

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
september 2019**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
september 2019**

FORORD

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

SAMMENDRAG

- I september var det i gjennomsnitt
 - 744 flybevegelser per døgn.
 - 6,27 avganger og 15,07 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 september 61,1/37,9.
- I løpet av september ble rusegropa registrert benyttet 4 ganger. Total brukstid var 216 minutter.
- I september har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 19 personer.
- For september er det totalt registrert:
 - Ingen flygninger som ikke tilfredsstillter kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
 - 6 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.
- For september er det totalt registrert:
 - 20 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
 - 3 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For september er det totalt registrert:
 - 94 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 3,0 % av 3143 testbare jetflyankomster.
 - 25 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,8 % av 3143 testbare jetflyankomster.
- For september er det totalt registrert:
 - 184 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 1,9 % av 9744 testbare jetflyavganger.
 - 21 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 2,2 % av 946 testbare propellflyavganger.
 -
- For september er det totalt registrert 695 kurvede innflygninger.

Gardermoen, 11.10.2019.

Tom E. Moen
Avdelingssjef Miljø
Sikkerhets og Miljøstab
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	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	70
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	92
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG	96

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 september mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 19 personer over Nabosidenes støyskjema, annen e-post og Støytelefonen (64 81 26 30).

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i september måned:

Sted (antall)	Innrapportert problem
Eidsvoll (3)	"Særlig støyende flygning"
Geilo (1)	"Lavtflygning"
Gjerdrum (1)	"Særlig støyende flygning "
Rygge (1)	"Lavtflygning"
Nannestad (1)	"Generell flystøy flygning"
Nes (1)	"Særlig støyende flygning, Vedvarende trafikkøkning, Generell flystøy flygning"
Oslo (1)	"Lavtflygning"
Skedsmo (2)	"Særlig støyende flygning, Vedvarende trafikkøkning"
Ullensaker (8)	"Særlig støyende flygning, Vedvarende trafikkøkning, Generell flystøy flygning, Lavtflygning"

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

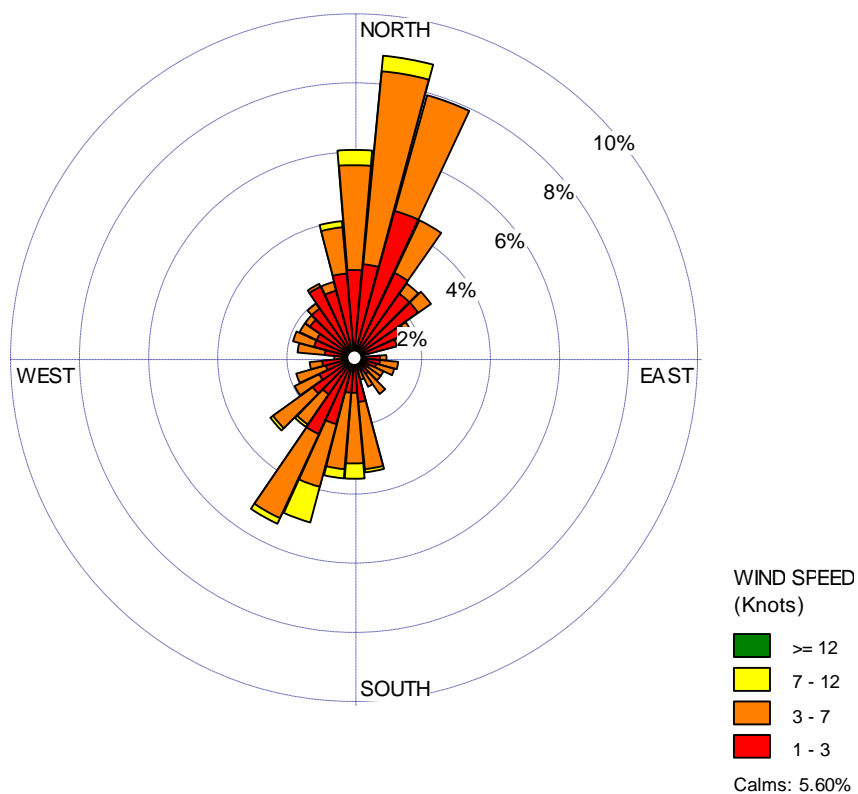
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
6-sep-19	B737-700	00:10	01:40	20	40	10	70
8-sep-19	B737-700	16:00	22:00	47	10	3	60
18-sep-19	B737-800	13:30	14:30	20	40	1	61
29-sep-19	B737-800	10:30	11:30	5	5	15	25
Sum antall minutter				92	95	29	216

Rusegropa ble rapportert benyttet 4 ganger i løpet av september. Total akkumulert brukstid var 216 minutter.

4 METEOROLOGI

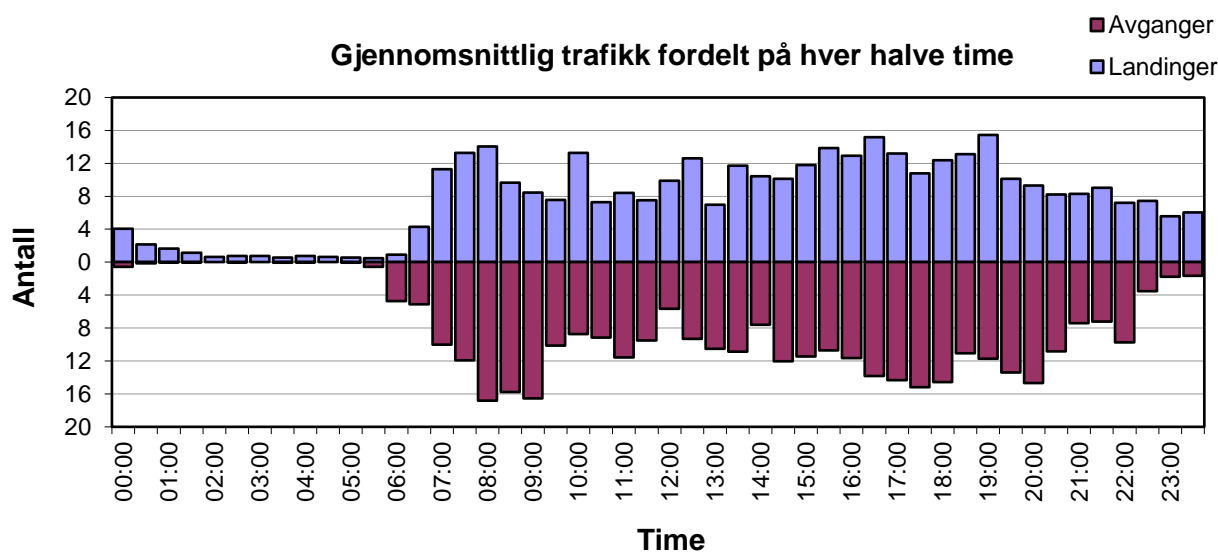
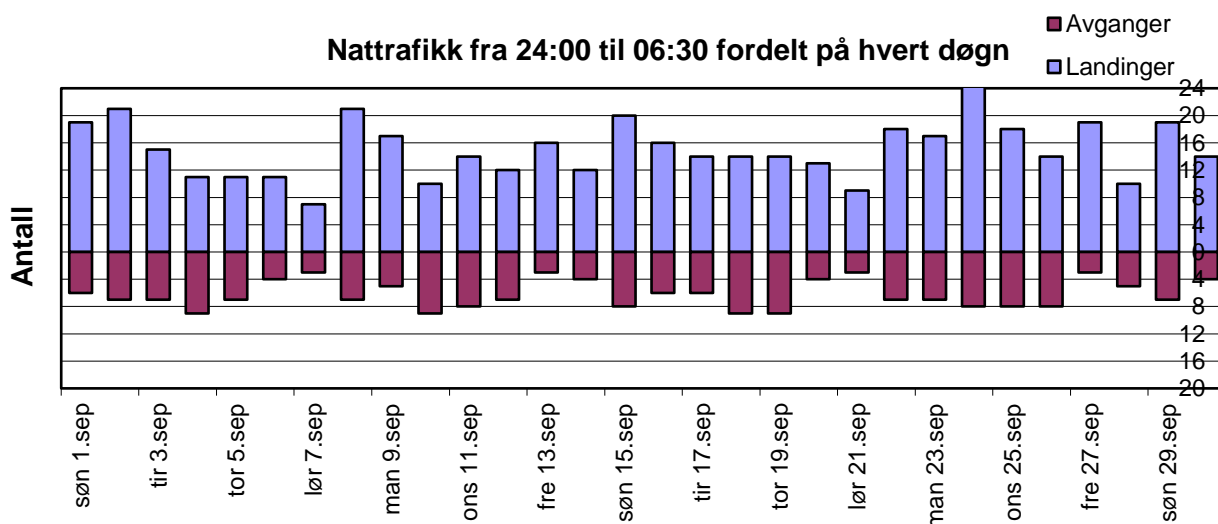
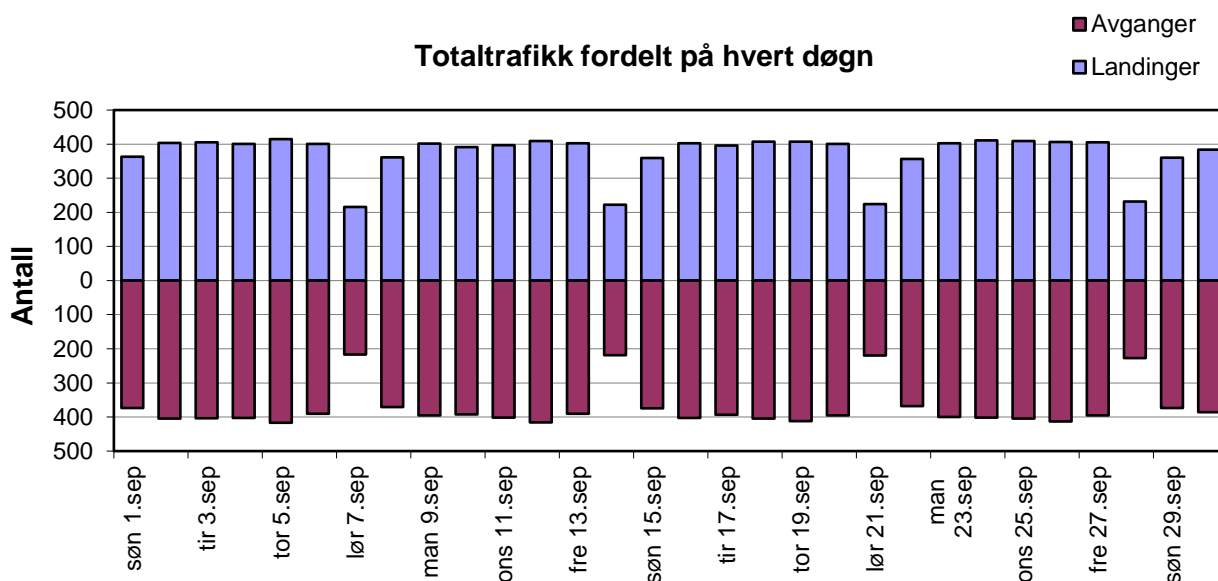
Været er avgjørende for hvordan trafikken avvikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I september var det i gjennomsnitt 744 flybevegelser per døgn og 6,27 avganger og 15,07 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



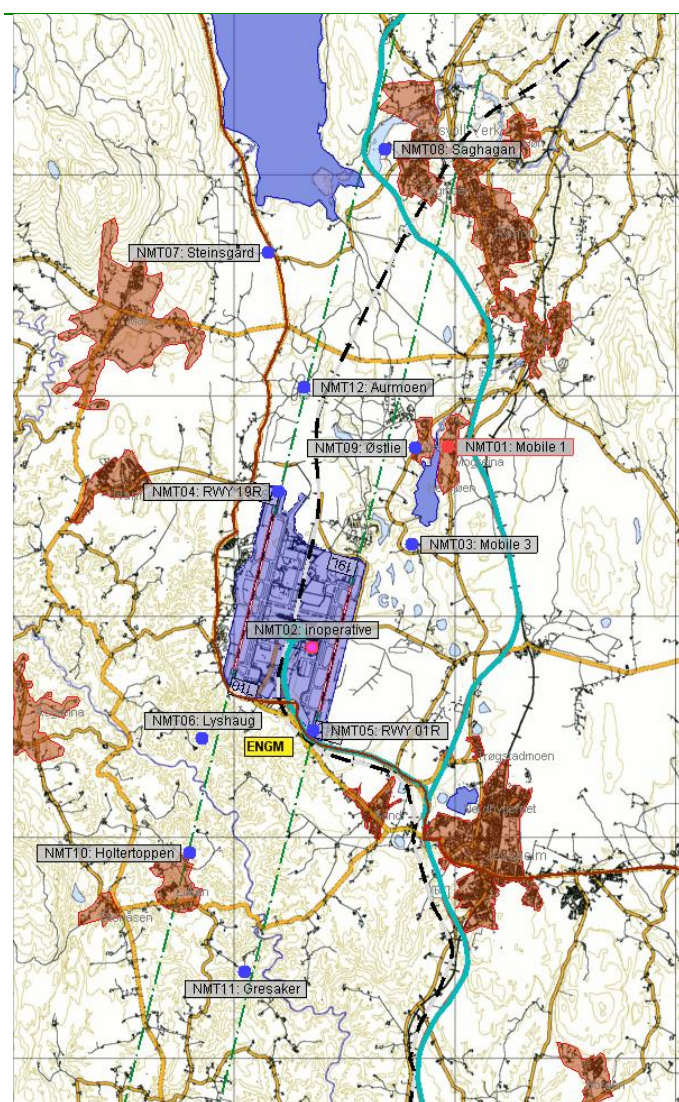
6 STØYMÅLINGER

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

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

6.1 PLASSERING

Figur 1. Plassering av støymålere i september.



Mobile målestasjoner

- NMT 01 Mogreina
- NMT 03 Gamle Åsen skistadion

Faste målestasjoner

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

6.2 MÅLERESULTATER

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

Resultater fra september:

1 mnd		T-1442		
sep.2019				
Målestasjoner	L_{den}	L_{night}	L_{5AS}	
NMT001 Mogreina	50,4	28,2	0,0	
NMT003 Elstad	31,8	25,7	0,0	
NMT004 RWY19R	74,0	65,0	0,0	
NMT005 RWY01R	74,5	65,0	0,0	
NMT006 Lyshaug	63,0	52,7	0,0	
NMT007 Steinsgård	55,7	45,3	0,0	
NMT008 Saghagen	53,9	44,7	0,0	
NMT009 Østli	51,4	33,5	0,0	
NMT010 Holtertoppen	61,7	53,4	0,0	
NMT011 Gresaker i Holter	59,8	50,0	0,0	
NMT012 Aurmoen	65,6	56,0	0,0	

Resultater fra siste tre måneder:

3 mnd		T-1442		
juli 2019 t.o.m. sept. 2019				
Målestasjoner	L_{den}	L_{night}	L_{5AS}	
NMT001 Mogreina	47,3	29,6	0,0	
NMT003 Elstad	33,3	24,7	0,0	
NMT004 RWY19R	75,5	66,9	0,0	
NMT005 RWY01R	71,3	61,2	0,0	
NMT006 Lyshaug	64,6	55,7	0,0	
NMT007 Steinsgård	54,4	45,3	0,0	
NMT008 Saghagen	55,7	46,8	0,0	
NMT009 Østli	49,7	35,3	0,0	
NMT010 Holtertoppen	62,1	54,5	0,0	
NMT011 Gresaker i Holter	57,3	46,5	0,0	
NMT012 Aurmoen	66,5	57,7	0,0	

7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY

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

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

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

Dato	Avgangstid	A/D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
man 2. sep	00:12	D	01L	NAX7001	9HMIP	A388	0
ons 4. sep	00:44	D	01L	QTR8782	A7AFH	A332	0
ons 18. sep	04:03	D	0	THY6576	TCJDO	A332	0
ons 18. sep	05:34	D	01L	QTR8782	A7AFH	A332	0
ons 25. sep	00:07	D	01L	QTR8782	A7AFI	A332	0
lør 28. sep	06:27	D	01L	VKG802	OYVKI	A333	88.0

For september er det totalt registrert:

- Ingen flygninger som ikke tilfredsstillers kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
- 6 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.

September 2019 – østre rullebane

	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
01/09/2019	343	6	0	119	218	1,7	98,3
02/09/2019	351	205	82	27	37	81,8	18,2
03/09/2019	367	120	48	10	189	45,8	54,2
04/09/2019	370	80	1	97	192	21,9	78,1
05/09/2019	386	196	44	63	83	62,2	37,8
06/09/2019	362	0	0	122	240	0,0	100,0
07/09/2019	217	122	95	0	0	100,0	0,0
08/09/2019	306	185	121	0	0	100,0	0,0
09/09/2019	352	228	124	0	0	100,0	0,0
10/09/2019	323	193	130	0	0	100,0	0,0
11/09/2019	372	0	0	115	257	0,0	100,0
12/09/2019	384	1	0	153	230	0,3	99,7
13/09/2019	346	135	100	44	67	67,9	32,1
14/09/2019	260	0	0	123	137	0,0	100,0
15/09/2019	347	0	0	156	191	0,0	100,0
16/09/2019	362	221	141	0	0	100,0	0,0
17/09/2019	329	191	138	0	0	100,0	0,0
18/09/2019	370	231	139	0	0	100,0	0,0
19/09/2019	367	212	155	0	0	100,0	0,0
20/09/2019	366	126	58	87	95	50,3	49,7
21/09/2019	269	70	39	63	97	40,5	59,5
22/09/2019	311	73	53	80	105	40,5	59,5
23/09/2019	388	32	6	157	193	9,8	90,2
24/09/2019	354	208	146	0	0	100,0	0,0
25/09/2019	363	206	157	0	0	100,0	0,0
26/09/2019	377	235	142	0	0	100,0	0,0
27/09/2019	373	239	134	0	0	100,0	0,0
28/09/2019	230	29	6	23	172	15,2	84,8
29/09/2019	319	184	135	0	0	100,0	0,0
30/09/2019	343	185	149	6	3	97,4	2,6
Day	9791	3612	2342	1403	2434	60,8	39,2
Night	416	301	1	42	72	72,6	27,4
Sum	10207	3913	2343	1445	2506	61,3	38,7

September 2019 – vestre rullebane

	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
01/09/2019	382	2	3	228	149	1,3	98,7
02/09/2019	453	134	248	38	33	84,3	15,7
03/09/2019	435	76	139	196	24	49,4	50,6
04/09/2019	425	9	91	210	115	23,5	76,5
05/09/2019	432	65	210	83	74	63,7	36,3
06/09/2019	427	8	0	269	150	1,9	98,1
07/09/2019	214	90	120	4	0	98,1	1,9
08/09/2019	421	174	247	0	0	100,0	0,0
09/09/2019	440	172	267	1	0	99,8	0,2
10/09/2019	455	197	258	0	0	100,0	0,0
11/09/2019	416	9	17	267	123	6,3	93,8
12/09/2019	432	0	1	250	181	0,2	99,8
13/09/2019	446	127	165	95	59	65,5	34,5
14/09/2019	179	0	0	98	81	0,0	100,0
15/09/2019	384	0	0	201	183	0,0	100,0
16/09/2019	440	171	258	11	0	97,5	2,5
17/09/2019	452	202	250	0	0	100,0	0,0
18/09/2019	431	171	260	0	0	100,0	0,0
19/09/2019	443	190	253	0	0	100,0	0,0
20/09/2019	426	60	136	125	105	46,0	54,0
21/09/2019	173	37	42	53	41	45,7	54,3
22/09/2019	407	77	106	122	102	45,0	55,0
23/09/2019	411	14	16	200	181	7,3	92,7
24/09/2019	439	186	252	1	0	99,8	0,2
25/09/2019	435	192	243	0	0	100,0	0,0
26/09/2019	433	167	266	0	0	100,0	0,0
27/09/2019	420	160	260	0	0	100,0	0,0
28/09/2019	221	17	25	157	22	19,0	81,0
29/09/2019	411	173	238	0	0	100,0	0,0
30/09/2019	418	188	228	1	1	99,5	0,5
Day	11038	2778	4314	2395	1551	64,3	35,7
Night	863	290	285	215	73	66,6	33,4
Sum	11901	3068	4599	2610	1624	64,4	35,6

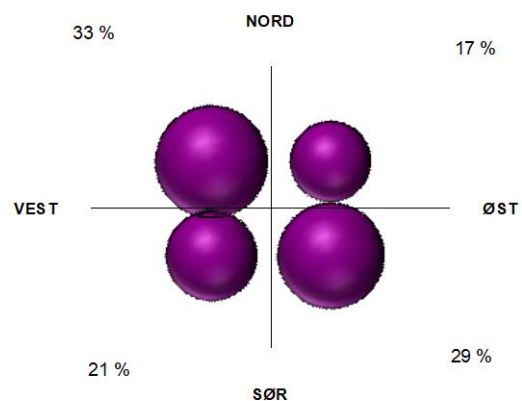
Alle flybevegelser, sep 2019

For september var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 61,1/37,9.

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 september 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 september måned.

September 2019 – 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	7013	537	480	1812	4184	14,5	85,5
Night	97	17	6	13	61	23,7	76,3
Sum	7110	554	486	1825	4245	14,6	85,4

September 2019 – 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	10250	861	1050	5118	3221	18,6	81,4
Night	186	16	44	57	69	32,3	67,7
Sum	10436	877	1094	5175	3290	18,9	81,1

September 2019 – 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	175	131	0	6	38	74,9	25,1
Night	281	236	1	26	18	84,3	15,7
Sum	456	367	1	32	56	80,7	19,3

September 2019 – 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	114	0	47	65	2	41,2	58,8
Night	115	0	43	70	2	37,4	62,6
Sum	229	0	90	135	4	39,3	60,7

September 2019 – 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	19	12	0	7	0	63,2	36,8
Sum	19	12	0	7	0	63,2	36,8

September 2019 – 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	499	239	106	103	51	69,1	30,9
Sum	499	239	106	103	51	69,1	30,9

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
tir 3.sep	00:01	Natt	A	01R	NAX1349	B738	Jettfly
ons 4.sep	00:01	Natt	A	01R	SAS1474	B737	Jettfly
ons 11.sep	23:59	Kveld	D	19R	SWN494	CRJ2	Jettfly
fre 13.sep	23:32	Kveld	D	19R	NAX7981	A388	Jettfly
lør 14.sep	22:34	Kveld	A	19L	BEL1EW	A319	Jettfly
lør 14.sep	22:44	Kveld	A	19L	KLM1151	E190	Jettfly
lør 14.sep	22:51	Kveld	A	19L	AUA331	E195	Jettfly
lør 14.sep	22:52	Kveld	D	19R	NAX7981	A388	Jettfly
søn 15.sep	22:57	Kveld	D	19R	NAX7981	A388	Jettfly
fre 20.sep	00:05	Natt	A	01R	NAX1875	B738	Jettfly
fre 20.sep	00:16	Natt	A	01R	NAX1735	B738	Jettfly
fre 20.sep	00:33	Natt	A	01R	SAS1474	B738	Jettfly
fre 20.sep	00:39	Natt	A	01R	NAX83G	B738	Jettfly
lør 21.sep	23:39	Kveld	D	01R	SXS4SM	B738	Jettfly
søn 22.sep	00:08	Natt	A	01R	NAX17Q	B738	Jettfly
søn 22.sep	00:18	Natt	A	01R	NAX8935	B738	Jettfly
søn 22.sep	00:30	Natt	A	01R	NAX51J	B738	Jettfly
fre 27.sep	00:01	Natt	A	01R	NAX1875	B738	Jettfly
lør 28.sep	00:01	Natt	A	01R	NAX4YA	B738	Jettfly
man 30.sep	23:02	Kveld	A	19L	SAS4610	B738	Jettfly

Det var 9 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jettfly i perioden 22:30 - 24:00.

Det var 11 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jettfly i perioden 00:00 -06:30.

Av disse 20 skjedde 9 mulige avvik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 35 flygninger som avvek fra hovedregelen om banebruk for jettfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

lør 14. sep, søn 15., man 16., tir 1. september

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 september måned.

September 2019 – 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	445	167	105	51	122	61,1	38,9
Night	0	0	0	0	0		
Sum	445	167	105	51	122	61,1	38,9

September 2019 – 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	1494	460	503	301	230	64,5	35,5
Night	0	0	0	0	0		
Sum	1494	460	503	301	230	64,5	35,5

September 2019 – Østre rullebane 22:30 – 06:30

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	3	0	0	2	1	0,0	100,0
Sum	5	0	0	2	3	0,0	100,0

September 2019 – Vestre rullebane 22:30 – 06:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	33	17	8	4	4	75,8	24,2
Night	77	18	44	5	10	80,5	19,5
Sum	110	35	52	9	14	79,1	20,9

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
søn 1.sep	03:09	Natt	A	19L	SWN8007	ATP	Propellfly
ons 4.sep	23:54	0	D	19L	SWT072	E120	Propellfly
fre 6.sep	22:34	0	D	19L	WIF39F	DH8A	Propellfly

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

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

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

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

Disse inntraff kvelden før / natten til: man 16.

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

9 TRASÉBRUK

9.1 REGLER FOR LANDINGER

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

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

Avvik 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

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

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

9.3 LANDINGER OG AVGANGER

FORORD	2
SAMMENDRAG	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	3
9.3.1 <i>Landinger</i>	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>	38
Aeroflot	38
Air Baltic	39
Air France.....	40
Austrian	41
British Airways.....	42
Brussels Airlines.....	43
Emirates	44
European Air Transport, EAT	45
Finnair	46
Icelandair.....	47
KLM	48
Korean Air	49
LOT	50
Lufthansa	51
Norwegian (Boeing 737-800), innland	52
Norwegian (Boeing 737-800), utland	53
Norwegian (Boeing 787- 8 Dreamliner), utland.....	54
Novair.....	55
Pakistan International Airlines	56
Qatar Airways.....	57

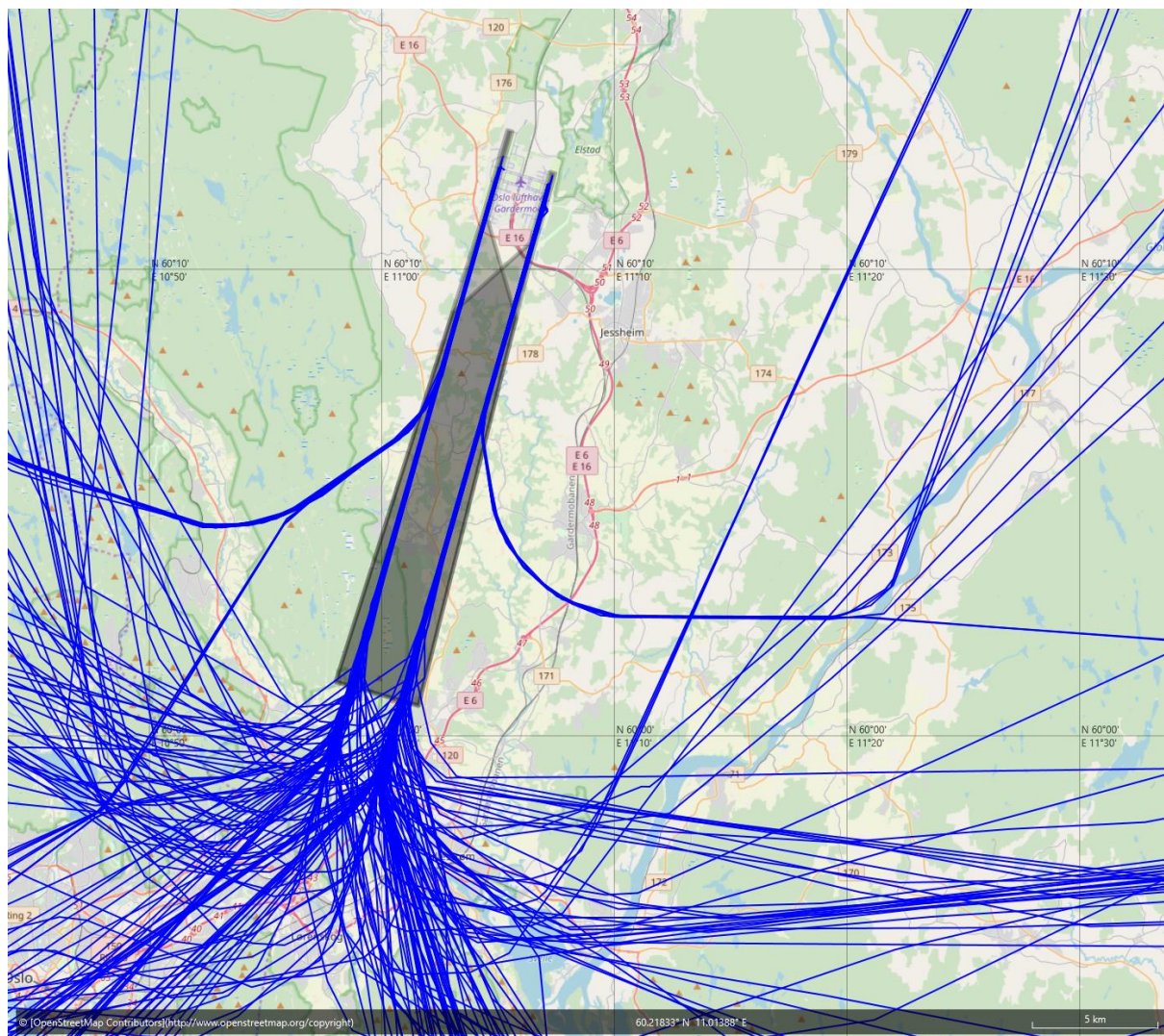


OSLO LUFTHAVN

Ryanair	58
SAS (Airbus)	59
SAS (Canadian Regional Jet)	60
SAS (Boeing 737).....	61
Sun Air	62
Swiss.....	63
TAP Portugal	64
Thai Airways	65
Thomas Cook Airlines Scandinavia	66
TUIfly Nordic.....	67
Turkish Airlines.....	68
United Parcel Service	69
VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER.....	70
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS.....	92
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG	96

