

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedssrapport
april 2026**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedssrapport
april 2026**

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

SAMMENDRAG

I april var det i gjennomsnitt

- 603 flybevegelser per døgn.
- 3,00 avganger og 8,00 landinger pr. natt mellom kl 00:00 og 06:30.

Rullebanefordeling mellom registrerte landinger fra sør og avganger mot nord (RWY 01) og registrerte landinger fra nord og avganger mot sør (RWY 19) var for april 55,3/44,4.

I løpet av april ble rusegropa registrert benyttet 4 ganger. Total brukstid var 188 minutter.

I april har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 8 personer.

For april er det totalt registrert:

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

For april er det totalt registrert:

- 13 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
- ingen mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.

For april er det totalt registrert:

- 27 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,6 % av 4507 testbare jetflyankomster.
- 9 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,2 % av 4507 testbare jetflyankomster.

For april er det totalt registrert:

- 81 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 1,2 % av 6696 testbare jetflyavganger.
- 3 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,5 % av 653 testbare propellflyavganger.

Fra og med januarrapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For april er det totalt registrert 876 kurvede ankomster.

Gardermoen, 29.05.2026.

Grethe Østby Stave
Avdelingssjef
Vann og Miljø
Oslo Lufthavn

INNHOLDSFORTEGNELSE

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	9
7	STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY	10
7.1	RAPPORTERING IHT. § 10 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN	10
8	BRUK AV RULLEBANER	11
8.1	RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER	11
8.1	RULLEBANEFORDELING FOR JETFLY: RAPPORTERING IHT. § 6 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN	12
8.2	RULLEBANEFORDELING FOR PROPELLFLY: RAPPORTERING IHT. § 6 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN	14
9	TRASÉBRUK	16
9.1	LANDINGER OV AVGANGER	18

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 middelskraft	
01R	Østre rullebane sett fra sør	
01L	Vestre rullebane sett fra sør	01 og 19 refererer seg henholdsvis til kompassretningene 017° og 197° i forhold til nord. L og R står for left/venstre og right/høyre.
19L	Østre rullebane sett fra nord	
19R	Vestre rullebane sett fra nord	

2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN

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

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

I april mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 8 personer over Nabosidenes støyskjema, annen e-post og Støytelefonen (64 81 26 30).

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i april måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
Eidsvoll (1)	"Nattflygning, Særlig støyende flygning, Generell flystøy flygning, Lavtflygning, Plutselig trafikkøkning"
Nittedal (1)	"Særlig støyende flygning"
Gjerdrum (1)	"Vedvarende trafikkøkning"
Oslo (2)	"Særlig støyende flygning"
Lillestrøm (1)	"Nattflygning, Trasévalg, Lavtflygning"
Ullensaker (2)	"Trasévalg"

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

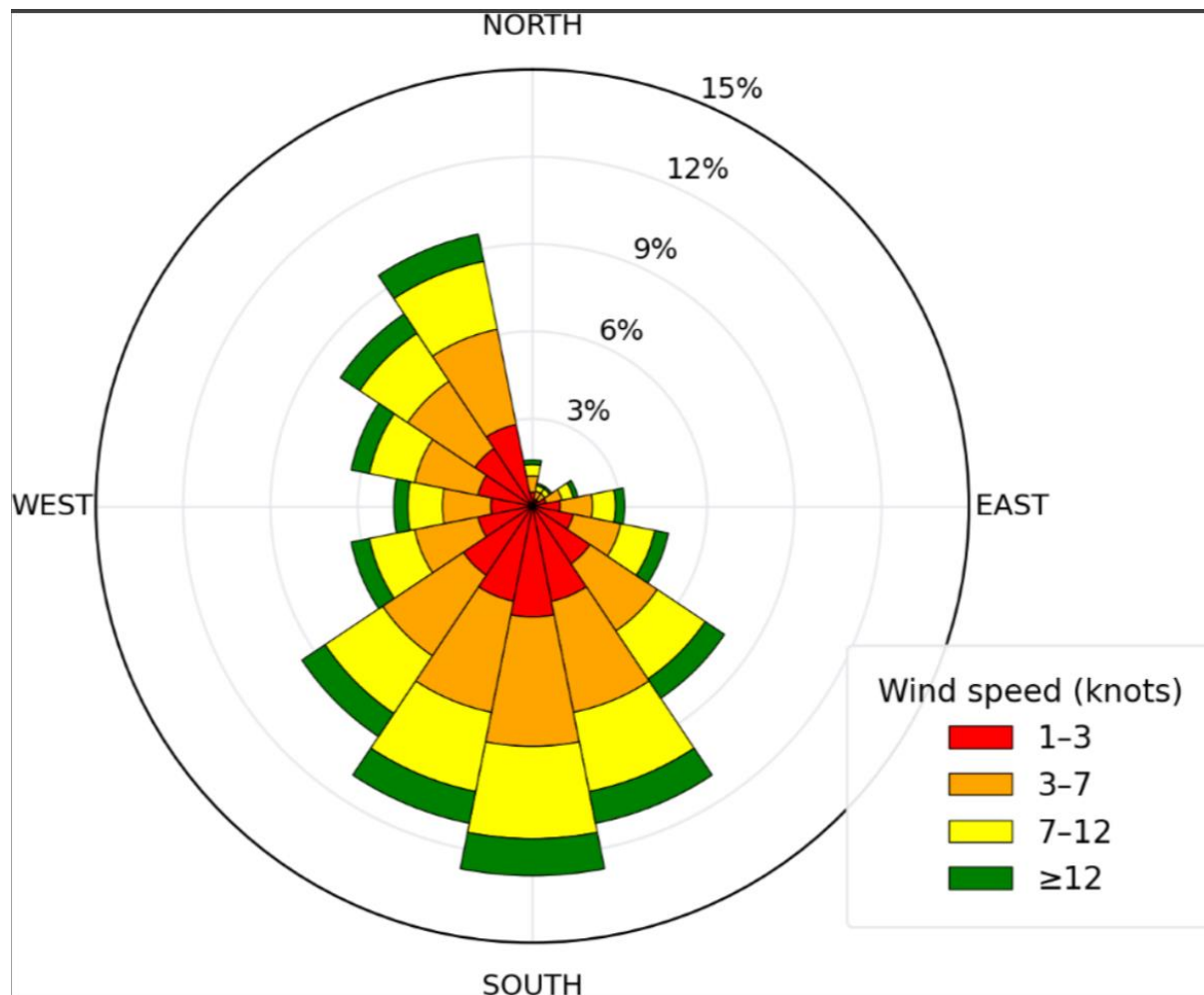
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
1-apr-26	B737-800	00:00	03:00	40	40	10	90
1-apr-26	B737-800	22:30	01:00	30	30	10	70
23-apr-26	Dash-8	08:00	08:20	10	10	0	20
27-apr-26	B737-800	01:32	01:40	5	3	0	8
Sum antall minutter				85	83	20	188

Rusegropa ble rapportert benyttet 4 ganger i løpet av april. Total akkumulert brukstid var 188 minutter.

4 METEOROLOGI

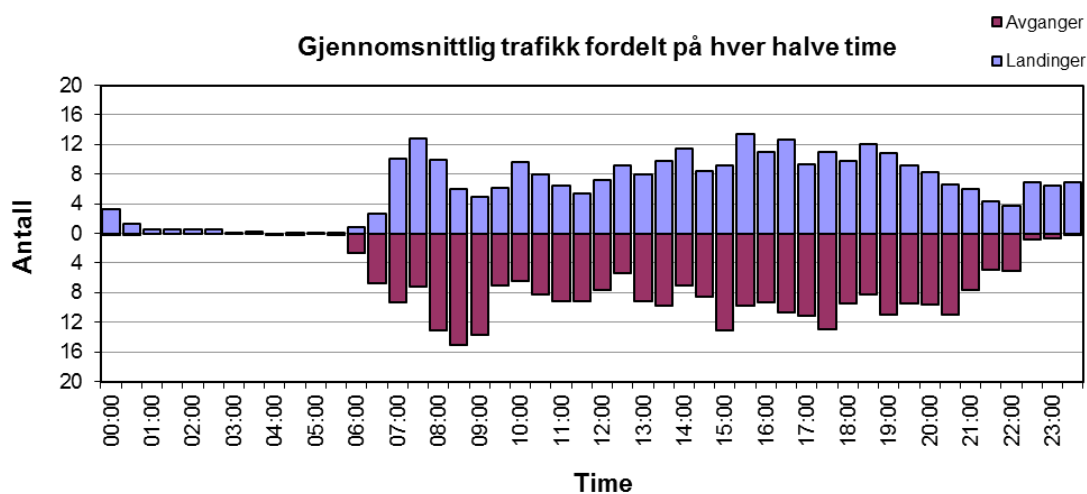
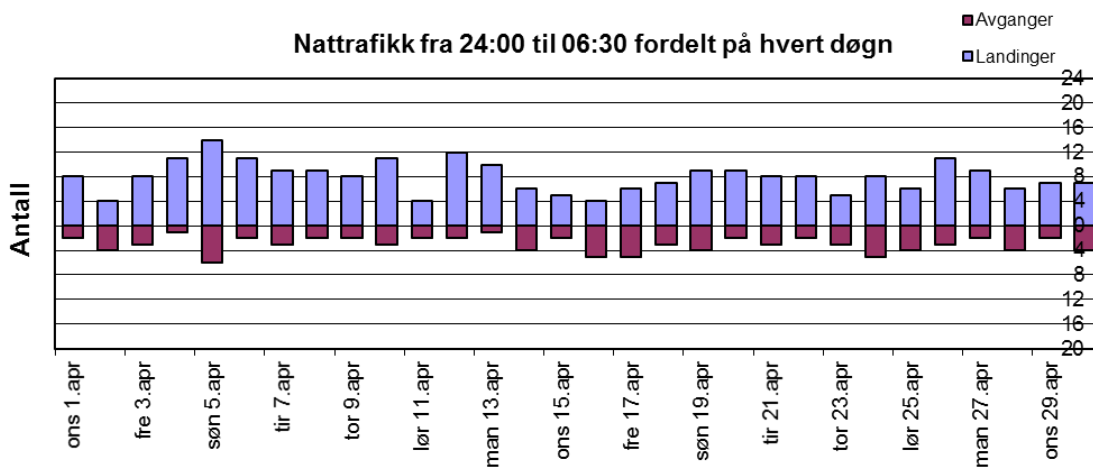
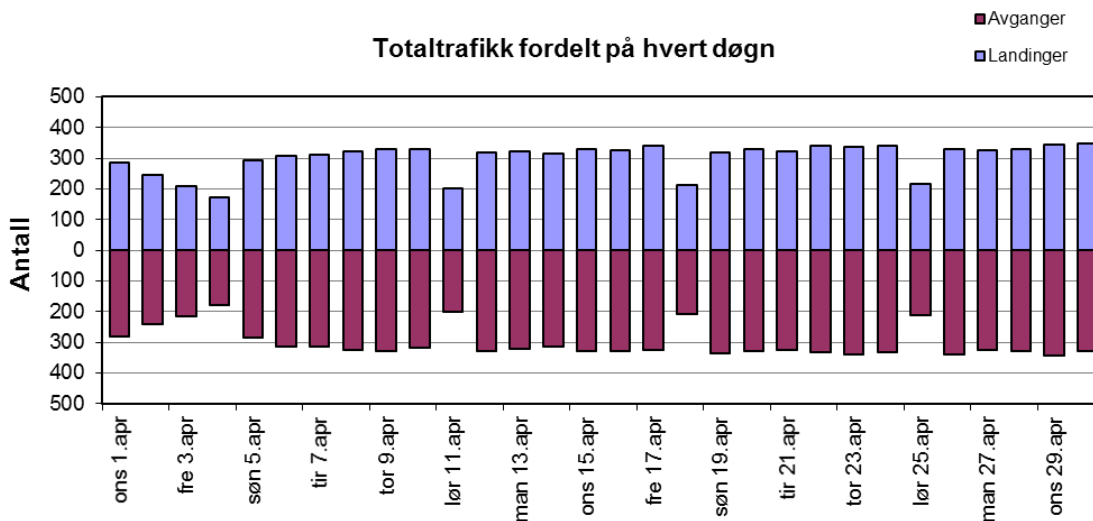
Været er avgjørende for hvordan trafikken avvikes på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I april var det i gjennomsnitt 603 flybevegelser per døgn og 3,00 avganger og 8,00 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



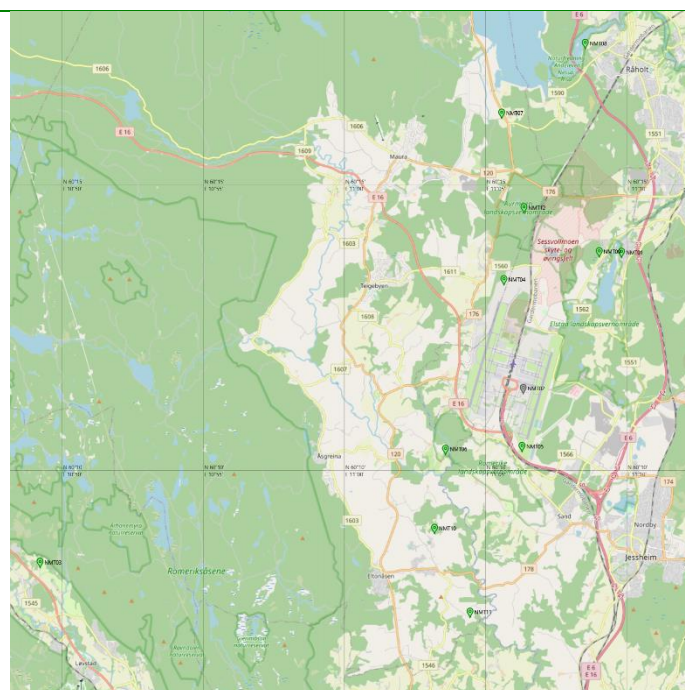
6 STØYMÅLINGER

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 baki rapporten.

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

6.1 PLASSERING

Figur 1. Plassering av støymålere i april.



Mobile målestasjoner

NMT 01 Styri
NMT 03 NN

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 middelerverdier 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 vises i vedlegg 1 i denne rapporten og forklares i kapittel 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 rapporterer nå for hele døgnet. Det var ingen avvik fra denne bestemmelsen i april måned.

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

Dato	Avgangstid	A.D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
tor 2. apr	06:05	Departure	01L	SAS73A	OYKBR	A319	91.4
lør 4. apr	00:19	Departure	01L	VKG4024	OYVVO	A339	92.2
søn 5. apr	04:07	Departure	01L	VKG4927	OYVKE	A21N	88.7
søn 5. apr	05:39	Departure	01L	VKG4995	OYTCN	A321	95.9
man 6. apr	00:37	Departure	01L	NOZ88A	LNENL	B738	0,0
tir 7. apr	06:17	Departure	01L	NOZ1264	LNENQ	B738	0,0
tir 14. apr	04:52	Departure	19R	VKG4996	OYTCL	A321	95.9
tir 14. apr	06:08	Departure	19R	NOZ1264	LNNII	B738	0,0
søn 19. apr	00:57	Departure	19R	RUK5HU	GRYMA	B38M	0,0
søn 19. apr	06:04	Departure	01L	SAS73A	OYKAS	A320	91.4
søn 19. apr	06:27	Departure	01L	NOZ8AG	LNENL	B738	0,0
man 20. apr	00:38	Departure	01L	SAS2309	SERSL	E195	91.3
tir 21. apr	06:23	Departure	01L	NOZ1264	LNNIP	B738	0,0
ons 22. apr	06:06	Departure	01L	SAS73A	OYKAP	A320	91.4
fre 24. apr	06:28	Departure	01L	SAS50B	SERSM	E195	91.3
søn 26. apr	06:25	Departure	01L	NOZ1862	SERPG	B738	93.6
man 27. apr	06:01	Departure	01L	SAS73A	OYKAR	A320	91.4
tir 28. apr	00:41	Departure	01L	SAS2309	SERSI	E195	91.3
tir 28. apr	06:09	Departure	01L	SAS73A	OYKAR	A320	91.4
tir 28. apr	06:20	Departure	01L	NOZ1264	LNDYM	B738	0,0
tor 30. apr	06:05	Departure	01L	SAS22E	OYKAS	A320	91.4

For april er det totalt registrert:

- Ingen flygninger som ikke tilfredsstiller kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
- 21 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.

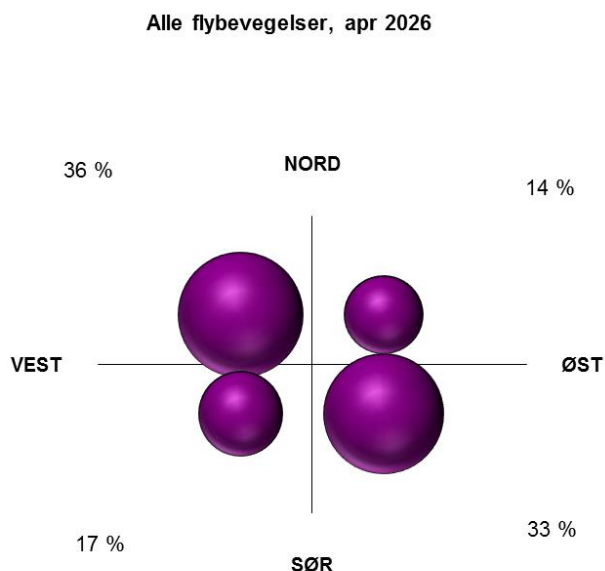
april 2026		Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)	
Dato	Total	RWY 01L		RWY 19R		RWY 01R		RWY 19L		mot nord RWY 01	mot sør RWY 19
		Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger		
ons 1.apr	565	0	0	190	72	10	0	80	207	1,8	97,2
tor 2.apr	485	6	173	43	7	191	7	1	50	77,7	20,8
fre 3.apr	424	7	121	94	2	100	6	7	86	55,2	44,6
lør 4.apr	353	31	99	82	11	40	13	19	57	51,8	47,9
søn 5.apr	576	41	73	168	7	69	13	9	191	34,0	65,1
man 6.apr	620	133	199	0	0	171	114	0	0	99,5	0,0
tir 7.apr	626	138	205	34	0	140	108	1	0	94,4	5,6
ons 8.apr	646	9	2	258	71	0	0	52	252	1,7	98,0
tor 9.apr	661	0	0	275	23	0	0	54	307	0,0	99,7
fre 10.apr	649	0	0	227	77	27	1	75	239	4	95,2
lør 11.apr	401	9	49	74	56	38	8	80	85	25,9	73,6
søn 12.apr	647	6	0	163	152	16	0	130	177	3,4	96,1
man 13.apr	643	63	115	133	21	84	53	42	132	49,0	51,0
tir 14.apr	627	31	23	139	107	22	21	122	162	15,5	84,5
ons 15.apr	656	128	211	19	0	178	115	4	1	96,3	3,7
tor 16.apr	652	15	72	120	107	59	17	130	130	25,0	74,7
fre 17.apr	666	0	0	200	159	8	0	131	167	1,2	98,6
lør 18.apr	423	7	5	104	60	28	0	74	144	9,5	90,3
søn 19.apr	655	31	332	0	0	289	3	0	0	100,0	0,0
man 20.apr	661	145	217	0	0	184	113	0	0	99,7	0,0
tir 21.apr	647	157	215	0	0	165	109	0	0	99,8	0,0
ons 22.apr	673	156	225	4	0	177	109	2	0	99,1	0,9
tor 23.apr	678	132	194	29	24	153	91	23	31	84,1	15,8
fre 24.apr	674	163	217	0	0	179	115	0	0	100	0,0
lør 25.apr	429	85	121	0	0	130	91	0	0	100	0,0
søn 26.apr	671	151	239	0	0	179	101	0	0	99,9	0,0
man 27.apr	652	108	242	0	0	219	82	0	0	99,8	0,0
tir 28.apr	655	100	259	20	0	207	67	0	0	96,6	3,1
ons 29.apr	687	18	56	259	29	35	9	31	250	17,2	82,8
tor 30.apr	673	2	0	227	126	0	0	111	201	0,3	98,8
Totalt	18 075	1 872	3 664	2 862	1 111	3 098	1 366	1 178	2 869	55,3 %	44,4 %

For april var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 55,3/44,4.

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

Til høyre:

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



RULLEBANEFORDELING FOR JETFLY: RAPPORTERING IHT. § 6 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN

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

april 2026 – 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	7691	2605	1354	1044	2688	51,5	48,5
Night	105	28	0	3	74	26,7	73,3
Sum	7796	2633	1354	1047	2762	51,1	48,9

april 2026 – 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	7670	1424	3078	2333	835	58,7	41,3
Night	157	7	125	24	1	84,1	15,9
Sum	7827	1431	3203	2357	836	59,2	40,8

april 2026 – 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	157	119	0	32	6	75,8	24,2
Night	319	241	2	63	13	76,2	23,8
Sum	476	360	2	95	19	76,1	23,9

april 2026 – 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	69	0	13	55	1	18,8	81,2
Night	107	9	10	88	0	17,8	82,2
Sum	176	9	23	143	1	18,2	81,8

april 2026 – 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	59	33	1	23	2	57,6	42,4
Sum	59	33	1	23	2	57,6	42,4

april 2026 – 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	254	119	56	48	31	68,9	31,1
Sum	254	119	56	48	31	68,9	31,1

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori	Dom/ Int
tir 7.apr	23:22	Kveld	A	01L	NOZ23Y	B38M	Jetfly	Int
tir 7.apr	23:32	Kveld	A	01L	BAW784	A319	Jetfly	Int
tir 7.apr	23:33	Kveld	A	01L	THY1GS	B739	Jetfly	Int
tir 7.apr	23:37	Kveld	A	01L	NOZ69G	B738	Jetfly	Int
tir 7.apr	23:40	Kveld	A	01L	NOZ87G	B738	Jetfly	Int
tir 7.apr	23:42	Kveld	A	01L	NOZ2EV	B38M	Jetfly	Int
tir 7.apr	23:53	Kveld	A	01L	NOZ7JP	B38M	Jetfly	Int
tir 14.apr	06:15	Natt	A	01R	UPS284	B763	Jetfly	Int
fre 17.apr	22:45	Kveld	D	19R	QTR72U	B77L	Jetfly	Int
lør 18.apr	00:02	Natt	A	01R	NOZ4YA	B738	Jetfly	Int
man 20.apr	23:39	Kveld	A	01L	NOZ11G	B738	å	Int
tir 21.apr	06:15	Natt	A	01R	UPS284	B763	Jetfly	Int
ons 22.apr	23:19	Kveld	A	01L	KLM39G	B738	Jetfly	Int

Det var 10 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 22:30 - 24:00.
 Det var 3 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 00:00 - 06:30.
 Av disse 13 skjedde 14 mulige avvik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av
 banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 139 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens
 unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

man 6. apr, fre 10., lør 11., søn 12., man 13., tir 14., ons 15., tor 16., fre 17., ons 22. april
 og er ikke registrert som avvik fra forskriften, jfr § 7.

8.2 RULLEBANEFORDELING FOR PROPELLFLY: RAPPORTERING IHT. § 6 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN

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

april 2026 – 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	177	71	7	12	87	44,1	55,9
Night	3	3	0	0	0	100,0	0,0
Sum	180	74	7	12	87	45,0	55,0

april 2026 – 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	1227	295	384	306	242	55,3	44,7
Night	13	9	0	4	0	69,2	30,8
Sum	1240	304	384	310	242	55,5	44,5

april 2026 – østre rullebane 22:30 – 24:00

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	3	0	2	0	1	66,7	33,3
Night	0	0	0	0	0		
Sum	3	0	2	0	1	66,7	33,3

april 2026 – 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	2	0	1	0	1	50,0	50,0
Night	2	0	1	1	0	50,0	50,0
Sum	4	0	2	1	1	50,0	50,0

april 2026 – 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	5	2	0	3	0	40,0	60,0
Sum	5	2	0	3	0	40,0	60,0

april 2026 – 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	12	9	0	3	0	75,0	25,0
Sum	12	9	0	3	0	75,0	25,0

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

INGEN

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

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

I tillegg var det 13 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for propellfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til: fre 10., tir 14., ons 15., tor 16., fre 17. april og er ikke registrert som avvik fra forskriften, jfr § 7.

