

# **Støy- og traséovervåkingsanlegget**

**Månedrapport  
april 2022**

# **Støy- og traséovervåkingsanlegget**

**Månedrapport  
april 2022**

## FORORD

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

## SAMMENDRAG

- I april var det i gjennomsnitt
  - 550 flybevegelser per døgn.
  - 3,87 avganger og 10,03 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 april 72,4/26,5.
- I løpet av april ble rusegropa registrert benyttet 7 ganger. Total brukstid var 189 minutter.
- I april har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 4 personer.
- For april er det totalt registrert:
  - Ingen flygninger som ikke tilfredsstillt kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
  - 1 avgang i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.
- For april er det totalt registrert:
  - 15 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
  - 4 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For april er det totalt registrert:
  - 56 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,3 % av 6669 testbare jetflyankomster.
  - 12 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,1 % av 6669 testbare jetflyankomster.
- For april er det totalt registrert:
  - 45 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,7 % av 6669 testbare jetflyavganger.
  - 6 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,9 % av 651 testbare propellflyavganger.

Fra og med januarrapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For april er det totalt registrert 774 kurvede ankomster.

Gardermoen, 06.05.2022.

Grethe Østby Stave  
Avdelingssjef  
Vann og Miljø  
Oslo Lufthavn

**INNHOLDSFORTEGNELSE**

<b>FORORD</b> .....	<b>2</b>
<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>2</b>
<b>INNHOLDSFORTEGNELSE</b> .....	<b>3</b>
<b>1 ORDFORKLARINGER</b> .....	<b>4</b>
<b>2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN</b> .....	<b>5</b>
<b>3 BRUK AV RUSEGROPA</b> .....	<b>6</b>
<b>4 METEOROLOGI</b> .....	<b>7</b>
<b>5 TRAFIKKSTATISTIKK</b> .....	<b>8</b>
<b>6 STØYMÅLINGER</b> .....	<b>9</b>
6.1 PLASSERING .....	9
6.2 MÅLERESULTATER .....	10
<b>7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY</b> .....	<b>11</b>
7.1 RAPPORTERING IHT. § 10 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN .....	11
<b>8 BRUK AV RULLEBANER</b> .....	<b>12</b>
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
<b>9 TRASÉBRUK</b> .....	<b>17</b>
9.1 REGLER FOR LANDINGER .....	17
9.2 REGLER FOR AVGANGER.....	17
9.3 LANDINGER OG AVGANGER.....	18
<b>VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER</b> .....	<b>73</b>
<b>VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS</b> .....	<b>95</b>
<b>FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG</b> .....	<b>99</b>

## 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 <sub>Amax</sub>	Maksimum A-veid støynivå	
L <sub>den</sub>	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 <sub>night</sub>	Nattbidraget til L <sub>den</sub> , uten tillegget på 10 dB.	
L <sub>eq</sub> (24h)	Energimidlet flystøystøynivå over et døgn (24 timer)	
L <sub>max</sub> (1)	Maksimum støynivå for registrerte støyhendelser knyttet til flybevegelser	
L <sub>max</sub> (2)	Maksimum støynivå for alle registrerte støyhendelser	
L <sub>min</sub>	Laveste registrerte støynivå	
L <sub>5AS</sub>	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 radardekkerte flybevegelser.	
T-1442	Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.	
Take Off Power	Motorkjøring med full kraft	
Tilgjengelighet	Andel av den totale måletiden hvor støymåleren har vært i funksjon.	
Trim Power	Motorkjøring med middels kraft	
01R	Østre rullebane sett fra sør	
01L	Vestre rullebane sett fra sør	01 og 19 refererer seg henholdsvis til kompassretningene 017° og 197° i forhold til nord. L og R står for left/venstre og right/høyre.
19L	Østre rullebane sett fra nord	
19R	Vestre rullebane sett fra nord	



## 2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN

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

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

I april mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 4 personer over Nabosidenes støyskjema, annen e-post og Støytelefonen (64 81 26 30).

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i april måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
Eidsvoll (1)	"Særlig støyende flygning"
Gjerdrum (1)	"Særlig støyende flygning"
Nannestad (1)	"Spørsmål knyttet til flystøy"
Nittedal (1)	"Generell flystøy flygning"

### 3 BRUK AV RUSEGROPA

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

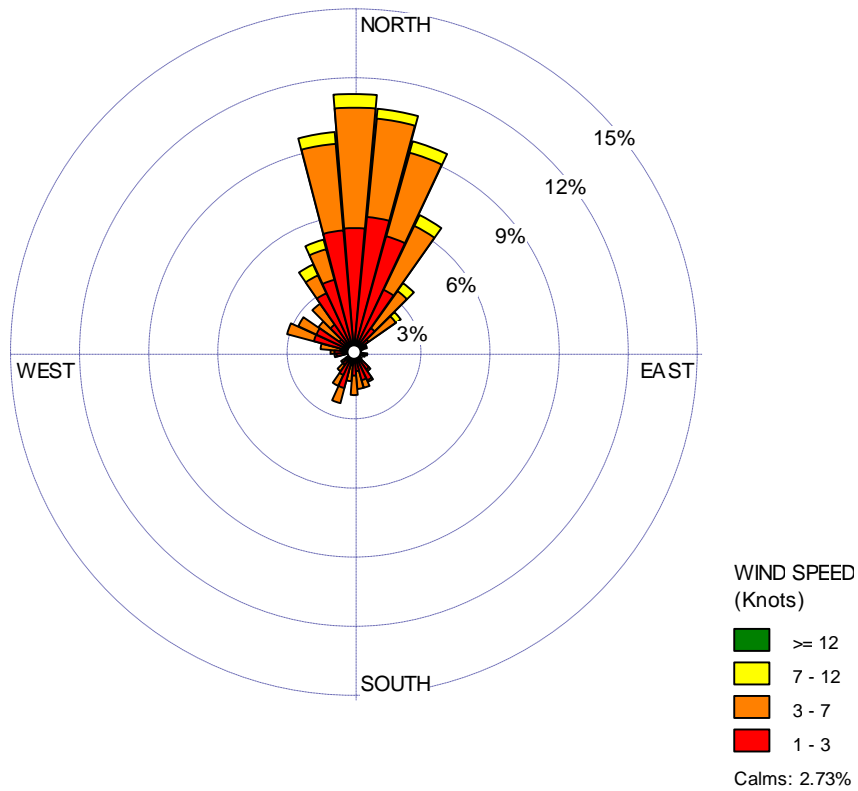
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
1-apr-22	B737-700	09:20	09:50	10	8	0	18
11-apr-22	A320	09:30	10:30	10	12	0	22
15-apr-22	B737-800	08:30	09:01	10	6	7	23
19-apr-22	A320	12:40	13:40	20	20	0	40
19-apr-22	B737-700	16:50	17:40	15		25	40
22-apr-22	B737-800	08:30	08:36	3	3	0	6
25-apr-22	A320	09:42	11:03	34	4	2	40
Sum antall minutter				102	53	34	189

Rusegropa ble rapportert benyttet 7 ganger i løpet av april. Total akkumulert brukstid var 189 minutter.

## 4 METEOROLOGI

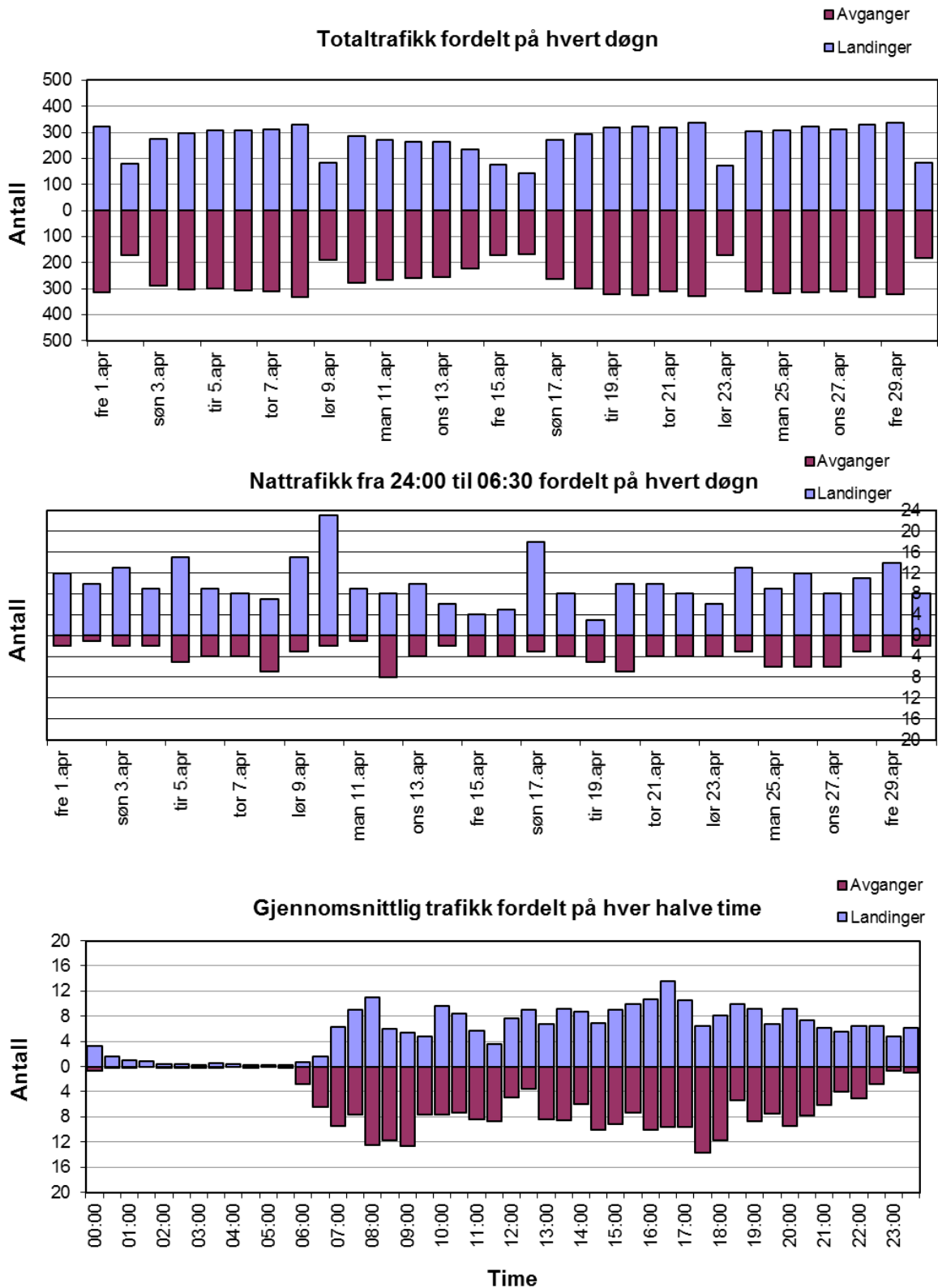
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



## 5 TRAFIKKSTATISTIKK

I april var det i gjennomsnitt 550 flybevegelser per døgn og 3,87 avganger og 10,03 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



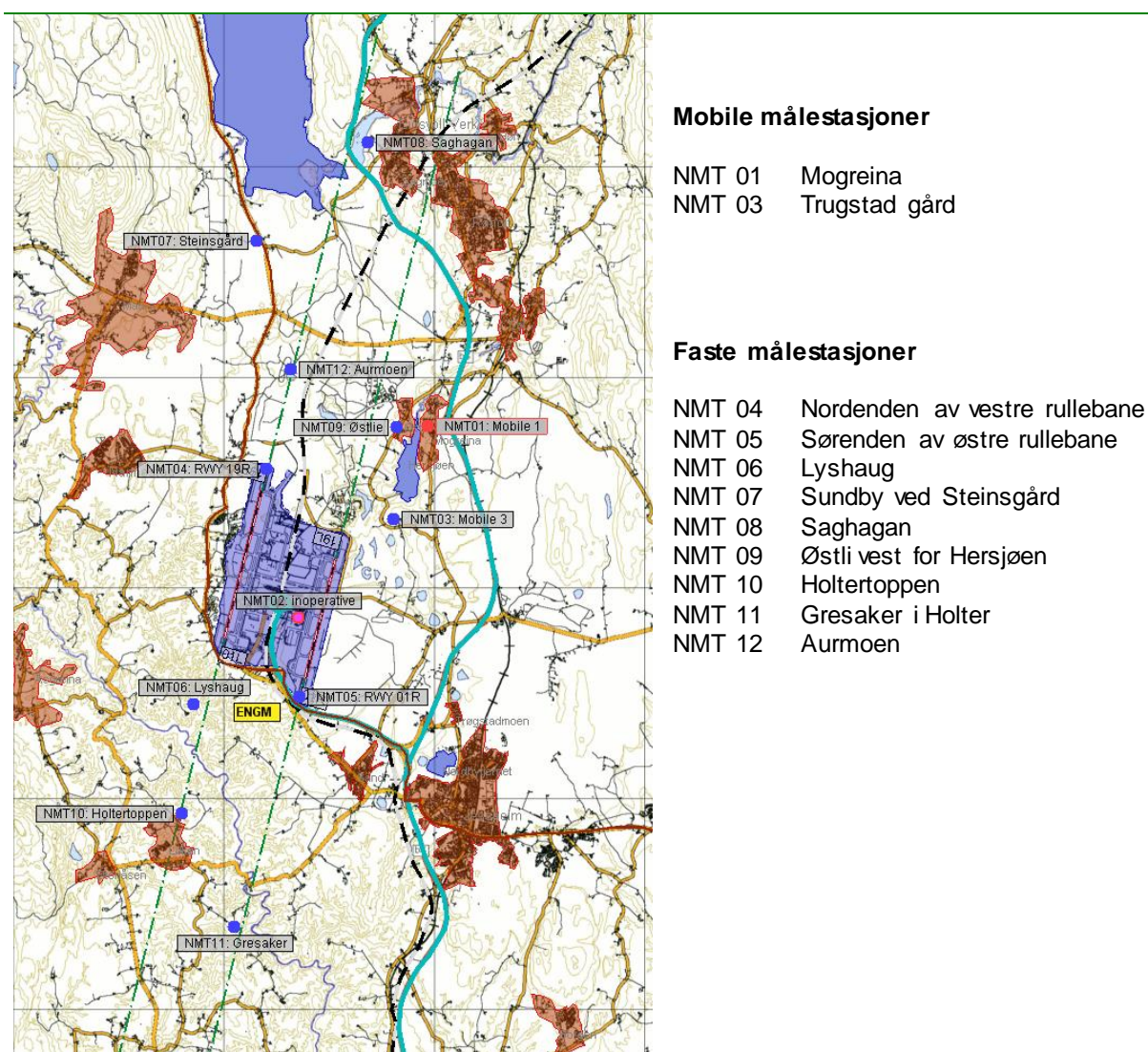
## 6 STØYMÅLINGER

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

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

### 6.1 PLASSERING

Figur 1. Plassering av støymålere i april.



## 6.2 MÅLERESULTATER

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

Resultater fra april:

apr.2022	T-1442		
Målestasjoner	L <sub>den</sub>	L <sub>natt</sub>	L <sub>5AS</sub>
NMT001 Mogreina	45,9	0,0	0,0
NMT003 Trugstad gård	48,6	35,3	59,8
NMT004 RWY19R	71,1	61,0	94,0
NMT005 RWY01R	71,9	62,7	95,5
NMT006 Lyshaug	58,6	47,3	75,2
NMT007 Steinsgård	53,6	44,0	71,0
NMT008 Saghagen	51,4	42,3	70,3
NMT009 Østli	47,0	0,0	0,0
NMT010 Holtertoppen	58,2	49,2	78,0
NMT011 Gresaker i Holter	57,2	48,0	74,2
NMT012 Aurmoen	62,9	53,6	82,4

Resultater fra siste tre måneder:

apr.2022	T-1442		
Målestasjoner	L <sub>den</sub>	L <sub>natt</sub>	L <sub>5AS</sub>
NMT001 Mogreina	45,9	0,0	0,0
NMT003 Trugstad gård	48,6	35,3	59,8
NMT004 RWY19R	71,1	61,0	94,0
NMT005 RWY01R	71,9	62,7	95,5
NMT006 Lyshaug	58,6	47,3	75,2
NMT007 Steinsgård	53,6	44,0	71,0
NMT008 Saghagen	51,4	42,3	70,3
NMT009 Østli	47,0	0,0	0,0
NMT010 Holtertoppen	58,2	49,2	78,0
NMT011 Gresaker i Holter	57,2	48,0	74,2
NMT012 Aurmoen	62,9	53,6	82,4

## 7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY

§ 10 i Forskrift om støyforebygging, Gardermoen, legger begrensninger på flytyper som tillates å trafikkere Oslo lufthavn på dag og på natt.

### 7.1 RAPPORTERING IHT. § 10 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN

Ifølge § 10 i forskriften (jfr. pkt. 2.2 i Vedlegg 2, nedenfor, fra AIP Norge) skal fly som ikke tilfredsstillers støykravet etter ICAO annex 16 kapittel III, bare fly i perioden 08:00 til 16:00. Oslo Lufthavn AS rapporterer nå for hele døgnet. Det var ingen avvik fra denne bestemmelsen i april måned.

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

Dato	Avgangstid	A/D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
lør 30. apr	01:21	D	0	ETH3640	0	B77L	97,9

For april er det totalt registrert:

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

## 8 BRUK AV RULLEBANER

### 8.1 RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER

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

april 2022		Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)	
Dato	Total	RWY 01L		RWY 19R		RWY 01R		RWY 19L		mot nord	mot sør
		Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	RWY 01	RWY 19
fre 1.apr	634	174	224	0	0	146	87	0	0	99,5	0,0
lør 2.apr	350	80	115	0	0	96	56	0	0	99,1	0,0
søn 3.apr	561	11	9	158	132	3	0	100	146	4,1	95,5
man 4.apr	597	49	188	79	4	163	19	2	88	70,2	29,0
tir 5.apr	607	131	222	1	0	173	73	0	1	98,7	0,3
ons 6.apr	616	74	104	96	85	68	37	67	75	45,9	52,4
tor 7.apr	623	156	222	0	0	153	87	0	0	99,2	0,0
fre 8.apr	663	148	225	0	0	181	104	0	0	99,2	0,0
lør 9.apr	373	89	117	0	0	93	69	0	0	98,7	0,0
søn 10.apr	565	149	193	0	0	131	83	0	0	98	0,0
man 11.apr	536	131	164	2	0	136	97	0	0	98,5	0,4
tir 12.apr	523	51	64	130	63	28	32	51	96	33,5	65,0
ons 13.apr	519	16	25	179	68	22	2	43	158	12,5	86,3
tor 14.apr	455	104	140	0	0	129	78	0	0	99,1	0,0
fre 15.apr	346	7	49	68	46	30	4	70	70	26,0	73,4
lør 16.apr	311	4	1	72	63	1	0	65	105	1,9	98,1
søn 17.apr	534	18	65	148	94	21	14	82	91	22,1	77,7
man 18.apr	592	2	0	188	111	9	0	92	188	1,9	97,8
tir 19.apr	639	59	94	114	89	65	33	80	100	39,3	59,9
ons 20.apr	646	147	233	0	1	171	84	0	0	98,3	0,2
tor 21.apr	630	146	217	0	0	169	89	0	0	98,6	0,0
fre 22.apr	665	165	222	0	0	161	105	0	0	98,2	0,0
lør 23.apr	343	80	101	1	1	91	68	0	0	99,1	0,6
søn 24.apr	614	147	215	0	0	154	94	0	0	99	0,0
man 25.apr	623	145	222	1	0	160	87	0	0	99	0,2
tir 26.apr	634	149	213	1	0	168	97	0	0	98,9	0,2
ons 27.apr	624	86	125	93	78	75	39	54	65	52,1	46,5
tor 28.apr	661	147	223	5	1	168	99	0	1	96,4	1,1
fre 29.apr	655	75	130	109	71	89	41	55	74	51,1	47,2
lør 30.apr	367	84	108	5	0	96	70	0	0	97,5	1,4
<b>Totalt</b>	<b>16 506</b>	<b>2 824</b>	<b>4 230</b>	<b>1 450</b>	<b>907</b>	<b>3 150</b>	<b>1 748</b>	<b>761</b>	<b>1 258</b>	<b>72,4 %</b>	<b>26,5 %</b>

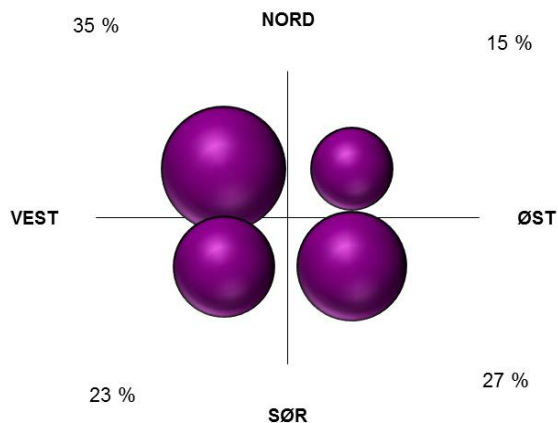
For april var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 72,4/26,5.

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

#### Til høyre:

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

Alle flybevegelser, apr 2022





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

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

April 2022 – østre rullebane 06:30 – 22:30

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	6371	2699	1731	751	1190	69,5	30,5
Night	45	31	0	0	14	68,9	31,1
Sum	6416	2730	1731	751	1204	69,5	30,5

April 2022 – vestre rullebane 06:30 – 22:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	7571	2196	3501	1125	749	75,2	24,8
Night	175	14	157	2	2	97,7	2,3
Sum	7746	2210	3658	1127	751	75,8	24,2

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	126	108	0	2	16	85,7	14,3
Night	254	249	0	0	5	98,0	2,0
Sum	380	357	0	2	21	93,9	6,1

April 2022 – vestre rullebane 22:30 – 24:00

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	81	3	24	54	0	33,3	66,7
Night	99	0	26	73	0	26,3	73,7
Sum	180	3	50	127	0	29,4	70,6

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	0	0	0	0	0		
Night	17	15	0	0	2	88,2	11,8
Sum	17	15	0	0	2	88,2	11,8

April 2022 – vestre rullebane 24:00 – 06:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	0	0	0	0	0		
Night	335	200	87	37	11	85,7	14,3
Sum	335	200	87	37	11	85,7	14,3

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
lør 2.apr	00:21	Natt	A	01R	KLM1151	E190	Jetfly
lør 2.apr	00:23	Natt	A	01R	NOZ1349	B738	Jetfly
tir 5.apr	00:01	Natt	A	01R	NOZ85T	B738	Jetfly
tir 5.apr	00:03	Natt	A	01R	NOZ5VA	B738	Jetfly
tir 5.apr	00:46	Natt	A	01R	NOZ1349	B738	Jetfly
tir 5.apr	00:58	Natt	A	01R	NOZ1719	A320	Jetfly
tir 5.apr	01:27	Natt	A	01R	NOZ1793	A320	Jetfly
tir 5.apr	01:46	Natt	A	01R	NOZ3PN	B738	Jetfly
søn 17.apr	05:53	Natt	A	01R	NOZ9035	B738	Jetfly
man 18.apr	03:19	Natt	D	19L	PGT7447	A20N	Jetfly
man 18.apr	22:31	Kveld	A	19L	DLH4LF	A20N	Jetfly
tor 21.apr	00:02	Natt	A	01R	SAS1474	A20N	Jetfly
tor 21.apr	01:10	Natt	A	01R	SAS46B	A20N	Jetfly
fre 22.apr	22:43	Kveld	A	01L	SAS4525	A20N	Jetfly
tor 28.apr	00:02	Natt	D	19L	SWN494	CRJ2	Jetfly

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

Det var 13 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 00:00 -06:30.

Av disse 15 skjedde 15 mulige avvik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

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

Disse inntraff kvelden før / natten til:

tir 5. april

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 april måned.

April 2022 – østre rullebane 06:30 – 22:30

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	101	45	17	8	31	61,4	38,6
Night	0	0	0	0	0		
Sum	101	45	17	8	31	61,4	38,6

April 2022 – vestre rullebane 06:30 – 22:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	1020	379	369	147	125	73,3	26,7
Night	20	2	17	0	1	95,0	5,0
Sum	1040	381	386	147	126	73,8	26,3

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

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

April 2022 – vestre rullebane 22:30 – 24:00

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	67	17	27	9	14	65,7	34,3
Night	16	0	9	3	4	56,3	43,8
Sum	83	17	36	12	18	63,9	36,1

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	0	0	0	0	0		
Night	3	3	0	0	0	100,0	0,0
Sum	3	3	0	0	0	100,0	0,0

April 2022 – vestre rullebane 24:00 – 06:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	0	0	0	0	0		
Night	27	13	13	0	1	96,3	3,7
Sum	27	13	13	0	1	96,3	3,7

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
ons 13.apr	02:33	Natt	A	01R	SWN8007	ATP	Propellfly
ons 13.apr	22:37	Kveld	A	01R	FIN18N	AT75	Propellfly
tor 14.apr	22:58	Kveld	A	01R	WIF9XH	DH8B	Propellfly
tor 21.apr	03:16	Natt	A	01R	SWN8007	ATP	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 1 flygninger som avvek fra hovedregelen om banebruk for propellfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til: tir 5.

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

## 9 TRASÉBRUK

### 9.1 REGLER FOR LANDINGER

Forskrift om støyforebygging, Gardermoen, (§ 9 og Vedlegg 2, pkt 1.2) fastsetter følgende bestemmelser for jetfly som lander ved Oslo lufthavn:

- For etablering på ILS glidebane gjelder en minstehøyde på 4000 ft AMSL. Dette innebærer etablering på ILS glidebanen i en avstand av ca 19 km fra rullebanetreskel.
- Sør for N 59 55 00 og nord for N 60 30 00 og skal det ikke flys lavere enn 5000 ft AMSL

Awik fra disse bestemmelsene er angitt under pkt 9.3.2 i denne rapporten.

### 9.2 REGLER FOR AVGANGER

Forskriftens § 8 og vedlegg 1A i forskriften – gjengitt bakerst i denne rapporten – sier at alle luftfartøyer som flyr iht. instrumentflygereglene skal følge utflygingsprosedyrene som beskrevet i AIP Norge Del AD/Gardermoen. Jetfly og propellfly med MTOW over 5700 kg og fire propeller eller mer, skal føres innenfor toleransekorridorene angitt i vedlegg 1B helt til endevinduet for den aktuelle toleransekorridoren. Propellfly med MTOW over 5700 kg og færre enn fire propeller kan flys ut av toleransekorridorene når luftfartøyet har nådd en høyde på 1700 ft AMSL eller mer.

<b>Luftfartøy</b>	<b>Toleransekorridoren kan bare forlates</b>
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 <sup>1</sup>

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

---

<sup>1</sup> 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.

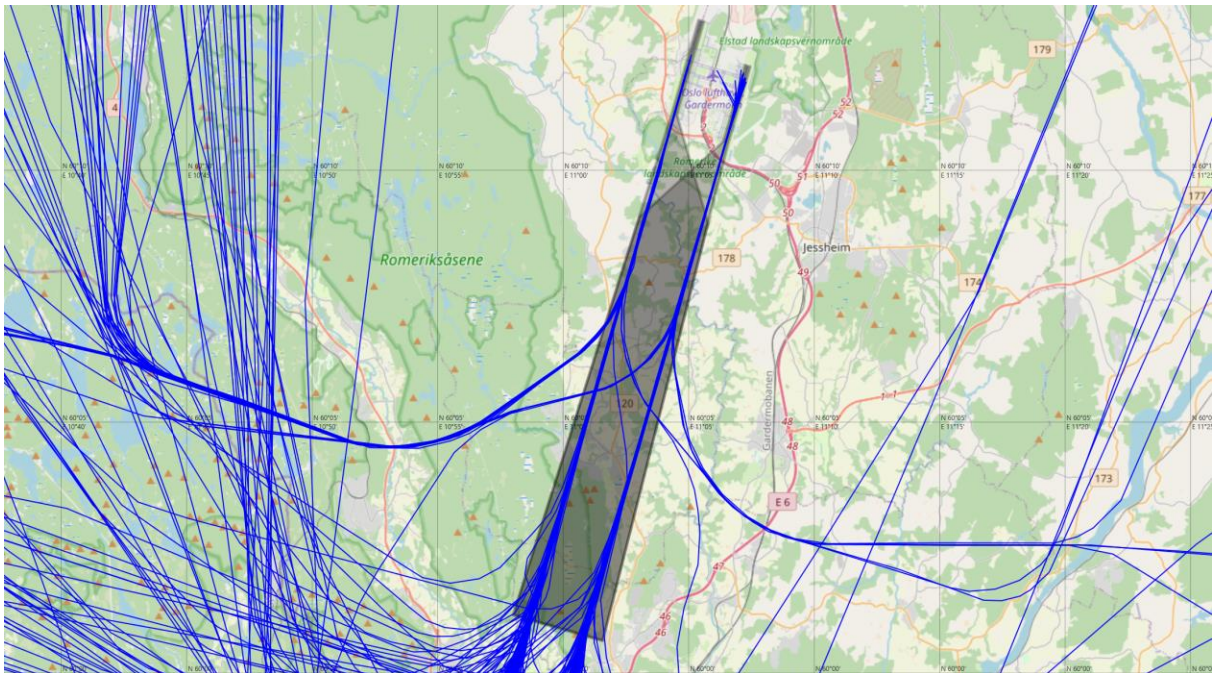
**9.3 LANDINGER OG AVGANGER**

<b>FORORD</b> .....	<b>2</b>
<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>2</b>
<b>INNHOLDSFORTEGNELSE</b> .....	<b>3</b>
9.3.1 <i>Landinger</i> .....	20
Landinger fra sør med jetfly, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen .....	20
Landinger fra sør med andre flytyper, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen.....	21
Landinger fra nord med jetfly, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen .....	22
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen .....	23
9.3.2 <i>Landinger, rapportering iht § 9, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen</i> .....	24
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen.....	24
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen.....	25
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00 .....	26
Jetflylandinger fra nord med lav høyde nord for N 60 30 00.....	27
9.3.3 <i>Avganger, rapportering iht § 8, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen</i> .....	28
Overholdelse av toleransekorridorer, jetfly.....	28
Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly .....	28
9.3.4 <i>Kurvede landinger, traséutskrifter</i> .....	29
9.3.5 <i>Avganger, traséutskrifter</i> .....	37
Air Baltic .....	37
Air France .....	38
Austrian .....	39
British Airways .....	40
Brussels Airlines.....	41
Emirates.....	42
Danish Air Transport .....	43
Euro wings .....	44
European Air Transport, EAT .....	45
Finnair .....	46
Flyr .....	47
Iberia .....	48
Icelandair.....	49
KLM .....	50
Korean Air .....	51
LOT .....	52
Lufthansa.....	53
Luxair .....	54
Norwegian (Boeing 737-800), innland .....	55
Norwegian (Boeing 737-800), utland .....	56

Pegasus .....	57
Qatar Airways .....	58
Ryanair .....	59
SAS (Airbus).....	60
SAS (Airbus Neo) .....	61
SAS (Canadian Regional Jet) .....	62
SAS (Airbus A330, A359) .....	63
SAS (Boeing) .....	64
Swiss .....	65
TAP Portugal.....	66
Thomas Cook Airlines Scandinavia.....	67
Turkish Airlines .....	68
United Parcel Service .....	69
West Air Sweden.....	70
Widerøe .....	71
Wizz Air .....	72
<b>VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER.....</b>	<b>73</b>
<b>VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS .....</b>	<b>95</b>
<b>FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG.....</b>	<b>99</b>

