

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
mars 2024**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
mars 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 lufttraffikksituasjonen rundt flyplassen i rapporteringsperioden. Form og nivå på rapporten vil bli løpende vurdert.

SAMMENDRAG

- I mars var det i gjennomsnitt
 - 527 flybevegelser per døgn.
 - 3,84 avganger og 5,03 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 mars 61,9/37,0.
- I løpet av mars ble rusegropa registrert benyttet 6 ganger. Total brukstid var 163 minutter.
- I mars har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 3 personer.
- For mars er det totalt registrert:
 - Ingen flygninger som ikke tilfredsstillter kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
 - 13 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.
- For mars er det totalt registrert:
 - 6 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jettfly.
 - 5 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For mars er det totalt registrert:
 - 50 jettflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,6 % av 8071 testbare jettflyankomster.
 - 26 jettflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,3 % av 8071 testbare jettflyankomster.
- For mars er det totalt registrert:
 - 55 jettflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,9 % av 6115 testbare jettflyavganger.
 - 3 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,5 % av 636 testbare propellflyavganger.

Fra og med januar rapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For mars er det totalt registrert 784 kurvede ankomster.

Gardermoen, 08.04.2024.

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

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

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i mars måned:

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

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

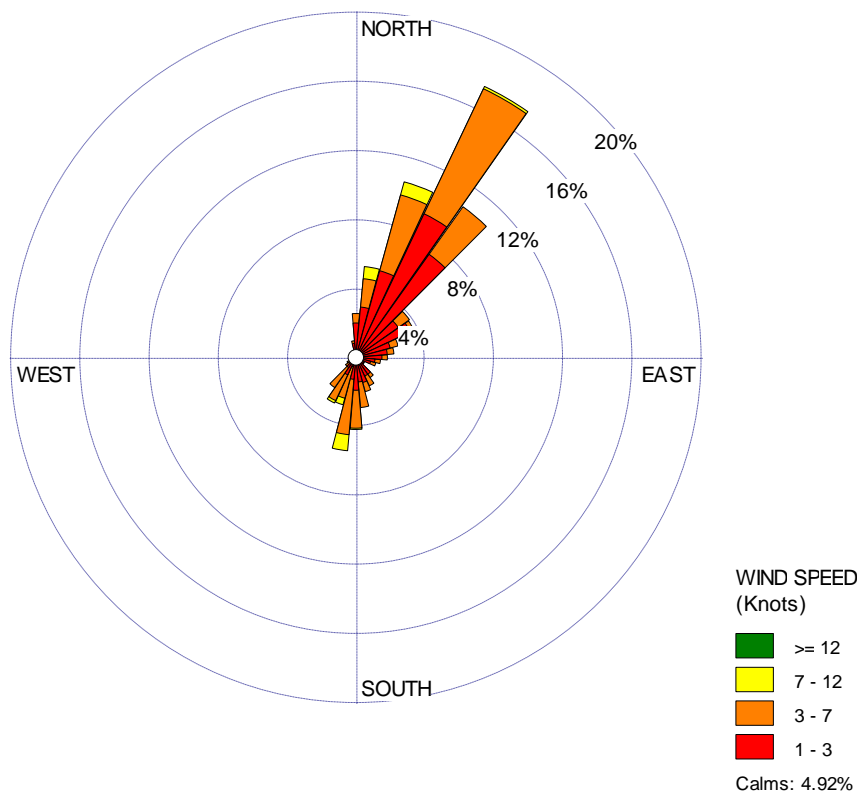
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
4-feb-24	B737-800	06:40	06:55	5	10	0	15
20-feb-24	B737-800	08:00	09:00	20	18	2	40
7-mar-24	B737-800	03:30	03:49	10	8	1	19
8-mar-24	C130J	15:40	16:20	20	5	5	30
14-mar-24	C130J	20:00	21:15	34	5	5	44
21-mar-24	B737-800	10:00	10:16	5	10	0	15
Sum antall minutter				94	56	13	163

Rusegropa ble rapportert benyttet 6 ganger i løpet av mars. Total akkumulert brukstid var 163 minutter.

4 METEOROLOGI

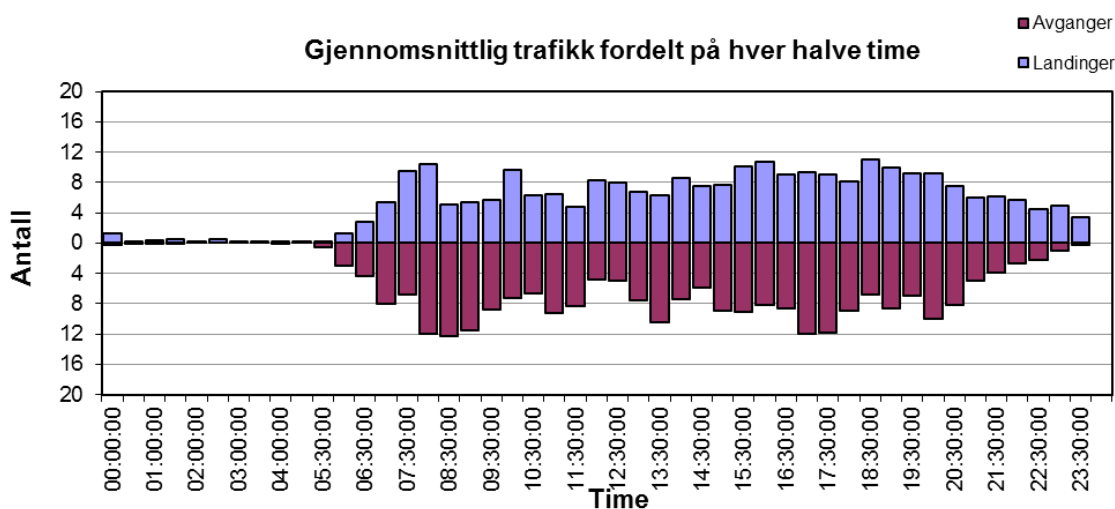
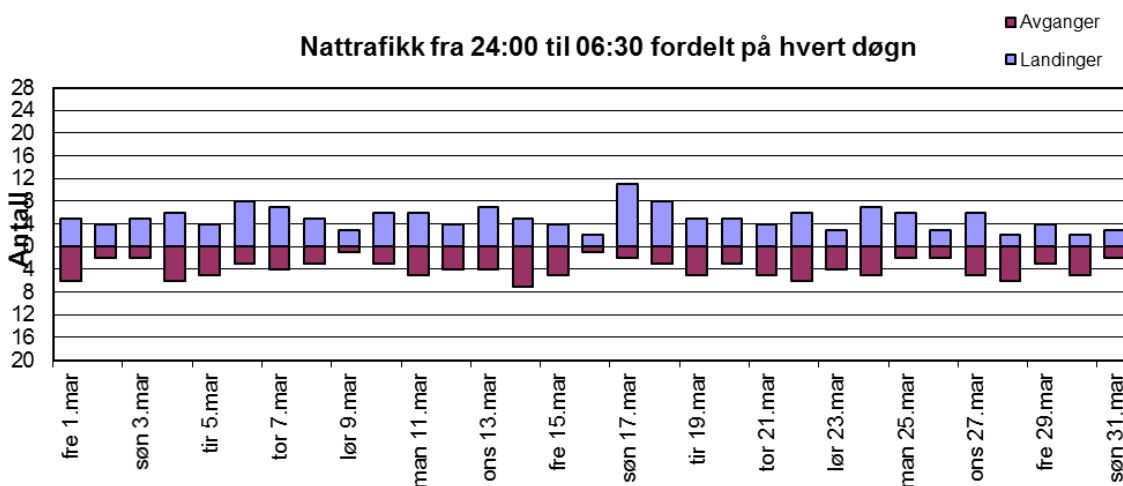
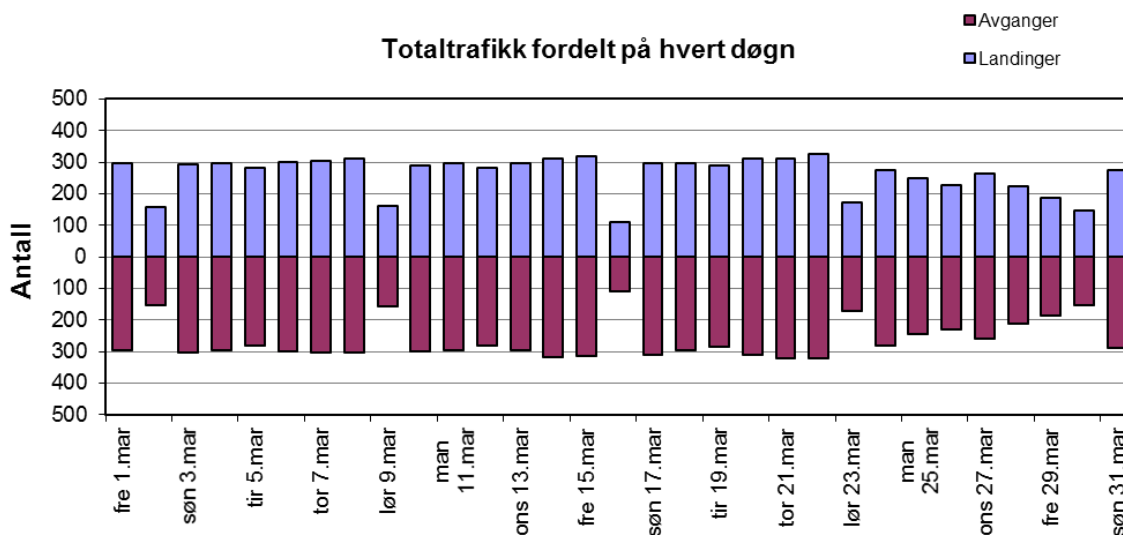
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I mars var det i gjennomsnitt 527 flybevegelser per døgn og 3,84 avganger og 5,03 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



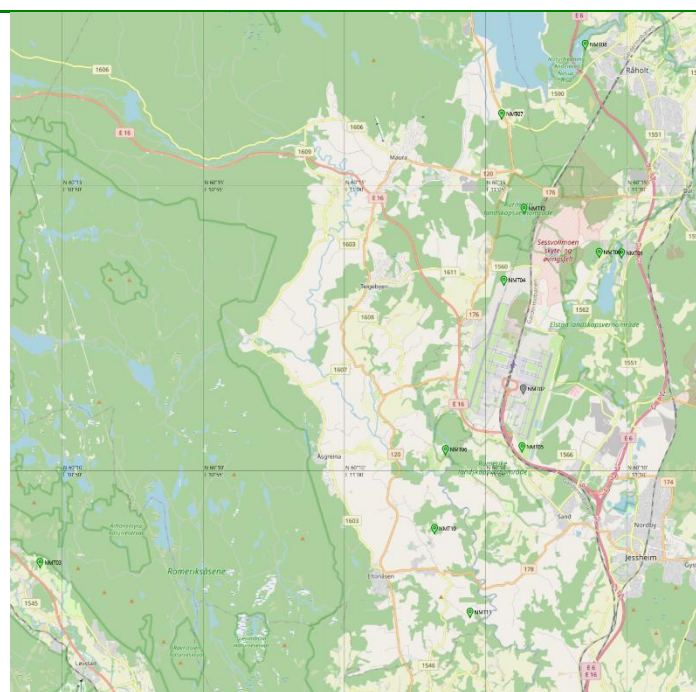
6 STØYMÅLINGER

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 lyd bildet. 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 mars.



Mobile målestasjoner

- NMT 01 Mogreina
- NMT 03 Mork nordre

Faste målestasjoner

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

6.2 MÅLERESULTATER

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

Resultater fra mars:

mar.2024	T-1442		
Målestasjoner	L _{den}	L _{natt}	L _{5AS}
NMT001 Mogreina	44,1	30,2	0,0
NMT003 Elstad	35,3	28,5	0,0
NMT004 RWY19R	72,5	61,4	95,6
NMT005 RWY01R	72,6	61,6	96,0
NMT006 Lyshaug	56,8	46,8	75,4
NMT007 Steinsgård	51,1	39,4	67,6
NMT008 Saghagen	51,9	41,8	69,2
NMT009 Østli	45,4	32,4	0,0
NMT010 Holtertoppen	57,0	48,4	78,6
NMT011 Gresaker i Holter	58,1	47,3	74,8
NMT012 Aurmoen	63,4	52,5	82,7

Resultater fra siste tre måneder:

jan.2024 t.o.m mar.2024	T-1442		
Målestasjoner	L _{den}	L _{natt}	L _{5AS}
NMT001 Mogreina	42,1	28,2	0,0
NMT003 Elstad	35,0	28,5	0,0
NMT004 RWY19R	71,6	60,9	95,2
NMT005 RWY01R	72,1	61,0	95,1
NMT006 Lyshaug	55,6	46,1	75,4
NMT007 Steinsgård	50,5	39,0	67,2
NMT008 Saghagen	51,1	41,8	68,9
NMT009 Østli	43,8	32,2	0,0
NMT010 Holtertoppen	55,8	47,6	78,3
NMT011 Gresaker i Holter	57,0	46,0	73,7
NMT012 Aurmoen	62,4	51,6	81,9

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 mars 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 mars måned.

Dato	Avgangstid	A.D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
fre 1. mar	06:29	Departure	01L	AFR68QR	FHEPK	A320	92.9
man 4. mar	01:21	Departure	01L	NOZ2MA	LNENV	B738	93.6
man 11. mar	00:29	Departure	01L	RUK322P	GRUKF	B738	93.9
tor 14. mar	06:28	Departure	01L	AFR68QR	FGKXS	A320	93.6
fre 15. mar	05:31	Departure	01L	NOZ8RP	LNENO	B738	93.6
tor 21. mar	00:27	Departure	01L	ETH3672	ETARK	B77L	97.9
tor 21. mar	06:08	Departure	19R	SAS73A	OYKAW	A320	91.4
fre 22. mar	01:41	Departure	19R	PGT7344	TCDCI	A320	93.5
søn 24. mar	06:28	Departure	19R	AFR68QR	FHEPD	A320	93.5
ons 27. mar	00:25	Departure	01L	CHG502	OOACF	B744	100.0
ons 27. mar	06:26	Departure	01L	NOZ8937	LNNHA	B738	93.6
lør 30. mar	06:08	Departure	01L	NOZ8428	LNNHG	B738	93.6
søn 31. mar	06:26	Departure	01L	NOZ1862	LNNHG	B738	93.6

For mars er det totalt registrert:

- Ingen flygninger som ikke tilfredsstiller kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
- 13 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.

mars 2024	Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)			
	Dato	Totalt	RWY 01L Landing	RWY 01L Avganger	RWY 19R Landing	RWY 19R Avganger	RWY 01R Landing	RWY 01R Avganger	RWY 19L Landing	RWY 19L Avganger	mot nord RWY 01	mot sør RWY 19
fre 1.mar	591	2	2	271	17	11	0	11	274	2,5	97,0	
lør 2.mar	311	45	109	0	0	111	44	0	0	99,4	0,0	
søn 3.mar	596	13	296	0	0	274	4	0	0	98,5	0,0	
man 4.mar	590	123	215	1	0	168	75	0	0	98,5	0,2	
tir 5.mar	563	144	193	0	0	136	85	0	0	99,1	0,0	
ons 6.mar	597	123	222	0	0	174	73	0	0	99,2	0,0	
tor 7.mar	609	137	221	0	0	165	79	0	0	98,9	0,0	
fre 8.mar	614	135	218	0	0	173	86	0	0	99,7	0,0	
lør 9.mar	320	74	89	0	0	86	64	0	4	97,8	1,3	
søn 10.mar	589	16	299	0	0	270	0	0	0	99,3	0,0	
man 11.mar	594	131	198	0	0	165	95	0	0	99,2	0,0	
tir 12.mar	566	127	201	0	0	155	81	0	0	99,6	0,0	
ons 13.mar	593	5	3	229	67	0	0	58	222	1,3	97,1	
tor 14.mar	630	0	0	212	107	0	0	98	206	0,0	98,9	
fre 15.mar	633	11	283	29	5	276	6	0	18	91,0	8,2	
lør 16.mar	219	4	107	0	0	104	0	0	0	98,2	0,0	
søn 17.mar	606	80	252	0	0	209	51	0	0	97,7	0,0	
man 18.mar	593	6	0	170	123	0	0	118	168	1,0	97,6	
tir 19.mar	572	0	0	208	95	0	0	78	186	0,0	99,1	
ons 20.mar	620	101	126	79	29	93	57	34	94	60,8	38,1	
tor 21.mar	632	28	89	190	34	62	18	28	171	31,2	66,9	
fre 22.mar	646	0	0	192	151	0	0	130	169	0,0	99,4	
lør 23.mar	347	0	0	151	17	9	0	13	155	2,6	96,8	
søn 24.mar	558	21	278	0	0	250	2	0	0	98,7	0,0	
man 25.mar	493	36	134	103	2	103	19	3	84	59,2	38,9	
tir 26.mar	458	6	97	139	4	76	0	3	127	39,1	59,6	
ons 27.mar	524	90	198	3	2	170	58	0	0	98,5	1,0	
tor 28.mar	435	73	139	0	0	147	68	0	0	98,2	0,0	
fre 29.mar	372	3	0	166	9	0	0	17	176	0,8	98,9	
lør 30.mar	301	11	3	86	10	40	8	7	131	20,6	77,7	
søn 31.mar	565	5	106	177	6	88	1	2	174	35,4	63,5	
Totalt	16 337	1 550	4 078	2 406	678	3 515	974	600	2 359	61,9 %	37,0 %	

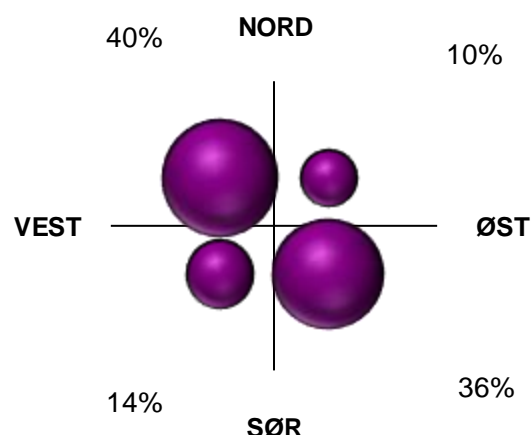
Alle flybevegelser, mar 2024

For mars var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 61,9/37,0.

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 mars 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 mars måned.

mars 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	6789	3073	945	581	2190	59,2	40,8
Night	92	36	0	5	51	39,1	60,9
Sum	6881	3109	945	586	2241	58,9	41,1

mars 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	7330	1205	3553	2053	519	64,9	35,1
Night	124	8	84	31	1	74,2	25,8
Sum	7454	1213	3637	2084	520	65,1	34,9

mars 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	103	92	1	2	8	90,3	9,7
Night	186	179	0	0	7	96,2	3,8
Sum	289	271	1	2	15	94,1	5,9

mars 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	69	3	29	33	4	46,4	53,6
Night	89	3	25	57	4	31,5	68,5
Sum	158	6	54	90	8	38,0	62,0

mars 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	6	4	0	0	2	66,7	33,3
Sum	6	4	0	0	2	66,7	33,3

mars 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	240	104	57	39	40	67,1	32,9
Sum	240	104	57	39	40	67,1	32,9

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
fre 1.mar	06:29	Natt	D	19L	AFR68QR	A320	Jetfly
søn 3.mar	22:58	Kveld	A	01L	SAS7186	B737	Jetfly
tir 5.mar	22:32	Kveld	D	01R	FIN78Y	A321	Jetfly
ons 6.mar	00:09	Natt	A	01R	SAS1474	A20N	Jetfly
søn 31.mar	00:01	Natt	A	01R	NOZ9067	B738	Jetfly
søn 31.mar	22:43	Kveld	A	01L	NSZ2004	A320	Jetfly

Det var 3 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 22:30 - 24:00.
Det var 3 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 00:00 -06:30.
Av disse 6 skjedde 7 mulige avvik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 1 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

søn 10. mars

og er ikke registrert som avvik 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 mars måned.

mars 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	270	131	28	12	99	58,9	41,1
Night	0	0	0	0	0		
Sum	270	131	28	12	99	58,9	41,1

mars 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	787	210	300	179	98	64,8	35,2
Night	4	1	0	3	0	25,0	75,0
Sum	791	211	300	182	98	64,6	35,4

mars 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	2	0	0	0	2	0,0	100,0
Night	0	0	0	0	0		
Sum	2	0	0	0	2	0,0	100,0

mars 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	35	7	21	3	4	80,0	20,0
Night	20	9	1	8	2	50,0	50,0
Sum	55	16	22	11	6	69,1	30,9

mars 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		

mars 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	14	0	8	0	6	57,1	42,9
Sum	14	0	8	0	6	57,1	42,9

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
tir 19.mar	22:46	Kveld	D	19L	WIF199	DH8A	Propellfly
tir 19.mar	22:56	Kveld	D	19L	WIF1AP	DH8B	Propellfly
tir 19.mar	23:22	Kveld	D	19L	SRN494	AT75	Propellfly
tir 26.mar	22:52	Kveld	D	19L	WIF199	DH8A	Propellfly
tir 26.mar	23:22	Kveld	D	19L	SRN494	AT75	Propellfly

Det var 5 mulige avik fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 22:30 - 24:00

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

Av disse 5 skjedde ingen mulige avik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen)

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 utflygningsprosedyrer, men de må fremdeles forholde seg til de generelle VFR flygereglene som sier at minimumshøyden over bebygde områder skal være 1000 ft over bakkenivå, hvis det ikke er i forbindelse med landing eller avgang.

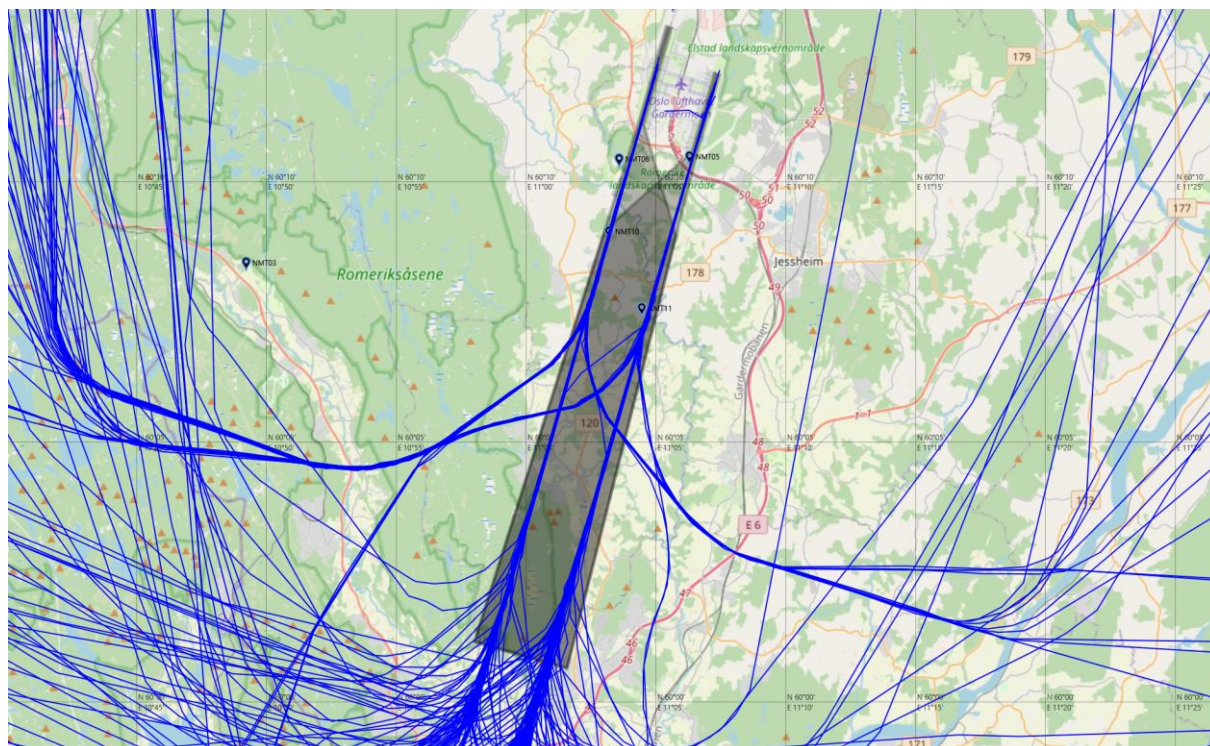
9.3 LANDINGER OG AVGANGER

FORORD	2
SAMMENDRAG	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	3
9.3.1 <i>Landinger</i>	20
Landinger fra sør med jetfly, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen	20
Landinger fra sør med andre flytyper, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen.....	21
Landinger fra nord med jetfly, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen	22
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen	23
9.3.2 <i>Landinger, rapportering iht § 9, Forskrift om 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), innland	56

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

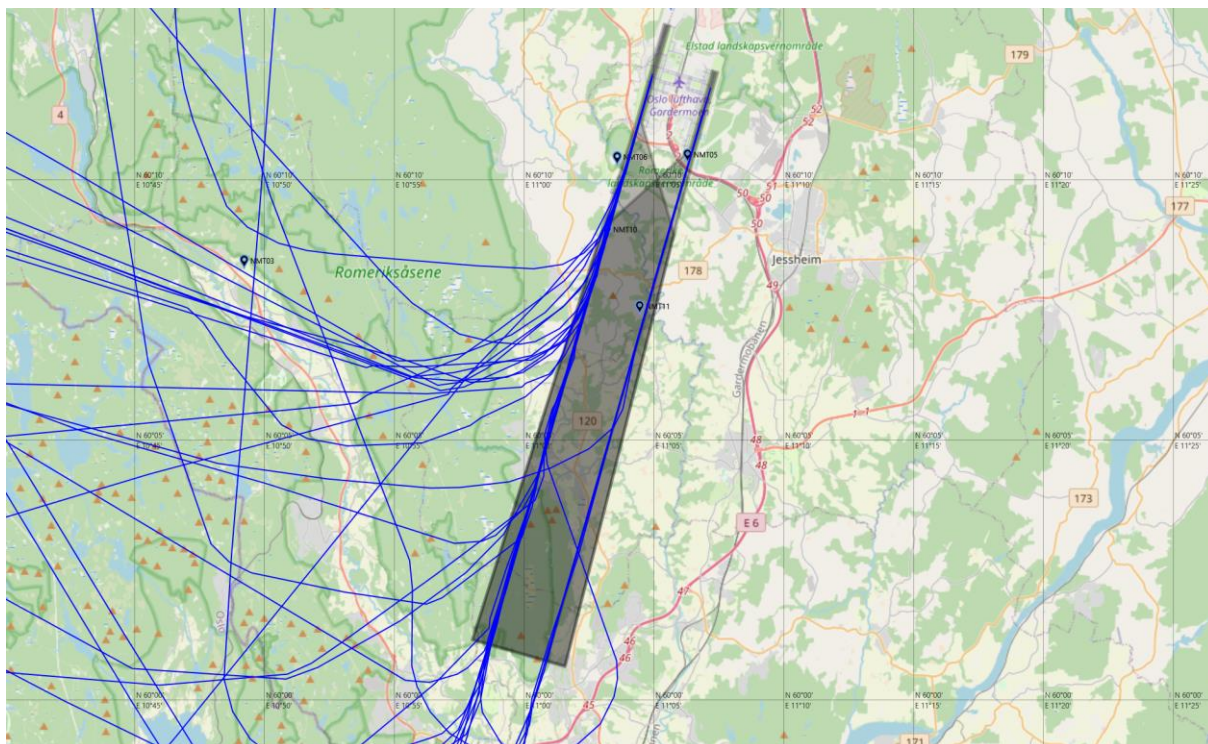
9.3.1 Landinger

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



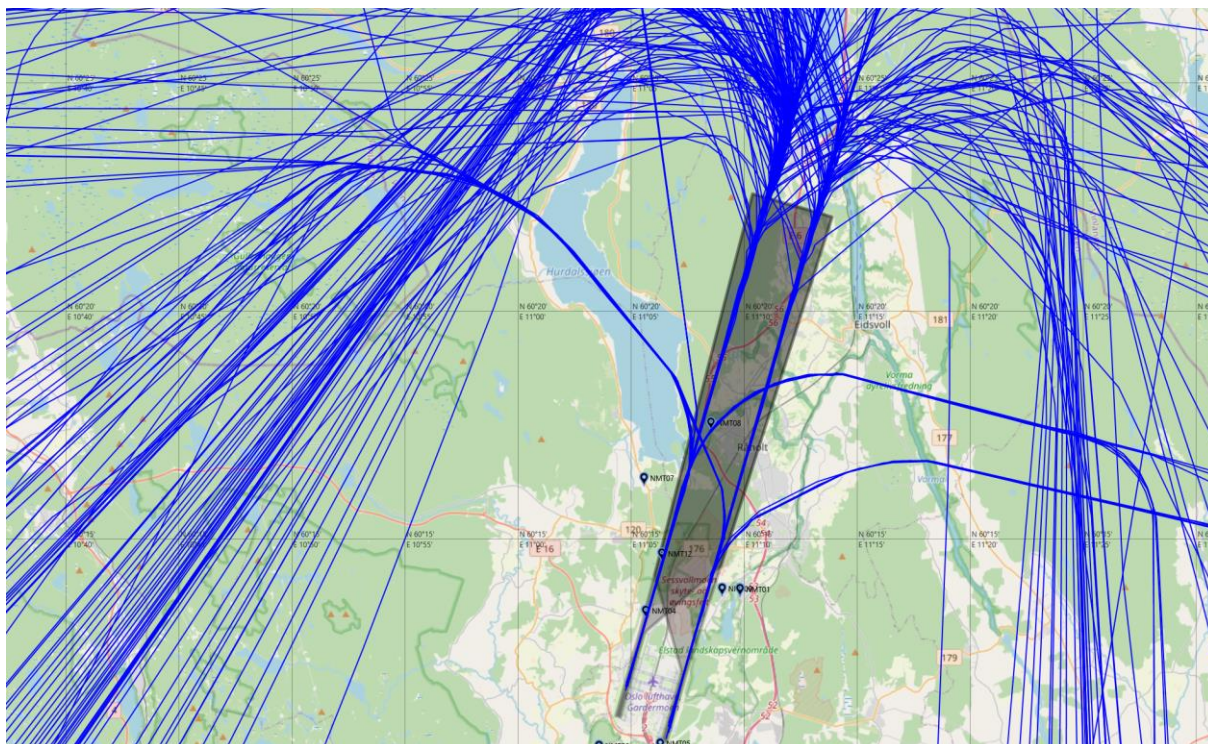
Figur 2. onsdag 08.03.2023 – landinger med jetfly, 276 stk.

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



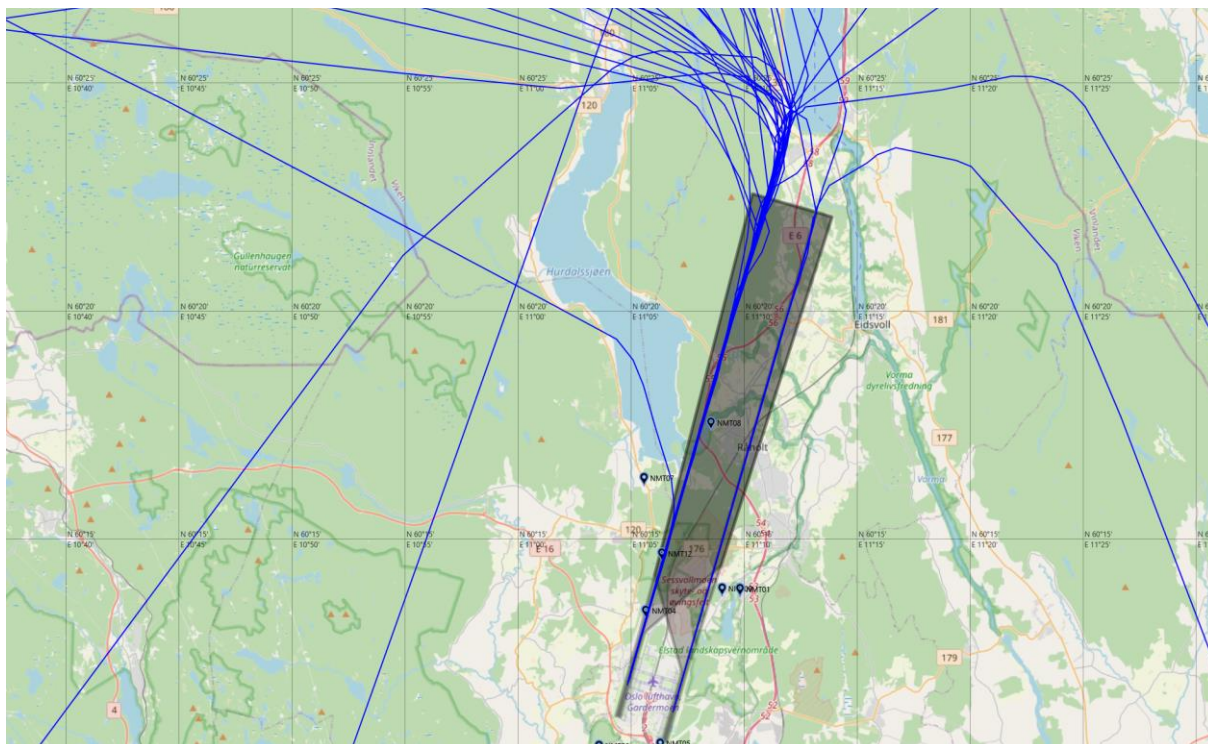
Figur 3. onsdag 08.03.2023 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 34 stk.

