

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
Oktober 2022**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
Oktober 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 Oktober var det i gjennomsnitt
 - 623 flybevegelser per døgn.
 - 5,81 avganger og 11,26 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 Oktober 38,0/61,4.
- I løpet av Oktober ble rusegropa registrert benyttet 7 ganger. Total brukstid var 235 minutter.
- I Oktober har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 6 personer.
- For Oktober er det totalt registrert:
 - Ingen flygninger som ikke tilfredsstillt kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
 - 5 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.
- For Oktober er det totalt registrert:
 - 23 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
 - 4 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For Oktober er det totalt registrert:
 - 53 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,6 % av 8780 testbare jetflyankomster.
 - 19 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,22 % av 8780 testbare jetflyankomster.
- For Oktober er det totalt registrert:
 - 49 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 1,0 % av 5013 testbare jetflyavganger.
 - 1 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,2 % av 558 testbare propellflyavganger.

Fra og med januarrapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For juni er det totalt registrert 736 kurvede ankomster.

Gardermoen, 07.11.2022.

Grethe Østby Stave
Avdelingssjef
Vann og Miljø
Oslo Lufthavn

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	2
SAMMENDRAG	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	3
1 ORDFORKLARINGER	4
2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN	5
3 BRUK AV RUSEGROPA	6
4 METEOROLOGI	7
5 TRAFIKKSTATISTIKK	8
6 STØYMÅLINGER	9
6.1 PLASSERING	9
6.2 MÅLERESULTATER	10
7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY	11
7.1 RAPPORTERING IHT. § 10 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN	11
8 BRUK AV RULLEBANER	12
8.1 RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER	12
8.2 RULLEBANEFORDELING FOR JETFLY: RAPPORTERING IHT. § 12 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN.....	13
8.3 RULLEBANEFORDELING FOR PROPELLFLY: RAPPORTERING IHT. § 12 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN	15
9 TRASÉBRUK	17
9.1 REGLER FOR LANDINGER	17
9.2 REGLER FOR AVGANGER	17
9.3 LANDINGER OG AVGANGER	18
VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER	74
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	96
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG	100

1 ORDFORKLARINGER

A-veid nivå	En betegnelse på støymåleresultater hvor det benyttes et filter som søker å etterligne det menneskelige ørets følsomhet. Alle støymålinger i denne rapporten bruker A-veid nivå.	
A eller Arr	Arrival. Landinger	
AMSL	Above Mean Sea Level. Over gjennomsnittlig havnivå	
Bakgr.-støy	Bakgrunnsstøy. Energimidlet støynivå uten korrelerte flystøyhendelser	
D eller Dep	Departure. Avganger	
EPNdB	Effective Perceived Noise. Betegnelse som brukes i forbindelse med støysertifisering av fly.	
Idle Power	Motorene går på tomgang	
L _{Amax}	Maksimum A-veid støynivå	
L _{den}	All flystøy mellom kl 19 og 23 får et tillegg på 5 dB mens flystøy om natten (23-07) får et tillegg på 10 dB; alle dager behandles likt. Denne enheten er innført i norsk regelverk gjennom forurensningsforskriftens kapittel 5 og retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442.	
L _{night}	Nattbidraget til L _{den} , uten tillegget på 10 dB.	
L _{eq} (24h)	Energimidlet flystøystøynivå over et døgn (24 timer)	
L _{max} (1)	Maksimum støynivå for registrerte støyhendelser knyttet til flybevegelser	
L _{max} (2)	Maksimum støynivå for alle registrerte støyhendelser	
L _{min}	Laveste registrerte støynivå	
L _{5AS}	Det A-veide nivå – målt med tidskonstant "Slow" (1 sek) – som er overskredet av 5 % av de nattlige flystøyhendelsene (kl 23-07), dvs et statistisk maksimalnivå i forhold til antall hendelser.	
MTOM	Maximum Take Off Mass / maksimal avgangsvekt	
RWY 01	Rullebane 01, dvs. landinger fra sør og avganger mot nord på både østre og vestre rullebane.	
RWY 19	Rullebane 19, dvs. landinger fra nord og avganger mot sør på både østre og vestre rullebane.	
STO	Støy- og traséovervåkningsanlegget	
Flystøyhend.	Korrelerte støyhendelser. Antall støyhendelser registrert i en støymåler som er knyttet til radardetekterte flybevegelser.	
T-1442	Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.	
Take Off Power	Motorkjøring med full kraft	
Tilgjengelighet	Andel av den totale måletiden hvor støymåleren har vært i funksjon.	
Trim Power	Motorkjøring med middels kraft	
01R	Østre rullebane sett fra sør	
01L	Vestre rullebane sett fra sør	01 og 19 refererer seg henholdsvis til kompassretningene 017° og 197° i forhold til nord. L og R står for left/venstre og right/høyre.
19L	Østre rullebane sett fra nord	
19R	Vestre rullebane sett fra nord	

2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN

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

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

I Oktober mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 6 personer over Nabosidenes støyskjema, annen e-post og Støytelefonen (64 81 26 30).

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i Oktober måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
Eidsvoll (2)	"Generell flystøy flygning"
Gjerdrum (1)	"Særlig støyende flygning"
Nannestad (1)	"Generell flystøy flygning"
Ringerike (1)	"Generell flystøy flygning"
Ullensaker (1)	"Særlig støyende flygning"

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

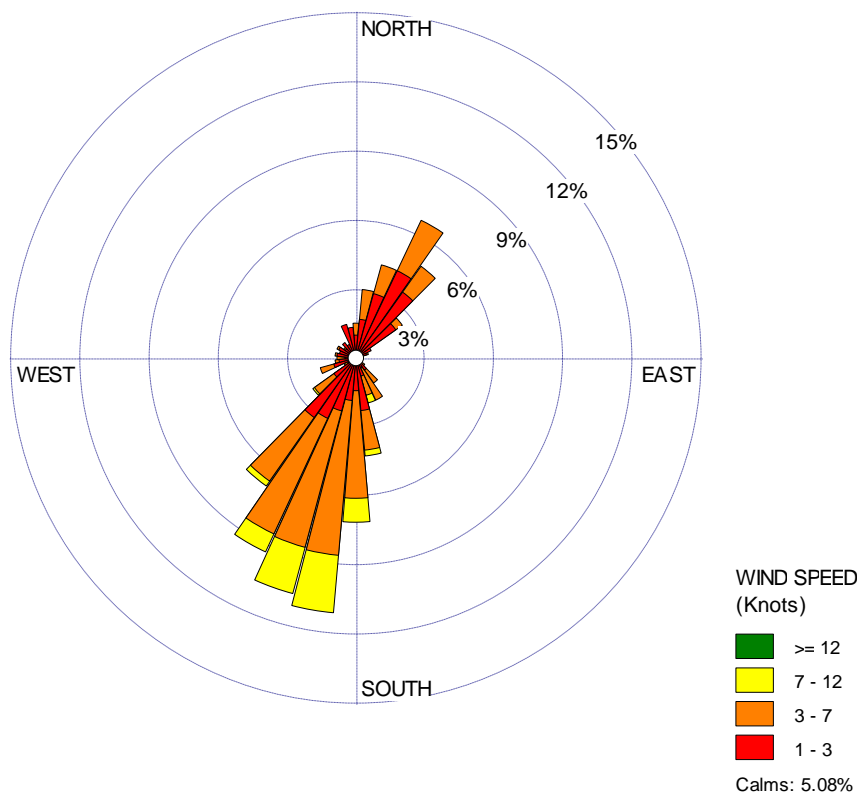
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
6-okt-22	B737-800	03:22	04:12	11	3	6	20
7-okt-22	B737-800	03:10	03:20	7	2	1	10
9-okt-22	B737-800	12:07	12:57	0	0	25	25
18-okt-22	A320 NEO	08:12	08:47	5	10	0	15
29-okt-22	B737-700	01:25	04:05	40	25	0	65
30-okt-22	B737-800	23:30	00:10	23	15	2	40
31-okt-22	B737-800	12:00	13:00	25	15	15	60
Sum antall minutter				111	70	49	235

Rusegropa ble rapportert benyttet 7 ganger i løpet av Oktober. Total akkumulert brukstid var 235 minutter.

4 METEOROLOGI

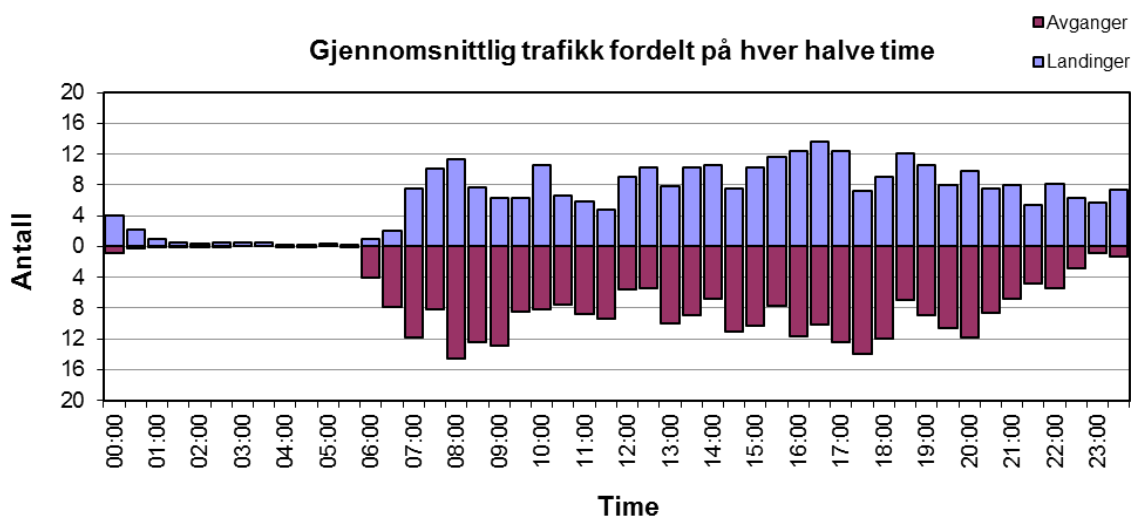
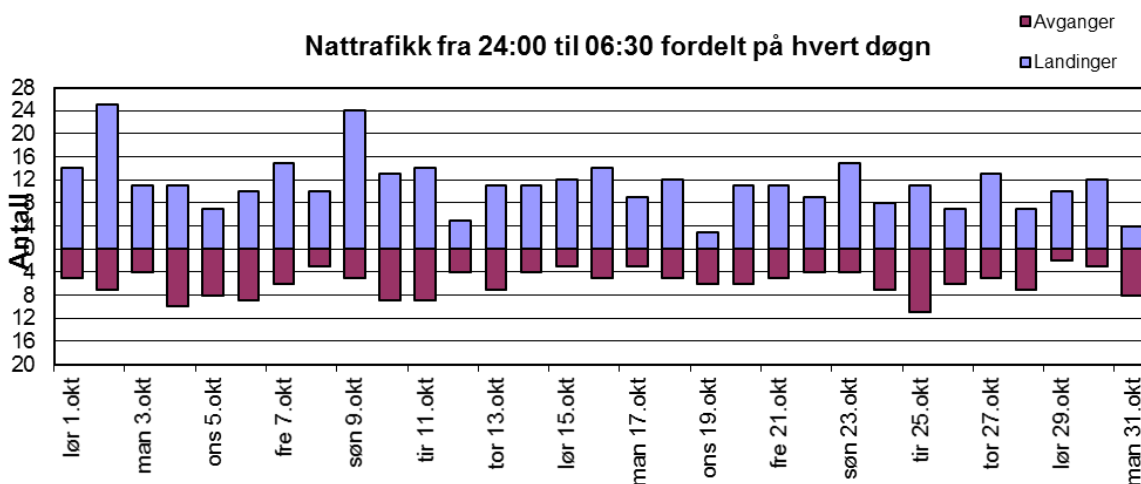
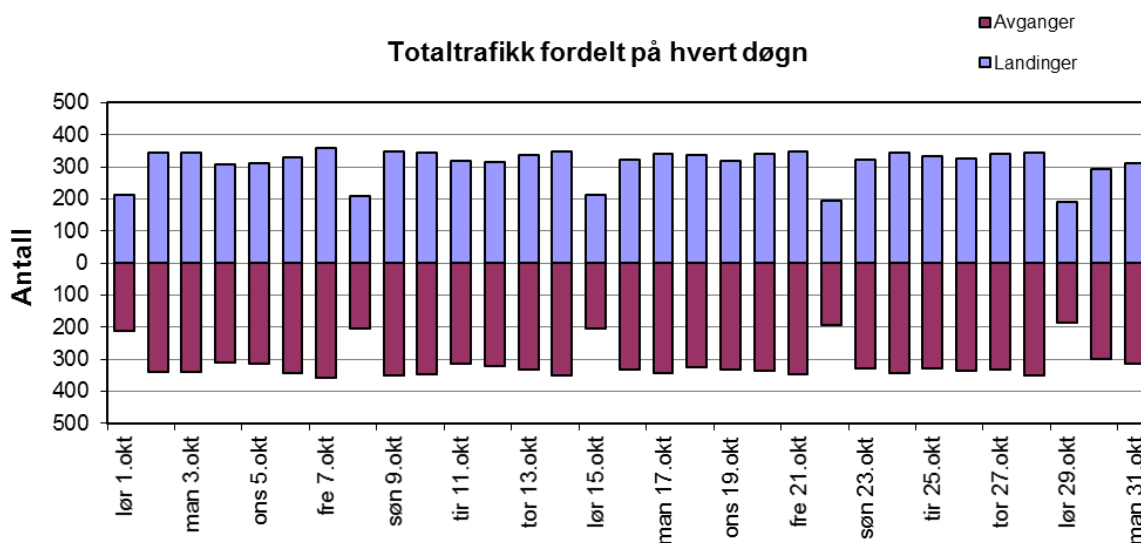
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I Oktober var det i gjennomsnitt 623 flybevegelser per døgn og 5,81 avganger og 11,26 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



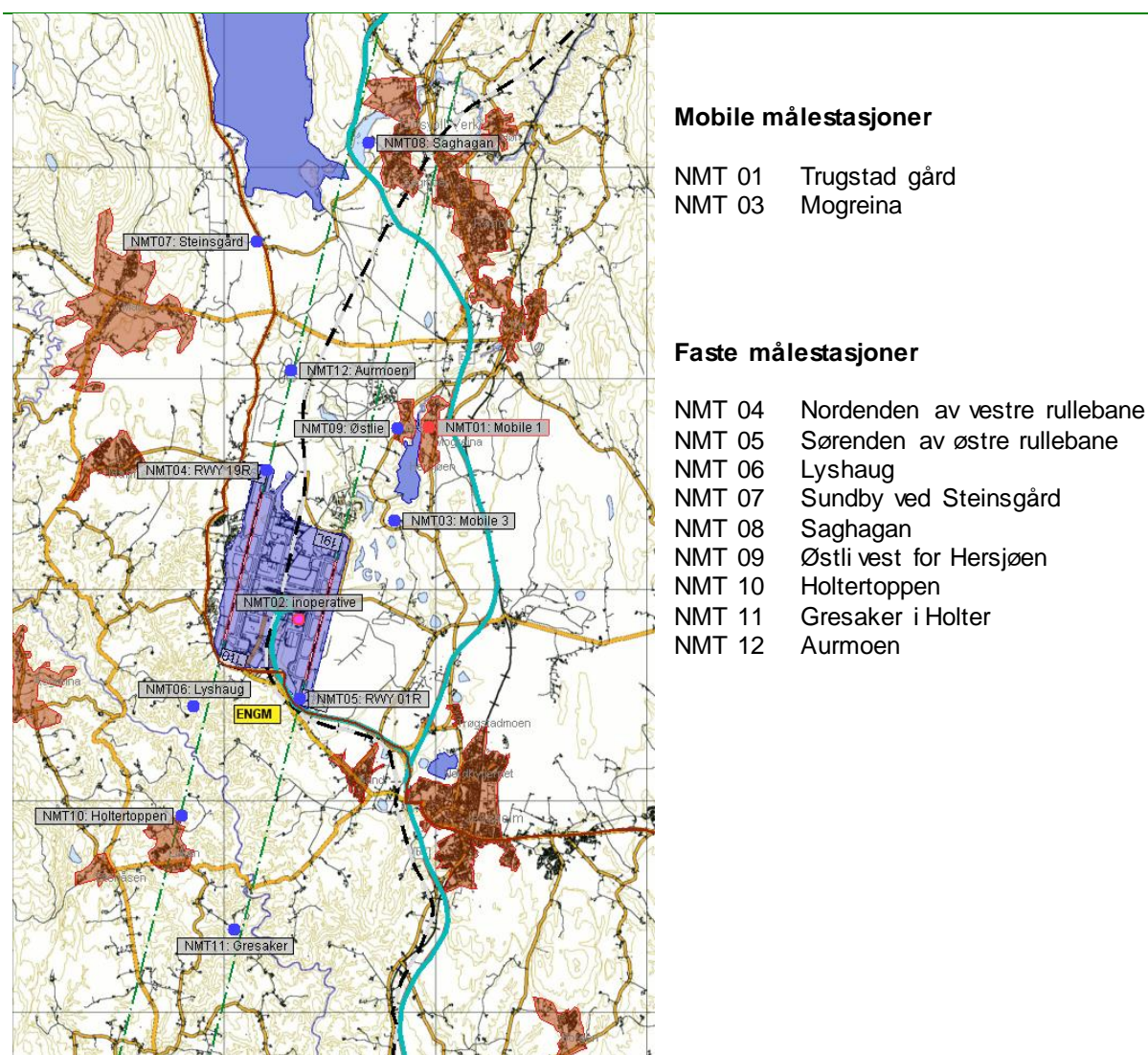
6 STØYMÅLINGER

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, filteres 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 Oktober.



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 Oktober:

okt.2022	T-1442		
Målestasjoner	L _{den}	L _{natt}	L _{5AS}
NMT001 Mogreina	59,9	30,7	0,0
NMT003 Trugstad gård	52,3	43,0	72,7
NMT004 RWY19R	74,5	64,3	97,3
NMT005 RWY01R	73,9	64,1	96,7
NMT006 Lyshaug	60,8	51,7	80,3
NMT007 Steinsgård	52,2	43,7	70,5
NMT008 Saghagen	55,8	46,3	72,0
NMT009 Østli	48,5	36,9	0,0
NMT010 Holtertoppen	57,9	50,4	79,0
NMT011 Gresaker i Holter	58,7	49,1	75,5
NMT012 Aurmoen	65,8	56,6	84,3

Resultater fra siste tre måneder:

aug.2022 t.o.m okt.2022	T-1442		
Målestasjoner	L _{den}	L _{natt}	L _{5AS}
NMT001 Mogreina	55,5	29,8	0,0
NMT003 Trugstad gård	52,7	42,8	72,2
NMT004 RWY19R	74,2	64,5	96,9
NMT005 RWY01R	73,5	64,0	96,2
NMT006 Lyshaug	60,8	51,3	79,7
NMT007 Steinsgård	53,0	45,1	71,0
NMT008 Saghagen	55,5	46,6	71,2
NMT009 Østli	48,7	34,8	0,0
NMT010 Holtertoppen	58,7	51,0	79,7
NMT011 Gresaker i Holter	58,4	49,1	75,0
NMT012 Aurmoen	65,6	56,9	84,1

7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY

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

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

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

10	10	7	4	6	10	10	7
Dato	Avgangstid	A/D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
lør 1. okt	00:20	D	0	AZG9602	0	B744	98,4
lør 8. okt	02:50	D	19R	VKG4578	OYVKF	A332	88.0
lør 15. okt	00:14	D	0	AZG9602	0	B744	98,4
lør 22. okt	00:56	D	0	AZG9602	0	B744	98,4
man 31. okt	00:32	D	19R	VKG4559	OYVKF	A332	88.0

For Oktober er det totalt registrert:

- Ingen flygninger som ikke tilfredsstiller kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
- 5 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.

oktober 2022	Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)			
Dato	Totalt	RWY 01L		RWY 19R		RWY 01R		RWY 19L		mot nord		mot sør
		Landing	Avganger	Landing	Avganger	Landing	Avganger	Landing	Avganger	RWY 01	RWY 19	
lør 1.okt	427	1	1	154	51	8	0	49	160	2,3	97,0	
søn 2.okt	683	177	251	0	4	167	81	0	1	99,0	0,7	
man 3.okt	686	143	239	3	0	195	100	0	0	98,7	0,4	
tir 4.okt	619	7	4	270	58	0	0	30	246	1,8	97,6	
ons 5.okt	624	0	11	266	60	0	0	45	240	1,8	97,9	
tor 6.okt	672	0	1	200	165	0	0	128	174	0,1	99,3	
fre 7.okt	716	0	0	271	100	0	0	87	256	0,0	99,7	
lør 8.okt	414	3	1	93	79	21	2	91	119	6,5	92,3	
søn 9.okt	699	24	0	192	172	0	0	132	176	3,4	96,1	
man 10.okt	691	1	0	226	153	0	0	117	190	0,1	99,3	
tir 11.okt	630	130	207	5	7	168	93	9	2	94,9	3,7	
ons 12.okt	635	21	86	133	112	61	14	99	106	28,7	70,9	
tor 13.okt	669	0	0	314	27	0	0	20	306	0,0	99,7	
fre 14.okt	699	1	0	236	117	0	0	107	232	0,1	99,0	
lør 15.okt	415	4	3	102	78	22	0	81	119	7,0	91,6	
søn 16.okt	656	13	1	273	66	0	0	37	264	2,1	97,6	
man 17.okt	685	22	37	207	85	33	5	80	214	14,2	85,5	
tir 18.okt	659	114	200	41	6	180	72	0	45	85,9	14,0	
ons 19.okt	654	27	103	134	99	73	22	86	105	34,4	64,8	
tor 20.okt	676	13	162	176	12	144	1	5	156	47,3	51,6	
fre 21.okt	697	158	245	1	0	189	100	0	0	99,3	0,1	
lør 22.okt	388	94	123	1	0	100	68	0	0	99,2	0,3	
søn 23.okt	649	15	322	0	0	305	3	0	0	99,4	0,0	
man 24.okt	686	18	331	0	0	325	9	0	0	99,6	0,0	
tir 25.okt	662	54	301	1	0	277	24	0	0	99,1	0,2	
ons 26.okt	661	6	174	169	2	146	0	4	157	49,3	50,2	
tor 27.okt	673	1	0	244	115	0	0	96	215	0,1	99,6	
fre 28.okt	695	0	0	336	23	0	0	7	327	0,0	99,7	
lør 29.okt	375	6	4	89	66	28	1	65	115	10,4	89,3	
søn 30.okt	594	19	230	77	6	193	4	2	58	75,1	24,1	
man 31.okt	628	3	0	221	105	1	0	87	205	0,6	98,4	
Totalt	19 317	1 075	3 037	4 435	1 768	2 636	599	1 464	4 188	38,0 %	61,4 %	

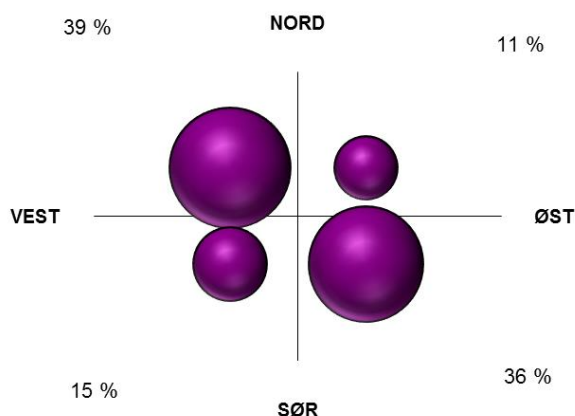
Alle flybevegelser, okt 2022

For Oktober var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 38,0/61,4.

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 Oktober 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 Oktober måned.

Oktober 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	8117	2216	589	1423	3889	34,6	65,4
Night	140	28	2	3	107	21,4	78,6
Sum	8257	2244	591	1426	3996	34,3	65,7

Oktober 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	8239	749	2567	3568	1355	40,2	59,8
Night	140	0	90	29	21	64,3	35,7
Sum	8379	749	2657	3597	1376	40,6	59,4

Oktober 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	90	67	0	3	20	74,4	25,6
Night	208	186	0	3	19	89,4	10,6
Sum	298	253	0	6	39	84,9	15,1

Oktober 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	121	1	20	92	8	17,4	82,6
Night	200	5	19	175	1	12,0	88,0
Sum	321	6	39	267	9	14,0	86,0

Oktober 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	27	12	1	7	7	48,1	51,9
Sum	27	12	1	7	7	48,1	51,9

Oktober 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	408	156	47	131	74	49,8	50,2
Sum	408	156	47	131	74	49,8	50,2

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
man 3.okt	00:02	Natt	A	01R	AEE6127	A320	Jetfly
søn 9.okt	23:03	Kveld	A	19L	SAS4479	A20N	Jetfly
søn 9.okt	23:07	Kveld	A	19L	NOZ11S	B738	Jetfly
tir 11.okt	01:41	Natt	D	19L	PGT7172	A20N	Jetfly
tor 13.okt	06:06	Natt	D	19L	NWG626	LJ45	Jetfly
fre 14.okt	22:31	Kveld	A	19L	NOZ1309	B738	Jetfly
søn 16.okt	22:33	Kveld	D	19R	SAS1334	A20N	Jetfly
søn 16.okt	22:33	Kveld	D	19R	SAS2309	A320	Jetfly
søn 16.okt	22:43	Kveld	A	01L	NOZ417	B738	Jetfly
lør 22.okt	00:01	Natt	A	01R	NOZ11G	B738	Jetfly
lør 22.okt	23:44	Kveld	A	01L	RUK63DW	B738	Jetfly
lør 22.okt	23:46	Kveld	A	01L	SAS4698	A20N	Jetfly
lør 22.okt	23:49	Kveld	A	01L	SAS4786	A20N	Jetfly
lør 22.okt	23:58	Kveld	A	01L	NOZ5VA	B738	Jetfly
søn 23.okt	00:45	Natt	A	01R	SAS4774	B738	Jetfly
søn 23.okt	00:48	Natt	A	01R	SAS4708	A20N	Jetfly
søn 23.okt	00:50	Natt	A	01R	NOZ89Z	B738	Jetfly
søn 23.okt	00:53	Natt	A	01R	NOZ17Q	B738	Jetfly
søn 23.okt	01:44	Natt	A	01R	NOZ9FZ	B738	Jetfly
tir 25.okt	00:02	Natt	A	01R	NOZ87G	B738	Jetfly
tir 25.okt	00:04	Natt	A	01R	SAS1474	A321	Jetfly
fre 28.okt	01:48	Natt	D	19L	RYR1TN	B738	Jetfly
fre 28.okt	06:29	Natt	D	19L	NOZ1868	B738	Jetfly

Det var 10 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 23 skjedde 24 mulige avvik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 9 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

man 10., tir 11. oktober

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 Oktober måned.

Oktober 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	292	125	7	20	140	45,2	54,8
Night	3	0	0	0	3	0,0	100,0
Sum	295	125	7	20	143	44,7	55,3

Oktober 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	985	132	236	372	245	37,4	62,6
Night	22	1	12	1	8	59,1	40,9
Sum	1007	133	248	373	253	37,8	62,2

Oktober 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	3	1	0	2	0	33,3	66,7
Night	5	1	0	1	3	20,0	80,0
Sum	8	2	0	3	3	25,0	75,0

Oktober 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	62	8	15	20	19	37,1	62,9
Night	61	14	12	22	13	42,6	57,4
Sum	123	22	27	42	32	39,8	60,2

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

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

Oktober 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	77	9	19	25	24	36,4	63,6
Sum	77	9	19	25	24	36,4	63,6

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
søn 9.okt	23:05	Kveld	A	19L	WIF9XH	DH8C	Propellfly
ons 26.okt	23:59	Kveld	D	19L	SWT7TN	E120	Propellfly
tor 27.okt	23:04	Kveld	D	19L	WIF79V	DH8A	Propellfly
man 31.okt	22:34	Kveld	A	19L	SWT5BE	E120	Propellfly

Det var 4 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 4 skjedde 1 mulige avik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen)

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

Disse inntraff kvelden før / natten til: tir 11., tir 1.

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

9 TRASÉBRUK

9.1 REGLER FOR LANDINGER

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

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

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

9.2 REGLER FOR AVGANGER

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

Luftfartøy	Toleransekorridoren kan bare forlates
Jetfly	Gjennom endevindu
Propellfly > 5700 kg MTOM med fire propeller eller mer	Gjennom endevindu
Propellfly > 5700 kg MTOM med færre enn fire propeller	I høyder over 1700 ft AMSL
Helikopter som flys som IFR flygning	I høyder over 1700 ft AMSL
Propellfly < 5700 kg MTOM	Ingen restriksjoner ¹

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

¹ For fly i denne kategorien gir forskriften ingen føringer på utflygningsprosedyrer, men de må fremdeles forholde seg til de generelle VFR flygereglene som sier at minimumshøyden over bebygde områder skal være 1000 ft over bakkenivå, hvis det ikke er i forbindelse med landing eller avgang.

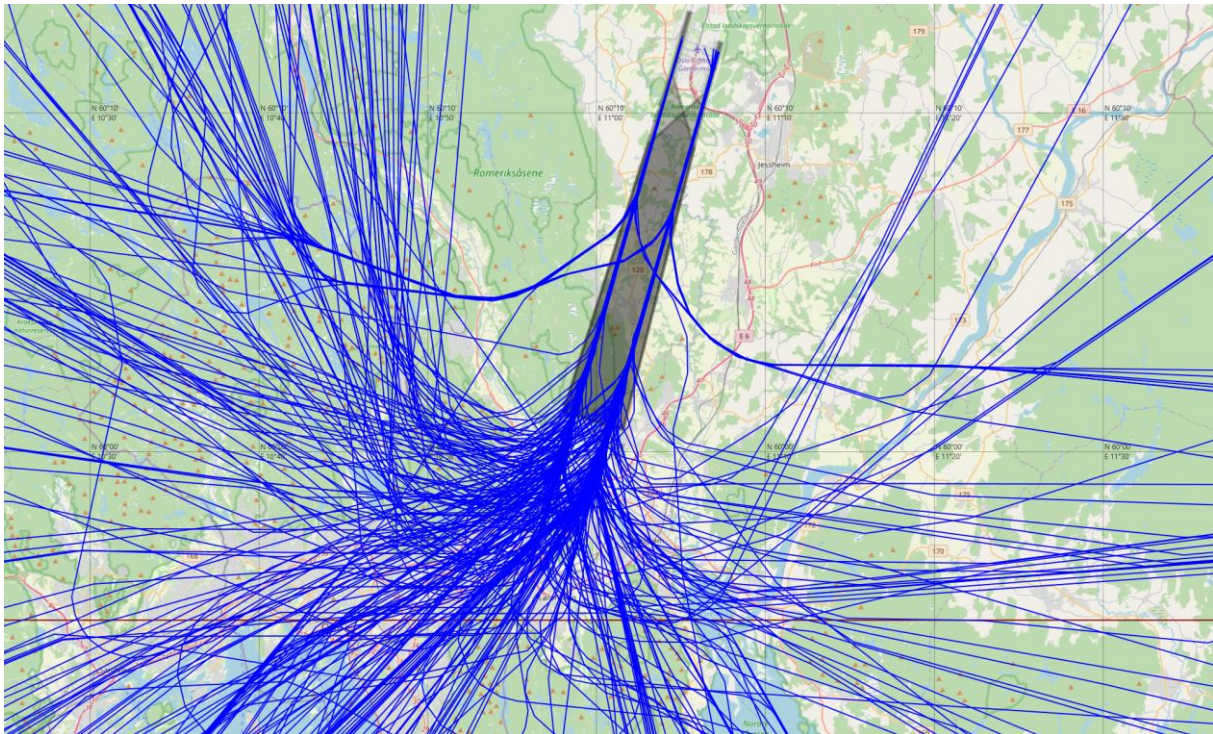
9.3 LANDINGER OG AVGANGER

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

Norwegian (Boeing 737-800), innland	57
Norwegian, utland	58
Qatar Airways	59
Ryanair	60
SAS (Airbus).....	61
SAS (Airbus Neo)	62
SAS (Canadian Regional Jet)	63
SAS (Airbus A330, A359)	64
SAS (Boeing)	65
Swiss	66
TAP Portugal.....	67
Thomas Cook Airlines Scandinavia.....	68
Turkish Airlines	69
United Parcel Service	70
West Air Sweden	71
Widerøe	72
Wizz Air	73
VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER.....	74
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	96
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG.....	100