## 9.3.1 Landinger

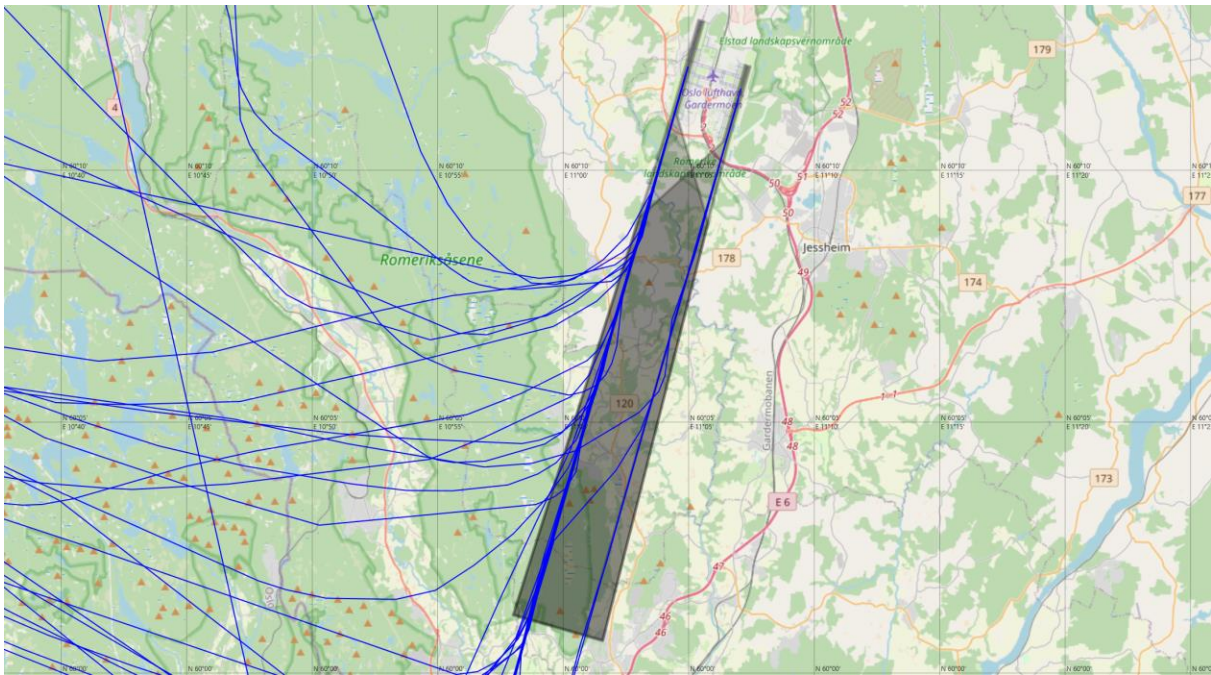
Landinger fra sør med jettfly, eksempel dag med nordlig trafikkretning hele dagen



Figur 2. Fredag 01.04.2022 – landinger med jettfly, 288 stk

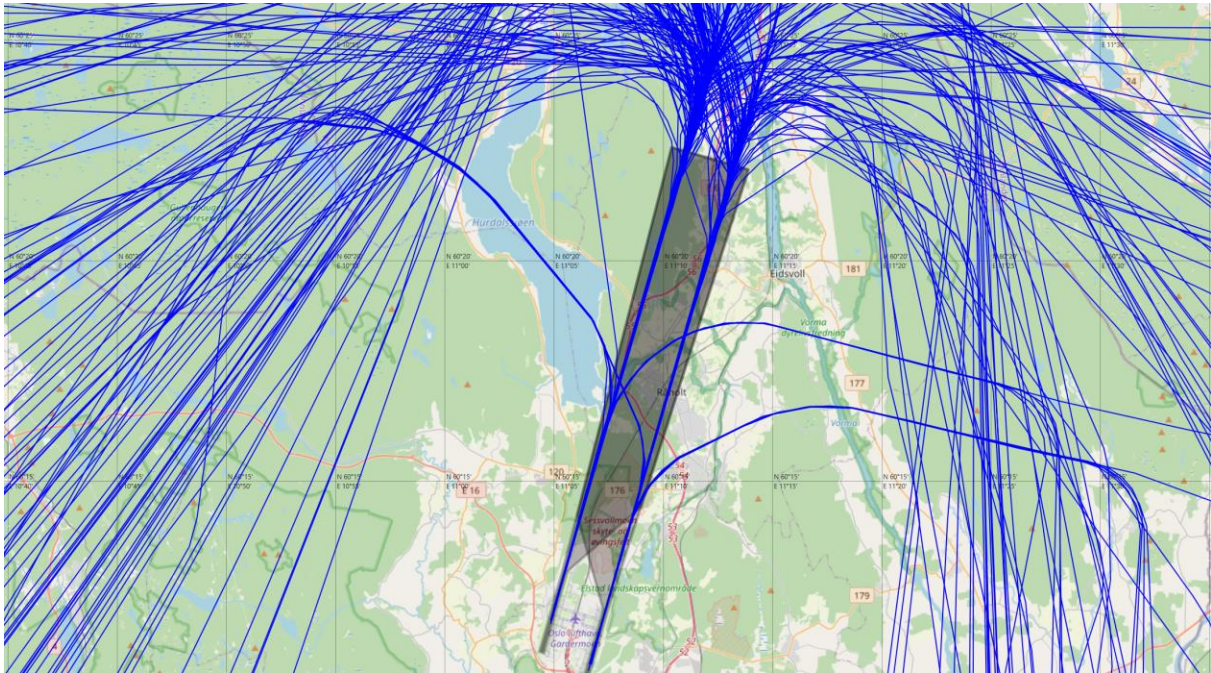


Landinger fra sør med andre flytyper, eksempel dag med nordlig trafikkretning hele dagen



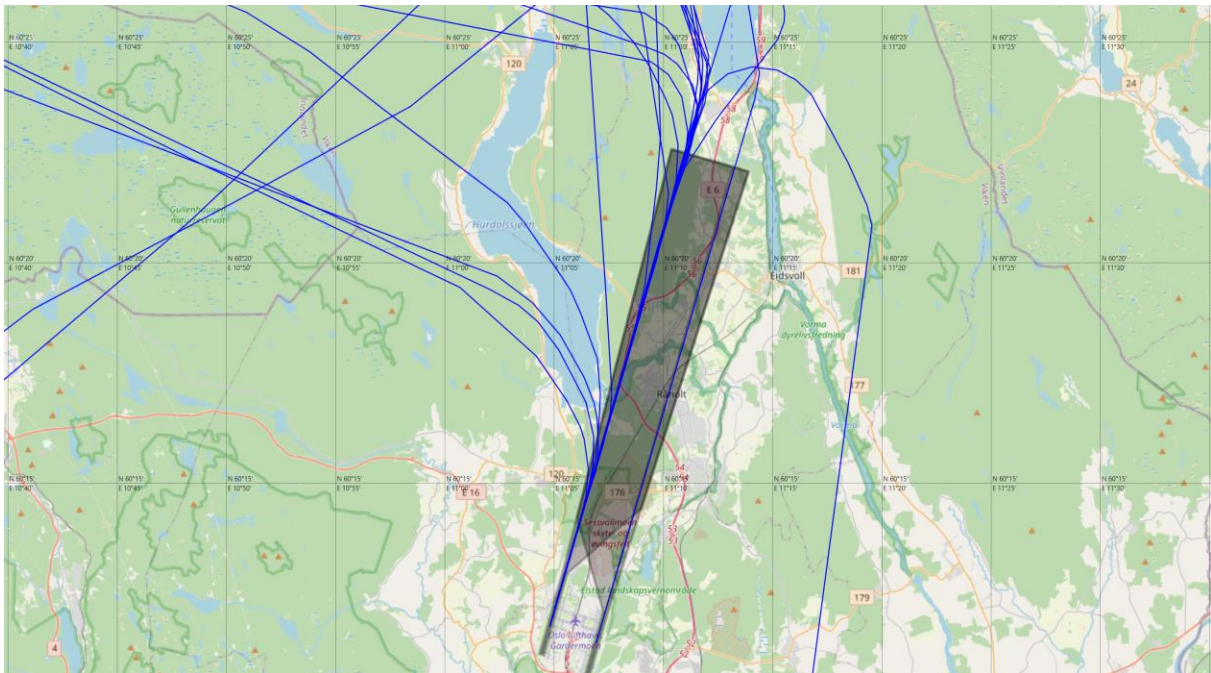
Figur 3. Fredag 01.04.2022 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 30 stk

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



Figur 4. Mandag 18.04.2022 – landinger jettfly, 260 stk

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

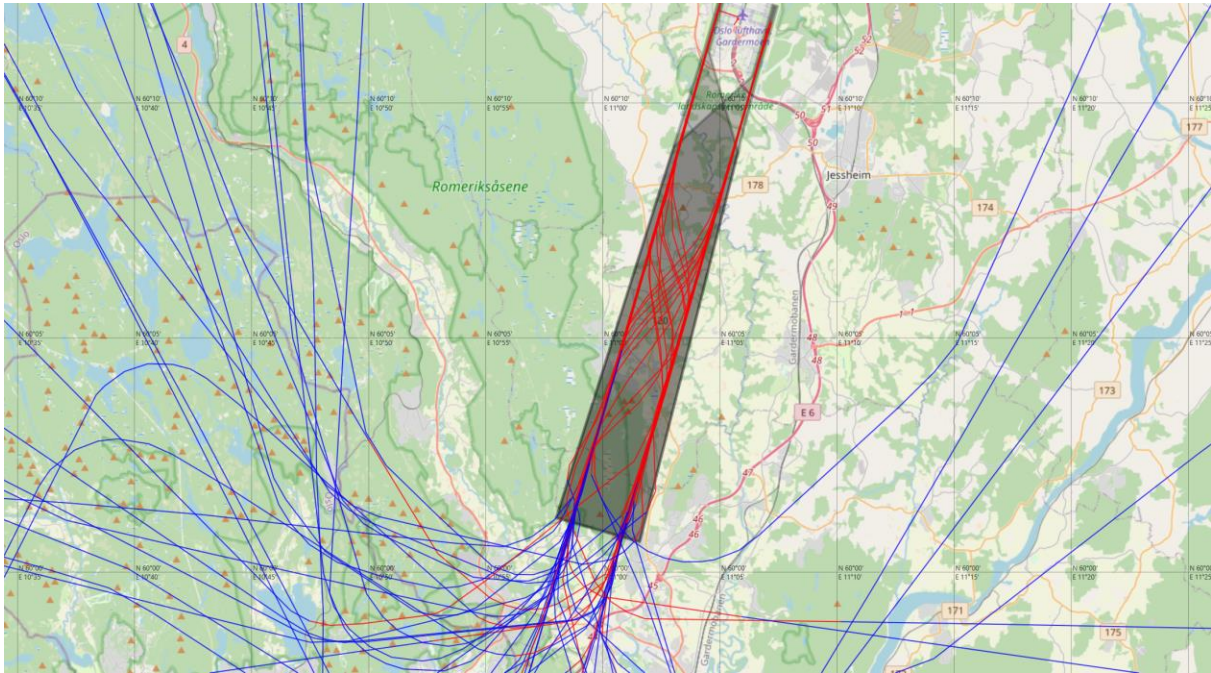


Figur 5. Mandag 18.04.2022 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 22 stk



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

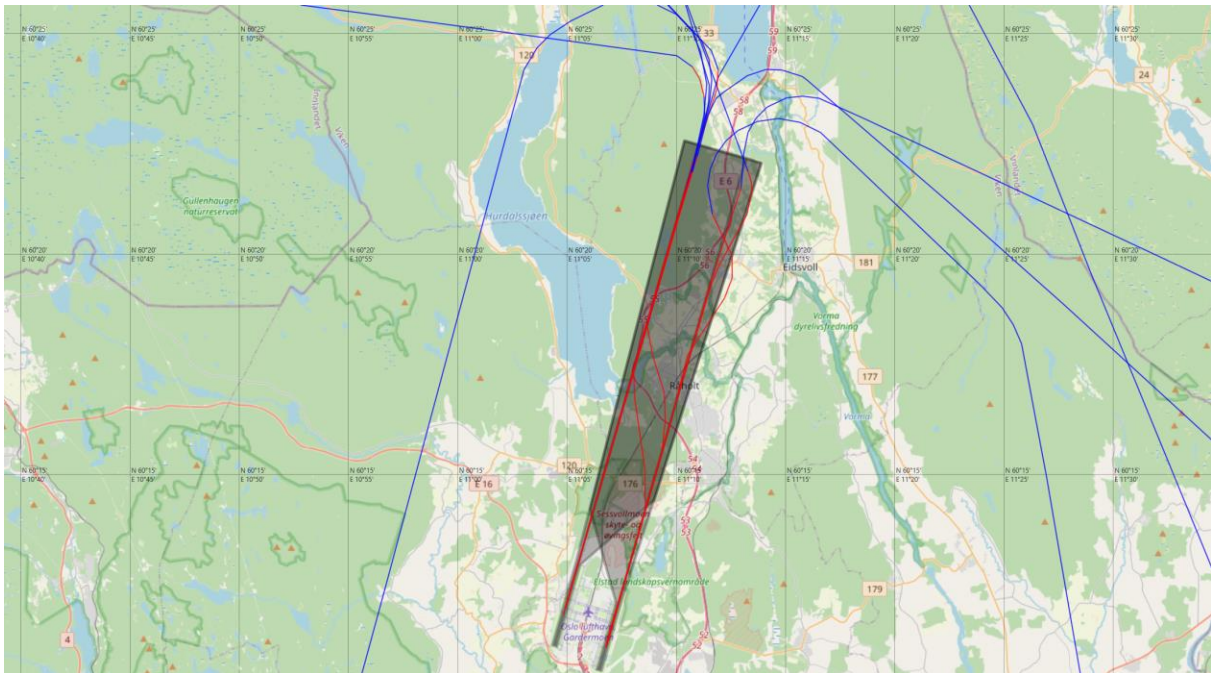
### Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 6. 46 flygninger.

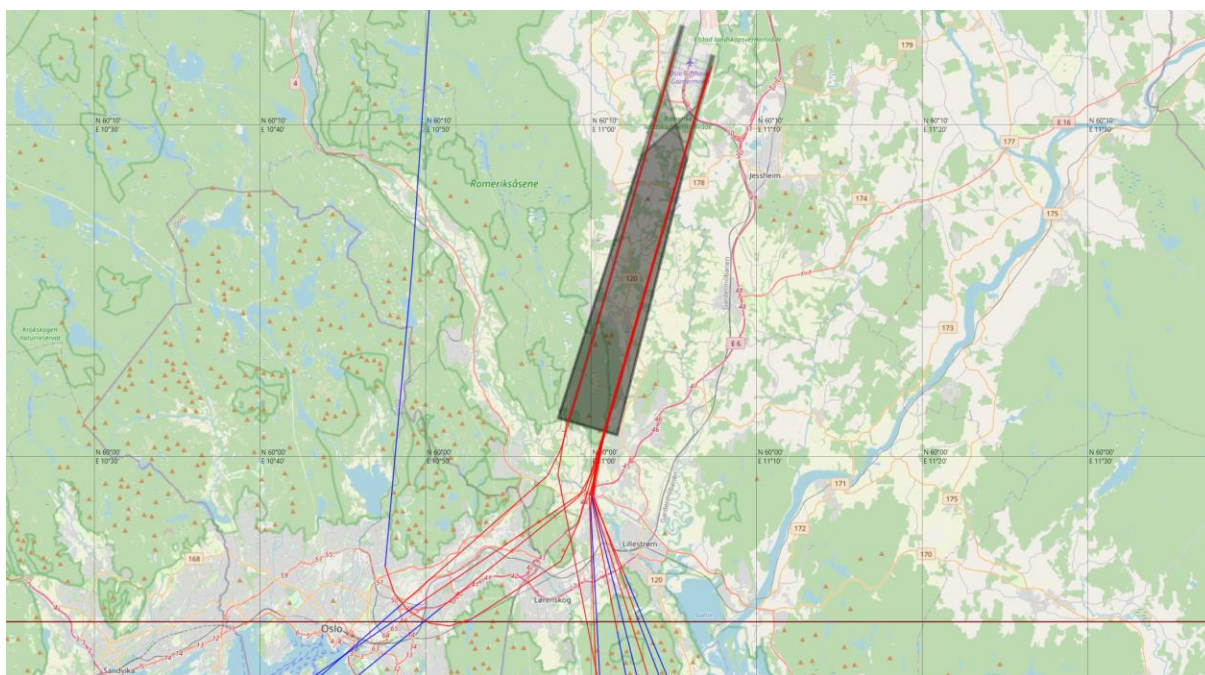
Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

## Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 10 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet



Figur 8. 12 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 5000 fot over havet

**INGEN**

Figur 9. 0 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		3705	0	14	47	99,6 %	0,4 %
01R	mot nord fra østre bane		1664	0	18	29	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	0	0	0	13	0,0 %	0,0 %
19L-syd	mot sør fra østre bane	sør	109	0	5	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	406	0	4	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		740	0	4	13	99,5 %	0,5 %
<b>Totalt</b>			<b>6624</b>	<b>0</b>	<b>45</b>	<b>102</b>	<b>99,3 %</b>	<b>0,7 %</b>

#### 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		450	0	5	9	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	13	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	7	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		143	0	1	4	0,0 %	0,0 %
<b>Totalt</b>			<b>645</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,9 %</b>

#### Spesielle forhold gjeldende måned:

I april har støymålerene 3, 4, 5, 6, 10 og 11 vært inne til kalibrering. Med unntak av støymåler 4 og 5 er alle tilbake i drift ved utgangen av måneden.

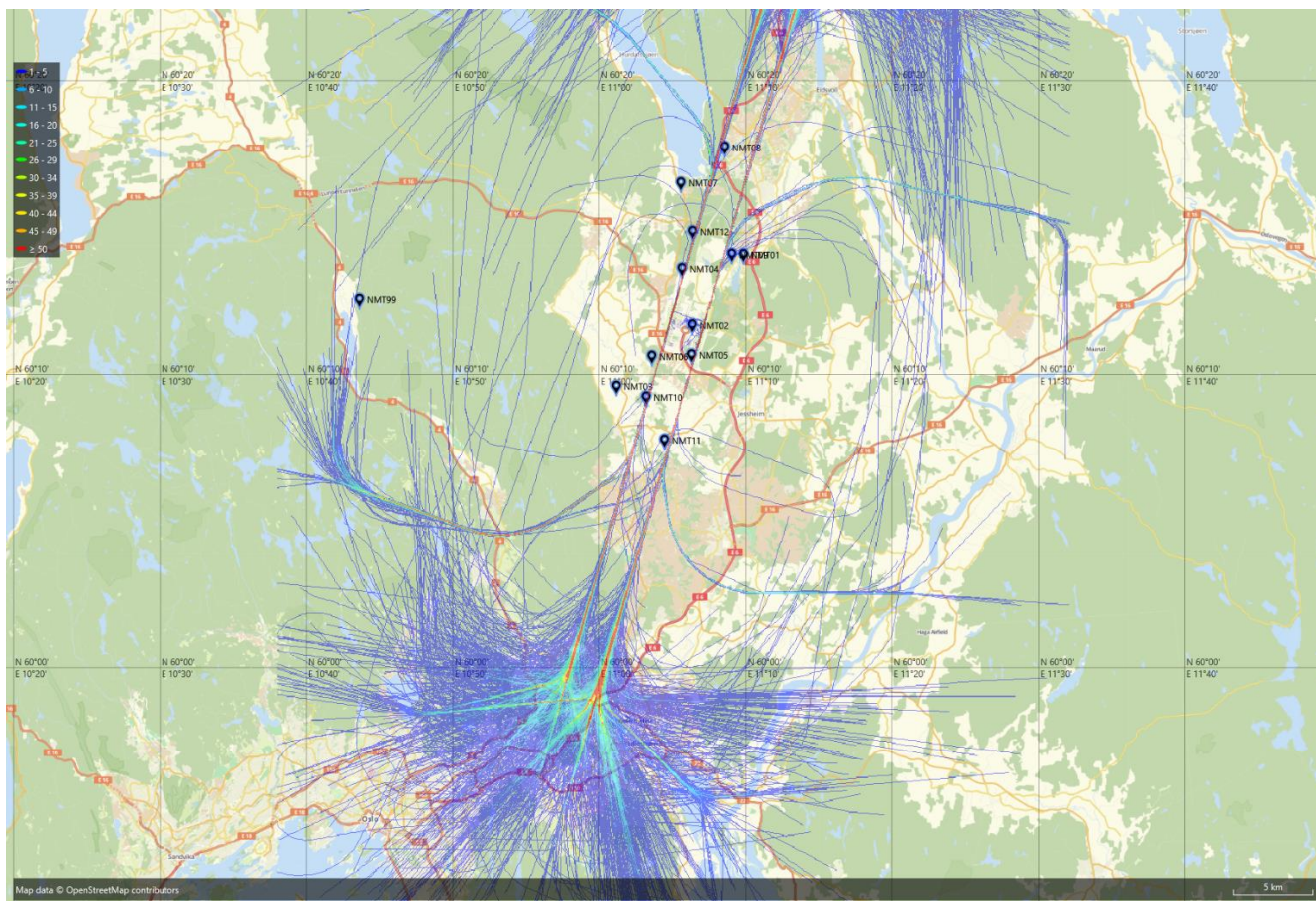
I utskriftene nedenfor angis traséføringer for jetfly og propellfly med to forskjellige farger.



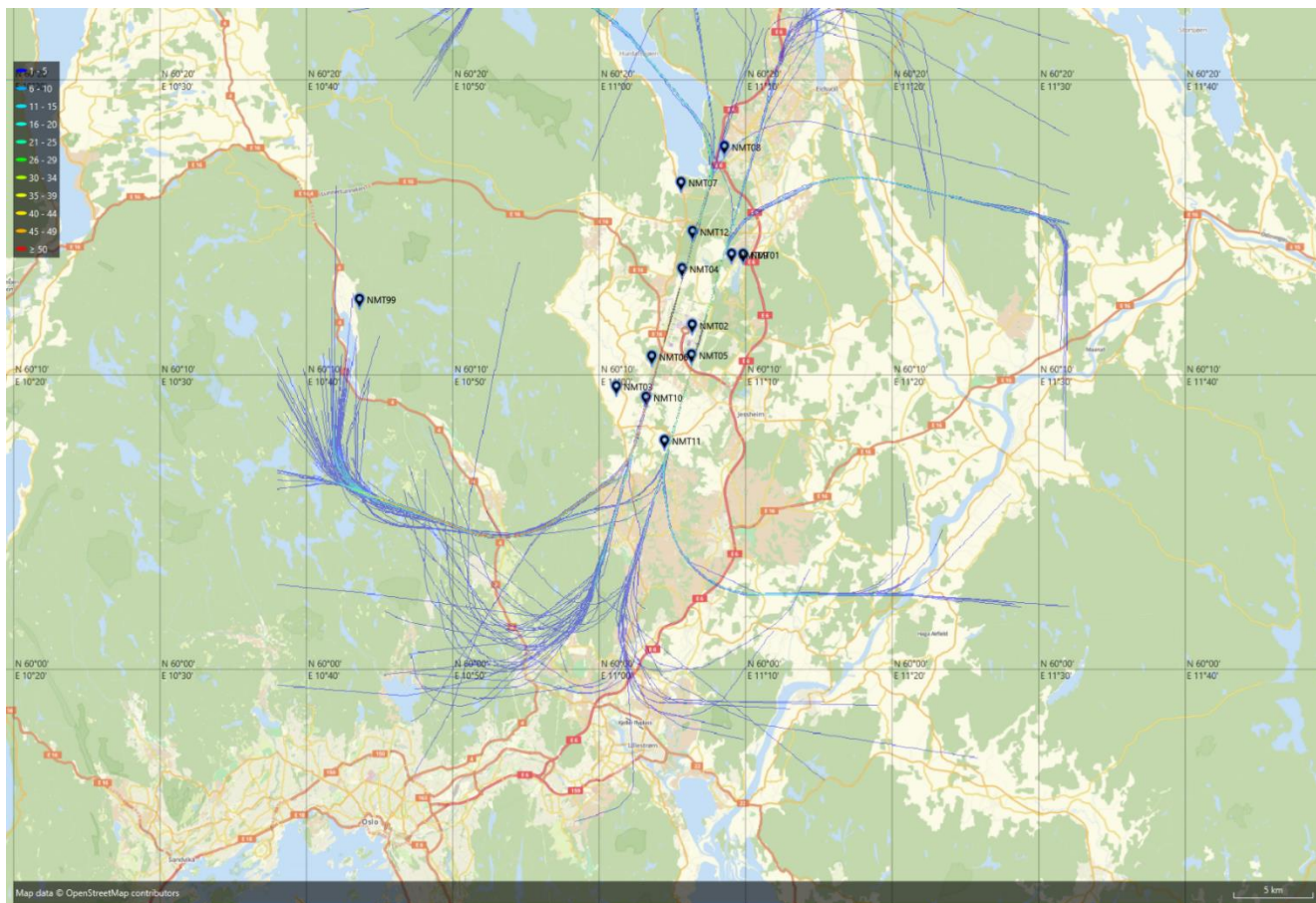
### 9.3.4 Kurvede landinger, traséutskrifter

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.



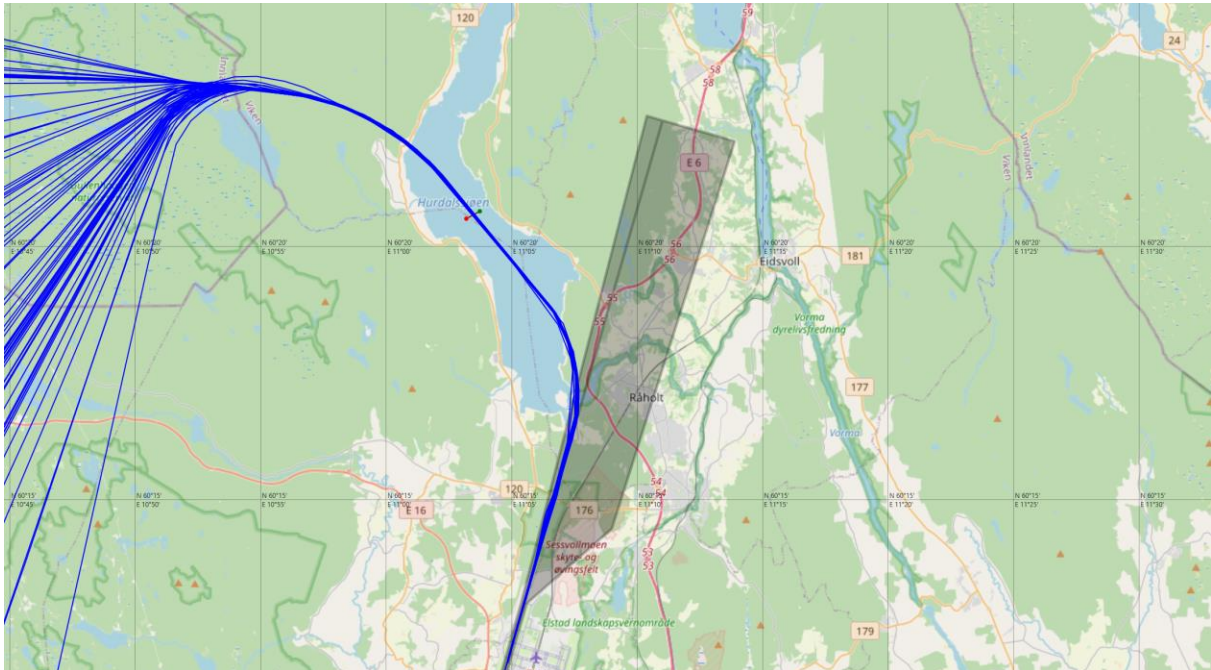
Figur 10 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer



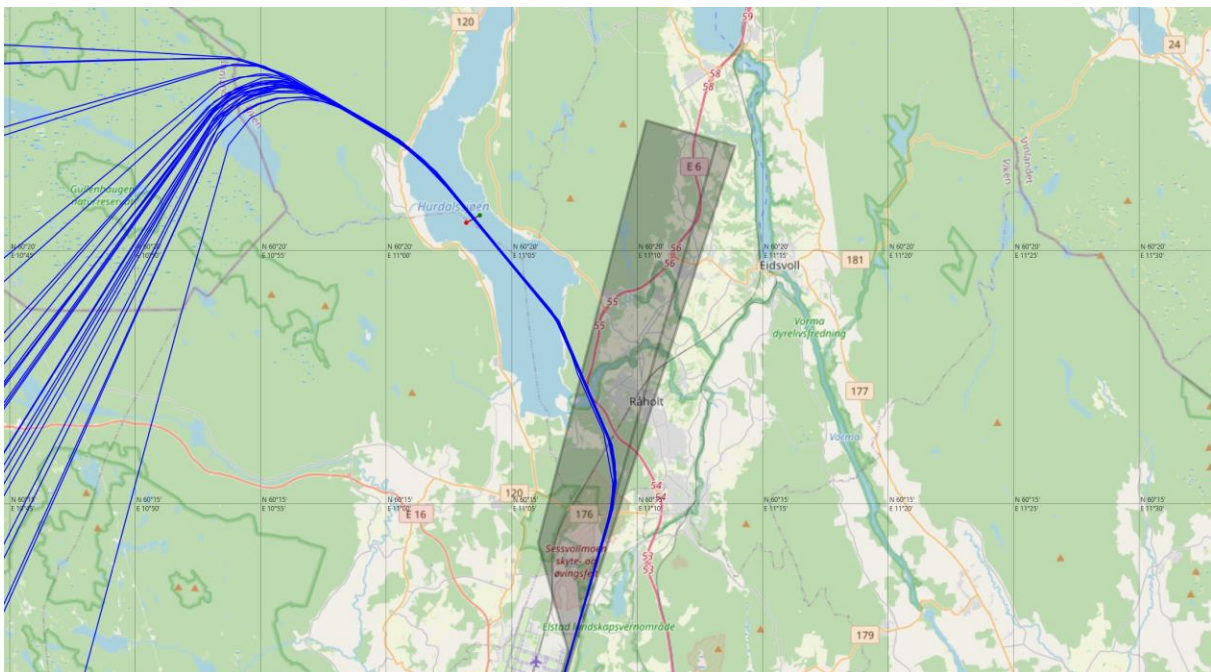
Figur 11 - Ankomster med kurvede prosedyrer



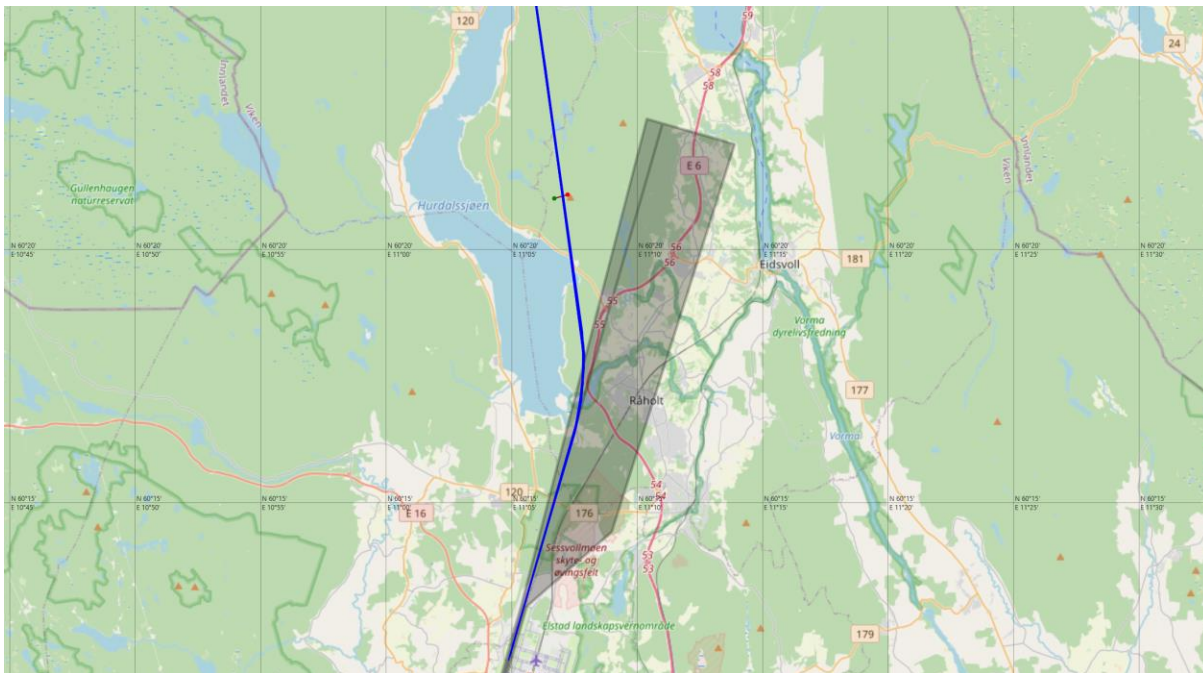
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i april totalt 774 kurvede landinger.



Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 74 flygninger



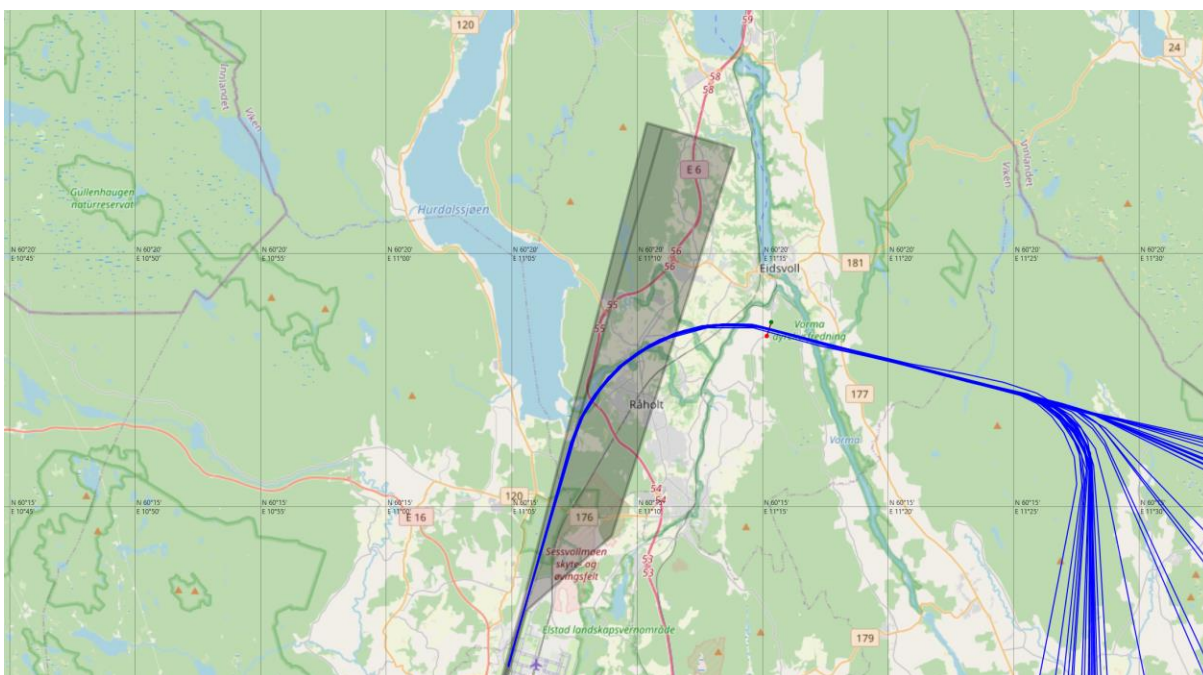
Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 27 flygning



Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 14 flygninger

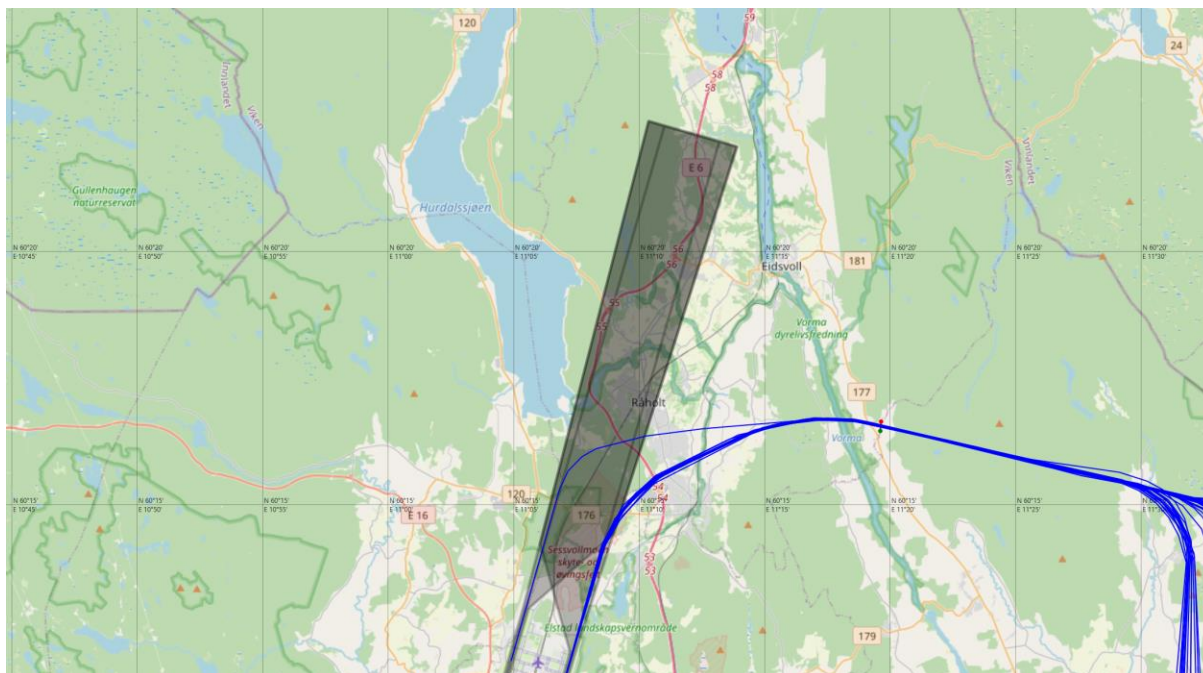
INGEN

Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 0 flygninger

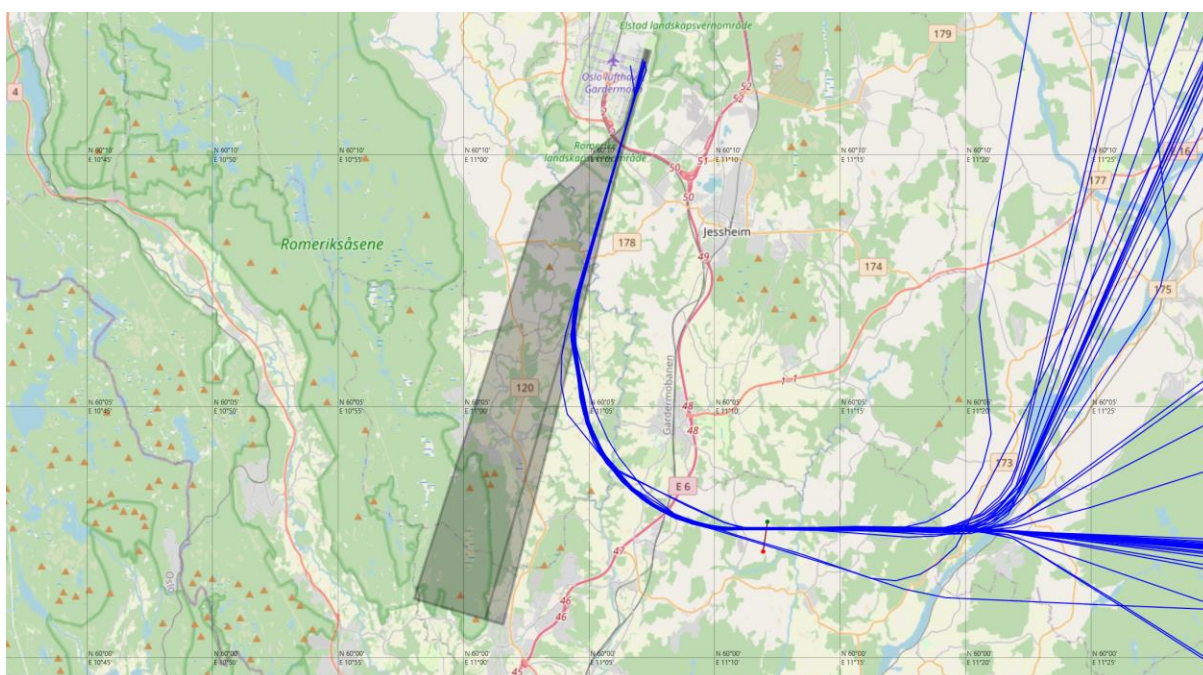


Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 37 flygninger



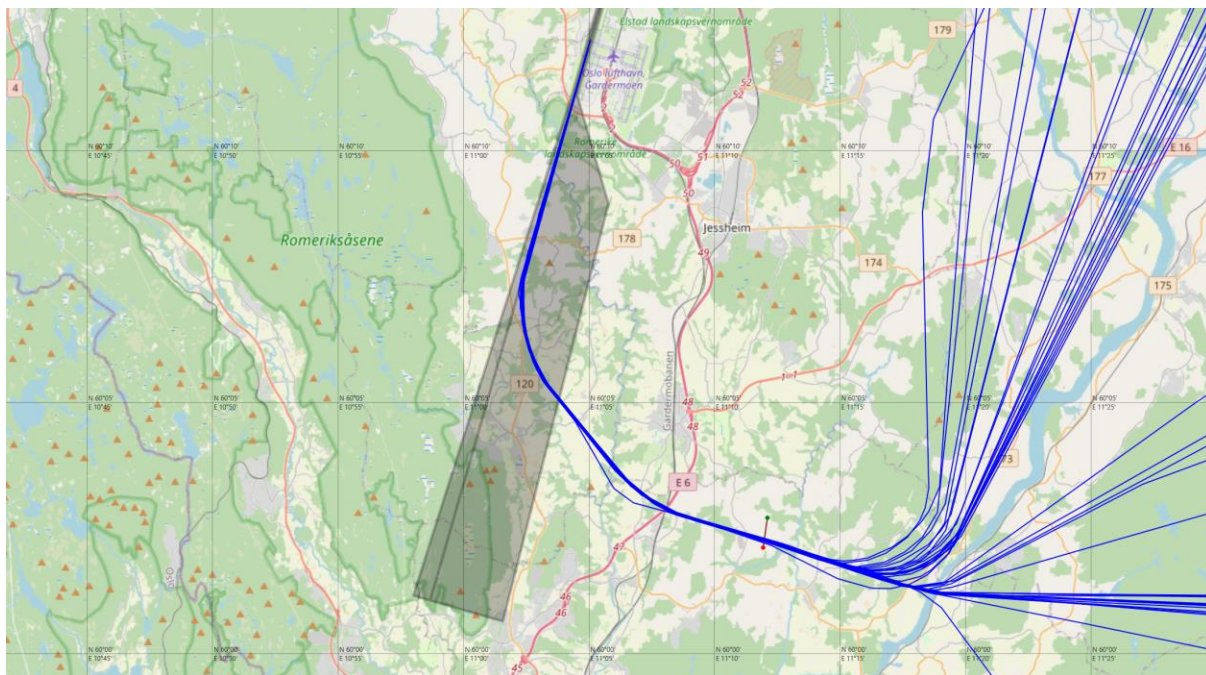


Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 35 flygninger



Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 58 flygninger



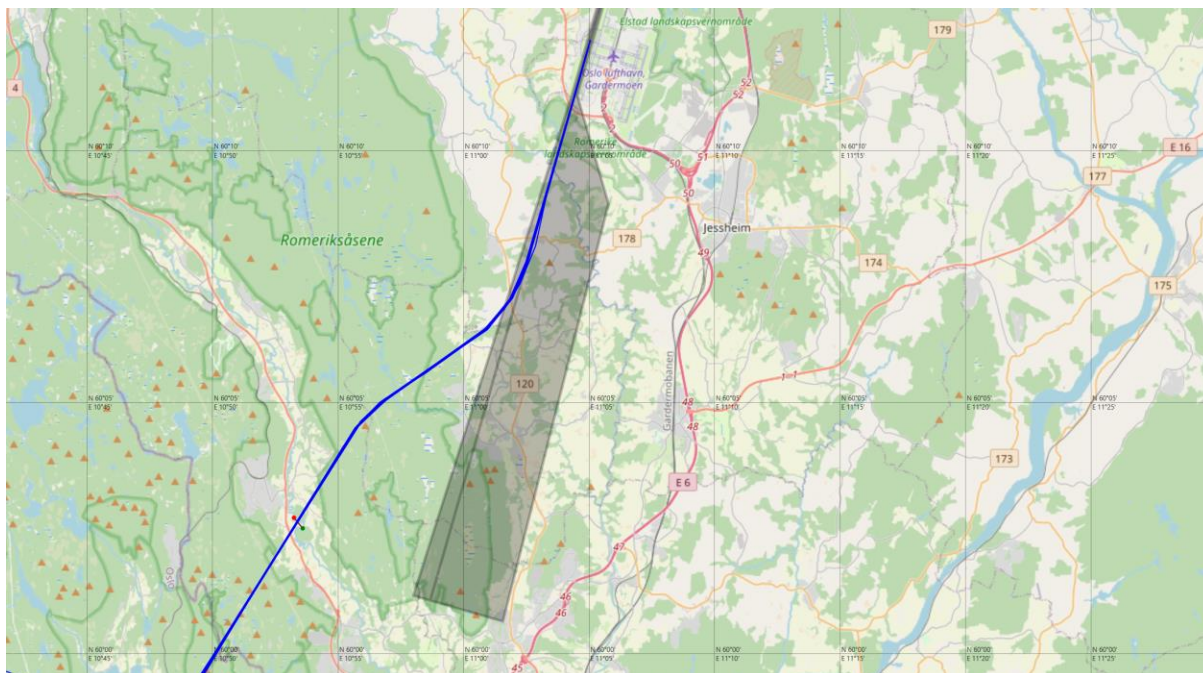


Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 39 flygninger

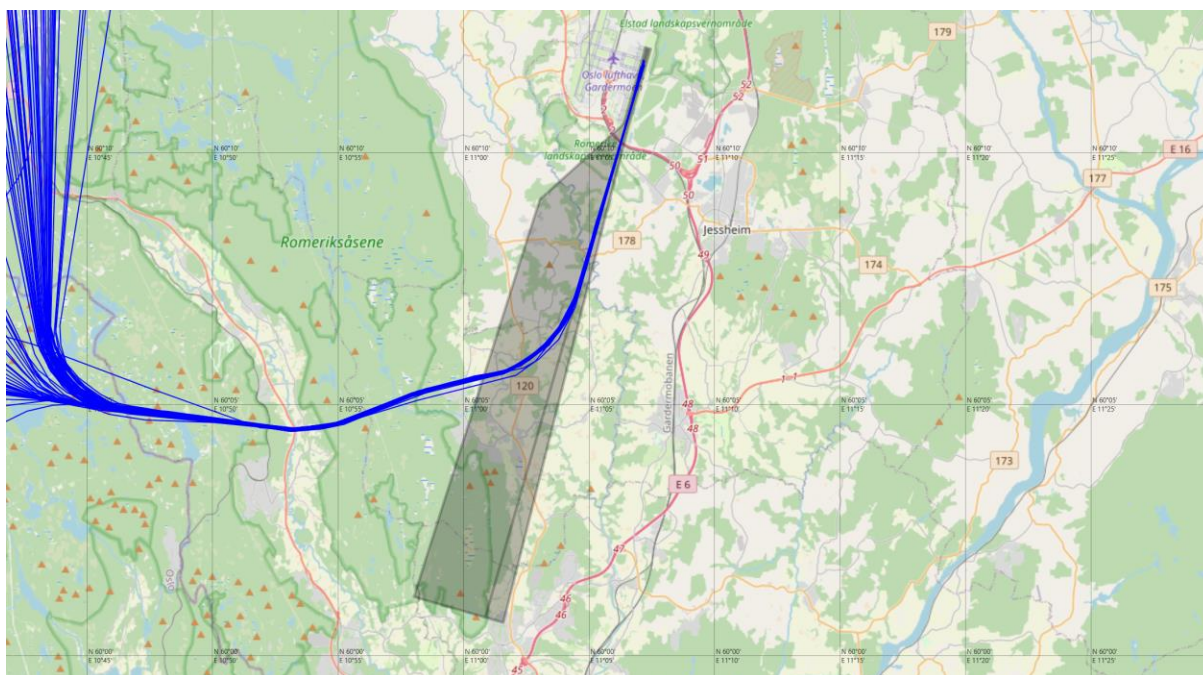


Figur 20. Kurvede landinger SIFOZ – 10 flygninger



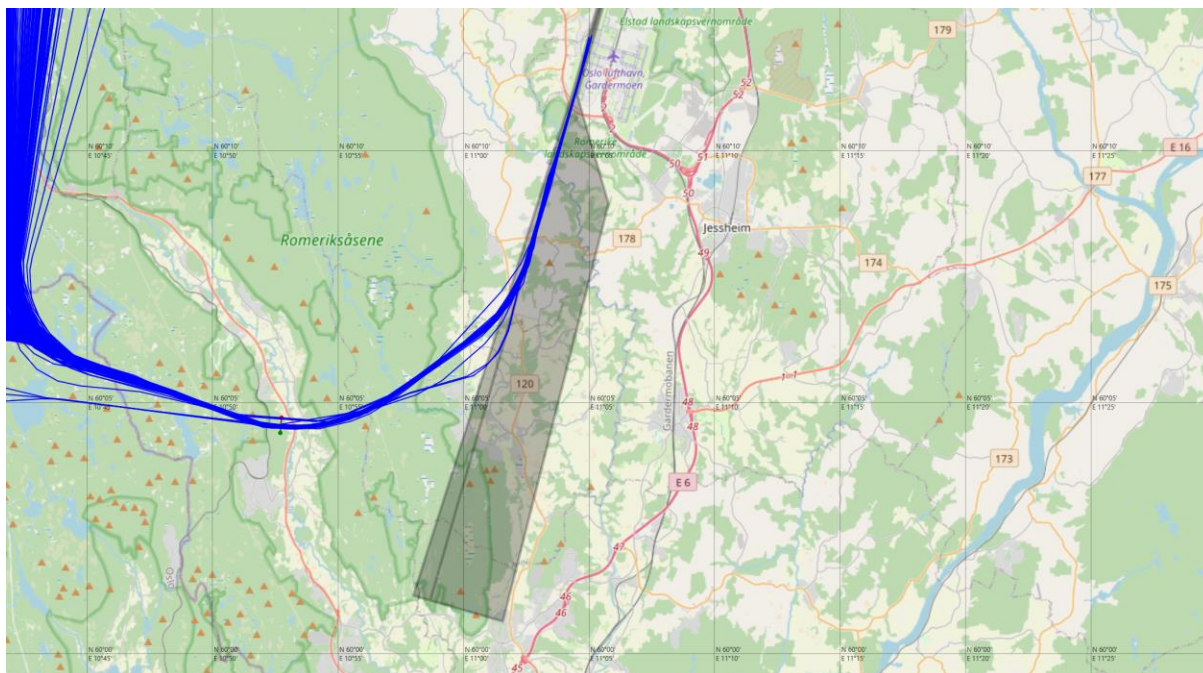


Figur 21. Kurvede landinger ERULO – 21 flygninger

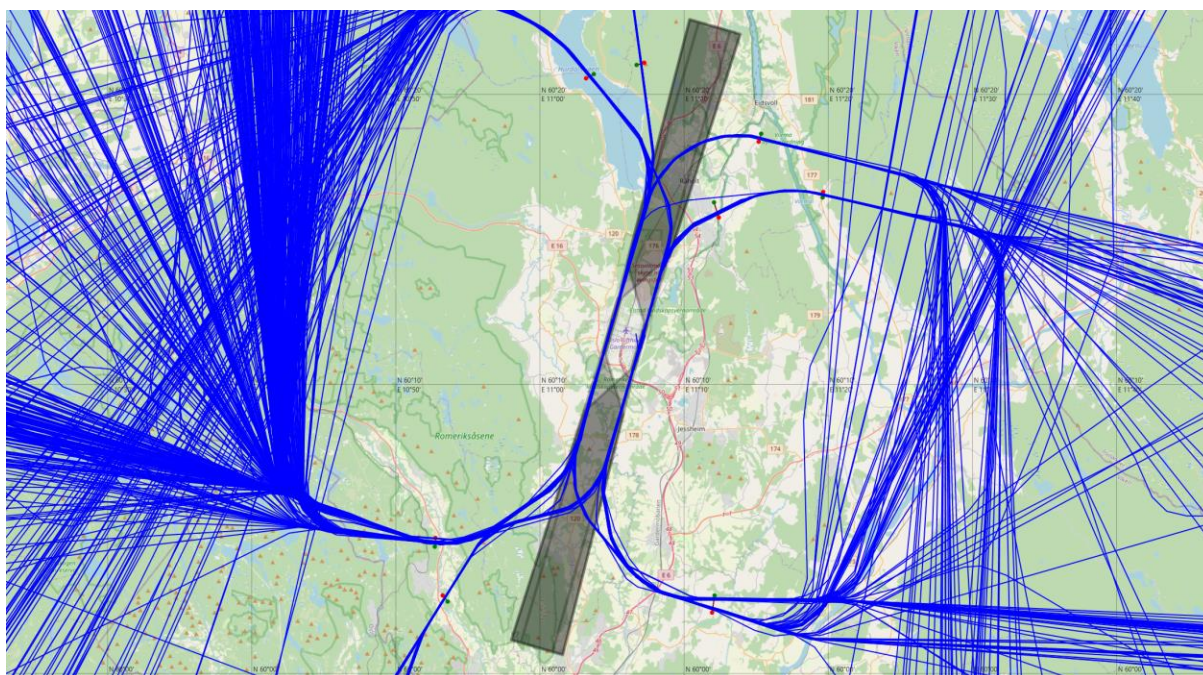


Figur 22. Kurvede landinger RUWOL – 88 flygninger





Figur 23. Kurvede landinger ELVUN – 371 flygninger



Figur 24. Kurvede landinger totalt – 774 flygninger

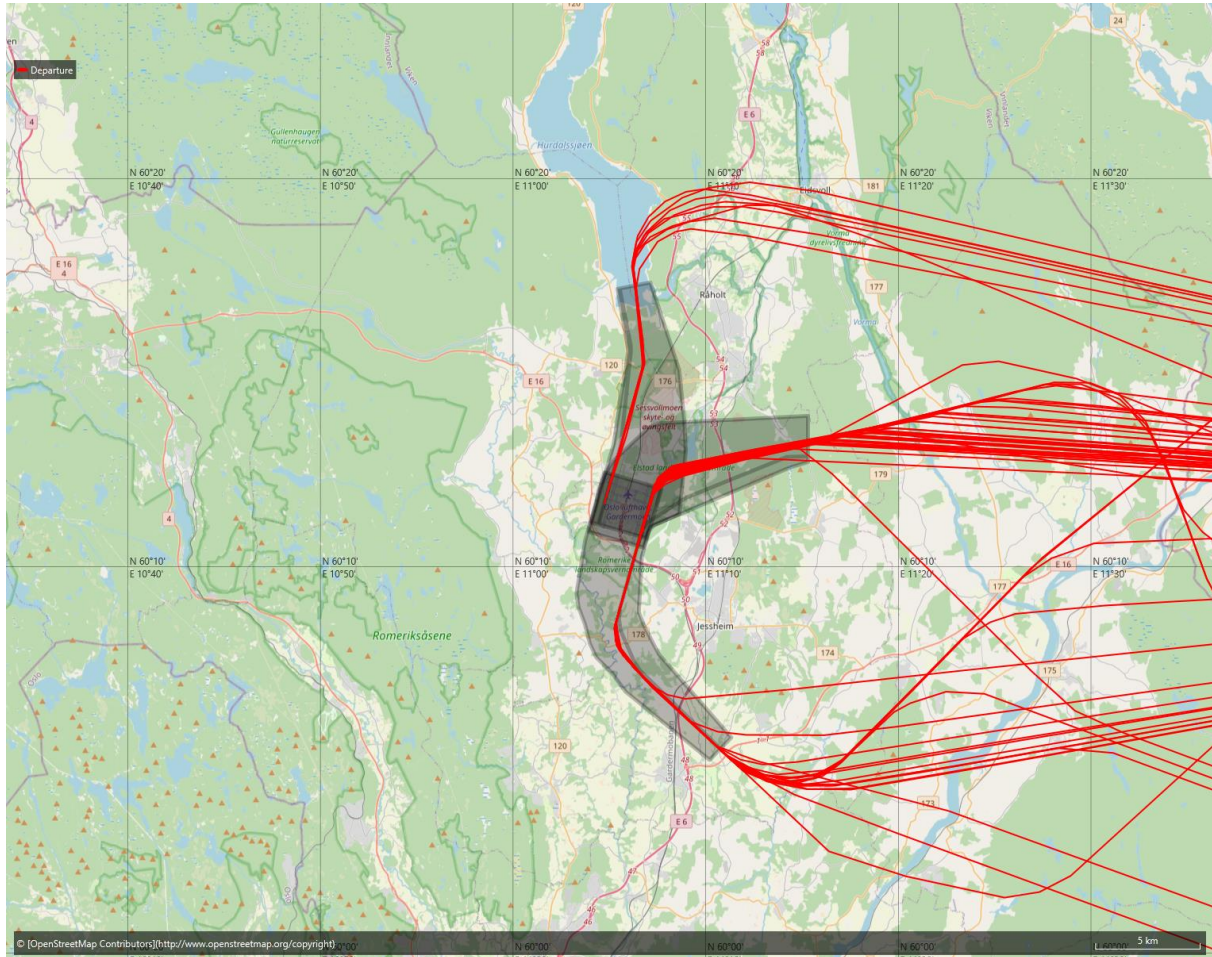


## 9.3.5 Avganger, traséutskrifter

Følgende traséutskrifter viser avgangene til de dominerende flyselskapene på Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. For SAS og Norwegian, som er de største aktørene på Oslo Lufthavn, vises traséutskriftene pr. flytype.