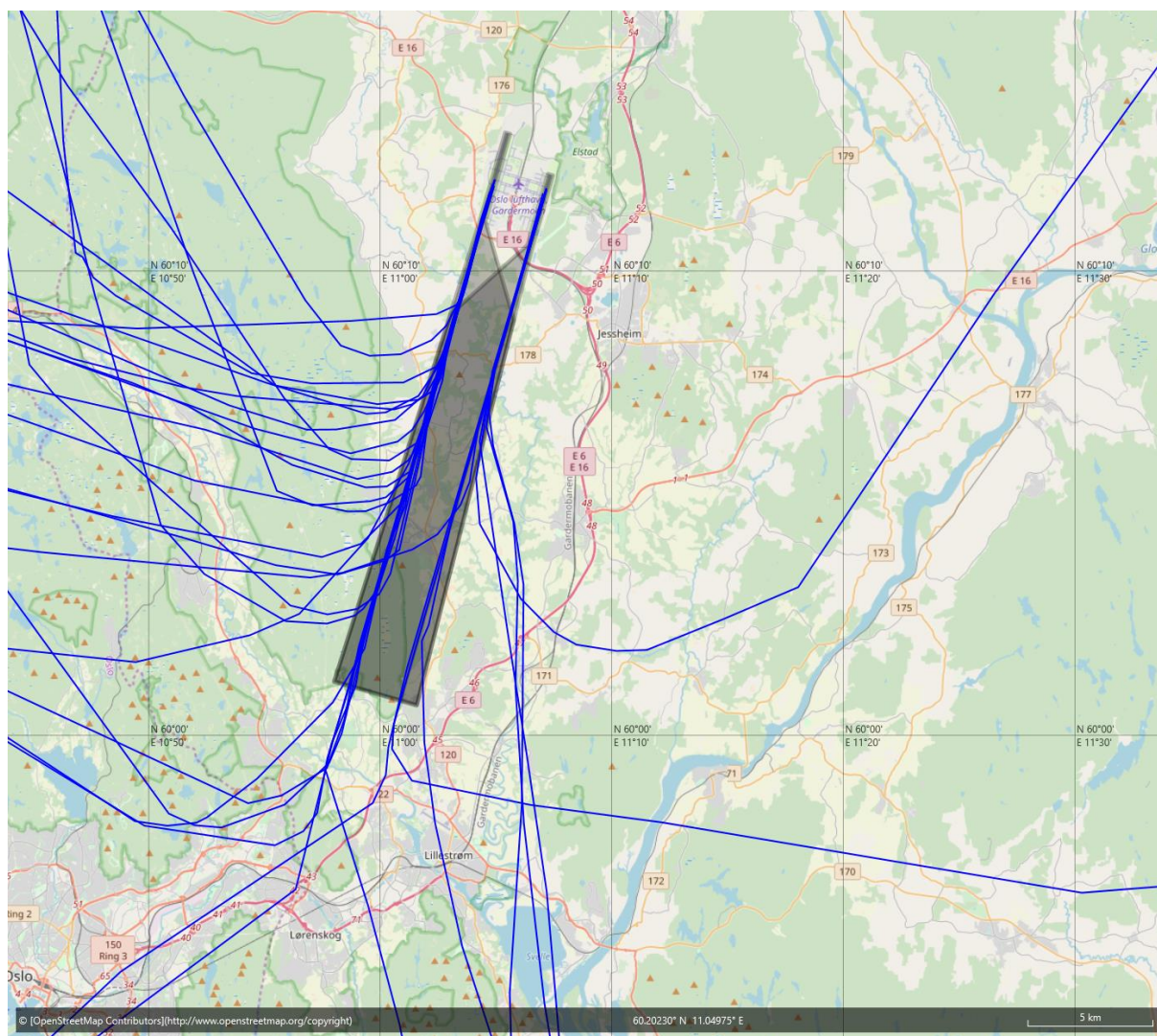
9.3.1 Landinger

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

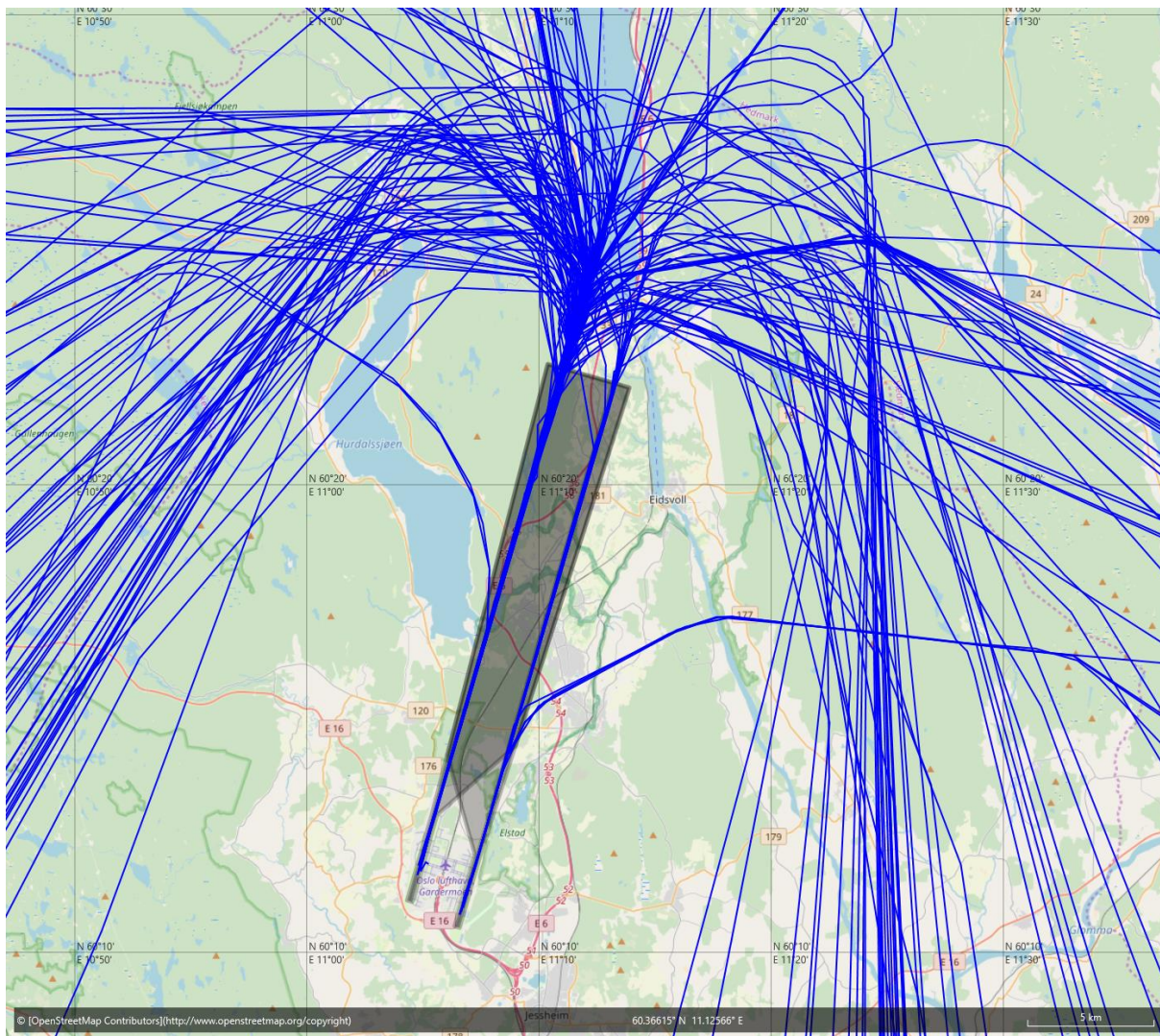


Figur 2. fredag 13.09.19 – landinger med jettfly, 228 stk

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

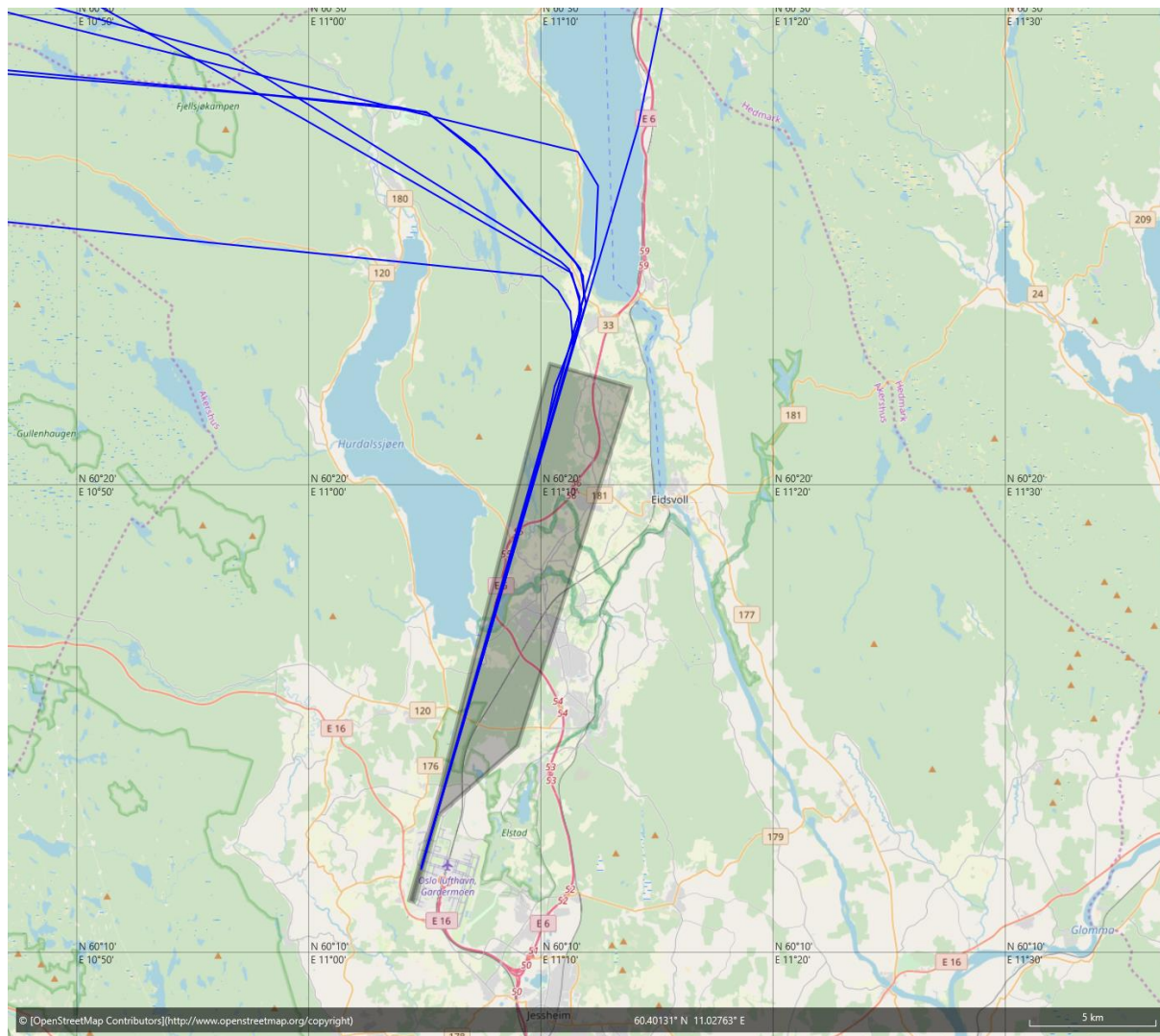


Figur 3. fredag 13.09. – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 32 stk



Figur 4. lørdag 28.09.2019 – landinger jettfly, 171 stk

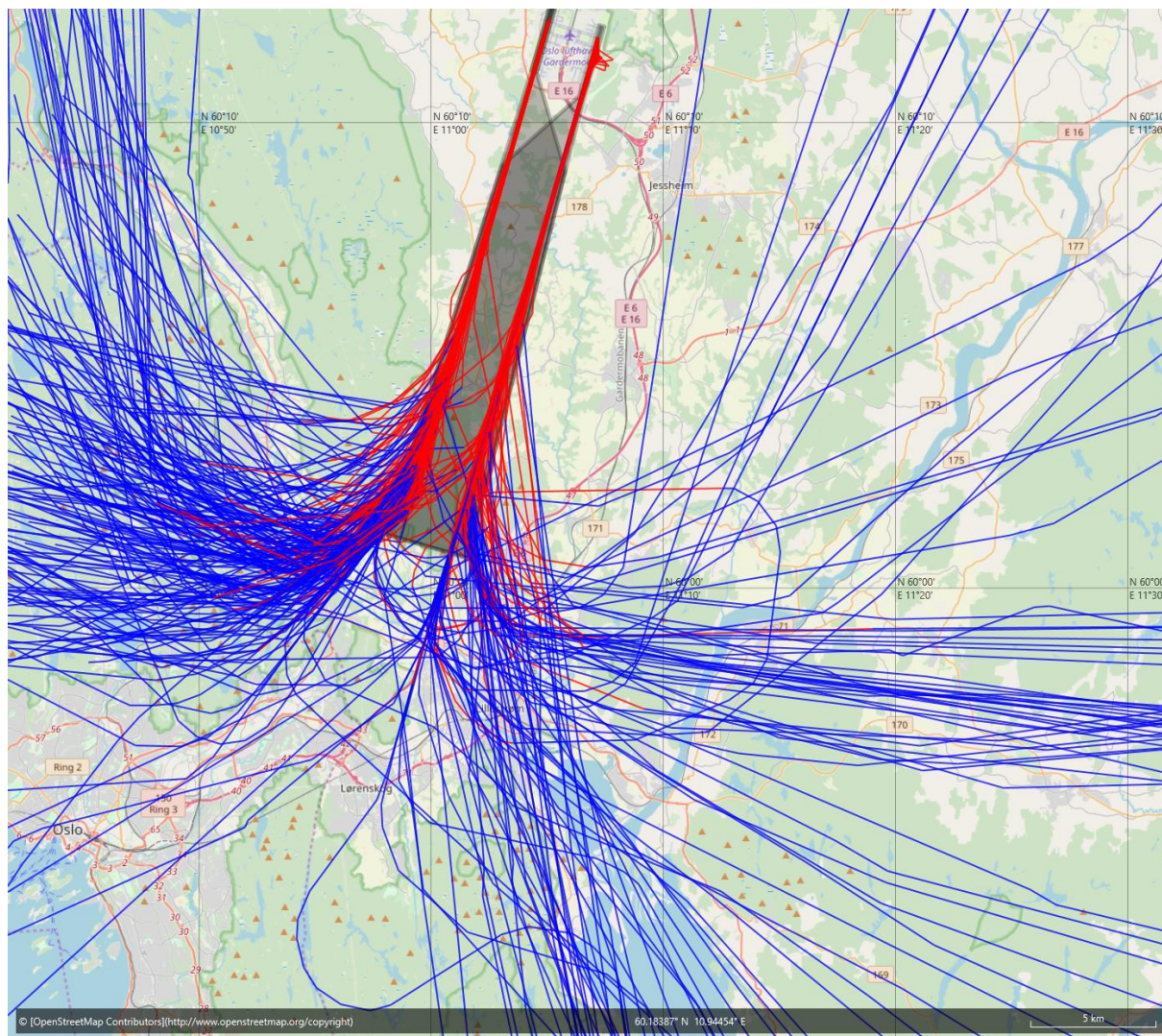
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempel dag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 5. lørdag 28.09.2019 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 5 stk

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

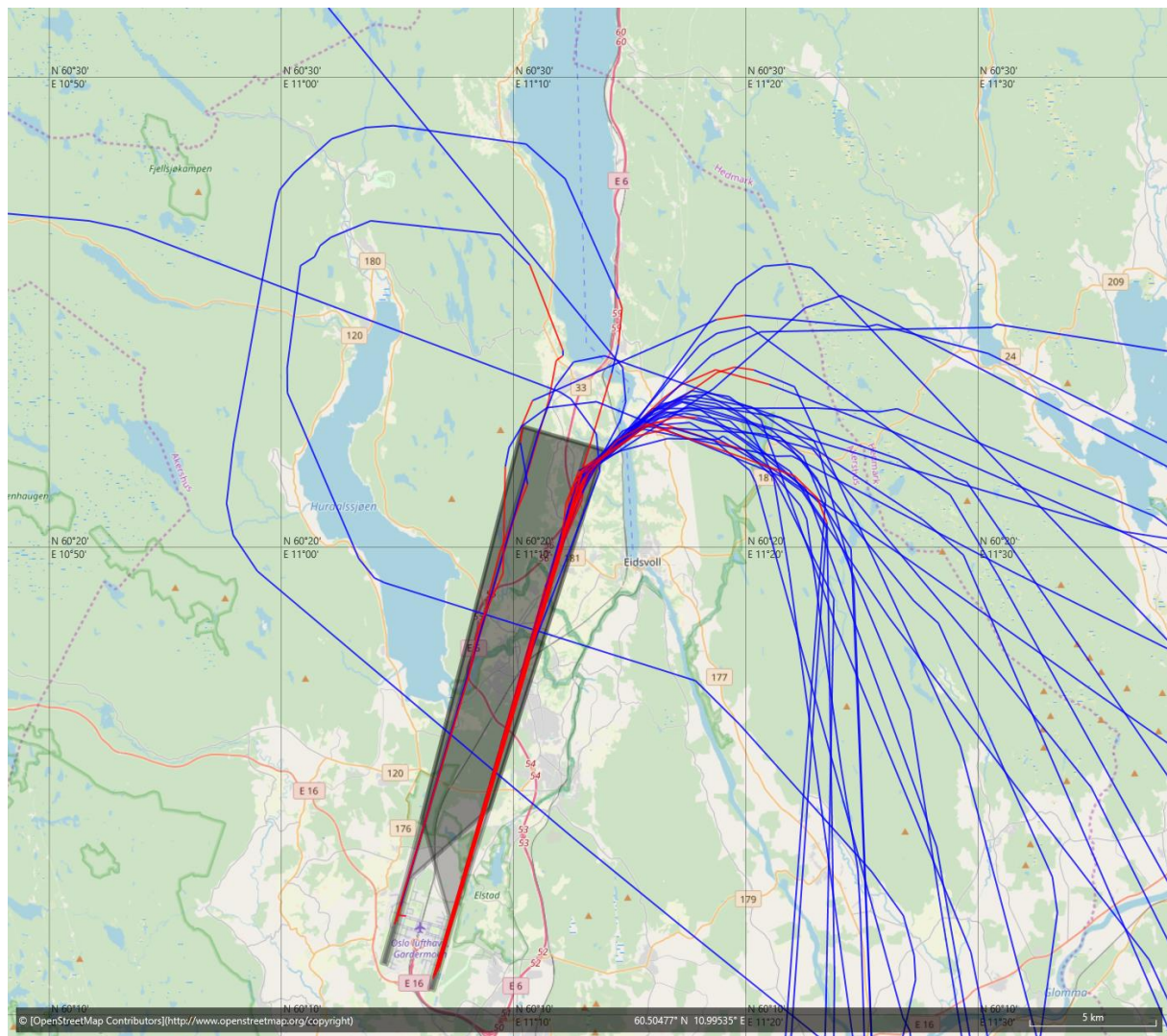
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 6. 68 flygninger.

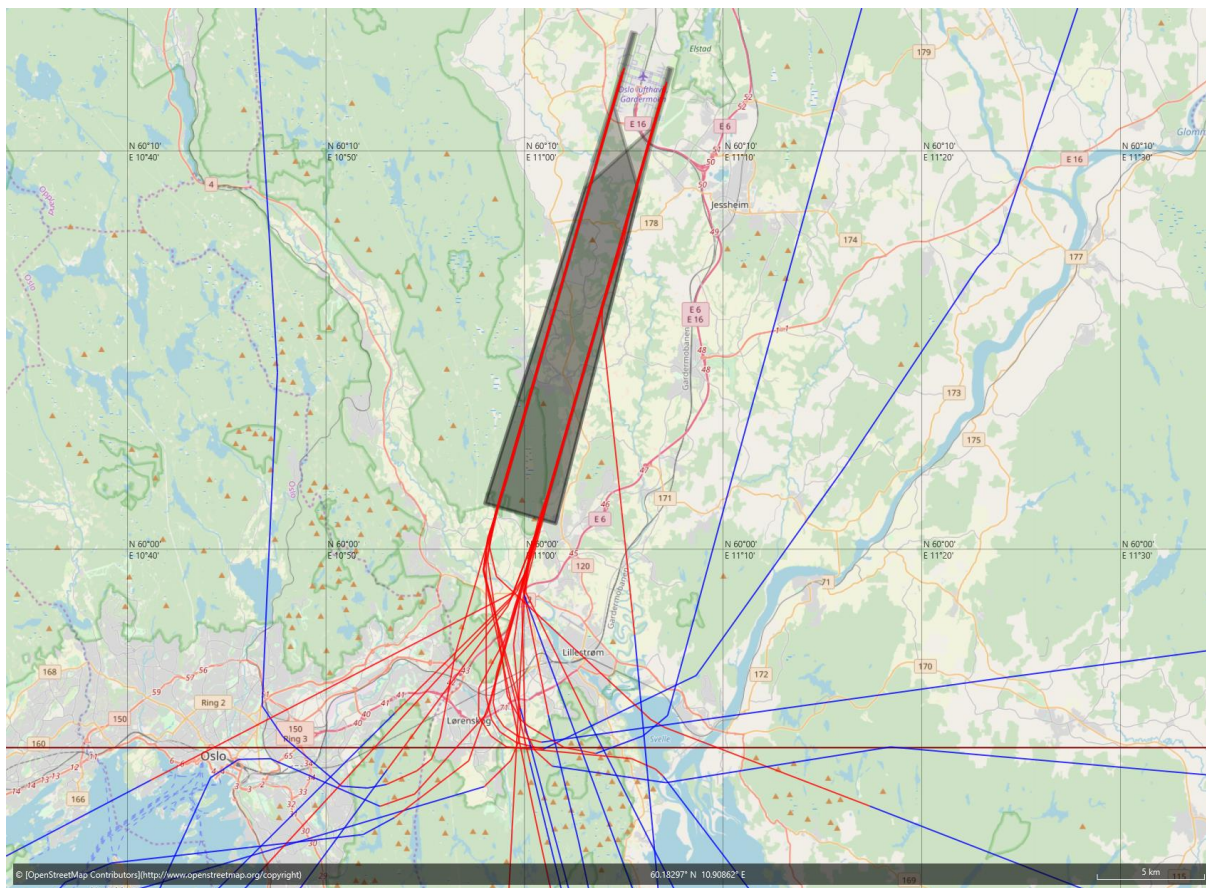
Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 26 flygninger

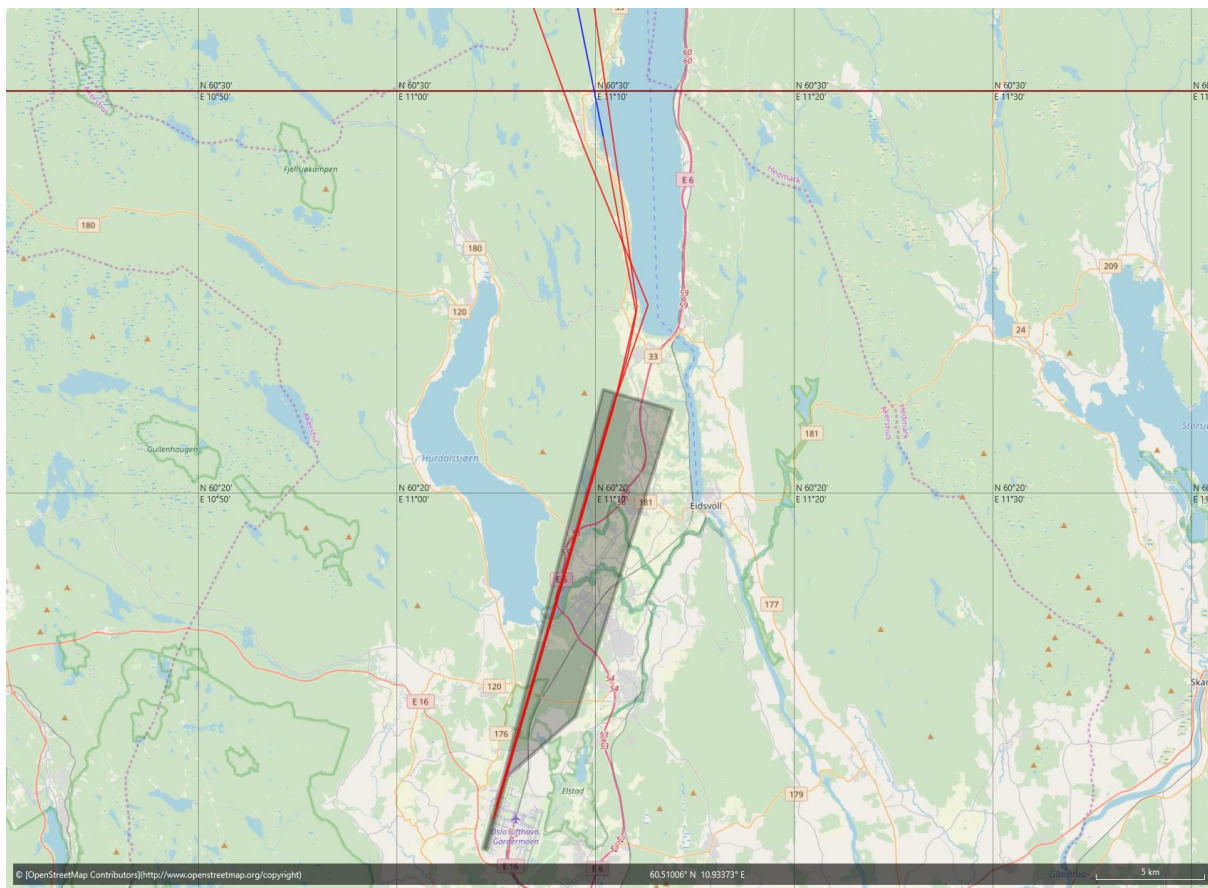
Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet



Figur 8. 22 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, jetfly

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

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

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.