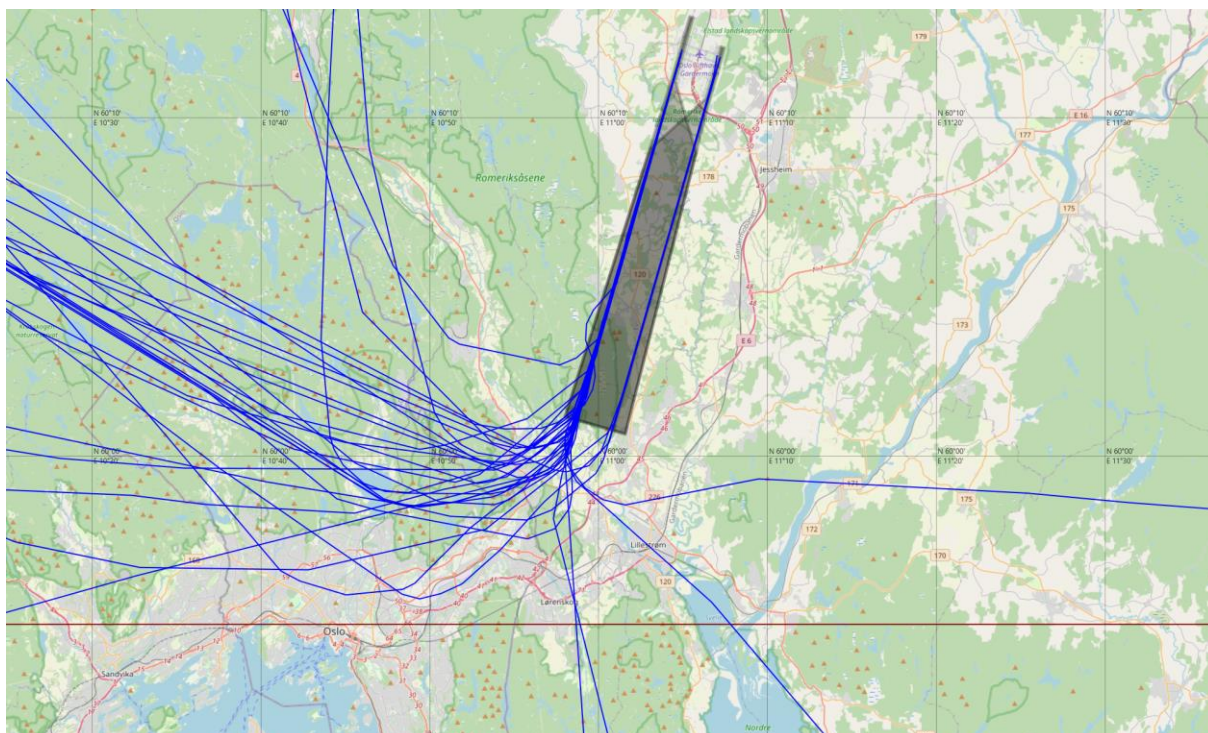
9.3.1 Landinger

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



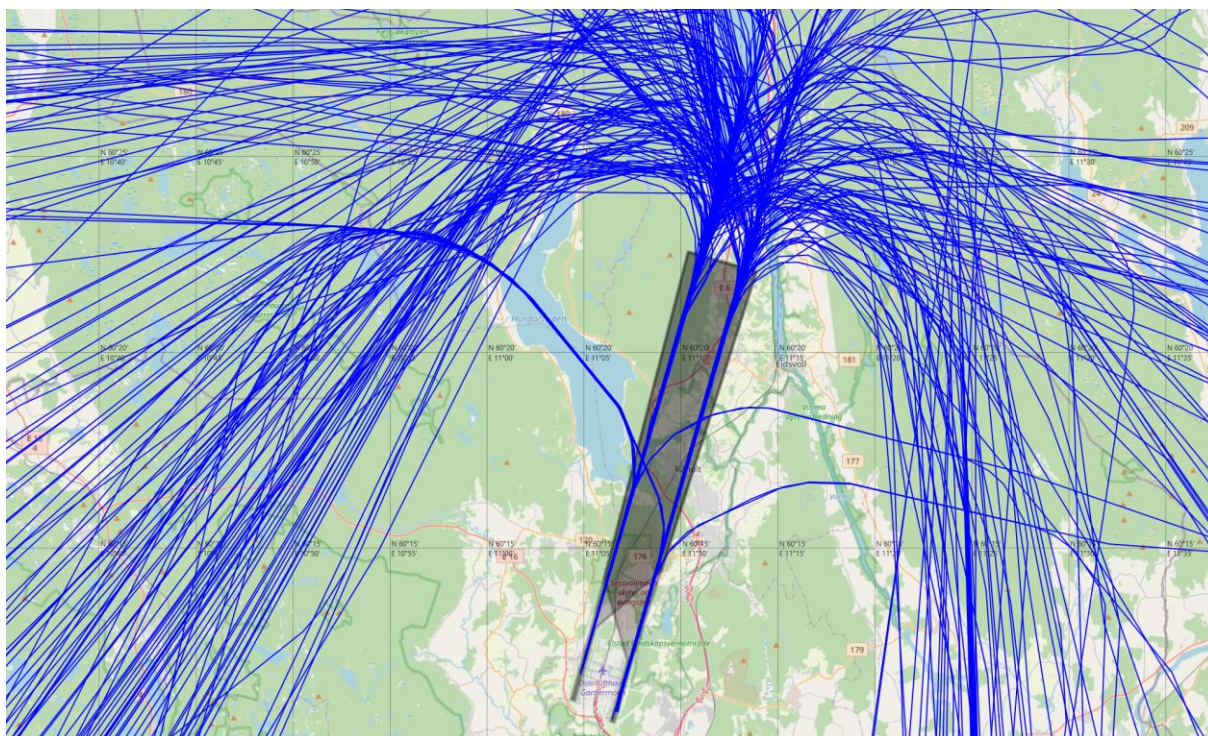
Figur 2. Fredag 21.10.2022 – landinger med jetfly, 314 stk

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



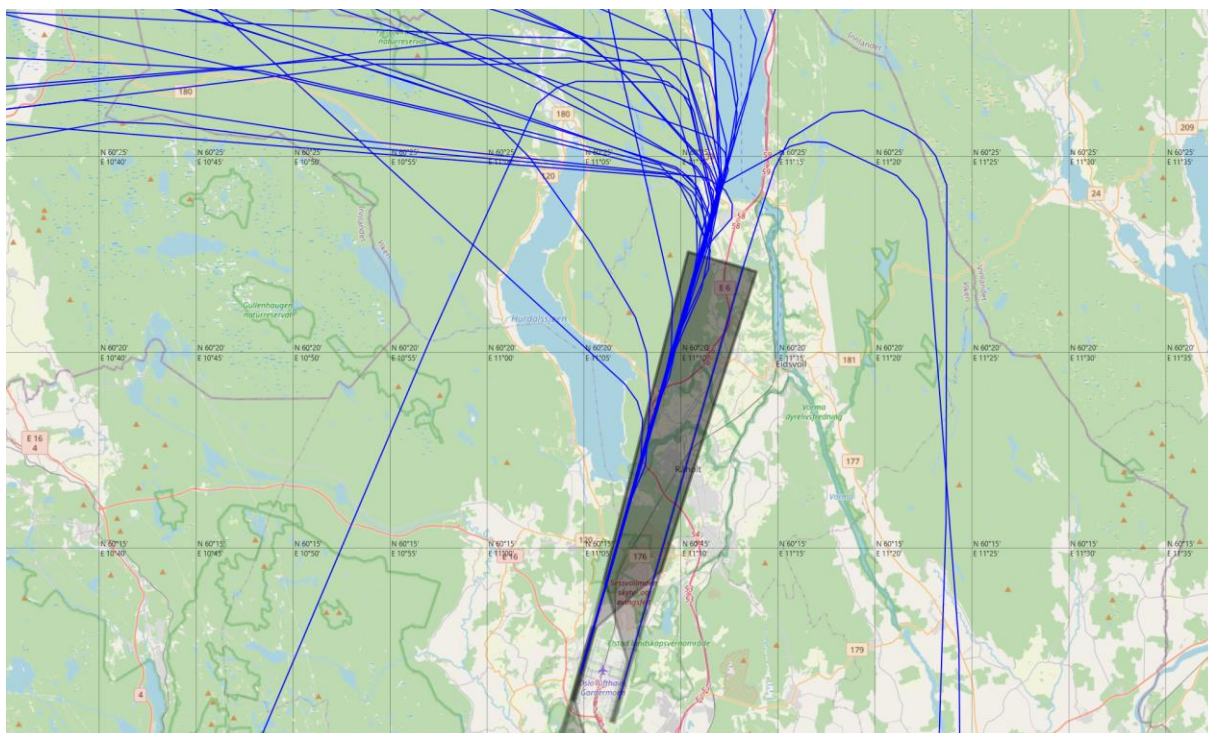
Figur 3. Fredag 21.10.2022 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 31 stk

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



Figur 4. Mandag 10.10.2022 – landinger jetfly, 312 stk

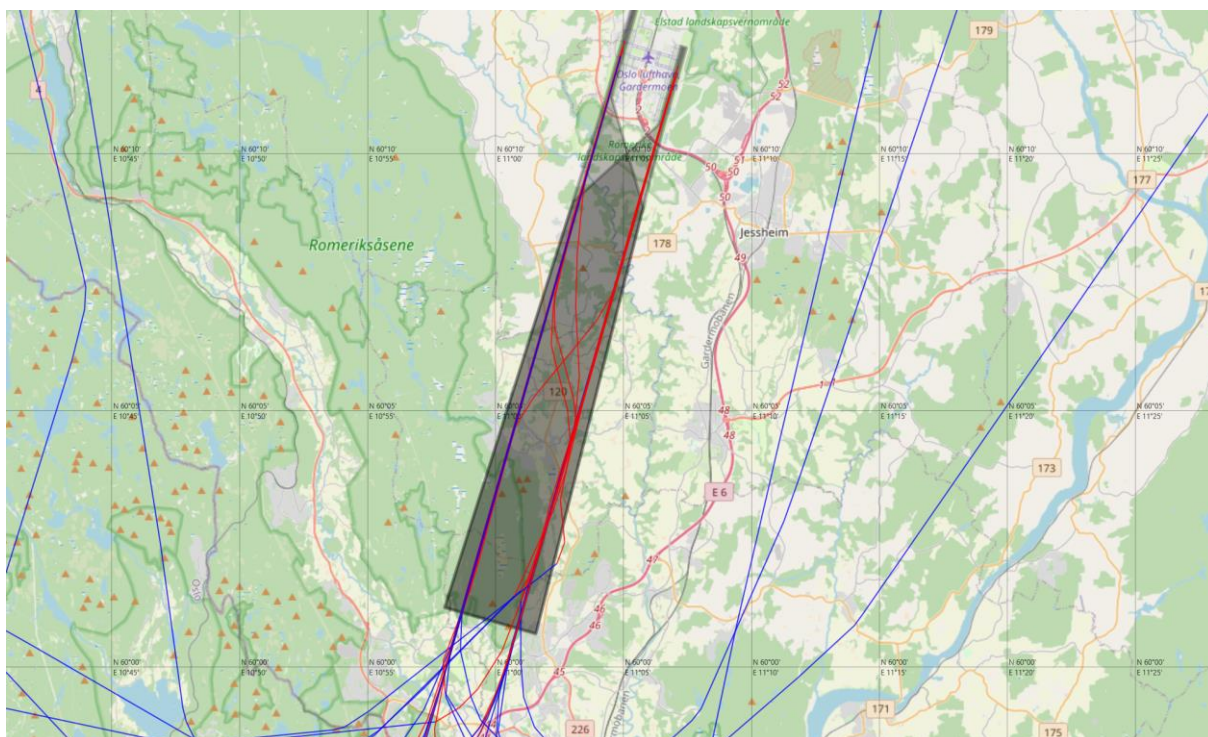
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempel dag med sørlig trafikktretning hele dagen



Figur 5. Mandag 10.10.2022 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 31 stk

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

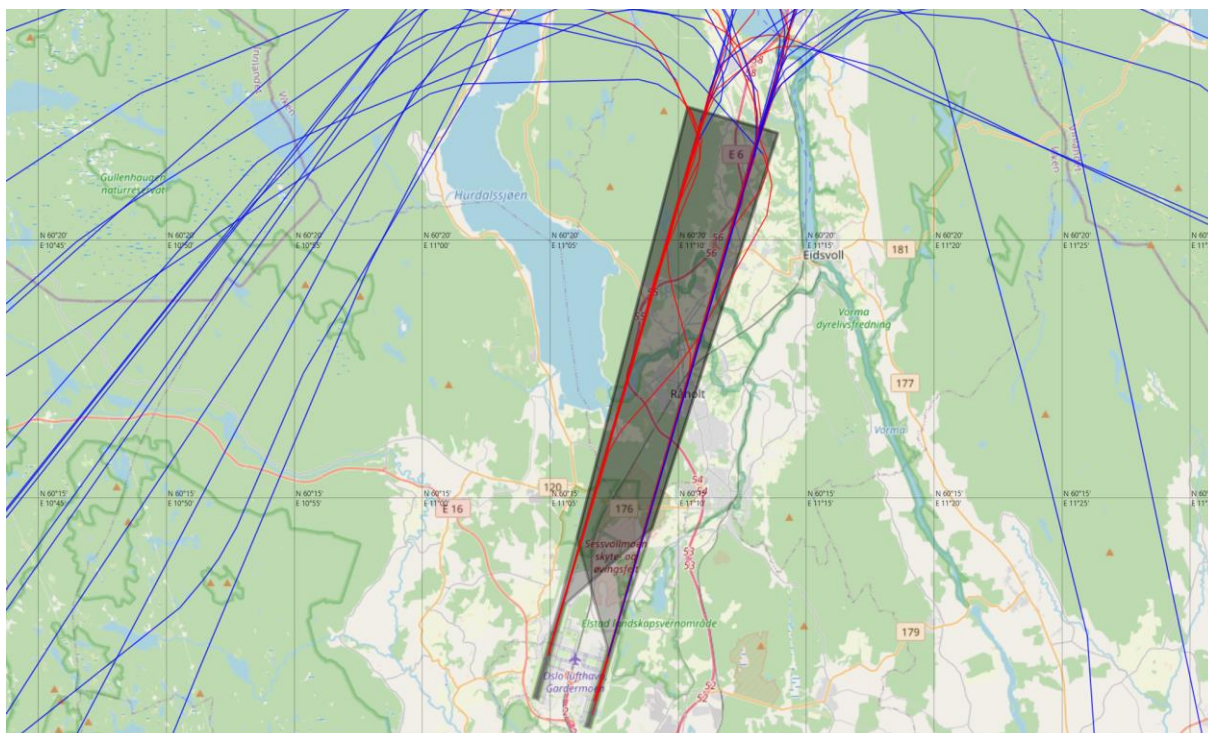
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 6. 22 flygninger.

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

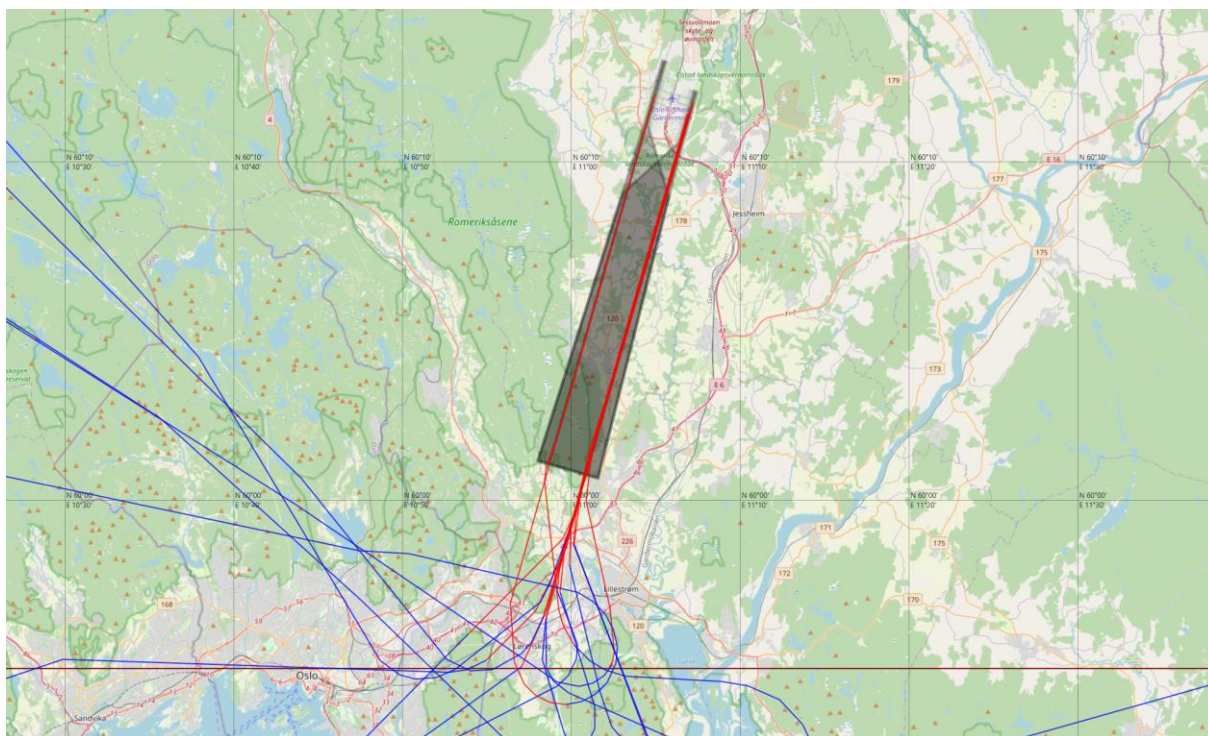
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 31 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. 15 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. 4 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 5000 fot over havet

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

Overholdelse av toleransekorridorer, jettfly

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

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

Jettfly								
RWY	Avgangsretning	Toleransekorridor	Innenfor korridor	Unntaksbest.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		2393	0	14	317	99,4 %	0,6 %
01R	mot nord fra østre bane		466	0	2	119	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	0	0	1	1418	0,0 %	0,0 %
19L-syd	mot sør fra østre bane	sør	444	0	14	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	778	0	13	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		883	0	5	524	99,4 %	0,6 %
Totalt			4964	0	49	2378	99,0 %	1,0 %

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		264	0	1	47	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		9	0	0	3	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	57	0	0	60	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	9	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		218	0	0	138	0,0 %	0,0 %
Totalt			557	0	1	248	0,0 %	0,2 %

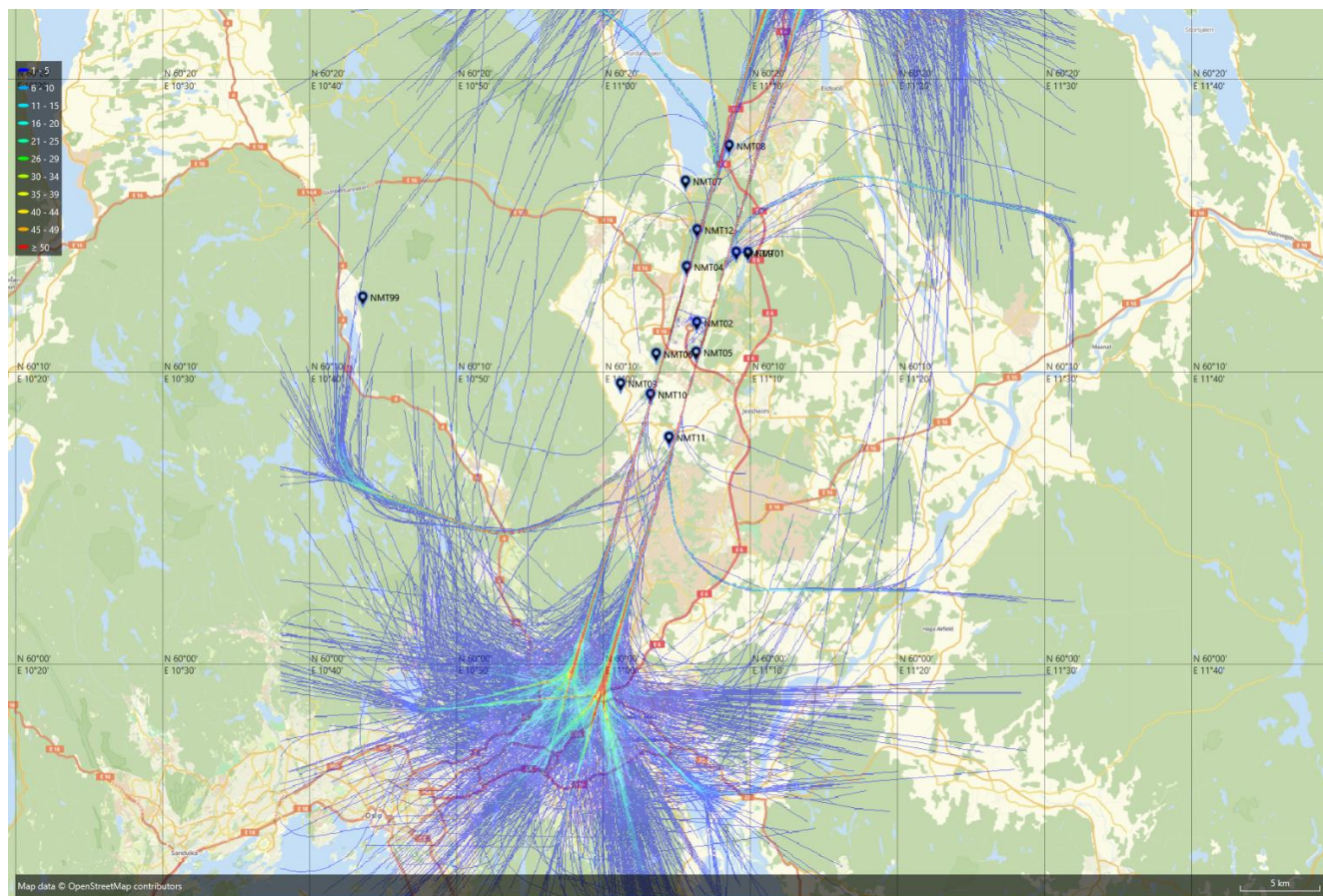
Spesielle forhold gjeldende måned:

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

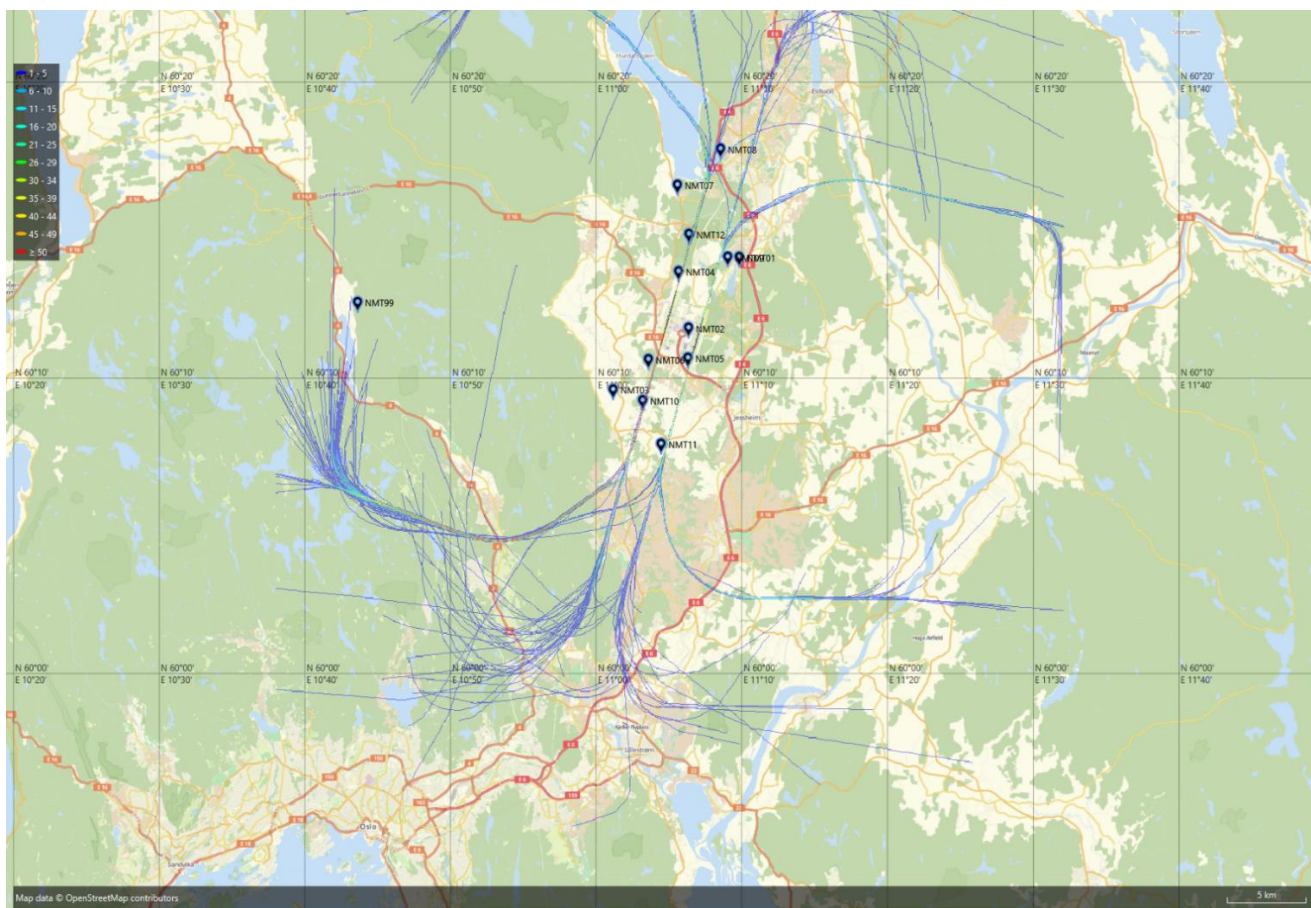
9.3.4 Kurvede landinger, traséutskrifter

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

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

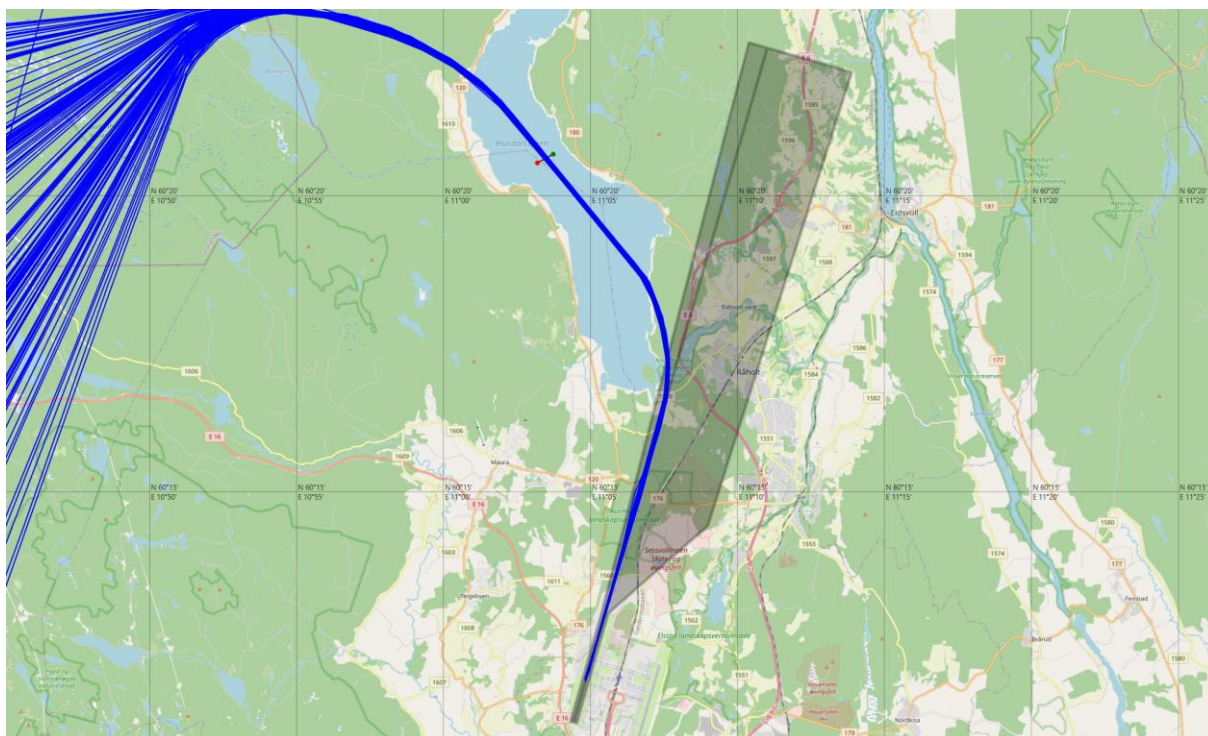


Figur 10 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer

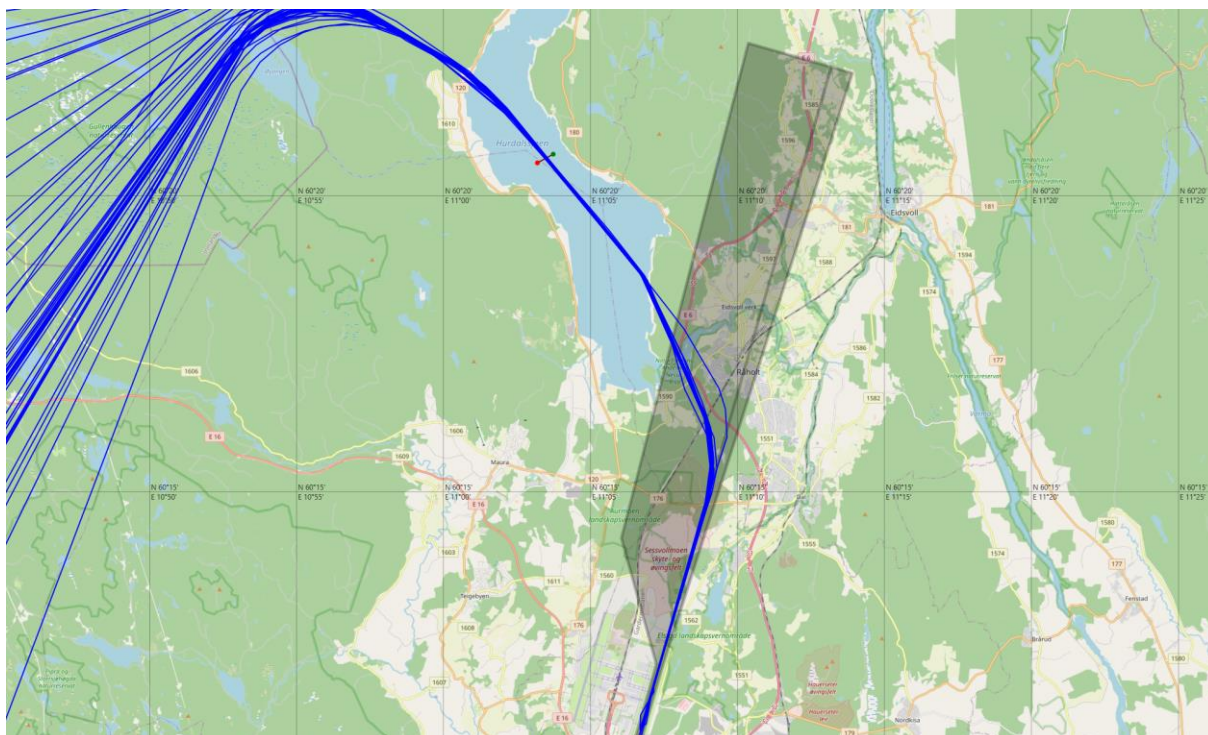


Figur 11 - Ankomster med kurvede prosedyrer

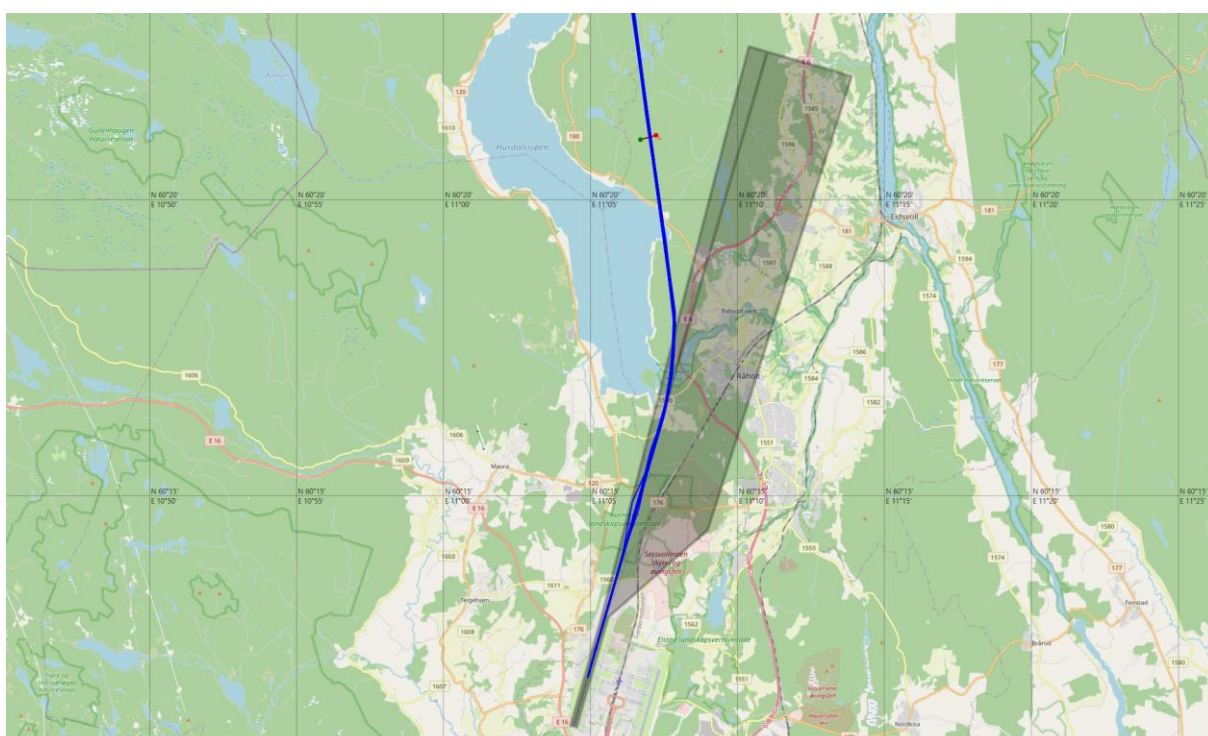
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i Oktober totalt 736 kurvede landinger.



Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 192 flyginger

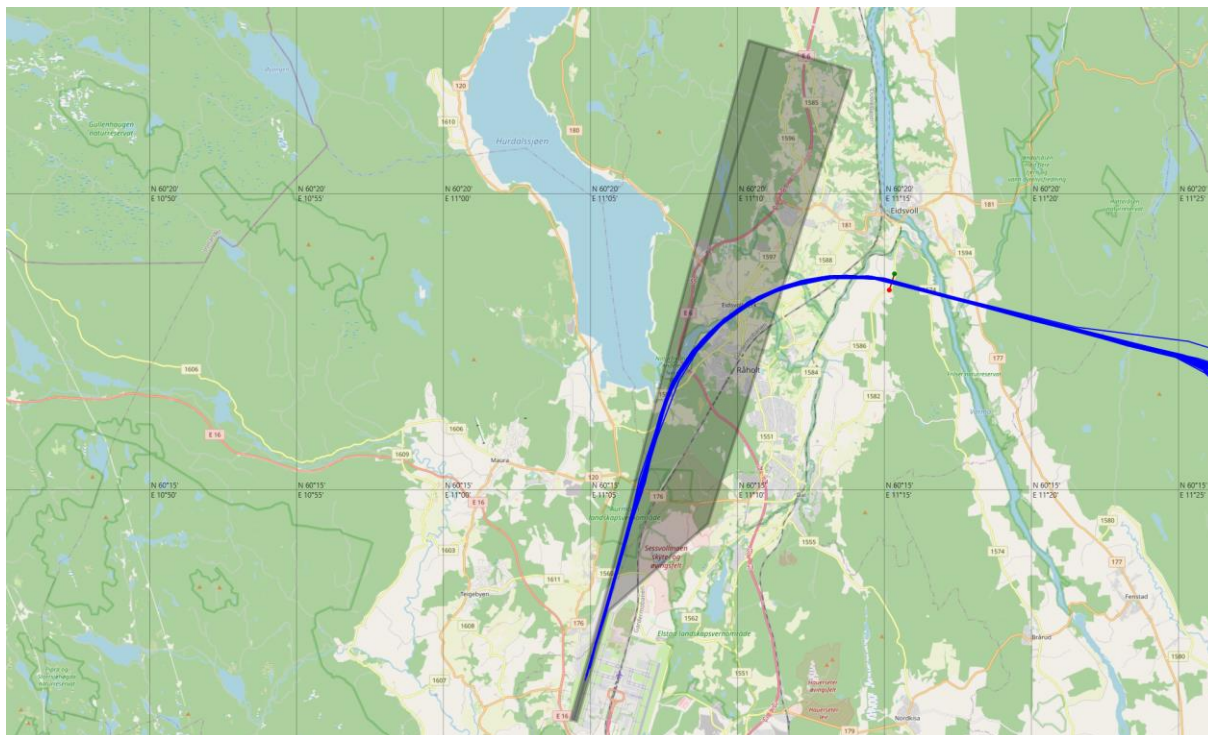


Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 53 flygninger

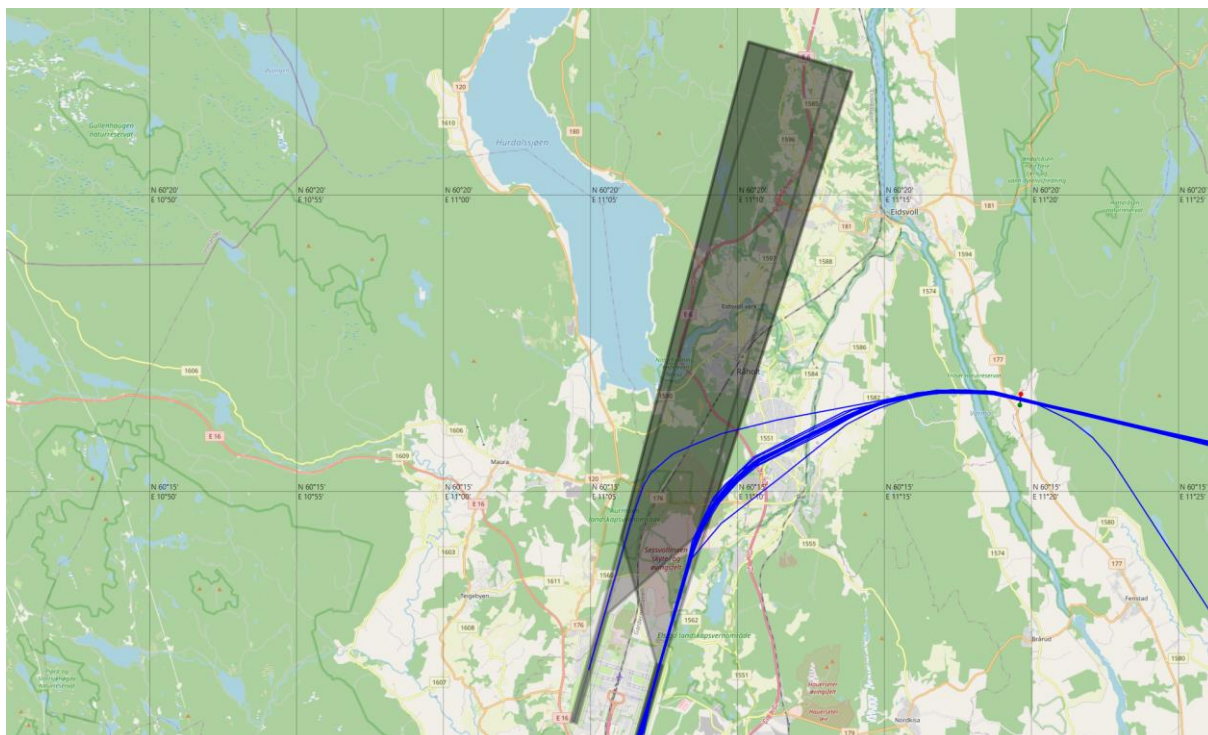


Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 52 flygninger

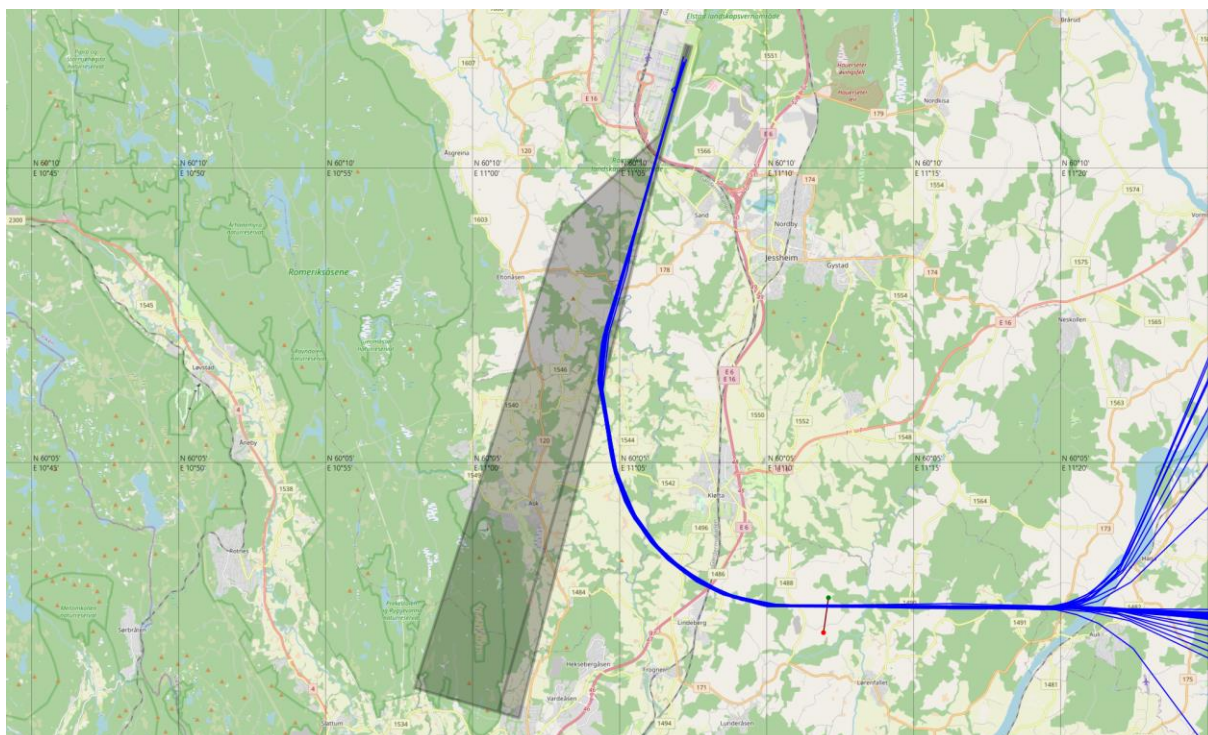
Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 0 flygninger



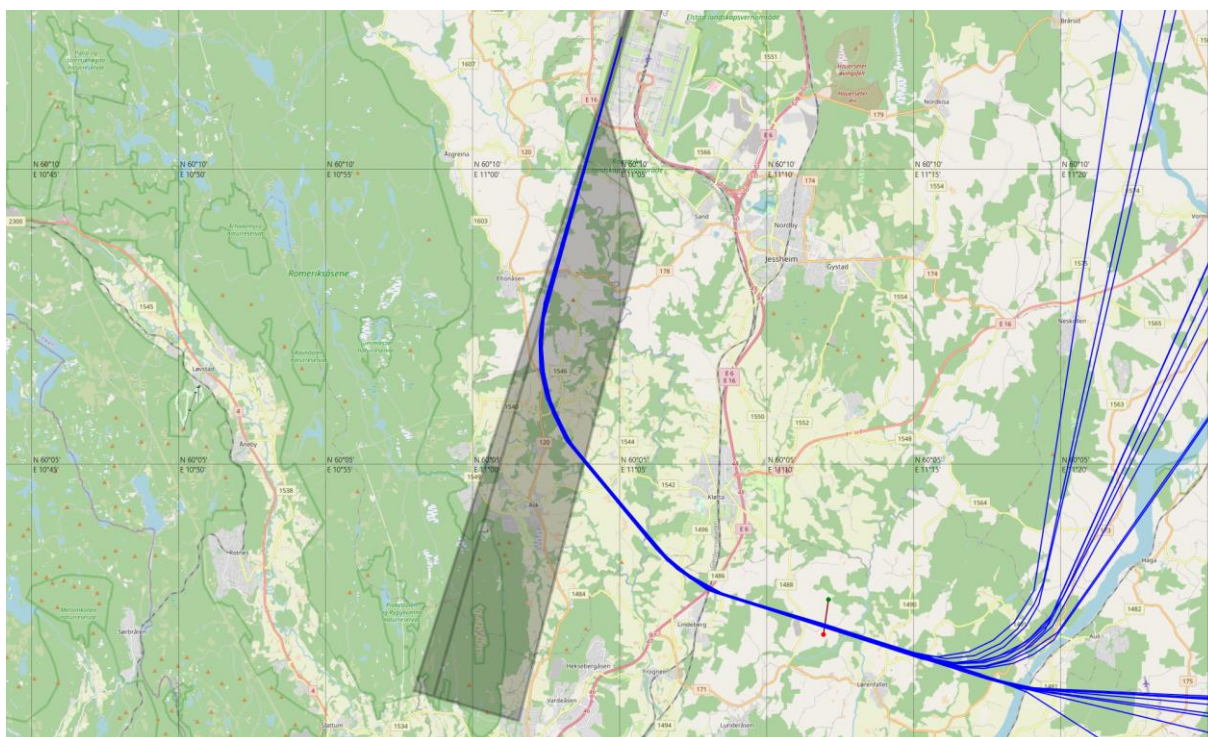
Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 82 flygninger



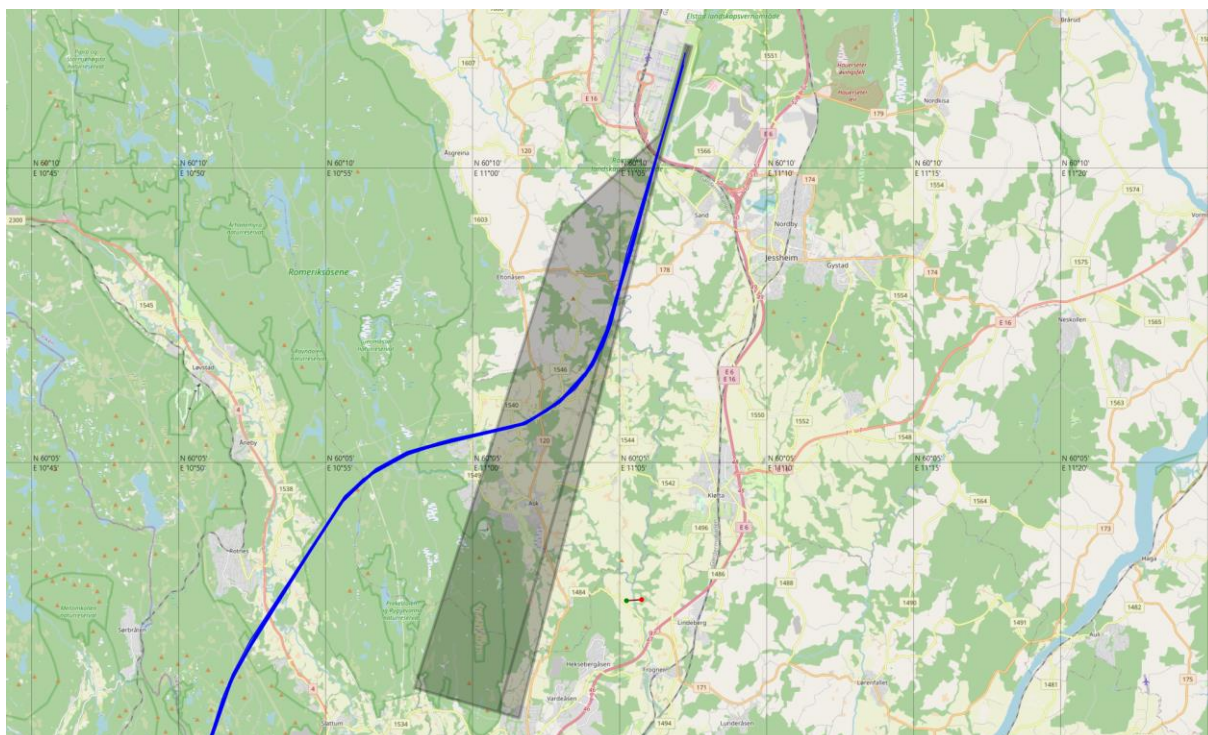
Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 78 flygninger



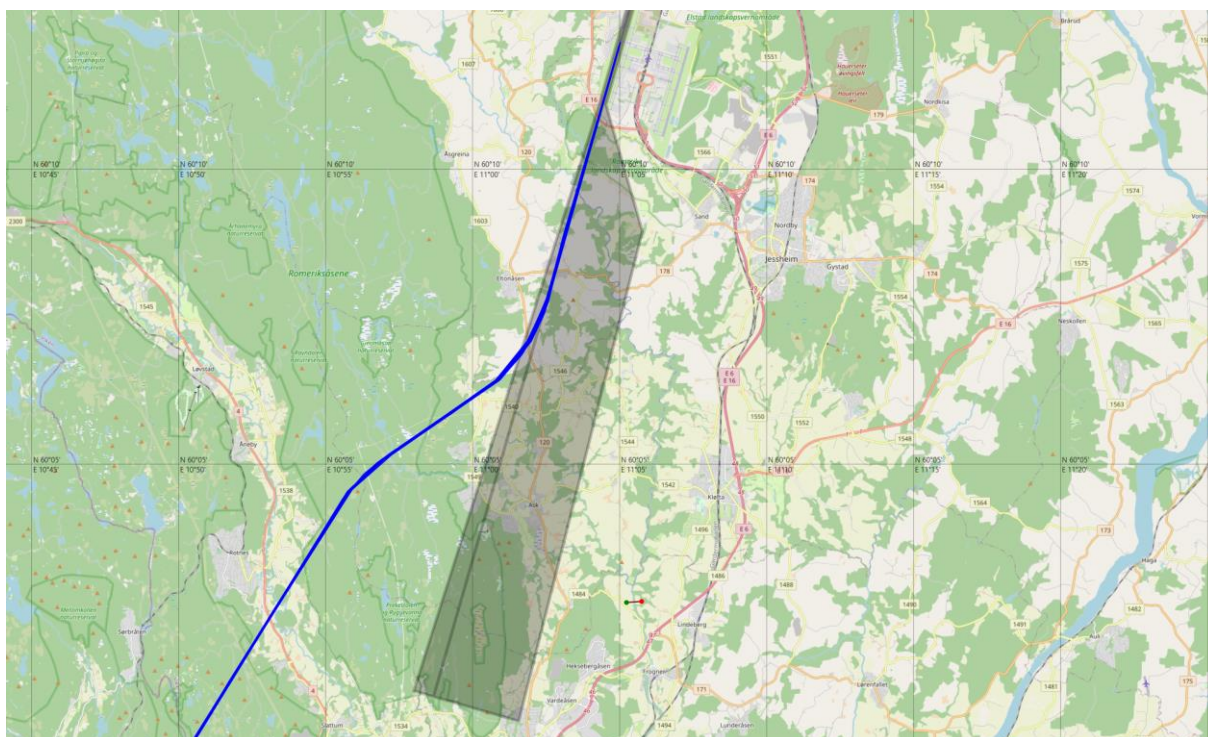
Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 42 flygninger



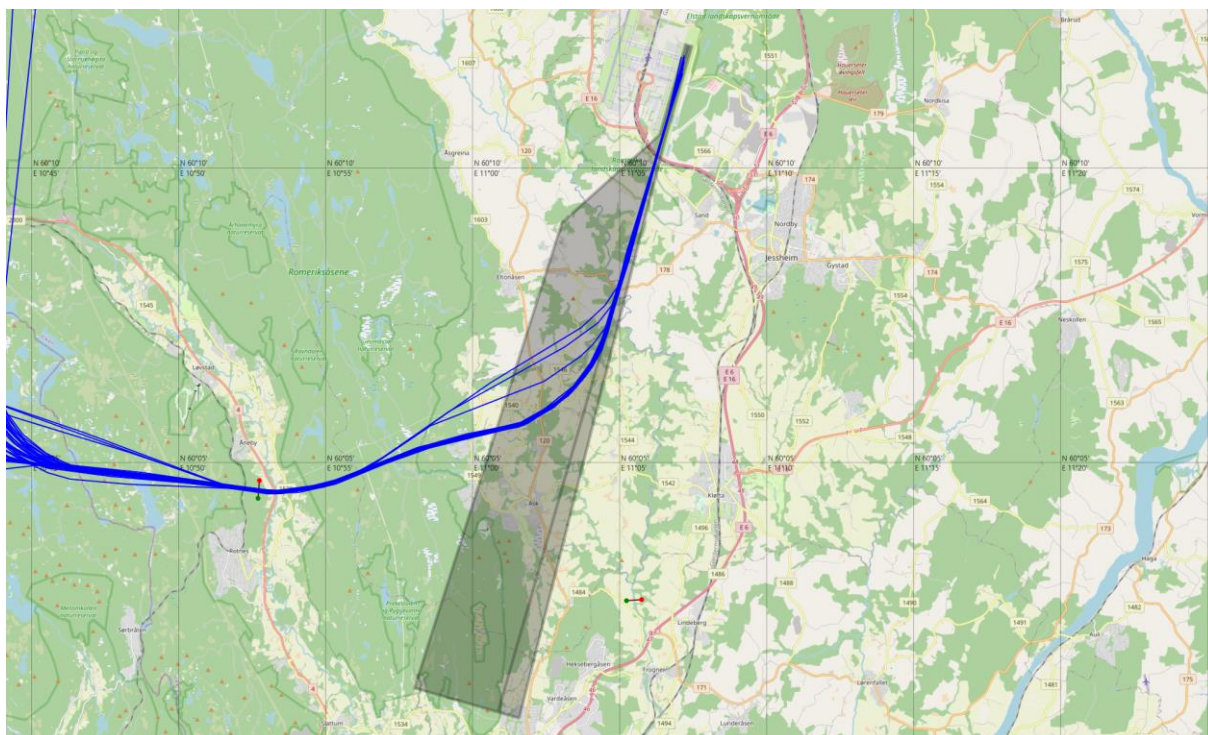
Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 19 flygninger



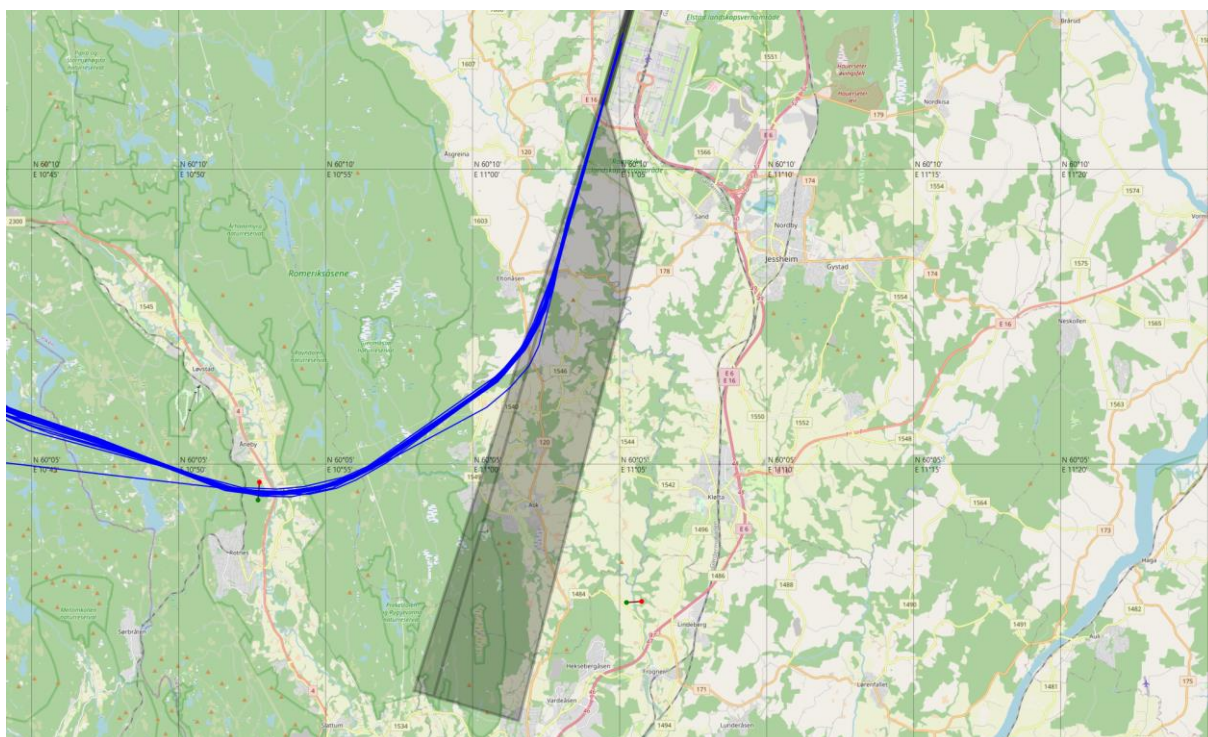
Figur 20. Kurvede landinger SIFOZ – 16 flygninger



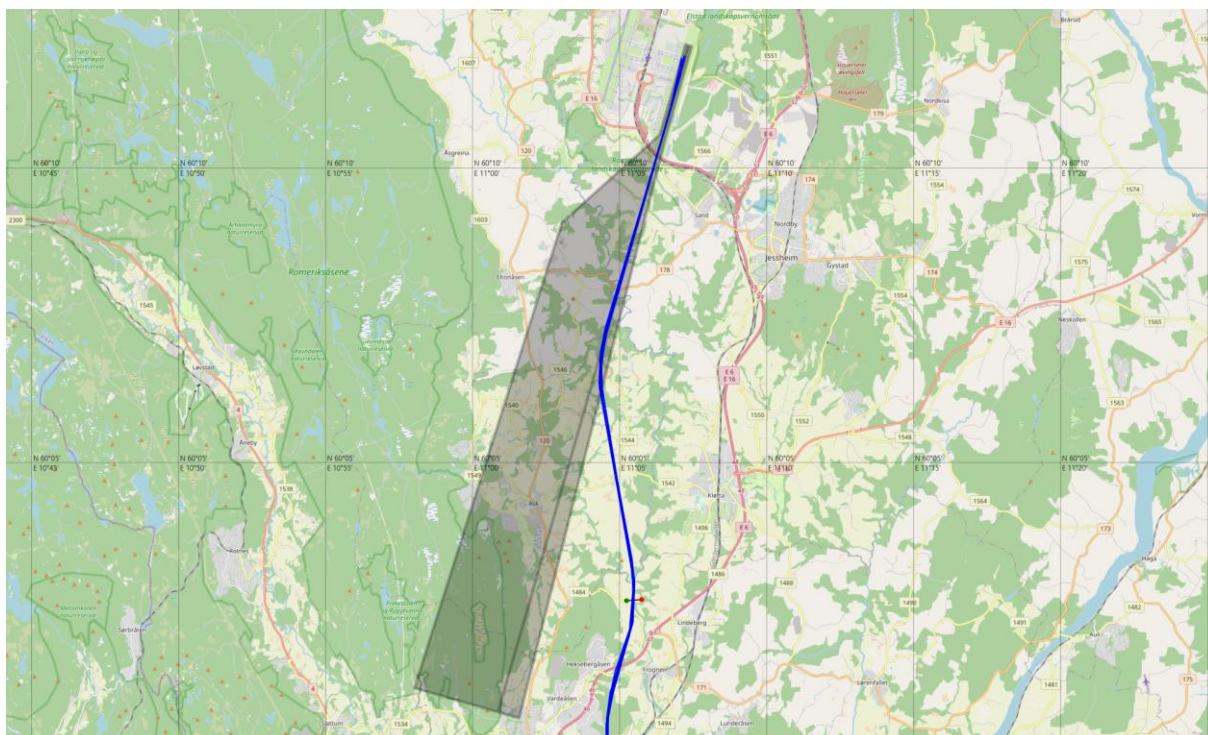
Figur 21. Kurvede landinger ERULO – 20 flygninger



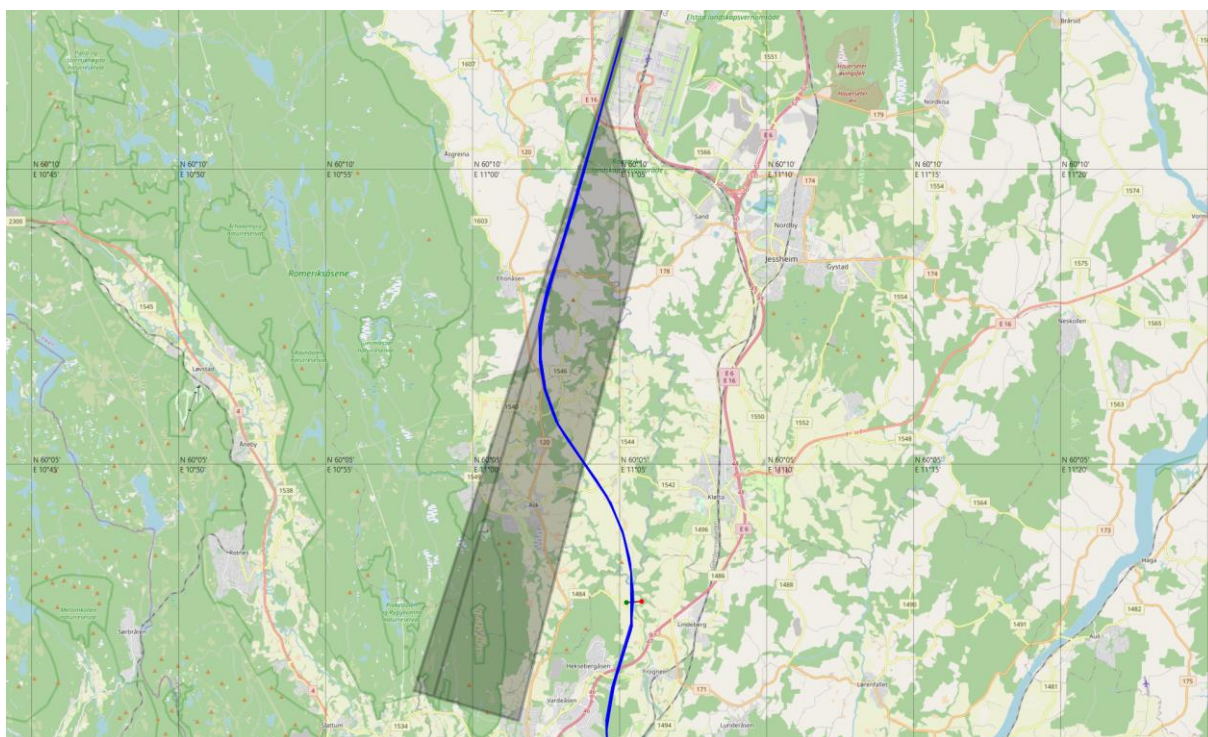
Figur 22. Kurvede landinger RUWOL – 43 flygninger



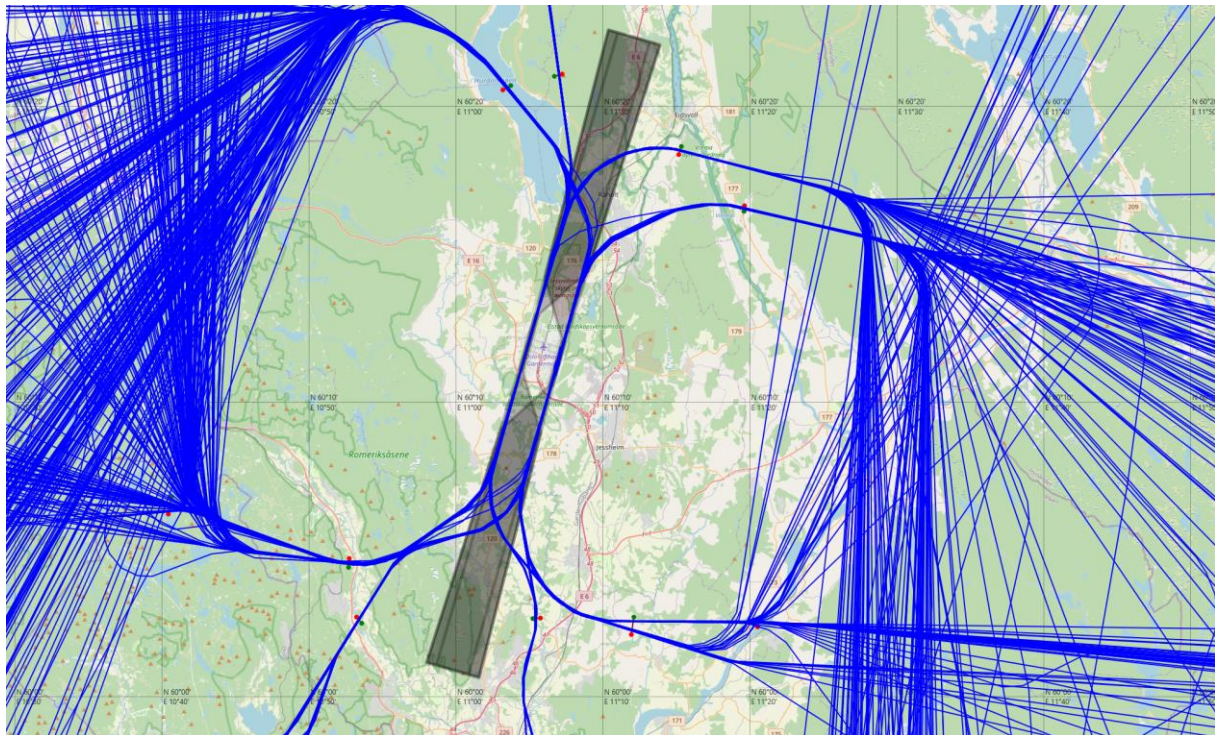
Figur 23. Kurvede landinger ELVUN – 122 flygninger



Figur 24. Kurvede landinger TAVRE – 11 flygninger



Figur 25. Kurvede landinger MONCI – 6 flygninger



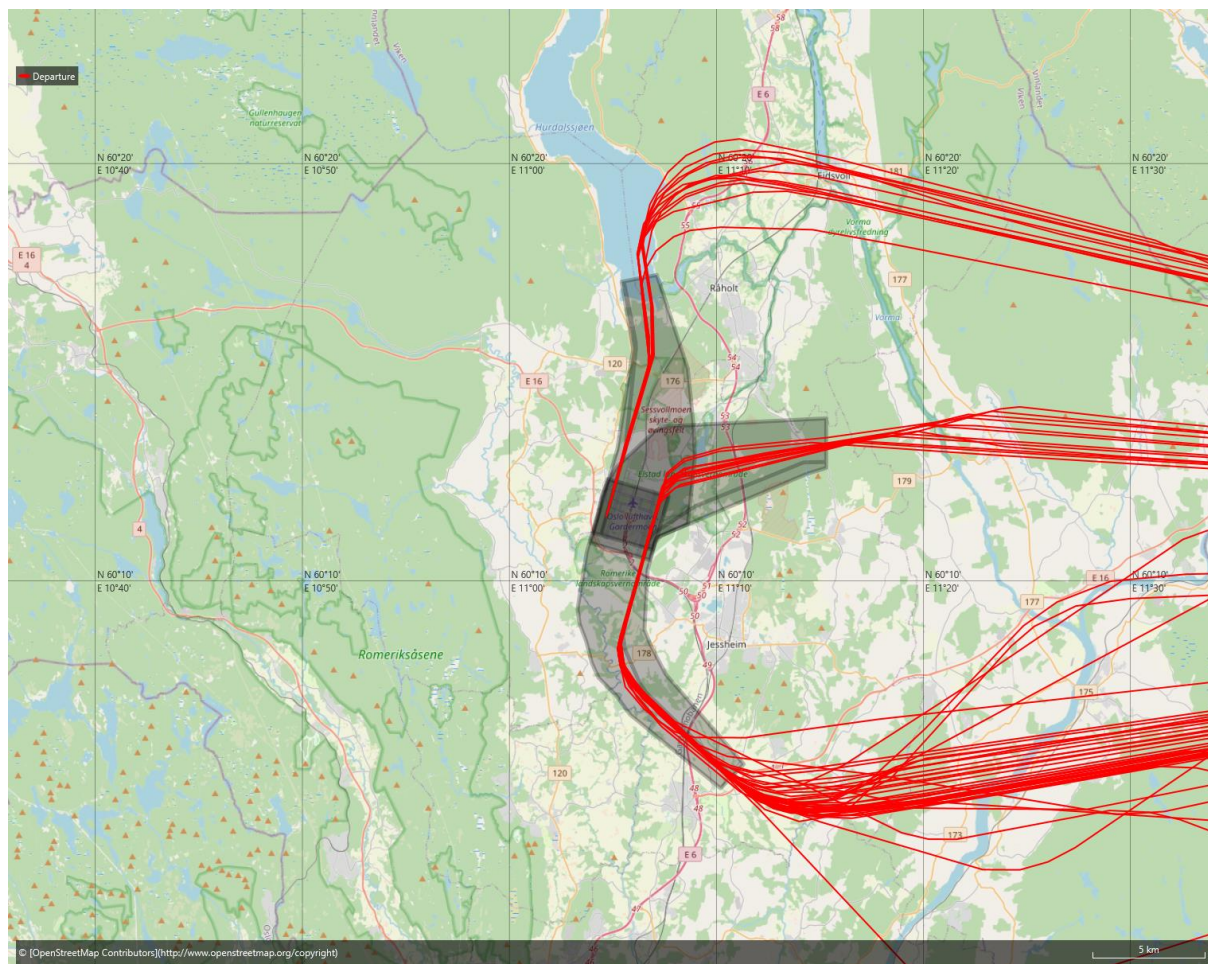
Figur 26 Kurvede landinger totalt – 736 flygninger

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.