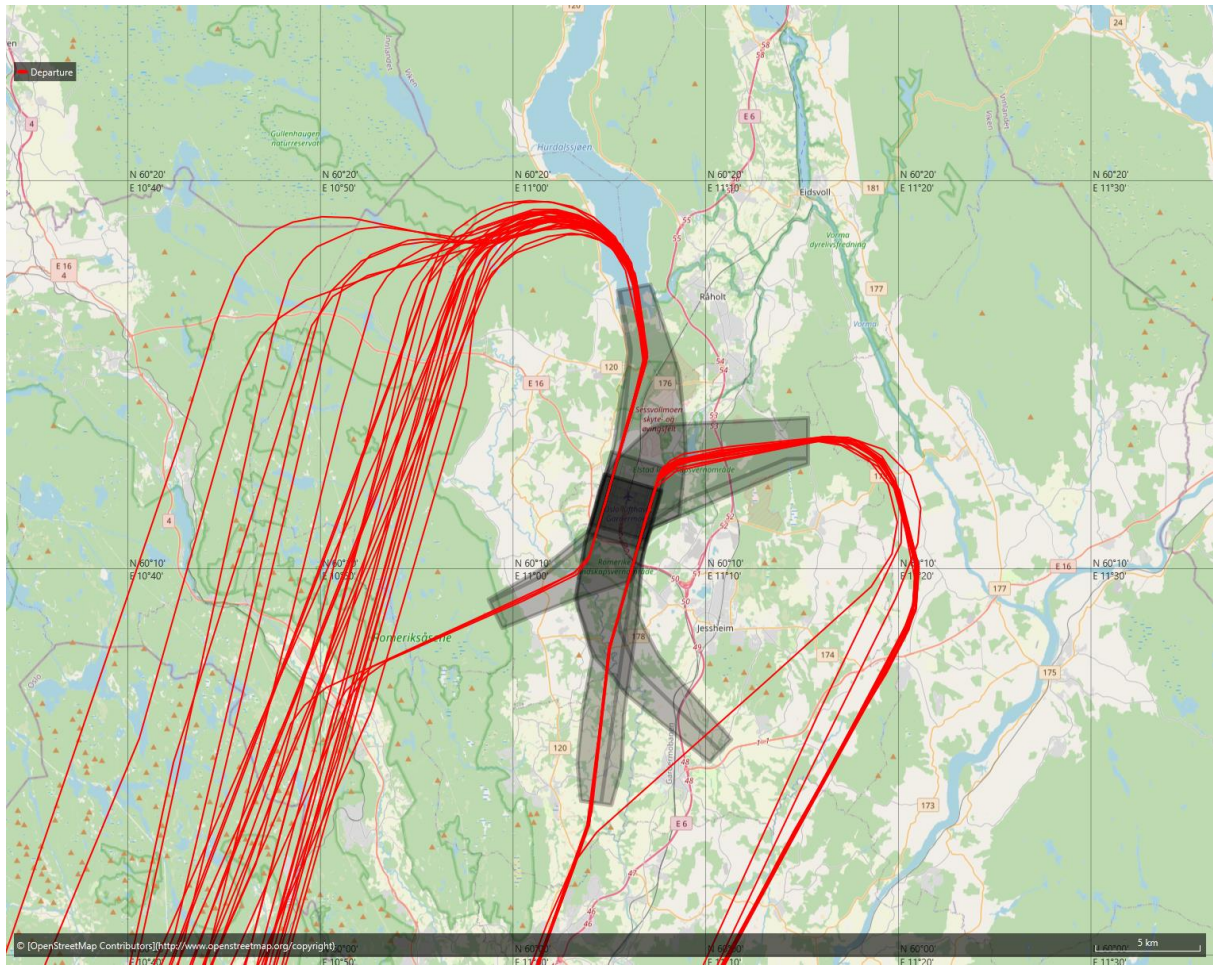
*Jetfly (røde traséer) og propellfly (grønne traséer) er underlagt forskjellige regler, se ovenfor.*

### Air Baltic



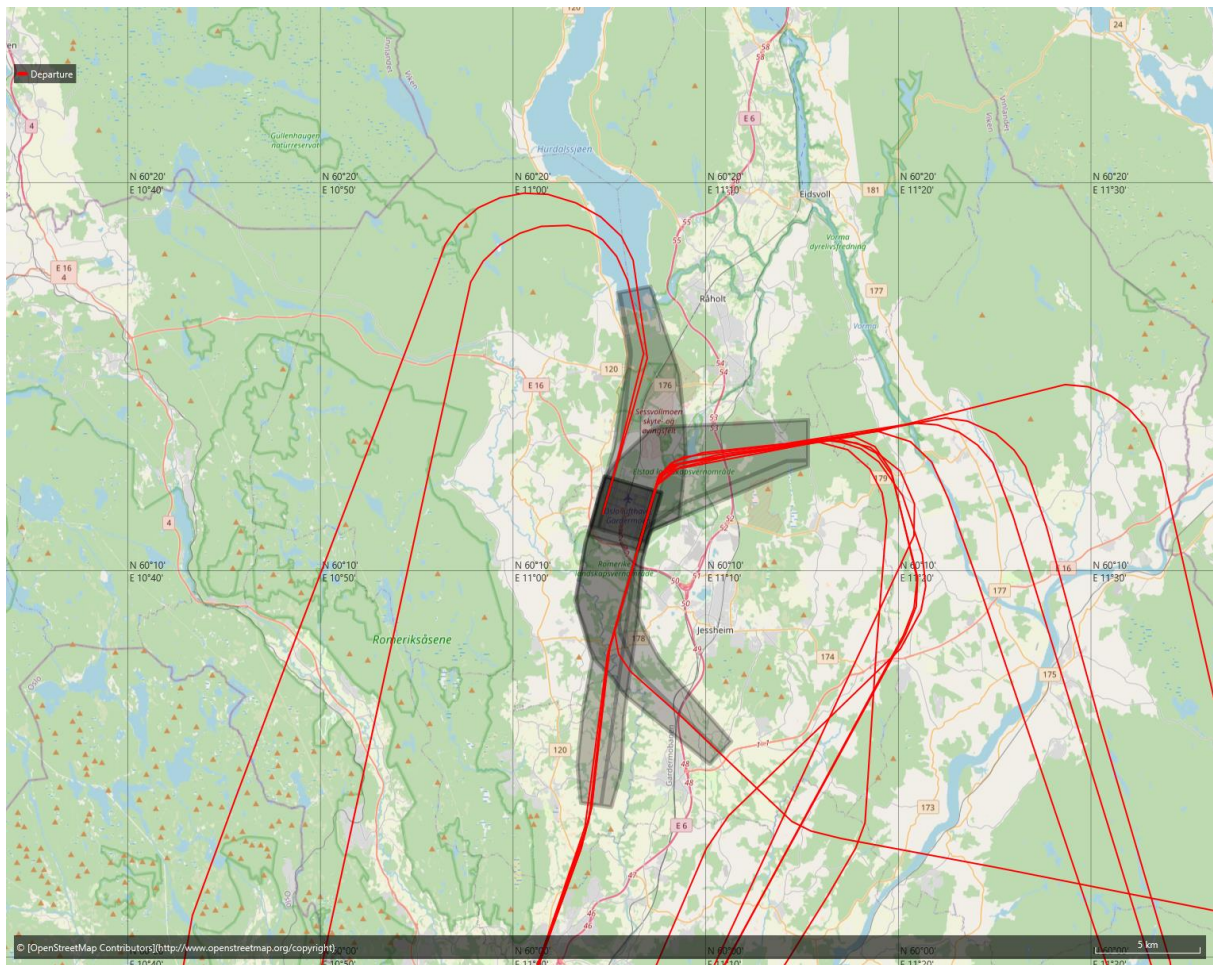
Figur 25. Avganger, Air Baltic - 66 flygninger  
BCS3 (61), 0 (5)

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

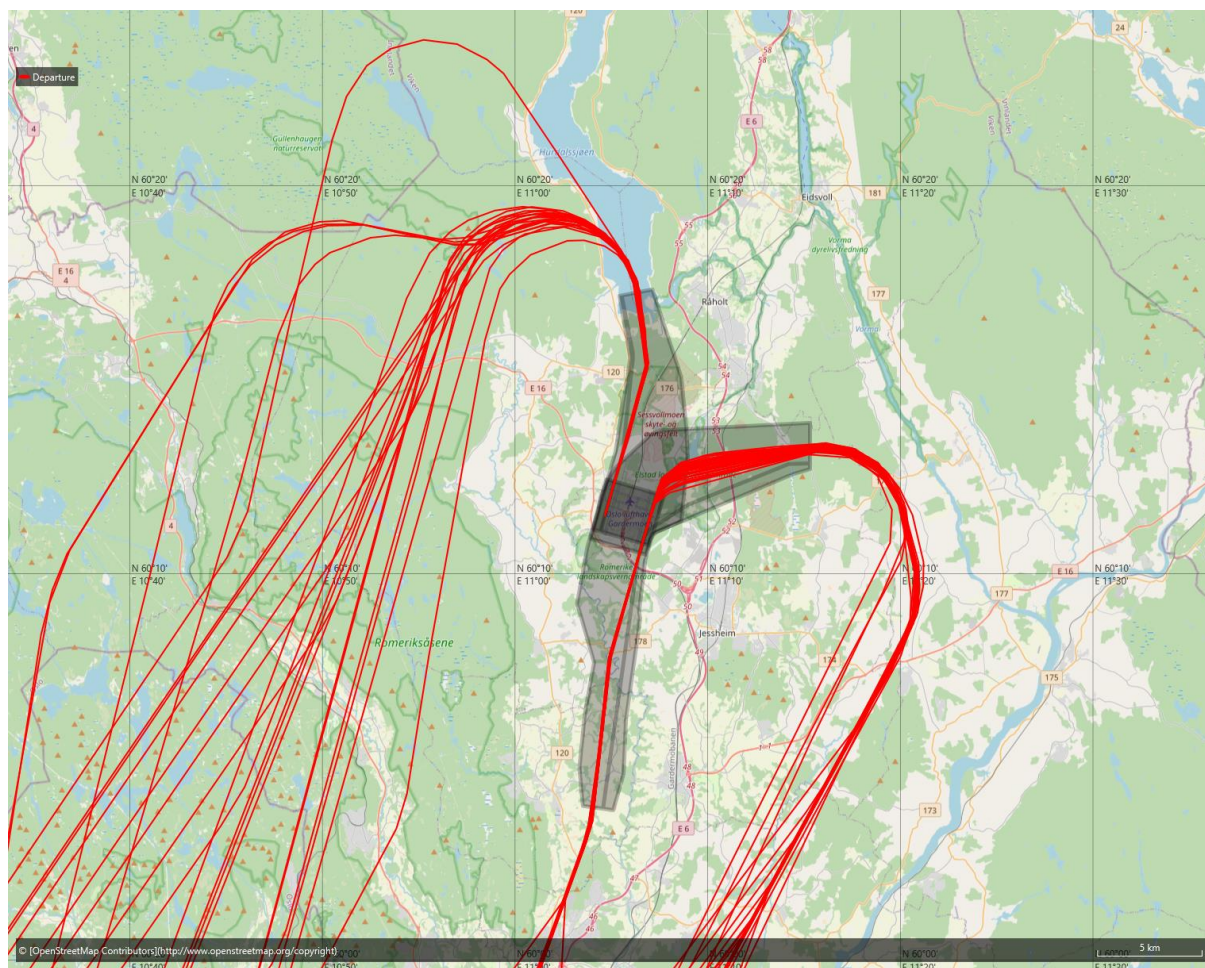


Figur 26. Avganger Air France - 61 flygninger  
A319 (11), A320 (20), A321 (30),



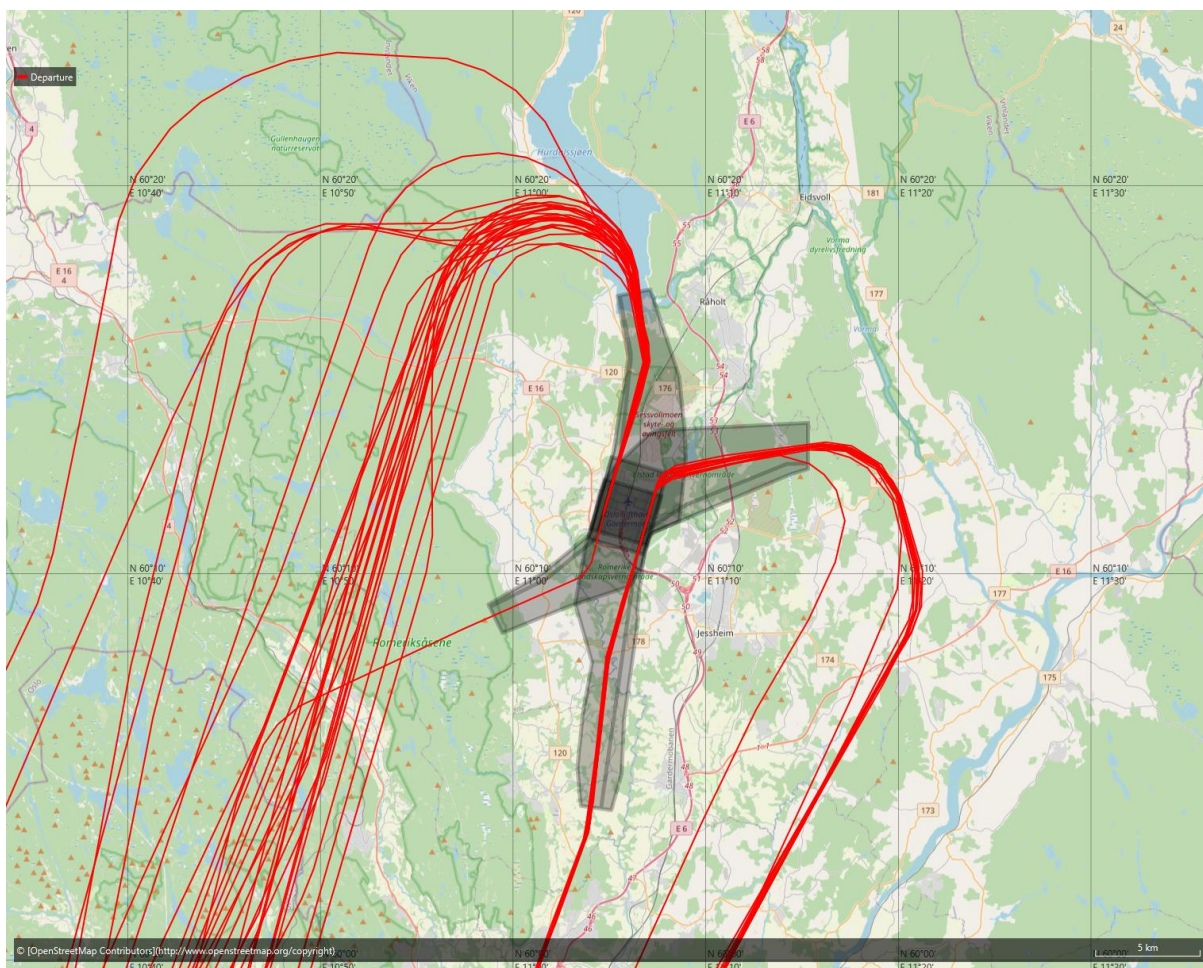


Figur 27. Avganger, Austrian - 17 flygninger  
E195 (5), A320 (8), A321 (4),

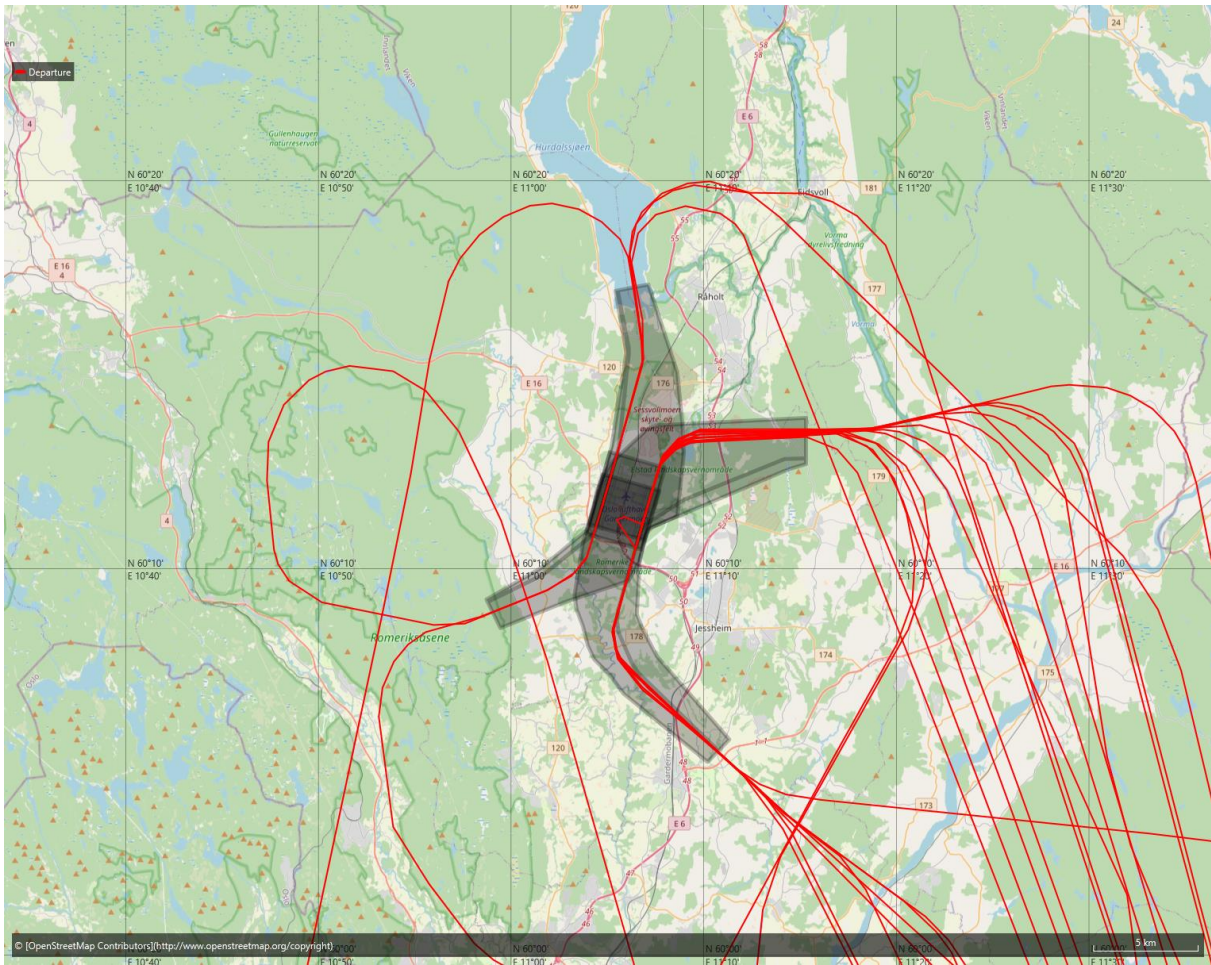


Figur 28. Avganger, British Airways - 90 flygninger  
A319 (2), A320 (88),



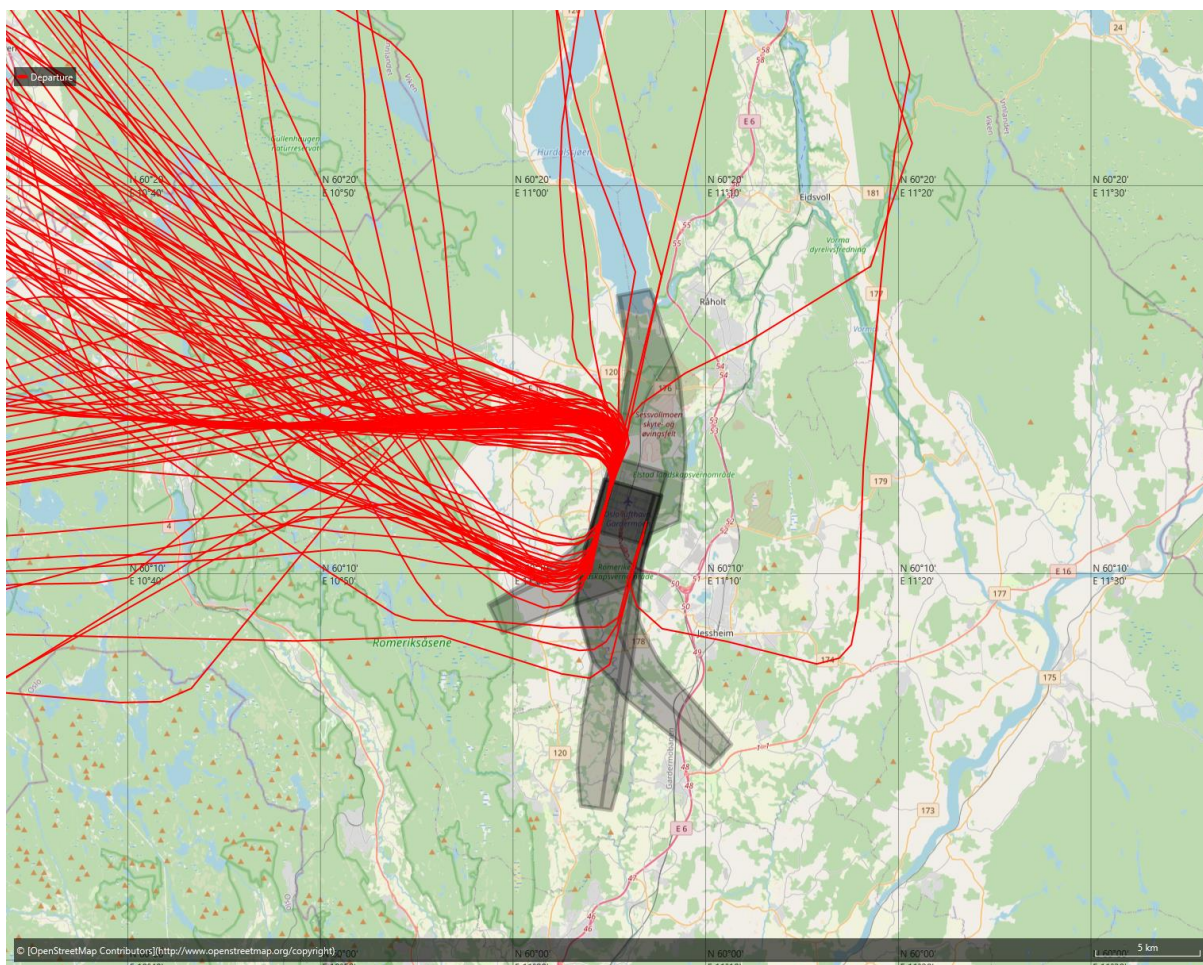


Figur 29. Avganger, Brussels Airlines - 51 flygninger  
A319 (38), A320 (13)



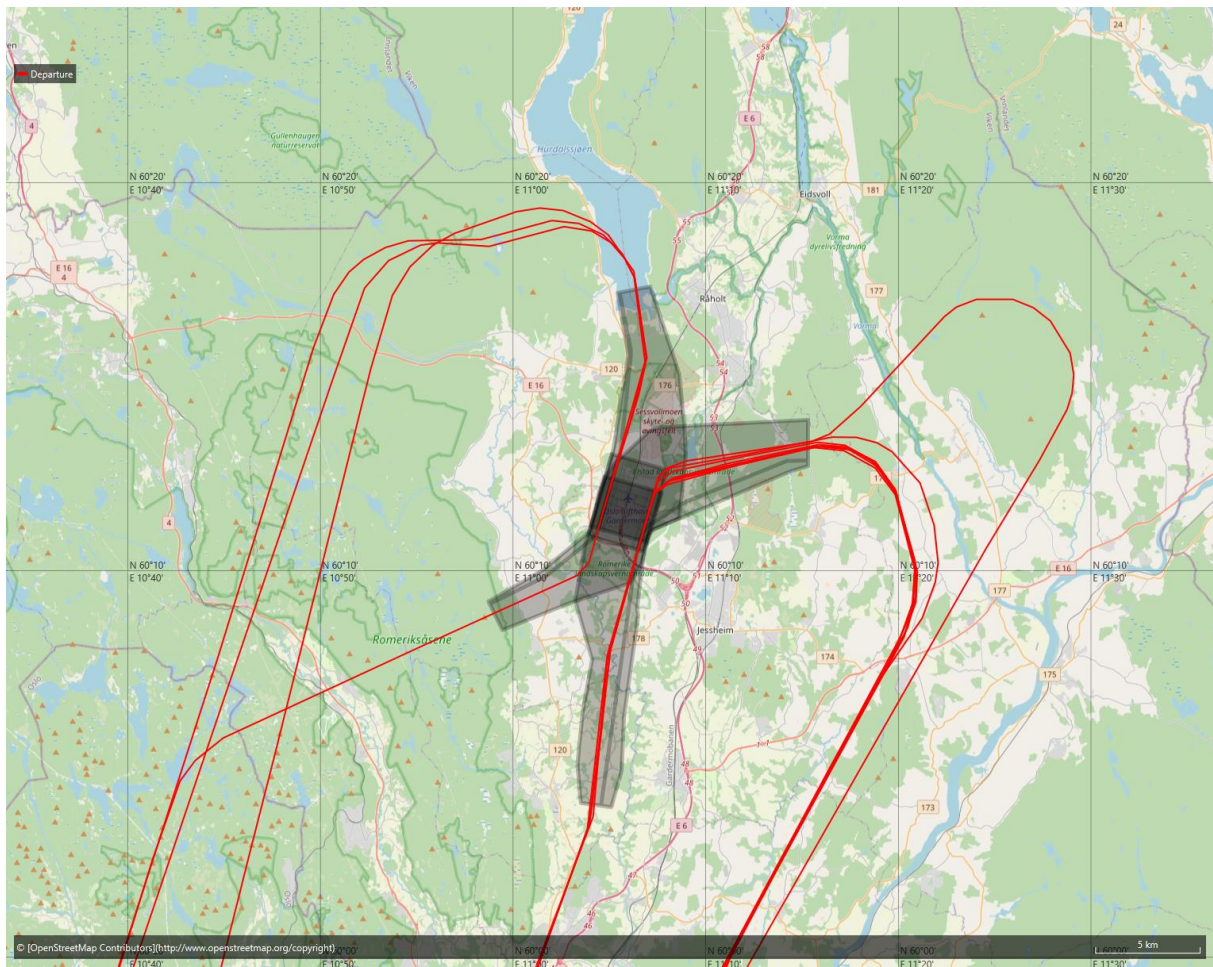
Figur 30. Avganger, Emirates - 27 flygninger B777-300ER (27)





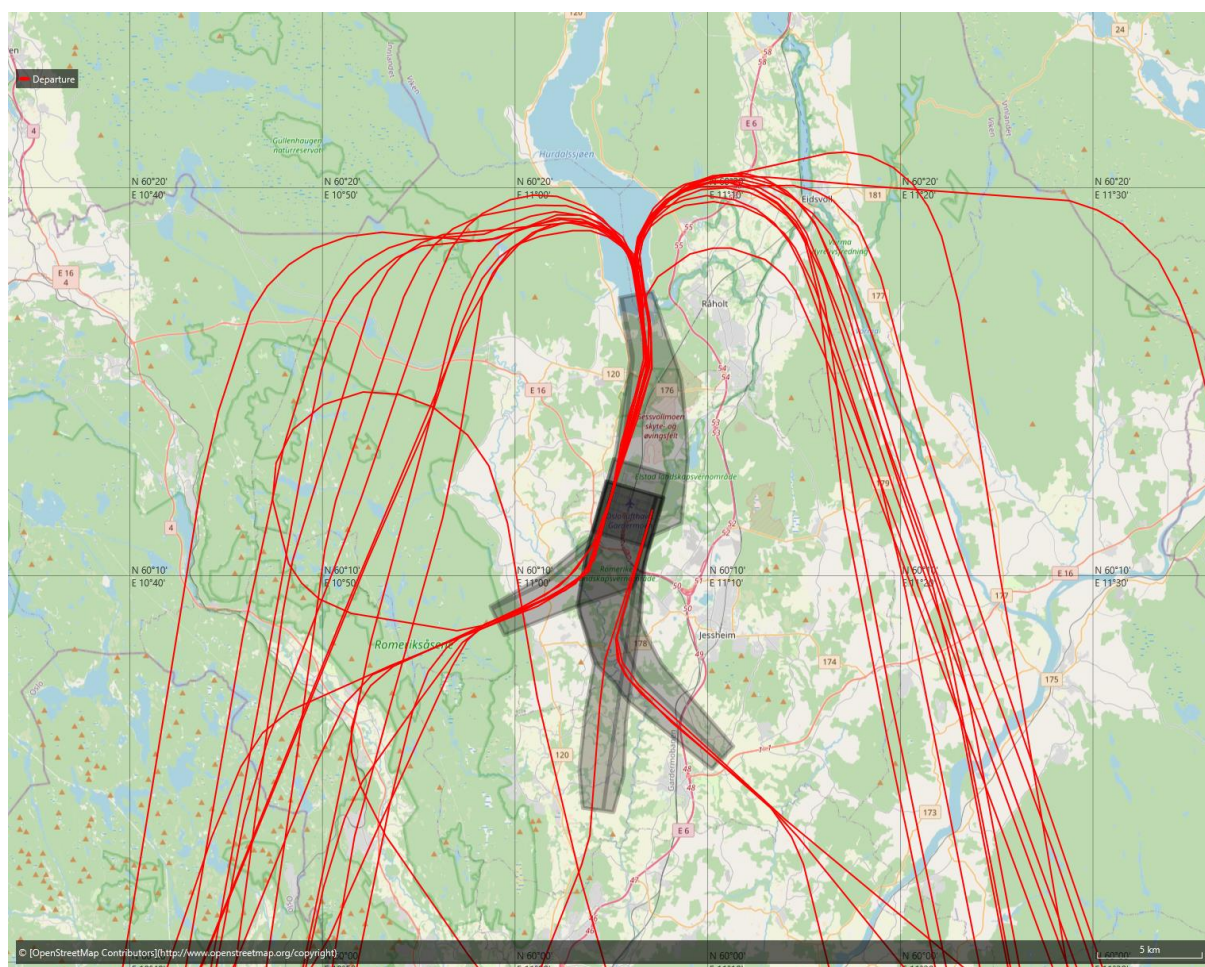
Figur 31. Avganger, Danish Air Transp. - 120 flygninger  
ATR 42-500 (69), ATR 42-300 (51)

*Propellfly er underlagt forskjellige regler.*

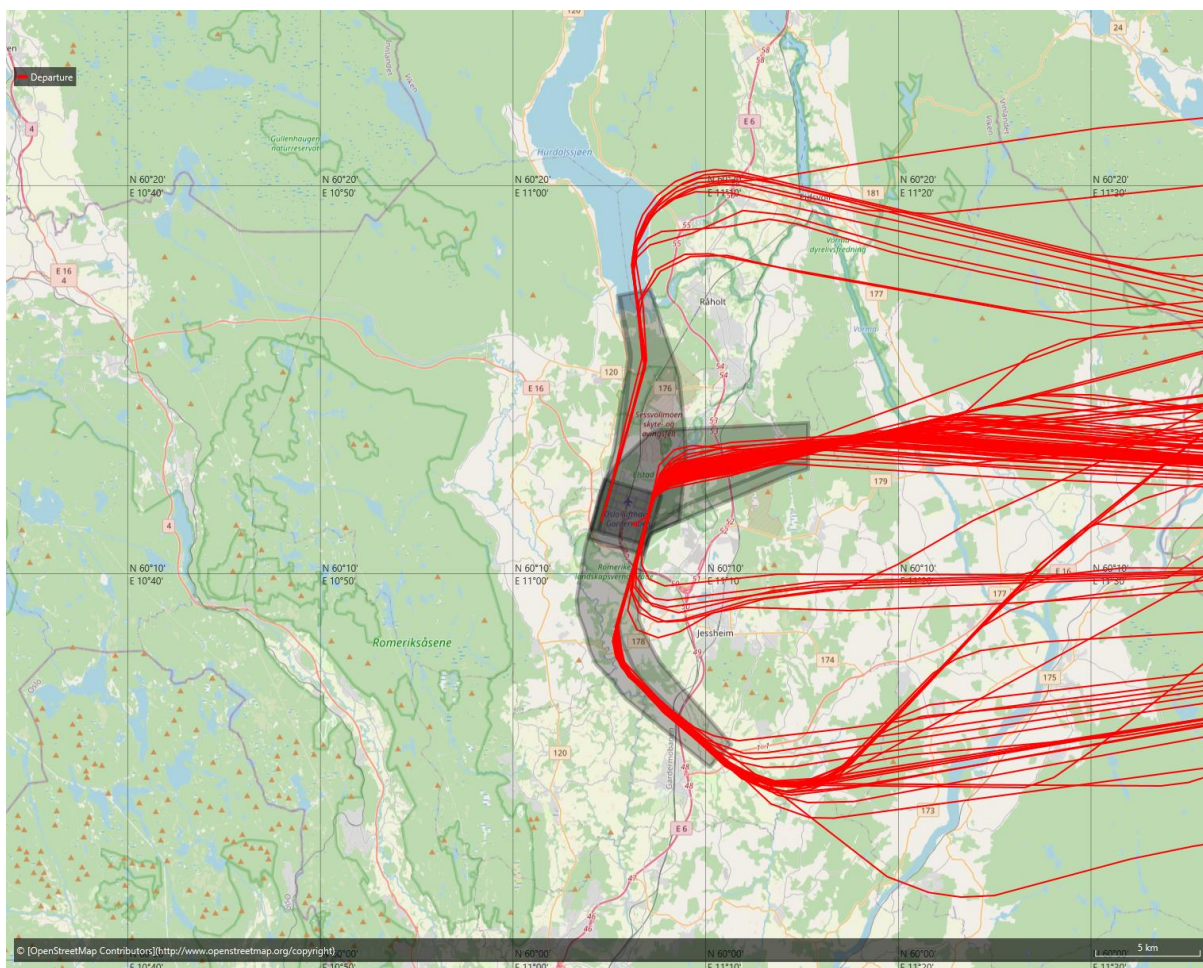


Figur 32. Avganger, Eurowings - 16 flygninger  
A319 (11), A320 (5)





Figur 33. Avganger, European Air Transport, EAT - 35 flygninger  
B737-400 (11), B757-200 (5), A300-600 (17), B737-300 (2)