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



Figur 4. tirsdag 19.03.2024 – landinger jettfly, 257 stk.

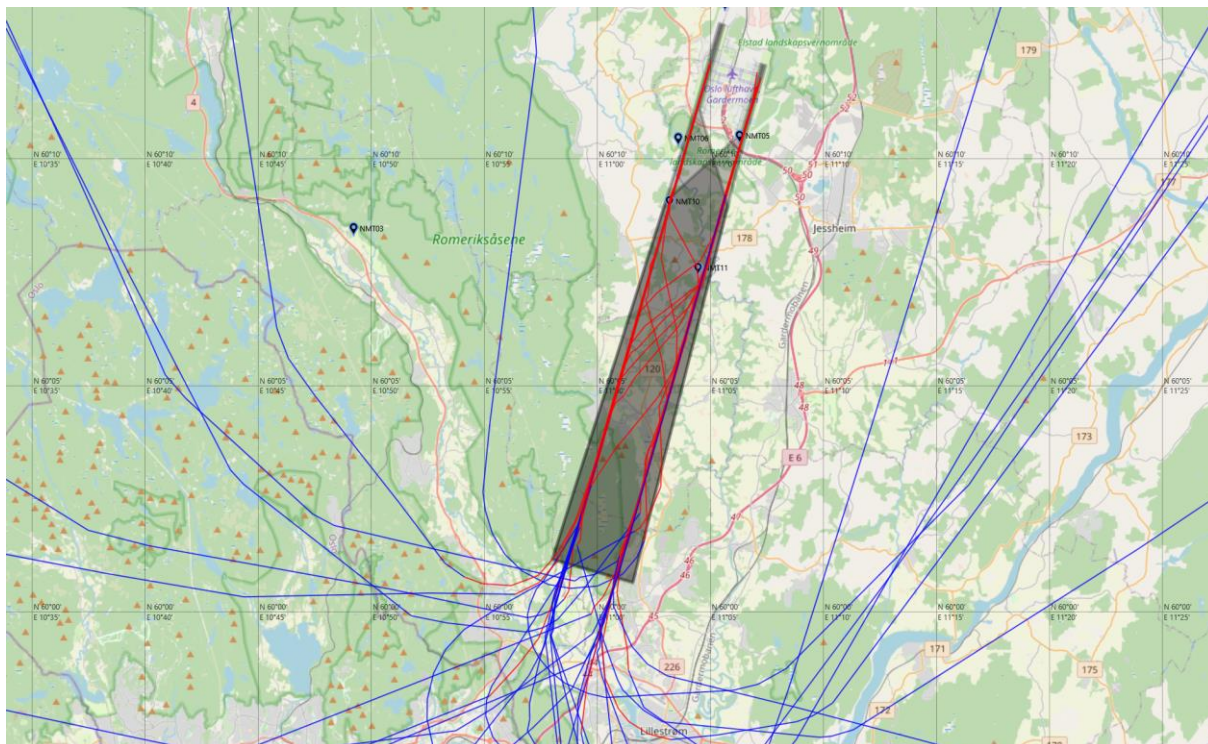
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempel dag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 5. tirsdag 19.03.2024 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 31 stk.

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

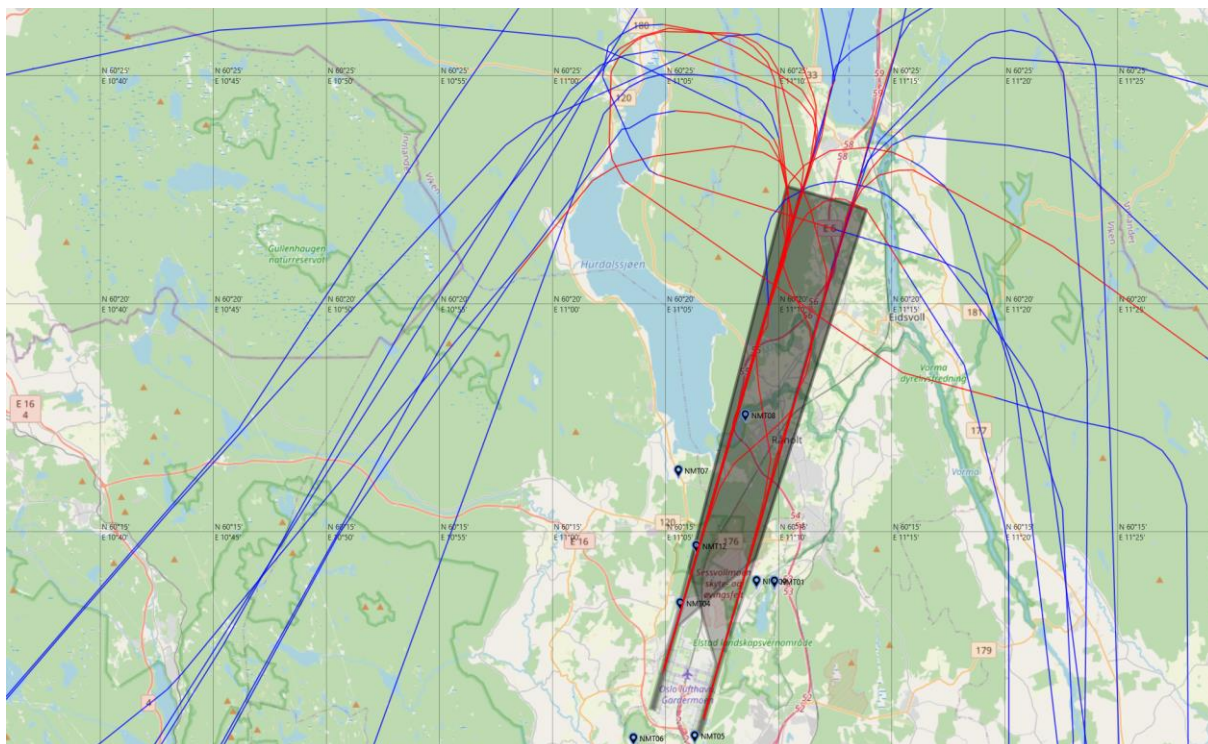
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 6. 29 flygninger.

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

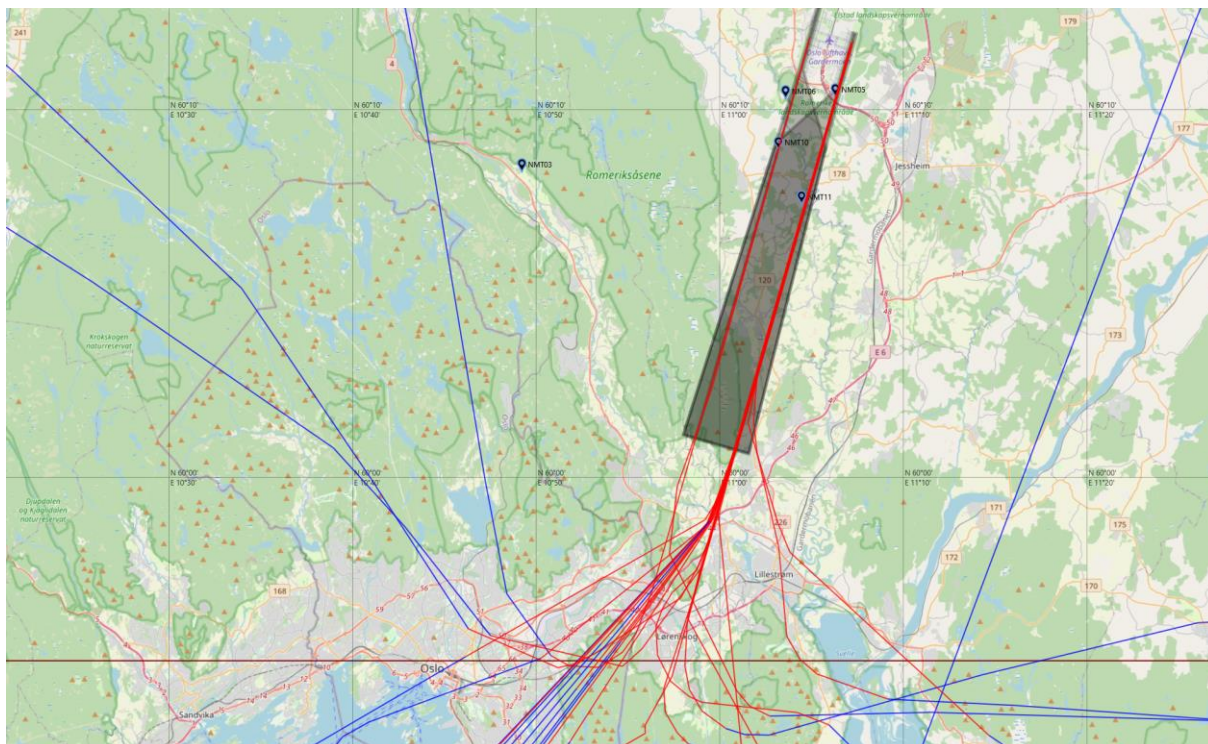
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 21 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

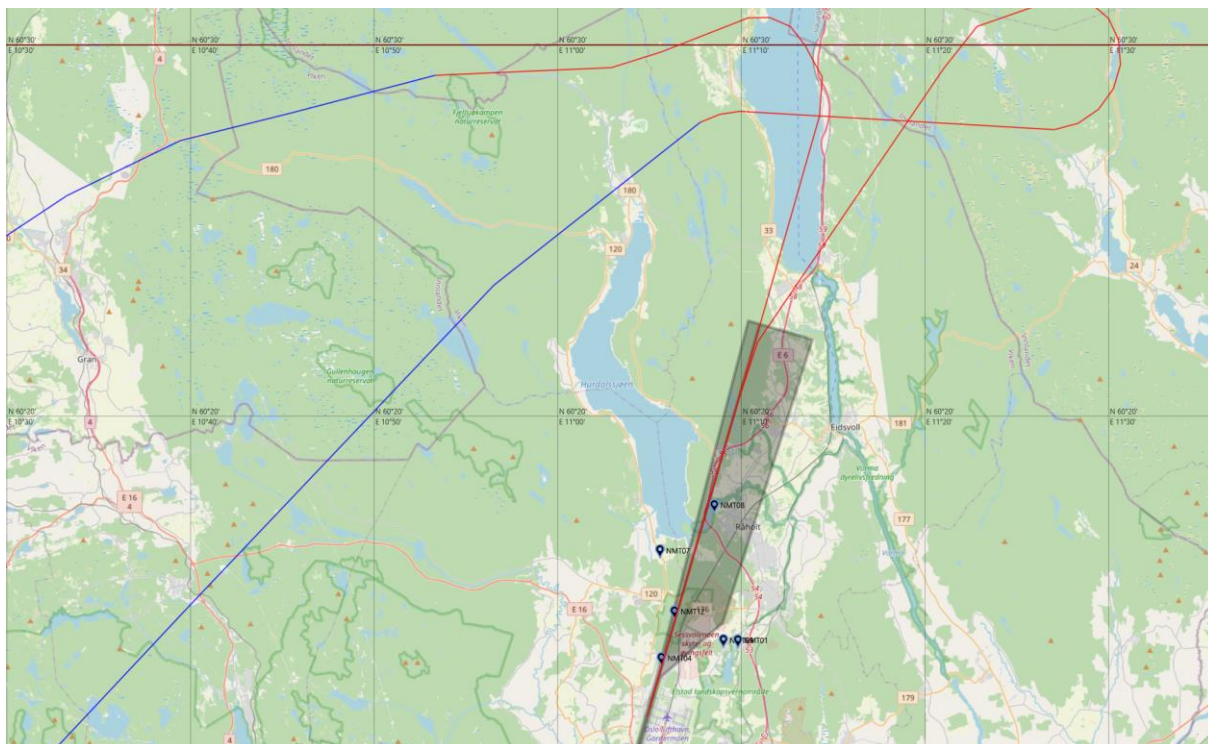
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00



Figur 8. 24 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. 2 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		3616	0	9	36	99,8 %	0,2 %
01R	mot nord fra østre bane		924	0	13	5	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	0	0	0	25	0,0 %	0,0 %
19L-syd	mot sør fra østre bane	sør	364	0	17	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	638	0	7	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		518	0	9	2	98,3 %	1,7 %
Totalt			6060	0	55	68	99,1 %	0,9 %

Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly

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

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

Propellfly								
RWY	Avgangsretning	Toleransekorridor	Innenfor korridor	Unntaksbest.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		401	0	2	7	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		32	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	55	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	0	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		145	0	1	2	0,0 %	0,0 %
Totalt			633	0	3	13	0,0 %	0,5 %

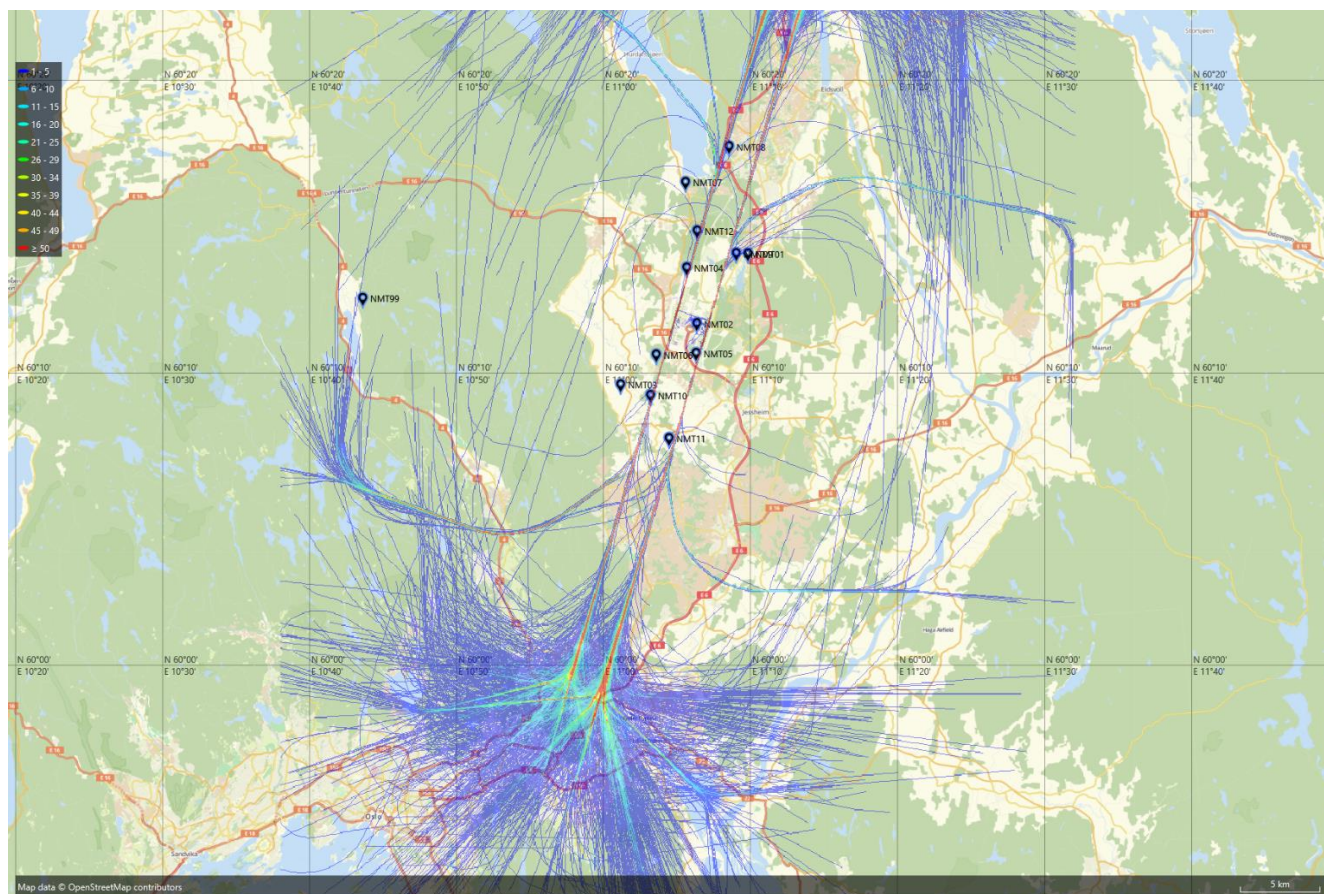
Spesielle forhold gjeldende måned:

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

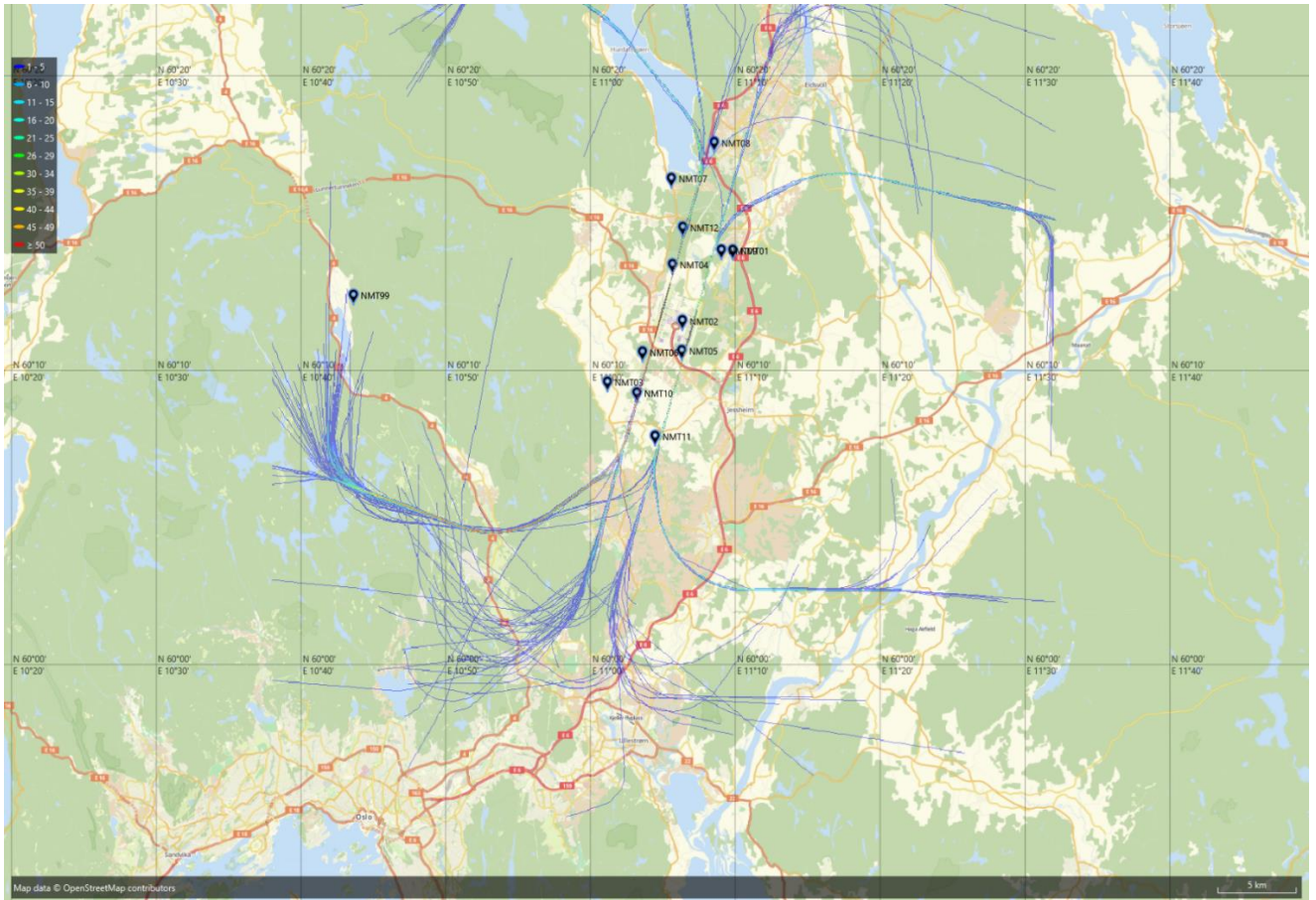
9.3.4 Kurvede landinger, traséutskrifter

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.

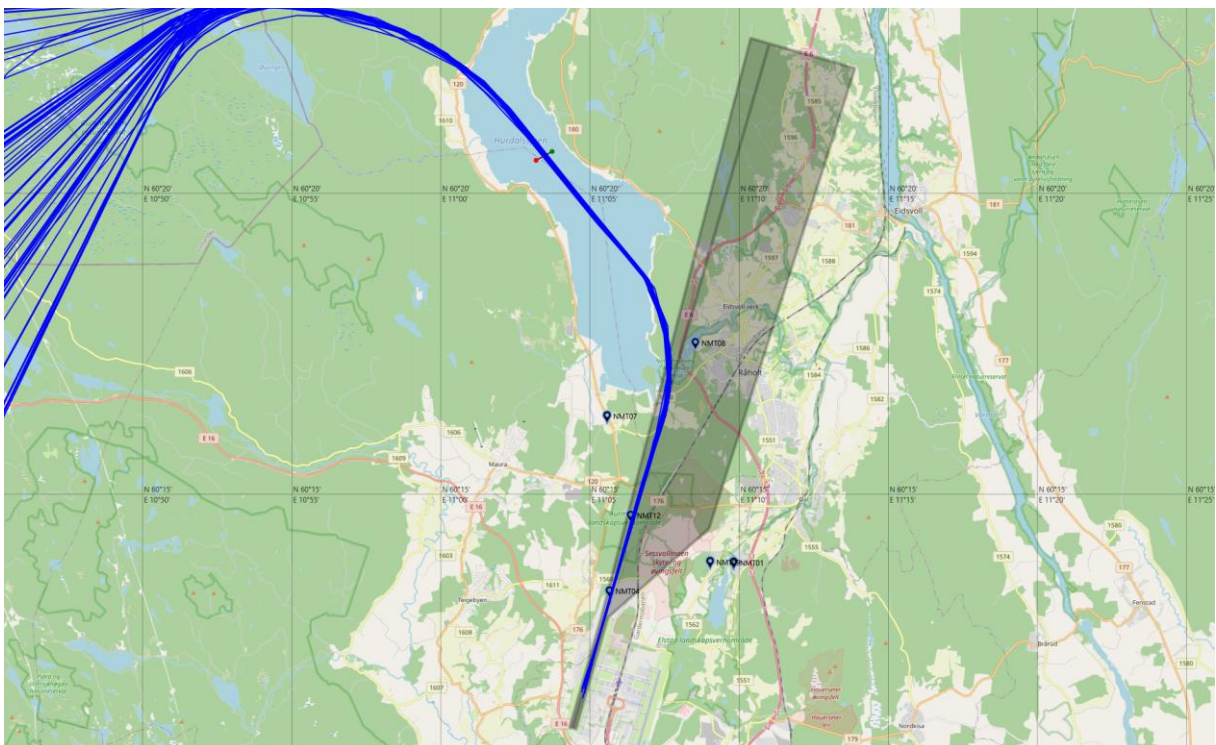


Figur 10 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer

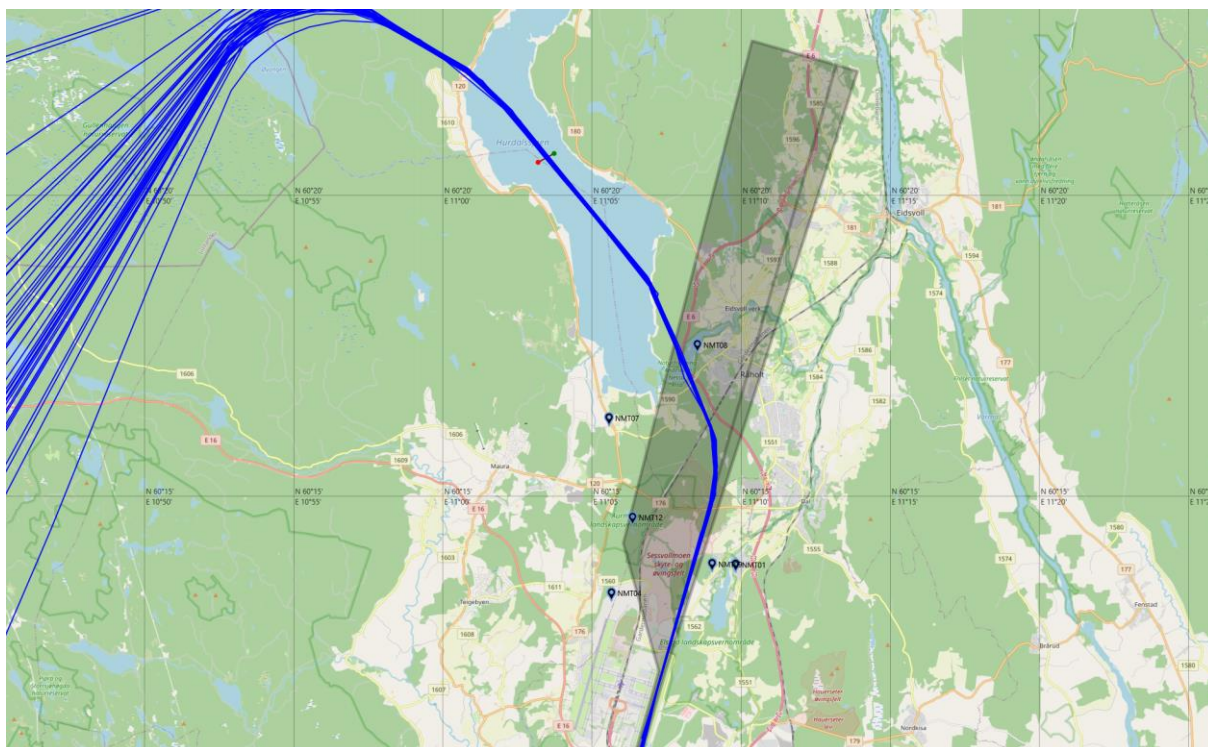


Figur 11 - Ankomster med kurvede prosedyrer

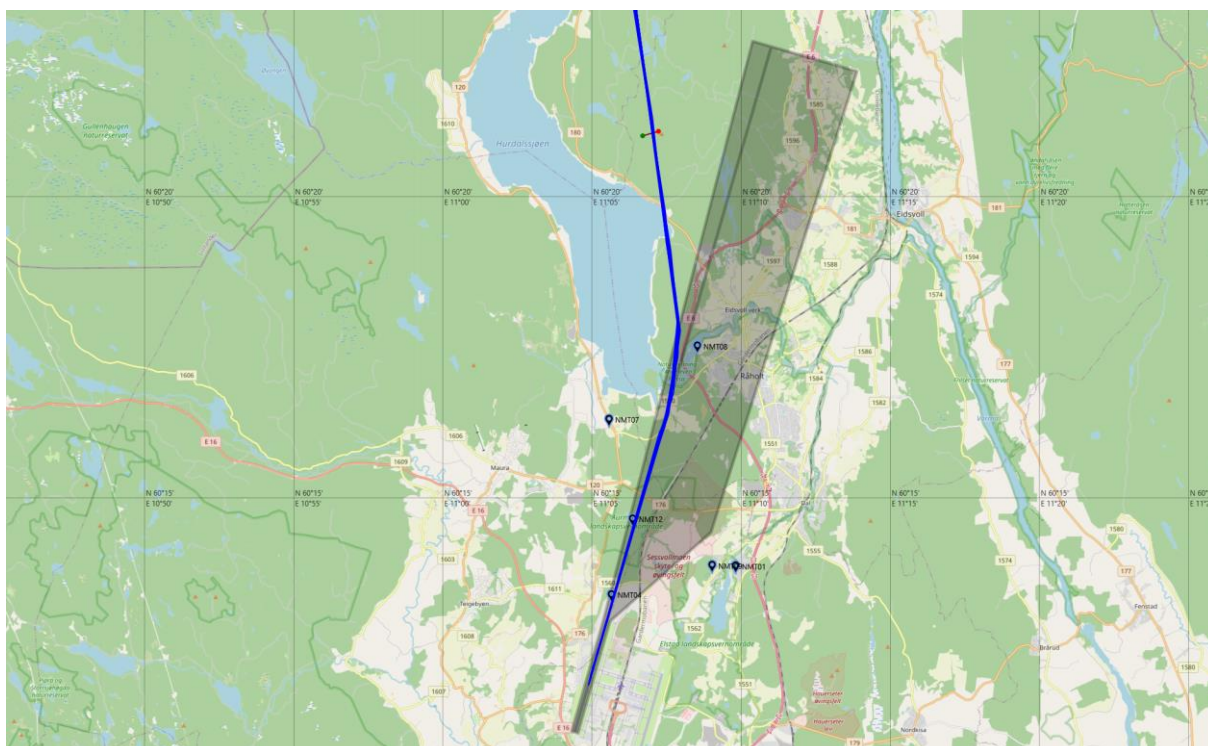
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i mars totalt 784 kurvede landinger.



Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 93 flygninger



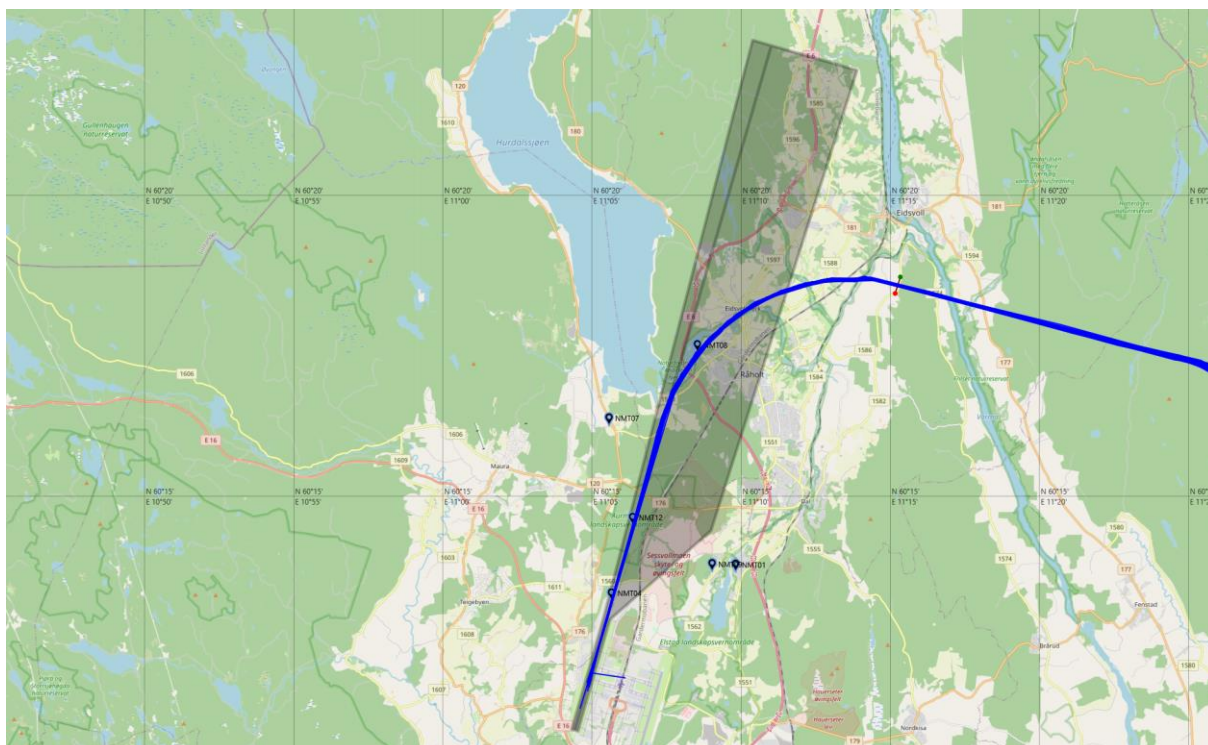
Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 46 flygninger



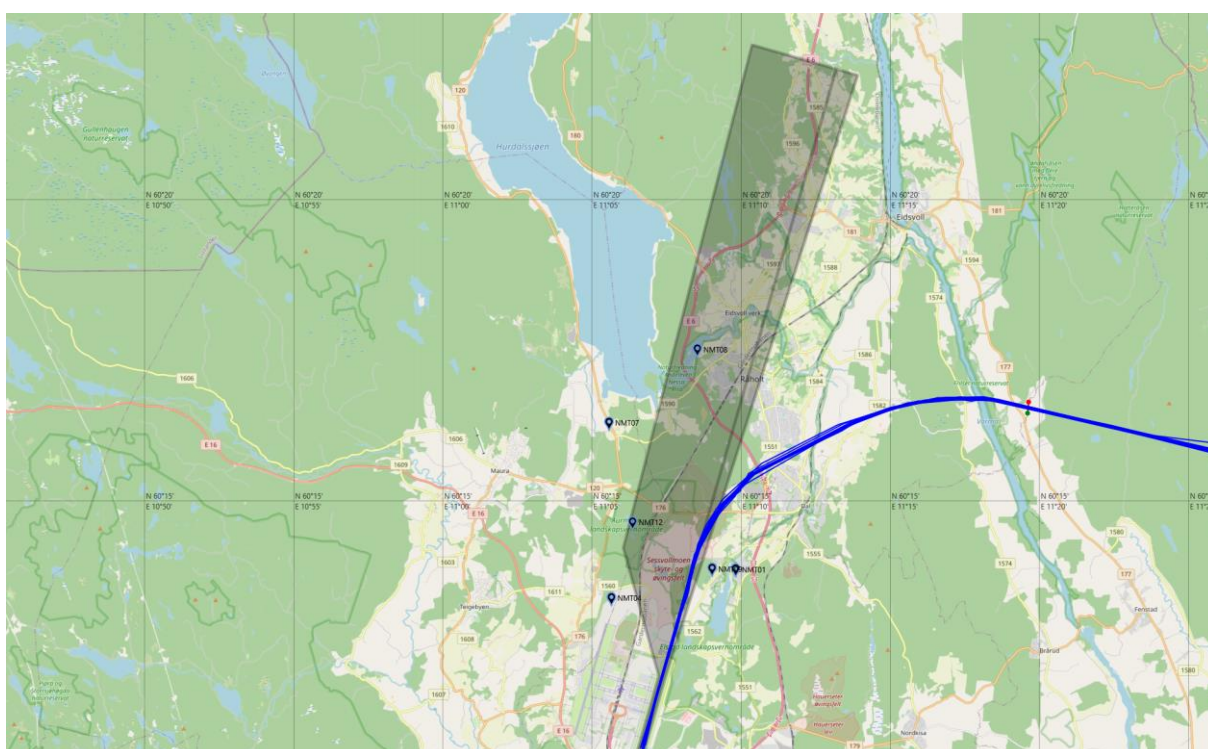
Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 23 flygninger

INGEN

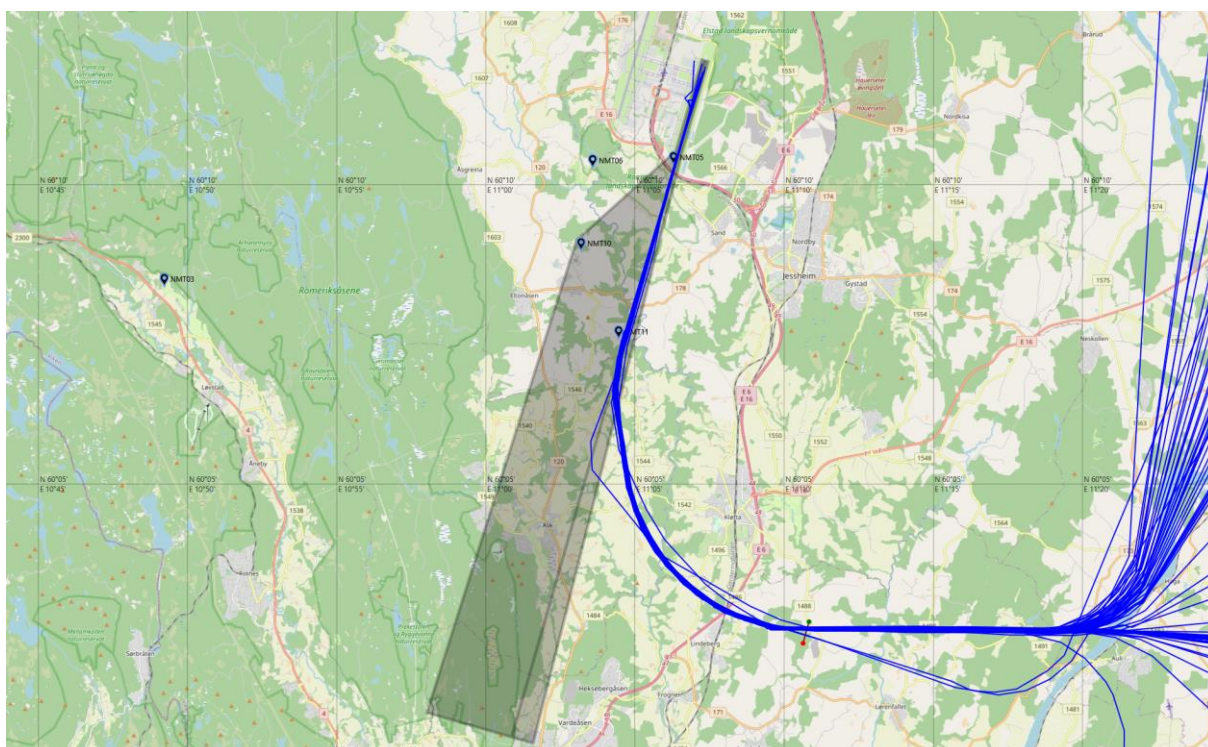
Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 0 flygninger



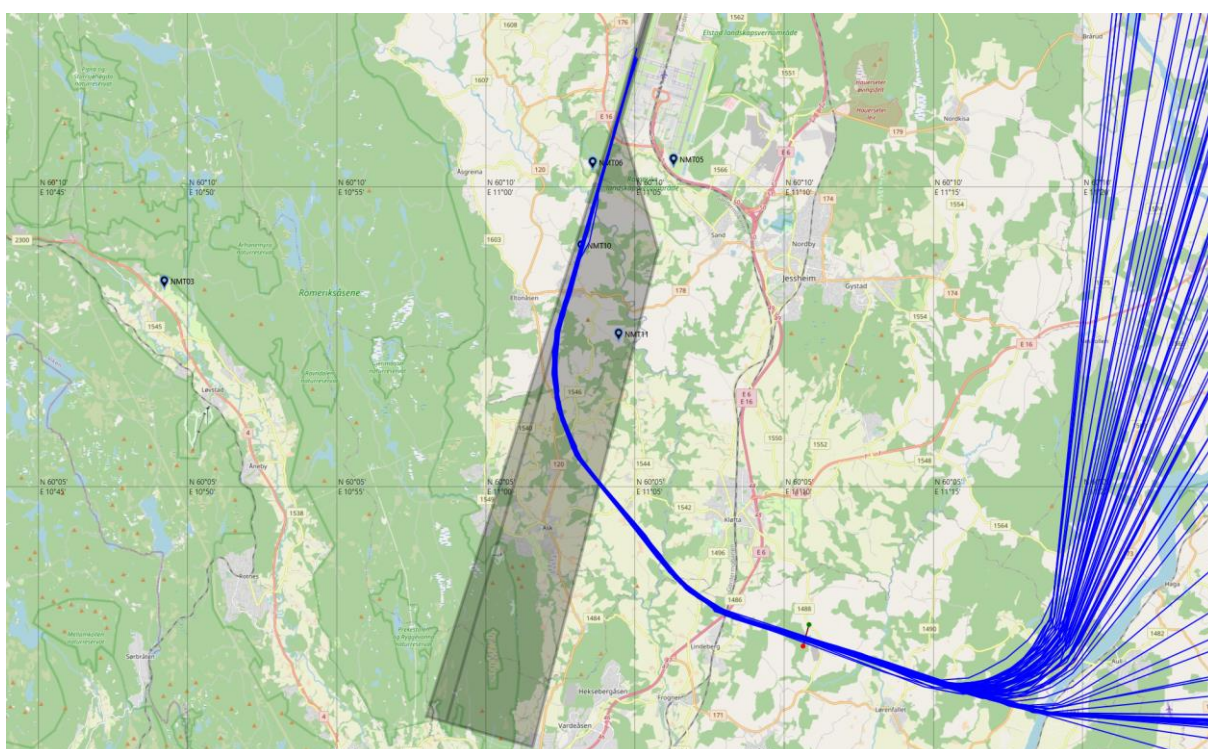
Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 51 flygninger



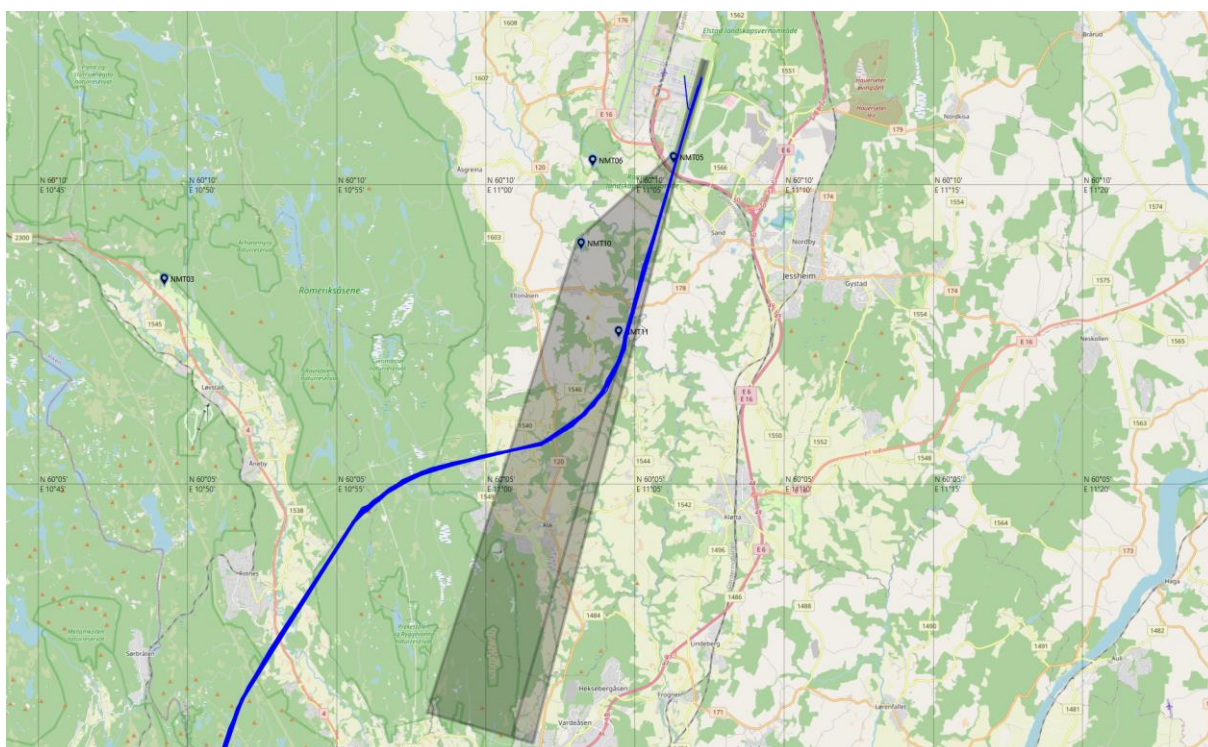
Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 39 flygninger



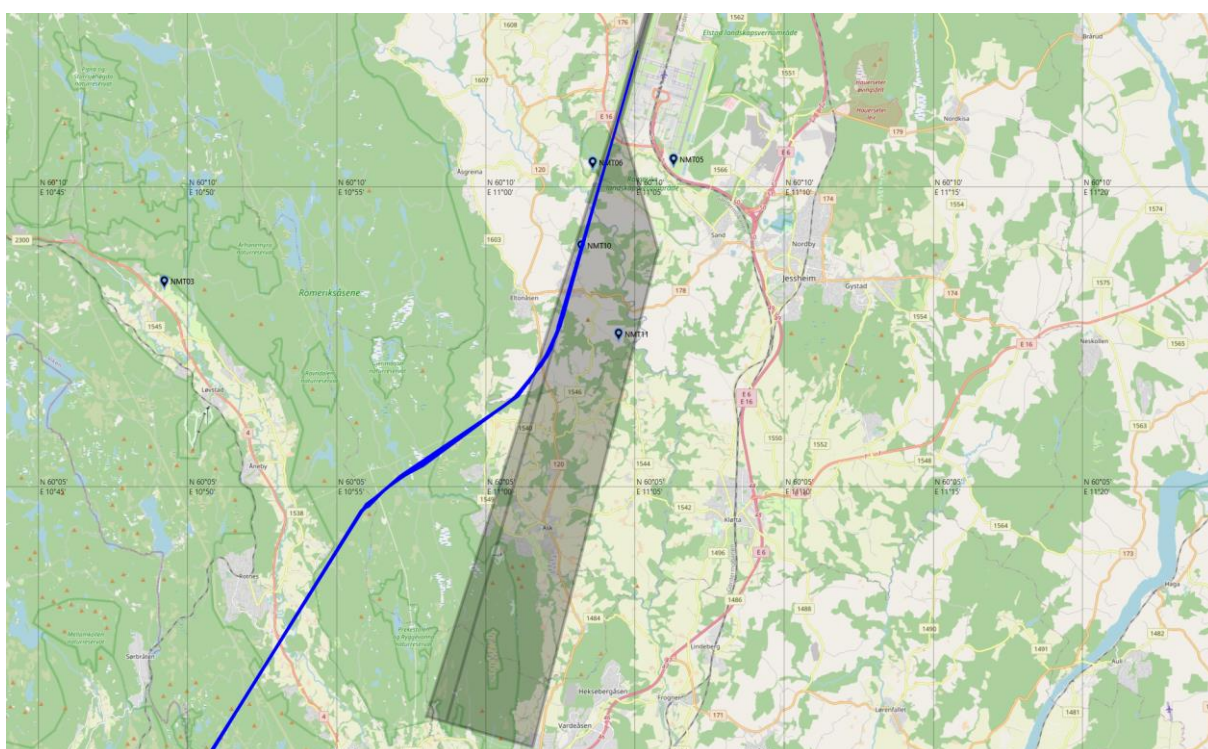
Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 93 flygninger



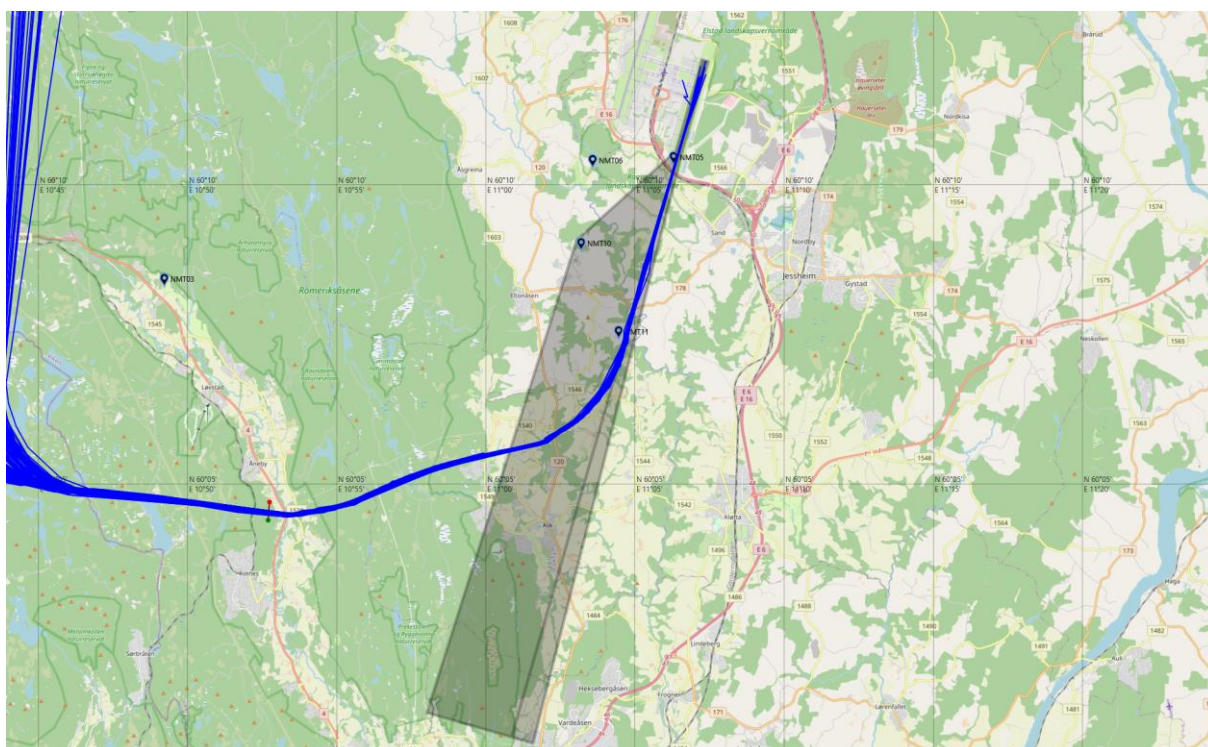
Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 75 flygninger



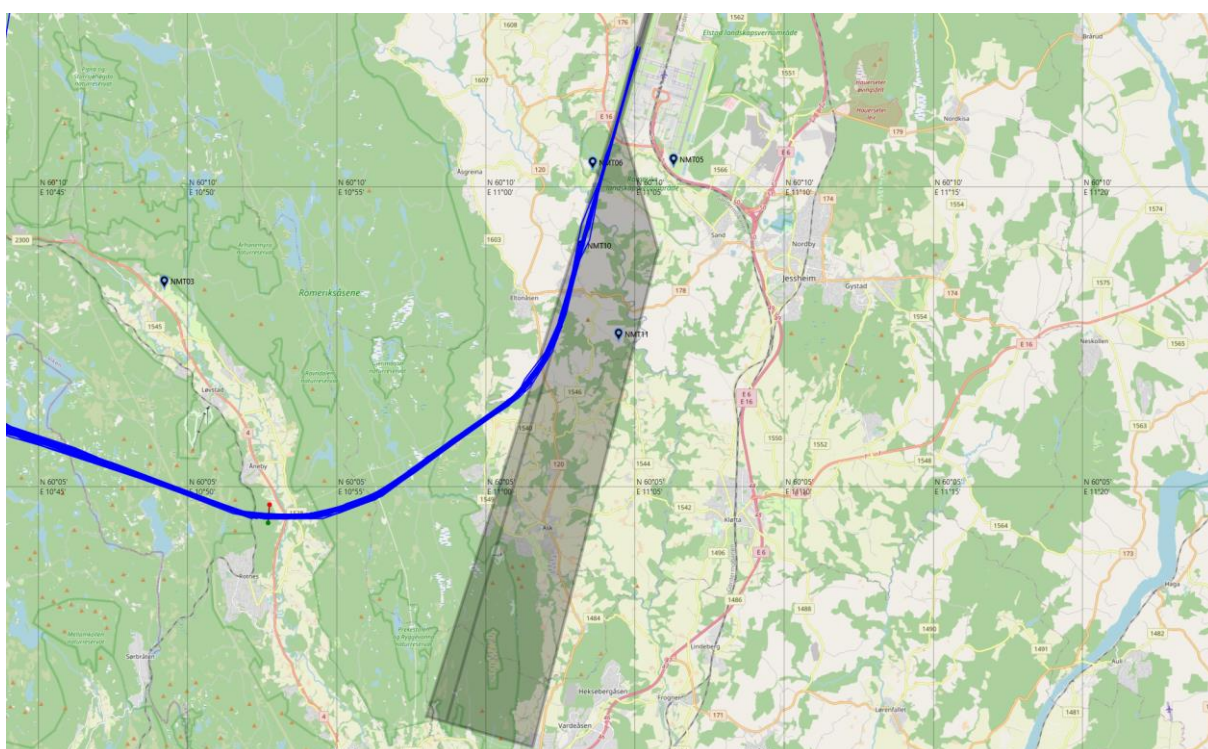
Figur 20. Kurvede landinger SIFOZ – 28 flygninger



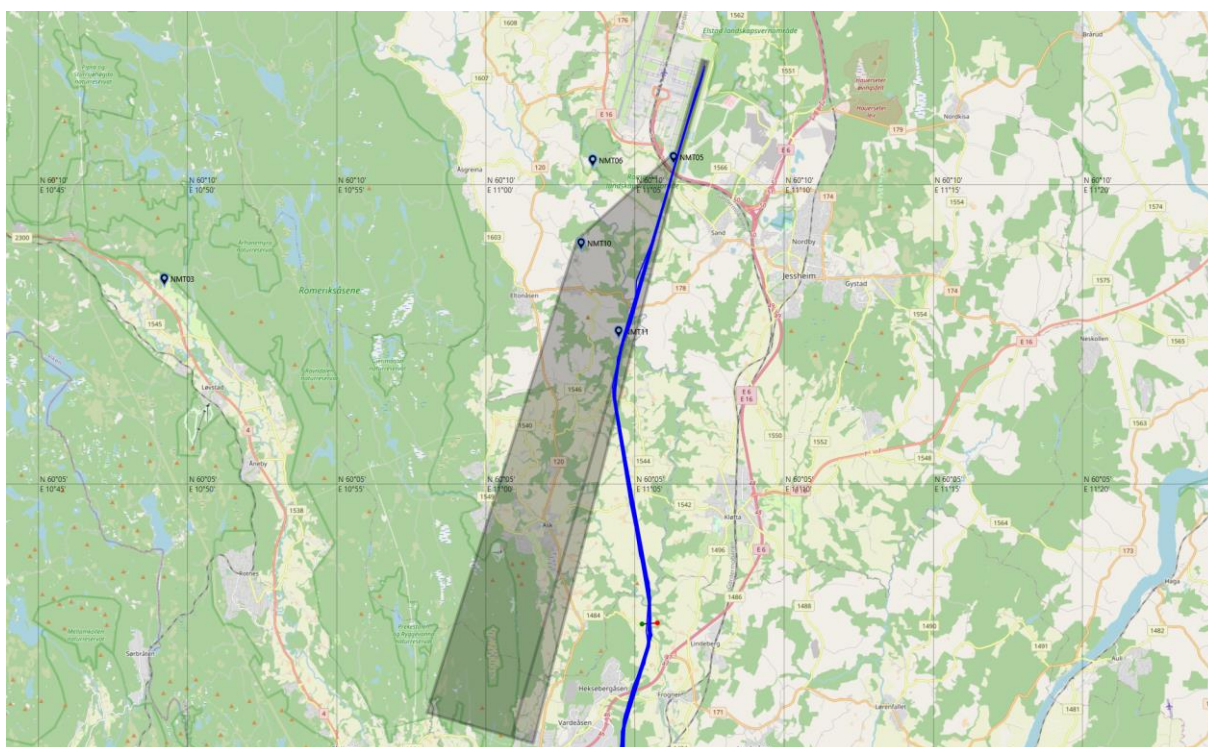
Figur 21. Kurvede landinger ERULO – 17 flygninger



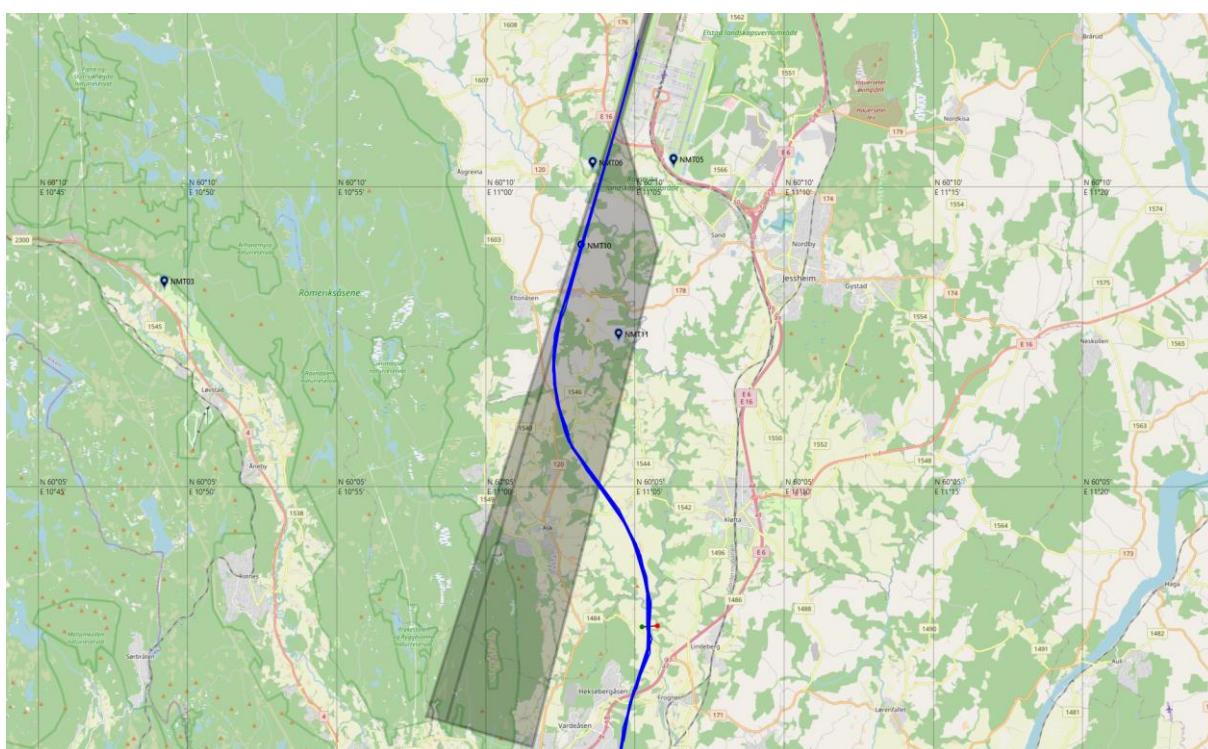
Figur 22. Kurvede landinger RUWOL – 130 flygninger



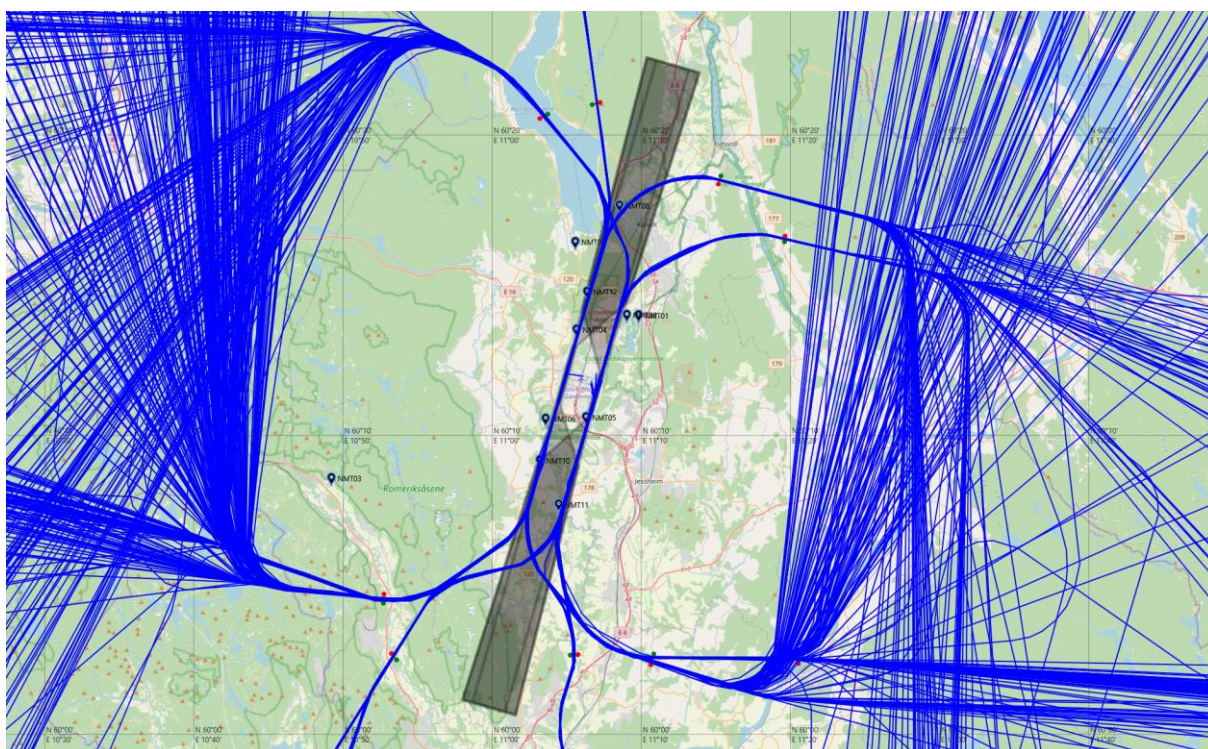
Figur 23. Kurvede landinger ELVUN – 159 flygninger



Figur 24. Kurvede landinger TAVRE – 19 flygninger



Figur 25. Kurvede landinger MONCI – 11 flygninger



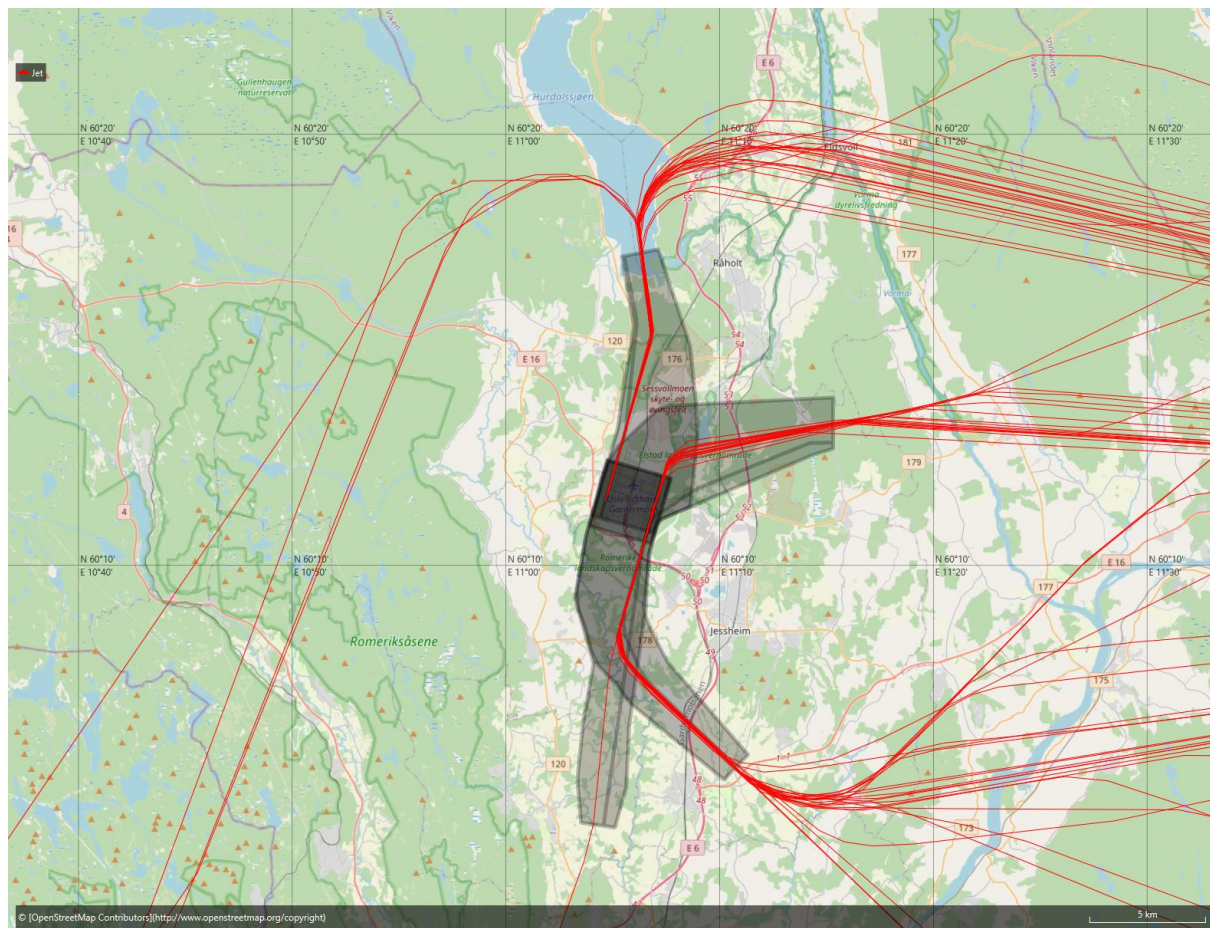
Figur 26. Kurvede landinger totalt – 784 flygninger

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.

