

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
mai 2024**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
mai 2024**

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 mai var det i gjennomsnitt
 - 619 flybevegelser per døgn.
 - 4,06 avganger og 9,39 landinger pr. natt mellom kl 00:00 og 06:30.
- Rullebanefordeling mellom registrerte landinger fra sør og avganger mot nord (RWY 01) og registrerte landinger fra nord og avganger mot sør (RWY 19) var for mai 33,2/65,1.
- I løpet av mai ble rusegruppa registrert benyttet 3 ganger. Total brukstid var 92 minutter.
- I mai har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 30 personer.
- For mai er det totalt registrert:
 - Ingen flygninger som ikke tilfredsstillt kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
 - 35 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.
- For mai er det totalt registrert:
 - 12 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jettfly.
 - 7 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For mai er det totalt registrert:
 - 66 jettflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,7 % av 9414 testbare jettflyankomster.
 - 9 jettflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,1 % av 9414 testbare jettflyankomster.
- For mai er det totalt registrert:
 - 179 jettflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 2,7 % av 6552 testbare jettflyavganger.
 - 6 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,8 % av 711 testbare propellflyavganger.

Fra og med januarrapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For mai er det totalt registrert 1072 kurvede ankomster.

Gardermoen, 27.06.2024.

Grethe Østby Stave
Avdelingsjef
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	13
8.1 RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER	13
8.2 RULLEBANEFORDELING FOR JETFLY: RAPPORTERING IHT. § 12 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN.....	14
8.3 RULLEBANEFORDELING FOR PROPELLFLY: RAPPORTERING IHT. § 12 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN	16
9 TRASÉBRUK	18
9.1 REGLER FOR LANDINGER	18
9.2 REGLER FOR AVGANGER.....	18
9.3 LANDINGER OG AVGANGER.....	19
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.
Leq (24h)	Energimidlet flystøystøynivå over et døgn (24 timer)
L _{max} (1)	Maksimum støynivå for registrerte støyhendelser knyttet til flybevegelser
L _{max} (2)	Maksimum støynivå for alle registrerte støyhendelser
L _{min}	Laveste registrerte støynivå
L _{5AS}	Det A-veide nivå – målt med tidskonstant "Slow" (1 sek) – som er overskredet av 5 % av de nattlige flystøyhendelsene (kl 23-07), dvs et statistisk maksimalnivå i forhold til antall hendelser.
MTOM	Maximum Take Off Mass / maksimal avgangsvekt
RWY 01	Rullebane 01, dvs. landinger fra sør og avganger mot nord på både østre og vestre rullebane.
RWY 19	Rullebane 19, dvs. landinger fra nord og avganger mot sør på både østre og vestre rullebane.
STO	Støy- og traséovervåkningsanlegget
Flystøyhend.	Korrelerte støyhendelser. Antall støyhendelser registrert i en støymåler som er knyttet til radardetekterte flybevegelser.
T-1442	Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.
Take Off Power	Motorkjøring med full kraft
Tilgjengelighet	Andel av den totale måletiden hvor støymåleren har vært i funksjon.
Trim Power	Motorkjøring med middels kraft
01R	Østre rullebane sett fra sør
01L	Vestre rullebane sett fra sør
19L	Østre rullebane sett fra nord
19R	Vestre rullebane sett fra nord

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.

2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN

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

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

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

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i mai måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
Eidsvoll (11)	"Særlig støyende flygning, Trasèvalg, Generell flystøy flygning, Spørsmål knyttet til flystøy"
Hurdal (2)	"Særlig støyende flygning"
Nittedal (2)	"Særlig støyende flygning"
Ringsaker (1)	"Særlig støyende flygning"
Nannestad (7)	"Særlig støyende flygning, Trasèvalg, Generell flystøy flygning"
Nes (1)	"Trasèvalg"
Ullensaker (6)	"Særlig støyende flygning, Trasèvalg, Generell flystøy flygning"

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

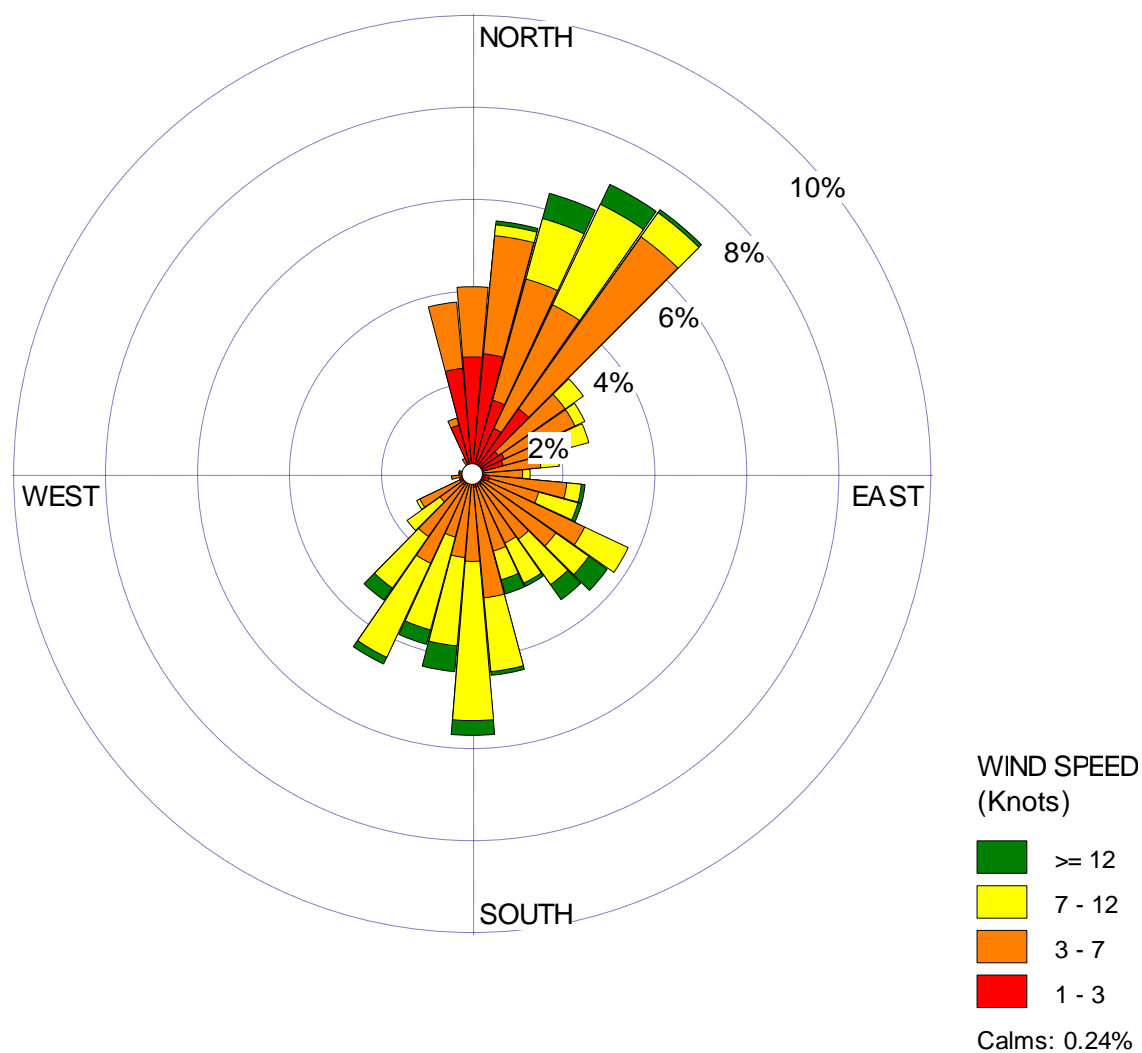
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
17-mai-24	A319	23:45	00:15	10	5	6	21
18-mai-24	A319	15:40	16:40	20	25	5	50
19-mai-24	A319	21:45	22:25	15	5	6	21
Sum antall minutter				45	35	17	92

Rusegropa ble rapportert benyttet 3 ganger i løpet av mai. Total akkumulert brukstid var 92 minutter.

4 METEOROLOGI

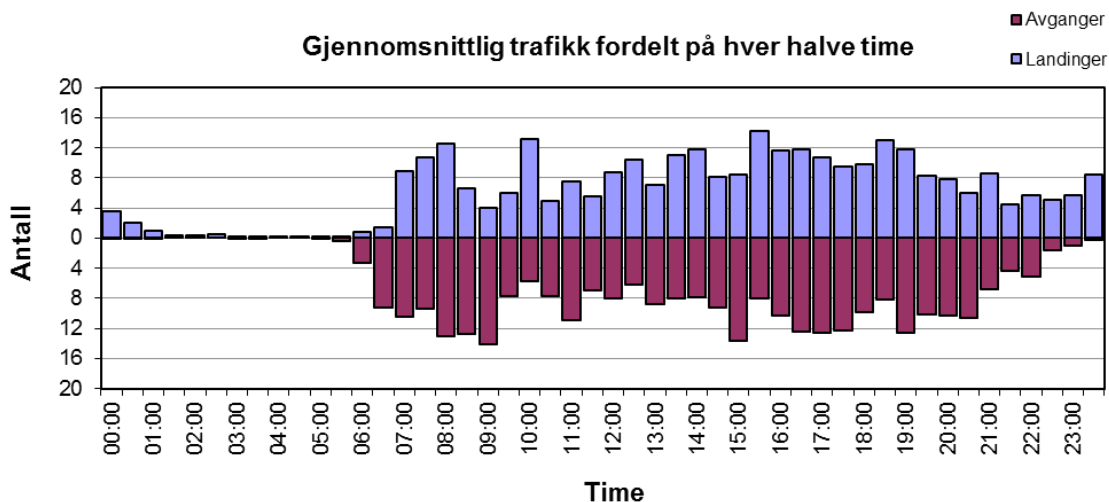
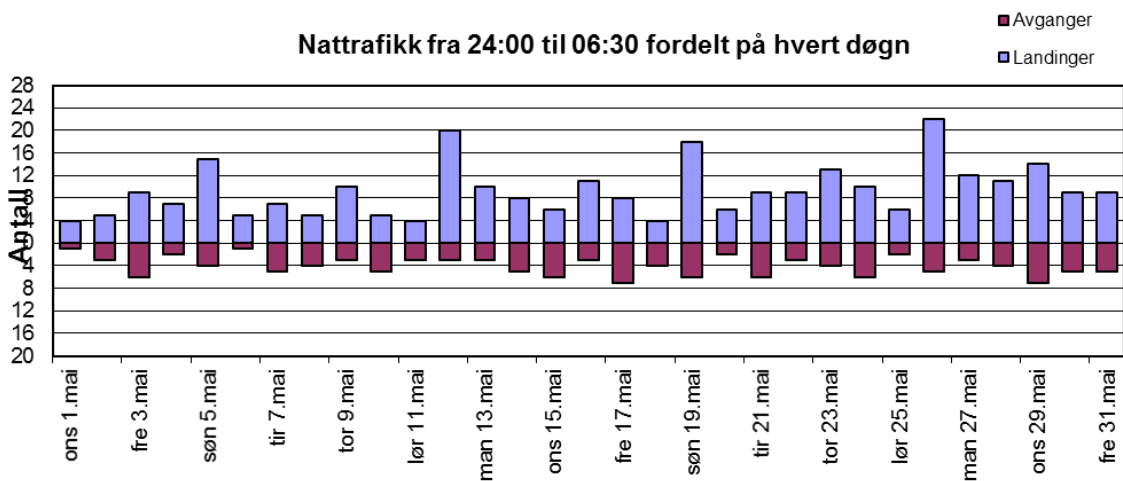
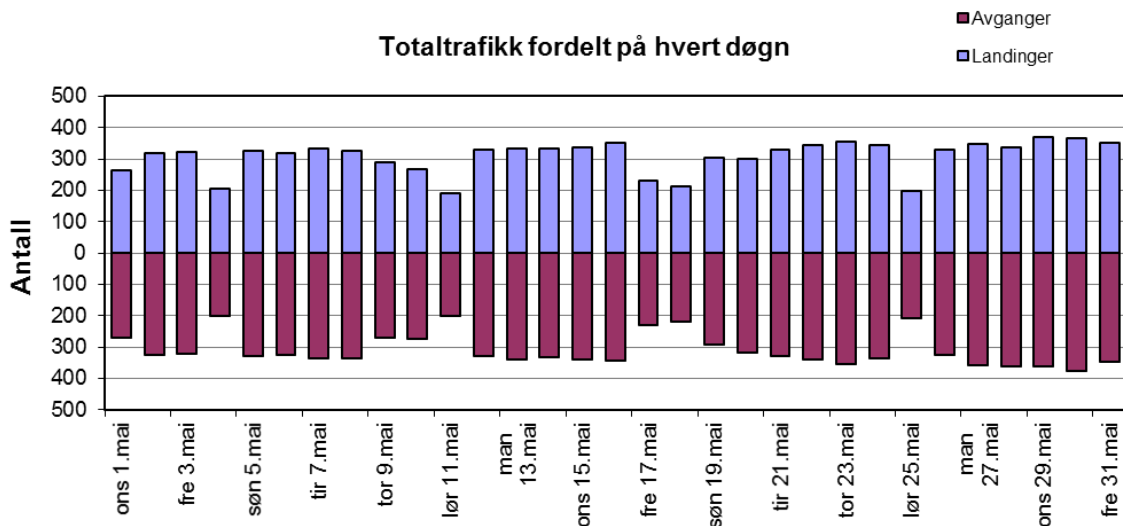
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I mai var det i gjennomsnitt 619 flybevegelser per døgn og 4,06 avganger og 9,39 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



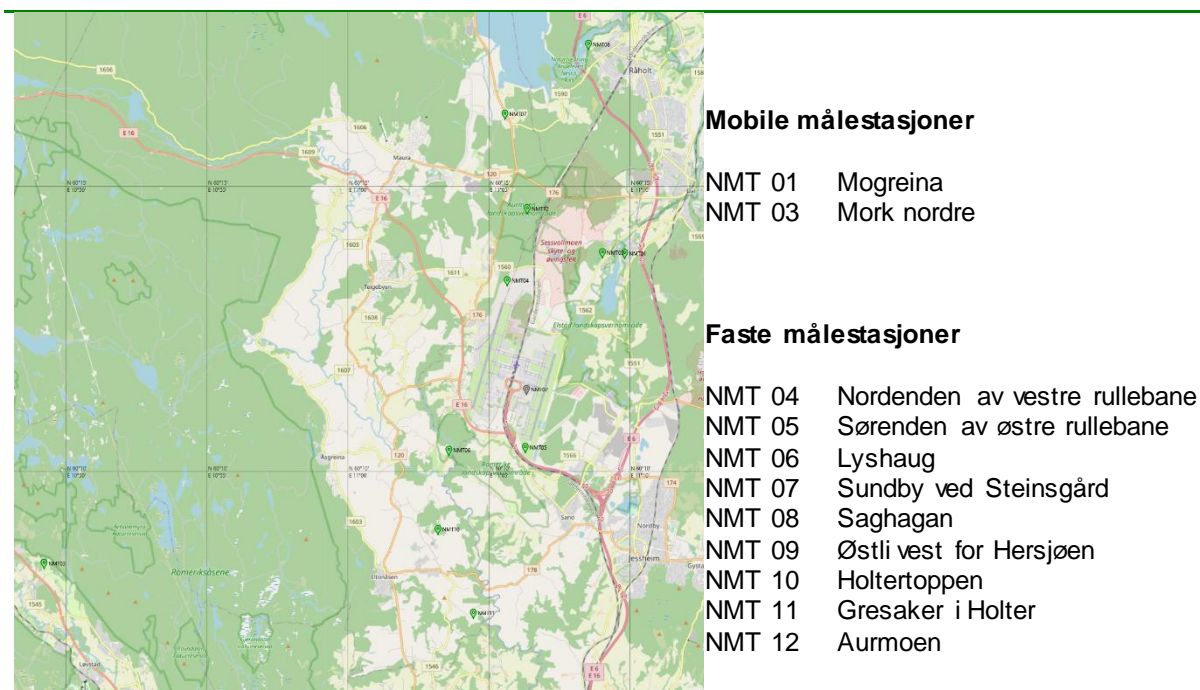
6 STØYMÅLINGER

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

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

6.1 PLASSERING

Figur 1. Plassering av støymålere i mai.



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 mai:

mai.2024	T-1442		
Målestasjoner	L _{den}	L _{natt}	L _{5AS}
NMT001 Mogreina	45,0	27,9	0,0
NMT003 Elstad	42,5	29,6	55,6
NMT004 RWY19R	T	T	T
NMT005 RWY01R	T	T	T
NMT006 Lyshaug	61,2	50,7	80,4
NMT007 Steinsgård	43,6	33,4	67,9
NMT008 Saghagen	56,0	45,9	75,1
NMT009 Østli	48,7	0,0	0,0
NMT010 Holtertoppen	57,0	48,3	78,4
NMT011 Gresaker i Holter	57,4	48,2	75,2
NMT012 Aurmoen	65,2	55,6	84,9

Resultater fra siste tre måneder:

3 mnd	T-1442		
mar.2024 t.o.m mai.2024	L _{den}	L _{natt}	L _{5AS}
NMT001 Mogreina	44,5	29,5	0,0
NMT003 Elstad	40,0	29,9	0,0
NMT004 RWY19R	72,5	62,0	95,5
NMT005 RWY01R	72,9	62,9	96,1
NMT006 Lyshaug	59,1	48,5	75,7
NMT007 Steinsgård	52,6	42,4	69,2
NMT008 Saghagen	52,7	43,0	69,5
NMT009 Østli	46,4	31,4	0,0
NMT010 Holtertoppen	57,4	48,5	78,4
NMT011 Gresaker i Holter	58,1	48,2	74,8
NMT012 Aurmoen	63,8	53,8	82,7

Det har vært gjennomført laboratoriekalibrering av målestasjonene i mai.

7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY

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

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

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

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

Dato	Avgangstid	A.D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
tor 2. mai	00:34	Departure	01L	ETH3672	ETARJ	B77L	97.9
fre 3. mai	06:21	Departure	01L	NOZ2VP	LNENS	B738	93.6
fre 3. mai	06:25	Departure	01L	NOZ1718	LNNIP	B738	93.6
lør 4. mai	06:07	Departure	01L	NOZ1922	LNNII	B738	93.6
søn 5. mai	06:14	Departure	01L	NOZ90K	LNNGM	B738	93.6
søn 5. mai	06:24	Departure	01L	NOZ84PG	LNDYJ	B738	93.6
tir 7. mai	05:43	Departure	19R	NSZ8922	LNNIN	B738	93.8
tir 7. mai	06:19	Departure	19R	NOZ1264	LNDYJ	B738	93.6
ons 8. mai	05:56	Departure	19R	NOZ9046	LNENM	B738	93.6
fre 10. mai	06:25	Departure	01L	NOZ2VP	LNNIN	B738	93.8
fre 10. mai	06:27	Departure	01L	NOZ1718	LNNHE	B738	93.6
lør 11. mai	06:07	Departure	01L	NOZ1922	LNNIQ	B738	93.6
søn 12. mai	06:07	Departure	01L	NOZ90K	LNENN	B738	93.6
tir 14. mai	00:45	Departure	01L	VOE2089	ECKMI	A320	93.8
tir 14. mai	06:14	Departure	01L	NOZ1264	LNDYU	B738	93.6
ons 15. mai	05:43	Departure	01L	NOZ8920	LNDYY	B738	93.6
ons 15. mai	06:14	Departure	01L	NOZ9046	SERPD	B738	93.6
fre 17. mai	06:23	Departure	01L	NOZ2VP	LNENP	B738	93.6
fre 17. mai	06:26	Departure	01L	NOZ1718	LNNIH	B738	93.6
lør 18. mai	00:07	Departure	01L	AZG9602	VQBBM	B748	93.9
lør 18. mai	06:02	Departure	01L	NOZ1922	LNNGS	B738	93.6
lør 18. mai	06:08	Departure	01L	SAS73A	OYKAY	A320	91.4
søn 19. mai	06:11	Departure	01L	NOZ90K	LNNHA	B738	93.6
tir 21. mai	06:15	Departure	01L	NOZ1264	SERPH	B738	93.6
ons 22. mai	05:52	Departure	01L	NOZ9046	SERPS	B738	93.6
fre 24. mai	06:12	Departure	01L	NOZ2VP	LNENN	B738	93.6
fre 24. mai	06:27	Departure	19R	NOZ4HU	LNENL	B738	93.6
lør 25. mai	06:00	Departure	19R	NOZ1922	LNDYU	B738	93.6
søn 26. mai	06:21	Departure	19R	KLM9955	PHEXS	E75L	90.7
tir 28. mai	06:18	Departure	01L	NOZ1264	LNENR	B738	93.6
ons 29. mai	00:12	Departure	01L	FIN78Y	OHLZG	A321	95.0
ons 29. mai	05:51	Departure	01R	NOZ9046	LNNIB	B738	93.6
ons 29. mai	06:12	Departure	01R	SAS73A	OYKAY	A320	91.4
ons 29. mai	06:15	Departure	01R	NOZ8920	LNDYY	B738	93.6
fre 31. mai	06:15	Departure	01R	NOZ2VP	LNNGM	B738	93.6

For mai er det totalt registrert:

- Ingen flygninger som ikke tilfredsstiller kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
- 35 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.

mai 2024	Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)			
Dato	Totalt	RWY 01L		RWY 19R		RWY 01R		RWY 19L		mot nord		mot sør
		Landing	Avganger	Landing	Avganger	Landing	Avganger	Landing	Avganger	RWY 01	RWY 19	
ons 1.mai	534	113	163	0	0	149	103	0	0	98,9	0,0	
tor 2.mai	646	145	206	0	0	175	119	0	0	99,8	0,0	
fre 3.mai	646	152	210	0	0	169	111	0	0	99,4	0,0	
lør 4.mai	406	41	55	57	33	36	34	69	77	40,9	58,1	
søn 5.mai	655	16	159	78	71	163	10	68	89	53,1	46,7	
man 6.mai	645	129	210	4	0	185	112	0	0	98,6	0,6	
tir 7.mai	669	6	2	215	121	1	0	110	208	1,3	97,8	
ons 8.mai	662	87	112	96	30	94	69	22	92	54,7	36,3	
tor 9.mai	560	11	3	199	82	25	2	50	183	7,3	91,8	
fre 10.mai	543	90	122	45	40	103	58	29	52	68,7	30,6	
lør 11.mai	393	11	26	82	64	6	11	91	101	13,7	86,0	
søn 12.mai	657	4	0	185	155	0	0	138	173	0,6	99,1	
man 13.mai	673	0	0	207	125	0	0	121	205	0,0	97,8	
tir 14.mai	666	0	1	180	134	19	0	130	196	3,0	96,1	
ons 15.mai	673	1	0	231	103	4	0	97	234	0,7	98,8	
tor 16.mai	694	22	48	181	121	32	13	114	160	16,6	83,0	
fre 17.mai	461	6	1	109	88	0	0	114	140	1,5	97,8	
lør 18.mai	430	1	0	118	44	0	0	89	174	0,2	98,8	
søn 19.mai	596	70	117	82	35	126	54	22	84	61,6	37,4	
man 20.mai	618	38	86	123	100	56	36	80	94	35,0	64,2	
tir 21.mai	660	11	63	156	120	49	0	113	146	18,6	81,1	
ons 22.mai	682	3	0	219	143	0	0	118	196	0,4	99,1	
tor 23.mai	707	29	110	194	42	79	23	50	174	34,1	65,1	
fre 24.mai	679	39	104	160	99	75	32	67	99	36,8	62,6	
lør 25.mai	407	43	72	155	133	0	0	0	0	28,3	70,8	
søn 26.mai	655	17	0	275	122	0	0	37	202	2,6	97,1	
man 27.mai	706	3	0	327	38	0	0	16	317	0,4	98,9	
tir 28.mai	698	1	0	251	89	0	0	83	256	0,1	97,3	
ons 29.mai	730	18	3	164	131	6	0	123	168	3,7	80,3	
tor 30.mai	743	61	144	184	6	115	39	0	170	48,3	48,5	
fre 31.mai	699	169	216	0	0	182	129	0	0	99,6	0,0	
Totalt	19 193	1 337	2 233	4 277	2 269	1 849	955	1 951	3 990	33,2 %	65,1 %	

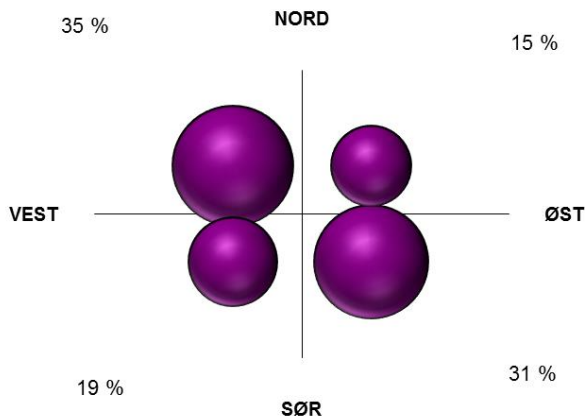
Alle flybevegelser, mai 2024

For mai var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 33,2/65,1.

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

Til høyre:

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



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

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

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	8156	1595	940	1916	3705	31,1	68,9
Night	125	13	0	0	112	10,4	89,6
Sum	8281	1608	940	1916	3817	30,8	69,2

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	8111	998	1821	3400	1892	34,8	65,2
Night	169	2	126	11	30	75,7	24,3
Sum	8280	1000	1947	3411	1922	35,6	64,4

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	82	49	0	2	31	59,8	40,2
Night	155	144	0	0	11	92,9	7,1
Sum	237	193	0	2	42	81,4	18,6

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	123	0	13	106	4	10,6	89,4
Night	319	33	12	260	14	14,1	85,9
Sum	442	33	25	366	18	13,1	86,9

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	0	0	0	0	0		
Night	14	6	0	6	2	42,9	57,1
Sum	14	6	0	6	2	42,9	57,1

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	0	0	0	0	0		
Night	365	124	56	133	52	49,3	50,7
Sum	365	124	56	133	52	49,3	50,7

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori	Dom/ Int
lør 18.mai	06:29	Natt	D	19L	SWR6YQ	E295	Jetfly	Int
fre 24.mai	22:57	Kveld	D	19R	NOZ88A	B738	Jetfly	Dom
lør 25.mai	22:52	Kveld	D	19R	SAS4047	E195	Jetfly	Dom
lør 25.mai	23:21	Kveld	D	19R	RYR7101	B738	Jetfly	Int
ons 29.mai	23:02	Kveld	A	01L	VKG4795	A321	Jetfly	Int
ons 29.mai	23:07	Kveld	A	01L	NOZ1055	B738	Jetfly	Int
ons 29.mai	23:09	Kveld	A	01L	NOZ1087	B738	Jetfly	Int
ons 29.mai	23:10	Kveld	A	01L	BAW6VK	A320	Jetfly	Int
ons 29.mai	23:15	Kveld	A	01L	AFR66SD	A320	Jetfly	Int
ons 29.mai	23:17	Kveld	A	01L	NOZ1279	B738	Jetfly	Int
ons 29.mai	23:19	Kveld	A	01L	NOZ9JL	B738	Jetfly	Int
ons 29.mai	23:20	Kveld	A	01L	NOZ997	B738	Jetfly	Int

Det var 11 mulige avik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 22:30 - 24:00.

Det var 1 mulig avik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 00:00 -06:30.

Av disse 12 skjedde 13 mulige avik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 40 flygninger som awek fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

tir 14., ons 15., man 27., tir 28., ons 29., tor 30., fre 31. mai

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

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

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

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	210	41	15	27	127	26,7	73,3
Night	1	1	0	0	0	100,0	0,0
Sum	211	42	15	27	127	27,0	73,0

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	1014	173	205	359	277	37,3	62,7
Night	12	6	0	6	0	50,0	50,0
Sum	1026	179	205	365	277	37,4	62,6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly-kategori
tir 7.mai	22:36	Kveld	D	19L	SWT7007	AT72	Propellfly
ons 15.mai	02:48	Natt	A	01R	SWT8007	AT72	Propellfly
søn 26.mai	22:31	Kveld	D	19L	WIF75B	DH8B	Propellfly
søn 26.mai	22:58	Kveld	D	19L	WIF53Y	DH8A	Propellfly
tir 28.mai	22:33	Kveld	D	19L	WIF53Y	DH8A	Propellfly
tir 28.mai	23:00	Kveld	D	19L	WIF75B	DH8B	Propellfly
tir 28.mai	23:33	Kveld	D	19L	SRN494	AT75	Propellfly

Det var 6 mulige awik fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 22:30 - 24:00

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

Av disse 7 skjedde 3 mulige awik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen)

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

Disse inntraff kvelden før / natten til: tir 14.

og er ikke registrert som awik 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.