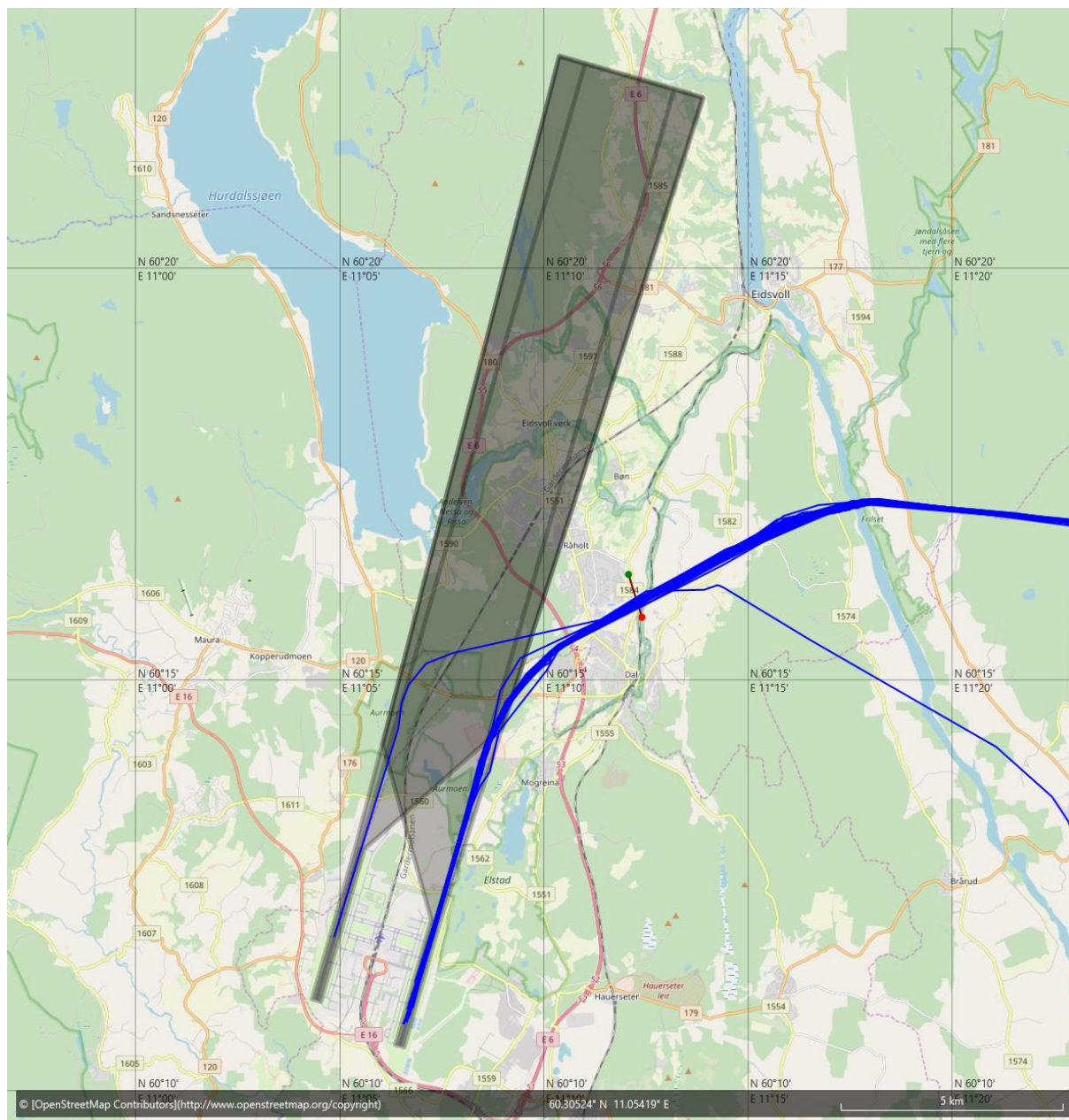
Nedenfor følger en opptelling av avganger som var dokumentert forskriftmessig utført (innenfor korridor ved høyder lavere enn 1700 fot over havet eller i henhold til forskriftens unntaksbestemmelser), avganger som utgjorde mulige forskriftsbrudd, og avganger som ikke lot seg teste (ved svikt i lagring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

Spesielle forhold gjeldende måned:

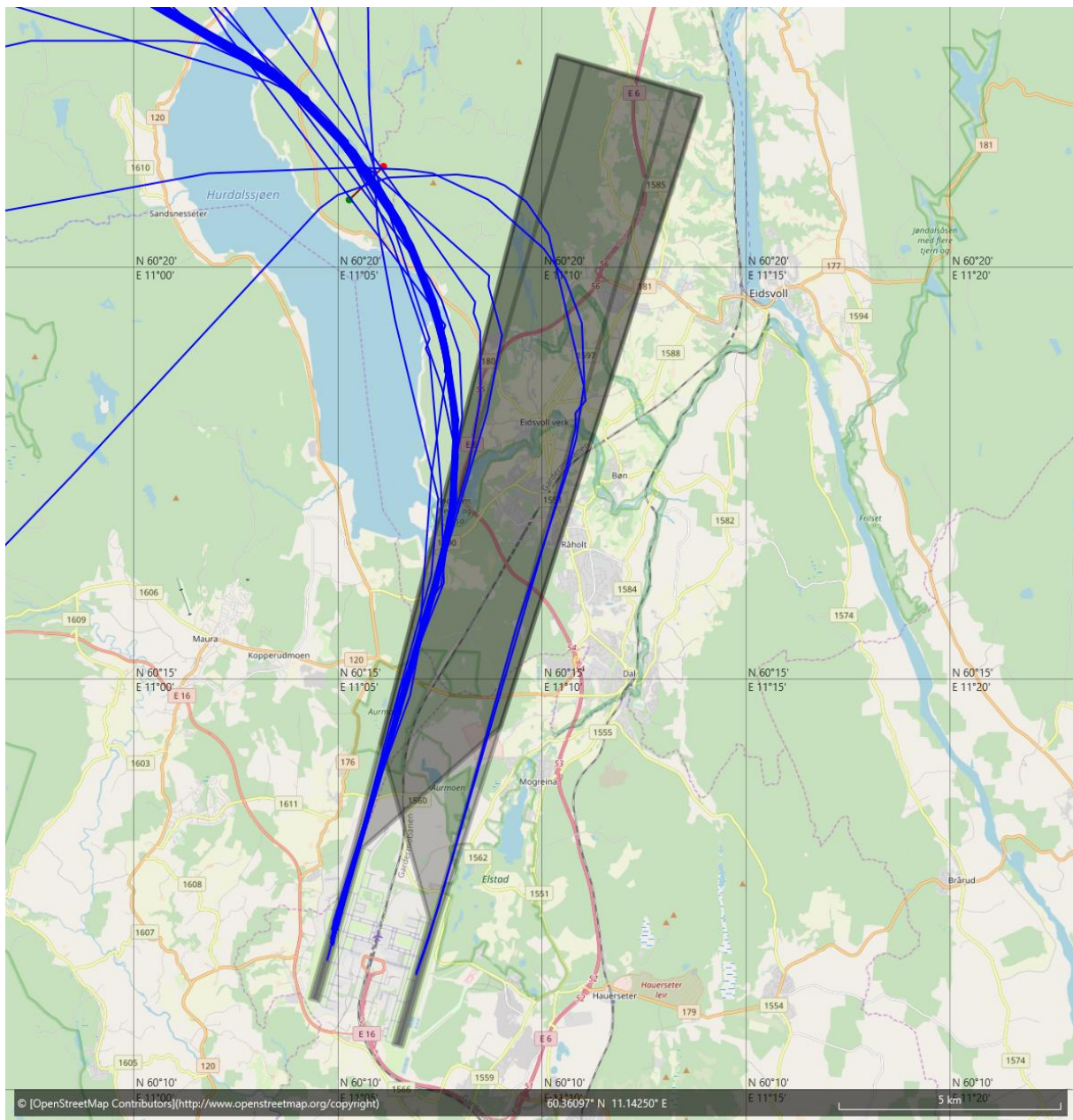
I utskriftene nedenfor angis traséføringer for jetfly og propellfly med to forskjellige farger.

9.3.4 Kurvede landinger, traséutskrifter

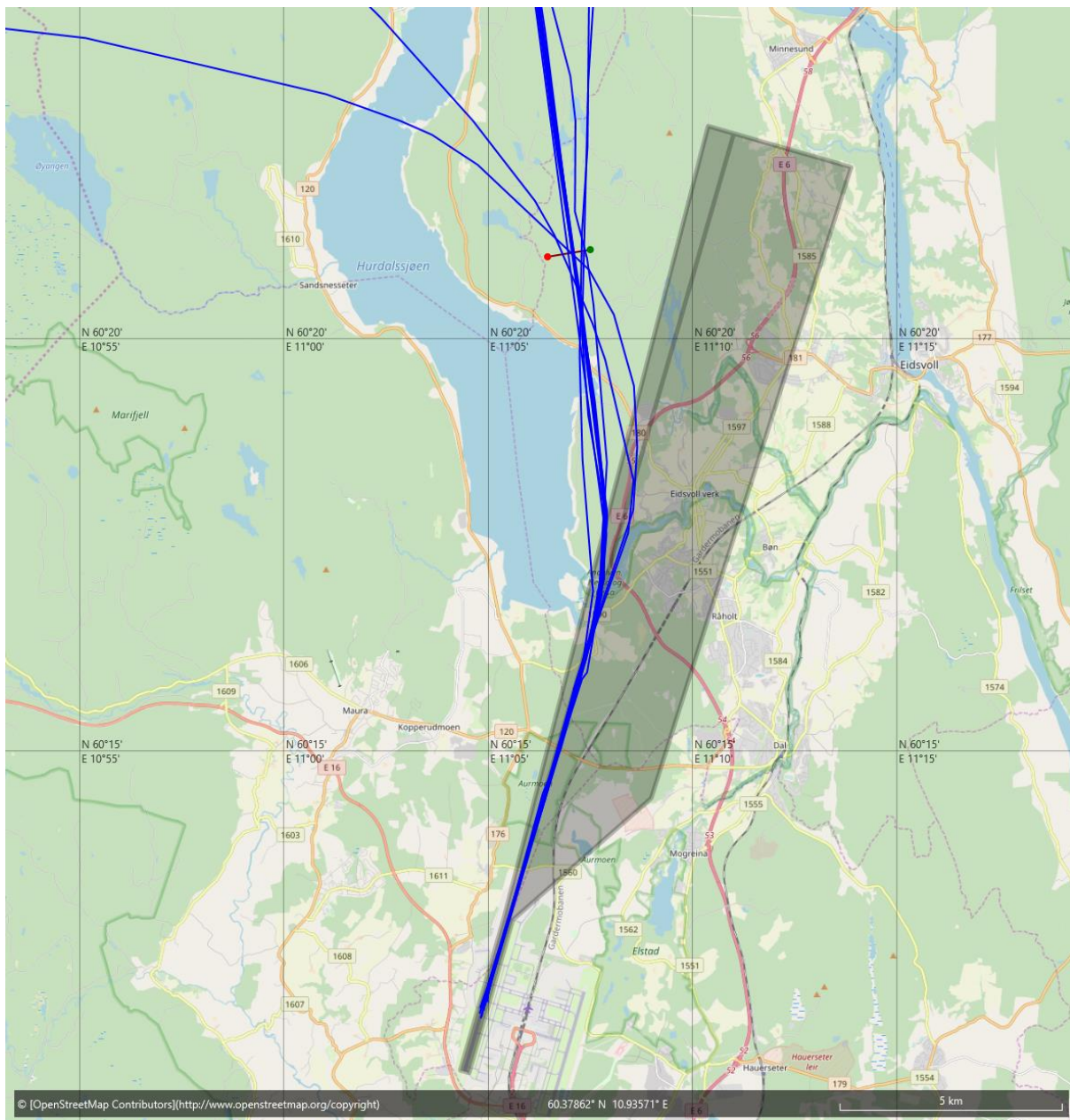
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i september totalt 695 kurvede landinger.



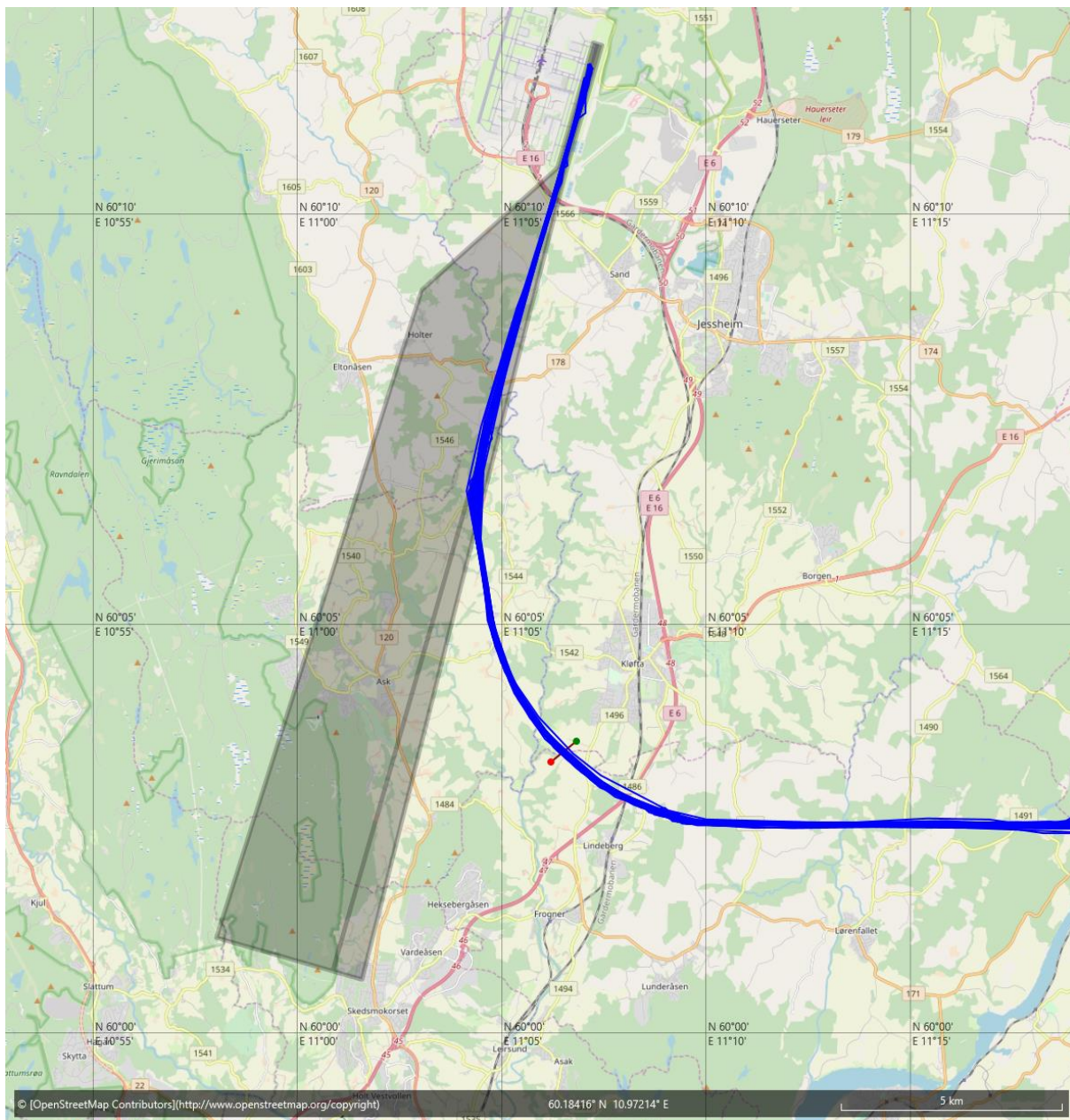
Figur 10. Kurvede landinger IBATA – 84 flygninger



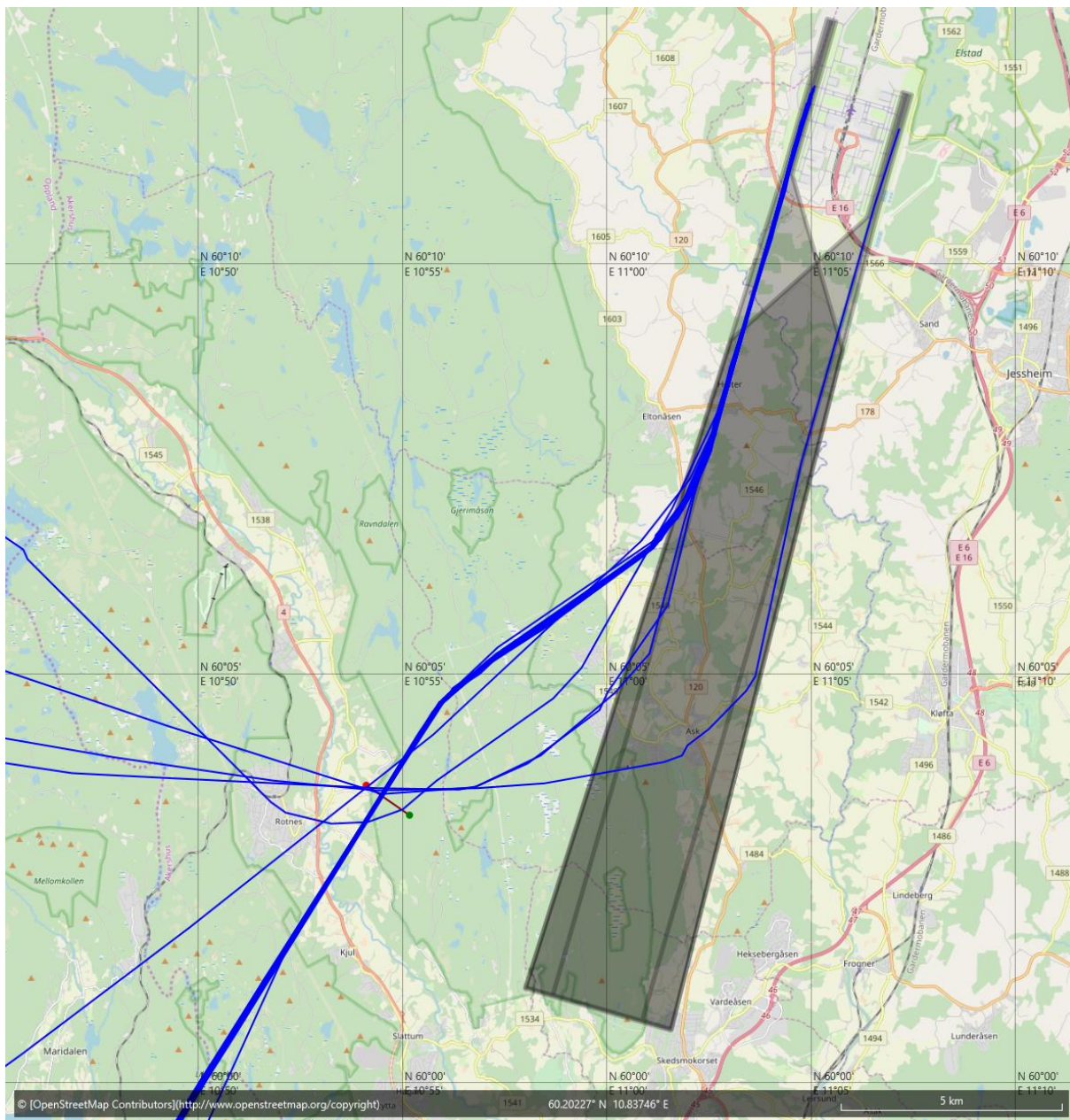
Figur 11. Kurvede landinger ADAVU – 134 flygninger



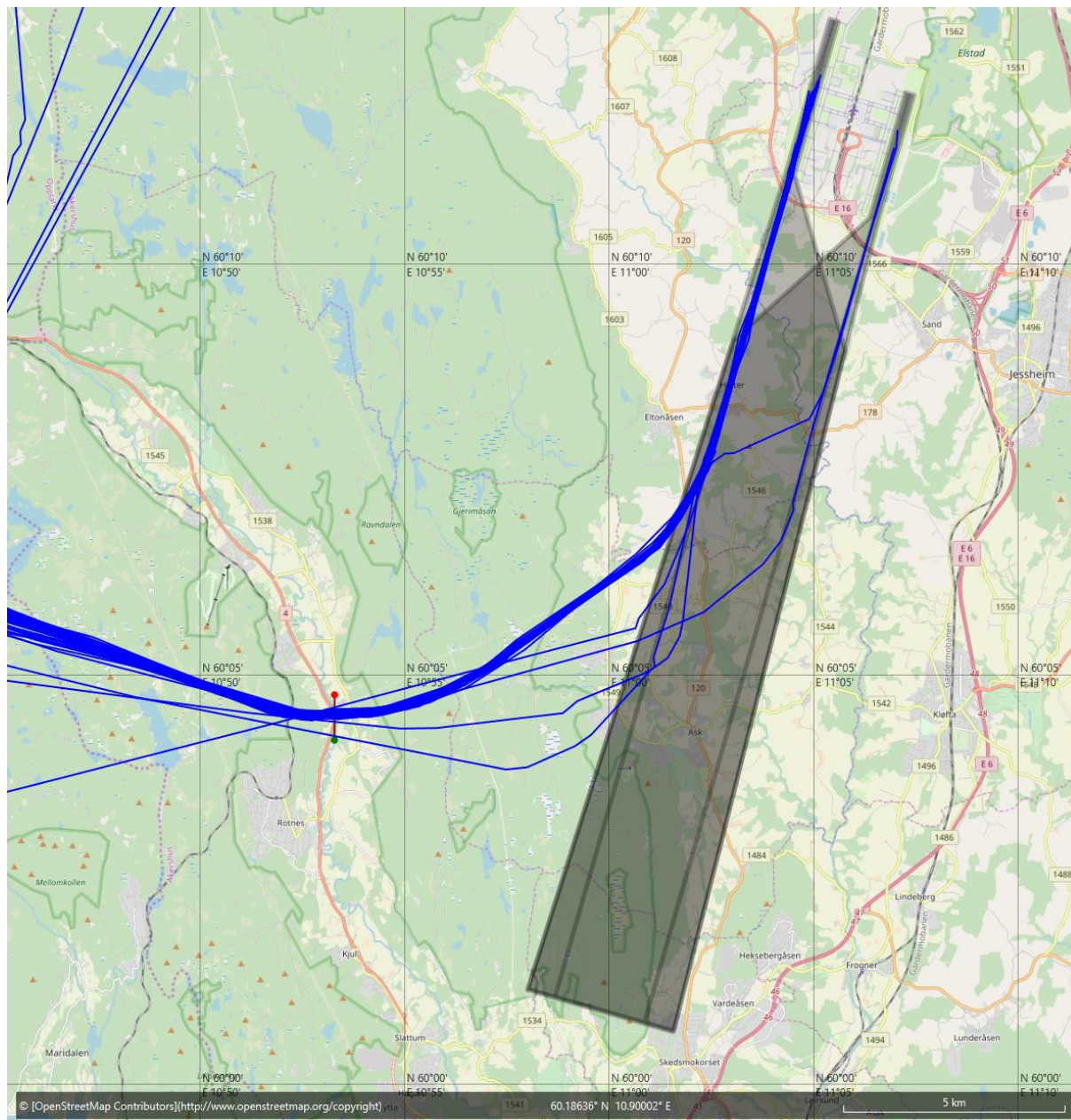
Figur 12. Kurvede landinger BAVAD – 14 flygninger



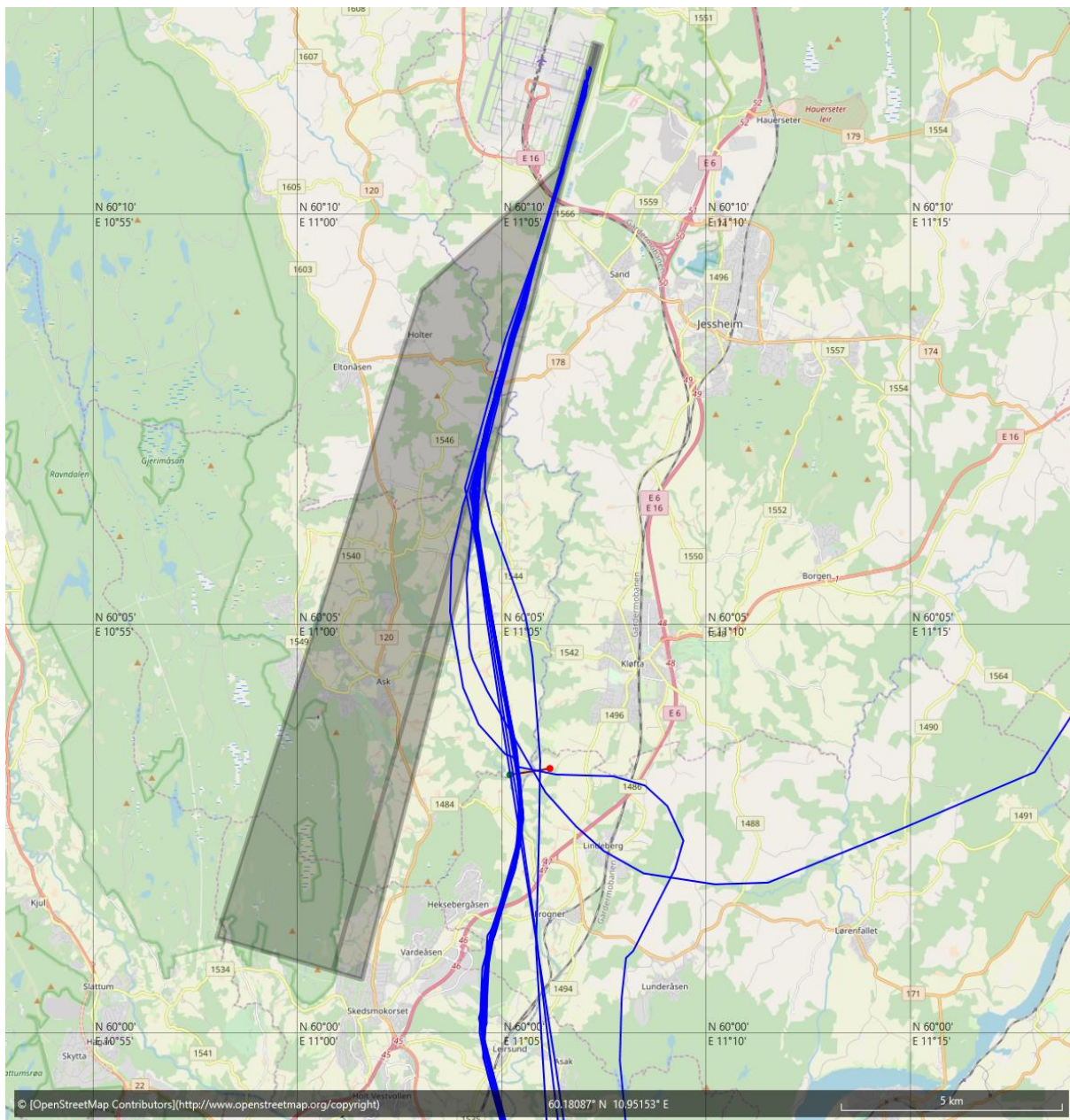
Figur 13. Kurvede landinger LUVOX – 111 flygninger



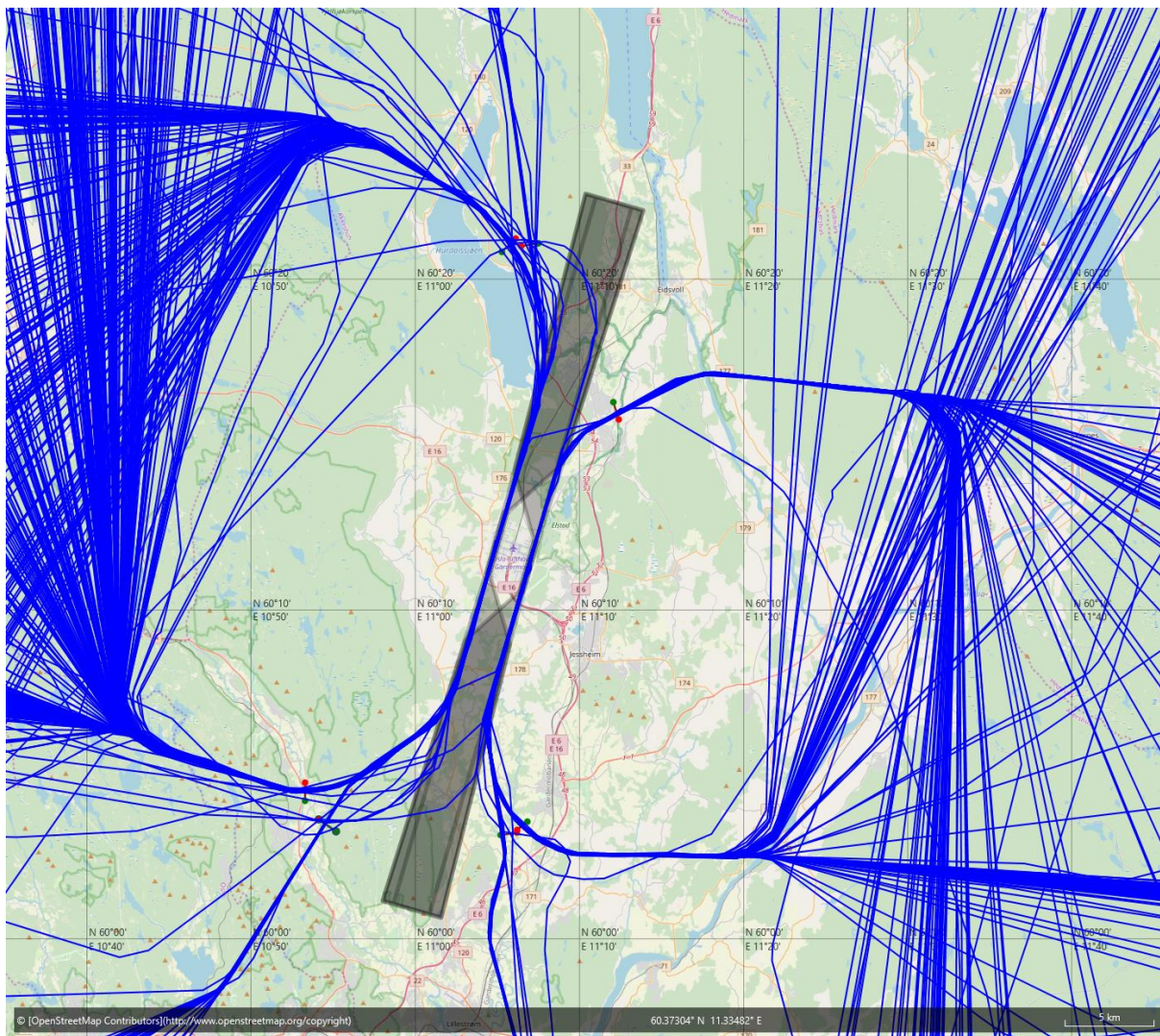
Figur 14. Kurvede landinger VALPU – 34 flygninger



Figur 15. Kurvede landinger ELVUN – 295 flygninger



Figur 16. Kurvede landinger INSUV – 23 flygninger



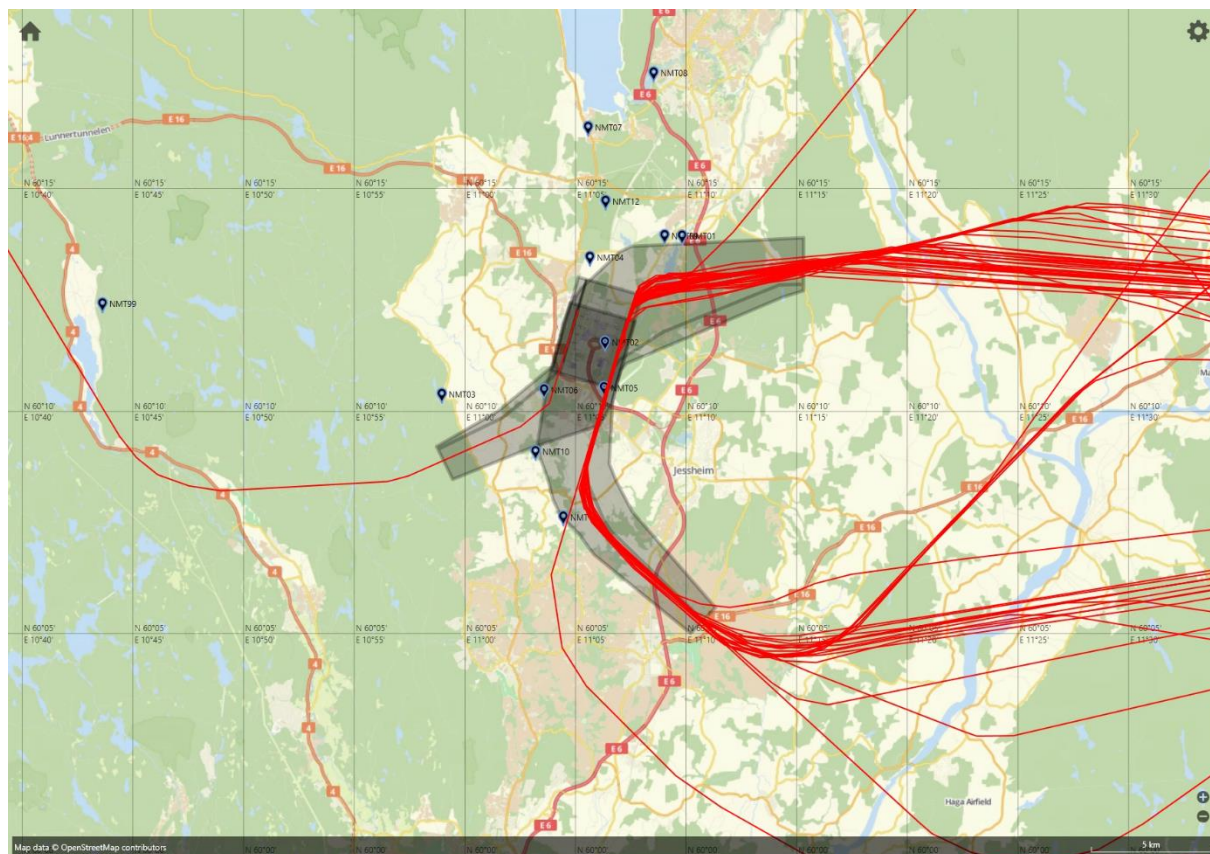
Figur 17. Kurvede landinger totalt – 695 flygninger

9.3.5 Avganger, traséutskrifter

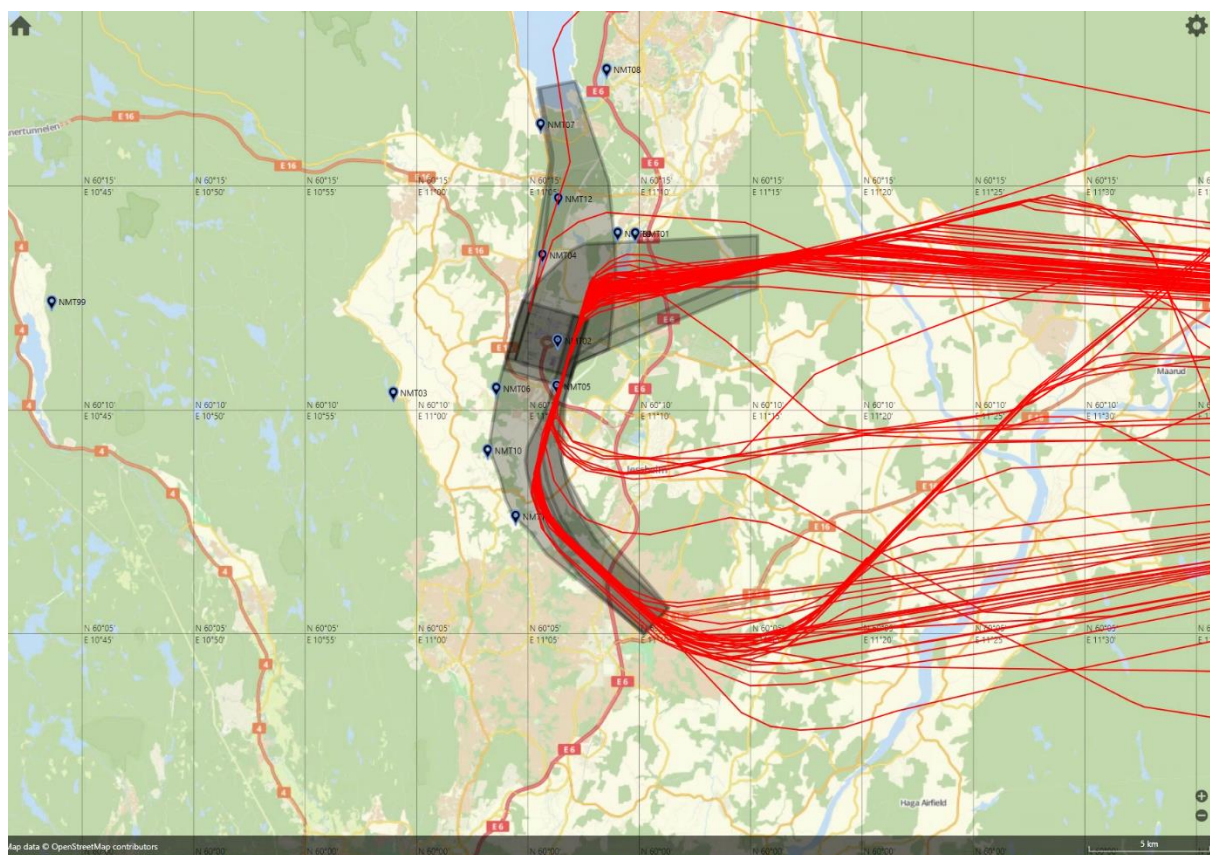
Følgende traséutskrifter viser avgangene til de dominerende flyselskapene på Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. For SAS og Norwegian, som er de største aktørene på Oslo Lufthavn, vises traséutskriftene pr. flytype.

