10	100		49.9	43.4
30/01/2024	0	0	0	125	100		54.4	52.6
31/01/2024	196	0	1	0	59	W	49.0	26.1
Sum	1780	0	28	1994	93		52.0	48.9

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

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	1	0	0	4	100		48.9	41.7
02/01/2024	0	0	0	1	100		38.9	28.7
03/01/2024	0	0	0	2	100		40.0	34.2
04/01/2024	0	0	0	2	100		42.0	36.7
05/01/2024	0	0	0	1	100		39.7	30.0
06/01/2024	0	0	0	1	100		38.9	33.0
07/01/2024	0	0	0	5	100		41.2	39.2
08/01/2024	0	0	0	4	99	T	42.6	36.8
09/01/2024	1	0	0	1	100		39.1	31.8
10/01/2024	2	0	0	1	100		40.8	30.3
11/01/2024	1	0	0	5	100		54.1	40.7
12/01/2024	9	0	0	1	100		40.4	30.5
13/01/2024	2	0	0	0	100		34.7	
14/01/2024	0	0	0	11	100		48.5	45.6
15/01/2024	1	0	0	5	100		52.7	39.6
16/01/2024	5	0	0	1	100		42.0	32.8
17/01/2024	0	0	0	3	100		42.3	38.9
18/01/2024	0	0	0	0	100		40.9	
19/01/2024	0	0	0	1	100		40.9	37.3
20/01/2024	7	0	0	3	100		41.4	38.7
21/01/2024	17	0	0	1	100		39.9	36.0
22/01/2024	18	0	0	0	67	T W	40.4	
23/01/2024	9	0	1	0	100		45.4	33.9
24/01/2024	5	0	0	0	100		38.7	
25/01/2024	1	0	0	0	100		39.6	
26/01/2024	7	0	0	4	100		45.0	40.3
27/01/2024	12	0	0	0	100		39.2	
28/01/2024	9	0	0	0	100		38.2	
29/01/2024	10	0	0	1	100		43.5	32.4
30/01/2024	0	0	0	4	100		43.3	40.1
31/01/2024	14	0	0	0	100		38.2	
Sum	131	0	1	62	99		44.9	36.9

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

NMT008 – Saghagan

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	0	0	0	67	100		48.2	43.3
02/01/2024	0	0	0	35	100		47.7	39.1
03/01/2024	0	0	0	13	100		46.6	36.3
04/01/2024	0	0	0	8	100		46.6	31.7
05/01/2024	0	0	0	3	100		48.6	27.8
06/01/2024	0	0	0	21	100		49.7	38.7
07/01/2024	0	0	0	22	100		50.4	38.1
08/01/2024	0	0	0	23	100		49.6	38.2
09/01/2024	0	0	0	27	100		49.3	39.6
10/01/2024	0	0	0	16	100		50.0	36.7
11/01/2024	0	0	0	23	100		50.4	38.2
12/01/2024	32	0	17	23	100		50.4	43.3
13/01/2024	47	0	39	11	100		50.6	47.3
14/01/2024	54	0	28	28	78	W	50.5	46.6
15/01/2024	0	0	0	13	100		49.2	35.4
16/01/2024	193	0	177	2	100		52.7	51.5
17/01/2024	0	0	0	23	72	W	47.4	40.1
18/01/2024	0	0	0	25	100		47.7	37.5
19/01/2024	169	0	108	10	100		51.0	49.2
20/01/2024	69	0	47	7	100		48.0	46.0
21/01/2024	213	0	171	0	91	W	53.0	52.1
22/01/2024	214	0	88	0	42	W	*	*
23/01/2024	118	0	71	15	100		52.3	48.6
24/01/2024	213	0	195	1	100		54.4	53.5
25/01/2024	0	0	0	64	100		52.0	43.6
26/01/2024	110	0	102	37	100		52.6	51.2
27/01/2024	120	0	87	0	100		51.4	50.2
28/01/2024	231	0	80	0	53	W	53.9	52.4
29/01/2024	198	0	134	3	100		53.7	51.6
30/01/2024	0	0	0	72	100		49.6	44.9
31/01/2024	210	0	106	1	59	W	54.1	53.0
Sum	2191	0	1450	593	93		51.0	47.6