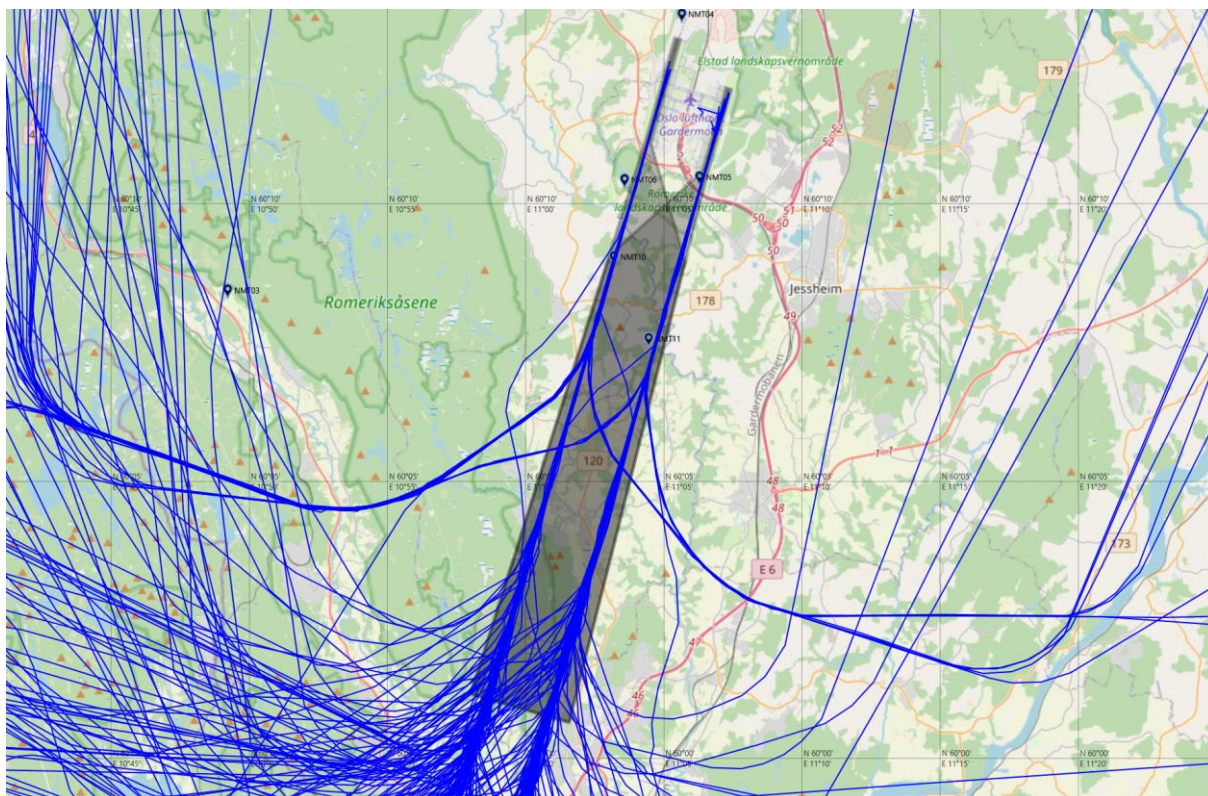
9.3 LANDINGER OG AVGANGER

FORORD	2
SAMMENDRAG	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	3
9.3.1 <i>Landinger</i>	21
Landinger fra sør med jetfly, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen	21
Landinger fra sør med andre flytyper, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen	22
Landinger fra nord med jetfly, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen	23
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen	24
9.3.2 <i>Landinger, rapportering iht § 9, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen</i>	25
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen.....	25
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen.....	26
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00	27
Jetflylandinger fra nord med lav høyde nord for N 60 30 00.....	28
9.3.3 <i>Avganger, rapportering iht § 8, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen</i>	29
Overholdelse av toleransekorridorer, jetfly.....	29
Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly	29
9.3.4 <i>Kurvede landinger, traséutskrifter</i>	30
9.3.5 <i>Avganger, traséutskrifter</i>	40
Air Baltic	40
Air France	41
Austrian	42
British Airways	43
Brussels Airlines.....	44
Emirates.....	45
Danish Air Transport	46
Euro wings	47
European Air Transport, EAT	48
Finnair	49
Iberia	50
Icelandair.....	51
KLM	52
Korean Air	53
LOT	54
Lufthansa.....	55
Luxair	56
Norse Atlantic Airways	57
Norwegian (Boeing 737-800), innland	58

Norwegian, utland	59
Qatar Airways	60
Ryanair	61
SAS (Airbus).....	62
SAS (Airbus Neo)	63
SAS (Canadian Regional Jet)	64
SAS (Airbus A330, A359)	65
SAS (Boeing)	66
Swiss.....	67
TAP Portugal.....	68
Thomas Cook Airlines Scandinavia	69
Turkish Airlines	70
United Parcel Service	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

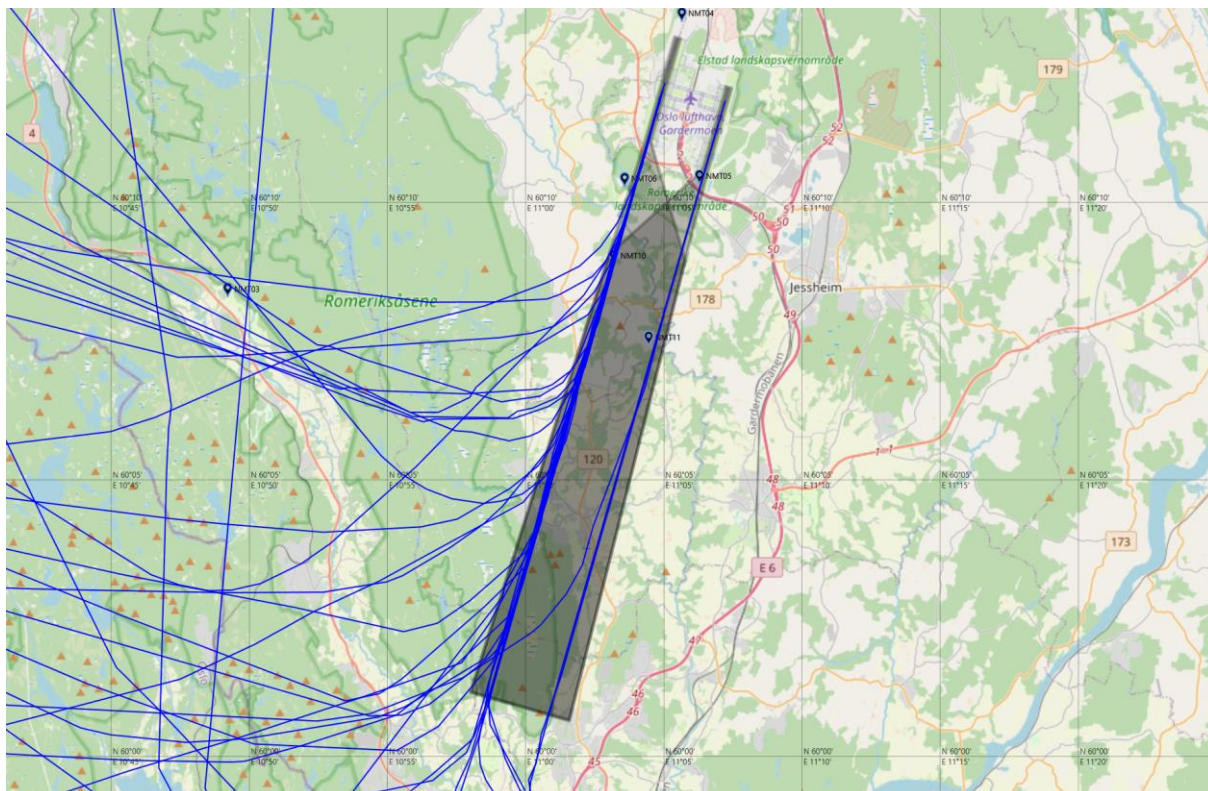
9.3.1 Landinger

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



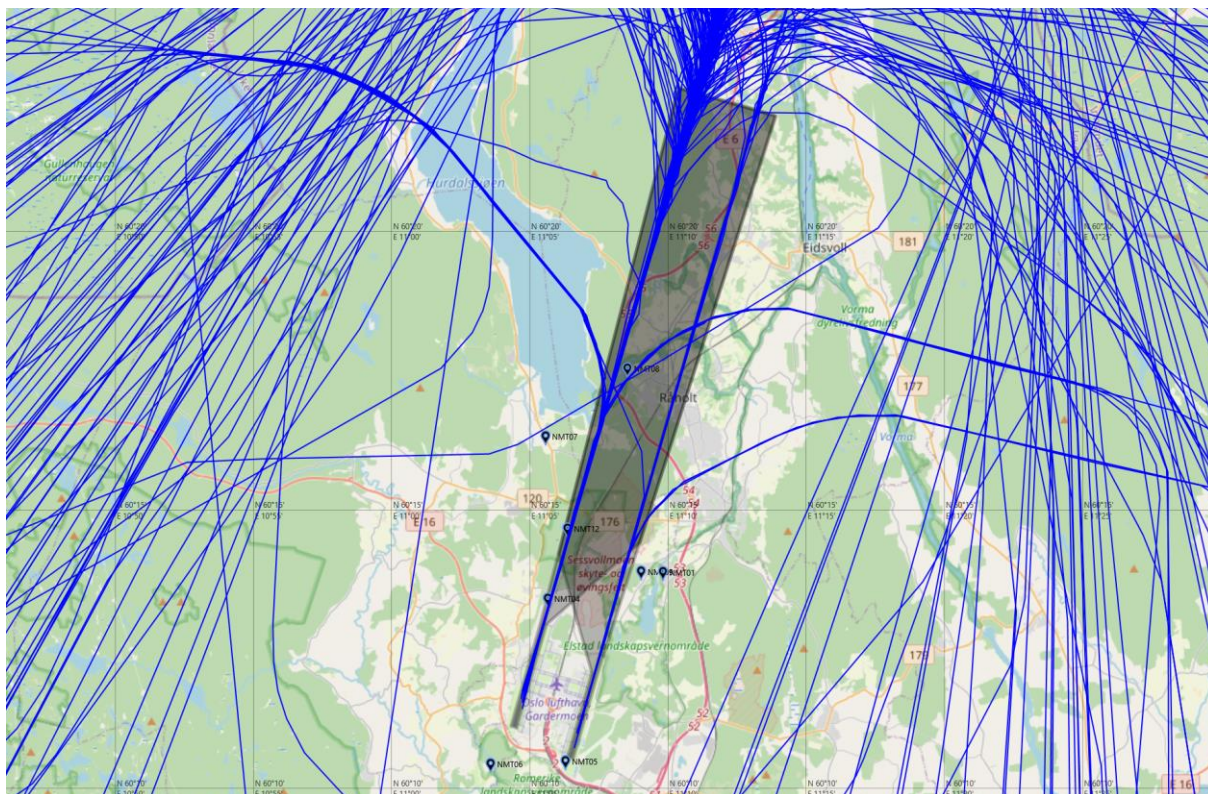
Figur 2. fredag 31.05.2024 – landinger med jettfly, 318 stk.

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



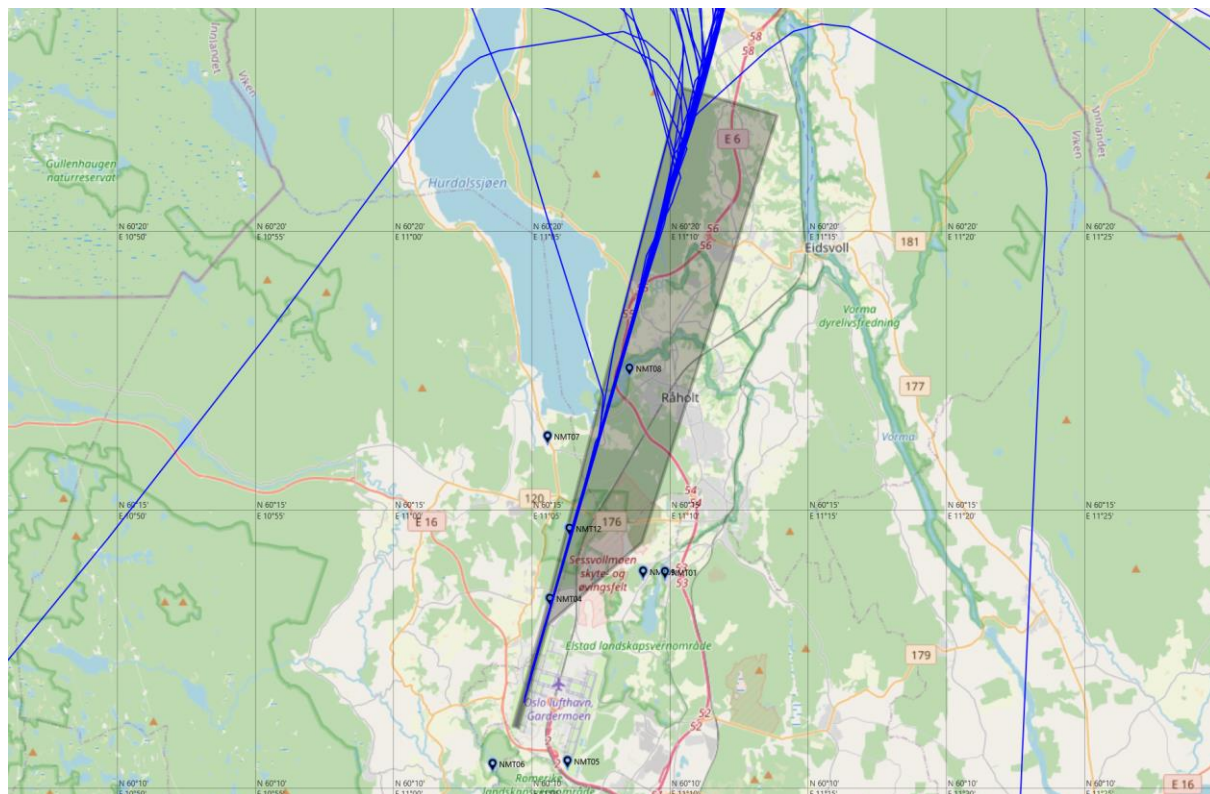
Figur 3. fredag 31.05.2024 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 32 stk.

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



Figur 4. mandag 27.05.2024 – landinger jettfly, 311 stk.

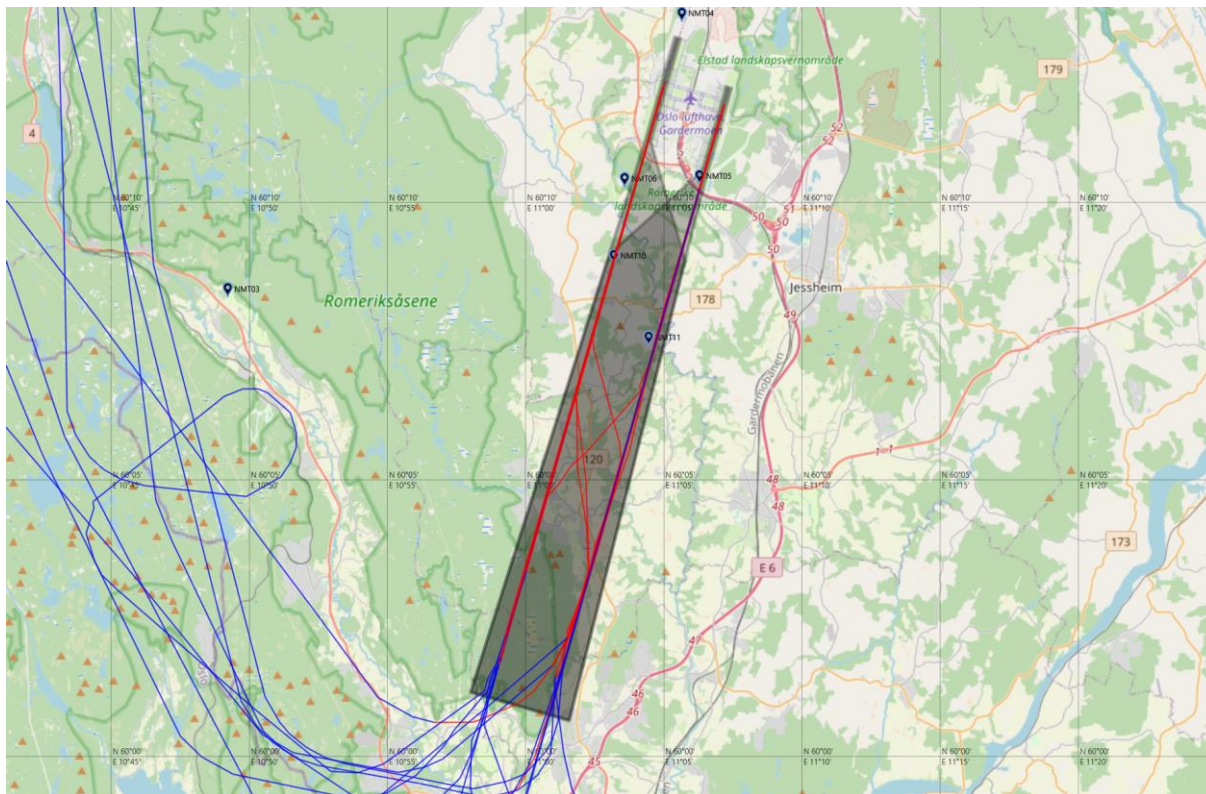
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempel dag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 5. mandag 27.05.2024 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 32 stk.

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

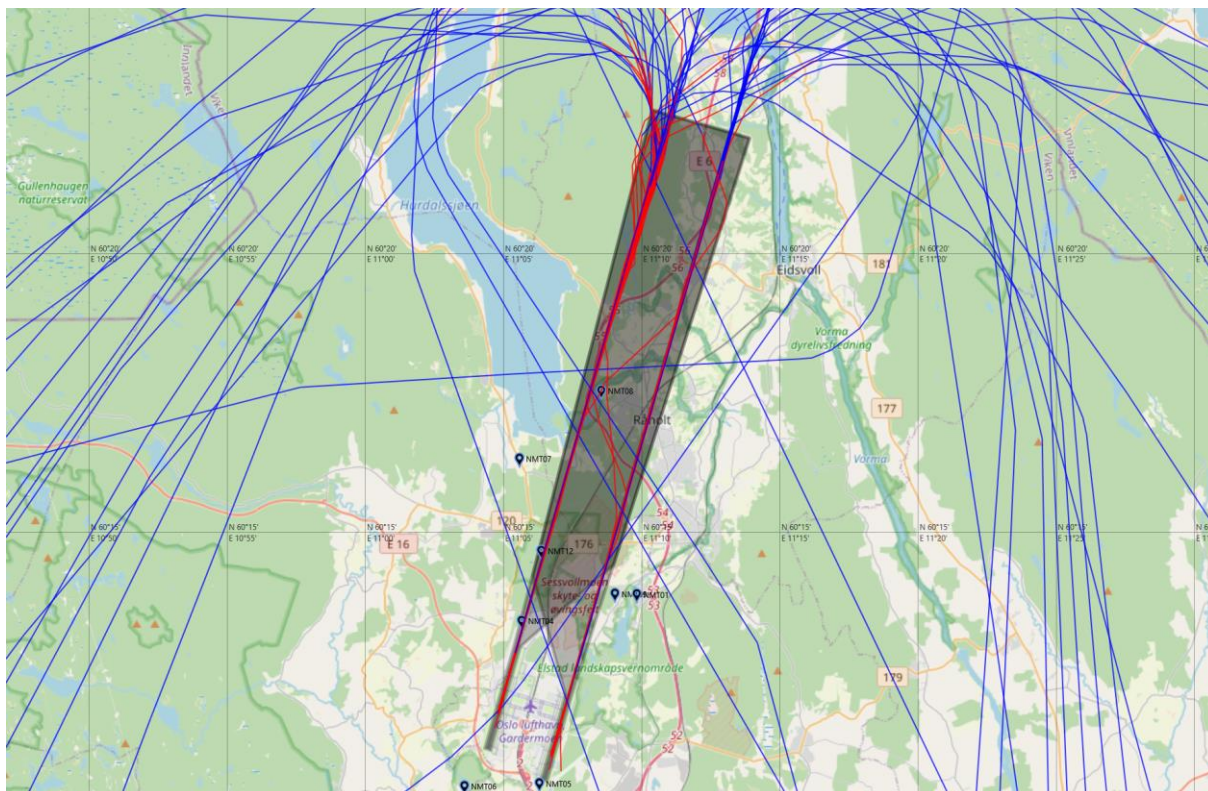
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 6. 16 flygninger.

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

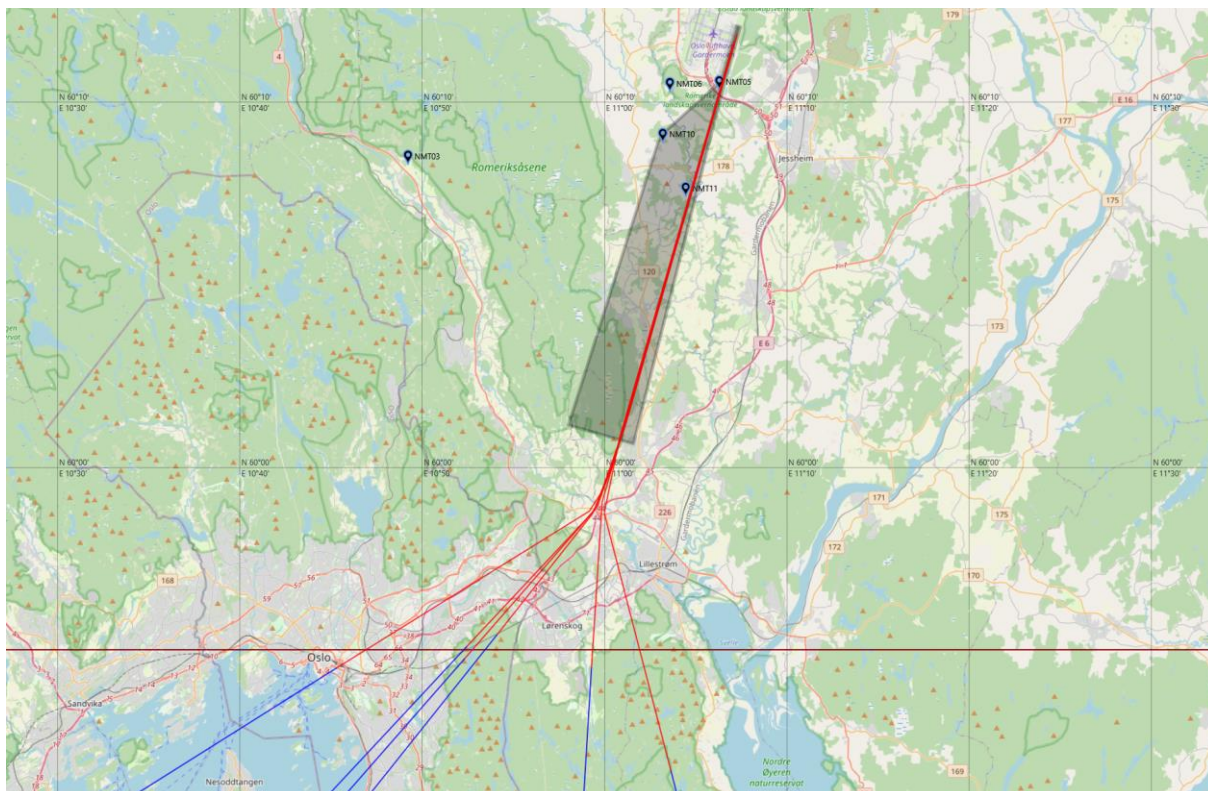
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 50 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

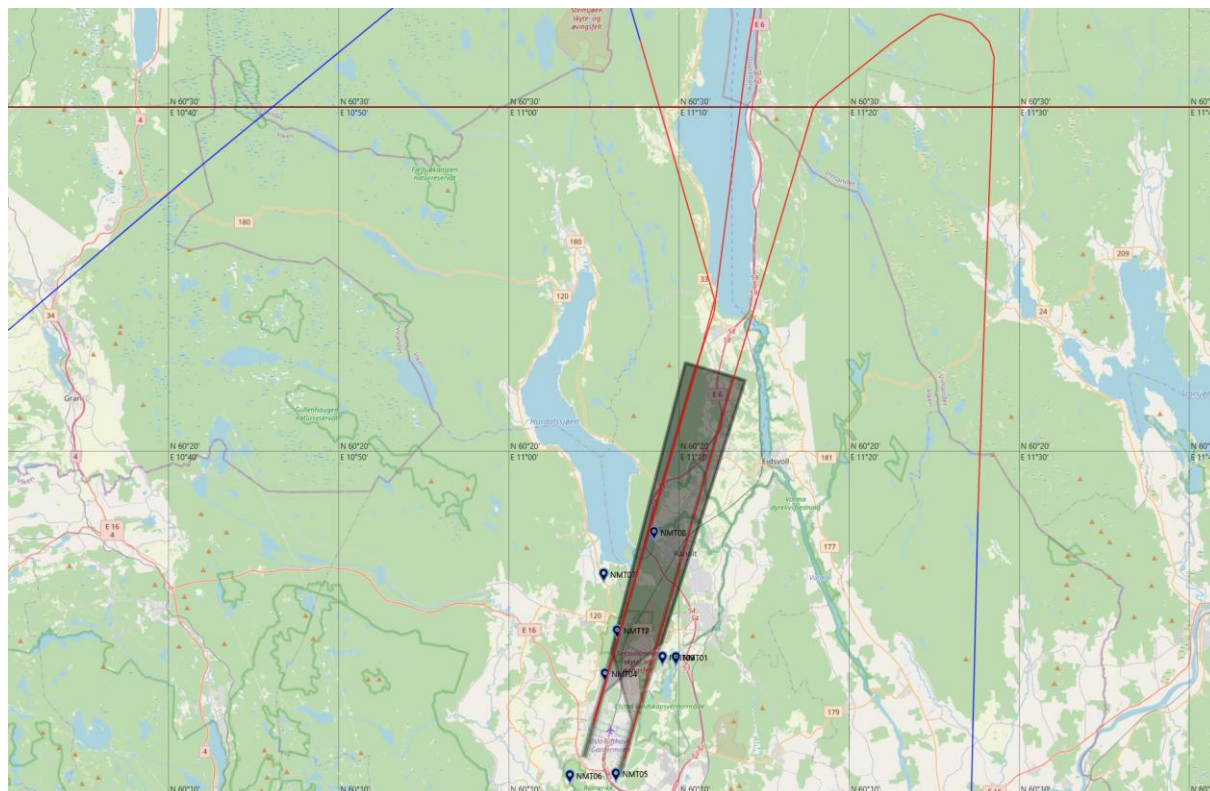
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00



Figur 8. 6 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. 3 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		1943	0	10	12	99,5 %	0,5 %
01R	mot nord fra østre bane		922	0	11	5	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	0	0	26	21	0,0 %	0,0 %
19L-syd	mot sør fra østre bane	sør	363	0	43	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	1298	0	46	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		1847	0	43	8	97,7 %	2,3 %
Totalt			6373	0	179	46	97,3 %	2,7 %

Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly

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

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

Propellfly								
RWY	Avgangsretning	Toleransekorridor	Innenfor korridor	Unntaksbest.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		257	0	4	5	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		16	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	67	0	0	1	0,0 %	0,0 %
19L-syd	mot sør fra østre bane	sør	0	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	0	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		365	0	2	2	0,0 %	0,0 %
Totalt			705	0	6	8	0,0 %	0,8 %

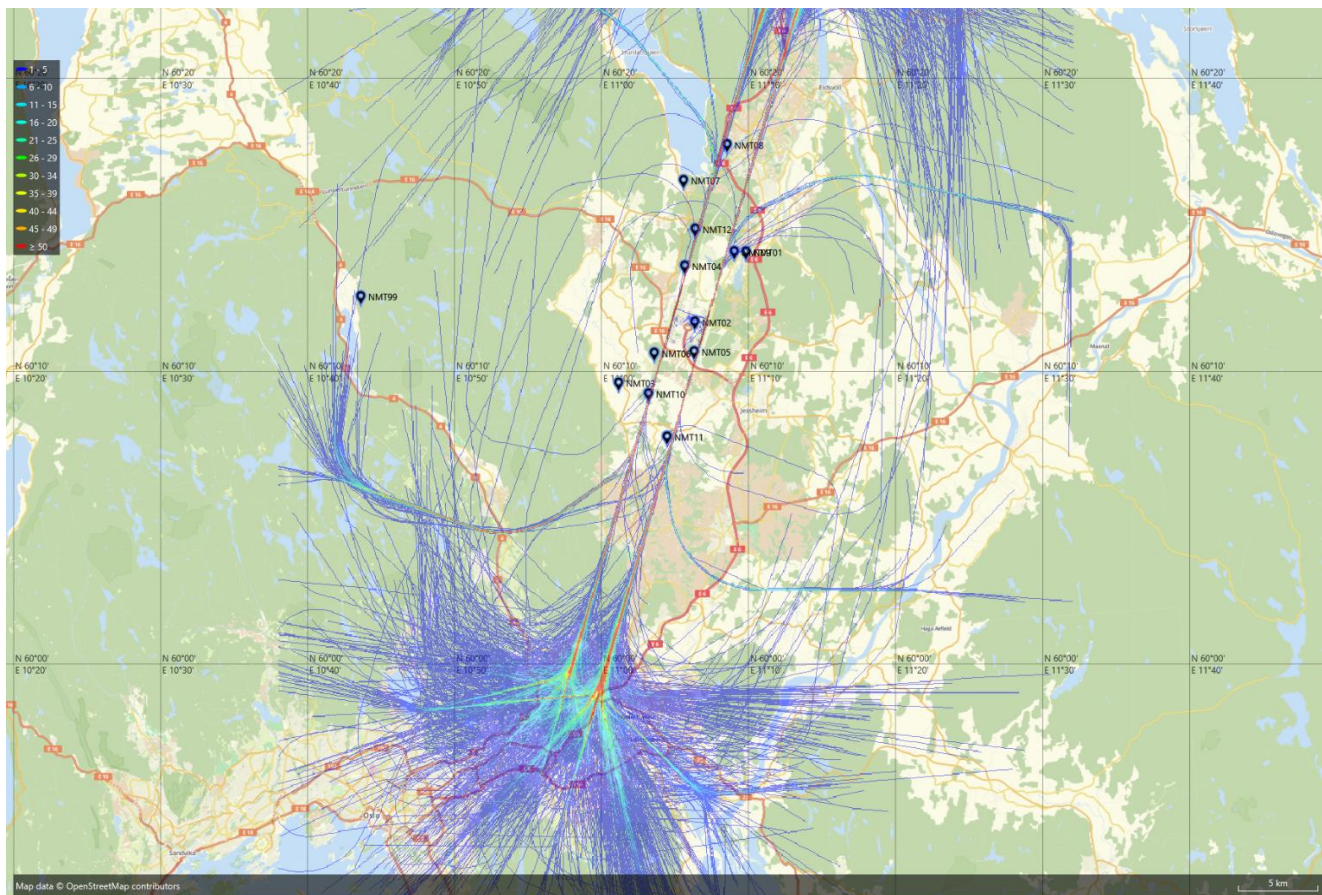
Spesielle forhold gjeldende måned:

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

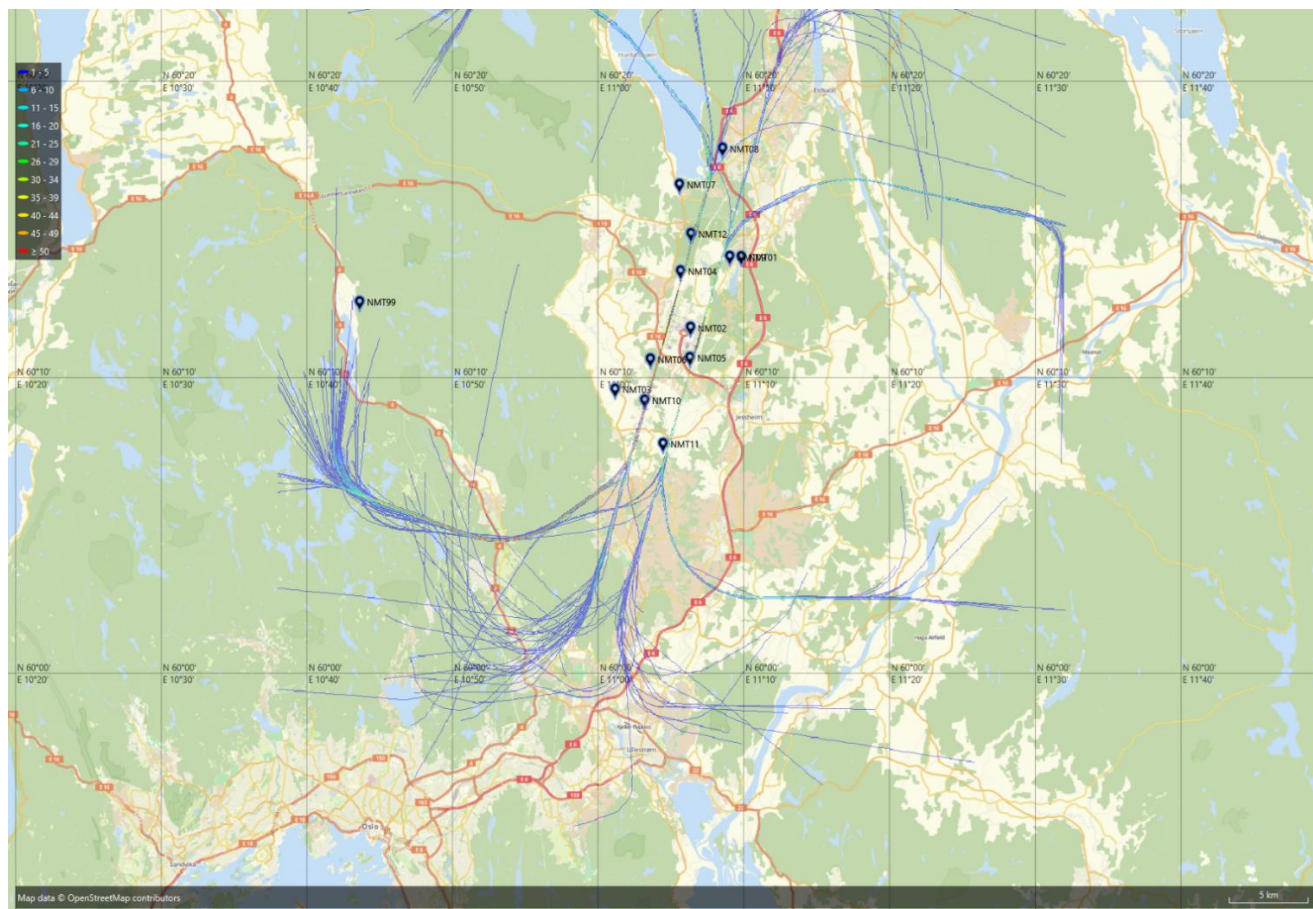
9.3.4 Kurvede landinger, traséutskrifter

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.