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

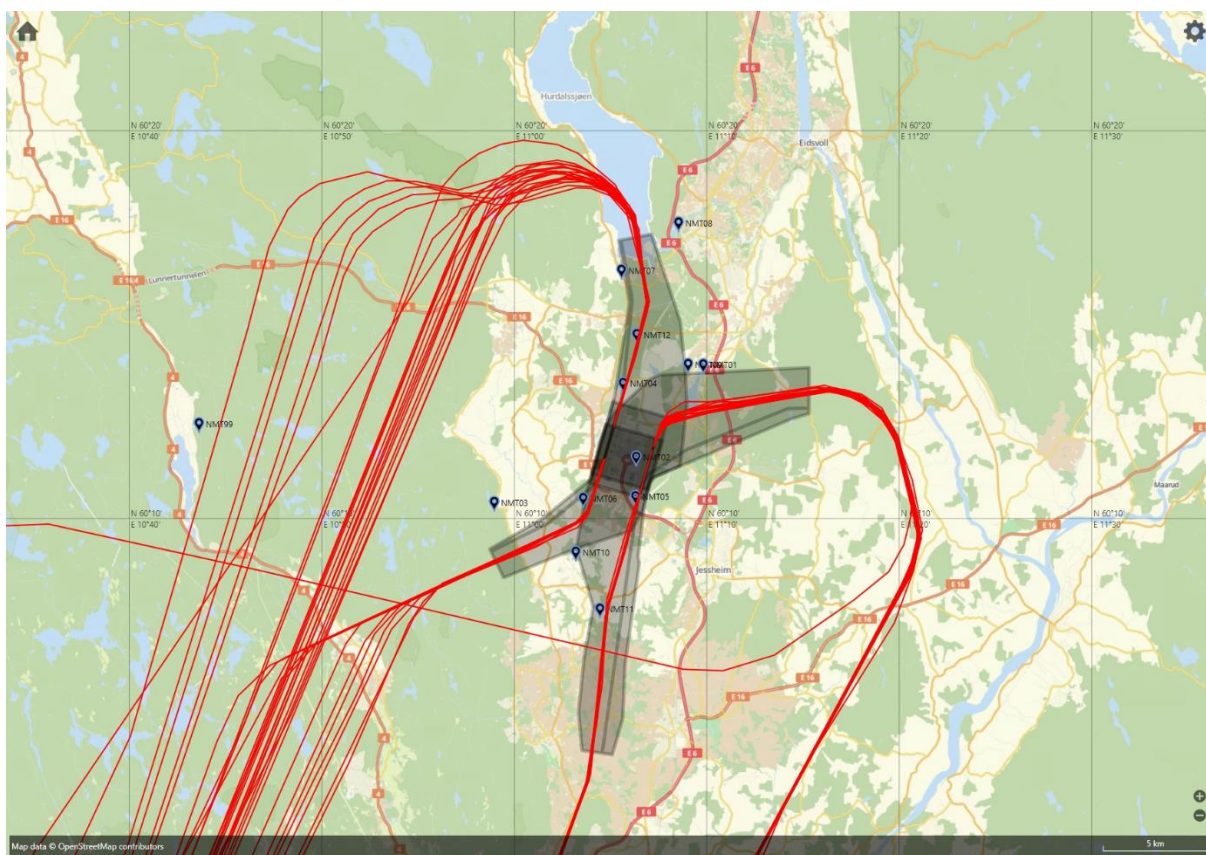
Aeroflot



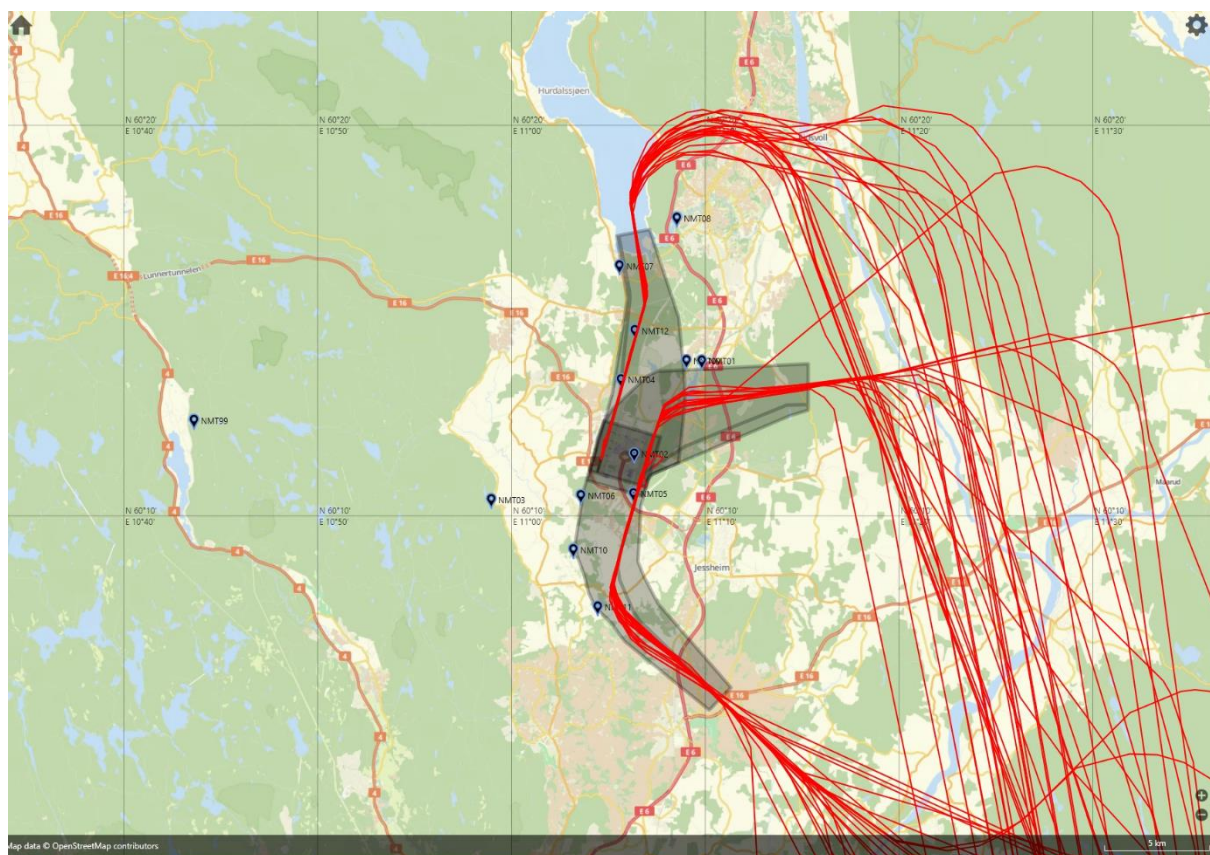
Figur 18. Avganger, Aeroflot - 61 flygninger
A320 (27), A321 (3), B737-800 (27), B777-200ER (1), SU95 (3)



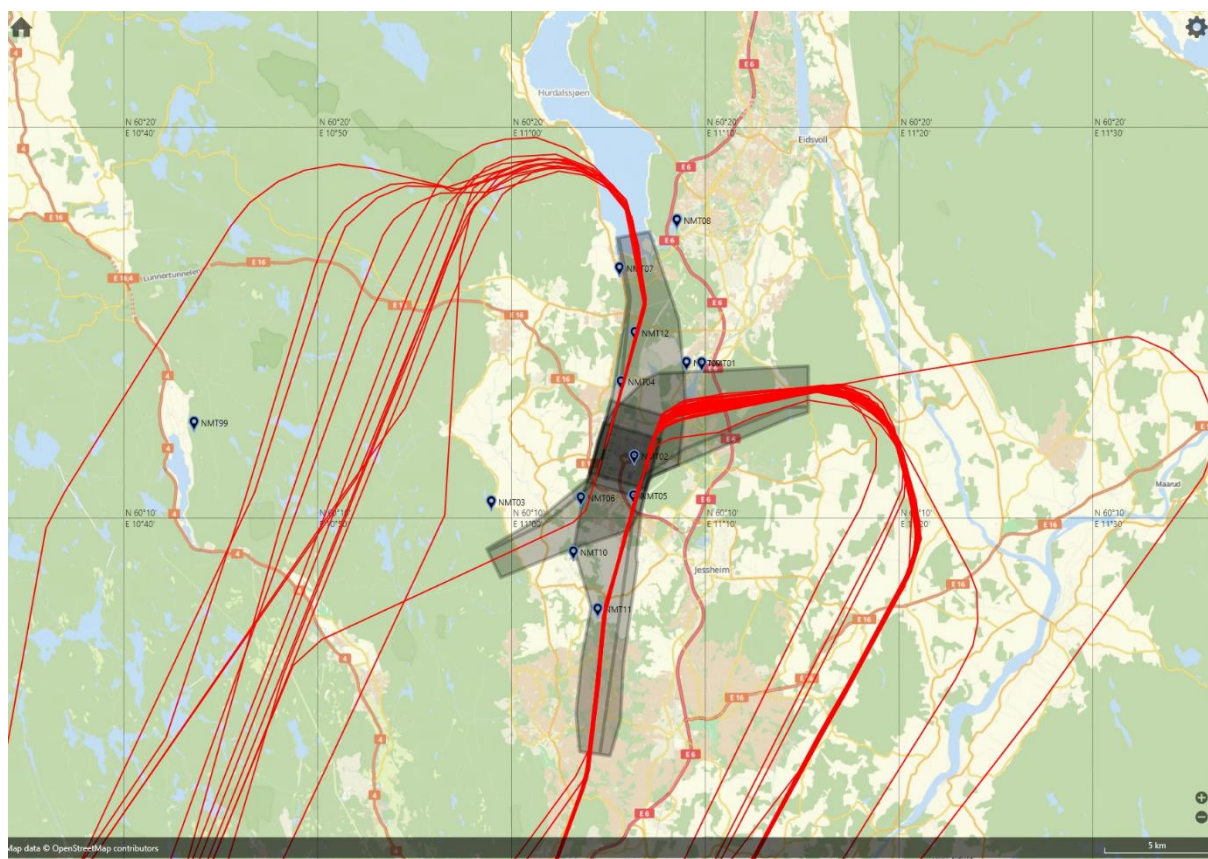
Figur 19. Avganger, Air Baltic - 99 flygninger
B737-300 (42), DHC-8-400 (22), 0 (1), B737-500 (12), BCS3 (22)



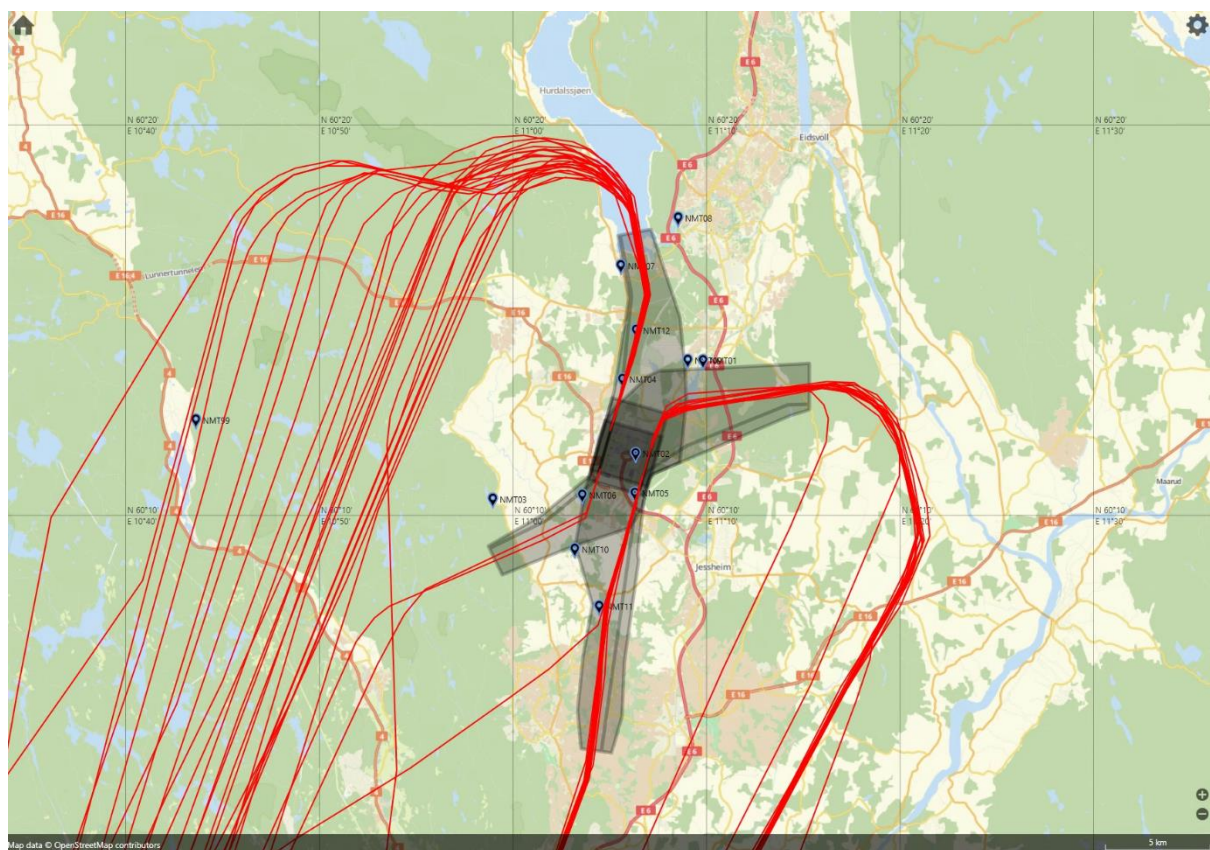
Figur 20. Avganger, Air France - 60 flygninger
A319 (4), A320 (35), A321 (16), A318 (5)



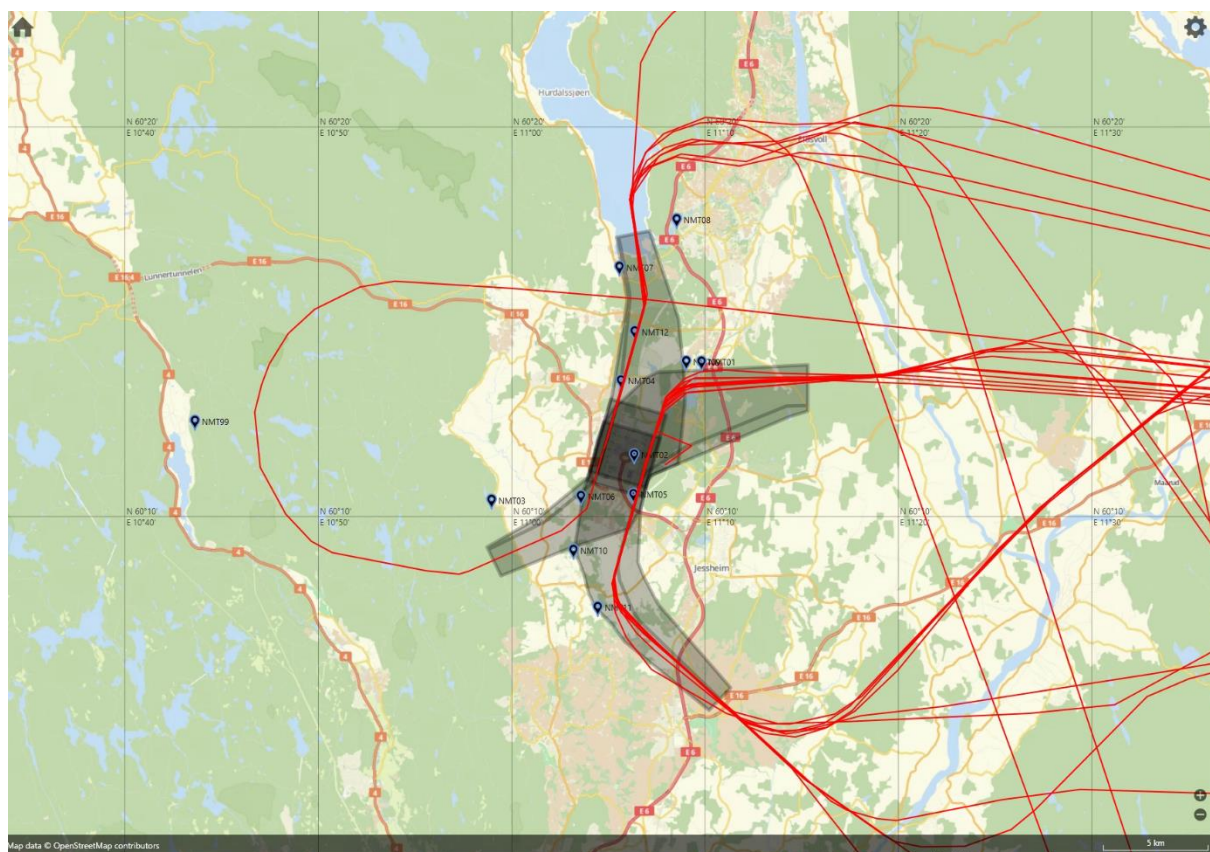
Figur 21. Avganger, Austrian - 60 flygninger
E195 (60)



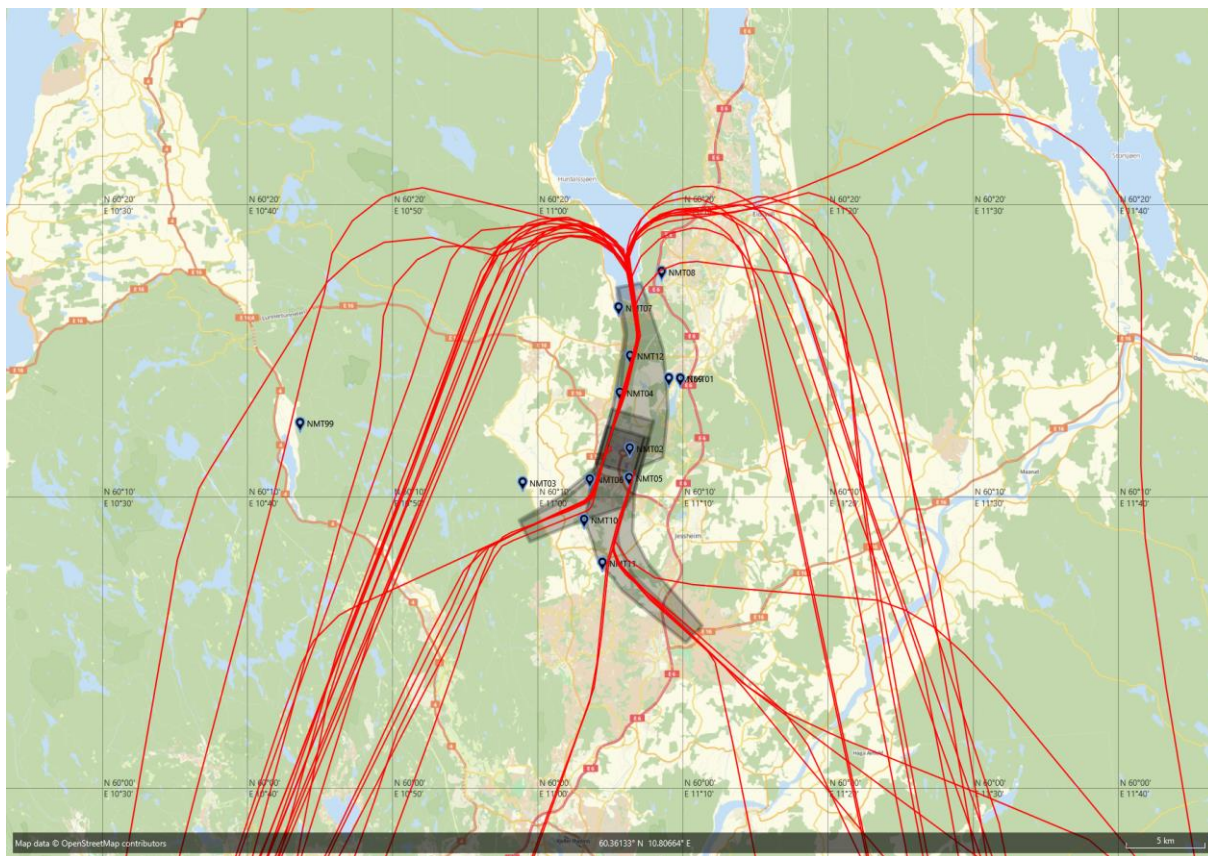
Figur 22. Avganger, British Airways - 97 flygninger
A319 (55), A320 (18), A321 (14), J328 (1), A20N (7), A21N (2)



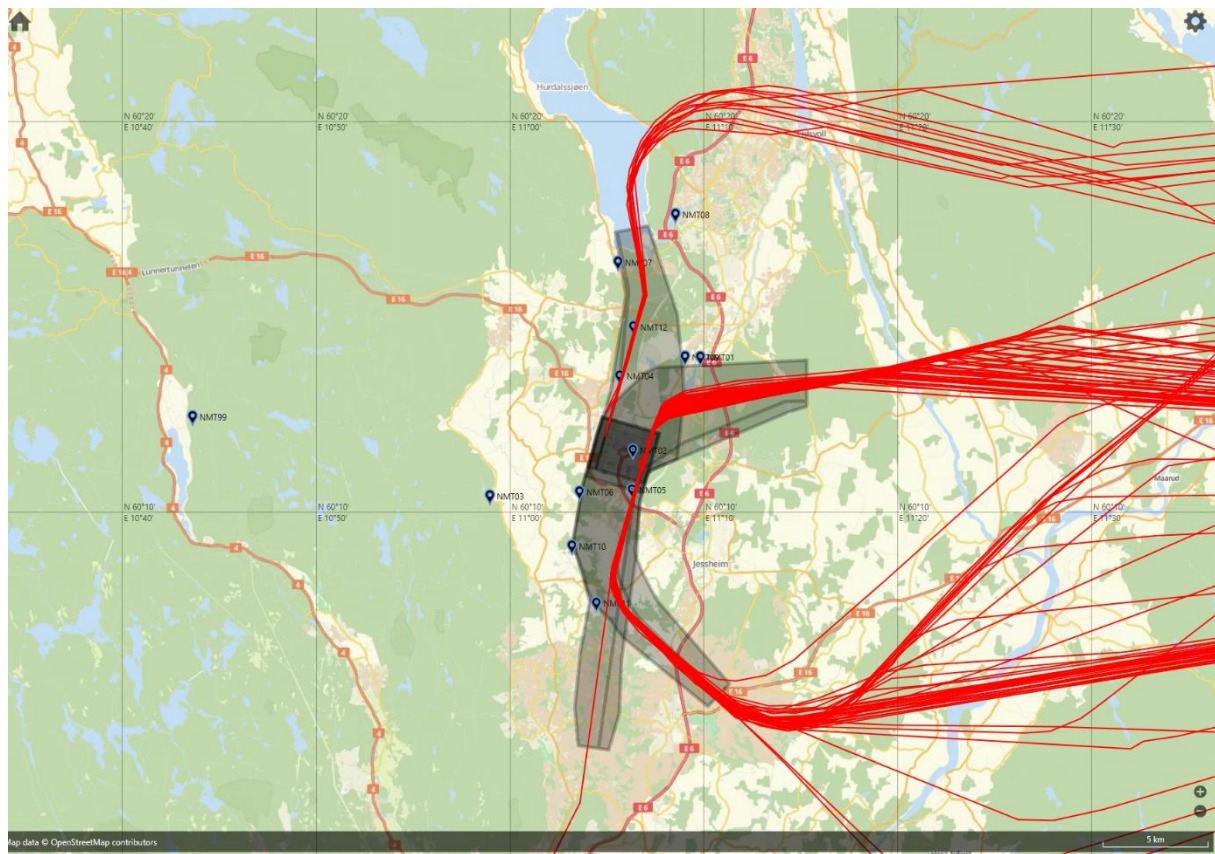
Figur 23. Avganger, Brussels Airlines - 60 flygninger A319 (60)



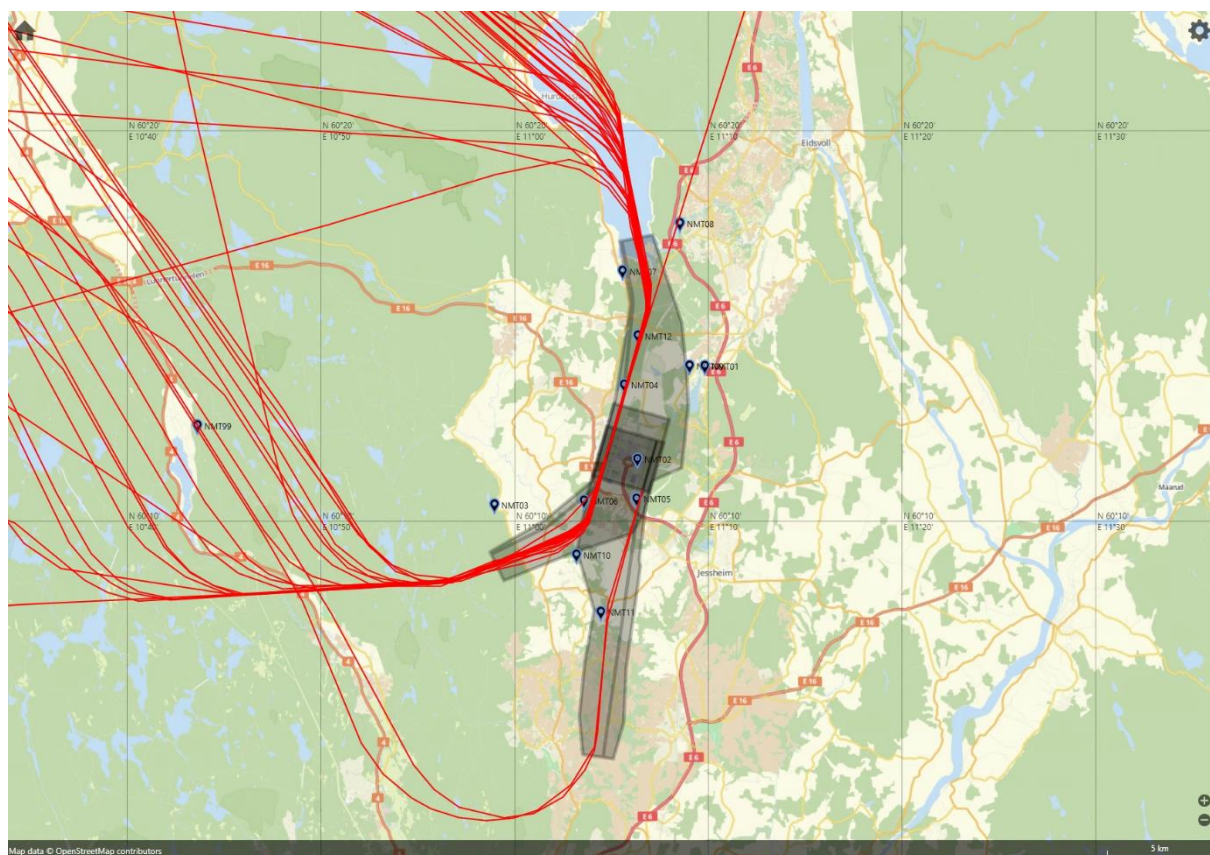
Figur 24. Avganger, Emirates - 32 flygninger
B777-200LR (8), B777-200ER (24)