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

NMT008 – Saghagan

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	1	0	0	3	100		59.8	43.9
02/01/2024	0	0	0	0	100		38.4	
03/01/2024	0	0	0	0	100		40.5	
04/01/2024	0	0	0	1	100		39.4	25.4
05/01/2024	0	0	0	0	100		42.7	
06/01/2024	0	0	0	0	100		45.1	
07/01/2024	0	0	0	1	100		44.8	28.0
08/01/2024	0	0	0	0	100		45.5	
09/01/2024	1	0	1	0	100		43.1	28.3
10/01/2024	2	0	1	1	100		46.1	32.4
11/01/2024	1	0	1	0	100		44.9	29.1
12/01/2024	10	0	7	0	100		46.9	41.1
13/01/2024	3	0	2	0	100		42.3	38.1
14/01/2024	1	0	0	3	100		44.1	31.4
15/01/2024	1	0	0	0	99	T	42.6	
16/01/2024	5	0	4	1	100		44.9	40.1
17/01/2024	0	0	0	0	100		40.1	
18/01/2024	0	0	0	0	100		39.2	
19/01/2024	0	0	0	1	100		39.7	29.7
20/01/2024	7	0	7	1	100		44.3	42.7
21/01/2024	17	0	17	0	100		46.0	45.0
22/01/2024	18	0	11	0	67	T W	47.0	45.9
23/01/2024	9	0	10	0	100		47.3	44.4
24/01/2024	6	0	6	0	100		44.9	42.8
25/01/2024	1	0	1	0	100		46.3	38.3
26/01/2024	7	0	7	1	100		46.5	41.9
27/01/2024	12	0	12	0	100		45.5	44.2
28/01/2024	9	0	10	0	100		45.6	43.9
29/01/2024	10	0	12	0	100		49.6	45.2
30/01/2024	0	0	0	1	100		43.9	25.3
31/01/2024	14	0	15	0	100		46.7	45.3
Sum	135	0	124	14	99		47.8	40.2

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

NMT009 – Østli vest for Hersjøen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	0	0	0	0	100		45.7	
02/01/2024	0	0	0	0	100		45.1	
03/01/2024	0	0	1	0	100		45.4	22.9
04/01/2024	0	0	0	9	100		45.7	37.9
05/01/2024	0	0	0	1	100		45.9	22.7
06/01/2024	0	0	1	2	100		44.9	36.1
07/01/2024	0	0	0	0	100		46.7	
08/01/2024	0	0	0	20	100		47.8	40.7
09/01/2024	0	0	0	20	100		49.0	39.1
10/01/2024	0	0	0	15	100		48.0	38.5
11/01/2024	0	0	1	35	100		50.2	43.0
12/01/2024	15	0	15	34	100		49.1	45.3
13/01/2024	6	0	6	7	100		52.8	39.8
14/01/2024	29	0	28	1	78	W	48.6	43.3
15/01/2024	0	0	0	11	100		56.4	42.5
16/01/2024	2	0	2	0	100		59.5	28.0
17/01/2024	0	0	1	1	72	W	47.1	33.7
18/01/2024	0	0	1	21	100		47.2	41.8
19/01/2024	58	0	58	0	100		49.4	45.3
20/01/2024	17	0	15	1	100		45.6	37.8
21/01/2024	14	0	12	0	91	W	47.9	41.7
22/01/2024	16	0	3	0	42	W	*	*
23/01/2024	43	0	43	7	100		48.7	45.2
24/01/2024	19	0	17	0	100		44.5	39.4
25/01/2024	0	0	0	26	100		48.8	42.6
26/01/2024	6	0	7	0	100		48.7	37.3
27/01/2024	32	0	31	0	100		47.4	43.7
28/01/2024	74	0	22	0	53	W	53.2	47.0
29/01/2024	66	0	67	1	100		48.9	46.4
30/01/2024	0	0	0	4	100		50.3	34.5
31/01/2024	14	0	6	0	59	W	52.3	42.1
Sum	411	0	337	216	93		50.5	41.2