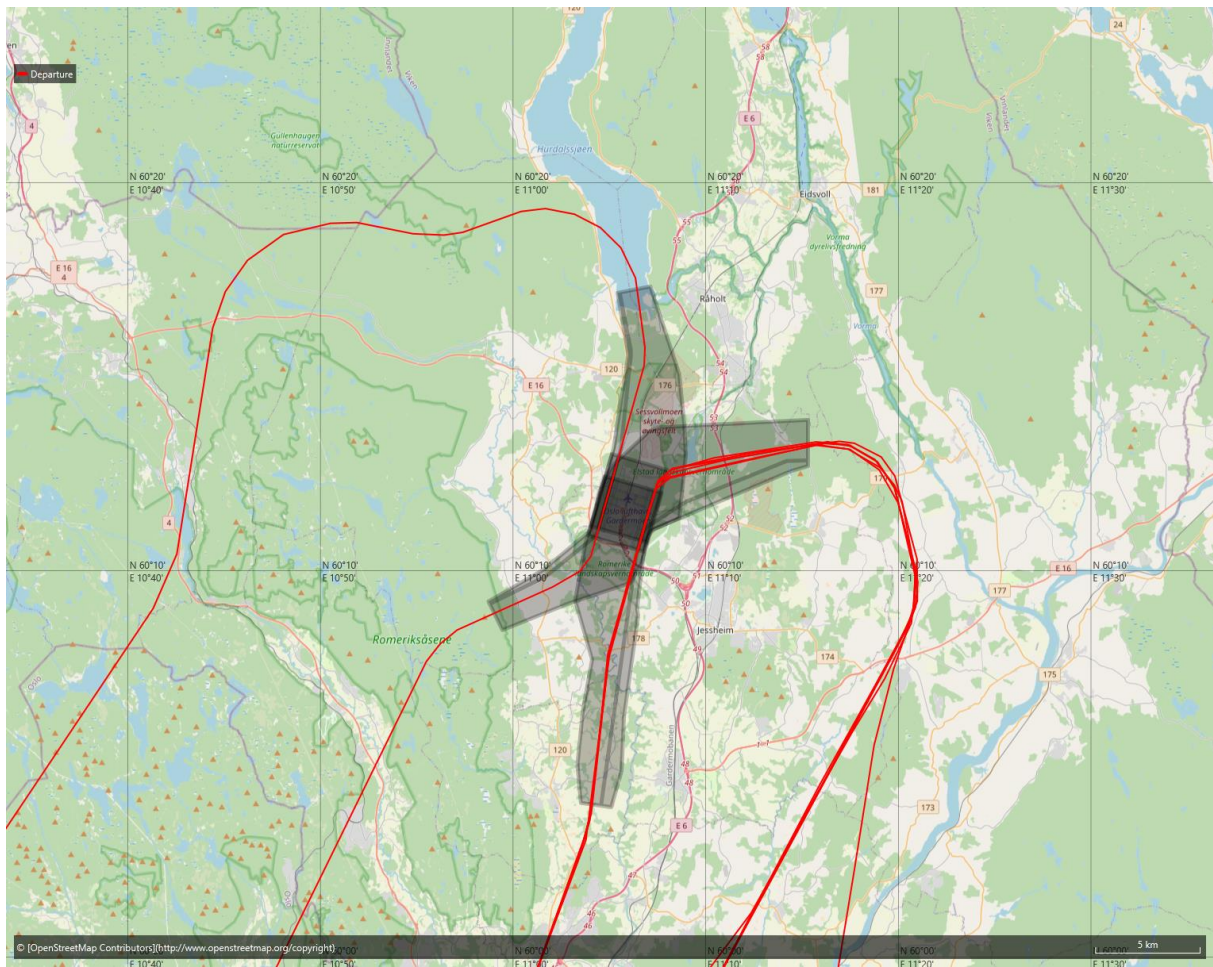


Figur 34. Avganger, Finnair - 115 flygninger  
A319 (13), A320 (7), EMB-E190 (54), ATR 72-500 (24), A321 (17)





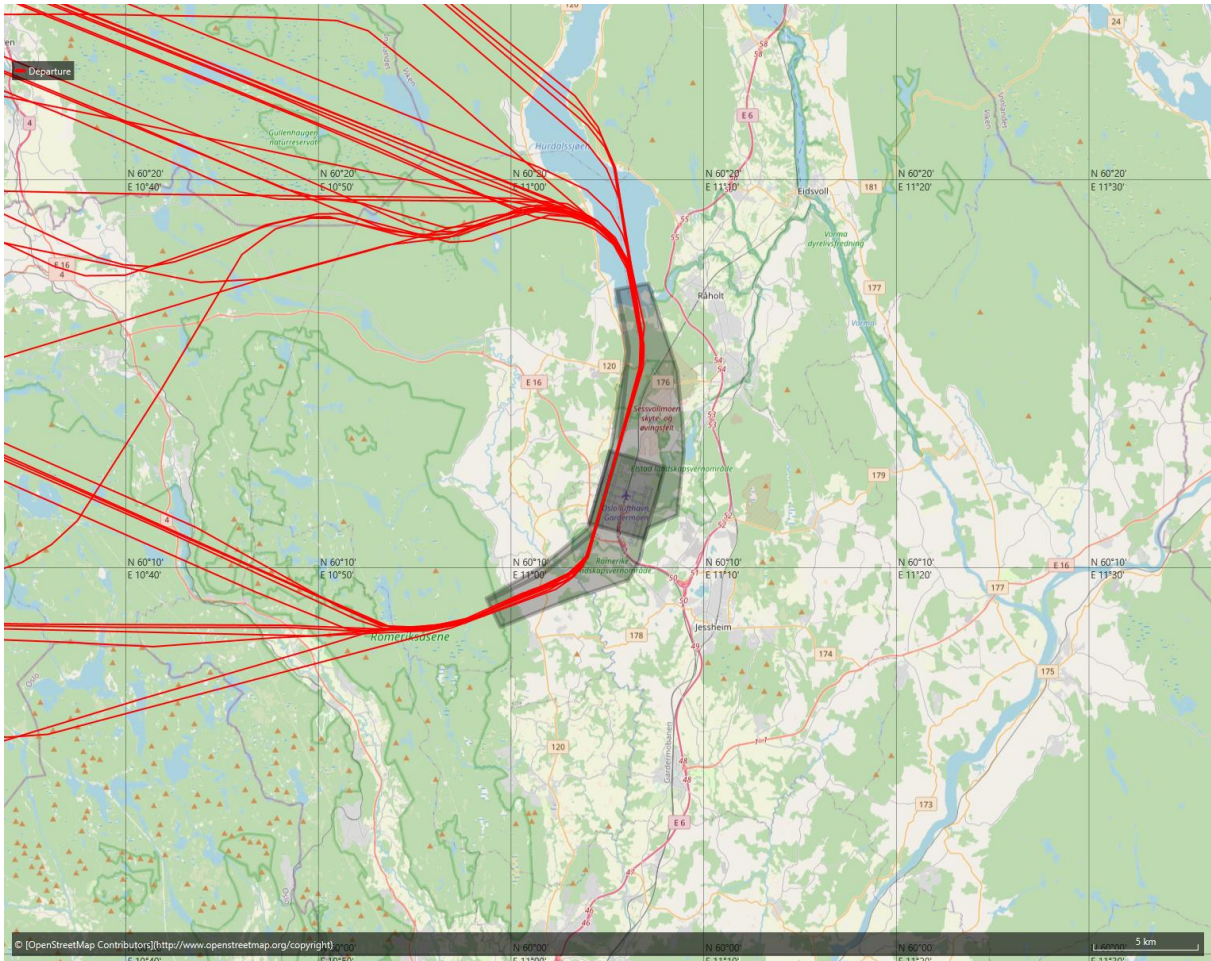
Figur 35. Avganger, Flyr - 521 flygninger  
B737-800 (398), B737-800MAX (123)



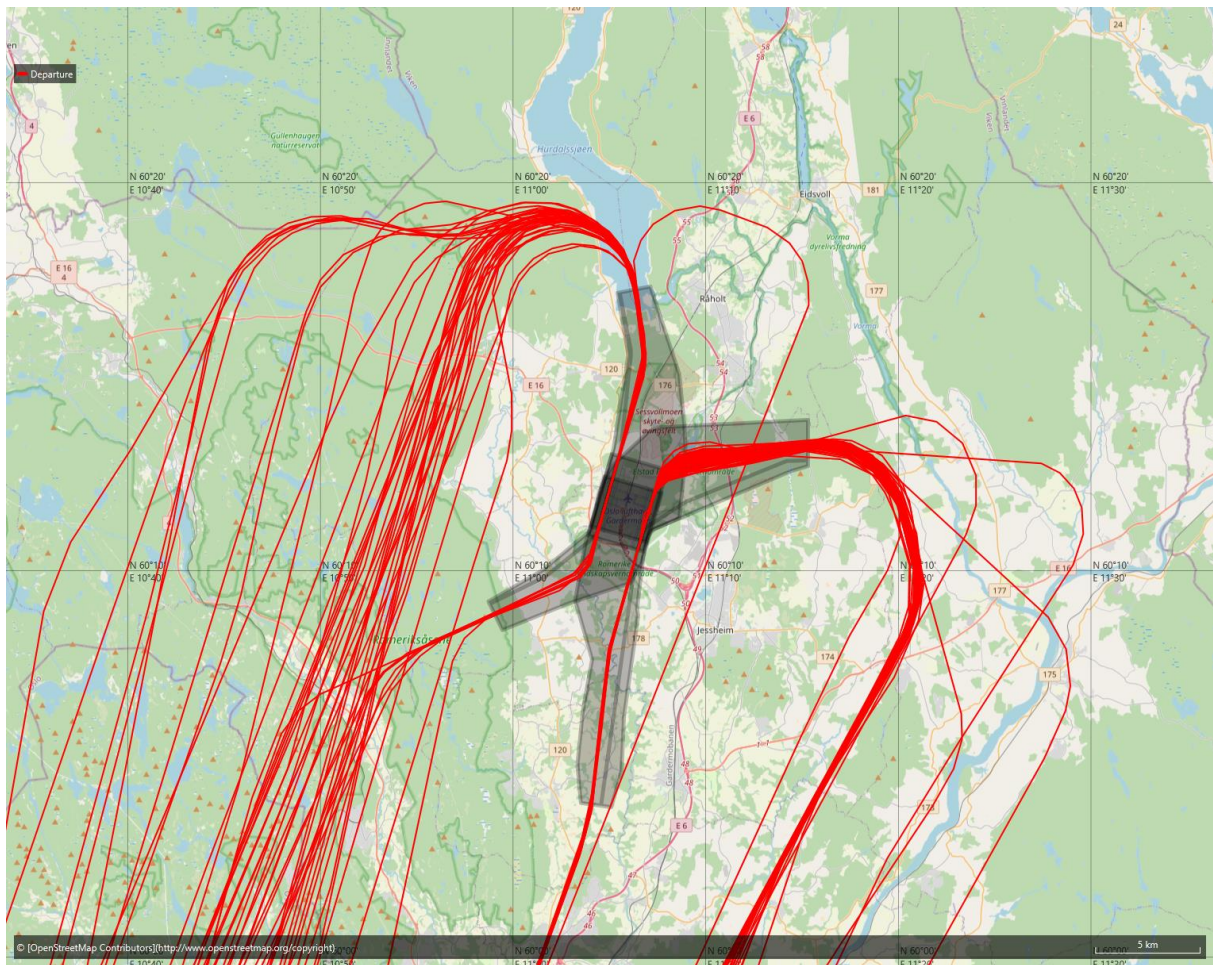
Figur 36. Avganger, Iberia – 13 flygninger  
A20N (11), A320 (2)



## Icelandair

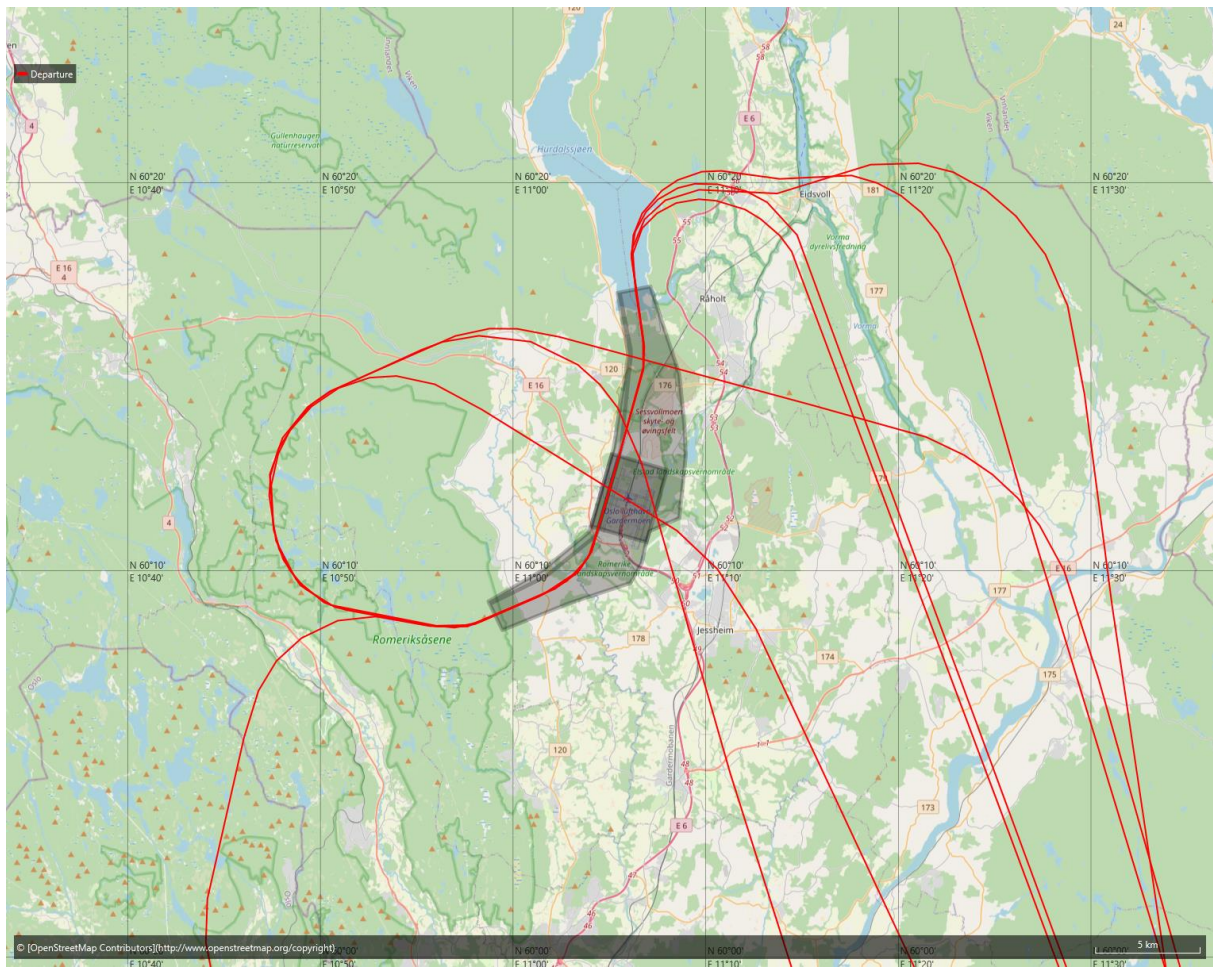


Figur 37. Avganger, Icelandair – 34 flygninger  
B757-200 (7), B38M (21), B39M (6)

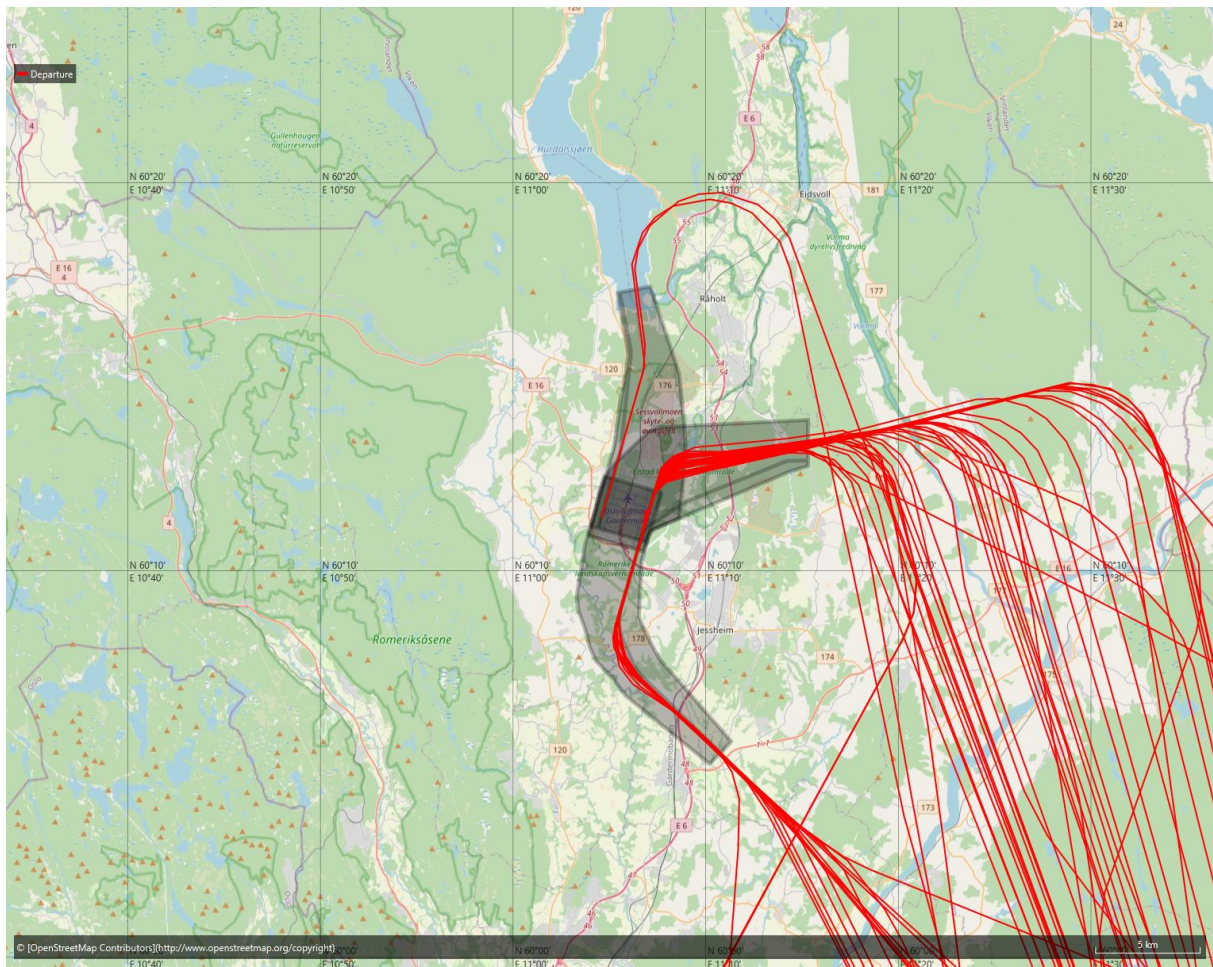


Figur 38. Avganger, KLM - 122 flygninger  
B737-800 (20), EMB-E190 (76), E75L (13), B737-900 (10), E295 (3)



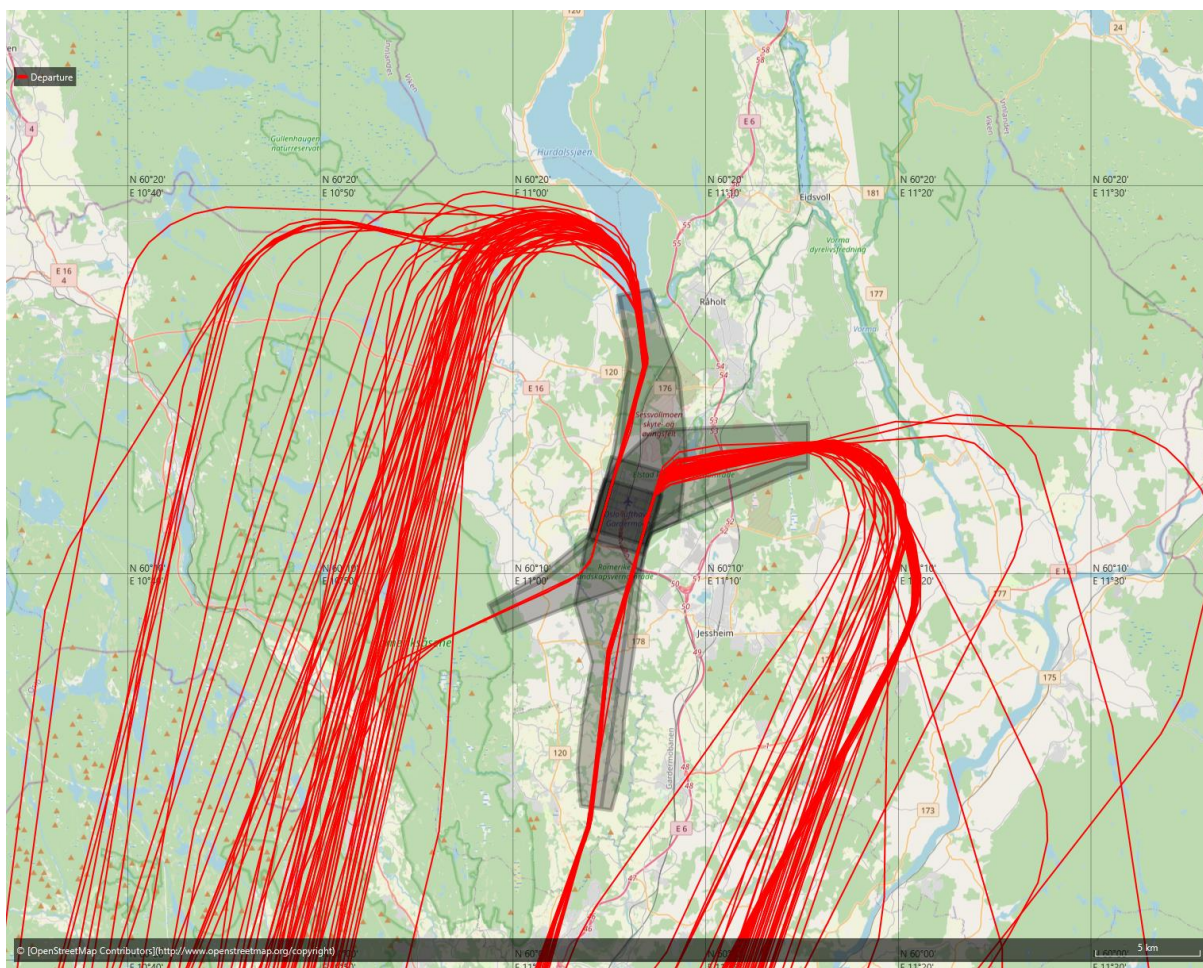


Figur 39. Avganger, Korean Air - 8 flygninger  
B777-200LR (8)

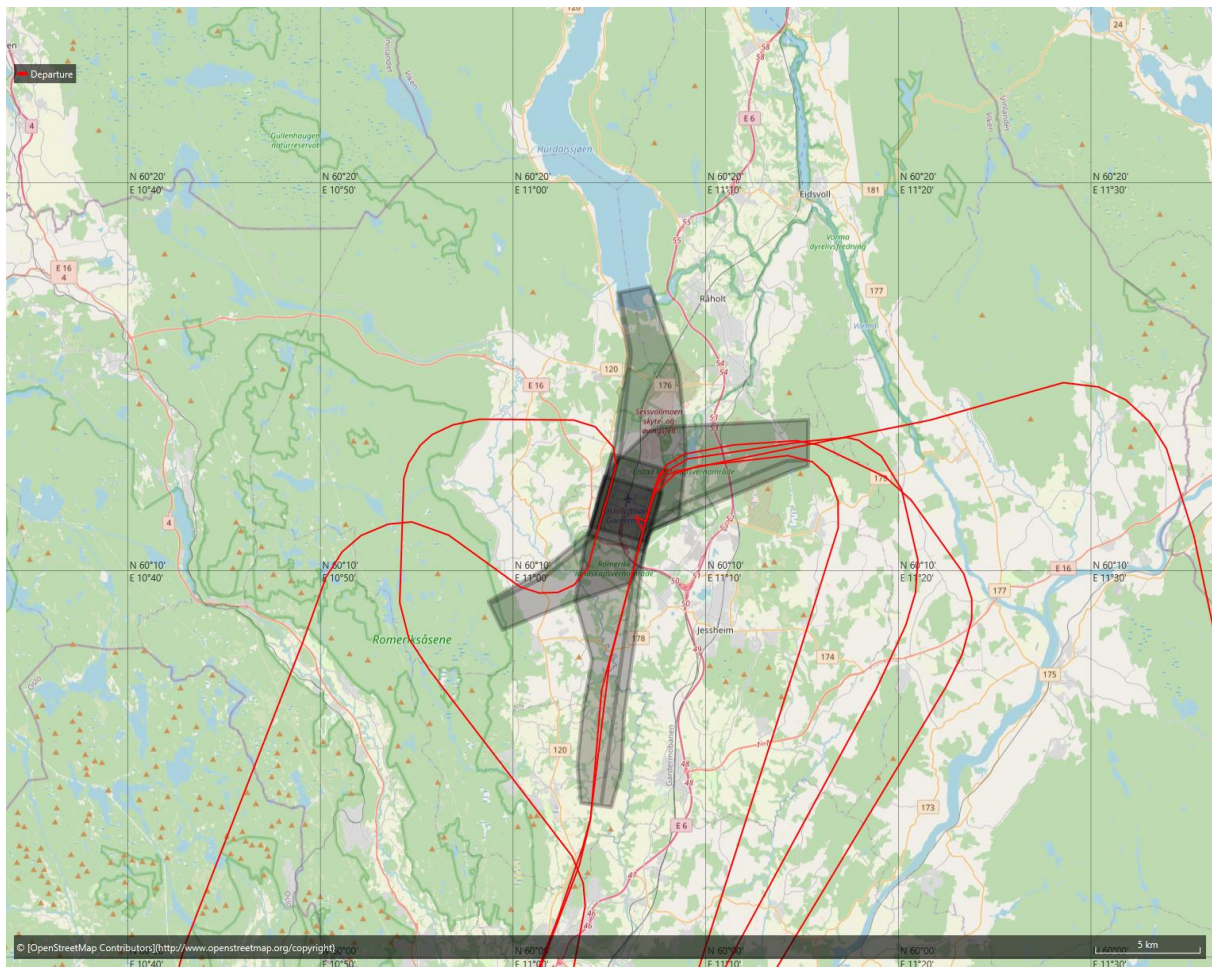


Figur 40. Avganger, LOT - 55 flygninger  
B737-800 (16), EMB-E190 (2), E195 (28), E75S (1), EMB-E170 (1), B38M (7)



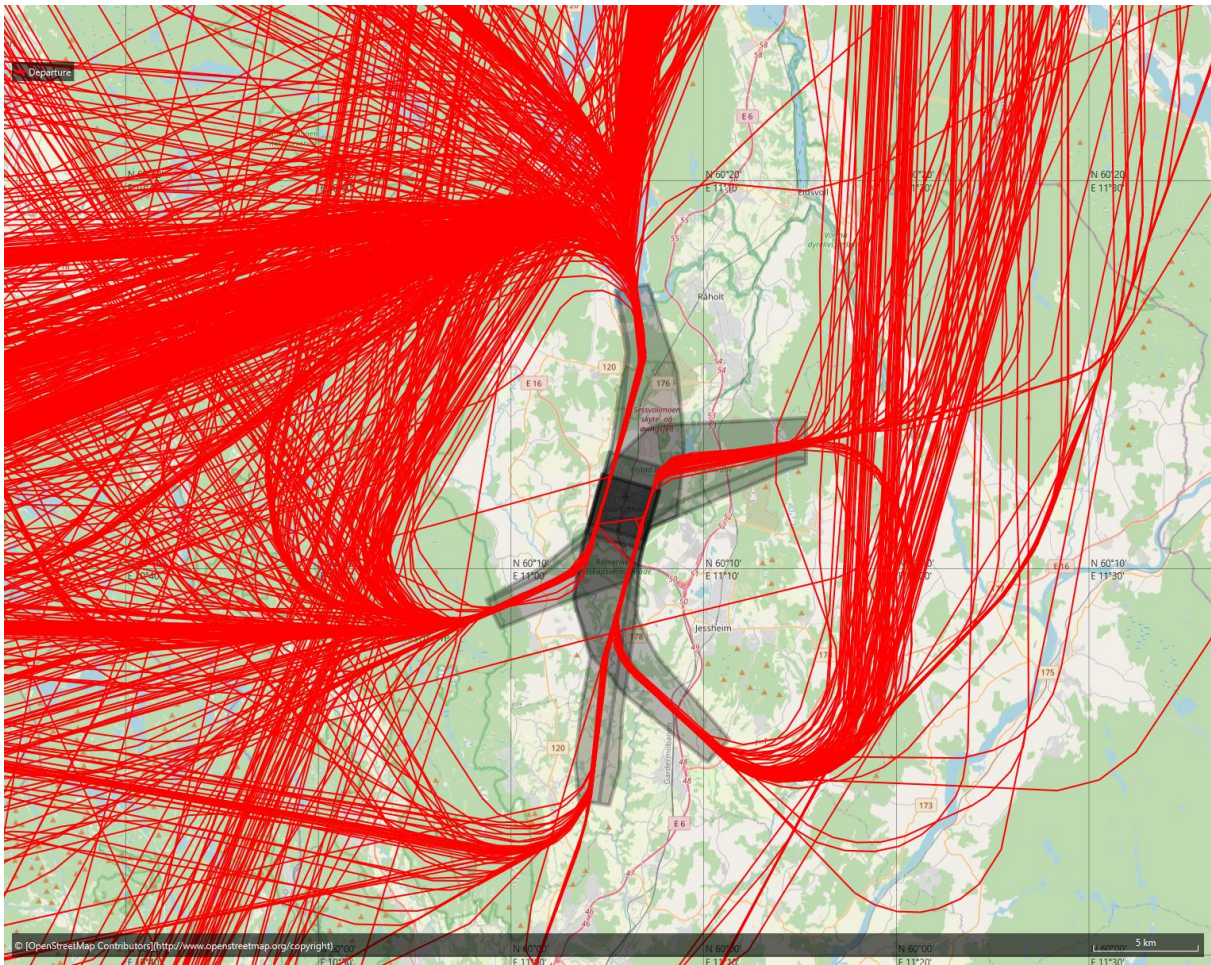


Figur 41. Avganger, Lufthansa - 224 flygninger  
A319 (6), A320 (102), A20N (73), A21N (8), A321 (35)