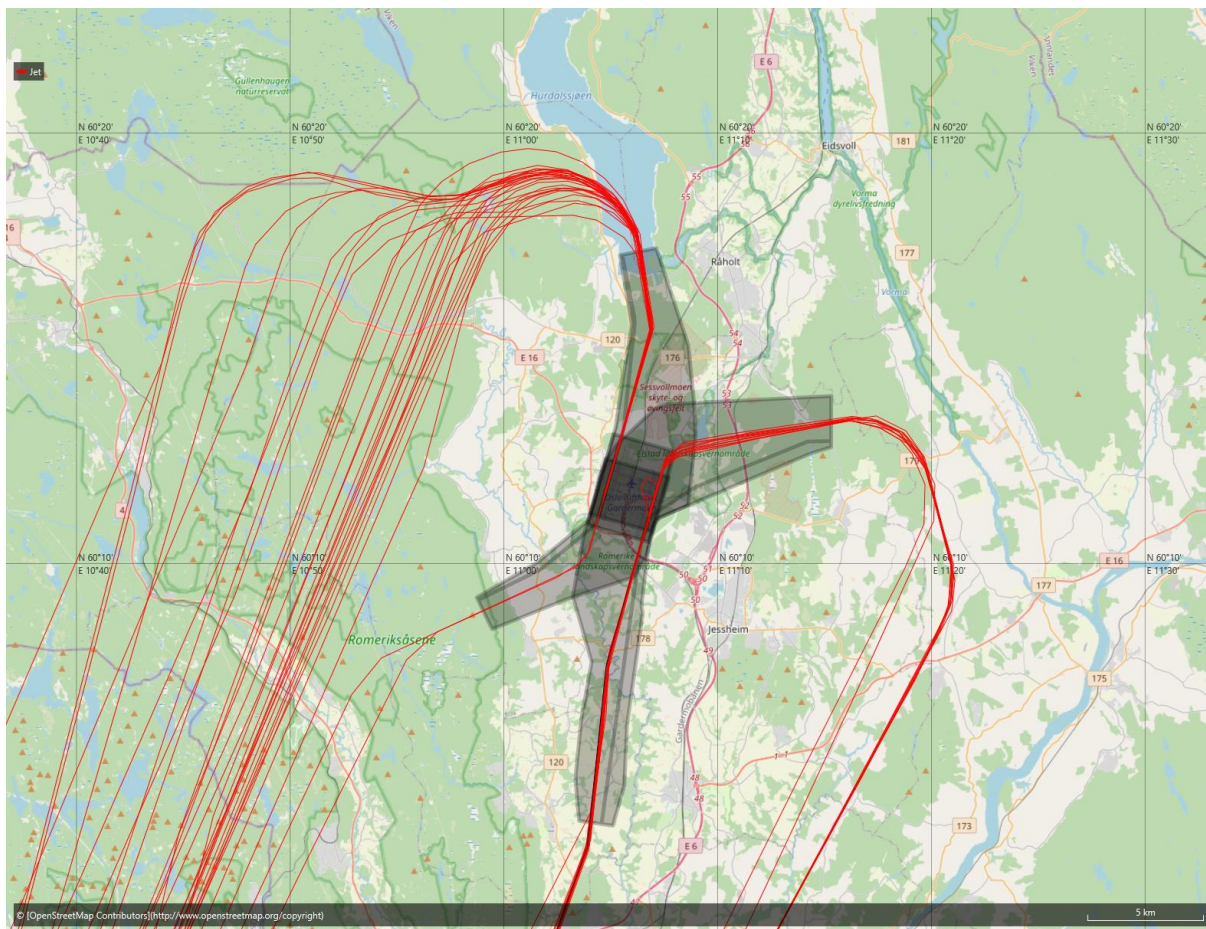
Jetfly (røde traséer) og propellfly (grønne traséer) er underlagt forskjellige regler, se ovenfor.

Air Baltic



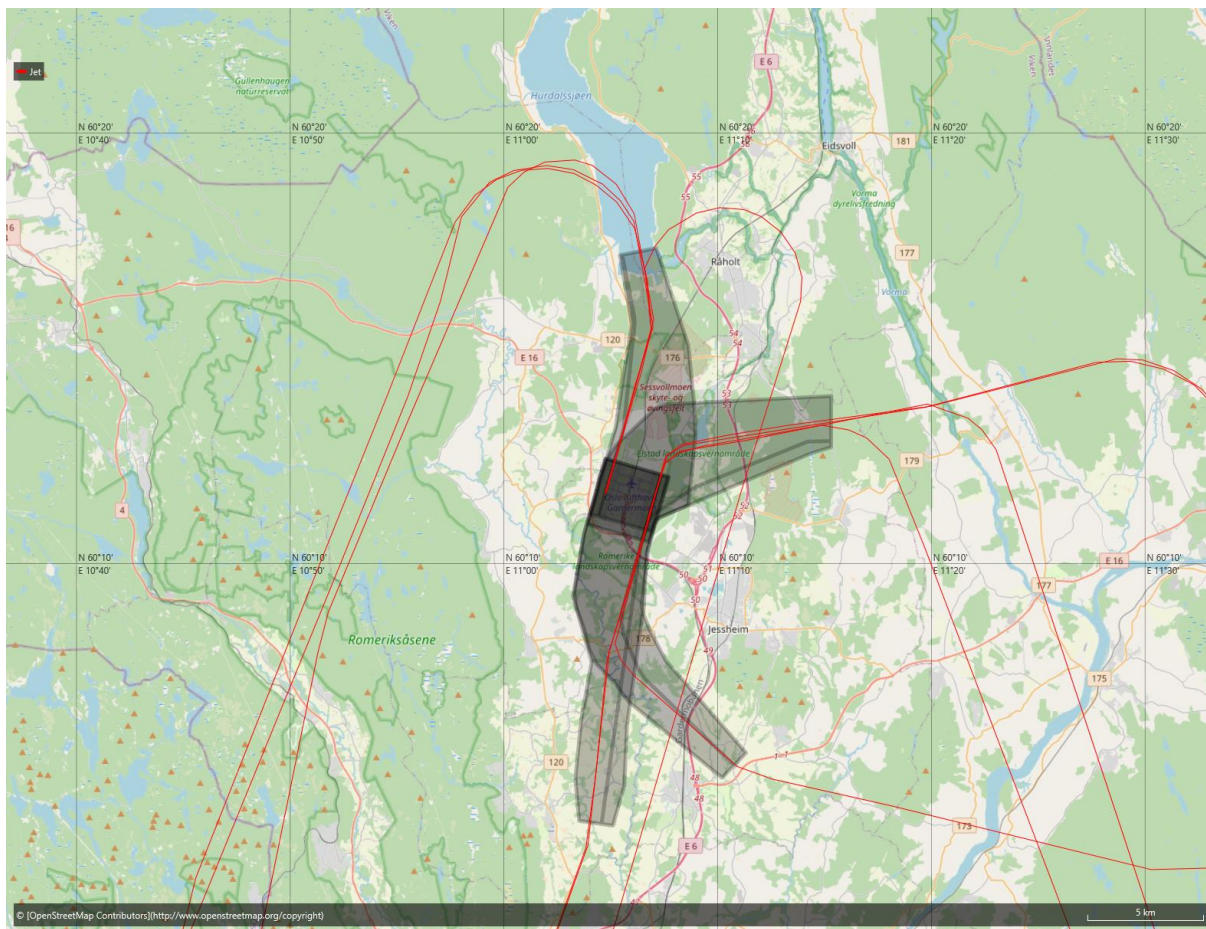
Figur 27. Avganger, Air Baltic - 70 flygninger
A319 (2), BCS3 (68)

Air France



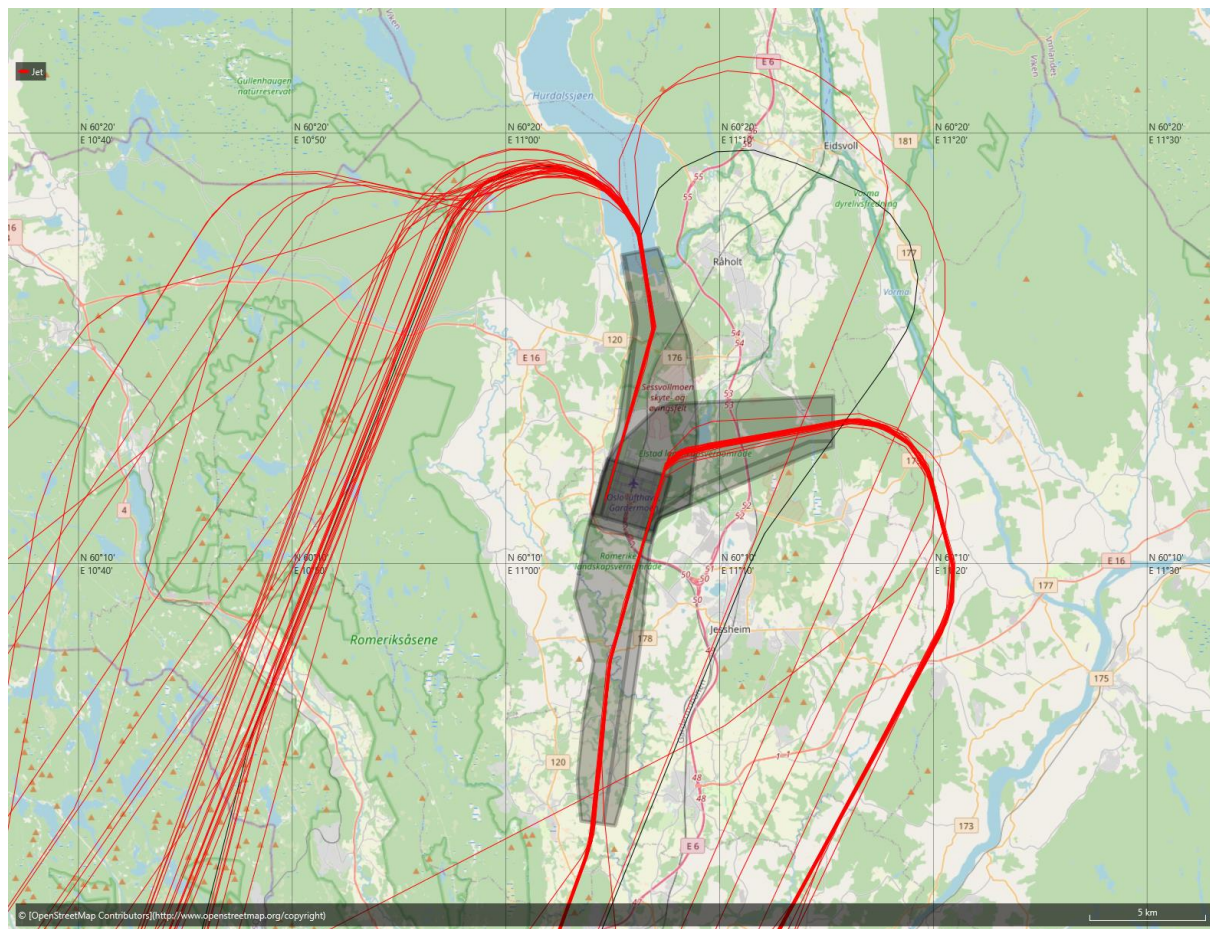
Figur 28. Avganger, Air France - 63 flygninger
A319 (7), A320 (43), A321 (12), 0 (1)

Austrian



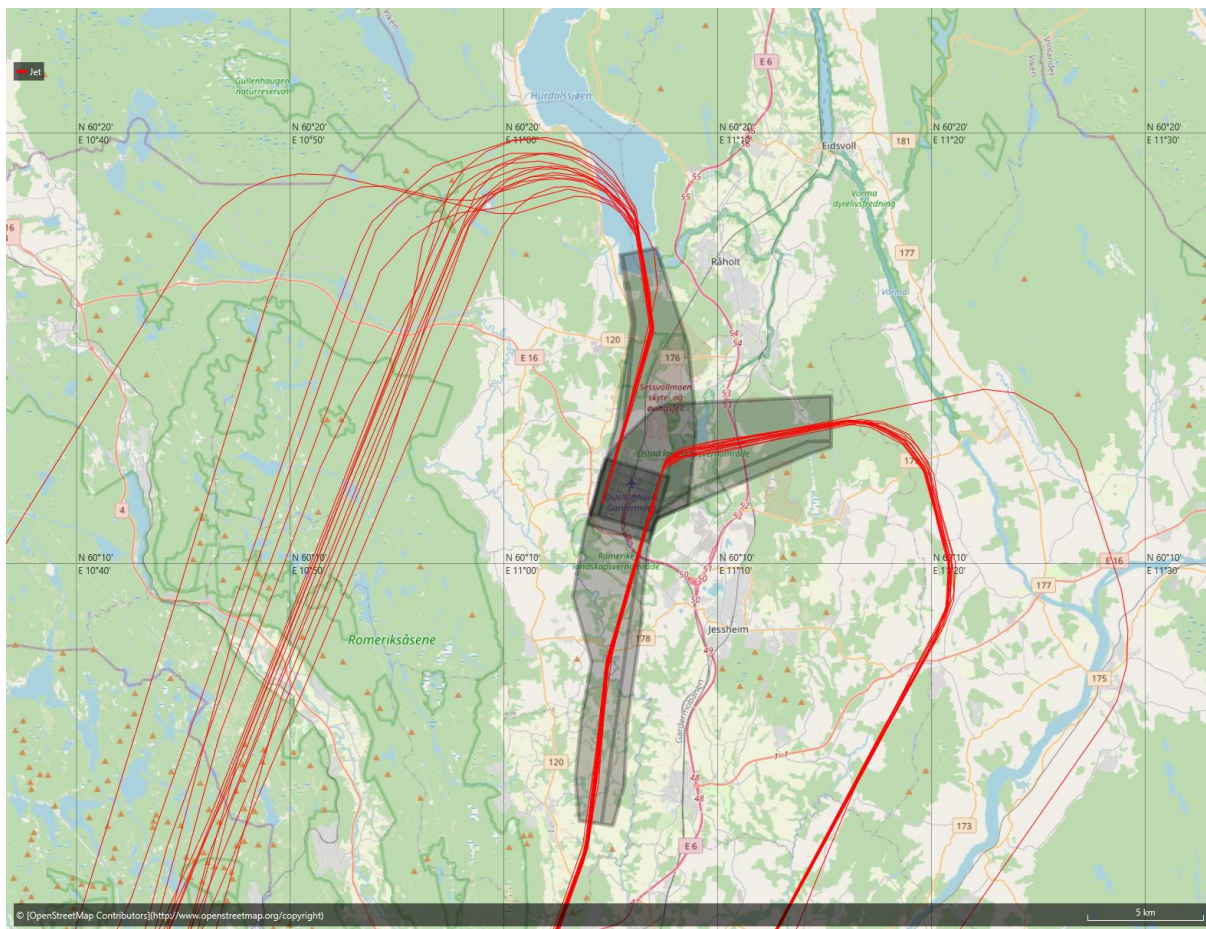
Figur 29. Avganger, Austrian – 11 flygninger
E195 (2), A320 (9)

British Airways



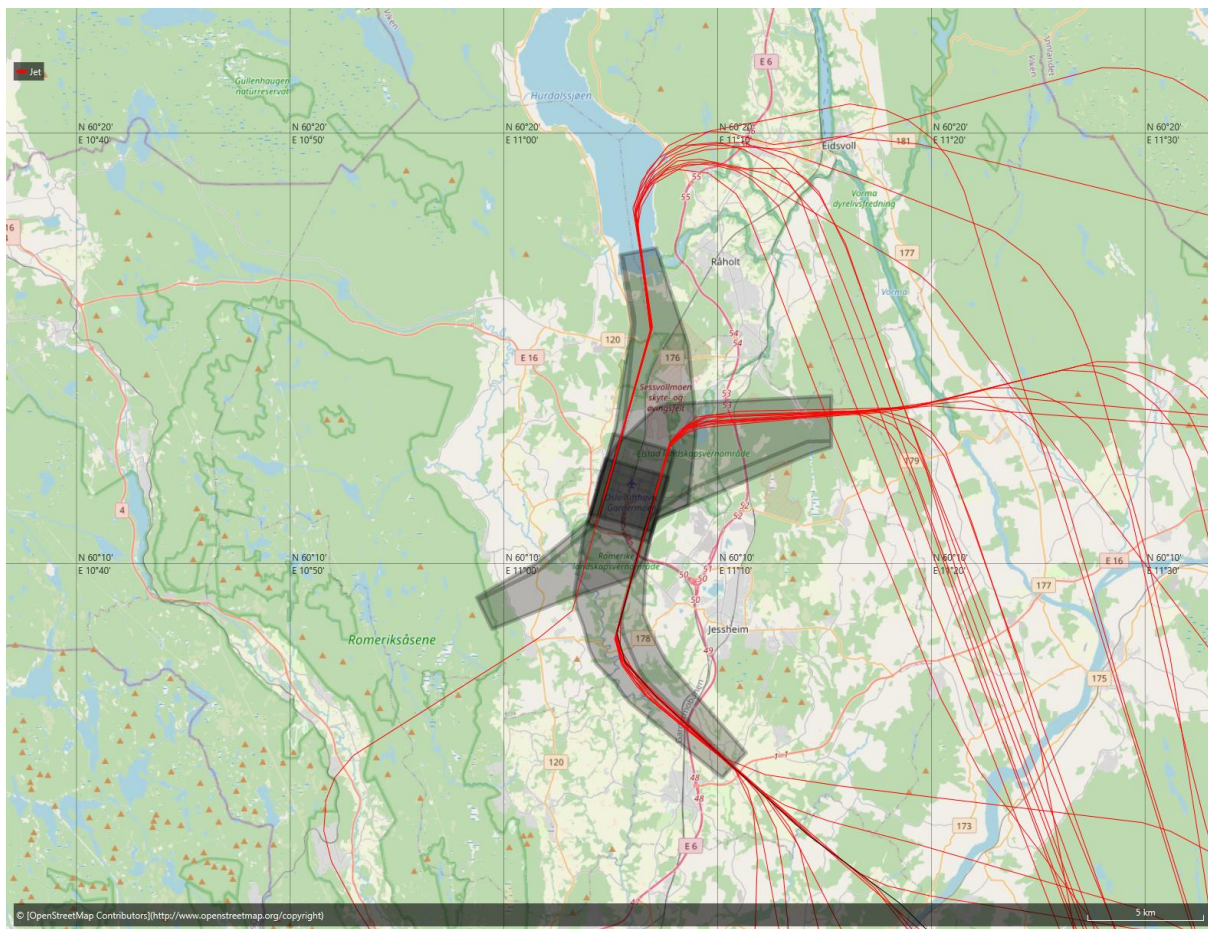
Figur 30. Avganger, British Airways – 102 flygninger
A320 (57), A319 (42), A21N (1), O (2)

Brussels Airlines



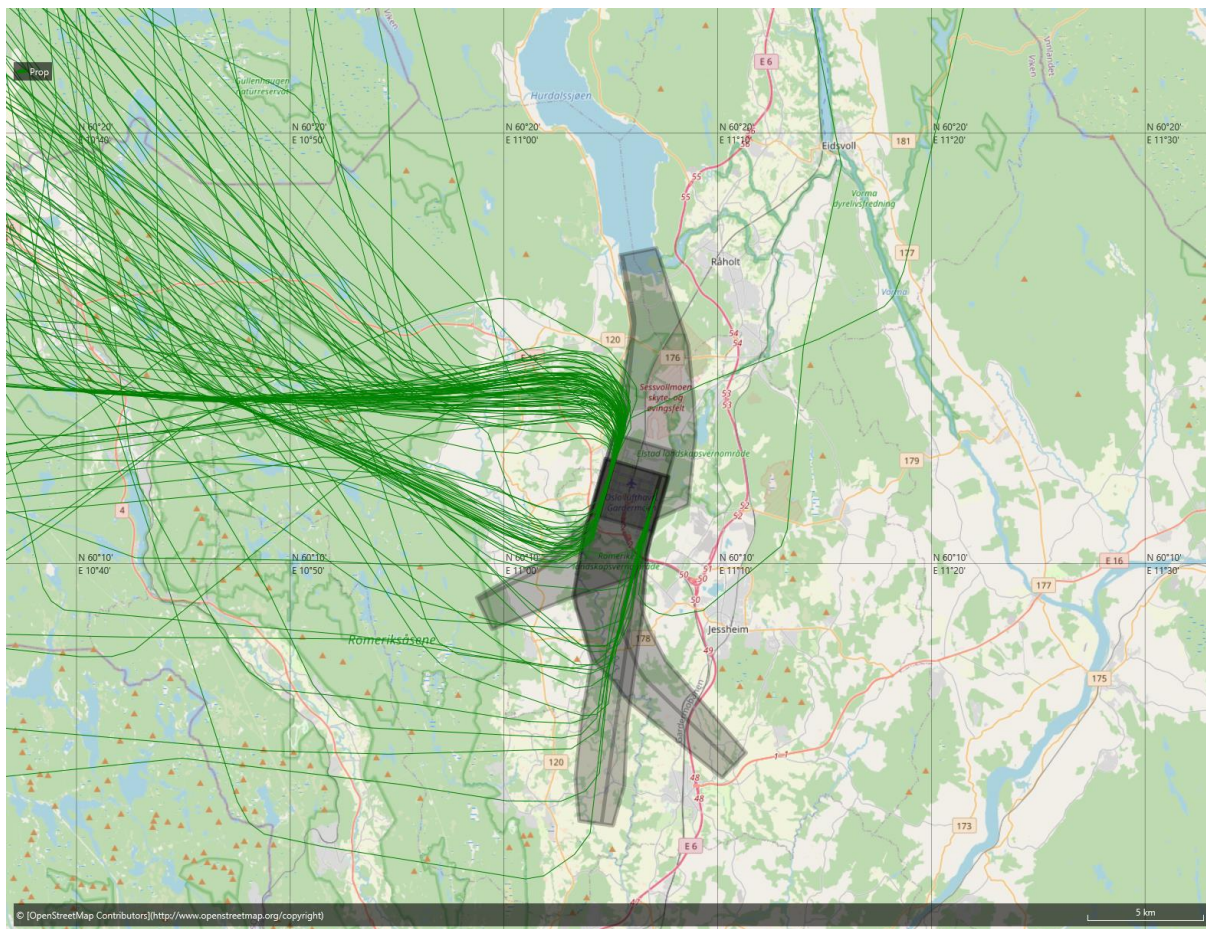
Figur 31. Avganger, Brussels Airlines – 51 flygninger
A320 (8), A319 (42), A20N (1)

Emirates



Figur 32. Avganger, Emirates – 33 flygninger
B777-200LR (4), B777-300ER (30), 0 (1)

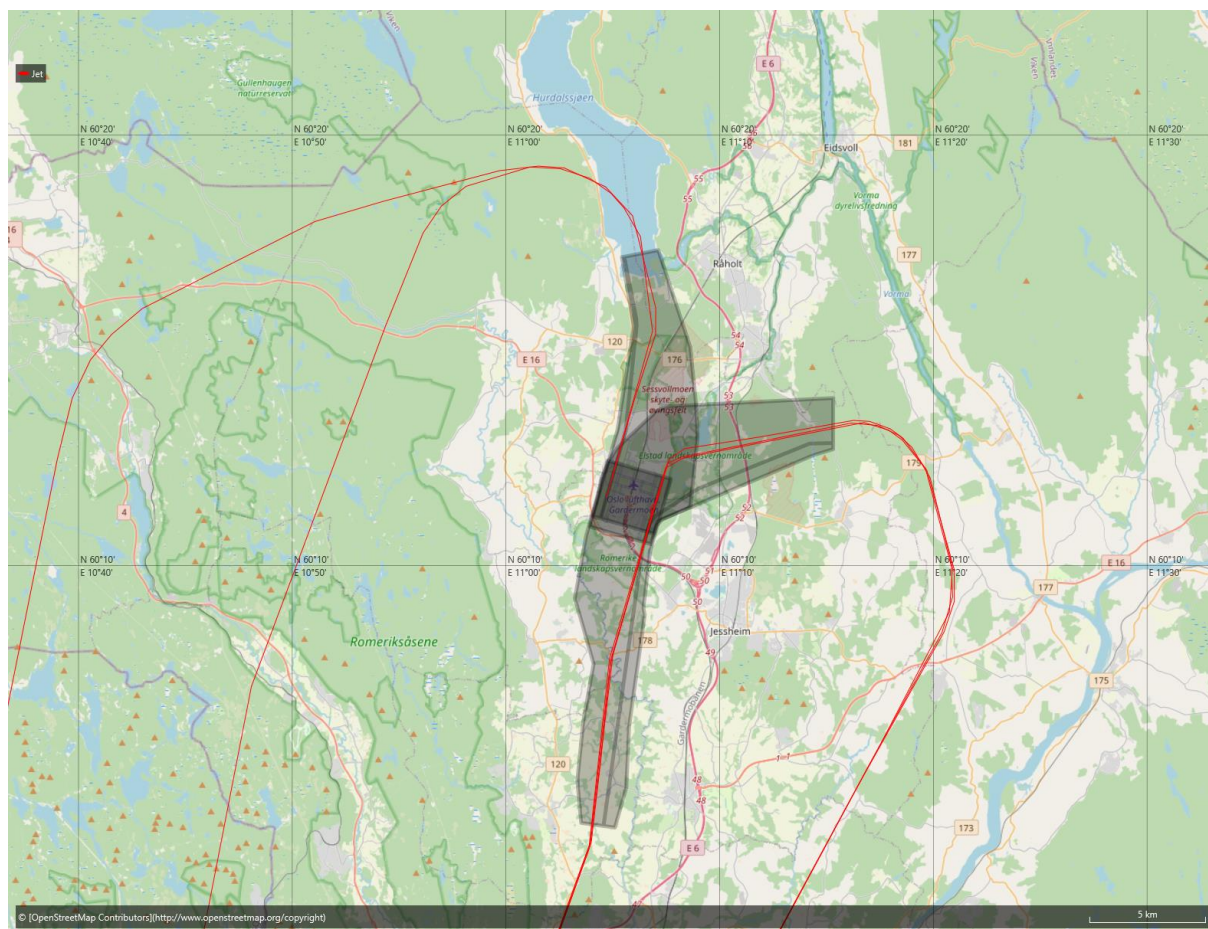
Danish Air Transport



Figur 33. Avganger, Danish Air Transp. - 129 flygninger
ATR 42-500 (44), ATR 42-300 (85)

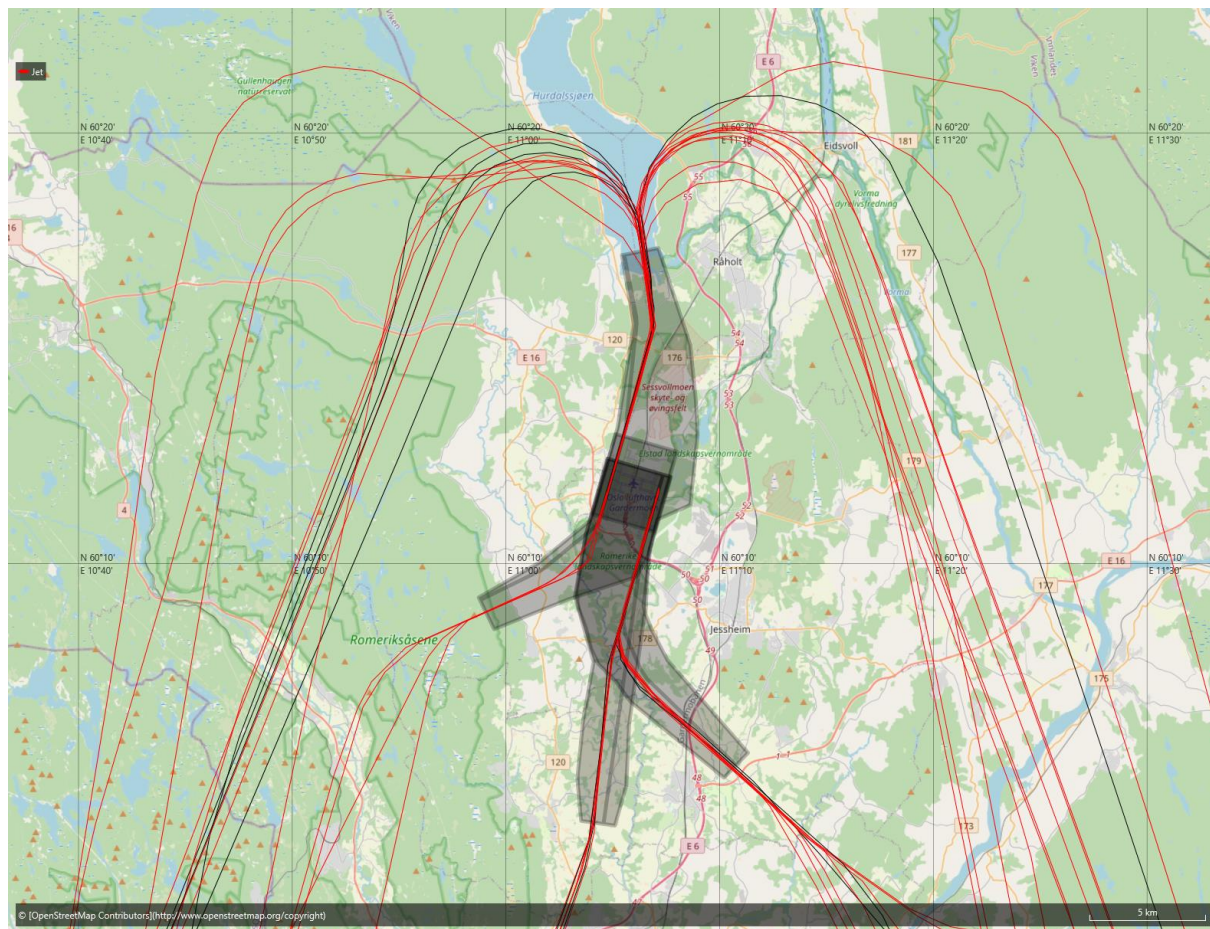
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Eurowings