9 TRASÉBRUK

9 TRASÉBRUK	16
9.1 LANDINGER OV AVGANGER.....	18
9.1.1 <i>Regler for landinger</i>	18
9.1.2 <i>Regler for avganger</i>	18
Landinger fra sør med jetfly, eksempel dag med nordlig trafikkretning hele dagen	19
Landinger fra sør med andre flytyper, eksempel dag med nordlig trafikkretning hele dagen	20
Landinger fra nord med jetfly, eksempel dag med sørlig trafikkretning hele dagen	21
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempel dag med sørlig trafikkretning hele dagen	22
9.1.3 <i>Landinger, rapportering iht § 11, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen</i>	23
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00	23
Jetflylandinger fra nord med lav høyde nord for N 60 30 00	24
9.1.4 <i>Avganger, rapportering iht § 7, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen</i>	25
Overholdelse av toleransekorridorer, jetfly	25
Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly	25
9.1.5 <i>Kurvede landinger, traséutskrifter</i>	26
9.1.6 <i>Avganger, traséutskrifter</i>	36
Air Baltic	36
Air France	37
Austrian	38
British Air ways	39
Brussels Airlines	40
Emirates	41
Ethiopian Airline	42
Danish Air Transport	43
Finnair	44
Iberia	45
Icelandair	46
KLM	47
LOT	48
Lufthansa	49
Norwegian (Boeing 737-800), innland	50
Norwegian, utland	51
Pegasus Airlines	52
Qatar Air ways	53
Ryanair	54
SAS Inland	55
SAS Utland	56

Swiss	57
TAP Portugal	58
Thomas Cook Airlines Scandinavia	59
Turkish Airlines	60
Widerøe	61
Wizz Air	62

9.1 LANDINGER OV AVGANGER

9.1.1 Regler for landinger

Forskrift om støyforebygging, Gardermoen, (§ 11 og Vedlegg 2, pkt 1.2) fastsetter følgende bestemmelser for jetfly som lander ved Oslo lufthavn:

- 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.

9.1.2 Regler for avganger

Forskriftens Kapittel 3 og vedlegg 1A i forskriften – gjengitt bakerst i denne rapporten – sier at alle luftfartøyer 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.

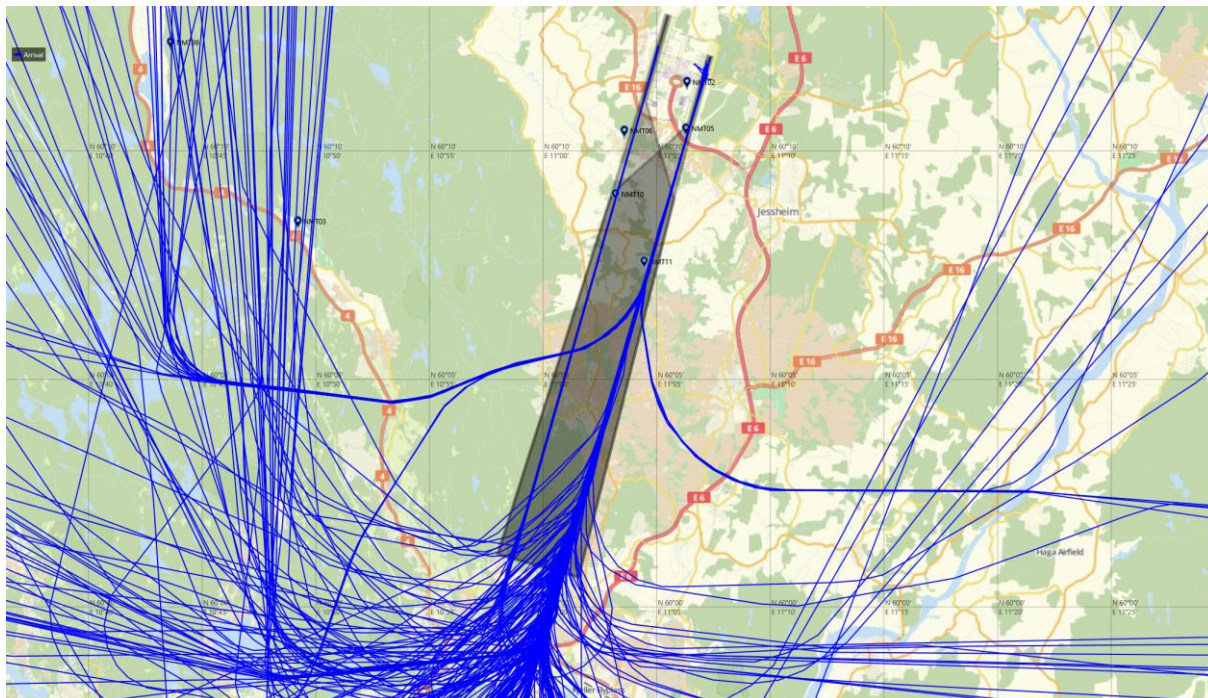
Luftfartøy	Toleransekorridoren kan bare forlates
Jetfly	Gjennom endevindu
Propellfly > 5700 kg MTOM med fire propeller eller mer	Gjennom endevindu
Propellfly > 5700 kg MTOM med færre enn fire propeller	I høyder over 1700 ft AMSL
Helikopter som flys som IFR flygning	I høyder over 1700 ft AMSL
Propellfly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

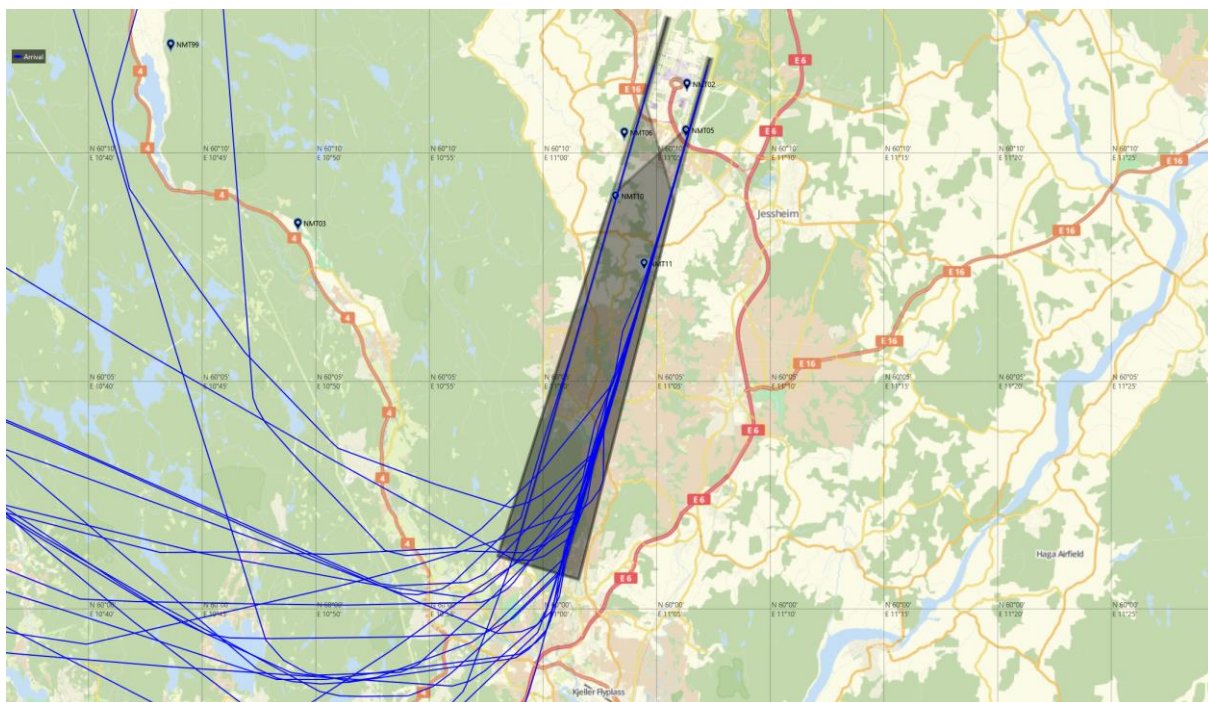
Landinger

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



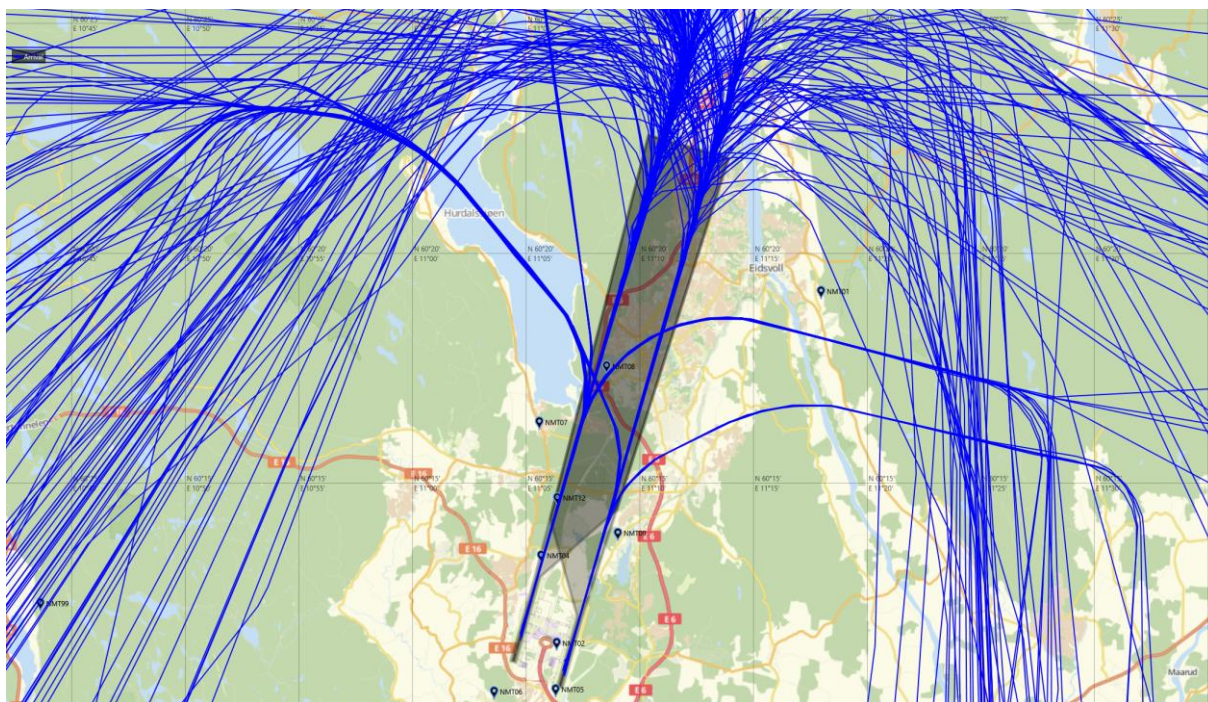
Figur 2. søndag 26.04.2026 – landinger med jettfly, 298 stk

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



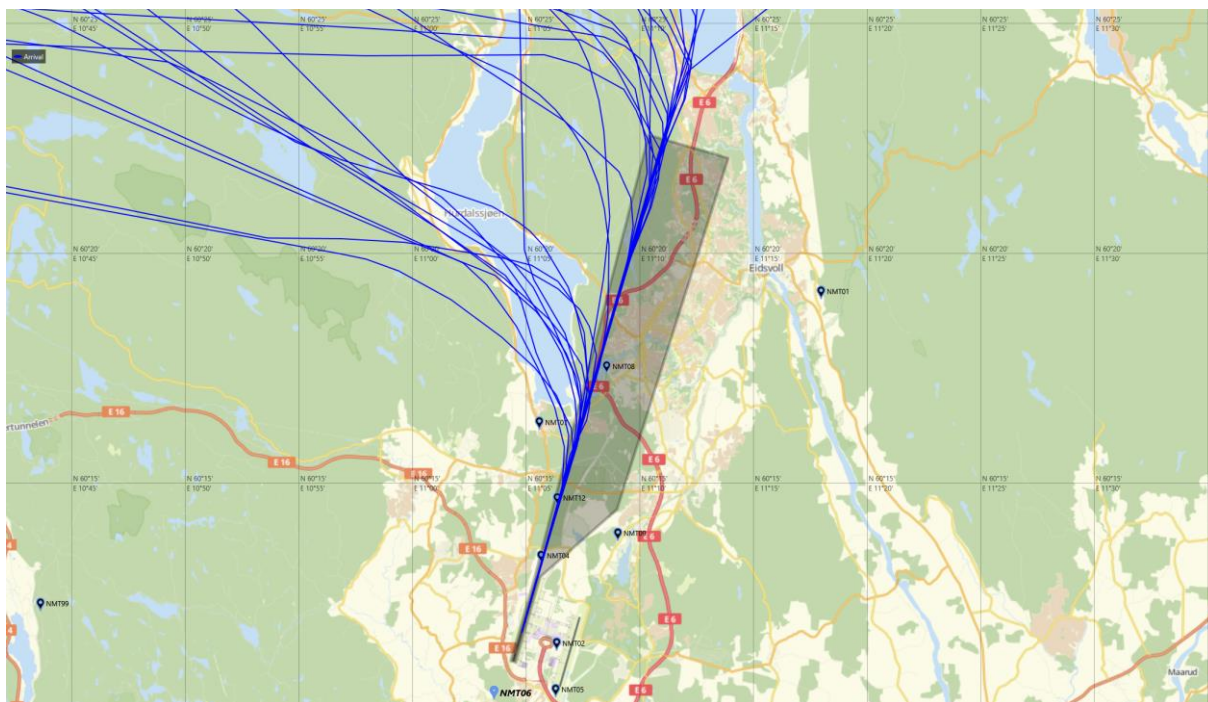
Figur 3. søndag 26.04.2026 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 21 stk

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



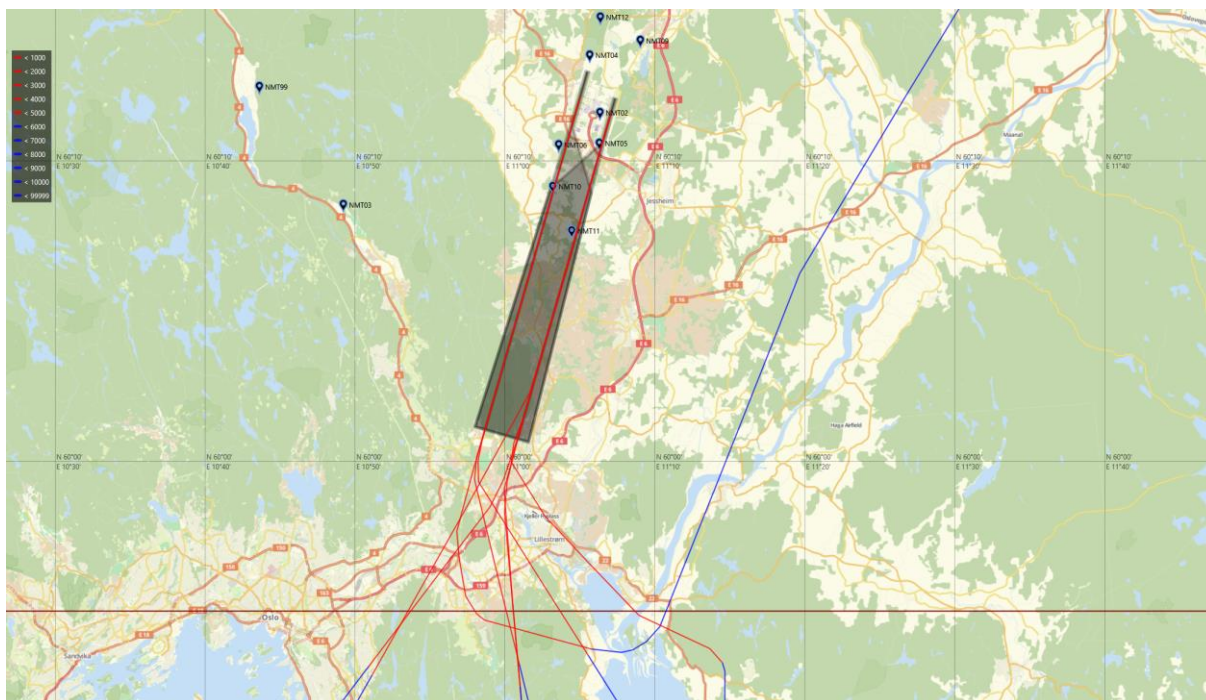
Figur 4. torsdag 30.04.2026 – landinger jettfly, 312 stk

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



Figur 5. torsdag 30.04.2026 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 30 stk

9.1.3 Landinger, rapportering iht § 11, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00



Figur 6. 8 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 5000 fot over havet

Jetflylandinger fra nord med lav høyde nord for N 60 30 00



Figur 7. 1 flygning

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 5000 fot over havet

9.1.4 Avganger, rapportering iht § 7, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen

Overholdelse av toleransekorridorer, jettfly

I henhold til i § 7 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		3254	0	12	3	99,6 %	0,4 %
01R	mot nord fra østre bane		1344	0	11	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	368	0	25	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	812	0	13	3	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		837	0	20	0	97,7 %	2,3 %
Totalt			6615	0	81	7	98,8 %	1,2 %

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		392	0	2	1	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		10	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		248	0	1	5	0,0 %	0,0 %
Totalt			650	0	3	6	0,0 %	0,5 %

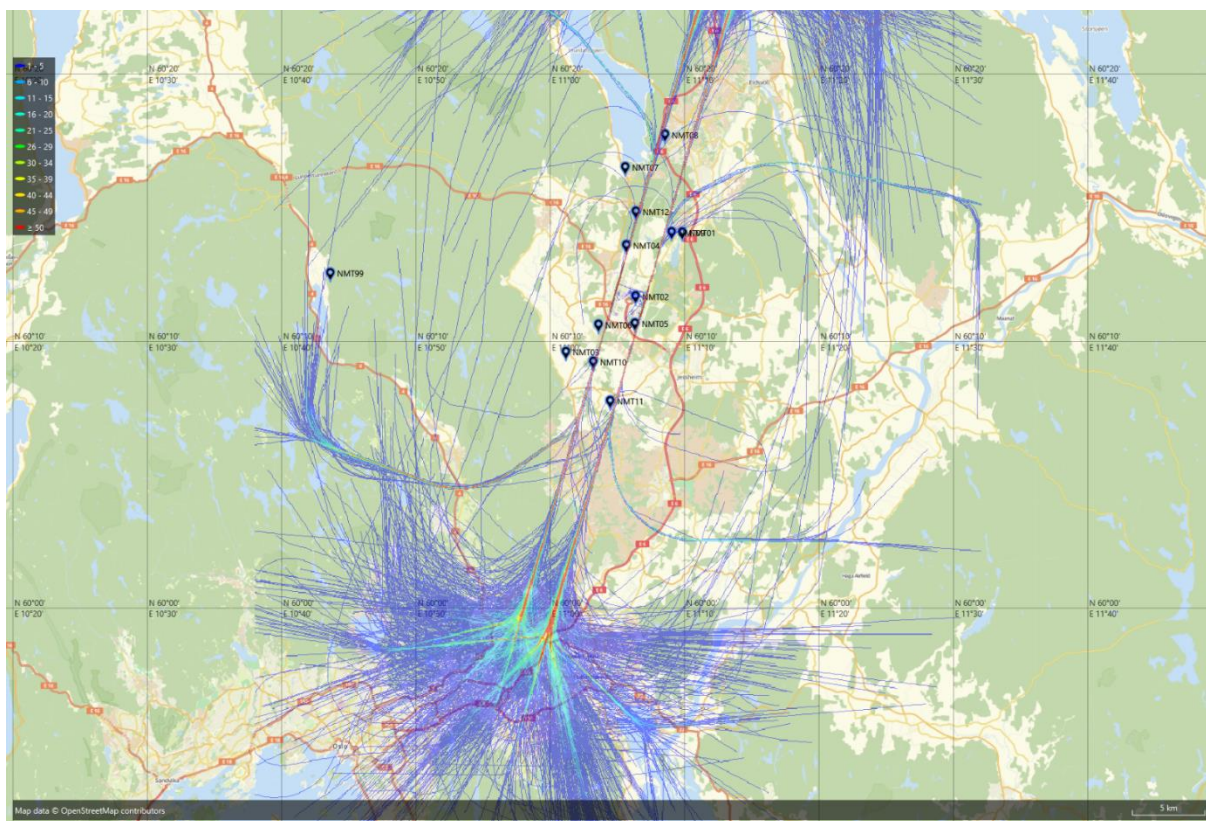
Spesielle forhold gjeldende måned:

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

9.1.5 Kurvede landinger, traséutskrifter

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

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

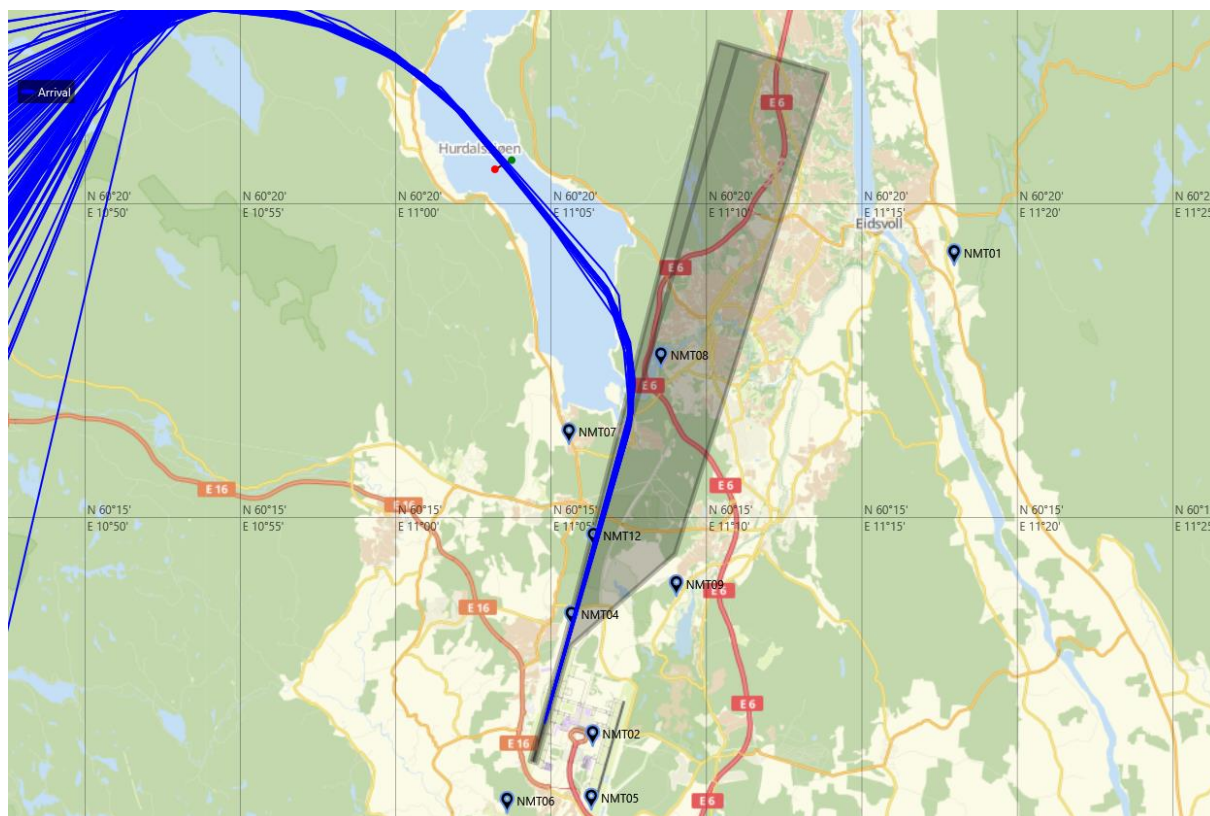


Figur 8 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer

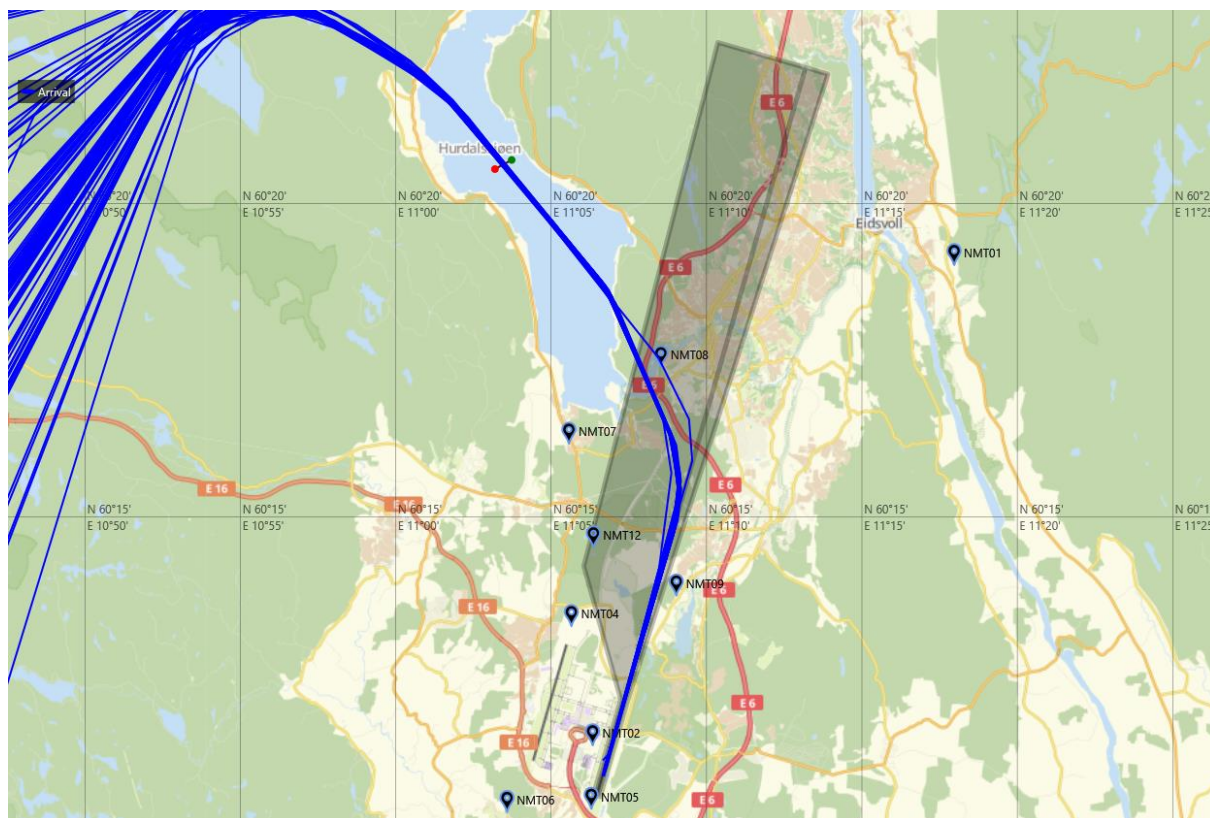


Figur 9 - Ankomster med kurvede prosedyrer

Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i april totalt 876 kurvede landinger.



