

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedsrapport
mai 2025**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedsrapport
mai 2025**

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

SAMMENDRAG

- I mai var det i gjennomsnitt
 - 615 flybevegelser per døgn.
 - 5,84 avganger og 9,84 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 57,4/42,2.
- I løpet av mai ble rusegropa registrert benyttet 12 ganger. Total brukstid var 289 minutter.
- I mai har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 8 personer.
- For mai er det totalt registrert:
 - Ingen flygninger som ikke tilfredsstiller kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
 - 24 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.
- For mai er det totalt registrert:
 - 13 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
 - 0 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For mai er det totalt registrert:
 - 19 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,2 % av 9484 testbare jetflyankomster.
 - 9 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,1 % av 9484 testbare jetflyankomster.
- For mai er det totalt registrert:
 - 201 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 2,8 % av 7279 testbare jetflyavganger.
 - 11 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 1,6 % av 692 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 955 kurvede ankomster.

Gardermoen, 11.06.2025.

Grethe Østby Stave
Avdelingssjef
Vann og Miljø
Oslo Lufthavn

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD.....	2
SAMMENDRAG	2
INNHOLDSFORTEGNELSE.....	3
1 ORDFORKLARINGER	4
2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN.....	5
3 BRUK AV RUSEGROPA.....	6
4 METEOROLOGI	7
5 TRAFIKKSTATISTIKK	8
6 STØYMÅLINGER	9
6.1 PLASSERING	9
6.2 MÅLERESULTATER	10
7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY.....	11
7.1 RAPPORTERING IHT. § 10 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN	11
8 BRUK AV RULLEBANER	12
8.1 RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER	12
8.2 RULLEBANEFORDELING FOR JETFLY: RAPPORTERING IHT. § 12 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN.....	13
8.3 RULLEBANEFORDELING FOR PROPELLFLY: RAPPORTERING IHT. § 12 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN	15
9 TRASÉBRUK	17
9.1 REGLER FOR LANDINGER	17
9.2 REGLER FOR AVGANGER	17
9.3 LANDINGER OG AVGANGER	18
VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER.....	72
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	94
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG.....	98

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 kompass-retningene 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/konsern/flyplass/oslo/miljo-og-lokalsamfunn/for-vare-naboer/#!/nabosiden-5041>

I mai mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 8 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 (3)	"Særlig støyende flygning, Lavtflygning"
Gjerdrum (1)	"Særlig støyende flygning"
Larvik (1)	"Særlig støyende flygning"
Lillestrøm (2)	"Særlig støyende flygning, Lavtflygning"
Ullensaker (1)	"Særlig støyende flygning"

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

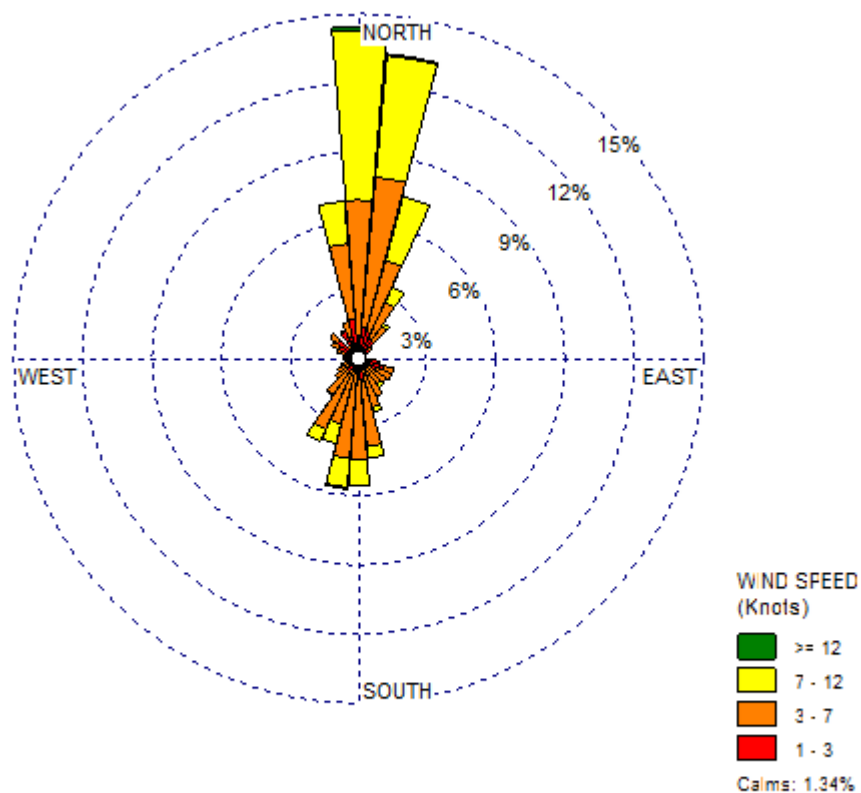
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
1-mai-25	B737-800	02:30	03:00	13	10	7	30
2-mai-25	C130J	15:00	15:30	15	10	5	30
6-mai-25	A320	01:00	02:45	15	8	0	23
6-mai-25	A320 NEO	15:45	16:15	12	8	0	20
6-mai-25	A320	22:30	00:00	30	3	0	3
7-mai-25	B737-800	15:50	15:58	2	6	0	8
11-mai-25	Dash8-100	10:00	10:10	5	5	0	10
23-mai-25	C130J	17:30	17:45	8	1	1	10
27-mai-25	A320	23:00	23:30	11	5	0	16
29-mai-25	MD80	00:30	01:00	10	20	0	30
29-mai-25	B737-800	08:23	09:30	15	15	4	34
31-mai-25	A319	15:30	16:45	55	15	5	75
Sum antall minutter				191	106	22	289

Rusegropa ble rapportert benyttet 12 ganger i løpet av mai. Total akkumulert brukstid var 289 minutter.

4 METEOROLOGI

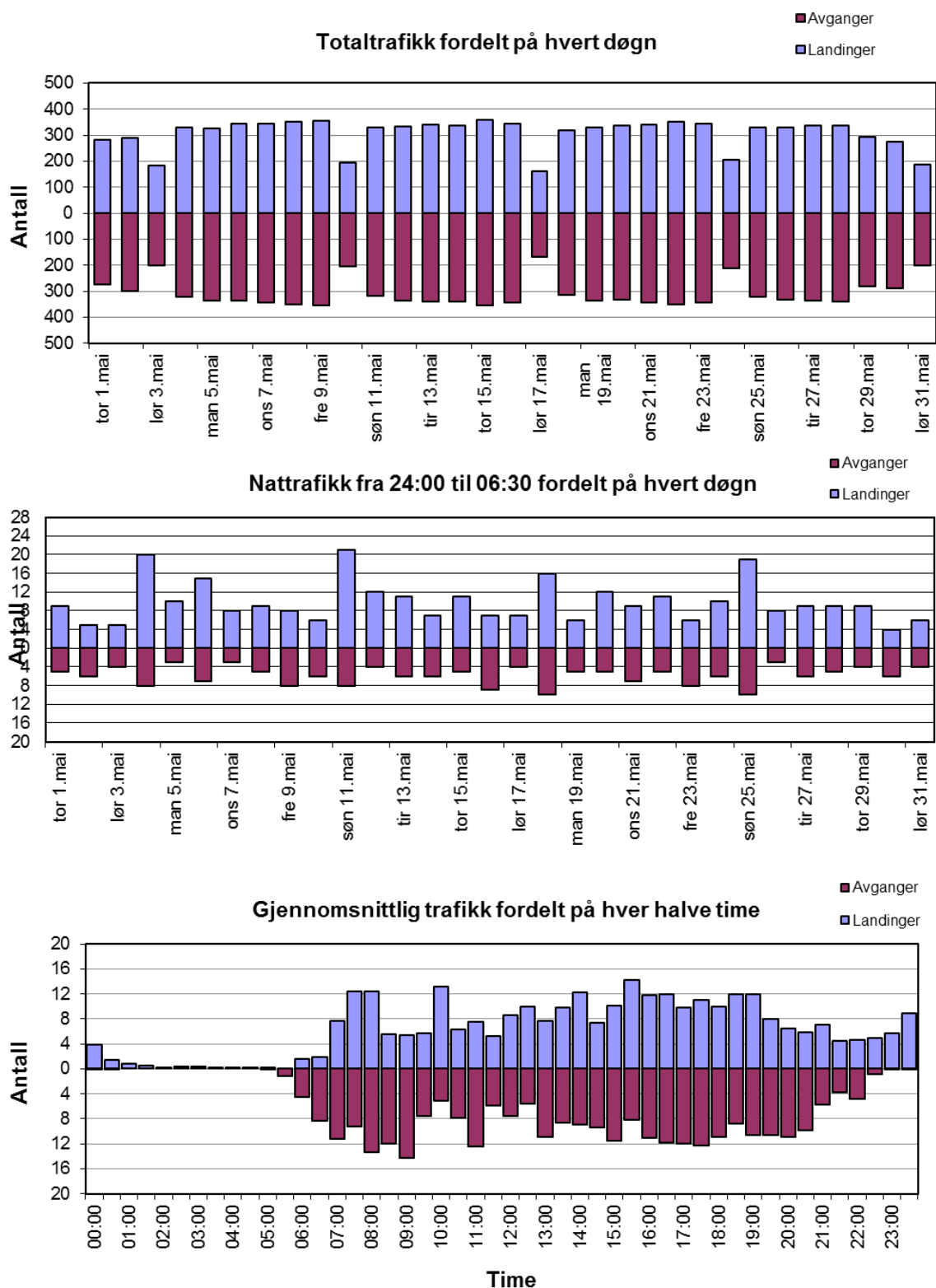
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I mai var det i gjennomsnitt 615 flybevegelser per døgn og 5,84 avganger og 9,84 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



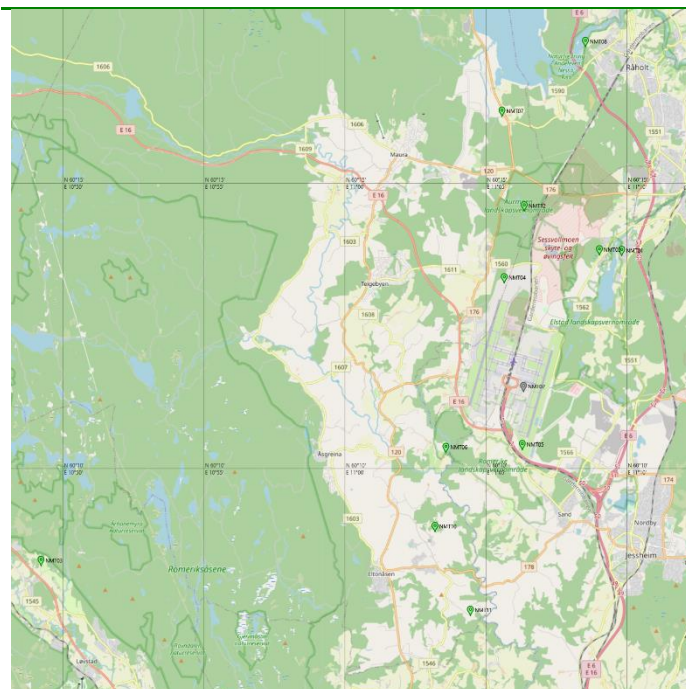
6 STØYMÅLINGER

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.



Mobile målestasjoner

- NMT 01 Mjøreina
- NMT 03 Mork nordre

Faste målestasjoner

- NMT 04 Nordenden av vestre rullebane
- NMT 05 Sørrenden 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 middelværddier fra alle dager i måneden. Det presenteres verdier for enhetene L_{den} , L_{night} 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.2025	T-1442		
Målestasjoner	L_{den}	L_{night}	L_{5AS}
NMT001 Mogreina	0,0	0,0	0,0
NMT003 Mork nordre	40,3	29,1	0,0
NMT004 RWY19R	72,3	62,9	94,5
NMT005 RWY01R	73,5	64,8	96,7
NMT006 Lyshaug	59,8	49,8	78,2
NMT007 Steinsgård	52,7	44,6	69,5
NMT008 Saghagen	53,4	44,5	71,0
NMT009 Østli	49,3	43,5	0,0
NMT010 Holtertoppen	58,5	49,1	79,0
NMT011 Gresaker i Holter	58,7	49,9	75,3
NMT012 Aurmoen	64,0	55,1	82,5

Resultater fra siste tre måneder:

mar.2025 t.o.m mai.2025	T-1442		
Målestasjoner	L_{den}	L_{night}	L_{5AS}
NMT001 Mogreina	0,0	0,0	0,0
NMT003 Mork nordre	40,6	30,0	0,0
NMT004 RWY19R	72,4	62,8	95,7
NMT005 RWY01R	73,0	63,9	96,5
NMT006 Lyshaug	59,7	48,8	76,5
NMT007 Steinsgård	52,1	43,2	69,8
NMT008 Saghagen	53,7	44,4	70,9
NMT009 Østli	48,9	41,6	0,0
NMT010 Holtertoppen	57,6	48,8	78,6
NMT011 Gresaker i Holter	58,3	49,2	75,0
NMT012 Aurmoen	64,0	54,7	83,1

7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY

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

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

Ifølge § 10 i forskriften (jfr. pkt. 2.2 i Vedlegg 2, nedenfor, fra AIP Norge) skal fly som ikke tilfredsstiller støykravet etter ICAO annex 16 kapittel III, bare fly i perioden 08:00 til 16:00. Oslo Lufthavn AS rapporterer nå for hele døgnet. Det var ingen avvik fra denne bestemmelsen i 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
søn 4. mai	06:17	Departure	01L	AFR62JG	FHEPA	A320	93.5
søn 4. mai	06:20	Departure	01L	NOZ2VP	SERPH	B738	93.6
søn 4. mai	06:25	Departure	01L	NOZ1278	LNNGZ	B738	93.6
tir 6. mai	06:19	Departure	01L	VKG4543	OYTCD	A321	95.9
ons 7. mai	06:11	Departure	01L	NOZ1942	SERPE	B738	93.6
lør 10. mai	06:07	Departure	01L	NOZ1922	SERPJ	B738	93.6
søn 11. mai	06:13	Departure	19R	NOZ1278	SERPH	B738	93.6
søn 11. mai	06:27	Departure	19R	KLM30N	PHBXT	B739	93.6
man 12. mai	05:58	Departure	19R	SAS73A	OYKAW	A320	91.4
man 12. mai	06:04	Departure	01L	AFR62JG	FHEPE	A320	93.5
ons 14. mai	06:01	Departure	01L	NOZ1942	LNNHA	B738	93.6
tor 15. mai	06:27	Departure	01L	NOZ6HA	SERRB	B738	93.6
lør 17. mai	06:03	Departure	01L	SAS9229	SERSO	E195	91.3
tir 20. mai	06:11	Departure	01L	NOZ8PV	LNNGZ	B738	93.6
fre 23. mai	06:10	Departure	01L	SAS22E	OYKAW	A320	91.4
fre 23. mai	06:18	Departure	01L	NOZ2VP	SERPE	B738	93.6
lør 24. mai	00:15	Departure	01L	0	4KBCH	B744	98.0
lør 24. mai	05:27	Departure	01L	NSZ8922	SERPD	B738	93.6
søn 25. mai	06:13	Departure	01L	NOZ2VP	SERPE	B738	93.6
søn 25. mai	06:20	Departure	01L	AFR62JG	FHEPJ	A320	92.9
tir 27. mai	00:39	Departure	01L	ICE75T	TFICA	B39M	88.2
tir 27. mai	06:02	Departure	01L	SAS73A	OYKBT	A319	91.4
tir 27. mai	06:29	Departure	01L	NOZ1264	SERPD	B738	93.6
tor 29. mai	06:26	Departure	01L	AFR62JG	FHEPD	A320	93.5

For mai er det totalt registrert:

- Ingen flygninger som ikke tilfredsstiller kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
- 24 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 2025	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	
tor 1.mai	558	9	0	144	111	0	0	128	159	1,6	97,1	
fre 2.mai	590	29	41	131	142	44	24	86	90	23,4	76,1	
lør 3.mai	386	74	119	0	0	111	81	0	0	99,7	0,0	
søn 4.mai	654	130	215	1	0	200	107	0	0	99,7	0,2	
man 5.mai	662	42	53	135	120	52	31	96	131	26,9	72,8	
tir 6.mai	678	211	209	0	0	128	122	0	0	98,8	0,0	
ons 7.mai	686	168	227	1	0	172	113	1	0	99,1	0,3	
tor 8.mai	705	50	87	170	82	56	34	77	147	32,2	67,5	
fre 9.mai	707	17	92	159	109	69	4	108	146	25,7	73,8	
lør 10.mai	401	2	0	141	43	0	0	51	162	0,5	99,0	
søn 11.mai	647	0	0	194	143	0	0	134	176	0,0	100,0	
man 12.mai	669	32	34	140	123	62	45	97	132	25,9	73,5	
tir 13.mai	679	152	212	0	0	187	121	0	0	99,0	0,0	
ons 14.mai	678	146	213	0	0	192	125	0	0	99,7	0,0	
tor 15.mai	710	155	222	1	0	200	130	0	0	99,6	0,1	
fre 16.mai	687	165	230	0	0	178	112	0	0	99,7	0,0	
lør 17.mai	332	60	83	0	0	103	83	0	1	99,1	0,3	
søn 18.mai	634	135	208	0	0	184	105	0	0	99,7	0,0	
man 19.mai	665	153	221	0	0	175	114	0	0	99,7	0,0	
tir 20.mai	668	154	217	0	0	178	113	0	0	99,1	0,0	
ons 21.mai	682	138	238	0	0	199	103	0	0	99,4	0,0	
tor 22.mai	704	128	258	0	0	223	93	0	0	99,7	0,0	
fre 23.mai	689	106	268	0	0	237	75	0	0	99,6	0,0	
lør 24.mai	417	6	0	126	39	1	0	71	172	1,7	97,8	
søn 25.mai	652	0	0	262	43	0	0	65	279	0,0	99,5	
man 26.mai	664	0	0	260	69	0	0	70	264	0,0	99,8	
tir 27.mai	671	0	0	285	33	0	0	48	301	0,0	99,4	
ons 28.mai	676	0	0	200	158	1	0	136	179	0,1	99,6	
tor 29.mai	573	40	80	113	80	51	37	89	82	36,3	63,5	
fre 30.mai	558	53	69	109	47	71	47	39	122	43,0	56,8	
lør 31.mai	388	17	46	71	47	17	15	82	93	24,5	75,5	
Totalt	19 070	2 372	3 642	2 643	1 389	3 091	1 834	1 378	2 636	57,4 %	42,2 %	

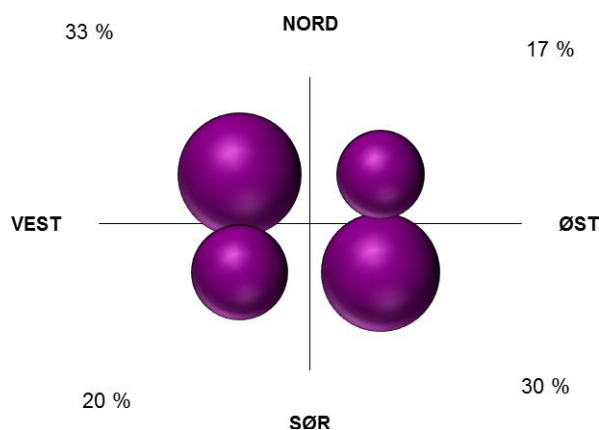
Alle flybevegelser, mai 2025

For mai var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 57,4/42,2.

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 2025 – 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	8193	2604	1814	1306	2469	53,9	46,1
Night	113	22	0	7	84	19,5	80,5
Sum	8306	2626	1814	1313	2553	53,5	46,5

mai 2025 – 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	7902	1847	2932	2052	1071	60,5	39,5
Night	180	3	158	5	14	89,4	10,6
Sum	8082	1850	3090	2057	1085	61,1	38,9

mai 2025 – 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	105	85	2	5	13	82,9	17,1
Night	308	273	1	31	3	89,0	11,0
Sum	413	358	3	36	16	87,4	12,6

mai 2025 – 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	76	2	12	61	1	18,4	81,6
Night	149	0	2	147	0	1,3	98,7
Sum	225	2	14	208	1	7,1	92,9

mai 2025 – 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	76	48	1	25	2	64,5	35,5
Sum	76	48	1	25	2	64,5	35,5

mai 2025 – 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	388	138	112	74	64	64,4	35,6
Sum	388	138	112	74	64	64,4	35,6

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
fre 9.mai	22:56	Kveld	D	19R	AZG9602	B744	Jetfly
søn 11.mai	06:27	Natt	D	19L	KLM30N	B739	Jetfly
fre 16.mai	00:01	Natt	A	01R	SWR39M	E290	Jetfly
lør 17.mai	00:02	Natt	A	01R	SWR39M	E190	Jetfly
lør 17.mai	22:42	Kveld	D	01R	VLG8539	A321	Jetfly
søn 18.mai	00:01	Natt	A	01R	SAS7368	A20N	Jetfly
søn 18.mai	22:36	Kveld	D	01R	SAS1488	A20N	Jetfly
man 19.mai	00:01	Natt	A	01R	SAS824	E195	Jetfly
ons 21.mai	23:04	Kveld	D	01R	RUK66KE	B738	Jetfly
tor 22.mai	05:46	Natt	D	01R	SWR4ZD	E290	Jetfly
fre 23.mai	22:31	Kveld	A	01L	AZG9601	B744	å
lør 24.mai	00:01	Natt	A	01R	NOZ1CE	B738	Jetfly
man 26.mai	06:03	Natt	D	19L	SAS73A	A20N	Jetfly

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

Det var 8 mulige avik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 00:00 -06:30.

Av disse 13 skjedde 14 mulige avik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 93 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

søn 4. mai, ons 21., tor 22., fre 23., søn 25., man 26. 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 2025 – 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	141	52	16	7	66	48,2	51,8
Night	5	5	0	0	0	100,0	0,0
Sum	146	57	16	7	66	50,0	50,0

mai 2025 – 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	1325	364	427	294	240	59,7	40,3
Night	14	8	0	6	0	57,1	42,9
Sum	1339	372	427	300	240	59,7	40,3

mai 2025 – østre rullebane 22:30 – 24:00

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

mai 2025 – 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	0	1	0,0	100,0
Night	0	0	0	0	0		
Sum	1	0	0	0	1	0,0	100,0

mai 2025 – østre rullebane 24:00 – 06:30

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

mai 2025 – 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	13	10	0	3	0	76,9	23,1
Sum	13	10	0	3	0	76,9	23,1

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

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

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

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

I tillegg var det 6 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for propellfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til: ons 21., tor 22., fre 23. mai
og er ikke registrert som avvik fra forskriften, jfr § 7.

9 TRASÉBRUK

9.1 REGLER FOR LANDINGER

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

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

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

9.2 REGLER FOR AVGANGER

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

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

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

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

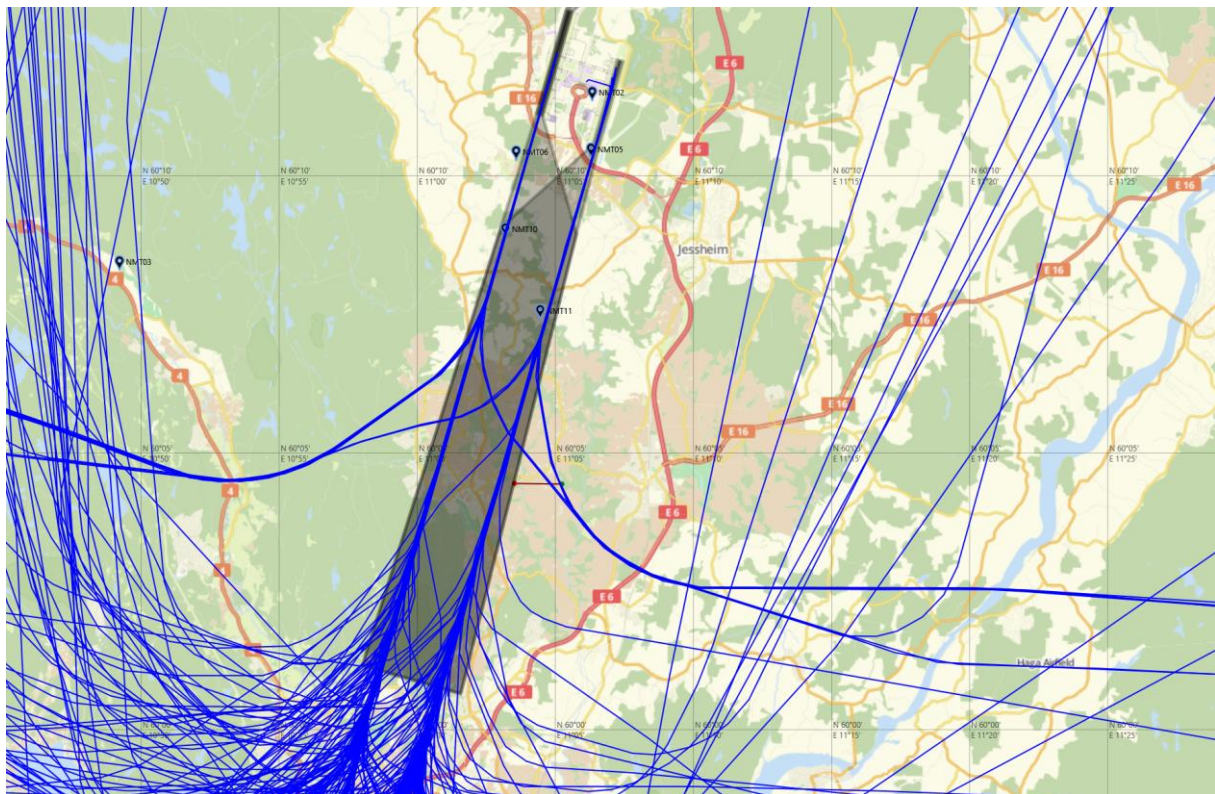
9.3 LANDINGER OG AVGANGER

FORORD	2
SAMMENDRAG	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	3
9.3.1 <i>Landinger</i>	20
Landinger fra sør med jetfly, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen	20
Landinger fra sør med andre flytyper, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen	21
Landinger fra nord med jetfly, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen	22
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen	23
9.3.2 <i>Landinger, rapportering iht § 9, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen</i>	24
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen.....	24
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen.....	25
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00	26
Jetflylandinger fra nord med lav høyde nord for N 60 30 00	27
9.3.3 <i>Avganger, rapportering iht § 8, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen</i>	28
Overholdelse av toleransekorridorer, jetfly	28
Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly	28
9.3.4 <i>Kurve landinger, traséutskifter</i>	29
9.3.5 <i>Avganger, traséutskifter</i>	39
Air Baltic	39
Air France	40
Austrian	41
British Airways	42
Brussels Airlines.....	43
Emirates.....	44
Danish Air Transport	45
European Air Transport, EAT	46
Finnair	47
Iberia	48
Icelandair.....	49
KLM	50
Korean Air	51
LOT	52
Lufthansa.....	53
Luxair	54
Norse Atlantic Airways	55
Norwegian (Boeing 737-800), innland	56
Norwegian, utland	57

Qatar Airways	58
Ryanair	59
SAS (Airbus).....	60
SAS (Airbus Neo)	61
SAS (Canadian Regional Jet)	62
SAS (Airbus A330, A359)	63
SAS (Boeing)	64
Swiss	65
TAP Portugal.....	66
Thomas Cook Airlines Scandinavia.....	67
Turkish Airlines	68
United Parcel Service	69
Widerøe	70
Wizz Air	71
VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER.....	72
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	94
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG.....	98

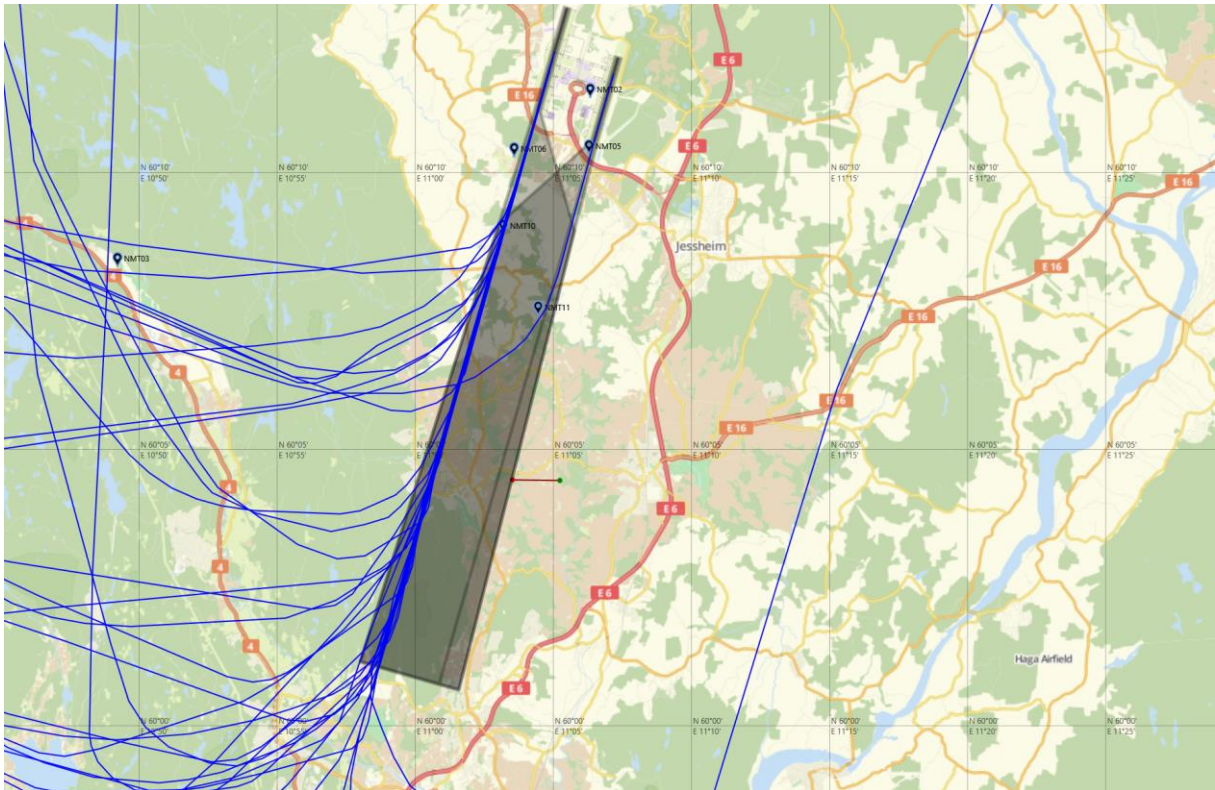
9.3.1 Landinger

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



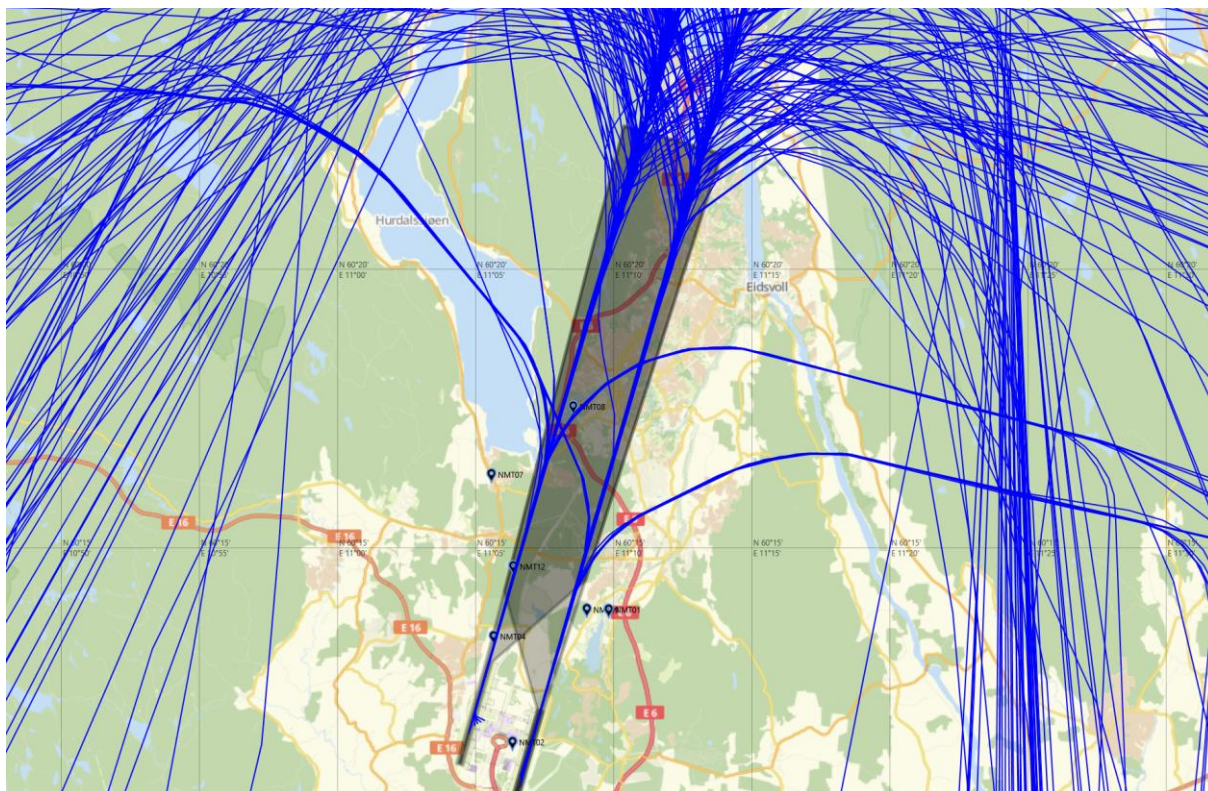
Figur 2. torsdag 15.05.2025 – landinger med jetfly, 323 stk.