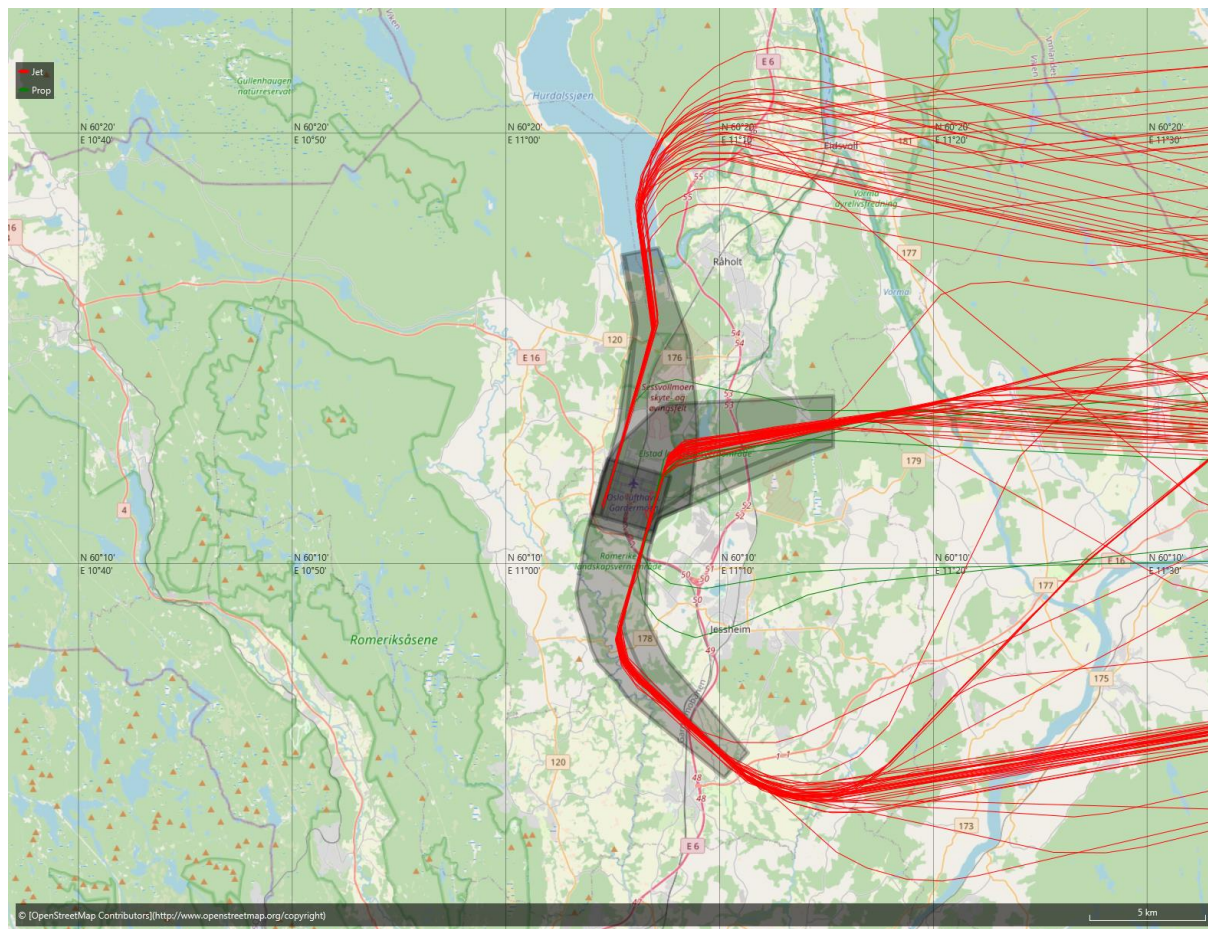
Figur 34. Avganger, Eurowings – 9 flygninger
A319 (4), A320 (5)

European Air Transport, EAT



Figur 35. Avganger, European Air Transport, EAT - 44 flygninger
A306 (21), B752 (14), O (9)

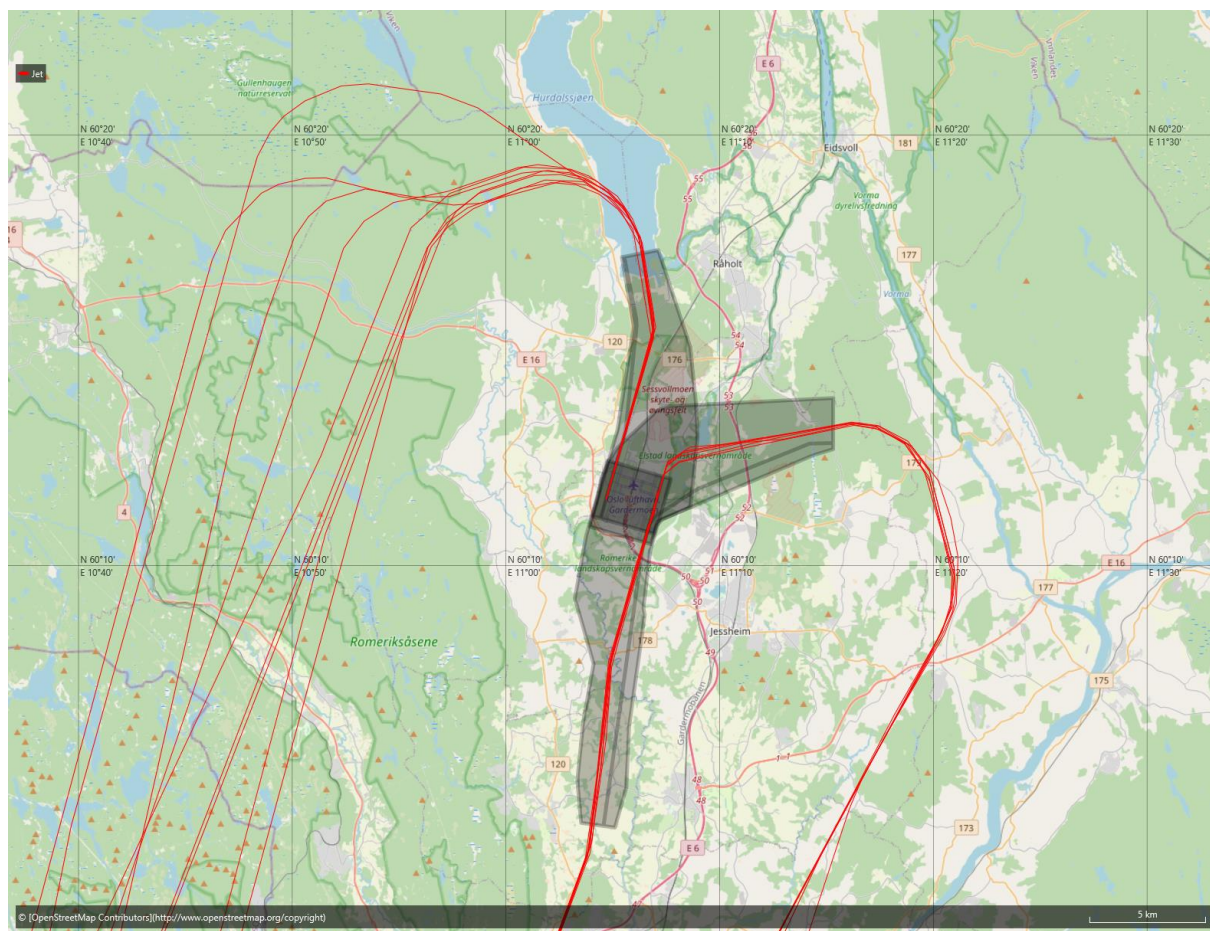
Finnair



Figur 36. Avganger, Finnair – 118 flygninger
A319 (11), A320 (13), A321 (20), EMB-E190 (67), AT75 (7)

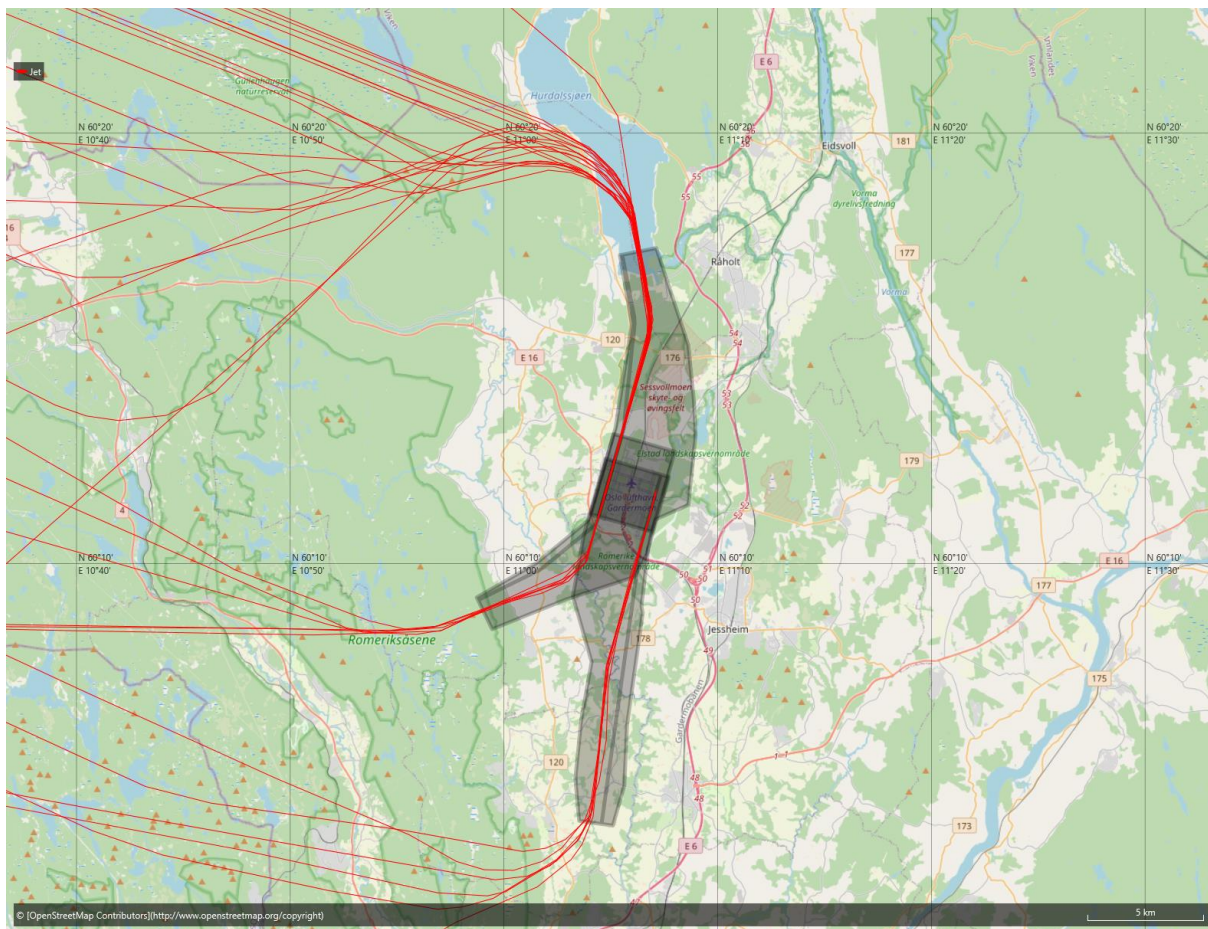
Røde traséer angir jettfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Iberia



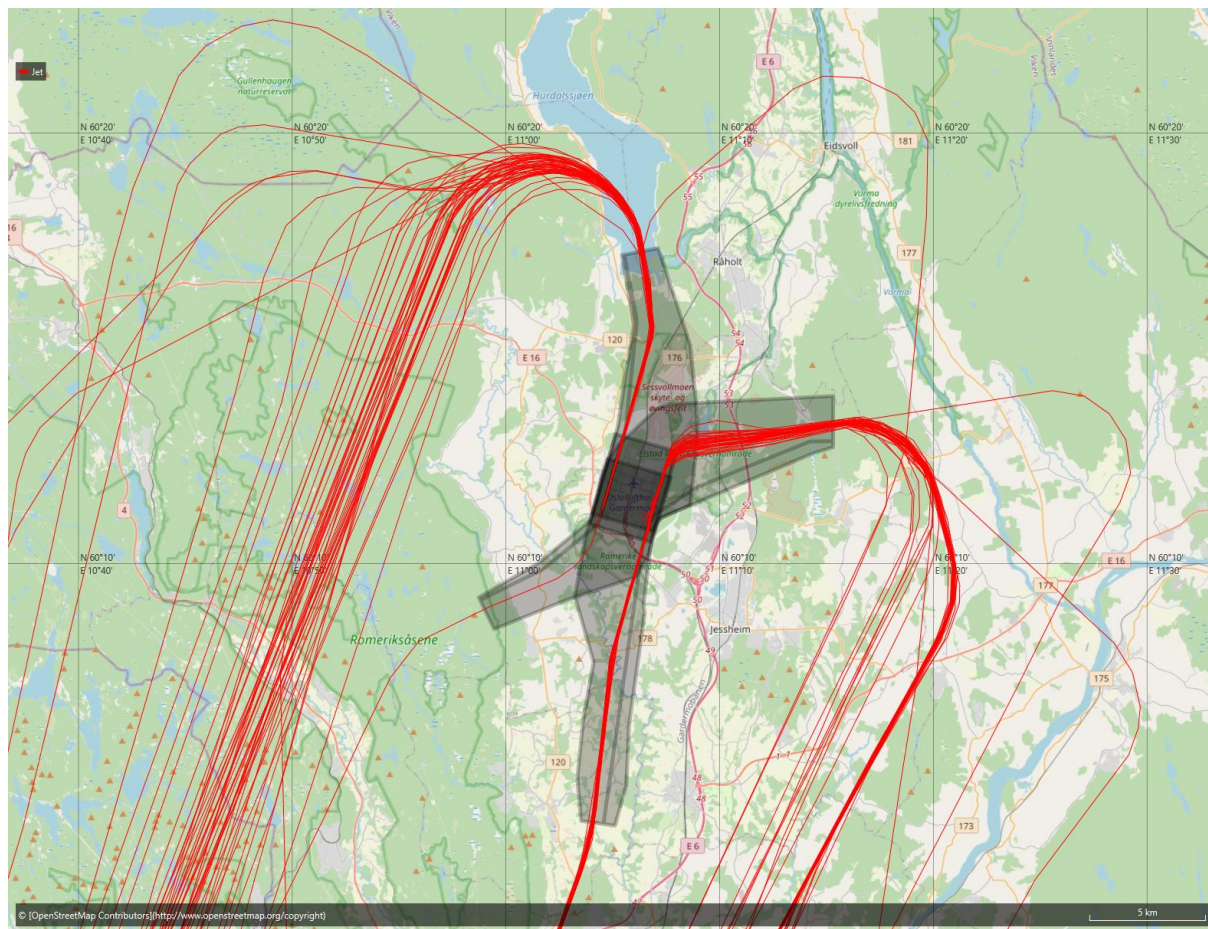
Figur 37. Avganger, Iberia – 23 flygninger
A320neo (20), A320 (3)

Icelandair



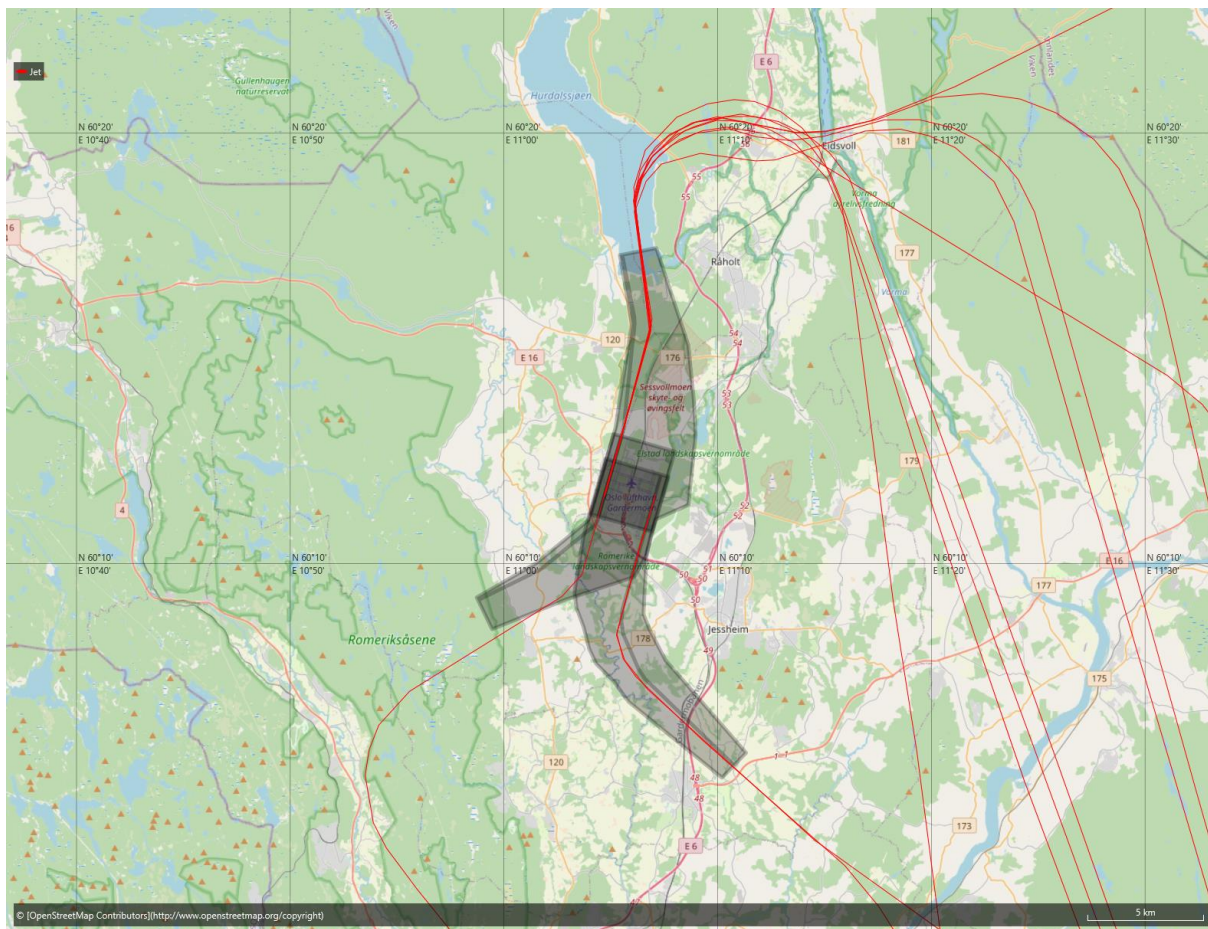
Figur 38. Avganger, Icelandair – 33 flygninger
B757-200 (10), B757-300 (6), B767-300 (2), B38M (3), B39M (12)

KLM



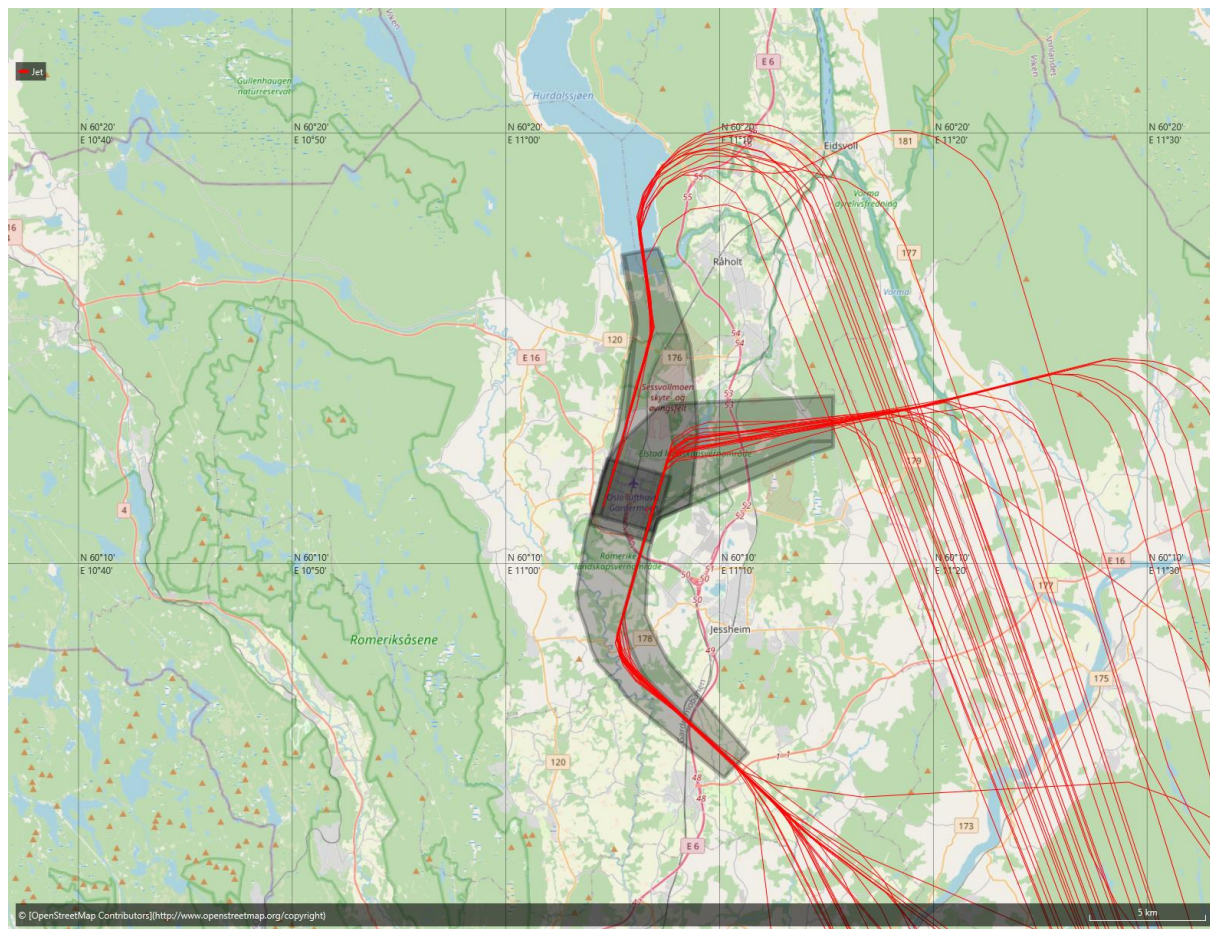
Figur 39. Avganger, KLM – 145 flygninger
B737-800 (51), EMB-E190 (4), EMB-E295 (49), B737-900 (41)

Korean Air



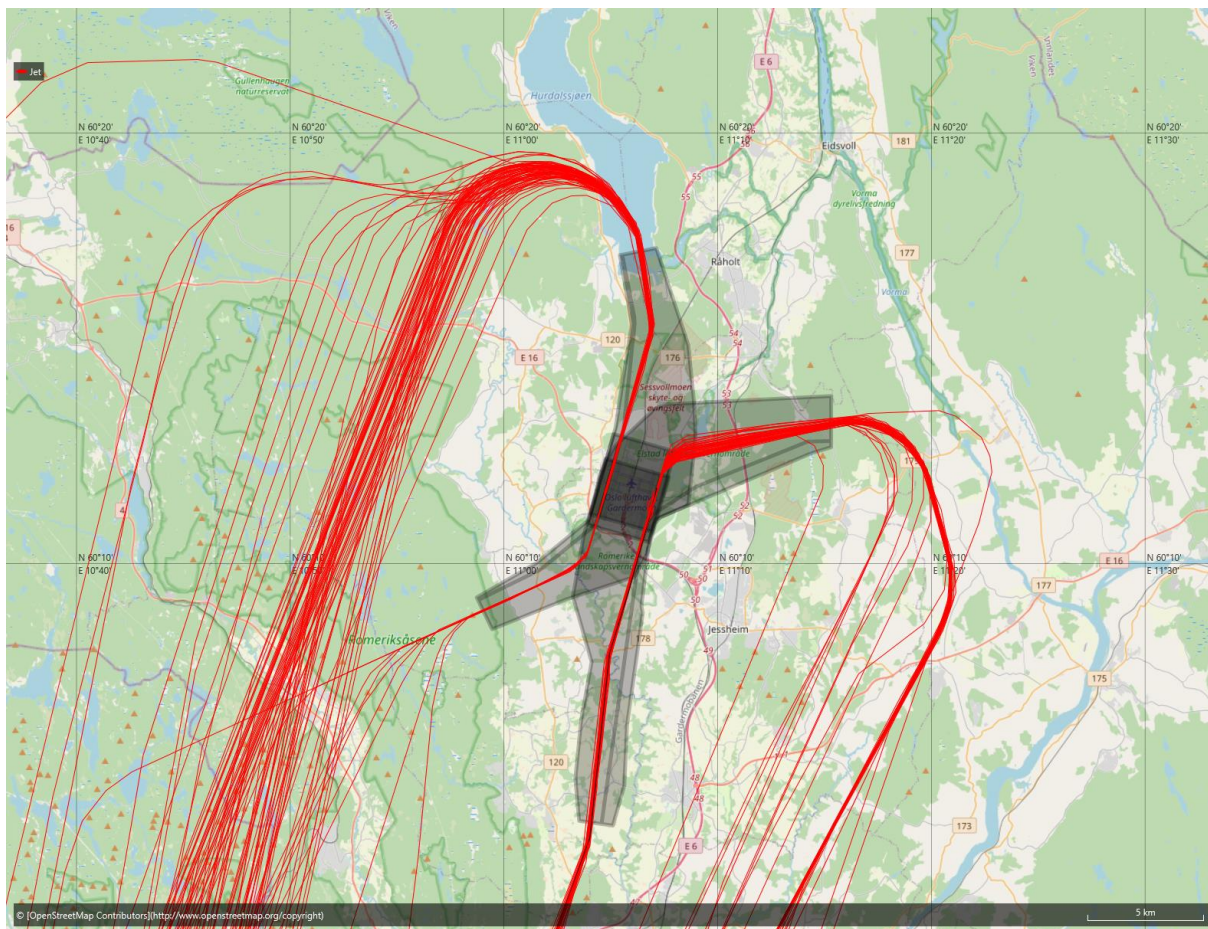
Figur 40. Avganger, Korean Air - 12 flygninger B777-200LR (12)

LOT



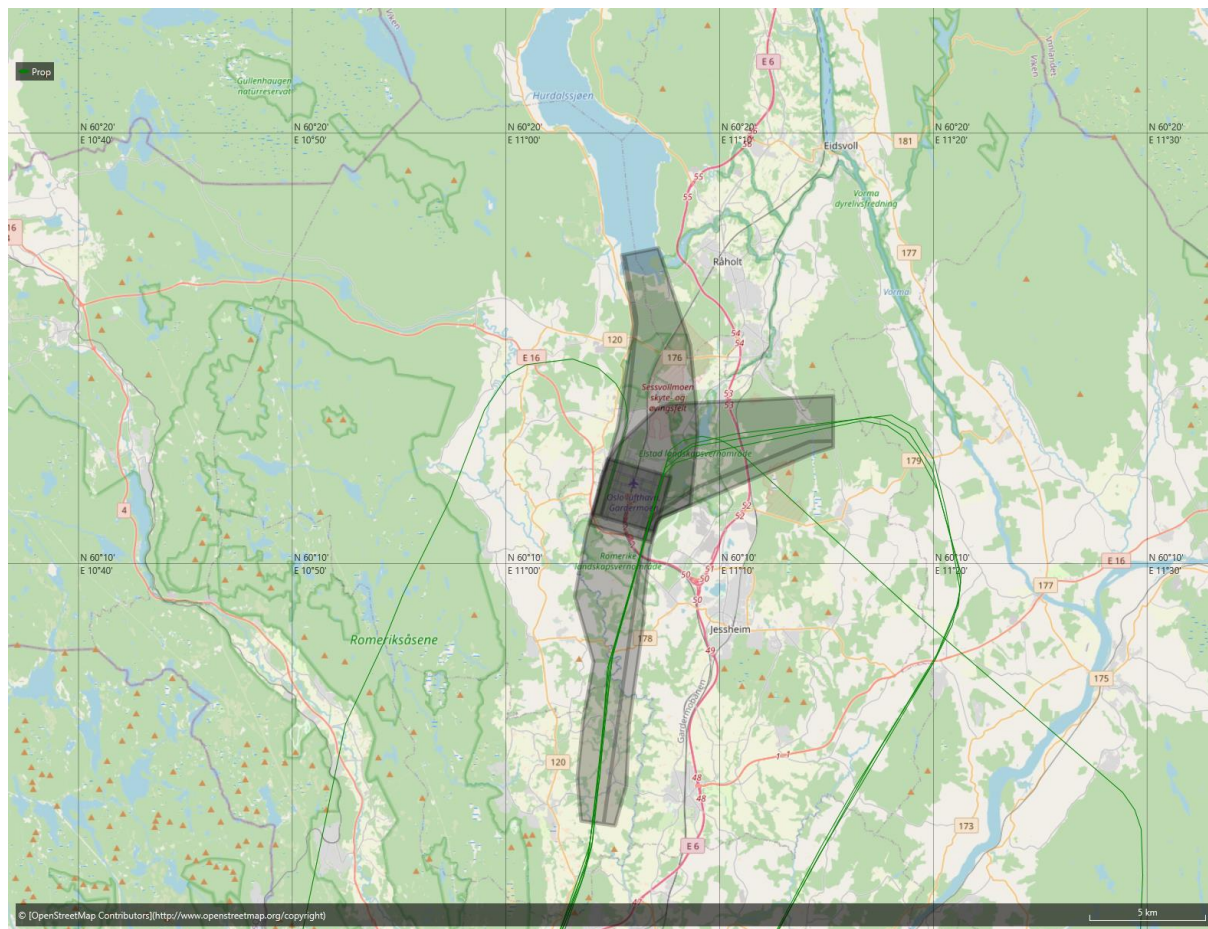
Figur 41. Avganger, LOT – 53 flygninger
B737-800 (6), B38M (8), EMB-E170 (1), EMB-E190 (8), EMB-E195 (21), EMB-E75S (9)

Lufthansa



Figur 42. Avganger, Lufthansa - 208 flygninger
A319 (66), A320 (38), A20N (75), A21N (20), A321 (58), 0 (1)

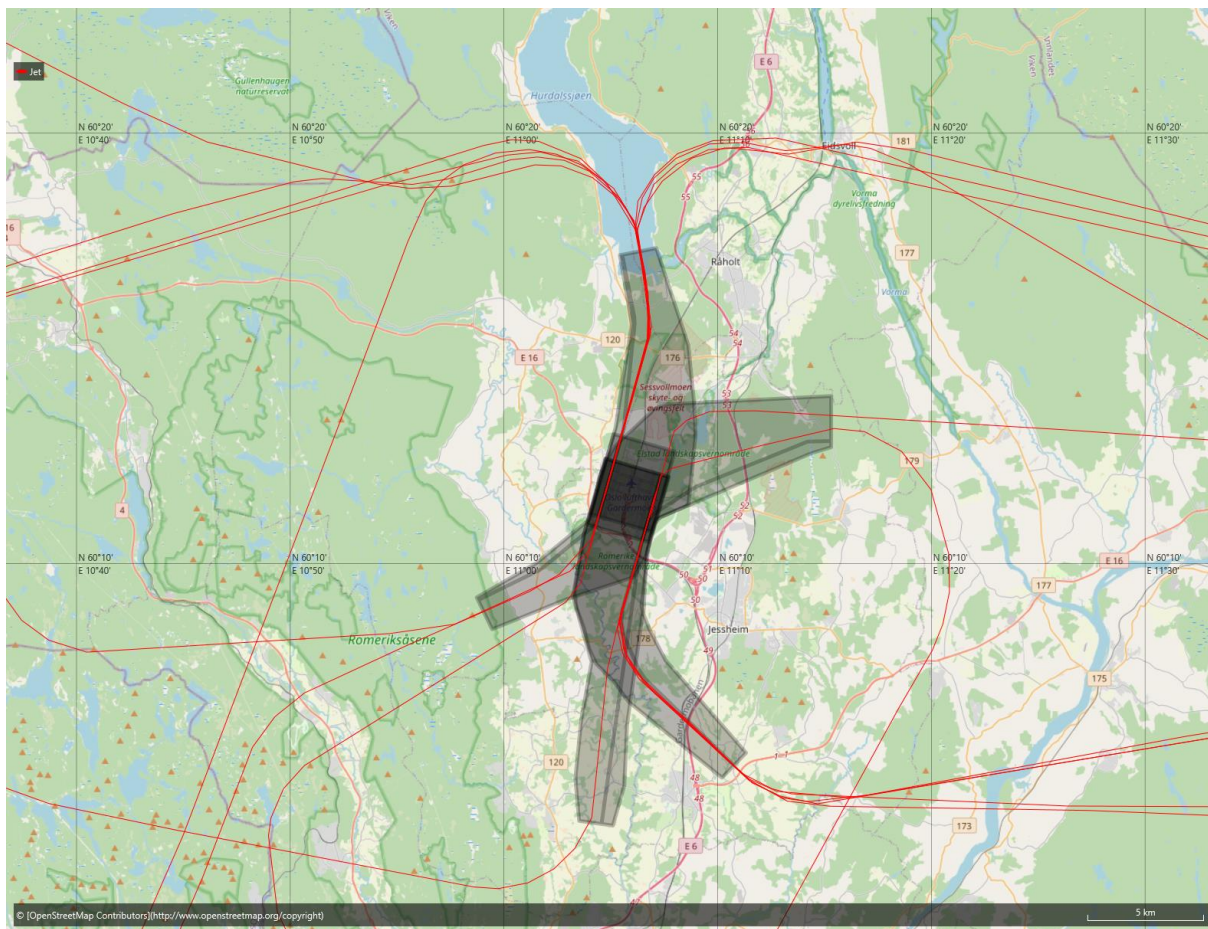
Luxair



Figur 43. Avganger, Luxair - 10 flygninger
DHC-8-400 (10)