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

NMT009 – Østli vest for Hersjøen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	0	0	0	0	99	T	60.8	
02/01/2024	0	0	0	0	100		41.1	
03/01/2024	0	0	0	0	100		36.8	
04/01/2024	0	0	0	1	100		37.0	24.7
05/01/2024	0	0	0	1	100		36.9	25.2
06/01/2024	0	0	0	0	100		35.7	
07/01/2024	0	0	0	0	100		37.0	
08/01/2024	0	0	0	0	100		39.0	
09/01/2024	0	0	0	1	100		40.0	28.2
10/01/2024	0	0	0	0	100		38.9	
11/01/2024	0	0	0	0	100		40.2	
12/01/2024	1	0	3	1	100		40.1	34.0
13/01/2024	1	0	1	0	100		37.8	31.9
14/01/2024	1	0	1	0	100		41.3	30.9
15/01/2024	0	0	0	0	100		40.7	
16/01/2024	0	0	1	0	100		40.7	32.0
17/01/2024	0	0	0	0	100		40.6	
18/01/2024	0	0	0	0	100		37.0	
19/01/2024	0	0	0	0	100		38.5	
20/01/2024	0	0	0	0	100		40.2	
21/01/2024	0	0	0	0	100		43.3	
22/01/2024	0	0	0	0	67	T W	46.1	
23/01/2024	0	0	0	0	100		43.5	
24/01/2024	1	0	1	0	100		41.1	32.9
25/01/2024	0	0	0	1	100		41.2	29.8
26/01/2024	0	0	0	0	100		43.0	
27/01/2024	0	0	0	0	100		38.8	
28/01/2024	0	0	0	0	100		44.7	
29/01/2024	0	0	0	0	99	T	52.1	
30/01/2024	0	0	0	0	100		41.6	
31/01/2024	0	0	0	0	100		39.6	
Sum	4	0	7	5	99		47.4	25.6

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

NMT010 – Holtertoppen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	8	0	8	0	100		50.2	47.2
02/01/2024	15	0	16	0	100		50.5	47.1
03/01/2024	14	0	14	0	100		50.6	48.0
04/01/2024	47	0	49	0	100		54.6	53.4
05/01/2024	47	0	47	0	100		54.2	53.0
06/01/2024	7	0	7	0	100		47.5	45.4
07/01/2024	10	0	10	0	100		50.2	48.9
08/01/2024	94	0	94	0	100		56.4	55.6
09/01/2024	95	0	96	0	100		57.4	56.7
10/01/2024	91	0	91	0	100		56.5	56.0
11/01/2024	102	0	106	0	100		57.7	57.2
12/01/2024	95	0	94	7	100		57.1	56.5
13/01/2024	24	0	25	8	100		52.9	51.3
14/01/2024	18	0	14	19	78	W	52.8	50.6
15/01/2024	95	0	95	0	100		55.9	55.4
16/01/2024	1	0	1	17	100		47.8	43.1
17/01/2024	20	0	17	0	72	W	52.5	50.6
18/01/2024	103	0	104	0	100		56.5	55.8
19/01/2024	10	0	10	42	100		50.2	47.2
20/01/2024	6	0	6	6	100		47.4	44.5
21/01/2024	0	0	0	22	91	W	48.6	42.8
22/01/2024	0	0	0	15	42	W	*	*
23/01/2024	20	0	28	42	100		54.0	51.3
24/01/2024	8	0	9	45	100		51.9	49.1
25/01/2024	81	0	82	0	100		56.6	55.9
26/01/2024	10	0	10	21	100		51.8	48.8
27/01/2024	0	0	0	28	100		48.5	45.3
28/01/2024	0	0	0	33	53	W	51.6	46.3
29/01/2024	5	0	4	43	100		48.9	45.3
30/01/2024	21	0	24	0	100		53.9	52.3
31/01/2024	0	0	0	18	59	W	52.1	44.9
Sum	1047	0	1061	366	93		53.7	52.4