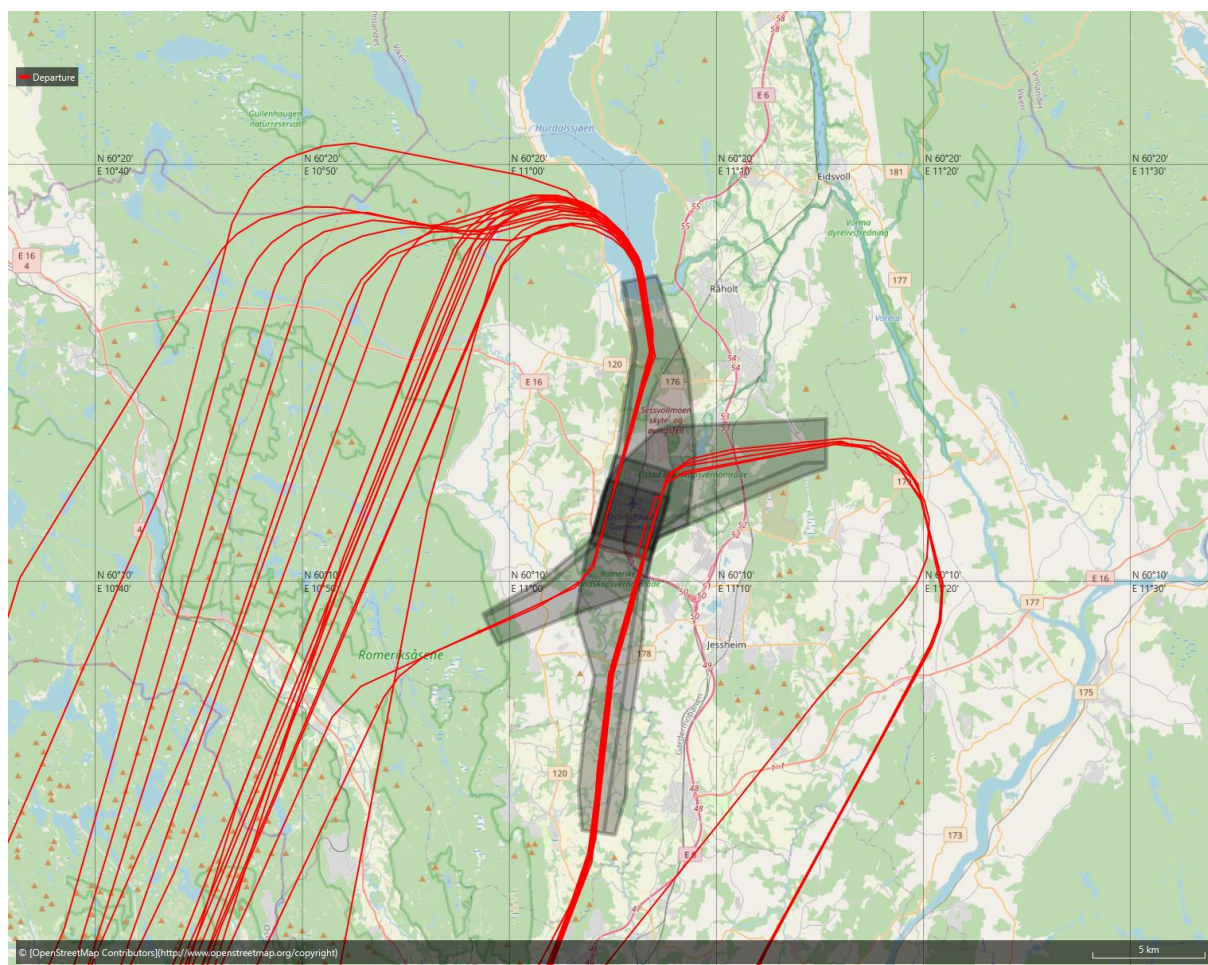
Jetfly (røde traséer) og propellfly (grønne traséer) er underlagt forskjellige regler, se ovenfor.

Air Baltic



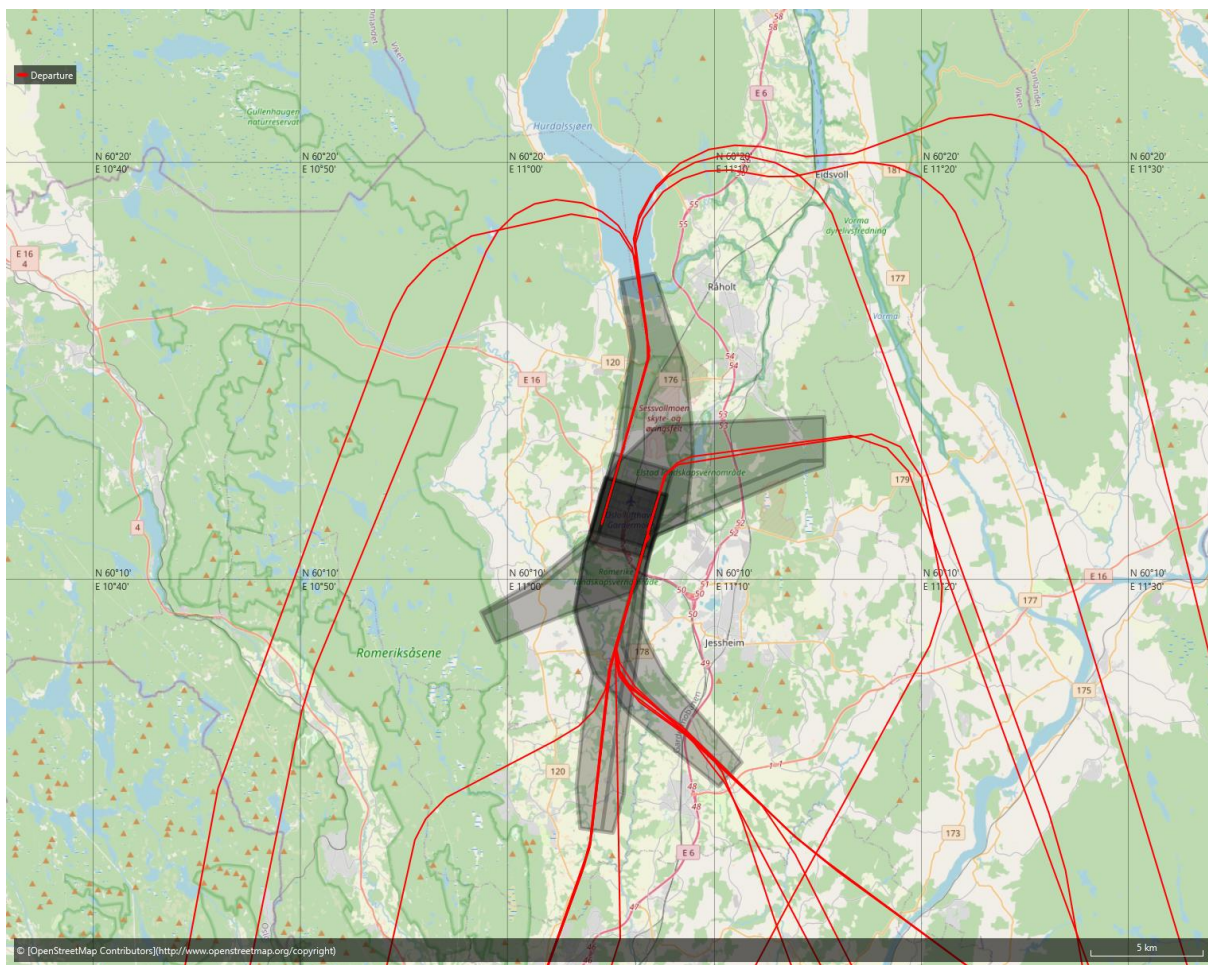
Figur 26. Avganger, Air Baltic - 65 flygninger
BCS3 (50), A319 (5), F100 (11)

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



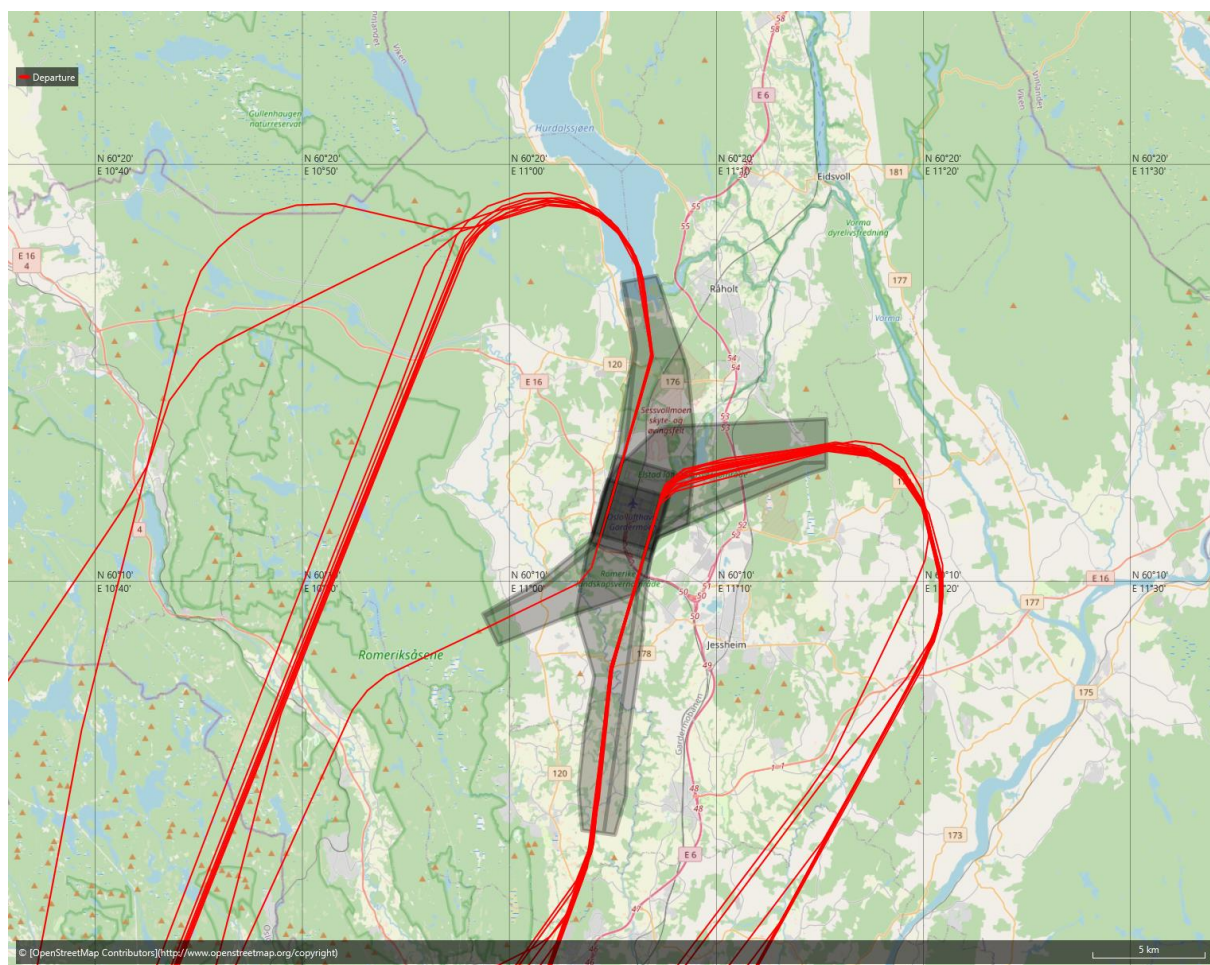
Figur 27. Avganger, Air France - 63 flygninger
A318 (1), A319 (35), A320 (12), A321 (15)

Austrian



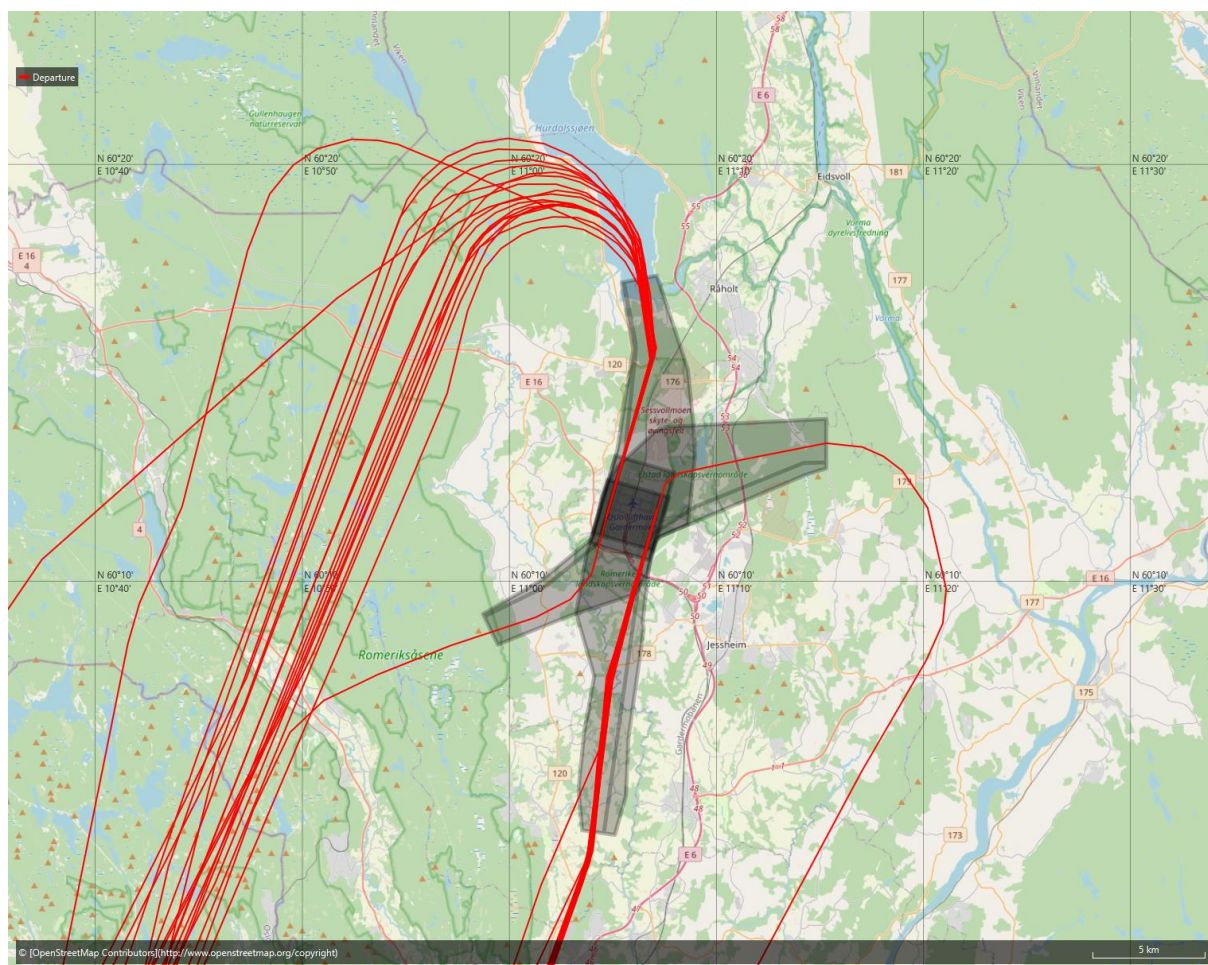
Figur 28. Avganger, Austrian – 21 flygninger
E195 (20), A320 (1)

British Airways



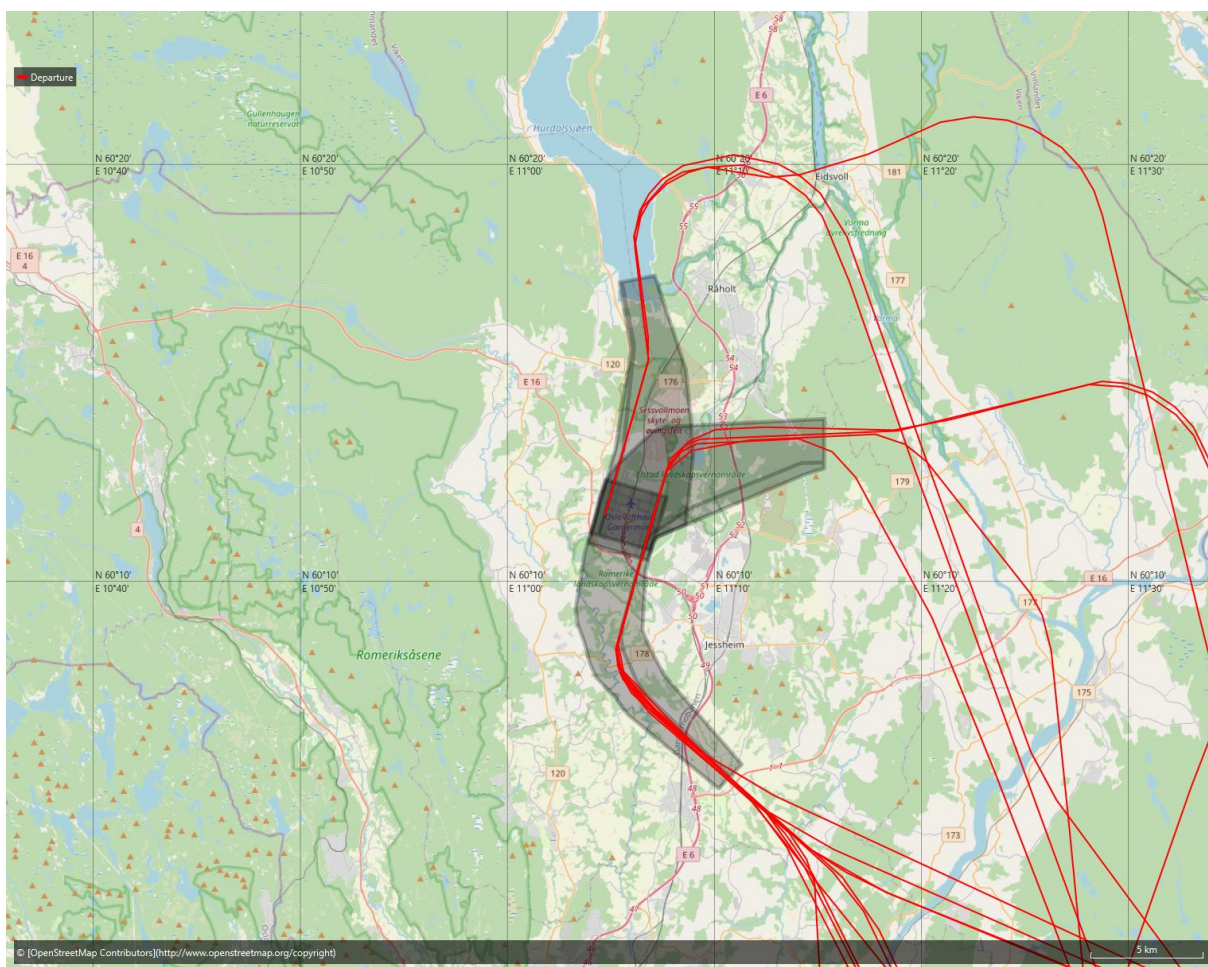
Figur 29. Avganger, British Airways – 66 flygninger
A320 (63), A21N (1), A319 (2)

Brussels Airlines



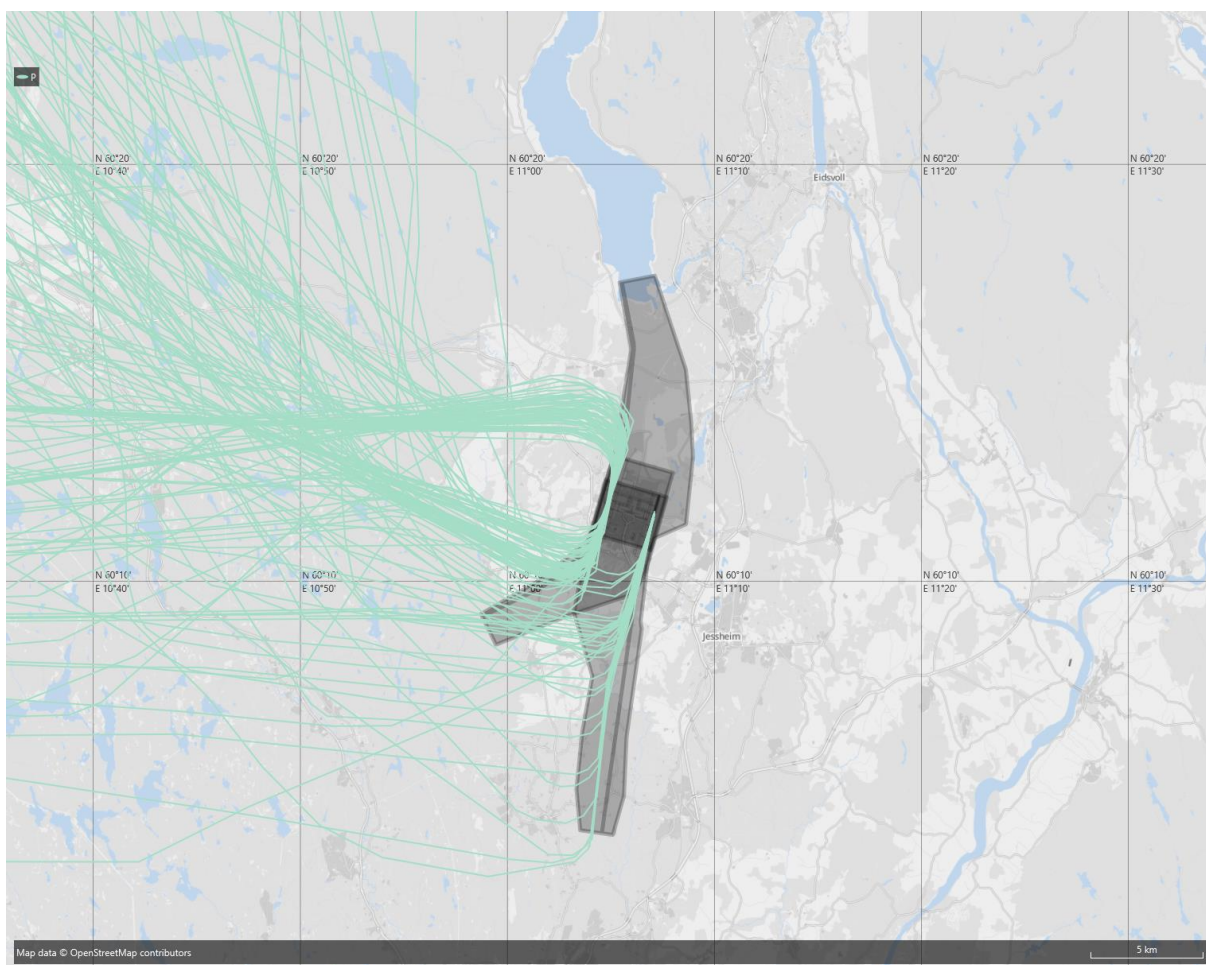
Figur 30. Avganger, Brussels Airlines – 52 flygninger
A319 (26), A320 (26)

Emirates



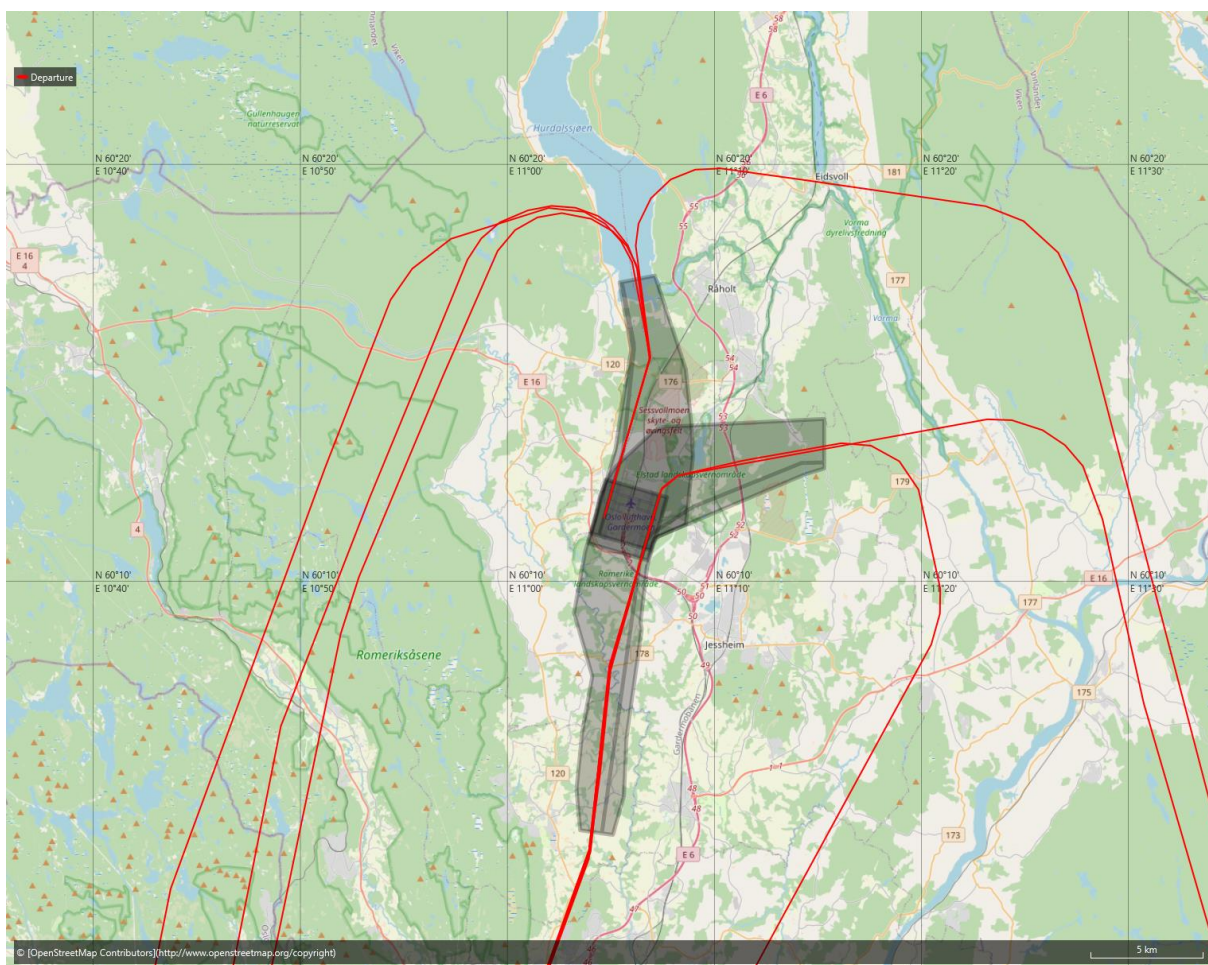
Figur 31. Avganger, Emirates - 18 flygninger
B777- 200LR (1), B777-300ER (17)

Danish Air Transport



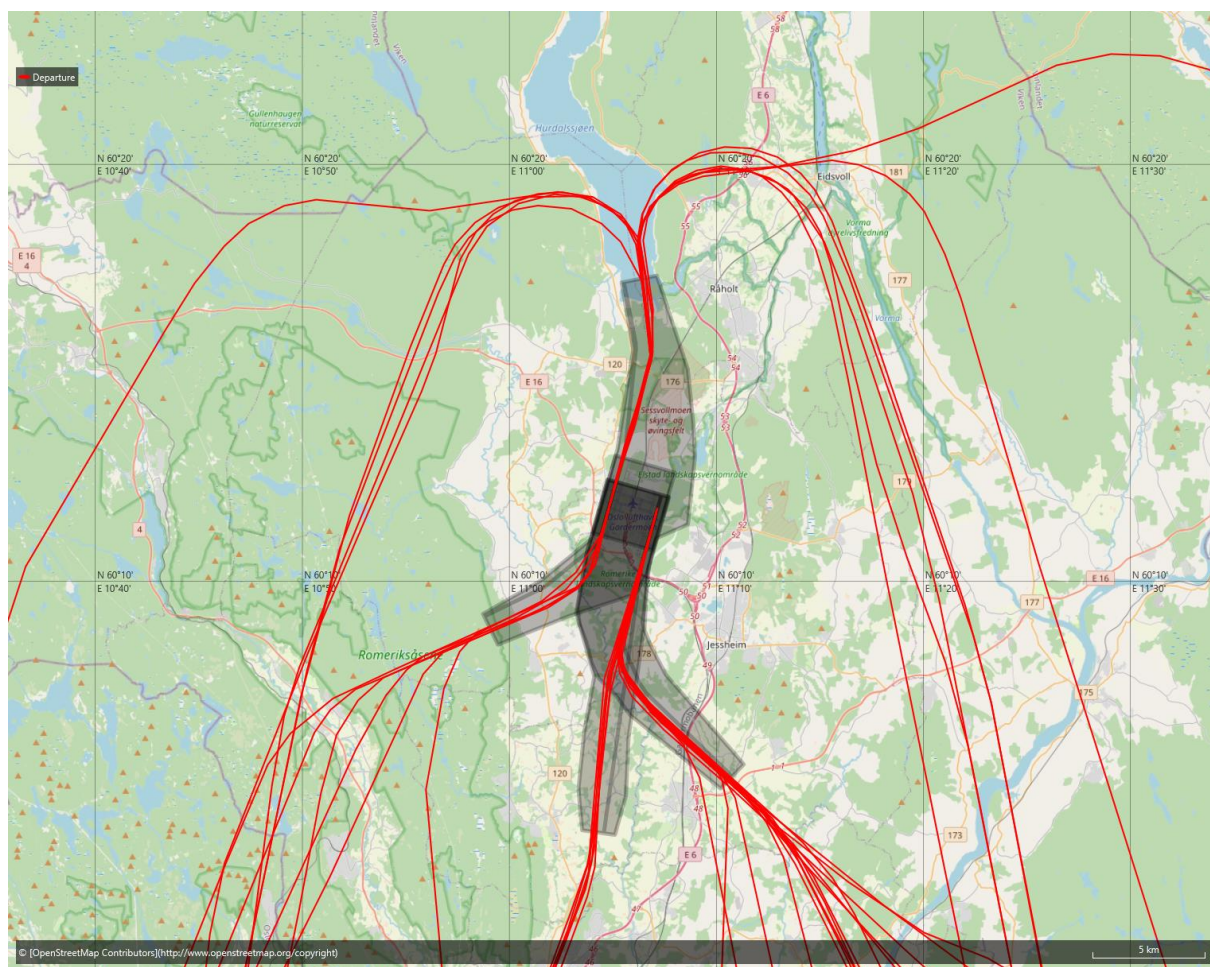
Figur 32. Avganger, Danish Air Transp. - 161 flygninger
ATR 42-500 (79), ATR 42-300 (82)

Propellfly er underlagt forskjellige regler.



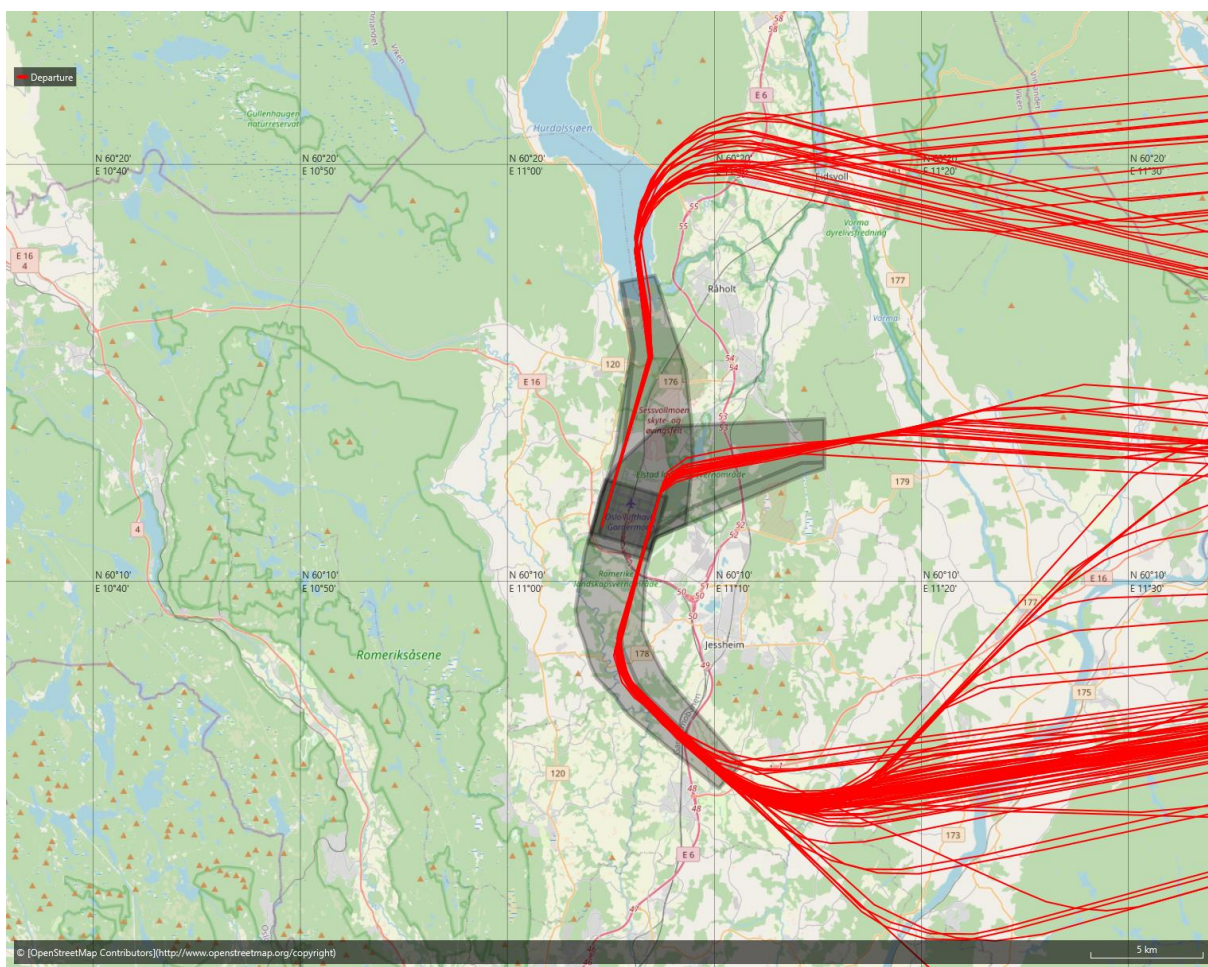
Figur 33. Avganger, Eurowings – 12 flygninger
A319 (4), A320 (8)

European Air Transport, EAT



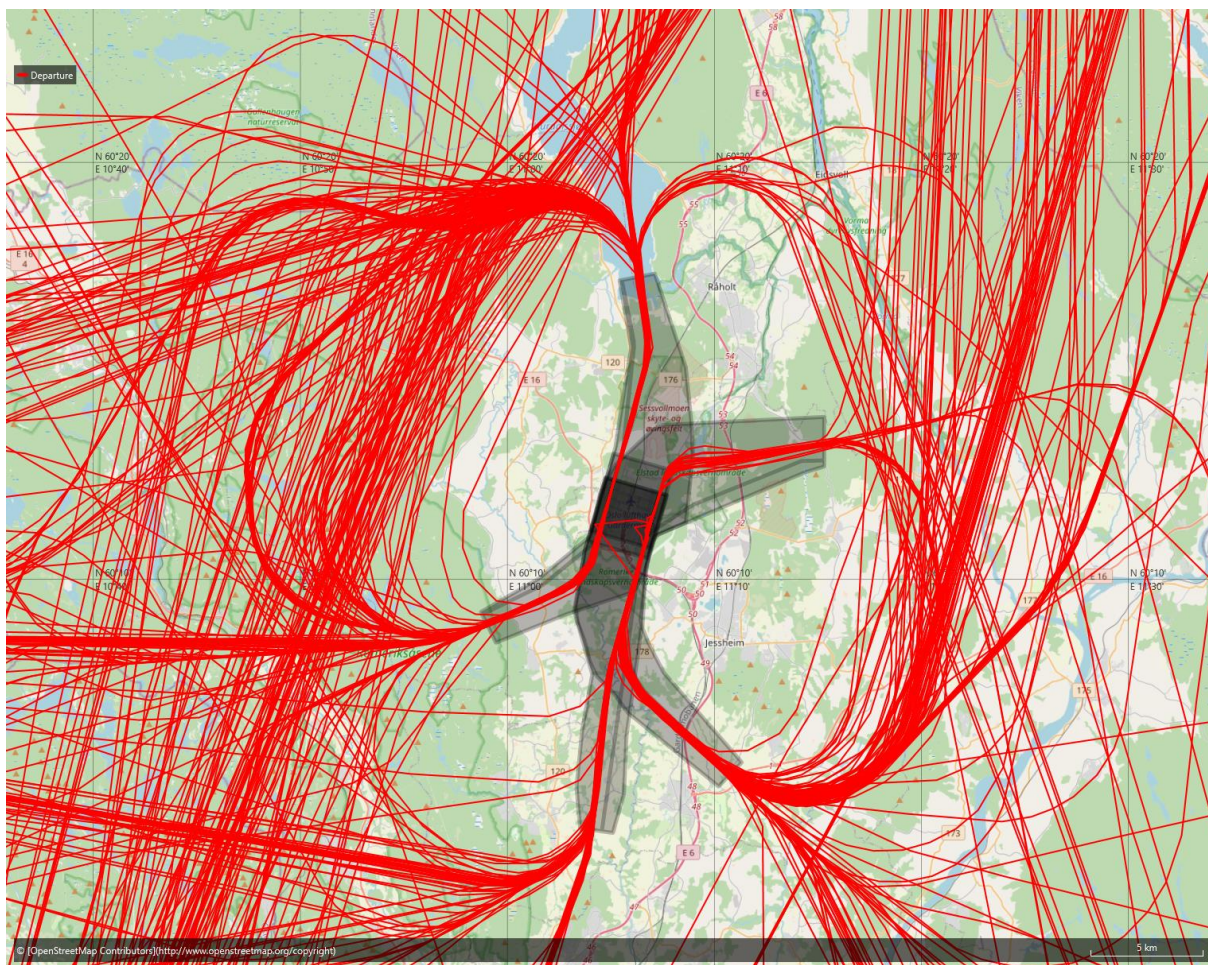
Figur 34. Avganger, European Air Transport, EAT - 39 flygninger
B737-400 (16), B757-200 (5), A300-600 (18)