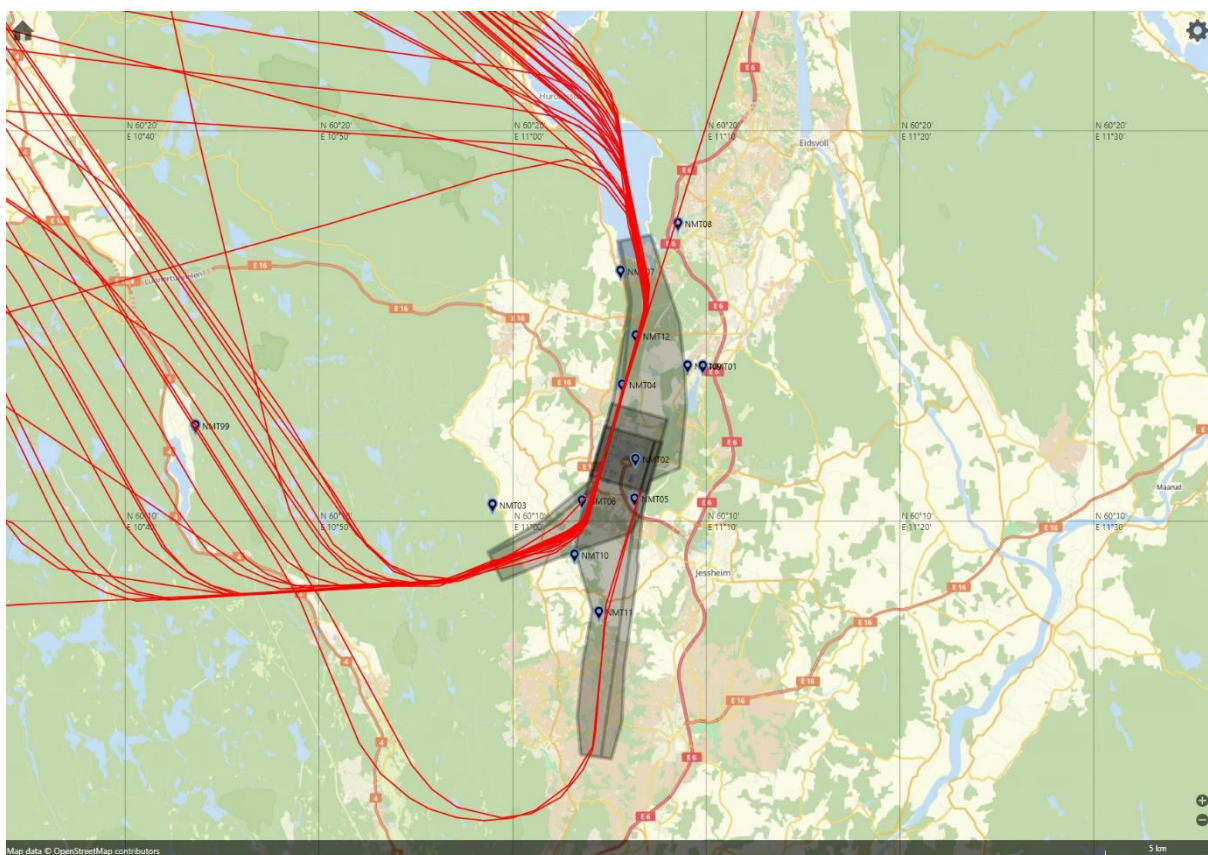
Figur 25. Avganger, European Air Transport, EAT - 41 flygninger
B737-400 (13), B757-200 (7), A300-600 (21)



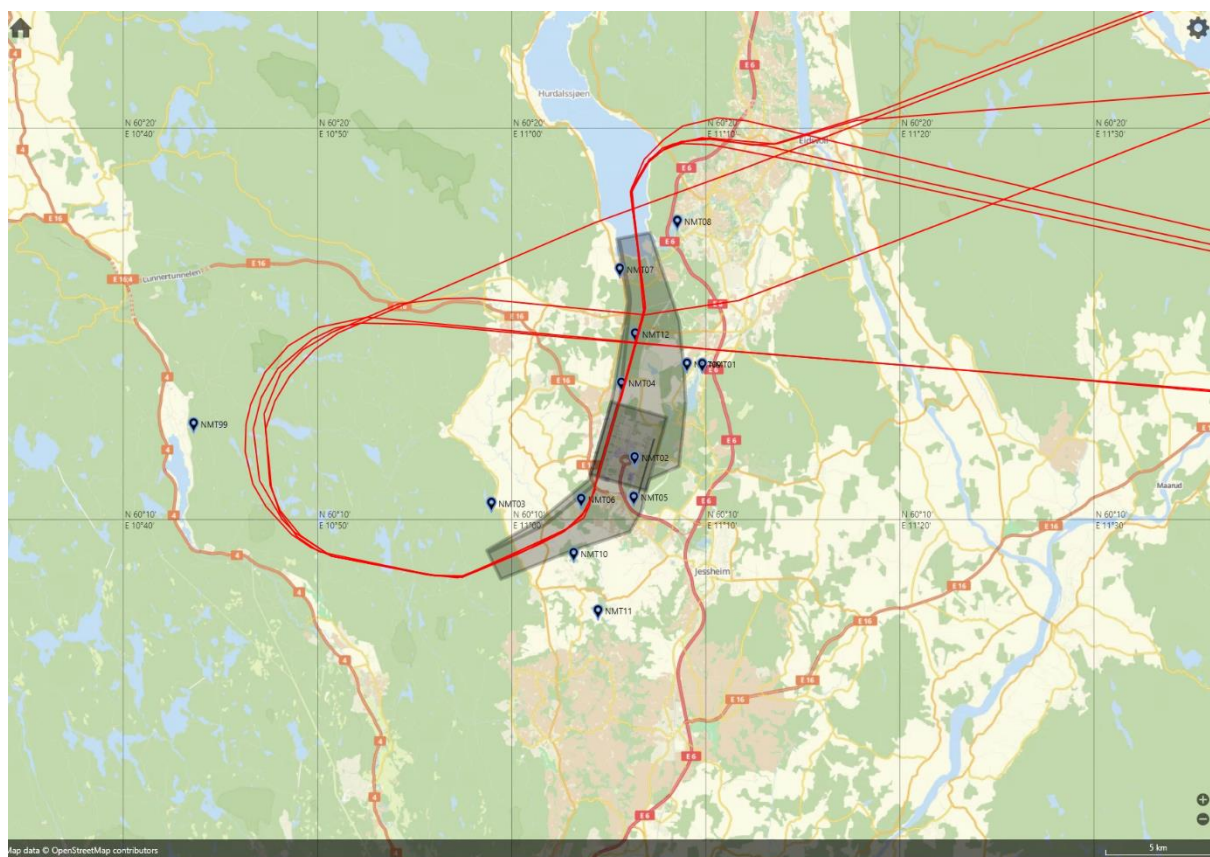
Figur 26. Avganger, Finnair - 116 flygninger
A319 (40), A320 (43), A321 (11), EMB-E190 (22)



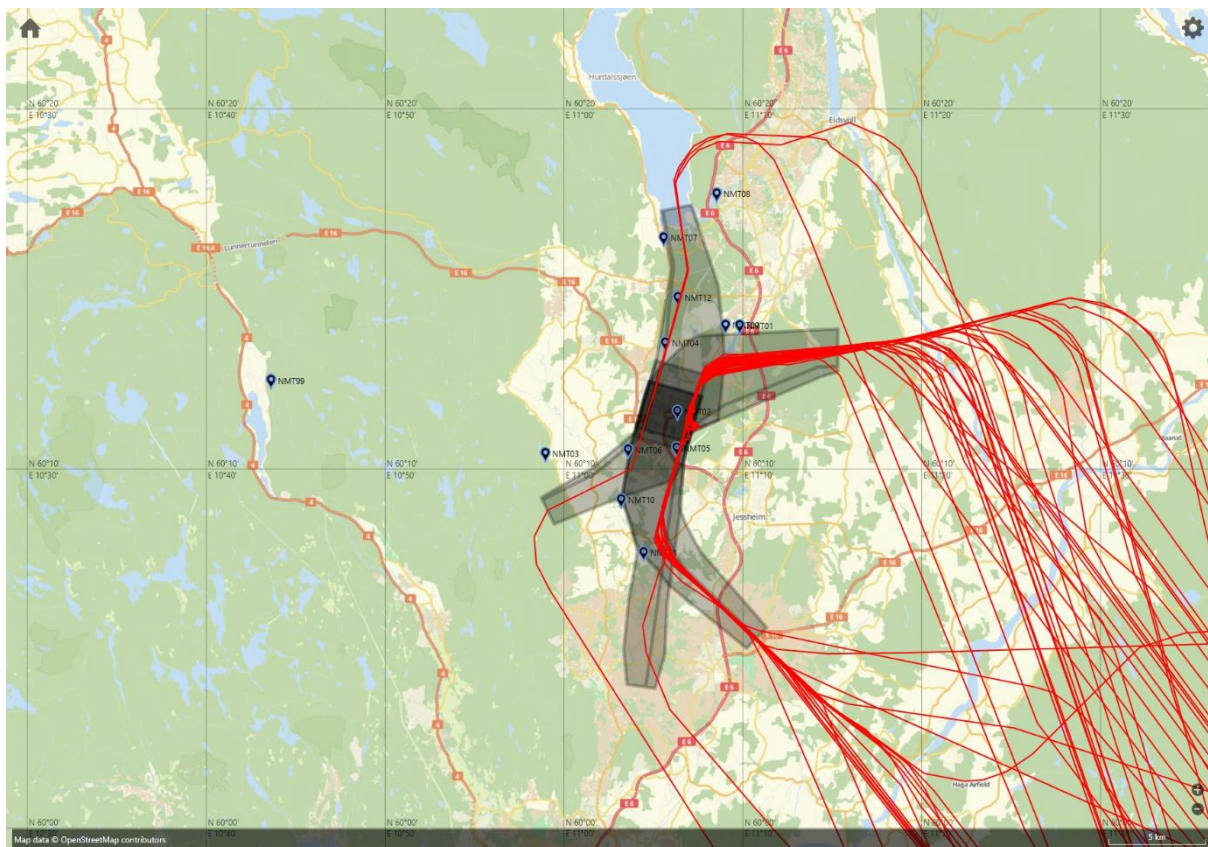
Figur 27. Avganger, Icelandair - 50 flygninger
B757-200 (44), B767-300 (1), B757-300 (5)



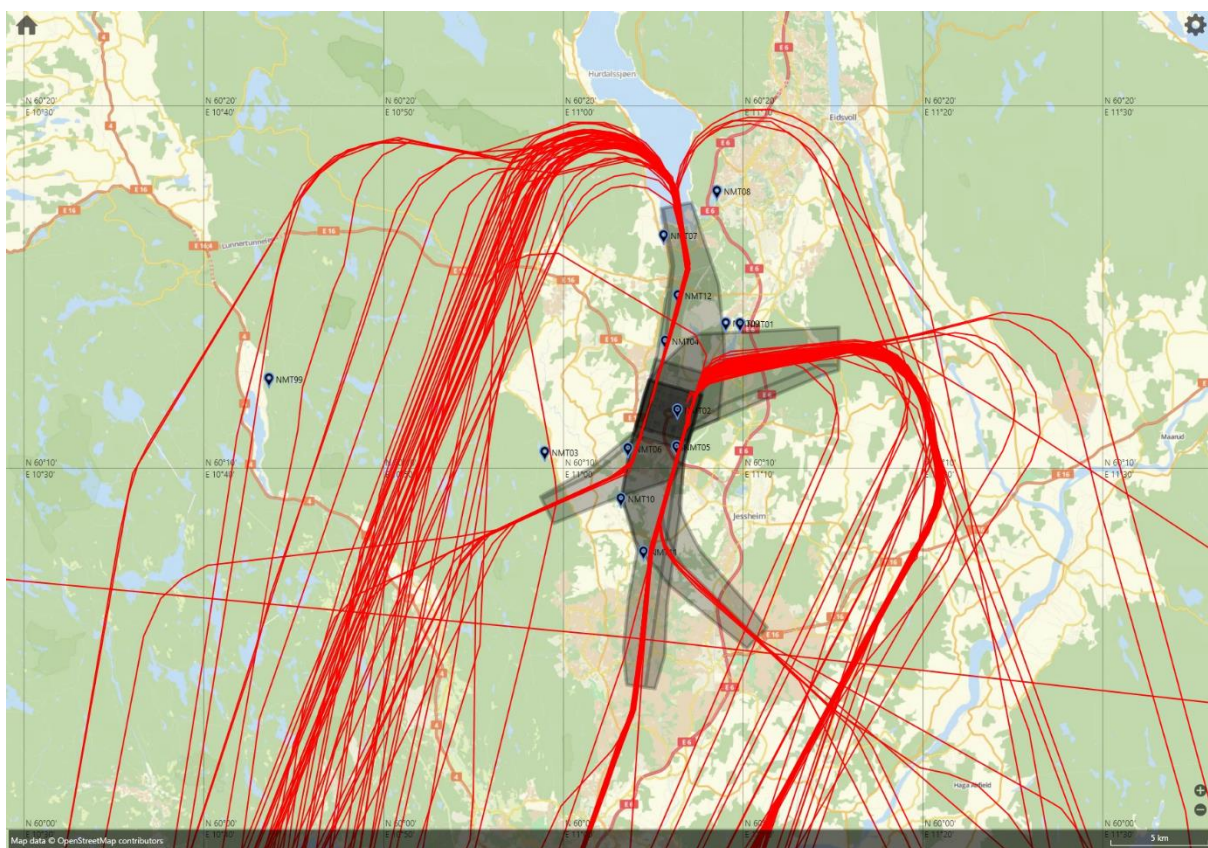
Figur 28. Avganger, KLM - 173 flygninger
B737-700 (26), B737-800 (34), EMB-E190 (89), E195 (23), B737-900 (1)



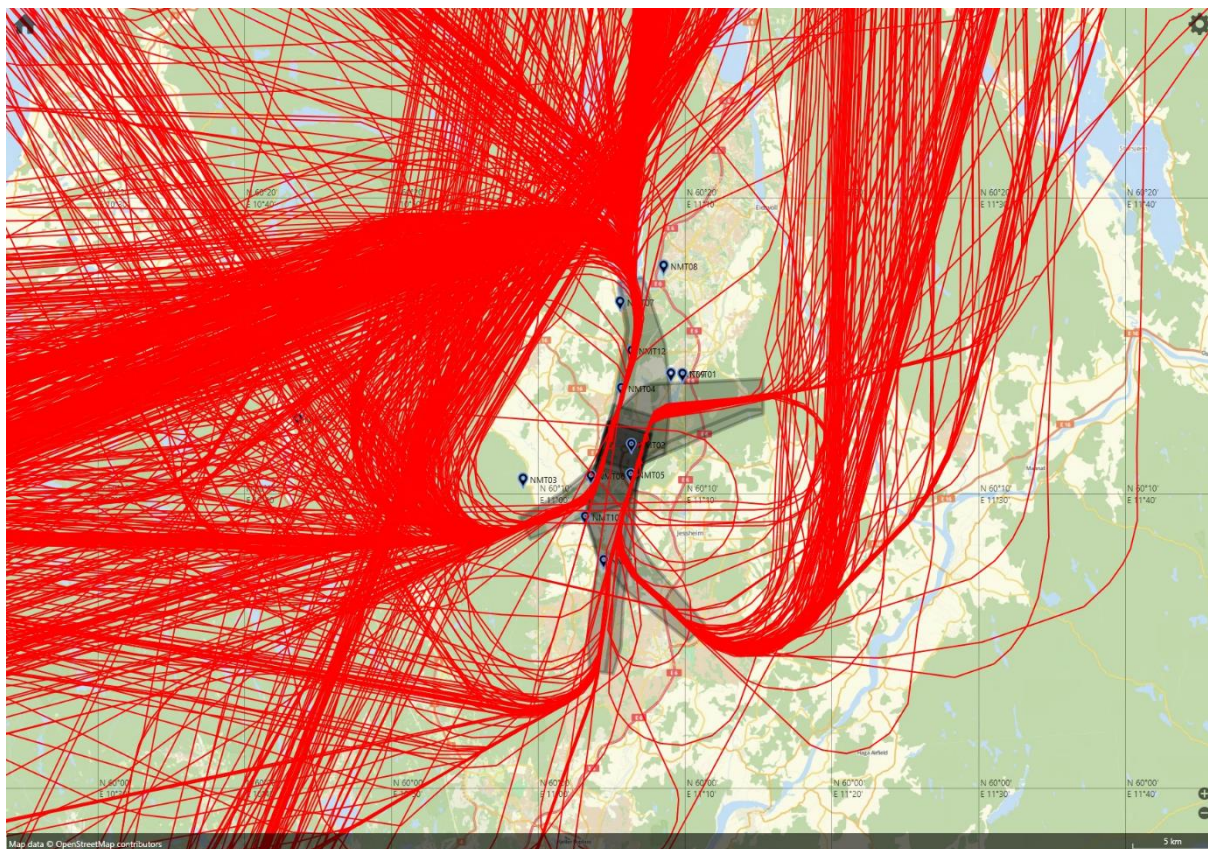
Figur 29. Avganger, Korean Air - 10 flygninger
B777-200LR (10)



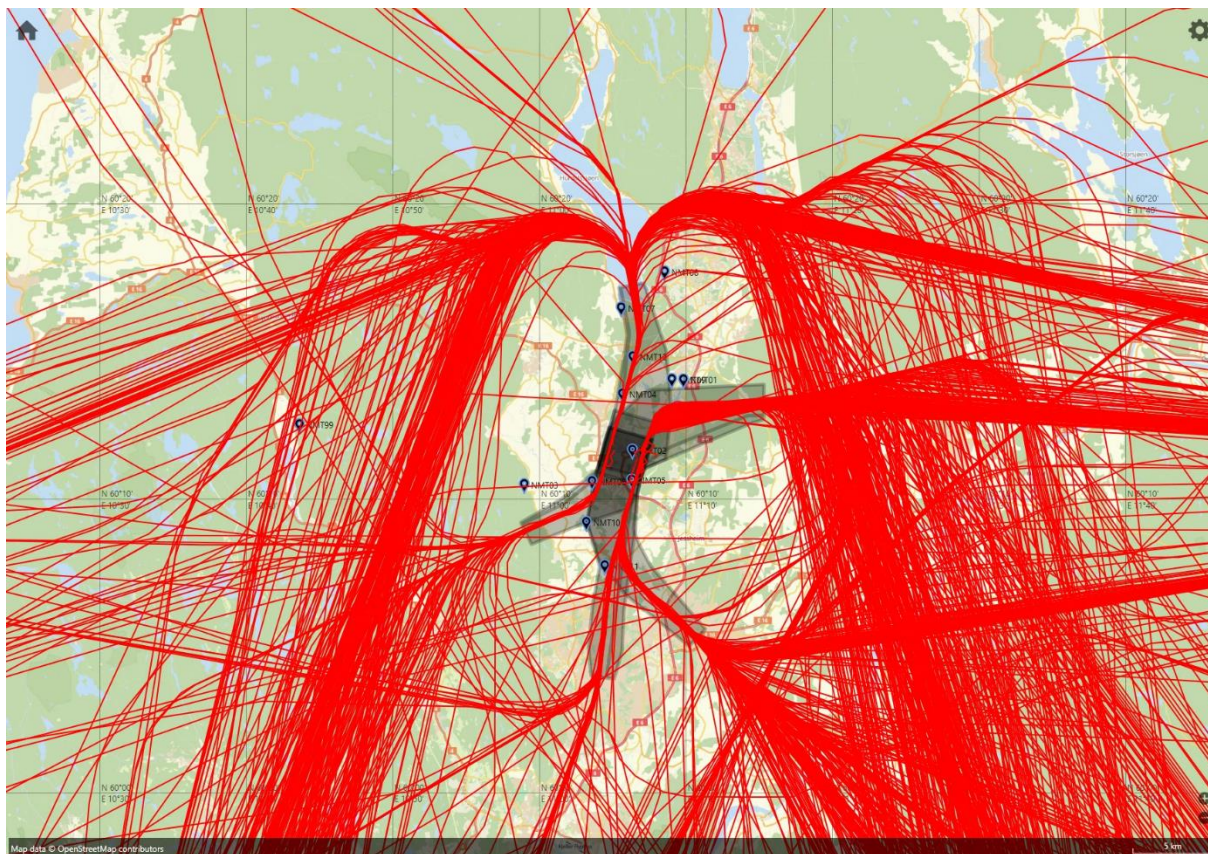
Figur 30. Avganger, LOT - 56 flygninger
B737-300 (1), B737-400 (2), B737-700 (1), B737-800 (5), EMB-E190 (2), E195 (28), E75S (13), EMB-E170 (4)



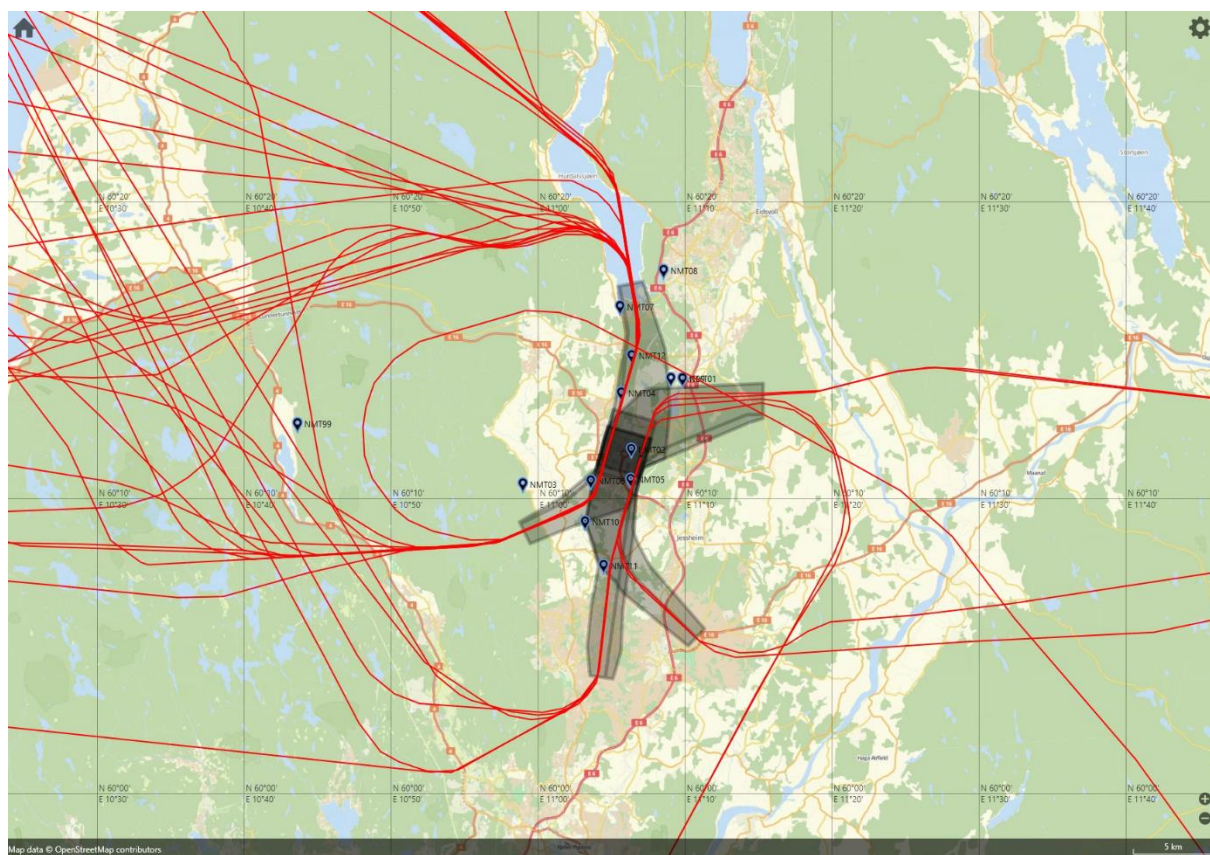
Figur 31. Avganger, Lufthansa - 240 flygninger
A319 (7), A320 (159), A321 (30), CRJ-900 (8), EMB-E190 (1), A20N (35)



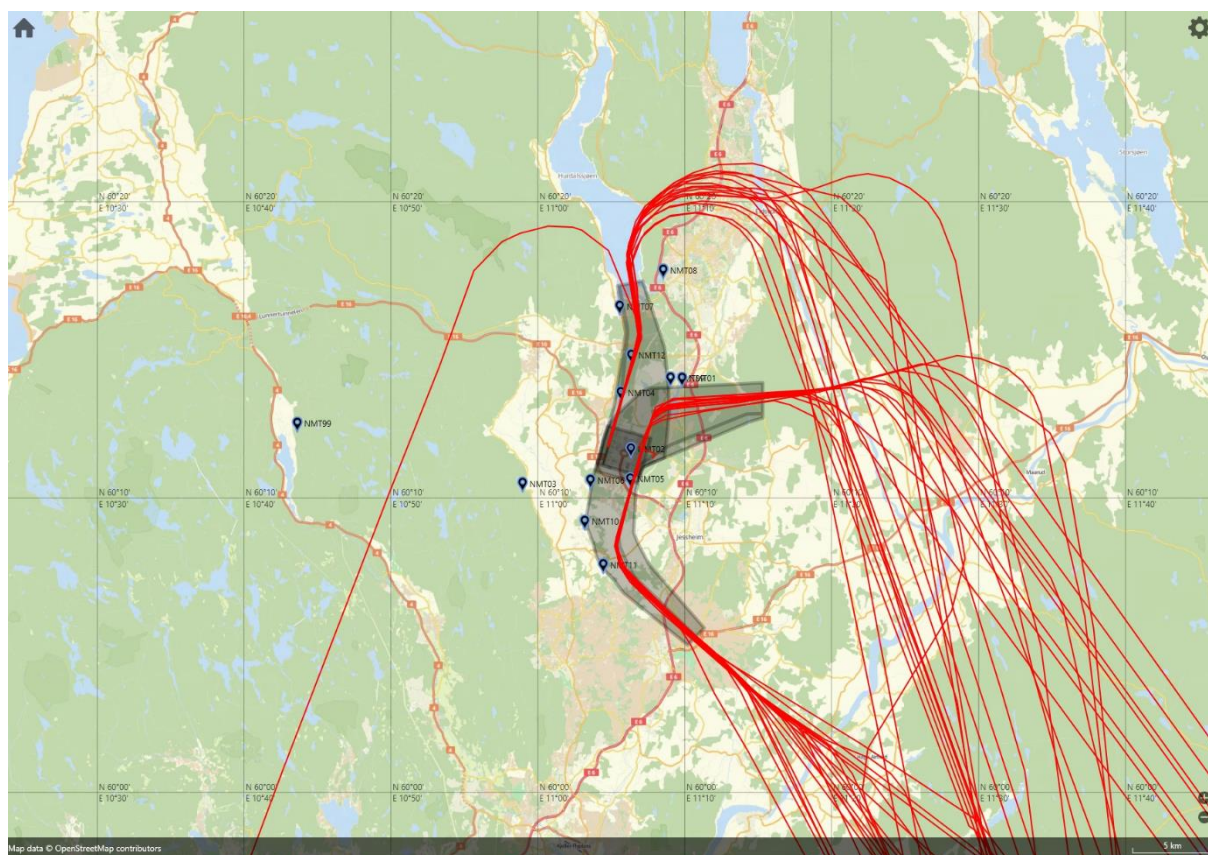
Figur 32. Avganger Norwegian – Innland, B737–800 – 1803 flyginger