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

NMT010 – Holtertoppen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	4	0	4	0	100		59.2	47.6
02/01/2024	11	0	12	0	100		52.6	52.0
03/01/2024	4	0	4	0	100		46.6	45.9
04/01/2024	4	0	3	0	100		45.7	45.1
05/01/2024	9	0	10	0	100		49.8	49.5
06/01/2024	2	0	2	0	100		45.0	44.7
07/01/2024	9	0	9	0	100		50.4	50.3
08/01/2024	11	0	12	0	99	T	51.5	50.9
09/01/2024	5	0	5	0	100		47.3	47.1
10/01/2024	6	0	7	0	100		48.8	48.3
11/01/2024	4	0	5	0	100		47.1	45.2
12/01/2024	6	0	6	0	100		47.8	47.0
13/01/2024	0	0	0	1	100		37.6	28.4
14/01/2024	7	0	6	0	100		50.3	49.5
15/01/2024	11	0	11	0	100		51.5	51.2
16/01/2024	4	0	4	0	100		46.8	45.0
17/01/2024	8	0	10	0	100		51.8	51.6
18/01/2024	10	0	9	0	100		49.1	48.4
19/01/2024	2	0	2	0	100		42.1	41.5
20/01/2024	4	0	4	0	100		45.9	45.7
21/01/2024	4	0	5	0	100		48.6	48.3
22/01/2024	0	0	0	4	67	T W	50.0	40.5
23/01/2024	0	0	0	2	100		49.7	35.1
24/01/2024	0	0	0	0	100		35.8	
25/01/2024	1	0	3	2	100		47.0	44.7
26/01/2024	8	0	10	0	100		51.1	50.7
27/01/2024	6	0	5	0	100		47.2	45.7
28/01/2024	0	0	0	0	100		42.1	
29/01/2024	0	0	0	3	100		52.5	39.0
30/01/2024	3	0	3	0	100		46.3	45.9
31/01/2024	1	0	2	1	100		45.2	44.0
Sum	144	0	153	13	99		50.0	47.4

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

NMT011 – Gresaker

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	8	0	173	0	100		57.7	57.3
02/01/2024	15	0	205	0	100		57.2	56.8
03/01/2024	14	0	213	0	100		57.4	57.0
04/01/2024	47	0	179	0	100		55.4	55.1
05/01/2024	47	0	176	0	100		54.9	54.5
06/01/2024	7	0	116	0	100		54.0	53.7
07/01/2024	10	0	215	0	100		56.3	56.0
08/01/2024	94	0	144	0	100		54.6	54.3
09/01/2024	95	0	109	0	100		54.0	53.6
10/01/2024	91	0	139	0	100		55.2	54.8
11/01/2024	102	0	136	0	100		55.9	55.4
12/01/2024	95	0	116	15	100		55.1	54.7
13/01/2024	24	0	39	55	100		53.8	53.5
14/01/2024	18	0	104	31	78	W	56.9	56.6
15/01/2024	95	0	131	0	100		54.4	54.0
16/01/2024	1	0	5	140	100		52.1	51.5
17/01/2024	20	0	121	0	72	W	57.5	56.6
18/01/2024	103	0	129	1	100		54.1	53.6
19/01/2024	10	0	74	98	100		54.5	54.1
20/01/2024	6	0	40	35	100		50.9	50.5
21/01/2024	0	0	0	151	91	W	52.9	52.0
22/01/2024	0	0	0	62	42	W	*	*
23/01/2024	20	0	69	45	100		54.4	53.7
24/01/2024	8	0	3	192	100		56.1	55.8
25/01/2024	81	0	168	0	100		56.9	56.6
26/01/2024	10	0	112	91	100		57.2	56.8
27/01/2024	0	0	0	95	100		52.8	52.4
28/01/2024	0	0	0	70	53	W	53.2	52.6
29/01/2024	5	0	12	125	100		53.8	53.4
30/01/2024	21	0	187	0	100		57.7	57.4
31/01/2024	0	0	0	95	59	W	54.5	53.1
Sum	1047	0	3115	1301	93		55.4	54.9