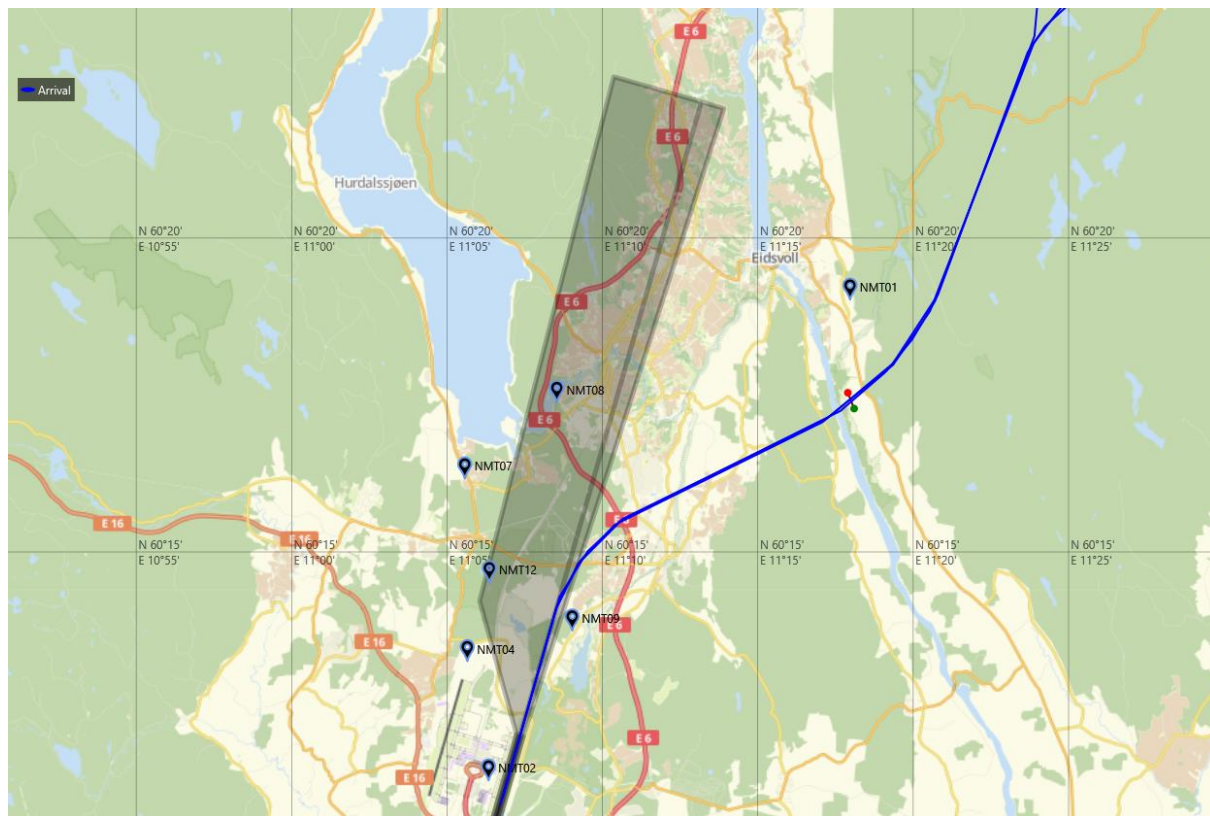
Figur 10. Kurvede landinger EXWOD – 172 flygninger



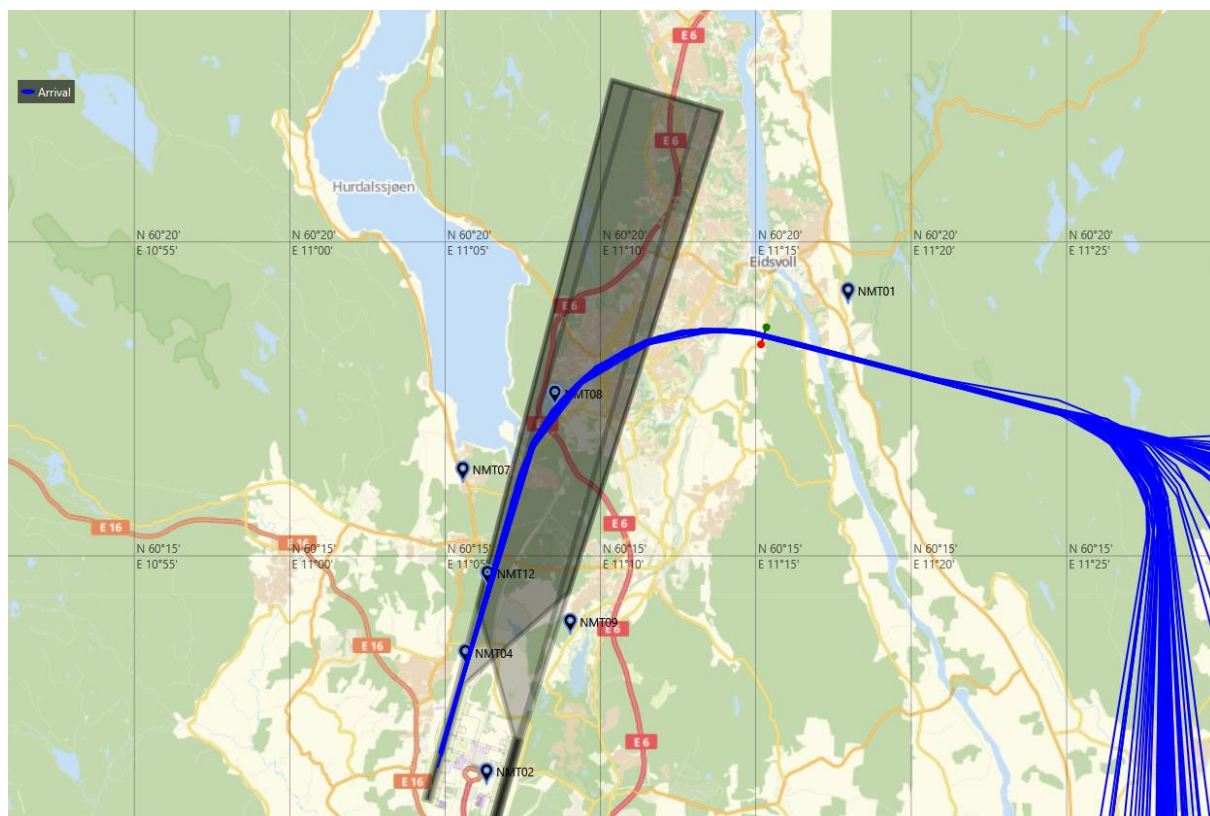
Figur 11. Kurvede landinger ZATCO – 90 flygninger

INGEN

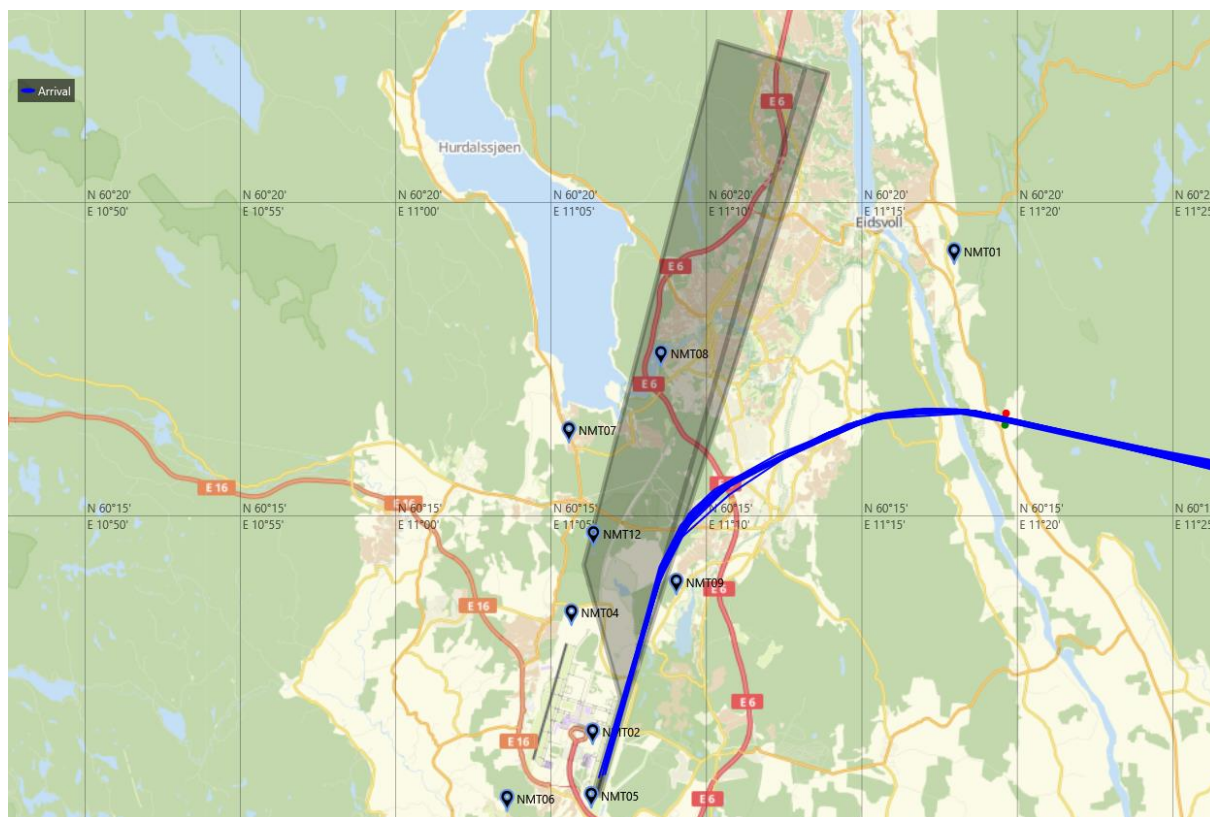
Figur 12. Kurvede landinger RIRUT – 0 flygninger



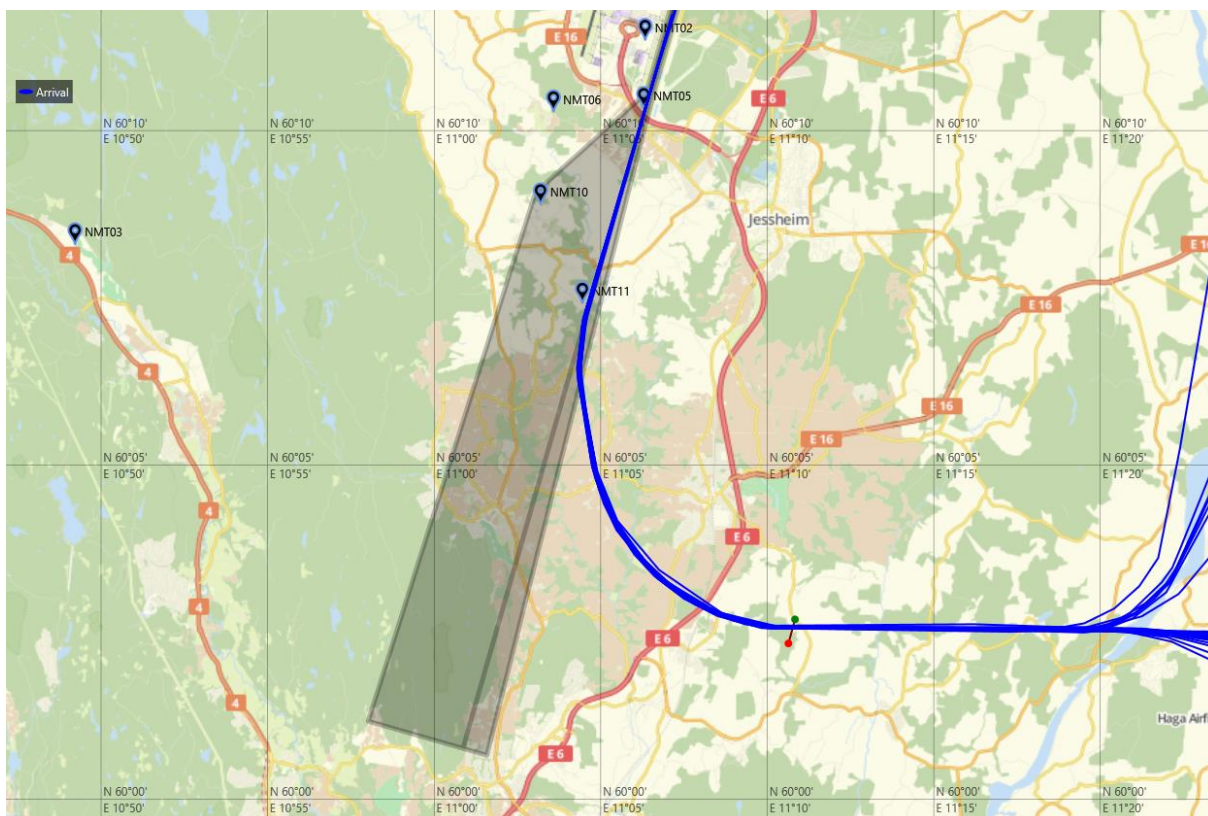
Figur 13. Kurvede landinger AZZIT – 3 flygninger



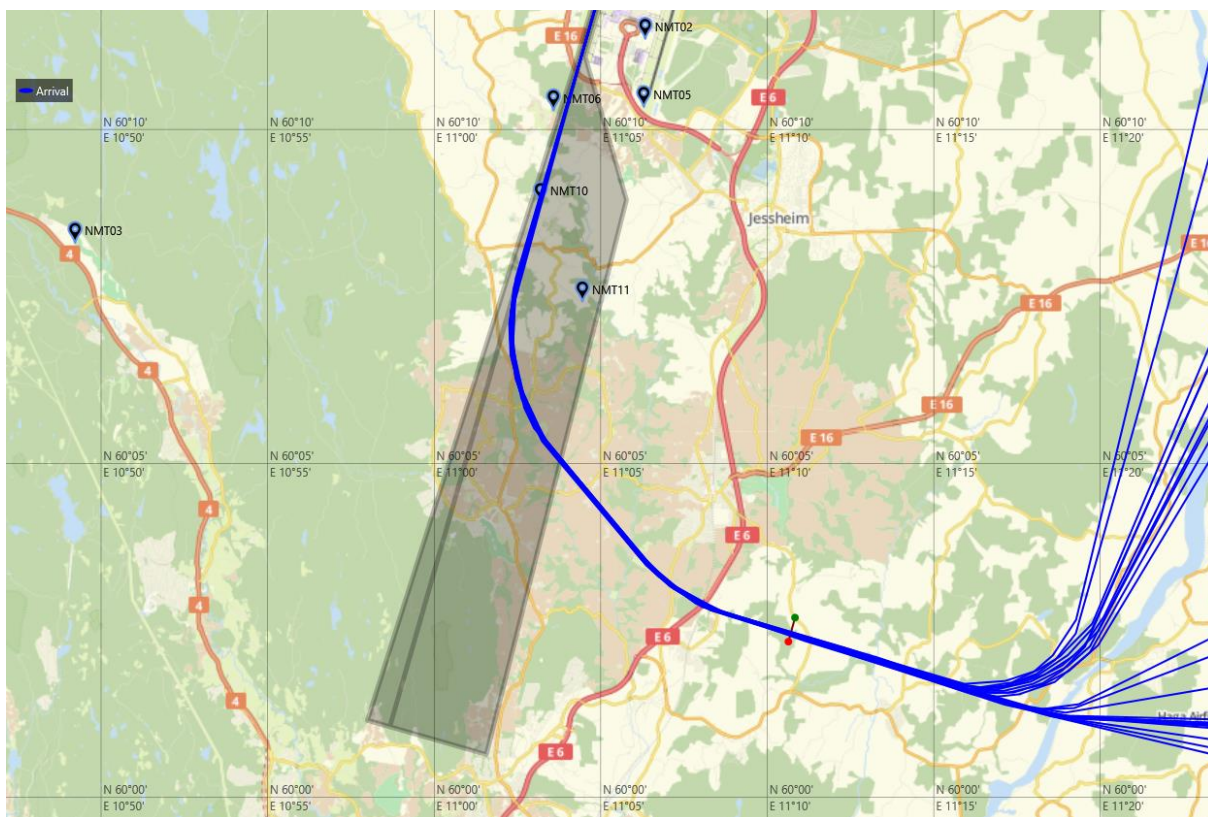
Figur 14. Kurvede landinger ADGEL – 96 flygninger



Figur 15. Kurvede landinger JIZLE – 93 flygninger



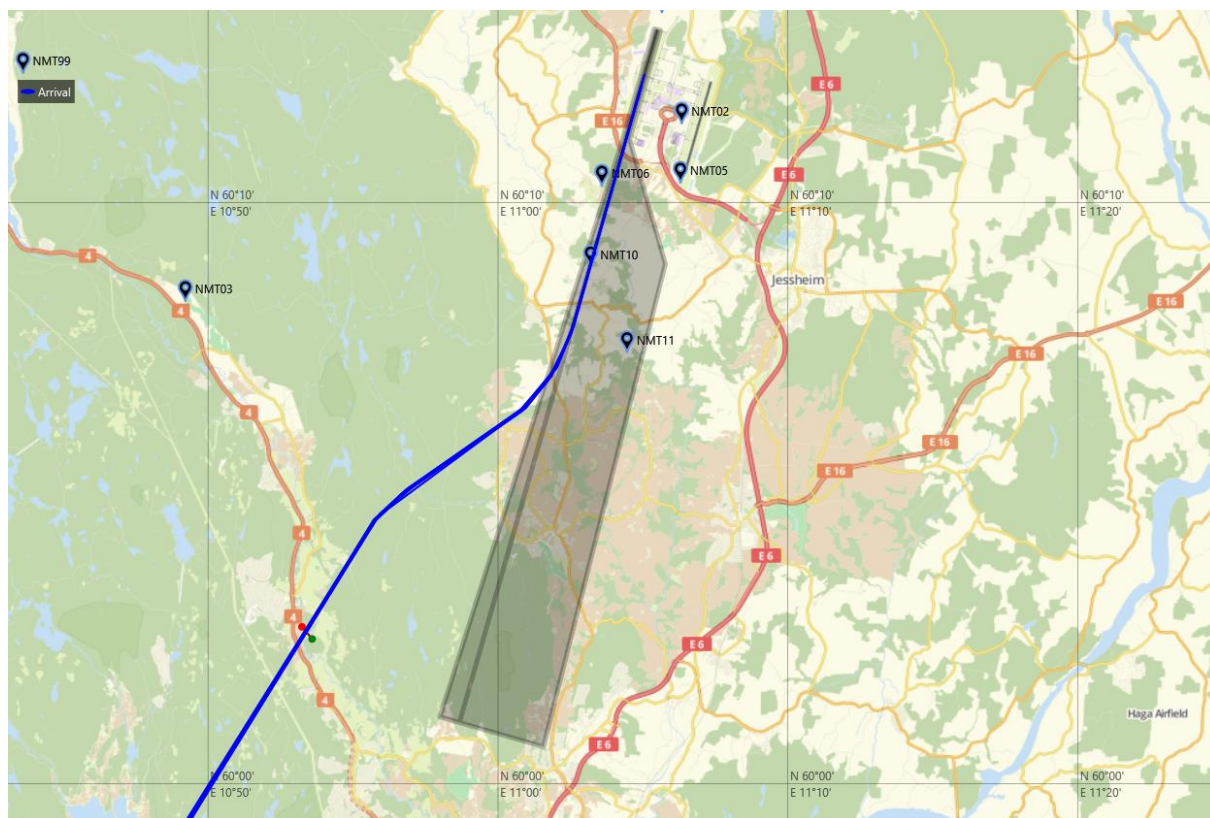
Figur 16. Kurvede landinger LUVOX – 50 flygninger



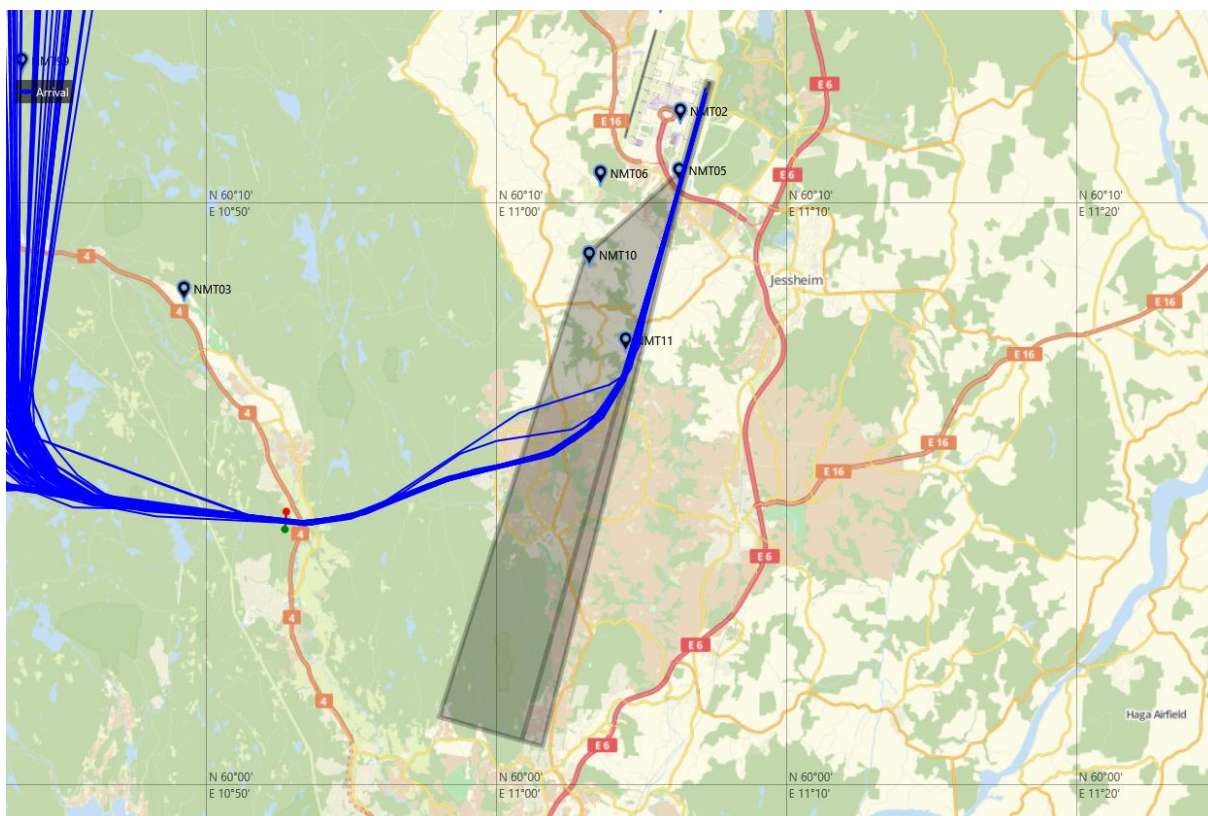
Figur 17. Kurvede landinger SUBZO – 29 flygninger