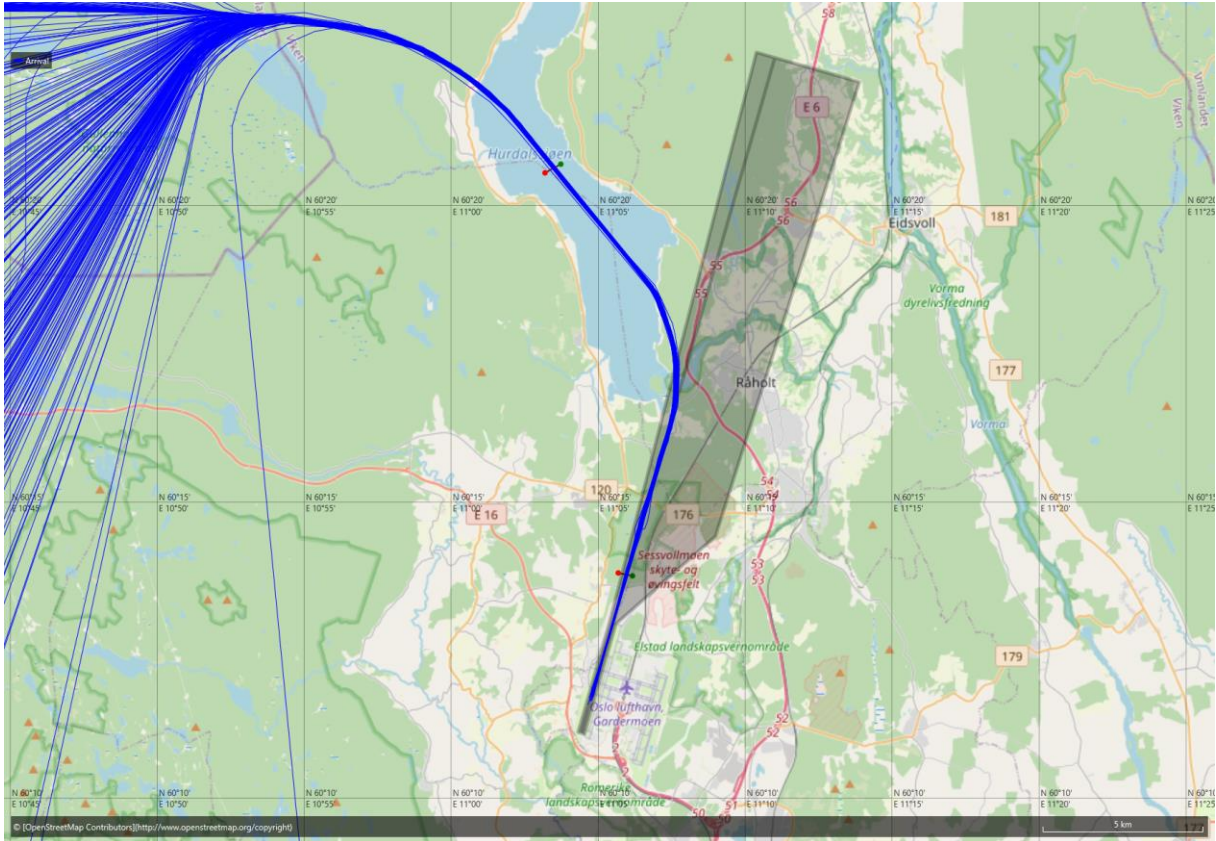


Figur 10 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer

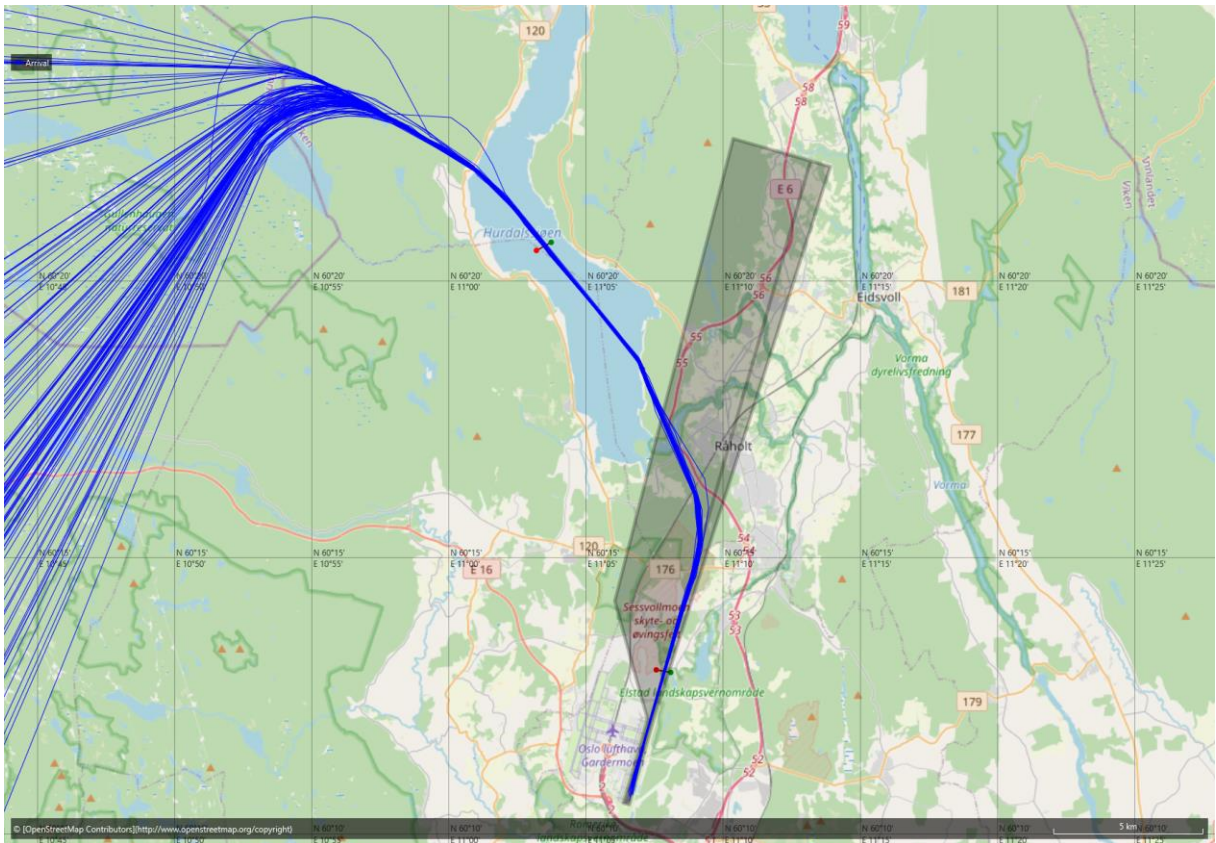


Figur 11 - Ankomster med kurvede prosedyrer

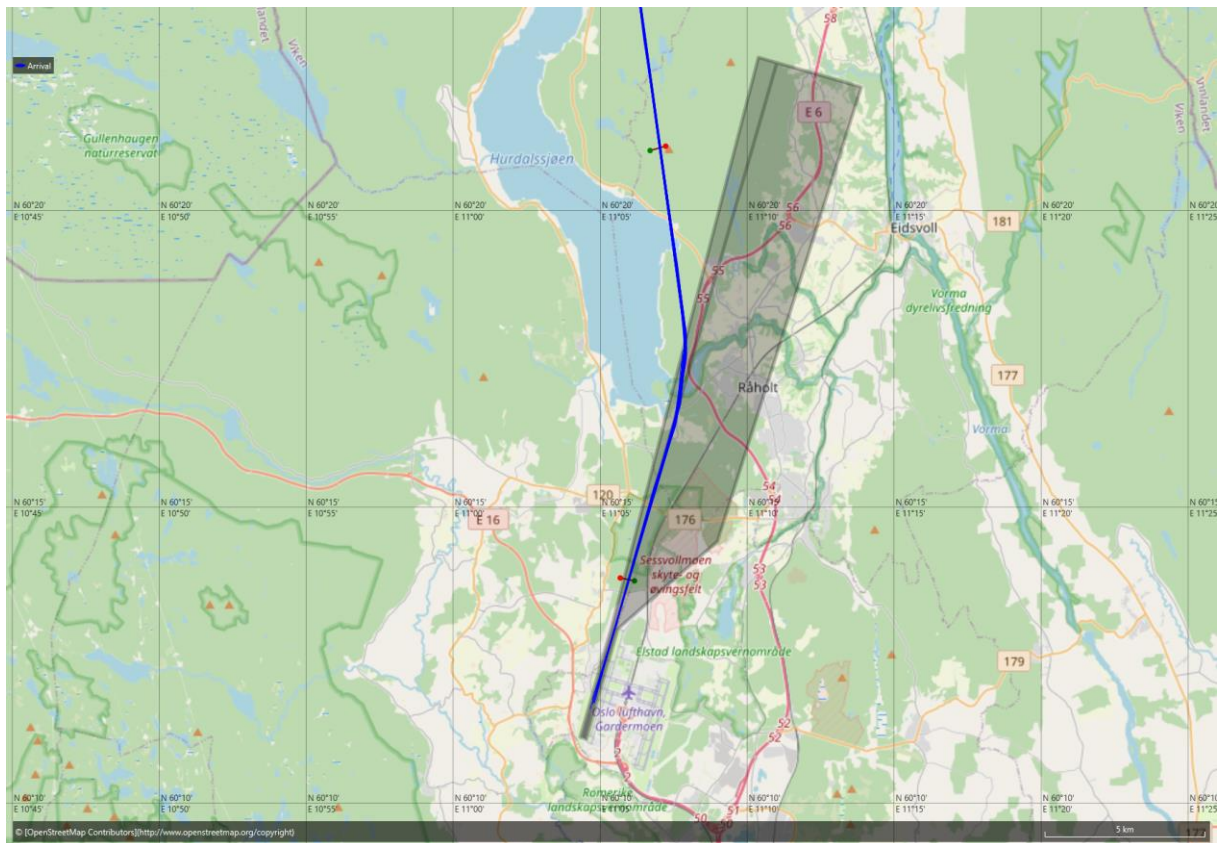
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i mai totalt 1072 kurvede landinger.



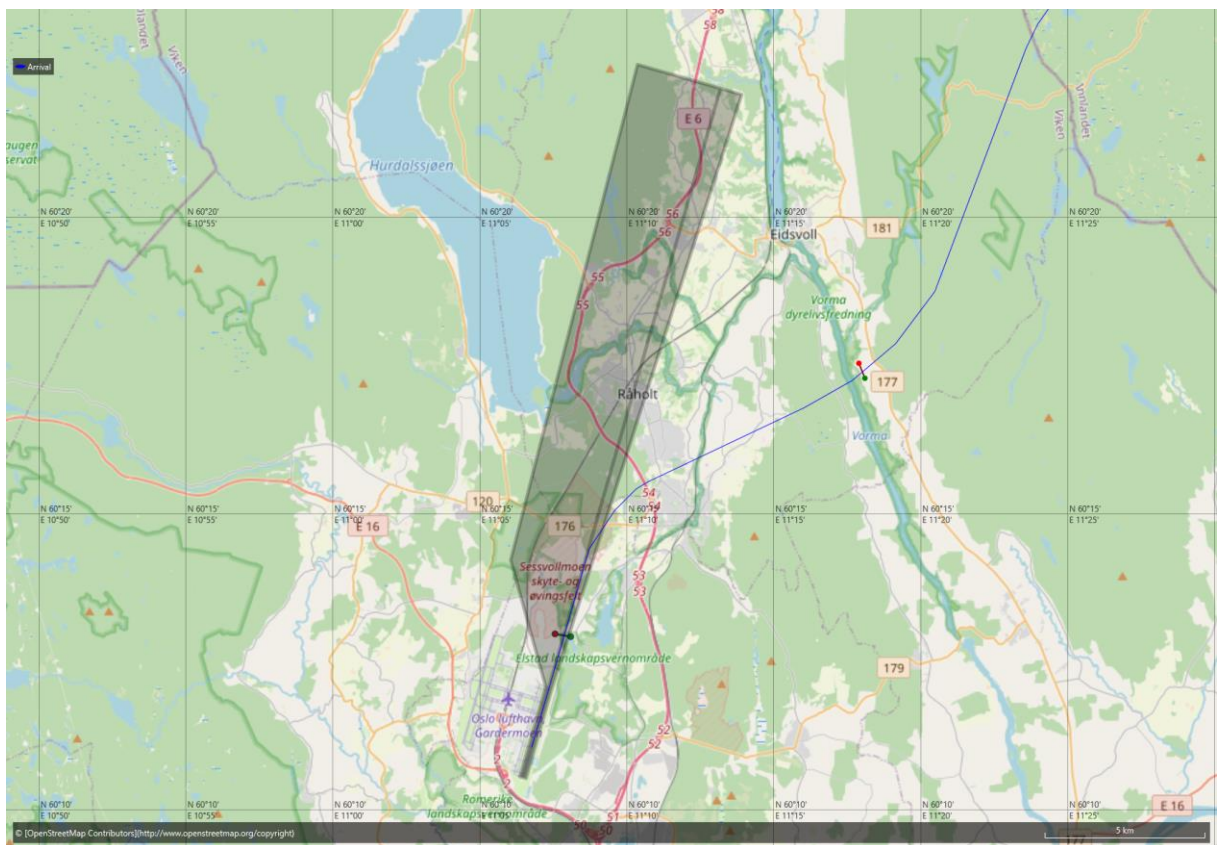
Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 253 flygninger



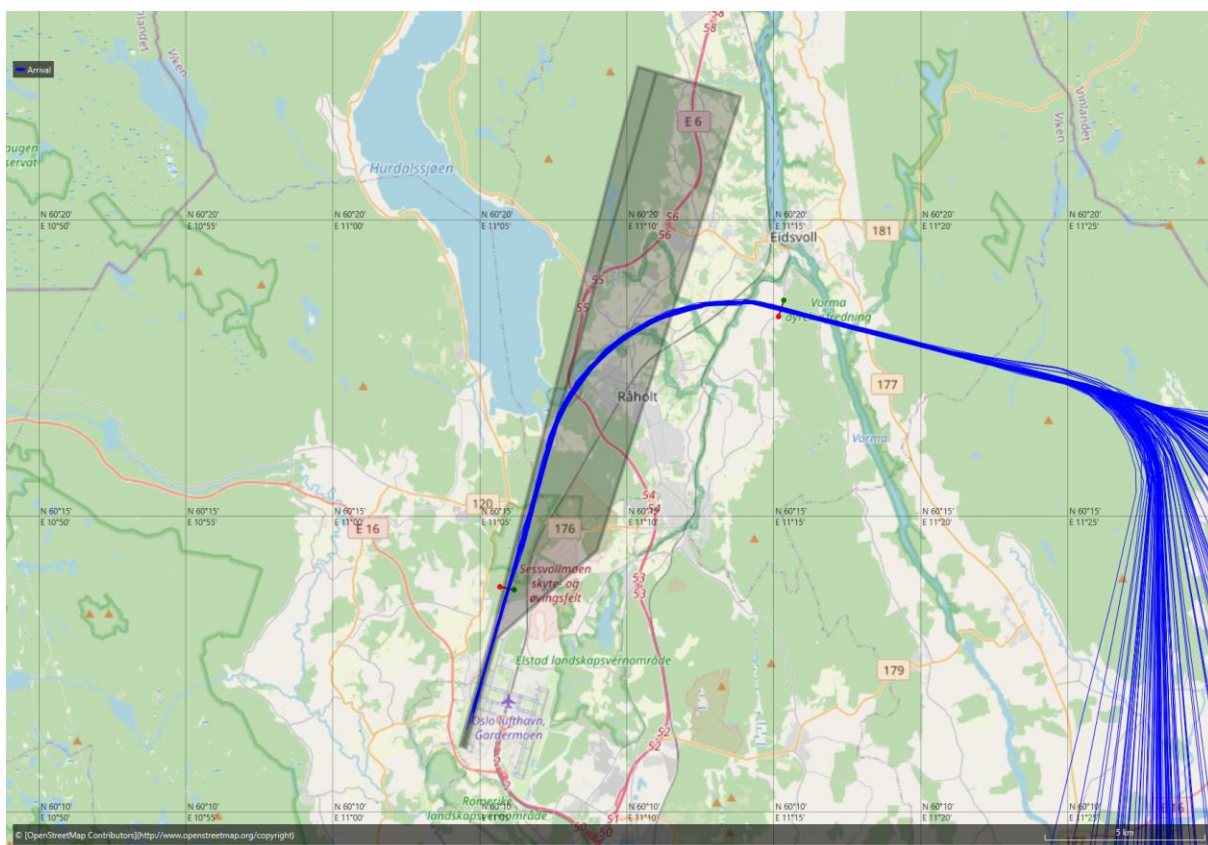
Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 108 flygninger



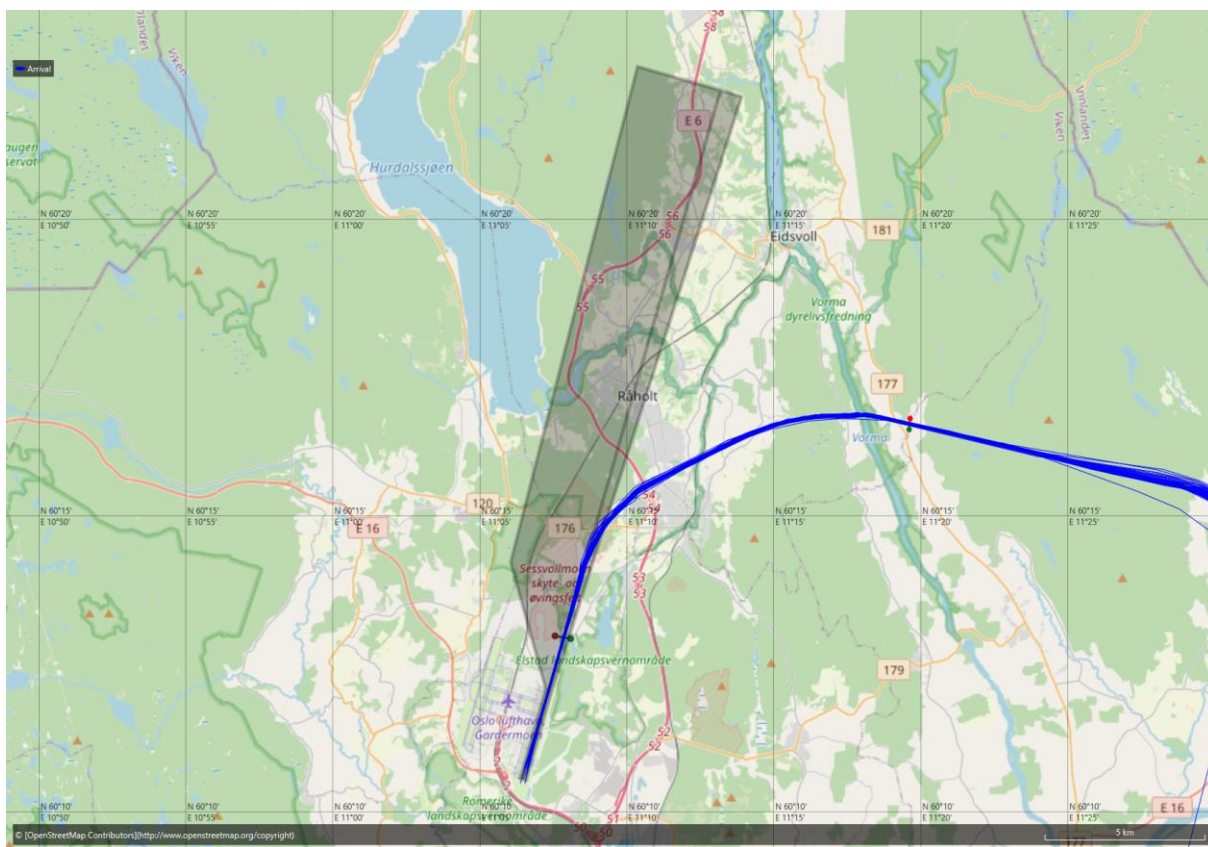
Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 46 flygninger



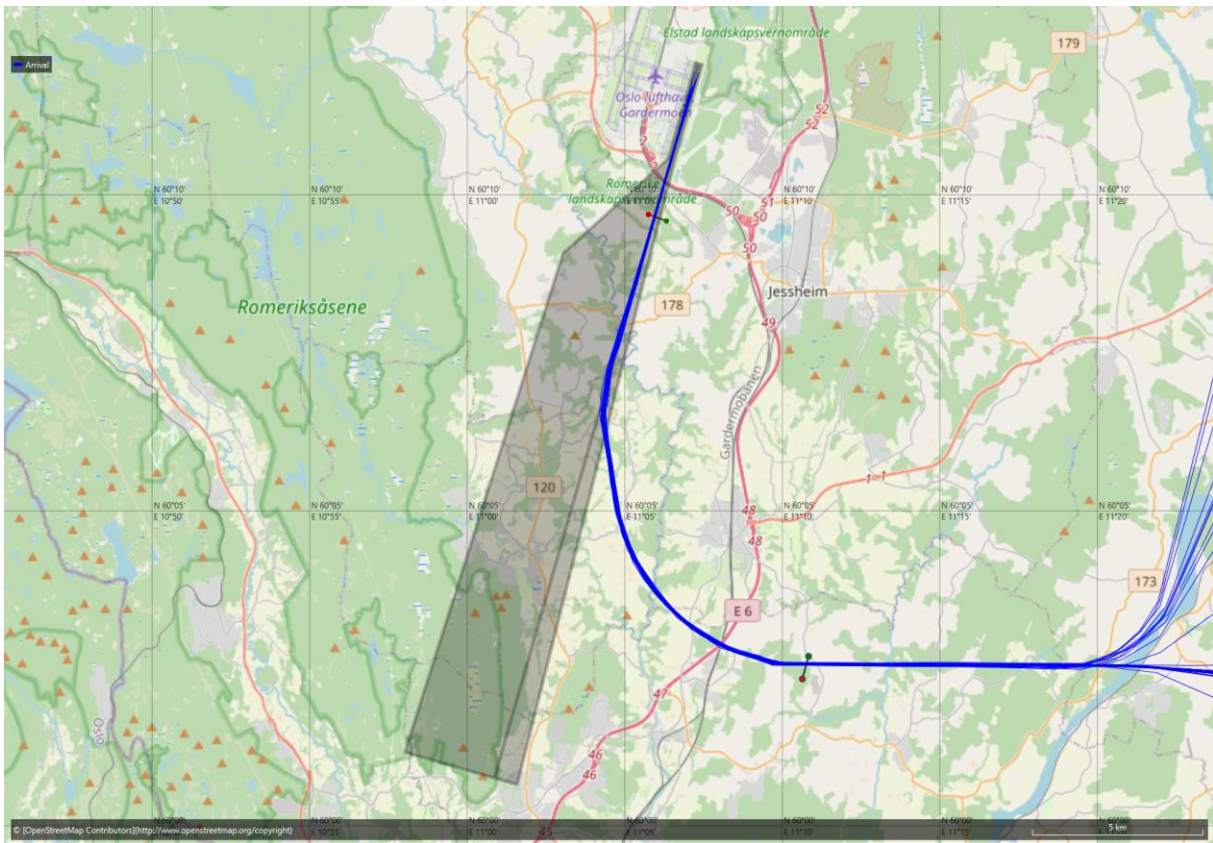
Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 1 flygninger



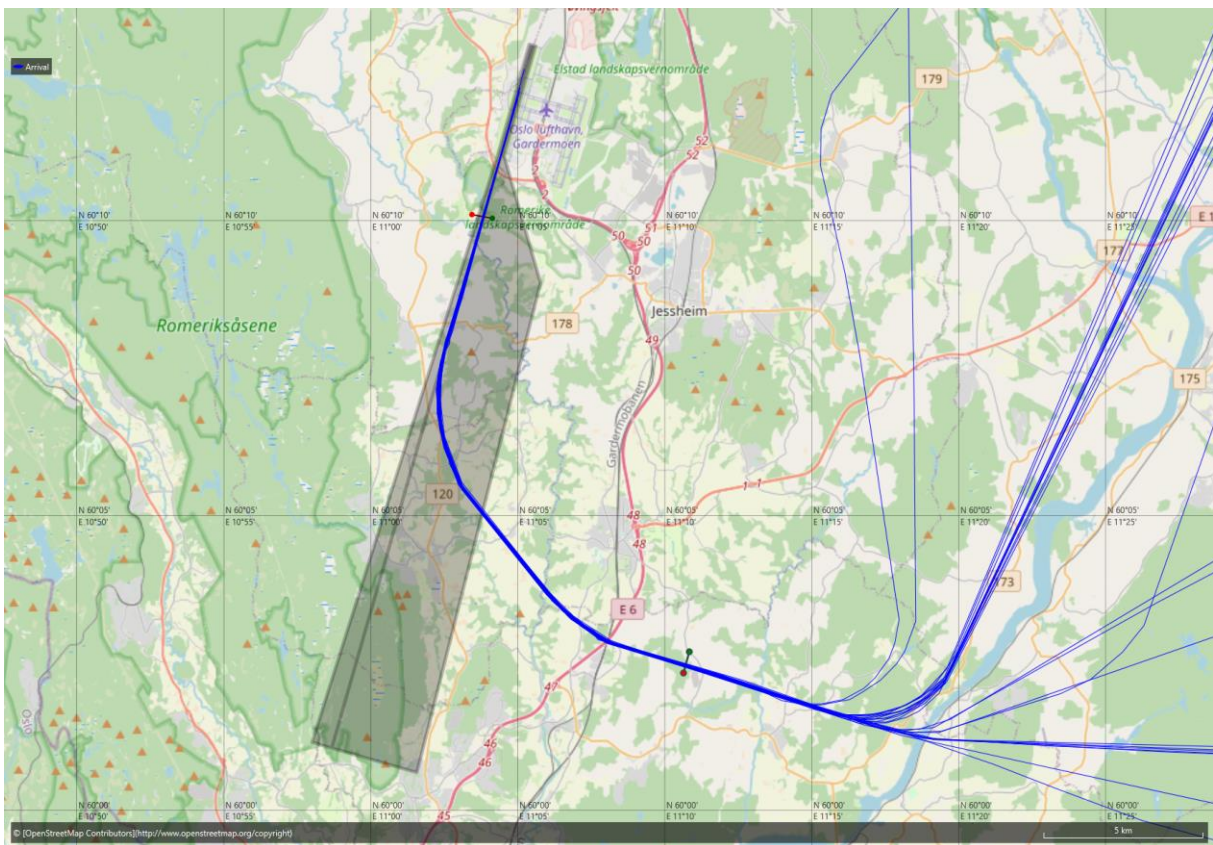
Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 175 flygninger



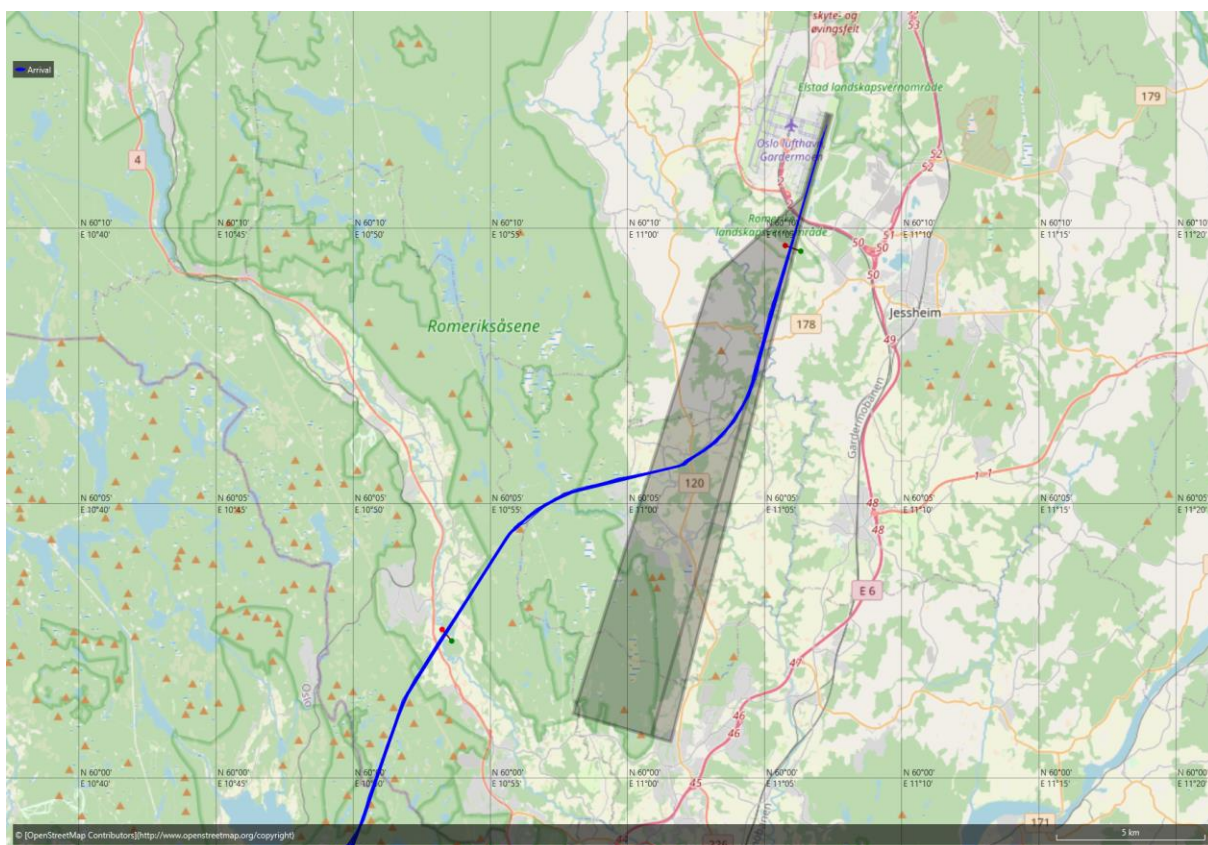
Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 146 flygninger



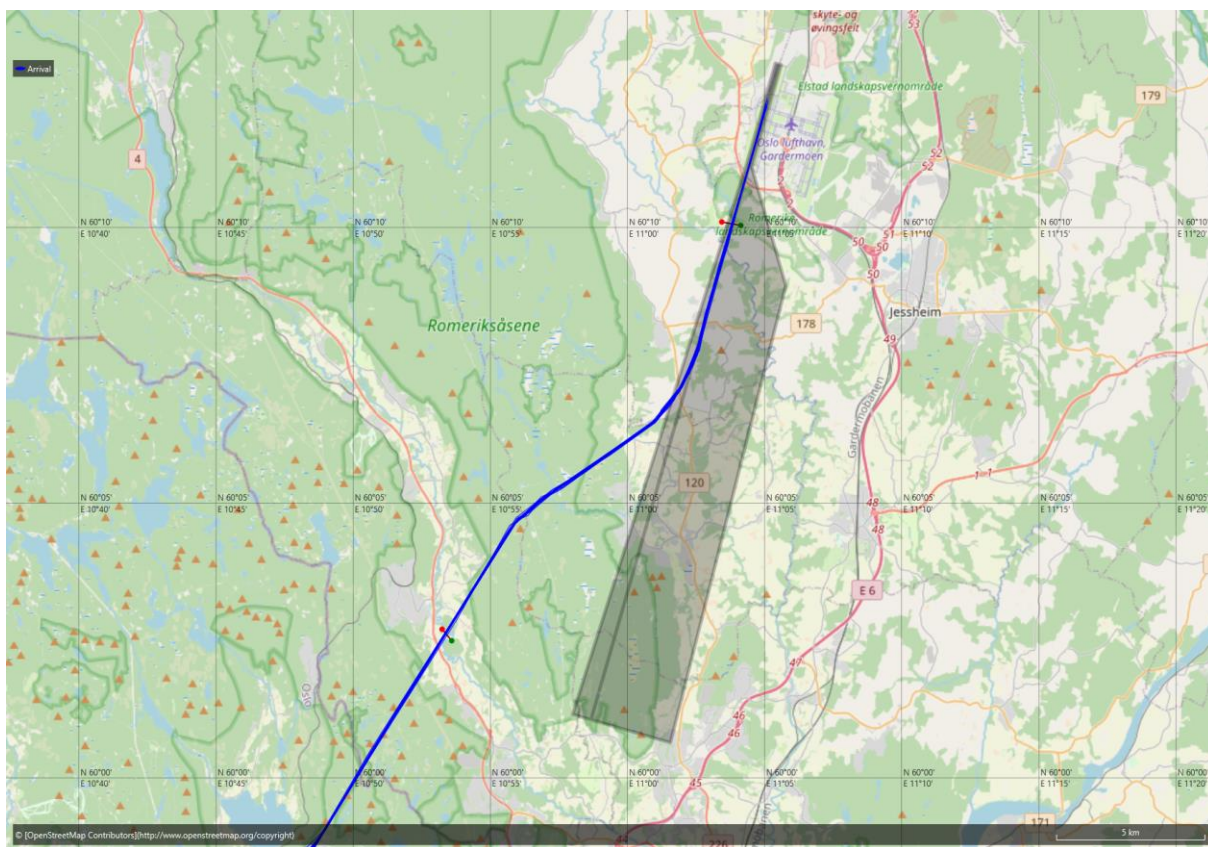
Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 45 flygninger