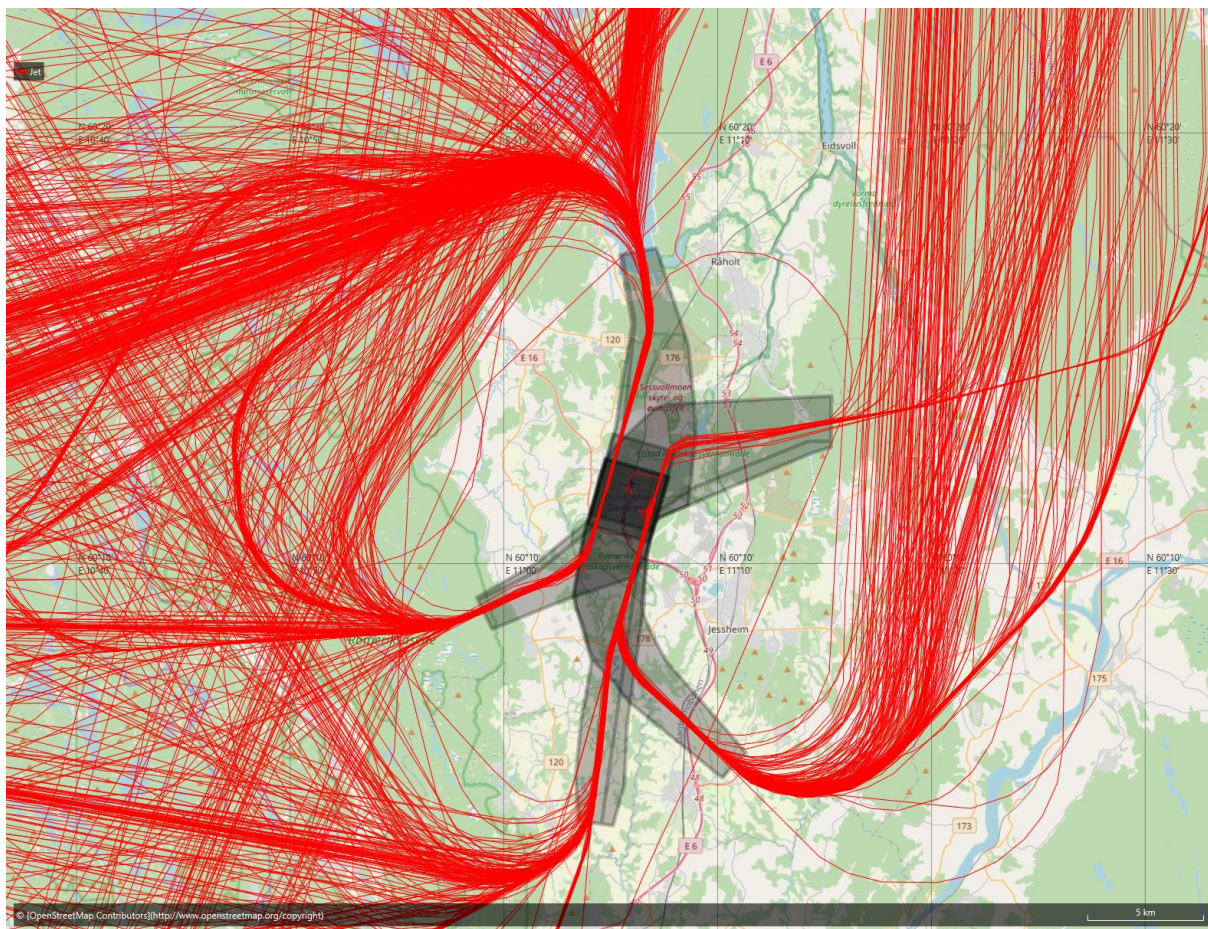
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Norse Atlantic Airways



Figur 44. Avganger, Norse – 20 flygninger
B787 – 900 (20)

Norwegian (Boeing 737), innland



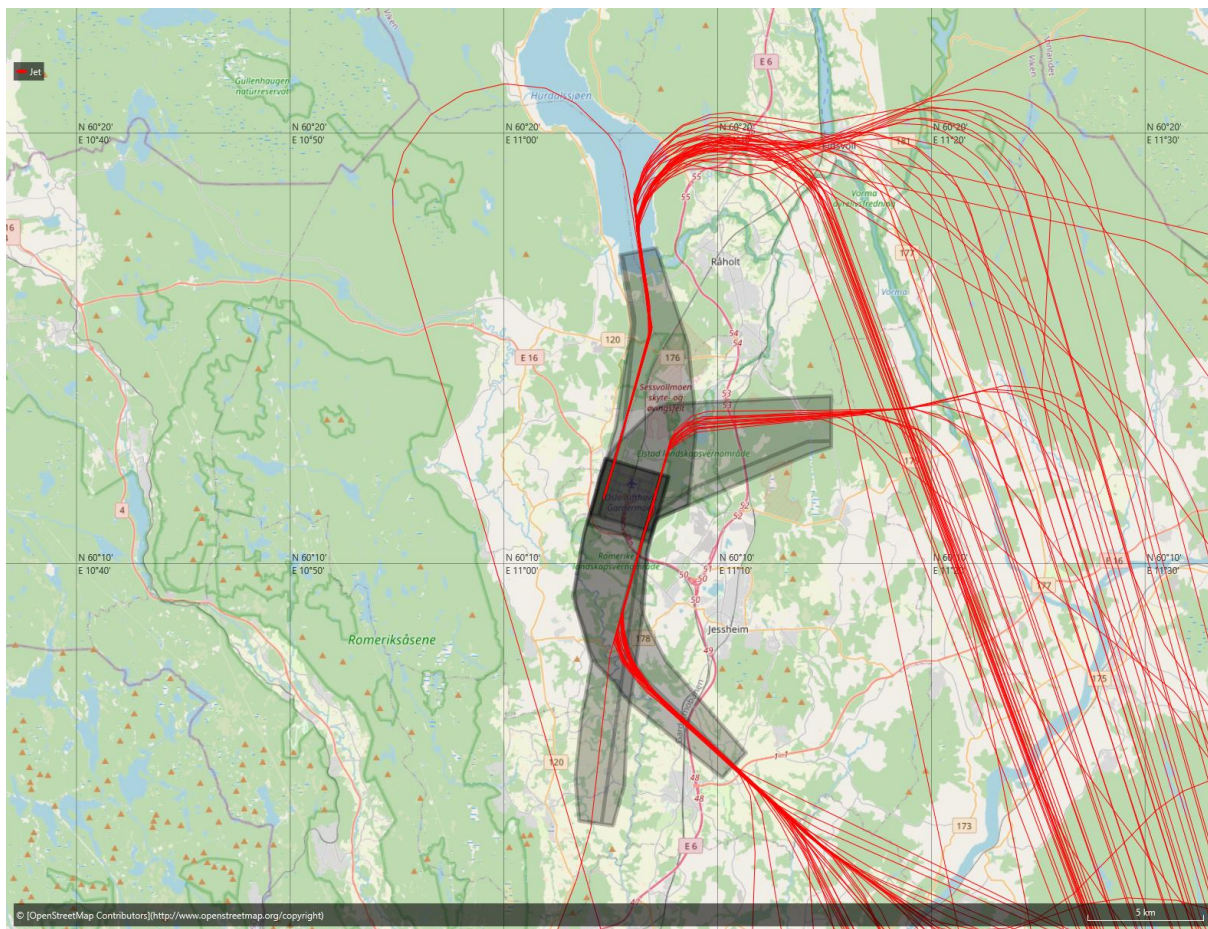
Figur 45. Avganger, Norwegian - Innland, Totalt - 1606 flygninger
B737-800 (1603), B737-800 MAX (3)

Norwegian, utland



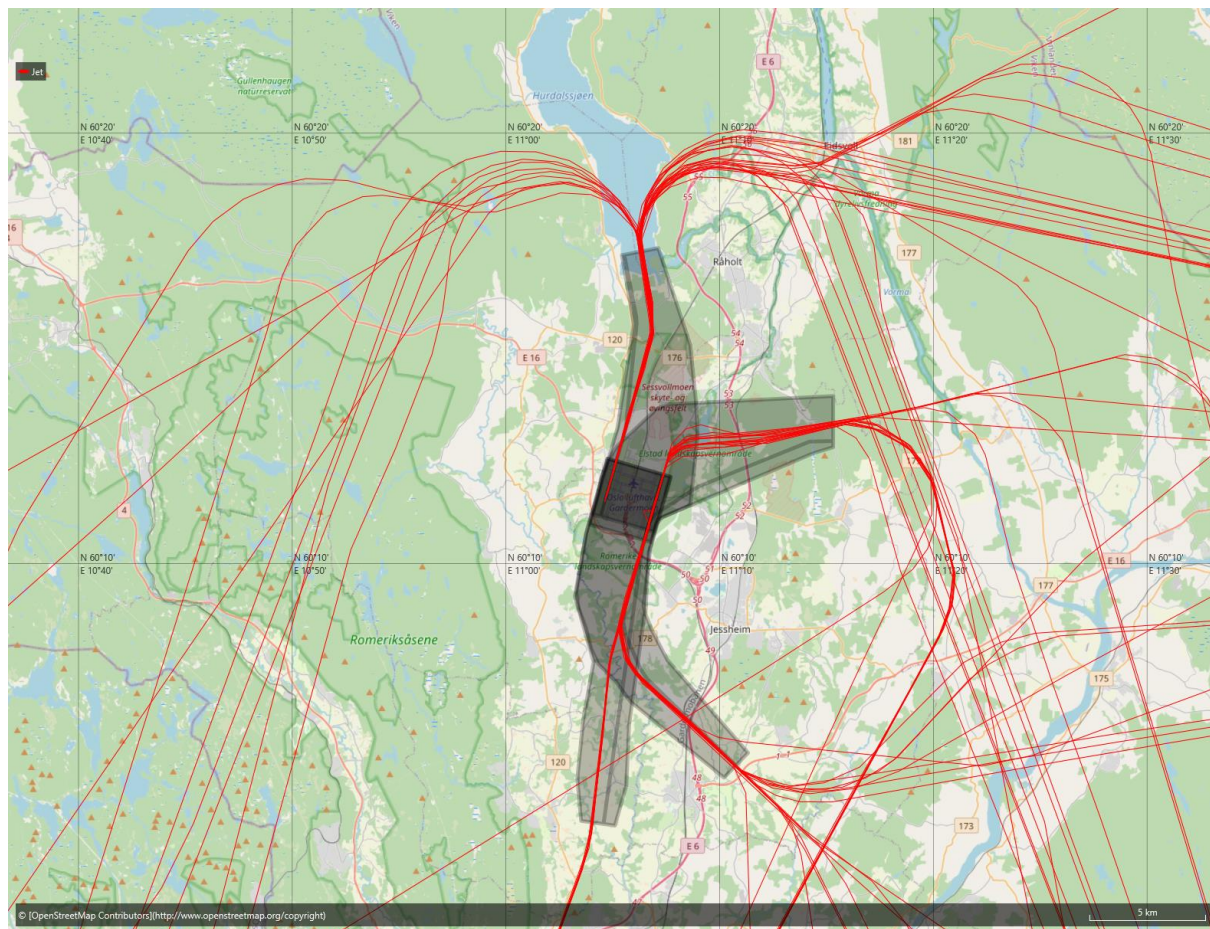
Figur 46. Avganger, Norwegian – Utland, Totalt 1309 flygninger
A320 (1), B737-800 (1265), B737-800 MAX (42), O (1)

Qatar Airways



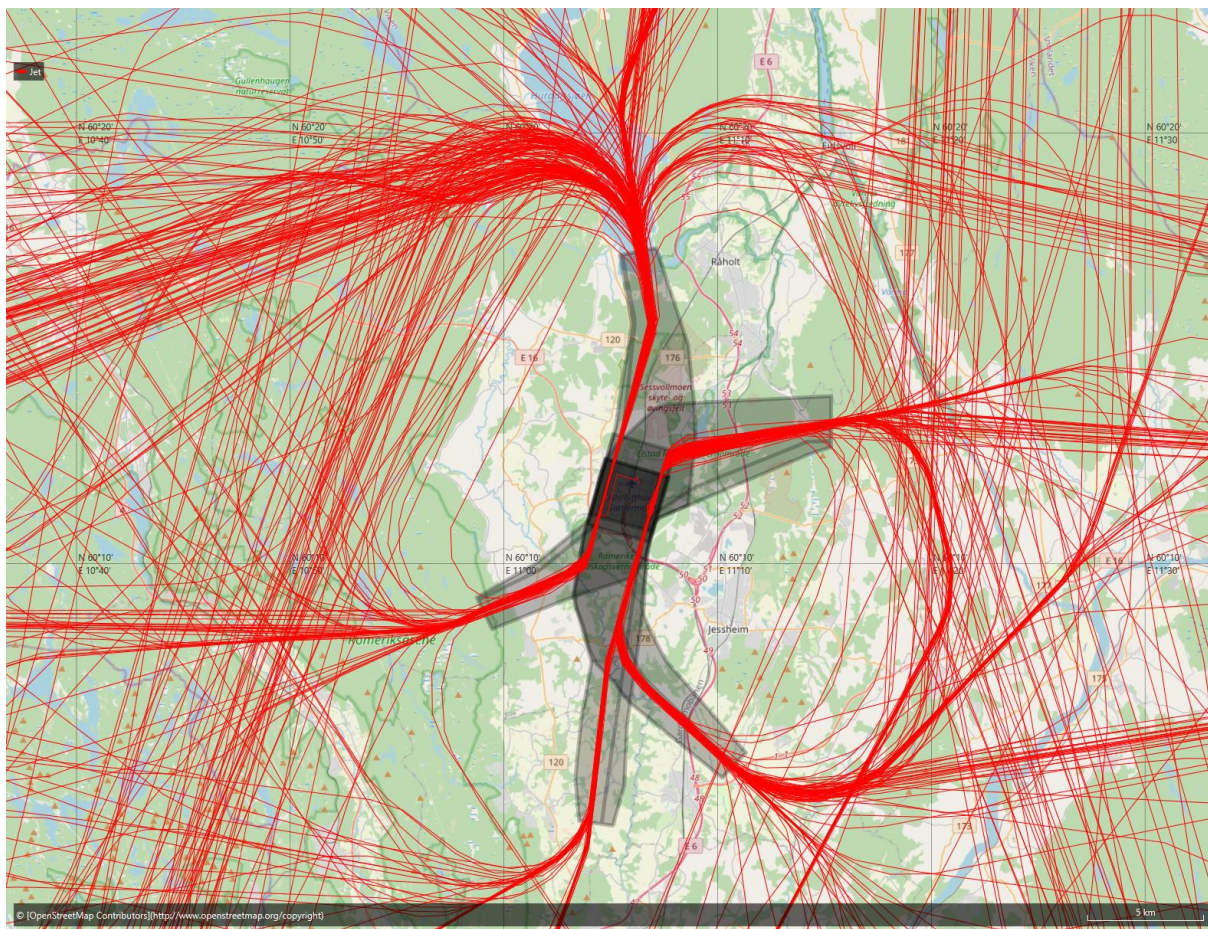
Figur 47. Avganger, Qatar Airways – 90 flygninger
B747-400 (1), B777-200LR (27), B787-8 Dreamliner (2), B787-9 Dreamliner (60)

Ryanair



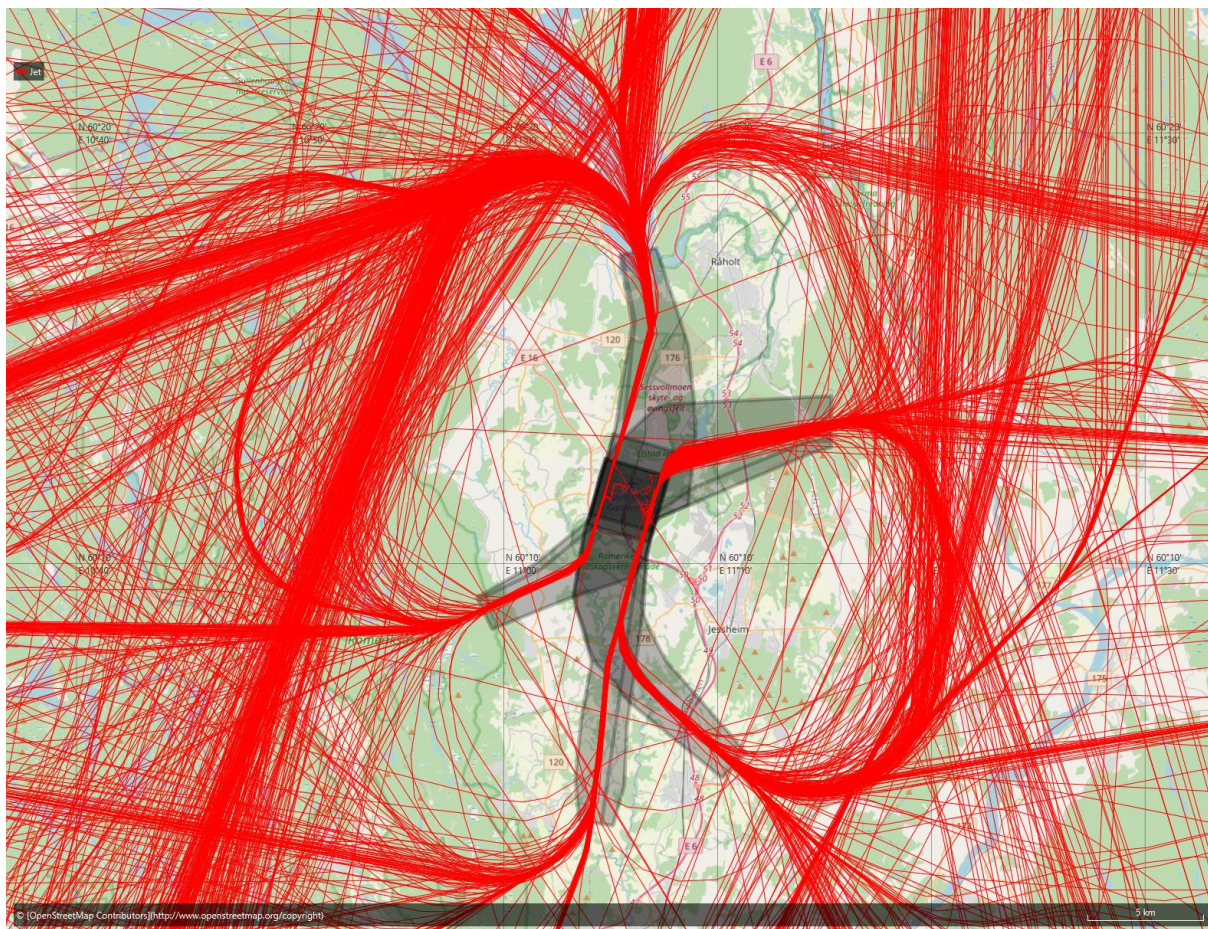
Figur 48. Avganger, Ryanair – 75 flygninger
B737-800 (75)

SAS (Airbus)



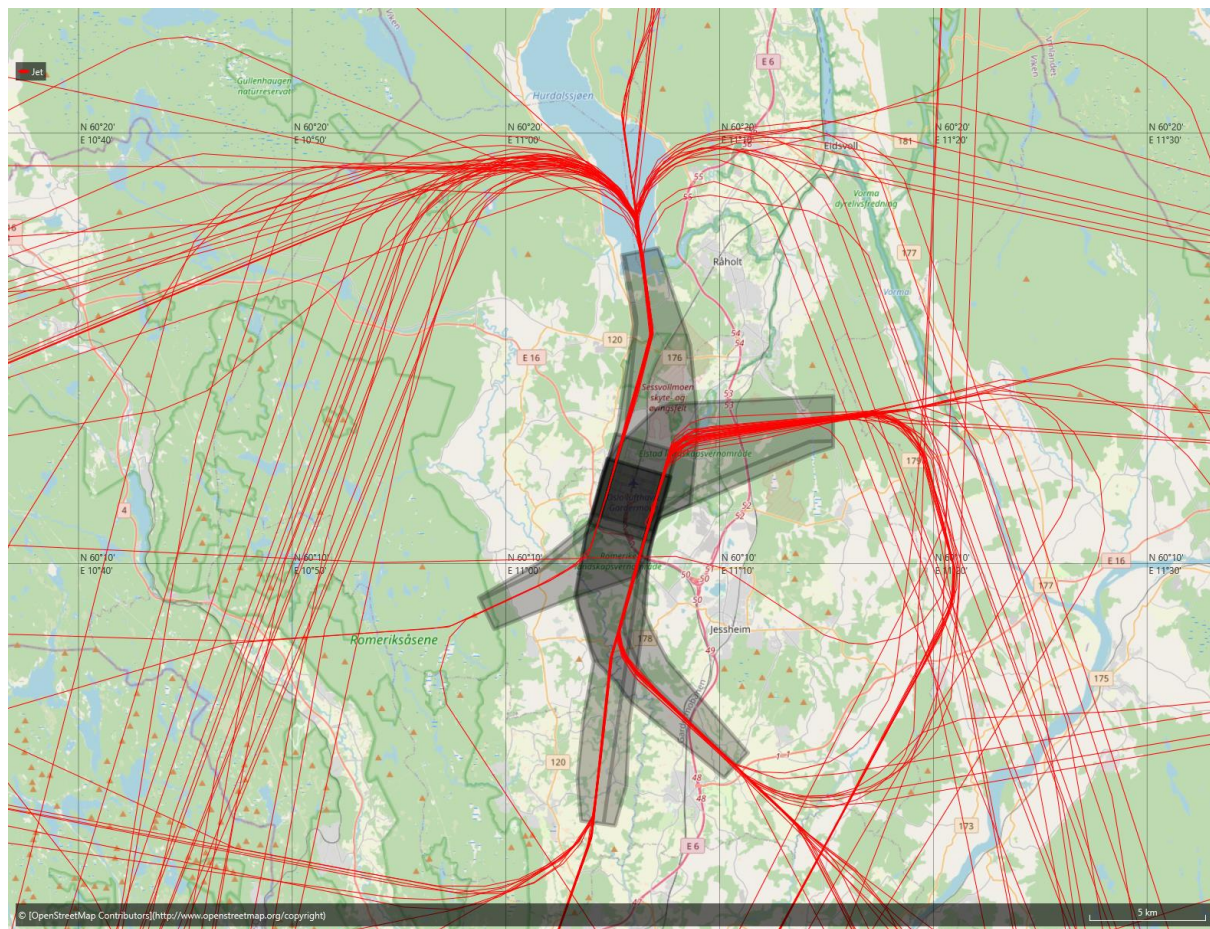
Figur 49. Avganger, SAS, Totalt - 577 flygninger
A319 (181), A320 (396)

SAS (Airbus Neo)



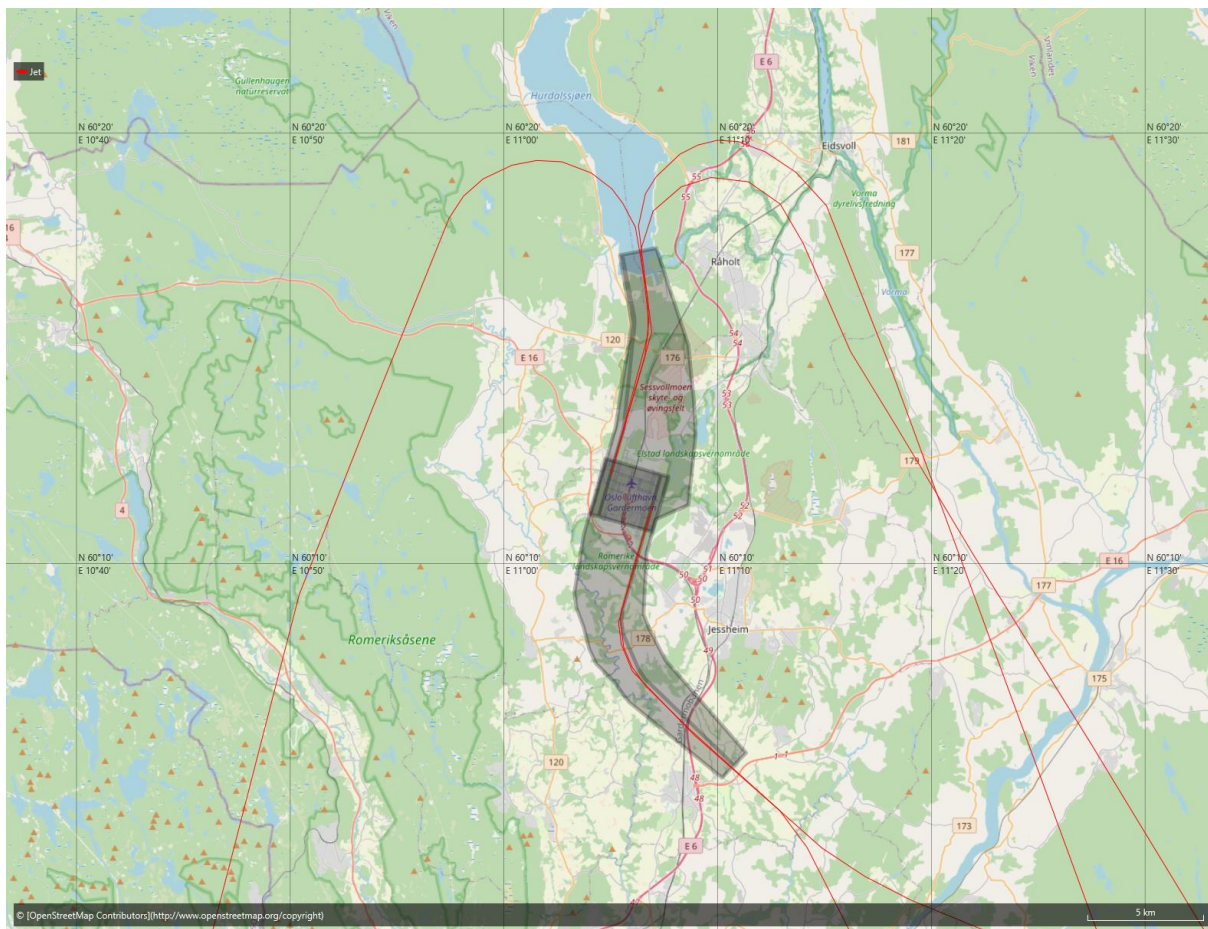
Figur 50. Avganger, SAS, Totalt - 2053 flygninger
A320Neo (2021), A321neo (32)

SAS (Canadian Regional Jet)



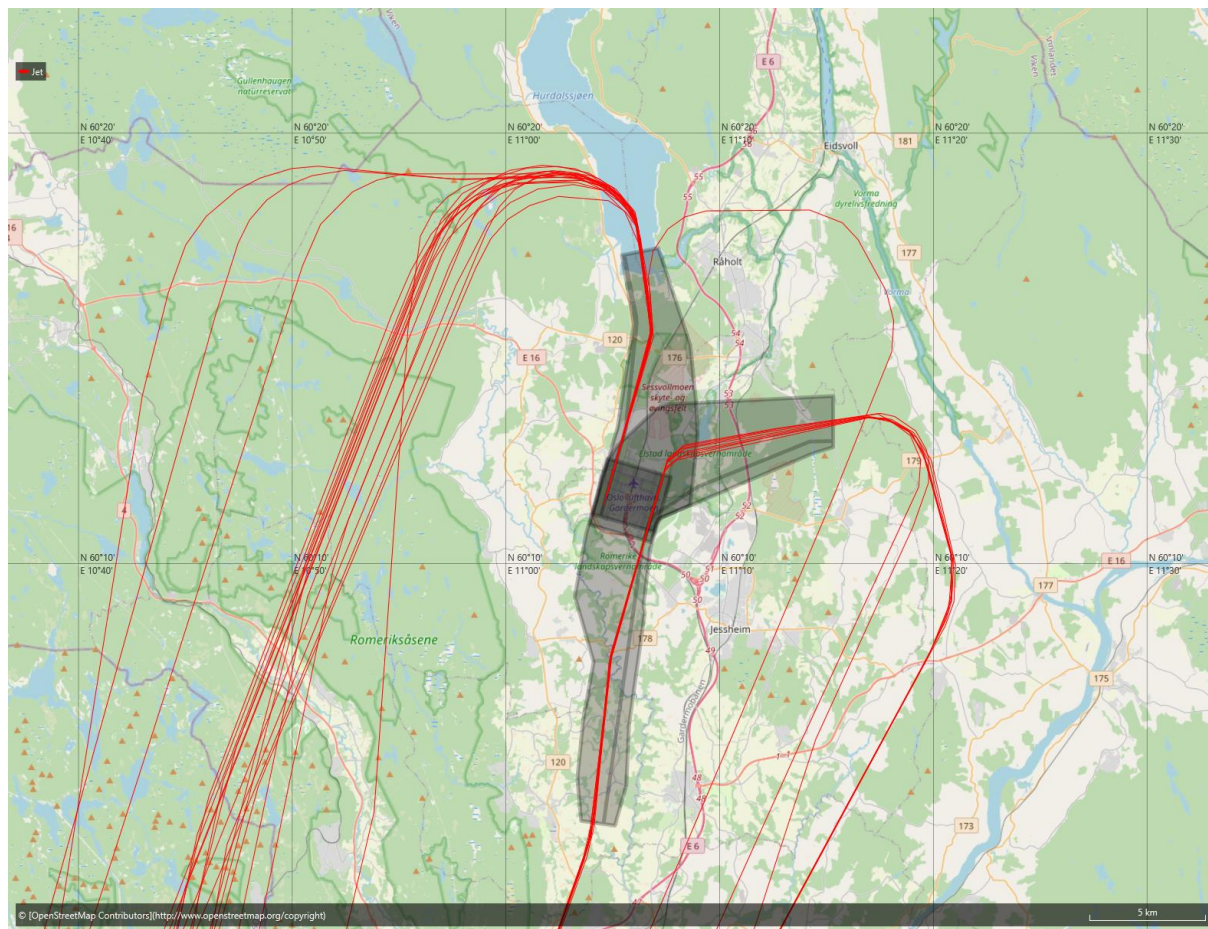
Figur 51. Avganger, SAS, Totalt - 141 flygninger
CRJ-900 (137), CRJ-1000 (4)

SAS (Boeing)