Figur 18. Kurvede landinger SIFOZ – 19 flygninger



Figur 19. Kurvede landinger ERULO – 11 flygninger



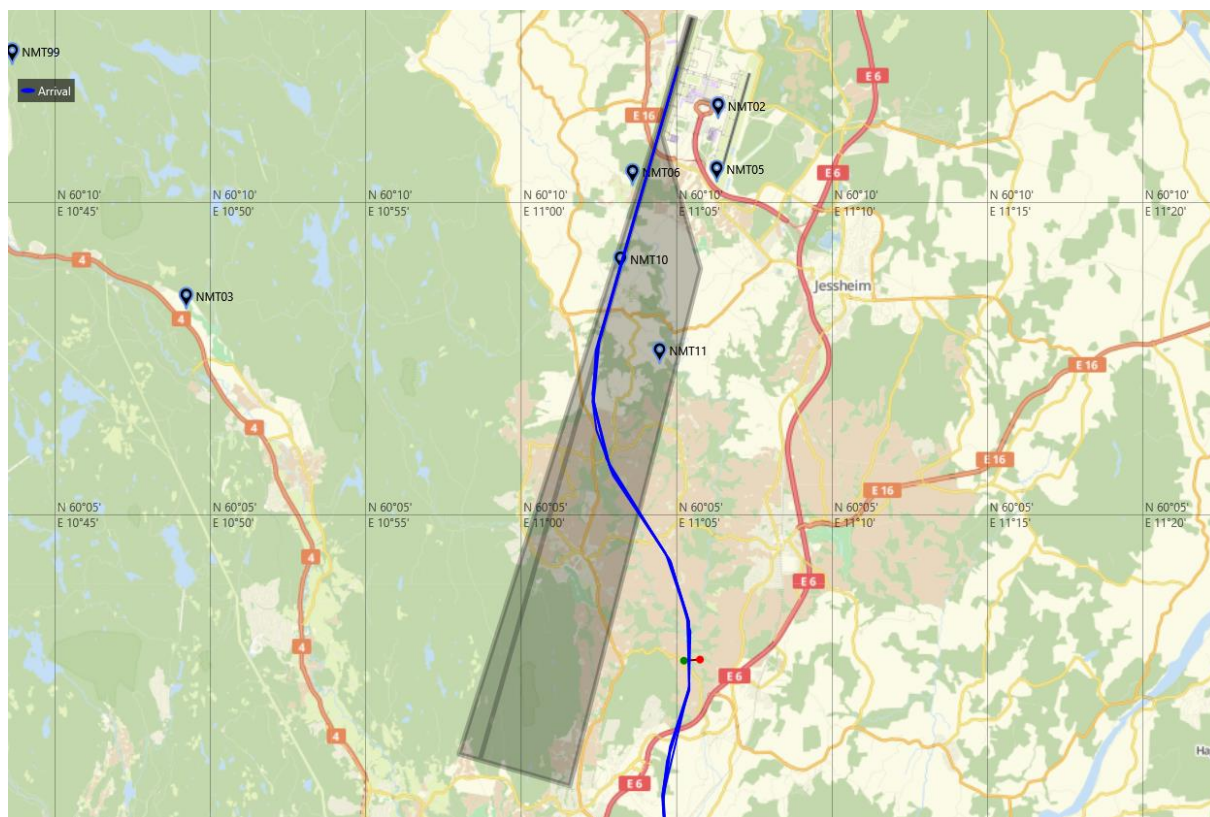
Figur 20. Kurvede landinger RUWOL – 100 flygninger



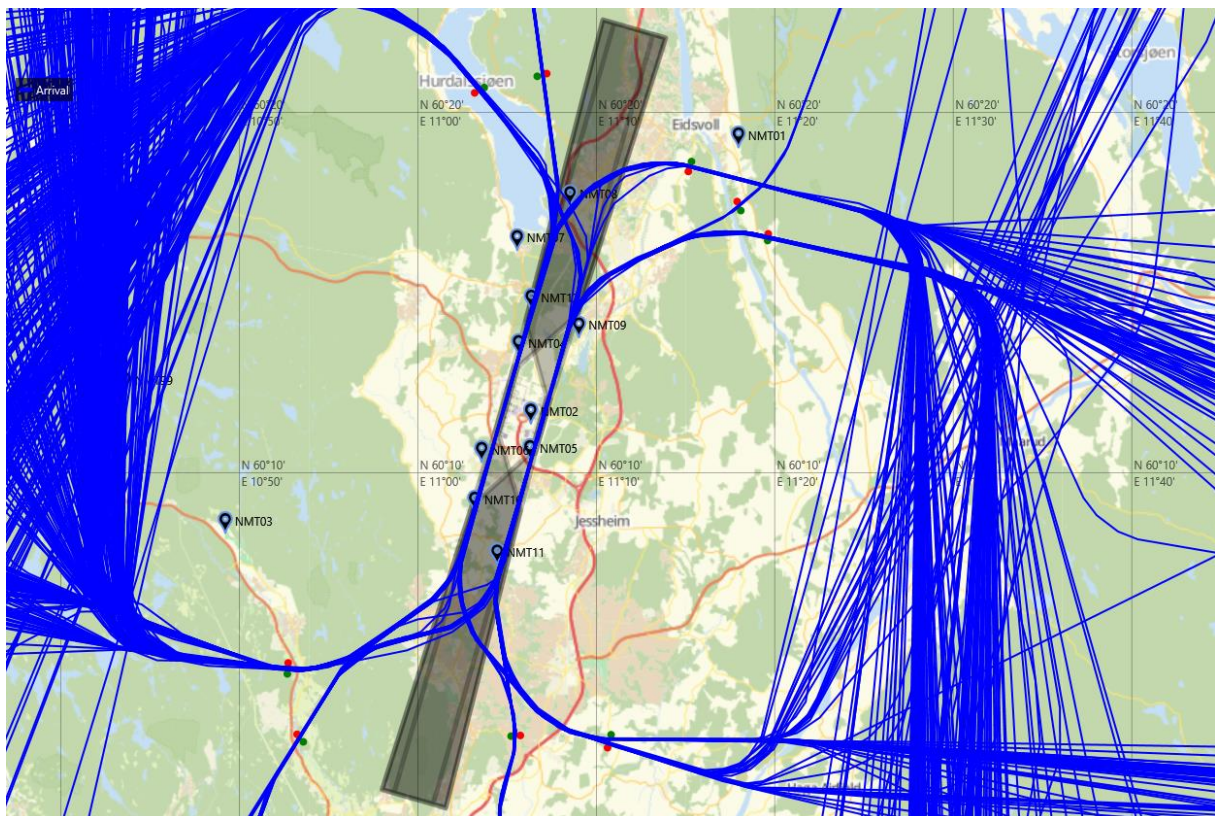
Figur 21. Kurvede landinger ELVUN – 184 flygninger



Figur 22. Kurvede landinger TAVRE – 24 flygninger



Figur 23. Kurvede landinger MONCI – 5 flygninger



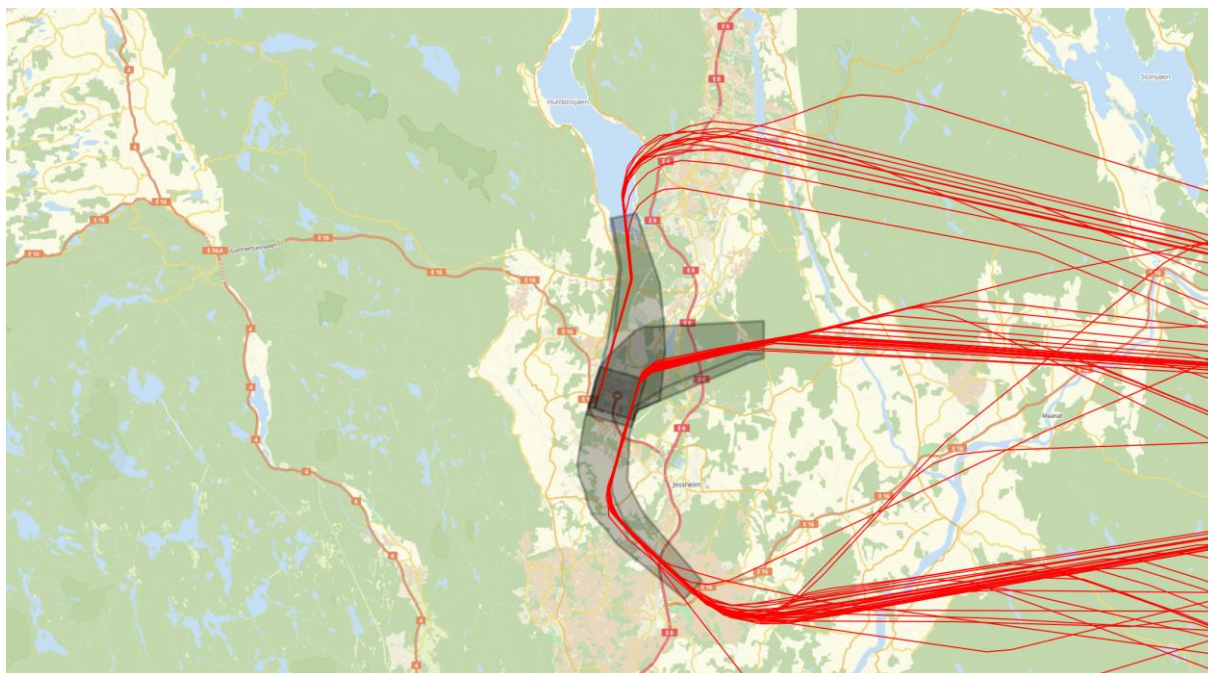
Figur 24. Kurvede landinger totalt – 876 flygninger

9.1.6 Avganger, traséutskrifter

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

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

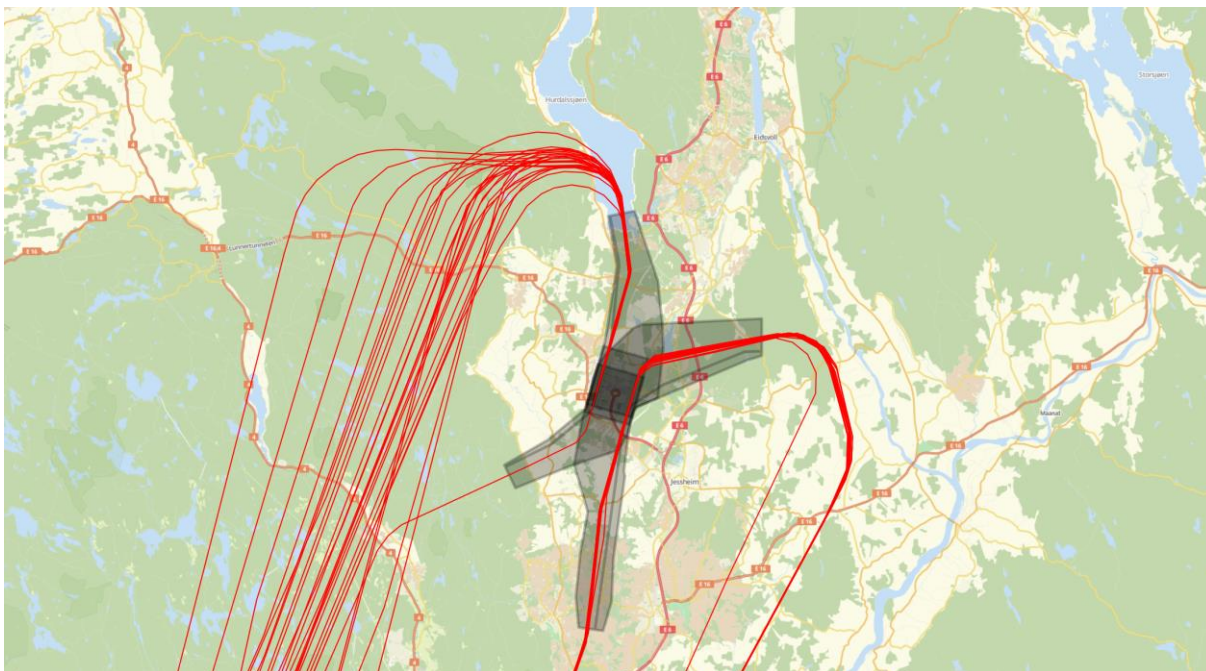
Air Baltic



Figur 25. Avganger, Air Baltic - 69 flygninger BCS3 (69)

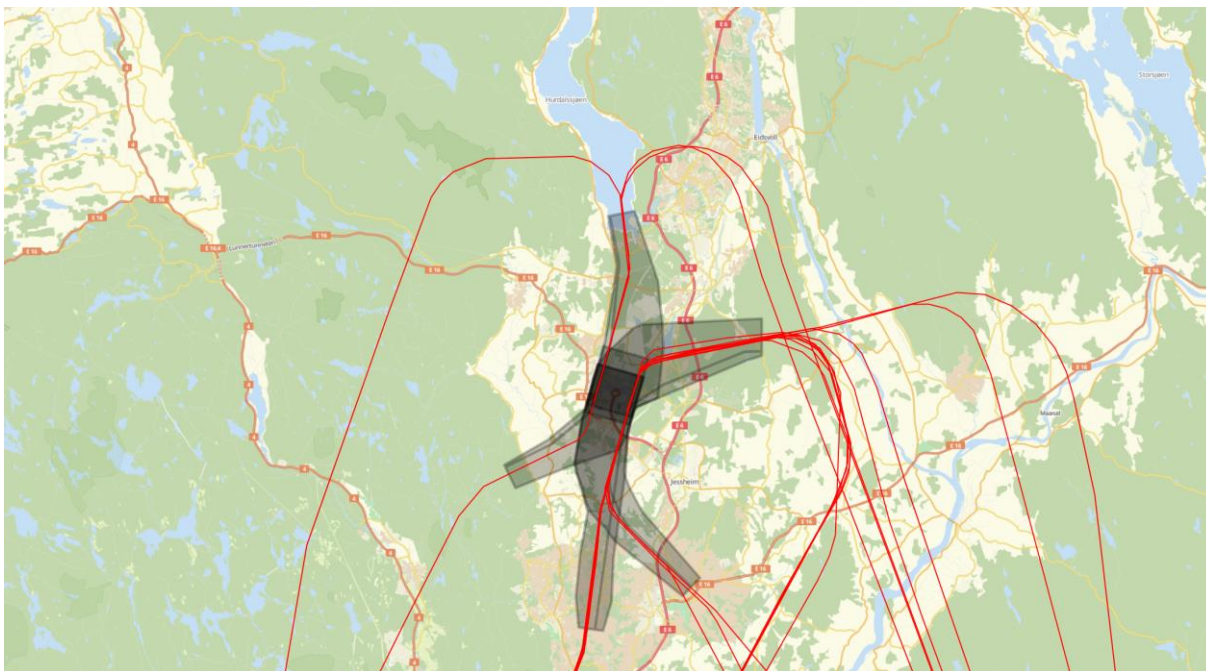
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Air France



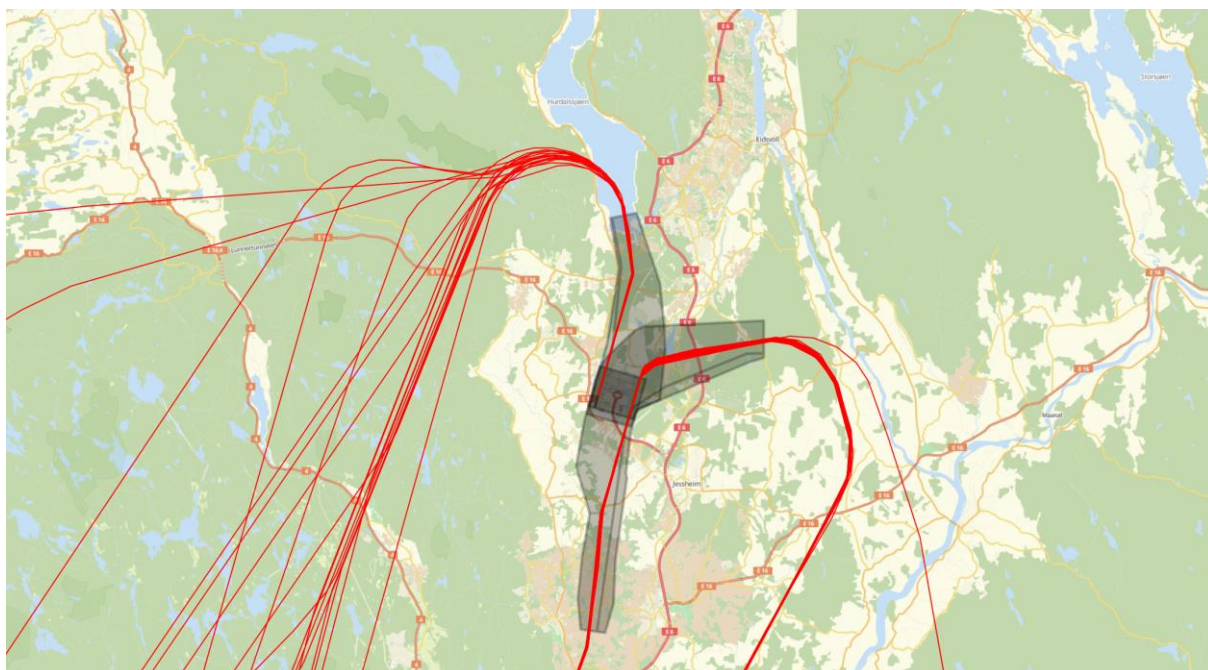
Figur 26. Avganger, Air France - 75 flygninger
BCS3 (75)

Austrian



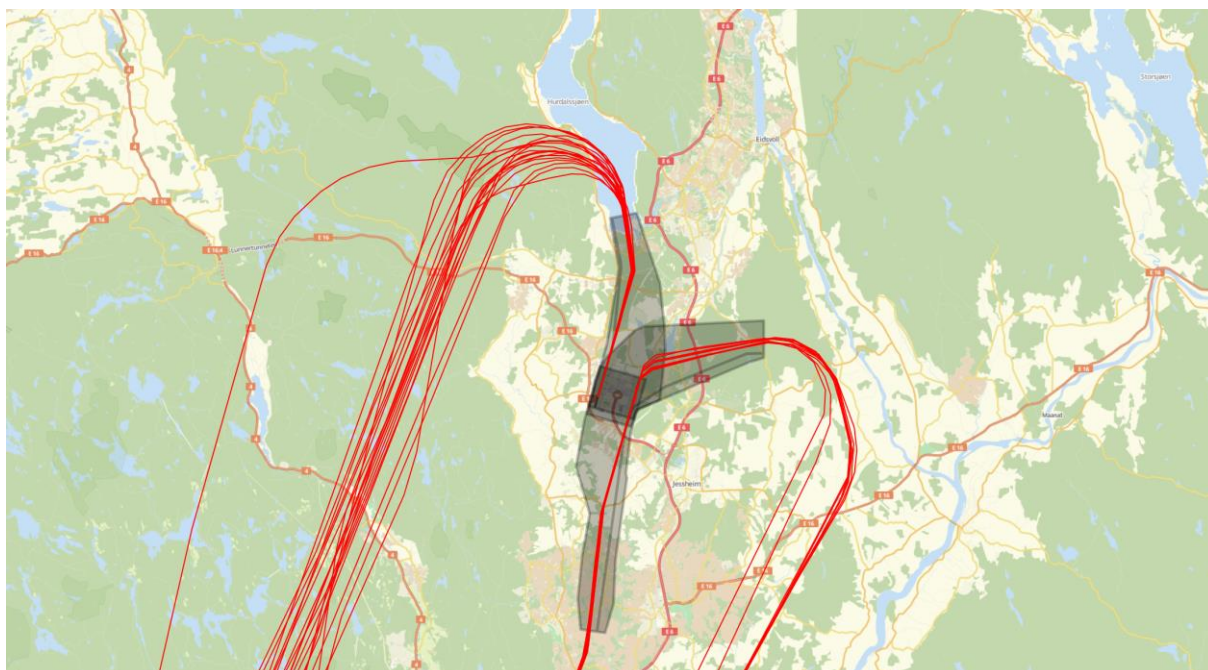
Figur 27. Avganger, Austrian - 26 flygninger
A320 (10), BCS3 (14), E195 (2)

British Airways



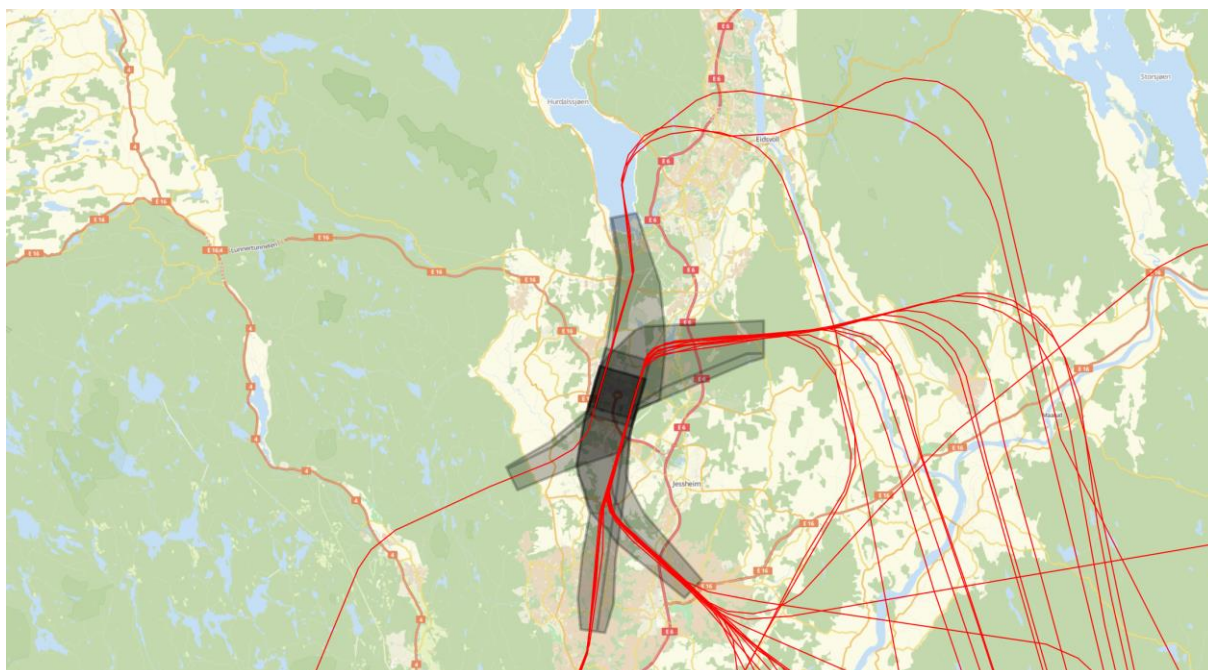
Figur 28. Avganger, British Airways - 76 flygninger
A319 (42), A320 (33), A20N (1)