Finnair



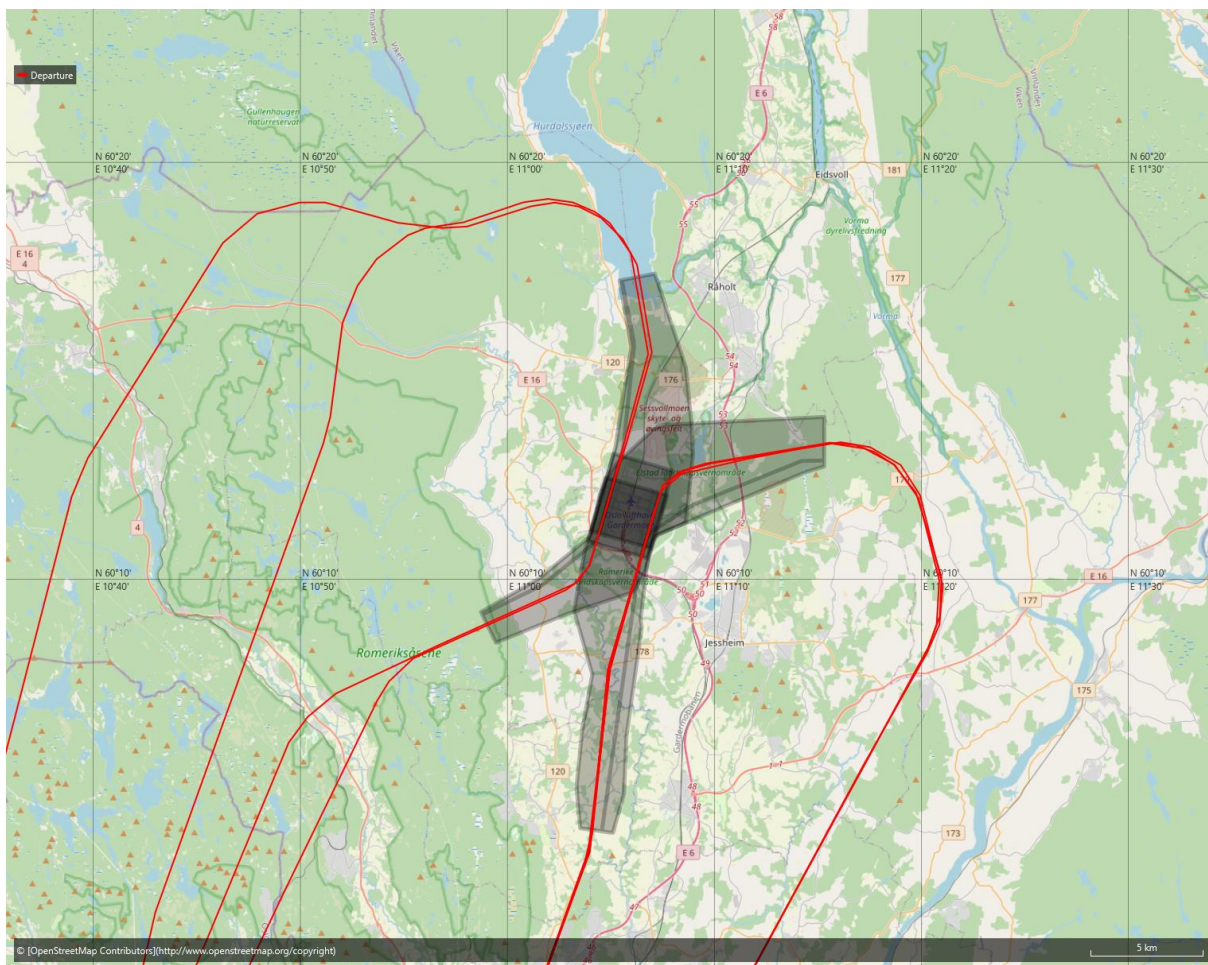
Figur 35. Avganger, Finnair – 117 flygninger
A319 (28), A320 (36), EMB-E190 (48), A321 (5)

Flyr



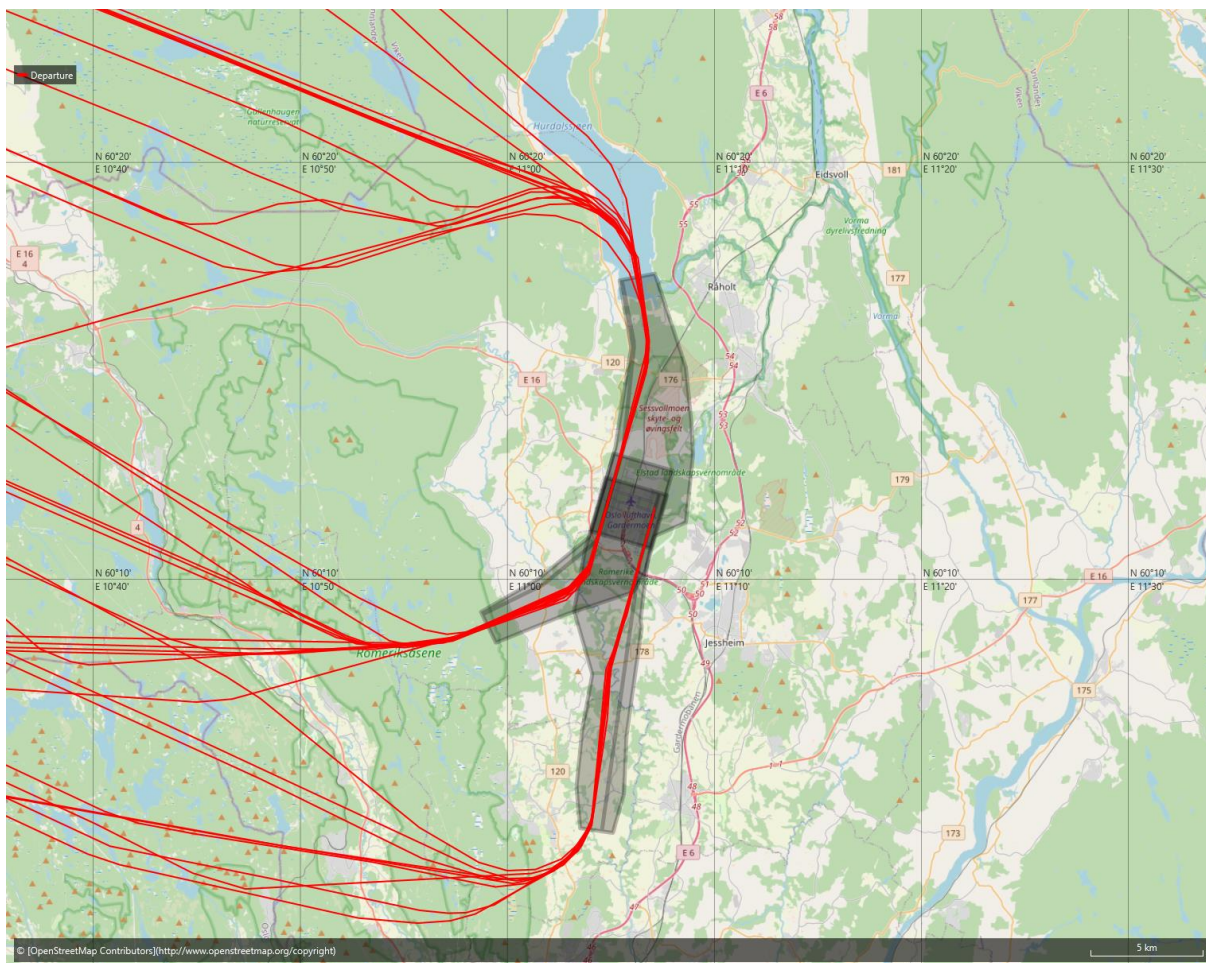
Figur 36. Avganger, Flyr - 652 flygninger
B737-800 (312), B737-800MAX (340)

Iberia

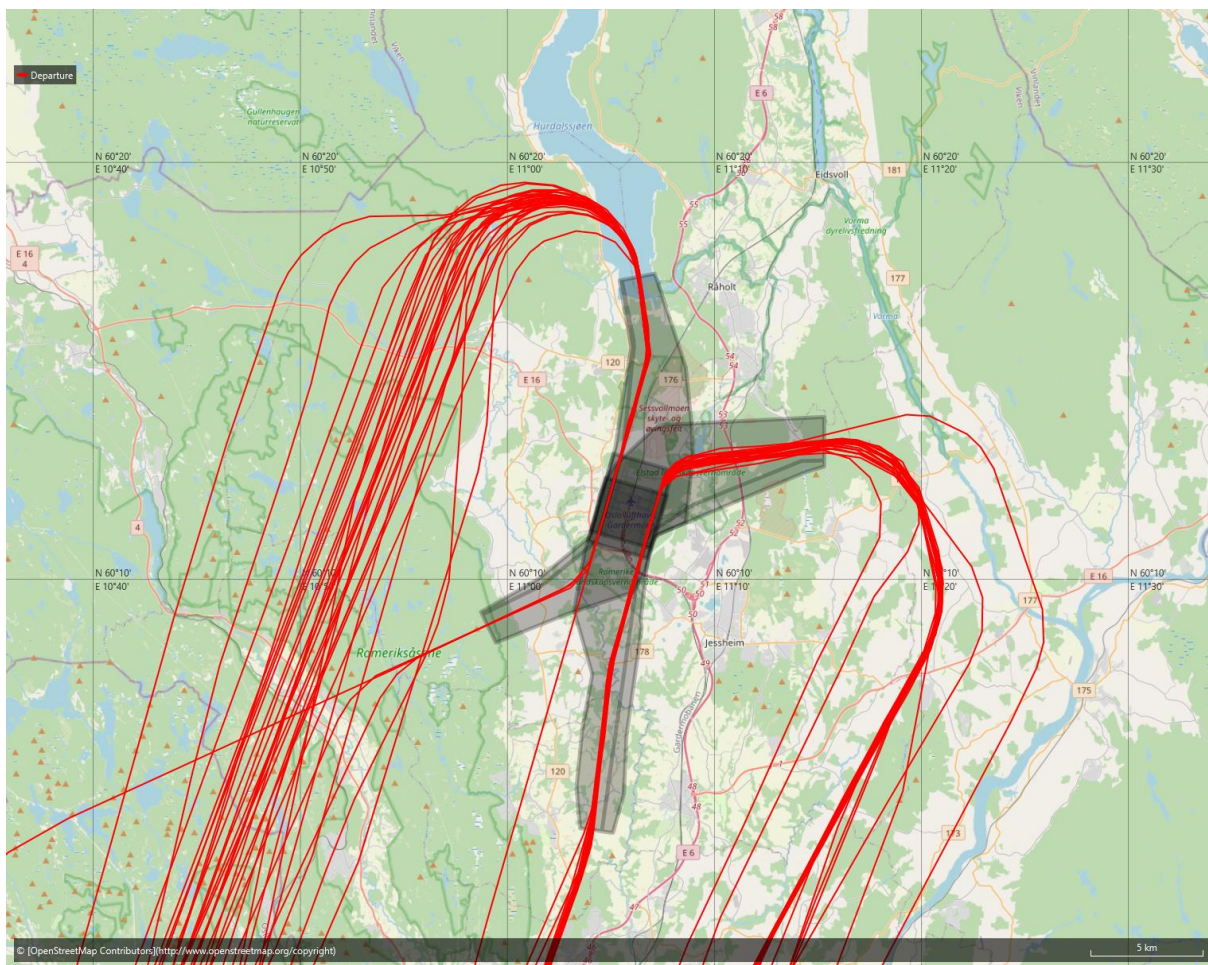


Figur 37. Avganger, Iberia – 14 flygninger
A20N (14)

Icelandair

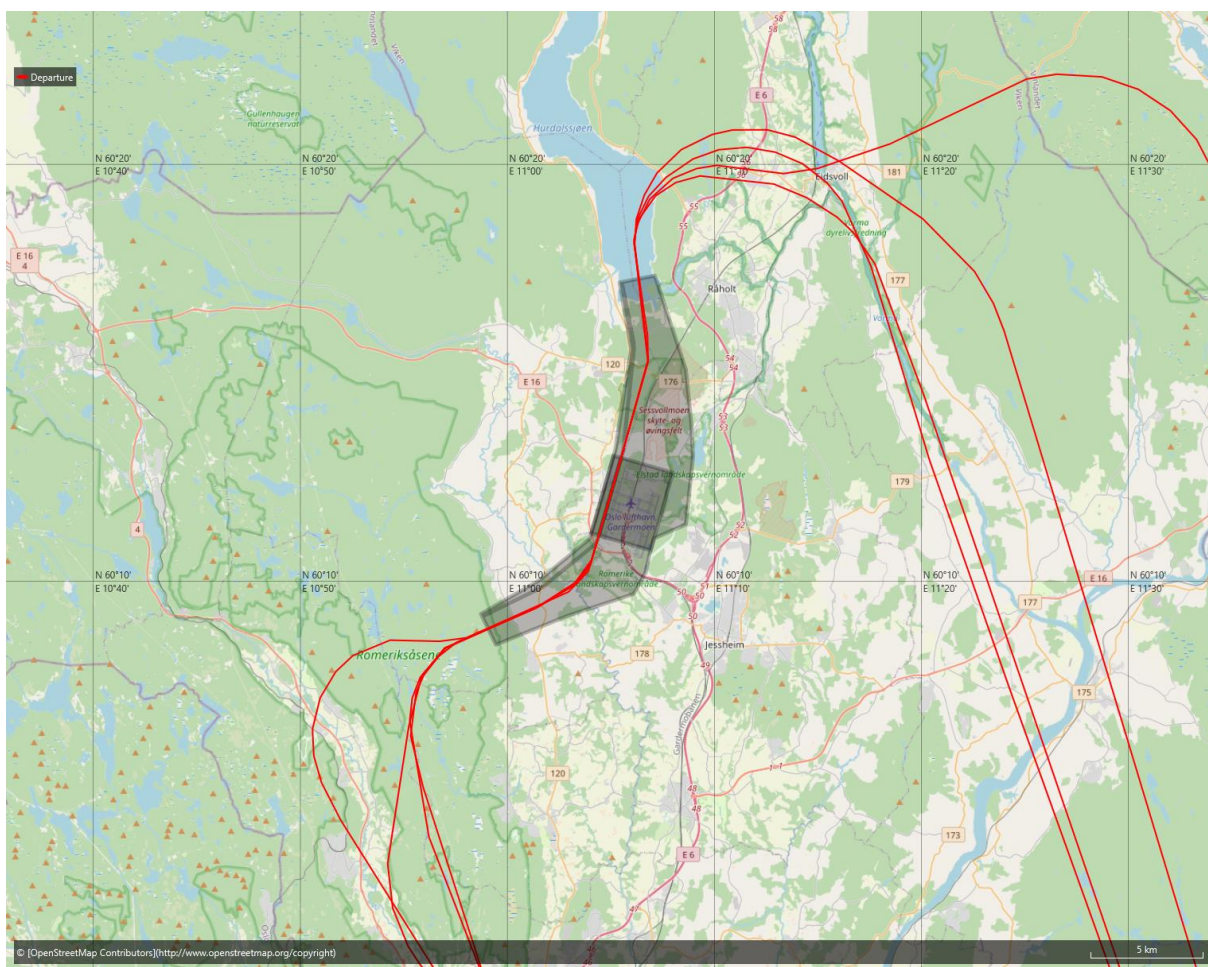


Figur 38. Avganger, Icelandair – 36 flygninger
B757-200 (13), B38M (10), B39M (13)



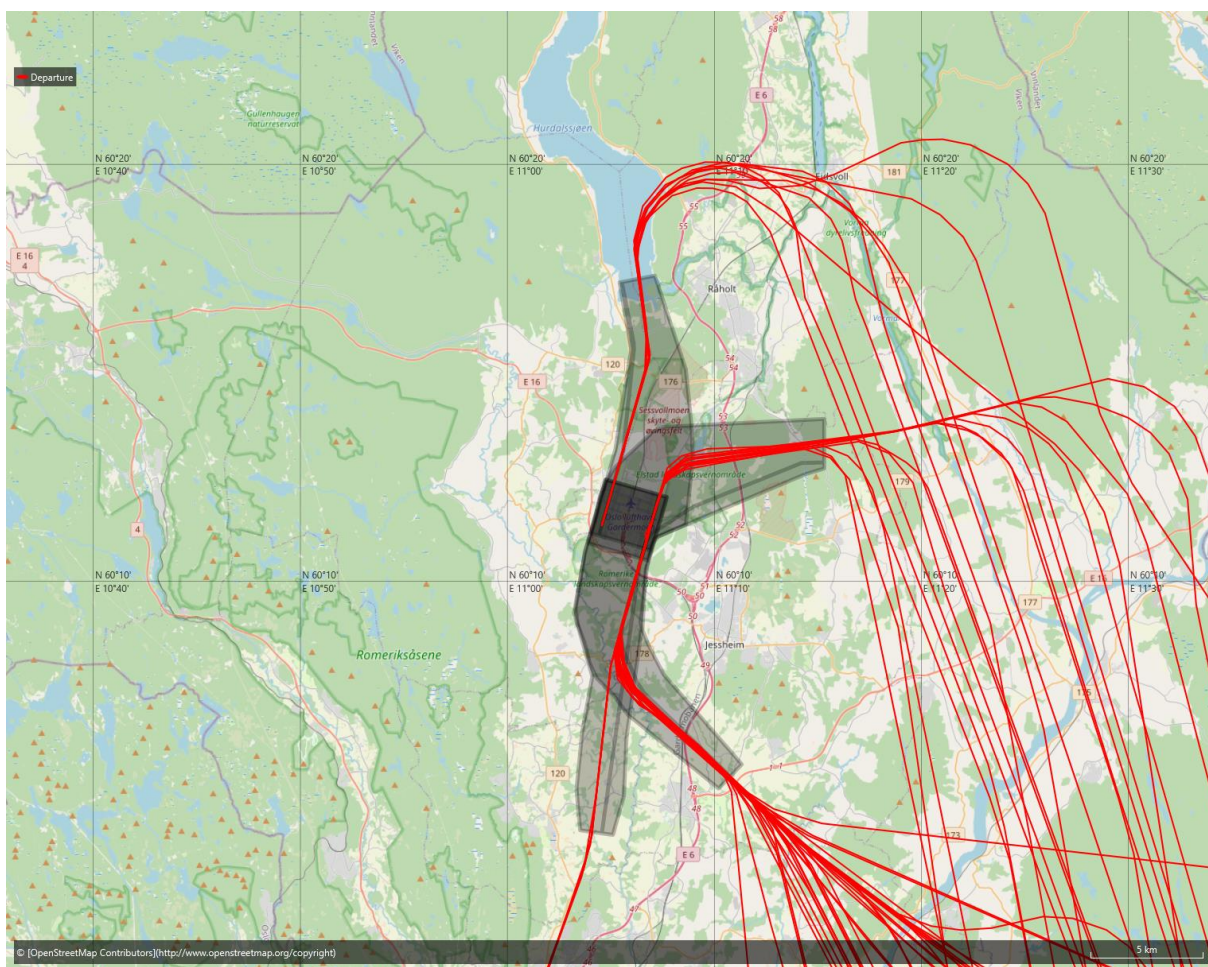
Figur 39. Avganger, KLM – 141 flygninger
B737-800 (38), EMB-E190 (52), E75L (28), B737-900 (3), E295 (20)

Korean Air

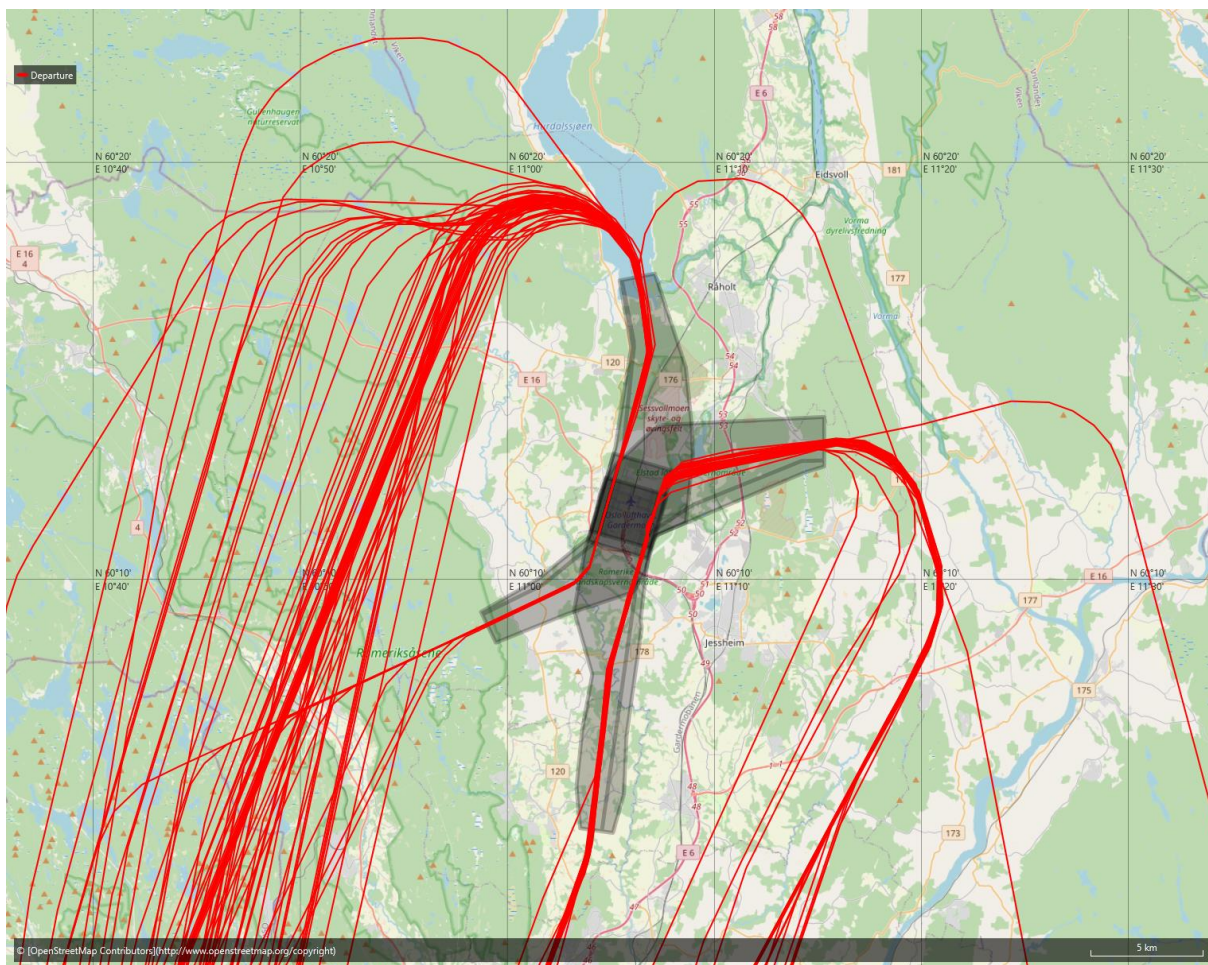


Figur 40. Avganger, Korean Air - 8 flygninger
B777-200LR (8)

LOT

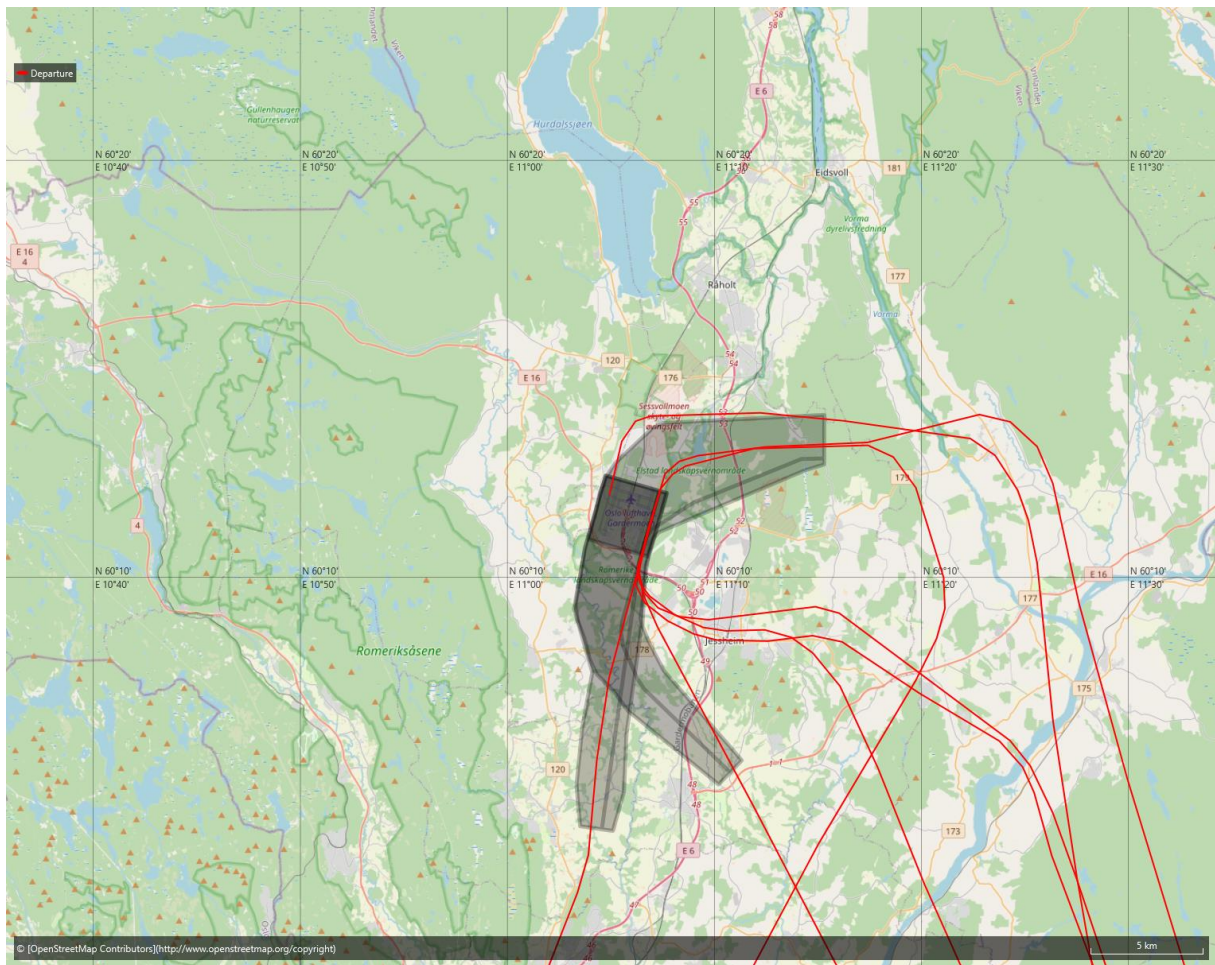


Figur 41. Avganger, LOT - 62 flygninger
B737-800 (7), B38M (1), EMB-E190 (12), E195 (26), EMB-E170 (1), EMB-E75S (15)



Figur 42. Avganger, Lufthansa - 209 flygninger
A319 (1), A320 (62), A20N (65), A21N (14), A321 (67)

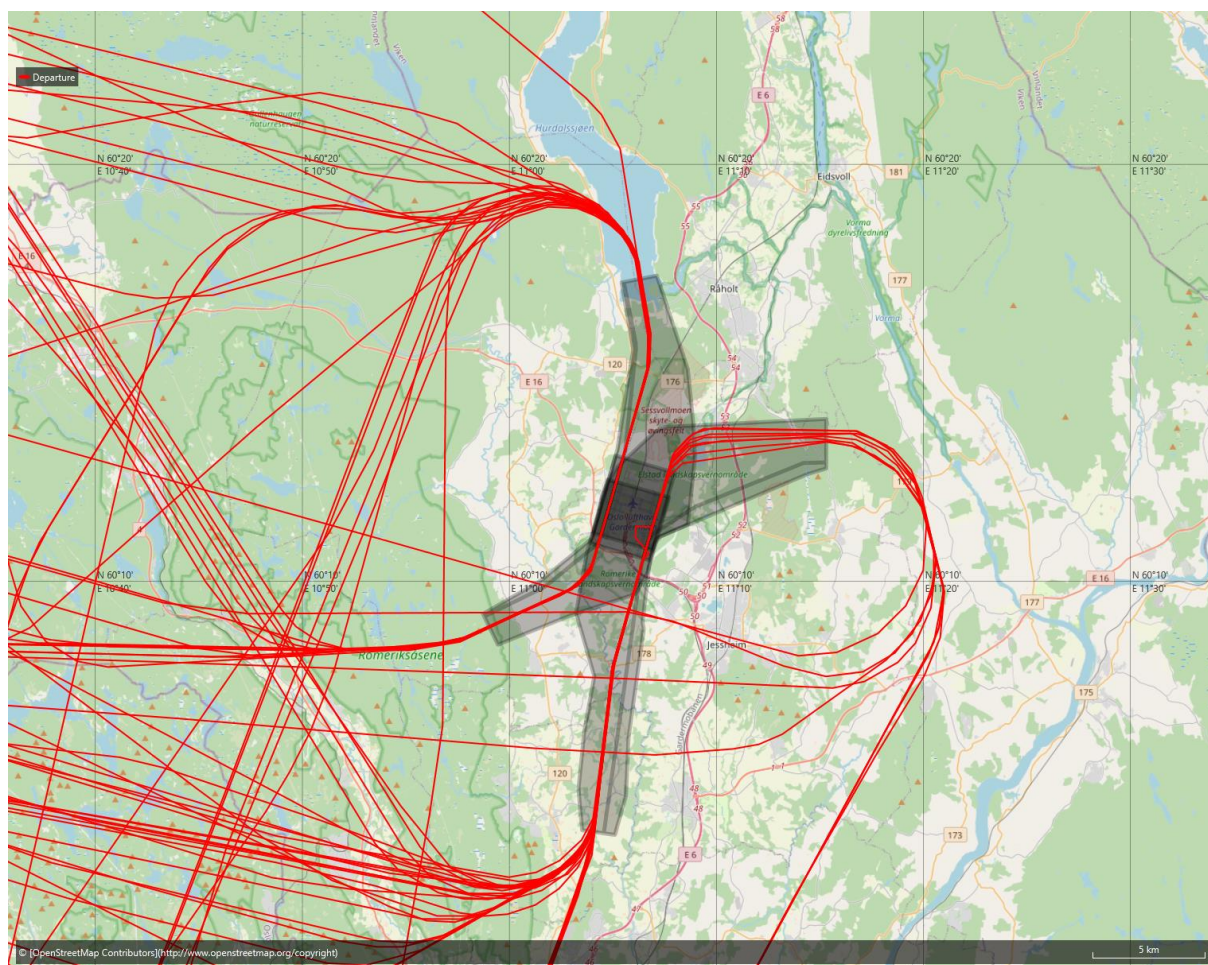
Luxair



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

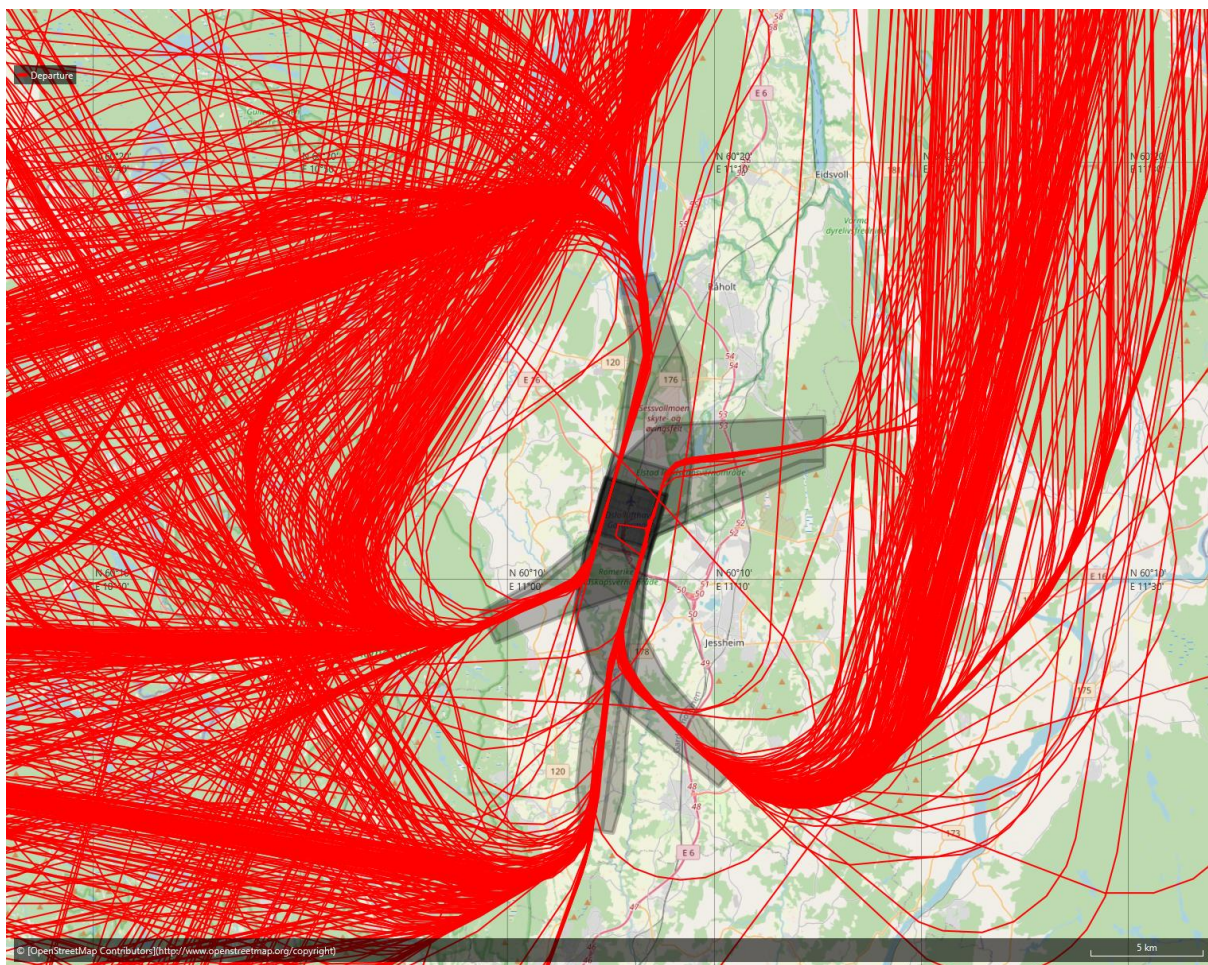
Propellfly er underlagt forskjellige regler.