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



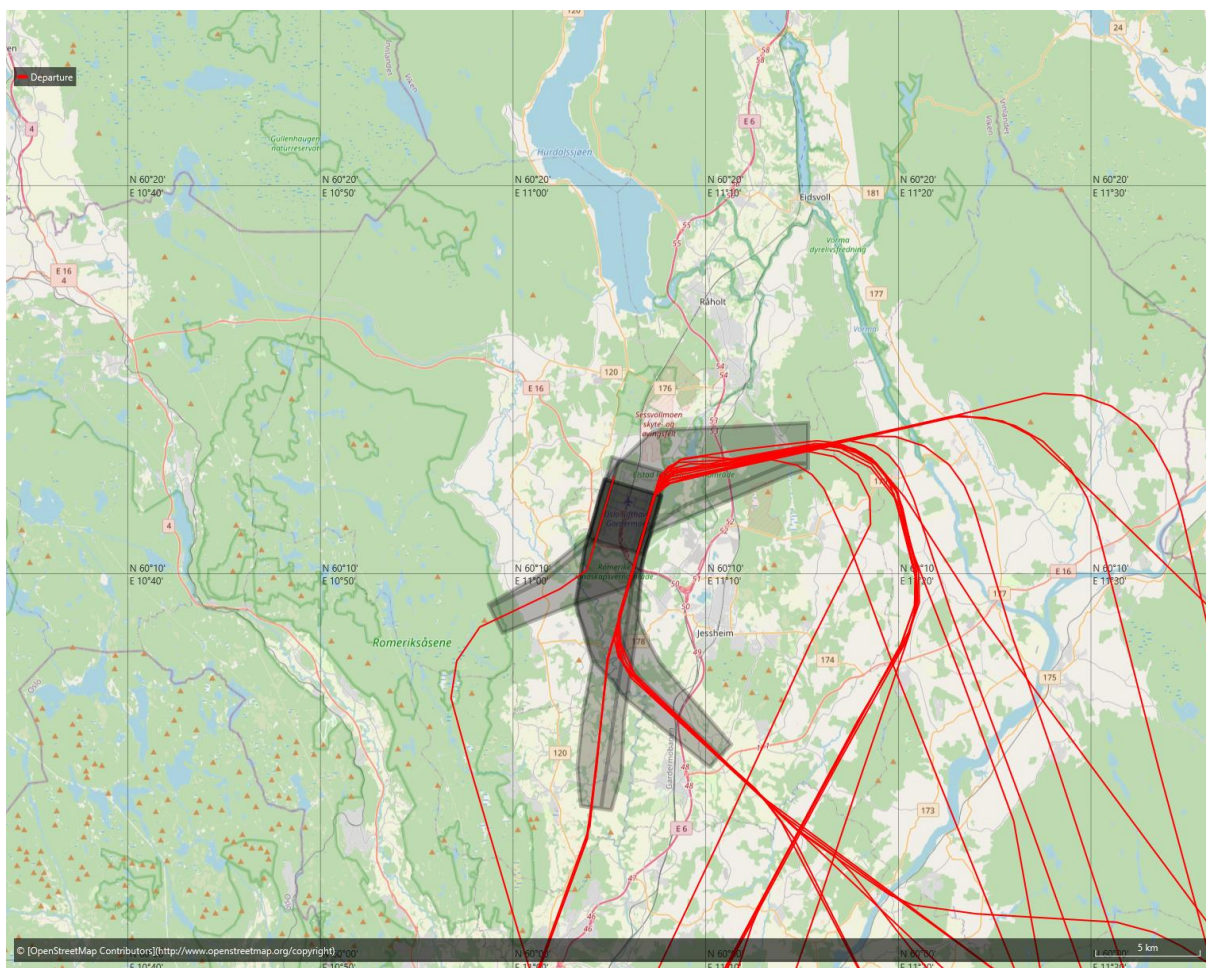


Figur 43. Avganger, Norwegian - Innland, Totalt - 1472 flygninger



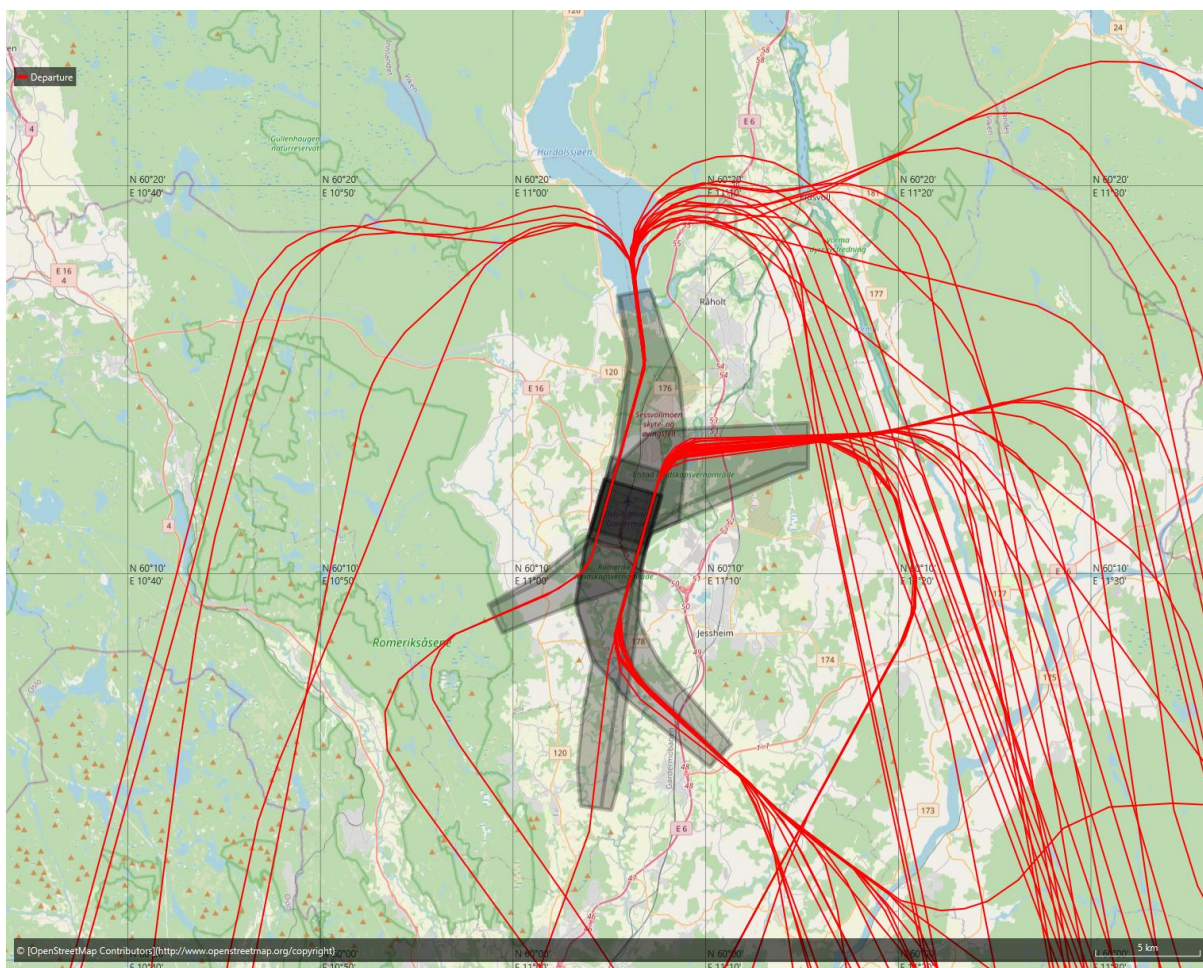


Figur 44. Avganger, Norwegian – Utland, Totalt 1323 flygninger

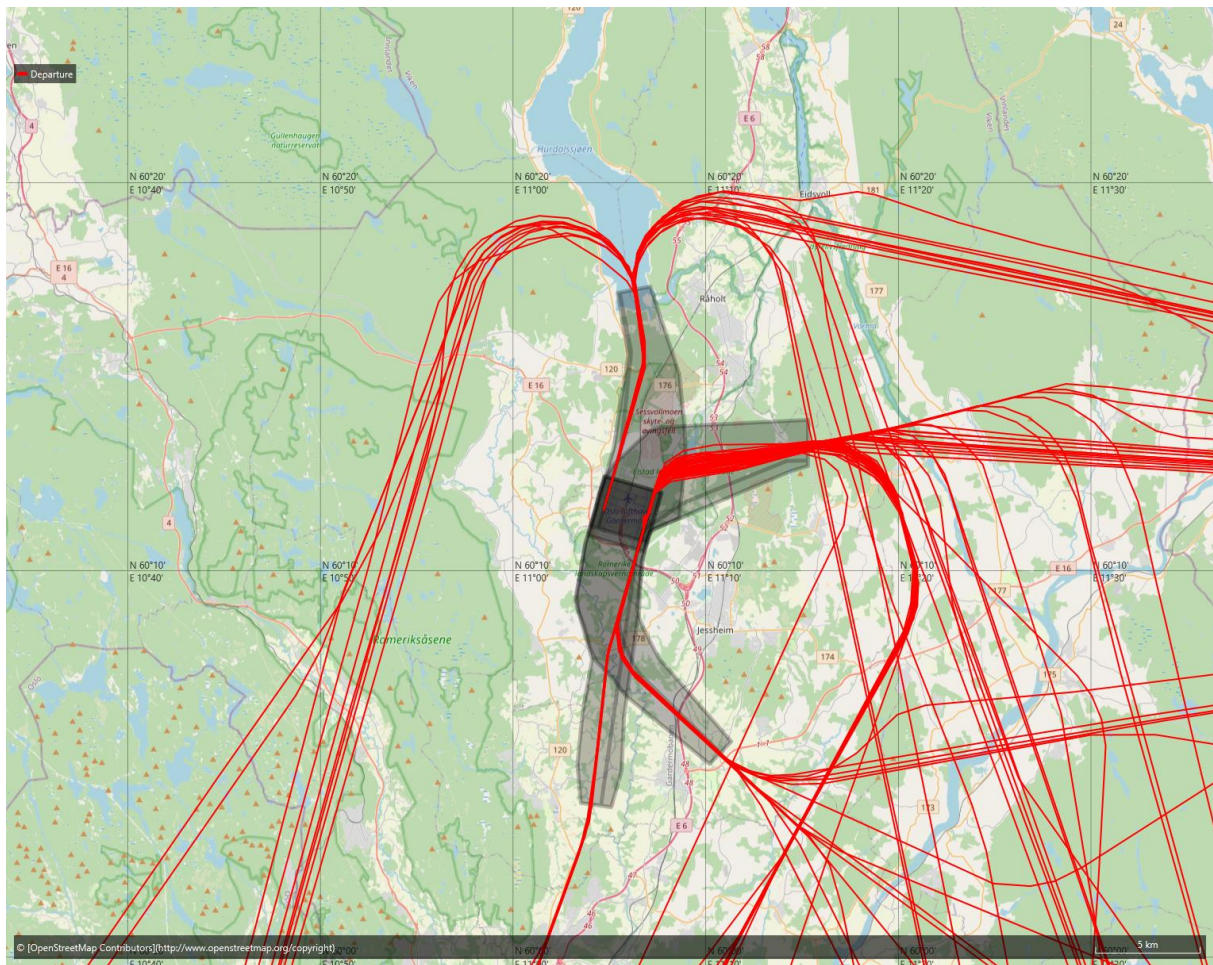


Figur 45. Avganger, Pegasus Airlines - 26 flygninger  
A21N (8), B737-800 (6), A20N (10), A320 (2)



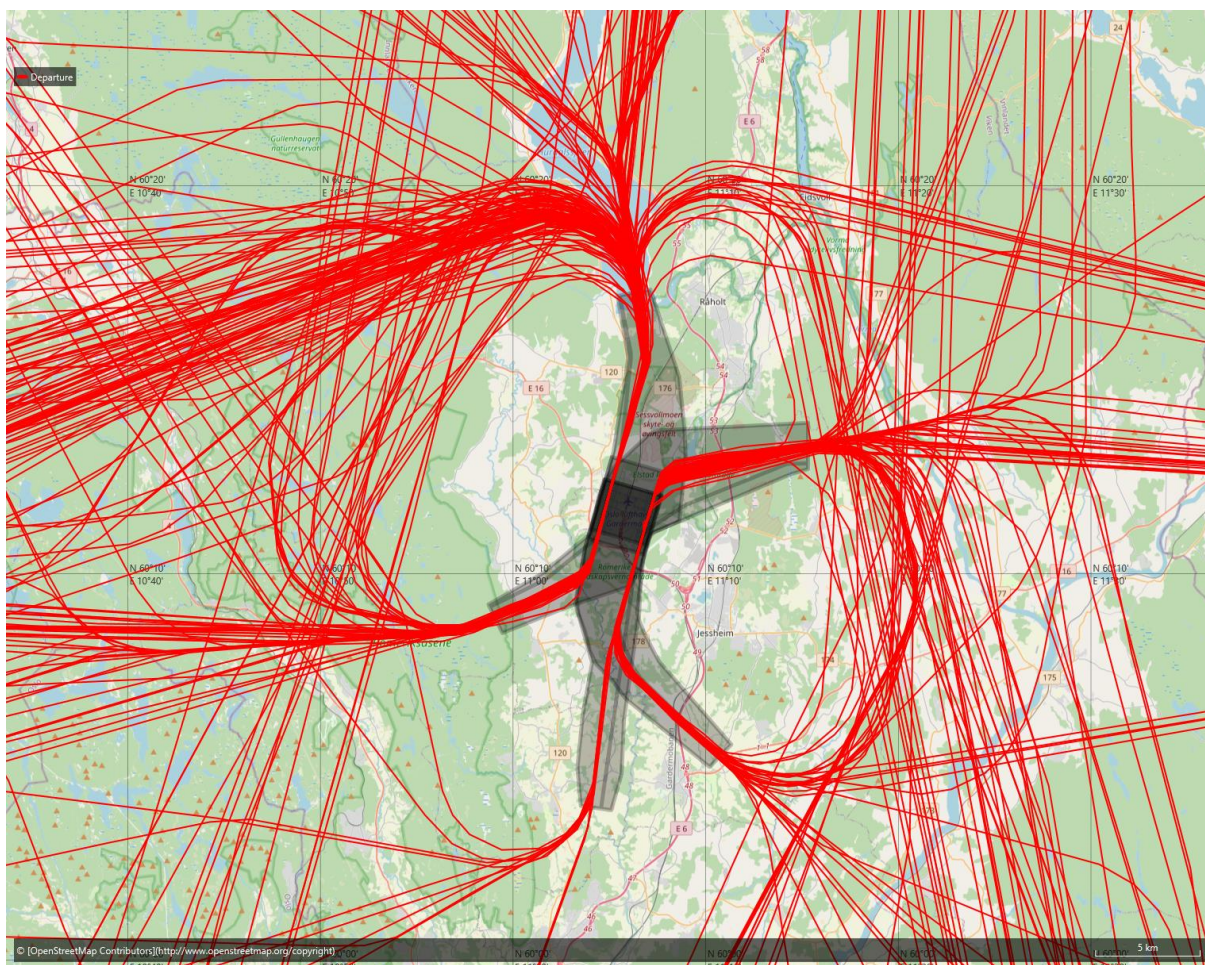


Figur 46. Avganger, Qatar Airways - 59 flygninger  
A359 (4), B777-200LR (25), B787-8 Dreamliner (16), B777-300ER (2), B789 (12)



Figur 47. Avganger, Ryanair - 98 flygninger  
B737-800 (98)





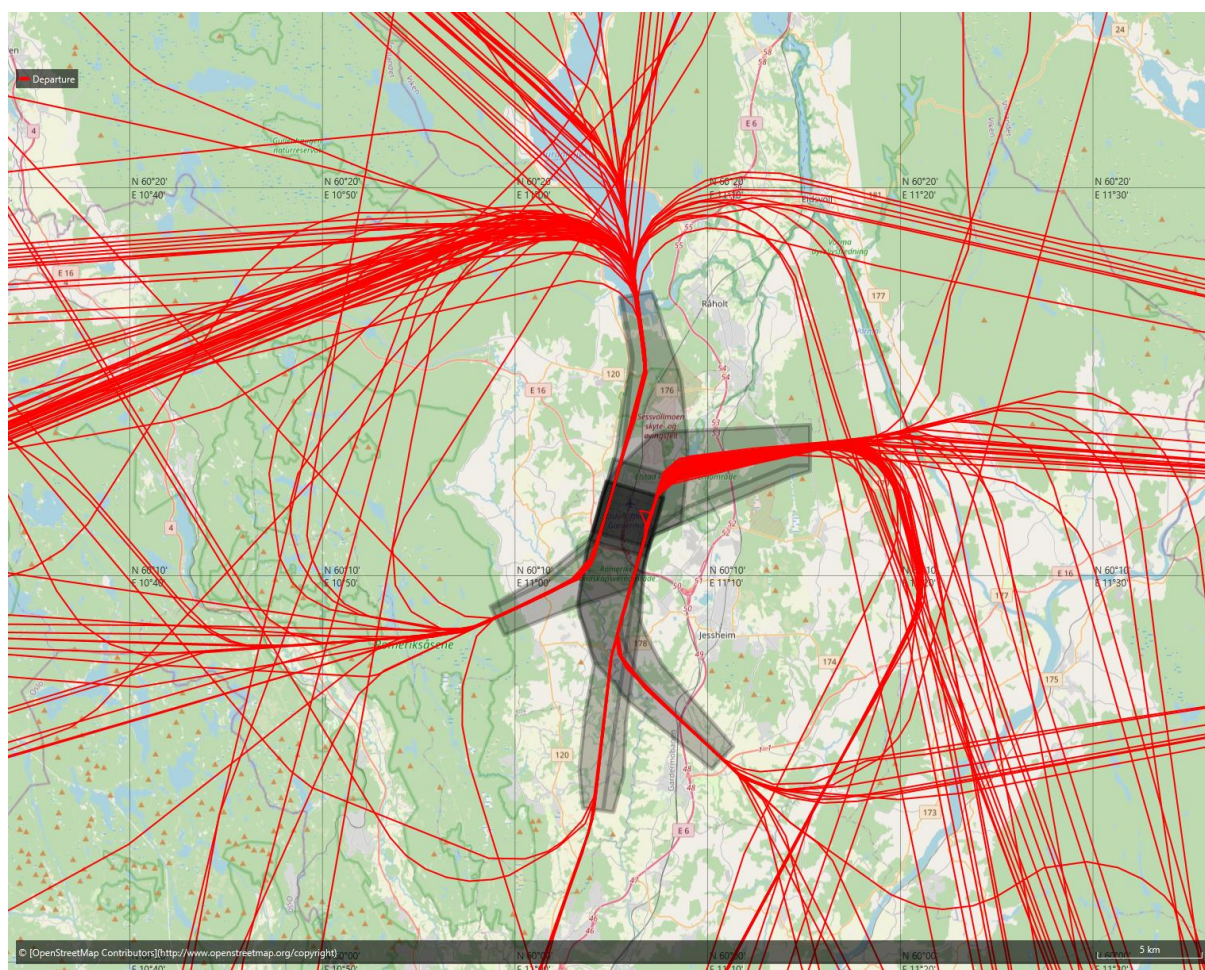
Figur 48. Avganger, SAS, Totalt - 369 flygninger  
A319 (125), A320 (219), A321 (25)





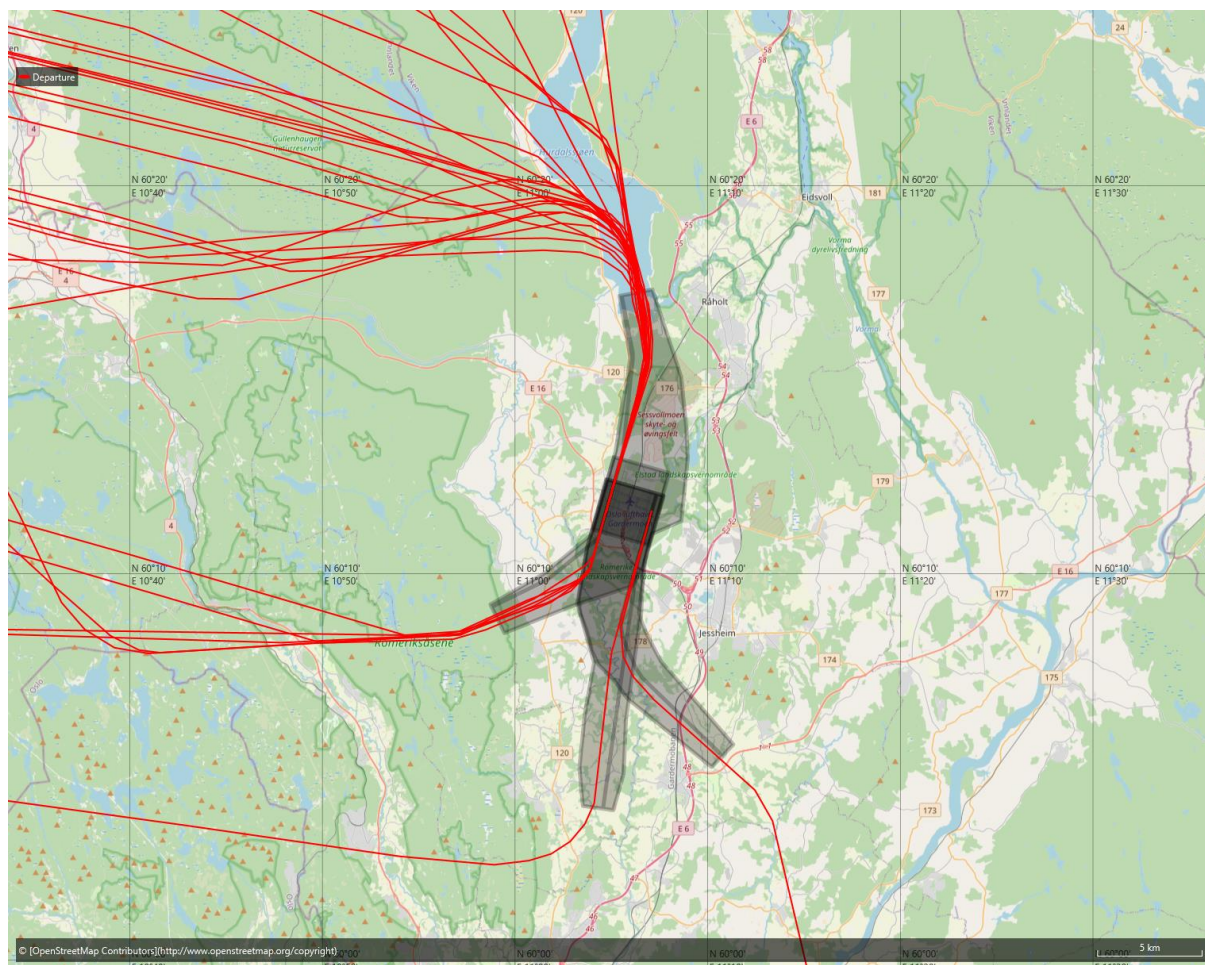
Figur 49. Avganger, SAS, Totalt - 1449 flygninger  
A320neo (1449)





Figur 50. Avganger, SAS, CRJ-900 - 219 flygninger

SAS (Airbus A330, A359)

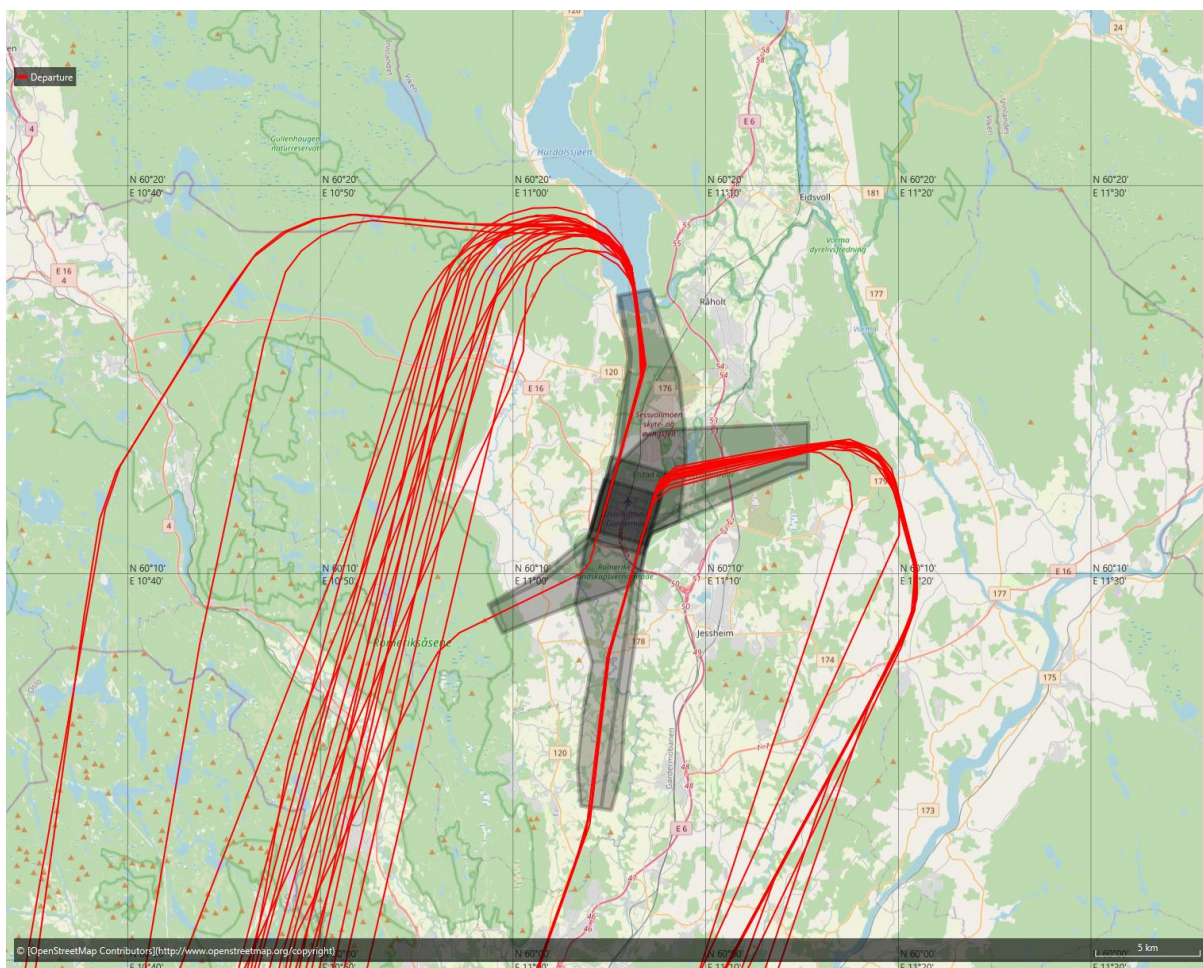


Figur 51. Avganger, SAS, Totalt - 32 flygninger  
A330-300 (25), A350-900 (7),



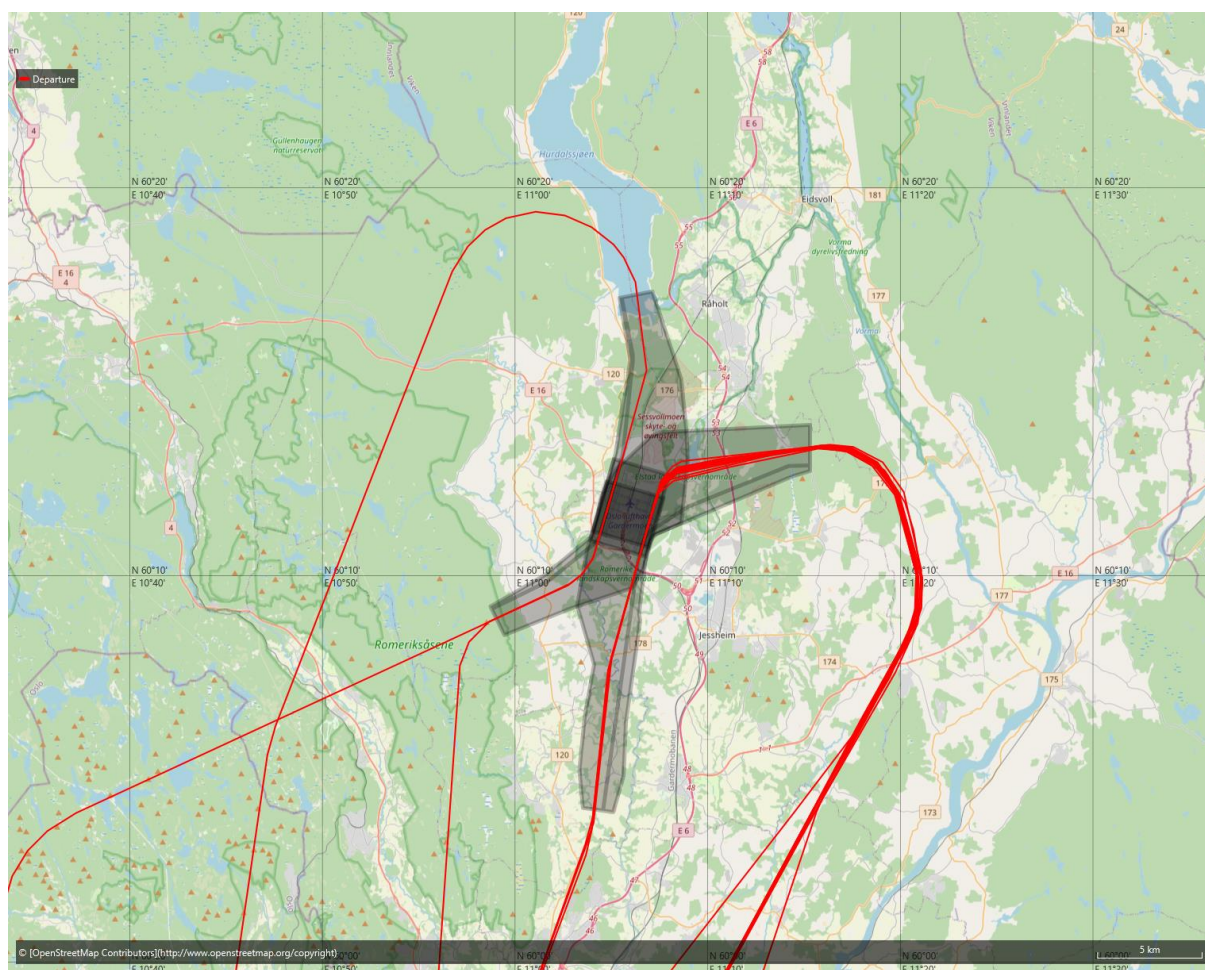


Figur 52. Avganger, SAS, Totalt - 548 flygninger  
B737-700 (351), B737-800 (198)



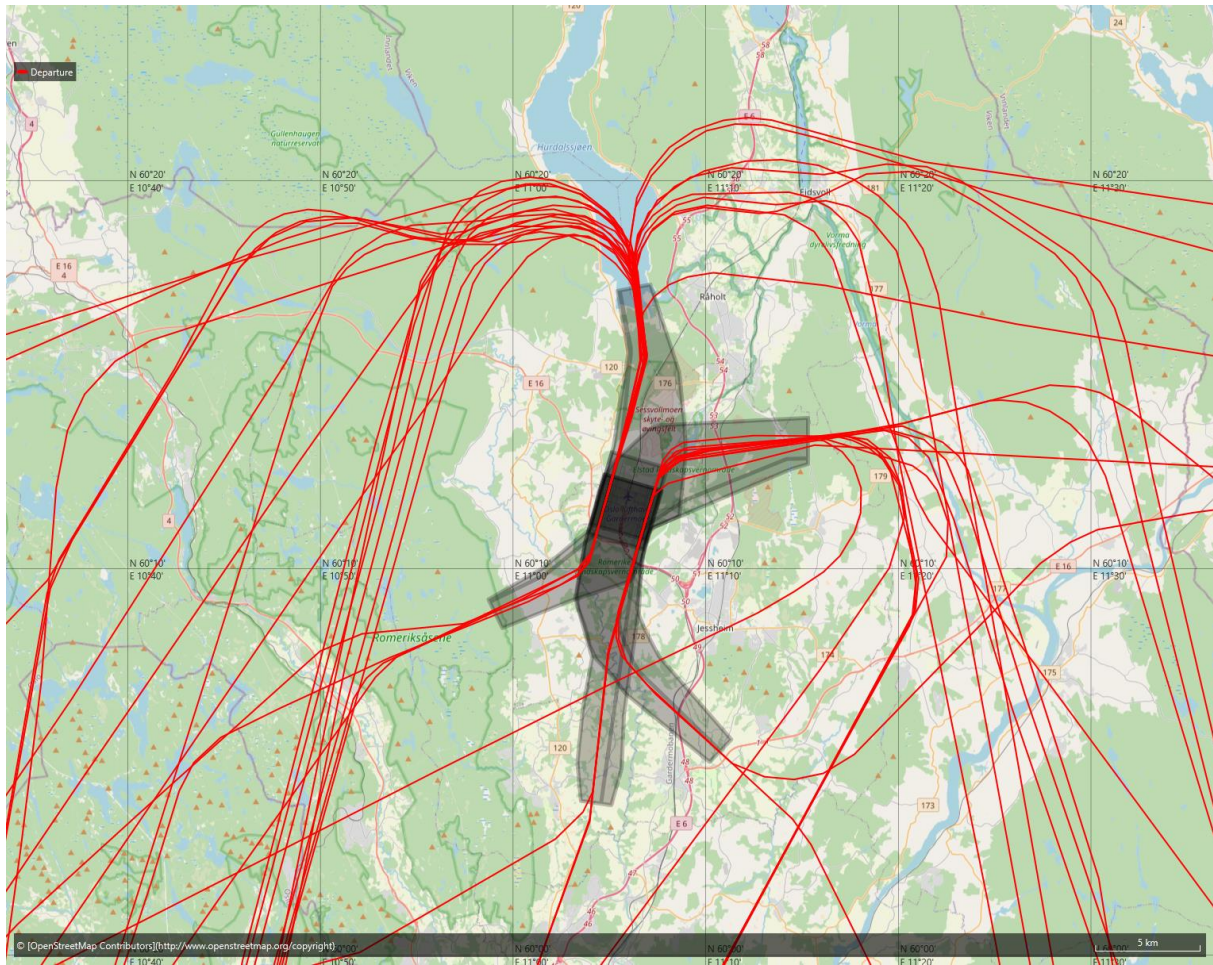
Figur 53. Avganger, Swiss - 41 flygninger  
A320 (2), A321 (3), A20N (1), BCS3 (21), BCS1 (14),