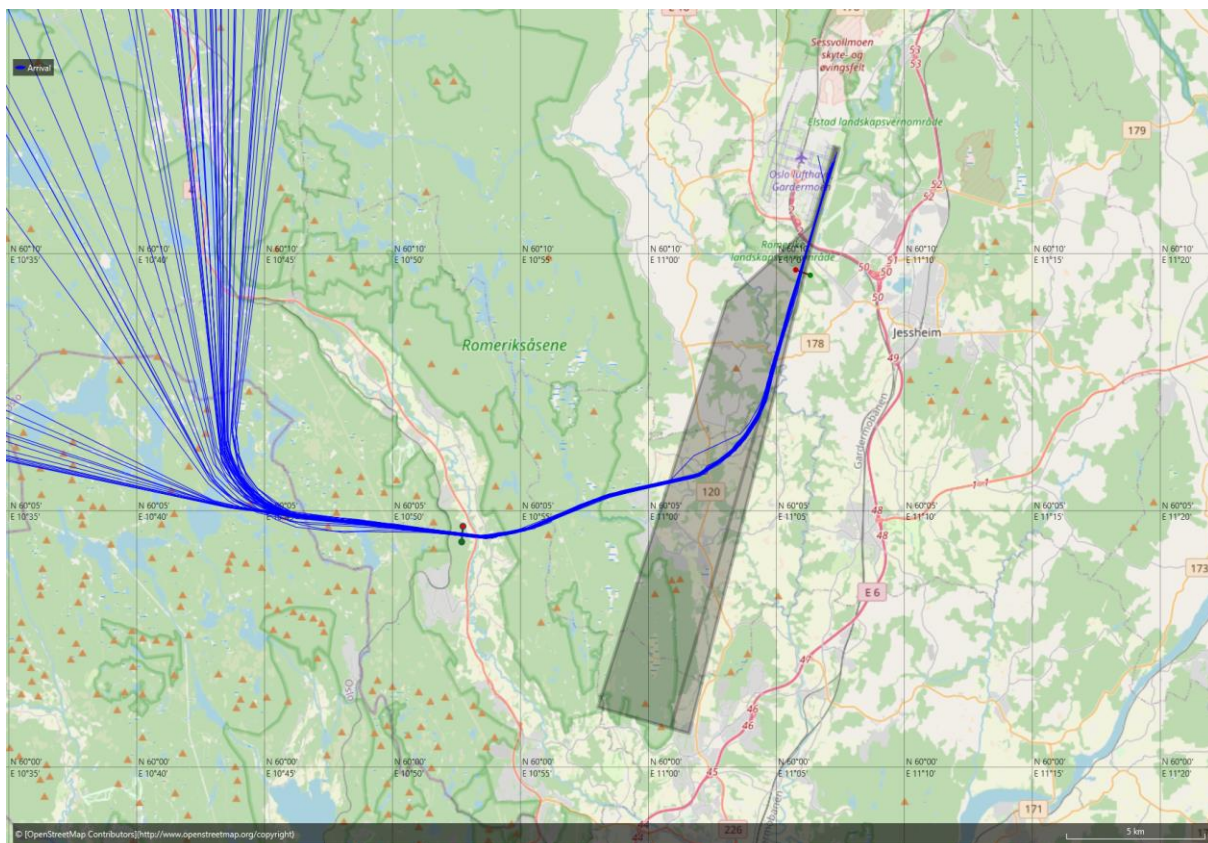
Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 25 flygninger



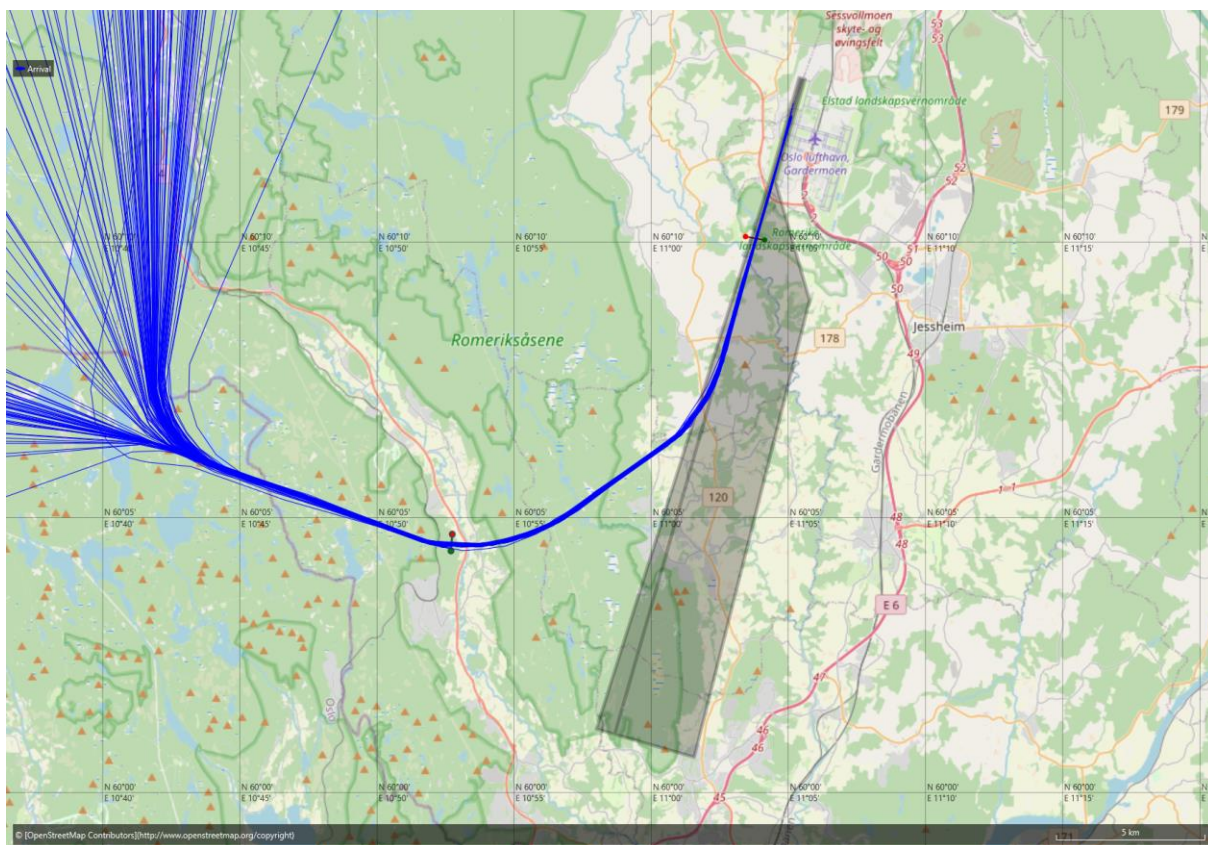
Figur 20. Kurvede landinger SIFOZ – 20 flygninger



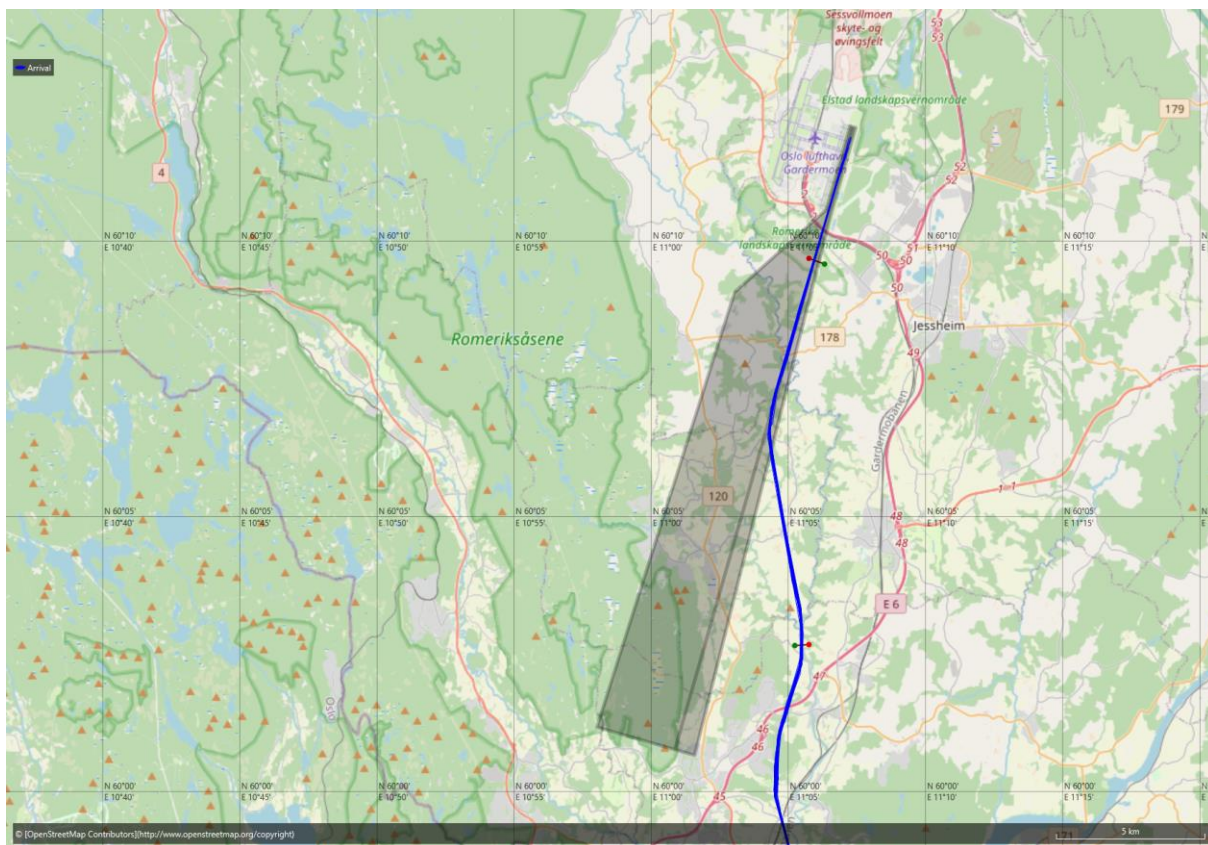
Figur 21. Kurvede landinger ERULO – 20 flygninger



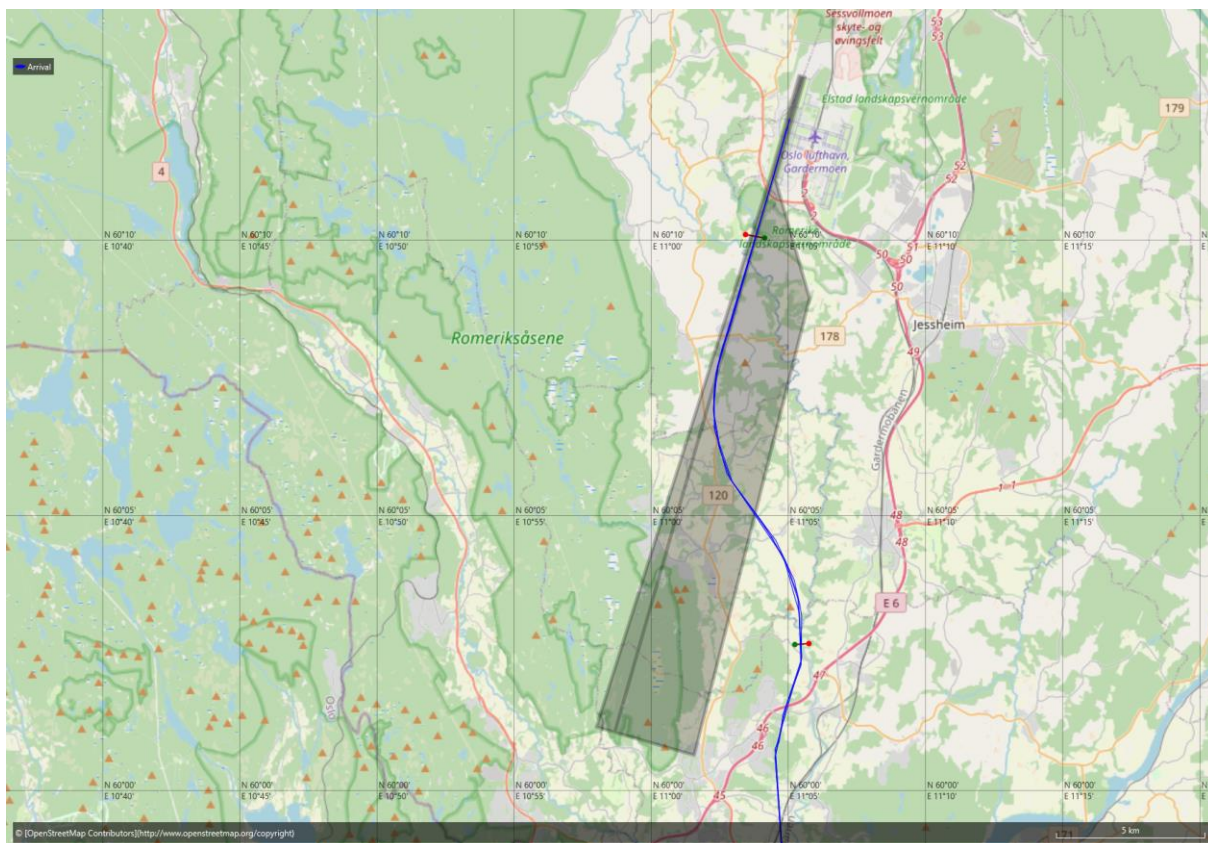
Figur 22. Kurvede landinger RUWOL – 57 flygninger



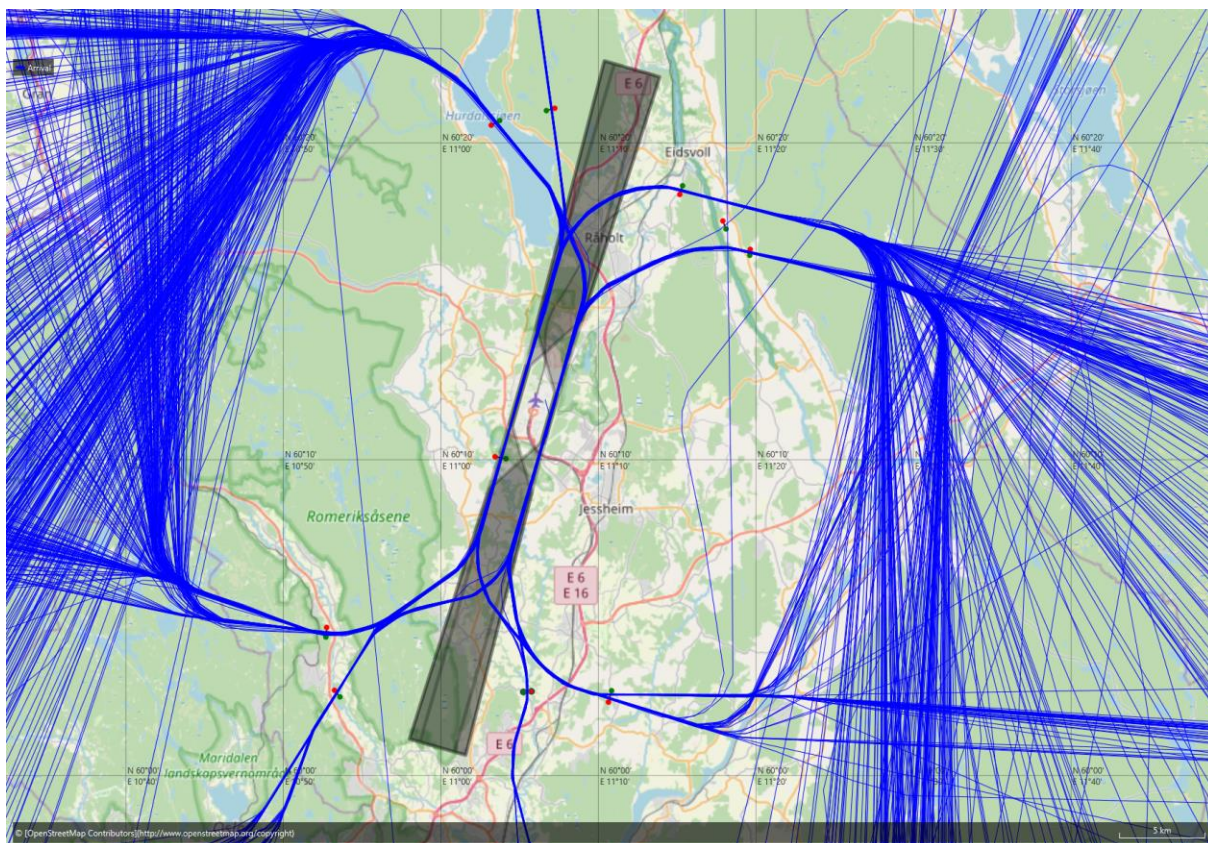
Figur 23. Kurvede landinger ELVUN – 148 flygninger



Figur 24. Kurvede landinger TAVRE – 23 flygninger



Figur 25. Kurvede landinger MONCI – 4 flygninger



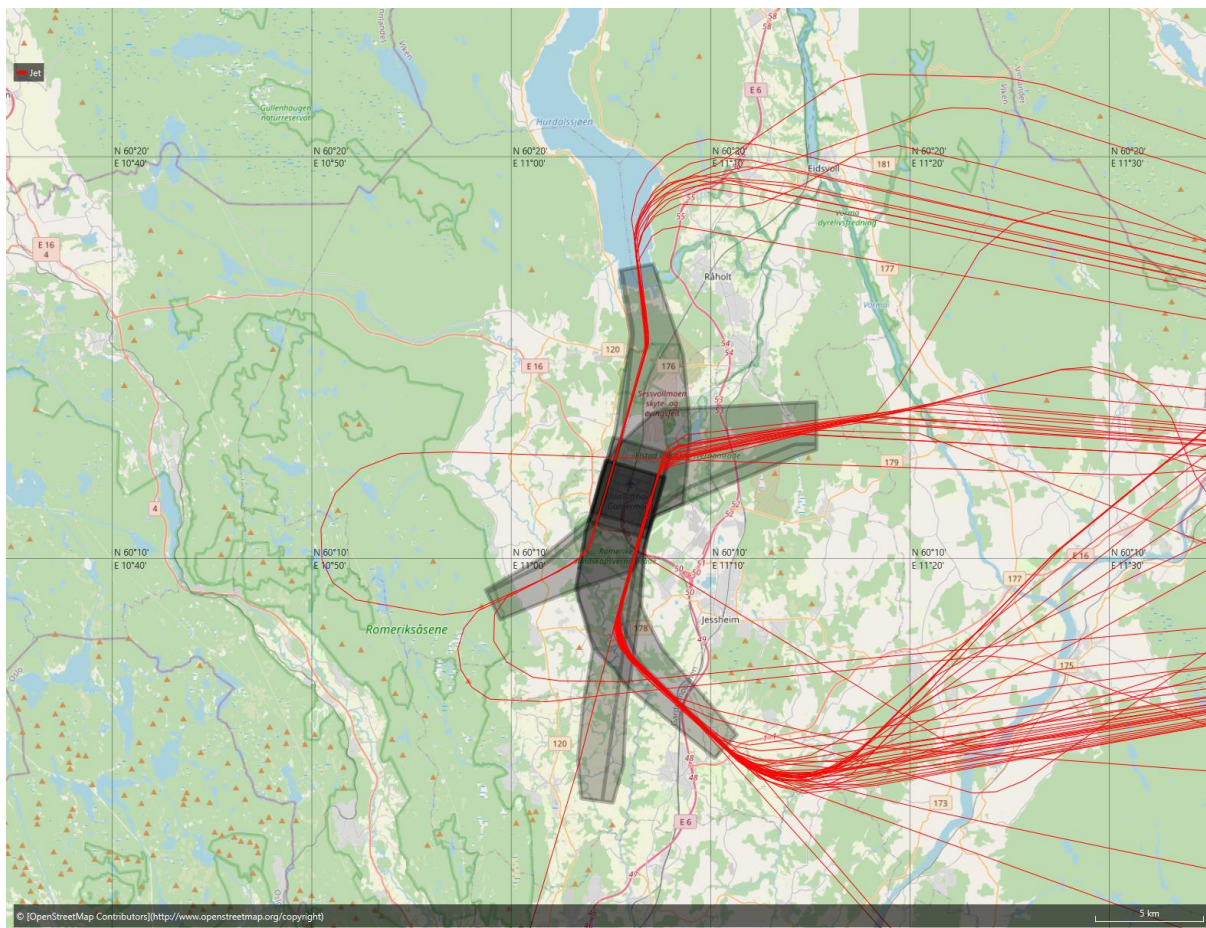
Figur 26. Kurvede landinger totalt – 1072 flygninger

9.3.5 Avganger, traséutskrifter

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

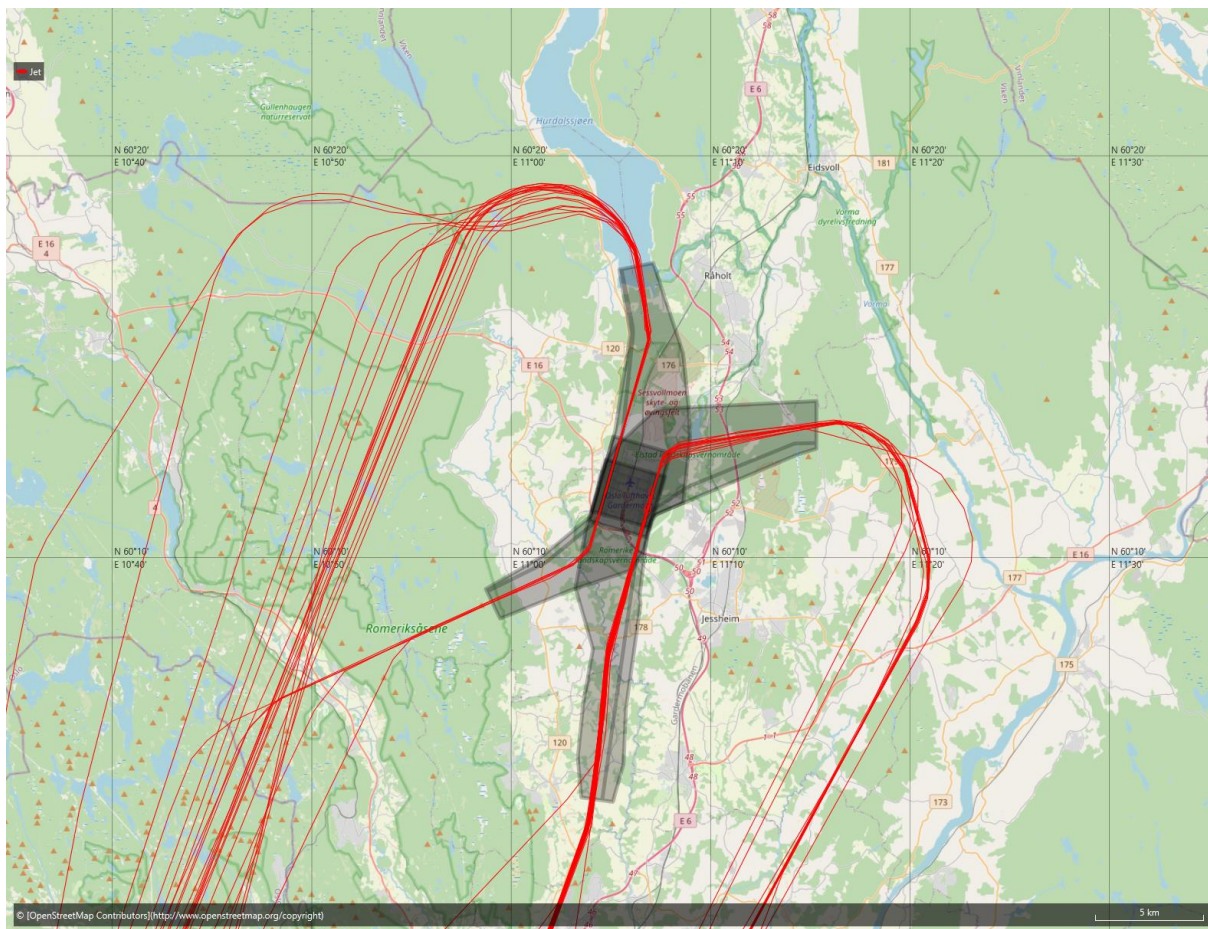
Jetfly (røde traséer) og propellfly (grønne traséer) er underlagt forskjellige regler, se ovenfor.

Air Baltic



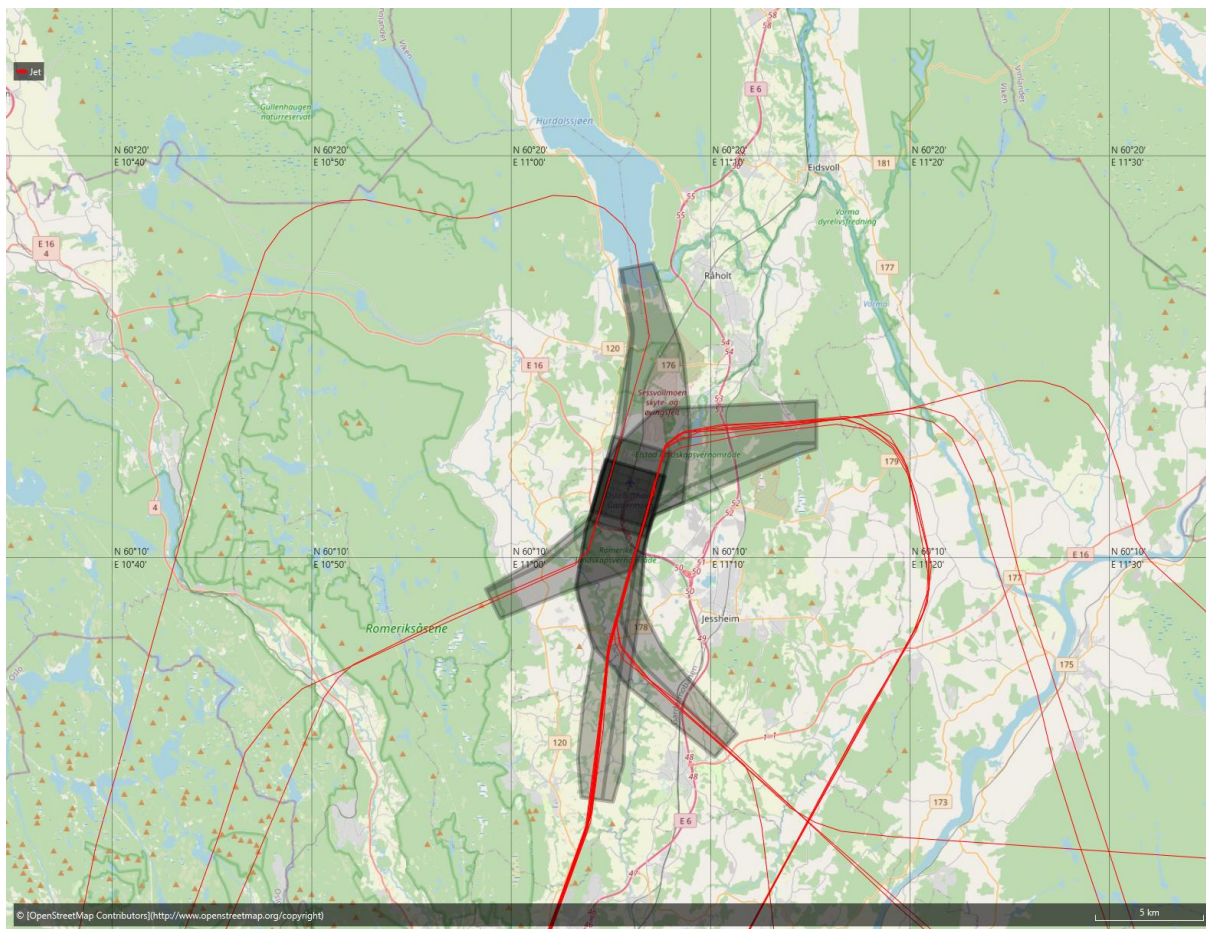
Figur 27. Avganger, Air Baltic - 71 flygninger
A319 (29), BCS3 (40), CRJ9 (2)

Air France



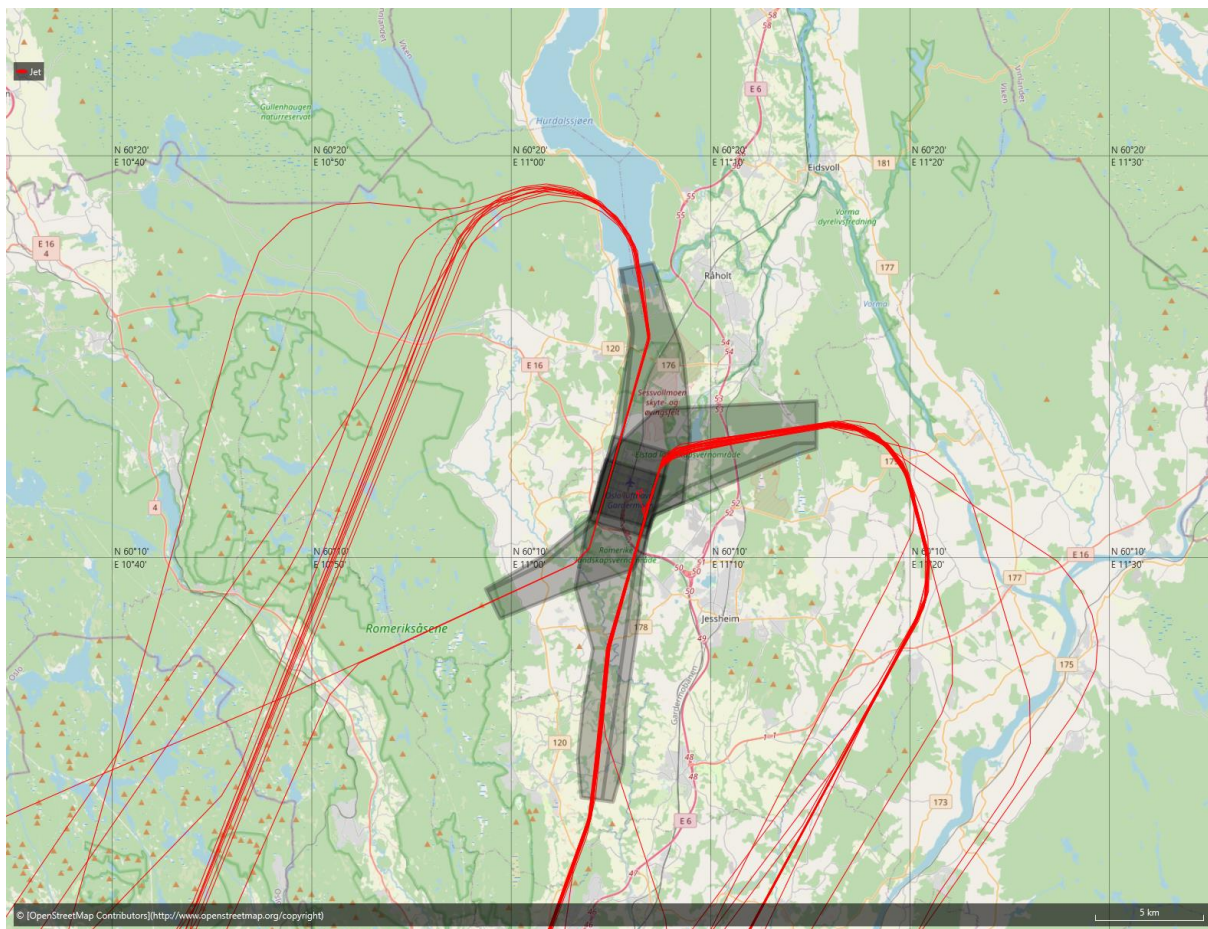
Figur 28. Avganger, Air France - 93 flygninger
A319 (58), A320 (31), A321 (3), A318 (1)