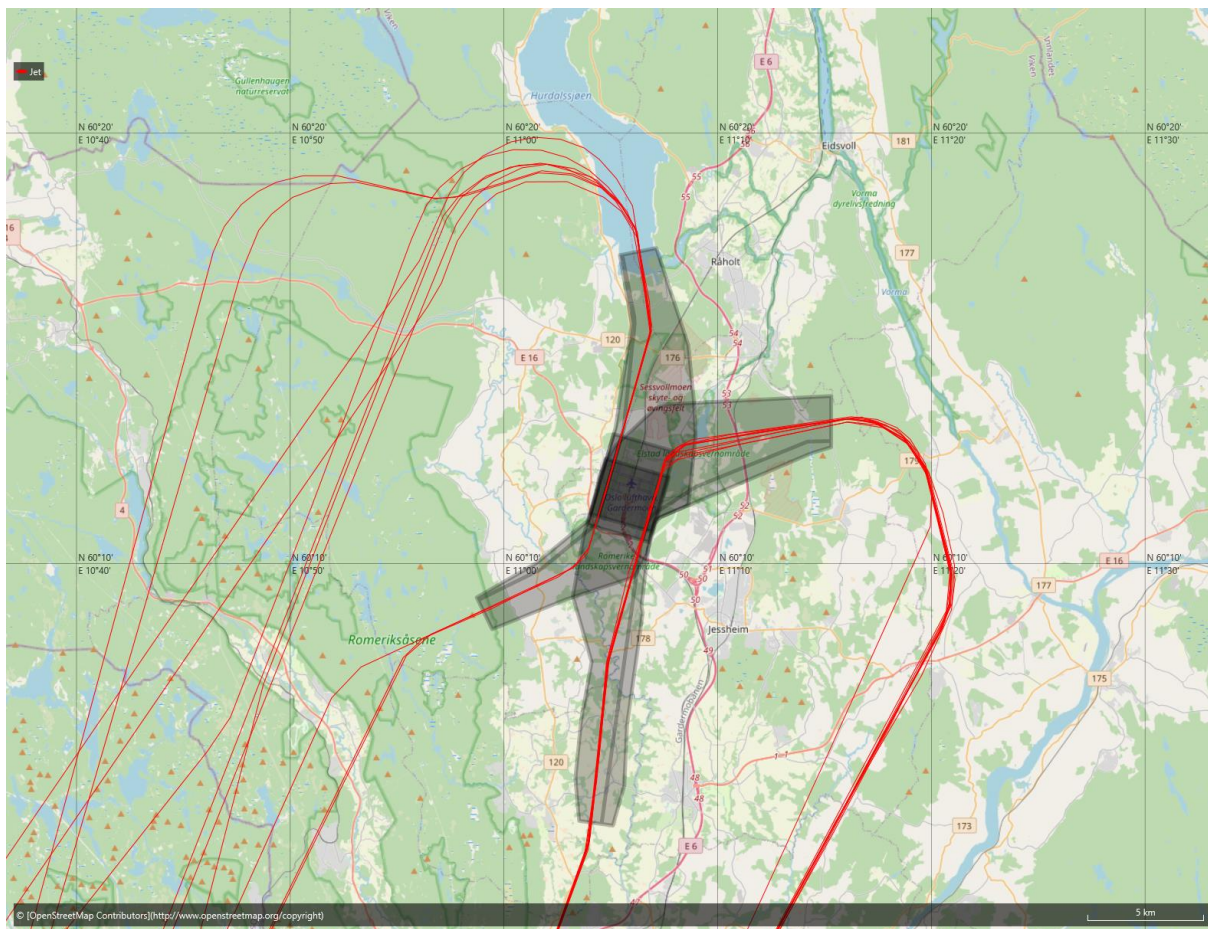
Figur 52. Avganger, SAS, Totalt - 5 flygninger B737-700 (5)

Swiss



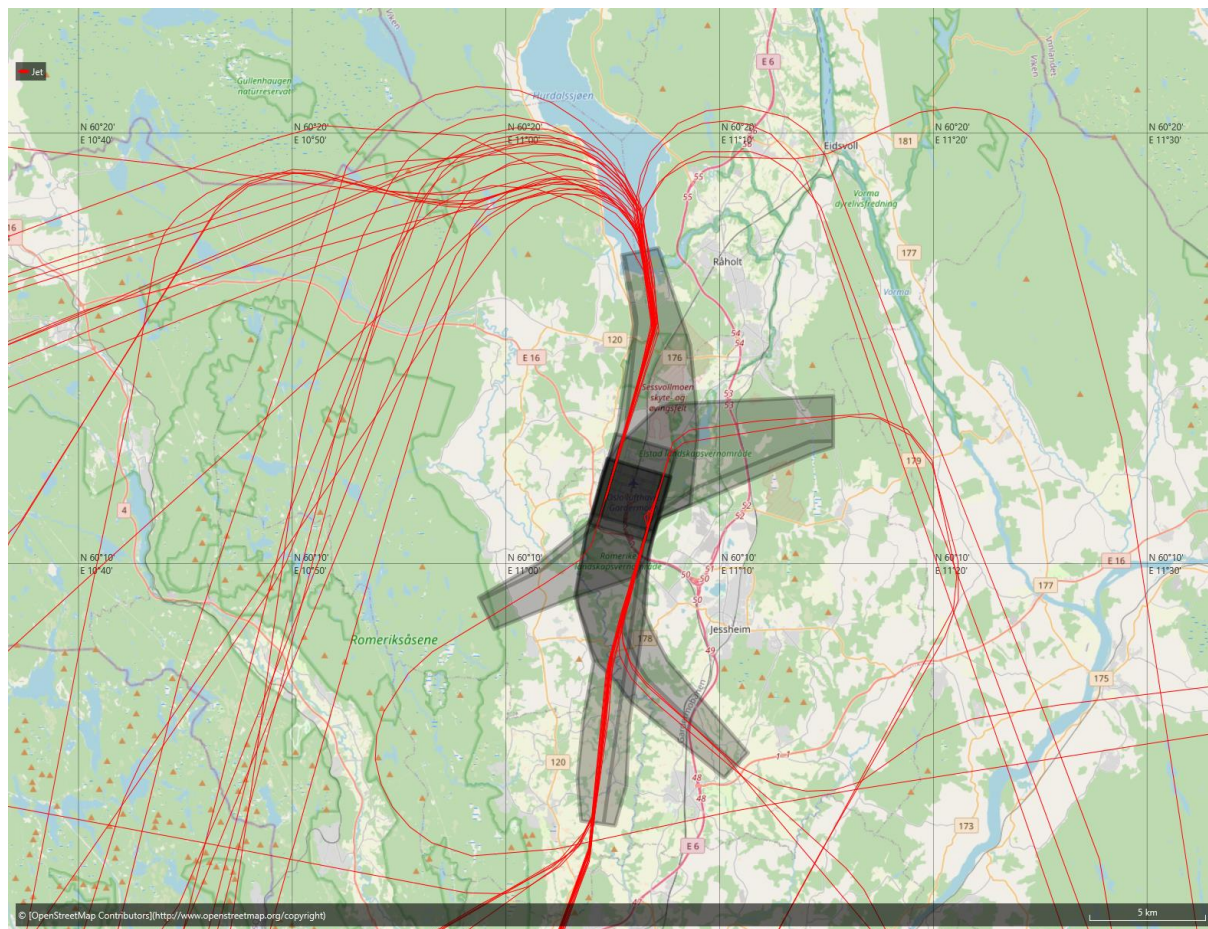
Figur 53. Avganger, Swiss - 41 flygninger
BCS1 (5), BCS3 (33), A320 (1), EMB-190 (1), EMB-290 (1),

TAP Portugal



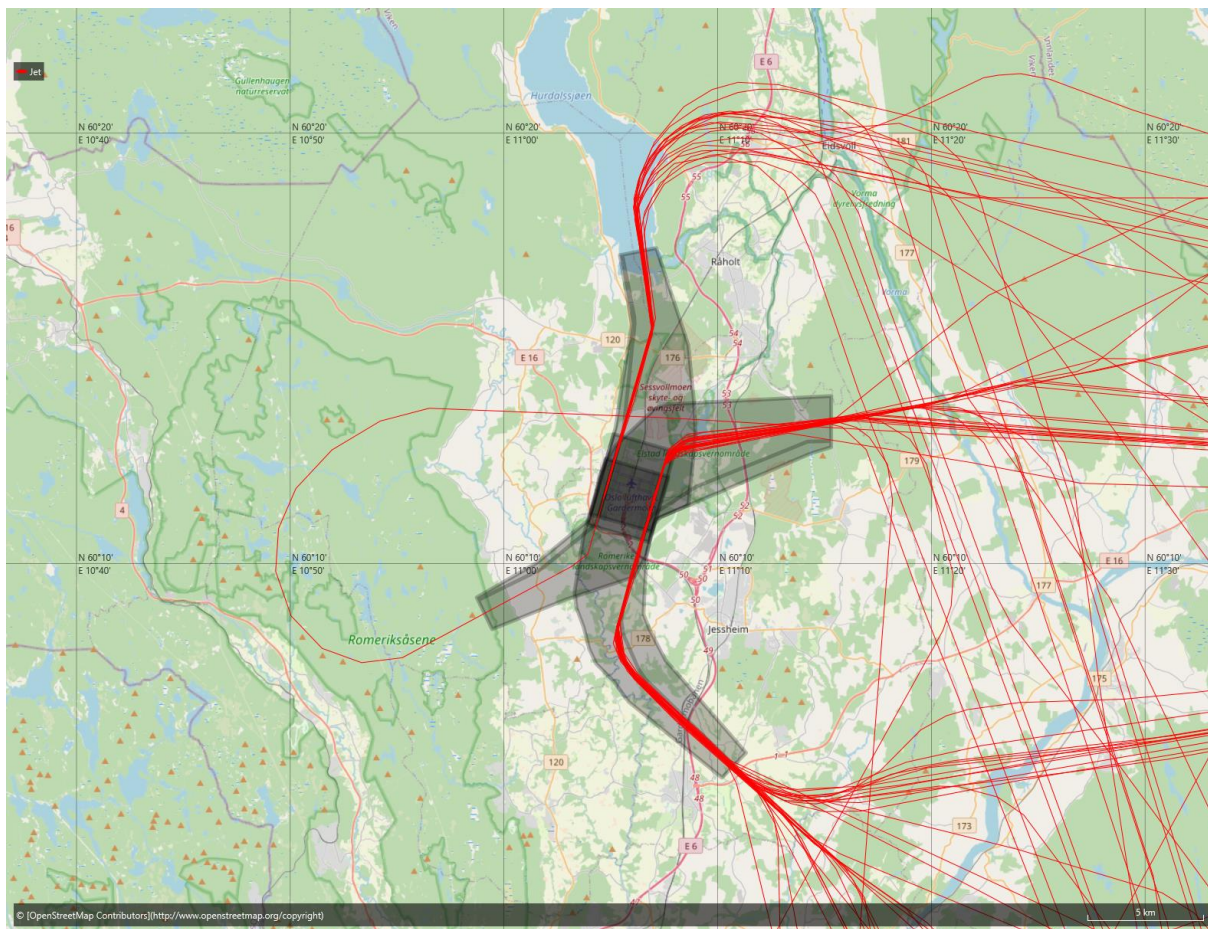
Figur 54. Avganger, TAP Portugal – 32 flygninger
A320 (2), A321 (1), A20N (12), A21N (17)

Thomas Cook Airlines Scandinavia



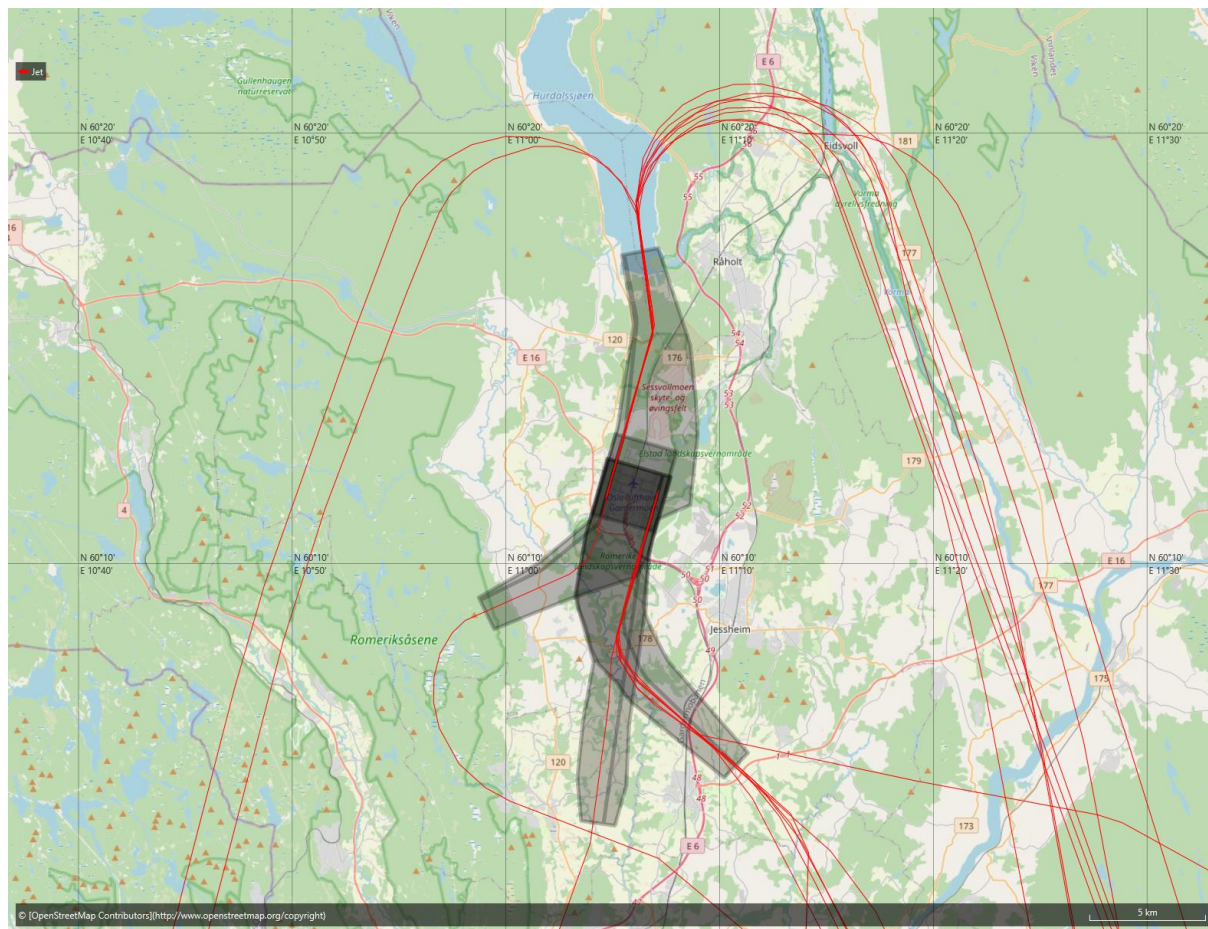
Figur 55. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia – 53 flygninger
A321 (23), A330-200 (20), A330-300 (1), A330-900 (9)

Turkish Airlines



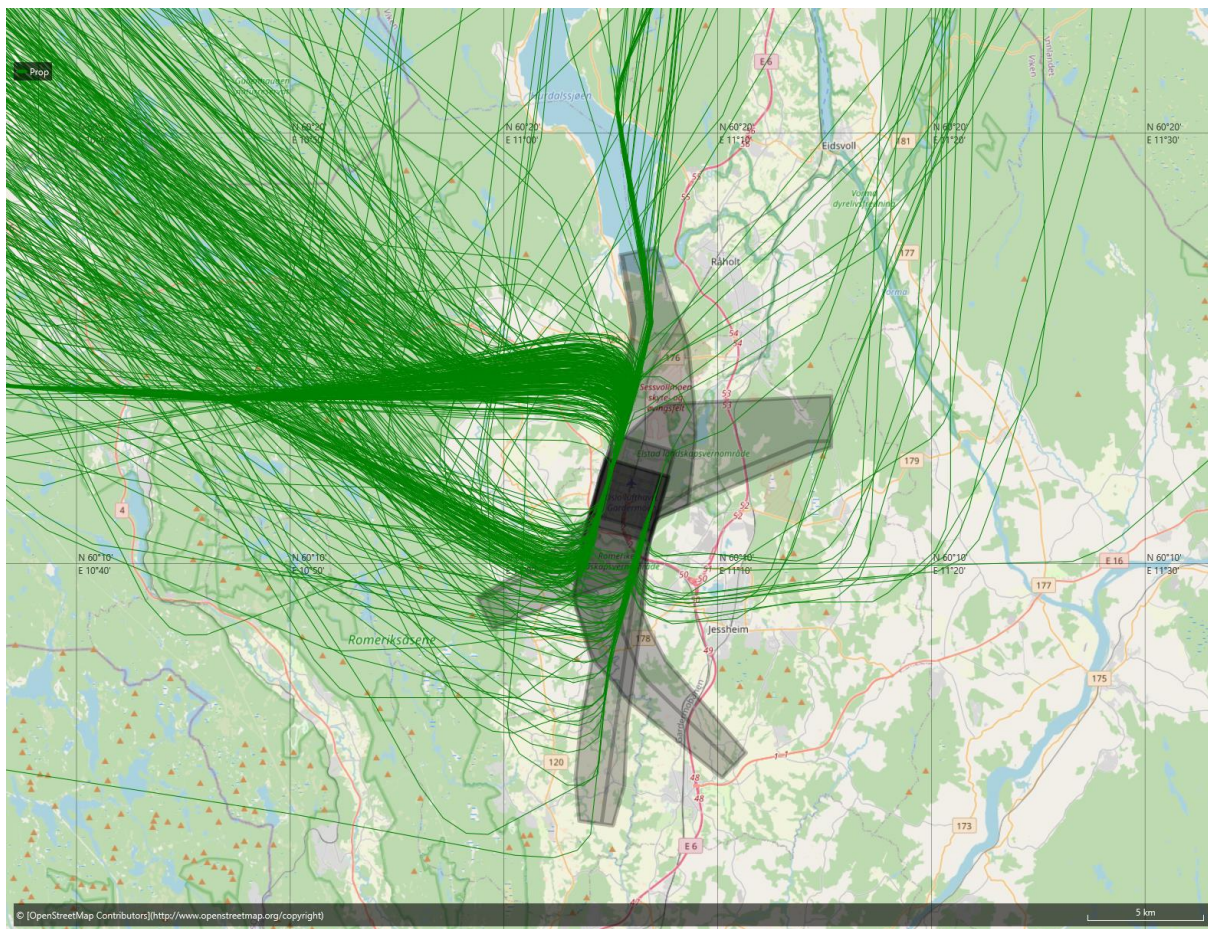
Figur 56. Avganger, Turkish Airlines – 79 flygninger
A321 (22), A21N (38) A330-200 (13), A330-300 (4), B738 (2)

United Parcel Service



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

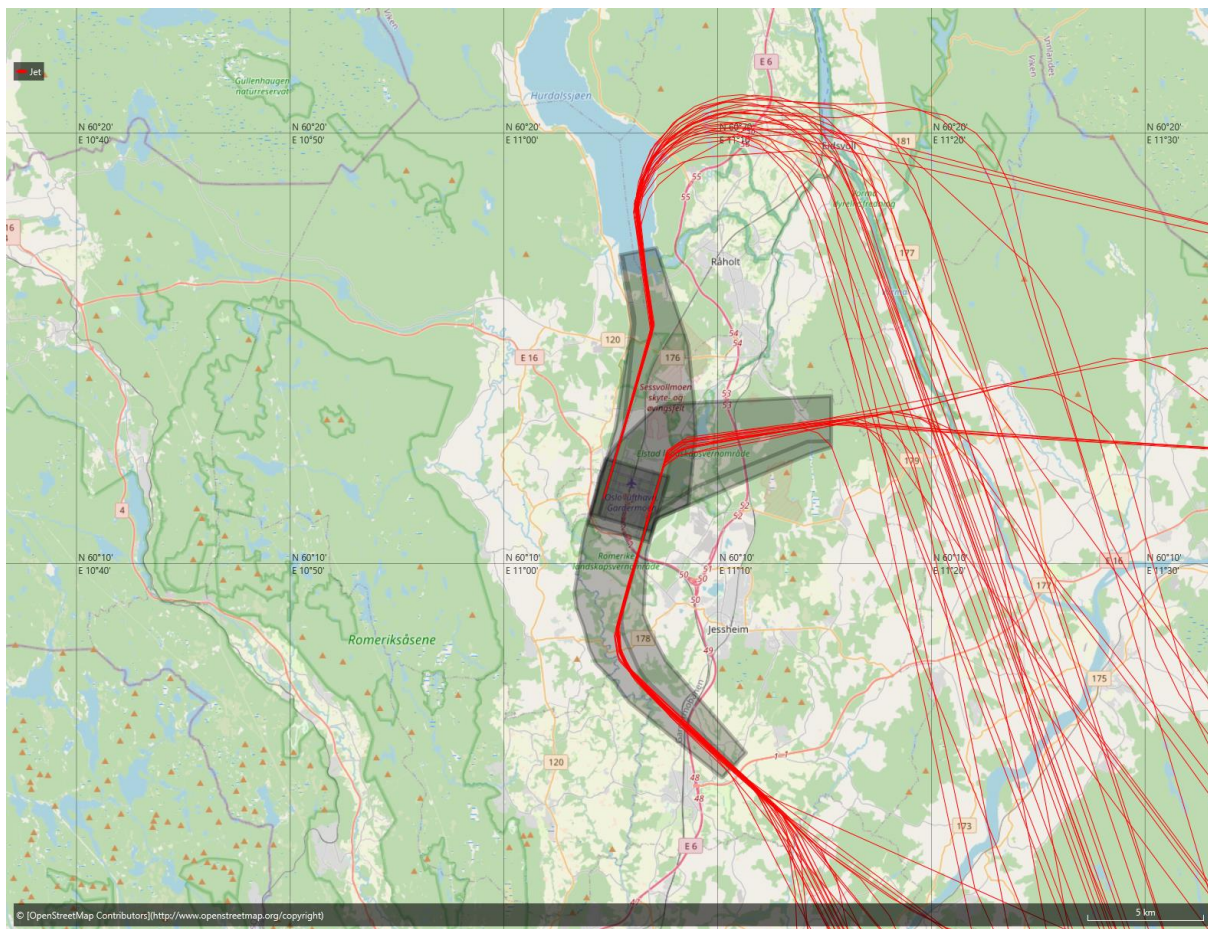
Widerøe



Figur 58. Avganger, Widerøe - 474 flygninger
DHC-8-100 (377), DHC-8-200 (96), DHC-8-300 (1)

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

Wizz Air



Figur 59. Avganger Wizz Air Hungary – 65 flygninger
A321 (46), A21N (19)

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)]
01/03/2024	11	0	6	0	100		50.5	30.9
02/03/2024	0	0	1	40	100		50.4	45.7
03/03/2024	0	0	0	3	100		49.7	35.1
04/03/2024	0	0	0	67	100		51.6	47.5
05/03/2024	0	0	0	65	100		51.5	47.6
06/03/2024	0	0	0	64	100		50.5	47.0
07/03/2024	0	0	0	74	100		51.7	47.9
08/03/2024	0	0	0	82	100		51.9	48.7
09/03/2024	0	0	0	61	100		50.9	48.7
10/03/2024	0	0	0	0	100		48.6	
11/03/2024	0	0	0	73	100		51.0	47.0
12/03/2024	0	0	0	72	100		50.9	47.7
13/03/2024	56	0	43	0	100		49.2	39.3
14/03/2024	98	0	88	0	100		48.7	41.5
15/03/2024	0	0	3	6	100		50.3	36.9
16/03/2024	0	0	0	1	48	W	*	*
17/03/2024	0	0	0	43	100		50.9	46.1
18/03/2024	118	0	42	0	100		46.4	36.0
19/03/2024	76	0	51	0	100		46.4	38.5
20/03/2024	34	0	21	52	100		50.1	48.3
21/03/2024	28	0	17	18	100		49.1	42.2
22/03/2024	130	0	79	0	100		48.1	40.3
23/03/2024	13	0	10	0	100		46.7	31.8
24/03/2024	0	0	0	2	100		48.2	33.9
25/03/2024	3	0	1	15	100		47.9	42.7
26/03/2024	3	0	2	0	100		49.3	25.7
27/03/2024	0	0	0	45	100		50.6	44.1
28/03/2024	0	0	0	61	100		52.2	49.0
29/03/2024	16	0	13	0	100		46.7	33.1
30/03/2024	7	0	4	6	100		48.3	40.2
31/03/2024	2	0	1	1	100		47.0	27.6
Sum	595	0	382	851	98		49.8	44.4

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)]
01/03/2024	0	0	0	0	100		42.9	
02/03/2024	0	0	0	0	100		40.1	
03/03/2024	0	0	0	0	100		41.1	
04/03/2024	0	0	0	0	100		44.6	
05/03/2024	0	0	0	0	100		43.0	
06/03/2024	0	0	0	0	100		43.5	
07/03/2024	0	0	0	0	100		45.5	
08/03/2024	0	0	0	1	100		45.0	30.1
09/03/2024	0	0	0	0	100		41.5	
10/03/2024	0	0	0	0	100		40.7	
11/03/2024	0	0	0	0	100		42.5	
12/03/2024	0	0	0	1	100		44.9	30.5
13/03/2024	2	0	2	1	100		43.8	30.1
14/03/2024	0	0	0	0	100		40.5	
15/03/2024	0	0	0	0	100		42.9	
16/03/2024	0	0	0	0	85	T W	42.6	
17/03/2024	0	0	0	0	100		43.3	
18/03/2024	0	0	0	0	100		44.7	
19/03/2024	2	0	0	0	100		41.6	
20/03/2024	0	0	0	0	100		38.4	
21/03/2024	0	0	0	0	100		44.2	
22/03/2024	0	0	0	0	100		41.1	
23/03/2024	0	0	0	0	100		40.9	
24/03/2024	0	0	0	0	100		41.6	
25/03/2024	0	0	0	0	99	T	42.9	
26/03/2024	0	0	0	0	100		41.0	
27/03/2024	0	0	0	0	100		42.8	
28/03/2024	0	0	0	0	100		41.7	
29/03/2024	1	0	0	0	100		41.8	
30/03/2024	0	0	0	0	100		40.9	
31/03/2024	0	0	0	0	100		45.4	
Sum	5	0	2	3	99		42.8	20.1

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)]
01/03/2024	1	1	0	1	100		44.8	22.3
02/03/2024	143	0	1	0	100		42.8	20.2
03/03/2024	271	0	1	0	100		44.2	21.9
04/03/2024	277	0	0	0	100		45.0	
05/03/2024	266	0	1	0	100		44.0	23.0
06/03/2024	281	0	4	0	100		45.7	28.5
07/03/2024	286	0	5	0	100		46.0	29.8
08/03/2024	293	0	4	0	100		45.6	27.8
09/03/2024	150	0	2	0	100		42.1	21.1
10/03/2024	267	0	0	0	100		40.5	
11/03/2024	278	0	7	0	100		43.1	29.5
12/03/2024	267	0	7	0	100		45.9	31.5
13/03/2024	0	31	0	9	100		47.0	35.5
14/03/2024	0	49	0	23	100		47.7	40.1
15/03/2024	277	0	4	0	100		46.9	27.0
16/03/2024	99	0	1	0	48	W	*	*
17/03/2024	269	0	0	0	100		43.6	
18/03/2024	0	50	0	24	100		45.6	37.4
19/03/2024	0	40	0	17	100		45.4	36.1
20/03/2024	188	12	1	10	100		45.4	36.0
21/03/2024	84	14	1	6	100		46.7	33.7
22/03/2024	0	61	0	43	100		49.6	43.7
23/03/2024	0	3	0	3	100		45.6	32.6
24/03/2024	253	0	4	0	100		44.1	29.8
25/03/2024	126	0	3	0	100		44.3	27.6
26/03/2024	75	0	1	0	100		44.6	22.3
27/03/2024	250	0	3	0	100		44.7	24.1
28/03/2024	207	0	8	0	100		44.0	31.9
29/03/2024	0	2	0	3	100		46.5	28.4
30/03/2024	40	1	1	1	100		46.2	28.5
31/03/2024	73	2	0	2	100		48.4	28.0
Sum	4721	266	59	142	98		45.5	33.4

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)]
01/03/2024	12	1	0	0	100		40.5	
02/03/2024	13	0	0	0	100		37.9	
03/03/2024	16	0	0	0	100		39.3	
04/03/2024	14	0	0	1	99	T	41.9	21.7
05/03/2024	14	0	0	0	100		39.5	
06/03/2024	16	0	0	0	100		39.2	
07/03/2024	16	0	1	0	100		43.7	27.1
08/03/2024	15	0	1	0	100		43.4	23.1
09/03/2024	10	0	0	0	100		37.7	
10/03/2024	19	0	0	0	100		34.6	
11/03/2024	18	0	0	0	100		37.8	
12/03/2024	15	0	1	0	100		41.9	27.6
13/03/2024	5	0	0	0	100		40.6	
14/03/2024	0	2	0	0	100		42.1	
15/03/2024	10	2	0	0	100		43.3	
16/03/2024	9	0	0	0	85	T W	41.1	
17/03/2024	20	0	0	0	100		38.2	
18/03/2024	6	0	0	0	100		42.7	
19/03/2024	0	2	0	0	100		40.5	
20/03/2024	6	2	0	0	100		38.2	
21/03/2024	6	0	1	0	100		44.2	28.9
22/03/2024	0	3	0	0	100		42.1	
23/03/2024	9	4	0	0	100		40.0	
24/03/2024	18	0	0	0	100		38.2	
25/03/2024	13	0	0	0	99	T	41.3	
26/03/2024	7	0	0	0	100		38.2	
27/03/2024	10	0	0	0	100		40.0	
28/03/2024	13	0	0	0	100		39.3	
29/03/2024	3	1	0	0	100		44.4	
30/03/2024	11	3	0	0	100		41.4	
31/03/2024	20	0	1	0	100		45.0	21.5
Sum	344	20	5	1	99		41.2	18.8

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

NMT004 – RWY 01R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/03/2024	262	0	262	2	100		76.6	75.9
02/03/2024	41	0	0	101	100		71.1	67.9
03/03/2024	7	0	0	280	100		72.6	70.8
04/03/2024	119	0	1	188	100		71.2	67.7
05/03/2024	137	0	0	148	100		71.7	66.1
06/03/2024	116	0	0	186	100		70.4	67.1
07/03/2024	130	0	0	184	100		70.6	66.9
08/03/2024	128	0	0	181	100		70.2	66.9
09/03/2024	71	0	0	83	100		70.4	65.9
10/03/2024	10	0	0	262	100		71.2	68.1
11/03/2024	125	0	0	157	100		70.4	65.9
12/03/2024	120	0	0	161	100		70.5	66.5
13/03/2024	223	0	224	0	100		75.6	74.6
14/03/2024	193	0	195	0	100		74.8	73.7
15/03/2024	29	0	20	269	100		73.2	71.6
16/03/2024	2	0	0	41	48	W	*	*
17/03/2024	69	0	0	224	100		70.9	67.9
18/03/2024	159	0	159	0	100		72.7	70.6
19/03/2024	191	0	191	0	100		73.7	72.2
20/03/2024	169	0	72	116	100		72.5	70.4
21/03/2024	208	0	184	76	100		74.6	73.5
22/03/2024	173	0	175	0	100		73.9	72.4
23/03/2024	143	0	143	0	100		73.8	72.0
24/03/2024	13	0	0	255	100		72.6	70.0
25/03/2024	132	0	102	119	100		72.6	70.8
26/03/2024	135	0	134	84	100		73.7	72.3
27/03/2024	87	0	0	175	100		71.5	68.6
28/03/2024	71	0	0	129	100		70.6	67.2
29/03/2024	156	0	157	0	100		74.9	73.9
30/03/2024	95	0	86	4	100		73.2	71.2
31/03/2024	179	0	179	85	100		75.9	75.1
Sum	3693	0	2284	3510	98		73.0	71.1

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)]
01/03/2024	11	0	6	0	100		70.2	64.7
02/03/2024	4	0	0	7	100		69.7	64.1
03/03/2024	6	0	0	12	100		69.0	59.5
04/03/2024	5	0	0	10	100		68.7	57.4
05/03/2024	7	0	0	10	100		68.9	58.3
06/03/2024	7	0	0	7	100		68.7	54.3
07/03/2024	7	0	0	5	100		68.5	52.7
08/03/2024	7	0	0	4	100		68.3	51.0
09/03/2024	3	0	0	2	100		68.3	51.5
10/03/2024	6	0	0	9	100		68.6	56.3
11/03/2024	6	0	0	8	99	T	68.5	54.4
12/03/2024	7	0	0	5	100		68.7	51.1
13/03/2024	11	0	6	1	100		69.2	62.0
14/03/2024	19	0	15	0	100		71.1	67.6
15/03/2024	11	0	8	1	100		70.0	64.6
16/03/2024	2	0	0	1	85	T W	68.3	46.8
17/03/2024	11	0	0	7	100		68.7	55.4
18/03/2024	17	0	12	0	100		69.6	62.9
19/03/2024	17	0	13	0	100		70.0	64.3
20/03/2024	11	0	7	2	100		70.1	63.6
21/03/2024	10	0	7	7	100		69.5	63.2
22/03/2024	19	0	16	0	100		70.5	66.1
23/03/2024	8	0	6	0	100		69.3	61.7
24/03/2024	8	0	0	9	100		68.7	58.6
25/03/2024	7	0	2	5	100		68.8	58.7
26/03/2024	10	0	5	6	100		69.0	60.9
27/03/2024	6	0	0	7	100		69.0	58.8
28/03/2024	2	0	0	10	100		68.6	57.5
29/03/2024	13	0	10	0	100		70.0	64.8
30/03/2024	2	0	1	0	100		68.8	56.1
31/03/2024	3	0	0	15	100		69.2	62.2
Sum	263	0	114	150	99		69.2	61.5