Landinger fra sør med andre flytyper, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen



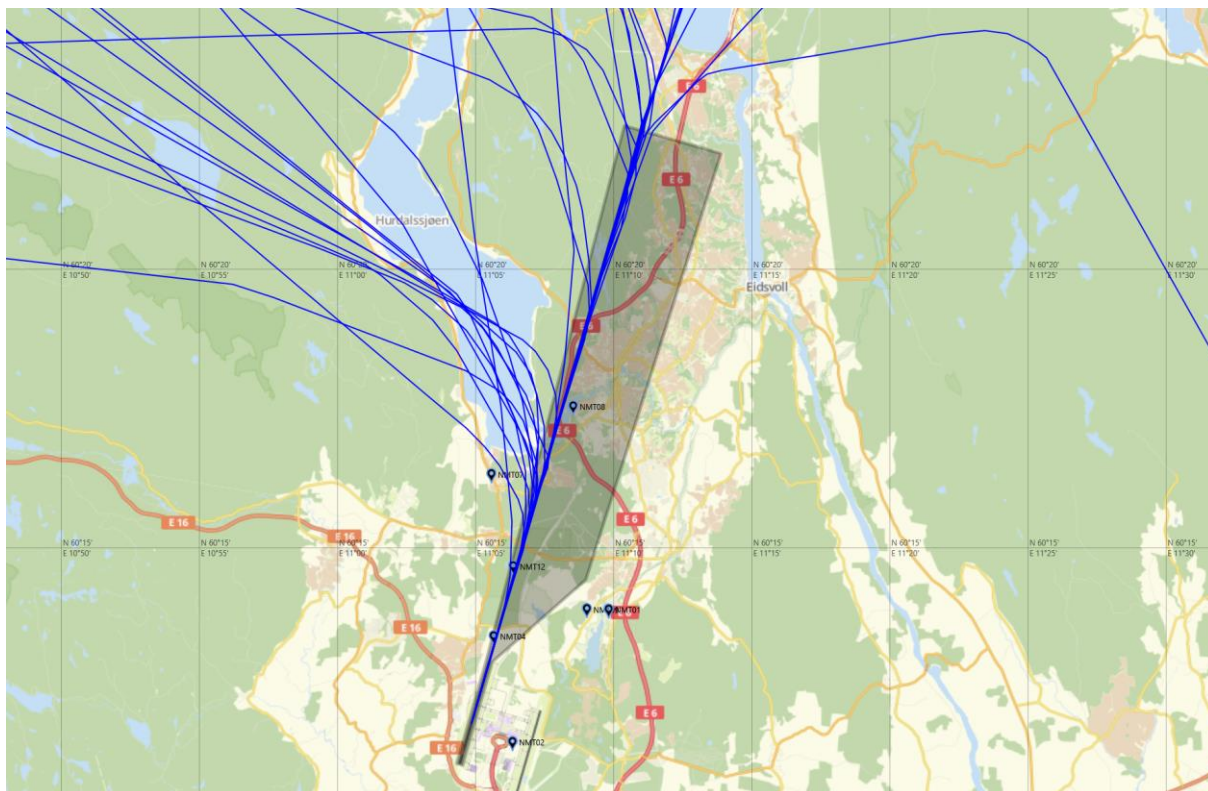
Figur 3. torsdag 15.05.2025 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 33 stk.

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



Figur 4. onsdag 28.05.2025 – landinger jetfly, 306 stk.

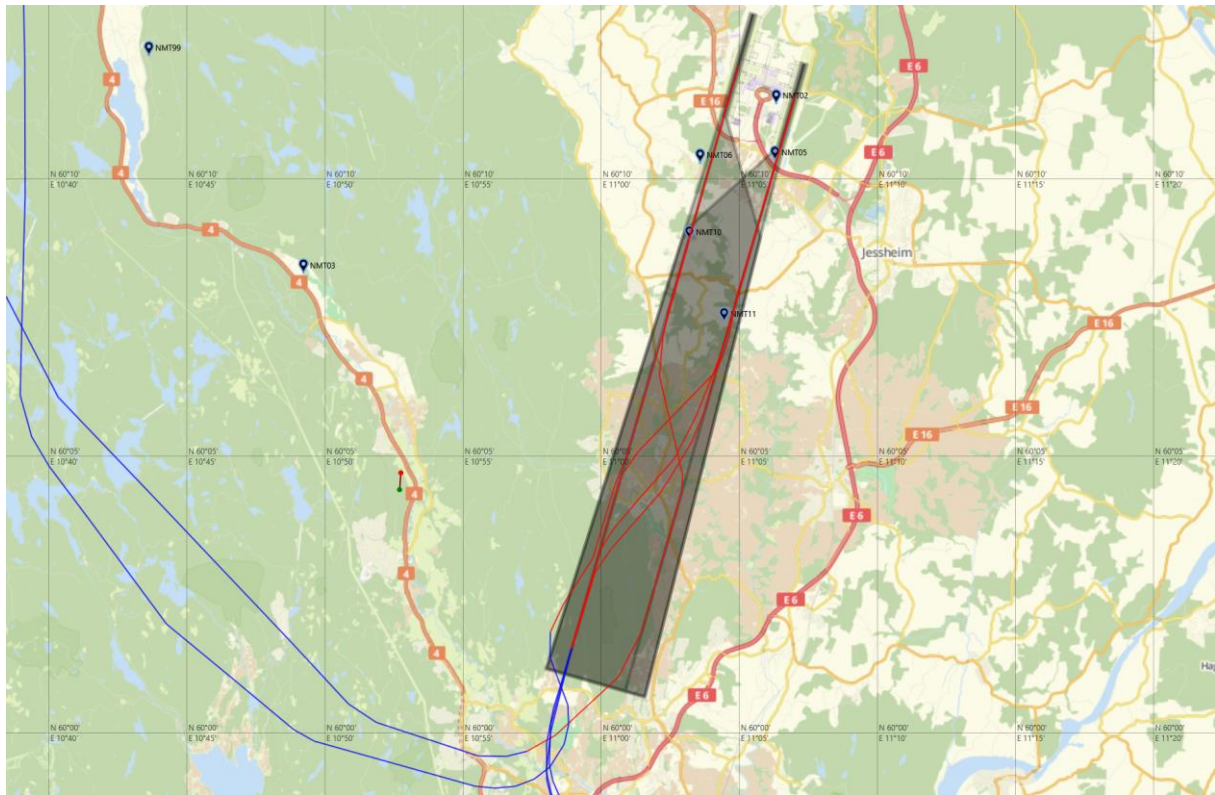
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 5. onsdag 28.05.2025 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 31 stk.

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

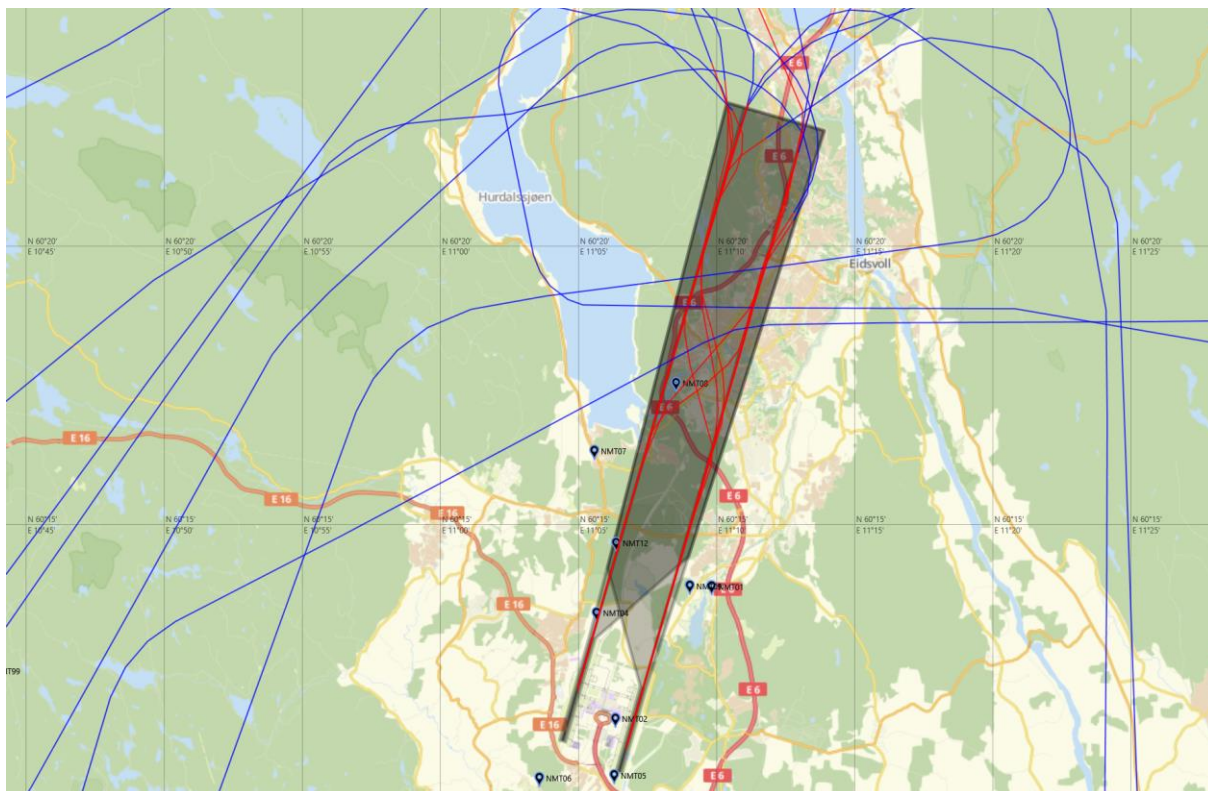
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebarnen



Figur 6. 5 flygninger.

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

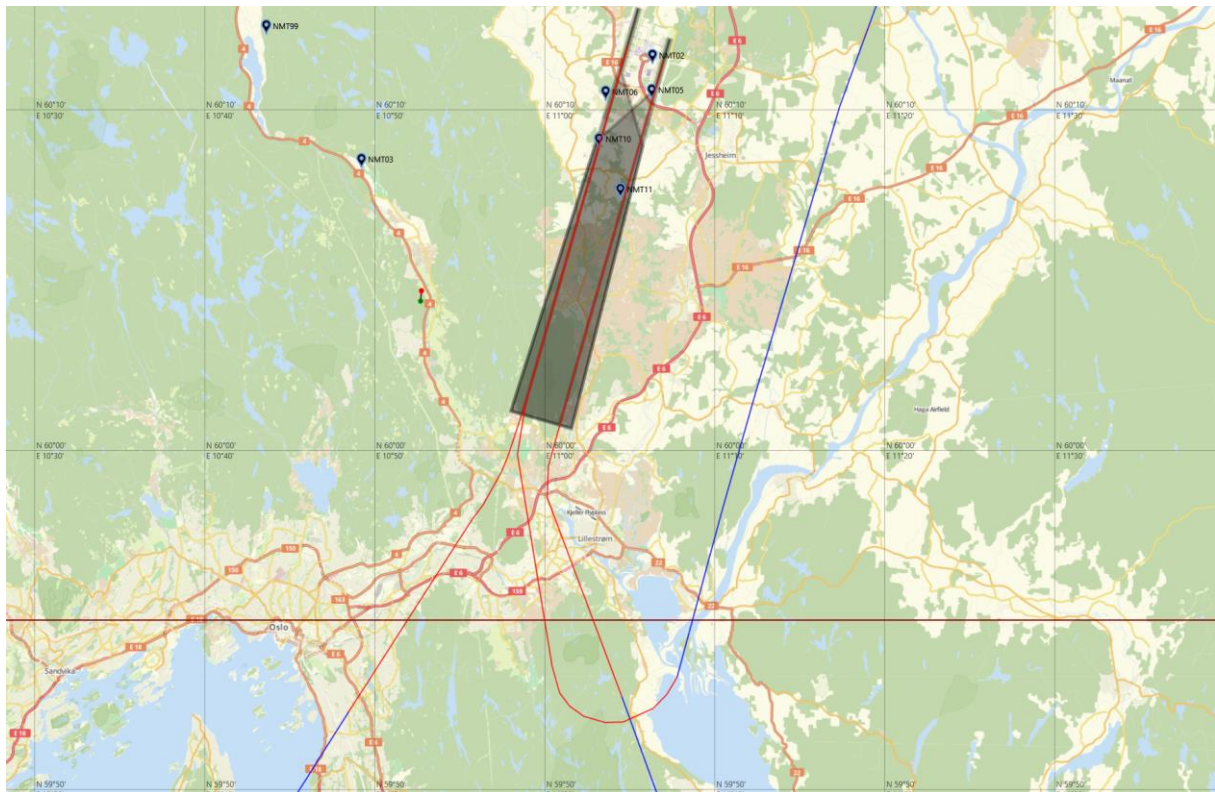
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 14 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

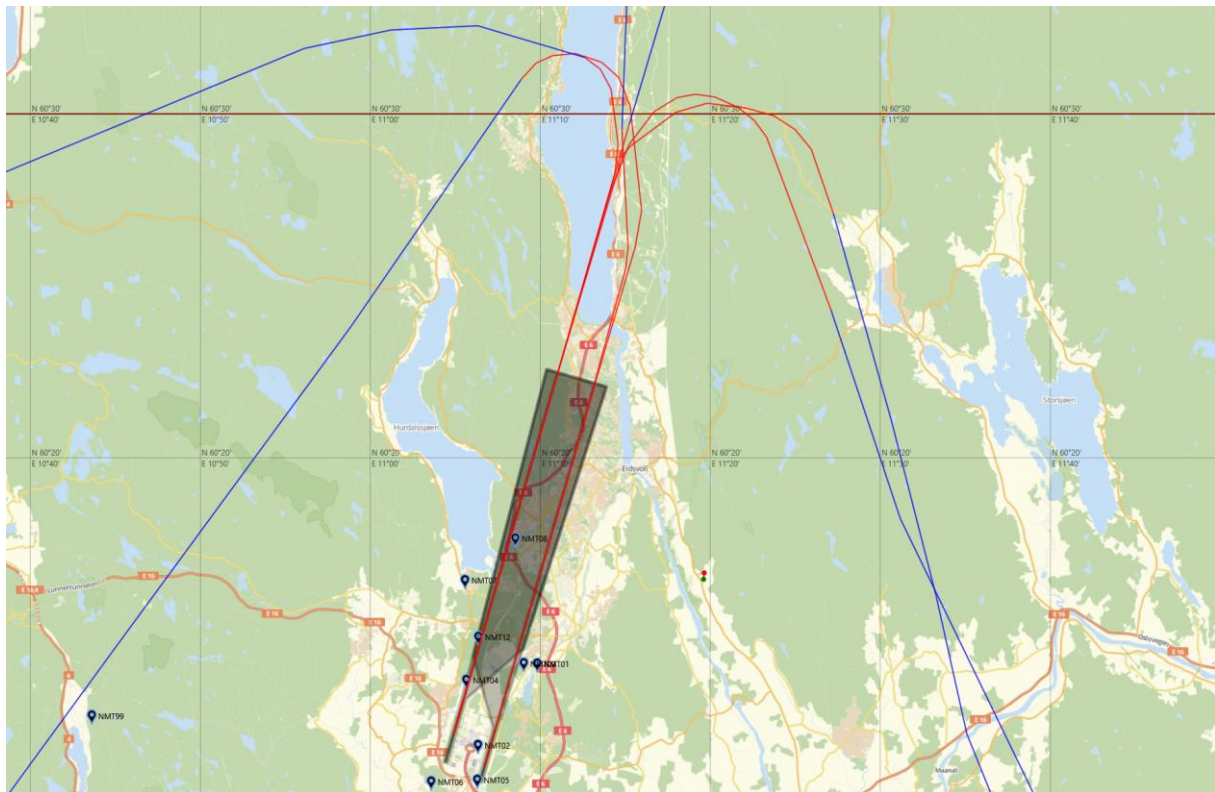
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00



Figur 8. 3 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. 6 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		3139	0	54	6	98,3 %	1,7 %
01R	mot nord fra østre bane		1782	0	33	1	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	0	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19L-syd	mot sør fra østre bane	sør	258	0	43	1	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	804	0	25	1	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		1095	0	46	2	96,0 %	4,0 %
Totalt			7078	0	201	11	97,2 %	2,8 %

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		424	0	8	5	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		18	0	0	0	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	0	0	0	0	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		239	0	3	3	0,0 %	0,0 %
Totalt			681	0	11	8	0,0 %	1,6 %

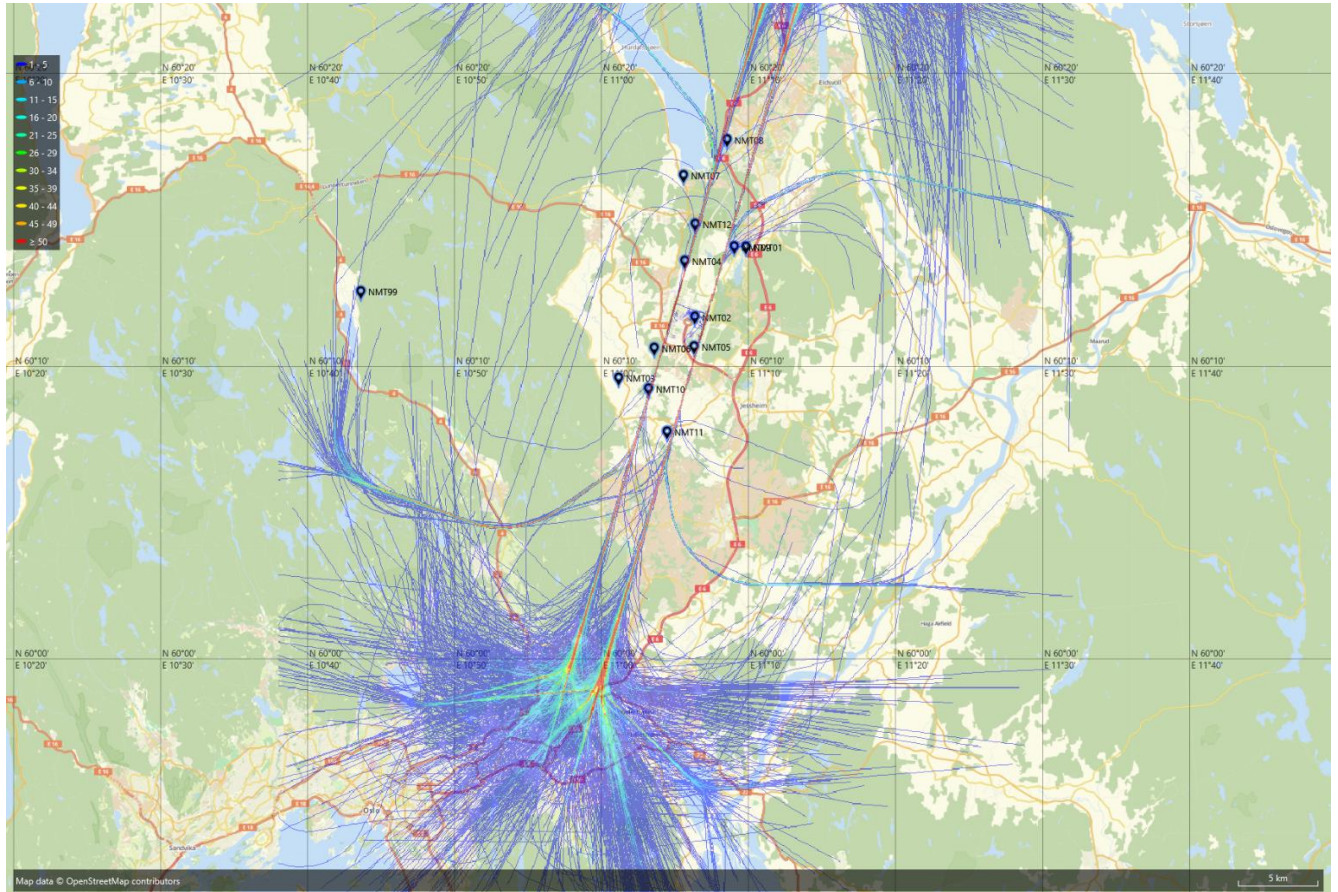
Spesielle forhold gjeldende måned:

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

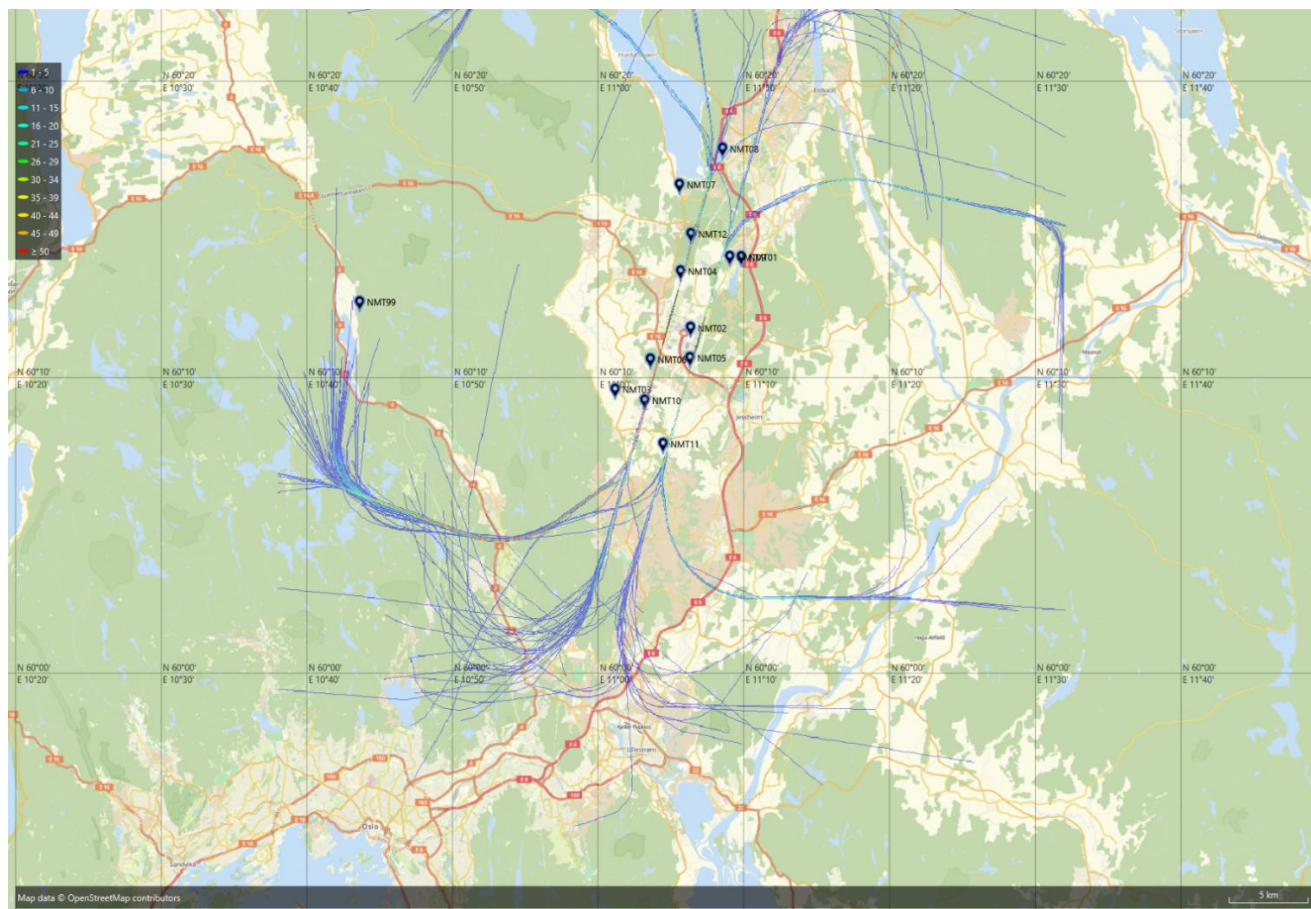
9.3.4 Kurvede landinger, traséutskrifter

Oslo lufthavn arbeider aktivt for å øke bruken av de kurvede ankomstprosedyrene. De kurvede ankomstene gjør at det er færre fly over de tettest beboede 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.