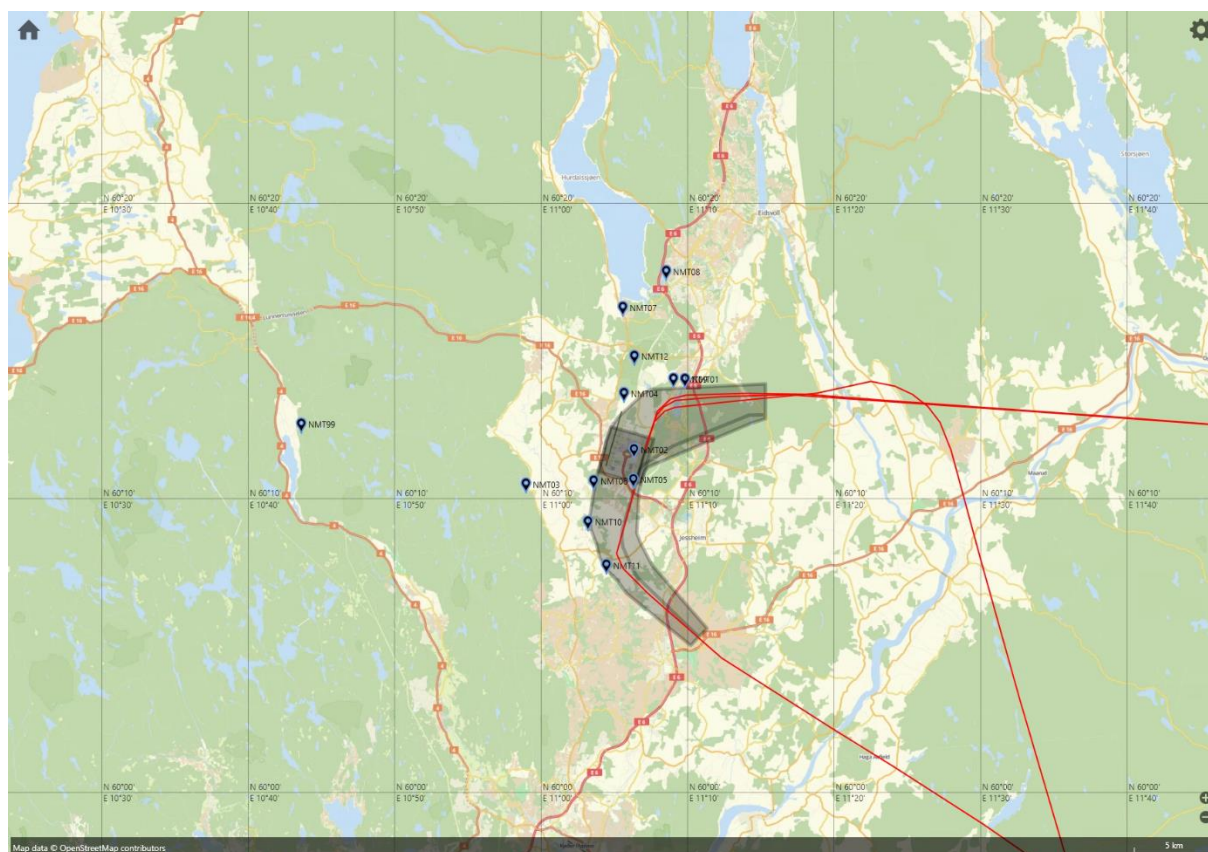
Figur 33. Avganger Norwegian – Utland, B737–800 – 1366 flyginger



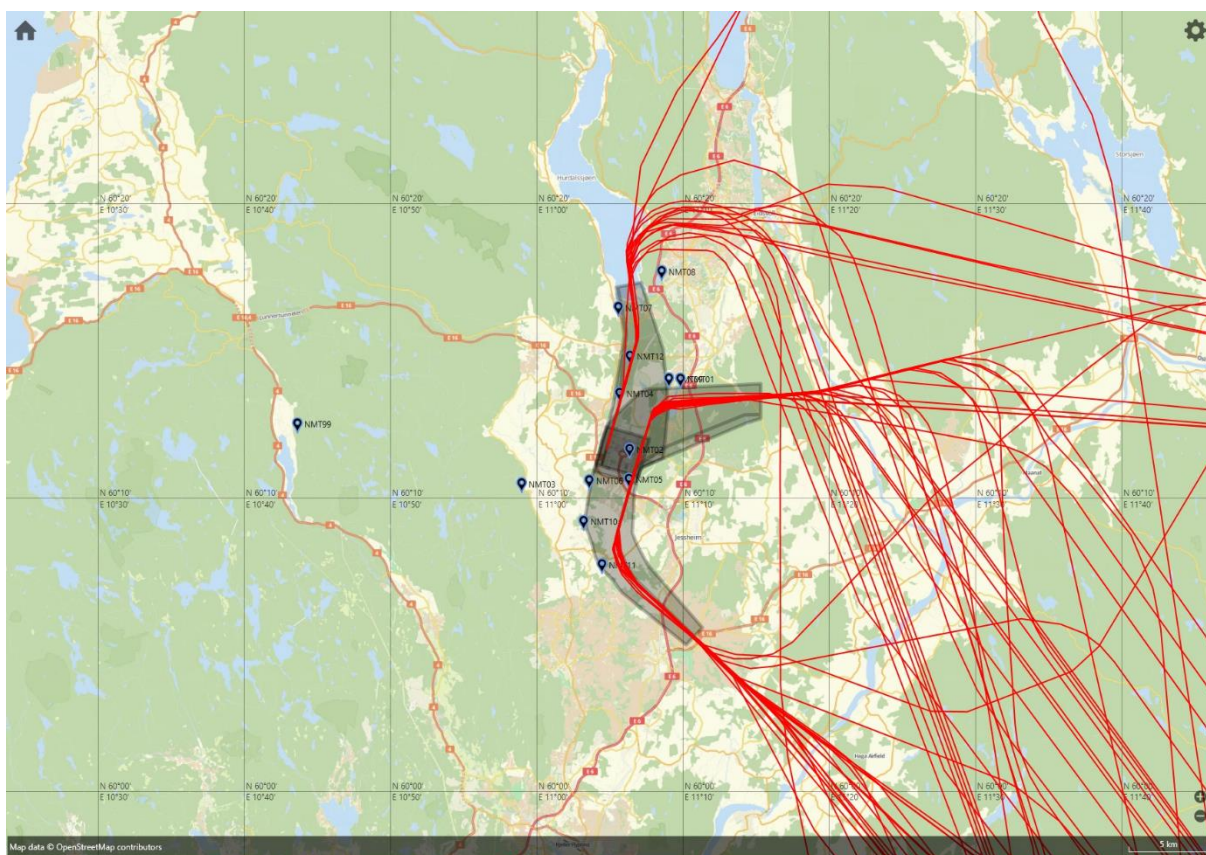
Figur 34. Avganger Norwegian – Utland, B787-8 og -9 – 45 flyginger



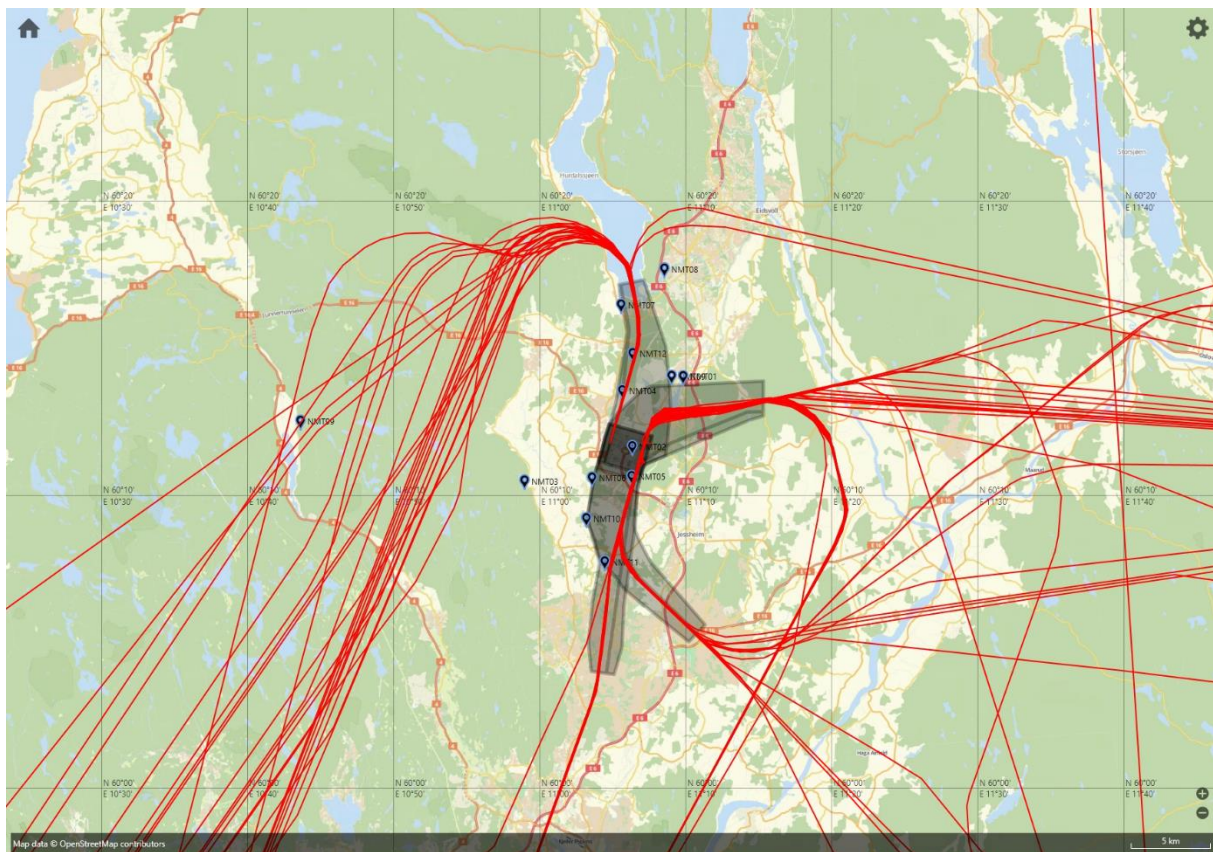
Figur 35. Avganger, Novair - 51 flygninger
A320 (2), A21N (49)



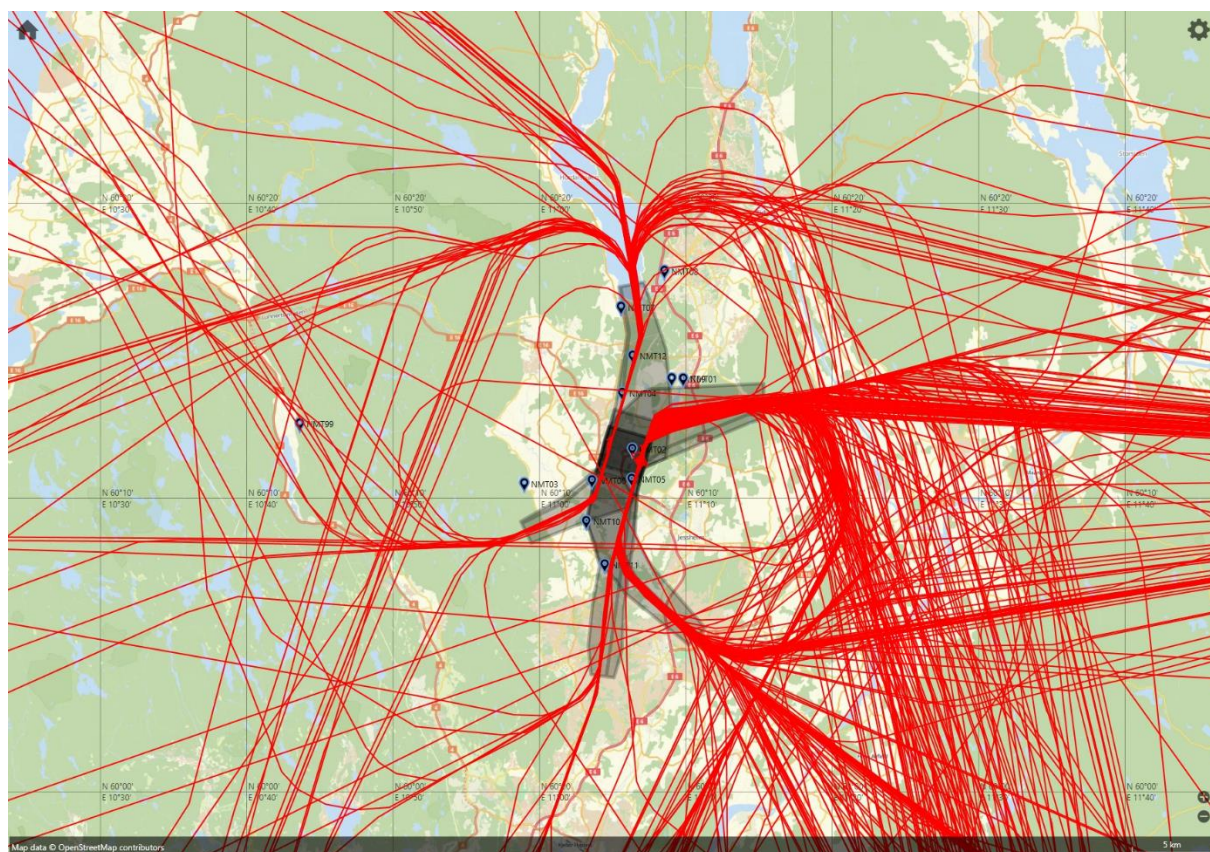
Figur 36. Avganger, Pakistan International Airlines - 5 flygninger
B777-200 (2), B777-200ER (3)



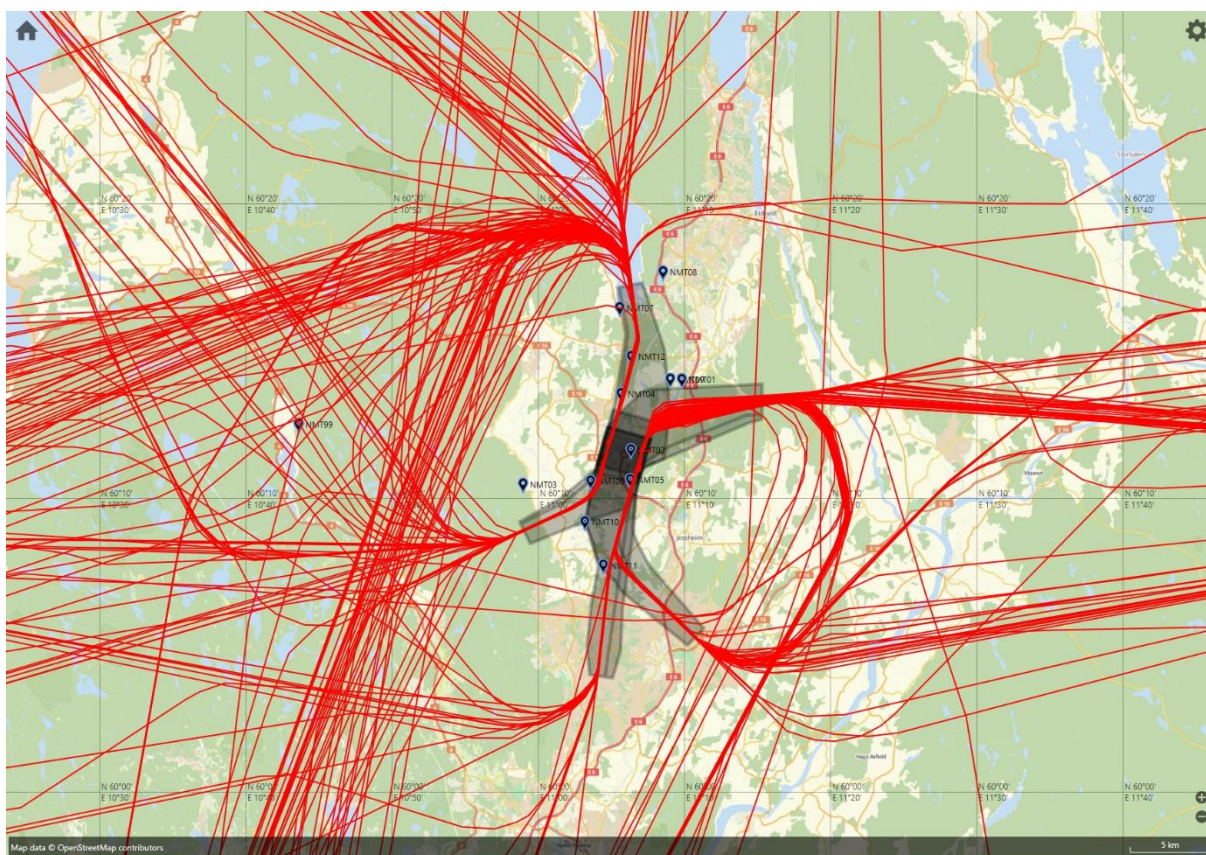
Figur 37. Avganger, Qatar Airways - 59 flygninger
A330-200 (4), B777-200LR (13), B787-8 Dreamliner (42)



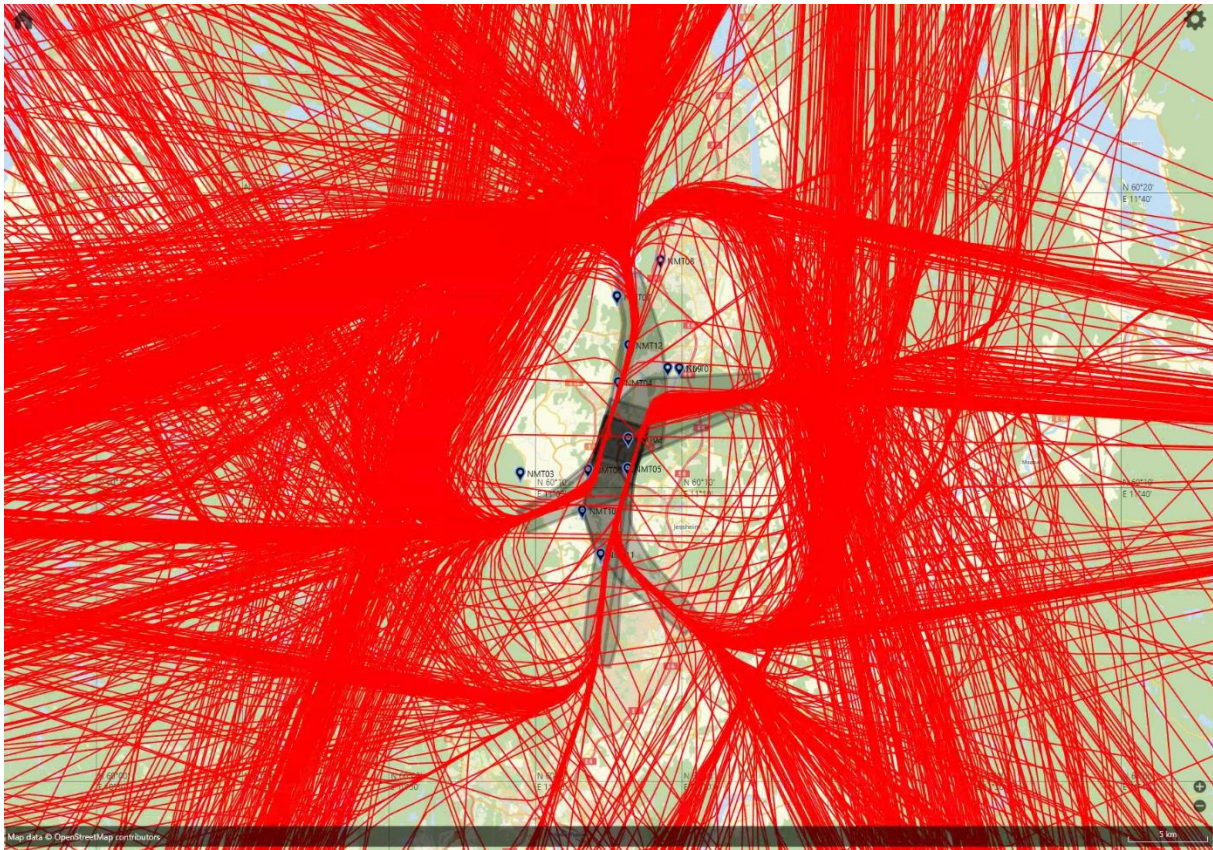
Figur 38. Avganger, Ryanair - 90 flygninger
B737-800 (90)



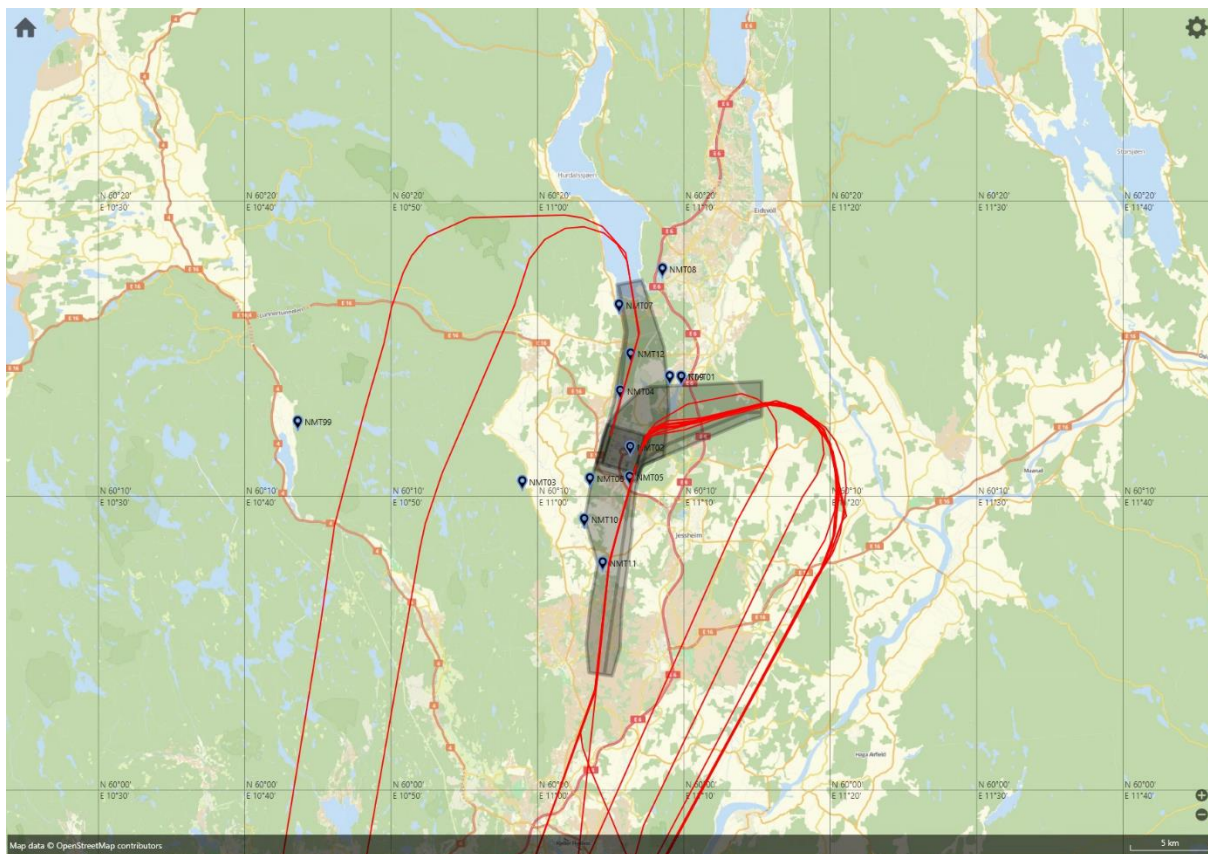
Figur 39. Avganger SAS, Airbus - 203 flygninger
A319 (21), A320 (81), A321 (70), A330-300 (31)



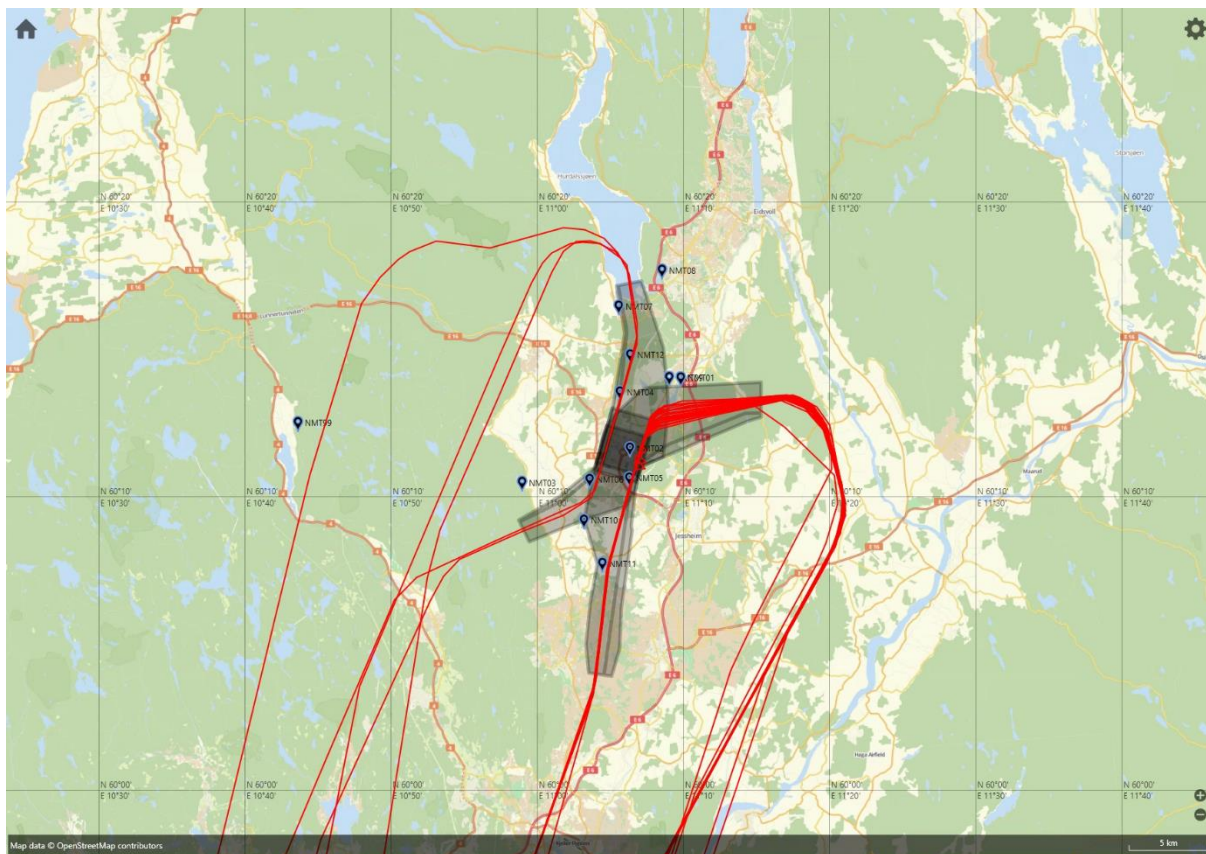
Figur 40. Avganger SAS, CRJ-900 - 317 flygninger



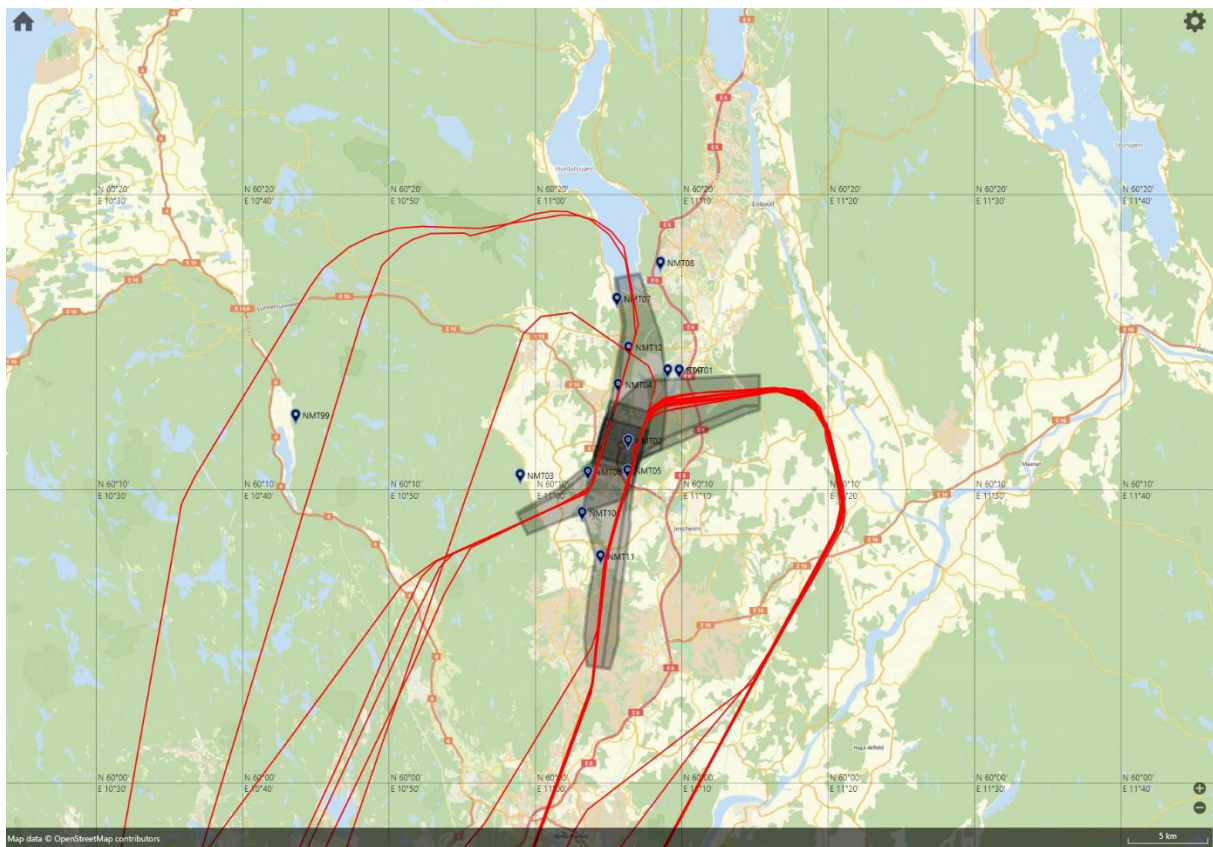
Figur 41. Avganger SAS, B737-600 – 13, B737-700 – 1232, B737-800 - 2195 flygninger