Norse Atlantic Airways



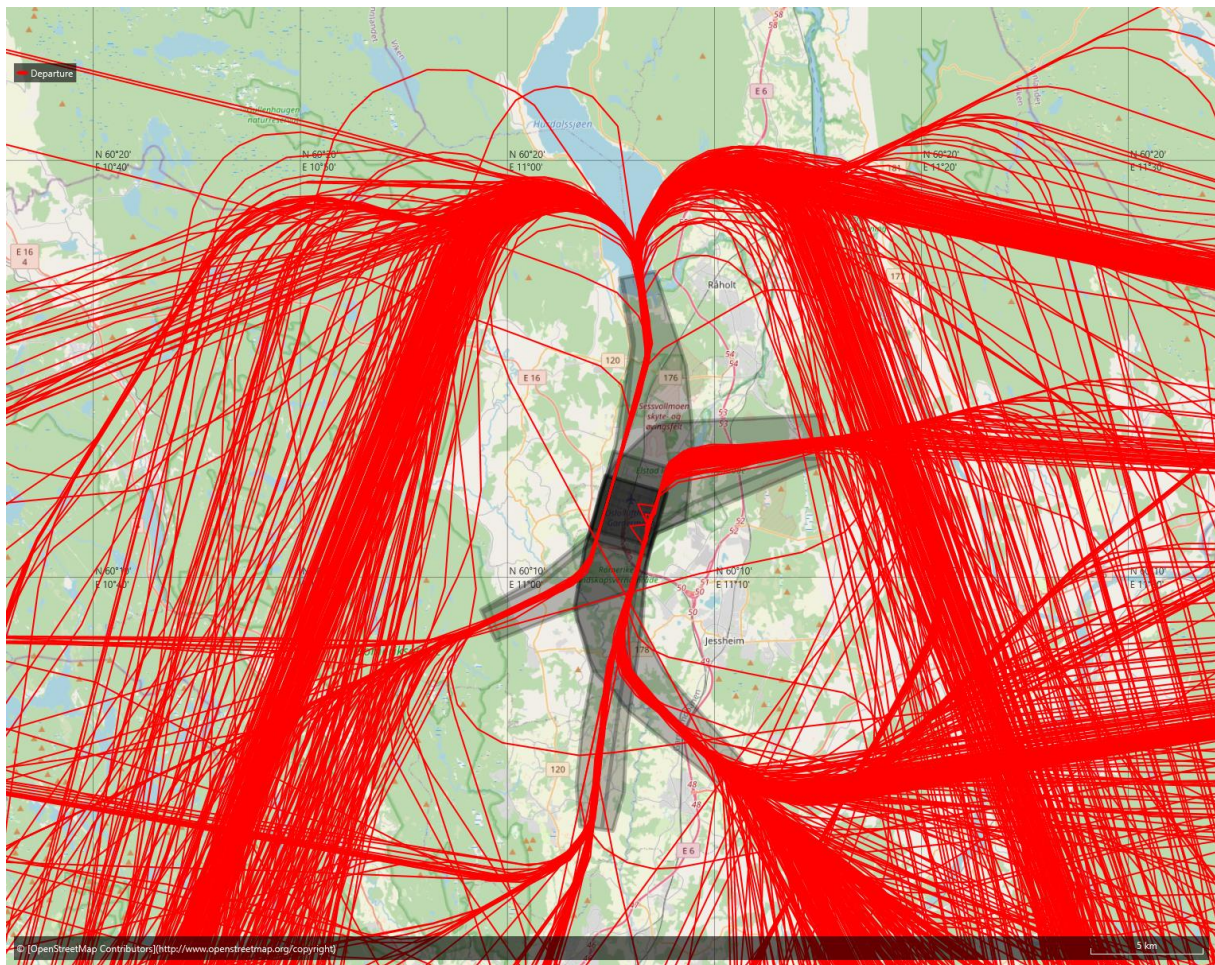
Figur 44. Avganger, Norge – 86 flygninger
B787 – 900 (86)

Norwegian (Boeing 737-800), innland



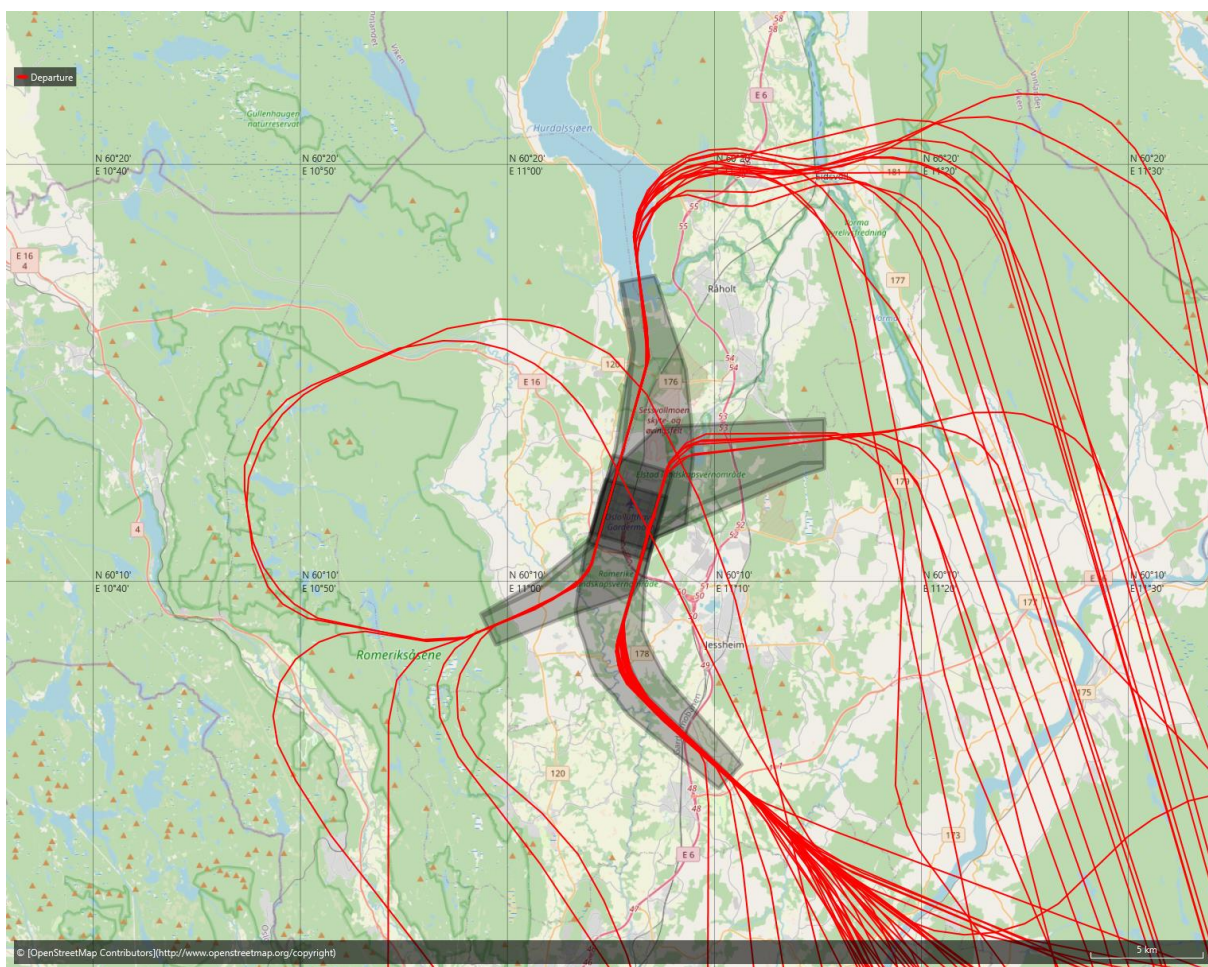
Figur 45. Avganger, Norwegian - Innland, Totalt - 1683 flygninger

Norwegian, utland

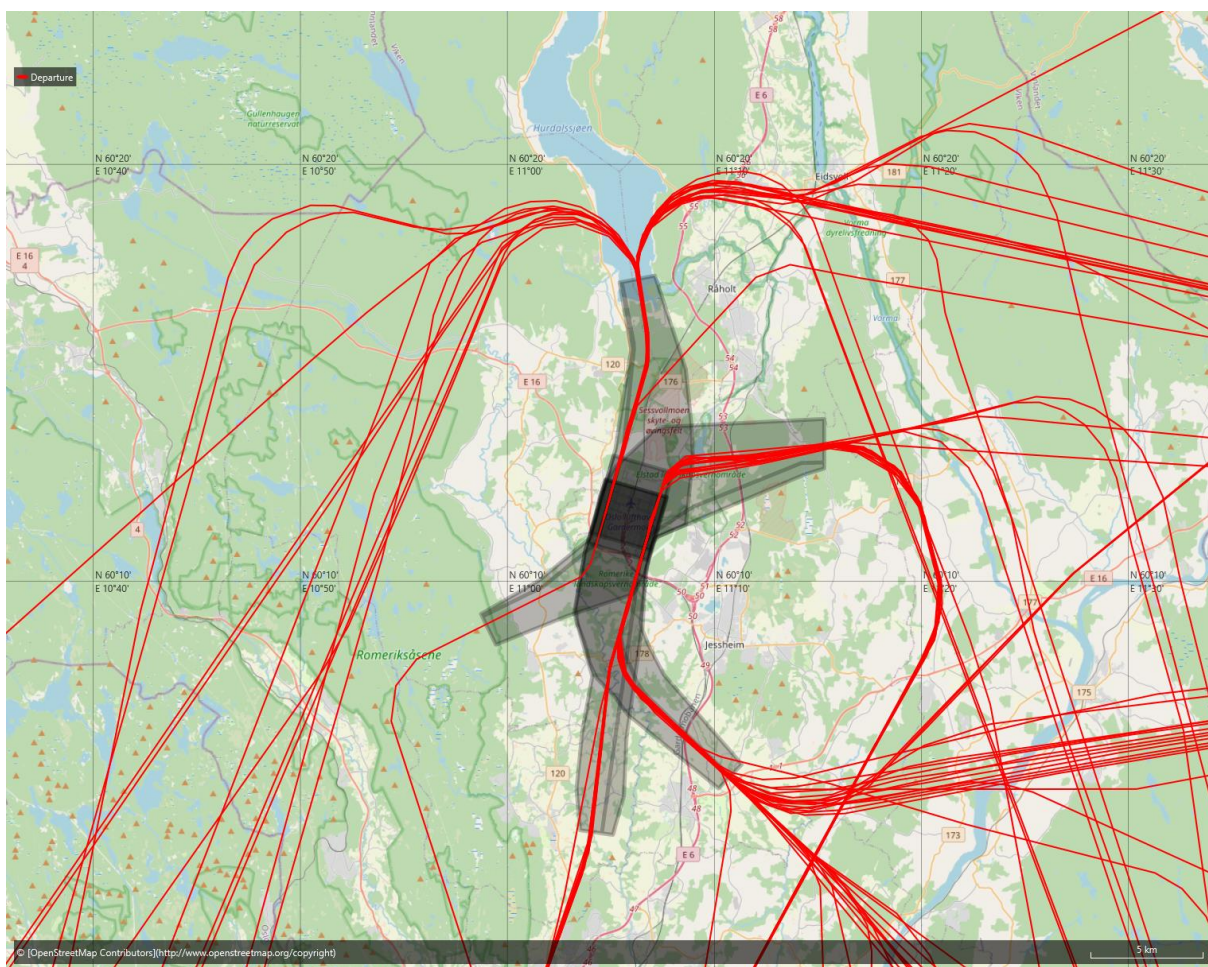


Figur 46. Avganger, Norwegian – Utland, Totalt 1636 flygninger
B737-800 (1619), A321 (10), B737-800 MAX (7)

Qatar Airways

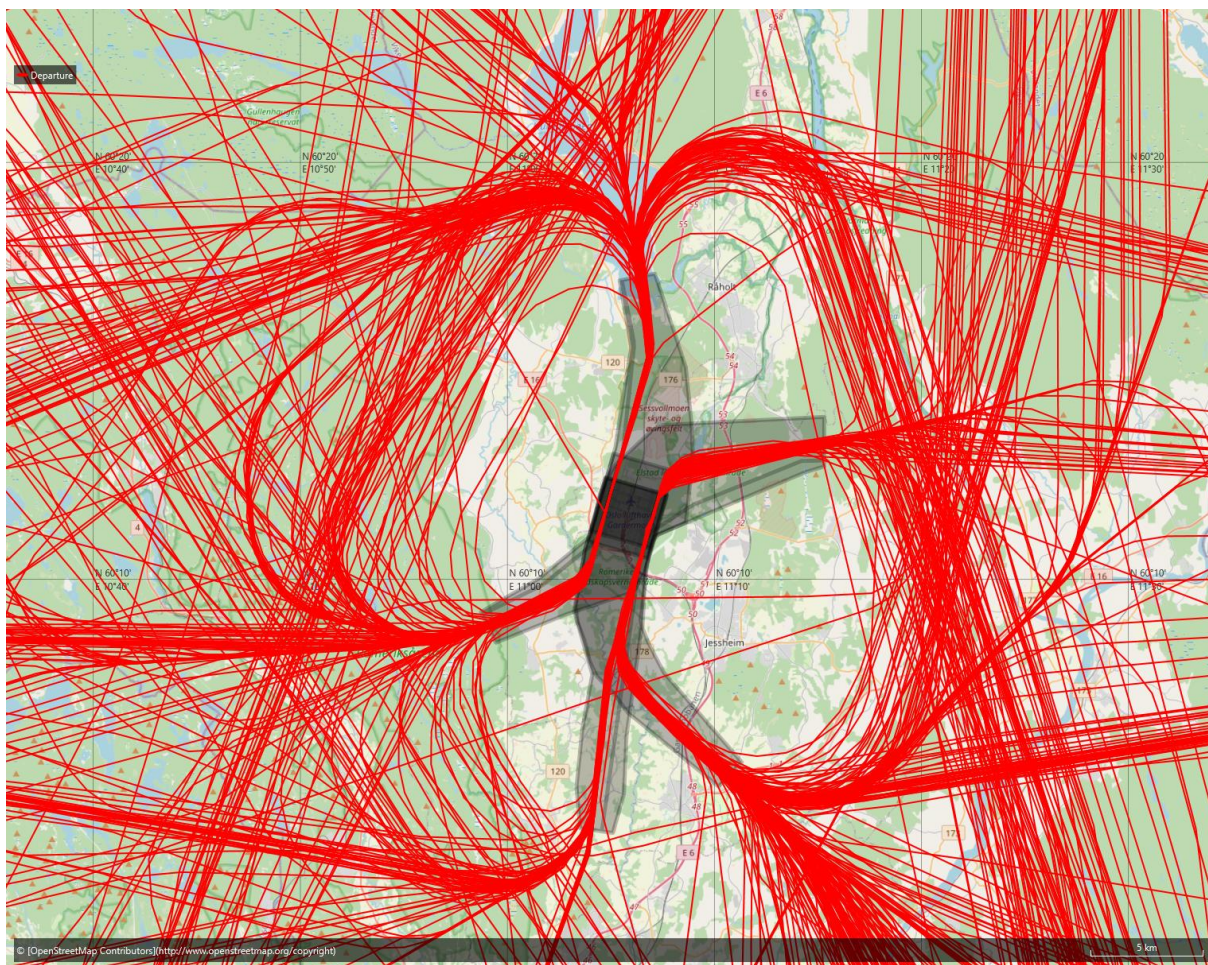


Figur 47. ganger, Qatar Airways – 63 flygninger
A330-300 (1), A350-900 (2), B777-200LR (31), B787-8 Dreamliner (27), B787-9 Dreamliner (2)



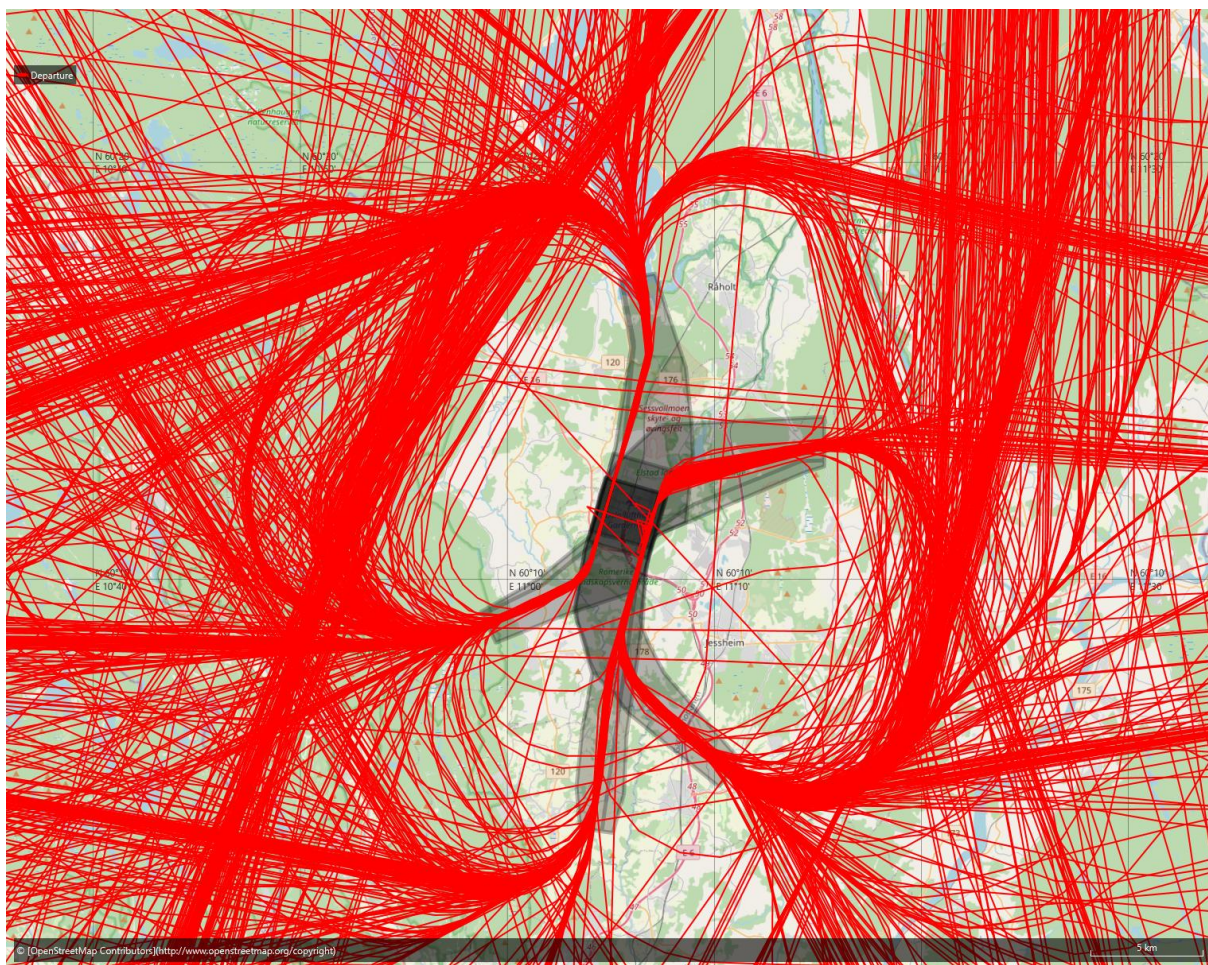
Figur 48. Avganger, Ryanair – 101 flygninger
B737-800 (101)

SAS (Airbus)



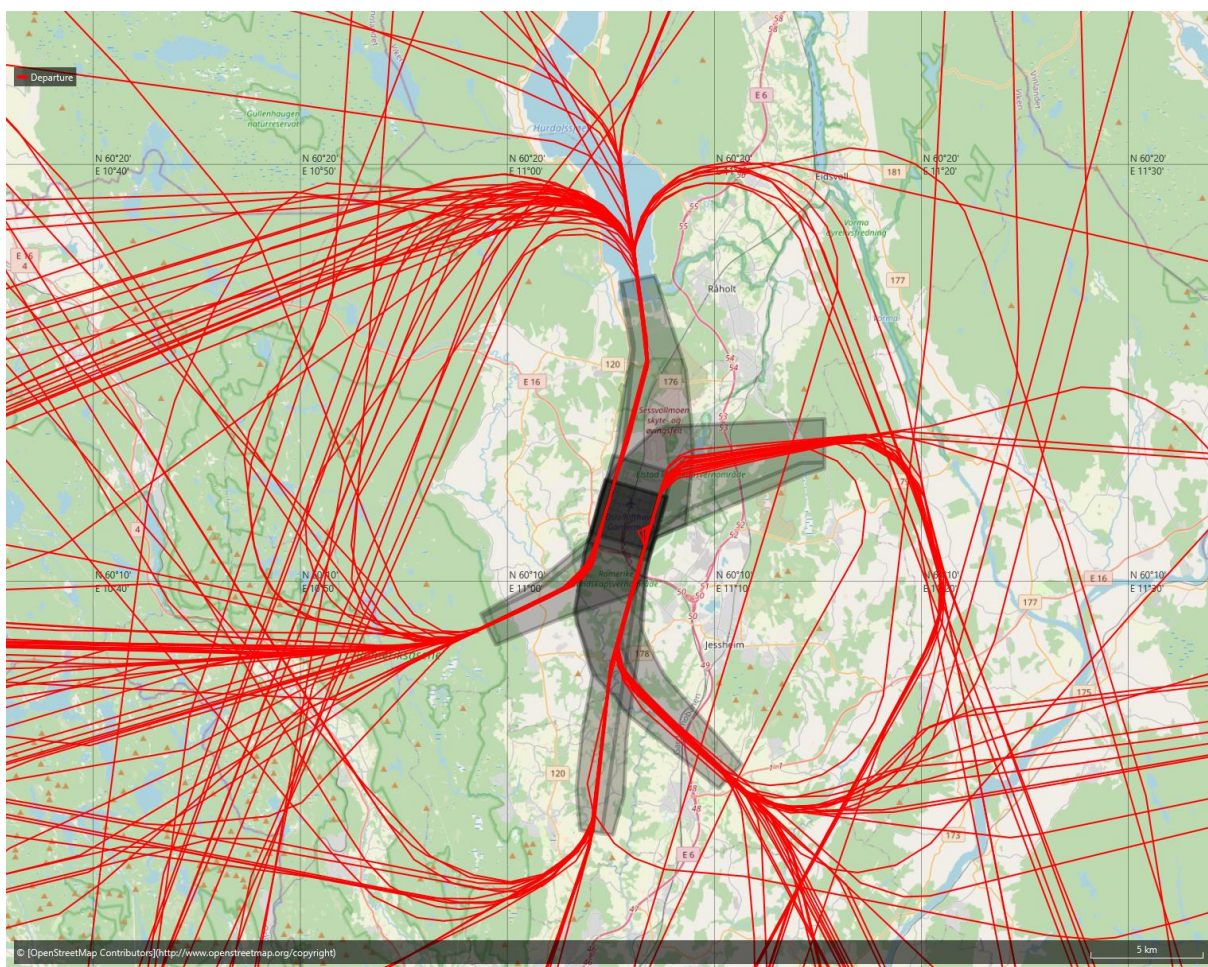
Figur 49. Avganger, SAS, Totalt - 731 flygninger
A319 (121), A320 (401), A321 (209)

SAS (Airbus Neo)



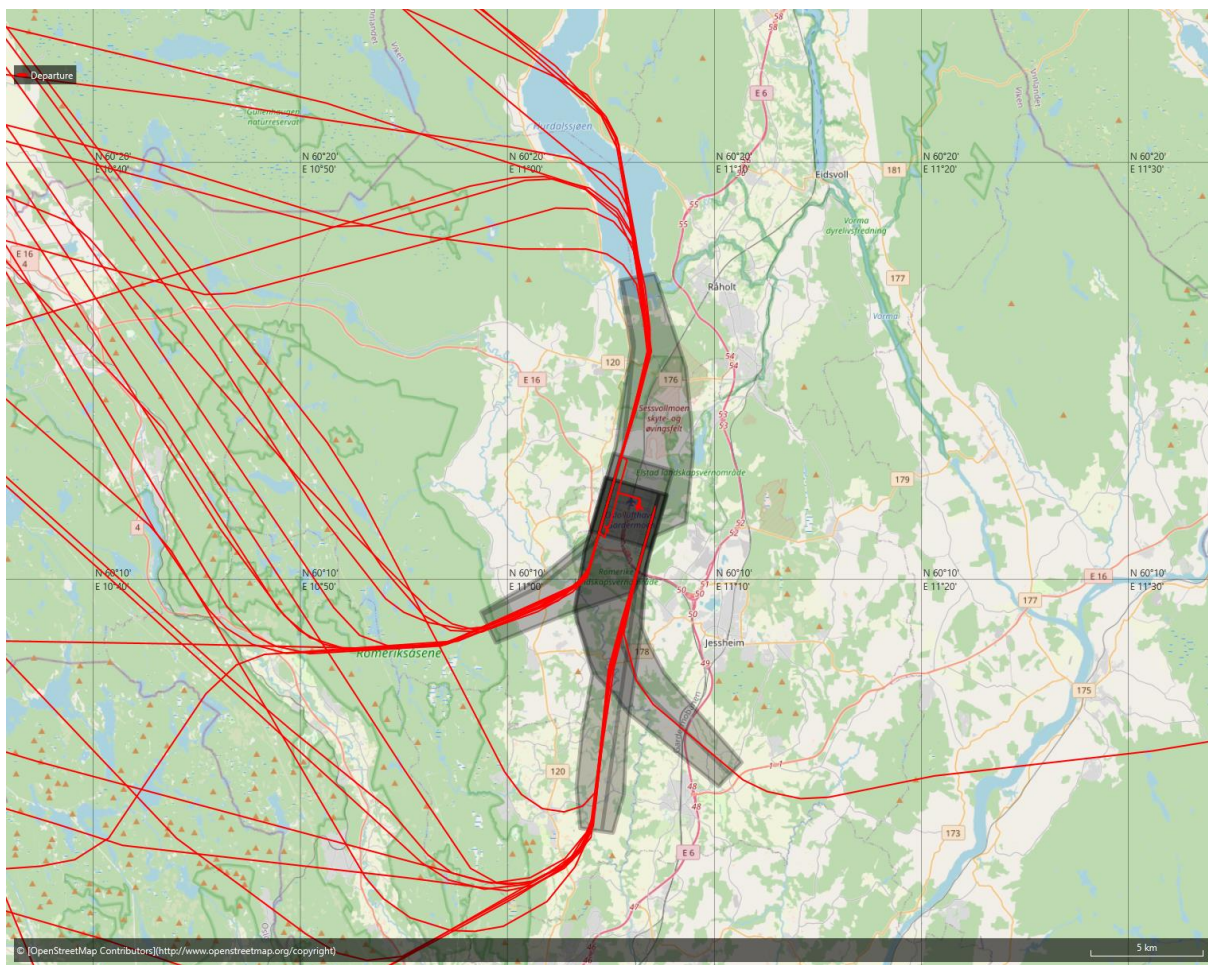
Figur 50. Avganger, SAS, Totalt - 1664 flygninger
A320Neo (1663), A321neo (1)

SAS (Canadian Regional Jet)



Figur 51. Avganger, SAS, CRJ-900 - 210 flygninger

SAS (Airbus A330, A359)



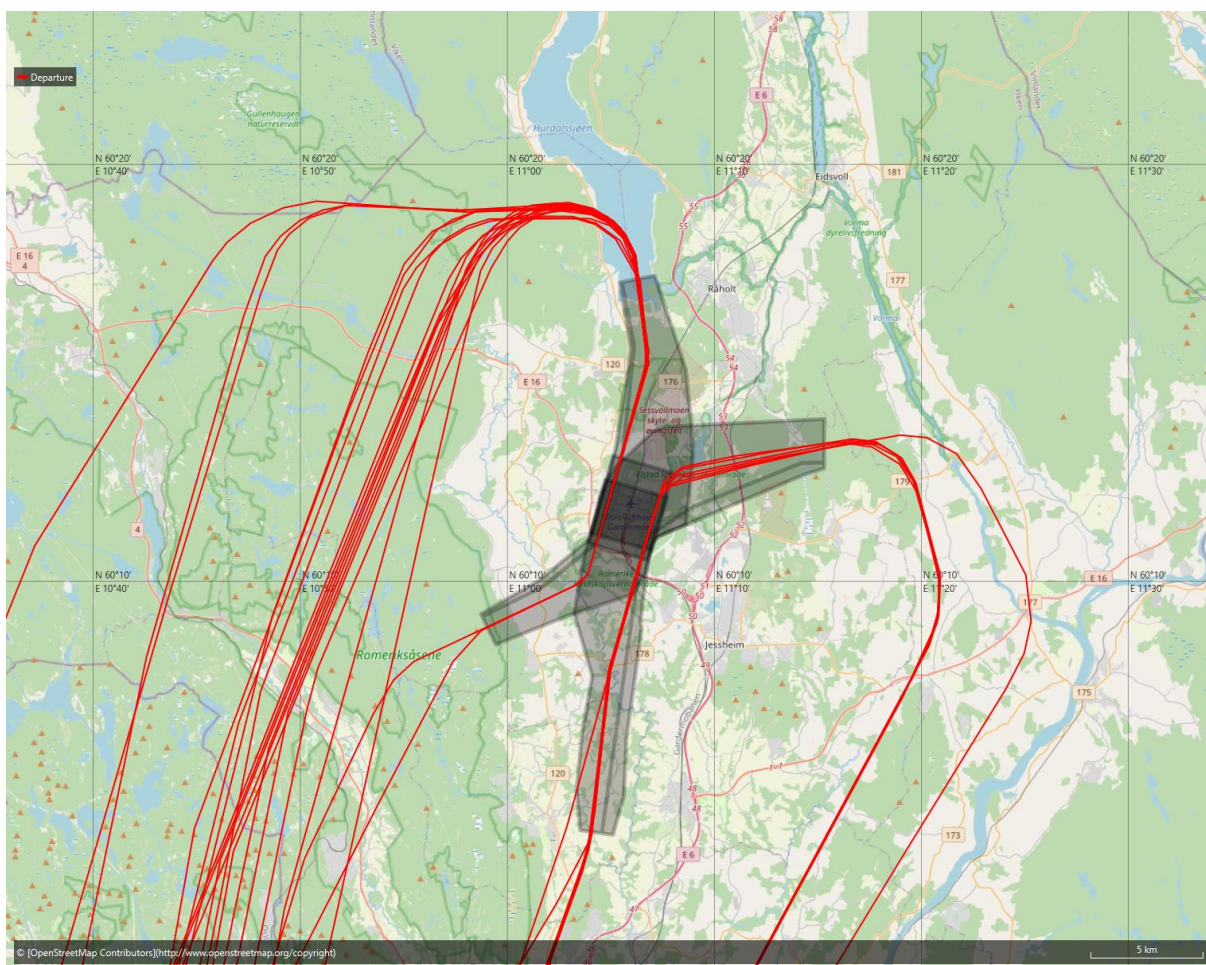
Figur 52. Avganger, SAS, Totalt - 32 flygninger
A330-300 (32)

SAS (Boeing)



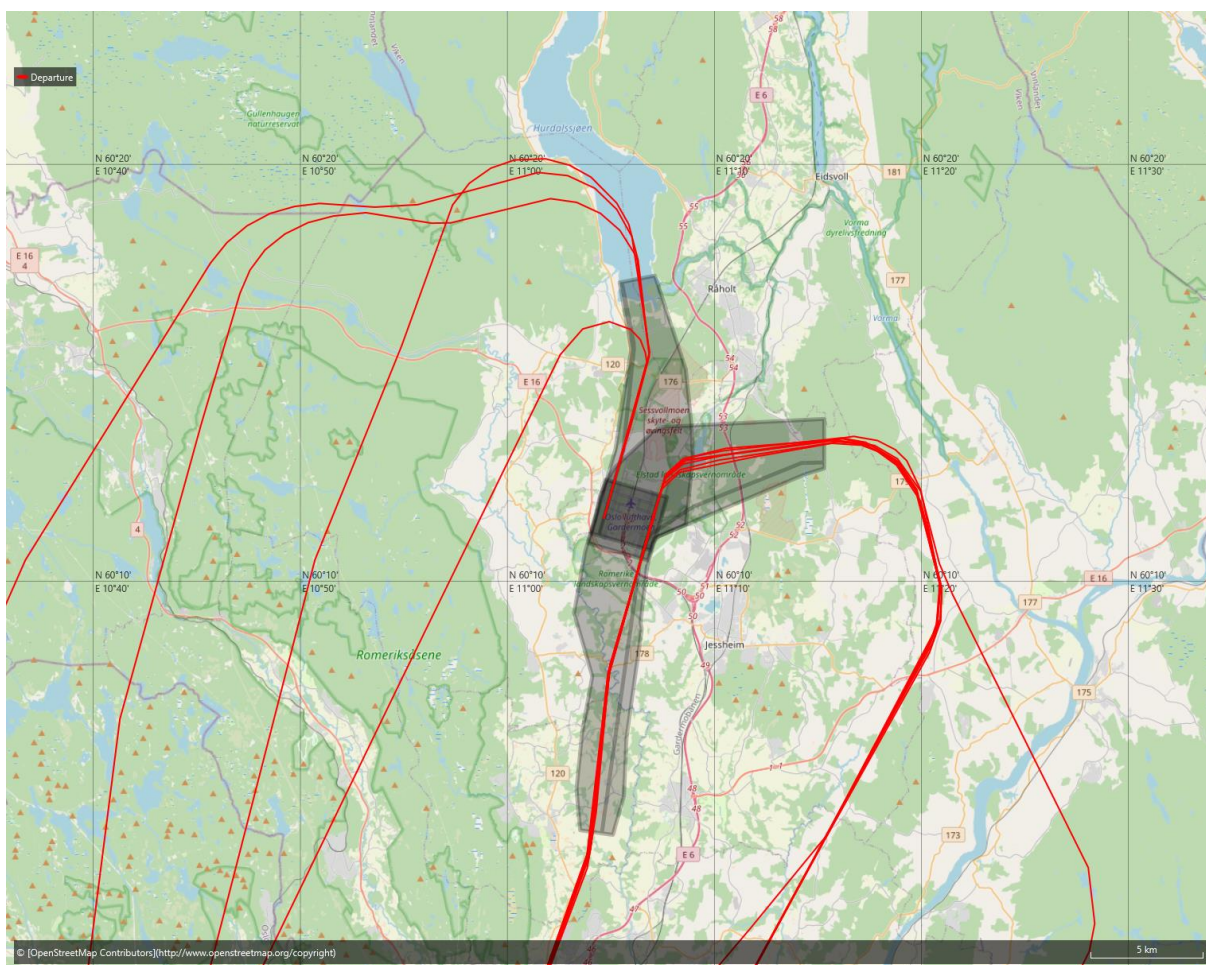
Figur 53. Avganger, SAS, Totalt - 448 flygninger
B737-700 (181), B737-800 (267)