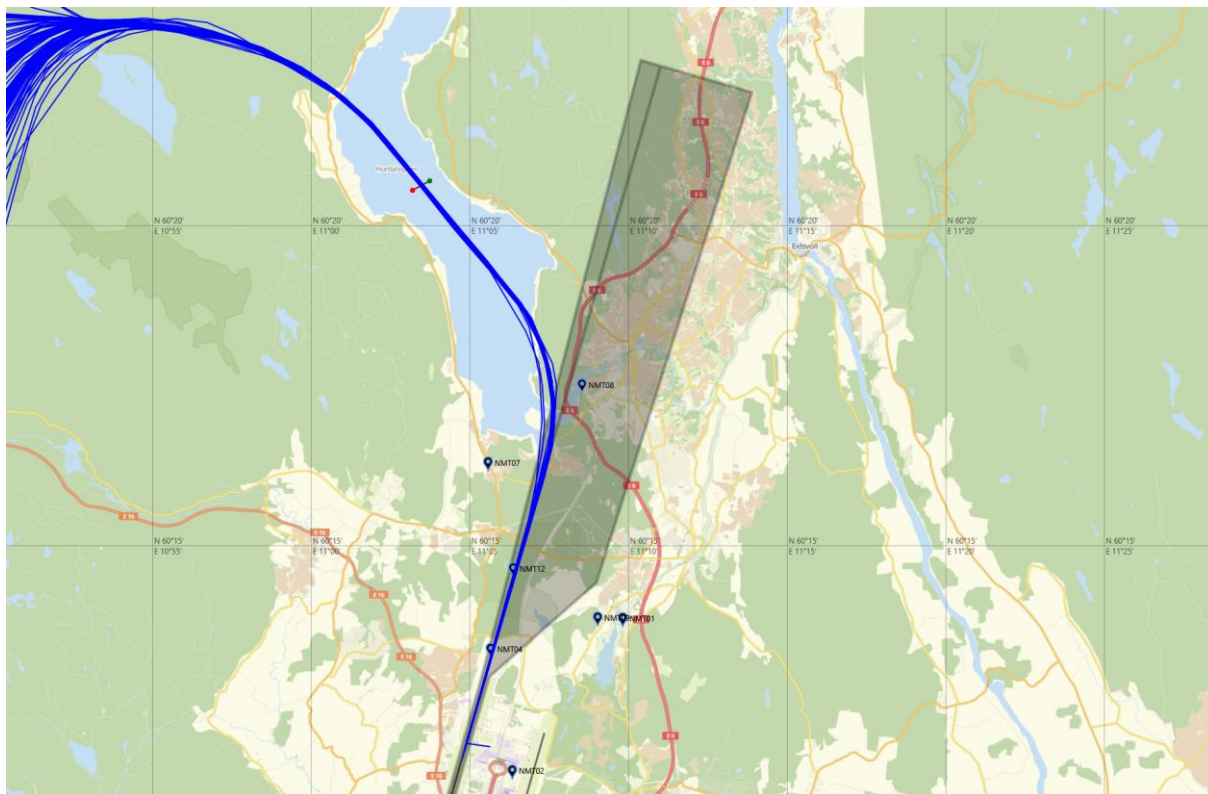


Figur 10 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer

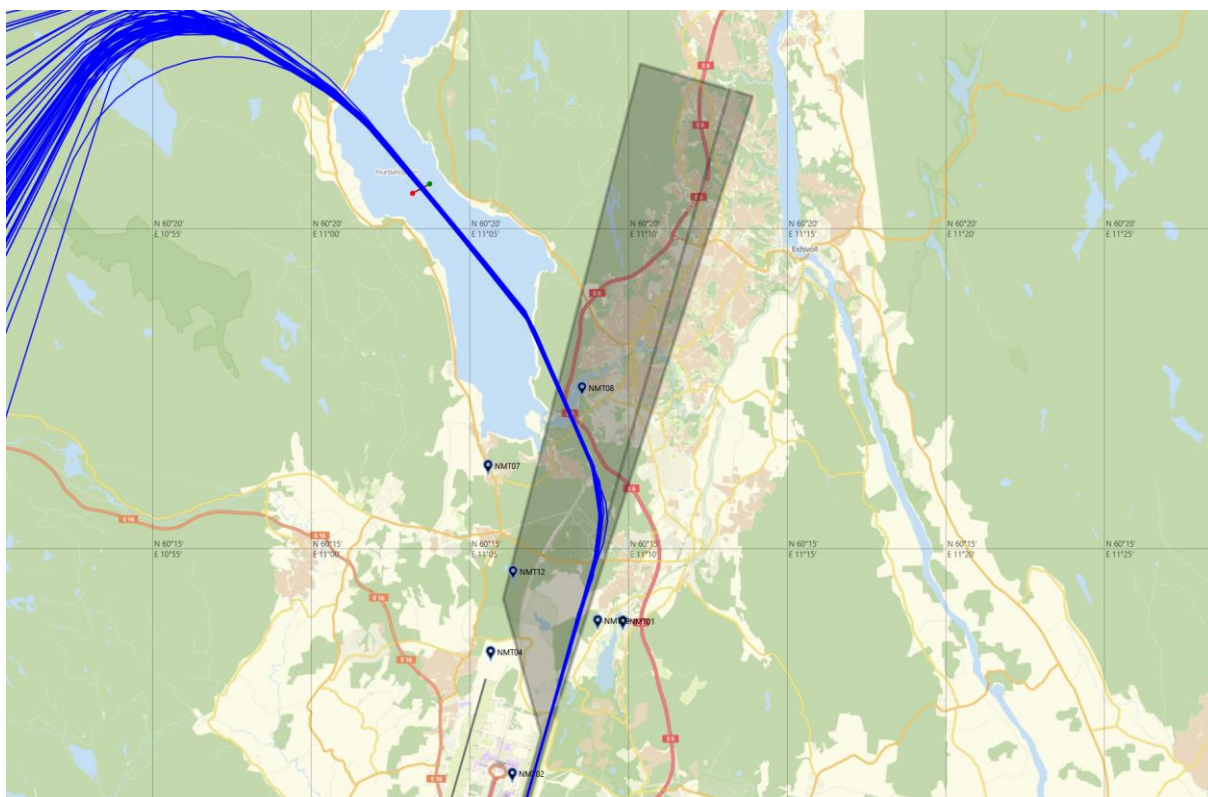


Figur 11 - Ankomster med kurvede prosedyrer

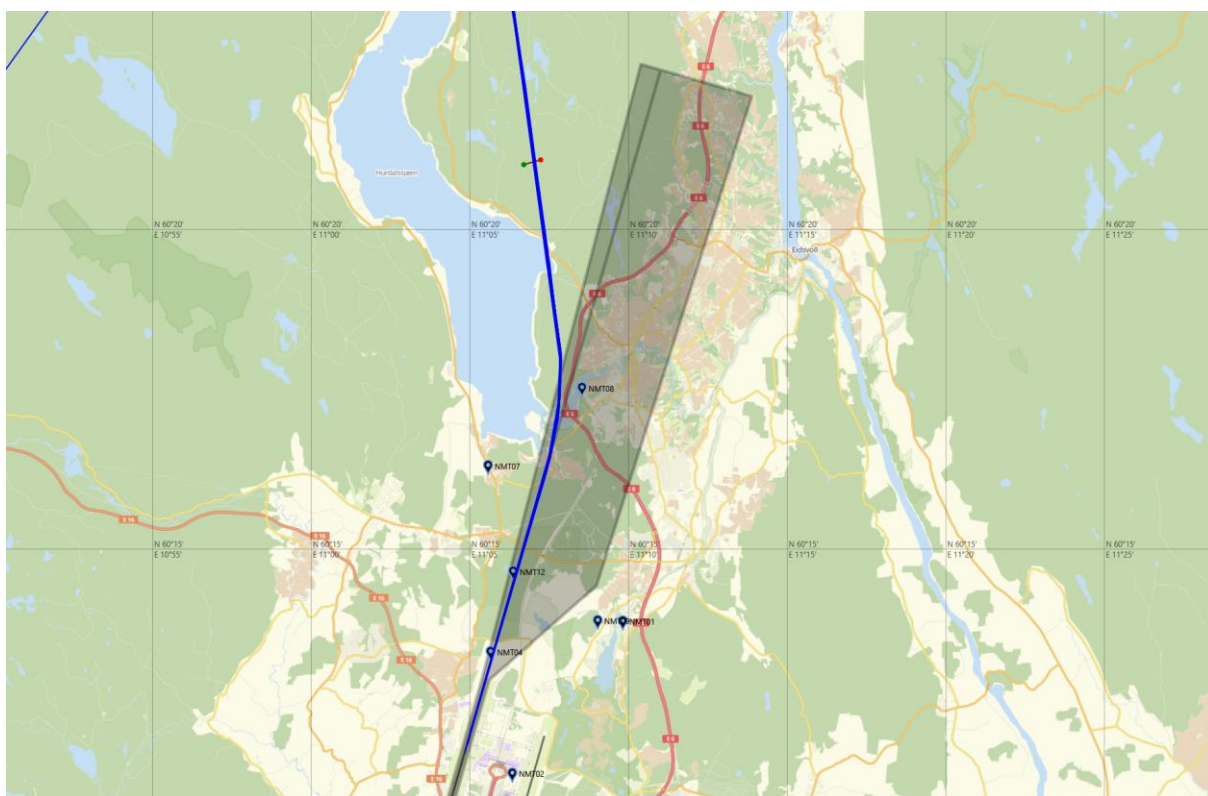
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i mai totalt 955 kurvede landinger.



Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 129 flygninger



Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 69 flygninger



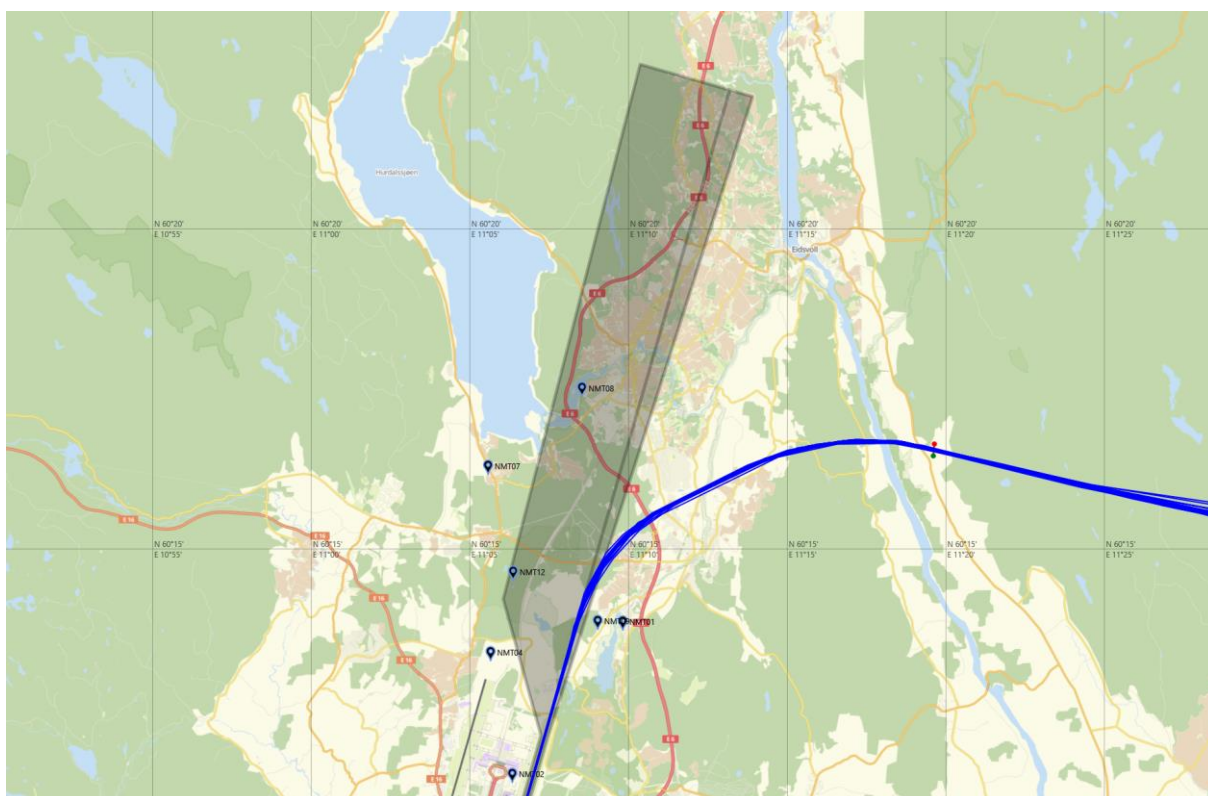
Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 33 flygninger

INGEN

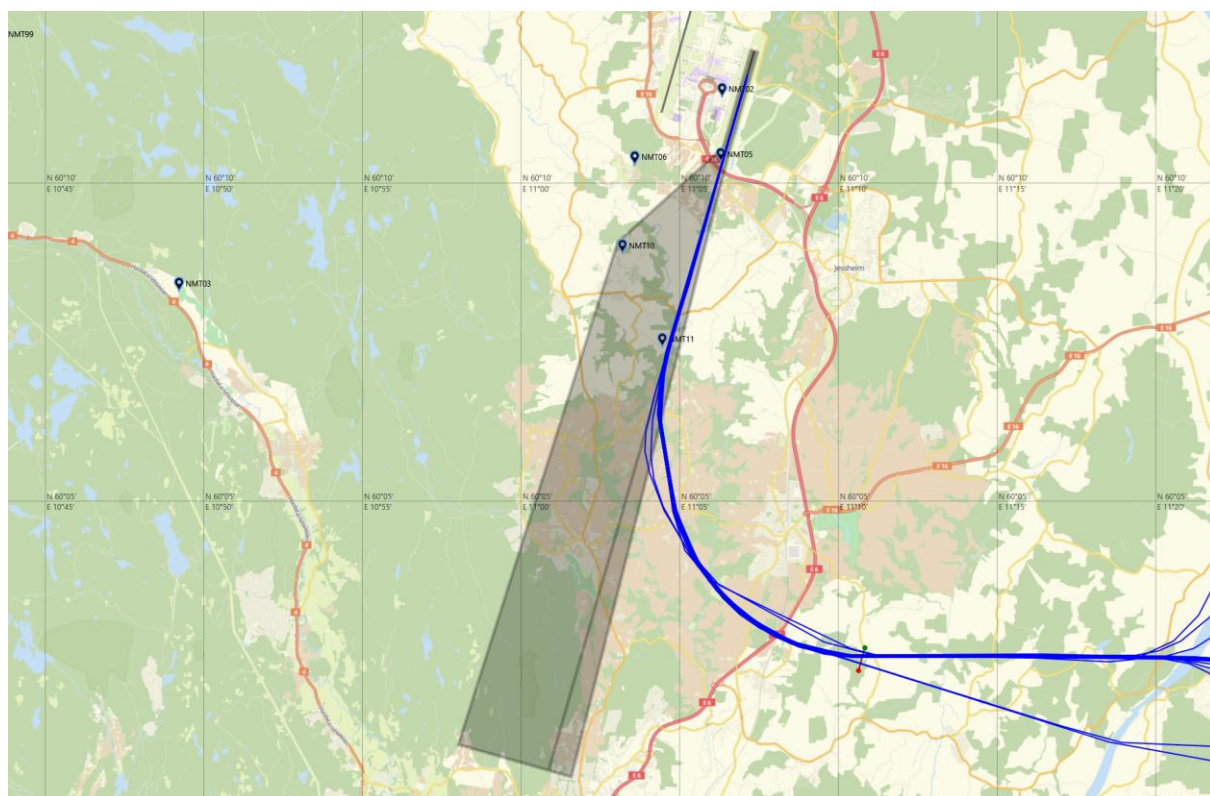
Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 03 flygninger



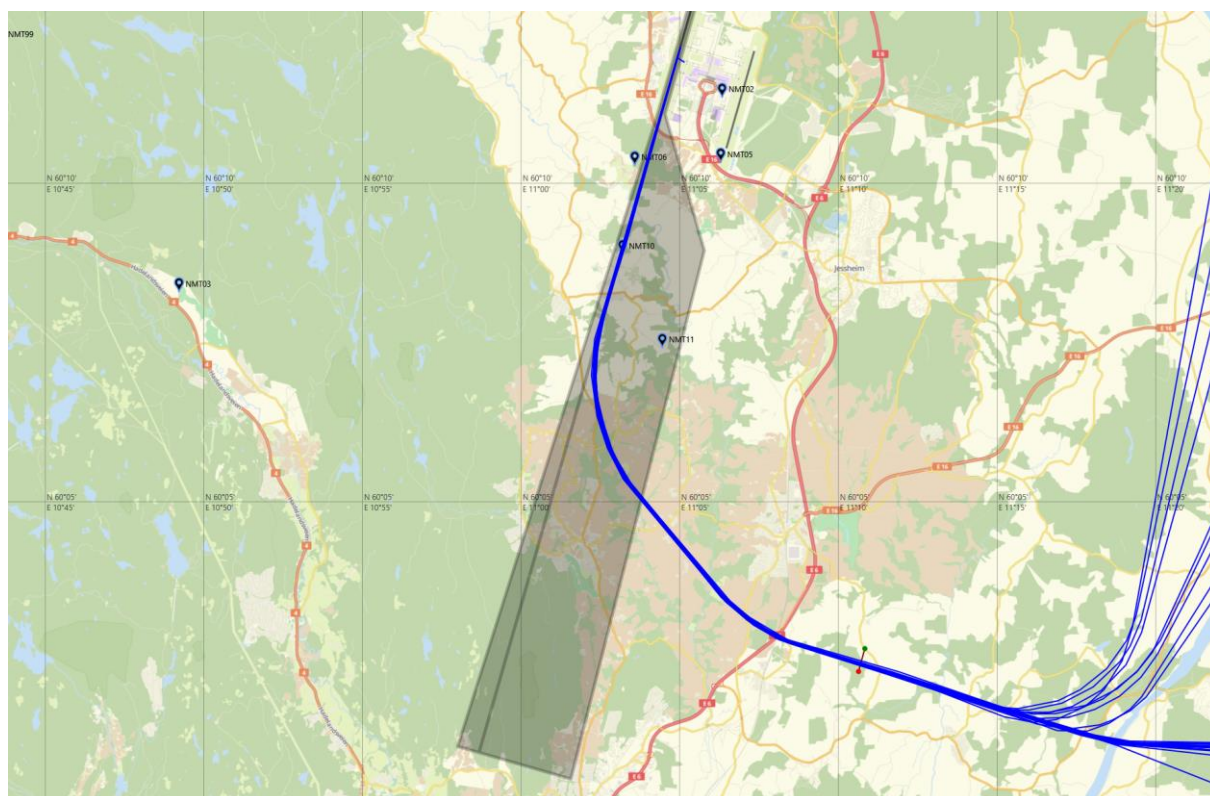
Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 111 flygninger



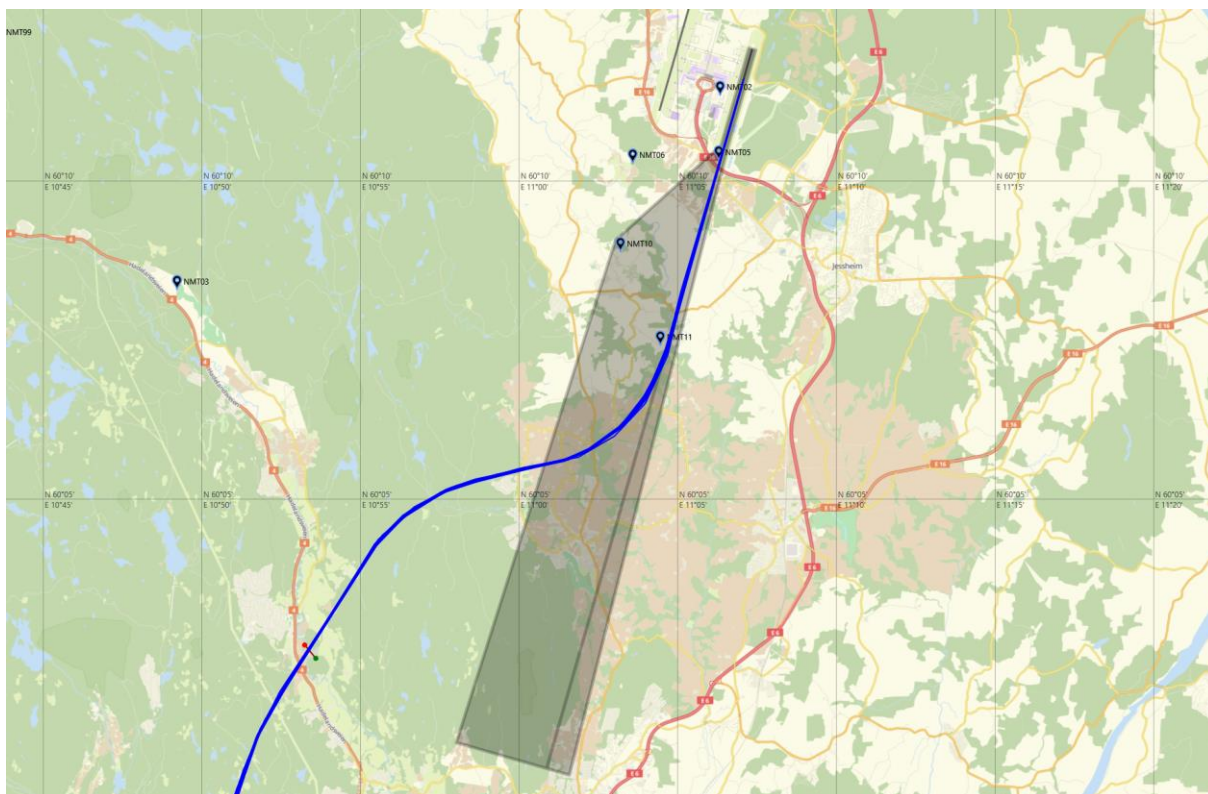
Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 86 flygninger



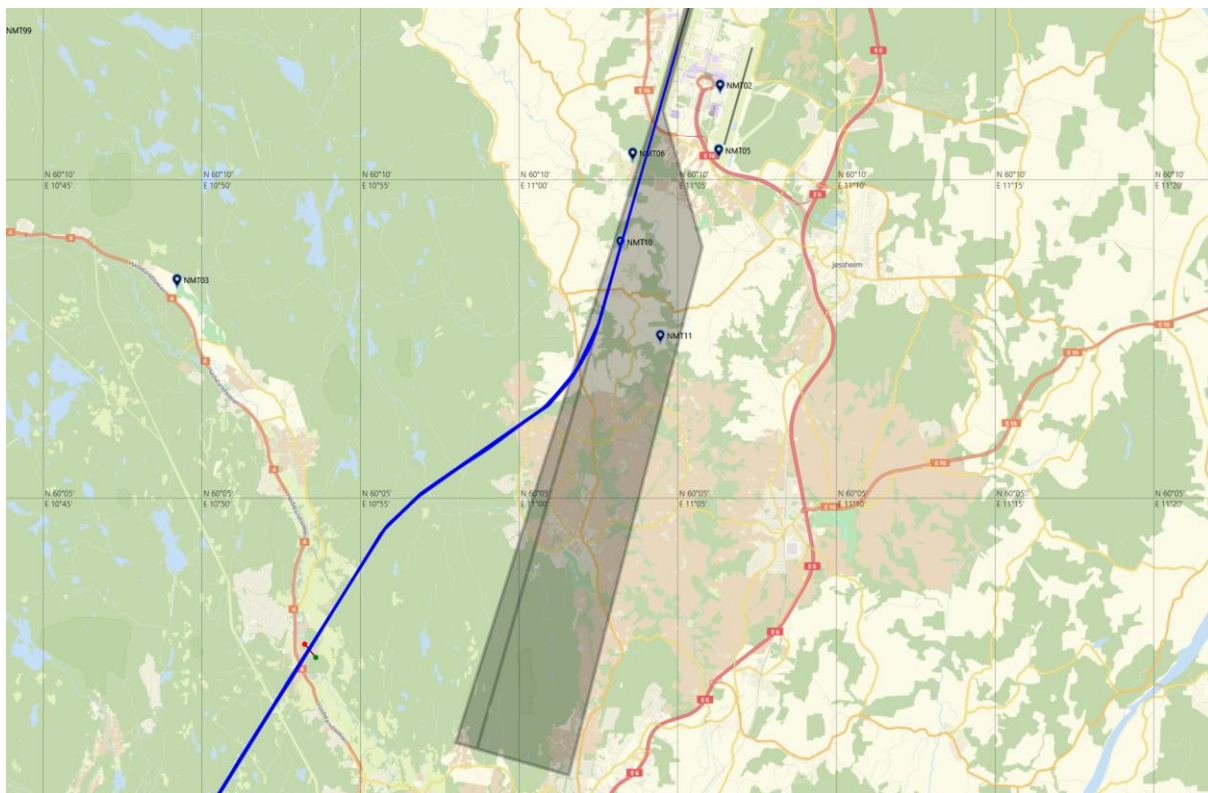
Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 74 flygninger



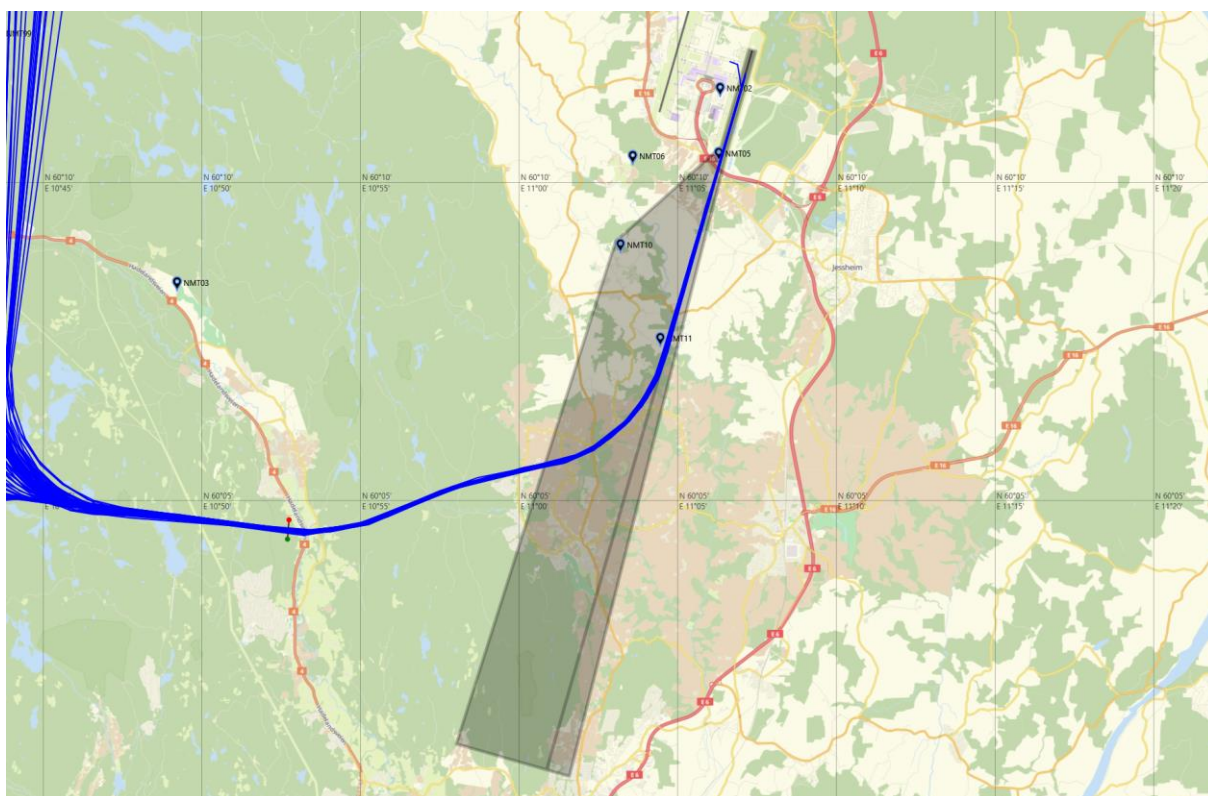
Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 32 flygninger



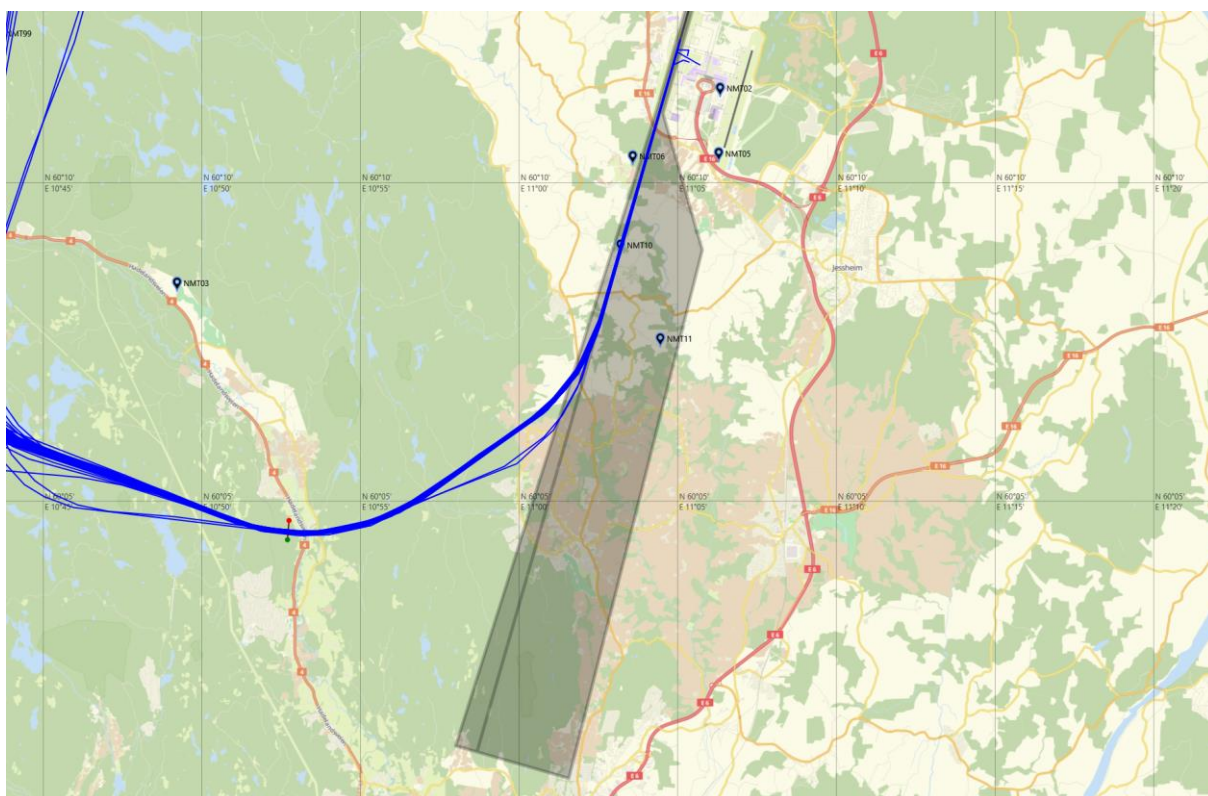
Figur 20. Kurvede landinger SIFOZ – 21 flygninger



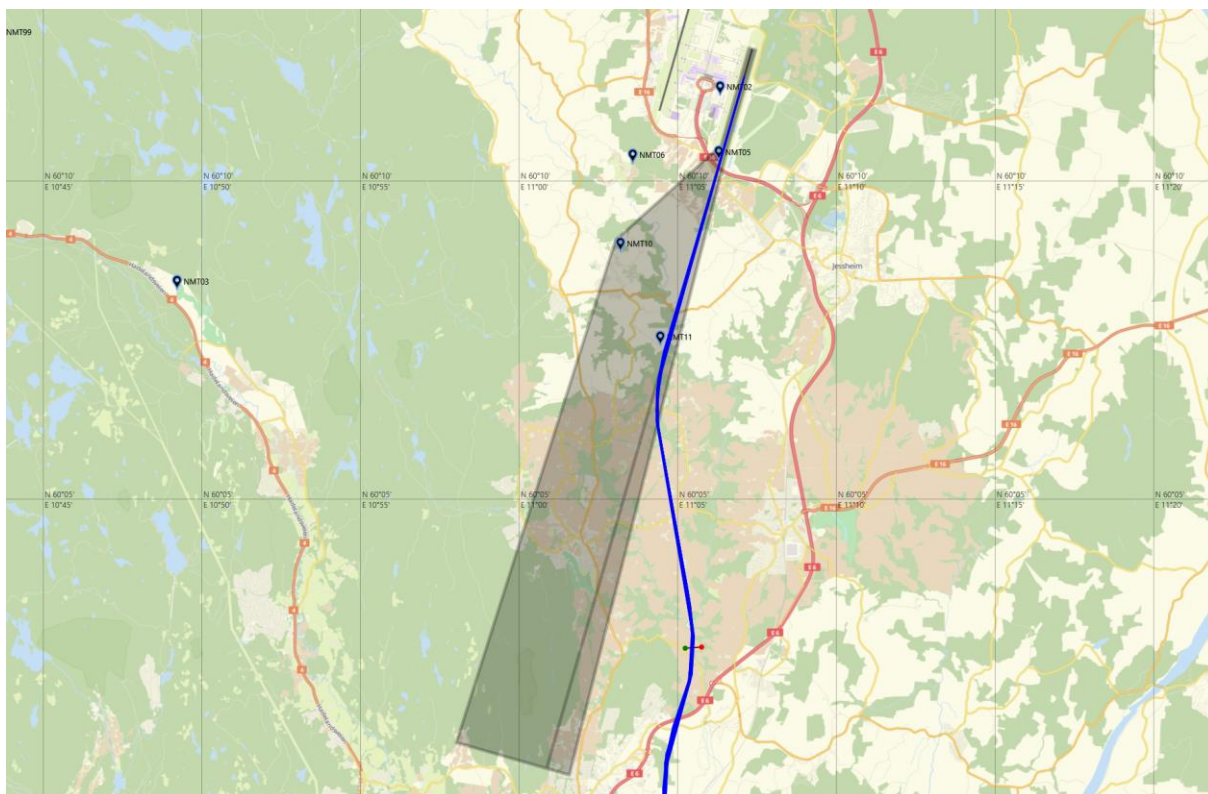
Figur 21. Kurvede landinger ERULO – 22 flygninger