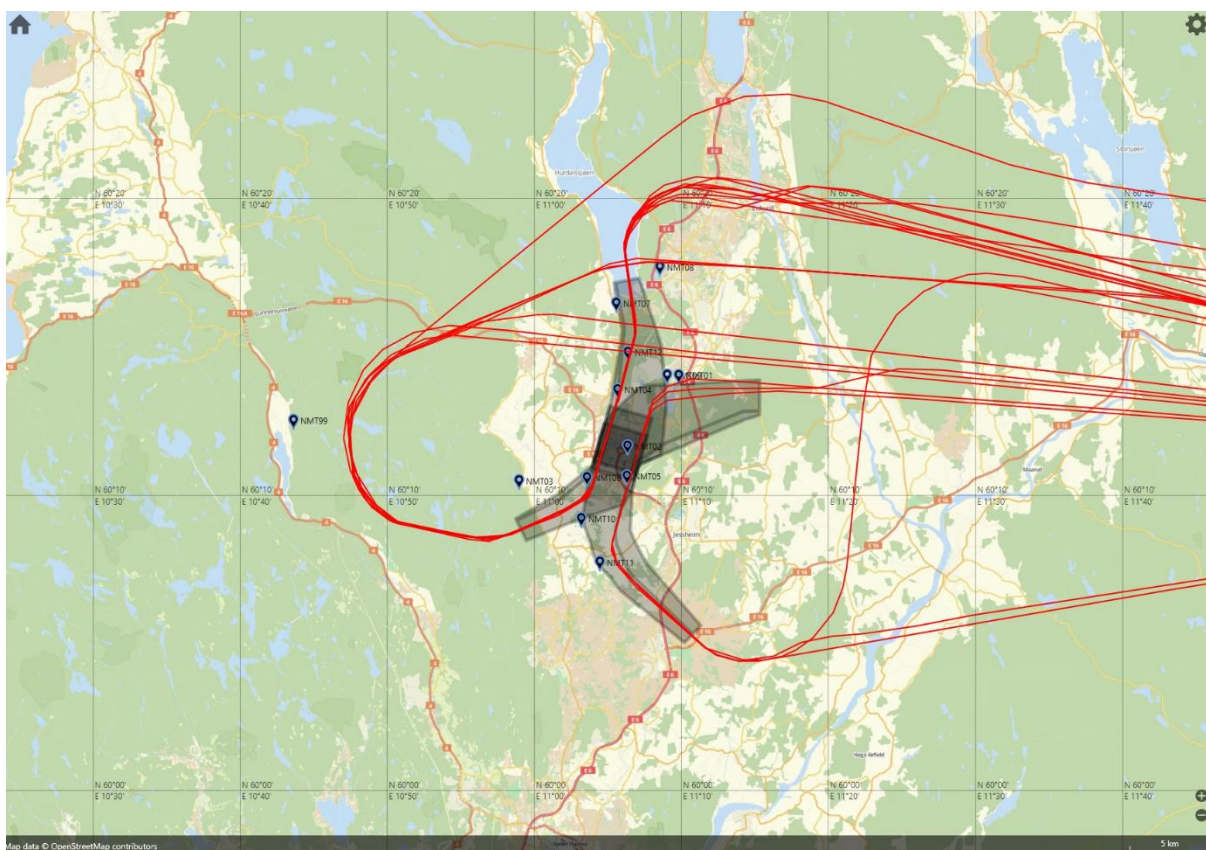
Figur 42. Avganger, Sun Air - 16 flygninger
J328 (16)



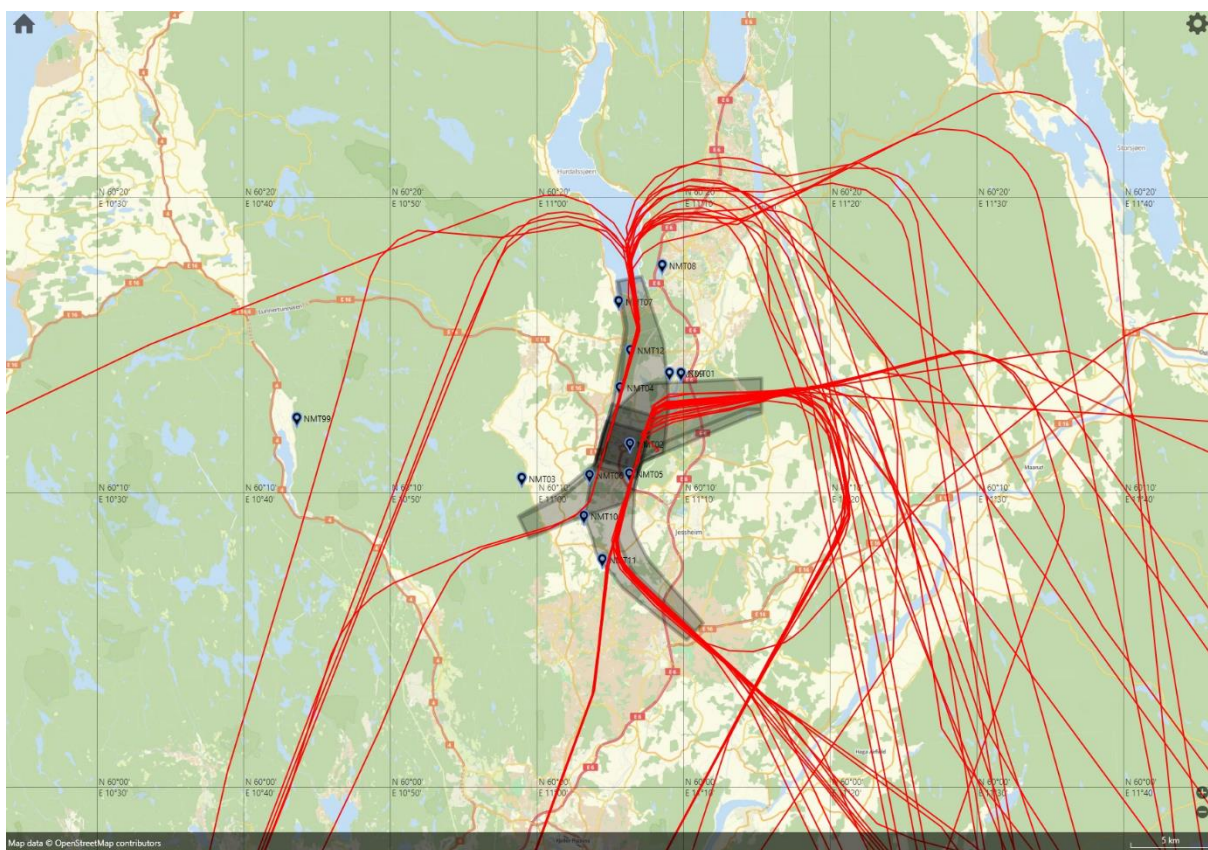
Figur 43. Avganger, Swiss - 42 flygninger
A320 (5), EMB-E190 (18), BCS1 (8), BCS3 (11)



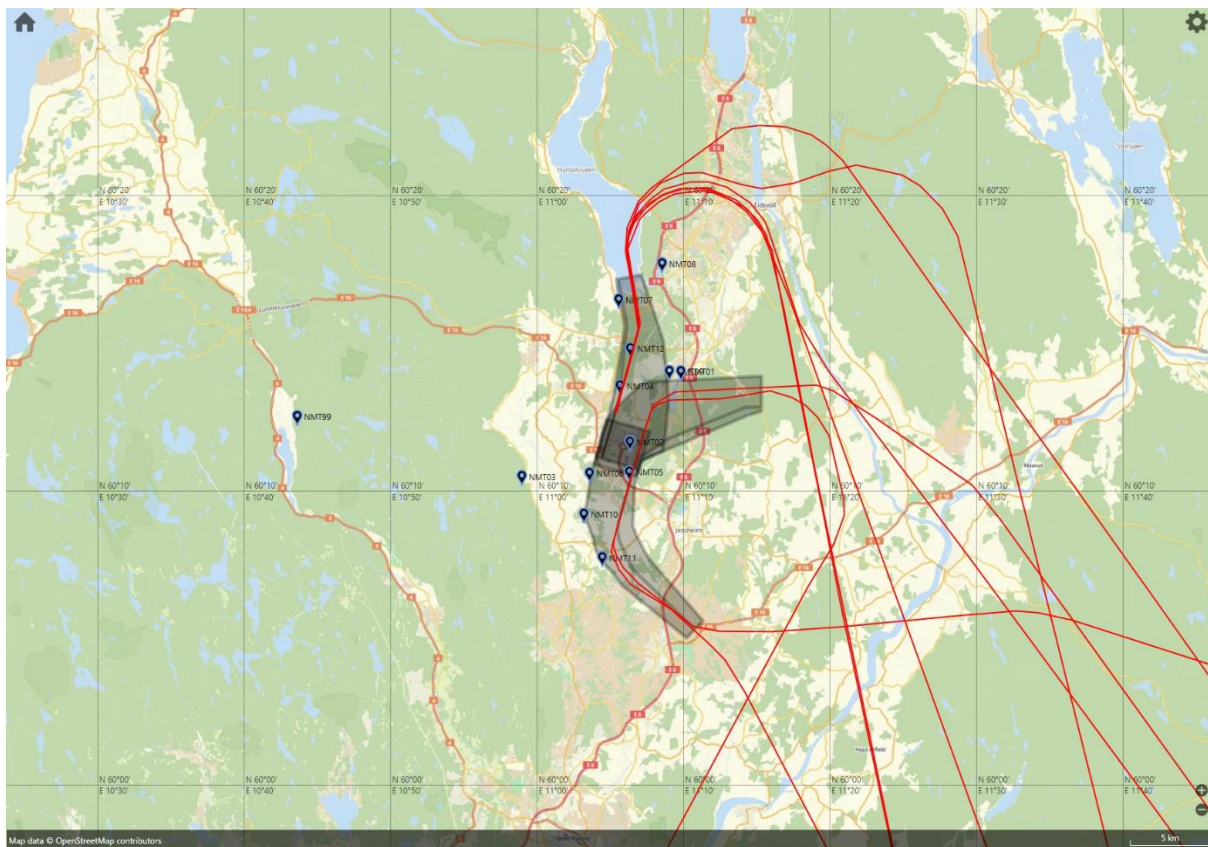
Figur 44. Avganger, TAP Portugal - 32 flygninger
A320 (12), A321 (9), A20N (5), A21N (6)



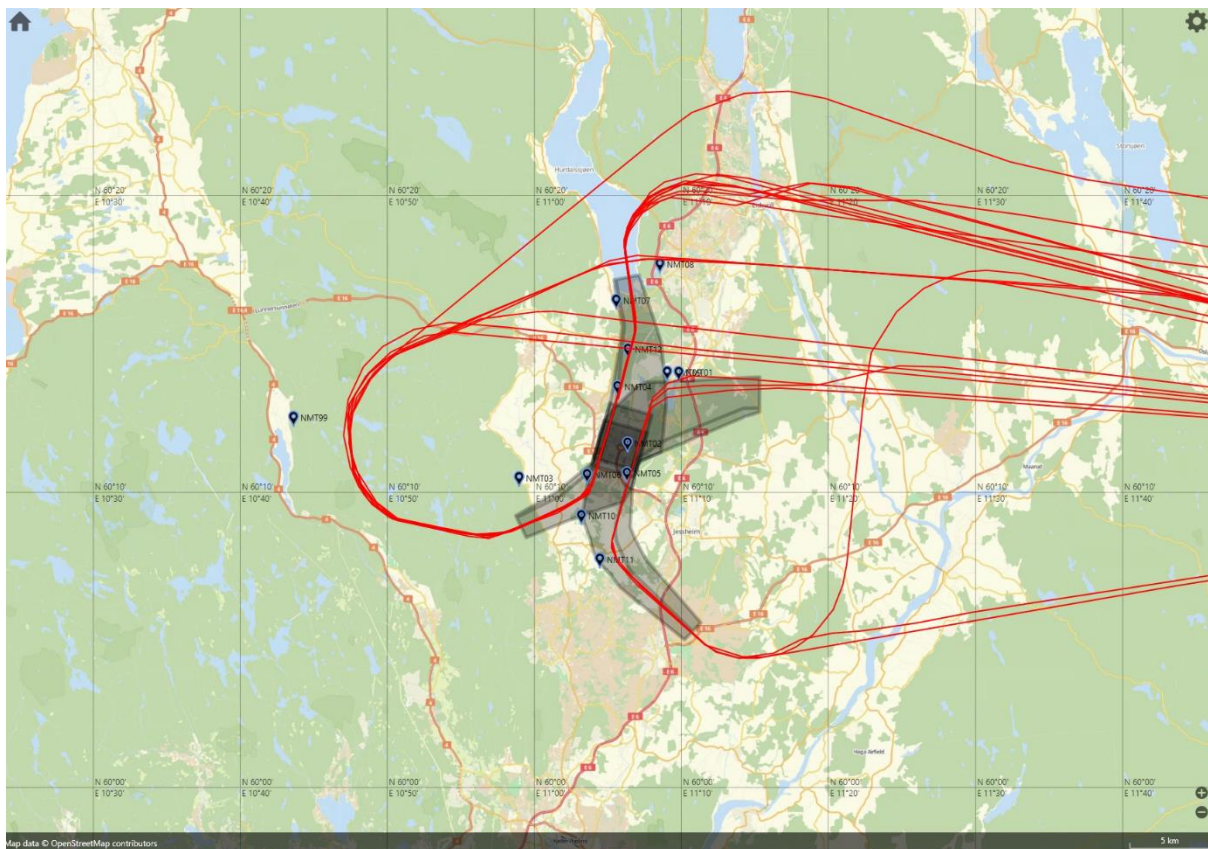
Figur 45. Avganger, Thai Airways - 22 flygninger
B777-200ER (21), A359 (1)



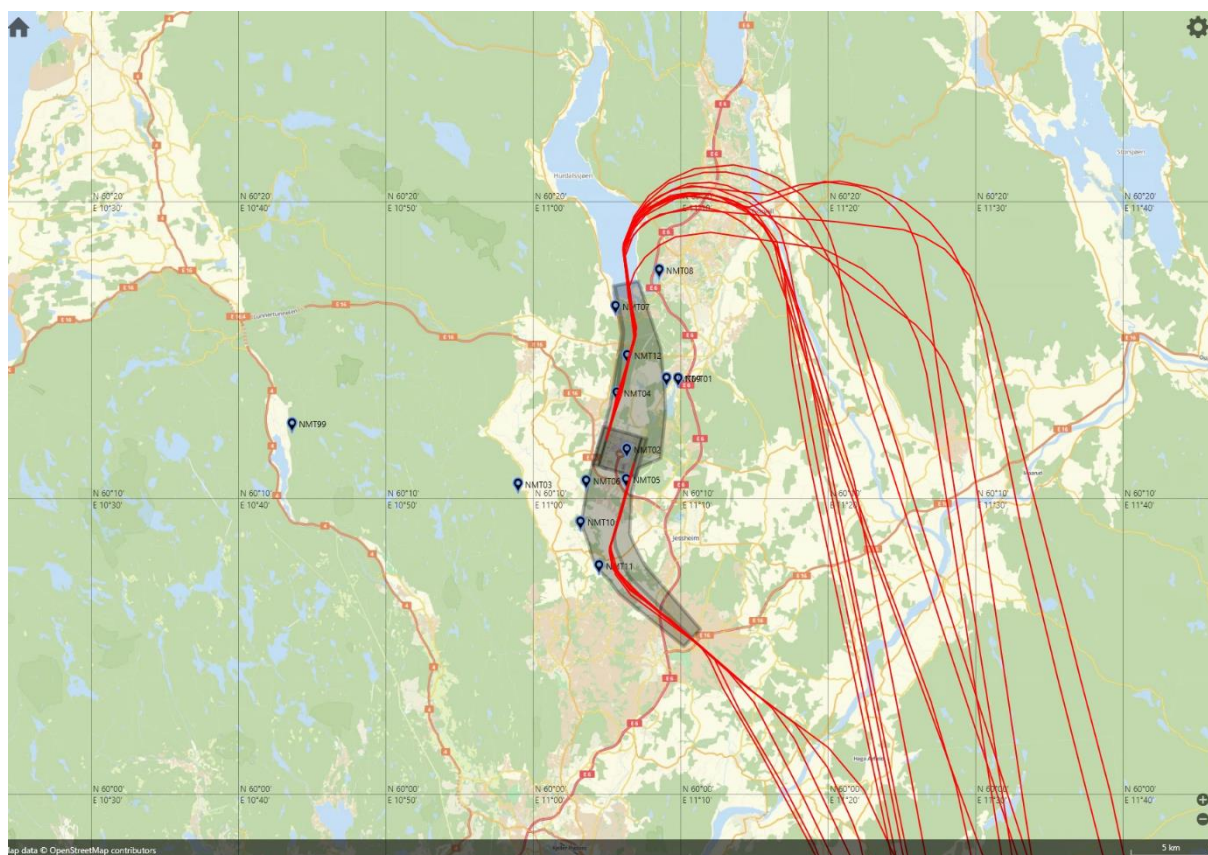
Figur 46. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia - 58 flygninger
A321 (19), A330-300 (39)



Figur 47. Avganger, TUIfly Nordic - 10 flygninger
B737-800 (1), B767-300 (9)



Figur 48. Avganger, Turkish Airlines - 68 flygninger
A321 (40), B737-800 (5), A330-200 (5), B777-200LR (3), A21N (15)



Figur 49. Avganger, United Parcel Service - 21 flygninger
B767-300 (21)

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)]
01/09/2019	118	0	100	0	100		49.8	41.7
02/09/2019	27	0	24	82	100		53.1	50.3
03/09/2019	10	0	8	38	100		52.7	46.8
04/09/2019	97	0	84	1	100		52.9	44.2
05/09/2019	61	0	52	41	100		51.7	48.3
06/09/2019	122	0	108	0	100		50.9	43.8
07/09/2019	0	0	0	73	100		53.7	50.3
08/09/2019	0	0	0	112	100		53.6	51.2
09/09/2019	0	0	0	0	0	T	*	*
10/09/2019	0	0	1	110	100		53.9	51.3
11/09/2019	115	0	95	0	94	W	50.9	43.8
12/09/2019	153	0	124	0	100		51.0	44.1
13/09/2019	44	0	37	93	100		53.4	51.7
14/09/2019	104	0	96	0	93	W	51.1	44.2
15/09/2019	146	0	130	0	100		48.7	43.2
16/09/2019	0	0	0	124	100		54.8	52.8
17/09/2019	0	0	1	90	100		53.8	50.1
18/09/2019	0	0	0	100	100		54.1	51.2
19/09/2019	0	0	0	147	100		54.7	53.0
20/09/2019	85	0	65	56	100		51.7	49.4
21/09/2019	62	0	45	34	100		50.6	48.2
22/09/2019	80	0	69	50	100		53.1	50.1
23/09/2019	156	0	138	6	100		53.7	49.1
24/09/2019	0	0	0	132	100		54.5	53.2
25/09/2019	0	0	0	137	100		55.7	53.9
26/09/2019	0	0	0	133	100		55.6	53.8
27/09/2019	0	0	0	132	100		55.6	52.0
28/09/2019	23	0	18	7	100		50.0	44.1
29/09/2019	0	0	0	133	100		86.5	54.1
30/09/2019	0	0	0	126	100		54.7	52.7
Sum	1403	0	1195	1957	96		72.0	50.4

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

NMT001 – Mogreina

Natt (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	1	0	0	0	100		52.1	
02/09/2019	0	0	0	0	100		44.9	
03/09/2019	0	0	0	0	100		45.7	19.2
04/09/2019	0	0	0	0	100		47.4	
05/09/2019	2	0	2	0	100		40.1	24.4
06/09/2019	0	0	0	0	100		46.3	
07/09/2019	0	0	0	0	100		47.4	
08/09/2019	0	0	0	0	100		44.0	
09/09/2019	0	0	0	0	0	T	*	*
10/09/2019	0	0	0	0	100		44.9	
11/09/2019	0	0	0	0	100		43.9	
12/09/2019	0	0	0	0	100		42.3	
13/09/2019	0	0	0	0	100		42.9	
14/09/2019	19	0	6	0	87	T W	44.9	35.0
15/09/2019	10	0	5	0	95	T W	44.0	31.1
16/09/2019	0	0	0	0	100		40.0	
17/09/2019	0	0	0	0	100		43.8	
18/09/2019	0	0	0	0	100		45.4	
19/09/2019	0	0	0	0	100		46.1	
20/09/2019	2	0	2	0	100		44.9	30.7
21/09/2019	1	0	2	1	100		48.8	40.7
22/09/2019	0	0	0	0	100		46.7	
23/09/2019	1	0	0	0	100		42.5	
24/09/2019	0	0	0	0	100		43.1	
25/09/2019	0	0	0	0	100		43.3	
26/09/2019	0	0	0	0	100		44.7	
27/09/2019	0	0	0	0	100		45.8	
28/09/2019	0	0	0	1	100		41.5	22.1
29/09/2019	0	0	0	0	100		40.2	
30/09/2019	6	0	7	0	100		45.5	32.2
Sum	42	0	24	2	96		45.4	28.2

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

NMT003 – Gamle Åsen skistadion

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)]
01/09/2019	212	0	0	8	100		49.0	33.1
02/09/2019	34	0	0	1	100		45.7	23.2
03/09/2019	188	0	0	3	100		52.8	33.2
04/09/2019	203	0	0	7	100		51.6	32.5
05/09/2019	68	0	0	7	100		47.6	31.9
06/09/2019	248	0	0	12	100		55.1	39.6
07/09/2019	0	0	0	0	100		49.9	
08/09/2019	0	0	0	0	100		46.3	
09/09/2019	0	0	0	0	100		45.4	
10/09/2019	0	0	0	0	100		49.5	
11/09/2019	250	0	0	2	94	W	49.2	27.5
12/09/2019	225	0	0	4	100		50.0	30.6
13/09/2019	70	0	0	0	100		46.2	
14/09/2019	92	0	0	2	93	W	48.3	26.2
15/09/2019	181	0	0	4	100		50.7	29.1
16/09/2019	0	0	0	0	100		47.5	
17/09/2019	0	0	0	0	100		49.6	
18/09/2019	0	0	0	0	100		42.9	
19/09/2019	0	0	0	0	100		43.0	
20/09/2019	119	0	0	6	100		47.3	31.5
21/09/2019	53	0	0	2	100		48.9	27.9
22/09/2019	113	0	0	7	100		49.1	32.0
23/09/2019	181	0	0	6	100		51.3	32.2
24/09/2019	0	0	0	0	100		45.7	
25/09/2019	0	0	0	0	100		49.7	
26/09/2019	0	0	0	0	100		50.8	
27/09/2019	0	0	0	0	100		49.1	
28/09/2019	157	0	0	1	100		45.2	35.8
29/09/2019	0	0	0	0	100		42.1	
30/09/2019	1	0	0	0	100		43.7	
Sum	2395	0	0	72	100		49.1	29.8

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

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	16	0	0	0	100		49.7	
02/09/2019	4	0	0	0	99	T	38.9	
03/09/2019	8	0	0	0	100		40.3	
04/09/2019	7	0	0	1	100		37.8	29.6
05/09/2019	15	0	0	1	100		42.0	23.1
06/09/2019	21	0	0	0	100		40.5	
07/09/2019	4	0	0	0	100		45.5	
08/09/2019	0	0	0	0	100		38.4	
09/09/2019	1	0	0	0	100		36.6	
10/09/2019	0	0	0	0	100		36.2	
11/09/2019	17	0	0	1	100		36.7	27.8
12/09/2019	25	0	0	3	100		40.7	35.5
13/09/2019	25	0	0	1	100		35.6	25.1
14/09/2019	6	0	0	0	87	T W	37.7	
15/09/2019	20	0	0	0	95	T W	42.7	
16/09/2019	11	0	0	0	100		37.2	
17/09/2019	0	0	0	0	100		37.3	
18/09/2019	0	0	0	0	100		35.8	
19/09/2019	0	0	0	0	100		35.2	
20/09/2019	6	0	0	0	100		37.9	
21/09/2019	0	0	0	0	100		31.5	
22/09/2019	9	0	0	0	100		33.4	
23/09/2019	19	0	0	1	100		38.7	23.1
24/09/2019	1	0	0	0	100		33.5	
25/09/2019	0	0	0	0	100		33.7	
26/09/2019	0	0	0	0	100		33.1	
27/09/2019	0	0	0	0	100		41.8	
28/09/2019	0	0	0	0	100		39.6	
29/09/2019	0	0	0	0	100		35.6	
30/09/2019	0	0	0	1	99	T	37.7	28.5
Sum	215	0	0	9	99		40.2	23.4

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)]
01/09/2019	212	0	211	0	100		74.6	74.4
02/09/2019	145	0	34	199	100		71.4	70.7
03/09/2019	254	0	185	115	100		74.9	74.5
04/09/2019	204	0	193	71	100		74.6	74.1
05/09/2019	133	0	65	180	100		72.6	71.8
06/09/2019	248	0	233	0	100		74.9	74.3
07/09/2019	87	0	0	101	100		68.6	67.9
08/09/2019	155	0	0	203	100		70.5	70.0
09/09/2019	155	0	0	217	100		69.8	69.1
10/09/2019	182	0	0	209	100		69.9	69.2
11/09/2019	250	0	231	0	94	W	75.9	75.4
12/09/2019	225	0	215	0	100		74.7	74.1
13/09/2019	190	0	68	129	100		71.8	71.3
14/09/2019	92	0	88	0	93	W	71.1	70.6
15/09/2019	181	0	176	0	100		73.7	73.2
16/09/2019	164	0	0	210	100		69.9	69.1
17/09/2019	187	0	0	201	100		69.5	68.5
18/09/2019	155	0	0	218	100		69.0	68.2
19/09/2019	176	0	0	211	100		69.8	68.9
20/09/2019	174	0	119	116	100		73.4	72.8
21/09/2019	81	0	53	34	100		69.6	68.5
22/09/2019	180	0	114	94	100		72.7	72.4
23/09/2019	193	0	181	11	100		73.1	72.8
24/09/2019	175	0	0	202	100		70.4	69.8
25/09/2019	180	0	0	197	100		69.9	69.1
26/09/2019	155	0	0	218	100		70.5	69.7
27/09/2019	146	0	1	201	100		72.0	71.4
28/09/2019	165	0	159	11	100		73.3	73.0
29/09/2019	154	0	0	199	100		71.7	71.1
30/09/2019	175	0	1	182	100		70.3	69.5
Sum	5173	0	2327	3729	100		72.3	71.7

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

NMT004 – RWY 01R

Natt (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	18	0	17	2	100		68.1	67.2
02/09/2019	27	0	2	8	99	T	64.4	61.5
03/09/2019	18	0	9	5	100		65.8	64.5
04/09/2019	15	0	11	11	100		67.4	66.7
05/09/2019	15	0	15	6	100		68.7	67.9
06/09/2019	29	0	23	0	100		69.0	68.5
07/09/2019	7	0	4	12	100		65.5	64.4
08/09/2019	19	0	0	19	100		64.3	62.5
09/09/2019	18	0	1	10	100		62.6	59.9
10/09/2019	15	0	1	15	100		64.5	62.1
11/09/2019	26	0	20	3	100		68.3	67.8
12/09/2019	25	0	27	0	100		69.6	68.9
13/09/2019	32	0	26	8	100		69.1	68.6
14/09/2019	6	0	4	0	87	T W	65.3	62.9
15/09/2019	20	0	19	0	95	T W	69.1	67.5
16/09/2019	18	0	8	13	100		66.4	65.4
17/09/2019	15	0	0	15	100		63.1	60.6
18/09/2019	16	0	0	14	100		63.3	61.2
19/09/2019	14	0	2	13	100		63.4	60.3
20/09/2019	11	0	8	1	100		65.0	63.2
21/09/2019	9	0	1	4	100		61.3	57.6
22/09/2019	19	0	8	7	100		65.7	64.5
23/09/2019	21	0	20	1	100		68.5	68.1
24/09/2019	12	0	3	16	100		65.5	64.4
25/09/2019	12	0	2	17	100		64.4	63.1
26/09/2019	12	0	2	15	100		64.2	62.5
27/09/2019	14	0	1	15	100		65.9	62.4
28/09/2019	9	0	0	15	100		63.8	62.3
29/09/2019	19	0	0	15	100		64.1	62.8
30/09/2019	14	0	0	9	99	T	61.4	57.0
Sum	505	0	234	269	99		66.2	65.0

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)]
01/09/2019	118	0	0	178	100		72.1	70.2
02/09/2019	27	0	193	30	100		74.3	73.8
03/09/2019	10	0	101	147	100		74.1	73.2
04/09/2019	97	0	70	159	100		75.9	73.4
05/09/2019	61	0	176	68	100		74.8	74.2
06/09/2019	122	0	0	190	100		72.5	70.5
07/09/2019	0	0	107	0	100		72.8	72.2
08/09/2019	0	0	171	0	100		74.4	74.0
09/09/2019	0	0	209	0	100		75.0	74.7
10/09/2019	0	0	178	0	100		74.2	73.7
11/09/2019	115	0	0	216	94	W	72.4	71.1
12/09/2019	153	0	0	195	100		71.8	70.3
13/09/2019	44	0	131	46	100		73.2	72.3
14/09/2019	104	0	0	108	93	W	71.3	68.1
15/09/2019	146	0	0	147	100		71.1	69.0
16/09/2019	0	0	207	0	100		74.0	73.4
17/09/2019	0	0	175	0	100		73.5	73.0
18/09/2019	0	0	221	0	100		74.2	73.8
19/09/2019	0	0	196	0	100		73.3	72.8
20/09/2019	85	0	109	73	100		73.1	72.1
21/09/2019	62	0	56	82	100		71.8	70.7
22/09/2019	80	0	70	84	100		72.3	71.4
23/09/2019	156	0	24	158	100		72.0	70.5
24/09/2019	0	0	191	0	100		73.7	73.3
25/09/2019	0	0	194	0	100		73.7	73.3
26/09/2019	0	0	216	0	100		74.3	74.0
27/09/2019	0	0	219	0	100		75.2	74.9
28/09/2019	23	0	13	132	100		72.8	71.1
29/09/2019	0	0	173	0	100		76.2	72.9
30/09/2019	0	0	182	2	100		74.4	73.9
Sum	1403	0	3582	2015	100		73.7	72.7