Swiss



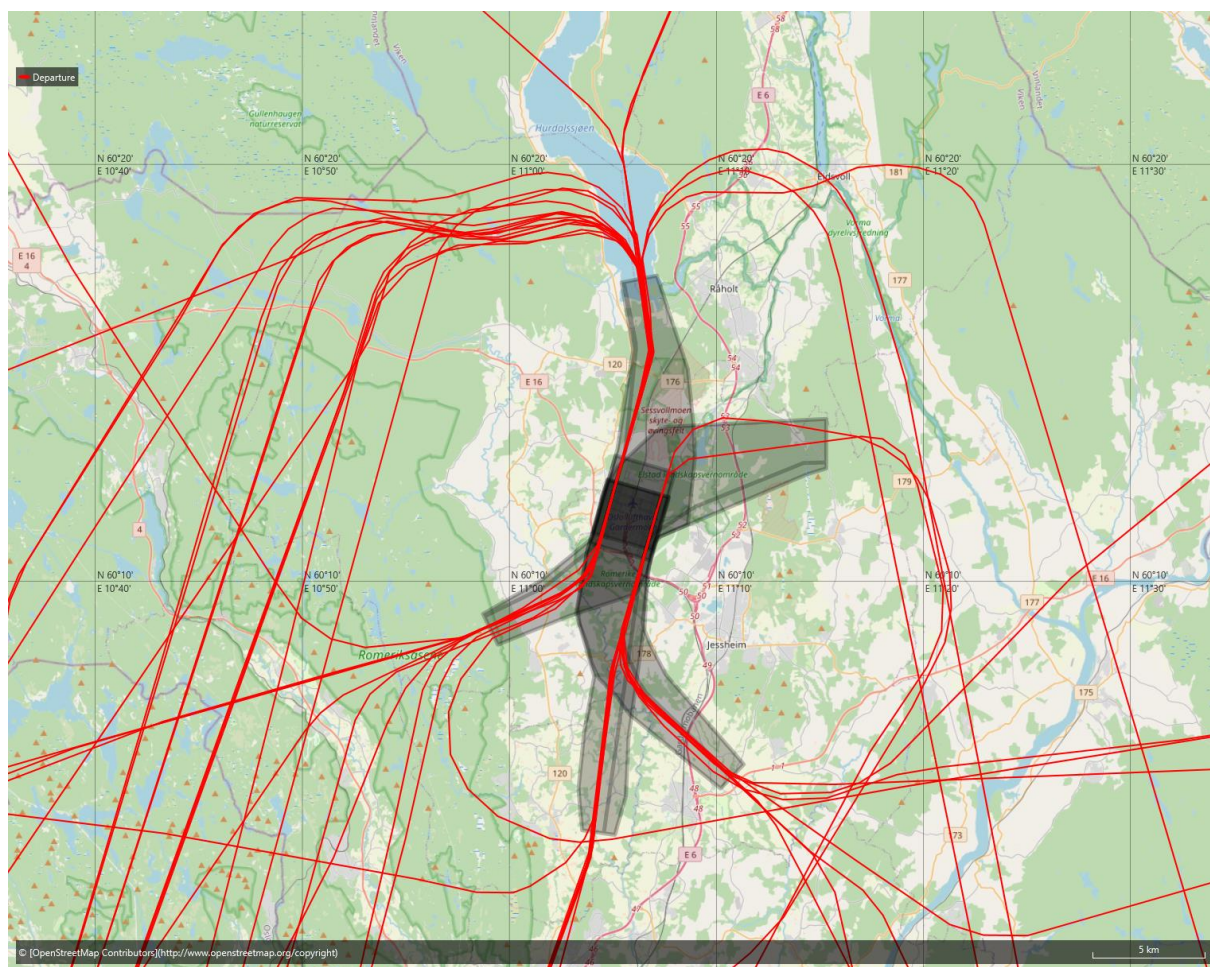
Figur 54. Avganger, Swiss - 60 flygninger
A320 (1), BCS3 (37), BCS1 (20), EMB E290 (1), EMB E295 (1)

TAP Portugal



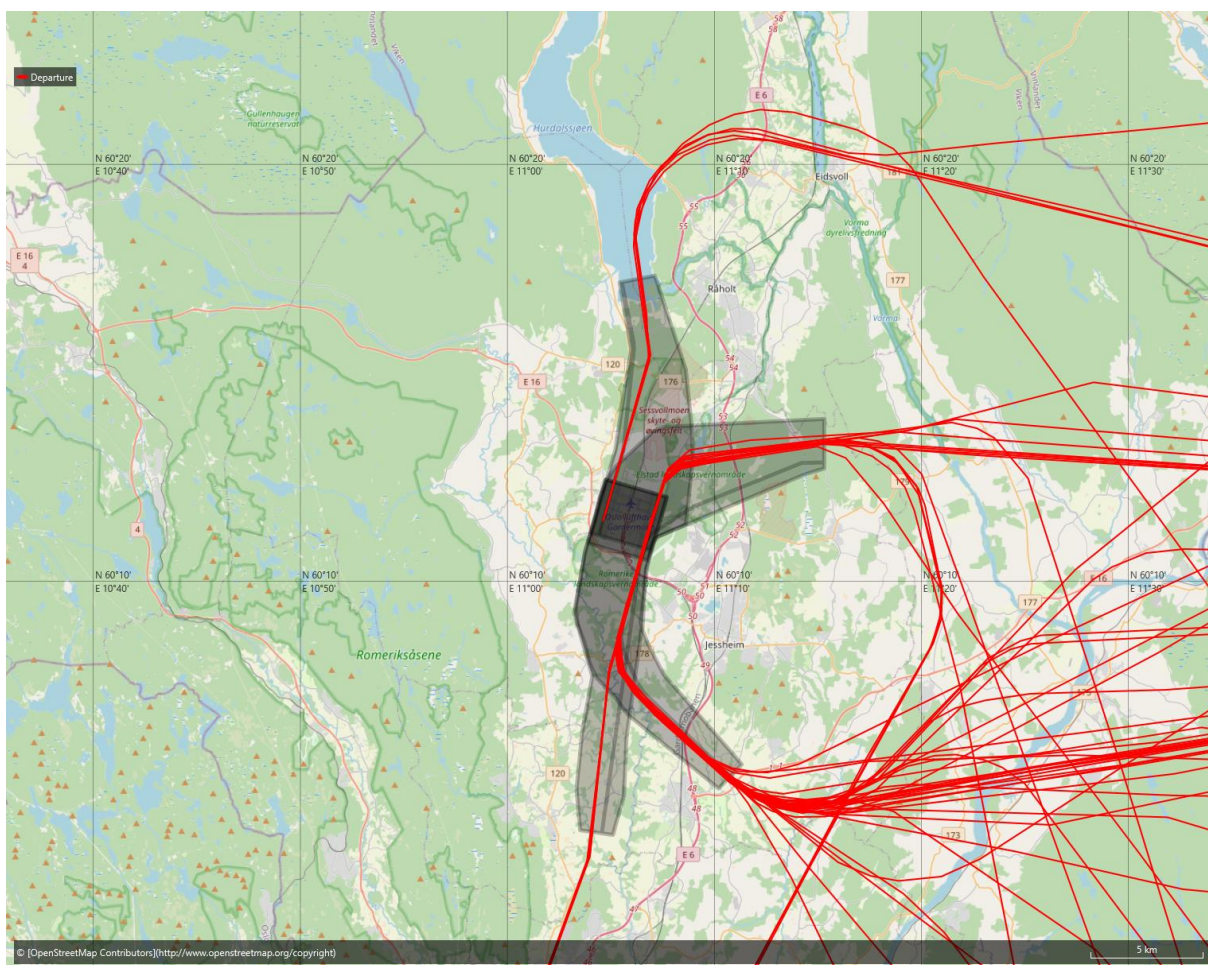
Figur 55. Avganger, TAP Portugal – 28 flygninger
A320 (6), A321 (1), A20N (10), A21N (11)

Thomas Cook Airlines Scandinavia



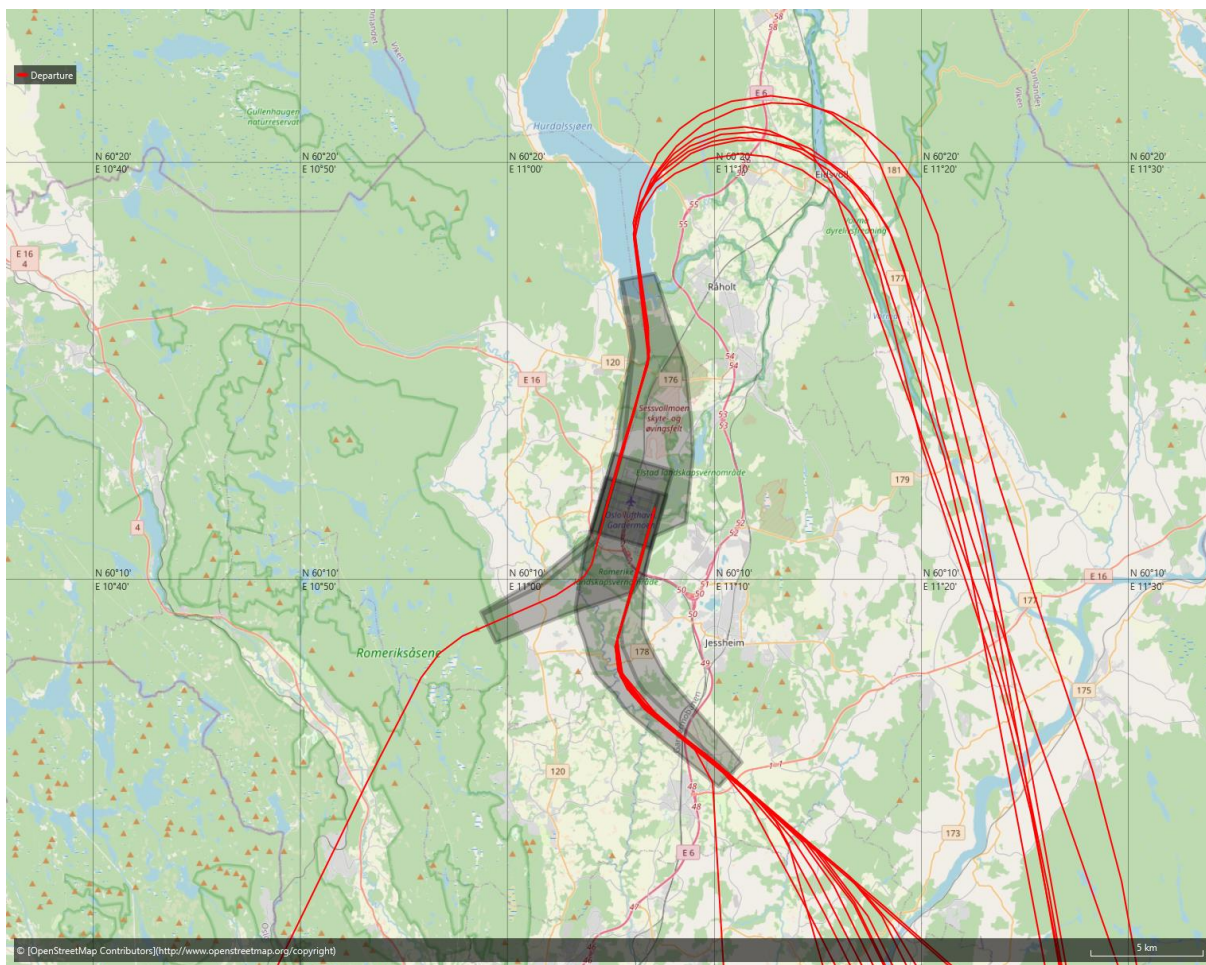
Figur 56. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia – 51 flygninger
A330-200 (10), A321 (41),

Turkish Airlines



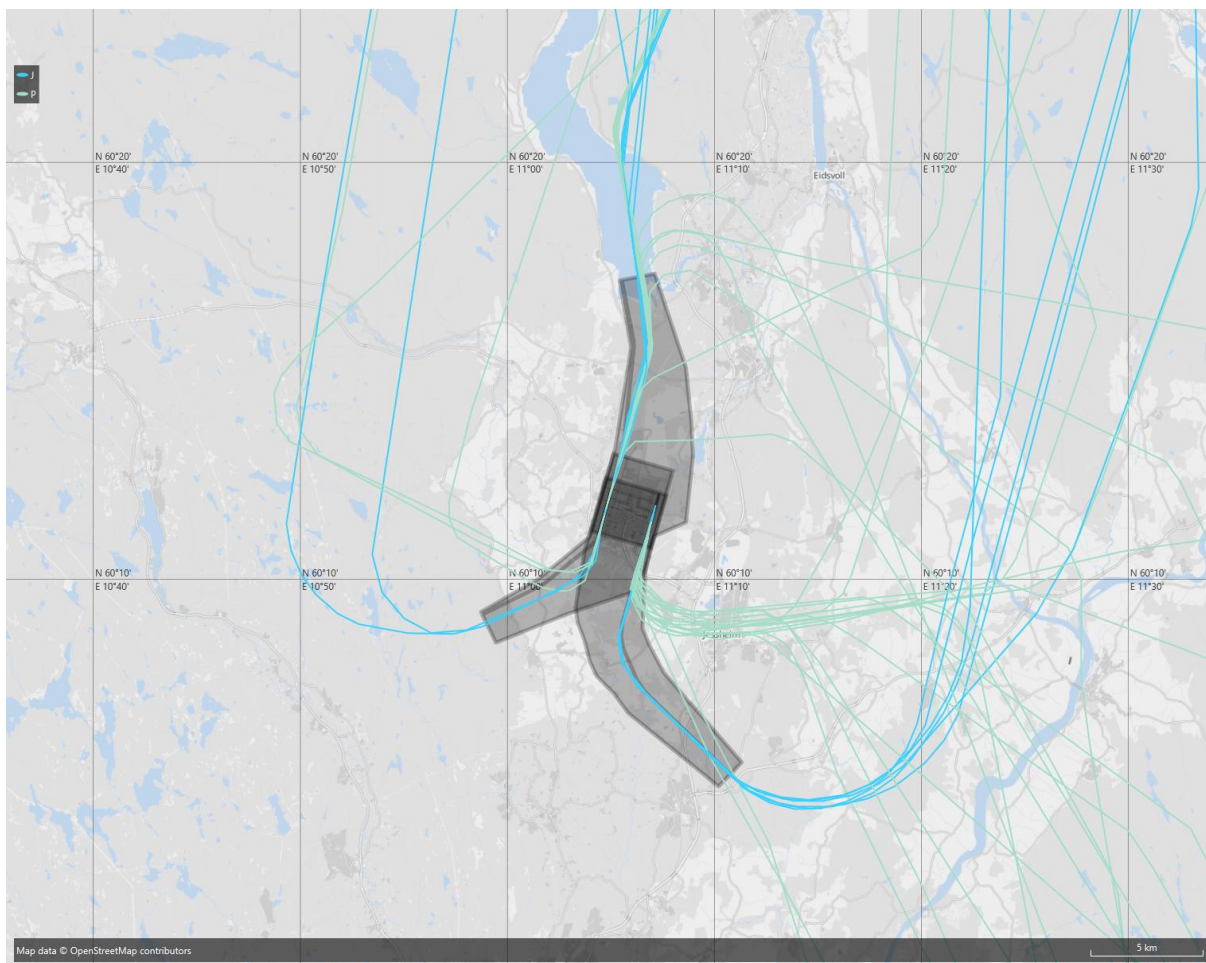
Figur 57. Avganger, Turkish Airlines – 58 flygninger
A330-200 (13), A21N (32), A330-300 (7), A321 (6)

United Parcel Service



Figur 58. Avganger, United Parcel Service - 21 flygninger B767-300 (21),

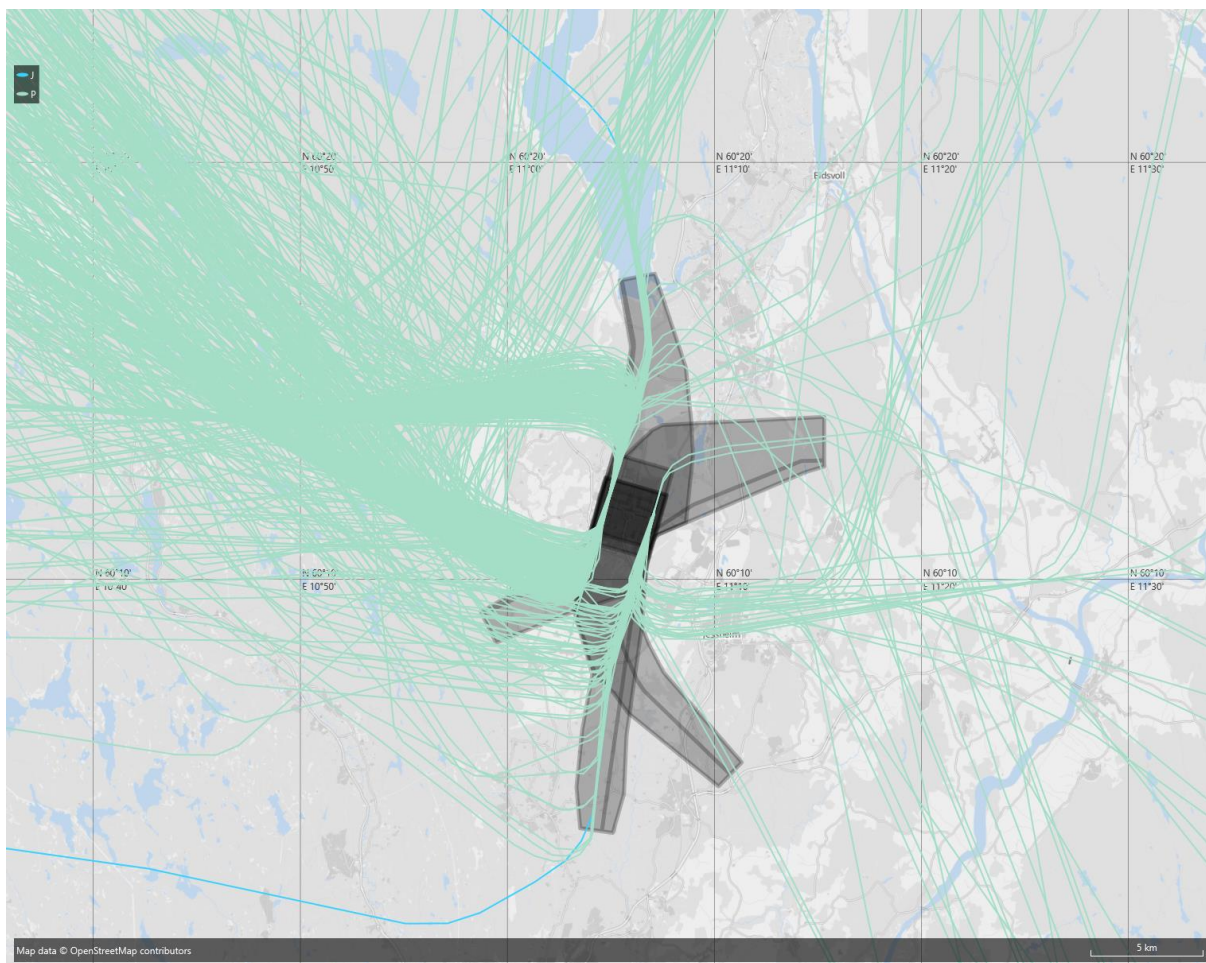
West Air Sweden



Figur 59. Avganger, West Air Sweden - 50 flygninger
ATP (34), CRJ-200 (16)

Propellfly er underlagt forskjellige regler (grønn).

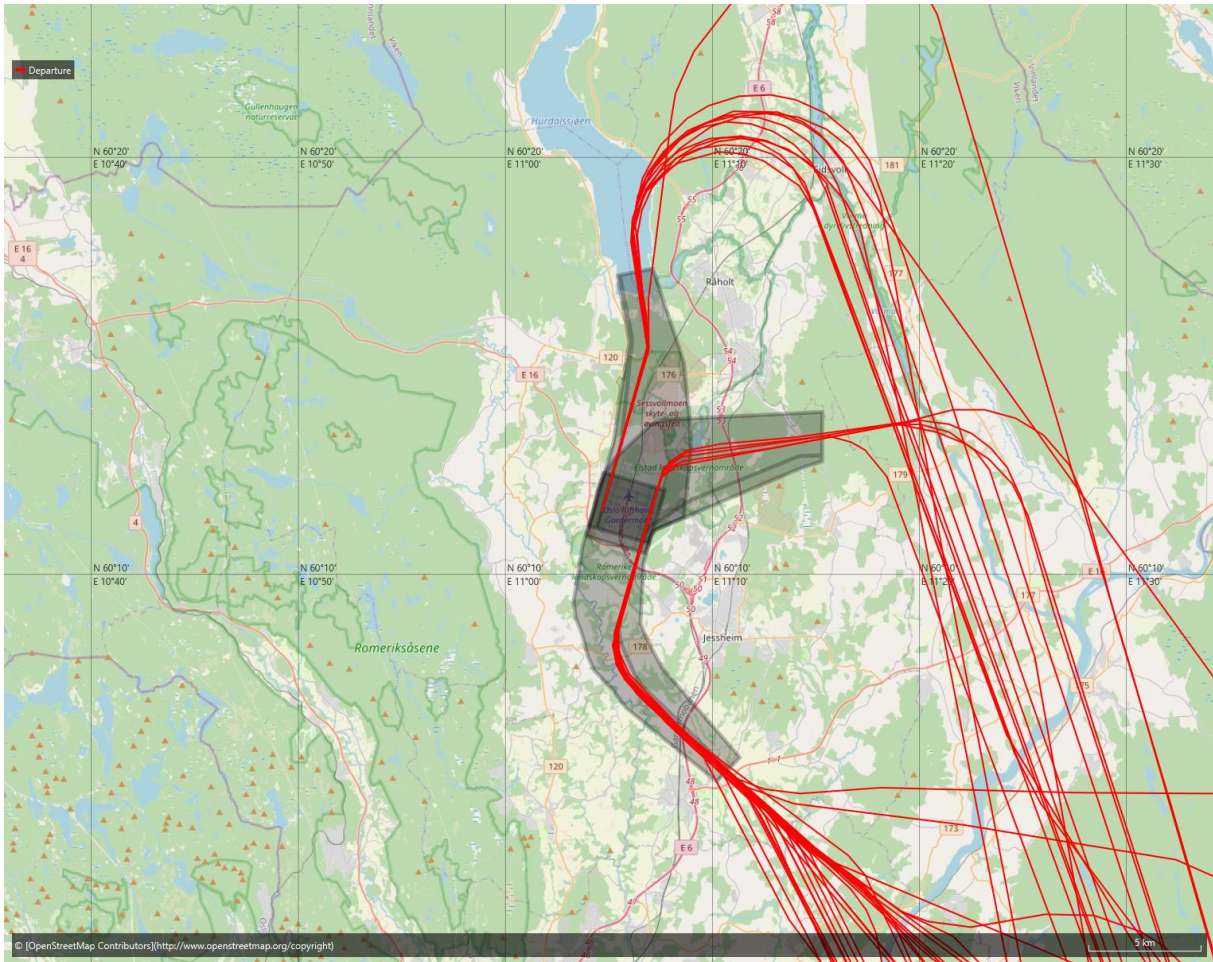
Widerøe



Figur 60. Avganger, Widerøe - 600 flygninger
DHC-8-100 (471), DHC-8-300 (42), DHC-8-200 (85), E290 (2)

Propellfly er underlagt forskjellige regler (grønn).

Wizz Air



Figur 61. Avganger, Wizz Air Hungary – 46 flygninger
A320 (13), A321 (4), A21N (28) 0 (1)

VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER

NMT001 – 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)]
01/10/2022	49	0	40	0	100		51.5	39.5
02/10/2022	0	0	0	81	100		53.0	50.7
03/10/2022	0	0	0	89	100		52.8	49.6
04/10/2022	29	0	27	0	100		49.8	38.3
05/10/2022	45	0	34	0	72	W	51.1	45.2
06/10/2022	128	0	118	0	100		50.1	43.8
07/10/2022	87	0	43	0	63	W	50.2	42.0
08/10/2022	91	0	67	1	100		47.1	40.6
09/10/2022	128	0	109	0	94	W	49.3	43.4
10/10/2022	116	0	86	0	88	W	51.2	43.2
11/10/2022	0	0	0	84	100		52.1	50.1
12/10/2022	99	0	87	13	100		52.3	44.8
13/10/2022	20	0	20	0	100		50.6	37.2
14/10/2022	107	0	91	0	100		50.4	42.8
15/10/2022	81	0	74	0	100		52.4	41.5
16/10/2022	37	0	36	0	100		50.2	38.5
17/10/2022	79	0	77	3	100		50.8	43.3
18/10/2022	0	0	0	54	100		52.7	48.2
19/10/2022	86	0	58	16	100		92.6	75.9
20/10/2022	5	0	1	1	100		48.7	33.3
21/10/2022	0	0	1	97	100		53.3	49.0
22/10/2022	0	0	0	65	100		53.7	49.0
23/10/2022	0	0	0	2	100		47.6	32.1
24/10/2022	0	0	0	10	100		50.0	38.5
25/10/2022	0	0	0	25	100		51.1	45.9
26/10/2022	4	0	3	0	100		45.5	24.0
27/10/2022	96	0	80	0	100		49.4	42.6
28/10/2022	7	0	3	0	100		46.3	28.5
29/10/2022	65	0	50	0	94	W	47.9	39.5
30/10/2022	2	0	5	4	100		48.0	37.6
31/10/2022	87	0	69	0	100		48.7	41.1
Sum	1448	0	1179	545	97		77.9	61.2

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

NMT001 – 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)]
01/10/2022	0	0	0	0	100		45.6	
02/10/2022	0	0	0	0	100		43.2	
03/10/2022	0	0	1	1	100		46.7	31.4
04/10/2022	1	0	1	0	100		48.8	28.5
05/10/2022	0	0	0	1	100		42.8	22.1
06/10/2022	0	0	0	0	100		41.2	
07/10/2022	0	0	0	0	100		44.7	
08/10/2022	0	0	0	0	100		42.8	
09/10/2022	4	0	2	0	100		42.9	27.0
10/10/2022	1	0	3	0	80	T W	44.6	29.4
11/10/2022	9	0	8	0	100		44.8	34.6
12/10/2022	0	0	0	1	100		47.6	28.7
13/10/2022	0	0	0	0	100		43.3	
14/10/2022	0	0	0	0	100		44.2	
15/10/2022	0	0	0	0	100		47.1	
16/10/2022	0	0	0	0	100		42.5	
17/10/2022	1	0	1	0	100		42.5	23.5
18/10/2022	0	0	0	0	100		44.4	
19/10/2022	0	0	0	0	100		47.1	
20/10/2022	0	0	0	0	100		45.5	
21/10/2022	0	0	0	0	100		44.2	
22/10/2022	0	0	0	0	100		43.1	
23/10/2022	0	0	0	0	100		41.6	
24/10/2022	0	0	1	0	100		44.4	23.8
25/10/2022	0	0	0	1	100		45.7	27.1
26/10/2022	0	0	0	0	100		42.9	
27/10/2022	0	0	0	0	100		42.7	
28/10/2022	0	0	0	0	100		42.5	
29/10/2022	0	0	0	0	100		40.5	
30/10/2022	0	0	0	0	100		45.8	
31/10/2022	0	0	0	0	100		42.0	
Sum	16	0	17	4	99		44.6	24.2

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

NMT003 – 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)]
01/10/2022	132	0	0	38	100		52.4	50.4
02/10/2022	0	0	2	0	100		46.3	29.4
03/10/2022	3	0	4	0	100		52.9	31.4
04/10/2022	251	0	0	32	100		51.5	48.7
05/10/2022	248	0	0	39	72	W	54.0	51.5
06/10/2022	180	0	0	128	100		56.1	54.0
07/10/2022	240	0	0	39	63	W	53.6	50.9
08/10/2022	83	0	0	66	100		53.0	52.3
09/10/2022	175	0	0	121	94	W	56.3	54.5
10/10/2022	197	0	0	96	88	W	55.1	54.0
11/10/2022	2	0	8	0	100		45.9	35.6
12/10/2022	125	0	0	91	100		54.2	53.3
13/10/2022	294	0	0	11	100		48.3	42.9
14/10/2022	213	0	0	91	100		54.7	53.8
15/10/2022	91	0	0	65	100		54.8	53.3
16/10/2022	252	0	0	52	100		53.7	51.9
17/10/2022	195	0	0	66	100		53.8	51.9
18/10/2022	35	0	5	0	100		47.9	30.9
19/10/2022	130	0	1	84	100		85.1	53.6
20/10/2022	166	0	0	7	100		47.4	41.6
21/10/2022	0	0	6	0	100		48.1	31.5
22/10/2022	0	0	0	0	100		45.5	
23/10/2022	0	0	0	0	100		41.9	
24/10/2022	0	0	0	0	100		45.3	
25/10/2022	0	0	3	0	100		45.8	29.5
26/10/2022	157	0	0	0	100		42.7	
27/10/2022	212	0	0	90	100		54.0	53.0
28/10/2022	318	0	0	7	100		49.0	43.7
29/10/2022	79	0	0	44	94	W	56.4	52.3
30/10/2022	65	0	0	1	100		45.0	33.9
31/10/2022	209	0	1	80	100		55.1	52.5
Sum	4052	0	30	1248	97		70.4	50.1

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

NMT003 – 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)]
01/10/2022	22	0	0	6	100		49.2	48.6
02/10/2022	0	0	6	3	100		43.5	40.4
03/10/2022	0	0	1	0	100		39.8	21.7
04/10/2022	19	0	3	4	100		45.3	41.7
05/10/2022	18	0	0	7	100		47.7	45.8
06/10/2022	20	0	0	8	100		46.2	44.7
07/10/2022	31	0	0	5	100		44.8	42.9
08/10/2022	10	0	0	5	100		45.8	45.3
09/10/2022	17	0	0	9	100		47.8	46.8
10/10/2022	29	0	0	7	81	T W	49.0	43.0
11/10/2022	3	0	0	4	100		43.7	41.6
12/10/2022	8	0	1	0	100		43.5	24.4
13/10/2022	20	0	0	4	100		44.1	41.0
14/10/2022	23	0	1	3	100		44.5	42.6
15/10/2022	11	0	0	4	100		50.0	48.2
16/10/2022	21	0	4	8	100		49.2	48.0
17/10/2022	12	0	0	2	99	T	44.1	37.8
18/10/2022	6	0	1	4	100		47.5	43.1
19/10/2022	4	0	0	0	100		41.8	
20/10/2022	10	0	4	0	100		40.5	31.6
21/10/2022	1	0	1	0	100		40.1	29.3
22/10/2022	1	0	1	0	100		39.2	27.3
23/10/2022	0	0	4	0	100		39.2	30.9
24/10/2022	0	0	4	0	100		45.0	31.8
25/10/2022	1	0	2	0	100		43.1	31.1
26/10/2022	12	0	1	0	100		38.5	25.3
27/10/2022	32	0	1	3	100		43.6	41.1
28/10/2022	18	0	0	4	100		45.6	43.7
29/10/2022	10	0	0	3	100		43.6	41.6
30/10/2022	12	0	3	0	100		39.9	29.8
31/10/2022	12	0	1	6	100		45.1	44.0
Sum	383	0	39	99	99		45.3	42.7

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)]
01/10/2022	133	0	134	0	100		74.3	72.9
02/10/2022	152	0	0	223	100		72.4	70.2
03/10/2022	136	0	0	197	100		71.7	68.6
04/10/2022	251	0	251	0	100		76.0	75.0
05/10/2022	248	0	150	0	72	W	75.2	74.1
06/10/2022	180	0	180	0	100		74.6	73.4
07/10/2022	240	0	165	0	63	W	76.4	75.6
08/10/2022	86	0	83	0	100		72.1	69.4
09/10/2022	175	0	166	0	94	W	74.8	73.5
10/10/2022	198	0	176	0	88	W	75.0	73.9
11/10/2022	129	0	0	169	100		71.7	68.8
12/10/2022	142	0	125	71	100		73.6	71.7
13/10/2022	294	0	294	0	100		76.7	76.0
14/10/2022	213	0	214	0	100		75.4	74.4
15/10/2022	95	0	91	2	100		72.4	70.2
16/10/2022	253	0	252	1	100		76.2	75.4
17/10/2022	216	0	197	31	100		74.8	73.6
18/10/2022	138	0	33	173	100		72.6	70.6
19/10/2022	153	0	130	82	100		73.7	72.1
20/10/2022	168	0	168	139	100		75.1	74.0
21/10/2022	146	0	0	215	100		71.7	68.9
22/10/2022	83	0	0	110	100		71.4	68.4
23/10/2022	3	0	0	288	100		72.9	71.1
24/10/2022	10	0	0	298	100		72.6	70.5
25/10/2022	45	0	0	258	100		72.6	70.7
26/10/2022	157	0	155	141	100		75.0	73.9
27/10/2022	212	0	213	0	100		75.5	74.3
28/10/2022	318	0	318	0	100		77.1	76.2
29/10/2022	85	0	76	2	94	W	72.1	69.8
30/10/2022	74	0	67	214	100		73.6	72.2
31/10/2022	209	0	211	0	100		75.1	74.0
Sum	4942	0	3849	2614	97		74.3	72.9