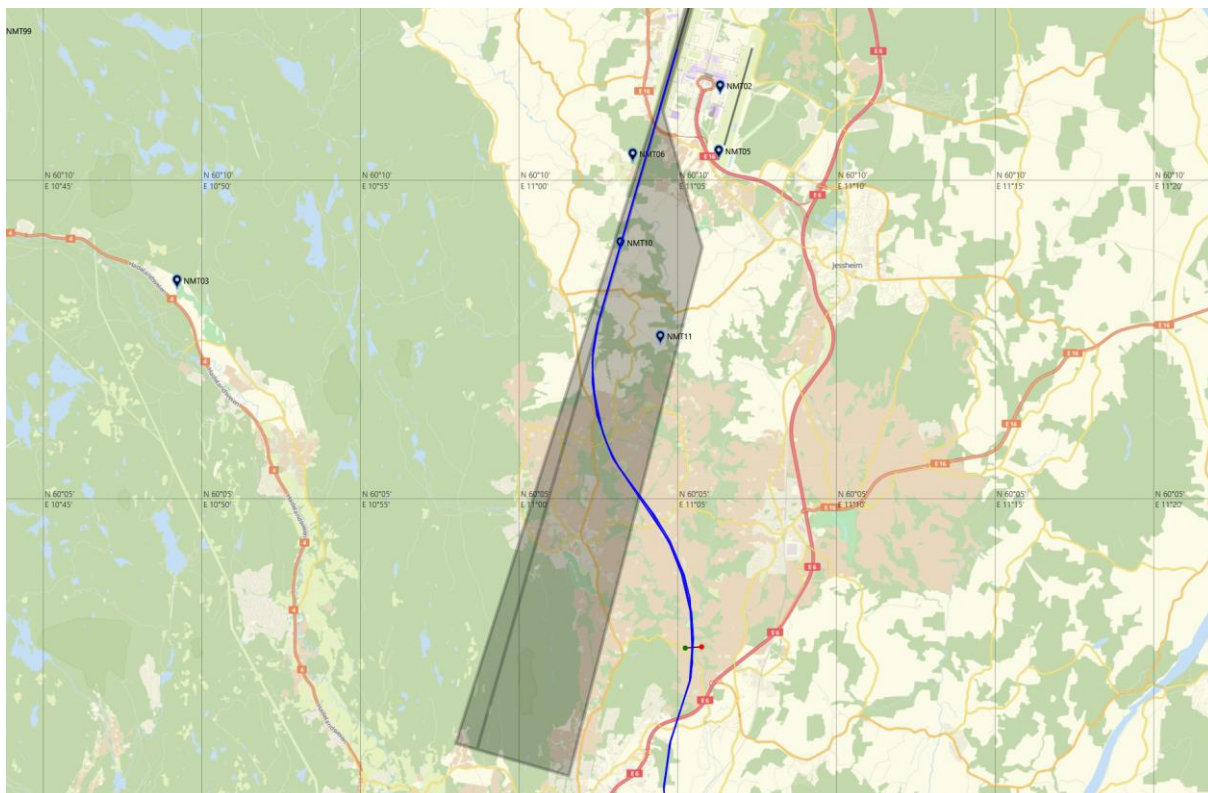
Figur 22. Kurvede landinger RUWOL – 105 flygninger



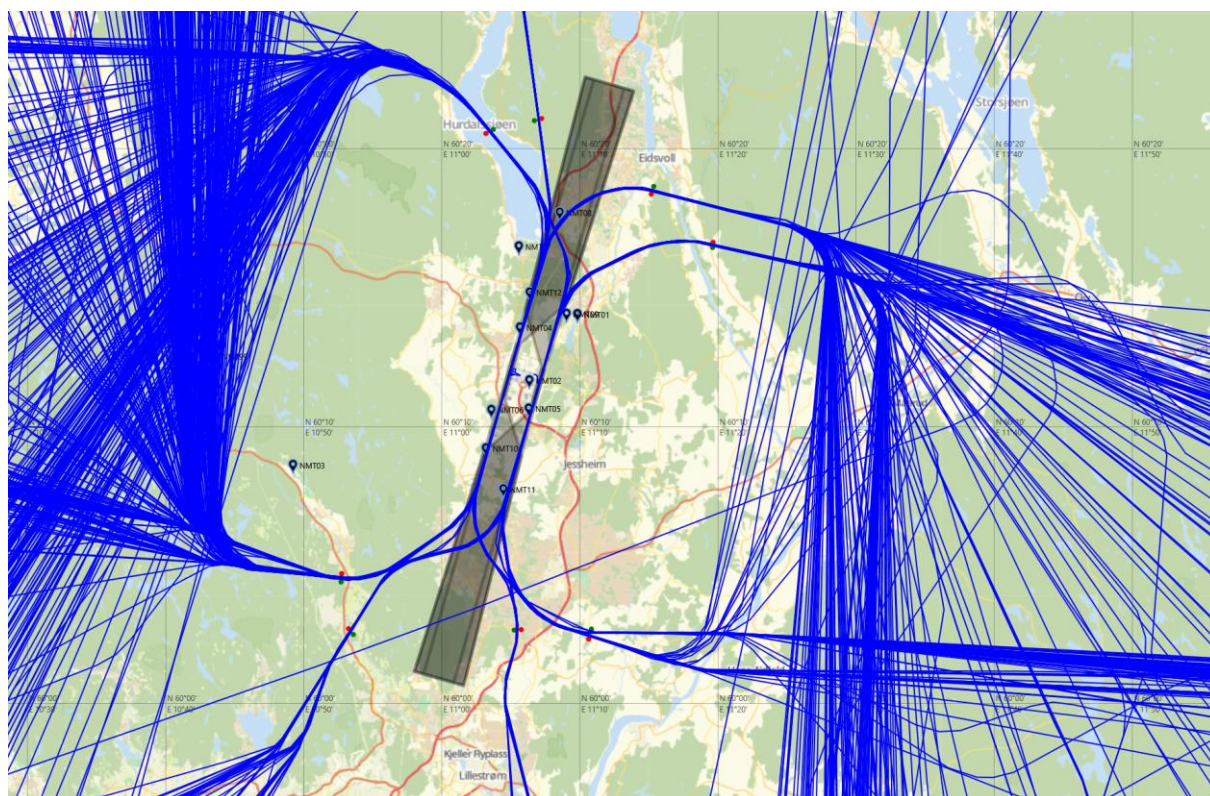
Figur 23. Kurvede landinger ELVUN – 232 flygninger



Figur 24. Kurvede landinger TAVRE – 38 flygninger



Figur 25. Kurvede landinger MONCI – 3 flygninger



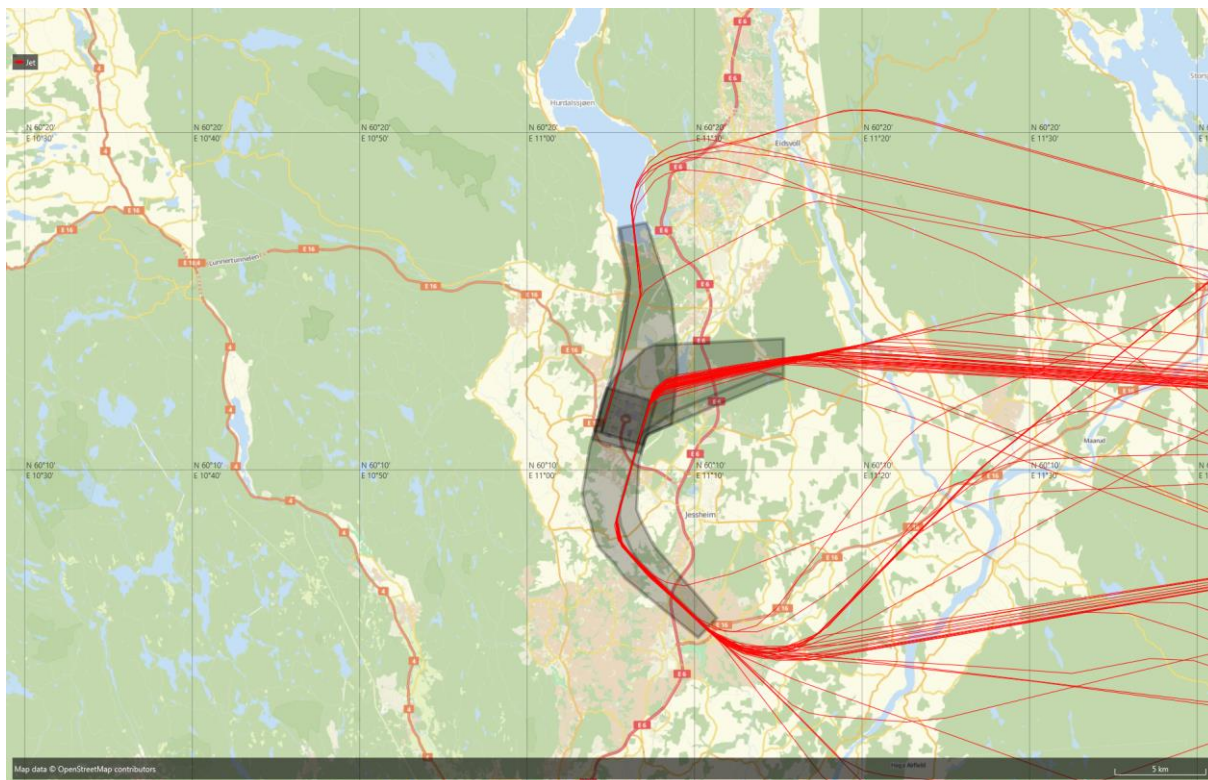
Figur 26. Kurvede landinger totalt – 955 flygninger

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.

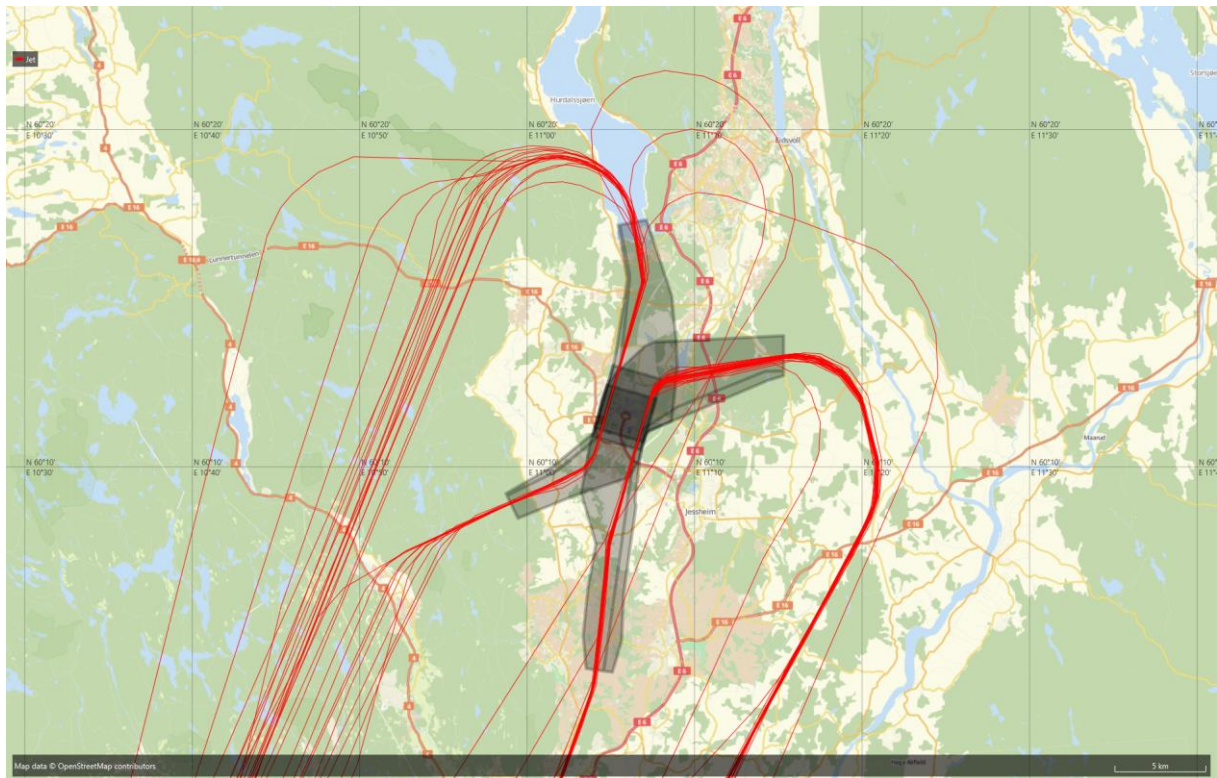
Jetfly (røde traséer) og propellfly (grønne traséer) er underlagt forskjellige regler, se ovenfor.

Air Baltic



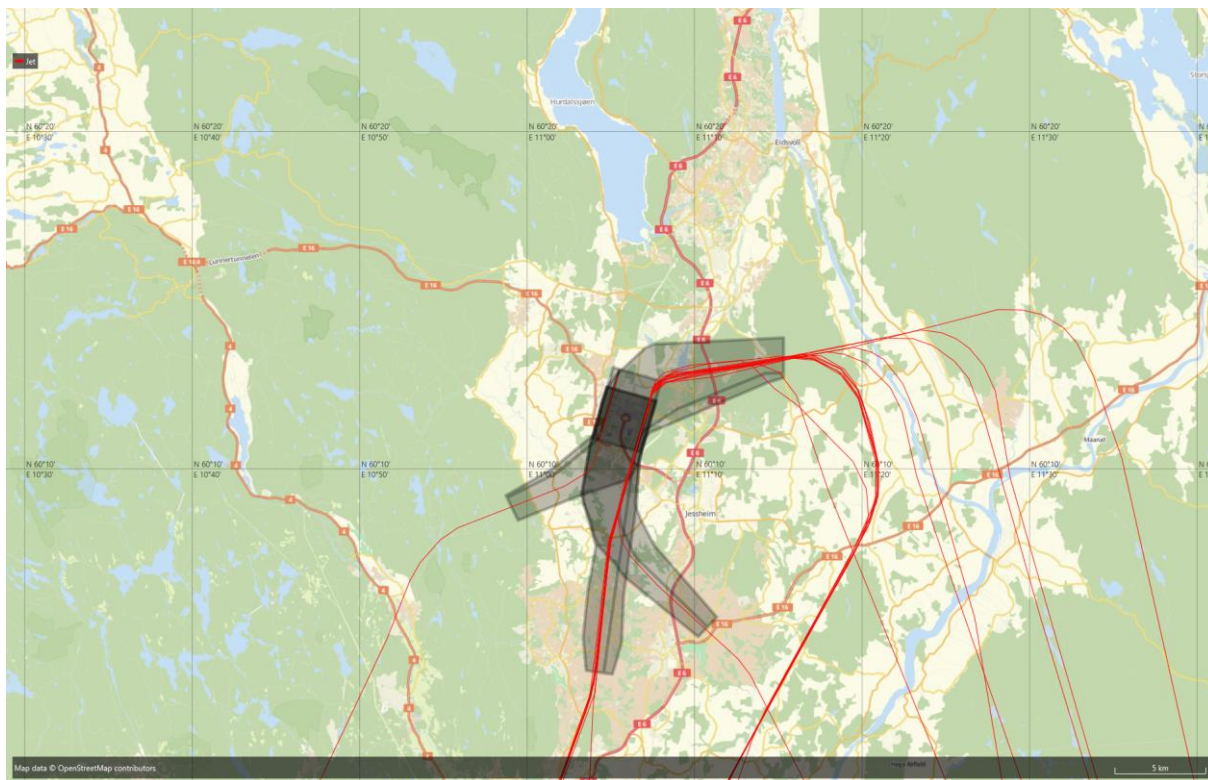
Figur 27. Avganger, Air Baltic – 73 flygninger
BCS3 (66), A319 (6), A320 (1)

Air France



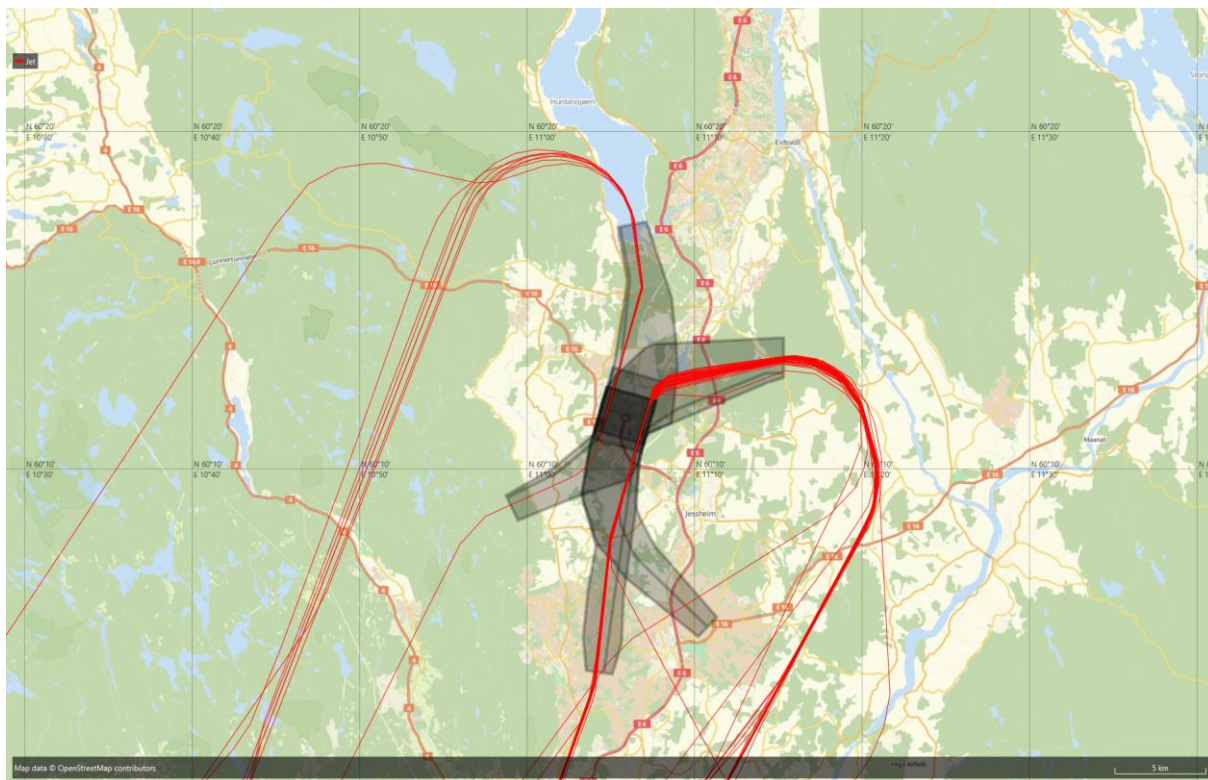
Figur 28. Avganger, Air France - 89 flygninger
A318 (21), A319 (10), A320 (53), A321 (4), BCS3 (1)

Austrian



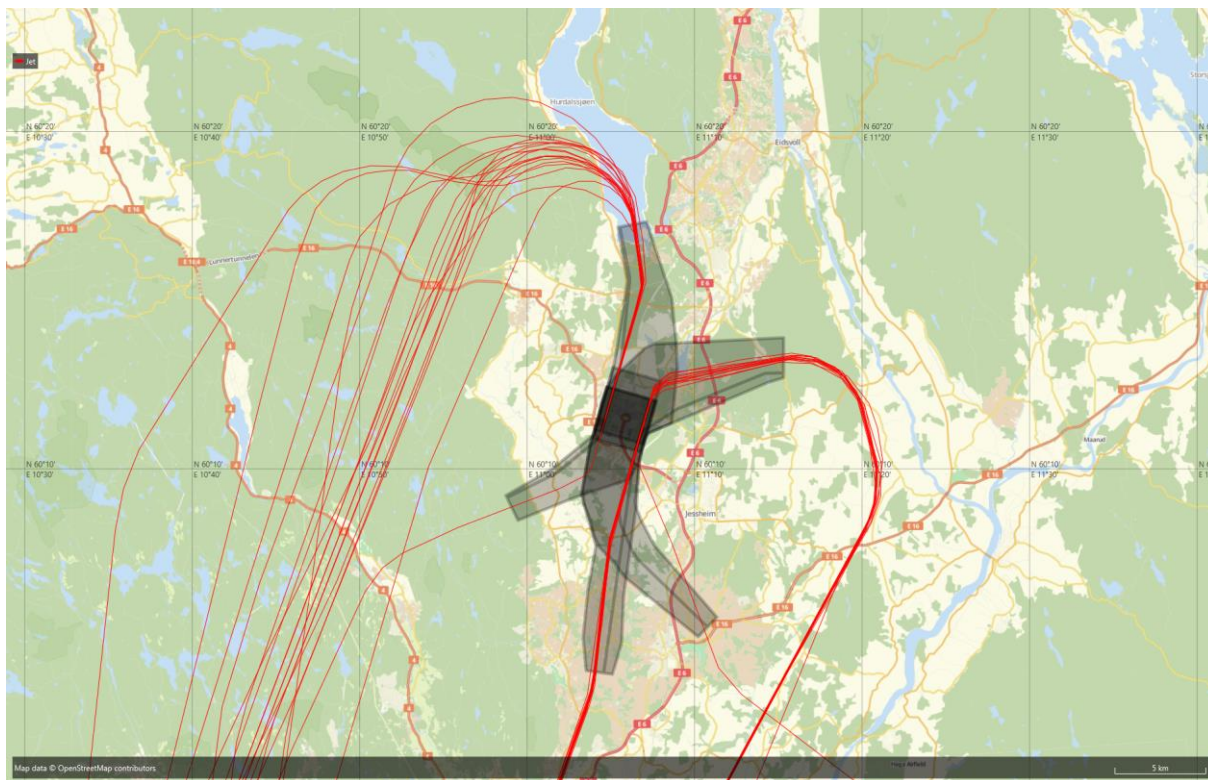
Figur 29. Avganger, Austrian – 29 flygninger
E195 (19), A320 (10)

British Airways



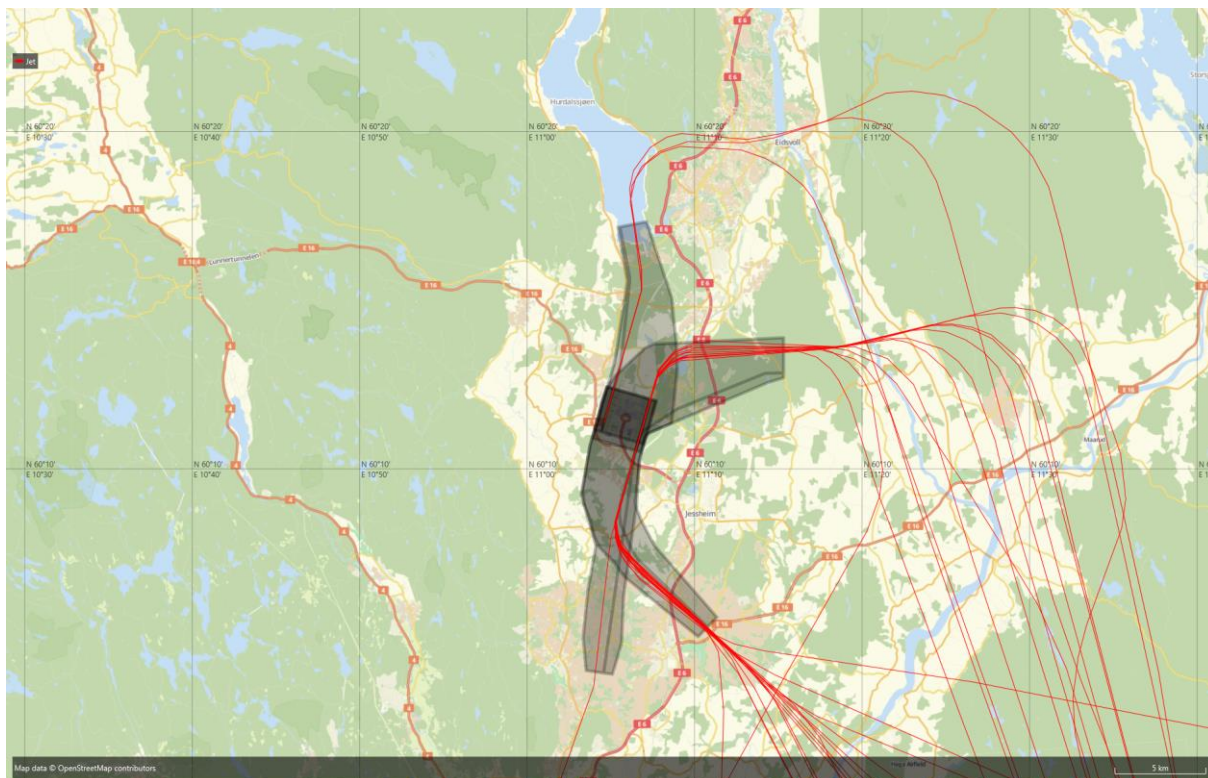
Figur 30. Avganger, British Airways – 80 flygninger
A320 (15), A319 (65)

Brussels Airlines



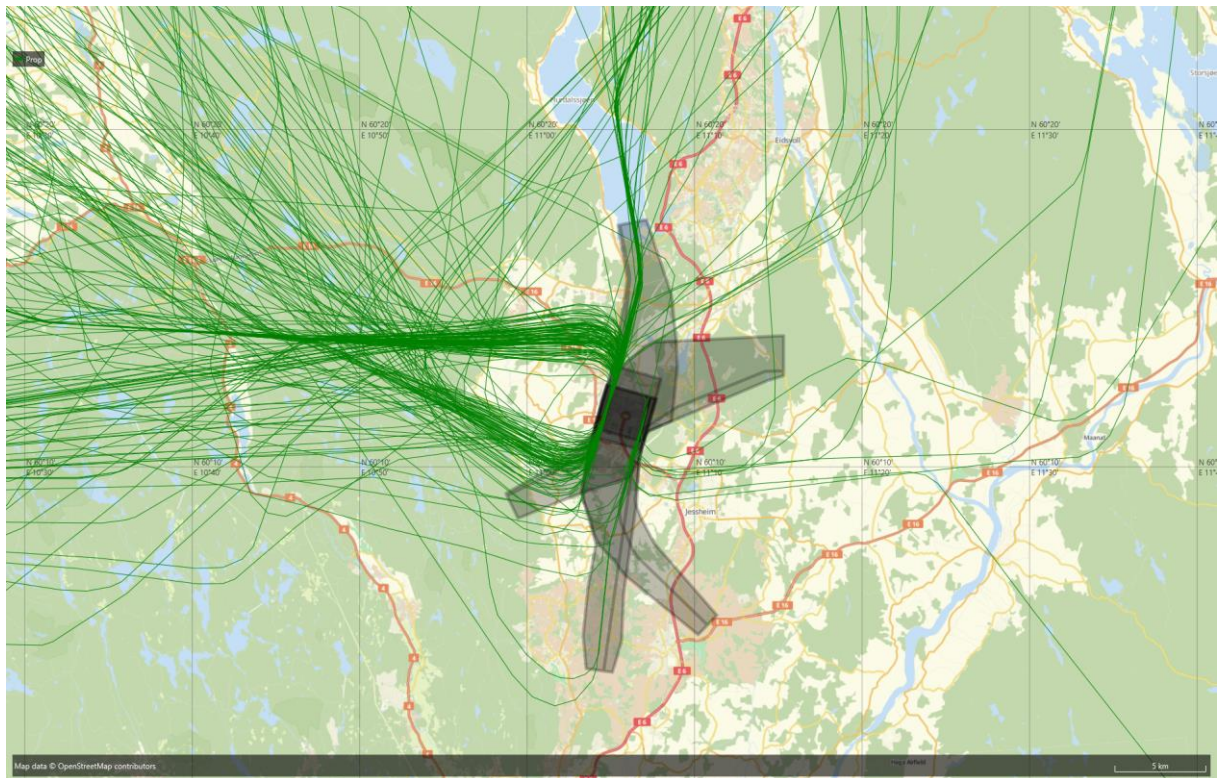
Figur 31. Avganger, Brussels Airlines – 49 flygninger
A319 (39), A320 (10)

Emirates



Figur 32. Avganger, Emirates – 32 flygninger
B777-200LR (4), B777-300ER (28)

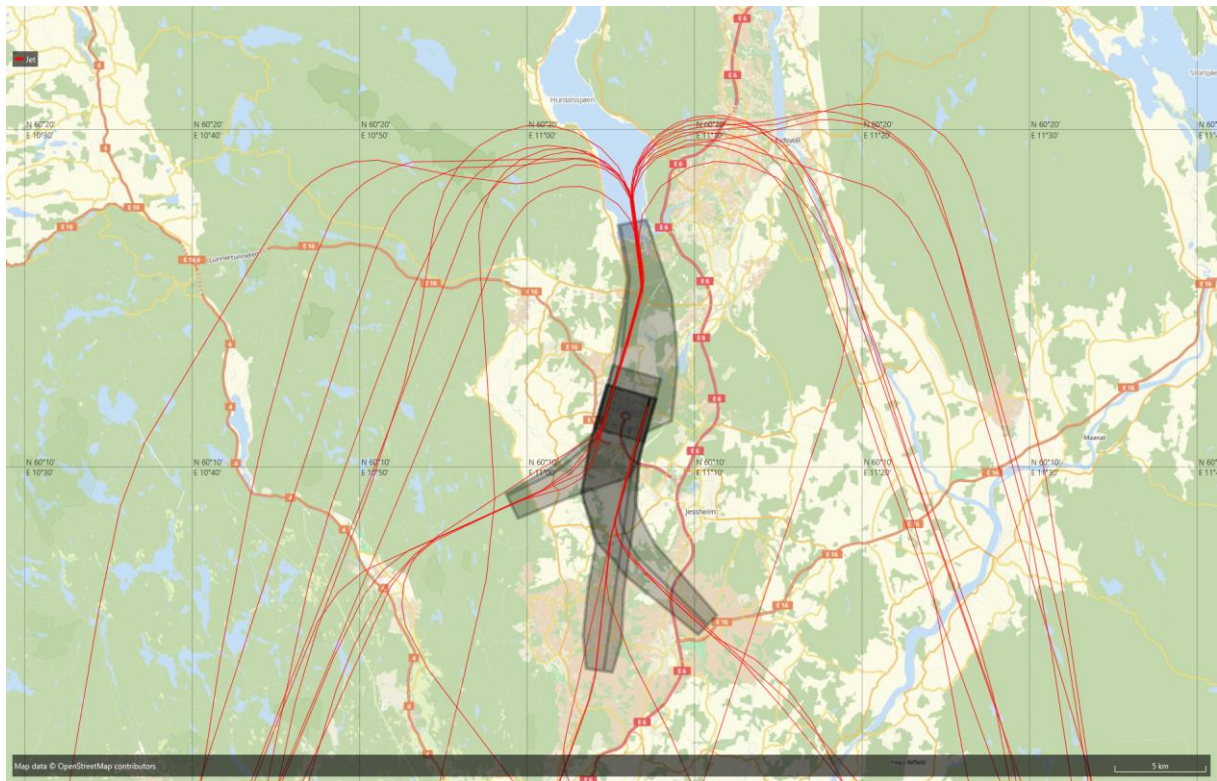
Danish Air Transport



Figur 33. Avganger, Danish Air Transport. - 238 flygninger
ATR 42-500 (140), ATR 42-300 (98)