Brussels Airlines



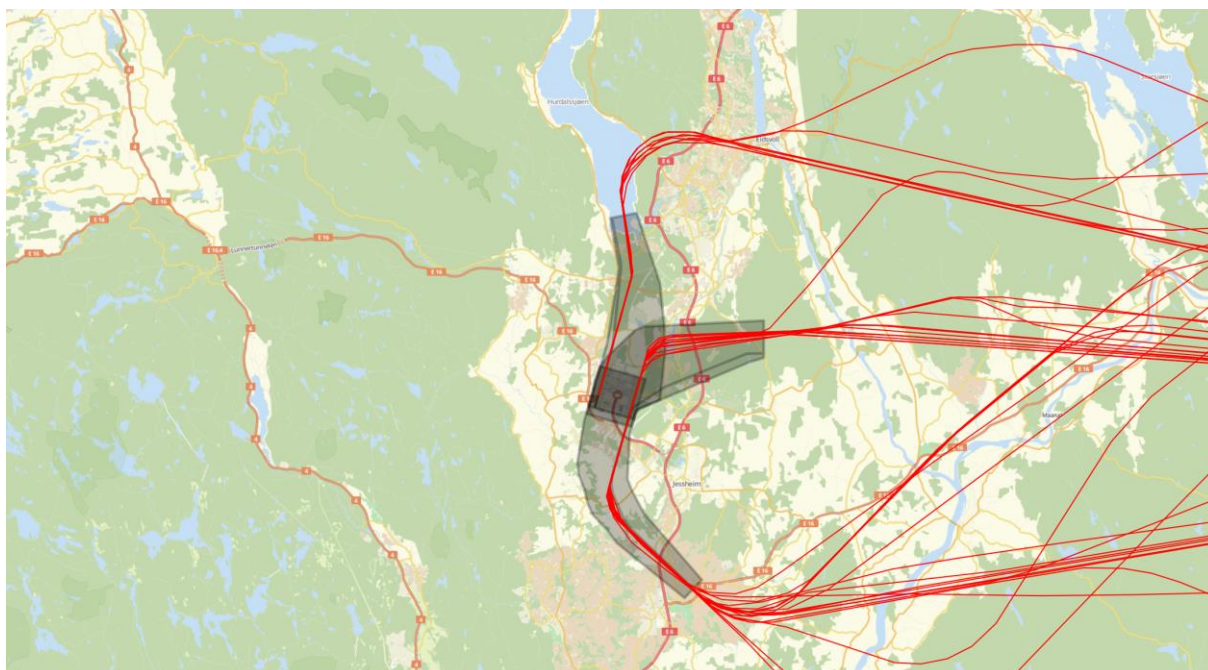
Figur 29. Avganger, Brussels Airlines - 48 flygninger
A319 (20), A320 (26), A20N (2)

Emirates



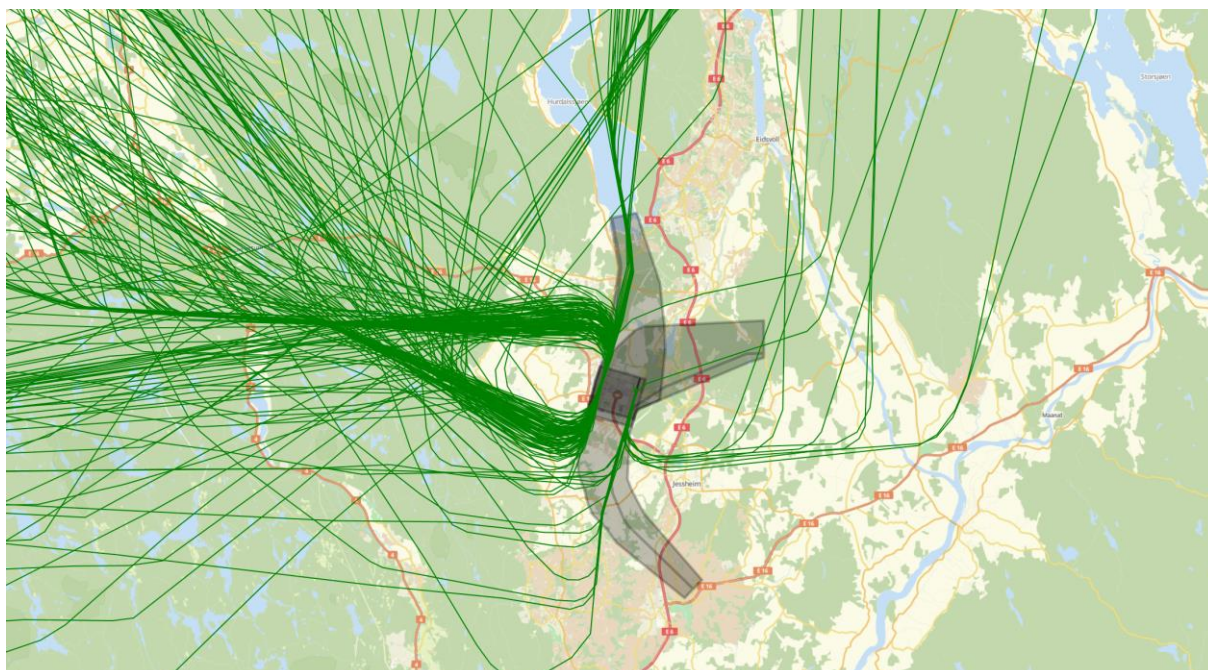
Figur 30. Avganger, Emirates - 34 flygninger
B777-200LR (1), B777-200ER (2), B747-400 (2), A359 (29)

Ethiopian Airline



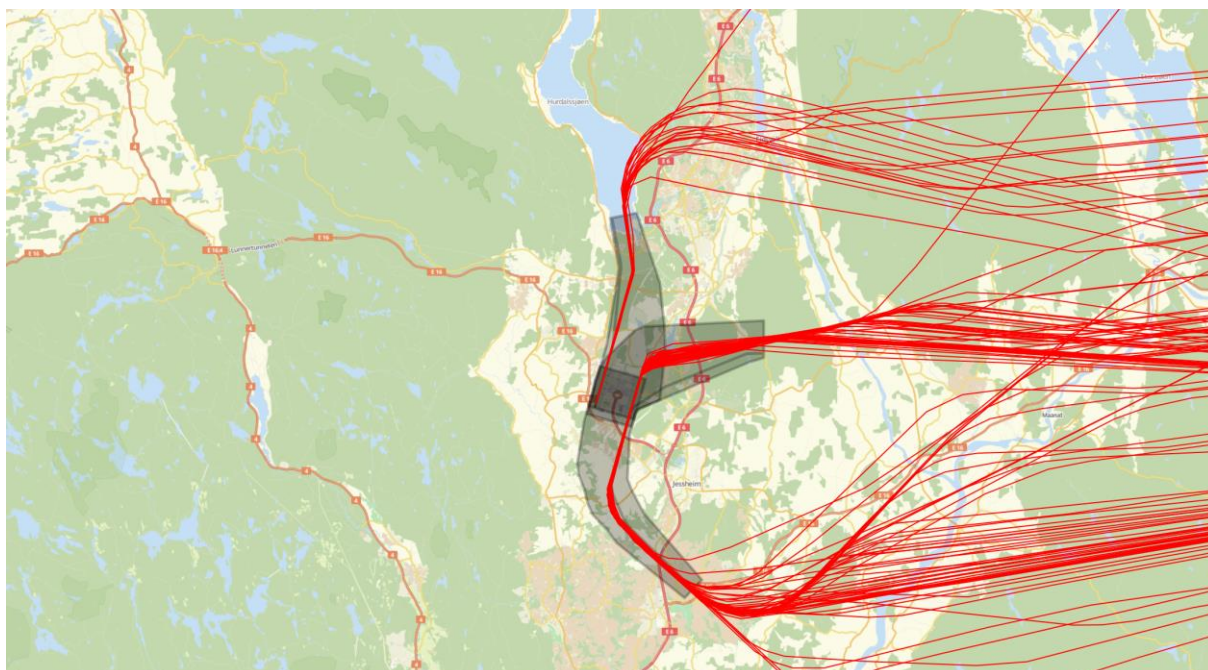
Figur 31. Avganger, Ethiopian Airl. - 39 flygninger
B777-200LR (19), B789 (2), B787-8 Dreamliner (18)

Danish Air Transport



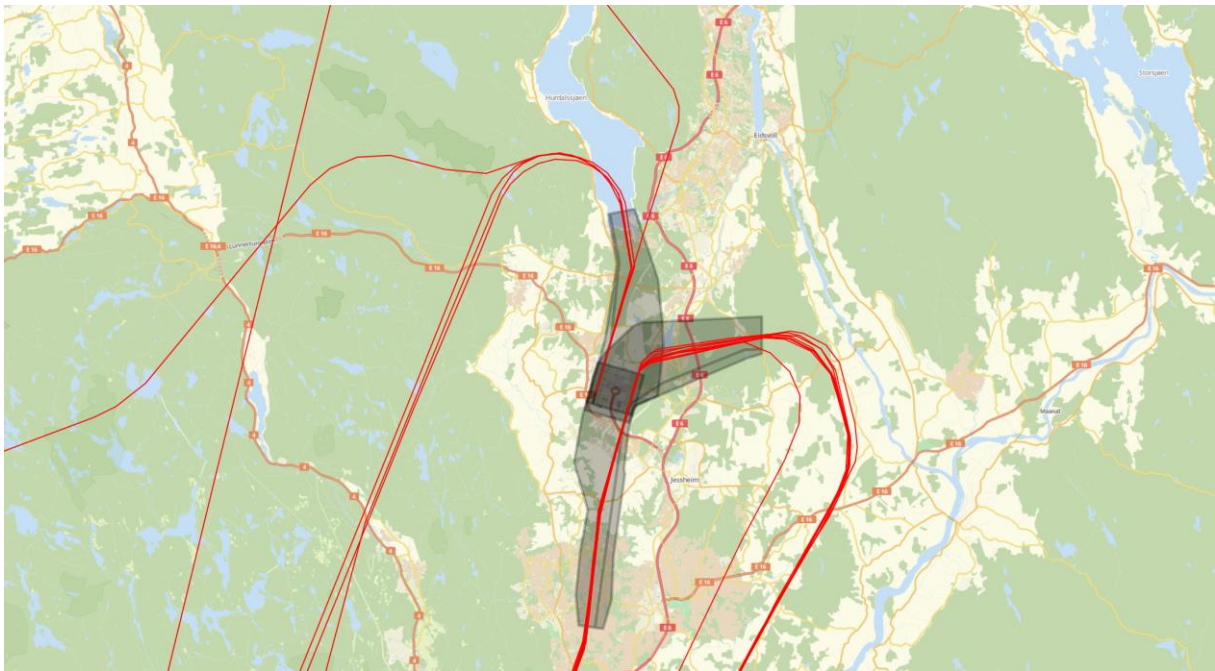
Figur 32. Avganger, Danish Air Transport (DNU og DTR). - 226 flygninger
ATR 42-300 (66), ATR 42-500 (160)

Finnair



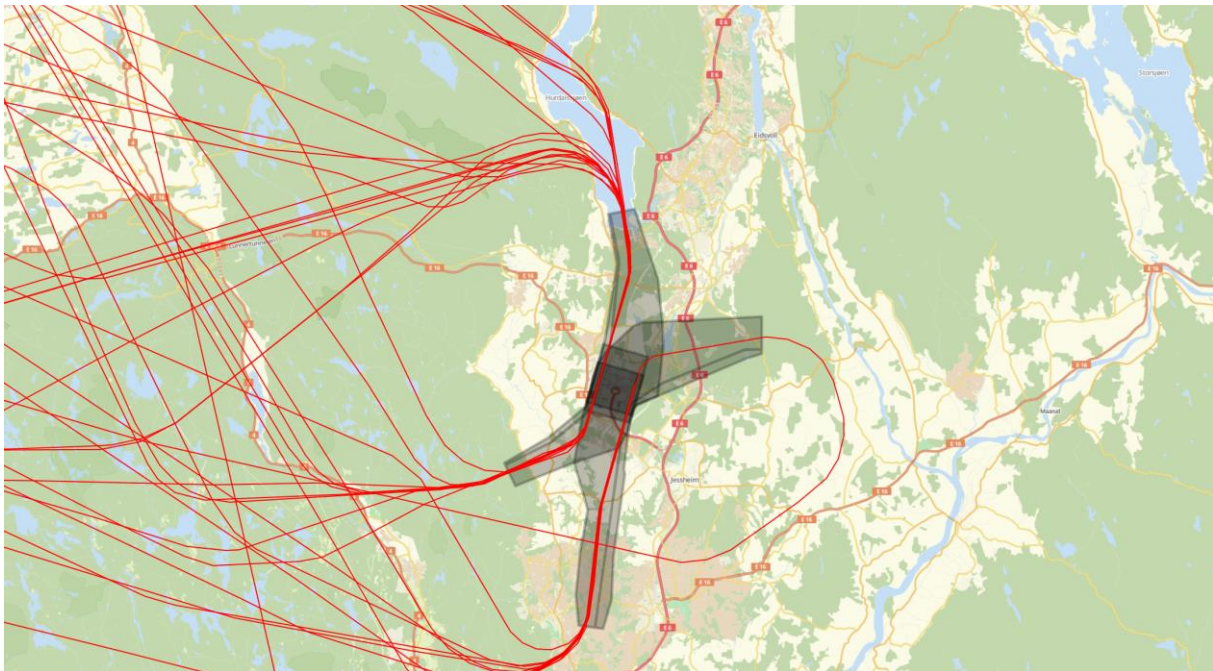
Figur 33. Avganger, Finnair - 120 flygninger
A319 (23), A320 (18), B737-800 (8), EMB-E190 (54), A321 (16), ATR 72-500 (1)

Iberia



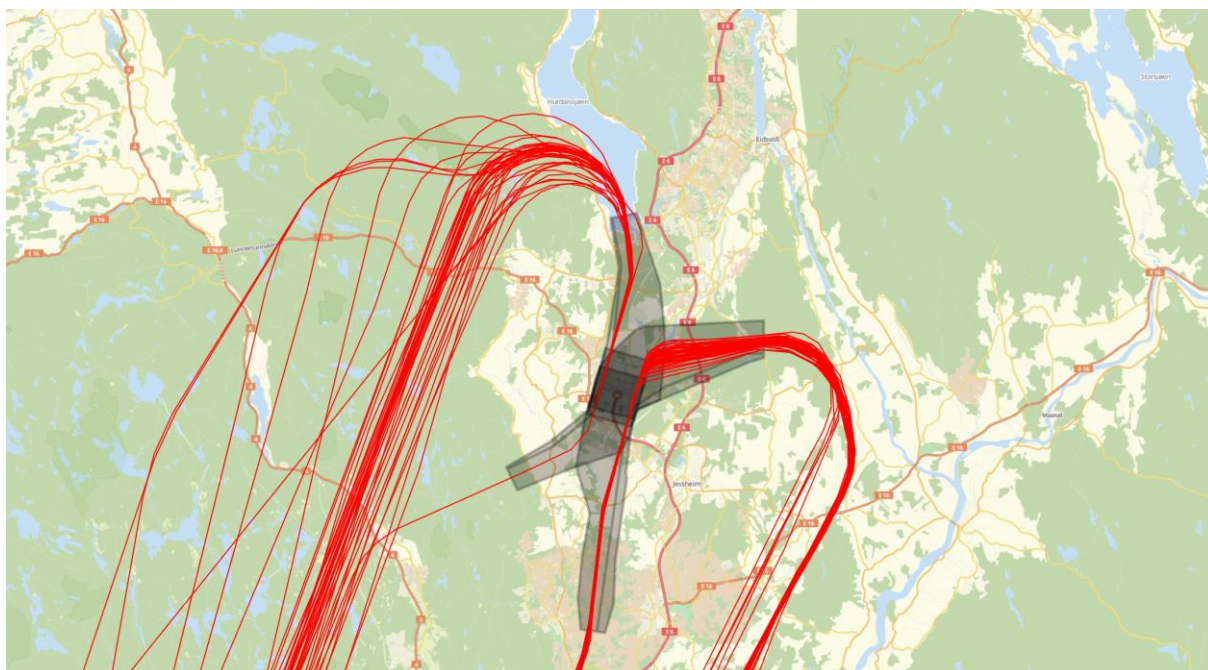
Figur 34. Avganger, Iberia - 27 flygninger
A320 (7), A20N (20)

Icelandair



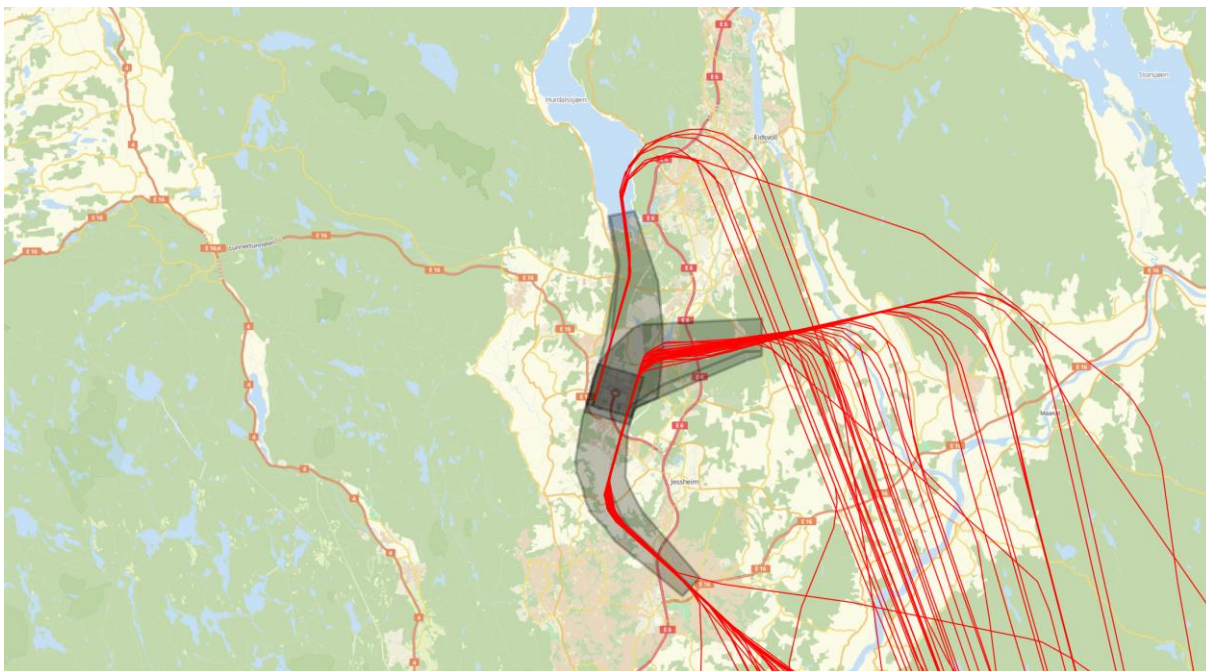
Figur 35. Avganger, Icelandair - 40 flygninger
B757-200 (7), B767-300 (1), A21N (7), B38M (17), B39M (8)

KLM



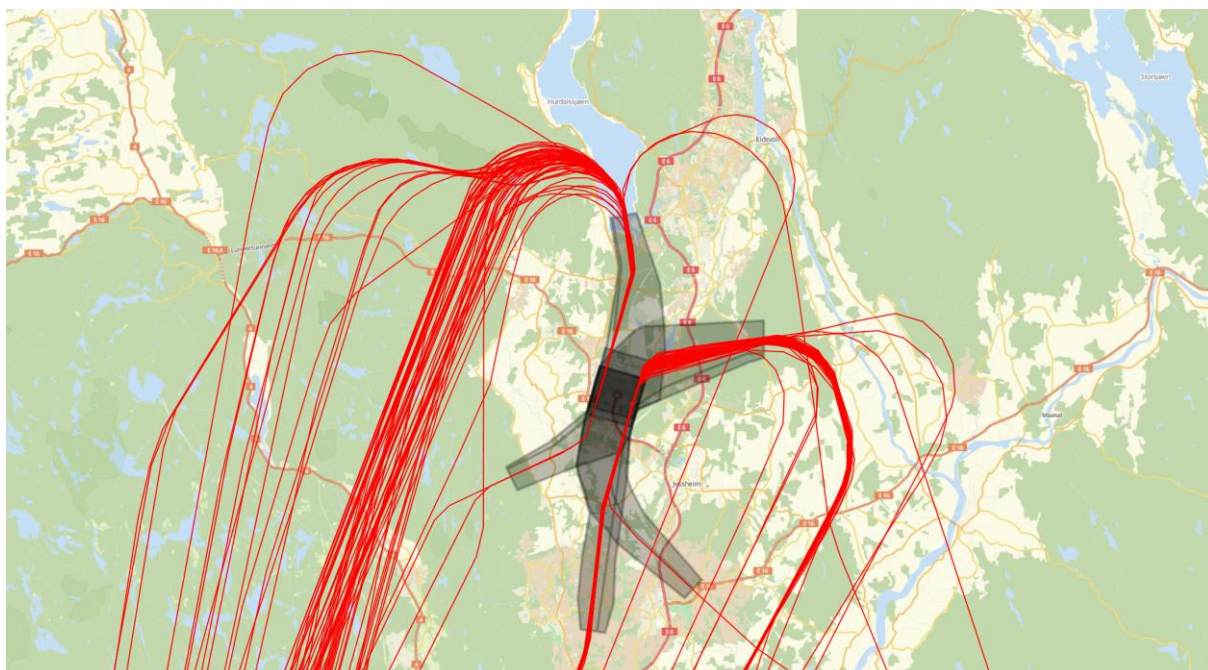
Figur 36. Avganger, KLM - 175 flygninger
B737-700 (29), B737-800 (75), EMB-E190 (18), A21N (3), E295 (19), B737-900 (6), E75L (25)

LOT



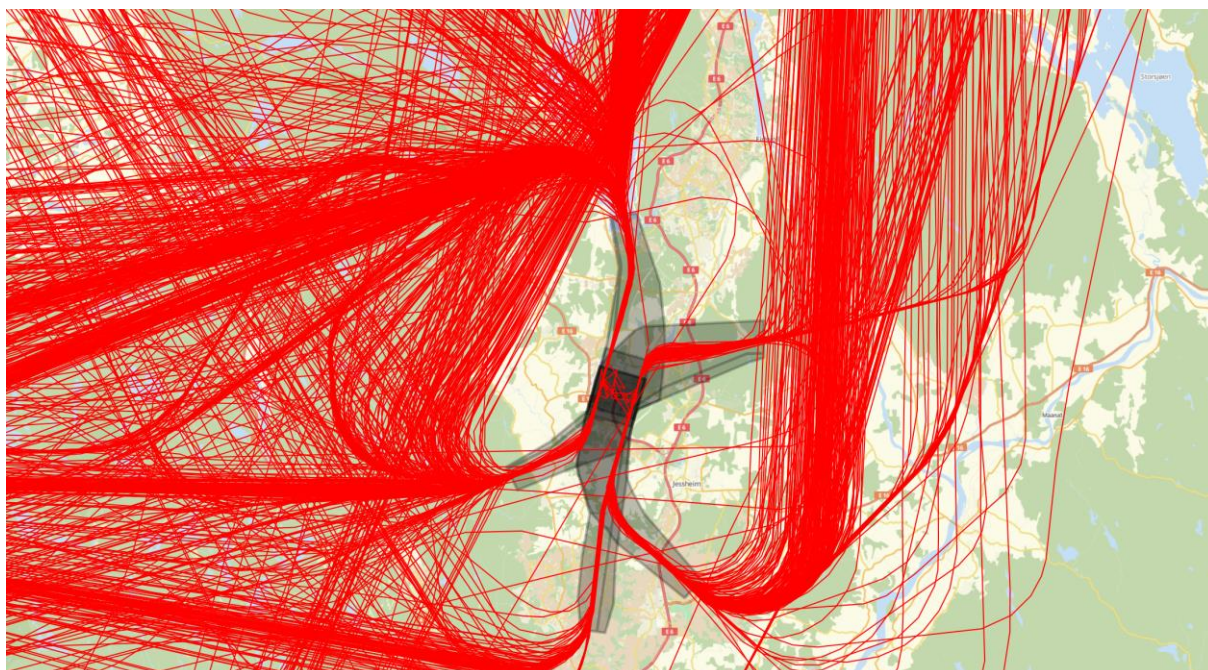
Figur 37. Avganger, LOT - 61 flygninger
B737-800 (6), EMB-E190 (8), E195 (14), B38M (19), E295 (6), E75S (8)