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

NMT005 – RWY 19R

Natt (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	1	0	6	5	100		65.6	63.2
02/09/2019	0	0	11	1	100		66.4	63.8
03/09/2019	0	0	14	4	100		67.9	66.4
04/09/2019	0	0	7	2	100		66.2	64.0
05/09/2019	2	0	16	3	100		66.9	65.3
06/09/2019	0	0	0	5	100		63.9	58.1
07/09/2019	0	0	13	0	100		67.8	66.5
08/09/2019	0	0	10	0	100		68.2	66.7
09/09/2019	0	0	16	0	100		68.5	67.5
10/09/2019	0	0	10	0	100		66.6	65.1
11/09/2019	0	0	0	4	100		63.1	55.5
12/09/2019	0	0	0	7	100		64.5	60.8
13/09/2019	0	0	3	2	100		65.1	62.2
14/09/2019	19	0	0	5	87	T W	63.4	57.8
15/09/2019	10	0	0	6	95	T W	65.0	57.7
16/09/2019	0	0	11	0	100		66.1	63.6
17/09/2019	0	0	15	0	100		67.6	66.1
18/09/2019	0	0	12	0	100		67.2	65.7
19/09/2019	0	0	17	0	100		67.1	65.5
20/09/2019	2	0	17	3	100		67.8	66.5
21/09/2019	1	0	15	5	100		68.2	66.8
22/09/2019	0	0	4	5	100		66.7	63.6
23/09/2019	1	0	8	5	99	T	65.9	64.1
24/09/2019	0	0	17	0	100		67.0	65.5
25/09/2019	0	0	15	0	100		67.3	66.1
26/09/2019	0	0	20	0	100		67.6	66.4
27/09/2019	0	0	18	0	100		68.6	67.7
28/09/2019	0	0	17	0	100		68.1	67.2
29/09/2019	0	0	13	0	100		67.3	66.2
30/09/2019	6	0	3	2	100		63.8	60.3
Sum	42	0	308	64	99		66.8	65.0

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)]
01/09/2019	0	0	1	141	100		64.3	64.2
02/09/2019	111	0	108	33	100		60.1	59.7
03/09/2019	66	0	63	16	100		58.8	57.8
04/09/2019	1	0	1	107	100		64.1	63.5
05/09/2019	65	0	62	62	100		61.8	61.5
06/09/2019	0	0	0	141	100		64.5	64.3
07/09/2019	87	0	84	0	100		58.1	57.1
08/09/2019	155	0	154	0	100		59.3	58.6
09/09/2019	155	0	151	0	100		58.6	57.9
10/09/2019	182	0	177	0	100		60.0	59.2
11/09/2019	0	0	0	114	94	W	63.5	63.1
12/09/2019	0	0	0	169	100		65.5	64.3
13/09/2019	120	0	118	53	100		62.0	61.7
14/09/2019	0	0	0	73	93	W	62.2	61.7
15/09/2019	0	0	0	164	100		65.7	65.2
16/09/2019	164	0	163	0	100		58.1	57.1
17/09/2019	187	0	185	0	100		59.4	58.7
18/09/2019	155	0	154	0	100		58.7	57.5
19/09/2019	176	0	175	0	100		58.0	57.5
20/09/2019	55	0	55	97	100		63.6	63.4
21/09/2019	28	0	28	41	100		60.2	59.9
22/09/2019	67	0	67	101	100		63.6	63.4
23/09/2019	12	0	10	173	100		65.6	65.5
24/09/2019	175	0	177	0	100		58.6	57.9
25/09/2019	180	0	181	0	100		58.7	58.2
26/09/2019	155	0	154	0	100		58.3	57.3
27/09/2019	146	0	143	1	100		60.0	58.9
28/09/2019	8	0	9	23	100		60.5	59.8
29/09/2019	154	0	151	0	100		83.1	57.4
30/09/2019	174	0	173	1	100		59.4	58.7
Sum	2778	0	2744	1510	100		69.2	61.3

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

NMT006 – Lyshaug

Natt (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	2	0	1	7	100		57.9	57.2
02/09/2019	23	0	19	0	99	T	53.3	52.2
03/09/2019	10	0	10	7	100		54.6	54.3
04/09/2019	8	0	8	1	100		51.2	50.2
05/09/2019	0	0	0	10	100		56.0	55.9
06/09/2019	8	0	8	5	100		54.3	54.0
07/09/2019	3	0	3	0	100		48.0	43.6
08/09/2019	19	0	21	0	100		54.5	54.1
09/09/2019	17	0	17	0	100		52.9	52.5
10/09/2019	15	0	16	0	100		53.0	52.6
11/09/2019	9	0	10	7	100		54.0	53.7
12/09/2019	0	0	1	9	100		54.0	53.8
13/09/2019	7	0	8	2	100		51.7	51.4
14/09/2019	0	0	0	4	87	T W	53.1	52.9
15/09/2019	0	0	0	8	95	T W	55.9	55.2
16/09/2019	7	0	9	0	100		52.9	49.9
17/09/2019	15	0	17	0	100		52.0	51.4
18/09/2019	16	0	18	0	100		52.2	51.9
19/09/2019	14	0	14	0	100		51.9	50.9
20/09/2019	5	0	6	5	100		53.9	53.5
21/09/2019	9	0	7	0	100		48.2	46.3
22/09/2019	10	0	14	0	100		52.2	51.4
23/09/2019	2	0	2	8	100		53.5	52.9
24/09/2019	11	0	10	0	100		51.0	50.4
25/09/2019	12	0	12	0	100		51.9	50.9
26/09/2019	12	0	13	0	100		51.9	51.3
27/09/2019	14	0	17	0	100		53.1	52.5
28/09/2019	9	0	8	0	100		50.5	49.7
29/09/2019	19	0	21	0	100		53.9	53.6
30/09/2019	14	0	12	1	99	T	53.3	52.4
Sum	290	0	302	74	99		53.3	52.7

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)]
01/09/2019	212	0	1	0	100		49.6	29.7
02/09/2019	34	0	1	190	100		57.5	56.4
03/09/2019	188	0	2	117	100		56.2	54.4
04/09/2019	203	0	7	70	100		54.9	52.3
05/09/2019	68	0	0	177	100		57.3	56.2
06/09/2019	248	0	6	0	100		51.1	39.9
07/09/2019	0	0	0	97	100		56.1	54.5
08/09/2019	0	0	0	201	100		57.4	56.5
09/09/2019	0	0	0	215	100		57.4	56.3
10/09/2019	0	0	0	208	100		57.7	56.4
11/09/2019	250	0	10	0	94	W	49.8	40.6
12/09/2019	225	0	6	0	100		49.1	36.4
13/09/2019	70	0	2	126	100		56.2	54.4
14/09/2019	92	0	4	0	93	W	48.5	35.3
15/09/2019	181	0	11	0	100		50.7	37.1
16/09/2019	0	0	0	211	100		57.7	56.3
17/09/2019	0	0	0	205	100		58.2	56.6
18/09/2019	0	0	0	216	100		57.4	56.3
19/09/2019	0	0	0	212	100		59.5	56.7
20/09/2019	119	0	5	120	100		56.2	54.7
21/09/2019	53	0	0	34	100		52.2	48.3
22/09/2019	113	0	1	94	100		54.7	53.1
23/09/2019	181	0	5	12	100		50.2	45.0
24/09/2019	0	0	0	201	100		57.4	56.6
25/09/2019	0	0	0	197	100		57.5	56.5
26/09/2019	0	0	0	214	100		57.9	57.0
27/09/2019	0	0	1	199	100		56.6	54.9
28/09/2019	157	0	5	10	100		50.0	44.5
29/09/2019	0	0	0	0	0	T	*	*
30/09/2019	1	0	0	0	0	T	*	*
Sum	2395	0	67	3326	93		55.9	54.2

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

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Natt (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	16	0	0	3	100		48.9	41.9
02/09/2019	4	0	0	8	99	T	49.4	47.3
03/09/2019	8	0	0	0	100		42.9	
04/09/2019	7	0	0	9	100		48.8	46.5
05/09/2019	15	0	0	3	100		46.7	43.0
06/09/2019	21	0	0	0	100		45.0	
07/09/2019	4	0	0	12	100		50.2	48.8
08/09/2019	0	0	0	20	100		50.8	49.9
09/09/2019	1	0	0	10	100		48.0	45.7
10/09/2019	0	0	0	11	99	T	47.7	44.7
11/09/2019	17	0	1	0	97	T	42.4	28.1
12/09/2019	25	0	1	0	100		44.3	35.5
13/09/2019	25	0	0	8	100		48.9	45.5
14/09/2019	6	0	0	0	85	T W	40.4	
15/09/2019	20	0	0	0	95	T W	42.1	
16/09/2019	11	0	0	9	97	T	58.0	45.2
17/09/2019	0	0	0	12	99	T	50.4	48.0
18/09/2019	0	0	0	12	100		50.5	48.8
19/09/2019	0	0	0	10	97	T	48.9	45.8
20/09/2019	6	0	0	1	100		44.2	33.9
21/09/2019	0	0	0	4	100		45.9	41.7
22/09/2019	9	0	0	7	100		47.5	44.6
23/09/2019	19	0	0	0	98	T	43.2	
24/09/2019	1	0	0	13	98	T	50.0	48.8
25/09/2019	0	0	0	14	97	T	50.0	48.7
26/09/2019	0	0	0	13	98	T	49.3	47.5
27/09/2019	0	0	0	14	100		48.8	45.0
28/09/2019	0	0	0	14	100		47.6	46.4
29/09/2019	0	0	0	0	0	T	*	*
30/09/2019	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	215	0	2	207	92		49.2	45.3

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)]
01/09/2019	330	0	217	0	100		57.1	55.2
02/09/2019	61	0	30	142	100		53.5	50.3
03/09/2019	198	0	184	85	100		56.6	54.9
04/09/2019	300	0	195	55	100		56.3	54.7
05/09/2019	129	0	72	138	100		55.3	52.1
06/09/2019	370	0	247	0	100		57.1	55.3
07/09/2019	0	0	0	72	100		51.3	45.3
08/09/2019	0	0	0	123	100		52.2	47.0
09/09/2019	0	0	0	89	100		51.6	45.3
10/09/2019	0	0	0	106	100		52.2	45.9
11/09/2019	365	0	241	0	94	W	57.1	55.3
12/09/2019	378	0	237	0	100		57.8	55.6
13/09/2019	114	0	74	100	100		56.1	52.1
14/09/2019	196	0	101	0	93	W	55.2	52.0
15/09/2019	327	0	240	0	100		58.5	55.9
16/09/2019	0	0	0	135	100		53.6	47.8
17/09/2019	0	0	0	115	100		53.3	47.3
18/09/2019	0	0	0	124	100		53.2	46.7
19/09/2019	0	0	0	118	100		52.7	46.8
20/09/2019	204	0	130	71	100		55.9	53.2
21/09/2019	115	0	57	17	100		52.4	49.0
22/09/2019	193	0	119	53	100		54.0	52.2
23/09/2019	337	0	183	9	100		55.4	54.0
24/09/2019	0	0	0	123	100		51.3	46.6
25/09/2019	0	0	0	152	100		51.6	47.7
26/09/2019	0	0	0	163	100		51.8	48.2
27/09/2019	0	0	0	45	100		51.4	41.1
28/09/2019	180	0	163	3	100		57.0	54.4
29/09/2019	0	0	0	124	98	T	81.4	47.7
30/09/2019	1	0	1	130	100		53.6	48.7
Sum	3798	0	2491	2292	100		66.8	51.9

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

NMT008 – Saghagan

Natt (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	17	0	17	0	100		50.9	46.9
02/09/2019	4	0	2	8	99	T	49.1	42.0
03/09/2019	8	0	8	1	100		48.9	44.5
04/09/2019	7	0	11	5	100		48.8	45.7
05/09/2019	17	0	15	2	100		50.6	47.6
06/09/2019	21	0	23	0	100		50.2	48.8
07/09/2019	4	0	4	10	100		47.8	43.1
08/09/2019	0	0	0	15	100		46.0	40.4
09/09/2019	1	0	1	5	100		46.0	37.4
10/09/2019	0	0	1	1	100		44.8	36.7
11/09/2019	17	0	20	0	100		49.2	47.3
12/09/2019	25	0	28	0	100		52.0	49.7
13/09/2019	25	0	24	6	100		51.1	49.1
14/09/2019	25	0	6	0	87	T W	48.5	44.0
15/09/2019	30	0	21	0	95	T W	51.3	49.3
16/09/2019	11	0	8	4	100		51.5	45.1
17/09/2019	0	0	0	10	100		48.0	39.1
18/09/2019	0	0	0	9	100		48.0	40.1
19/09/2019	0	0	2	7	100		47.6	39.3
20/09/2019	8	0	8	0	100		47.4	43.7
21/09/2019	1	0	3	3	100		46.4	37.0
22/09/2019	9	0	7	3	100		47.8	44.3
23/09/2019	20	0	20	1	100		49.8	48.6
24/09/2019	1	0	3	7	100		46.1	42.4
25/09/2019	0	0	2	13	100		45.8	40.7
26/09/2019	0	0	2	8	100		45.5	39.9
27/09/2019	0	0	1	0	100		43.8	28.8
28/09/2019	0	0	0	1	100		43.7	27.6
29/09/2019	0	0	0	8	100		42.6	34.5
30/09/2019	6	0	0	6	99	T	46.1	36.7
Sum	257	0	237	133	99		48.5	44.7

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

NMT009 – Østli vest for Hersjøen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	118	0	118	0	100		53.5	50.3
02/09/2019	27	0	27	79	100		54.7	50.8
03/09/2019	10	0	10	32	100		53.5	46.3
04/09/2019	97	0	92	1	100		55.3	50.5
05/09/2019	61	0	60	38	100		54.1	50.2
06/09/2019	122	0	120	0	100		54.4	51.2
07/09/2019	0	0	0	71	100		53.5	49.3
08/09/2019	0	0	0	92	100		53.8	50.0
09/09/2019	0	0	0	95	100		54.5	50.1
10/09/2019	0	0	1	98	100		54.1	50.2
11/09/2019	115	0	105	0	94	W	54.8	51.2
12/09/2019	153	0	148	0	100		56.5	52.7
13/09/2019	44	0	44	88	100		55.0	52.0
14/09/2019	104	0	99	0	93	W	54.2	50.9
15/09/2019	146	0	145	0	100		54.9	51.7
16/09/2019	0	0	0	121	100		55.1	52.1
17/09/2019	0	0	1	100	100		54.7	49.9
18/09/2019	0	0	0	96	100		55.7	50.5
19/09/2019	0	0	0	136	100		56.0	52.4
20/09/2019	85	0	86	56	100		54.7	51.7
21/09/2019	62	0	61	33	100		53.1	49.7
22/09/2019	80	0	80	47	100		54.7	51.8
23/09/2019	156	0	158	5	100		54.7	52.3
24/09/2019	0	0	0	125	100		55.6	52.6
25/09/2019	0	0	0	129	100		55.6	53.1
26/09/2019	0	0	0	130	100		55.8	53.1
27/09/2019	0	0	0	122	100		55.4	51.3
28/09/2019	23	0	25	7	100		52.0	46.5
29/09/2019	0	0	0	125	100		81.7	53.4
30/09/2019	0	0	0	121	100		55.5	52.1
Sum	1403	0	1380	1947	100		67.2	51.3

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

NMT009 – Østli vest for Hersjøen

Natt (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	1	0	0	0	100		52.2	
02/09/2019	0	0	0	0	99	T	49.2	
03/09/2019	0	0	0	0	100		49.3	22.3
04/09/2019	0	0	0	0	100		49.2	
05/09/2019	2	0	3	0	100		48.9	35.3
06/09/2019	0	0	0	0	100		49.8	
07/09/2019	0	0	0	0	100		50.2	
08/09/2019	0	0	0	0	100		48.8	
09/09/2019	0	0	0	0	100		49.1	
10/09/2019	0	0	0	0	100		48.9	
11/09/2019	0	0	0	0	100		49.1	
12/09/2019	0	0	0	0	100		48.8	
13/09/2019	0	0	0	0	100		49.0	
14/09/2019	19	0	7	0	87	T W	49.5	43.0
15/09/2019	10	0	8	0	95	T W	49.8	41.2
16/09/2019	0	0	0	0	100		49.6	
17/09/2019	0	0	0	0	100		49.1	
18/09/2019	0	0	0	0	100		49.4	
19/09/2019	0	0	0	0	100		49.4	
20/09/2019	2	0	2	0	100		49.1	36.2
21/09/2019	1	0	2	1	100		49.1	41.3
22/09/2019	0	0	0	0	100		48.6	
23/09/2019	1	0	1	0	100		49.0	33.4
24/09/2019	0	0	0	0	100		49.5	
25/09/2019	0	0	0	0	100		49.2	
26/09/2019	0	0	0	0	100		49.1	
27/09/2019	0	0	0	0	100		49.5	
28/09/2019	0	0	0	0	100		48.8	
29/09/2019	0	0	0	0	100		48.7	
30/09/2019	6	0	7	0	99	T	49.8	41.1
Sum	42	0	30	1	99		49.4	33.5

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

NMT010 – Holtertoppen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	0	0	1	122	100		53.8	50.3
02/09/2019	111	0	110	26	100		59.5	59.0
03/09/2019	66	0	64	25	100		57.8	56.7
04/09/2019	1	0	1	111	100		54.0	50.4
05/09/2019	65	0	62	57	100		58.5	57.5
06/09/2019	0	0	0	119	100		54.4	50.4
07/09/2019	87	0	85	0	100		60.6	60.1
08/09/2019	155	0	154	0	100		61.8	61.6
09/09/2019	155	0	155	0	100		61.6	61.0
10/09/2019	182	0	180	0	100		62.4	62.0
11/09/2019	0	0	0	94	94	W	53.0	48.6
12/09/2019	0	0	0	156	100		54.7	51.7
13/09/2019	120	0	119	57	100		60.4	59.8
14/09/2019	0	0	0	66	93	W	53.1	48.2
15/09/2019	0	0	0	131	100		55.8	51.7
16/09/2019	164	0	164	0	100		60.7	60.0
17/09/2019	187	0	188	0	100		61.9	61.5
18/09/2019	155	0	159	0	100		61.4	60.6
19/09/2019	176	0	182	0	100		62.2	60.7
20/09/2019	55	0	56	88	100		58.2	57.5
21/09/2019	28	0	32	41	100		58.8	53.8
22/09/2019	67	0	67	81	100		58.3	57.6
23/09/2019	12	0	10	142	100		54.4	52.2
24/09/2019	175	0	177	0	100		61.3	60.9
25/09/2019	180	0	181	0	100		61.4	61.1
26/09/2019	155	0	154	0	100		60.8	60.3
27/09/2019	146	0	143	1	100		62.3	61.8
28/09/2019	8	0	8	33	100		53.1	49.8
29/09/2019	154	0	151	0	100		61.1	60.8
30/09/2019	174	0	175	2	100		62.3	61.8
Sum	2778	0	2778	1352	100		59.7	58.9

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

NMT010 – Holtertoppen

Natt (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	2	0	1	6	100		53.0	44.9
02/09/2019	23	0	23	0	99	T	56.5	56.4
03/09/2019	10	0	10	5	100		53.4	53.0
04/09/2019	8	0	8	0	100		53.8	53.4
05/09/2019	0	0	0	8	100		44.9	43.3
06/09/2019	8	0	8	6	100		52.6	52.3
07/09/2019	3	0	3	0	100		48.5	46.8
08/09/2019	19	0	21	0	100		57.4	57.3
09/09/2019	17	0	17	0	100		55.7	55.6
10/09/2019	15	0	16	0	100		55.4	55.3
11/09/2019	9	0	10	0	100		53.8	53.7
12/09/2019	0	0	1	4	100		45.8	44.2
13/09/2019	7	0	8	2	100		52.3	52.1
14/09/2019	0	0	0	6	87	T W	43.0	40.5
15/09/2019	0	0	0	9	95	T W	48.1	42.7
16/09/2019	7	0	9	0	100		55.6	53.0
17/09/2019	15	0	16	0	100		55.3	54.9
18/09/2019	16	0	18	0	100		55.6	55.4
19/09/2019	14	0	14	0	100		54.8	54.3
20/09/2019	5	0	6	5	100		52.6	50.7
21/09/2019	9	0	7	0	100		50.7	50.0
22/09/2019	10	0	14	1	100		54.9	54.7
23/09/2019	2	0	2	7	100		46.9	46.0
24/09/2019	11	0	10	0	100		53.3	53.0
25/09/2019	12	0	12	0	100		54.6	53.8
26/09/2019	12	0	13	0	100		54.7	54.6
27/09/2019	14	0	17	0	100		55.6	55.4
28/09/2019	9	0	8	0	100		52.7	52.2
29/09/2019	19	0	21	0	100		57.0	57.0
30/09/2019	14	0	12	0	99	T	56.4	55.6
Sum	290	0	305	59	99		54.0	53.4

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)]
01/09/2019	0	0	0	203	100		56.9	56.5
02/09/2019	111	0	193	35	100		59.2	58.8
03/09/2019	66	0	101	163	100		59.0	58.7
04/09/2019	1	0	70	176	100		58.5	58.1
05/09/2019	65	0	180	82	100		60.1	59.8
06/09/2019	0	0	0	216	100		57.6	57.2
07/09/2019	87	0	106	0	100		58.1	57.7
08/09/2019	155	0	171	0	100		59.3	59.0
09/09/2019	155	0	209	0	100		59.7	59.4
10/09/2019	182	0	182	0	100		59.1	58.5
11/09/2019	0	0	0	212	94	W	56.7	56.1
12/09/2019	0	0	0	199	100		57.2	56.5
13/09/2019	120	0	138	62	100		59.4	57.7
14/09/2019	0	0	0	118	93	W	56.0	55.4
15/09/2019	0	0	0	163	100		57.4	55.9
16/09/2019	164	0	234	0	100		67.9	63.0
17/09/2019	187	0	179	0	100		58.5	58.1
18/09/2019	155	0	221	0	100		59.2	58.8
19/09/2019	176	0	197	0	100		58.3	58.0
20/09/2019	55	0	111	87	100		57.9	57.6
21/09/2019	28	0	57	93	100		56.3	56.1
22/09/2019	67	0	70	90	100		57.1	56.6
23/09/2019	12	0	25	171	100		56.7	56.4
24/09/2019	175	0	192	0	100		58.9	58.7
25/09/2019	180	0	197	0	100		59.0	58.7
26/09/2019	155	0	215	0	100		59.5	59.2
27/09/2019	146	0	228	0	100		59.9	59.5
28/09/2019	8	0	14	162	100		57.3	57.0
29/09/2019	154	0	175	0	100		58.7	58.5
30/09/2019	174	0	186	2	100		59.5	59.1
Sum	2778	0	3651	2234	100		59.5	58.3

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

NMT011 – Gresaker

Natt (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	2	0	6	5	100		51.1	49.9
02/09/2019	23	0	11	1	99	T	49.8	49.3
03/09/2019	10	0	15	3	100		51.6	51.3
04/09/2019	8	0	7	1	100		48.9	48.3
05/09/2019	0	0	15	3	100		51.3	51.1
06/09/2019	8	0	0	4	100		45.4	44.1
07/09/2019	3	0	14	0	100		52.5	52.0
08/09/2019	19	0	9	0	100		51.6	50.2
09/09/2019	17	0	16	0	100		52.7	52.2
10/09/2019	15	0	10	0	100		49.7	48.7
11/09/2019	9	0	0	4	100		43.0	40.5
12/09/2019	0	0	0	5	100		46.4	45.8
13/09/2019	7	0	3	2	100		47.8	47.2
14/09/2019	0	0	0	5	87	T W	47.0	46.7
15/09/2019	0	0	0	12	95	T W	51.4	49.0
16/09/2019	7	0	14	0	100		51.9	48.9
17/09/2019	15	0	15	0	100		51.6	51.0
18/09/2019	16	0	12	0	100		51.4	50.9
19/09/2019	14	0	17	0	100		50.9	50.5
20/09/2019	5	0	17	3	100		51.5	51.2
21/09/2019	9	0	14	5	100		52.2	52.0
22/09/2019	10	0	4	7	100		49.5	49.1
23/09/2019	2	0	7	5	100		50.0	49.8
24/09/2019	11	0	17	0	100		51.2	50.9
25/09/2019	12	0	14	0	100		51.0	50.5
26/09/2019	12	0	21	0	100		52.2	51.8
27/09/2019	14	0	21	0	100		52.5	52.1
28/09/2019	9	0	16	0	100		51.6	51.1
29/09/2019	19	0	12	0	100		50.7	50.3
30/09/2019	14	0	3	2	99	T	47.3	46.0
Sum	290	0	310	67	99		50.7	50.0

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

NMT012 – Aurmoen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	0	0	215	0	100		64.6	64.5
02/09/2019	0	0	34	217	100		64.1	63.9
03/09/2019	0	0	185	120	100		65.7	65.4
04/09/2019	0	0	198	72	100		65.5	65.2
05/09/2019	0	0	65	191	100		64.4	64.1
06/09/2019	0	0	234	0	100		65.2	64.7
07/09/2019	0	0	0	103	100		61.5	61.3
08/09/2019	0	0	0	212	100		64.0	63.8
09/09/2019	0	0	0	230	100		63.6	63.4
10/09/2019	0	0	0	219	100		63.8	63.5
11/09/2019	0	0	234	0	94	W	65.3	64.9
12/09/2019	0	0	217	0	100		64.6	64.2
13/09/2019	0	0	68	135	100		63.7	63.4
14/09/2019	0	0	88	0	93	W	61.0	60.8
15/09/2019	0	0	177	0	100		63.6	63.3
16/09/2019	0	0	0	222	100		63.4	63.2
17/09/2019	0	0	0	210	100		63.1	62.7
18/09/2019	0	0	0	227	100		62.7	62.6
19/09/2019	0	0	0	222	100		63.2	63.1
20/09/2019	0	0	119	123	100		64.5	64.3
21/09/2019	0	0	54	35	100		59.8	59.4
22/09/2019	0	0	117	97	100		64.0	63.9
23/09/2019	0	0	182	12	100		63.4	63.3
24/09/2019	0	0	0	218	100		63.9	63.7
25/09/2019	0	0	0	207	100		63.4	63.1
26/09/2019	0	0	0	227	100		64.2	63.9
27/09/2019	0	0	1	212	100		64.2	64.0
28/09/2019	0	0	160	10	100		63.6	63.4
29/09/2019	0	0	0	211	100		64.6	64.4
30/09/2019	0	0	1	196	100		63.5	63.3
Sum	0	0	2349	3928	100		63.9	63.6

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

NMT012 – Aurmoen

Natt (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2019	0	0	17	3	100		57.8	57.6
02/09/2019	0	0	2	8	99	T	54.9	53.7
03/09/2019	0	0	8	5	100		55.1	54.6
04/09/2019	0	0	11	10	100		57.8	57.7
05/09/2019	0	0	15	6	100		58.0	57.5
06/09/2019	0	0	23	0	100		58.2	58.1
07/09/2019	0	0	4	12	100		56.3	56.1
08/09/2019	0	0	0	19	100		56.4	56.1
09/09/2019	0	0	1	11	100		53.5	53.1
10/09/2019	0	0	1	14	100		54.7	53.9
11/09/2019	0	0	20	2	100		57.7	57.7
12/09/2019	0	0	28	0	100		59.5	59.2
13/09/2019	0	0	26	8	100		58.8	58.6
14/09/2019	0	0	5	0	87	T W	53.9	52.8
15/09/2019	0	0	21	0	95	T W	59.5	59.2
16/09/2019	0	0	8	13	100		55.8	55.5
17/09/2019	0	0	0	13	100		52.8	52.7
18/09/2019	0	0	0	14	100		53.6	53.5
19/09/2019	0	0	2	12	100		52.3	52.1
20/09/2019	0	0	8	1	100		53.8	53.3
21/09/2019	0	0	1	4	100		49.2	48.9
22/09/2019	0	0	8	7	100		56.4	56.0
23/09/2019	0	0	20	2	100		58.5	58.5
24/09/2019	0	0	3	15	100		57.1	57.1
25/09/2019	0	0	2	17	100		56.4	56.3
26/09/2019	0	0	2	15	100		55.4	55.2
27/09/2019	0	0	1	15	100		57.1	54.7
28/09/2019	0	0	0	15	100		55.1	55.1
29/09/2019	0	0	0	15	100		55.2	55.2
30/09/2019	0	0	0	9	99	T	52.5	52.3
Sum	0	0	237	265	99		56.4	56.0

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) ambulansetrafikk
- e) Politiets helikoptertjeneste
- f) nødtrafikk
- g) trafikk i forbindelse med brannslukking, søk og redning
- h) avbrutte innflyginger
- i) militære flyginger

§ 3 Definisjoner og forkortelser

I forskriften forstås med:

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

innflygingshjelpemidler fungerer innenfor fastsatte spesifikasjoner

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

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

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

I denne forskrift forstås følgende forkortelser med

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

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

Oslo lufthavn Gardermoen kan trafikkeres hele døgnet.

§ 5. Rullebanebruk

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

Avinor AS kan stenge rullebaner eller begrense bruken av disse der dette er påkrevd på grunn av brøyting, vedlikehold, inntrufne ulykker eller hendelser og lignende. Stenging eller begrensninger utover 48 timer innenfor en syv døgnperiode 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 jettfly 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 $\div 15$ grader celsius eller varmere enn +20 grader celsius.

I nattperioden skal motortesting ut over tomgang gjøres i rusegropa.

Kapittel 3. Bestemmelser om utflyging

§ 7. Jettfly

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

Utflyging skal følge korridorer som fastsatt i forskriftsvedlegg 1.

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

§ 8. Propellfly

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

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

§ 9 Helikopter

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

§ 10. Støyrestriksjoner for luftfartøy

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

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

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

Kapittel 4. Bestemmelser om innflyging og landing

§ 11. Jettfly

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 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.