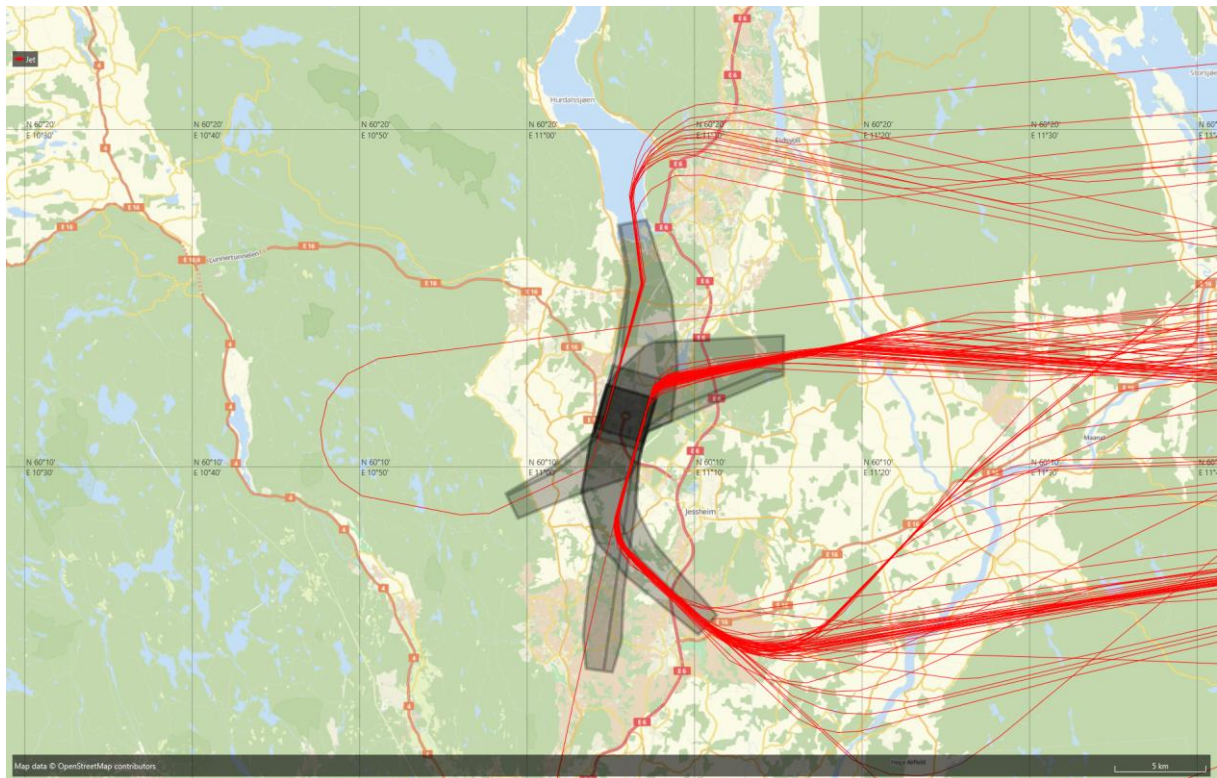
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

European Air Transport, EAT



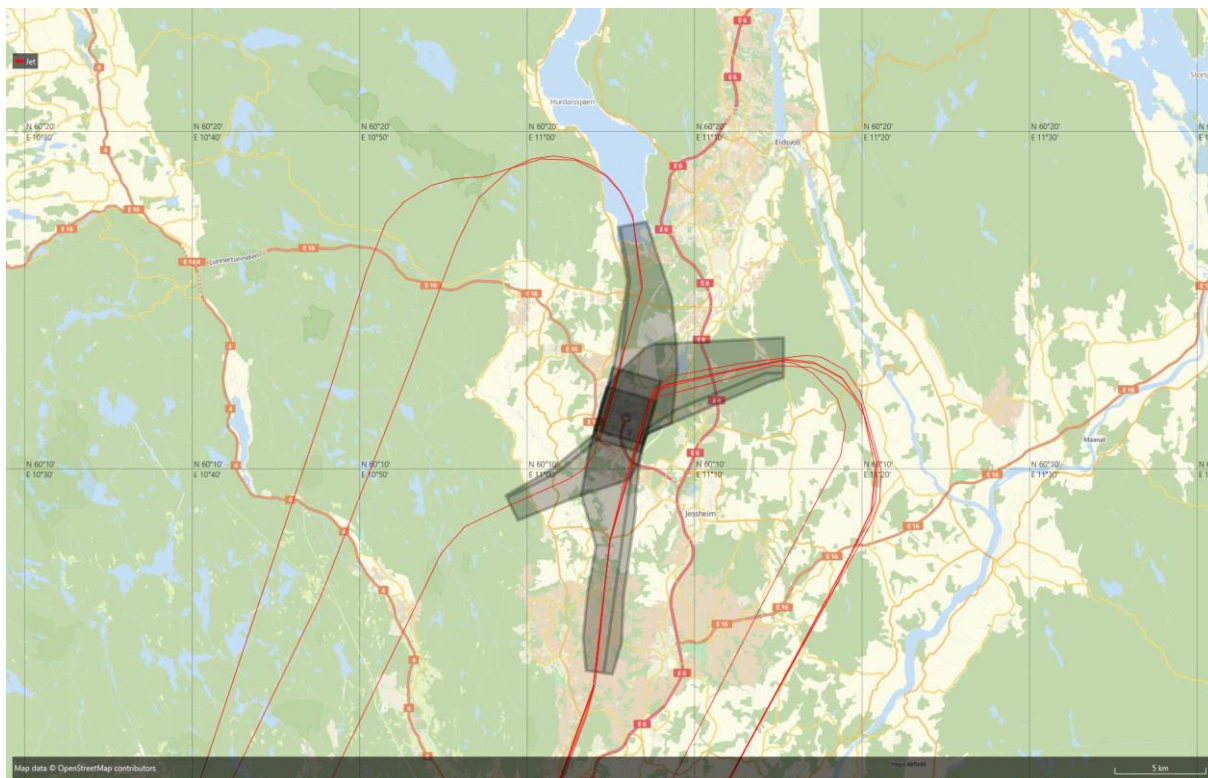
Figur 34. Avganger, European Air Transport, EAT - 30 flygninger
A306 (21), B757-200 (9)

Finnair



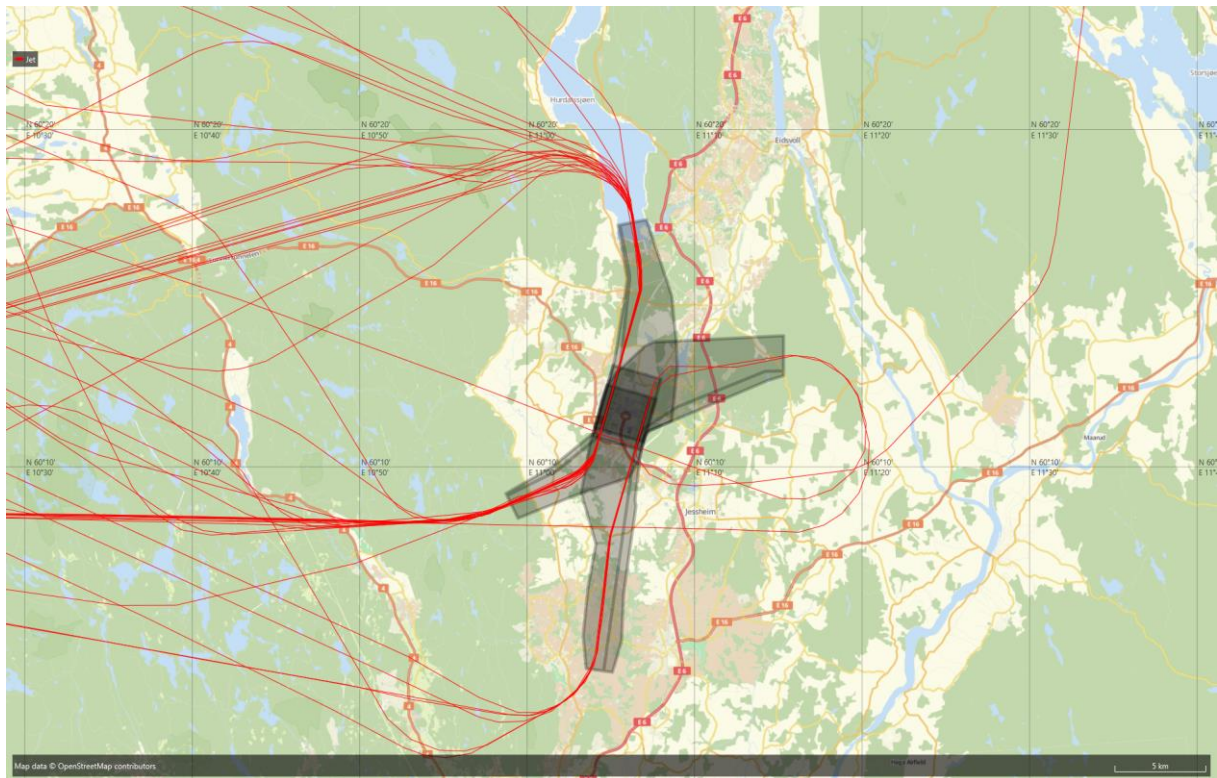
Figur 35. Avganger, Finnair – 115 flygninger
A319 (7), A320 (20), A321 (14), EMB-E190 (74)

Iberia



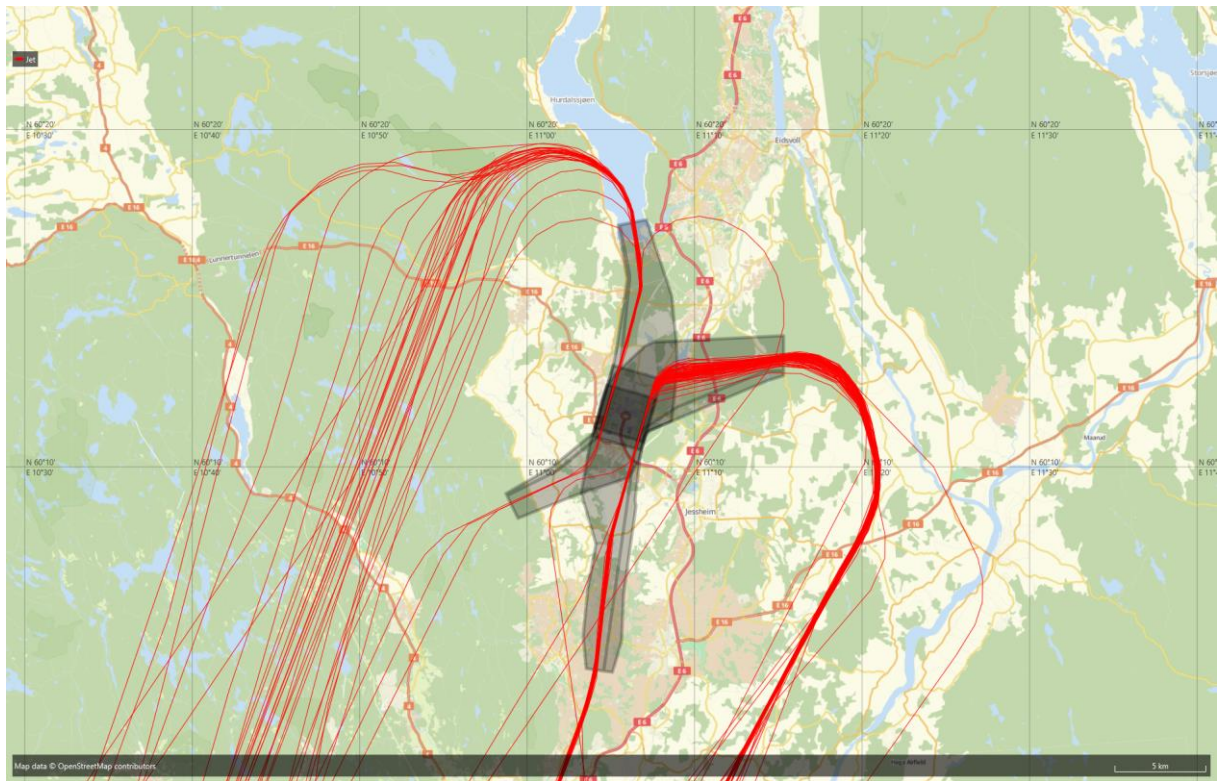
Figur 36. Avganger, Iberia – 13 flygninger
A320neo (11), A320 (1), A321 (1)

Icelandair



Figur 37. Avganger, Icelandair – 46 flygninger
A21N (20), B737-800 MAX (13), B737-900 MAX (5), B757-200 (7), B767-300 (1)

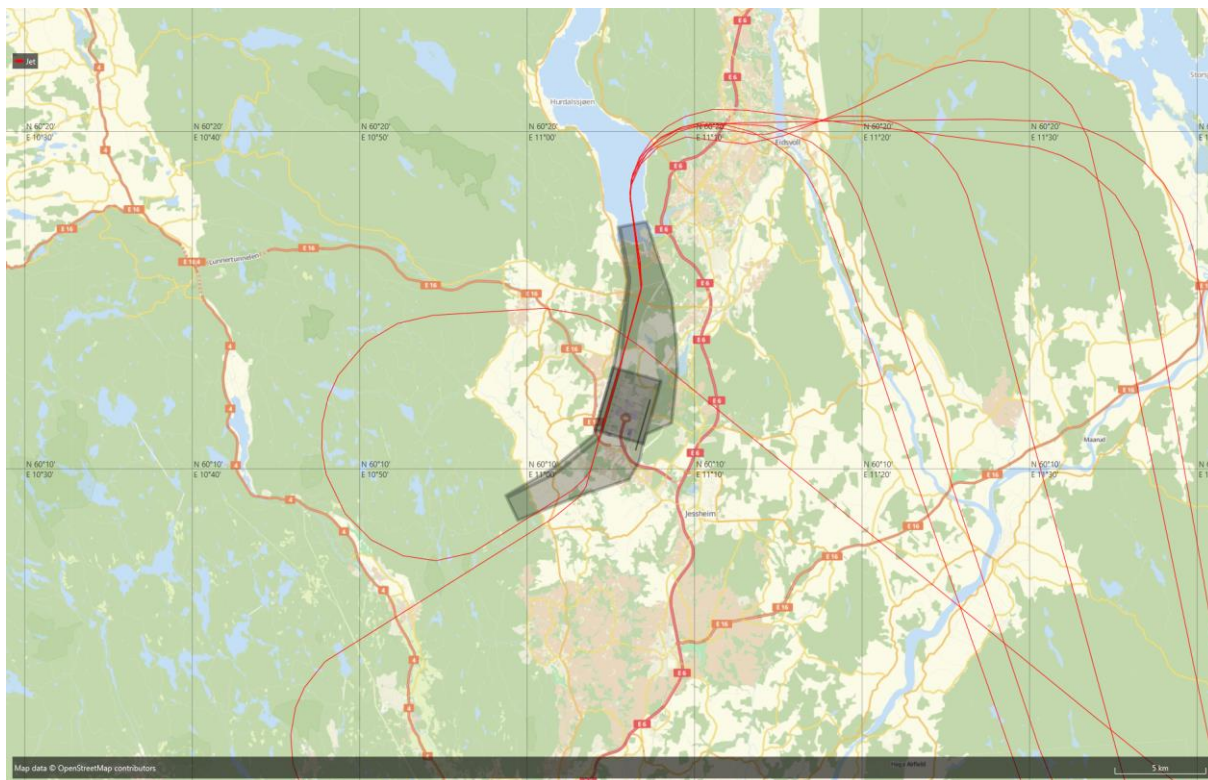
KLM



Figur 38. Avganger KLM – 181 flygninger

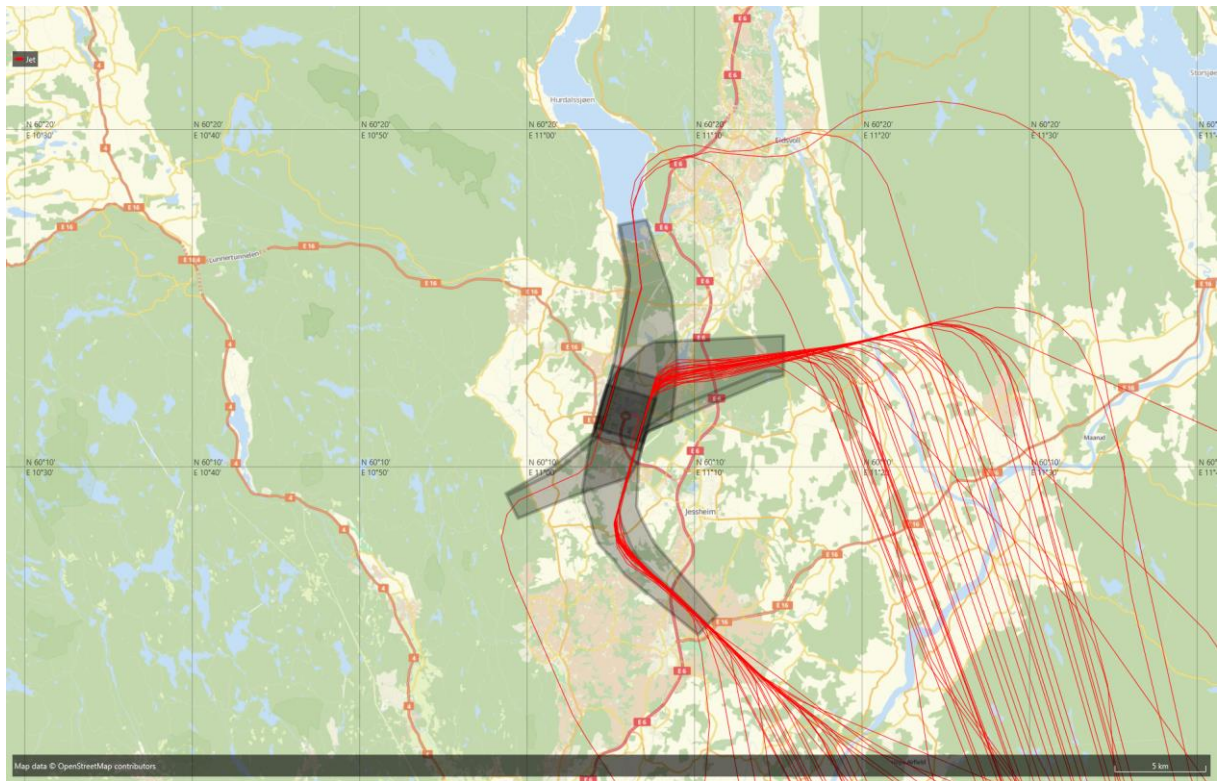
B737-700 (21), B737-800 (82), EMB-E75L (23), EMB-E190 (23), EMB-E295 (26), B737-900 (6)

Korean Air



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

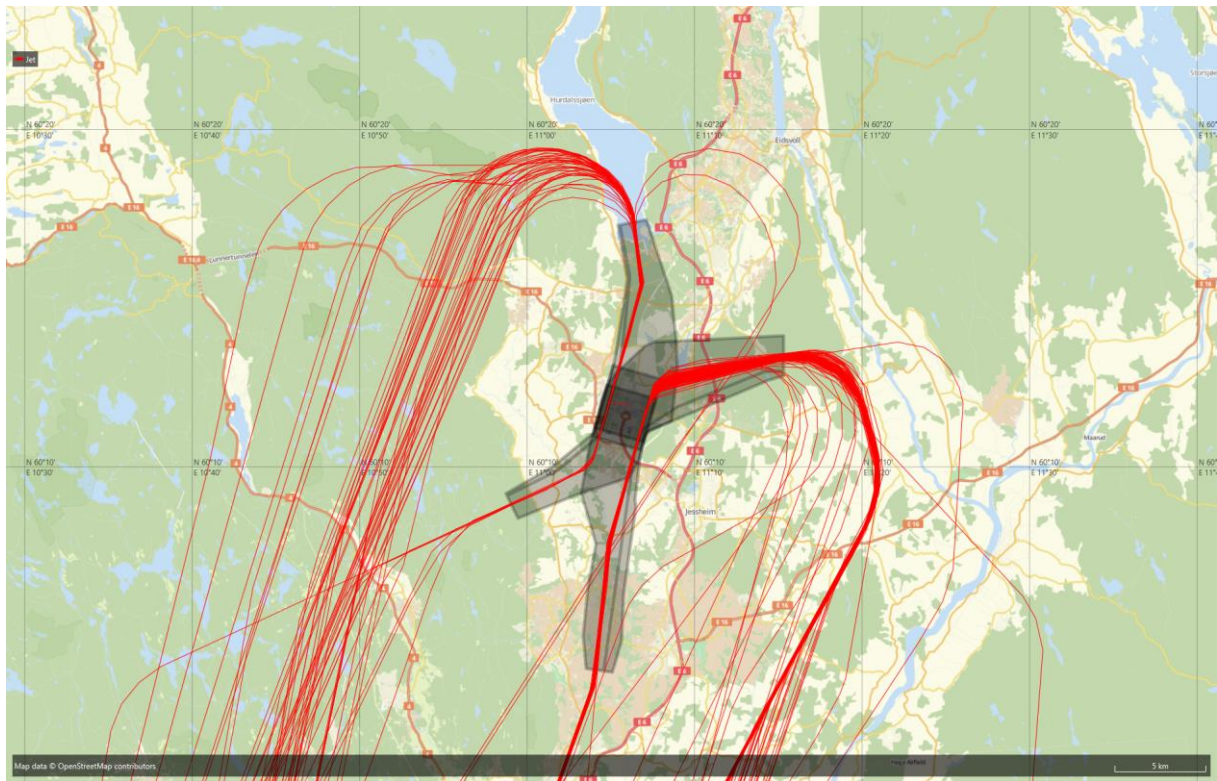
LOT



Figur 40. Avganger, LOT – 63 flygninger

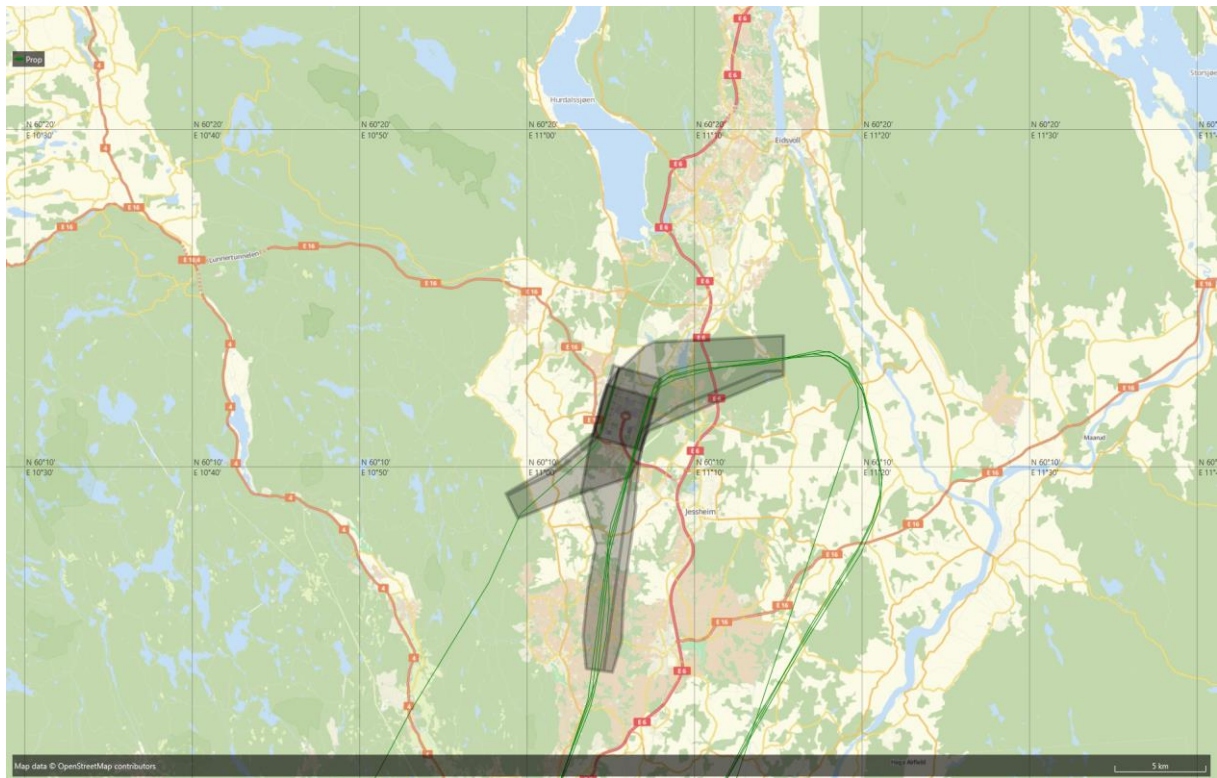
B737-800 (5), B737-800 MAX (3), EMB-E75S (10), EMB-E170 (3), EMB-E190 (5), EMB-E195 (27), EMB-E295 (10)

Lufthansa



Figur 41. Avganger, Lufthansa - 265 flygninger
A319 (26), A320 (94), A320neo (36), A321neo (4), A321 (48), BCS3 (31), 0 (26)

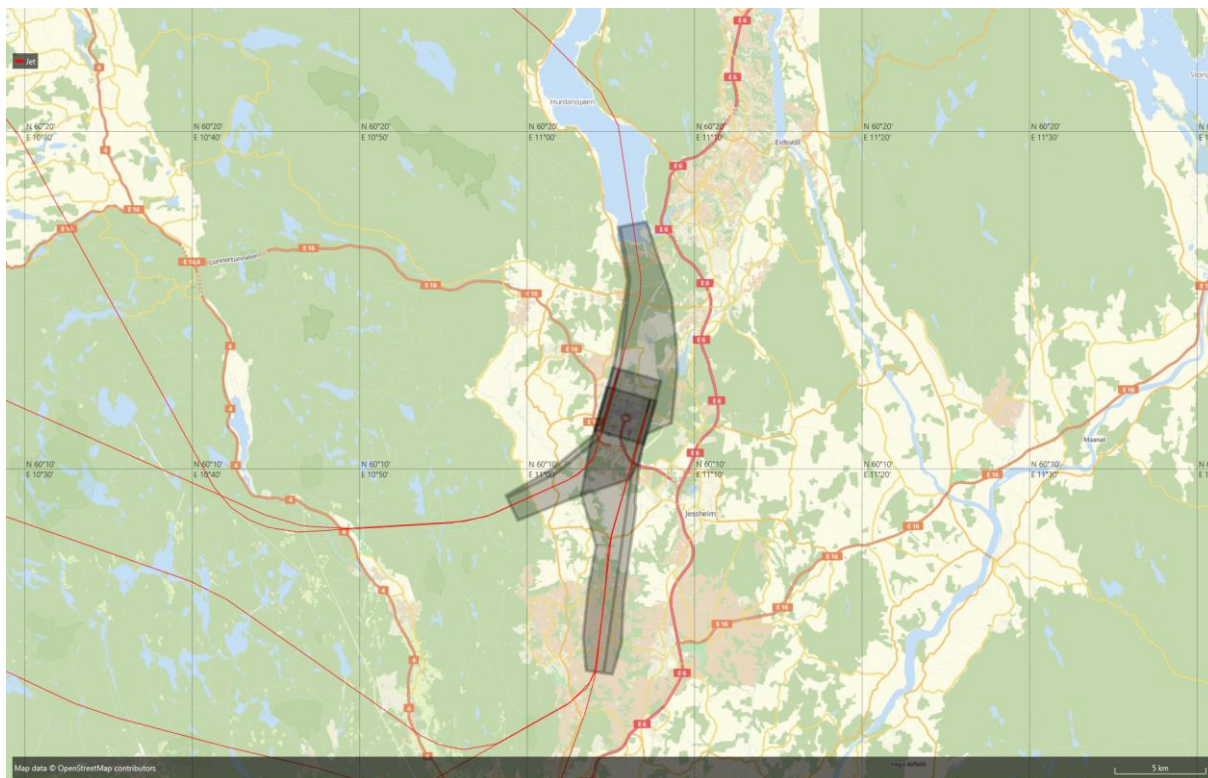
Luxair



Figur 42. Avganger, Luxair – 9 flygning DH8D (9)

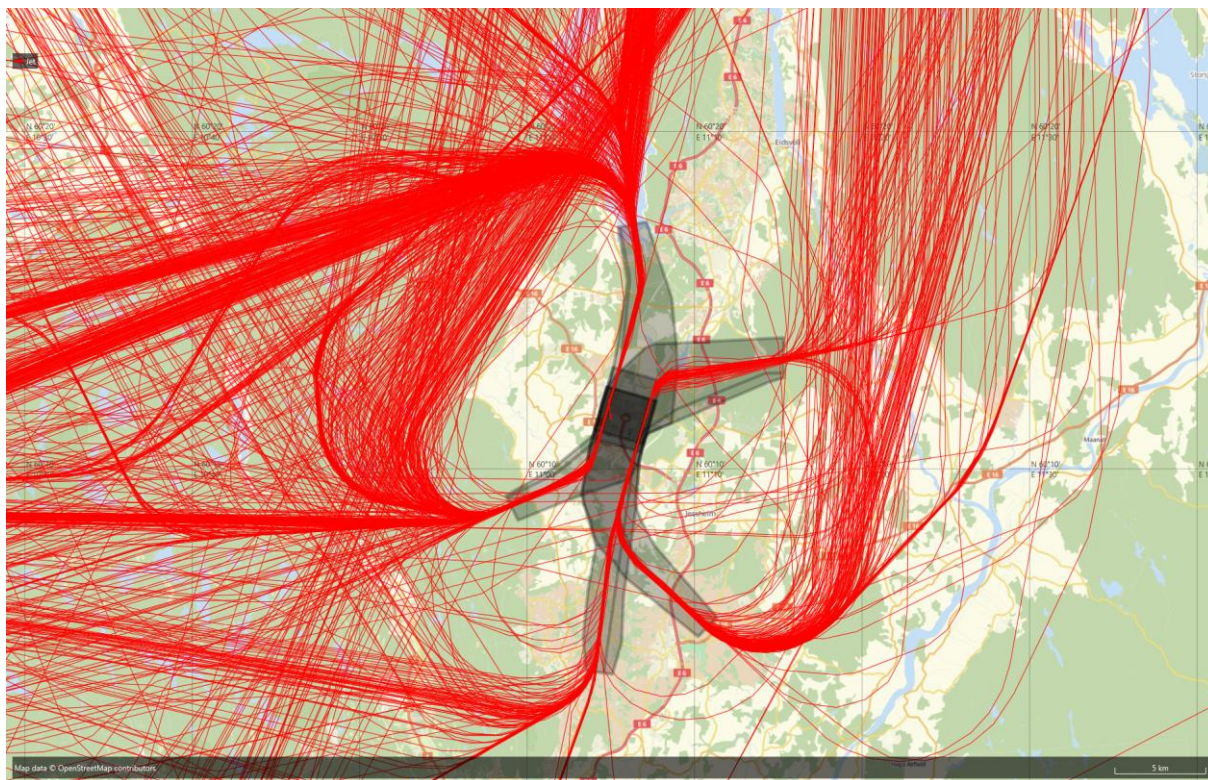
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Norse Atlantic Airways