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

NMT004 – RWY 01R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2022	22	0	8	1	100		71.2	63.3
02/10/2022	25	0	0	15	100		69.5	62.1
03/10/2022	10	0	0	7	100		68.6	56.4
04/10/2022	26	0	19	0	100		71.2	67.3
05/10/2022	18	0	13	0	100		71.0	65.5
06/10/2022	20	0	10	0	100		70.9	64.2
07/10/2022	31	0	19	0	100		71.9	67.1
08/10/2022	10	0	0	1	100		69.7	51.7
09/10/2022	41	0	18	0	100		70.6	66.8
10/10/2022	29	0	17	0	81	T W	72.4	67.4
11/10/2022	6	0	2	15	100		69.6	63.8
12/10/2022	12	0	7	10	100		70.2	64.1
13/10/2022	20	0	12	0	100		71.8	66.1
14/10/2022	24	0	15	0	100		71.7	67.0
15/10/2022	11	0	0	1	100		69.9	44.9
16/10/2022	33	0	19	0	100		71.0	67.6
17/10/2022	13	0	3	3	99	T	70.4	57.9
18/10/2022	17	0	6	2	100		69.6	63.1
19/10/2022	8	0	3	8	100		69.2	61.1
20/10/2022	21	0	8	10	100		70.3	64.4
21/10/2022	13	0	0	8	100		69.1	57.7
22/10/2022	12	0	0	9	100		69.7	60.0
23/10/2022	12	0	0	18	100		69.2	60.8
24/10/2022	8	0	0	12	100		69.1	59.9
25/10/2022	10	0	0	15	100		69.1	59.7
26/10/2022	18	0	11	9	100		70.4	66.2
27/10/2022	33	0	21	0	100		71.9	67.9
28/10/2022	18	0	14	0	100		70.9	66.1
29/10/2022	10	0	0	2	100		70.1	54.4
30/10/2022	22	0	11	7	100		69.8	65.6
31/10/2022	15	0	12	0	100		69.9	64.3
Sum	568	0	248	153	99		70.4	64.3

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)]
01/10/2022	49	0	0	150	100		71.1	70.7
02/10/2022	0	0	147	0	100		72.5	72.1
03/10/2022	0	0	179	0	100		73.0	72.7
04/10/2022	29	0	0	224	100		71.3	70.8
05/10/2022	45	0	0	131	72	W	70.5	69.9
06/10/2022	128	0	0	166	100		70.3	69.5
07/10/2022	87	0	0	167	63	W	71.2	70.5
08/10/2022	91	0	8	116	100		70.7	69.4
09/10/2022	128	0	0	155	94	W	69.5	68.7
10/10/2022	116	0	0	163	88	W	70.4	69.7
11/10/2022	0	0	154	0	100		72.5	72.0
12/10/2022	99	0	57	100	100		70.9	70.4
13/10/2022	20	0	0	279	100		72.0	71.6
14/10/2022	107	0	0	216	100		71.3	70.8
15/10/2022	81	0	9	111	100		70.4	70.0
16/10/2022	37	0	0	239	100		72.3	71.6
17/10/2022	79	0	20	37	100		72.3	65.0
18/10/2022	0	0	166	36	100		74.0	73.8
19/10/2022	86	0	66	104	100		71.0	70.5
20/10/2022	5	0	137	148	100		75.0	74.8
21/10/2022	0	0	180	0	100		74.0	73.9
22/10/2022	0	0	89	0	100		70.5	70.2
23/10/2022	0	0	283	0	100		76.3	76.1
24/10/2022	0	0	310	0	100		76.6	76.5
25/10/2022	0	0	258	0	100		75.5	75.4
26/10/2022	4	0	147	140	100		74.6	74.4
27/10/2022	96	0	0	199	100		71.1	70.6
28/10/2022	7	0	0	301	100		72.7	72.3
29/10/2022	65	0	15	97	94	W	69.7	69.1
30/10/2022	2	0	197	57	100		75.7	75.5
31/10/2022	87	0	1	192	100		70.3	69.8
Sum	1448	0	2423	3528	97		72.8	72.3

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)]
01/10/2022	0	0	9	5	100		65.3	64.3
02/10/2022	0	0	20	0	100		67.1	66.6
03/10/2022	0	0	18	0	100		66.7	65.7
04/10/2022	1	0	0	10	100		64.8	63.0
05/10/2022	0	0	0	7	100		63.8	62.4
06/10/2022	0	0	0	7	100		62.8	60.2
07/10/2022	0	0	0	7	100		66.1	65.2
08/10/2022	0	0	13	4	100		65.9	65.0
09/10/2022	4	0	0	6	100		61.7	58.2
10/10/2022	1	0	0	5	81	T W	62.3	59.0
11/10/2022	9	0	15	1	100		65.8	64.4
12/10/2022	0	0	4	0	100		62.6	59.1
13/10/2022	0	0	0	10	100		62.2	60.0
14/10/2022	0	0	0	7	100		61.6	59.2
15/10/2022	0	0	13	6	100		67.5	66.9
16/10/2022	0	0	0	11	100		61.6	59.7
17/10/2022	1	0	12	3	99	T	67.1	65.5
18/10/2022	0	0	14	8	100		67.9	67.4
19/10/2022	0	0	7	0	100		63.1	61.0
20/10/2022	0	0	8	1	100		65.4	64.7
21/10/2022	0	0	10	0	100		64.6	64.1
22/10/2022	0	0	10	0	100		64.8	64.3
23/10/2022	0	0	24	0	100		69.3	69.1
24/10/2022	0	0	15	0	100		68.1	67.8
25/10/2022	0	0	18	0	100		67.4	67.0
26/10/2022	0	0	3	0	100		61.6	59.6
27/10/2022	0	0	0	9	100		61.5	59.1
28/10/2022	0	0	0	7	100		60.4	57.5
29/10/2022	0	0	14	7	100		66.4	65.7
30/10/2022	0	0	1	0	100		60.2	55.7
31/10/2022	0	0	0	3	100		58.8	54.9
Sum	16	0	228	124	99		65.1	64.1

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)]
01/10/2022	1	0	0	46	100		59.4	58.3
02/10/2022	152	0	152	0	100		57.6	57.0
03/10/2022	133	0	136	0	100		56.8	55.7
04/10/2022	0	0	0	47	100		58.8	57.5
05/10/2022	0	0	0	47	72	W	60.1	59.6
06/10/2022	0	0	0	147	100		62.3	61.8
07/10/2022	0	0	0	46	63	W	59.8	59.1
08/10/2022	3	0	3	76	100		59.9	59.6
09/10/2022	0	0	0	136	94	W	62.4	62.2
10/10/2022	1	0	0	115	88	W	62.1	61.8
11/10/2022	127	0	132	0	100		57.1	56.2
12/10/2022	17	0	16	106	100		61.8	61.5
13/10/2022	0	0	0	20	100		53.1	51.1
14/10/2022	0	0	0	113	100		61.4	61.2
15/10/2022	4	0	4	75	100		60.4	60.1
16/10/2022	1	0	0	58	100		59.8	59.0
17/10/2022	21	0	20	78	100		60.7	59.9
18/10/2022	103	0	104	0	100		57.0	56.2
19/10/2022	23	0	23	93	98	T	61.4	61.1
20/10/2022	2	0	1	12	100		53.4	49.9
21/10/2022	146	0	148	0	100		58.6	58.1
22/10/2022	83	0	83	0	100		55.8	54.6
23/10/2022	3	0	2	0	100		47.6	40.0
24/10/2022	10	0	10	0	100		51.2	45.6
25/10/2022	45	0	47	0	100		54.6	52.6
26/10/2022	0	0	0	0	100		44.1	
27/10/2022	0	0	0	107	100		61.1	60.7
28/10/2022	0	0	0	17	100		55.4	53.4
29/10/2022	6	0	6	52	94	W	61.7	59.1
30/10/2022	9	0	9	7	100		52.2	48.9
31/10/2022	0	0	1	100	100		61.7	60.6
Sum	890	0	897	1498	97		59.2	58.4

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)]
01/10/2022	0	0	1	6	100		57.0	57.0
02/10/2022	25	0	24	3	100		53.9	53.6
03/10/2022	10	0	11	0	100		50.3	49.1
04/10/2022	7	0	7	8	100		53.5	50.7
05/10/2022	0	0	0	11	100		52.9	52.5
06/10/2022	0	0	0	14	100		52.2	52.1
07/10/2022	0	0	0	9	100		52.1	51.8
08/10/2022	0	0	0	5	100		51.4	51.2
09/10/2022	24	0	24	9	100		55.9	55.8
10/10/2022	0	0	0	9	81	T W	55.9	52.1
11/10/2022	3	0	3	7	100		48.6	48.3
12/10/2022	4	0	5	2	100		47.2	46.4
13/10/2022	0	0	0	4	100		48.3	47.6
14/10/2022	1	0	1	6	100		50.9	50.8
15/10/2022	0	0	0	4	100		54.6	54.0
16/10/2022	12	0	13	9	100		57.2	57.1
17/10/2022	1	0	1	3	99	T	48.8	45.4
18/10/2022	11	0	11	6	100		53.6	53.3
19/10/2022	4	0	4	0	100		46.4	45.4
20/10/2022	11	0	11	0	100		50.7	49.9
21/10/2022	12	0	12	0	100		51.0	50.5
22/10/2022	11	0	11	0	100		49.6	48.9
23/10/2022	12	0	12	0	100		51.4	50.5
24/10/2022	8	0	8	1	99	T	50.5	49.5
25/10/2022	9	0	9	0	100		52.1	51.2
26/10/2022	6	0	6	2	100		48.5	47.7
27/10/2022	1	0	1	7	100		50.8	50.4
28/10/2022	0	0	0	6	100		53.2	53.0
29/10/2022	0	0	0	3	100		49.7	49.4
30/10/2022	10	0	11	0	100		49.9	48.6
31/10/2022	3	0	3	7	100		51.8	51.6
Sum	185	0	189	141	99		52.4	51.8

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)]
01/10/2022	132	0	3	0	100		47.8	33.3
02/10/2022	0	0	0	209	100		56.8	55.8
03/10/2022	3	0	0	183	100		56.0	54.8
04/10/2022	251	0	2	0	100		49.0	27.7
05/10/2022	248	0	2	0	72	W	48.6	33.1
06/10/2022	180	0	4	0	100		49.0	30.2
07/10/2022	240	0	2	0	63	W	48.5	29.8
08/10/2022	83	0	2	0	100		47.1	27.2
09/10/2022	175	0	6	0	94	W	48.7	38.4
10/10/2022	197	0	2	0	88	W	50.1	32.0
11/10/2022	2	0	0	151	100		55.6	54.1
12/10/2022	125	0	3	67	100		53.2	50.5
13/10/2022	294	0	6	0	100		50.0	36.0
14/10/2022	213	0	4	0	100		49.2	32.2
15/10/2022	91	0	5	2	100		49.4	36.6
16/10/2022	252	0	4	0	100		49.0	37.3
17/10/2022	195	0	8	29	100		52.5	47.9
18/10/2022	35	0	0	165	100		56.4	55.2
19/10/2022	130	0	0	76	99	T	53.3	51.0
20/10/2022	166	0	3	106	100		53.3	51.2
21/10/2022	0	0	0	183	100		55.2	53.7
22/10/2022	0	0	0	103	100		54.2	53.4
23/10/2022	0	0	0	259	100		56.5	55.6
24/10/2022	0	0	0	250	100		56.5	54.9
25/10/2022	0	0	0	239	100		57.6	56.6
26/10/2022	157	0	4	138	100		56.1	55.1
27/10/2022	212	0	7	0	100		50.3	42.6
28/10/2022	318	0	5	0	100		47.9	33.1
29/10/2022	79	0	0	2	94	W	47.3	35.1
30/10/2022	65	0	0	198	100		55.7	54.6
31/10/2022	209	0	5	0	100		48.3	36.8
Sum	4052	0	77	2360	97		53.3	51.2

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)]
01/10/2022	22	0	0	1	100		42.4	32.9
02/10/2022	0	0	0	17	100		49.3	48.4
03/10/2022	0	0	0	7	100		45.9	42.5
04/10/2022	19	0	0	2	100		45.2	36.4
05/10/2022	18	0	0	0	100		42.1	
06/10/2022	20	0	0	0	100		43.2	
07/10/2022	31	0	0	0	100		43.2	
08/10/2022	10	0	0	1	100		42.5	36.1
09/10/2022	17	0	0	1	100		41.9	35.6
10/10/2022	29	0	0	0	80	T W	46.8	
11/10/2022	3	0	0	12	100		48.3	46.4
12/10/2022	8	0	0	8	100		47.7	44.5
13/10/2022	20	0	0	0	100		42.3	
14/10/2022	23	0	0	0	100		41.3	
15/10/2022	11	0	0	0	100		45.6	
16/10/2022	21	0	0	1	100		42.6	34.9
17/10/2022	12	0	0	0	100		42.1	
18/10/2022	6	0	0	0	100		43.1	
19/10/2022	4	0	0	7	100		47.6	44.2
20/10/2022	10	0	0	8	100		46.6	44.4
21/10/2022	1	0	0	7	100		45.0	42.7
22/10/2022	1	0	0	9	100		47.9	47.1
23/10/2022	0	0	0	14	100		47.1	45.5
24/10/2022	0	0	0	11	99	T	46.7	44.3
25/10/2022	1	0	0	13	100		47.2	44.3
26/10/2022	12	0	0	9	100		47.7	46.2
27/10/2022	32	0	0	0	100		42.6	
28/10/2022	18	0	0	0	100		41.0	
29/10/2022	10	0	0	2	100		42.0	37.9
30/10/2022	12	0	0	8	100		45.4	43.1
31/10/2022	12	0	0	0	100		42.8	
Sum	383	0	0	138	99		45.4	41.7

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

NMT008 – Saghagan

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2022	181	0	139	0	100		55.2	53.6
02/10/2022	0	0	0	139	100		53.1	48.2
03/10/2022	3	0	0	113	100		53.5	47.4
04/10/2022	280	0	251	0	100		57.6	56.1
05/10/2022	293	0	153	0	72	W	56.9	54.8
06/10/2022	308	0	226	0	100		57.9	55.3
07/10/2022	327	0	185	0	63	W	59.1	57.6
08/10/2022	174	0	113	0	100		55.7	51.7
09/10/2022	303	0	211	0	94	W	58.2	56.2
10/10/2022	313	0	190	0	88	W	57.4	55.5
11/10/2022	2	0	0	108	100		54.2	47.9
12/10/2022	224	0	133	44	100		55.9	53.3
13/10/2022	314	0	299	0	100		58.1	56.7
14/10/2022	320	0	234	0	100		57.5	55.5
15/10/2022	172	0	95	2	100		54.8	52.2
16/10/2022	289	0	262	1	100		58.1	56.7
17/10/2022	274	0	206	18	100		56.8	55.2
18/10/2022	35	0	32	98	100		54.2	50.3
19/10/2022	216	0	127	44	99	T	56.3	53.3
20/10/2022	171	0	167	18	100		55.2	53.5
21/10/2022	0	0	0	72	100		50.9	43.4
22/10/2022	0	0	0	49	100		48.9	43.5
23/10/2022	0	0	0	102	100		51.4	45.8
24/10/2022	0	0	0	99	100		51.7	44.2
25/10/2022	0	0	0	144	100		53.6	48.8
26/10/2022	161	0	150	70	100		54.7	52.8
27/10/2022	308	0	245	0	100		58.2	56.3
28/10/2022	325	0	316	0	100		57.7	56.1
29/10/2022	144	0	89	1	94	W	58.5	54.0
30/10/2022	67	0	67	98	100		53.7	51.4
31/10/2022	296	0	227	0	100		57.1	55.0
Sum	5500	0	4117	1220	97		56.1	53.7

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)]
01/10/2022	22	0	20	0	100		49.3	47.9
02/10/2022	0	0	0	11	100		45.4	39.0
03/10/2022	0	0	0	3	100		46.5	33.2
04/10/2022	20	0	21	1	100		51.4	48.7
05/10/2022	18	0	18	0	100		51.2	47.8
06/10/2022	20	0	23	0	100		52.4	49.0
07/10/2022	31	0	30	0	100		52.6	50.5
08/10/2022	10	0	9	1	100		49.2	45.0
09/10/2022	21	0	19	1	100		49.9	48.0
10/10/2022	30	0	28	0	80	T W	53.5	51.0
11/10/2022	12	0	3	9	100		49.9	43.8
12/10/2022	8	0	8	6	100		50.0	43.3
13/10/2022	20	0	23	0	100		51.9	49.1
14/10/2022	23	0	25	0	100		50.8	49.1
15/10/2022	11	0	10	0	100		48.5	44.7
16/10/2022	21	0	20	0	100		50.3	48.7
17/10/2022	13	0	11	1	100		51.1	45.9
18/10/2022	6	0	8	0	100		49.2	45.8
19/10/2022	4	0	4	6	100		50.3	42.7
20/10/2022	10	0	7	6	100		47.8	42.8
21/10/2022	1	0	1	2	100		43.6	34.5
22/10/2022	1	0	1	5	100		43.9	40.0
23/10/2022	0	0	0	5	100		42.9	33.9
24/10/2022	0	0	0	6	99	T	44.8	35.0
25/10/2022	1	0	1	2	100		47.1	35.8
26/10/2022	12	0	13	7	100		49.0	46.5
27/10/2022	32	0	30	0	100		51.5	50.0
28/10/2022	18	0	18	0	100		49.9	46.7
29/10/2022	10	0	10	1	100		49.0	45.4
30/10/2022	12	0	11	3	100		47.9	45.2
31/10/2022	12	0	12	0	100		48.0	44.5
Sum	399	0	384	76	99		49.6	46.3

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)]
01/10/2022	49	0	49	0	100		51.6	47.4
02/10/2022	0	0	0	70	100		52.8	49.7
03/10/2022	0	0	0	77	100		52.1	48.5
04/10/2022	29	0	29	0	100		51.2	44.7
05/10/2022	45	0	45	0	72	W	52.1	48.0
06/10/2022	128	0	127	0	100		54.6	52.0
07/10/2022	87	0	45	0	63	W	52.9	49.8
08/10/2022	91	0	91	1	100		50.9	49.1
09/10/2022	128	0	118	0	94	W	53.8	51.9
10/10/2022	116	0	90	0	88	W	53.9	51.1
11/10/2022	0	0	0	72	100		53.7	49.6
12/10/2022	99	0	100	13	100		53.5	50.8
13/10/2022	20	0	20	0	100		51.5	45.8
14/10/2022	107	0	108	0	100		53.7	51.2
15/10/2022	81	0	81	0	100		52.4	49.4
16/10/2022	37	0	37	0	100		51.6	46.7
17/10/2022	79	0	79	3	100		52.9	49.7
18/10/2022	0	0	0	43	100		52.4	47.3
19/10/2022	86	0	84	16	99	T	53.4	50.9
20/10/2022	5	0	5	1	100		50.7	38.2
21/10/2022	0	0	1	79	100		51.5	47.8
22/10/2022	0	0	0	58	100		51.3	48.5
23/10/2022	0	0	0	2	100		50.7	31.3
24/10/2022	0	0	0	6	100		50.1	36.5
25/10/2022	0	0	0	20	100		51.7	45.2
26/10/2022	4	0	5	0	100		49.4	34.9
27/10/2022	96	0	96	0	100		53.3	50.8
28/10/2022	7	0	7	0	100		49.1	39.0
29/10/2022	65	0	61	0	94	W	51.1	48.5
30/10/2022	2	0	5	4	100		51.2	40.8
31/10/2022	87	0	87	0	100		52.0	49.5
Sum	1448	0	1370	465	97		52.2	48.5

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)]
01/10/2022	0	0	0	0	100		42.5	
02/10/2022	0	0	0	0	100		42.1	
03/10/2022	0	0	1	0	100		43.4	34.9
04/10/2022	1	0	1	0	100		46.1	29.9
05/10/2022	0	0	0	0	100		47.5	
06/10/2022	0	0	0	0	100		43.7	
07/10/2022	0	0	0	0	100		49.3	
08/10/2022	0	0	0	0	100		42.7	
09/10/2022	4	0	4	0	100		44.0	39.0
10/10/2022	1	0	3	0	80	T W	48.7	38.2
11/10/2022	9	0	9	0	100		46.9	43.4
12/10/2022	0	0	0	1	100		45.5	25.3
13/10/2022	0	0	0	0	100		44.0	
14/10/2022	0	0	0	0	100		43.3	
15/10/2022	0	0	0	0	100		47.2	
16/10/2022	0	0	0	0	100		42.1	
17/10/2022	1	0	1	0	100		43.9	32.9
18/10/2022	0	0	0	0	100		44.1	
19/10/2022	0	0	0	0	100		44.9	
20/10/2022	0	0	0	0	100		44.8	
21/10/2022	0	0	0	0	100		41.5	
22/10/2022	0	0	0	0	100		42.4	
23/10/2022	0	0	0	0	100		41.3	
24/10/2022	0	0	1	1	99	T	43.5	30.0
25/10/2022	0	0	0	1	100		43.5	25.4
26/10/2022	0	0	0	0	100		43.2	
27/10/2022	0	0	0	0	100		43.6	
28/10/2022	0	0	0	0	100		42.7	
29/10/2022	0	0	0	0	100		40.8	
30/10/2022	0	0	0	0	100		41.8	
31/10/2022	0	0	0	0	100		42.5	
Sum	16	0	20	3	99		44.5	31.4

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)]
01/10/2022	1	0	0	39	100		50.1	45.2
02/10/2022	152	0	152	0	100		60.4	60.0
03/10/2022	133	0	136	0	100		58.9	58.6
04/10/2022	0	0	0	38	100		50.7	43.9
05/10/2022	0	0	0	42	72	W	51.2	46.6
06/10/2022	0	0	0	118	100		54.2	50.4
07/10/2022	0	0	0	46	63	W	53.3	47.0
08/10/2022	3	0	3	74	100		51.8	49.1
09/10/2022	0	0	0	118	94	W	53.3	50.8
10/10/2022	1	0	0	112	88	W	53.6	50.6
11/10/2022	127	0	132	0	100		59.0	58.7
12/10/2022	17	0	17	96	100		54.5	52.6
13/10/2022	0	0	0	39	100		50.1	42.1
14/10/2022	0	0	0	84	100		52.2	48.5
15/10/2022	4	0	4	73	100		52.7	50.2
16/10/2022	1	0	0	74	100		52.6	48.0
17/10/2022	21	0	20	29	100		54.9	51.9
18/10/2022	103	0	106	2	100		59.2	58.9
19/10/2022	23	0	23	77	98	T	55.0	53.1
20/10/2022	2	0	1	11	100		50.9	44.6
21/10/2022	146	0	149	0	100		61.1	60.7
22/10/2022	83	0	83	0	100		57.8	57.5
23/10/2022	3	0	3	0	100		47.8	43.6
24/10/2022	10	0	10	0	100		51.2	47.5
25/10/2022	45	0	47	0	100		56.7	55.8
26/10/2022	0	0	0	2	100		47.5	27.3
27/10/2022	0	0	0	100	100		52.4	48.6
28/10/2022	0	0	0	17	100		48.0	39.6
29/10/2022	6	0	6	61	94	W	53.0	50.4
30/10/2022	9	0	10	2	100		51.7	49.2
31/10/2022	0	0	1	81	100		51.5	47.9
Sum	890	0	903	1335	97		55.1	53.7

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)]
01/10/2022	0	0	2	5	100		47.2	46.4
02/10/2022	25	0	23	2	100		55.5	55.4
03/10/2022	10	0	11	0	100		53.2	52.8
04/10/2022	7	0	7	1	100		55.1	50.5
05/10/2022	0	0	0	9	100		45.7	42.8
06/10/2022	0	0	0	10	100		44.1	41.4
07/10/2022	0	0	0	6	100		43.3	41.0
08/10/2022	0	0	0	6	100		43.9	42.1
09/10/2022	24	0	24	10	100		55.6	55.4
10/10/2022	0	0	0	5	81	T W	48.5	39.0
11/10/2022	3	0	3	2	100		46.7	45.0
12/10/2022	4	0	5	1	100		50.0	49.7
13/10/2022	0	0	0	3	100		43.2	34.9
14/10/2022	1	0	1	4	100		44.0	42.8
15/10/2022	0	0	0	2	100		46.7	42.3
16/10/2022	12	0	13	8	100		54.7	54.5
17/10/2022	1	0	2	1	99	T	46.7	43.9
18/10/2022	11	0	9	9	100		53.0	52.6
19/10/2022	4	0	5	0	100		51.6	51.4
20/10/2022	11	0	10	0	100		53.2	53.1
21/10/2022	12	0	12	0	100		53.0	52.8
22/10/2022	11	0	11	0	100		51.8	51.6
23/10/2022	12	0	12	0	100		53.3	52.9
24/10/2022	8	0	10	1	99	T	52.0	51.7
25/10/2022	9	0	9	0	100		53.4	52.9
26/10/2022	6	0	6	0	100		50.8	50.7
27/10/2022	1	0	1	4	100		44.9	43.5
28/10/2022	0	0	0	4	100		41.8	39.5
29/10/2022	0	0	0	4	100		43.0	40.1
30/10/2022	10	0	11	0	100		52.0	51.8
31/10/2022	3	0	3	6	100		48.4	48.1
Sum	185	0	190	103	99		51.1	50.4

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

NMT011 – Gresaker

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2022	1	0	0	140	100		55.3	54.8
02/10/2022	152	0	149	0	100		58.0	57.6
03/10/2022	133	0	181	0	100		58.2	57.9
04/10/2022	0	0	0	208	100		56.0	55.6
05/10/2022	0	0	0	121	72	W	55.5	55.1
06/10/2022	0	0	0	159	100		57.2	55.4
07/10/2022	0	0	0	159	63	W	57.4	56.7
08/10/2022	3	0	8	114	100		55.6	55.0
09/10/2022	0	0	0	151	94	W	55.0	54.6
10/10/2022	1	0	0	151	88	W	55.4	55.0
11/10/2022	127	0	157	0	100		57.5	57.0
12/10/2022	17	0	57	102	100		56.4	56.1
13/10/2022	0	0	0	250	100		56.2	55.8
14/10/2022	0	0	0	202	100		56.6	56.2
15/10/2022	4	0	9	110	100		55.9	55.6
16/10/2022	1	0	0	224	100		57.3	56.9
17/10/2022	21	0	20	2	100		58.0	48.9
18/10/2022	103	0	168	36	100		59.4	59.1
19/10/2022	23	0	66	97	99	T	56.9	56.4
20/10/2022	2	0	137	136	100		58.9	58.7
21/10/2022	146	0	182	0	100		59.0	58.7
22/10/2022	83	0	91	0	100		55.9	55.6
23/10/2022	3	0	284	0	100		60.1	60.0
24/10/2022	10	0	310	0	100		60.9	60.7
25/10/2022	45	0	259	0	100		60.8	60.7
26/10/2022	0	0	147	134	100		58.6	58.4
27/10/2022	0	0	0	196	100		56.6	56.3
28/10/2022	0	0	0	266	100		56.0	55.6
29/10/2022	6	0	16	97	94	W	55.7	55.5
30/10/2022	9	0	197	51	100		59.6	59.4
31/10/2022	0	0	1	183	100		55.5	55.2
Sum	890	0	2439	3289	97		57.7	57.2

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)]
01/10/2022	0	0	9	4	100		50.0	49.6
02/10/2022	25	0	21	0	100		52.3	52.0
03/10/2022	10	0	16	0	100		50.7	50.4
04/10/2022	7	0	0	8	100		48.0	47.0
05/10/2022	0	0	0	7	100		48.7	48.0
06/10/2022	0	0	0	7	100		47.2	46.8
07/10/2022	0	0	0	6	100		50.1	49.9
08/10/2022	0	0	13	4	100		50.7	50.5
09/10/2022	24	0	0	7	100		48.1	47.4
10/10/2022	0	0	0	5	81	T W	48.1	47.0
11/10/2022	3	0	16	1	100		50.2	49.7
12/10/2022	4	0	4	0	100		45.3	44.3
13/10/2022	0	0	0	9	100		47.0	46.4
14/10/2022	1	0	0	7	100		47.3	47.0
15/10/2022	0	0	13	6	100		52.1	51.6
16/10/2022	12	0	0	10	100		47.0	46.1
17/10/2022	1	0	12	0	99	T	52.2	50.4
18/10/2022	11	0	14	8	100		53.4	53.0
19/10/2022	4	0	7	0	100		48.4	47.4
20/10/2022	11	0	8	2	100		48.7	48.0
21/10/2022	12	0	10	0	100		50.1	49.7
22/10/2022	11	0	10	0	100		49.4	49.0
23/10/2022	12	0	24	0	100		52.6	52.4
24/10/2022	8	0	17	0	99	T	52.3	51.9
25/10/2022	9	0	16	0	100		52.0	51.3
26/10/2022	6	0	3	0	100		44.7	43.8
27/10/2022	1	0	0	8	100		45.9	45.2
28/10/2022	0	0	0	7	100		45.2	44.7
29/10/2022	0	0	13	6	100		51.5	51.3
30/10/2022	10	0	1	0	100		42.1	38.9
31/10/2022	3	0	0	3	100		42.3	41.5
Sum	185	0	227	115	99		49.7	49.1

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

NMT012 – Aurmoen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2022	0	0	135	0	100		62.7	62.5
02/10/2022	0	0	0	221	100		62.8	62.6
03/10/2022	0	0	0	207	100		61.4	61.2
04/10/2022	0	0	252	0	100		65.3	65.1
05/10/2022	0	0	149	0	72	W	64.3	64.0
06/10/2022	0	0	181	0	100		63.5	63.3
07/10/2022	0	0	166	0	63	W	66.0	65.9
08/10/2022	0	0	83	0	100		59.7	59.2
09/10/2022	0	0	166	0	94	W	63.8	63.7
10/10/2022	0	0	175	0	88	W	64.2	64.0
11/10/2022	0	0	0	179	100		61.7	61.5
12/10/2022	0	0	126	70	100		62.9	62.7
13/10/2022	0	0	295	0	100		66.3	66.2
14/10/2022	0	0	214	0	100		64.7	64.5
15/10/2022	0	0	91	2	100		61.2	61.0
16/10/2022	0	0	254	1	100		65.8	65.6
17/10/2022	0	0	197	32	100		63.9	63.8
18/10/2022	0	0	33	179	100		62.6	62.5
19/10/2022	0	0	128	84	99	T	63.1	62.8
20/10/2022	0	0	169	142	100		65.0	64.8
21/10/2022	0	0	1	216	100		62.0	61.8
22/10/2022	0	0	0	110	100		61.2	61.1
23/10/2022	0	0	0	289	100		63.5	63.4
24/10/2022	0	0	0	294	100		63.5	63.3
25/10/2022	0	0	0	264	100		63.7	63.6
26/10/2022	0	0	155	153	100		64.8	64.6
27/10/2022	0	0	215	0	100		64.5	64.2
28/10/2022	0	0	318	0	100		66.3	66.0
29/10/2022	0	0	76	2	94	W	60.0	59.9
30/10/2022	0	0	68	215	100		64.5	64.3
31/10/2022	0	0	212	0	100		64.2	64.0
Sum	0	0	3859	2660	97		63.8	63.6

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)]
01/10/2022	0	0	21	1	100		58.0	57.7
02/10/2022	0	0	0	16	100		55.2	55.1
03/10/2022	0	0	0	10	100		51.0	50.4
04/10/2022	0	0	20	3	100		58.3	58.1
05/10/2022	0	0	18	0	100		57.8	57.7
06/10/2022	0	0	21	0	100		58.1	58.1
07/10/2022	0	0	32	0	100		60.7	60.6
08/10/2022	0	0	9	1	100		55.1	54.8
09/10/2022	0	0	18	1	100		57.7	57.7
10/10/2022	0	0	26	0	80	T W	60.4	60.0
11/10/2022	0	0	3	16	100		55.5	55.3
12/10/2022	0	0	8	10	100		56.0	55.3
13/10/2022	0	0	22	0	100		58.2	58.1
14/10/2022	0	0	24	0	100		58.9	58.7
15/10/2022	0	0	11	1	100		56.1	55.8
16/10/2022	0	0	21	1	100		58.1	57.9
17/10/2022	0	0	11	4	100		55.8	55.4
18/10/2022	0	0	7	2	100		53.1	52.8
19/10/2022	0	0	4	11	100		53.5	53.1
20/10/2022	0	0	8	15	100		55.1	55.0
21/10/2022	0	0	1	10	100		51.6	51.4
22/10/2022	0	0	1	10	100		56.6	56.6
23/10/2022	0	0	0	21	100		54.1	53.7
24/10/2022	0	0	0	14	99	T	52.5	52.3
25/10/2022	0	0	1	17	100		53.6	53.4
26/10/2022	0	0	13	13	100		57.8	57.8
27/10/2022	0	0	30	0	100		59.8	59.7
28/10/2022	0	0	20	0	100		57.7	57.6
29/10/2022	0	0	10	2	100		55.8	55.7
30/10/2022	0	0	11	8	100		56.1	56.0
31/10/2022	0	0	13	0	100		54.5	54.3
Sum	0	0	384	187	99		56.8	56.6

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

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

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

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1. Formål

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

§ 2. Virkeområde

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

Forskriften gjelder ikke for

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

§ 3 Definisjoner og forkortelser

I forskriften forstås med:

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

innflygingshjelpemidler fungerer innenfor fastsatte spesifikasjoner

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

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

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

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

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

I denne forskrift forstås følgende forkortelser med

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

Kapittel 2. Banebruk mv.

§ 4. Åpningstid

Oslo lufthavn Gardermoen kan trafikkeres hele døgnet.

§ 5. Rullebanebruk

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I nattperioden skal motortesting ut over tomgang gjøres i rusegropa.

Kapittel 3. Bestemmelser om utflyging

§ 7. Jetfly

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

Utflyging skal følge korridorer som fastsatt i forskriftsvedlegg 1.

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

§ 8. Propellfly

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

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

§ 9 Helikopter

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

§ 10. Støyrestriksjoner for luftfartøy

Avgang med luftfartøy som ikke 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:

- Nord for N 60 30 00 skal det ikke flys lavere enn 5000 ft AMSL.
- 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:

- Innflyging og landing skal skje på en måte som reduserer støyen mest mulig.
- 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.
- 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

- flybevegelser
- trafikkstatistikk
- rullebanebruk, herunder rullebanefordeling
- avik fra § 6 om rullebanebruk
- informasjon om stenging eller begrensninger i rullebanebruk som ikke krever godkjenning, jf. § 5 andre ledd
- avik fra fastsatte korridorer i § 7 og § 8 første ledd
- avik fra støyrestriksjonene i § 10
- avik fra minstehøydene i § 11 fjerde ledd og § 12 første ledd
- bruk av rusegropa
- flystøyrelaterte henvendelser

Luftfartstilsynet kan sette nærmere krav til registrering og rapportering.

§ 16 Planlegging

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

Kapittel 6. Avvik og brudd på forskriften

§ 17 Avvik fra bestemmelser i forskriften

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

§ 18 Endring og tilbakekall

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

§ 19 Overtredelsesgebyr

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

§ 20 Dispensasjon

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

Kapittel 7. Ikrafttredelse

§ 21 Ikrafttredelse

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