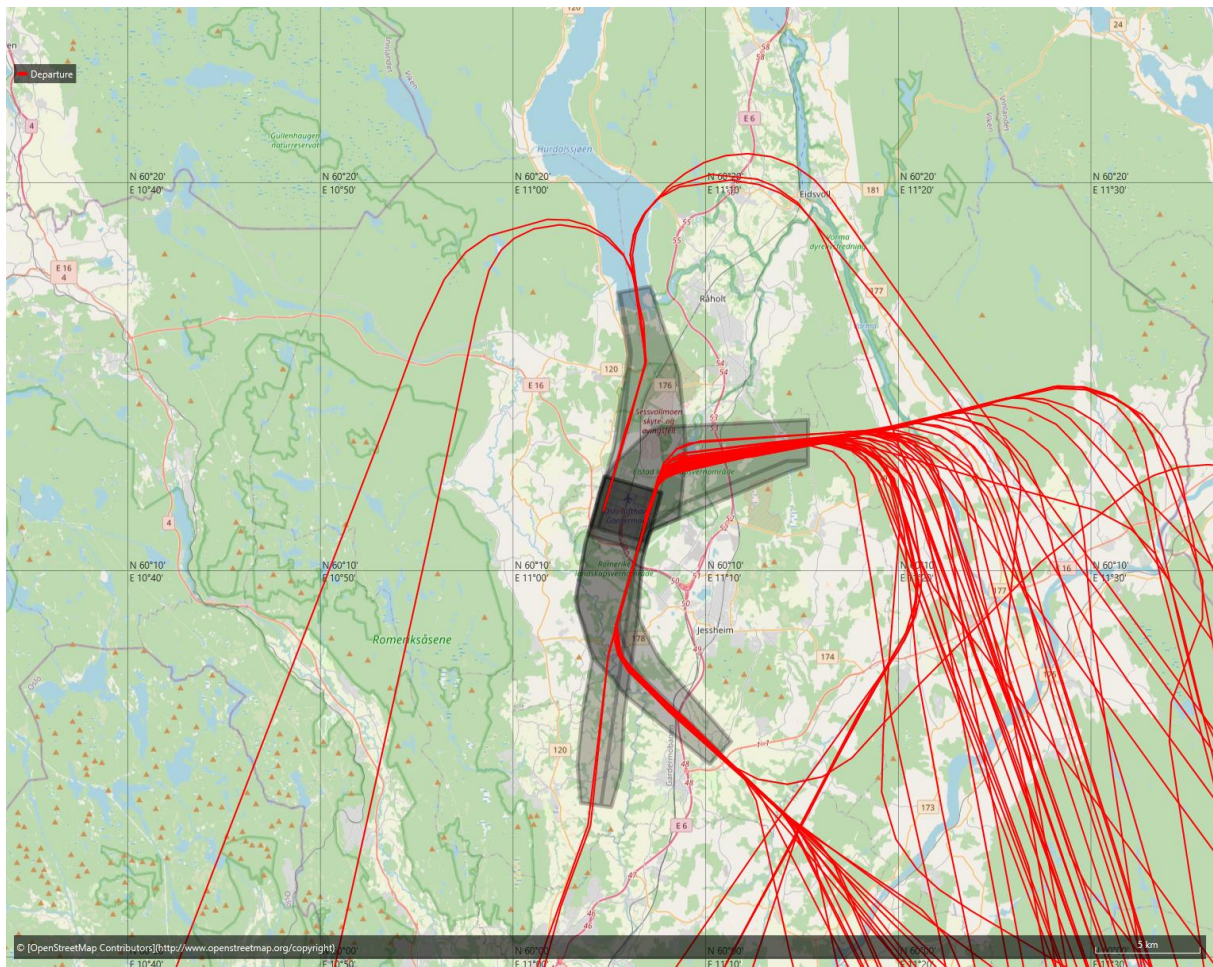


Figur 54. Avganger, TAP Portugal - 21 flygninger  
A320 (10), A20N (3), A21N (7), A321 (1)



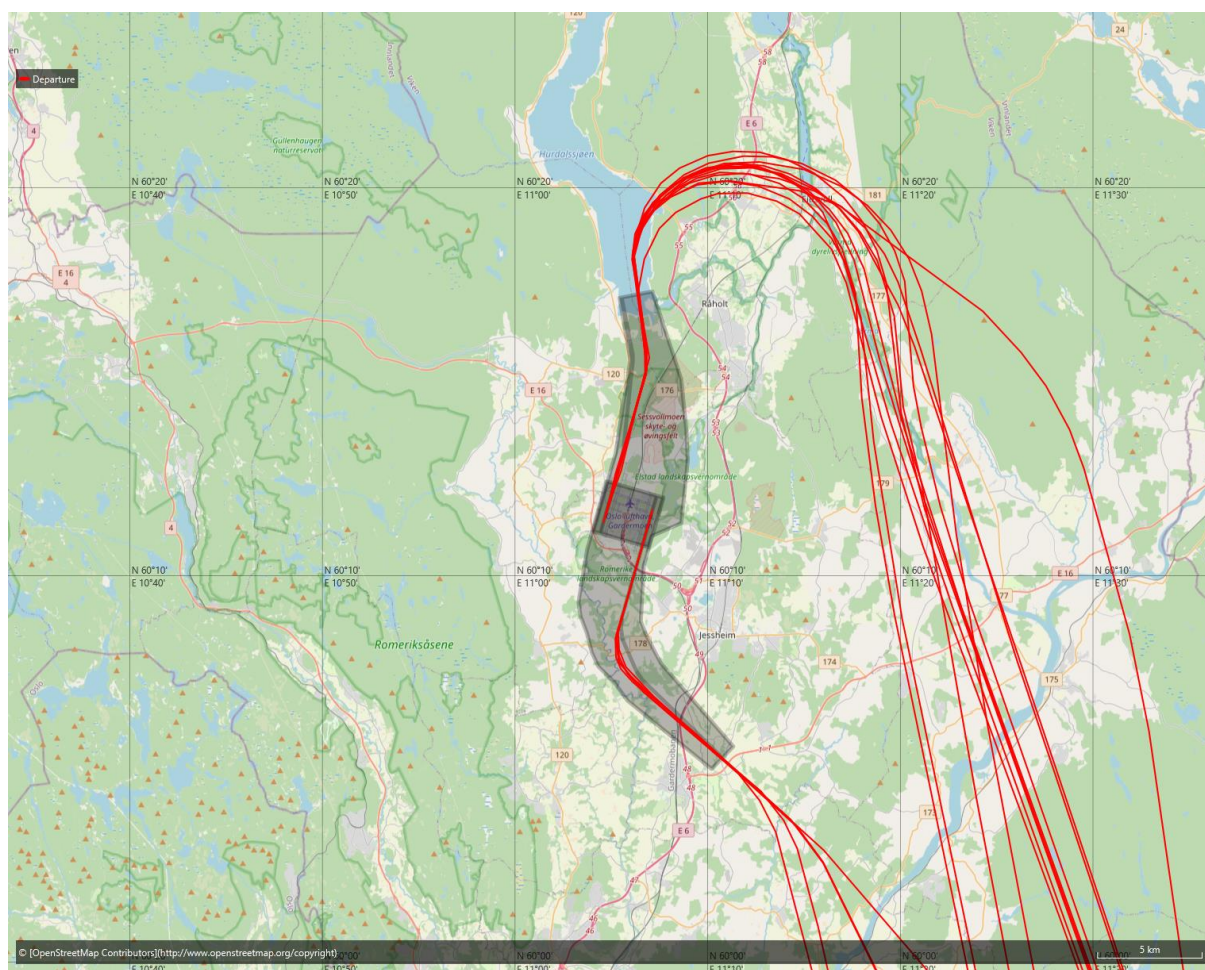


Figur 55. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia - 48 flygninger  
A330-200 (6), A330-300 (3), A321 (39),



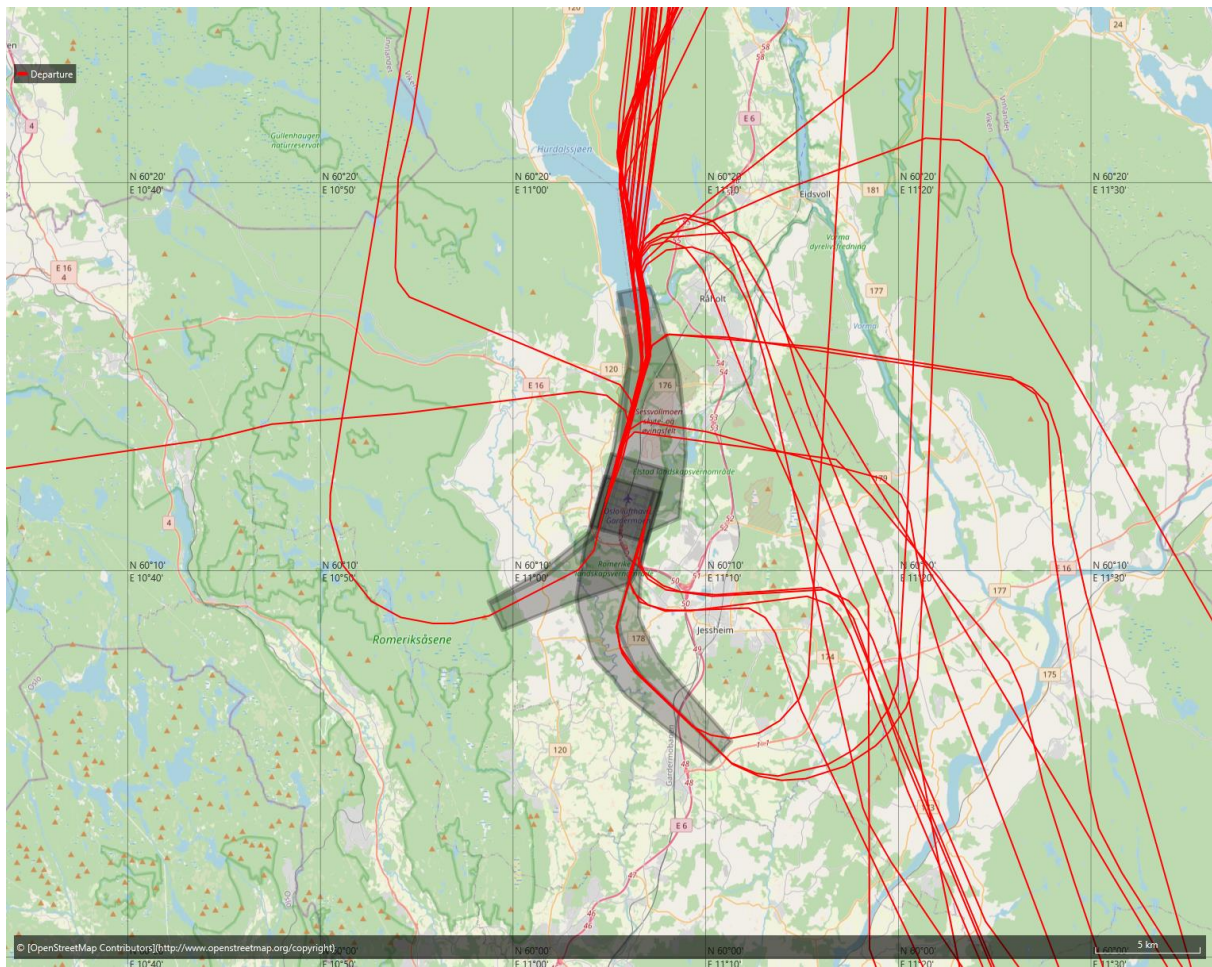
Figur 56. Avganger, Turkish Airlines - 67 flygninger  
A330-200 (8), A21N (46), A330-300 (8), A321 (3), B738 (2)



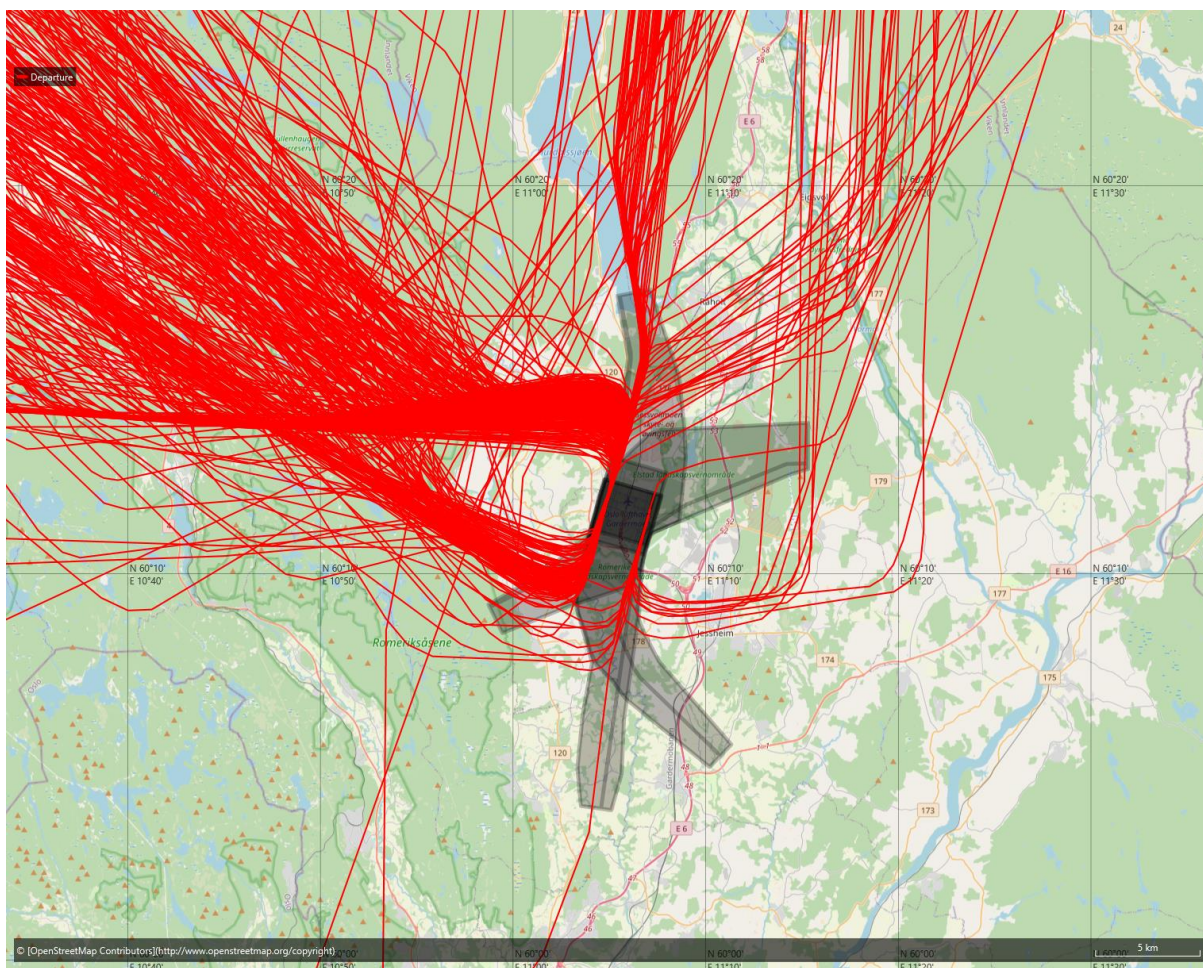


Figur 57. Avganger, United Parcel Service - 18 flygninger B767-300 (18),





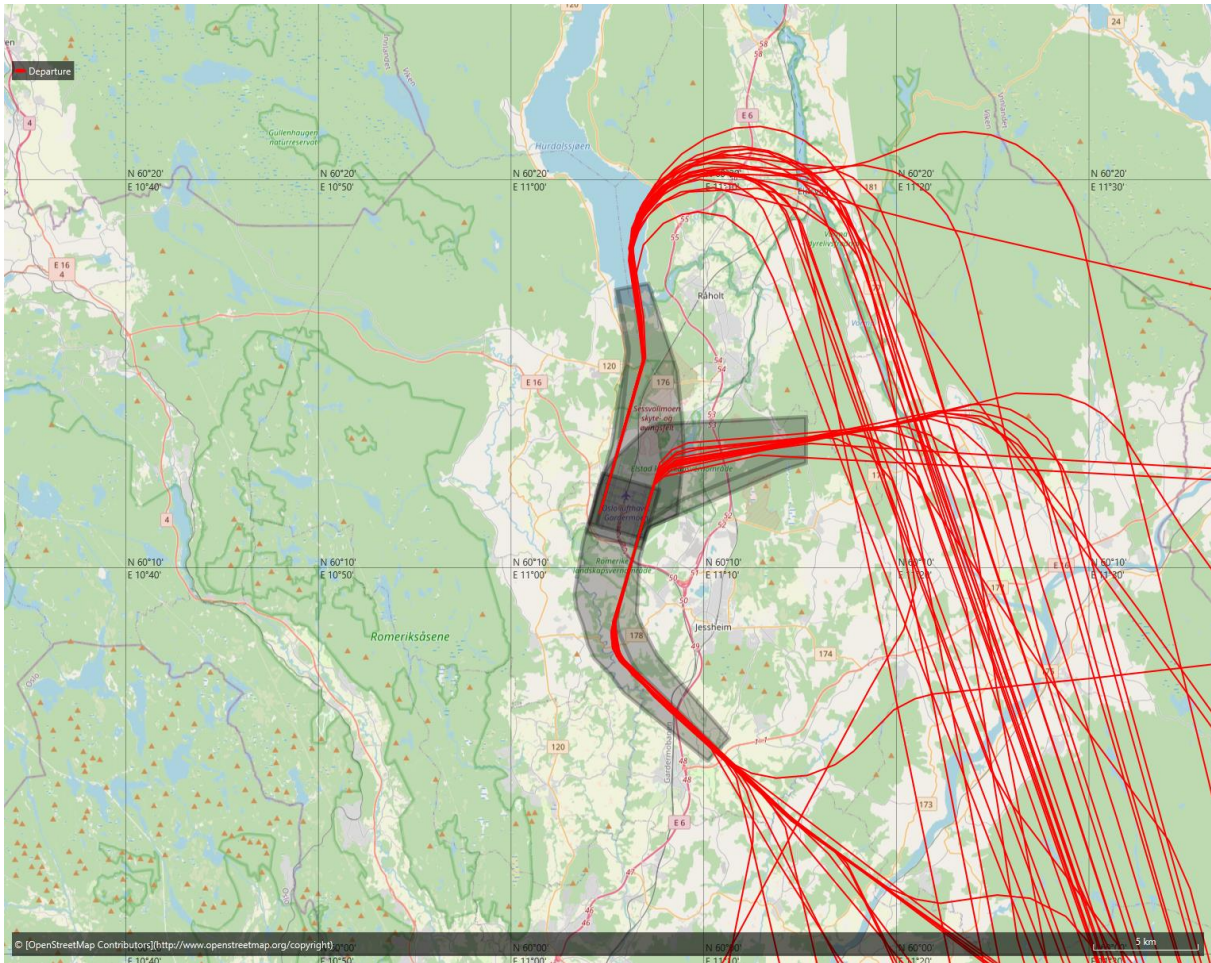
Figur 58. Avganger, West Air Sweden - 54 flygninger  
ATP (29), CRJ-200 (25)



Figur 59. Avganger, Widerøe - 493 flygninger  
DHC-8-100 (441), DHC-8-300 (20), DHC-8-200 (32),



## Wizz Air



Figur 60. Avganger, Wizz Air Hungary - 52 flygninger  
0 (1), A320 (6), A321 (26), 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)]
01/04/2022	0	0	0	75	100		49.9	47.5
02/04/2022	0	0	0	49	100		48.7	45.7
03/04/2022	100	0	69	0	100		46.1	39.9
04/04/2022	2	0	2	9	100		50.6	39.8
05/04/2022	0	0	1	48	100		49.2	46.1
06/04/2022	67	0	6	33	100		47.1	43.3
07/04/2022	0	0	0	64	94	W	52.2	48.0
08/04/2022	0	0	0	70	88	W	52.0	47.9
09/04/2022	0	0	0	60	100		51.3	49.4
10/04/2022	0	0	0	71	100		50.4	49.0
11/04/2022	0	0	1	72	100		49.6	47.2
12/04/2022	51	0	15	30	100		47.8	45.1
13/04/2022	43	0	39	2	100		48.6	38.9
14/04/2022	0	0	0	56	100		51.6	48.0
15/04/2022	70	0	34	4	100		48.4	38.2
16/04/2022	65	0	43	1	100		45.3	37.4
17/04/2022	82	0	54	8	100		47.2	41.6
18/04/2022	92	0	50	0	100		45.1	37.1
19/04/2022	80	0	19	31	100		48.1	43.2
20/04/2022	0	0	0	68	100		51.7	48.6
21/04/2022	0	0	0	73	100		51.6	48.2
22/04/2022	0	0	0	83	100		52.2	48.7
23/04/2022	0	0	0	54	100		51.8	47.2
24/04/2022	0	0	0	71	100		50.9	47.9
25/04/2022	0	0	0	65	100		51.4	47.2
26/04/2022	0	0	0	55	100		51.1	47.2
27/04/2022	54	0	37	35	100		48.4	45.2
28/04/2022	0	0	1	87	100		51.3	48.9
29/04/2022	55	0	27	41	100		49.7	46.2
30/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
<b>Sum</b>	<b>761</b>	<b>0</b>	<b>398</b>	<b>1315</b>	<b>96</b>		<b>50.0</b>	<b>46.4</b>

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)]
01/04/2022	0	0	0	0	100		43.3	
02/04/2022	0	0	0	0	100		39.8	
03/04/2022	0	0	0	0	100		37.3	
04/04/2022	0	0	0	0	100		41.4	
05/04/2022	0	0	0	0	100		43.6	
06/04/2022	0	0	0	0	100		39.9	
07/04/2022	0	0	0	0	100		45.8	
08/04/2022	0	0	0	0	100		45.6	
09/04/2022	0	0	0	0	100		35.7	
10/04/2022	0	0	0	0	100		36.7	
11/04/2022	0	0	0	0	100		41.0	
12/04/2022	0	0	0	0	100		43.5	
13/04/2022	0	0	0	0	100		44.8	
14/04/2022	0	0	0	0	100		43.2	
15/04/2022	0	0	0	0	100		43.3	
16/04/2022	0	0	0	0	100		45.6	
17/04/2022	0	0	0	0	100		44.1	
18/04/2022	0	0	0	0	99	T	42.0	
19/04/2022	0	0	0	0	100		48.0	
20/04/2022	0	0	0	0	100		49.1	
21/04/2022	0	0	0	0	100		48.0	
22/04/2022	0	0	0	0	100		46.8	
23/04/2022	0	0	0	0	100		45.2	
24/04/2022	0	0	0	0	100		43.9	
25/04/2022	0	0	0	0	100		46.4	
26/04/2022	0	0	0	0	100		45.0	
27/04/2022	0	0	0	0	100		43.9	
28/04/2022	0	0	0	0	100		46.8	
29/04/2022	0	0	0	0	100		44.7	
30/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	0	0	0	0	96		44.6	

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



NMT003 – Trugstad gård

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	0	0	3	0	100		50.0	36.9
02/04/2022	0	0	0	0	100		44.2	
03/04/2022	144	0	0	114	100		54.7	53.9
04/04/2022	75	0	0	0	100		46.0	
05/04/2022	1	0	0	0	100		42.7	
06/04/2022	93	0	0	70	100		51.3	50.0
07/04/2022	0	0	6	0	94	W	48.4	32.3
08/04/2022	0	0	1	0	88	W	44.4	24.4
09/04/2022	0	0	0	0	100		44.6	
10/04/2022	0	0	1	0	100		44.3	26.4
11/04/2022	2	0	0	0	100		43.9	
12/04/2022	119	0	1	53	100		52.1	51.2
13/04/2022	175	0	0	54	100		53.1	52.1
14/04/2022	0	0	1	0	100		46.7	23.2
15/04/2022	68	0	0	45	100		52.0	50.5
16/04/2022	59	0	0	53	100		52.5	50.5
17/04/2022	123	0	0	81	100		53.3	51.8
18/04/2022	179	0	0	87	100		52.2	51.1
19/04/2022	113	0	2	72	100		52.0	50.4
20/04/2022	0	0	3	0	100		46.2	27.6
21/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2022	85	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2022	98	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2022	0	0	1	0	51	T	84.2	26.6
<b>Sum</b>	<b>1335</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>629</b>	<b>68</b>		<b>68.3</b>	<b>47.9</b>

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

NMT003 – Trugstad gård

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	0	0	0	0	100		39.5	
02/04/2022	0	0	1	0	100		38.0	22.9
03/04/2022	14	0	1	1	100		38.2	26.3
04/04/2022	4	0	1	2	100		42.1	39.9
05/04/2022	0	0	2	0	100		37.2	23.4
06/04/2022	3	0	1	0	100		39.4	22.2
07/04/2022	0	0	1	0	100		40.2	26.6
08/04/2022	0	0	2	0	100		39.8	27.6
09/04/2022	0	0	0	0	100		36.8	
10/04/2022	0	0	0	0	100		38.3	
11/04/2022	0	0	1	0	99	T	39.5	27.4
12/04/2022	11	0	0	0	100		39.0	
13/04/2022	4	0	1	1	100		39.2	33.6
14/04/2022	0	0	3	0	100		40.4	30.9
15/04/2022	0	0	1	0	100		38.2	23.8
16/04/2022	13	0	0	4	100		43.8	42.3
17/04/2022	25	0	1	0	100		38.8	24.8
18/04/2022	9	0	0	4	100		40.7	37.6
19/04/2022	1	0	1	0	100		40.1	22.7
20/04/2022	0	0	2	1	100		41.9	37.1
21/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2022	1	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2022	8	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2022	11	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2022	5	0	0	0	13	T	*	*
<b>Sum</b>	<b>115</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>67</b>		<b>40.0</b>	<b>33.4</b>

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

NMT004 – RWY 01R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	160	0	0	191	100		70.7	67.8
02/04/2022	72	0	0	105	100		69.9	66.0
03/04/2022	144	0	146	1	100		73.4	71.9
04/04/2022	117	0	75	151	100		72.5	71.0
05/04/2022	129	0	1	177	100		70.4	67.2
06/04/2022	158	0	93	84	100		72.4	70.2
07/04/2022	148	0	0	170	94	W	70.5	67.3
08/04/2022	141	0	0	165	88	W	70.5	67.3
09/04/2022	74	0	0	105	100		70.1	66.3
10/04/2022	128	0	1	170	100		70.9	67.5
11/04/2022	124	0	0	133	100		70.1	65.4
12/04/2022	163	0	119	46	100		72.7	70.6
13/04/2022	186	0	175	15	100		74.2	73.1
14/04/2022	98	0	0	125	100		70.1	67.0
15/04/2022	71	0	67	38	100		71.8	69.2
16/04/2022	59	0	60	0	100		71.0	67.9
17/04/2022	137	0	123	52	100		73.1	71.4
18/04/2022	179	0	180	0	100		74.0	72.8
19/04/2022	169	0	116	74	100		72.5	70.6
20/04/2022	138	0	0	190	100		70.9	67.9
21/04/2022	141	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2022	158	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2022	75	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2022	135	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2022	136	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2022	141	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2022	164	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2022	143	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2022	161	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2022	81	0	0	0	0	T	*	*
Sum	3930	0	1156	1992	66		71.8	69.6

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



NMT004 – RWY 01R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	14	0	0	7	100		67.7	57.7
02/04/2022	8	0	0	3	100		67.1	53.6
03/04/2022	25	0	12	8	100		69.1	64.3
04/04/2022	11	0	2	1	99	T	68.3	56.0
05/04/2022	3	0	0	10	100		67.7	59.0
06/04/2022	12	0	3	9	100		68.5	60.4
07/04/2022	8	0	0	8	100		68.0	57.7
08/04/2022	7	0	0	11	100		68.9	64.0
09/04/2022	15	0	0	9	100		67.9	59.7
10/04/2022	21	0	0	10	100		68.2	58.8
11/04/2022	9	0	0	6	100		68.0	56.1
12/04/2022	18	0	10	12	100		69.6	64.7
13/04/2022	9	0	0	11	100		68.8	58.5
14/04/2022	6	0	0	12	100		67.9	59.4
15/04/2022	4	0	0	9	100		68.5	62.7
16/04/2022	17	0	12	0	100		69.0	64.6
17/04/2022	29	0	13	10	100		70.4	65.3
18/04/2022	11	0	3	0	100		68.7	58.7
19/04/2022	4	0	0	14	100		67.8	60.2
20/04/2022	9	0	0	15	100		67.9	58.7
21/04/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2022	7	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2022	6	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2022	12	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2022	10	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2022	9	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2022	15	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2022	9	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2022	23	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2022	8	0	0	0	0	T	*	*
Sum	344	0	55	165	66		68.5	61.2

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

NMT005 – RWY 19R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	0	0	138	0	100		70.8	70.6
02/04/2022	0	0	80	0	100		68.2	67.8
03/04/2022	100	0	0	139	100		68.0	67.3
04/04/2022	2	0	155	78	100		73.9	73.5
05/04/2022	0	0	156	0	100		71.9	71.5
06/04/2022	67	0	60	73	100		69.3	68.8
07/04/2022	0	0	126	0	94	W	71.6	71.4
08/04/2022	0	0	150	0	88	W	72.8	72.4
09/04/2022	0	0	85	0	100		69.9	69.5
10/04/2022	0	0	120	0	100		70.3	69.9
11/04/2022	0	0	126	0	100		70.4	70.0
12/04/2022	51	0	28	84	100		67.8	67.3
13/04/2022	43	0	10	153	100		70.6	70.3
14/04/2022	0	0	118	0	100		71.6	71.4
15/04/2022	70	0	21	65	100		67.4	66.8
16/04/2022	65	0	0	95	100		66.4	65.6
17/04/2022	82	0	21	86	100		67.9	67.3
18/04/2022	92	0	0	177	100		69.0	68.4
19/04/2022	80	0	49	97	100		69.6	68.9
20/04/2022	0	0	161	0	100		71.8	71.5
21/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2022	54	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2022	55	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	761	0	1604	1047	66		70.4	70.0