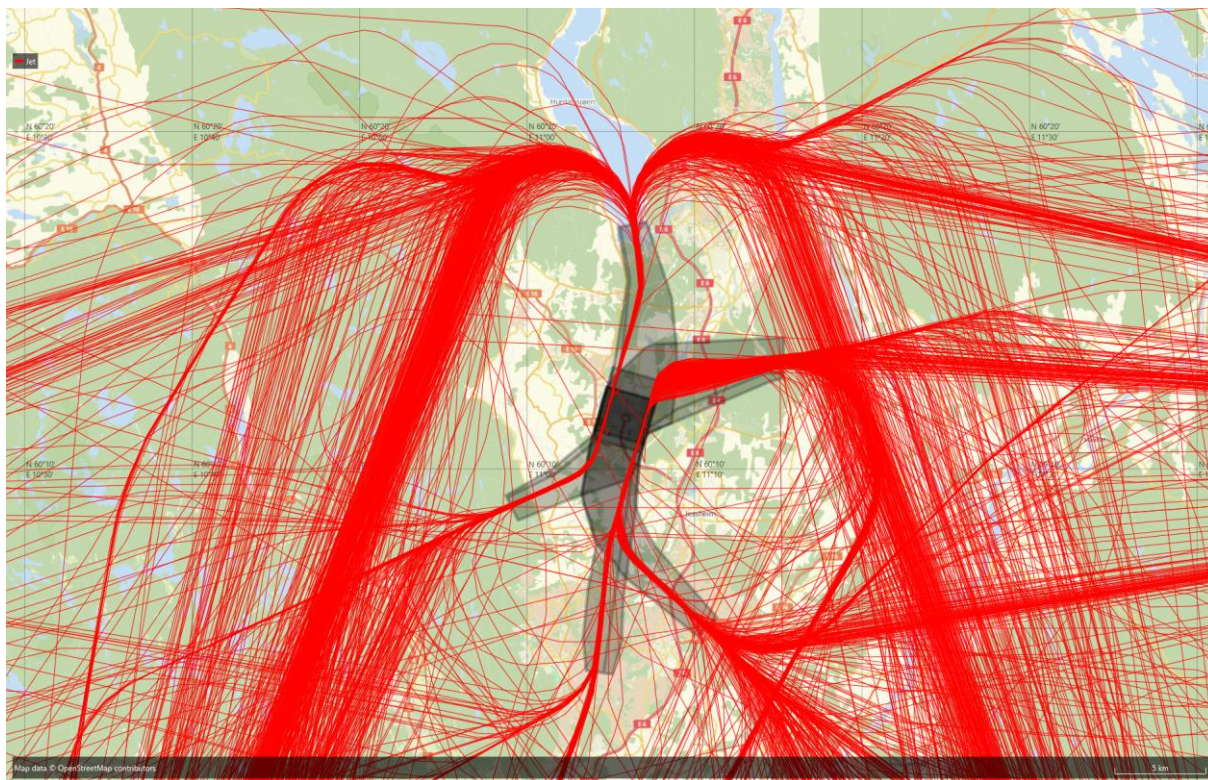
Figur 43. Avganger, Norse – 6 flygninger
B787 – 900 (6)

Norwegian (Boeing 737-800), innland



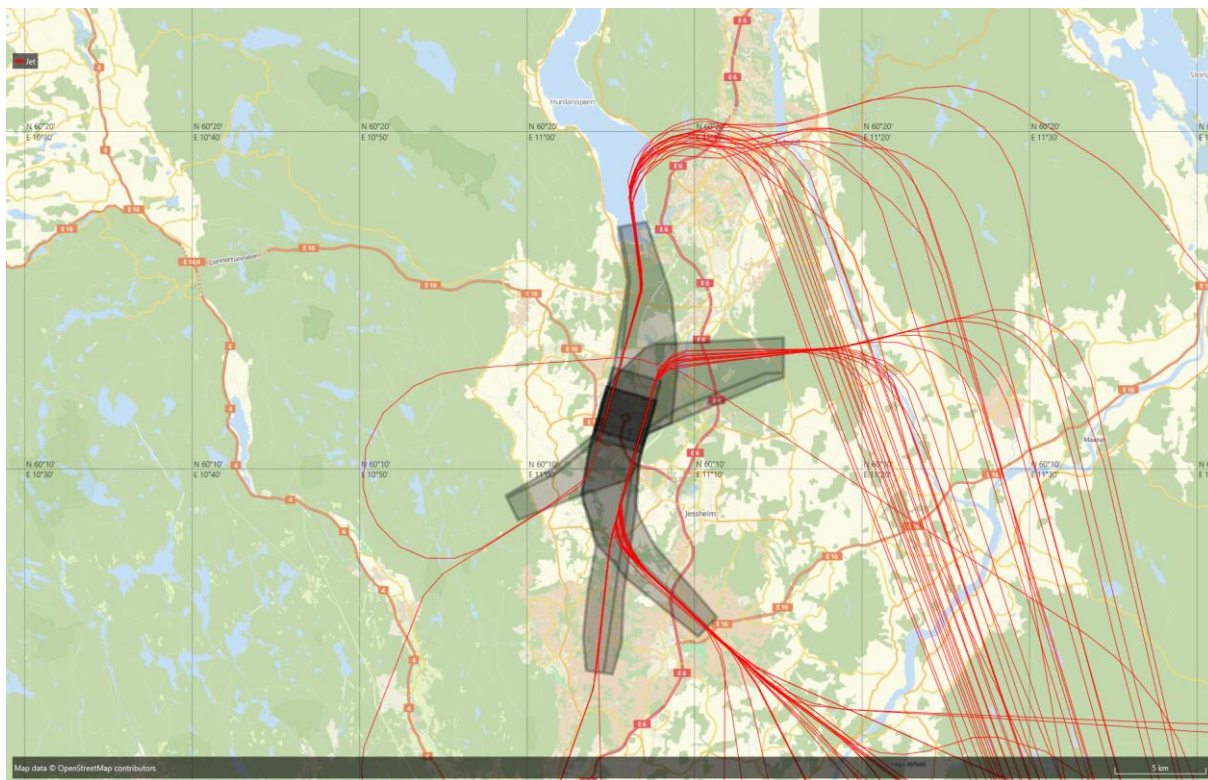
Figur 44. Avganger, Norwegian - Innland, Totalt - 1686 flygninger
B737-800 (1667), B38M (19)

Norwegian, utland



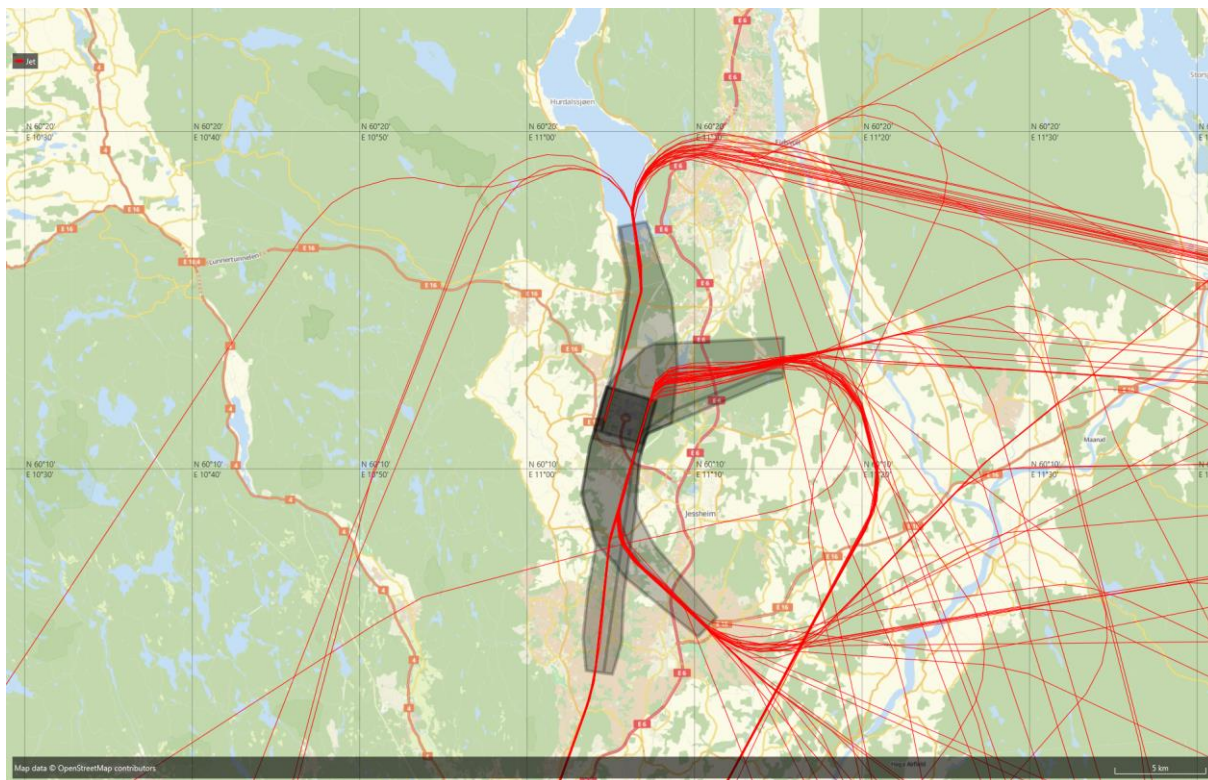
Figur 45. Avganger, Norwegian – Utland, Totalt 2005 flygninger
B737-800 (1807), B737-800 MAX (198)

Qatar Airways



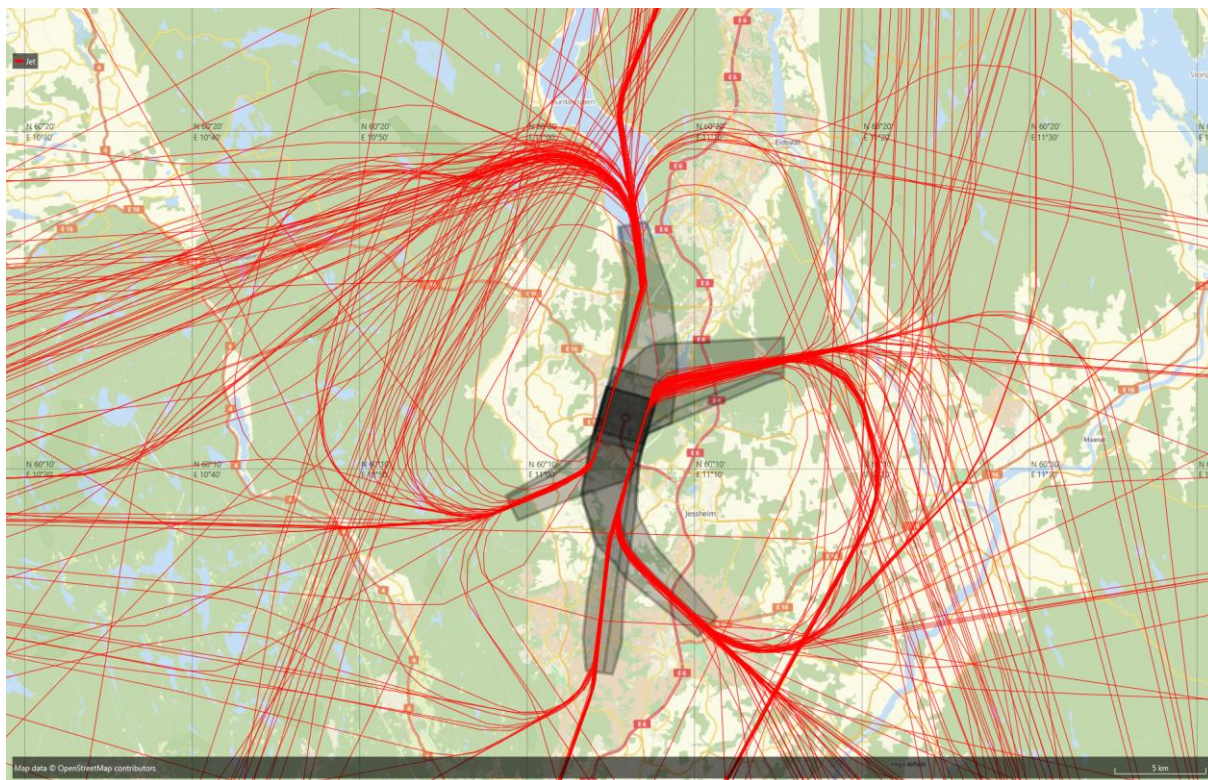
Figur 46. Avganger, Qatar Airways – 64 flygninger
B777-200LR (29), B787-8 Dreamliner (17), B787-9 Dreamliner (18)

Ryanair



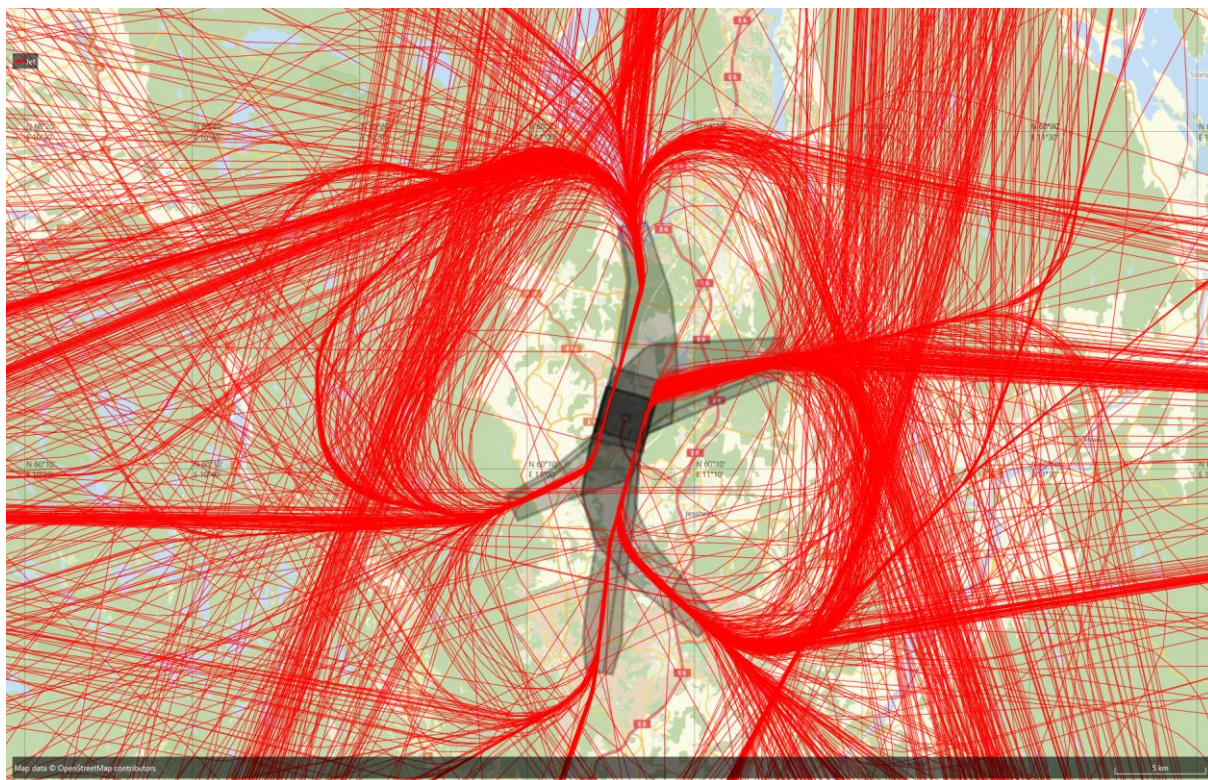
Figur 47. Avganger, Ryanair – 108 flygninger
B737-700 (4), B737-800 (91), B737-8MAX (13)

SAS (Airbus)



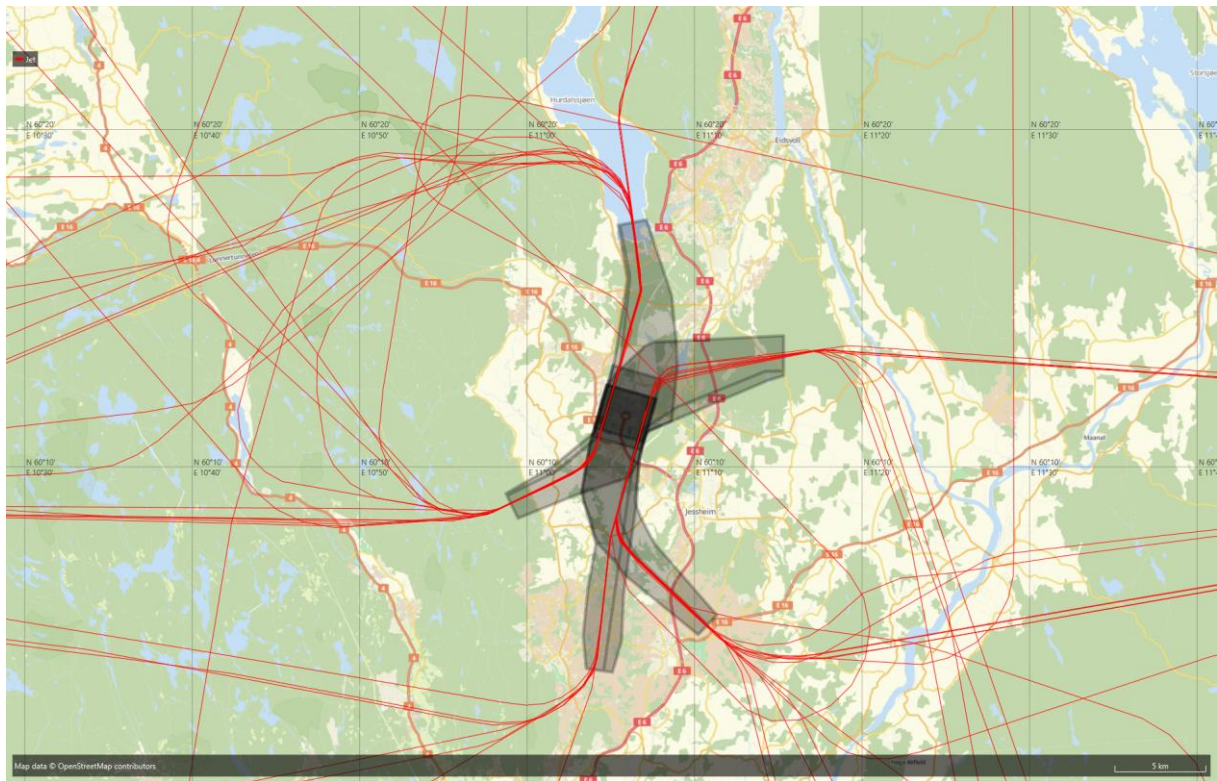
Figur 48. Avganger, SAS, Totalt - 331 flygninger
A319 (35), A320 (296)

SAS (Airbus Neo)



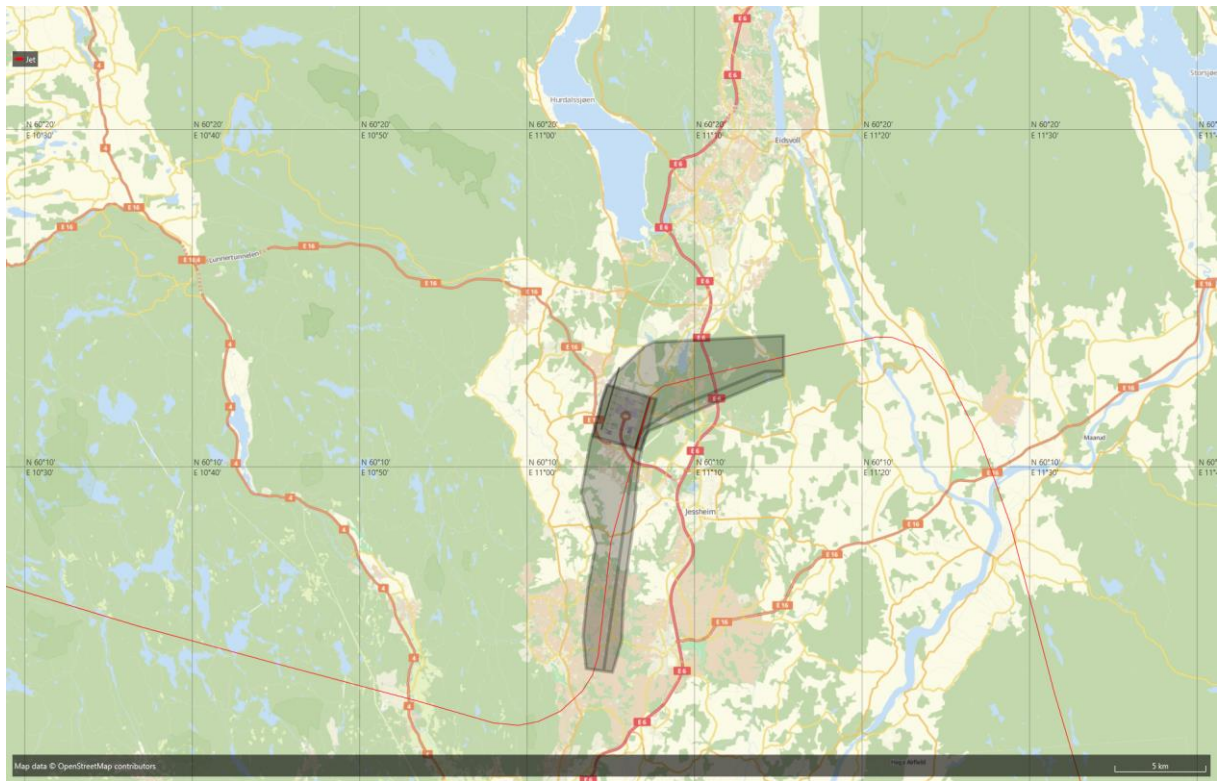
Figur 49. Avganger, SAS, Totalt - 2195 flygninger
A320Neo (2134), A321Neo (61)

SAS (Canadian Regional Jet)



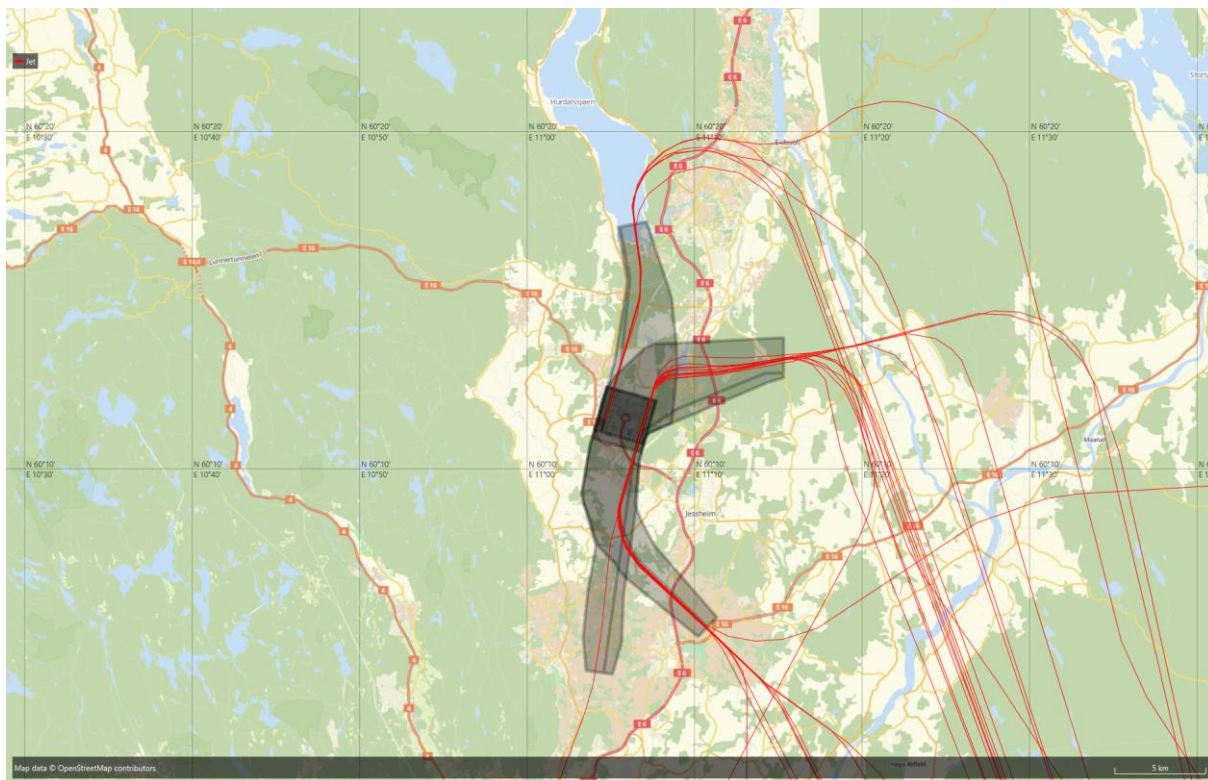
Figur 50. Avganger, SAS, Totalt - 59 flygninger
CRJ-900 (59)

SAS (Airbus A330, A359)



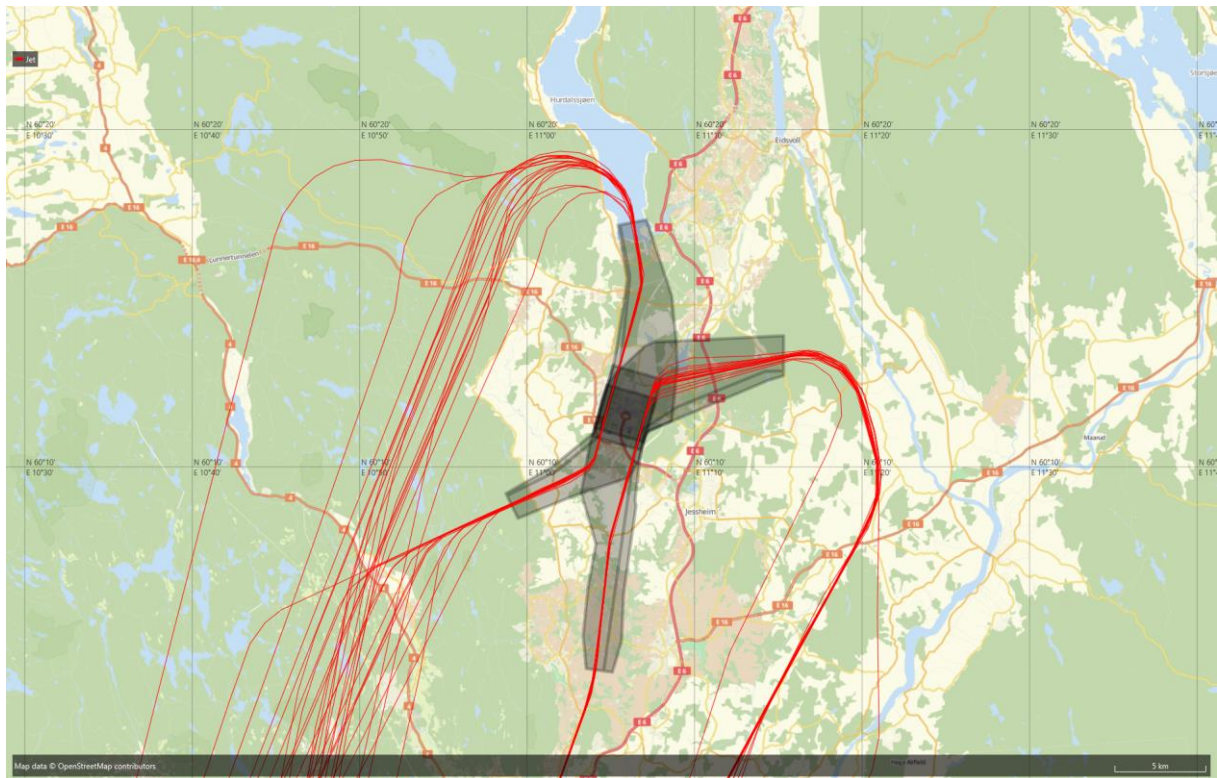
Figur 51. Avganger, SAS, Totalt - 2 flygninger
A330-300 (2)

SAS (Boeing)