Lufthansa



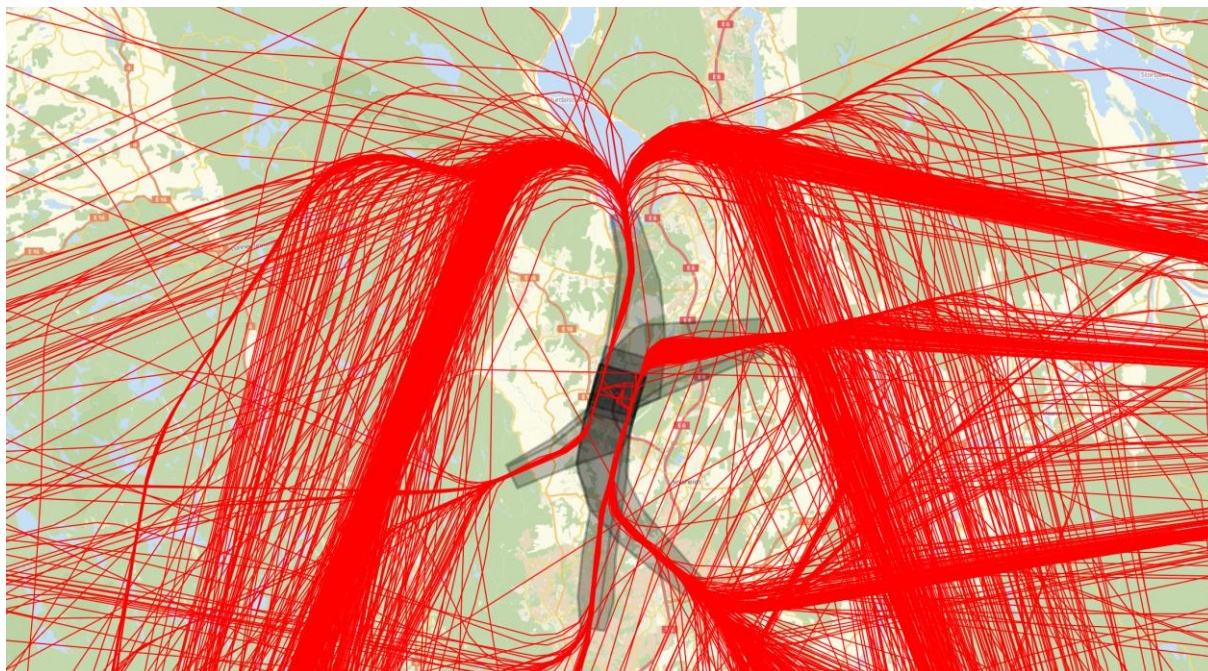
Figur 38. Avganger, Lufthansa - 198 flygninger
A319 (34), A320 (70), A20N (62), A21N (3), A321 (29)

Norwegian (Boeing 737-800), innland



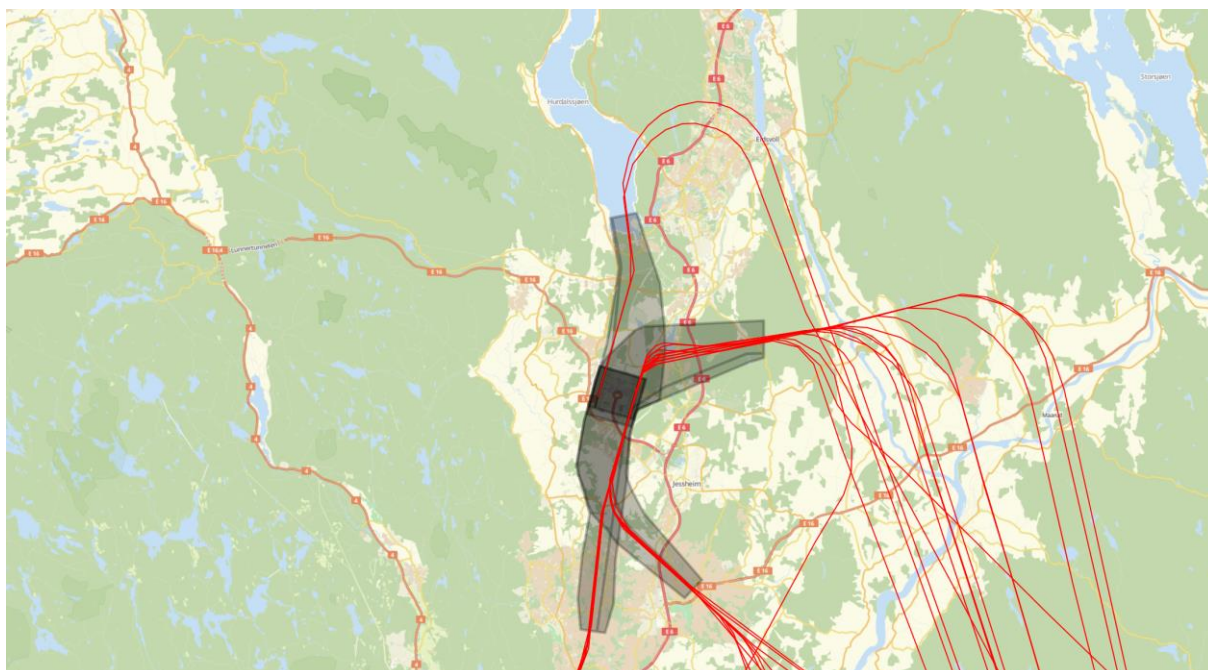
Figur 39. Avganger, Norwegian (NOZ og NSZ) - 1786 flygninger
B737-800 (1421), B38M (365)

Norwegian, utland



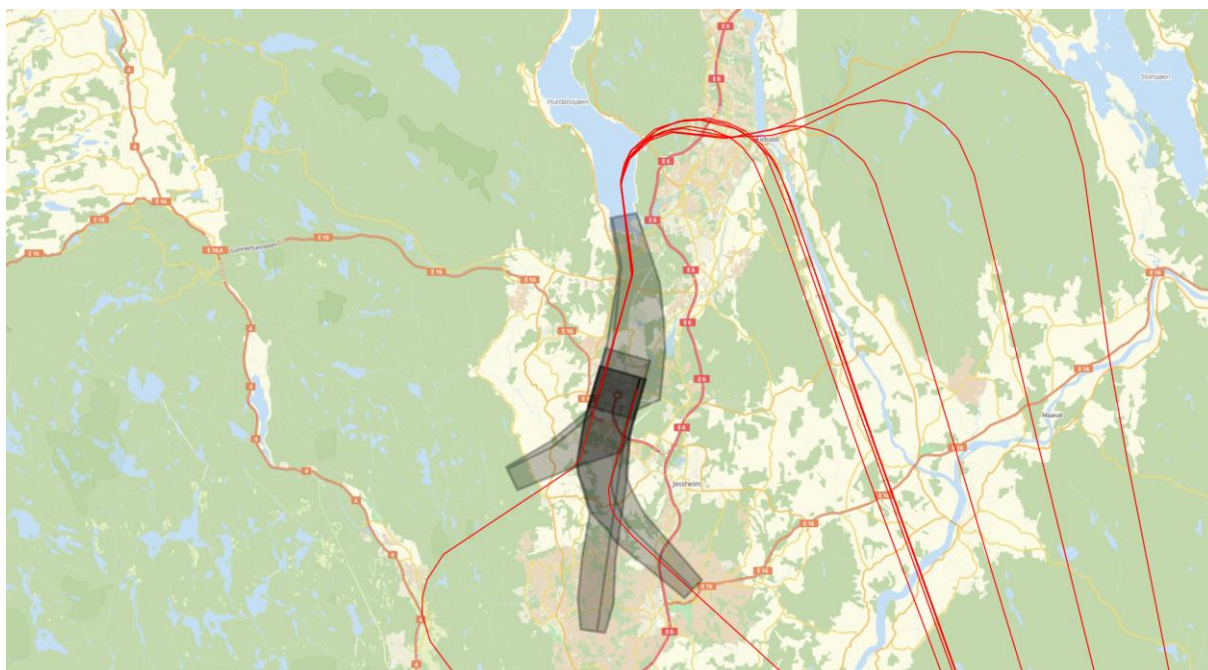
Figur 40. Avganger, Norwegian (NOZ og NSZ) - 1777 flygninger
B737-800 (1196), B38M (581)

Pegasus Airlines



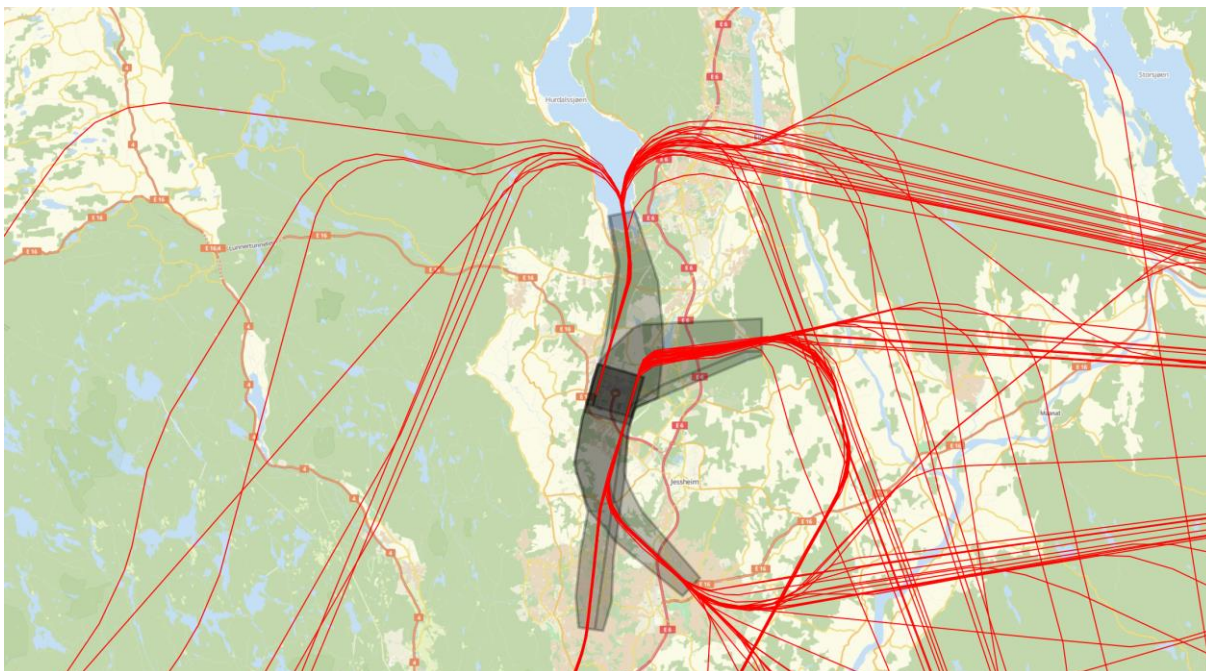
Figur 41. Avganger, Pegasus Airlines - 30 flygninger
B737-800 (8), A20N (1), A21N (21)

Qatar Airways



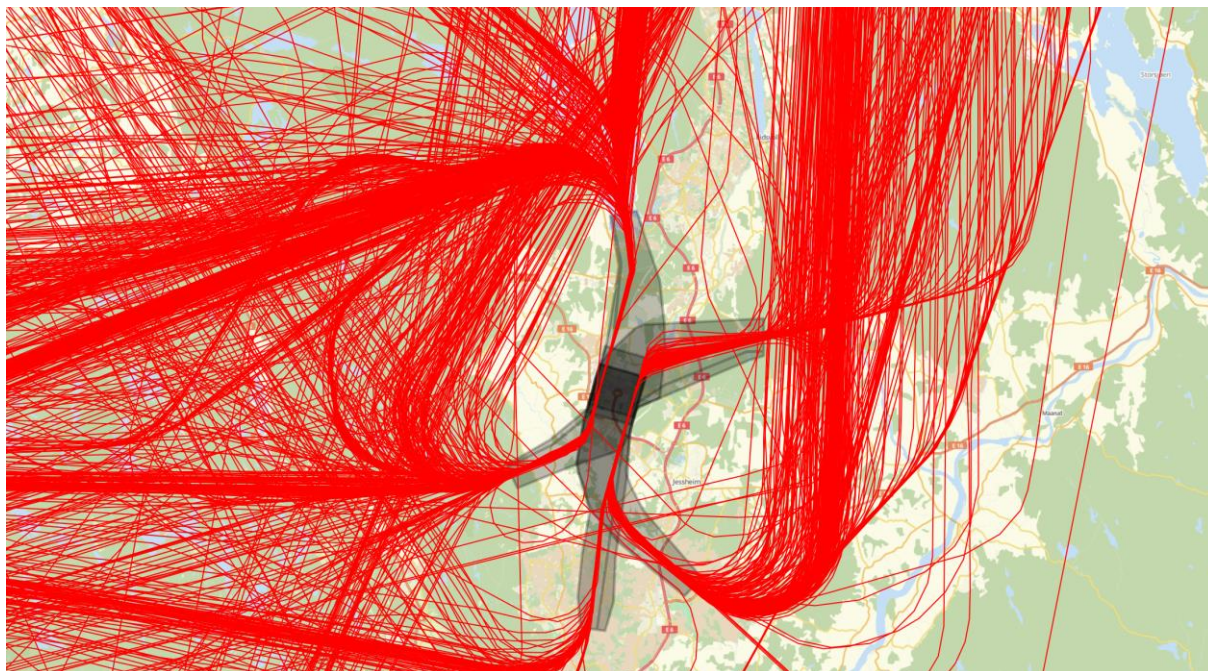
Figur 42. Avganger, Qatar Airways - 9 flygninger
B777-200LR (9)

Ryanair



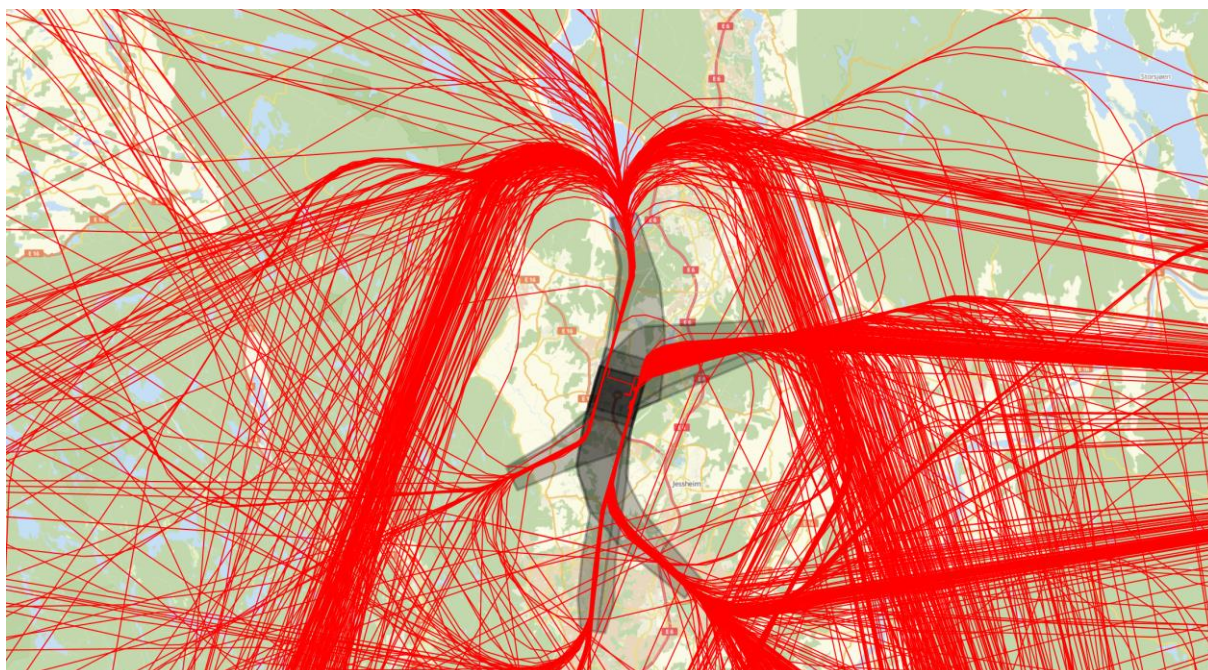
Figur 43. Avganger, Ryanair (RUK og RYR) - 107 flygninger
B737-800 (99), B38M (8)

SAS Inland



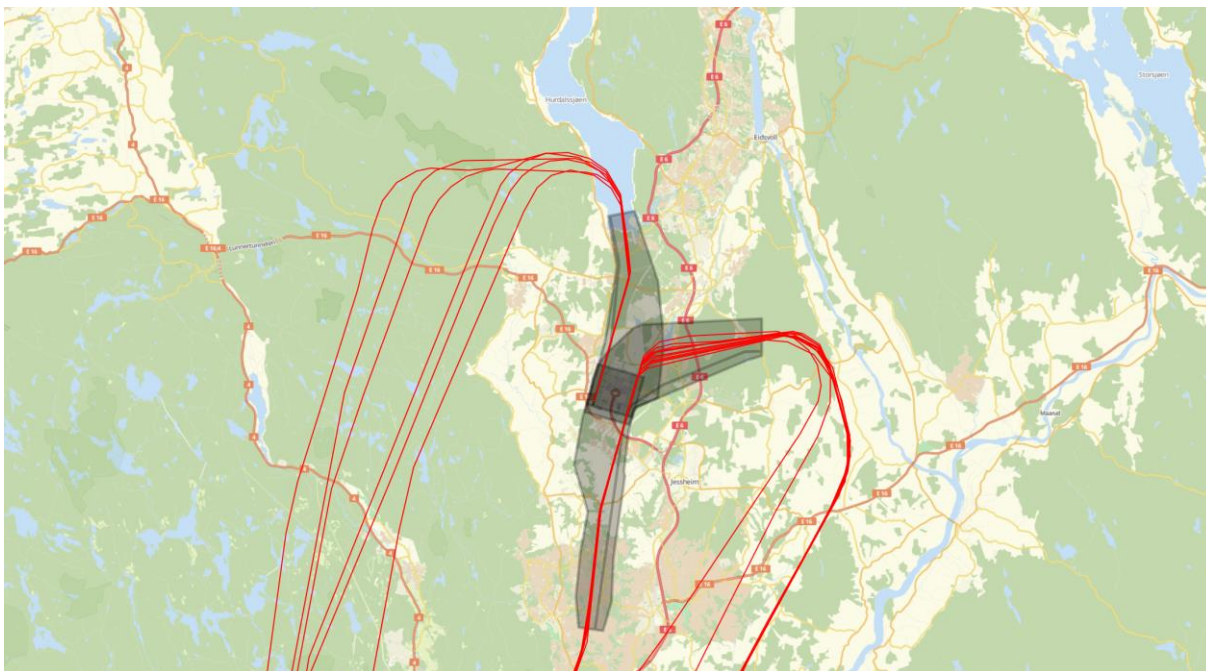
Figur 44. Avganger, SAS - 1634 flygninger
A319 (2), A320 (117), A20N (925), E195 (590),

SAS Utland



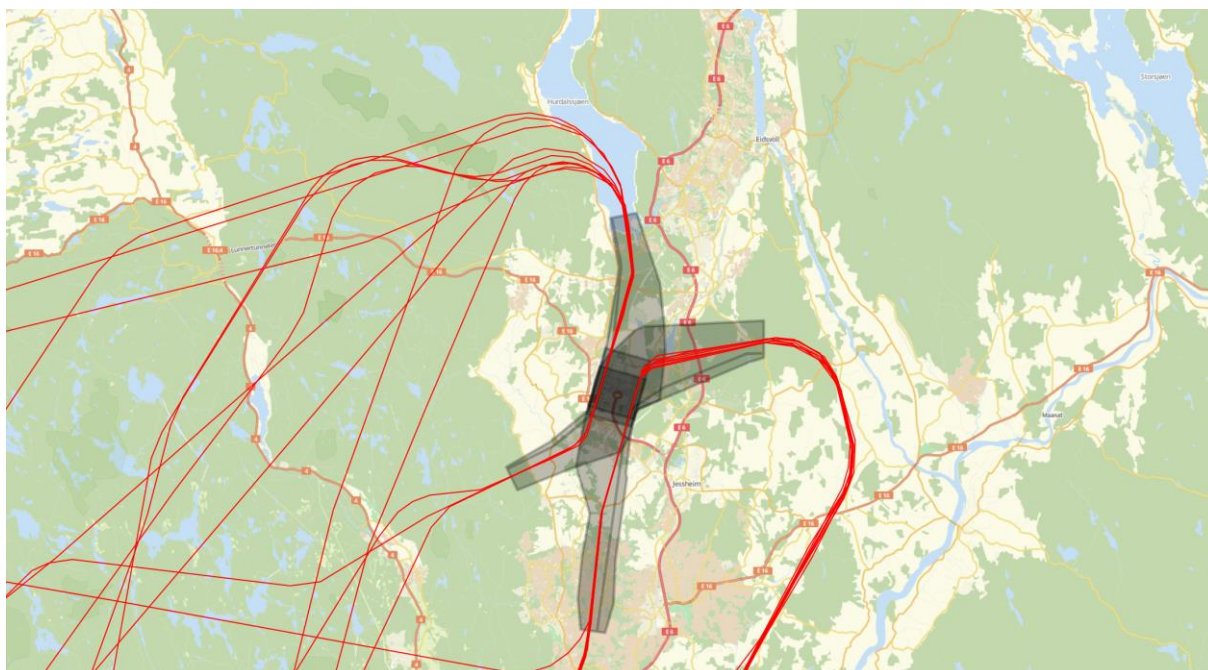
Figur 45. Avganger, SAS - 1380 flygninger
A319 (12), A320 (103), B737-700 (3), B737-800 (2), A20N (1009), CRJ-900 (35), A21N (59),
E195 (152), A330-300 (1), AT76 (3), CRJX (1)

Swiss



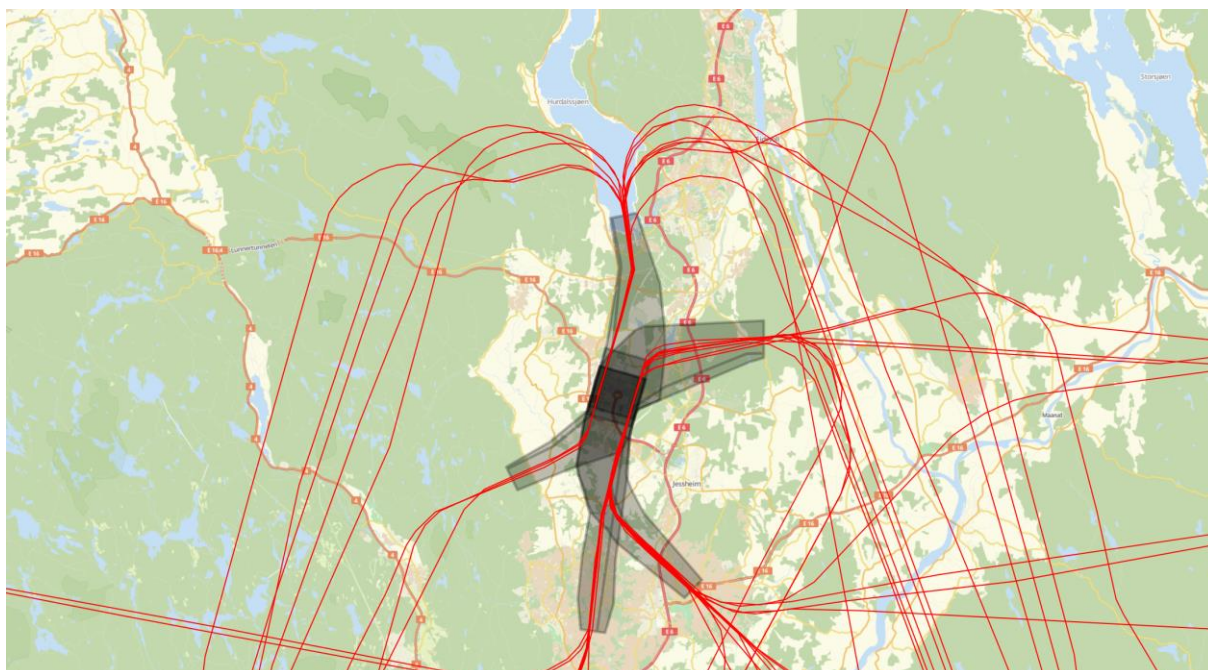
Figur 46. Avganger, Swiss - 32 flygninger
A320 (1), EMB-E190 (5), A20N (1), BCS3 (16), E295 (1), BCS1 (2), E290 (6)

TAP Portugal



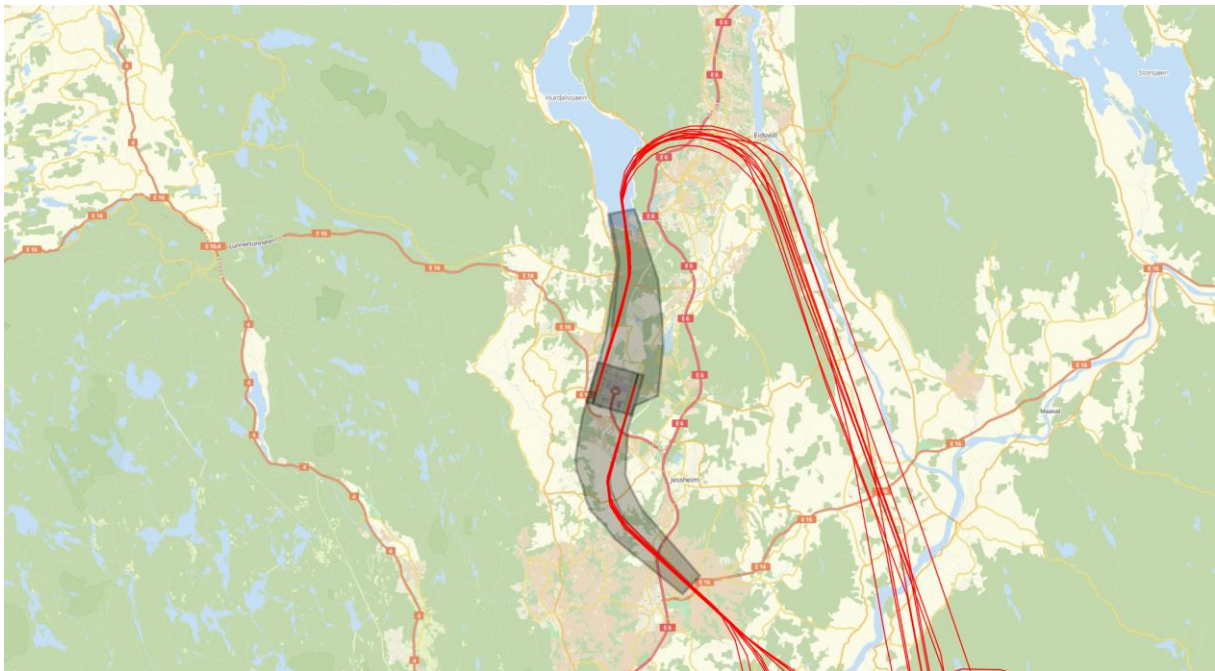
Figur 47. Avganger, TAP Portugal - 31 flygninger
A319 (1), A320 (2), A20N (22), A21N (6)

Thomas Cook Airlines Scandinavia



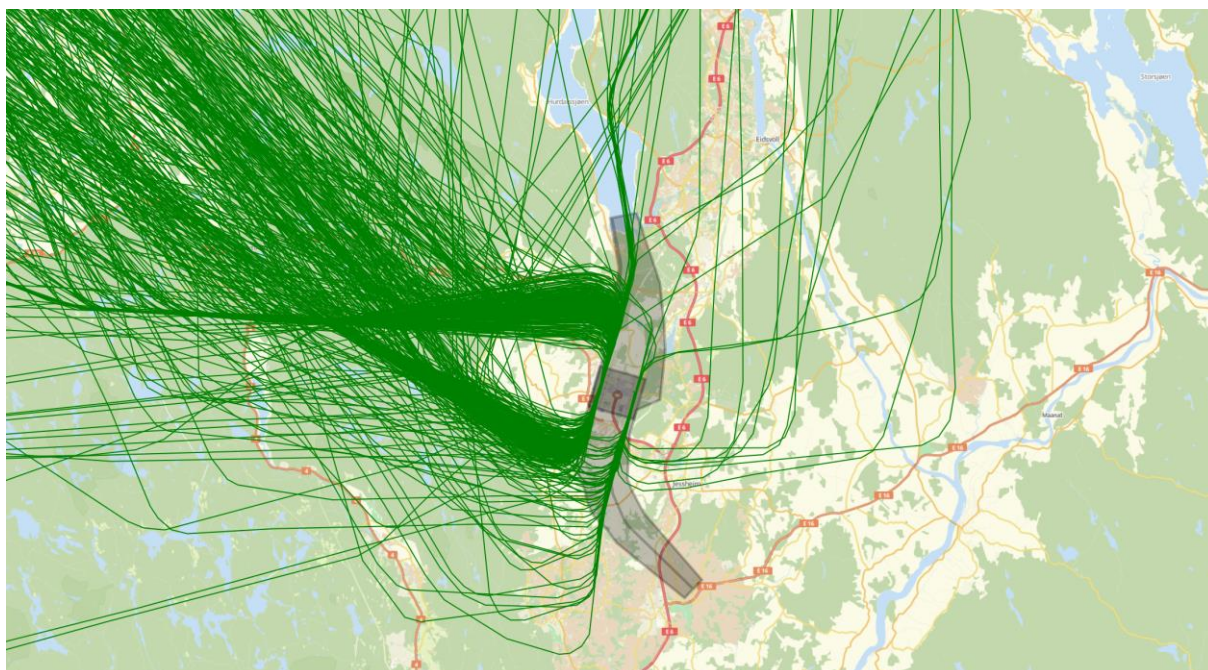
Figur 48. Avganger, ThomasCook Airlines Scandinavia - 49 flygninger
A320 (1), A21N (8), A321 (30), A339 (10)

Turkish Airlines



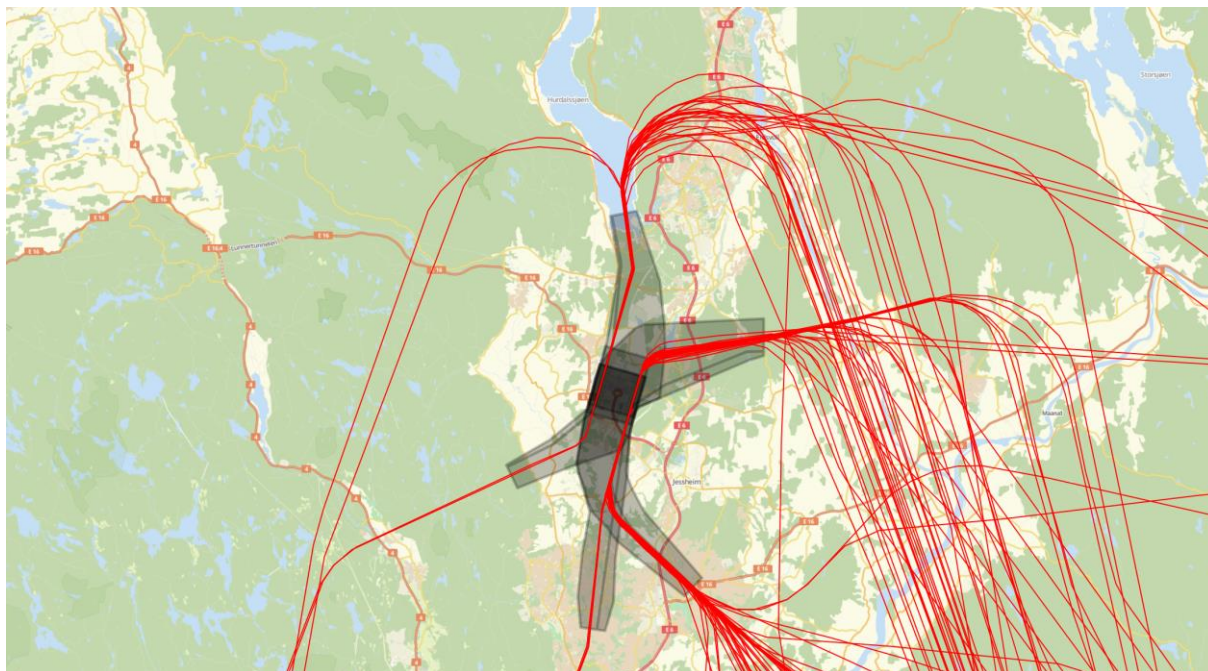
Figur 49. Avganger, Turkish Airlines - 88 flygninger
B737-800 (11), A330-200 (8), A21N (39), B38M (10), A321 (12), B39M (2), B737-900 (6)

Widerøe



Figur 50. Avganger, Widerøe - 470 flygninger
DHC-8-100 (419), DHC-8-400 (37), DHC-8-200 (14)

Wizz Air



Figur 51. Avganger, Wizz Air Hungary - 99 flygninger
A21N (61), A321 (38)

VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER

NMT001 – Styri

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	79	0	6	2	97	W	51.0	34.1
02/04/2026	1	0	0	6	84	W	50.0	37.3
03/04/2026	7	0	5	6	100		49.3	33.4
04/04/2026	19	0	5	5	100		50.4	33.9
05/04/2026	9	0	1	1	100		50.7	30.1
06/04/2026	0	0	0	3	100		50.5	28.7
07/04/2026	1	0	0	1	100		50.4	27.6
08/04/2026	52	0	9	0	100		50.8	32.8
09/04/2026	41	0	20	0	100		50.4	36.5
10/04/2026	67	0	7	0	100		50.5	32.0
11/04/2026	76	0	3	1	100		50.2	31.1
12/04/2026	120	0	1	0	100		49.9	25.3
13/04/2026	24	0	3	4	100		50.4	32.9
14/04/2026	108	0	2	0	100		50.7	27.2
15/04/2026	1	0	0	10	100		50.9	35.7
16/04/2026	114	0	4	4	100		51.6	34.1
17/04/2026	128	0	8	0	100		51.2	33.1
18/04/2026	74	0	3	0	100		51.0	27.5
19/04/2026	0	0	0	14	100		51.0	38.8
20/04/2026	0	0	0	3	100		50.8	29.6
21/04/2026	0	0	0	2	100		51.2	30.5
22/04/2026	2	0	0	3	100		51.3	30.9
23/04/2026	23	0	1	3	100		51.5	30.4
24/04/2026	0	0	0	12	100		51.6	37.5
25/04/2026	0	0	0	2	72	W	52.4	30.1
26/04/2026	0	0	0	8	100		51.0	33.8
27/04/2026	0	0	0	4	100		51.2	31.1
28/04/2026	0	0	0	5	100		51.5	28.9
29/04/2026	31	0	15	0	100		52.5	36.2
30/04/2026	111	0	10	0	100		52.3	34.1
Sum	1088	0	103	99	98		51.0	33.4

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

NMT001 – Styri

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	1	0	2	0	100		48.9	27.1
02/04/2026	0	0	0	0	100		49.1	
03/04/2026	0	0	0	0	100		48.3	
04/04/2026	0	0	0	0	100		48.4	
05/04/2026	0	0	0	0	100		48.7	
06/04/2026	0	0	0	0	100		48.8	
07/04/2026	0	0	0	0	100		48.9	
08/04/2026	0	0	0	0	100		49.1	
09/04/2026	13	0	1	0	100		49.4	25.4
10/04/2026	9	0	0	0	100		49.2	
11/04/2026	4	0	0	0	100		48.8	
12/04/2026	10	0	0	0	100		49.1	
13/04/2026	18	0	0	0	100		49.0	
14/04/2026	14	0	0	0	100		49.4	
15/04/2026	3	0	0	0	100		49.4	
16/04/2026	16	0	0	0	100		49.9	
17/04/2026	4	0	0	0	100		50.0	
18/04/2026	0	0	0	1	100		50.1	26.2
19/04/2026	0	0	0	0	100		50.1	
20/04/2026	0	0	0	0	100		49.9	
21/04/2026	0	0	0	0	100		50.0	
22/04/2026	0	0	0	0	100		50.6	
23/04/2026	0	0	0	1	100		50.8	28.6
24/04/2026	0	0	0	0	100		50.9	
25/04/2026	0	0	0	1	100		50.6	27.5
26/04/2026	0	0	0	1	100		50.1	33.0
27/04/2026	0	0	0	0	100		50.2	
28/04/2026	0	0	0	1	100		50.4	29.2
29/04/2026	0	0	1	0	100		50.9	25.6
30/04/2026	0	0	0	0	100		51.5	
Sum	92	0	4	5	100		49.8	22.8

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

NMT003 – NN

NMT003 ble tatt inn for service og oppgradering 13. august 2025. Forventes utplassert på Skedsmo i løpet av 2026

NMT004 – RWY 01R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	168	0	176	0	97	W	73.6	72.5
02/04/2026	40	0	30	115	84	W	70.7	68.4
03/04/2026	86	0	86	107	100		72.3	70.5
04/04/2026	89	0	58	77	100		70.3	68.4
05/04/2026	193	0	171	60	100		73.9	72.9
06/04/2026	123	0	0	160	100		69.0	66.3
07/04/2026	154	0	0	159	100		69.1	66.6
08/04/2026	246	0	242	0	100		73.7	72.9
09/04/2026	264	0	264	0	100		74.1	73.3
10/04/2026	224	0	226	0	100		73.7	72.6
11/04/2026	81	0	71	38	100		70.8	68.5
12/04/2026	162	0	163	0	100		73.0	71.8
13/04/2026	194	0	121	97	100		72.2	70.9
14/04/2026	169	0	162	22	100		73.0	71.4
15/04/2026	146	0	0	176	100		69.9	67.7
16/04/2026	133	0	111	58	100		71.8	70.3
17/04/2026	190	0	190	0	100		73.3	72.3
18/04/2026	104	0	108	0	100		70.7	69.1
19/04/2026	22	0	0	301	100		72.6	71.1
20/04/2026	136	0	0	173	100		68.7	66.2
21/04/2026	151	0	0	160	100		68.2	66.3
22/04/2026	151	0	0	170	100		68.7	66.9
23/04/2026	155	0	32	144	100		69.9	68.5
24/04/2026	154	0	1	167	100		68.9	67.2
25/04/2026	79	0	0	74	72	W	67.5	63.9
26/04/2026	140	0	0	183	100		68.7	66.2
27/04/2026	98	0	0	188	100		68.8	66.3
28/04/2026	113	0	0	213	100		70.0	67.9
29/04/2026	252	0	239	38	100		73.8	73.1
30/04/2026	196	0	197	0	100		72.3	71.6
Sum	4413	0	2648	2880	98		71.6	70.2

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

NMT004 – RWY 01R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	22	0	0	0	100		69.4	
02/04/2026	9	0	0	0	100		67.9	
03/04/2026	15	0	0	0	100		68.8	
04/04/2026	24	0	0	0	100		69.3	
05/04/2026	16	0	0	0	100		69.2	
06/04/2026	10	0	0	0	100		67.7	
07/04/2026	18	0	0	0	100		67.8	
08/04/2026	21	0	0	0	100		68.5	
09/04/2026	11	0	0	0	100		68.4	
10/04/2026	3	0	0	0	100		68.5	
11/04/2026	2	0	0	0	100		67.6	
12/04/2026	7	0	0	0	100		68.4	
13/04/2026	2	0	0	0	99	T	67.3	
14/04/2026	1	0	0	0	100		67.5	
15/04/2026	1	0	0	0	100		67.0	
16/04/2026	2	0	0	0	100		67.0	
17/04/2026	10	0	0	0	100		68.6	
18/04/2026	7	0	0	0	100		66.7	
19/04/2026	9	0	0	0	100		67.6	
20/04/2026	9	0	0	0	100		67.2	
21/04/2026	6	0	0	0	100		66.0	
22/04/2026	9	0	0	0	100		65.7	
23/04/2026	6	0	0	0	100		65.6	
24/04/2026	9	0	0	0	100		66.1	
25/04/2026	6	0	0	0	100		65.7	
26/04/2026	11	0	0	0	100		66.7	
27/04/2026	10	0	0	0	100		66.5	
28/04/2026	7	0	0	0	100		66.6	
29/04/2026	25	0	0	0	100		67.7	
30/04/2026	33	0	0	0	100		69.4	
Sum	321	0	0	0	100		67.7	

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

NMT005 – RWY 19R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	79	0	1	185	97	W	70.1	69.3
02/04/2026	1	0	141	43	84	W	74.7	74.4
03/04/2026	7	0	100	86	100		72.2	72.0
04/04/2026	19	0	41	56	100		68.8	68.2
05/04/2026	9	0	51	175	100		71.8	71.4
06/04/2026	0	0	158	0	100		72.5	72.2
07/04/2026	1	0	146	0	100		71.9	71.6
08/04/2026	52	0	0	233	100		70.0	69.3
09/04/2026	41	0	1	281	100		70.9	70.4
10/04/2026	67	0	13	227	100		70.7	70.2
11/04/2026	76	0	24	83	100		68.8	68.2
12/04/2026	120	0	2	161	100		69.3	68.7
13/04/2026	24	0	90	124	100		71.7	71.4
14/04/2026	108	0	15	144	100		69.6	68.9
15/04/2026	1	0	167	0	100		72.3	72.1
16/04/2026	114	0	60	126	100		71.0	70.6
17/04/2026	128	0	0	161	100		69.8	69.2
18/04/2026	74	0	4	137	100		69.6	69.0
19/04/2026	0	0	289	0	100		75.8	75.6
20/04/2026	0	0	175	0	100		73.3	72.2
21/04/2026	0	0	153	0	100		71.9	71.6
22/04/2026	2	0	171	0	100		72.1	71.8
23/04/2026	23	0	131	31	100		71.9	71.6
24/04/2026	0	0	164	0	100		72.0	71.7
25/04/2026	0	0	77	0	72	W	71.6	70.7
26/04/2026	0	0	163	0	100		71.9	71.7
27/04/2026	0	0	195	0	100		72.8	72.6
28/04/2026	0	0	201	0	100		72.2	71.9
29/04/2026	31	0	36	240	100		71.3	70.8
30/04/2026	111	0	0	193	100		70.2	69.4
Sum	1088	0	2769	2686	98		71.7	71.3

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

NMT005 – RWY 19R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	1	0	0	8	100		62.0	59.2
02/04/2026	0	0	18	8	100		68.7	68.3
03/04/2026	0	0	2	0	100		59.1	55.8
04/04/2026	0	0	0	1	100		56.5	44.5
05/04/2026	0	0	17	5	100		67.1	66.5
06/04/2026	0	0	19	0	100		66.6	66.0
07/04/2026	0	0	4	0	100		63.4	62.1
08/04/2026	0	0	0	6	100		61.9	59.7
09/04/2026	13	0	0	7	100		70.2	56.6
10/04/2026	9	0	11	5	100		65.1	63.9
11/04/2026	4	0	17	0	100		67.3	66.8
12/04/2026	10	0	12	14	100		65.4	64.4
13/04/2026	18	0	3	0	99	T	63.5	61.9
14/04/2026	14	0	2	13	100		64.9	63.9
15/04/2026	3	0	14	0	100		65.2	64.3
16/04/2026	16	0	5	2	100		64.6	63.4
17/04/2026	4	0	9	6	100		65.8	64.8
18/04/2026	0	0	17	4	100		66.7	66.1
19/04/2026	0	0	19	0	100		68.2	67.8
20/04/2026	0	0	15	0	100		65.7	64.8
21/04/2026	0	0	14	0	100		65.7	64.9
22/04/2026	0	0	14	0	100		65.0	64.0
23/04/2026	0	0	20	0	100		66.9	66.3
24/04/2026	0	0	14	0	100		65.2	64.4
25/04/2026	0	0	16	0	100		66.0	65.4
26/04/2026	0	0	14	0	100		65.6	64.7
27/04/2026	0	0	18	0	100		66.2	65.6
28/04/2026	0	0	18	0	100		65.8	65.1
29/04/2026	0	0	3	1	100		60.9	58.1
30/04/2026	0	0	0	7	100		63.3	60.1
Sum	92	0	315	87	100		65.7	64.4

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

NMT006 – Lyshaug

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	0	0	0	65	97	W	59.2	58.6
02/04/2026	6	0	4	2	84	W	51.3	47.1
03/04/2026	0	0	0	2	100		49.6	44.3
04/04/2026	28	0	33	10	100		55.1	52.1
05/04/2026	41	0	28	3	100		53.4	51.7
06/04/2026	123	0	122	0	100		57.3	56.1
07/04/2026	121	0	143	0	100		57.0	56.4
08/04/2026	0	0	0	71	100		59.0	58.3
09/04/2026	0	0	0	22	100		54.3	52.7
10/04/2026	0	0	0	73	100		58.7	58.2
11/04/2026	7	0	8	55	100		58.3	58.0
12/04/2026	6	0	1	146	100		62.4	62.2
13/04/2026	61	0	67	21	100		57.2	56.1
14/04/2026	31	0	8	104	100		60.6	60.2
15/04/2026	127	0	144	0	100		58.2	57.2
16/04/2026	13	0	14	107	100		60.6	60.0
17/04/2026	0	0	1	154	100		62.5	62.2
18/04/2026	0	0	0	60	100		58.3	57.7
19/04/2026	22	0	4	0	100		49.4	41.3
20/04/2026	136	0	132	0	100		56.8	55.7
21/04/2026	151	0	146	0	100		57.5	56.8
22/04/2026	147	0	147	0	100		56.9	56.2
23/04/2026	126	0	125	24	100		58.6	57.7
24/04/2026	154	0	157	0	100		57.1	56.5
25/04/2026	79	0	59	0	72	W	56.8	54.0
26/04/2026	140	0	142	0	100		56.5	55.4
27/04/2026	98	0	102	0	100		55.1	54.1
28/04/2026	93	0	103	0	100		55.4	54.0
29/04/2026	9	0	14	28	100		56.1	54.5
30/04/2026	0	0	0	121	100		60.8	60.2
Sum	1719	0	1704	1068	98		58.0	57.3

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

NMT006 – Lyshaug

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	0	0	0	2	100		44.8	43.7
02/04/2026	0	0	0	4	100		48.4	47.8
03/04/2026	7	0	7	0	100		49.7	48.6
04/04/2026	3	0	3	1	100		48.7	47.7
05/04/2026	0	0	0	5	100		47.8	46.9
06/04/2026	10	0	10	0	100		50.0	48.8
07/04/2026	17	0	18	0	100		51.4	51.1
08/04/2026	9	0	9	0	100		49.7	47.9
09/04/2026	0	0	0	2	100		46.1	43.4
10/04/2026	0	0	0	3	100		46.4	44.1
11/04/2026	2	0	2	0	100		45.1	43.2
12/04/2026	0	0	0	3	100		48.7	47.2
13/04/2026	2	0	2	0	100		46.8	41.9
14/04/2026	0	0	0	3	100		51.2	48.8
15/04/2026	1	0	1	0	100		47.4	44.3
16/04/2026	2	0	2	0	100		48.9	45.3
17/04/2026	0	0	0	5	100		49.8	48.4
18/04/2026	7	0	7	0	100		48.0	45.6
19/04/2026	9	0	9	0	100		49.6	46.9
20/04/2026	9	0	8	0	100		51.6	49.7
21/04/2026	6	0	7	0	100		50.4	46.4
22/04/2026	9	0	8	0	100		50.1	47.2
23/04/2026	6	0	7	0	100		48.8	46.2
24/04/2026	9	0	9	0	100		49.7	48.1
25/04/2026	6	0	6	0	100		48.5	45.1
26/04/2026	11	0	11	0	100		49.4	47.2
27/04/2026	10	0	10	0	99	T	50.0	48.8
28/04/2026	7	0	7	0	100		48.7	46.7
29/04/2026	9	0	9	0	100		51.3	47.7
30/04/2026	2	0	2	4	100		50.3	48.4
Sum	153	0	154	32	100		49.2	47.2

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

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	168	0	4	0	97	W	49.4	39.7
02/04/2026	34	0	0	105	84	W	54.9	52.6
03/04/2026	86	0	1	86	100		52.4	50.4
04/04/2026	61	0	1	64	100		52.0	50.0
05/04/2026	152	0	4	51	100		62.2	61.9
06/04/2026	0	0	0	130	100		55.2	52.1
07/04/2026	33	0	0	110	100		53.4	51.6
08/04/2026	246	0	1	0	100		47.8	34.1
09/04/2026	264	0	1	0	100		48.1	36.8
10/04/2026	224	0	3	0	100		50.3	47.2
11/04/2026	74	0	4	32	100		50.1	47.1
12/04/2026	156	0	4	0	100		47.9	39.9
13/04/2026	133	0	0	81	100		52.1	49.8
14/04/2026	138	0	0	15	100		49.0	42.9
15/04/2026	19	0	0	148	100		54.8	53.2
16/04/2026	120	0	4	45	100		51.1	47.6
17/04/2026	190	0	6	0	100		54.9	47.9
18/04/2026	104	0	2	0	100		47.5	39.4
19/04/2026	0	0	0	259	100		56.6	55.4
20/04/2026	0	0	0	124	100		53.5	51.3
21/04/2026	0	0	0	123	100		53.6	51.9
22/04/2026	4	0	0	141	100		54.2	52.3
23/04/2026	29	0	0	109	100		54.2	51.6
24/04/2026	0	0	0	135	100		54.5	52.0
25/04/2026	0	0	0	77	72	W	58.8	53.0
26/04/2026	0	0	0	138	100		55.0	52.4
27/04/2026	0	0	0	156	100		54.4	52.6
28/04/2026	20	0	0	173	100		55.1	53.1
29/04/2026	243	0	6	31	100		50.0	45.8
30/04/2026	196	0	10	0	100		52.8	50.3
Sum	2694	0	51	2333	98		54.2	52.1