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

NMT011 – Gresaker

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	4	0	11	0	100		53.9	47.8
02/01/2024	11	0	12	0	100		50.0	47.8
03/01/2024	4	0	11	0	100		48.7	47.4
04/01/2024	4	0	10	0	100		47.1	46.3
05/01/2024	9	0	6	0	100		43.6	43.0
06/01/2024	2	0	9	0	100		46.3	46.0
07/01/2024	9	0	13	0	100		47.3	47.0
08/01/2024	11	0	5	0	99	T	43.7	43.1
09/01/2024	5	0	7	0	100		45.3	44.9
10/01/2024	6	0	6	0	100		45.4	45.0
11/01/2024	4	0	11	0	100		48.2	47.8
12/01/2024	6	0	1	0	100		37.6	35.0
13/01/2024	0	0	9	3	100		48.0	47.8
14/01/2024	7	0	13	3	100		51.2	49.9
15/01/2024	11	0	4	0	100		45.4	41.9
16/01/2024	4	0	5	4	100		45.3	44.9
17/01/2024	8	0	4	0	100		44.3	43.4
18/01/2024	10	0	6	0	100		43.8	43.0
19/01/2024	2	0	12	0	100		46.4	45.8
20/01/2024	4	0	1	0	100		37.4	36.0
21/01/2024	4	0	0	7	100		39.5	37.6
22/01/2024	0	0	0	1	67	T W	55.7	33.9
23/01/2024	0	0	0	2	100		54.3	40.3
24/01/2024	0	0	4	1	100		45.3	44.8
25/01/2024	1	0	8	0	100		47.2	46.8
26/01/2024	8	0	6	4	100		46.3	45.7
27/01/2024	6	0	1	4	100		44.1	43.6
28/01/2024	0	0	0	5	100		44.1	43.1
29/01/2024	0	0	4	3	100		47.9	45.7
30/01/2024	3	0	9	0	100		47.2	46.6
31/01/2024	1	0	0	2	100		42.6	35.7
Sum	144	0	188	39	99		48.1	45.2

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

NMT012 – Aurmoen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	0	0	0	192	100		57.8	57.6
02/01/2024	0	0	0	213	100		57.4	57.2
03/01/2024	0	0	0	207	100		57.3	57.1
04/01/2024	0	0	0	180	100		56.4	56.2
05/01/2024	0	0	0	190	100		57.7	57.2
06/01/2024	0	0	0	123	100		57.5	56.7
07/01/2024	0	0	0	226	100		58.9	58.8
08/01/2024	0	0	0	153	100		56.3	55.9
09/01/2024	0	0	0	144	100		56.9	56.4
10/01/2024	0	0	0	158	100		56.4	56.2
11/01/2024	0	0	0	142	100		57.2	57.0
12/01/2024	0	0	17	137	100		58.9	58.6
13/01/2024	0	0	42	39	100		58.2	58.1
14/01/2024	0	0	25	102	78	W	59.7	59.6
15/01/2024	0	0	0	160	100		57.1	56.8
16/01/2024	0	0	193	2	100		62.1	61.9
17/01/2024	0	0	0	120	72	W	57.9	56.8
18/01/2024	0	0	0	173	100		58.1	57.9
19/01/2024	0	0	110	64	100		60.1	59.8
20/01/2024	0	0	52	51	100		57.3	57.1
21/01/2024	0	0	181	0	91	W	62.9	62.7
22/01/2024	0	0	88	0	42	W	*	*
23/01/2024	0	0	78	73	100		60.2	59.8
24/01/2024	0	0	200	3	100		62.5	62.3
25/01/2024	0	0	0	191	100		60.2	60.0
26/01/2024	0	0	106	120	100		61.9	61.7
27/01/2024	0	0	89	0	100		58.9	58.7
28/01/2024	0	0	81	0	53	W	62.7	62.5
29/01/2024	0	0	134	19	100		61.1	60.9
30/01/2024	0	0	0	190	100		60.9	60.7
31/01/2024	0	0	110	1	59	W	62.8	62.6
Sum	0	0	1506	3373	93		59.6	59.4