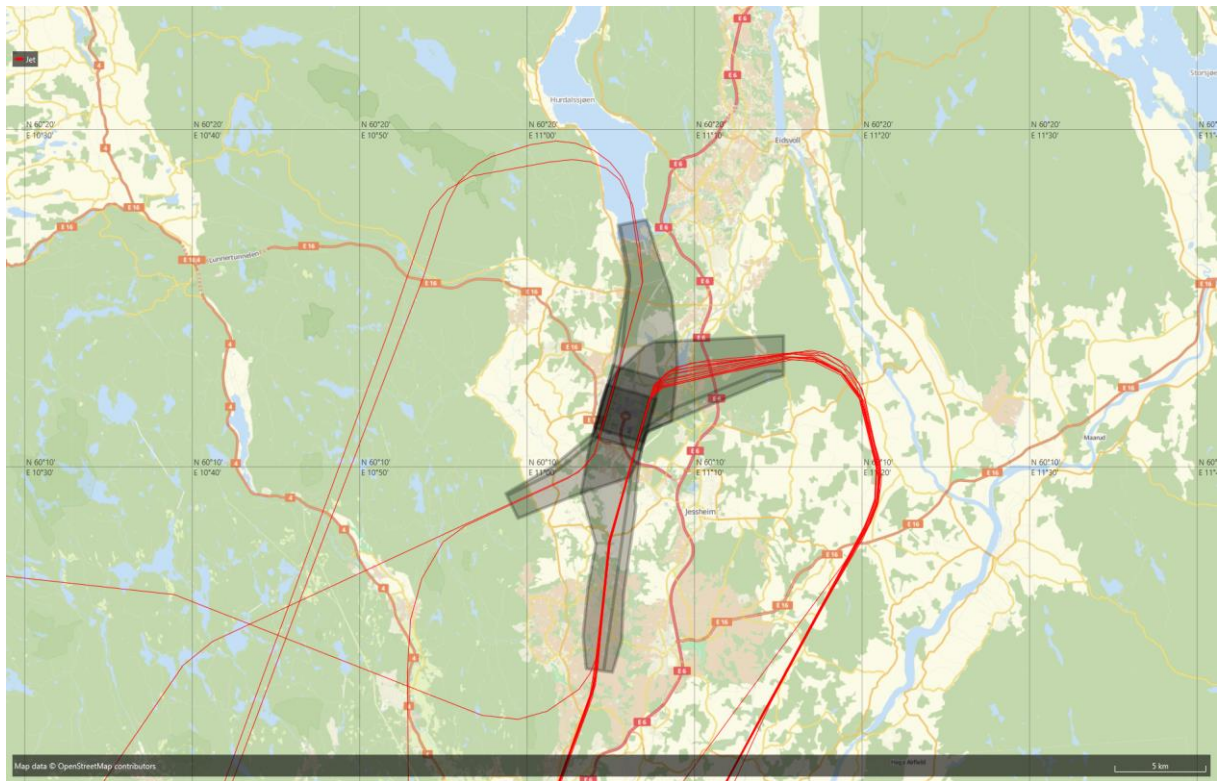
Figur 52. Avganger, SAS, Totalt - 27 flygninger
B737-700 (6), B737-800 (21)

Swiss



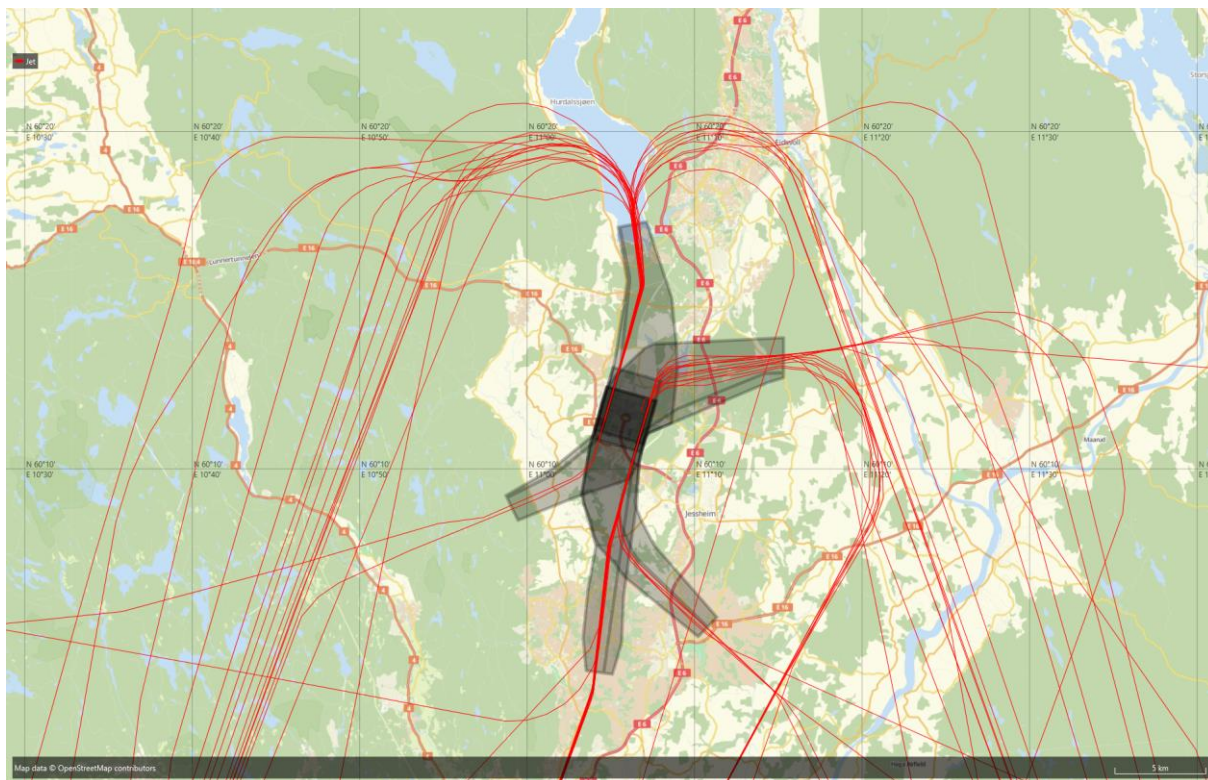
Figur 53. Avganger, Swiss - 70 flygninger
BCS1 (1), BCS3 (7), EMB-190 (16), EMB-195 (3), EMB-290 (19), EMB-295 (24)

TAP Portugal



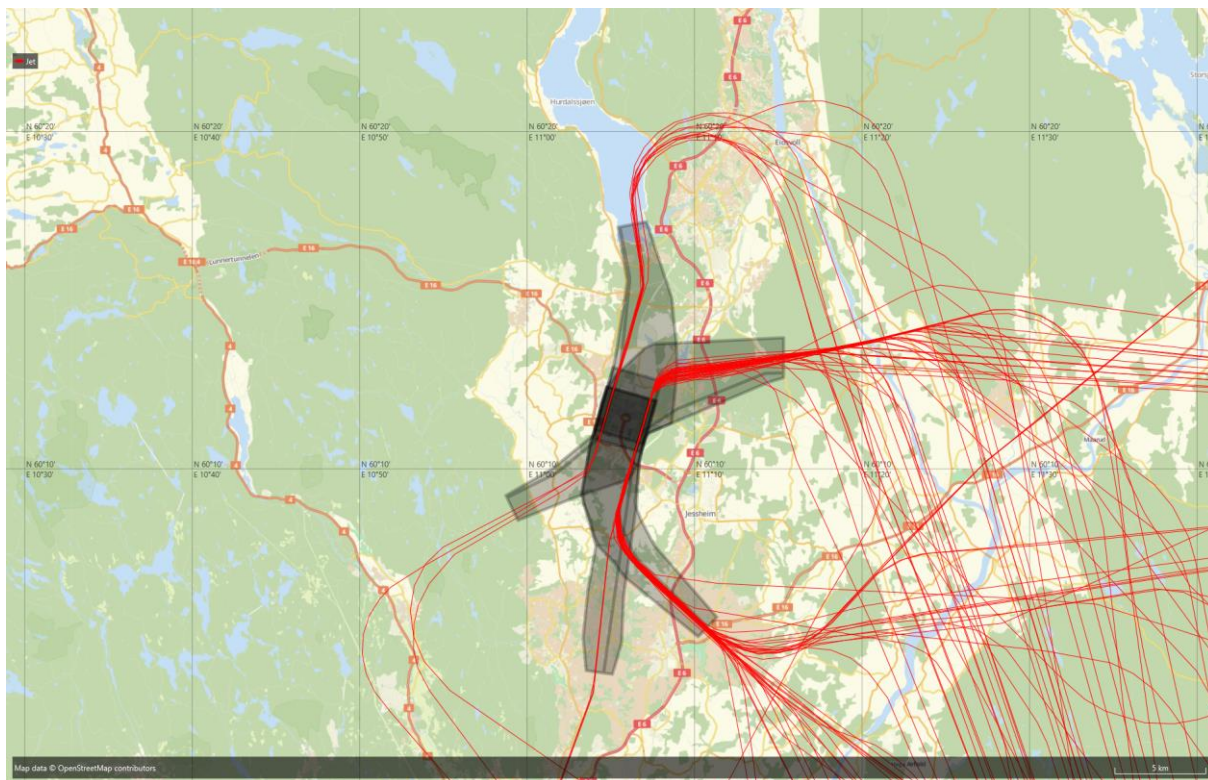
Figur 54. Avganger, TAP Portugal – 30 flygninger
A320 (3), A321 (3), A320neo (18), A321neo (6)

Thomas Cook Airlines Scandinavia



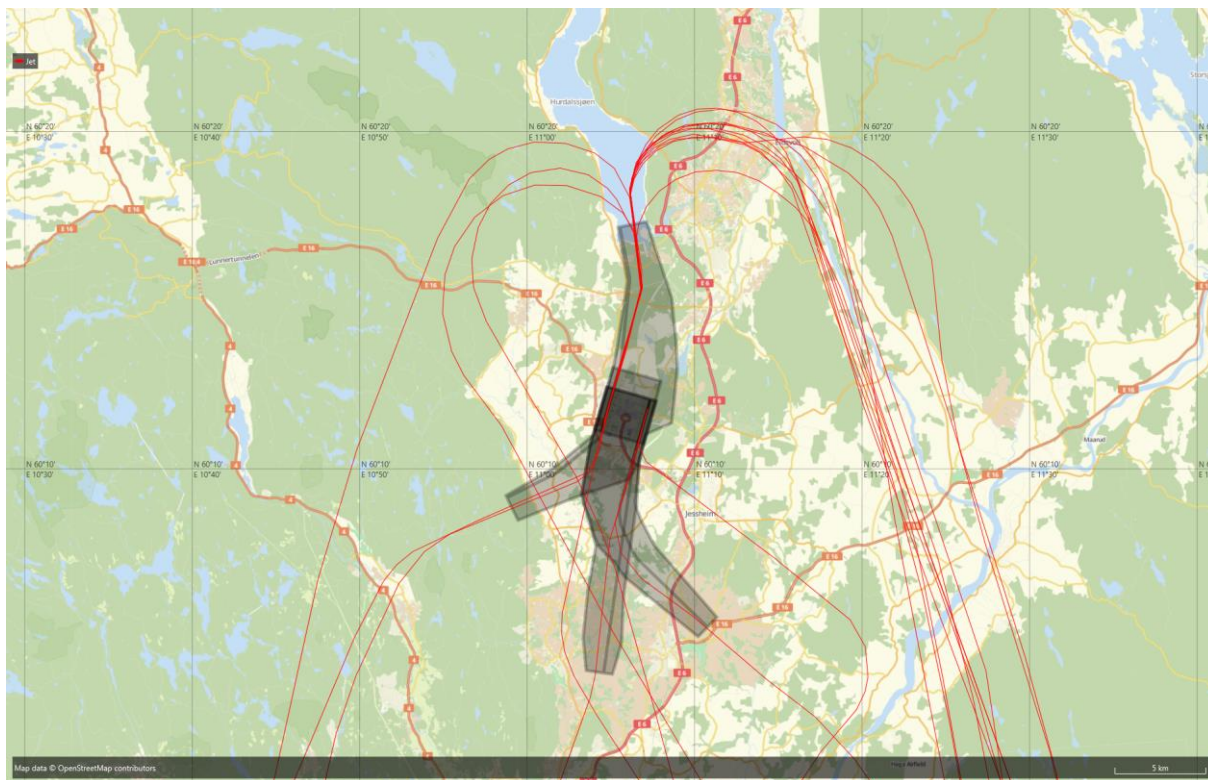
Figur 55. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia – 62 flygninger
A321 (20), A321neo (2), A330-900 (32), N737-800 (8)

Turkish Airlines



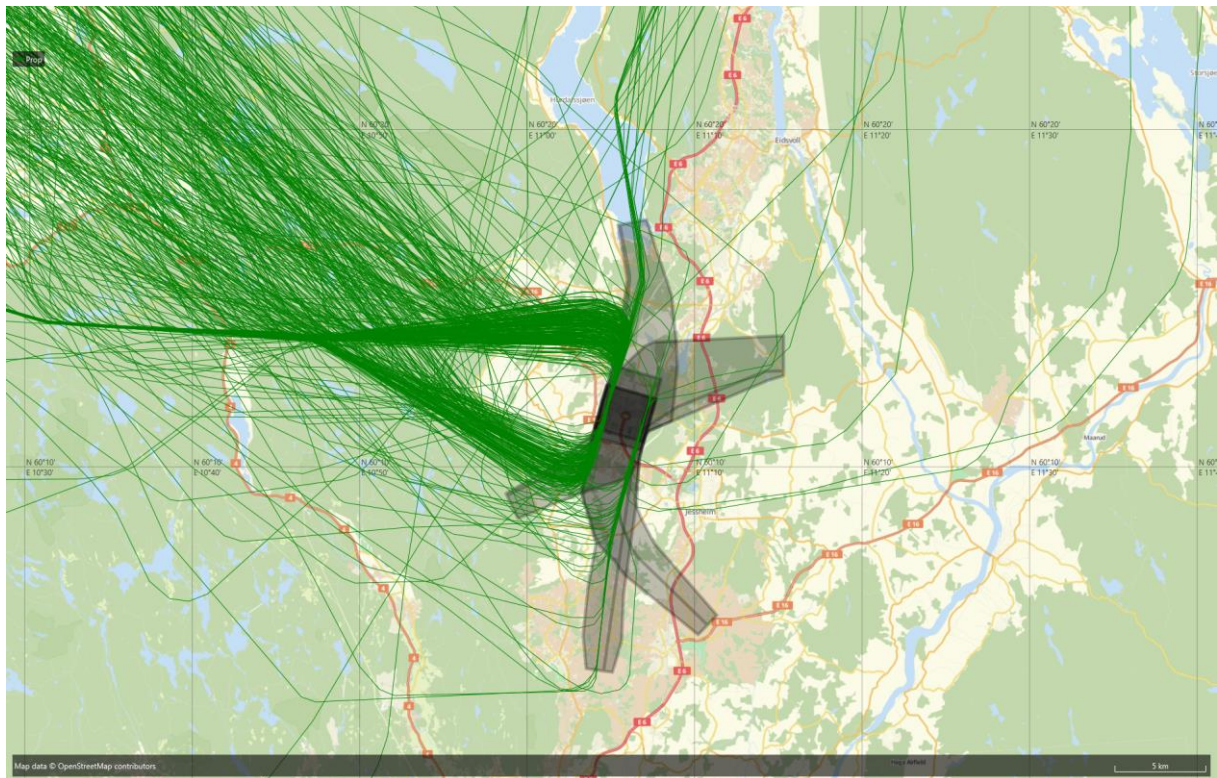
Figur 56. Avganger, Turkish Airlines – 91 flygninger
 A310 (13), A321 (34), A321neo (24), A333 (1), B738 (0), B738 (11), B38M (6), B39M (1)

United Parcel Service



Figur 57. Avganger, United Parcel Service - 20 flygninger
B767-300 (20)

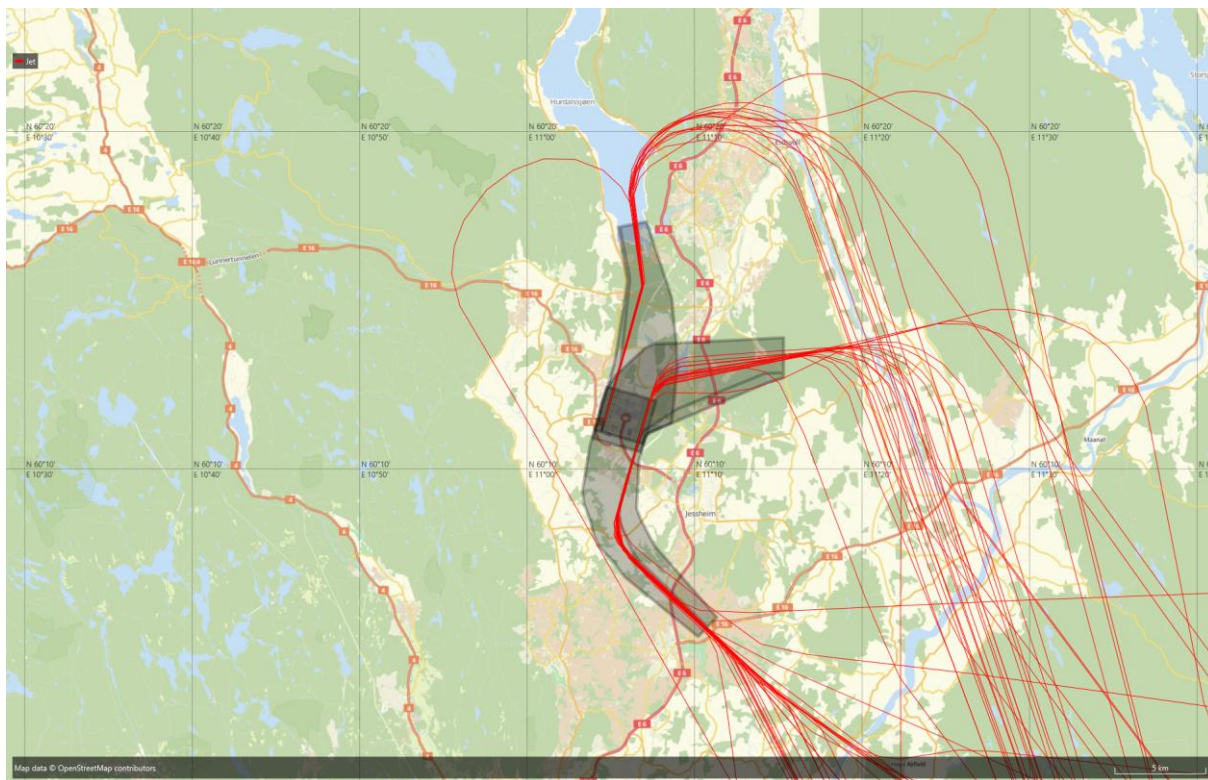
Widerøe



Figur 58. Avganger, Widerøe - 467 flygninger
DHC-8-100 (461), DHC-8-200 (1), DHC-8-300 (1), DHC-8-400 (4)

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

Wizz Air



Figur 59. Avganger, Wizz Air Hungary – 58 flygninger
A321 (25), A321neo (33)

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)]
01/05/2025	126	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2025	85	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2025	96	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2025	1	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2025	77	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2025	109	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2025	50	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2025	133	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2025	97	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2025	57	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2025	28	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2025	65	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2025	48	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2025	136	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2025	89	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2025	39	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2025	82	0	0	0	0	T	*	*
Sum	1318	0	0	0	0		*	*

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

Ute av drift for vedlikehold og oppgradering fra 03.07.2024

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)]
01/05/2025	2	0	0	0	0	T	*	*
02/05/2025	1	0	0	0	0	T	*	*
03/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
04/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
05/05/2025	1	0	0	0	0	T	*	*
06/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
07/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
08/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
09/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
10/05/2025	1	0	0	0	0	T	*	*
11/05/2025	1	0	0	0	0	T	*	*
12/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
13/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
14/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
15/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
16/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
17/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
18/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
19/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
20/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
21/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
22/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
23/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
24/05/2025	14	0	0	0	0	T	*	*
25/05/2025	37	0	0	0	0	T	*	*
26/05/2025	6	0	0	0	0	T	*	*
27/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
28/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
29/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
30/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
31/05/2025	0	0	0	0	0	T	*	*
Sum	63	0	0	0	0		*	*

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

Ute av drift for vedlikehold og oppgradering fra 03.07.2024

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)]
01/05/2025	0	42	0	21	97	W	50.5	42.4
02/05/2025	60	55	4	22	100		51.7	41.5
03/05/2025	168	0	11	0	97	W	48.5	32.9
04/05/2025	292	0	3	0	53	W	48.8	27.4
05/05/2025	71	63	1	43	97	W	51.0	44.4
06/05/2025	309	0	7	0	91	W	46.8	30.5
07/05/2025	313	0	9	0	100		47.5	32.7
08/05/2025	96	47	2	25	100		52.8	42.7
09/05/2025	77	65	1	42	100		48.7	44.7
10/05/2025	0	20	0	13	100		46.5	39.5
11/05/2025	0	62	0	42	100		49.2	45.6
12/05/2025	78	69	0	47	100		48.6	44.7
13/05/2025	309	0	3	0	100		53.0	32.0
14/05/2025	312	0	4	0	34	W	*	*
15/05/2025	325	0	6	0	80	W	47.1	31.5
16/05/2025	324	0	8	0	78	W	46.8	32.2
17/05/2025	141	0	2	0	85	W	44.8	27.2
18/05/2025	284	0	8	0	97	W	46.7	28.9
19/05/2025	306	0	2	0	100		48.5	29.4
20/05/2025	303	0	7	0	97	W	47.3	27.7
21/05/2025	314	0	5	0	96	T W	47.3	26.4
22/05/2025	322	0	3	0	69	W	47.5	26.2
23/05/2025	323	0	2	0	97	W	48.5	28.2
24/05/2025	0	16	0	2	41	W	*	*
25/05/2025	0	11	0	5	100		49.3	33.8
26/05/2025	0	30	1	10	81	W	51.6	39.8
27/05/2025	0	16	0	2	91	W	51.6	36.0
28/05/2025	1	83	0	43	100		55.0	45.5
29/05/2025	88	34	4	18	97	W	49.4	41.4
30/05/2025	110	23	2	12	100		53.2	39.9
31/05/2025	28	25	3	14	100		50.4	40.2
Sum	4954	661	98	361	90		50.1	40.0

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)]
01/05/2025	9	0	0	0	100		46.2	
02/05/2025	13	0	0	0	100		47.0	
03/05/2025	17	0	0	0	100		48.0	
04/05/2025	38	0	0	0	87	T W	47.9	
05/05/2025	23	2	0	0	100		47.5	
06/05/2025	30	0	1	0	100		46.7	24.5
07/05/2025	27	0	0	0	100		48.0	
08/05/2025	10	0	1	0	100		46.4	26.8
09/05/2025	9	0	0	0	100		46.1	
10/05/2025	2	0	0	0	100		43.1	
11/05/2025	0	1	0	1	100		41.2	21.2
12/05/2025	16	2	0	0	99	T	42.5	
13/05/2025	30	0	2	0	100		45.4	31.1
14/05/2025	26	0	0	0	85	T W	44.7	
15/05/2025	30	0	1	0	85	T W	46.3	25.0
16/05/2025	19	0	2	0	100		45.6	30.9
17/05/2025	22	0	0	0	85	T W	44.5	
18/05/2025	35	0	0	0	100		45.4	
19/05/2025	22	0	0	0	100		51.5	
20/05/2025	29	0	1	0	100		48.2	27.5
21/05/2025	23	0	0	0	100		49.6	
22/05/2025	29	0	0	0	100		47.7	
23/05/2025	21	0	0	0	93	T W	49.1	
24/05/2025	7	0	0	0	100		46.8	
25/05/2025	0	5	0	0	100		48.3	
26/05/2025	0	1	0	0	99	T	49.2	
27/05/2025	0	3	0	0	100		51.1	
28/05/2025	0	0	0	0	100		50.2	
29/05/2025	3	0	0	0	100		49.0	
30/05/2025	14	1	0	0	100		47.4	
31/05/2025	6	0	0	0	100		49.4	
Sum	510	15	8	1	98		47.7	21.5

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)]
01/05/2025	127	0	123	0	97	W	72.4	71.4
02/05/2025	155	0	127	33	100		72.1	70.9
03/05/2025	69	0	0	96	97	W	68.6	66.1
04/05/2025	131	0	0	84	53	W	68.5	65.5
05/05/2025	166	0	133	29	97	W	72.5	71.2
06/05/2025	198	0	0	109	91	W	68.3	65.5
07/05/2025	160	0	0	170	100		69.4	67.3
08/05/2025	192	0	152	65	100		73.1	72.1
09/05/2025	155	0	146	68	100		73.1	72.1
10/05/2025	126	0	127	0	100		71.8	70.9
11/05/2025	158	0	158	0	100		73.2	72.4
12/05/2025	158	0	128	30	100		72.1	71.1
13/05/2025	140	0	0	152	100		68.9	66.5
14/05/2025	137	0	1	39	34	T W	*	*
15/05/2025	146	0	0	118	80	T W	100.3	65.2
16/05/2025	158	0	0	115	78	W	68.6	66.2
17/05/2025	54	0	0	42	85	W	66.8	62.9
18/05/2025	120	0	0	155	97	W	68.9	66.7
19/05/2025	148	0	1	168	100		69.2	67.2
20/05/2025	142	0	0	157	97	W	69.8	67.3
21/05/2025	136	0	0	173	97	W	69.4	67.0
22/05/2025	125	0	0	153	69	W	70.2	68.3
23/05/2025	104	0	1	212	97	W	70.5	68.7
24/05/2025	123	0	52	0	41	W	*	*
25/05/2025	260	0	262	0	100		76.2	75.7
26/05/2025	243	0	199	0	81	W	75.5	74.9
27/05/2025	261	0	244	0	91	W	76.2	75.6
28/05/2025	175	0	176	0	100		74.1	73.2
29/05/2025	126	0	85	60	97	W	72.2	71.2
30/05/2025	156	0	103	61	100		73.0	72.2
31/05/2025	72	0	60	34	100		70.8	69.2
Sum	4621	0	2278	2323	90		85.1	70.8

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

NMT004 – RWY 01R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2025	26	0	17	0	100		68.8	66.0
02/05/2025	5	0	3	0	100		67.6	61.6
03/05/2025	5	0	0	9	100		66.9	57.6
04/05/2025	0	0	0	14	87	T W	67.4	60.3
05/05/2025	11	0	3	1	100		66.8	56.4
06/05/2025	13	0	0	15	100		67.0	59.5
07/05/2025	9	0	0	10	100		66.8	57.1
08/05/2025	28	0	19	12	100		68.8	65.6
09/05/2025	21	0	13	13	100		68.2	64.7
10/05/2025	17	0	13	0	100		68.5	65.3
11/05/2025	36	0	17	0	100		70.7	65.4
12/05/2025	14	0	4	0	99	T	68.1	57.9
13/05/2025	12	0	0	13	100		66.4	60.3
14/05/2025	9	0	0	1	85	T W	66.7	48.5
15/05/2025	10	0	0	12	85	T W	66.1	56.7
16/05/2025	7	0	0	17	100		66.4	59.2
17/05/2025	6	0	0	0	85	T W	65.6	
18/05/2025	15	0	0	17	100		66.7	60.9
19/05/2025	5	0	0	9	100		65.9	57.2
20/05/2025	12	0	0	12	100		66.6	60.8
21/05/2025	2	0	0	15	100		66.8	59.5
22/05/2025	3	0	0	12	100		66.8	58.5
23/05/2025	2	0	0	15	93	T W	67.2	59.8
24/05/2025	9	0	3	0	100		68.5	59.7
25/05/2025	2	0	2	0	100		66.3	57.3
26/05/2025	17	0	16	0	100		69.5	66.6
27/05/2025	24	0	18	0	100		70.5	67.5
28/05/2025	25	0	17	0	100		70.1	66.4
29/05/2025	27	0	19	12	100		70.8	68.1
30/05/2025	6	0	4	0	100		67.9	62.8
31/05/2025	16	0	11	10	100		68.8	65.8
Sum	394	0	179	219	98		68.0	62.9

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)]
01/05/2025	126	0	0	153	97	W	69.8	69.2
02/05/2025	85	0	32	83	100		69.1	67.9
03/05/2025	0	0	99	0	97	W	70.1	69.8
04/05/2025	0	0	93	0	53	W	73.1	72.7
05/05/2025	96	0	33	123	97	W	70.0	69.3
06/05/2025	0	0	82	0	91	W	69.9	69.5
07/05/2025	1	0	155	0	100		71.7	71.4
08/05/2025	77	0	55	142	100		71.0	70.5
09/05/2025	109	0	68	144	100		72.8	72.4
10/05/2025	50	0	0	156	100		70.7	70.3
11/05/2025	133	0	0	170	100		69.3	68.6
12/05/2025	97	0	46	121	100		70.5	69.9
13/05/2025	0	0	168	0	100		72.4	72.1
14/05/2025	0	0	56	0	34	W	*	*
15/05/2025	0	0	138	0	80	T W	87.7	72.8
16/05/2025	0	0	135	0	78	W	73.8	73.3
17/05/2025	0	0	74	1	85	W	69.5	69.1
18/05/2025	0	0	157	0	97	W	71.9	71.7
19/05/2025	0	0	160	0	100		71.7	71.5
20/05/2025	0	0	156	0	97	W	72.2	72.0
21/05/2025	0	0	175	0	97	W	73.1	72.9
22/05/2025	0	0	148	0	69	W	74.3	74.1
23/05/2025	0	0	209	0	97	W	74.9	74.2
24/05/2025	57	0	0	69	41	W	*	*
25/05/2025	28	0	0	264	100		72.8	72.5
26/05/2025	65	0	0	203	81	W	71.1	70.4
27/05/2025	48	0	0	242	91	W	72.2	71.8
28/05/2025	136	0	0	164	100		70.2	69.3
29/05/2025	89	0	49	81	97	W	69.8	69.3
30/05/2025	39	0	57	112	100		71.4	71.0
31/05/2025	82	0	16	94	100		69.5	69.1
Sum	1318	0	2361	2322	90		74.9	71.2

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

NMT005 – RWY 19R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2025	2	0	0	4	100		61.6	58.2
02/05/2025	1	0	13	7	100		66.3	65.4
03/05/2025	0	0	12	0	100		66.0	65.1
04/05/2025	0	0	38	0	87	T W	70.5	70.2
05/05/2025	1	0	15	5	100		66.5	65.7
06/05/2025	0	0	16	0	100		66.6	66.0
07/05/2025	0	0	19	0	100		66.1	65.4
08/05/2025	0	0	0	1	100		57.9	47.4
09/05/2025	0	0	1	0	100		57.4	51.6
10/05/2025	1	0	0	5	100		61.3	59.5
11/05/2025	1	0	0	8	100		62.0	59.3
12/05/2025	0	0	15	9	99	T	67.1	66.4
13/05/2025	0	0	19	0	100		66.7	66.0
14/05/2025	0	0	7	0	85	T W	64.1	63.1
15/05/2025	0	0	6	0	85	T W	64.3	63.2
16/05/2025	0	0	11	0	100		65.0	64.3
17/05/2025	0	0	15	0	85	T W	65.5	65.0
18/05/2025	0	0	19	0	100		66.8	66.3
19/05/2025	0	0	17	0	100		66.0	65.3
20/05/2025	0	0	17	0	100		66.6	65.9
21/05/2025	0	0	21	0	100		67.9	67.5
22/05/2025	0	0	26	0	100		69.5	69.2
23/05/2025	0	0	21	0	93	T W	68.8	68.3
24/05/2025	14	0	0	9	100		61.8	59.8
25/05/2025	37	0	0	5	100		60.7	56.8
26/05/2025	6	0	0	7	100		62.3	59.6
27/05/2025	0	0	0	9	100		63.3	61.1
28/05/2025	0	0	0	13	100		65.0	63.7
29/05/2025	0	0	1	0	100		59.5	52.8
30/05/2025	0	0	15	7	100		67.4	66.8
31/05/2025	0	0	0	0	100		57.1	
Sum	63	0	324	89	98		65.6	64.7