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

NMT005 – RWY 19R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	0	0	9	0	100		63.1	62.1
02/04/2022	0	0	16	0	100		64.7	64.1
03/04/2022	0	0	3	1	100		60.9	59.0
04/04/2022	0	0	9	4	100		63.8	63.0
05/04/2022	0	0	16	1	100		66.1	65.4
06/04/2022	0	0	9	0	100		62.7	61.0
07/04/2022	0	0	12	0	100		64.7	64.1
08/04/2022	0	0	10	0	100		63.4	62.2
09/04/2022	0	0	8	0	100		62.6	61.3
10/04/2022	0	0	12	0	100		63.8	62.7
11/04/2022	0	0	8	0	100		62.7	61.6
12/04/2022	0	0	0	1	100		58.4	53.3
13/04/2022	0	0	11	0	100		65.6	65.0
14/04/2022	0	0	11	0	100		65.3	64.8
15/04/2022	0	0	10	0	100		63.7	62.8
16/04/2022	0	0	0	4	100		60.0	55.5
17/04/2022	0	0	1	1	100		59.9	56.3
18/04/2022	0	0	9	6	100		65.5	64.9
19/04/2022	0	0	16	0	100		65.7	64.9
20/04/2022	0	0	11	0	100		64.2	63.0
21/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>181</b>	<b>18</b>	<b>66</b>		<b>63.8</b>	<b>62.8</b>

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



NMT006 – Lyshaug

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	160	0	160	0	100		56.3	55.8
02/04/2022	72	0	72	0	100		52.7	52.1
03/04/2022	0	0	0	128	100		62.0	61.5
04/04/2022	42	0	42	2	100		53.7	51.7
05/04/2022	128	0	130	0	100		55.3	54.5
06/04/2022	65	0	65	83	100		59.5	59.1
07/04/2022	148	0	137	0	94	W	57.0	56.1
08/04/2022	141	0	117	0	88	W	58.2	56.0
09/04/2022	74	0	73	0	100		57.6	54.1
10/04/2022	128	0	129	0	100		55.6	54.9
11/04/2022	122	0	125	0	100		54.7	54.1
12/04/2022	44	0	44	62	100		59.2	58.9
13/04/2022	11	0	11	65	100		60.2	59.7
14/04/2022	98	0	99	0	100		56.6	56.0
15/04/2022	3	0	3	46	100		57.7	57.4
16/04/2022	0	0	0	58	100		58.8	58.3
17/04/2022	14	0	14	92	100		60.1	59.6
18/04/2022	0	0	0	105	100		60.2	59.3
19/04/2022	56	0	55	88	100		59.7	59.2
20/04/2022	138	0	139	0	100		56.6	55.6
21/04/2022	141	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2022	158	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2022	75	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2022	135	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2022	136	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2022	140	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2022	79	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2022	143	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2022	63	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2022	81	0	4	0	47	T	*	*
<b>Sum</b>	<b>2595</b>	<b>0</b>	<b>1419</b>	<b>729</b>	<b>68</b>		<b>69.7</b>	<b>57.4</b>

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

NMT006 – Lyshaug

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	14	0	11	0	100		48.9	47.6
02/04/2022	8	0	8	0	100		46.0	45.5
03/04/2022	11	0	12	1	100		48.4	48.0
04/04/2022	7	0	7	2	100		49.6	49.2
05/04/2022	3	0	5	0	100		46.1	45.0
06/04/2022	9	0	6	0	100		47.7	46.0
07/04/2022	8	0	9	0	100		48.6	46.9
08/04/2022	7	0	10	0	100		50.0	48.3
09/04/2022	15	0	15	0	100		48.6	47.8
10/04/2022	21	0	24	0	100		51.1	50.9
11/04/2022	9	0	9	0	99	T	48.6	48.0
12/04/2022	7	0	8	2	100		48.4	47.4
13/04/2022	5	0	5	1	100		47.7	46.4
14/04/2022	6	0	6	0	100		48.9	47.4
15/04/2022	4	0	4	0	100		45.4	43.6
16/04/2022	4	0	4	4	100		50.9	50.4
17/04/2022	4	0	4	0	100		47.4	43.2
18/04/2022	2	0	2	6	100		49.6	48.9
19/04/2022	3	0	3	0	100		47.4	43.6
20/04/2022	9	0	10	1	100		51.2	49.9
21/04/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2022	7	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2022	12	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2022	9	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2022	9	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2022	7	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2022	4	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2022	12	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2022	3	0	0	0	13	T	*	*
<b>Sum</b>	<b>229</b>	<b>0</b>	<b>162</b>	<b>17</b>	<b>67</b>		<b>48.8</b>	<b>47.7</b>

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

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	0	0	0	165	100		54.6	53.3
02/04/2022	0	0	0	83	100		54.6	51.0
03/04/2022	144	0	0	0	100		44.8	
04/04/2022	75	0	0	142	100		55.9	54.1
05/04/2022	1	0	0	144	100		54.4	52.3
06/04/2022	93	0	1	69	100		51.5	49.2
07/04/2022	0	0	0	145	94	W	54.8	53.2
08/04/2022	0	0	0	154	88	W	59.3	54.8
09/04/2022	0	0	0	90	100		55.3	51.7
10/04/2022	0	0	0	145	100		54.5	52.5
11/04/2022	2	0	0	106	100		52.7	50.7
12/04/2022	119	0	3	36	100		49.7	46.7
13/04/2022	175	0	5	11	100		49.3	42.5
14/04/2022	0	0	0	106	100		53.6	52.3
15/04/2022	68	0	0	34	100		49.1	46.8
16/04/2022	59	0	0	0	100		44.7	
17/04/2022	123	0	0	50	100		50.3	48.3
18/04/2022	179	0	0	0	100		45.6	
19/04/2022	113	0	7	51	100		55.7	49.2
20/04/2022	0	0	0	167	100		55.9	53.8
21/04/2022	0	0	0	150	100		54.9	53.3
22/04/2022	0	0	0	155	100		55.0	53.3
23/04/2022	0	0	0	74	100		52.0	49.9
24/04/2022	0	0	0	159	100		55.6	53.0
25/04/2022	0	0	0	150	100		56.2	53.3
26/04/2022	1	0	0	142	100		56.8	53.2
27/04/2022	85	0	2	86	100		58.7	51.7
28/04/2022	0	0	0	154	100		54.8	53.4
29/04/2022	98	0	0	94	100		52.5	50.6
30/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	1335	0	18	2862	96		54.4	51.5

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



NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	0	0	0	6	100		44.9	42.1
02/04/2022	0	0	0	3	100		41.5	38.8
03/04/2022	14	0	0	8	100		45.5	44.2
04/04/2022	4	0	0	0	100		39.1	
05/04/2022	0	0	0	10	100		46.0	44.0
06/04/2022	3	0	0	4	100		43.8	39.7
07/04/2022	0	0	0	6	100		45.8	41.4
08/04/2022	0	0	0	10	100		53.5	45.4
09/04/2022	0	0	0	8	100		49.2	43.6
10/04/2022	0	0	0	10	100		46.4	43.8
11/04/2022	0	0	0	6	100		45.4	42.0
12/04/2022	11	0	0	13	100		46.9	45.2
13/04/2022	4	0	0	8	100		45.4	43.4
14/04/2022	0	0	0	8	100		46.0	44.6
15/04/2022	0	0	0	8	100		47.7	46.8
16/04/2022	13	0	0	1	100		41.8	37.2
17/04/2022	25	0	0	9	100		46.4	44.3
18/04/2022	9	0	0	0	100		39.0	
19/04/2022	1	0	0	10	100		47.7	45.7
20/04/2022	0	0	0	11	100		48.0	45.4
21/04/2022	0	0	0	8	100		47.8	45.0
22/04/2022	0	0	0	7	100		46.7	44.3
23/04/2022	1	0	0	7	100		44.9	43.2
24/04/2022	0	0	0	9	100		45.2	43.8
25/04/2022	1	0	0	7	99	T	46.2	42.5
26/04/2022	0	0	0	12	100		48.7	45.8
27/04/2022	8	0	0	11	100		46.3	43.8
28/04/2022	5	0	0	11	100		47.6	44.5
29/04/2022	11	0	0	8	100		47.2	43.8
30/04/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
Sum	115	0	0	219	96		46.8	43.6

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

NMT008 – Saghagan

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	0	0	0	40	100		50.4	41.5
02/04/2022	0	0	0	23	100		49.1	40.1
03/04/2022	244	0	165	0	100		55.9	53.4
04/04/2022	77	0	74	84	100		54.5	51.7
05/04/2022	1	0	1	54	100		50.8	42.6
06/04/2022	160	0	85	22	100		52.3	48.8
07/04/2022	0	0	0	59	94	W	51.3	42.9
08/04/2022	0	0	0	54	88	W	52.7	43.5
09/04/2022	0	0	0	47	100		52.0	43.4
10/04/2022	0	0	0	73	100		51.8	43.5
11/04/2022	2	0	0	42	100		50.3	41.4
12/04/2022	170	0	119	19	100		54.0	51.6
13/04/2022	218	0	173	5	100		55.8	54.3
14/04/2022	0	0	0	60	100		51.9	43.0
15/04/2022	138	0	74	18	100		53.4	50.5
16/04/2022	124	0	71	0	100		52.8	49.7
17/04/2022	205	0	140	31	100		56.0	53.2
18/04/2022	271	0	180	0	100		56.1	54.0
19/04/2022	193	0	110	16	100		53.6	50.5
20/04/2022	0	0	0	87	100		51.6	45.0
21/04/2022	0	0	0	79	100		52.4	44.9
22/04/2022	0	0	0	68	100		51.9	43.7
23/04/2022	0	0	0	39	100		49.8	41.7
24/04/2022	0	0	0	65	100		53.4	43.5
25/04/2022	0	0	0	76	100		51.7	44.2
26/04/2022	1	0	0	59	100		50.9	43.3
27/04/2022	139	0	90	44	100		54.3	51.0
28/04/2022	0	0	0	81	100		52.3	45.0
29/04/2022	153	0	96	45	100		53.6	50.6
30/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	2096	0	1378	1290	96		53.0	48.9

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

NMT008 – Saghagan

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	0	0	0	2	100		46.5	34.4
02/04/2022	0	0	0	1	100		44.6	27.0
03/04/2022	14	0	12	5	100		48.3	46.0
04/04/2022	4	0	4	0	99	T	47.0	43.0
05/04/2022	0	0	0	5	100		47.3	34.4
06/04/2022	3	0	5	0	100		48.6	37.7
07/04/2022	0	0	2	2	100		48.6	34.9
08/04/2022	0	0	0	4	100		52.2	36.5
09/04/2022	0	0	0	4	100		44.4	34.7
10/04/2022	0	0	0	2	100		43.3	31.0
11/04/2022	0	0	0	3	100		46.0	32.1
12/04/2022	11	0	13	5	100		49.5	45.4
13/04/2022	4	0	6	5	100		48.4	43.3
14/04/2022	0	0	0	7	100		46.6	36.6
15/04/2022	0	0	0	4	100		47.1	38.9
16/04/2022	13	0	12	1	100		49.8	46.1
17/04/2022	25	0	25	7	100		52.3	49.4
18/04/2022	9	0	8	0	100		50.6	45.1
19/04/2022	1	0	0	8	100		51.3	38.2
20/04/2022	0	0	1	6	100		50.6	38.4
21/04/2022	0	0	2	7	100		50.6	40.4
22/04/2022	0	0	1	5	100		51.0	38.6
23/04/2022	1	0	1	5	100		47.9	37.8
24/04/2022	0	0	0	3	100		45.9	30.9
25/04/2022	1	0	1	7	100		48.5	39.8
26/04/2022	0	0	0	9	100		48.4	37.4
27/04/2022	8	0	8	6	100		49.1	43.5
28/04/2022	5	0	7	5	100		55.1	42.7
29/04/2022	11	0	12	4	100		49.3	43.8
30/04/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
Sum	115	0	120	122	96		49.4	41.7

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



NMT009 – Østli vest for Hersjøen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	0	0	0	59	100		51.2	46.6
02/04/2022	0	0	0	37	100		48.9	44.5
03/04/2022	100	0	100	0	100		51.6	50.4
04/04/2022	2	0	2	10	100		51.9	40.4
05/04/2022	0	0	1	43	100		50.9	45.7
06/04/2022	67	0	64	22	100		50.3	47.1
07/04/2022	0	0	0	51	94	W	51.7	46.7
08/04/2022	0	0	0	58	88	W	54.2	47.2
09/04/2022	0	0	0	55	100		53.1	49.0
10/04/2022	0	0	0	59	100		51.3	48.0
11/04/2022	0	0	1	60	100		49.8	46.4
12/04/2022	51	0	50	22	100		49.9	47.8
13/04/2022	43	0	44	2	100		50.9	47.6
14/04/2022	0	0	0	49	100		50.4	46.8
15/04/2022	70	0	71	3	100		50.0	48.1
16/04/2022	65	0	65	1	100		50.2	48.4
17/04/2022	82	0	83	7	100		51.3	49.5
18/04/2022	92	0	93	0	100		50.6	49.3
19/04/2022	80	0	80	26	100		51.1	48.1
20/04/2022	0	0	0	59	100		51.8	47.5
21/04/2022	0	0	0	61	100		51.3	47.1
22/04/2022	0	0	0	67	100		51.2	47.6
23/04/2022	0	0	0	40	100		49.9	45.4
24/04/2022	0	0	0	52	100		50.3	46.2
25/04/2022	0	0	0	56	100		51.7	46.1
26/04/2022	0	0	0	47	100		51.1	45.9
27/04/2022	54	0	53	27	100		52.2	48.6
28/04/2022	0	0	1	65	100		52.4	47.9
29/04/2022	55	0	54	33	100		51.2	48.4
30/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	761	0	762	1071	96		51.2	47.5

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)]
01/04/2022	0	0	0	0	100		43.6	
02/04/2022	0	0	0	0	100		39.7	
03/04/2022	0	0	0	0	100		39.8	
04/04/2022	0	0	0	0	100		43.5	
05/04/2022	0	0	0	0	100		44.5	
06/04/2022	0	0	0	0	100		41.9	
07/04/2022	0	0	0	0	100		44.1	
08/04/2022	0	0	0	0	100		45.7	
09/04/2022	0	0	0	0	100		40.1	
10/04/2022	0	0	0	0	100		40.5	
11/04/2022	0	0	0	0	99	T	41.0	
12/04/2022	0	0	0	0	100		43.0	
13/04/2022	0	0	0	0	100		42.4	
14/04/2022	0	0	0	0	100		41.7	
15/04/2022	0	0	0	0	100		42.0	
16/04/2022	0	0	0	0	100		43.4	
17/04/2022	0	0	0	0	100		42.5	
18/04/2022	0	0	0	0	100		39.9	
19/04/2022	0	0	0	0	100		45.5	
20/04/2022	0	0	0	0	100		46.6	
21/04/2022	0	0	0	0	100		46.1	
22/04/2022	0	0	0	0	100		44.6	
23/04/2022	0	0	0	0	100		55.2	
24/04/2022	0	0	0	0	100		43.1	
25/04/2022	0	0	0	0	100		45.4	
26/04/2022	0	0	0	0	100		43.9	
27/04/2022	0	0	0	0	100		44.0	
28/04/2022	0	0	0	0	100		46.1	
29/04/2022	0	0	0	0	100		44.3	
30/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	0	0	0	0	96		45.3	

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

NMT010 – Holtertoppen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	160	0	161	0	100		58.9	58.7
02/04/2022	72	0	72	0	100		55.5	55.0
03/04/2022	0	0	0	117	100		52.2	49.1
04/04/2022	42	0	45	9	100		55.9	54.5
05/04/2022	128	0	130	0	100		57.4	57.0
06/04/2022	65	0	65	55	100		55.3	54.4
07/04/2022	148	0	138	0	94	W	59.4	58.8
08/04/2022	141	0	125	0	88	W	59.6	58.6
09/04/2022	74	0	84	0	100		58.1	56.6
10/04/2022	128	0	132	0	100		58.3	57.8
11/04/2022	122	0	124	0	100		57.1	56.8
12/04/2022	44	0	44	42	100		54.8	53.7
13/04/2022	11	0	11	46	100		52.1	48.9
14/04/2022	98	0	100	0	100		59.0	58.7
15/04/2022	3	0	3	34	100		49.5	46.7
16/04/2022	0	0	0	46	100		50.7	45.0
17/04/2022	14	0	14	61	100		54.4	50.6
18/04/2022	0	0	0	61	100		50.3	46.0
19/04/2022	56	0	55	50	100		55.9	55.0
20/04/2022	138	0	140	0	100		58.6	58.1
21/04/2022	141	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2022	158	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2022	75	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2022	135	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2022	136	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2022	140	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2022	79	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2022	143	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2022	63	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2022	81	0	36	0	57	T	89.3	85.3
<b>Sum</b>	<b>2595</b>	<b>0</b>	<b>1479</b>	<b>521</b>	<b>68</b>		<b>73.9</b>	<b>69.9</b>

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



NMT010 – Holtertoppen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	14	0	10	0	100		50.2	49.6
02/04/2022	8	0	8	0	100		49.0	48.6
03/04/2022	11	0	12	0	100		51.5	51.4
04/04/2022	7	0	7	1	100		49.8	49.3
05/04/2022	3	0	5	0	100		48.8	48.1
06/04/2022	9	0	8	0	100		50.7	49.7
07/04/2022	8	0	8	0	100		50.6	49.7
08/04/2022	7	0	10	0	100		52.2	51.2
09/04/2022	15	0	15	0	100		52.0	50.8
10/04/2022	21	0	24	0	100		53.8	53.7
11/04/2022	9	0	8	0	100		50.9	50.7
12/04/2022	7	0	8	0	100		49.3	48.5
13/04/2022	5	0	5	1	100		48.4	48.0
14/04/2022	6	0	6	0	100		50.2	49.7
15/04/2022	4	0	4	0	100		47.5	47.1
16/04/2022	4	0	4	4	100		47.6	47.0
17/04/2022	4	0	3	0	100		47.9	46.5
18/04/2022	2	0	2	1	100		45.4	43.8
19/04/2022	3	0	3	0	100		48.4	46.3
20/04/2022	9	0	10	1	100		51.1	50.8
21/04/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2022	7	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2022	12	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2022	9	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2022	9	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2022	7	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2022	4	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2022	12	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2022	3	0	0	0	13	T	*	*
<b>Sum</b>	<b>229</b>	<b>0</b>	<b>160</b>	<b>8</b>	<b>67</b>		<b>50.2</b>	<b>49.5</b>

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

NMT011 – Gresaker

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	160	0	140	1	100		56.1	55.6
02/04/2022	72	0	79	0	100		53.3	52.9
03/04/2022	0	0	0	138	100		54.2	53.8
04/04/2022	42	0	156	79	100		59.8	59.6
05/04/2022	128	0	158	0	100		56.4	55.9
06/04/2022	65	0	60	64	100		53.8	53.3
07/04/2022	148	0	147	0	94	W	57.7	56.6
08/04/2022	141	0	159	0	88	W	58.1	57.1
09/04/2022	74	0	96	0	100		55.9	54.3
10/04/2022	128	0	122	0	100		55.5	54.9
11/04/2022	122	0	126	0	100		55.2	54.7
12/04/2022	44	0	29	77	100		54.3	53.2
13/04/2022	11	0	10	145	100		55.8	55.4
14/04/2022	98	0	120	0	100		57.8	57.3
15/04/2022	3	0	21	62	100		52.9	52.6
16/04/2022	0	0	0	97	100		53.1	52.7
17/04/2022	14	0	21	80	100		53.5	52.9
18/04/2022	0	0	0	152	100		53.8	53.3
19/04/2022	56	0	49	84	100		55.1	54.5
20/04/2022	138	0	161	0	100		57.5	57.2
21/04/2022	141	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2022	158	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2022	75	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2022	135	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2022	136	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2022	140	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2022	79	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2022	143	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2022	63	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2022	81	0	3	0	62	T	58.6	40.3
<b>Sum</b>	<b>2595</b>	<b>0</b>	<b>1657</b>	<b>979</b>	<b>68</b>		<b>56.0</b>	<b>55.2</b>

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

NMT011 – Gresaker

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	14	0	8	0	100		47.1	46.1
02/04/2022	8	0	17	0	100		49.6	49.3
03/04/2022	11	0	3	1	100		45.3	44.8
04/04/2022	7	0	10	3	100		50.2	49.8
05/04/2022	3	0	16	1	100		50.0	49.5
06/04/2022	9	0	9	0	100		46.7	46.0
07/04/2022	8	0	12	0	100		50.1	49.6
08/04/2022	7	0	10	0	100		49.5	47.5
09/04/2022	15	0	7	0	100		46.6	45.7
10/04/2022	21	0	12	0	100		49.1	48.6
11/04/2022	9	0	8	0	100		47.1	46.6
12/04/2022	7	0	1	1	100		39.5	34.4
13/04/2022	5	0	11	0	100		50.4	50.1
14/04/2022	6	0	11	0	100		50.6	50.2
15/04/2022	4	0	10	0	100		48.6	47.9
16/04/2022	4	0	0	4	100		44.1	42.9
17/04/2022	4	0	1	1	100		42.4	40.6
18/04/2022	2	0	9	5	100		49.5	49.2
19/04/2022	3	0	16	0	100		51.2	50.6
20/04/2022	9	0	13	0	100		50.3	49.3
21/04/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
22/04/2022	7	0	0	0	0	T	*	*
23/04/2022	5	0	0	0	0	T	*	*
24/04/2022	12	0	0	0	0	T	*	*
25/04/2022	9	0	0	0	0	T	*	*
26/04/2022	9	0	0	0	0	T	*	*
27/04/2022	7	0	0	0	0	T	*	*
28/04/2022	4	0	0	0	0	T	*	*
29/04/2022	12	0	0	0	0	T	*	*
30/04/2022	3	0	0	0	13	T	*	*
<b>Sum</b>	<b>229</b>	<b>0</b>	<b>184</b>	<b>16</b>	<b>67</b>		<b>48.9</b>	<b>48.0</b>

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



NMT012 – Aurmoen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	0	0	0	200	100		61.2	60.9
02/04/2022	0	0	0	106	100		58.6	58.4
03/04/2022	0	0	147	1	100		61.8	61.7
04/04/2022	0	0	75	166	100		63.1	62.9
05/04/2022	0	0	1	189	100		60.3	60.1
06/04/2022	0	0	93	93	100		61.0	60.6
07/04/2022	0	0	0	175	94	W	61.0	60.7
08/04/2022	0	0	0	173	88	W	61.1	60.8
09/04/2022	0	0	0	104	100		59.6	59.3
10/04/2022	0	0	1	171	100		60.8	60.6
11/04/2022	0	0	0	141	100		59.3	59.1
12/04/2022	0	0	119	47	100		61.6	61.4
13/04/2022	0	0	176	13	100		64.1	63.9
14/04/2022	0	0	0	125	100		60.8	60.7
15/04/2022	0	0	67	41	100		60.9	60.4
16/04/2022	0	0	60	0	100		58.8	58.4
17/04/2022	0	0	124	55	100		62.8	62.6
18/04/2022	0	0	180	0	100		62.9	62.8
19/04/2022	0	0	117	74	100		61.8	61.6
20/04/2022	0	0	0	199	100		61.6	61.4
21/04/2022	0	0	0	187	100		61.1	60.8
22/04/2022	0	0	0	193	100		60.9	60.6
23/04/2022	0	0	1	87	100		57.8	57.5
24/04/2022	0	0	0	191	100		60.9	60.5
25/04/2022	0	0	0	186	100		60.4	60.0
26/04/2022	0	0	0	178	100		60.2	60.0
27/04/2022	0	0	87	104	100		61.5	61.1
28/04/2022	0	0	0	191	100		60.5	60.3
29/04/2022	0	0	100	113	100		61.7	61.5
30/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	0	0	1348	3503	96		61.2	60.9

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

NMT012 – Aurmoen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2022	0	0	0	9	100		51.5	50.0
02/04/2022	0	0	0	3	100		46.9	46.7
03/04/2022	0	0	13	9	100		55.7	55.7
04/04/2022	0	0	4	1	100		51.4	50.8
05/04/2022	0	0	0	14	100		51.8	51.5
06/04/2022	0	0	5	10	100		52.6	51.9
07/04/2022	0	0	2	10	100		51.8	51.4
08/04/2022	0	0	0	13	100		55.2	55.0
09/04/2022	0	0	0	10	100		51.3	51.1
10/04/2022	0	0	0	10	100		51.4	51.3
11/04/2022	0	0	0	8	99	T	50.4	48.6
12/04/2022	0	0	13	15	100		57.1	57.0
13/04/2022	0	0	6	11	100		54.6	54.5
14/04/2022	0	0	0	12	100		53.5	53.3
15/04/2022	0	0	0	9	100		56.2	56.1
16/04/2022	0	0	13	1	100		55.8	55.6
17/04/2022	0	0	25	10	100		59.2	59.1
18/04/2022	0	0	9	0	100		54.4	54.2
19/04/2022	0	0	0	14	100		54.4	53.8
20/04/2022	0	0	1	18	100		54.3	53.1
21/04/2022	0	0	2	12	100		53.4	52.7
22/04/2022	0	0	1	12	100		53.0	52.6
23/04/2022	0	0	1	8	100		51.6	51.0
24/04/2022	0	0	0	11	100		51.3	50.7
25/04/2022	0	0	1	13	100		51.6	51.1
26/04/2022	0	0	0	14	100		52.9	52.4
27/04/2022	0	0	8	13	100		54.8	54.4
28/04/2022	0	0	7	13	100		54.4	54.0
29/04/2022	0	0	13	10	100		55.1	55.0
30/04/2022	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	0	0	124	293	96		54.0	53.7

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 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 flygereglene (VFR)
- c) kontrollflyging
- d) ambulansetraffikk
- e) Politiets helikoptertjeneste
- f) nødtraffikk
- g) trafikk i forbindelse med brannslukking, søk og redning
- h) avbrutte innflyginger
- i) militære flyginger

**§ 3 Definisjoner og forkortelser**

I forskriften forstås med:

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

innflygingshjelpemidler fungerer innenfor fastsatte spesifikasjoner

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

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

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

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

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

I denne forskrift forstås følgende forkortelser med

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

**Kapittel 2. Banebruk mv.****§ 4. Åpningstid**

Oslo lufthavn Gardermoen kan trafikkeres hele døgnet.

**§ 5. Rullebanebruk**

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



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

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

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

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

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

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

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

Ved opphold på oppstillingsplass med bakkestrøm og luftkondisjonering skal hjelpemotorer (APU) ikke brukes ut over fem minutter etter ankomst, eller fem minutter før avgang til eller fra oppstillingsplass. Dette gjelder likevel ikke når utvendig lufttemperatur på oppstillingsplassen er kaldere enn  $\pm 15$  grader celsius eller varmere enn +20 grader celsius.

I nattperioden skal motortesting ut over tomgang gjøres i rusegropa.

## **Kapittel 3. Bestemmelser om utflyging**

### **§ 7. Jetfly**

Det er ikke tillatt med avgang fra fremskutt posisjon på rullebane 01 R. På rullebane 19 L er det ikke tillatt med avgang fra de fremskutte posisjoner fra og med B 6 og sørover.

Utflyging skal følge korridorer som fastsatt i forskriftsvedlegg 1.

Avgang og utflyging skal skje som angitt i ICAO DOC. 8168-OPS/611, Vol 1, 5. utgave 2006, Del I, Seksjon 7, Vedlegg til kapittel 3 nr. 3 (NADP 2), med unntak av avgang på rullebane 01 R med utflyging i korridor mot øst, hvor avgang skal skje som angitt i ICAO DOC. 8168-OPS/611, Vol 1, 5. utgave 2006, Del I, Seksjon 7, Vedlegg til kapittel 3 nr. 2 (NADP 1).

### **§ 8. Propellfly**

For propellfly med MTOW over 5700 kg og fire propeller eller mer gjelder bestemmelsene i § 7.

For propellfly med MTOW over 5700 kg med færre enn fire propeller gjelder bestemmelsen i § 7 andre ledd, men likevel slik at det kan dirigeres og flys utenfor korridorene når luftfartøyet har nådd en høyde på 1700 ft AMSL eller mer.

### **§ 9 Helikopter**

For helikopter som flys som IFR-flyging, gjelder bestemmelsen i § 7 andre ledd, men likevel slik at det kan dirigeres og flys utenfor korridorene når luftfartøyet har nådd en høyde på 1700 ft AMSL eller mer.

### **§ 10. Støyrestriksjoner for luftfartøy**

Avgang med luftfartøy som ikke tilfredsstiller støykrav etter ICAO Annex 16, Vol 1, 6. utgave juli 2011 kapittel 3 er ikke tillatt i perioden kl. 1600 – 0800 lokal tid.

Avgang med luftfartøy som ved støysertifisering overskrider 88 EPNdB ved avgang er ikke tillatt i perioden kl. 2400 – 0630 lokal tid.

Avgang med luftfartøy som ikke tilfredsstiller kravene som angitt i første og andre ledd, er likevel tillatt i særlige tilfeller hvor Luftfartstilsynet har gitt tillatelse til flygingen.

## **Kapittel 4. Bestemmelser om innflyging og landing**

### **§ 11. Jetfly**

Innflyging og landing skal skje på en måte som reduserer støyen mest mulig ved å bruke prosedyrer for jevn nedstigning (continuous descent), liten motorytelse (low power) og liten luftmotstand (low drag). Visuell innflyging er ikke tillatt. Visuell innflyging tillates likevel ved visuell overføring til parallell rullebane etter etablering på sluttinnlegg, dersom lufttrafikkjenesten finner det nødvendig. Luftfartstilsynet kan etter

søknad tillate visuell kurvet innflyging med RNAV-veiledning.

Bruk av ventemønster er ikke tillatt i Oslo TMA. Ventemønster kan likevel benyttes i høyder over 5000 ft AMSL dersom det oppstår en situasjon som krever stans i innflygingstrafikken.

Følgende minstehøyder skal overholdes:

- a) Nord for N 60 30 00 skal det ikke flys lavere enn 5000 ft AMSL.
- b) Sør for N 59 55 00 skal det ikke flys lavere enn 5000 ft AMSL.

### **§ 12 Propellfly**

For propellfly med MTOW over 5700 kg og med fire propeller eller mer gjelder bestemmelsene i § 11.

For propellfly med MTOW over 5700 kg og med færre enn fire propeller gjelder følgende:

- a) Innflyging og landing skal skje på en måte som reduserer støyen mest mulig.
- b) IFR-flyginger skal være etablert på forlenget senterlinje i minimum 2500 ft AMSL før videre nedstigning til landing påbegynnes med mindre flygingen gjennomføres som kurvet innflyging.
- c) Ved visuell innflyging skal det fra minimum 2500 ft AMSL følges en innflygingsvinkel som sikrer at luftfartøyet ikke på noe stadium i den videre innflyging ligger lavere enn ILS glidebane

### **§ 13 Helikopter**

For helikopter som flys som IFR-flyging gjelder bestemmelsene i § 12 andre ledd bokstav a og b.

### **§ 14 Forbud mot landingstrening**

Skoleflyging i form av landingstrening og landingsrunder er ikke tillatt.

## **Kapittel 5. Registrering av flytrafikken mv.**

### **§ 15 Registrering av flytrafikken**

Avinor AS skal utarbeide og vedlikeholde et system for registrering av flytrafikken ved Oslo lufthavn, Gardermoen. Relevant dokumentasjonen skal oppbevares i ti år.

Avinor AS skal hver måned publisere oversikt over antall flyginger, støydata og

luftrafikktaséer for Oslo lufthavn, Gardermoen.

Avinor AS skal hvert kvartal rapportere skriftlig til Luftfartstilsynet om

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

Luftfartstilsynet kan sette nærmere krav til registrering og rapportering.

### **§ 16 Planlegging**

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

## **Kapittel 6. Avvik og brudd på forskriften**

### **§ 17 Avvik fra bestemmelser i forskriften**

Den enkelte utøver kan avike 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.