Austrian



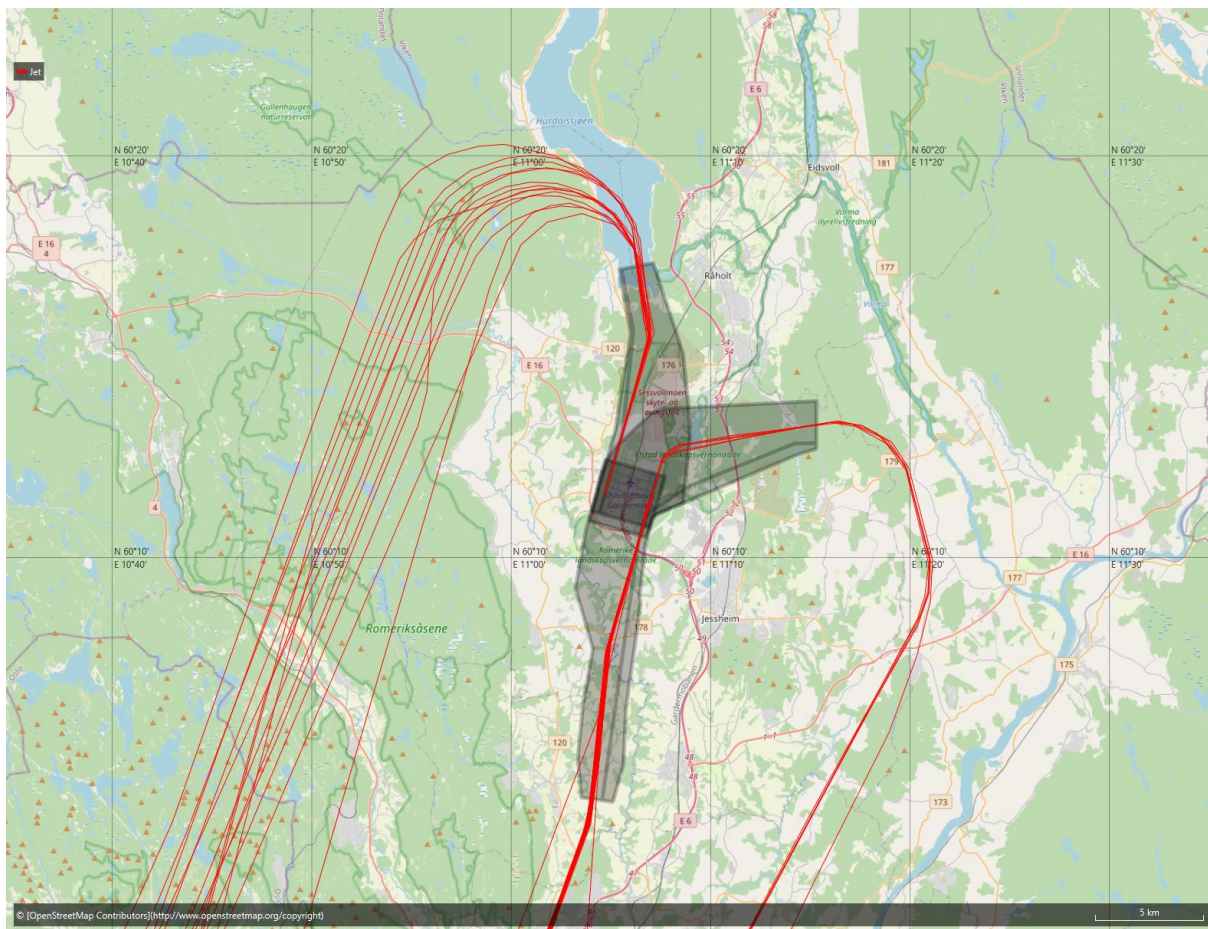
Figur 29. Avganger, Austrian – 32 flygninger
E195 (25), A320 (7)

British Airways



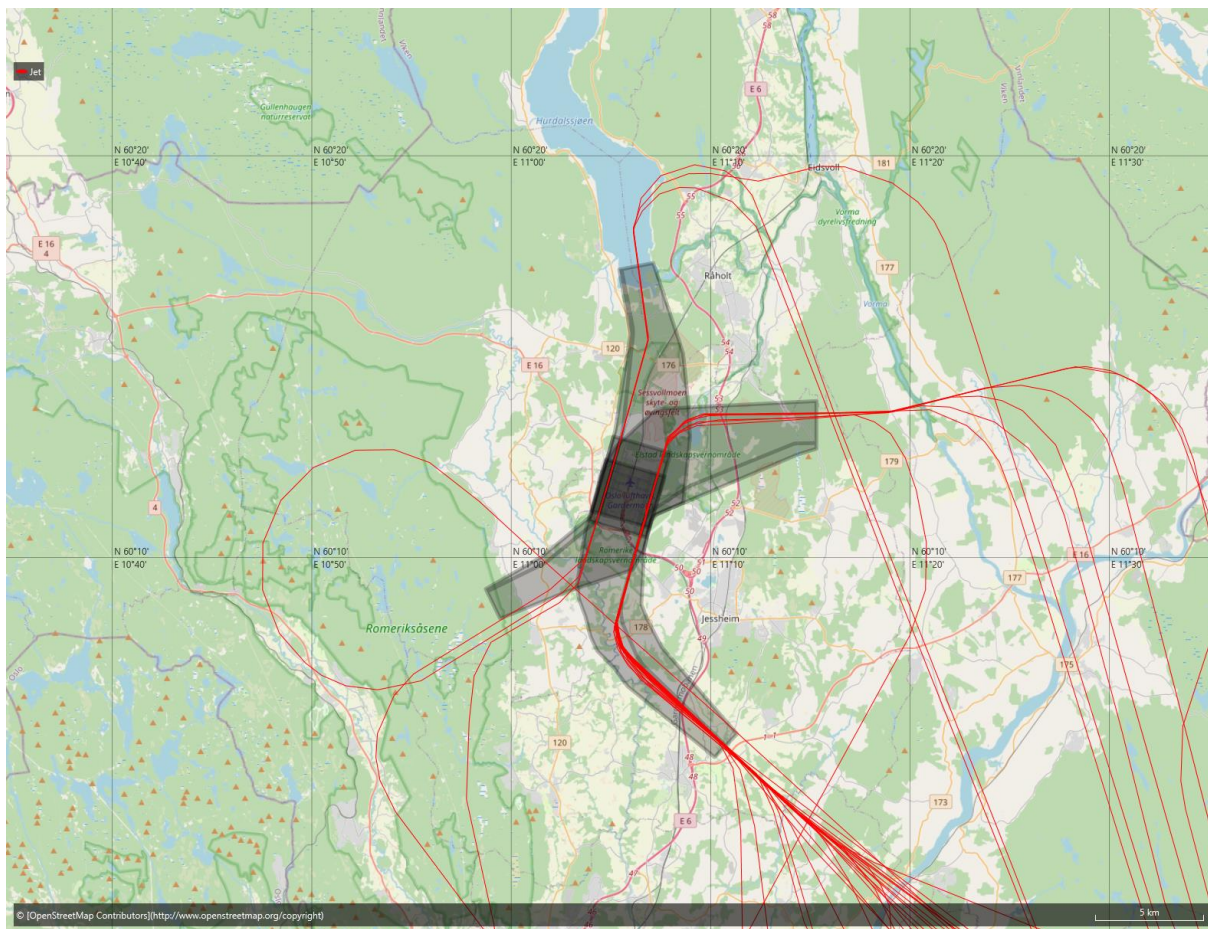
Figur 30. Avganger, British Airways – 85 flygninger
A320 (63), A319 (19), A20N (2) , A21N (1)

Brussels Airlines



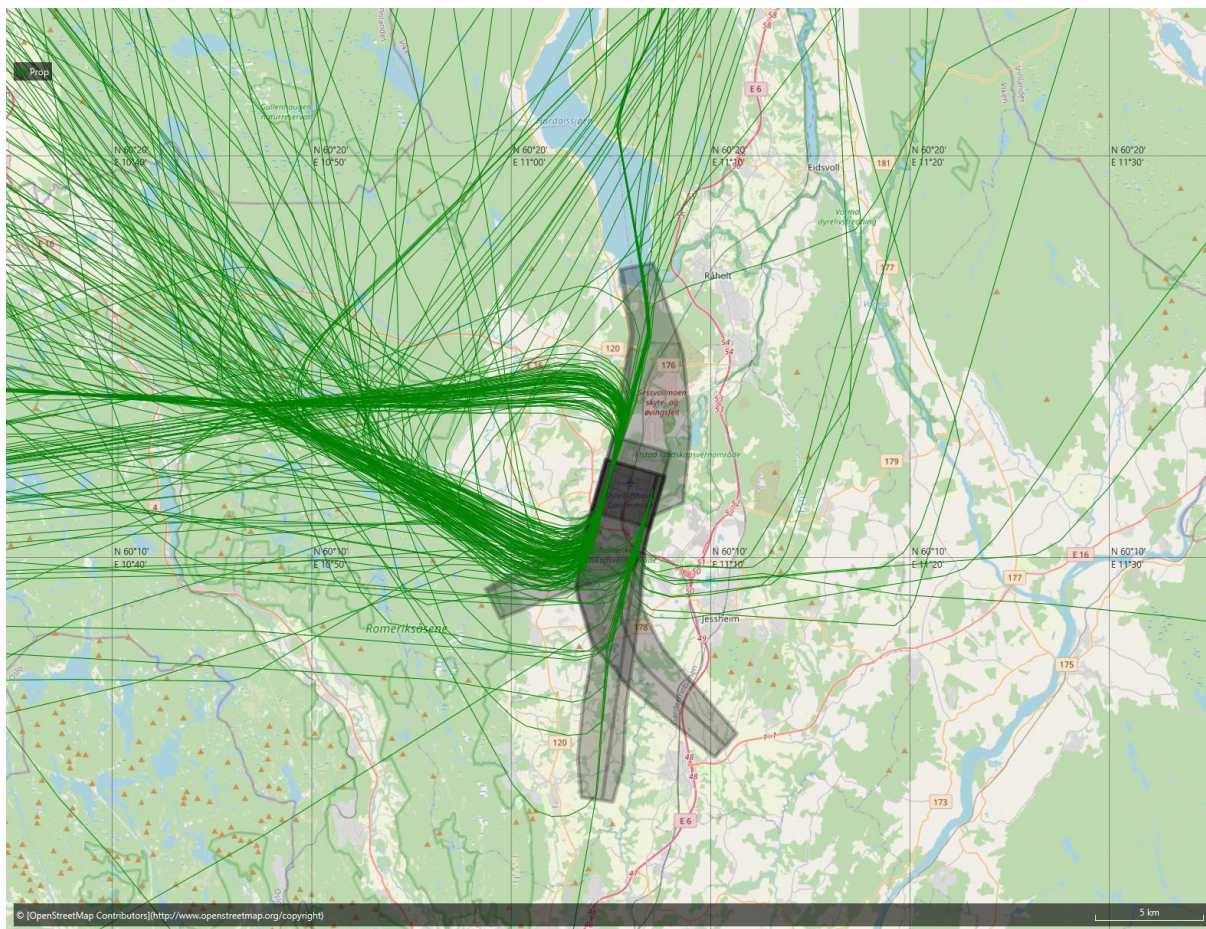
Figur 31. Avganger, Brussels Airlines – 85 flygninger
A319 (44), A320 (5)

Emirates



Figur 32. Avganger, Emirates – 33 flygninger
B777-200LR (5), B777-300ER (31)

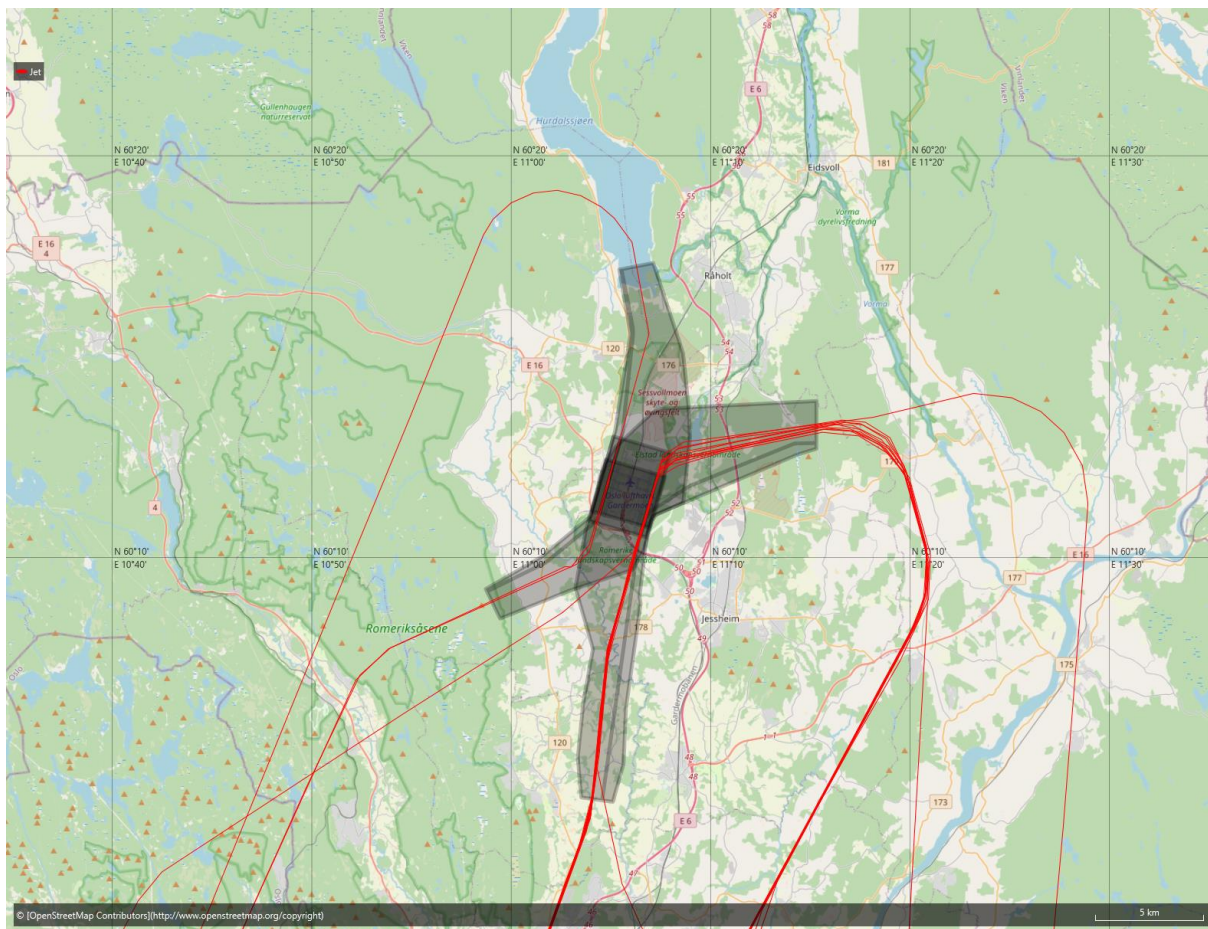
Danish Air Transport



Figur 33. Avganger, Danish Air Transp. - 234 flygninger
ATR 42-500 (114), ATR 42-300 (116), AT73 (4)

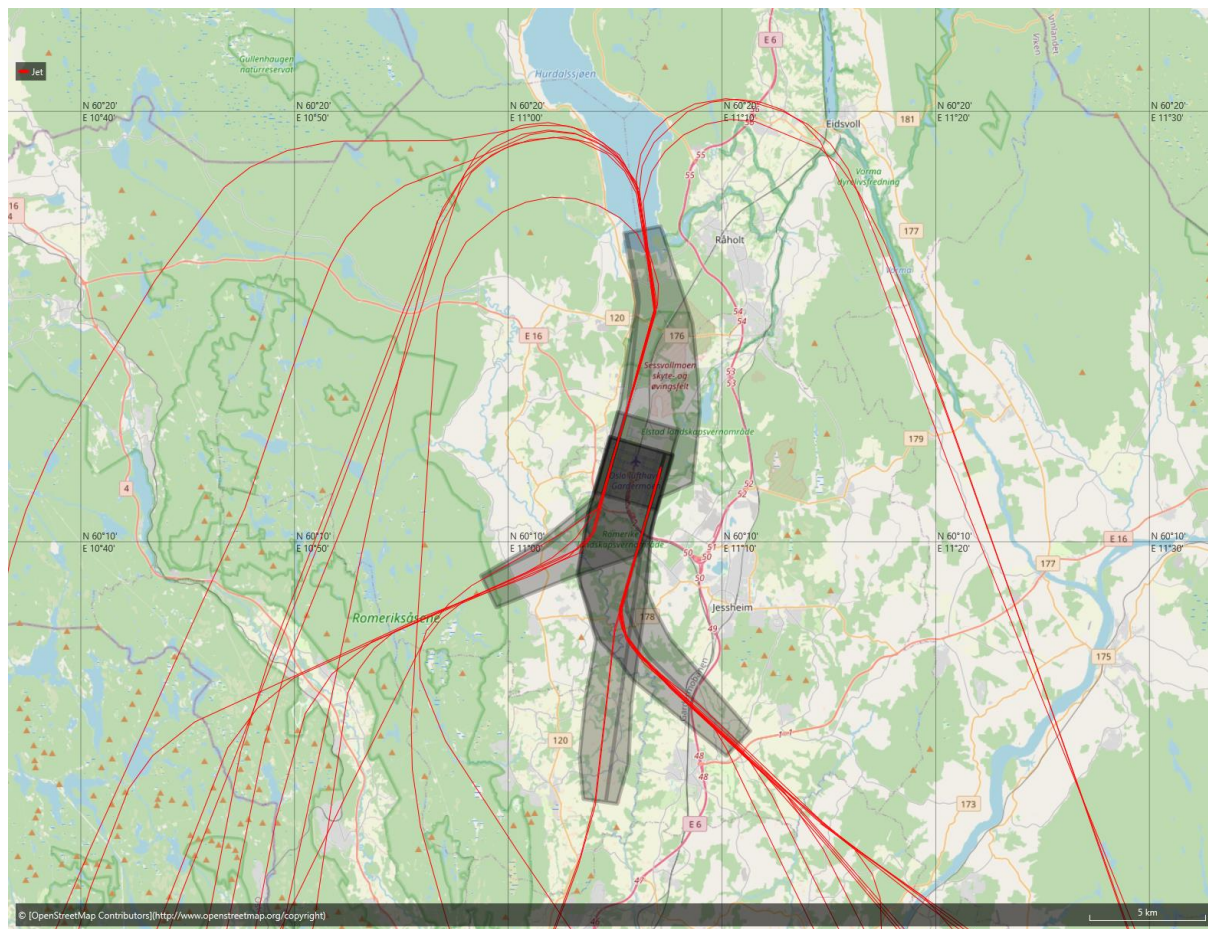
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Eurowings



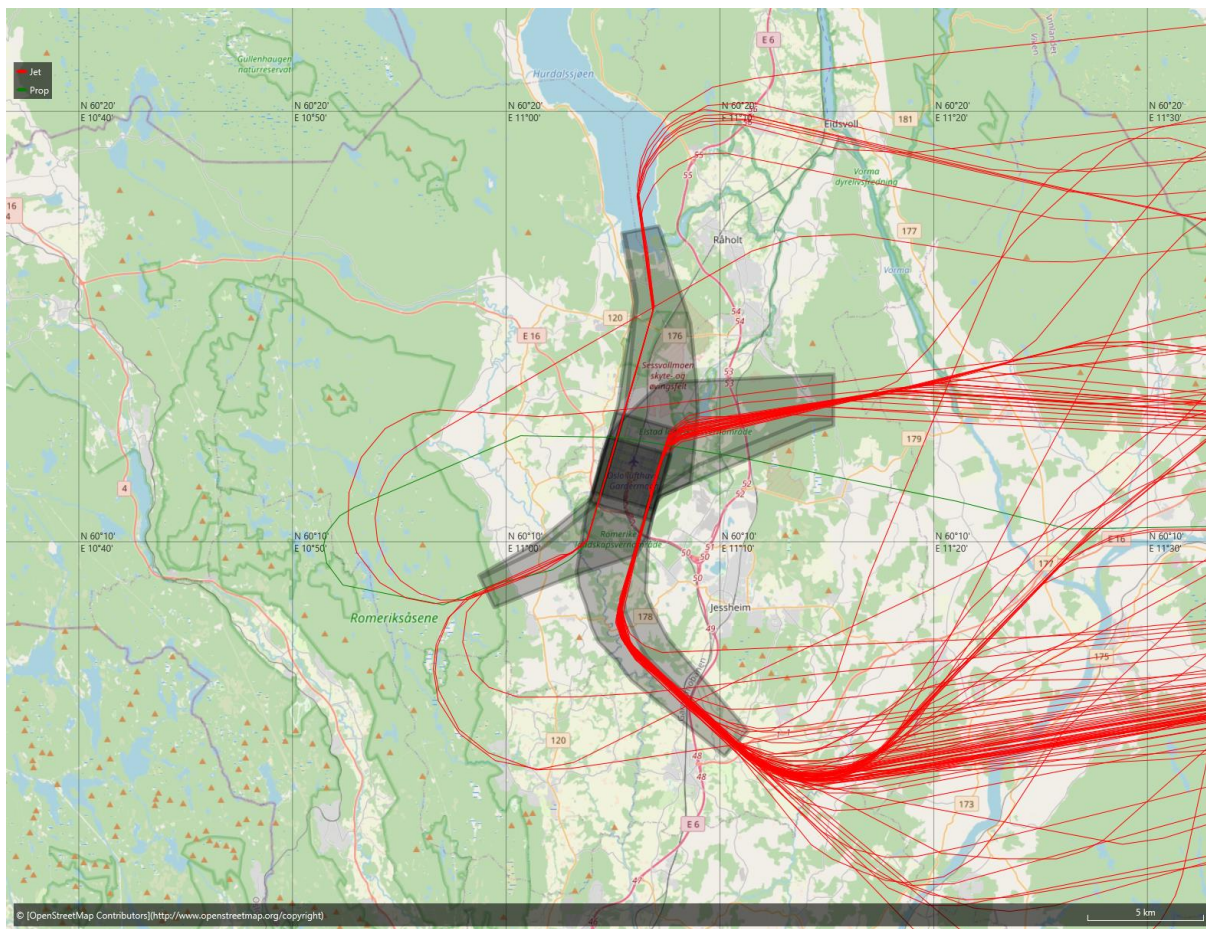
Figur 34. Avganger, Eurowings – 32 flygninger
A319 (17), A320 (5), BCS3 (10)

European Air Transport, EAT



Figur 35. Avganger, European Air Transport, EAT - 29 flygninger
A306 (23), B752 (6)

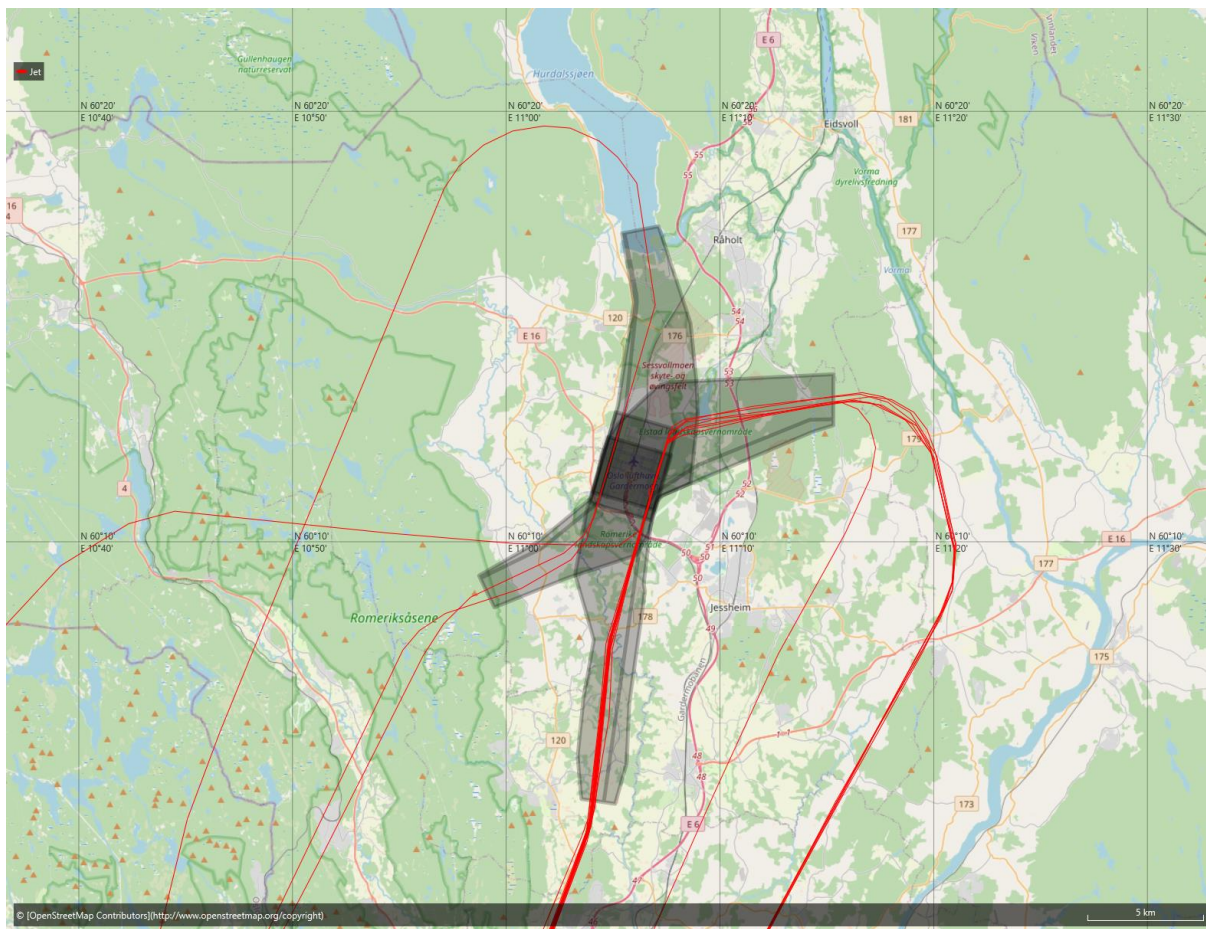
Finnair



Figur 36. Avganger, Finnair – 121 flygninger
A319 (15), A320 (20), A321 (14), EMB-E190 (71), AT75 (1)

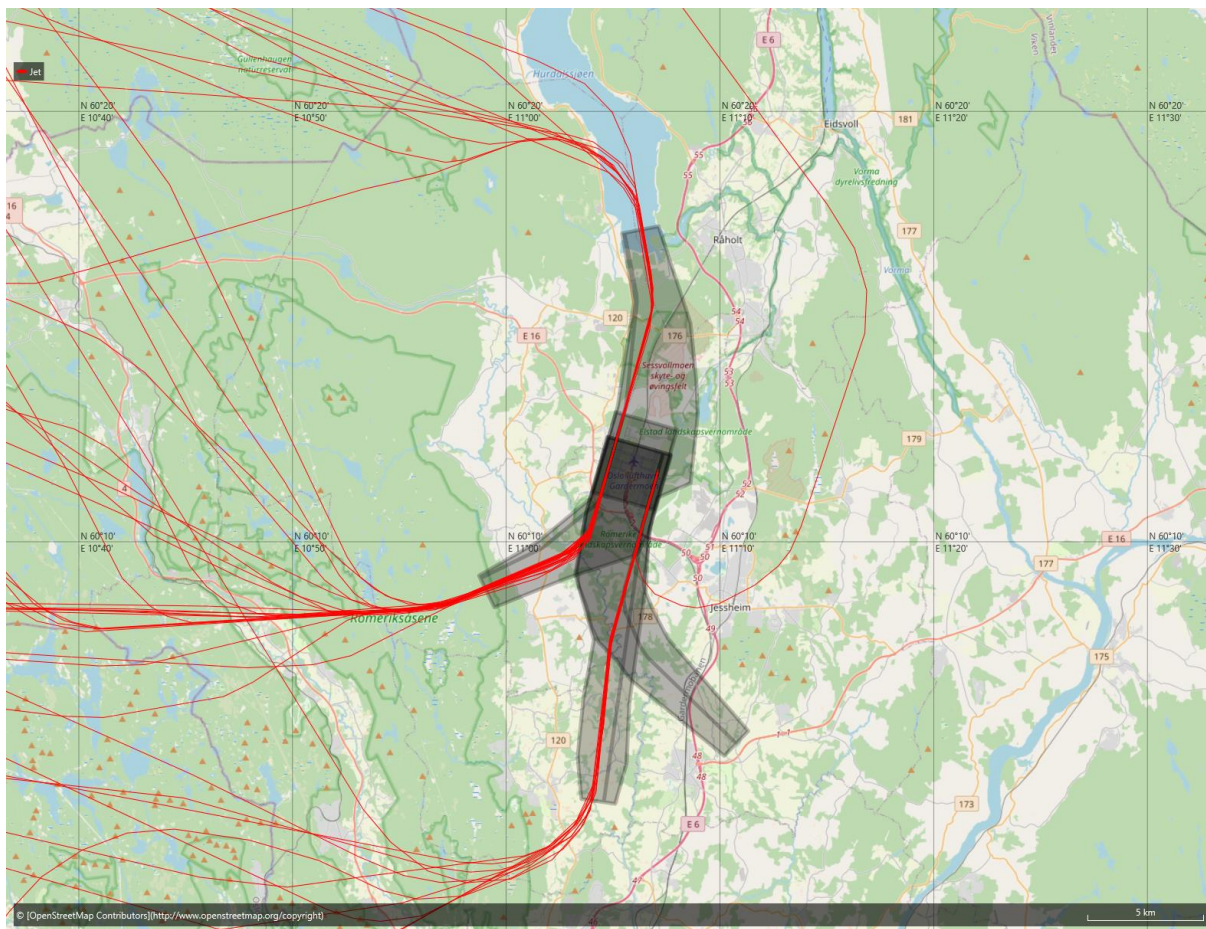
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Iberia