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

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	22	0	1	0	100		46.9	41.0
02/04/2026	9	0	0	0	100		41.3	
03/04/2026	8	0	0	5	100		50.1	41.1
04/04/2026	21	0	0	0	100		40.9	
05/04/2026	16	0	0	0	100		43.4	
06/04/2026	0	0	0	6	100		50.7	41.3
07/04/2026	1	0	0	7	100		45.8	42.3
08/04/2026	12	0	0	1	100		43.5	27.9
09/04/2026	11	0	0	0	100		40.5	
10/04/2026	3	0	0	0	100		41.9	
11/04/2026	0	0	0	6	100		43.8	40.7
12/04/2026	7	0	0	0	100		40.2	
13/04/2026	0	0	0	4	100		44.9	40.7
14/04/2026	1	0	0	0	100		42.2	
15/04/2026	0	0	0	5	100		45.3	41.2
16/04/2026	0	0	0	5	100		44.9	39.4
17/04/2026	10	0	1	0	100		43.8	28.1
18/04/2026	0	0	0	4	100		42.5	38.8
19/04/2026	0	0	0	12	100		46.1	43.7
20/04/2026	0	0	0	4	100		45.8	40.6
21/04/2026	0	0	0	6	100		45.5	41.0
22/04/2026	0	0	0	6	100		46.6	42.4
23/04/2026	0	0	0	5	100		45.8	40.0
24/04/2026	0	0	0	7	100		46.7	41.7
25/04/2026	0	0	0	6	100		45.1	40.4
26/04/2026	0	0	0	6	100		48.6	42.3
27/04/2026	0	0	0	4	99	T	44.4	37.5
28/04/2026	0	0	0	7	100		46.4	42.4
29/04/2026	16	0	0	5	100		45.2	39.7
30/04/2026	31	0	0	0	100		45.1	
Sum	168	0	2	111	100		45.6	39.4

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

NMT008 – Saghagan

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	247	0	199	0	97	W	57.4	54.9
02/04/2026	35	0	30	68	84	W	53.3	49.5
03/04/2026	93	0	87	59	100		54.1	52.4
04/04/2026	80	0	58	58	100		53.9	50.0
05/04/2026	161	0	173	46	100		56.2	54.5
06/04/2026	0	0	0	96	100		52.9	45.2
07/04/2026	34	0	0	84	100		52.2	45.4
08/04/2026	298	0	242	0	100		56.6	55.1
09/04/2026	305	0	257	0	100		57.0	55.5
10/04/2026	291	0	226	0	100		55.7	54.4
11/04/2026	150	0	69	26	100		52.1	49.3
12/04/2026	276	0	175	0	100		55.5	53.8
13/04/2026	157	0	120	65	100		54.5	52.2
14/04/2026	246	0	182	11	100		55.1	53.3
15/04/2026	20	0	0	131	100		53.6	48.0
16/04/2026	234	0	123	31	100		54.6	51.8
17/04/2026	318	0	225	0	100		56.8	54.8
18/04/2026	178	0	132	0	100		57.3	53.4
19/04/2026	0	0	0	161	100		52.8	47.7
20/04/2026	0	0	0	70	100		51.8	43.3
21/04/2026	0	0	0	84	100		51.7	44.4
22/04/2026	6	0	0	93	100		51.7	44.8
23/04/2026	52	0	29	90	100		52.8	48.5
24/04/2026	0	0	0	98	100		50.9	44.7
25/04/2026	0	0	0	47	72	W	52.4	44.3
26/04/2026	0	0	0	69	100		50.9	42.7
27/04/2026	0	0	0	108	100		51.6	45.4
28/04/2026	20	0	0	113	100		51.7	45.6
29/04/2026	274	0	233	19	100		56.5	54.8
30/04/2026	307	0	214	0	100		56.1	53.7
Sum	3782	0	2774	1627	98		54.5	51.6

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

NMT008 – Saghagan

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	23	0	21	0	100		51.4	48.4
02/04/2026	9	0	7	0	100		47.5	44.2
03/04/2026	8	0	8	3	100		47.7	45.2
04/04/2026	21	0	21	0	100		49.0	47.8
05/04/2026	16	0	16	0	100		49.0	45.8
06/04/2026	0	0	0	4	100		45.9	32.7
07/04/2026	1	0	0	8	100		47.8	35.7
08/04/2026	12	0	12	0	100		50.4	45.5
09/04/2026	24	0	12	0	100		50.0	46.2
10/04/2026	12	0	7	0	100		48.8	41.6
11/04/2026	4	0	0	4	100		47.8	34.8
12/04/2026	17	0	9	0	100		48.9	43.2
13/04/2026	18	0	5	4	100		48.9	41.8
14/04/2026	15	0	10	0	100		50.3	43.7
15/04/2026	3	0	0	9	100		52.8	43.5
16/04/2026	16	0	4	1	100		50.7	40.1
17/04/2026	14	0	11	0	100		51.9	44.8
18/04/2026	0	0	0	2	100		49.4	30.9
19/04/2026	0	0	0	6	100		48.1	37.1
20/04/2026	0	0	0	4	100		50.3	36.3
21/04/2026	0	0	0	8	100		51.2	38.6
22/04/2026	0	0	0	5	100		50.1	37.3
23/04/2026	0	0	0	4	100		49.2	35.3
24/04/2026	0	0	0	5	100		47.8	35.0
25/04/2026	0	0	0	3	100		46.9	33.4
26/04/2026	0	0	0	4	100		47.2	34.4
27/04/2026	0	0	0	2	99	T	50.3	30.3
28/04/2026	0	0	0	7	100		50.7	36.6
29/04/2026	16	0	14	7	100		51.7	44.9
30/04/2026	31	0	31	0	100		53.8	48.6
Sum	260	0	188	90	100		49.9	43.0

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

NMT009 – Østli vest for Hersjøen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	79	0	78	0	97	W	51.7	49.5
02/04/2026	1	0	2	6	84	W	48.6	38.7
03/04/2026	7	0	6	2	100		47.7	40.8
04/04/2026	19	0	20	10	100		50.8	47.6
05/04/2026	9	0	9	10	100		50.1	43.5
06/04/2026	0	0	0	82	100		51.8	48.7
07/04/2026	1	0	0	55	100		50.8	46.5
08/04/2026	52	0	55	0	100		51.5	47.5
09/04/2026	41	0	40	0	100		49.9	45.6
10/04/2026	67	0	71	0	100		50.9	47.5
11/04/2026	76	0	78	3	100		51.3	48.8
12/04/2026	120	0	129	0	100		52.7	51.2
13/04/2026	24	0	26	36	100		51.8	47.0
14/04/2026	108	0	114	17	100		53.7	51.5
15/04/2026	1	0	0	72	100		52.5	48.0
16/04/2026	114	0	119	10	100		53.6	50.7
17/04/2026	128	0	131	0	100		53.2	50.6
18/04/2026	74	0	77	0	100		50.8	47.9
19/04/2026	0	0	1	1	100		50.5	29.0
20/04/2026	0	0	0	64	100		51.0	46.3
21/04/2026	0	0	1	59	100		51.0	46.2
22/04/2026	2	0	1	60	100		51.4	46.1
23/04/2026	23	0	25	59	100		51.8	48.2
24/04/2026	0	0	0	79	100		52.2	47.9
25/04/2026	0	0	0	35	72	W	51.7	46.2
26/04/2026	0	0	1	47	100		49.5	44.4
27/04/2026	0	0	0	36	100		50.2	43.6
28/04/2026	0	0	0	36	100		50.8	45.2
29/04/2026	31	0	31	4	100		50.3	44.2
30/04/2026	111	0	116	0	100		51.6	49.2
Sum	1088	0	1131	783	98		51.4	47.6

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)]
01/04/2026	1	0	1	0	100		42.8	32.6
02/04/2026	0	0	0	0	100		41.1	
03/04/2026	0	0	0	0	100		40.4	
04/04/2026	0	0	0	0	100		40.9	
05/04/2026	0	0	0	0	100		42.7	
06/04/2026	0	0	0	0	100		41.4	
07/04/2026	0	0	0	0	100		43.4	
08/04/2026	0	0	0	0	100		45.5	
09/04/2026	13	0	13	0	100		47.0	43.6
10/04/2026	9	0	8	0	100		47.3	40.4
11/04/2026	4	0	4	2	100		46.7	41.1
12/04/2026	10	0	11	0	100		47.5	44.3
13/04/2026	18	0	17	0	100		50.1	45.9
14/04/2026	14	0	12	0	100		47.7	44.0
15/04/2026	3	0	2	0	100		47.6	37.0
16/04/2026	16	0	18	0	100		50.3	44.8
17/04/2026	4	0	3	0	100		47.7	34.6
18/04/2026	0	0	0	0	100		46.1	
19/04/2026	0	0	0	0	100		45.5	
20/04/2026	0	0	0	0	100		45.9	
21/04/2026	0	0	0	0	100		45.3	
22/04/2026	0	0	0	0	100		45.7	
23/04/2026	0	0	0	0	100		43.6	
24/04/2026	0	0	0	0	100		45.0	
25/04/2026	0	0	0	0	100		40.0	
26/04/2026	0	0	0	0	100		41.1	
27/04/2026	0	0	0	0	99	T	43.5	
28/04/2026	0	0	0	0	100		45.1	
29/04/2026	0	0	0	0	100		44.7	
30/04/2026	0	0	0	0	100		44.5	
Sum	92	0	89	2	100		45.7	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)]
01/04/2026	0	0	0	119	97	W	52.5	50.1
02/04/2026	6	0	7	12	84	W	49.9	44.5
03/04/2026	0	0	0	31	100		47.2	41.5
04/04/2026	28	0	29	30	100		54.3	52.7
05/04/2026	41	0	28	75	100		54.9	53.9
06/04/2026	123	0	136	0	100		59.4	58.5
07/04/2026	121	0	143	0	100		59.0	58.7
08/04/2026	0	0	0	87	100		51.4	47.7
09/04/2026	0	0	0	85	100		51.2	46.9
10/04/2026	0	0	0	134	100		51.6	48.4
11/04/2026	7	0	7	69	100		51.1	49.3
12/04/2026	6	0	0	162	100		52.4	50.5
13/04/2026	61	0	66	51	100		56.9	56.0
14/04/2026	31	0	8	115	100		54.3	51.3
15/04/2026	127	0	143	0	100		59.7	59.4
16/04/2026	13	0	15	98	100		53.0	51.4
17/04/2026	0	0	1	123	100		52.6	50.2
18/04/2026	0	0	0	79	100		51.1	46.1
19/04/2026	22	0	7	0	100		50.3	43.9
20/04/2026	136	0	132	0	100		58.4	57.9
21/04/2026	151	0	146	0	100		59.4	59.1
22/04/2026	147	0	146	0	100		59.1	58.7
23/04/2026	126	0	128	27	100		59.1	58.7
24/04/2026	154	0	169	0	100		60.7	59.9
25/04/2026	79	0	68	0	72	W	58.1	56.7
26/04/2026	140	0	143	0	100		58.7	57.9
27/04/2026	98	0	112	0	100		57.8	56.6
28/04/2026	93	0	114	0	100		59.1	57.0
29/04/2026	9	0	14	92	100		55.2	52.0
30/04/2026	0	0	0	104	100		53.5	51.1
Sum	1719	0	1762	1493	98		56.5	55.4

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)]
01/04/2026	0	0	0	9	100		41.8	37.7
02/04/2026	0	0	0	7	100		43.0	38.3
03/04/2026	7	0	7	0	100		51.4	51.1
04/04/2026	3	0	3	1	100		46.4	46.1
05/04/2026	0	0	2	6	100		44.9	38.0
06/04/2026	10	0	11	0	100		53.4	51.3
07/04/2026	17	0	19	0	100		53.8	53.6
08/04/2026	9	0	8	3	100		50.5	49.8
09/04/2026	0	0	0	2	100		41.8	31.4
10/04/2026	0	0	0	3	100		40.1	33.9
11/04/2026	2	0	2	0	100		45.9	45.4
12/04/2026	0	0	0	4	100		42.3	37.0
13/04/2026	2	0	3	0	100		44.4	43.8
14/04/2026	0	0	0	6	100		43.4	39.5
15/04/2026	1	0	1	0	100		46.8	46.1
16/04/2026	2	0	2	2	100		47.5	46.7
17/04/2026	0	0	0	4	100		41.2	34.8
18/04/2026	7	0	7	1	100		48.9	48.4
19/04/2026	9	0	9	0	100		50.2	49.7
20/04/2026	9	0	8	0	100		52.4	52.0
21/04/2026	6	0	7	0	100		50.0	49.1
22/04/2026	9	0	8	0	100		51.1	50.7
23/04/2026	6	0	7	0	100		49.6	49.0
24/04/2026	9	0	9	0	100		51.7	51.4
25/04/2026	6	0	6	0	100		49.5	47.5
26/04/2026	11	0	11	0	100		51.1	50.5
27/04/2026	10	0	10	0	99	T	51.4	51.1
28/04/2026	7	0	7	0	100		49.0	48.6
29/04/2026	9	0	9	1	100		56.2	49.6
30/04/2026	2	0	2	5	100		58.9	43.6
Sum	153	0	158	54	100		50.7	48.3

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

NMT011 – Gresaker

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	0	0	2	181	97	W	56.1	55.7
02/04/2026	6	0	143	42	84	W	60.5	60.0
03/04/2026	0	0	101	75	100		57.8	57.5
04/04/2026	28	0	41	55	100		54.6	53.9
05/04/2026	41	0	54	164	100		57.7	57.2
06/04/2026	123	0	182	0	100		58.2	57.4
07/04/2026	121	0	147	0	100		57.0	56.6
08/04/2026	0	0	0	220	100		56.4	55.7
09/04/2026	0	0	1	265	100		57.7	57.4
10/04/2026	0	0	13	222	100		57.1	56.7
11/04/2026	7	0	24	79	100		54.6	53.9
12/04/2026	6	0	2	156	100		55.2	54.7
13/04/2026	61	0	90	118	100		58.1	57.6
14/04/2026	31	0	16	135	100		56.2	54.7
15/04/2026	127	0	169	0	100		58.4	58.1
16/04/2026	13	0	61	122	100		56.9	56.6
17/04/2026	0	0	0	159	100		55.4	55.0
18/04/2026	0	0	5	138	100		55.2	54.8
19/04/2026	22	0	293	0	100		61.5	61.3
20/04/2026	136	0	175	0	100		57.7	57.3
21/04/2026	151	0	155	0	100		57.4	57.0
22/04/2026	147	0	173	0	100		57.7	57.3
23/04/2026	126	0	139	28	100		57.5	57.0
24/04/2026	154	0	169	0	100		57.8	57.3
25/04/2026	79	0	95	0	72	W	57.8	56.1
26/04/2026	140	0	165	0	100		56.9	56.5
27/04/2026	98	0	203	0	100		58.9	58.1
28/04/2026	93	0	210	0	100		58.7	58.0
29/04/2026	9	0	39	221	100		58.1	57.3
30/04/2026	0	0	0	171	100		56.6	54.9
Sum	1719	0	2867	2551	98		57.6	57.0

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

NMT011 – Gresaker

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	0	0	0	8	100		47.9	47.3
02/04/2026	0	0	18	7	100		54.0	53.7
03/04/2026	7	0	2	0	100		46.1	42.7
04/04/2026	3	0	0	1	100		38.0	31.7
05/04/2026	0	0	17	7	100		52.4	52.1
06/04/2026	10	0	18	0	100		51.7	50.7
07/04/2026	17	0	4	0	100		47.7	46.4
08/04/2026	9	0	0	6	100		47.9	46.4
09/04/2026	0	0	0	7	100		47.4	43.5
10/04/2026	0	0	11	5	100		51.0	50.3
11/04/2026	2	0	17	0	100		51.3	50.4
12/04/2026	0	0	12	12	100		51.8	51.1
13/04/2026	2	0	4	0	100		47.8	46.6
14/04/2026	0	0	2	12	100		50.2	48.8
15/04/2026	1	0	14	0	100		51.2	50.1
16/04/2026	2	0	6	2	100		49.9	48.3
17/04/2026	0	0	10	6	100		50.6	50.2
18/04/2026	7	0	15	3	100		52.0	51.4
19/04/2026	9	0	18	0	100		52.6	52.2
20/04/2026	9	0	15	0	100		51.3	50.1
21/04/2026	6	0	15	0	100		51.7	50.5
22/04/2026	9	0	13	0	100		50.8	49.8
23/04/2026	6	0	20	0	100		52.5	51.9
24/04/2026	9	0	14	0	100		50.1	49.4
25/04/2026	6	0	16	0	100		50.7	50.0
26/04/2026	11	0	14	0	100		51.0	50.0
27/04/2026	10	0	18	0	99	T	52.1	51.1
28/04/2026	7	0	18	0	100		51.5	50.6
29/04/2026	9	0	3	1	100		46.4	43.8
30/04/2026	2	0	0	7	100		46.8	45.4
Sum	153	0	314	84	100		50.6	49.7

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

NMT012 – Aurmoen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	0	0	179	0	97	W	63.4	63.0
02/04/2026	0	0	30	123	84	W	61.3	61.1
03/04/2026	0	0	87	115	100		62.5	62.2
04/04/2026	0	0	58	92	100		60.2	60.1
05/04/2026	0	0	173	65	100		64.1	64.0
06/04/2026	0	0	0	171	100		59.3	59.0
07/04/2026	0	0	0	169	100		59.6	59.4
08/04/2026	0	0	246	0	100		63.6	63.4
09/04/2026	0	0	264	0	100		64.1	64.0
10/04/2026	0	0	226	1	100		63.4	63.2
11/04/2026	0	0	71	39	100		60.0	59.7
12/04/2026	0	0	166	0	100		62.8	62.6
13/04/2026	0	0	121	101	100		62.8	62.6
14/04/2026	0	0	179	21	100		62.6	62.3
15/04/2026	0	0	0	187	100		61.8	61.5
16/04/2026	0	0	113	64	100		62.0	61.7
17/04/2026	0	0	197	0	100		63.2	63.0
18/04/2026	0	0	110	0	100		60.4	60.0
19/04/2026	0	0	0	306	100		64.2	64.1
20/04/2026	0	0	0	190	100		60.3	60.1
21/04/2026	0	0	0	179	100		60.3	60.1
22/04/2026	0	0	0	194	100		60.7	60.5
23/04/2026	0	0	32	165	100		61.3	61.1
24/04/2026	0	0	1	190	100		60.6	60.4
25/04/2026	0	0	0	81	72	W	58.0	57.7
26/04/2026	0	0	0	206	100		59.9	59.7
27/04/2026	0	0	0	214	100		60.5	60.3
28/04/2026	0	0	0	230	100		61.7	61.3
29/04/2026	0	0	241	41	100		63.9	63.7
30/04/2026	0	0	198	0	100		62.1	62.0
Sum	0	0	2692	3144	98		62.0	61.8

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

NMT012 – Aurmoen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/04/2026	0	0	22	0	100		56.8	56.7
02/04/2026	0	0	7	0	100		53.5	53.4
03/04/2026	0	0	8	7	100		55.6	55.5
04/04/2026	0	0	21	2	100		56.4	56.3
05/04/2026	0	0	16	0	100		55.0	54.8
06/04/2026	0	0	0	10	100		50.9	50.1
07/04/2026	0	0	0	13	100		50.8	50.6
08/04/2026	0	0	14	2	100		55.2	55.0
09/04/2026	0	0	11	0	100		54.6	54.4
10/04/2026	0	0	4	0	100		51.0	50.3
11/04/2026	0	0	0	8	100		50.2	49.8
12/04/2026	0	0	7	0	100		52.1	51.8
13/04/2026	0	0	0	7	100		51.1	50.1
14/04/2026	0	0	3	0	100		50.9	50.4
15/04/2026	0	0	0	9	100		52.0	50.9
16/04/2026	0	0	0	8	100		51.2	50.3
17/04/2026	0	0	10	0	100		53.3	53.0
18/04/2026	0	0	0	5	100		49.4	48.6
19/04/2026	0	0	0	15	100		53.6	53.2
20/04/2026	0	0	0	9	99	T	51.4	50.0
21/04/2026	0	0	0	12	100		51.6	50.6
22/04/2026	0	0	0	8	100		50.8	49.9
23/04/2026	0	0	0	10	100		50.8	49.7
24/04/2026	0	0	0	10	100		51.5	51.2
25/04/2026	0	0	0	11	100		50.3	49.7
26/04/2026	0	0	0	13	100		50.8	50.6
27/04/2026	0	0	0	6	100		48.3	46.5
28/04/2026	0	0	0	13	100		51.7	51.4
29/04/2026	0	0	15	11	100		55.1	54.9
30/04/2026	0	0	32	0	100		57.9	57.8
Sum	0	0	170	189	100		53.2	52.8

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 (luftfartsloven) [§ 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 i områdene rundt Oslo lufthavn, Gardermoen, og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold, øvrige miljøhensyn og kapasitet.

§ 2. Virkeområde

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

Forskriften gjelder ikke for

- propellfly med MTOW 5700 kg eller mindre
- helikopter som flys i henhold til visuelle flygereglene (VFR)
- kontrollflyging
- ambulansetrafikk
- Politiets helikoptertjeneste
- nødtrafikk
- trafikk i forbindelse med brannslukking, søk og redning
- avbrutte innflyginger
- militære flyginger

§ 3 Definisjoner og forkortelser

I forskriften forstås med:

- IFR-flyging: en flyging utført i samsvar med instrumentflygereglene
- ILS CAT II/III: et instrumentlandingsystem for presisjonsinnflyging
- ILS glidebane: en linje definert av lufthavnens instrumentlandingsystem for presisjonsinnflyging og som danner en vinkel med horisontalplanet
- 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
- kontrollsoner: et kontrollert luftrom som strekker seg fra jordoverflaten opp til en nærmere angitt øvre grense
 - lufttrafikkjeneste (Air Traffic Service – ATS): en fellesbetegnelse for flygeinformasjonstjenester, varslingstjenester, rådgivningstjenester for lufttrafikk og flygekontrolltjenester (områdekontrolltjenester, innflygingskontrolltjenester og tårnkontrolltjenester)
 - 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
 - terminalområde (TMA): et kontrollområde, vanligvis etablert der flere ATS-ruter løper sammen i nærheten av en eller flere større flyplasser
 - 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

- AMSL (Above Mean Sea Level): høyde over midlere havnivå
- EPNdB (Effective Perceived Noise in Decibels): enhet for måling og beskrivelse av flystøy
- ft: fot
- 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 døgnsperiode kan bare finne sted etter forhåndsgodkjenning fra Luftfartstilsynet.

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

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

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

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

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

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

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

I nattperioden skal motortesting ut over tomgang gjøres i russegropa.

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 vedlegg 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 lufttrafiktjenesten finner det nødvendig. Luftfartstilsynet kan etter søknad tillate visuell kurvet innflyging med RNAV-veiledning.

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

Følgende minstehøyder skal overholdes:

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

§ 12 Propellfly

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

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

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

§ 13 Helikopter

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

§ 14 Forbud mot landingstrening

Skoleflyging i form av landingstrening og landingsrunder er ikke tillatt.

Kapittel 5. Registrering av flytrafikken mv.

§ 15 Registrering av flytrafikken

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

Avinor AS skal hver måned publisere oversikt over antall flyginger, støydata og lufttrafikktraséer for Oslo lufthavn, Gardermoen.

Avinor AS skal hvert kvartal rapportere skriftlig til Luftfartstilsynet om

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

Luftfartstilsynet kan sette nærmere krav til registrering og rapportering.

§ 16 Planlegging

Ved planlegging av driften, herunder flysikringstjenester, 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, Akershus.

FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG