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

NMT012 – Aurmoen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2024	0	0	0	4	100		47.4	46.1
02/01/2024	0	0	0	3	100		38.2	36.9
03/01/2024	0	0	0	4	100		42.2	41.5
04/01/2024	0	0	0	8	100		45.6	45.3
05/01/2024	0	0	0	5	100		40.9	40.4
06/01/2024	0	0	0	2	100		41.4	41.2
07/01/2024	0	0	0	5	100		46.4	46.3
08/01/2024	0	0	0	8	99	T	45.7	45.5
09/01/2024	0	0	1	4	100		43.2	42.7
10/01/2024	0	0	2	4	100		47.2	47.0
11/01/2024	0	0	1	7	100		48.0	47.2
12/01/2024	0	0	9	2	100		52.0	51.8
13/01/2024	0	0	2	0	100		45.8	45.5
14/01/2024	0	0	0	13	100		51.0	50.1
15/01/2024	0	0	1	11	100		48.2	47.9
16/01/2024	0	0	5	3	100		50.6	50.4
17/01/2024	0	0	0	10	100		46.1	45.4
18/01/2024	0	0	0	7	100		42.9	40.5
19/01/2024	0	0	0	4	100		43.9	43.0
20/01/2024	0	0	7	3	100		54.2	54.1
21/01/2024	0	0	17	1	100		55.6	55.4
22/01/2024	0	0	11	0	67	T W	56.7	55.6
23/01/2024	0	0	9	0	100		52.2	52.0
24/01/2024	0	0	7	1	100		52.6	51.8
25/01/2024	0	0	1	2	100		50.0	46.0
26/01/2024	0	0	7	6	100		54.3	52.8
27/01/2024	0	0	12	1	100		55.1	54.8
28/01/2024	0	0	10	0	100		55.4	55.3
29/01/2024	0	0	12	1	100		56.6	55.1
30/01/2024	0	0	0	6	100		48.5	48.1
31/01/2024	0	0	16	0	100		54.9	54.8
Sum	0	0	130	125	99		51.3	50.7

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

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

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

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1. Formål

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

§ 2. Virkeområde

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

Forskriften gjelder ikke for

- a) propellfly med MTOW 5700 kg eller mindre
- b) helikopter som flys i henhold til visuelle flygeregler (VFR)
- c) kontrollflyging
- d) 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 instrumentflygeregler
- b) ILS CAT II/III: et instrumentlandingsystem for presisjonsinnflyging
- c) ILS glidebane: en linje definert av lufthavnens instrumentlandingsystem for presisjonsinnflyging og som danner en vinkel med horisontalplanet
- d) kontrollflyging: en flyging som utføres av en organisasjon godkjent av Luftfartstilsynet med dertil innrettet luftfartøy for å kontrollere at

navigasjons- og innflygingshjelpemidler fungerer innenfor fastsatte spesifikasjoner

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

f) 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 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 tilfredsstillers 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 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

lufttrafikktraséer for Oslo lufthavn, Gardermoen.

Avinor AS skal hvert kvartal rapportere skriftlig til Luftfartstilsynet om

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

Luftfartstilsynet kan sette nærmere krav til registrering og rapportering.

§ 16 Planlegging

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

Kapittel 6. Avvik og brudd på forskriften

§ 17 Avvik fra bestemmelser i forskriften

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

§ 18 Endring og tilbakekall

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

§ 19 Overtredelsesgebyr

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

§ 20 Dispensasjon

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

Kapittel 7. Ikrafttredelse**§ 21 Ikrafttredelse**

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

FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG