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)]
01/05/2025	0	0	1	95	97	W	61.3	60.8
02/05/2025	29	0	30	132	100		62.0	61.7
03/05/2025	69	0	67	0	97	W	55.2	54.1
04/05/2025	130	0	74	0	53	W	58.6	56.6
05/05/2025	34	0	33	115	97	W	61.2	60.6
06/05/2025	198	0	190	0	91	W	58.8	58.1
07/05/2025	159	0	160	0	100		57.3	56.6
08/05/2025	41	0	41	79	100		61.8	59.3
09/05/2025	9	0	9	108	100		61.5	61.0
10/05/2025	0	0	0	35	100		57.1	56.6
11/05/2025	0	0	0	131	100		62.4	62.1
12/05/2025	31	0	31	117	100		61.2	61.0
13/05/2025	140	0	140	0	100		57.3	56.5
14/05/2025	137	0	34	0	34	T W	*	*
15/05/2025	146	0	117	0	80	W	58.8	57.1
16/05/2025	158	0	123	0	78	W	59.8	58.2
17/05/2025	54	0	45	0	85	W	55.4	54.2
18/05/2025	120	0	115	0	97	W	56.4	55.5
19/05/2025	148	0	147	0	100		57.9	56.5
20/05/2025	142	0	132	0	97	W	58.6	56.3
21/05/2025	136	0	134	0	95	T W	57.6	56.4
22/05/2025	125	0	71	0	69	W	57.7	56.0
23/05/2025	104	0	100	0	97	W	57.9	56.8
24/05/2025	0	0	0	6	41	W	*	*
25/05/2025	0	0	0	28	100		58.4	56.4
26/05/2025	0	0	0	51	81	W	59.7	57.6
27/05/2025	0	0	0	20	91	W	56.8	54.4
28/05/2025	0	0	0	149	100		62.6	62.2
29/05/2025	38	0	38	78	97	W	60.5	60.2
30/05/2025	53	0	53	41	100		58.6	57.9
31/05/2025	12	0	12	46	100		58.1	57.5
Sum	2213	0	1897	1231	90		59.5	58.6

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)]
01/05/2025	9	0	8	8	100		53.9	53.4
02/05/2025	0	0	0	7	100		51.5	50.3
03/05/2025	5	0	5	0	100		48.1	45.9
04/05/2025	0	0	0	0	87	T W	47.0	
05/05/2025	8	0	7	2	100		51.0	49.4
06/05/2025	13	0	14	0	100		52.0	50.5
07/05/2025	9	0	9	0	100		50.8	48.6
08/05/2025	9	0	10	1	100		51.5	49.7
09/05/2025	8	0	8	0	100		49.7	47.7
10/05/2025	2	0	2	6	100		52.3	51.7
11/05/2025	0	0	0	8	100		53.7	52.7
12/05/2025	1	0	1	5	99	T	52.4	51.8
13/05/2025	12	0	12	0	100		50.6	49.4
14/05/2025	9	0	2	0	85	T W	51.0	43.7
15/05/2025	9	0	6	0	85	T W	50.6	46.7
16/05/2025	7	0	8	0	100		52.6	48.8
17/05/2025	6	0	5	0	85	T W	52.2	46.8
18/05/2025	15	0	15	0	100		53.9	50.4
19/05/2025	5	0	6	0	100		48.8	46.5
20/05/2025	12	0	13	0	100		50.5	48.7
21/05/2025	2	0	2	0	100		50.3	44.4
22/05/2025	3	0	3	0	100		50.5	47.3
23/05/2025	2	0	2	0	93	T W	53.0	46.1
24/05/2025	6	0	6	5	100		53.3	52.6
25/05/2025	0	0	0	13	100		56.1	55.4
26/05/2025	0	0	0	4	99	T	52.3	47.8
27/05/2025	0	0	0	6	100		53.3	51.3
28/05/2025	0	0	0	5	100		53.7	51.0
29/05/2025	2	0	2	0	100		48.1	42.6
30/05/2025	0	0	0	6	100		51.5	49.5
31/05/2025	5	0	5	0	100		52.1	45.8
Sum	159	0	151	76	98		52.0	49.8

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

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2025	127	0	5	0	97	W	51.1	40.9
02/05/2025	126	0	24	28	100		54.6	48.5
03/05/2025	0	0	0	86	97	W	53.7	50.8
04/05/2025	1	0	0	88	53	W	58.8	53.8
05/05/2025	132	0	5	22	97	W	50.8	45.7
06/05/2025	0	0	0	103	91	W	55.3	52.5
07/05/2025	1	0	0	153	100		54.7	52.9
08/05/2025	151	0	3	56	100		51.7	48.6
09/05/2025	146	0	1	62	100		52.3	49.5
10/05/2025	126	0	5	0	100		48.5	41.8
11/05/2025	158	0	4	0	100		50.7	32.9
12/05/2025	127	0	2	24	100		50.0	45.7
13/05/2025	0	0	0	142	100		55.0	52.7
14/05/2025	0	0	1	46	34	W	*	*
15/05/2025	0	0	0	120	80	W	57.9	53.3
16/05/2025	0	0	0	109	78	W	57.1	53.7
17/05/2025	0	0	0	37	85	W	52.0	48.0
18/05/2025	0	0	0	135	97	W	55.0	52.1
19/05/2025	0	0	1	136	100		54.2	51.9
20/05/2025	0	0	0	133	97	W	55.4	52.6
21/05/2025	0	0	0	149	96	T W	56.4	53.5
22/05/2025	0	0	0	137	69	W	57.7	55.0
23/05/2025	0	0	1	191	97	W	57.6	55.3
24/05/2025	123	0	3	0	41	W	*	*
25/05/2025	260	0	10	0	100		49.4	43.0
26/05/2025	243	0	4	0	81	W	49.8	33.9
27/05/2025	261	0	1	0	91	W	50.2	26.0
28/05/2025	175	0	1	0	100		47.4	27.5
29/05/2025	88	0	2	51	97	W	51.4	48.6
30/05/2025	103	0	2	54	100		53.3	49.5
31/05/2025	60	0	1	31	100		49.0	46.1
Sum	2408	0	76	2093	90		54.6	50.7

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

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2025	17	0	0	0	100		44.6	
02/05/2025	5	0	0	0	100		42.2	
03/05/2025	0	0	0	8	100		49.4	43.9
04/05/2025	0	0	0	12	87	T W	54.9	46.6
05/05/2025	3	0	0	1	100		43.9	35.0
06/05/2025	0	0	0	14	100		47.8	45.4
07/05/2025	0	0	0	7	100		46.2	42.6
08/05/2025	19	0	0	7	100		47.0	42.4
09/05/2025	13	0	0	11	100		47.1	44.2
10/05/2025	15	0	0	0	100		41.1	
11/05/2025	36	0	0	0	100		42.4	
12/05/2025	13	0	0	0	99	T	40.8	
13/05/2025	0	0	0	12	100		47.5	44.3
14/05/2025	0	0	0	1	85	T W	51.2	36.4
15/05/2025	1	0	0	13	85	T W	57.3	46.1
16/05/2025	0	0	0	16	100		52.1	46.7
17/05/2025	0	0	0	1	85	T W	52.8	34.7
18/05/2025	0	0	0	16	100		48.0	45.5
19/05/2025	0	0	0	8	100		46.3	43.3
20/05/2025	0	0	0	11	100		50.7	44.0
21/05/2025	0	0	0	13	100		56.4	47.3
22/05/2025	0	0	0	11	100		54.1	45.2
23/05/2025	0	0	0	9	93	T W	56.6	45.4
24/05/2025	3	0	0	1	100		43.1	40.8
25/05/2025	2	0	0	0	100		38.3	
26/05/2025	17	0	0	0	99	T	42.9	
27/05/2025	24	0	0	0	100		43.5	
28/05/2025	25	0	0	0	100		44.1	
29/05/2025	25	0	0	11	100		47.6	45.1
30/05/2025	6	0	0	0	100		40.3	
31/05/2025	11	0	0	10	100		46.3	43.7
Sum	235	0	0	193	98		50.2	42.6

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

NMT008 – Saghagan

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2025	253	0	133	0	97	W	55.4	52.9
02/05/2025	211	0	146	18	100		56.1	53.0
03/05/2025	0	0	0	42	97	W	50.9	42.2
04/05/2025	1	0	0	27	53	W	53.1	42.6
05/05/2025	228	0	131	12	97	W	54.9	51.7
06/05/2025	0	0	0	55	91	W	51.6	44.3
07/05/2025	2	0	0	87	100		51.2	44.7
08/05/2025	228	0	151	31	100		54.9	52.8
09/05/2025	255	0	153	40	100		54.8	53.0
10/05/2025	176	0	133	0	100		53.9	52.6
11/05/2025	291	0	188	0	100		56.0	54.0
12/05/2025	224	0	127	14	100		53.8	51.2
13/05/2025	0	0	0	79	100		51.5	44.0
14/05/2025	0	0	0	24	34	W	*	*
15/05/2025	0	0	0	69	80	W	55.0	45.4
16/05/2025	0	0	0	61	78	W	53.6	46.1
17/05/2025	0	0	0	15	85	W	48.7	37.9
18/05/2025	0	0	0	57	97	W	52.8	43.6
19/05/2025	0	0	0	73	100		52.7	42.9
20/05/2025	0	0	0	69	97	W	53.0	44.0
21/05/2025	0	0	0	41	95	T W	52.6	42.6
22/05/2025	0	0	0	87	69	W	54.4	48.0
23/05/2025	0	0	1	135	97	W	54.3	48.5
24/05/2025	180	0	54	0	41	W	*	*
25/05/2025	288	0	266	0	100		56.5	55.3
26/05/2025	308	0	216	0	81	W	58.3	56.5
27/05/2025	309	0	251	0	91	W	58.2	57.0
28/05/2025	311	0	199	0	100		57.1	54.5
29/05/2025	177	0	95	34	97	W	54.3	50.9
30/05/2025	142	0	115	31	100		55.4	52.3
31/05/2025	142	0	64	18	100		52.7	49.2
Sum	3726	0	2423	1119	90		54.6	51.3

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

NMT008 – Saghagan

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2025	19	0	17	0	100		50.6	46.8
02/05/2025	6	0	6	0	100		49.3	42.6
03/05/2025	0	0	0	5	100		49.5	34.7
04/05/2025	0	0	0	5	87	T W	47.6	35.0
05/05/2025	4	0	1	0	100		48.2	31.5
06/05/2025	0	0	0	6	100		48.2	36.4
07/05/2025	0	0	0	5	100		48.7	36.3
08/05/2025	19	0	17	5	100		50.4	46.4
09/05/2025	13	0	13	3	100		49.3	45.7
10/05/2025	16	0	16	0	100		49.0	46.5
11/05/2025	37	0	35	0	100		52.2	51.0
12/05/2025	13	0	11	0	99	T	48.6	44.8
13/05/2025	0	0	0	9	100		48.5	37.7
14/05/2025	0	0	0	1	85	T W	48.7	28.4
15/05/2025	1	0	0	8	85	T W	49.7	41.1
16/05/2025	0	0	0	7	100		48.9	38.7
17/05/2025	0	0	0	0	85	T W	49.1	
18/05/2025	0	0	0	6	100		46.1	34.8
19/05/2025	0	0	0	5	100		51.5	36.6
20/05/2025	0	0	0	6	100		49.8	34.6
21/05/2025	0	0	0	10	100		50.9	39.8
22/05/2025	0	0	0	7	100		50.4	39.8
23/05/2025	0	0	0	7	93	T W	50.6	37.8
24/05/2025	17	0	5	1	100		50.2	43.3
25/05/2025	39	0	3	0	100		48.8	37.9
26/05/2025	23	0	18	0	99	T	51.8	47.8
27/05/2025	24	0	25	0	100		53.0	49.7
28/05/2025	25	0	24	0	100		53.0	49.3
29/05/2025	25	0	25	8	100		52.2	49.0
30/05/2025	6	0	6	0	100		49.8	43.4
31/05/2025	11	0	12	6	100		50.8	47.2
Sum	298	0	234	110	98		50.2	44.4

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)]
01/05/2025	126	0	119	0	97	W	53.1	51.3
02/05/2025	85	0	87	16	100		53.2	49.9
03/05/2025	0	0	1	55	97	W	50.8	47.7
04/05/2025	0	0	0	29	53	W	50.5	43.6
05/05/2025	96	0	94	19	97	W	52.7	50.3
06/05/2025	0	0	0	58	91	W	51.3	46.5
07/05/2025	1	0	0	74	100		51.6	47.5
08/05/2025	77	0	77	25	100		52.3	49.6
09/05/2025	109	0	108	3	100		52.3	50.1
10/05/2025	50	0	50	0	100		50.7	46.9
11/05/2025	133	0	134	0	100		52.8	51.5
12/05/2025	97	0	99	28	100		52.3	50.4
13/05/2025	0	0	0	69	100		51.0	47.0
14/05/2025	0	0	0	21	34	T W	*	*
15/05/2025	0	0	0	38	80	W	52.9	45.0
16/05/2025	0	0	0	37	78	W	52.2	45.2
17/05/2025	0	0	0	46	85	W	51.8	47.7
18/05/2025	0	0	0	61	97	W	50.7	46.0
19/05/2025	0	0	1	66	100		51.0	47.5
20/05/2025	0	0	0	68	97	W	52.8	47.1
21/05/2025	0	0	0	57	96	T W	52.4	47.1
22/05/2025	0	0	0	36	69	W	53.0	47.1
23/05/2025	0	0	0	49	97	W	53.4	46.9
24/05/2025	57	0	13	0	41	W	*	*
25/05/2025	28	0	28	0	100		50.4	44.6
26/05/2025	65	0	60	0	81	W	54.1	49.5
27/05/2025	48	0	46	0	91	W	53.3	48.5
28/05/2025	136	0	136	0	100		53.5	51.3
29/05/2025	89	0	87	25	97	W	52.3	50.4
30/05/2025	39	0	39	33	100		52.0	48.8
31/05/2025	82	0	83	9	100		51.1	49.6
Sum	1318	0	1262	922	90		52.2	48.6

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

NMT009 – Østli vest for Hersjøen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2025	2	0	2	0	100		47.0	39.3
02/05/2025	1	0	1	0	100		44.5	32.7
03/05/2025	0	0	0	0	100		44.4	
04/05/2025	0	0	0	0	87	T W	44.7	
05/05/2025	1	0	1	0	100		44.4	33.0
06/05/2025	0	0	0	0	100		45.0	
07/05/2025	0	0	0	0	100		45.7	
08/05/2025	0	0	0	0	100		46.0	
09/05/2025	0	0	0	0	100		43.6	
10/05/2025	1	0	1	0	100		45.1	31.3
11/05/2025	1	0	1	0	100		43.4	29.6
12/05/2025	0	0	0	0	99	T	46.1	
13/05/2025	0	0	0	0	100		45.4	
14/05/2025	0	0	0	0	85	T W	46.5	
15/05/2025	0	0	0	0	85	T W	46.0	
16/05/2025	0	0	0	0	100		44.7	
17/05/2025	0	0	0	0	85	T W	45.0	
18/05/2025	0	0	0	0	100		44.4	
19/05/2025	0	0	0	0	100		43.8	
20/05/2025	0	0	0	0	100		46.0	
21/05/2025	0	0	0	0	100		47.0	
22/05/2025	0	0	0	0	100		46.3	
23/05/2025	0	0	0	0	93	T W	46.8	
24/05/2025	14	0	15	0	100		49.2	46.3
25/05/2025	37	0	37	0	100		51.4	50.2
26/05/2025	6	0	5	0	99	T	47.3	42.7
27/05/2025	0	0	0	0	100		46.8	
28/05/2025	0	0	0	0	100		46.2	
29/05/2025	0	0	0	0	100		47.1	
30/05/2025	0	0	0	0	100		44.9	
31/05/2025	0	0	0	0	100		45.7	
Sum	63	0	63	0	98		46.2	37.7

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)]
01/05/2025	0	0	1	83	97	W	55.1	48.2
02/05/2025	29	0	33	100	100		56.4	53.5
03/05/2025	69	0	67	0	97	W	57.4	56.0
04/05/2025	130	0	80	0	53	W	59.5	58.8
05/05/2025	34	0	35	71	97	W	55.3	53.6
06/05/2025	198	0	196	0	91	W	60.9	60.4
07/05/2025	159	0	162	0	100		59.3	59.0
08/05/2025	41	0	41	58	100		55.3	53.6
09/05/2025	9	0	8	76	100		53.1	50.5
10/05/2025	0	0	0	36	100		49.4	42.8
11/05/2025	0	0	0	101	100		51.6	47.7
12/05/2025	31	0	31	79	100		56.5	53.3
13/05/2025	140	0	140	0	100		59.5	59.0
14/05/2025	137	0	38	0	34	T W	*	*
15/05/2025	146	0	130	0	80	W	60.3	59.5
16/05/2025	158	0	134	0	78	W	62.5	60.9
17/05/2025	54	0	45	0	85	W	56.3	55.4
18/05/2025	120	0	113	0	97	W	58.1	57.8
19/05/2025	148	0	147	0	100		59.4	58.9
20/05/2025	142	0	140	0	97	W	59.3	58.8
21/05/2025	136	0	136	0	96	T W	59.6	58.8
22/05/2025	125	0	75	0	69	W	59.2	58.5
23/05/2025	104	0	103	0	97	W	60.0	59.4
24/05/2025	0	0	0	12	41	W	*	*
25/05/2025	0	0	0	24	100		53.8	46.6
26/05/2025	0	0	0	64	81	W	53.3	47.1
27/05/2025	0	0	0	51	91	W	59.8	51.0
28/05/2025	0	0	0	111	100		59.4	50.5
29/05/2025	38	0	38	50	97	W	57.4	55.3
30/05/2025	53	0	53	39	100		57.2	55.9
31/05/2025	12	0	12	46	100		53.6	50.9
Sum	2213	0	1958	1001	90		58.1	56.4

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)]
01/05/2025	9	0	8	4	100		53.8	49.2
02/05/2025	0	0	0	5	100		54.7	38.0
03/05/2025	5	0	5	0	100		54.0	48.4
04/05/2025	0	0	0	0	87	T W	52.9	
05/05/2025	8	0	8	1	100		51.1	50.2
06/05/2025	13	0	14	0	100		53.4	52.9
07/05/2025	9	0	9	0	100		50.9	50.4
08/05/2025	9	0	10	1	100		53.3	50.3
09/05/2025	8	0	9	0	100		54.4	50.9
10/05/2025	2	0	2	4	100		46.9	45.6
11/05/2025	0	0	0	4	100		45.6	36.0
12/05/2025	1	0	1	3	99	T	46.9	45.3
13/05/2025	12	0	12	0	100		54.2	52.7
14/05/2025	9	0	2	0	85	T W	51.6	46.1
15/05/2025	9	0	6	0	85	T W	53.1	49.4
16/05/2025	7	0	8	0	100		52.4	51.5
17/05/2025	6	0	5	0	85	T W	51.4	49.9
18/05/2025	15	0	15	0	100		53.0	52.7
19/05/2025	5	0	7	0	100		50.6	50.1
20/05/2025	12	0	13	0	100		52.6	51.4
21/05/2025	2	0	2	0	100		51.9	49.2
22/05/2025	3	0	3	0	100		49.9	48.0
23/05/2025	2	0	2	0	93	T W	51.5	48.3
24/05/2025	6	0	6	3	100		54.1	49.0
25/05/2025	0	0	0	8	100		52.2	40.9
26/05/2025	0	0	0	3	99	T	44.1	36.1
27/05/2025	0	0	0	5	100		53.7	36.7
28/05/2025	0	0	0	6	100		56.2	38.8
29/05/2025	2	0	2	0	100		50.1	46.0
30/05/2025	0	0	0	2	100		48.4	30.8
31/05/2025	5	0	5	0	100		49.5	49.1
Sum	159	0	154	49	98		52.3	48.7

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)]
01/05/2025	0	0	0	145	97	W	55.7	54.9
02/05/2025	29	0	36	71	100		57.1	53.9
03/05/2025	69	0	100	0	97	W	56.3	55.2
04/05/2025	130	0	99	0	53	W	58.4	57.3
05/05/2025	34	0	34	116	97	W	55.9	54.9
06/05/2025	198	0	92	0	91	W	56.3	54.8
07/05/2025	159	0	158	0	100		56.9	56.5
08/05/2025	41	0	56	134	100		56.5	56.1
09/05/2025	9	0	68	142	100		57.9	57.6
10/05/2025	0	0	0	156	100		55.8	55.3
11/05/2025	0	0	0	162	100		55.3	54.9
12/05/2025	31	0	46	109	100		55.6	55.1
13/05/2025	140	0	171	0	100		57.5	57.1
14/05/2025	137	0	66	0	34	T W	*	*
15/05/2025	146	0	160	0	80	W	59.2	58.2
16/05/2025	158	0	168	0	78	W	59.6	58.7
17/05/2025	54	0	79	1	85	W	55.4	54.5
18/05/2025	120	0	162	0	97	W	56.9	56.3
19/05/2025	148	0	160	0	100		56.4	56.1
20/05/2025	142	0	161	0	97	W	57.2	56.6
21/05/2025	136	0	180	0	95	T W	58.3	57.7
22/05/2025	125	0	153	0	69	W	59.8	59.3
23/05/2025	104	0	215	0	97	W	60.0	59.6
24/05/2025	0	0	0	66	41	W	*	*
25/05/2025	0	0	0	226	100		55.9	55.4
26/05/2025	0	0	0	194	81	W	58.2	57.4
27/05/2025	0	0	0	220	91	W	57.6	57.0
28/05/2025	0	0	0	160	100		55.4	54.8
29/05/2025	38	0	49	78	97	W	55.0	54.6
30/05/2025	53	0	58	106	100		56.2	55.8
31/05/2025	12	0	16	91	100		54.2	53.8
Sum	2213	0	2487	2177	90		57.1	56.4

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)]
01/05/2025	9	0	0	4	100		45.9	43.1
02/05/2025	0	0	13	6	100		51.1	50.7
03/05/2025	5	0	11	0	100		51.3	50.7
04/05/2025	0	0	38	0	87	T W	55.9	55.5
05/05/2025	8	0	15	5	100		52.3	51.8
06/05/2025	13	0	15	0	100		50.5	49.7
07/05/2025	9	0	19	0	100		50.8	50.3
08/05/2025	9	0	0	1	100		42.9	36.2
09/05/2025	8	0	1	0	100		51.7	38.5
10/05/2025	2	0	0	4	100		46.7	45.2
11/05/2025	0	0	0	8	100		47.6	45.8
12/05/2025	1	0	15	7	99	T	51.8	51.3
13/05/2025	12	0	19	0	100		51.7	51.0
14/05/2025	9	0	6	0	85	T W	49.8	47.6
15/05/2025	9	0	7	0	85	T W	52.2	48.4
16/05/2025	7	0	13	0	100		52.2	50.7
17/05/2025	6	0	14	0	85	T W	52.2	50.1
18/05/2025	15	0	20	0	100		50.8	50.2
19/05/2025	5	0	15	0	100		50.5	49.6
20/05/2025	12	0	19	0	100		51.8	50.9
21/05/2025	2	0	19	0	100		53.7	51.9
22/05/2025	3	0	26	0	100		55.4	54.5
23/05/2025	2	0	21	0	93	T W	55.1	53.0
24/05/2025	6	0	0	9	100		48.0	47.3
25/05/2025	0	0	0	5	100		45.6	44.4
26/05/2025	0	0	0	7	99	T	48.7	47.7
27/05/2025	0	0	0	9	100		49.8	47.3
28/05/2025	0	0	0	13	100		51.2	50.8
29/05/2025	2	0	1	0	100		42.2	37.7
30/05/2025	0	0	14	6	100		51.9	51.6
31/05/2025	5	0	0	0	100		38.9	
Sum	159	0	321	84	98		51.2	49.9

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)]
01/05/2025	0	0	123	0	97	W	62.4	62.1
02/05/2025	0	0	130	38	100		62.0	61.7
03/05/2025	0	0	0	100	97	W	59.3	59.1
04/05/2025	0	0	0	102	53	W	59.7	59.4
05/05/2025	0	0	133	34	97	W	62.4	62.0
06/05/2025	0	0	0	134	91	W	59.4	59.1
07/05/2025	0	0	0	196	100		61.1	60.8
08/05/2025	0	0	152	67	100		64.3	63.2
09/05/2025	0	0	149	74	100		63.8	63.5
10/05/2025	0	0	128	0	100		62.1	61.8
11/05/2025	0	0	164	0	100		63.5	63.3
12/05/2025	0	0	131	32	100		62.4	62.1
13/05/2025	0	0	0	176	100		60.5	59.9
14/05/2025	0	0	1	48	34	W	*	*
15/05/2025	0	0	0	149	80	W	60.4	59.4
16/05/2025	0	0	0	134	78	W	60.3	59.9
17/05/2025	0	0	0	44	85	W	56.6	56.0
18/05/2025	0	0	0	165	97	W	60.2	59.9
19/05/2025	0	0	1	186	100		60.3	60.0
20/05/2025	0	0	0	177	97	W	60.9	60.3
21/05/2025	0	0	0	187	96	T W	60.9	60.5
22/05/2025	0	0	0	163	69	W	62.0	61.9
23/05/2025	0	0	1	222	97	W	62.4	62.2
24/05/2025	0	0	52	0	41	W	*	*
25/05/2025	0	0	266	0	100		66.4	66.1
26/05/2025	0	0	199	0	81	W	65.3	65.1
27/05/2025	0	0	245	0	91	W	66.3	66.2
28/05/2025	0	0	178	0	100		63.5	63.2
29/05/2025	0	0	85	61	97	W	61.8	61.5
30/05/2025	0	0	103	63	100		62.5	62.3
31/05/2025	0	0	61	34	100		59.9	59.5
Sum	0	0	2302	2586	90		62.4	62.1

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

NMT012 – Aurmoen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/05/2025	0	0	17	0	100		57.8	57.7
02/05/2025	0	0	5	0	100		54.0	53.5
03/05/2025	0	0	0	10	100		51.5	51.1
04/05/2025	0	0	0	17	87	T W	53.9	53.5
05/05/2025	0	0	3	2	100		48.2	46.4
06/05/2025	0	0	0	17	100		52.7	52.5
07/05/2025	0	0	0	11	100		51.1	50.6
08/05/2025	0	0	19	12	100		57.2	56.9
09/05/2025	0	0	13	13	100		56.8	56.6
10/05/2025	0	0	16	0	100		57.0	56.8
11/05/2025	0	0	35	0	100		60.7	60.5
12/05/2025	0	0	11	0	99	T	56.0	55.3
13/05/2025	0	0	0	14	100		52.2	51.8
14/05/2025	0	0	0	3	85	T W	53.5	43.7
15/05/2025	0	0	0	15	85	T W	52.8	51.8
16/05/2025	0	0	0	19	100		53.8	52.9
17/05/2025	0	0	0	1	85	T W	46.4	41.3
18/05/2025	0	0	0	19	100		54.0	53.6
19/05/2025	0	0	0	11	100		51.1	50.2
20/05/2025	0	0	0	14	100		53.2	52.7
21/05/2025	0	0	0	17	100		53.6	52.9
22/05/2025	0	0	0	12	100		52.6	51.9
23/05/2025	0	0	0	15	93	T W	53.5	52.6
24/05/2025	0	0	3	1	100		55.7	55.5
25/05/2025	0	0	1	0	100		47.3	42.3
26/05/2025	0	0	17	0	99	T	57.3	57.1
27/05/2025	0	0	25	0	100		59.5	59.3
28/05/2025	0	0	25	0	100		58.5	58.2
29/05/2025	0	0	26	13	100		60.3	60.2
30/05/2025	0	0	6	0	100		53.6	53.3
31/05/2025	0	0	12	11	100		57.3	57.1
Sum	0	0	234	247	98		55.6	55.2

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 kontrollsone 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 instrumentlandingssystem for presisjonsinnflyging
- c) ILS glidebane: en linje definert av lufthavnens instrumentlandingssystem 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) kontrollsone: et kontrollert luftrom som strekker seg fra jordoverflaten opp til en nærmere angitt øvre grense

f) lufttrafikkteneste (Air Traffic Service - ATS): en fellesbetegnelse for flygeinformasjonstjenester, varslingstjenester, rådgivningstjenester for lufttrafikk og flygekontrolltjenester (områdekonsolltjenester, 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 døgns periode kan bare finne sted etter forhåndsgodkjennelse fra Luftfartstilsynet.

§ 6. Nattrestriksjoner i perioden

kl. 2230–0630 lokal tid

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

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

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

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

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

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

I nattperioden skal motortesting ut over tomgang gjøres i rusegropa.

Kapittel 3. Bestemmelser om utflyging

§ 7. Jetfly

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

Utflyging skal følge korridorer som fastsatt i forskriftsvedlegg 1.

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

§ 8. Propellfly

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

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

§ 9 Helikopter

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

§ 10. Støyrestriksjoner for luftfartøy

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

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

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

Kapittel 4. Bestemmelser om innflyging og landing

§ 11. Jetfly

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

søknad tillate visuell kurvet innflyging med RNAV-veiledning.

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

Følgende minstehøyder skal overholdes:

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

§ 12 Propellfly

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

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

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

§ 13 Helikopter

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

§ 14 Forbud mot landingstrening

Skoleflyging i form av landingstrening og landingsrunder er ikke tillatt.

Kapittel 5. Registrering av flytrafikken mv.

§ 15 Registrering av flytrafikken

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

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

lufttrafikktraséer for Oslo lufthavn, Gardermoen.

Avinor AS skal hvert kvartal rapportere skriftlig til Luftfartstilsynet om

- a) flybevegelser
- b) trafikkstatistikk
- c) rullebanebruk, herunder rullebanefordeling
- d) 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 ivarettatt i virksomhetens planlegging. Planen skal fremlegges for Luftfartstilsynet innen 1. juli 2016. På bakgrunn av den første rapporten skal Luftfartstilsynet ta stilling til hvor ofte planen skal oppdateres.

Kapittel 6. Avvik og brudd på forskriften

§ 17 Avvik fra bestemmelser i forskriften

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

§ 18 Endring og tilbakekall

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

§ 19 Overtredelsesgebyr

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

§ 20 Dispensasjon

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

Kapittel 7. Ikrafttredelse**§ 21 Ikrafttredelse**

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

FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG