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)]
01/03/2024	11	0	1	248	100		71.5	71.1
02/03/2024	0	0	104	0	100		71.4	71.1
03/03/2024	0	0	269	0	100		75.7	75.6
04/03/2024	0	0	162	0	100		72.4	72.2
05/03/2024	0	0	130	1	100		72.9	71.0
06/03/2024	0	0	167	0	100		71.8	71.6
07/03/2024	0	0	157	0	100		71.3	71.0
08/03/2024	0	0	167	0	100		72.3	72.0
09/03/2024	0	0	81	0	100		68.7	68.5
10/03/2024	0	0	259	0	100		74.6	74.5
11/03/2024	0	0	154	0	100		71.7	71.5
12/03/2024	0	0	148	0	100		71.0	70.7
13/03/2024	56	0	0	186	100		69.4	68.8
14/03/2024	98	0	0	193	100		69.6	68.9
15/03/2024	0	0	270	13	100		75.4	75.3
16/03/2024	0	0	71	0	48	W	*	*
17/03/2024	0	0	205	0	100		71.9	71.7
18/03/2024	118	0	0	156	100		67.0	66.3
19/03/2024	76	0	0	157	100		68.0	67.4
20/03/2024	34	0	88	83	100		70.2	69.8
21/03/2024	28	0	60	154	100		70.4	69.9
22/03/2024	130	0	0	157	100		69.1	68.0
23/03/2024	13	0	0	148	100		69.5	69.0
24/03/2024	0	0	245	0	100		74.2	74.0
25/03/2024	3	0	97	80	100		71.3	71.1
26/03/2024	3	0	75	114	100		71.2	70.9
27/03/2024	0	0	163	0	100		72.3	72.1
28/03/2024	0	0	137	0	100		72.9	72.7
29/03/2024	16	0	0	165	100		69.9	69.5
30/03/2024	7	0	29	124	100		70.5	70.2
31/03/2024	2	0	73	163	100		72.7	72.5
Sum	595	0	3312	2142	98		71.9	71.5

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)]
01/03/2024	0	0	10	3	100		63.9	63.2
02/03/2024	0	0	9	0	100		65.0	64.7
03/03/2024	0	0	10	0	100		64.5	64.0
04/03/2024	0	0	9	0	100		63.3	62.7
05/03/2024	0	0	6	0	100		61.7	60.8
06/03/2024	0	0	8	0	100		61.9	60.8
07/03/2024	0	0	9	0	100		63.7	62.9
08/03/2024	0	0	8	0	100		62.5	61.6
09/03/2024	0	0	7	4	100		64.4	64.0
10/03/2024	0	0	14	0	100		65.1	64.7
11/03/2024	0	0	12	0	100		63.8	63.4
12/03/2024	0	0	8	0	100		63.0	62.2
13/03/2024	2	0	0	5	100		58.8	56.1
14/03/2024	0	0	0	3	100		57.9	52.3
15/03/2024	0	0	8	5	100		64.1	63.2
16/03/2024	0	0	6	0	85	T W	62.4	61.4
17/03/2024	0	0	9	0	100		62.3	61.2
18/03/2024	0	0	0	6	100		58.8	56.2
19/03/2024	2	0	0	5	100		57.3	52.6
20/03/2024	0	0	5	3	100		60.9	59.4
21/03/2024	0	0	4	0	100		60.1	58.1
22/03/2024	0	0	0	8	100		60.5	57.8
23/03/2024	0	0	9	6	100		64.8	64.1
24/03/2024	0	0	11	0	100		64.9	64.5
25/03/2024	0	0	7	0	99	T	62.1	61.4
26/03/2024	0	0	3	0	100		60.6	59.6
27/03/2024	0	0	8	0	100		71.4	62.7
28/03/2024	0	0	11	0	100		64.6	64.2
29/03/2024	1	0	0	4	100		57.2	53.2
30/03/2024	0	0	12	6	100		66.6	66.3
31/03/2024	0	0	17	0	100		67.7	67.4
Sum	5	0	220	58	99		63.9	62.4

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)]
01/03/2024	0	0	0	10	100		51.9	48.3
02/03/2024	41	0	40	0	100		54.0	52.9
03/03/2024	7	0	7	0	100		49.8	44.3
04/03/2024	118	0	117	0	100		56.7	55.7
05/03/2024	137	0	137	0	100		57.0	56.1
06/03/2024	116	0	117	0	100		55.7	54.7
07/03/2024	130	0	132	0	100		56.4	55.4
08/03/2024	128	0	128	0	100		56.8	55.5
09/03/2024	71	0	71	0	100		53.8	52.9
10/03/2024	10	0	10	0	100		52.6	46.1
11/03/2024	125	0	125	0	100		56.0	55.3
12/03/2024	120	0	121	0	100		55.3	54.1
13/03/2024	0	0	0	64	100		58.1	57.7
14/03/2024	0	0	0	102	100		60.5	60.1
15/03/2024	9	0	9	0	100		50.6	44.8
16/03/2024	2	0	1	0	48	W	*	*
17/03/2024	69	0	70	0	100		53.5	52.6
18/03/2024	0	0	0	116	100		59.7	59.4
19/03/2024	0	0	0	87	100		58.8	58.1
20/03/2024	100	0	100	25	100		57.5	57.0
21/03/2024	25	0	25	34	100		56.9	55.5
22/03/2024	0	0	0	142	100		62.5	61.5
23/03/2024	0	0	0	13	100		56.0	52.6
24/03/2024	13	0	13	0	100		50.9	47.0
25/03/2024	31	0	31	2	100		52.8	50.5
26/03/2024	2	0	3	4	100		50.2	42.3
27/03/2024	87	0	87	0	100		56.4	55.6
28/03/2024	71	0	72	0	100		56.4	55.4
29/03/2024	0	0	0	5	100		53.8	52.9
30/03/2024	11	0	11	4	100		51.7	46.9
31/03/2024	2	0	1	5	100		48.3	44.8
Sum	1425	0	1428	613	98		56.2	55.1

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)]
01/03/2024	2	0	2	3	100		45.3	44.8
02/03/2024	4	0	4	0	100		45.2	44.3
03/03/2024	6	0	6	0	100		47.6	46.7
04/03/2024	5	0	6	0	99	T	48.6	47.7
05/03/2024	7	0	8	0	100		49.3	47.9
06/03/2024	7	0	7	0	100		48.6	47.7
07/03/2024	7	0	8	0	100		48.4	46.8
08/03/2024	7	0	7	0	100		48.2	47.1
09/03/2024	3	0	3	0	100		44.4	43.1
10/03/2024	6	0	6	0	100		47.5	46.3
11/03/2024	6	0	6	0	100		48.5	47.1
12/03/2024	7	0	6	0	100		48.4	46.4
13/03/2024	5	0	7	1	100		47.9	46.7
14/03/2024	0	0	0	5	100		46.6	44.3
15/03/2024	2	0	2	5	100		49.5	48.7
16/03/2024	2	0	2	0	85	T W	44.4	42.7
17/03/2024	11	0	12	0	100		49.7	49.1
18/03/2024	6	0	6	3	100		47.2	46.6
19/03/2024	0	0	0	5	100		44.4	43.5
20/03/2024	1	0	1	2	100		50.2	39.6
21/03/2024	3	0	4	2	100		46.9	45.5
22/03/2024	0	0	0	8	100		48.0	46.5
23/03/2024	0	0	0	4	100		46.3	45.8
24/03/2024	8	0	8	0	100		48.3	48.0
25/03/2024	5	0	6	0	100		49.3	48.5
26/03/2024	4	0	5	0	100		47.4	46.2
27/03/2024	3	0	3	2	100		54.7	54.5
28/03/2024	2	0	2	0	100		45.9	42.8
29/03/2024	3	0	3	4	100		49.4	49.0
30/03/2024	0	0	0	5	100		50.2	49.9
31/03/2024	3	0	3	0	100		47.0	45.6
Sum	125	0	133	49	99		48.4	47.3

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)]
01/03/2024	262	0	4	0	100		46.3	33.8
02/03/2024	0	0	0	66	100		50.7	48.4
03/03/2024	0	0	0	181	100		54.1	52.2
04/03/2024	1	0	0	136	100		54.3	52.5
05/03/2024	0	0	0	114	100		54.6	52.1
06/03/2024	0	0	0	127	100		54.0	52.1
07/03/2024	0	0	0	127	100		54.3	51.8
08/03/2024	0	0	0	133	100		55.8	54.1
09/03/2024	0	0	0	52	100		52.9	49.5
10/03/2024	0	0	0	178	100		56.2	54.5
11/03/2024	0	0	0	112	100		54.0	51.5
12/03/2024	0	0	0	111	100		53.8	51.3
13/03/2024	223	0	2	0	100		47.3	28.4
14/03/2024	193	0	5	0	100		50.5	41.8
15/03/2024	20	0	1	229	100		56.2	55.0
16/03/2024	0	0	0	33	48	W	*	*
17/03/2024	0	0	0	156	100		53.6	52.1
18/03/2024	159	0	1	0	100		46.2	25.2
19/03/2024	191	0	0	0	100		46.5	
20/03/2024	69	0	2	81	100		53.1	51.0
21/03/2024	183	0	5	54	100		51.6	48.3
22/03/2024	173	0	2	0	100		47.7	31.8
23/03/2024	143	0	0	0	100		46.0	
24/03/2024	0	0	0	218	100		57.2	55.4
25/03/2024	101	0	0	88	100		53.7	51.9
26/03/2024	133	0	0	63	100		52.0	49.6
27/03/2024	0	0	0	82	100		51.8	49.0
28/03/2024	0	0	0	112	100		54.4	53.1
29/03/2024	156	0	1	0	100		47.0	24.1
30/03/2024	84	0	0	4	100		46.3	35.6
31/03/2024	177	0	1	62	100		51.9	49.7
Sum	2268	0	24	2519	98		53.1	50.6

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)]
01/03/2024	9	0	0	0	100		36.9	
02/03/2024	0	0	0	3	100		42.4	40.5
03/03/2024	0	0	0	7	100		43.3	40.8
04/03/2024	0	0	0	7	99	T	45.6	42.9
05/03/2024	0	0	0	6	100		44.3	41.5
06/03/2024	0	0	0	5	100		43.5	40.0
07/03/2024	0	0	0	2	100		43.1	37.8
08/03/2024	0	0	0	3	100		43.1	37.7
09/03/2024	0	0	0	1	100		37.6	31.7
10/03/2024	0	0	0	5	100		42.6	39.4
11/03/2024	0	0	0	5	100		44.2	39.6
12/03/2024	0	0	0	4	100		43.3	36.9
13/03/2024	6	0	0	1	100		44.0	31.8
14/03/2024	19	0	0	0	100		39.9	
15/03/2024	9	0	0	0	100		39.5	
16/03/2024	0	0	0	1	85	T W	45.6	33.2
17/03/2024	0	0	0	3	100		43.0	38.8
18/03/2024	11	0	0	1	100		40.7	31.5
19/03/2024	17	0	1	0	100		39.4	29.3
20/03/2024	10	0	0	1	100		40.0	35.2
21/03/2024	7	0	0	5	100		46.0	43.2
22/03/2024	19	0	0	0	100		40.0	
23/03/2024	8	0	0	0	100		37.3	
24/03/2024	0	0	0	5	100		43.6	41.4
25/03/2024	2	0	0	4	100		45.1	40.4
26/03/2024	6	0	0	5	100		42.4	39.3
27/03/2024	3	0	0	3	100		43.4	39.6
28/03/2024	0	0	0	9	100		44.8	43.1
29/03/2024	10	0	0	0	100		39.0	
30/03/2024	2	0	0	0	100		35.8	
31/03/2024	0	0	0	12	100		46.9	45.3
Sum	138	0	1	98	99		42.9	38.8

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)]
01/03/2024	273	0	252	0	100		54.6	53.5
02/03/2024	0	0	0	15	100		47.8	35.7
03/03/2024	0	0	0	29	100		50.6	38.0
04/03/2024	1	0	1	46	100		49.7	41.8
05/03/2024	0	0	0	35	100		49.2	41.4
06/03/2024	0	0	0	43	100		49.8	41.2
07/03/2024	0	0	0	51	100		50.8	42.2
08/03/2024	0	0	0	72	100		51.1	44.3
09/03/2024	0	0	0	17	100		46.2	38.8
10/03/2024	0	0	0	22	100		49.1	37.9
11/03/2024	0	0	0	30	100		49.4	39.1
12/03/2024	0	0	0	49	100		50.0	41.9
13/03/2024	279	0	226	0	100		55.1	53.3
14/03/2024	291	0	199	0	100		56.3	54.2
15/03/2024	20	0	19	107	100		52.5	47.8
16/03/2024	0	0	0	12	48	W	*	*
17/03/2024	0	0	0	36	100		49.3	39.6
18/03/2024	277	0	154	0	100		53.0	51.2
19/03/2024	267	0	192	0	100		55.1	53.7
20/03/2024	103	0	73	33	100		52.6	49.9
21/03/2024	211	0	190	24	100		56.3	54.6
22/03/2024	303	0	189	0	100		56.3	54.0
23/03/2024	156	0	145	0	100		55.6	53.8
24/03/2024	0	0	0	128	100		51.9	46.5
25/03/2024	104	0	101	42	100		53.4	51.5
26/03/2024	136	0	134	33	100		53.9	52.6
27/03/2024	0	0	0	22	100		50.4	39.1
28/03/2024	0	0	0	72	100		50.9	44.6
29/03/2024	172	0	160	0	100		55.4	54.0
30/03/2024	91	0	87	0	100		53.4	50.7
31/03/2024	179	0	178	19	100		55.5	53.8
Sum	2863	0	2300	937	98		53.0	50.2

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)]
01/03/2024	9	0	7	0	100		46.3	42.7
02/03/2024	0	0	0	1	100		41.7	28.7
03/03/2024	0	0	0	1	100		41.1	29.6
04/03/2024	0	0	0	5	100		43.6	33.3
05/03/2024	0	0	0	2	100		42.5	27.3
06/03/2024	0	0	0	1	100		43.0	26.4
07/03/2024	0	0	0	1	100		46.6	30.9
08/03/2024	0	0	0	2	100		46.1	31.1
09/03/2024	0	0	0	0	100		39.4	
10/03/2024	0	0	0	1	100		38.3	28.1
11/03/2024	0	0	0	1	99	T	43.0	25.7
12/03/2024	0	0	0	1	100		45.3	25.6
13/03/2024	8	0	3	0	100		46.1	36.7
14/03/2024	19	0	19	0	100		49.9	47.1
15/03/2024	9	0	11	0	100		48.9	46.2
16/03/2024	0	0	0	0	85	T W	43.3	
17/03/2024	0	0	0	1	100		41.2	24.8
18/03/2024	11	0	11	0	100		46.1	43.9
19/03/2024	19	0	16	0	100		47.4	45.6
20/03/2024	10	0	12	1	100		45.5	44.1
21/03/2024	7	0	7	4	100		48.4	43.7
22/03/2024	19	0	19	0	100		50.3	47.5
23/03/2024	8	0	8	0	100		47.5	44.9
24/03/2024	0	0	0	1	100		41.0	29.3
25/03/2024	2	0	2	4	100		44.4	38.1
26/03/2024	6	0	4	2	100		44.3	41.8
27/03/2024	3	0	3	1	100		43.8	38.8
28/03/2024	0	0	0	4	100		43.9	35.0
29/03/2024	11	0	10	0	100		47.0	44.5
30/03/2024	2	0	2	0	100		44.5	40.0
31/03/2024	0	0	0	0	100		45.9	
Sum	143	0	134	34	99		45.6	41.1

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)]
01/03/2024	11	0	12	0	100		47.9	39.4
02/03/2024	0	0	1	29	100		49.1	45.5
03/03/2024	0	0	0	4	100		47.8	35.8
04/03/2024	0	0	0	51	100		50.6	46.2
05/03/2024	0	0	0	51	100		51.2	46.3
06/03/2024	0	0	0	48	100		50.1	45.8
07/03/2024	0	0	0	52	100		51.0	46.2
08/03/2024	0	0	0	56	100		50.5	47.0
09/03/2024	0	0	0	47	100		50.3	47.6
10/03/2024	0	0	0	0	100		48.4	
11/03/2024	0	0	0	53	100		49.7	45.7
12/03/2024	0	0	0	49	100		50.4	46.1
13/03/2024	56	0	58	0	100		50.3	46.8
14/03/2024	98	0	99	0	100		51.9	49.9
15/03/2024	0	0	4	5	100		51.4	38.9
16/03/2024	0	0	0	1	48	W	*	*
17/03/2024	0	0	0	29	100		49.4	44.7
18/03/2024	118	0	117	0	100		50.2	48.5
19/03/2024	76	0	77	0	100		50.3	48.1
20/03/2024	34	0	34	40	100		51.4	49.0
21/03/2024	28	0	28	14	100		50.0	45.5
22/03/2024	130	0	131	0	100		52.3	50.1
23/03/2024	13	0	14	0	100		46.7	41.3
24/03/2024	0	0	0	2	100		48.9	33.3
25/03/2024	3	0	3	12	100		48.1	42.5
26/03/2024	3	0	3	0	100		48.2	35.0
27/03/2024	0	0	0	28	100		49.1	42.9
28/03/2024	0	0	0	51	100		50.6	47.6
29/03/2024	16	0	16	0	100		47.6	43.7
30/03/2024	7	0	7	5	100		46.2	41.5
31/03/2024	2	0	2	1	100		46.1	33.9
Sum	595	0	606	628	98		49.8	45.5

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)]
01/03/2024	0	0	0	0	100		40.2	
02/03/2024	0	0	0	0	100		38.7	
03/03/2024	0	0	0	0	100		41.1	
04/03/2024	0	0	0	0	100		42.0	
05/03/2024	0	0	0	0	100		41.5	
06/03/2024	0	0	0	0	100		40.6	
07/03/2024	0	0	0	0	100		43.2	
08/03/2024	0	0	0	1	100		41.4	31.5
09/03/2024	0	0	0	0	100		38.6	
10/03/2024	0	0	0	0	100		41.3	
11/03/2024	0	0	0	0	100		41.5	
12/03/2024	0	0	0	1	100		43.1	29.9
13/03/2024	2	0	2	1	100		44.0	35.1
14/03/2024	0	0	0	0	100		40.7	
15/03/2024	0	0	0	0	100		41.6	
16/03/2024	0	0	0	0	85	T W	42.3	
17/03/2024	0	0	0	0	100		40.4	
18/03/2024	0	0	0	0	100		42.2	
19/03/2024	2	0	2	0	100		41.1	32.0
20/03/2024	0	0	0	0	100		39.0	
21/03/2024	0	0	0	0	100		42.8	
22/03/2024	0	0	0	0	100		41.0	
23/03/2024	0	0	0	0	100		38.6	
24/03/2024	0	0	0	0	100		39.5	
25/03/2024	0	0	0	0	99	T	40.3	
26/03/2024	0	0	0	0	100		39.6	
27/03/2024	0	0	0	0	100		41.4	
28/03/2024	0	0	0	0	100		40.8	
29/03/2024	1	0	1	0	100		40.2	31.5
30/03/2024	0	0	0	0	100		40.3	
31/03/2024	0	0	0	0	100		43.9	
Sum	5	0	5	3	99		41.3	24.5

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)]
01/03/2024	0	0	0	8	69	T	47.7	39.1
02/03/2024	41	0	41	0	100		56.2	56.0
03/03/2024	7	0	8	0	100		50.0	47.2
04/03/2024	118	0	117	0	100		59.1	58.5
05/03/2024	137	0	137	0	100		59.6	59.1
06/03/2024	116	0	117	0	100		58.0	57.6
07/03/2024	130	0	132	0	100		58.5	58.0
08/03/2024	128	0	128	0	100		58.9	58.5
09/03/2024	71	0	71	0	100		56.7	56.1
10/03/2024	10	0	11	0	100		52.7	48.9
11/03/2024	125	0	125	0	100		58.4	58.0
12/03/2024	120	0	122	0	100		57.9	57.3
13/03/2024	0	0	0	42	100		49.0	45.2
14/03/2024	0	0	0	86	100		52.0	48.4
15/03/2024	9	0	12	0	100		51.2	48.2
16/03/2024	2	0	5	0	48	W	*	*
17/03/2024	69	0	70	0	100		55.6	54.9
18/03/2024	0	0	0	66	100		49.8	45.5
19/03/2024	0	0	0	73	100		50.4	46.0
20/03/2024	100	0	100	24	100		58.5	57.4
21/03/2024	25	0	32	46	100		54.1	51.6
22/03/2024	0	0	0	109	100		52.5	49.2
23/03/2024	0	0	0	26	100		50.9	45.9
24/03/2024	13	0	13	0	100		52.7	47.9
25/03/2024	31	0	31	15	100		54.8	53.4
26/03/2024	2	0	4	21	100		49.5	44.6
27/03/2024	87	0	88	0	100		58.5	58.2
28/03/2024	71	0	73	0	100		58.8	58.3
29/03/2024	0	0	0	10	100		48.7	42.4
30/03/2024	11	0	11	3	100		52.1	49.1
31/03/2024	2	0	1	9	100		47.9	40.4
Sum	1425	0	1449	538	97		55.6	54.6

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

NMT010 – Holtertoppen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/03/2024	2	0	2	0	13	T	*	*
02/03/2024	4	0	4	0	100		47.1	46.9
03/03/2024	6	0	5	0	100		49.3	49.1
04/03/2024	5	0	6	0	99	T	51.6	51.4
05/03/2024	7	0	8	0	100		50.9	50.5
06/03/2024	7	0	7	0	100		51.4	51.1
07/03/2024	7	0	9	0	100		50.7	50.0
08/03/2024	7	0	6	0	100		50.3	49.7
09/03/2024	3	0	3	0	100		46.9	46.2
10/03/2024	6	0	6	0	100		49.8	48.8
11/03/2024	6	0	5	0	100		50.5	49.8
12/03/2024	7	0	6	0	100		49.9	49.5
13/03/2024	5	0	7	2	100		50.1	49.8
14/03/2024	0	0	0	0	100		37.9	
15/03/2024	2	0	2	1	100		47.2	46.3
16/03/2024	2	0	2	0	85	T W	46.4	45.8
17/03/2024	11	0	12	0	100		52.9	52.7
18/03/2024	6	0	6	0	100		48.8	48.5
19/03/2024	0	0	0	0	100		37.8	
20/03/2024	1	0	1	0	100		44.9	43.1
21/03/2024	3	0	4	0	100		49.2	48.7
22/03/2024	0	0	0	3	100		42.1	30.7
23/03/2024	0	0	0	3	100		40.7	32.7
24/03/2024	8	0	8	0	100		50.6	50.4
25/03/2024	5	0	6	0	100		52.3	52.2
26/03/2024	4	0	5	0	100		49.9	49.4
27/03/2024	3	0	3	2	100		49.0	48.8
28/03/2024	2	0	2	0	100		46.4	45.9
29/03/2024	3	0	3	0	100		48.5	47.8
30/03/2024	0	0	0	2	100		41.2	34.7
31/03/2024	3	0	4	0	100		50.5	49.8
Sum	125	0	132	13	96		49.1	48.6

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

NMT011 – Gresaker

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/03/2024	0	0	1	187	100		54.3	53.7
02/03/2024	41	0	104	0	100		55.6	55.2
03/03/2024	7	0	269	0	100		60.0	59.8
04/03/2024	118	0	164	0	100		57.9	57.5
05/03/2024	137	0	134	1	100		56.7	56.1
06/03/2024	116	0	169	0	100		57.2	56.8
07/03/2024	130	0	157	0	100		56.7	56.3
08/03/2024	128	0	170	0	100		57.5	57.1
09/03/2024	71	0	82	0	100		54.6	54.2
10/03/2024	10	0	261	0	100		59.9	59.7
11/03/2024	125	0	157	0	100		57.2	56.8
12/03/2024	120	0	150	0	100		56.5	56.1
13/03/2024	0	0	0	151	100		52.7	51.9
14/03/2024	0	0	0	186	100		55.3	54.8
15/03/2024	9	0	272	13	100		60.9	60.6
16/03/2024	2	0	71	0	48	W	*	*
17/03/2024	69	0	208	0	100		57.6	57.2
18/03/2024	0	0	0	141	100		53.3	52.7
19/03/2024	0	0	0	154	100		54.1	53.6
20/03/2024	100	0	89	82	100		56.4	55.8
21/03/2024	25	0	60	156	100		57.2	56.8
22/03/2024	0	0	0	157	100		55.2	54.6
23/03/2024	0	0	0	148	100		56.7	56.5
24/03/2024	13	0	245	0	100		60.6	60.5
25/03/2024	31	0	99	80	100		58.2	57.8
26/03/2024	2	0	75	115	100		57.4	57.2
27/03/2024	87	0	162	0	100		58.0	57.7
28/03/2024	71	0	137	0	100		58.7	58.3
29/03/2024	0	0	0	156	100		55.0	54.7
30/03/2024	11	0	29	114	100		56.4	56.2
31/03/2024	2	0	73	146	100		57.9	57.7
Sum	1425	0	3338	1987	98		57.3	57.0

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)]
01/03/2024	2	0	10	2	100		47.8	47.5
02/03/2024	4	0	9	0	100		48.4	47.8
03/03/2024	6	0	10	0	100		50.1	49.2
04/03/2024	5	0	11	0	99	T	49.7	48.5
05/03/2024	7	0	6	0	100		48.8	47.1
06/03/2024	7	0	9	0	100		48.0	46.6
07/03/2024	7	0	9	0	100		48.8	48.0
08/03/2024	7	0	7	0	100		47.4	46.1
09/03/2024	3	0	8	4	100		49.8	49.4
10/03/2024	6	0	12	0	100		50.0	49.5
11/03/2024	6	0	12	0	100		49.7	49.1
12/03/2024	7	0	8	0	100		47.6	46.7
13/03/2024	5	0	0	4	100		44.6	43.5
14/03/2024	0	0	0	3	100		41.9	41.1
15/03/2024	2	0	8	4	100		48.9	48.6
16/03/2024	2	0	6	0	85	T W	48.0	46.7
17/03/2024	11	0	8	0	100		47.3	45.9
18/03/2024	6	0	1	6	100		45.2	43.7
19/03/2024	0	0	0	3	100		42.2	41.0
20/03/2024	1	0	4	3	100		45.7	45.1
21/03/2024	3	0	5	0	100		45.8	44.3
22/03/2024	0	0	0	8	100		48.5	47.8
23/03/2024	0	0	9	6	100		51.5	51.3
24/03/2024	8	0	11	0	100		50.5	50.2
25/03/2024	5	0	8	0	100		48.6	47.7
26/03/2024	4	0	4	0	100		45.9	45.2
27/03/2024	3	0	9	0	100		49.1	48.7
28/03/2024	2	0	12	0	100		50.9	50.3
29/03/2024	3	0	0	4	100		43.9	41.3
30/03/2024	0	0	13	6	100		52.0	51.8
31/03/2024	3	0	16	0	100		52.9	52.2
Sum	125	0	225	53	99		48.7	48.0

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)]
01/03/2024	0	0	262	1	100		64.8	64.6
02/03/2024	0	0	1	96	100		58.6	58.5
03/03/2024	0	0	0	273	100		62.8	62.7
04/03/2024	0	0	1	187	100		61.3	60.7
05/03/2024	0	0	0	164	100		59.9	59.6
06/03/2024	0	0	0	198	100		60.5	60.4
07/03/2024	0	0	1	193	100		60.3	60.0
08/03/2024	0	0	0	191	100		60.8	60.6
09/03/2024	0	0	0	80	100		58.4	58.1
10/03/2024	0	0	0	271	100		61.9	61.8
11/03/2024	0	0	0	169	100		59.8	59.4
12/03/2024	0	0	0	174	100		60.2	59.8
13/03/2024	0	0	226	0	100		64.5	64.3
14/03/2024	0	0	196	0	100		63.9	63.7
15/03/2024	0	0	19	268	100		64.1	64.0
16/03/2024	0	0	0	50	48	W	*	*
17/03/2024	0	0	0	233	100		60.9	60.8
18/03/2024	0	0	159	0	100		61.0	60.7
19/03/2024	0	0	190	0	100		62.6	62.4
20/03/2024	0	0	72	114	100		62.0	61.6
21/03/2024	0	0	184	80	100		64.7	64.6
22/03/2024	0	0	176	0	100		63.0	62.6
23/03/2024	0	0	143	0	100		62.8	62.3
24/03/2024	0	0	0	256	100		63.9	63.0
25/03/2024	0	0	102	119	100		62.4	62.3
26/03/2024	0	0	134	86	100		63.5	63.4
27/03/2024	0	0	0	178	100		60.9	60.7
28/03/2024	0	0	0	129	100		60.6	60.4
29/03/2024	0	0	158	0	100		64.0	63.9
30/03/2024	0	0	86	4	100		61.3	60.8
31/03/2024	0	0	180	89	100		65.1	65.0
Sum	0	0	2290	3603	98		62.4	62.1

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)]
01/03/2024	0	0	8	0	100		53.8	53.5
02/03/2024	0	0	0	7	100		55.2	55.1
03/03/2024	0	0	0	12	100		51.4	51.2
04/03/2024	0	0	0	12	99	T	51.2	51.0
05/03/2024	0	0	0	11	100		50.6	50.3
06/03/2024	0	0	0	8	100		48.0	47.7
07/03/2024	0	0	0	7	100		48.5	47.8
08/03/2024	0	0	0	4	100		45.7	44.7
09/03/2024	0	0	0	2	100		43.7	43.3
10/03/2024	0	0	0	9	100		49.7	49.4
11/03/2024	0	0	0	11	100		48.7	48.3
12/03/2024	0	0	0	9	100		47.4	46.3
13/03/2024	0	0	6	3	100		51.8	51.5
14/03/2024	0	0	18	0	100		57.3	57.2
15/03/2024	0	0	11	1	100		54.9	54.5
16/03/2024	0	0	0	1	85	T W	42.0	39.1
17/03/2024	0	0	0	9	100		48.2	48.0
18/03/2024	0	0	13	1	100		53.8	53.7
19/03/2024	0	0	18	0	100		55.0	54.9
20/03/2024	0	0	11	2	100		54.2	53.9
21/03/2024	0	0	7	9	100		55.1	55.0
22/03/2024	0	0	20	0	100		56.6	56.5
23/03/2024	0	0	8	0	100		53.5	53.3
24/03/2024	0	0	0	9	100		51.2	51.1
25/03/2024	0	0	2	6	100		49.8	49.4
26/03/2024	0	0	5	6	100		52.3	52.1
27/03/2024	0	0	3	8	100		52.7	52.5
28/03/2024	0	0	0	10	100		50.5	50.3
29/03/2024	0	0	10	0	100		54.9	54.7
30/03/2024	0	0	2	0	100		49.8	49.1
31/03/2024	0	0	0	15	100		54.9	54.7
Sum	0	0	142	172	99		52.6	52.4

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

Forskriften gjelder ikke for

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

§ 3 Definisjoner og forkortelser

I forskriften forstås med:

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

navigasjons- og innflygingshjelpemidler fungerer innenfor fastsatte spesifikasjoner

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

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

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

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

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

I denne forskrift forstås følgende forkortelser med

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

Kapittel 2. Banebruk mv.

§ 4. Åpningstid

Oslo lufthavn Gardermoen kan trafikkeres hele døgnet.

§ 5. Rullebanebruk

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

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

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

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

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

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

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

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

Ved opphold på oppstillingsplass med bakkestrøm og luftkondisjonering skal hjelpemotorer (APU) ikke brukes ut over fem minutter etter ankomst, eller fem minutter før avgang til eller fra oppstillingsplass. Dette gjelder likevel ikke når utvendig lufttemperatur på oppstillingsplassen er kaldere enn ± 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 sjette ledd kan ilegges overtredelsesgebyr etter luftfartsloven § 13a-5. Den som flyr i strid med bestemmelsene i §§ 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 og 14 kan ilegges overtredelsesgebyr etter luftfartsloven § 13a-5.

§ 20 Dispensasjon

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

Kapittel 7. Ikrafttredelse**§ 21 Ikrafttredelse**

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

FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG