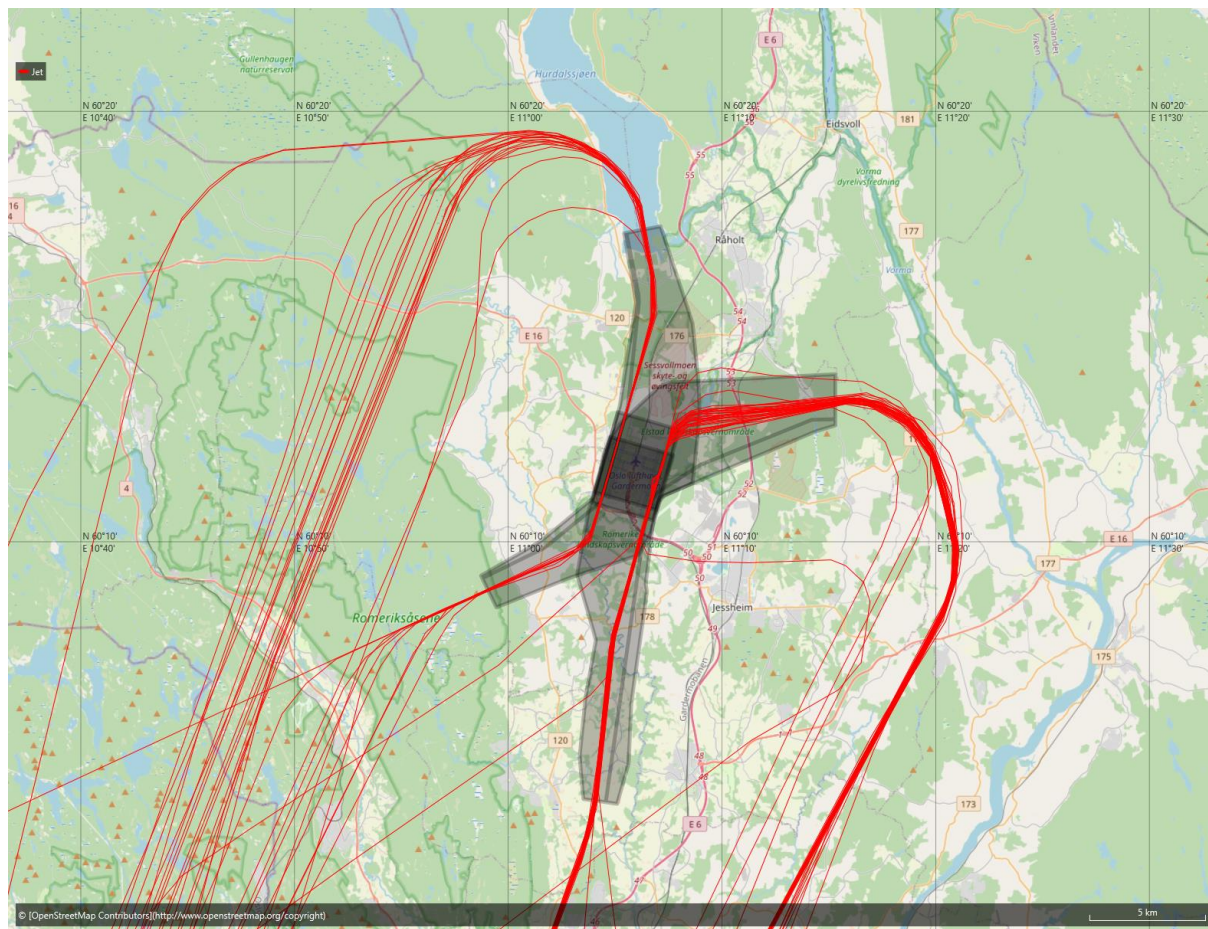
Figur 37. Avgang, Iberia – 31 flygninger
A320neo (12), A319 (1), A320 (17), A321 (1)

Icelandair



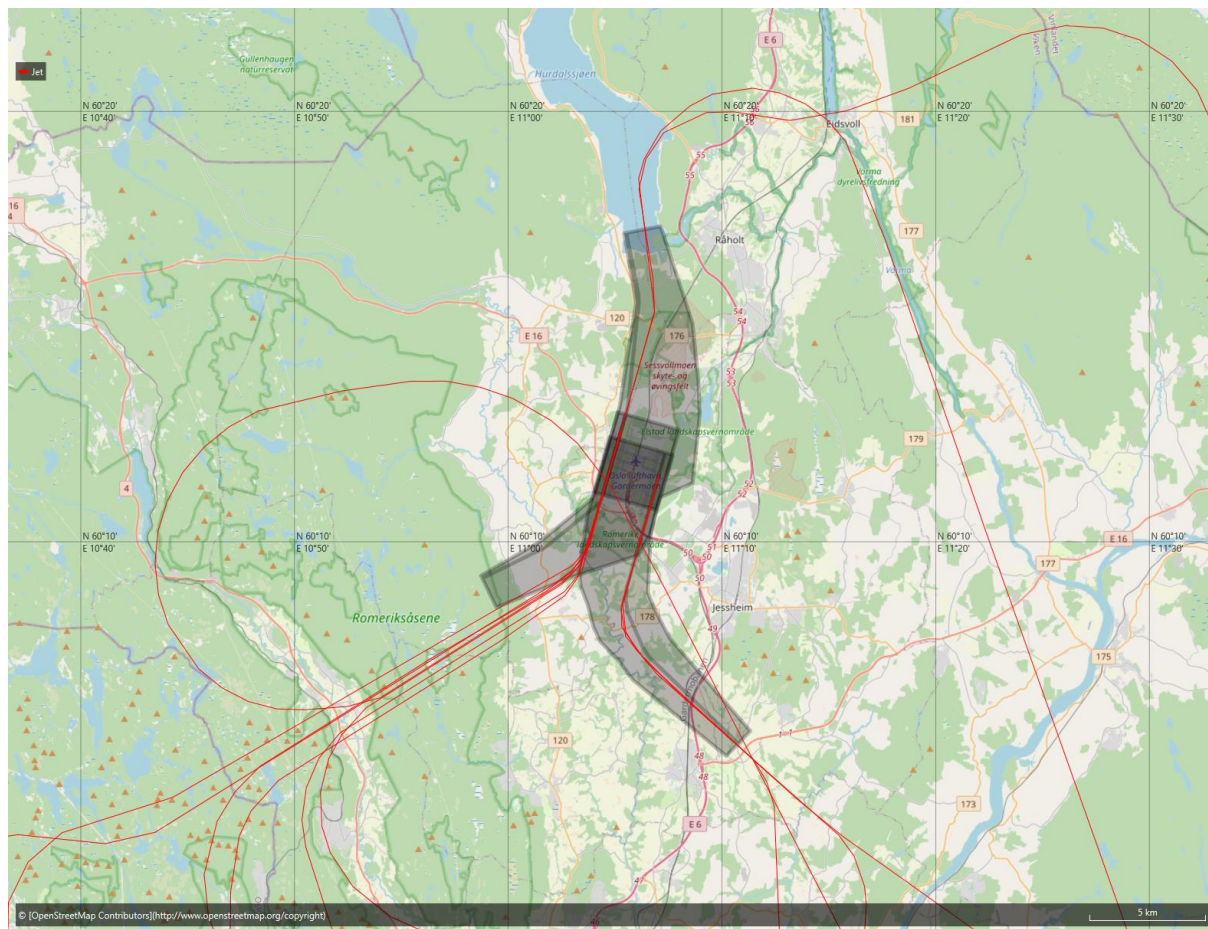
Figur 38. Avganger, Icelandair – 44 flygninger
B757-200 (13), B763 (1), B38M (11), B39M (19)

KLM



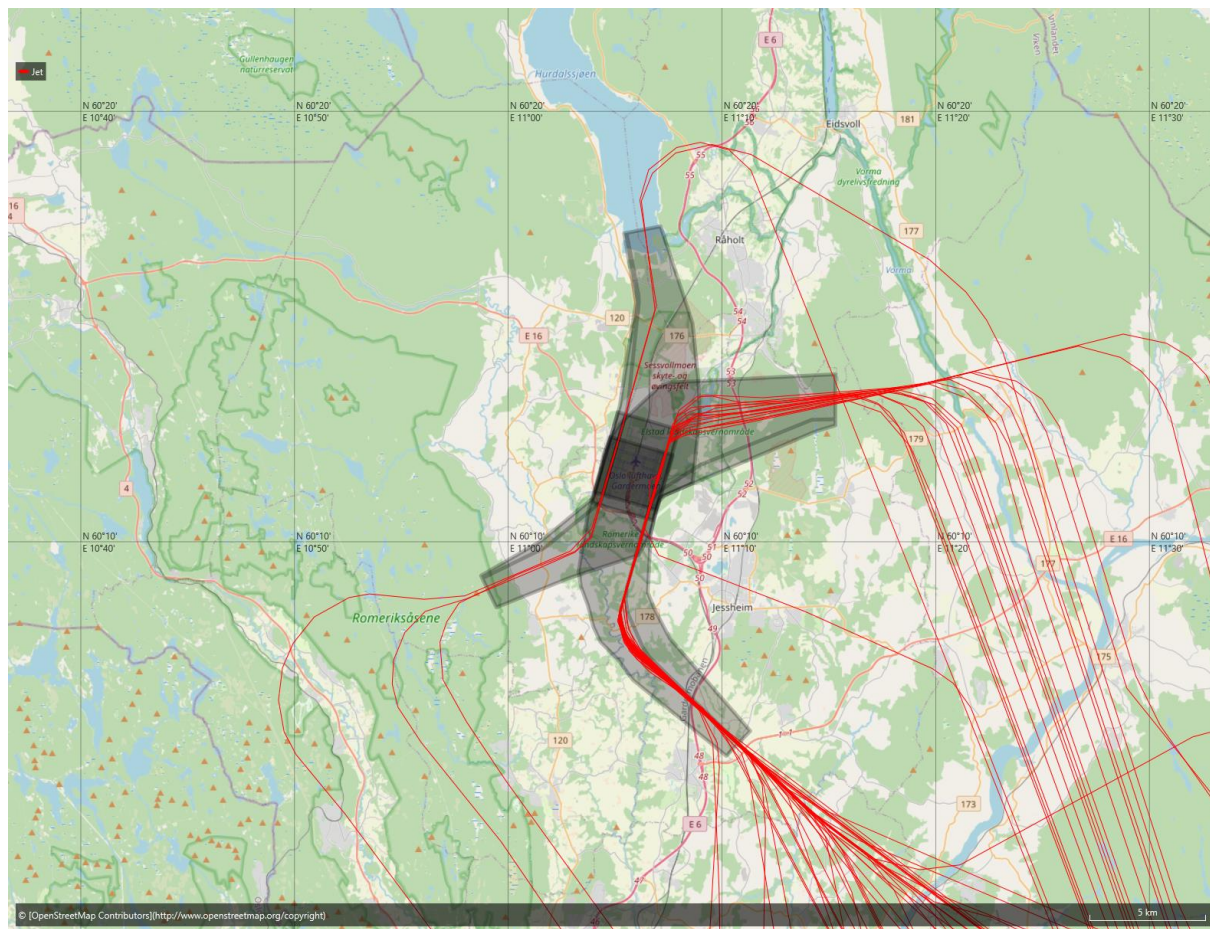
Figur 39. Avganger, KLM – 166 flygninger
B737-700 (24), B737-800 (52), EMB-E75L (3), EMB-E190 (49), EMB-E295 (26), B737-900 (12)

Korean Air



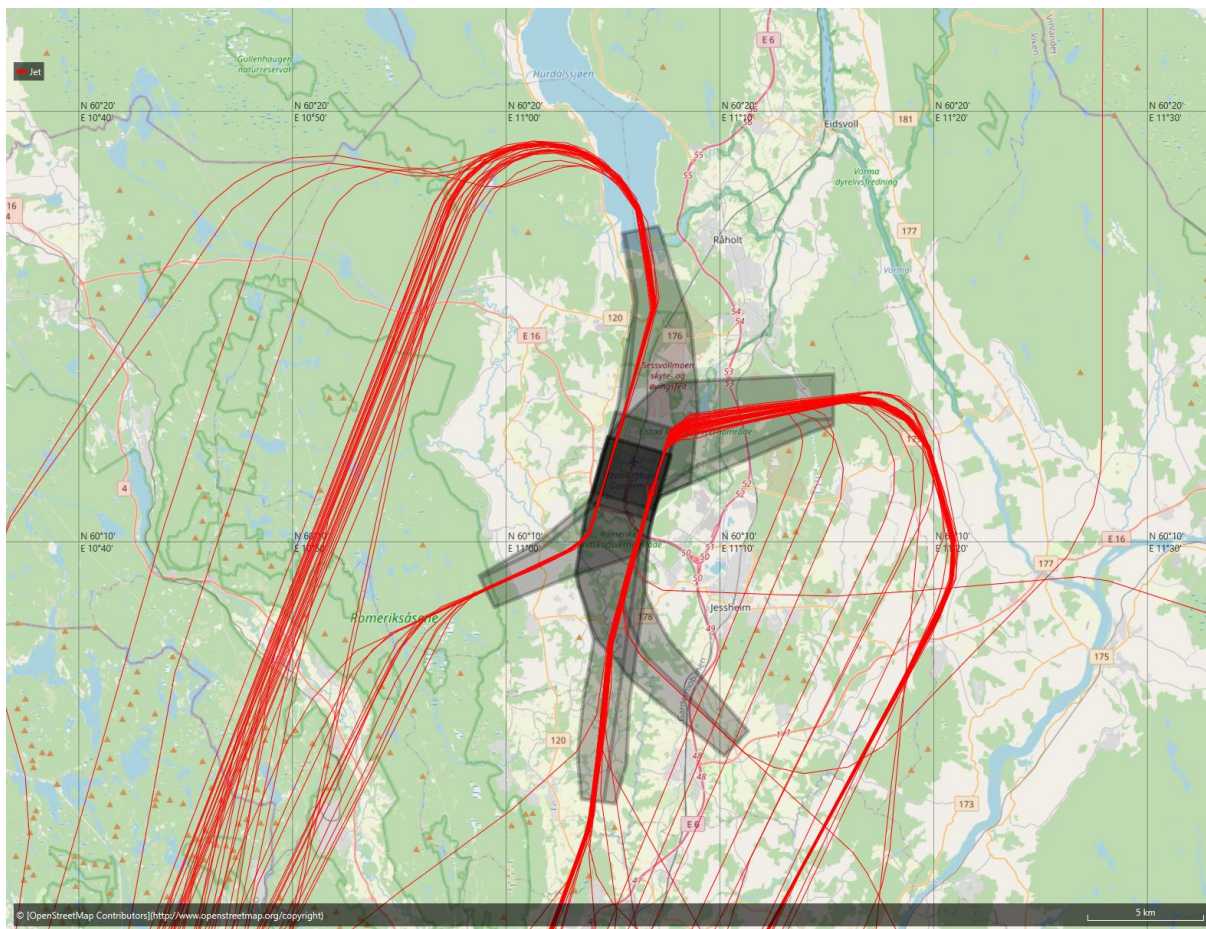
Figur 40. Avganger, Korean Air - 12 flygninger
B777-200LR (12)

LOT



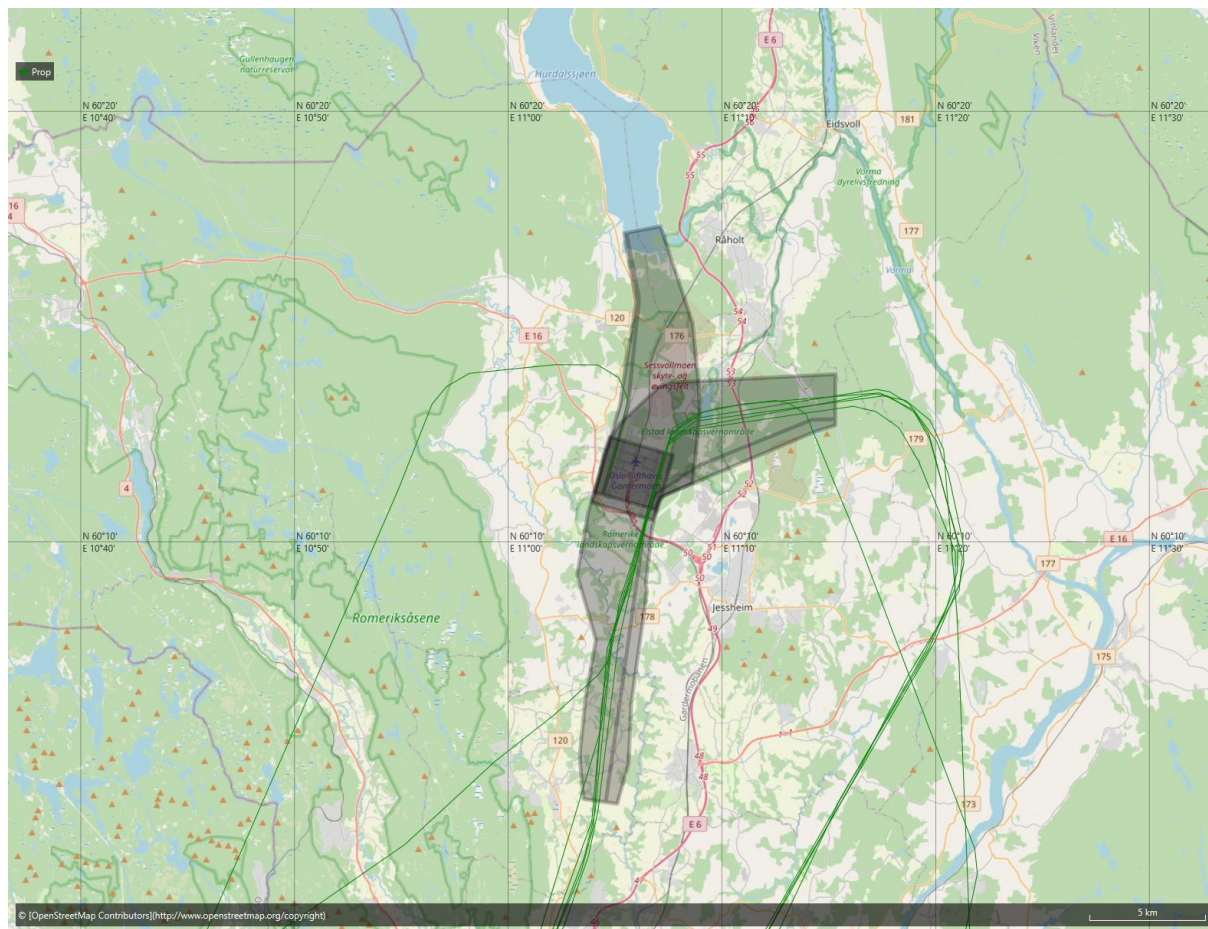
Figur 41. Avganger, LOT – 61 flygninger
B737-800 (2), B38M (2), EMB-E170 (2), EMB-E190 (10), EMB-E195 (21), EMB-E75S (24)

Lufthansa



Figur 42. Avganger, Lufthansa - 246 flygninger
A319 (20), A320 (93), A20N (55), A21N (19), A321 (38), BCS3 (22)

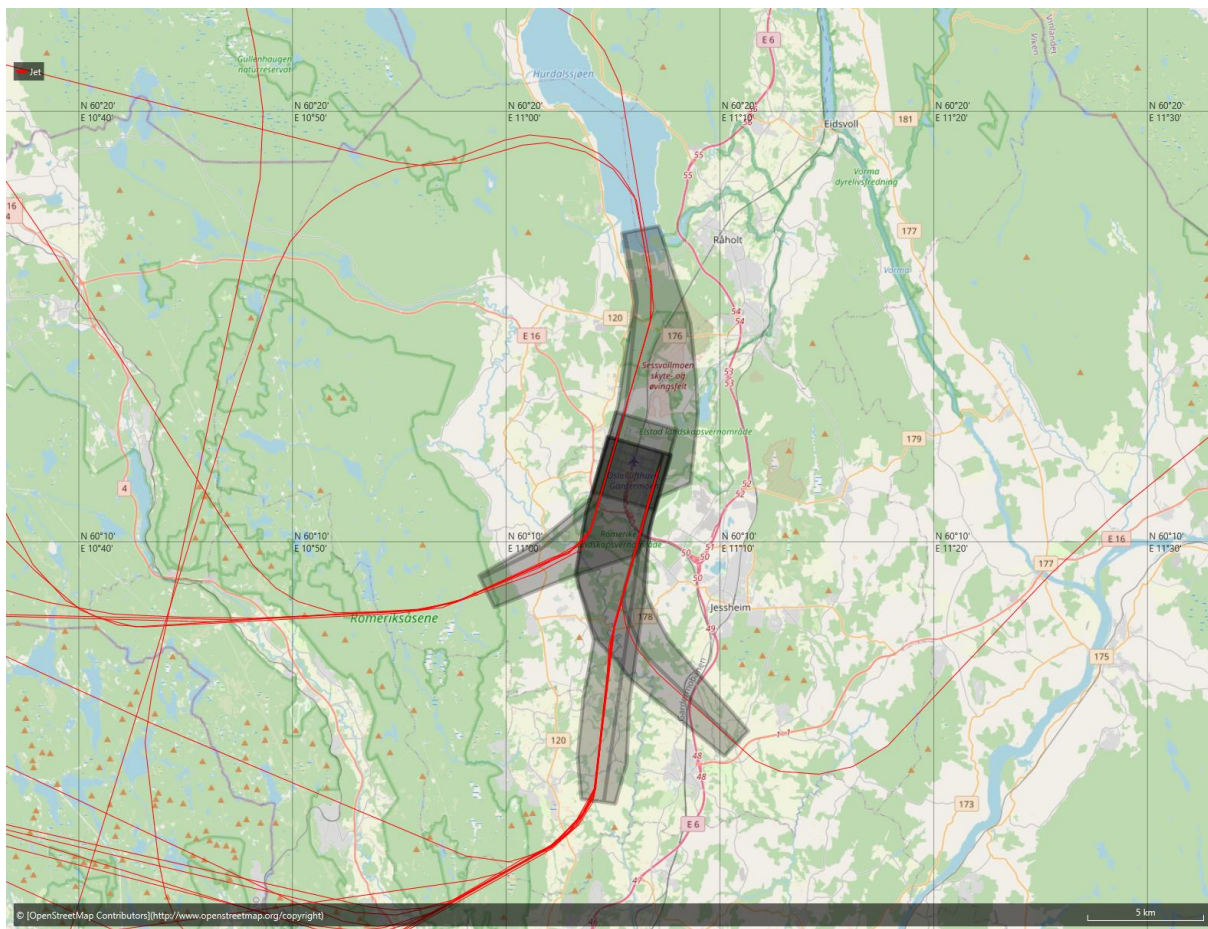
Luxair



Figur 43. Avganger, Luxair - 13 flygninger
DHC-8-400 (13)

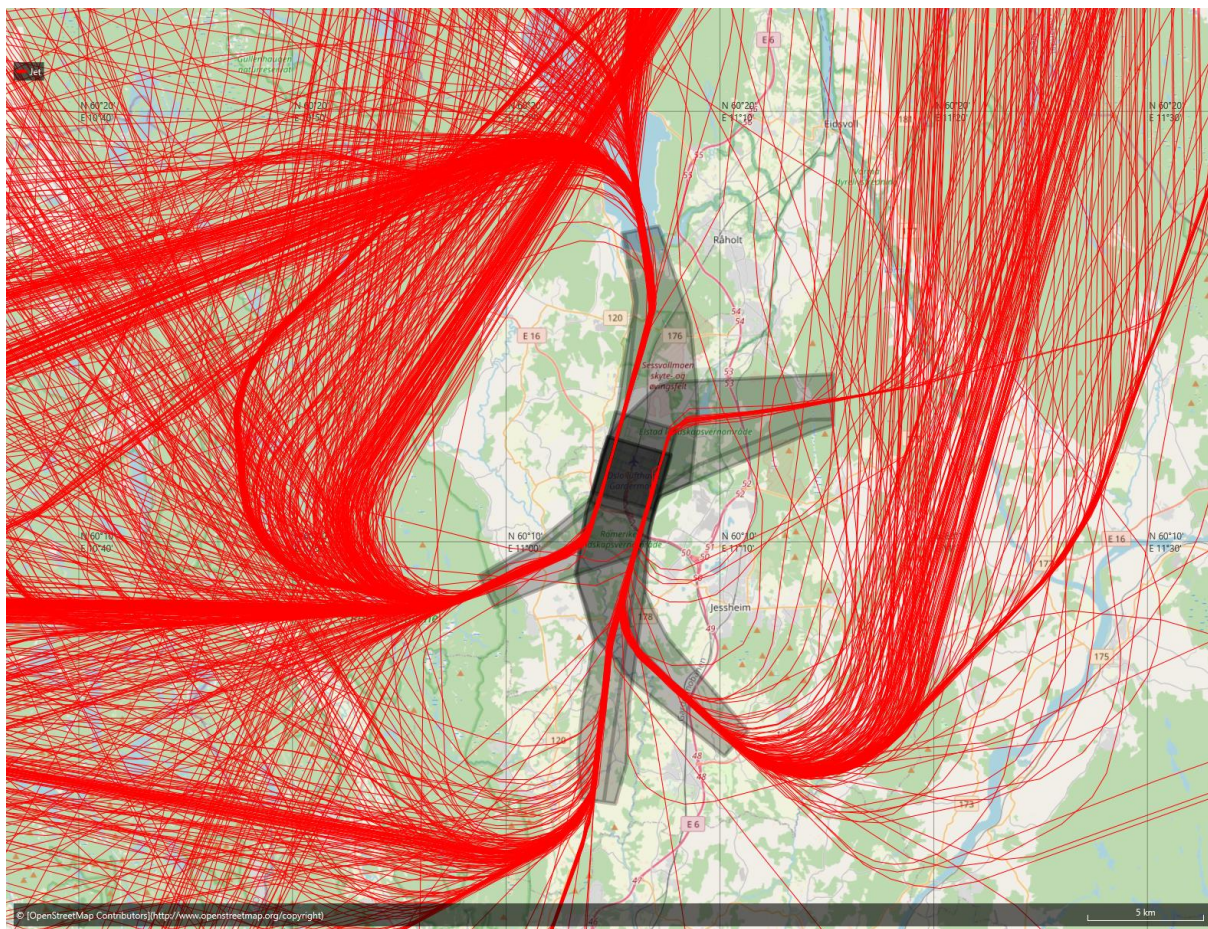
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Norse Atlantic Airways



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

Norwegian (Boeing 737-800), innland



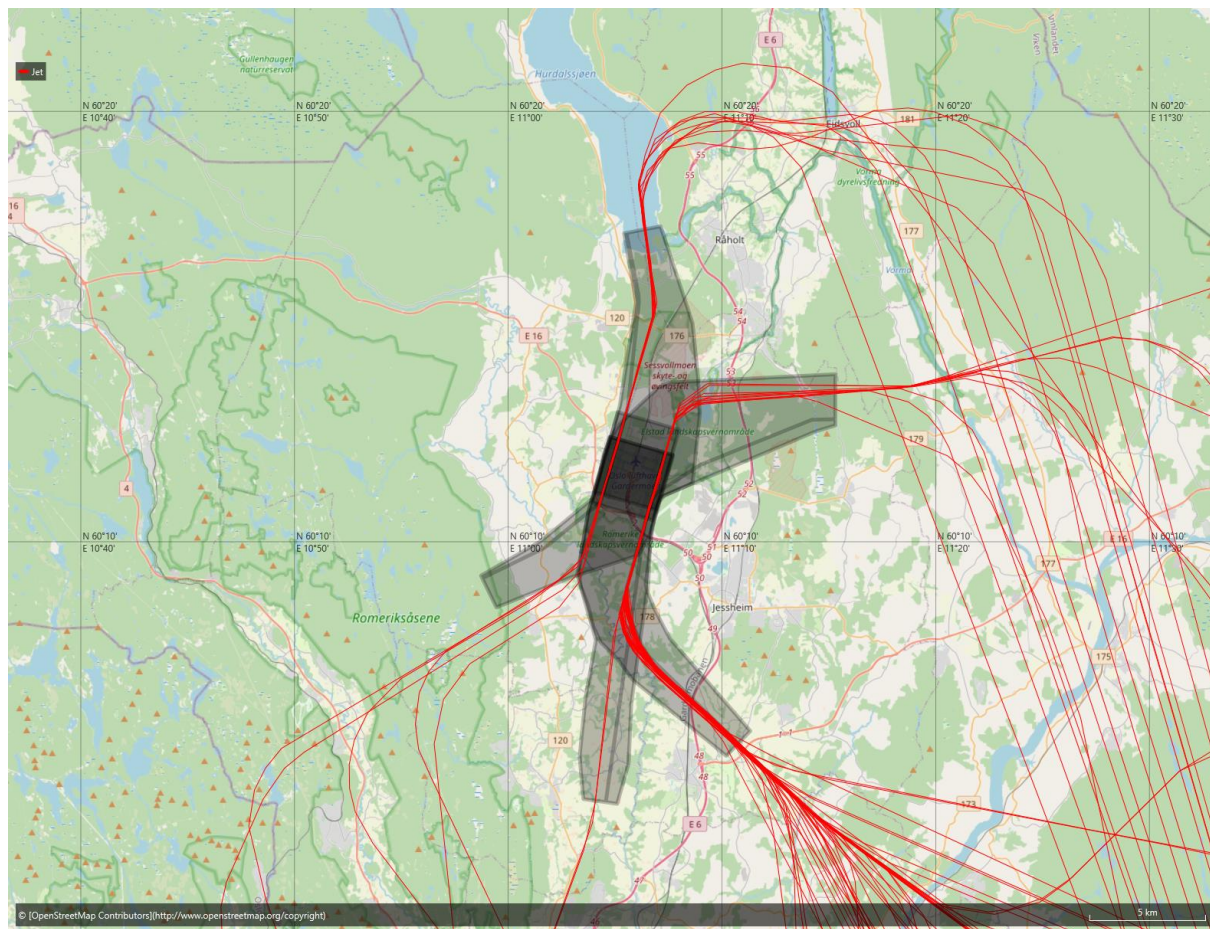
Figur 45. Avganger, Norwegian - Innland, Totalt - 1752 flygninger B737-800 (1752)

Norwegian, utland



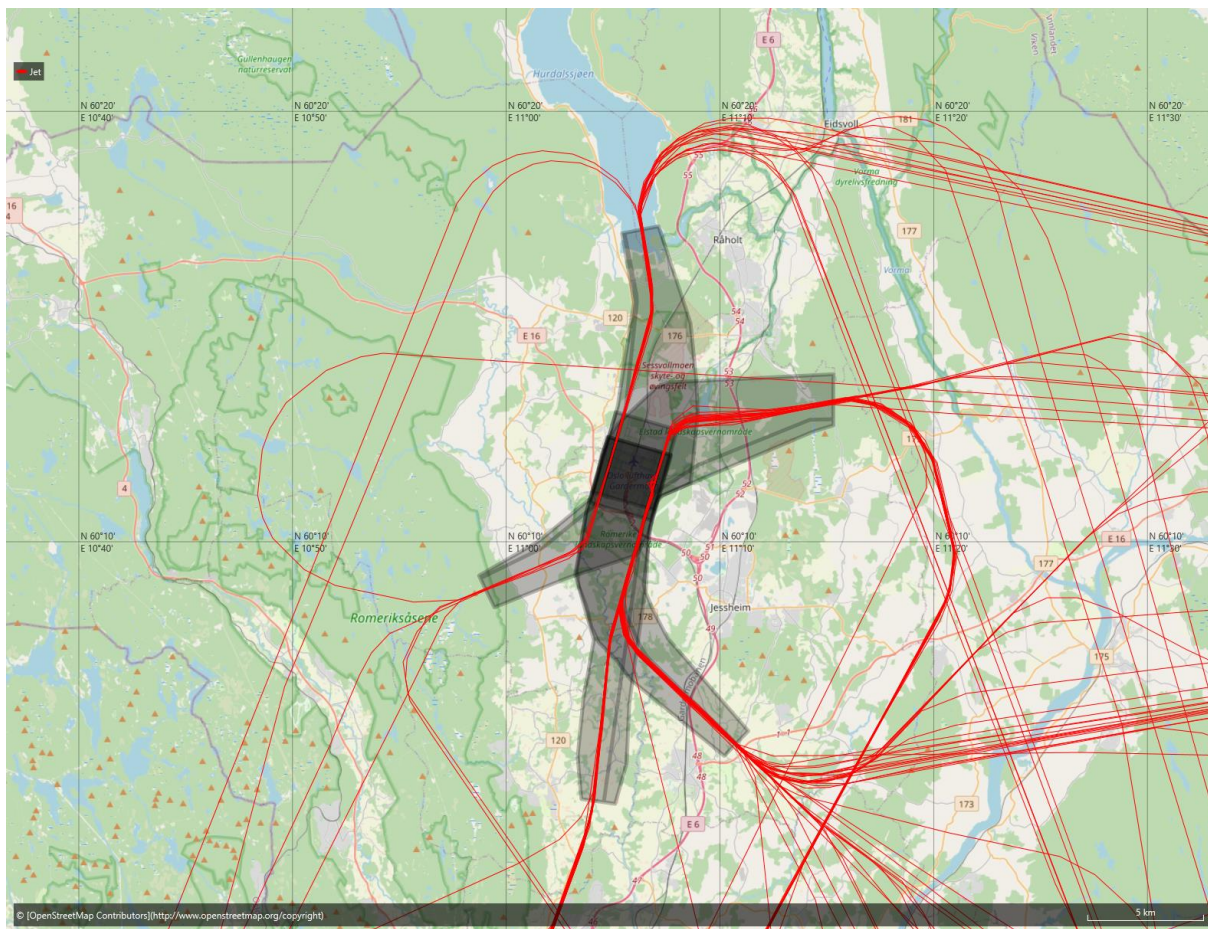
Figur 46. Avganger, Norwegian – Utland, Totalt 2013 flygninger
B737-800 (1839), B737-800 MAX (174)

Qatar Airways



Figur 47. Avganger, Qatar Airways – 77 flygninger
B777-200LR (29), B787-8 Dreamliner (23), B787-9 Dreamliner (25)

Ryanair



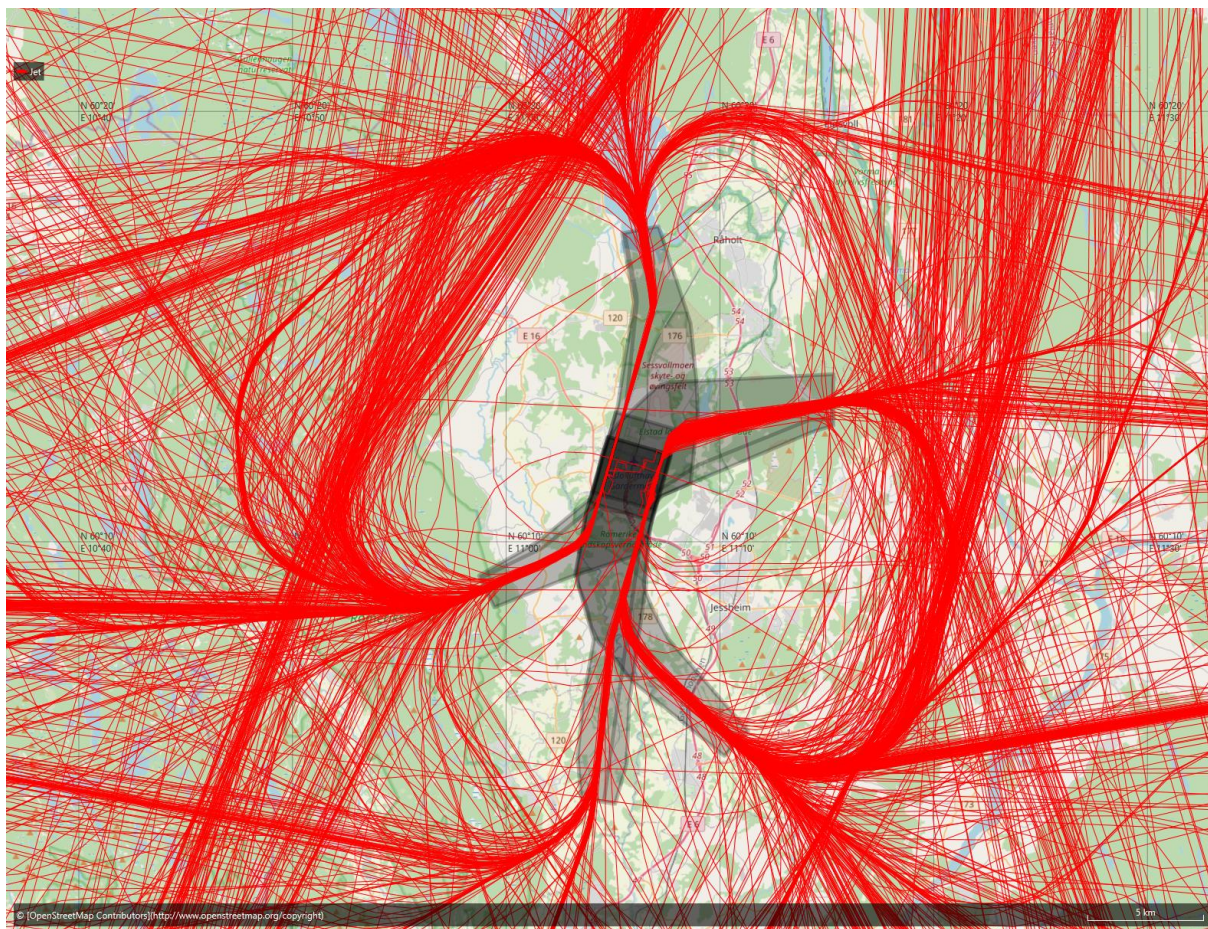
Figur 48. Avganger, Ryanair – 107 flygninger B737-800 (107)

SAS (Airbus)



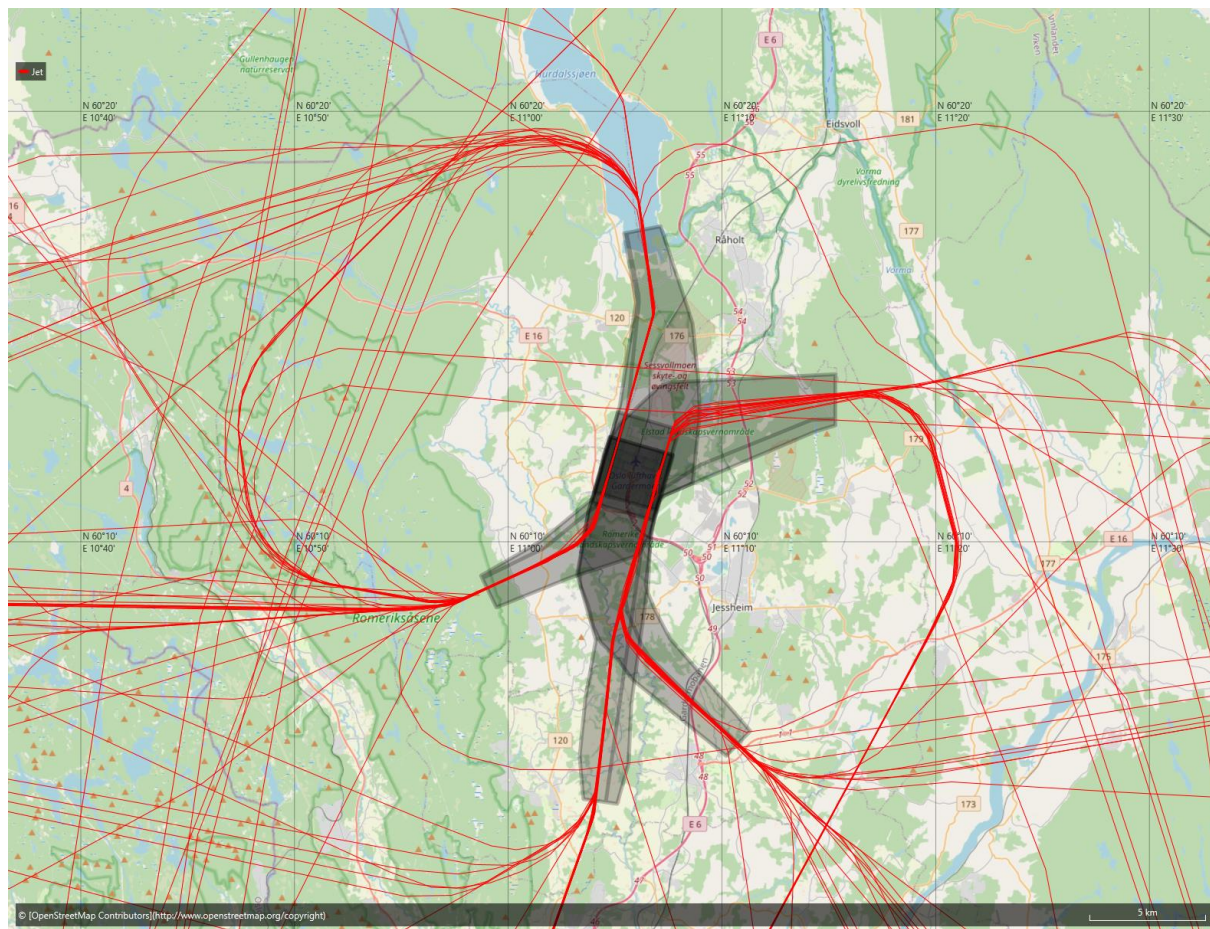
Figur 49. Avganger, SAS, Totalt - 521 flygninger
A319 (289), A320 (232)

SAS (Airbus Neo)



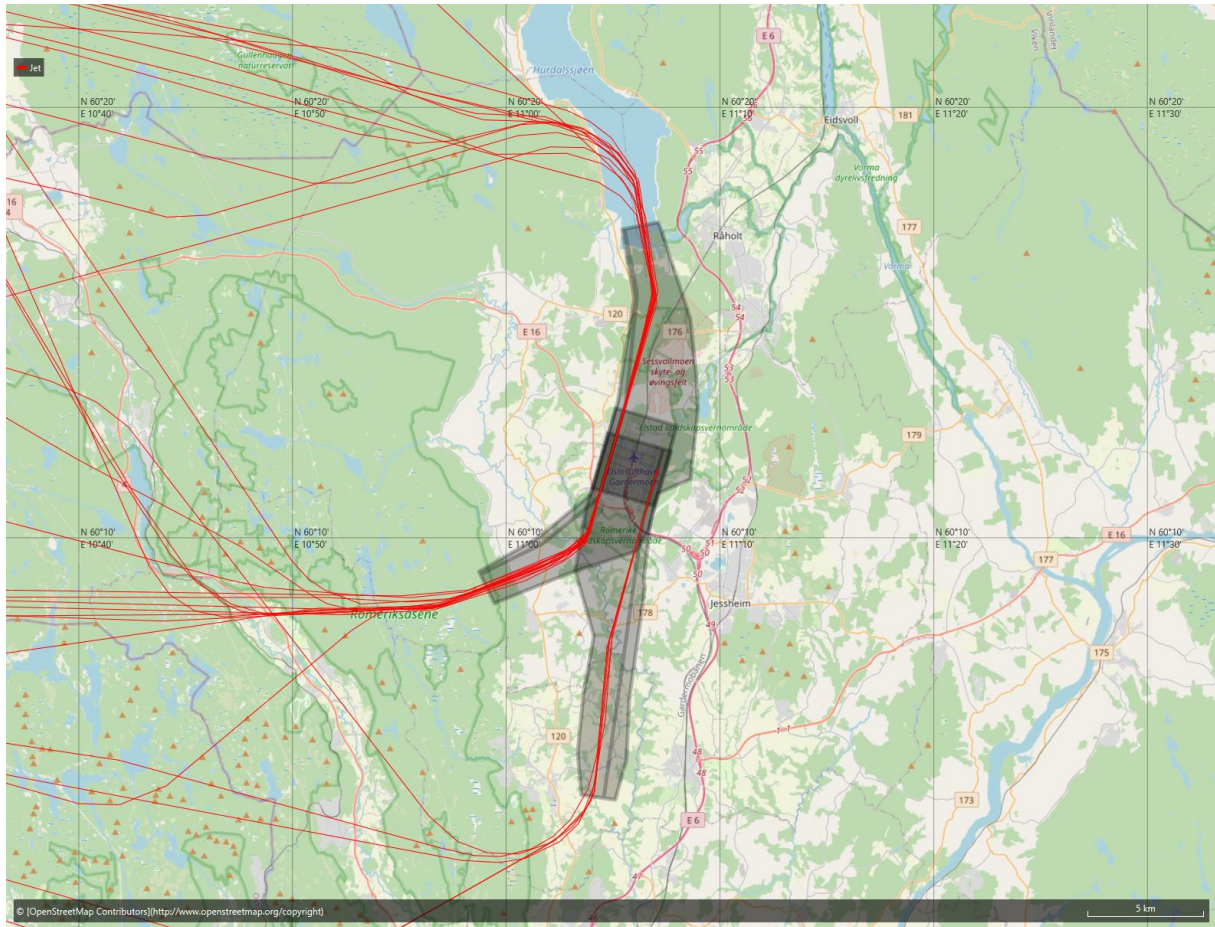
Figur 50. Avganger, SAS, Totalt - 2181 flygninger
A320Neo (2181),

SAS (Canadian Regional Jet)



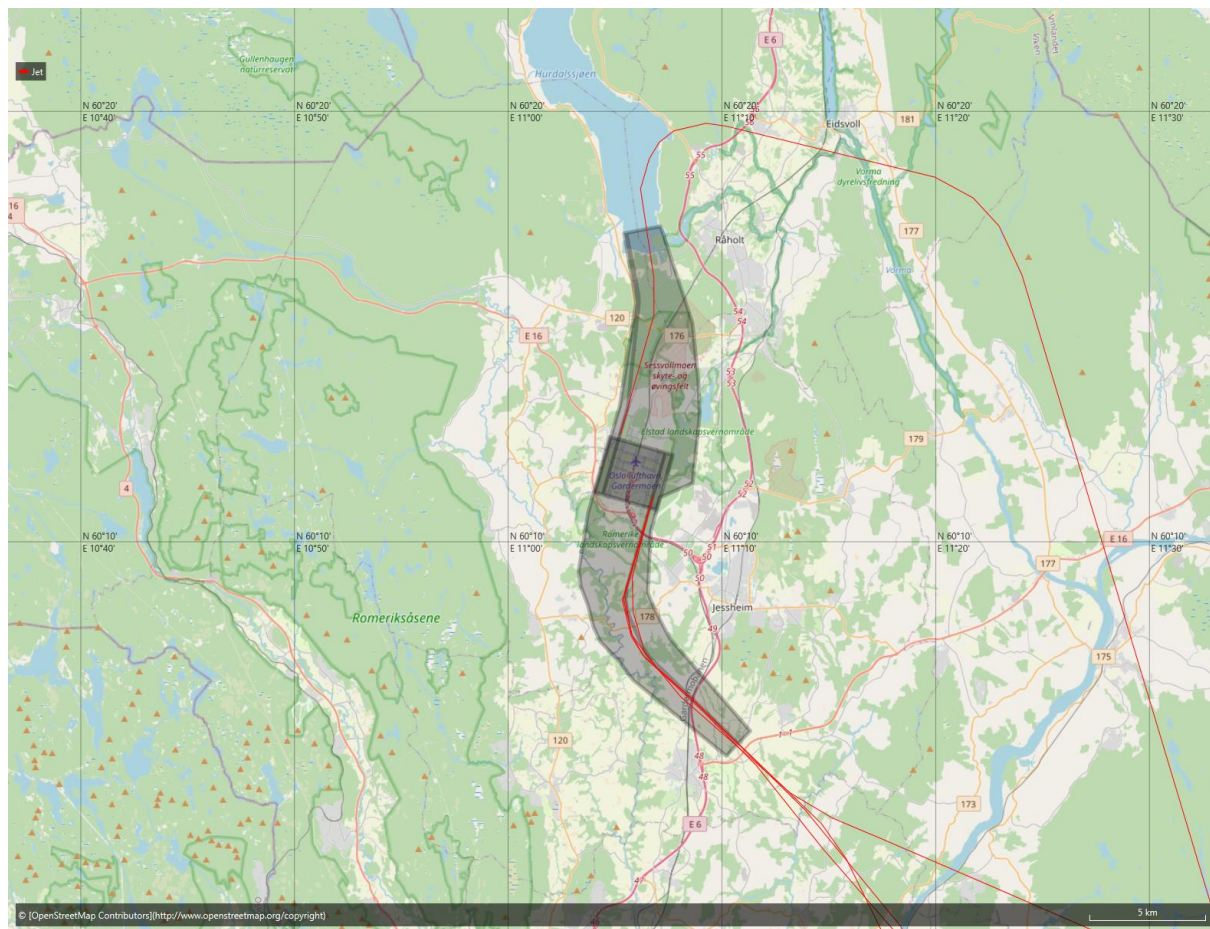
Figur 51. Avganger, SAS, Totalt - 151 flygninger CRJ-900 (151)

SAS (Airbus A330, A359)



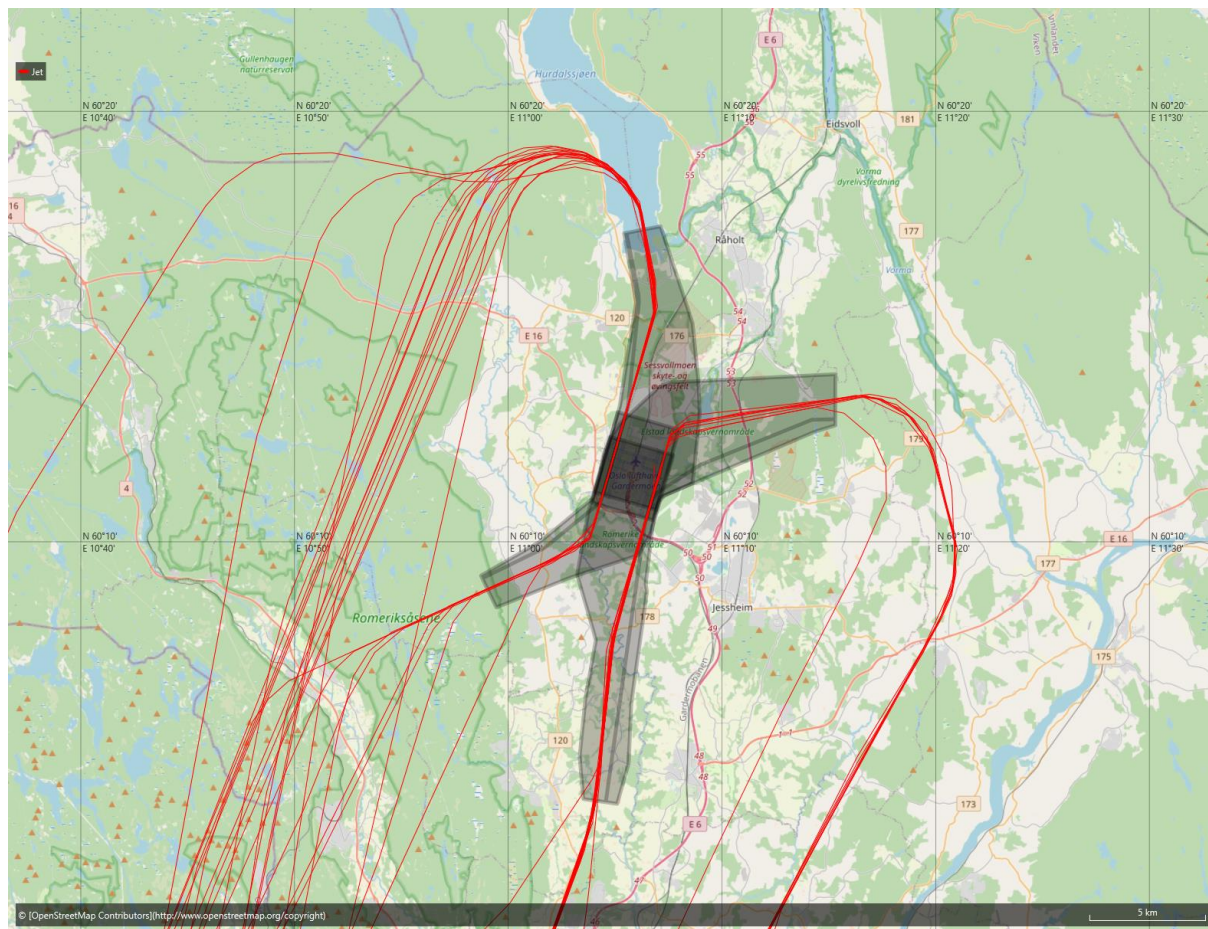
Figur 52. Avganger, SAS, Totalt - 31 flygninger A330-300 (31)

SAS (Boeing)



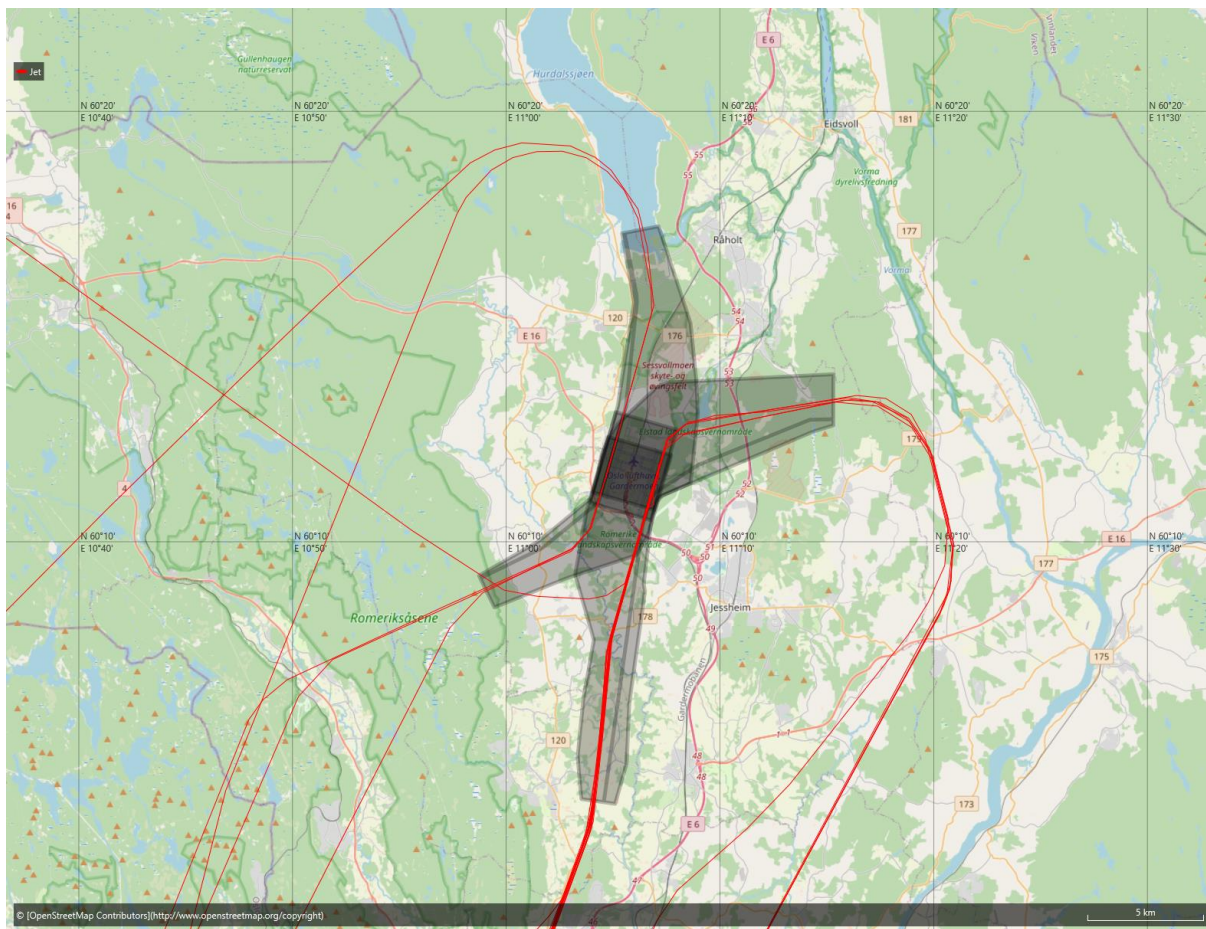
Figur 53. Avganger, SAS, Totalt - 5 flygninger
B737-700 (4), B737-800 (1)

Swiss



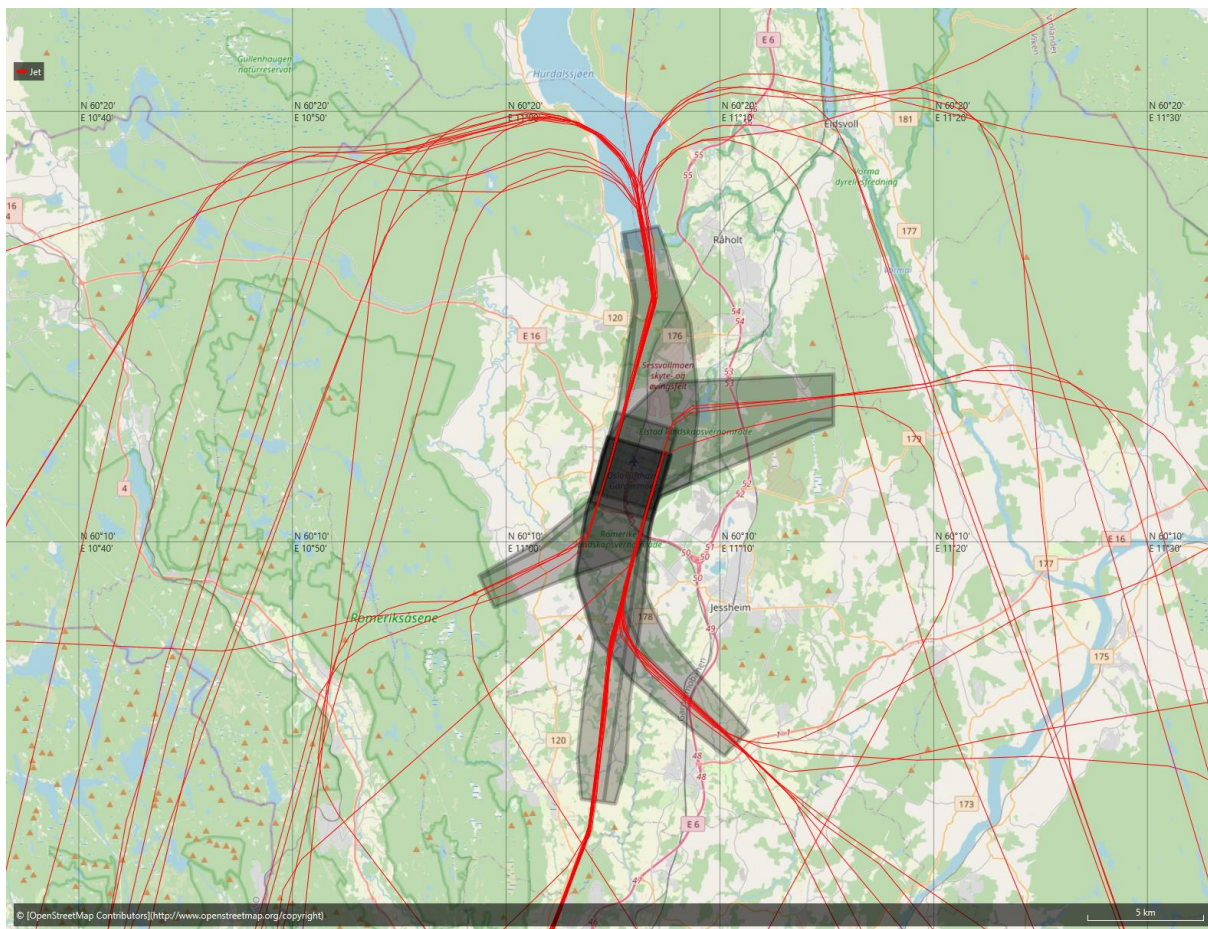
Figur 54. Avganger, Swiss - 75 flygninger
BCS1 (2), BCS3 (12), EMB-190 (2), EMB-290 (17), EMB-295 (42),

TAP Portugal



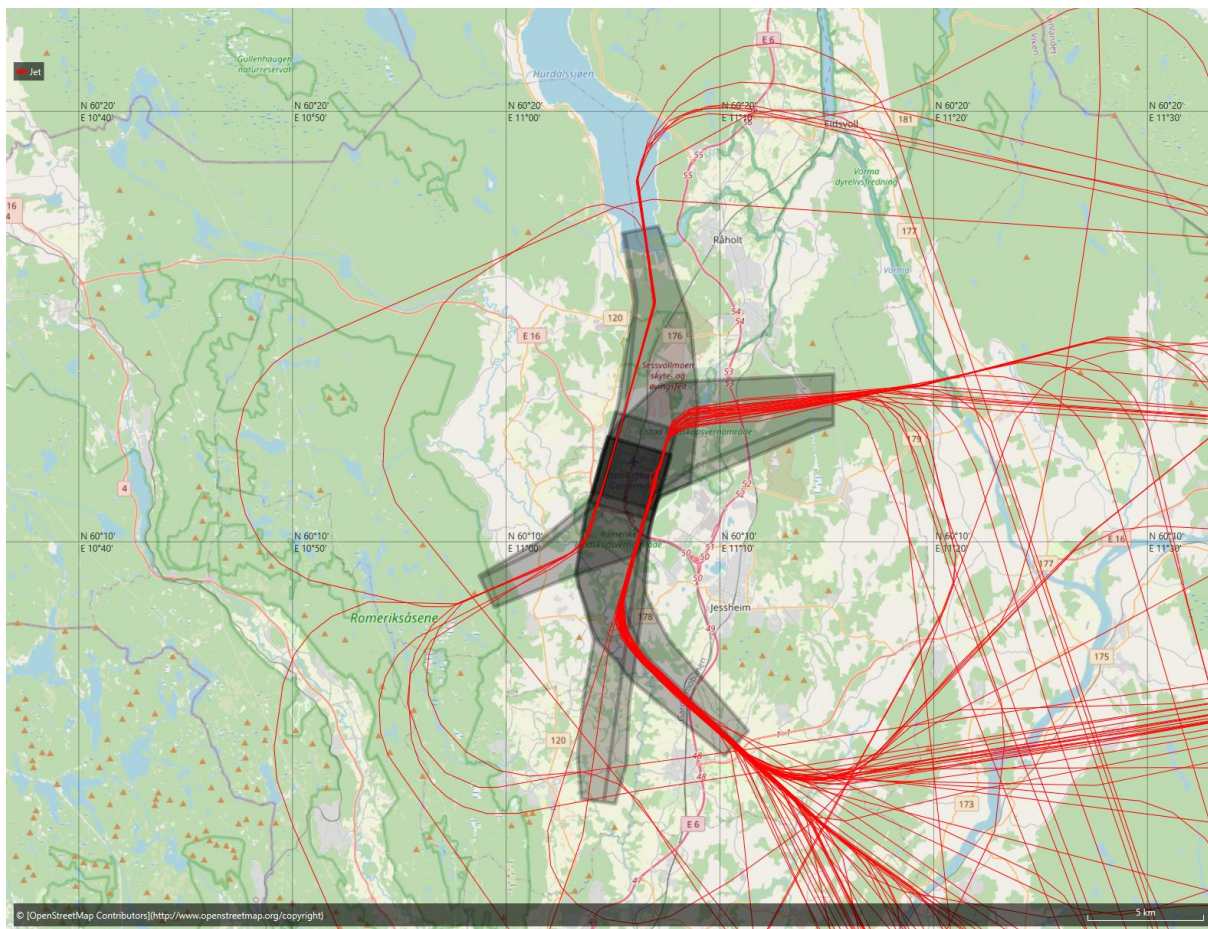
Figur 55. Avganger, TAP Portugal – 30 flygninger
A320 (2), A20N (23), A21N (5)

Thomas Cook Airlines Scandinavia



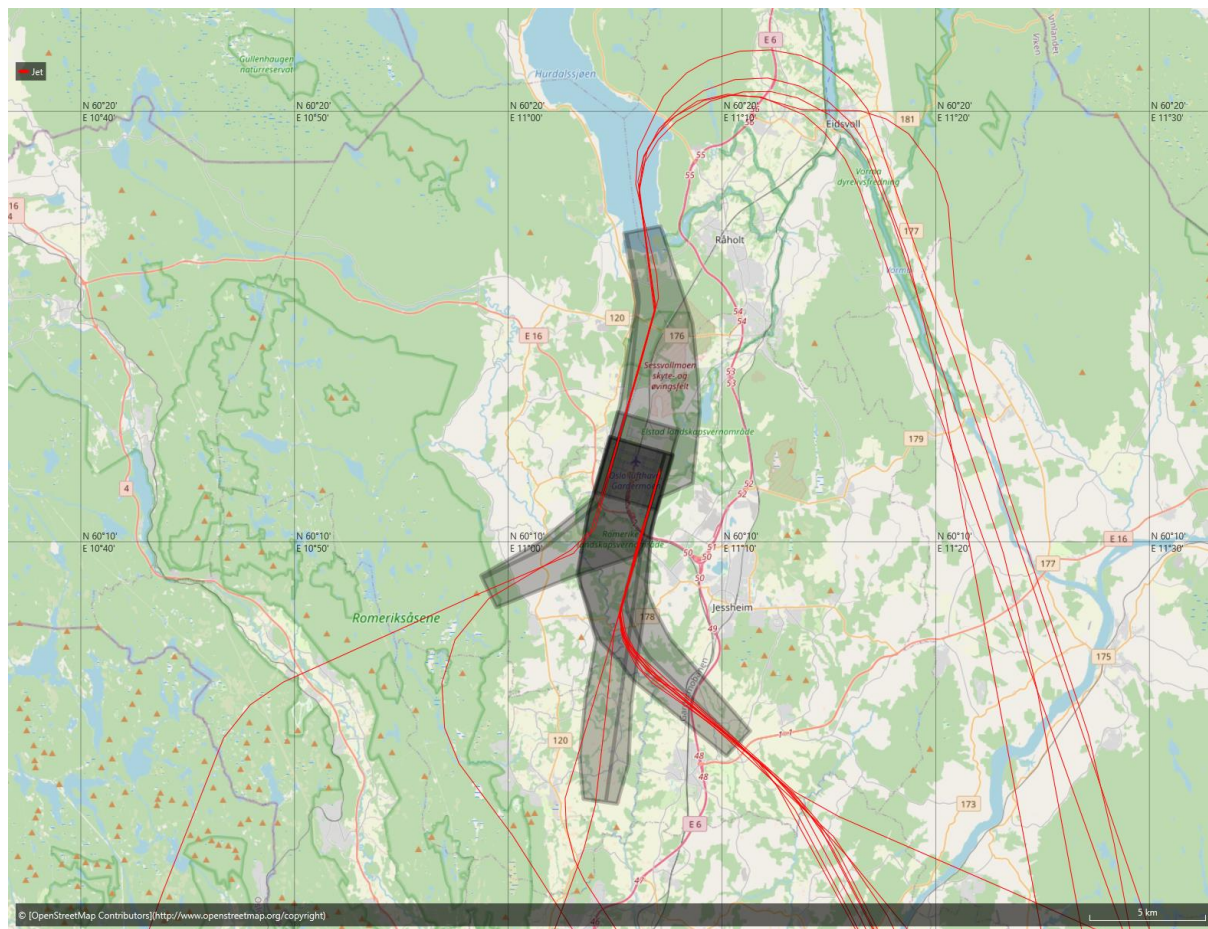
Figur 56. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia – 59 flygninger
A321 (23), A330-300 (10), A330-900 (24), A350-900 (2)

Turkish Airlines



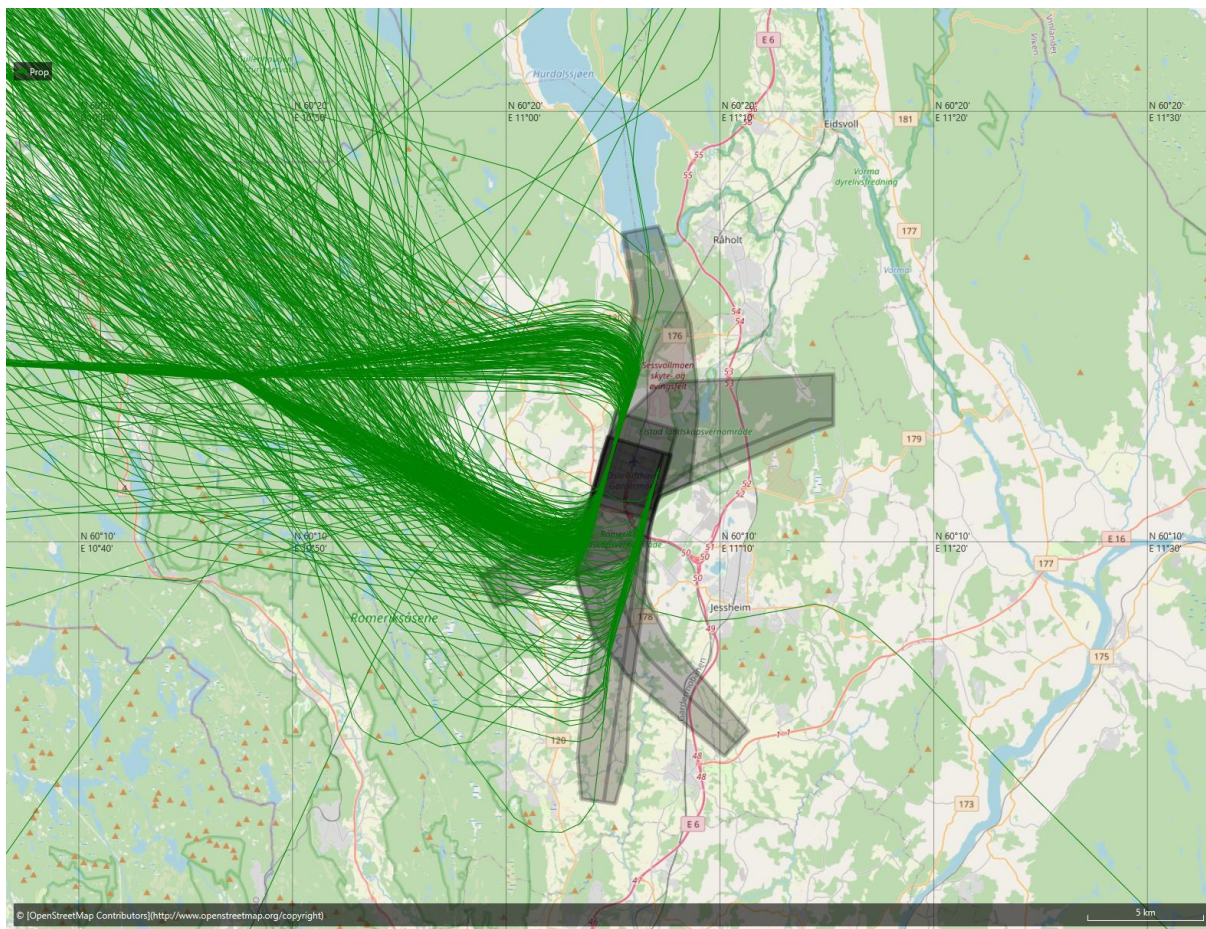
Figur 57. Avganger, Turkish Airlines – 104 flygninger
A310 (1), A321 (43), A21N (36) A330-200 (15), B738 (5), B739 (1), B38M (3)

United Parcel Service



Figur 58. Avganger, United Parcel Service - 18 flygninger B767-300 (18)

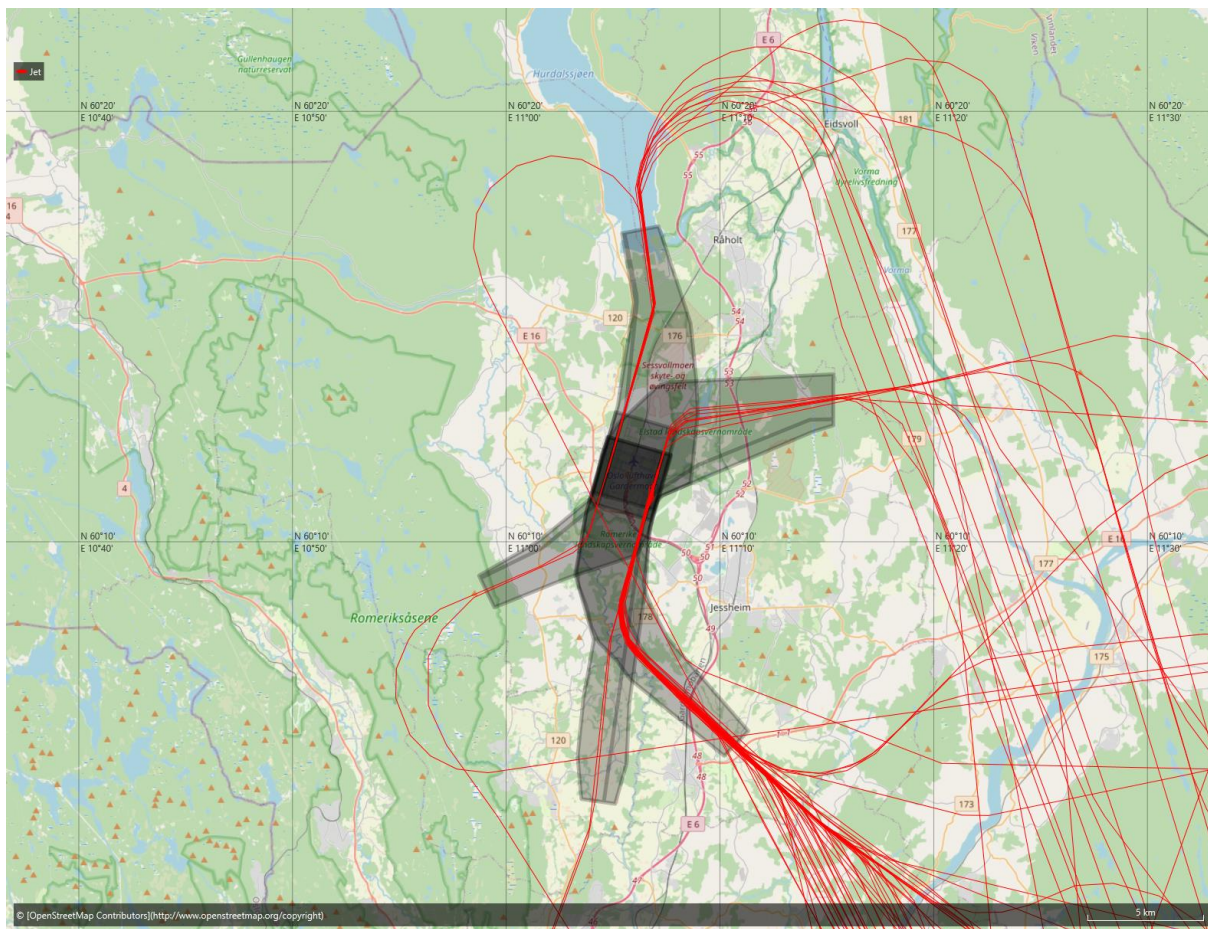
Widerøe



Figur 59. Avganger, Widerøe - 452 flygninger
DHC-8-100 (318), DHC-8-200 (131), DHC-8-300 (2), DHC-8-Q400 (1)

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

Wizz Air



Figur 60. Avganger Wizz Air Hungary – 70 flygninger
A320 (8), A321 (21), A21N (41)

VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER

NMT001 – Mogreina

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2024	69	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2024	68	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2024	110	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2024	22	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2024	50	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2024	29	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2024	91	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2024	138	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2024	121	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2024	124	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2024	97	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2024	114	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2024	114	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2024	89	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2024	22	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2024	80	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2024	113	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2024	118	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2024	50	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2024	67	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2024	37	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2024	16	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2024	83	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2024	123	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	1945	0	0	0	0		*	*

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

Kalibreringservice

NMT001 – Mogreina

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2024	6	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	6	0	0	0	0		*	*

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

Kalibreringservice

NMT003 – Mork nordre

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2024	243	0	1	0	17	T	*	*
02/05/2024	298	0	9	0	100		46.5	29.6
03/05/2024	302	0	10	0	100		47.0	33.1
04/05/2024	70	16	1	13	100		47.3	37.1
05/05/2024	158	21	0	19	100		48.7	41.8
06/05/2024	292	0	6	0	100		47.1	32.1
07/05/2024	2	49	0	14	100		49.7	37.1
08/05/2024	181	14	3	9	100		51.3	37.2
09/05/2024	18	30	0	7	100		49.4	33.5
10/05/2024	175	17	5	7	100		47.0	35.9
11/05/2024	13	24	3	19	100		47.4	41.1
12/05/2024	0	59	0	39	100		49.3	43.1
13/05/2024	0	51	0	22	100		49.6	41.5
14/05/2024	0	51	0	14	100		51.4	38.4
15/05/2024	0	43	0	28	100		49.4	40.9
16/05/2024	50	52	3	30	100		49.6	43.1
17/05/2024	0	30	0	26	100		46.8	41.8
18/05/2024	0	14	0	10	100		46.5	36.5
19/05/2024	178	11	5	11	100		46.4	39.1
20/05/2024	87	46	2	28	100		52.2	42.7
21/05/2024	53	53	1	33	100		48.5	42.1
22/05/2024	0	62	0	39	100		48.6	43.0
23/05/2024	101	22	0	15	100		47.5	39.3
24/05/2024	108	39	2	26	100		47.2	41.7
25/05/2024	43	64	1	22	100		46.3	40.9
26/05/2024	0	38	0	19	100		51.2	40.2
27/05/2024	0	11	0	4	100		47.6	30.1
28/05/2024	0	35	0	21	97	W	52.5	40.2
29/05/2024	6	62	0	33	100		49.4	42.3
30/05/2024	149	0	1	0	100		46.9	22.7
31/05/2024	329	0	7	0	100		45.9	30.6
Sum	2856	914	60	508	97		65.6	39.8

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

NMT003 – Mork nordre

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2024	19	0	0	0	13	T	*	*
02/05/2024	22	0	0	0	100		48.7	
03/05/2024	19	0	0	0	100		48.5	
04/05/2024	7	0	0	0	100		46.7	
05/05/2024	21	0	0	0	100		46.0	
06/05/2024	22	0	0	0	99	T	44.1	
07/05/2024	5	3	0	1	100		45.2	25.4
08/05/2024	0	0	0	0	100		47.6	
09/05/2024	18	1	0	0	100		42.9	
10/05/2024	18	0	0	0	100		44.4	
11/05/2024	4	0	0	0	100		45.2	
12/05/2024	4	2	0	0	100		43.5	
13/05/2024	0	1	0	0	100		46.6	
14/05/2024	19	4	0	0	100		47.4	
15/05/2024	5	5	0	1	100		46.7	29.5
16/05/2024	4	0	0	0	100		46.8	
17/05/2024	6	2	0	0	100		46.4	
18/05/2024	1	0	0	1	100		45.9	28.0
19/05/2024	18	5	0	0	100		44.4	
20/05/2024	7	0	0	0	100		41.5	
21/05/2024	7	0	0	0	100		46.6	
22/05/2024	3	3	0	0	100		52.1	
23/05/2024	7	0	0	0	100		47.1	
24/05/2024	6	0	2	0	100		46.0	29.5
25/05/2024	0	1	0	0	100		42.5	
26/05/2024	17	8	0	0	100		43.3	
27/05/2024	3	2	0	0	100		48.2	
28/05/2024	1	4	0	0	100		45.0	
29/05/2024	18	1	0	0	100		45.9	
30/05/2024	27	1	1	0	100		44.3	24.2
31/05/2024	22	0	0	0	100		45.5	
Sum	330	43	3	3	97		46.4	20.0

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)]
01/05/2024	109	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2024	139	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2024	143	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2024	79	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2024	80	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2024	127	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2024	193	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2024	169	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2024	201	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2024	130	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2024	77	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2024	153	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2024	182	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2024	175	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2024	214	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2024	177	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2024	97	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2024	104	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2024	135	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2024	137	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2024	145	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2024	195	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2024	197	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2024	177	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2024	181	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2024	256	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2024	302	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2024	227	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2024	156	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2024	220	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2024	160	0	0	0	0	T	*	*
Sum	5037	0	0	0	0		*	*

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

Kalibreringservice

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)]
01/05/2024	4	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2024	6	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2024	9	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2024	19	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2024	14	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2024	6	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2024	28	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2024	14	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2024	9	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2024	5	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2024	16	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2024	36	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2024	25	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2024	5	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2024	18	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2024	26	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2024	18	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2024	15	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2024	17	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2024	24	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2024	22	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2024	27	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2024	26	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2024	22	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2024	17	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2024	36	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2024	28	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2024	25	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2024	26	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2024	25	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2024	9	0	0	0	0	T	*	*
Sum	577	0	0	0	0		*	*

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

Kalibreringservice

NMT005 – RWY 19R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2024	69	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2024	68	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2024	110	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2024	22	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2024	50	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2024	29	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2024	91	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2024	138	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2024	121	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2024	124	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2024	97	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2024	114	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2024	114	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2024	89	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2024	22	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2024	80	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2024	113	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2024	118	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2024	50	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2024	67	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2024	37	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2024	16	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2024	83	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2024	123	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	1945	0	0	0	0		*	*

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

Kalibreringservice

NMT005 – RWY 19R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2024	6	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	6	0	0	0	0		*	*

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

Kalibreringservice

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)]
01/05/2024	109	0	47	0	51	T	56.2	53.9
02/05/2024	139	0	134	0	100		56.4	55.3
03/05/2024	143	0	142	0	100		56.4	55.6
04/05/2024	34	0	34	33	100		57.4	56.9
05/05/2024	13	0	12	60	100		60.1	59.4
06/05/2024	123	0	124	0	100		58.4	56.4
07/05/2024	2	0	0	111	100		62.1	61.4
08/05/2024	87	0	92	29	100		59.0	57.9
09/05/2024	8	0	6	75	100		60.8	60.0
10/05/2024	85	0	85	37	100		58.3	57.3
11/05/2024	8	0	8	63	100		59.8	59.3
12/05/2024	0	0	0	146	100		62.4	62.1
13/05/2024	0	0	0	120	100		61.1	60.8
14/05/2024	0	0	1	130	100		61.9	61.5
15/05/2024	0	0	0	92	100		60.5	59.8
16/05/2024	18	0	19	118	100		61.6	61.2
17/05/2024	0	0	0	77	100		60.0	59.4
18/05/2024	0	0	0	40	100		57.5	56.8
19/05/2024	67	0	70	25	100		57.5	57.0
20/05/2024	32	0	31	98	100		60.9	60.7
21/05/2024	5	0	5	119	100		60.9	60.6
22/05/2024	0	0	0	135	100		61.8	61.3
23/05/2024	24	0	25	39	100		58.2	57.4
24/05/2024	35	0	34	99	100		62.0	61.3
25/05/2024	43	0	44	133	100		63.0	62.9
26/05/2024	0	0	2	106	100		61.4	61.1
27/05/2024	0	0	0	29	100		57.5	53.9
28/05/2024	0	0	0	86	97	W	60.6	59.6
29/05/2024	0	0	1	129	100		62.1	61.7
30/05/2024	36	0	37	5	100		55.1	50.9
31/05/2024	160	0	162	0	100		57.8	56.8
Sum	1171	0	1115	2134	98		60.2	59.5

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

NMT006 – Lyshaug

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2024	4	0	0	0	13	T	*	*
02/05/2024	6	0	6	0	100		48.6	46.6
03/05/2024	9	0	11	0	100		50.5	48.4
04/05/2024	7	0	6	0	100		47.7	44.5
05/05/2024	3	0	3	10	100		54.8	54.4
06/05/2024	6	0	5	0	99	T	51.5	47.4
07/05/2024	4	0	4	2	100		54.0	49.6
08/05/2024	0	0	3	0	100		52.2	44.9
09/05/2024	3	0	4	4	100		52.0	47.8
10/05/2024	5	0	5	0	100		51.8	46.8
11/05/2024	3	0	3	0	100		50.4	45.6
12/05/2024	4	0	4	5	100		54.5	52.4
13/05/2024	0	0	0	2	100		49.7	41.3
14/05/2024	0	0	0	4	100		50.6	47.2
15/05/2024	1	0	0	6	100		52.4	49.7
16/05/2024	4	0	4	0	100		50.4	45.0
17/05/2024	6	0	6	7	100		55.4	54.3
18/05/2024	1	0	2	3	100		54.3	51.4
19/05/2024	3	0	3	8	100		54.6	53.2
20/05/2024	6	0	6	0	100		49.8	45.2
21/05/2024	6	0	6	1	100		51.5	47.4
22/05/2024	3	0	3	4	100		50.9	47.8
23/05/2024	5	0	5	1	100		50.8	47.5
24/05/2024	4	0	5	0	100		52.4	46.4
25/05/2024	0	0	1	1	100		50.5	45.9
26/05/2024	17	0	17	19	100		58.2	57.6
27/05/2024	3	0	2	6	100		63.3	51.4
28/05/2024	1	0	2	5	100		66.4	52.8
29/05/2024	18	0	18	8	100		63.0	54.0
30/05/2024	25	0	24	1	100		57.7	52.8
31/05/2024	9	0	8	0	100		54.9	48.0
Sum	166	0	166	97	97		56.7	50.6

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

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2024	45	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2024	67	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2024	4	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2024	191	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2024	82	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2024	193	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2024	45	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2024	69	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2024	153	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2024	182	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2024	175	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2024	214	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2024	159	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2024	97	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2024	104	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2024	68	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2024	105	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2024	140	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2024	195	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2024	173	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2024	142	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2024	138	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2024	256	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2024	302	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2024	227	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2024	156	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2024	184	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	3866	0	0	0	0		*	*

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

Kalibreringservice

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)]
01/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2024	12	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2024	11	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2024	24	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2024	14	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2024	6	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2024	13	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2024	32	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2024	25	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2024	5	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2024	17	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2024	22	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2024	12	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2024	14	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2024	14	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2024	18	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2024	16	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2024	24	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2024	21	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2024	18	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2024	17	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2024	19	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2024	25	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2024	24	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2024	8	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	411	0	0	0	0		*	*

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

Kalibreringservice

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)]
01/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2024	114	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2024	135	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2024	4	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2024	301	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2024	104	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2024	243	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2024	74	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2024	160	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2024	291	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2024	303	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2024	299	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2024	311	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2024	273	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2024	211	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2024	193	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2024	90	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2024	185	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2024	253	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2024	313	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2024	223	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2024	209	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2024	138	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2024	293	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2024	318	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2024	310	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2024	279	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2024	184	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	5811	0	0	0	0		*	*

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

Kalibreringservice

NMT008 – Saghagan

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2024	12	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2024	11	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2024	24	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2024	14	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2024	6	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2024	13	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2024	32	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2024	25	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2024	11	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2024	17	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2024	22	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2024	12	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2024	14	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2024	14	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2024	18	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2024	16	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2024	24	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2024	21	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2024	18	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2024	17	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2024	19	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2024	25	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2024	24	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2024	8	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	417	0	0	0	0		*	*

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

Kalibreringservice

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)]
01/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2024	69	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2024	68	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2024	110	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2024	22	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2024	50	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2024	29	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2024	91	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2024	138	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2024	121	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2024	124	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2024	97	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2024	114	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2024	114	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2024	89	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2024	22	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2024	80	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2024	113	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2024	118	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2024	50	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2024	67	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2024	37	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2024	16	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2024	83	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2024	123	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	1945	0	0	0	0		*	*

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

Kalibreringservice

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)]
01/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2024	6	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2024	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	6	0	0	0	0		*	*

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

Kalibreringservice

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)]
01/05/2024	109	0	73	0	57	T	58.8	57.6
02/05/2024	139	0	140	0	100		58.1	57.8
03/05/2024	143	0	143	0	100		58.5	58.1
04/05/2024	34	0	35	17	100		53.5	52.5
05/05/2024	13	0	13	45	100		55.3	48.8
06/05/2024	123	0	112	0	100		60.9	58.0
07/05/2024	2	0	0	90	100		63.2	47.6
08/05/2024	87	0	91	28	100		59.5	57.7
09/05/2024	8	0	6	68	100		58.3	48.8
10/05/2024	85	0	80	22	100		57.9	55.8
11/05/2024	8	0	8	34	100		58.9	48.9
12/05/2024	0	0	0	99	100		52.8	47.1
13/05/2024	0	0	0	79	100		52.7	46.2
14/05/2024	0	0	1	89	100		56.1	48.8
15/05/2024	0	0	0	61	100		51.2	45.2
16/05/2024	18	0	18	84	100		53.9	51.7
17/05/2024	0	0	0	61	100		49.5	46.0
18/05/2024	0	0	0	38	100		49.2	44.0
19/05/2024	67	0	65	22	100		58.5	54.9
20/05/2024	32	0	31	71	100		53.5	52.5
21/05/2024	5	0	5	69	100		51.3	47.3
22/05/2024	0	0	0	91	100		54.9	49.8
23/05/2024	24	0	25	36	100		59.3	51.5
24/05/2024	35	0	33	72	100		61.0	54.5
25/05/2024	43	0	39	88	100		58.9	56.3
26/05/2024	0	0	2	78	100		55.4	48.0
27/05/2024	0	0	0	45	100		67.5	51.5
28/05/2024	0	0	0	72	97	W	58.6	48.1
29/05/2024	0	0	1	96	100		58.3	50.1
30/05/2024	36	0	38	10	100		57.1	53.6
31/05/2024	160	0	162	0	100		60.4	59.9
Sum	1171	0	1121	1565	99		58.8	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)]
01/05/2024	4	0	0	0	13	T	*	*
02/05/2024	6	0	6	0	100		49.2	48.7
03/05/2024	9	0	11	0	100		51.0	50.8
04/05/2024	7	0	6	0	100		47.7	47.3
05/05/2024	3	0	3	7	100		47.5	46.4
06/05/2024	6	0	6	0	99	T	50.9	50.4
07/05/2024	4	0	4	2	100		48.2	46.8
08/05/2024	0	0	3	0	100		48.9	48.5
09/05/2024	3	0	4	1	100		47.3	46.5
10/05/2024	5	0	5	0	100		50.0	49.7
11/05/2024	3	0	3	0	100		49.2	48.8
12/05/2024	4	0	4	4	100		48.3	47.3
13/05/2024	0	0	0	0	100		44.3	
14/05/2024	0	0	0	2	100		49.5	36.2
15/05/2024	1	0	0	2	100		44.2	32.5
16/05/2024	4	0	5	0	100		48.9	48.0
17/05/2024	6	0	6	4	100		49.3	48.6
18/05/2024	1	0	2	4	100		56.5	44.7
19/05/2024	3	0	3	3	100		51.1	46.6
20/05/2024	6	0	6	0	100		49.5	48.5
21/05/2024	6	0	6	0	100		58.5	48.6
22/05/2024	3	0	3	1	100		52.3	45.0
23/05/2024	5	0	5	0	100		49.9	49.1
24/05/2024	4	0	5	0	100		51.2	48.8
25/05/2024	0	0	1	1	100		52.4	41.8
26/05/2024	17	0	17	12	100		54.2	53.2
27/05/2024	3	0	3	3	100		58.3	48.4
28/05/2024	1	0	2	4	100		60.2	43.3
29/05/2024	18	0	18	6	100		61.1	54.1
30/05/2024	25	0	25	0	100		59.4	55.9
31/05/2024	9	0	8	0	100		65.9	52.2
Sum	166	0	170	56	97		55.7	49.1

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)]
01/05/2024	109	0	94	0	61	T	80.8	56.4
02/05/2024	139	0	159	0	100		57.0	56.6
03/05/2024	143	0	158	0	100		57.8	56.7
04/05/2024	34	0	35	70	100		55.7	53.4
05/05/2024	13	0	146	82	100		59.4	58.8
06/05/2024	123	0	173	0	100		58.5	58.0
07/05/2024	2	0	0	186	100		57.1	56.0
08/05/2024	87	0	104	75	100		58.9	57.7
09/05/2024	8	0	11	160	100		57.2	55.6
10/05/2024	85	0	92	50	100		56.2	55.9
11/05/2024	8	0	5	98	100		53.2	52.4
12/05/2024	0	0	0	156	100		54.9	54.5
13/05/2024	0	0	0	180	100		55.5	55.1
14/05/2024	0	0	0	168	100		54.6	53.9
15/05/2024	0	0	1	201	100		55.7	55.2
16/05/2024	18	0	31	142	100		56.7	55.5
17/05/2024	0	0	1	125	100		54.0	53.6
18/05/2024	0	0	0	152	100		54.8	54.5
19/05/2024	67	0	110	74	100		57.0	56.7
20/05/2024	32	0	59	87	100		55.5	55.2
21/05/2024	5	0	49	135	100		56.3	55.9
22/05/2024	0	0	0	163	100		54.5	53.9
23/05/2024	24	0	78	151	100		57.7	57.1
24/05/2024	35	0	73	93	100		56.7	56.3
25/05/2024	43	0	2	1	100		41.6	29.0
26/05/2024	0	0	1	160	100		56.0	54.7
27/05/2024	0	0	0	266	100		57.8	57.4
28/05/2024	0	0	0	201	97	W	58.6	56.9
29/05/2024	0	0	7	196	100		56.9	55.8
30/05/2024	36	0	113	163	100		59.3	59.0
31/05/2024	160	0	170	0	100		57.8	57.5
Sum	1171	0	1672	3535	99		64.6	56.0

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

NMT011 – Gresaker

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2024	4	0	15	0	13	T	*	*
02/05/2024	6	0	16	0	100		50.3	49.3
03/05/2024	9	0	9	0	100		49.4	47.0
04/05/2024	7	0	0	0	100		42.8	
05/05/2024	3	0	18	2	100		52.3	52.1
06/05/2024	6	0	16	0	99	T	51.7	50.9
07/05/2024	4	0	0	12	100		49.2	48.6
08/05/2024	0	0	4	0	100		44.6	43.4
09/05/2024	3	0	14	8	100		52.0	51.7
10/05/2024	5	0	14	0	100		50.4	49.4
11/05/2024	3	0	0	0	100		39.2	
12/05/2024	4	0	0	11	100		48.3	47.9
13/05/2024	0	0	0	8	100		49.6	47.3
14/05/2024	0	0	20	14	100		53.0	52.7
15/05/2024	1	0	4	8	100		50.5	48.8
16/05/2024	4	0	2	0	100		46.0	41.2
17/05/2024	6	0	1	8	100		48.2	46.7
18/05/2024	1	0	0	8	100		47.2	45.3
19/05/2024	3	0	16	6	100		52.4	51.9
20/05/2024	6	0	1	2	100		45.8	43.6
21/05/2024	6	0	1	0	100		44.7	36.3
22/05/2024	3	0	0	11	100		47.8	46.3
23/05/2024	5	0	2	0	100		44.2	38.9
24/05/2024	4	0	3	0	100		42.9	40.4
25/05/2024	0	0	0	0	100		37.9	
26/05/2024	17	0	0	2	100		45.9	34.3
27/05/2024	3	0	0	6	100		48.3	46.1
28/05/2024	1	0	0	14	100		49.7	49.3
29/05/2024	18	0	0	11	100		49.8	49.1
30/05/2024	25	0	2	0	100		44.8	41.4
31/05/2024	9	0	14	0	100		50.4	49.8
Sum	166	0	172	131	97		49.1	47.9

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

NMT012 – Aurmoen

Dag (07:00 – 23:00)

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

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

Kalibreringservice

NMT012 – Aurmoen

Kveld (23:00 – 07:00)

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

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

Kalibreringservice

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 kontrollzone 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) kontrollzone: 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 forhåndsgodkjenning fra Luftfartstilsynet.

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

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

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

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

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

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

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

I nattperioden skal motortesting ut over tomgang gjøres i rusegropa.

Kapittel 3. Bestemmelser om utflyging

§ 7. Jetfly

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

Utflyging skal følge korridorer som fastsatt i forskriftsvedlegg 1.

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

§ 8. Propellfly

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

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

§ 9 Helikopter

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

§ 10. Støyrestriksjoner for luftfartøy

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

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

Avgang med luftfartøy som ikke 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

lufttrafikktraséer for Oslo lufthavn, Gardermoen.

Avinor AS skal hvert kvartal rapportere skriftlig til Luftfartstilsynet om

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

Luftfartstilsynet kan sette nærmere krav til registrering og rapportering.

§ 16 Planlegging

Ved planlegging av driften, herunder fysikringstjenester, plikter Avinor AS å sørge for at unødige støybelastninger i områdene rundt Oslo lufthavn, Gardermoen unngås så langt det er mulig. Avinor AS skal vurdere hvilke tiltak som kan gjennomføres slik at avganger flyttes fra rullebane 01R, særlig i begynnelsen og slutten av dagperioden.

Avinor AS skal utarbeide en rapport som redegjør for hvordan hensynet til å unngå unødige støybelastninger i områdene rundt Oslo lufthavn, Gardermoen er ivaretatt i virksomhetens planlegging. Planen skal fremlegges for Luftfartstilsynet innen 1. juli 2016. På bakgrunn av den første rapporten skal Luftfartstilsynet ta stilling til hvor ofte planen skal oppdateres.

Kapittel 6. Avvik og brudd på forskriften

§ 17 Avvik fra bestemmelser i forskriften

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

§ 18 Endring og tilbakekall

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

§ 19 Overtredelsesgebyr

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

§ 20 Dispensasjon

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

Kapittel 7. Ikrafttredelse**§ 21 Ikrafttredelse**

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

FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG

