

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
oktober 2025**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedrapport
oktober 2025**

FORORD

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

SAMMENDRAG

- I oktober var det i gjennomsnitt
 - 637 flybevegelser per døgn.
 - 5,32 avganger og 11,1 landinger pr. natt mellom kl 00:00 og 06:30.
- Rullebanefordeling mellom registrerte landinger fra sør og avganger mot nord (RWY 01) og registrerte landinger fra nord og avganger mot sør (RWY 19) var for oktober 46,6/52,7.
- I løpet av oktober ble rusegropa registrert benyttet 4 ganger. Total brukstid var 105 minutter.
- I oktober har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 11 personer.
- For oktober er det totalt registrert:
 - Ingen flygninger som ikke tilfredsstillt kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
 - 22 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.
- For oktober er det totalt registrert:
 - 17 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
 - 0 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For oktober er det totalt registrert:
 - 54 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,7 % av 8038 testbare jetflyankomster.
 - 11 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,1 % av 8038 testbare jetflyankomster.
- For oktober er det totalt registrert:
 - 145 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 2,1 % av 7032 testbare jetflyavganger.
 - 6 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,9 % av 644 testbare propellflyavganger.

Fra og med januar rapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For oktober er det totalt registrert 721 kurvede ankomster.

Gardermoen, 11.11.2025.

Grethe Østby Stave
Avdelingsjef
Vann og Miljø
Oslo Lufthavn

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	2
SAMMENDRAG	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	3
1 ORDFORKLARINGER	4
2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN	5
3 BRUK AV RUSEGROPA	6
4 METEOROLOGI	7
5 TRAFIKKSTATISTIKK	8
6 STØYMÅLINGER	9
6.1 PLASSERING	9
6.2 MÅLERESULTATER	10
7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY	11
7.1 RAPPORTERING IHT. § 10 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN	11
8 BRUK AV RULLEBANER	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 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	98
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG	102

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

2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN

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

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

I oktober mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 11 personer over Nabosidenes støyskjema, annen e-post og Støytelefonen (64 81 26 30).

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i oktober måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
Eidsvoll (1)	"Særlig støyende flygning"
Hurdal (1)	"Særlig støyende flygning"
Gjerdrum (1)	"Særlig støyende flygning"
Lillestrøm (2)	"Særlig støyende flygning"
Ullensaker (6)	"Særlig støyende flygning, Nattflygning, Spørsmål knyttet til flystøy, Motortesting"

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

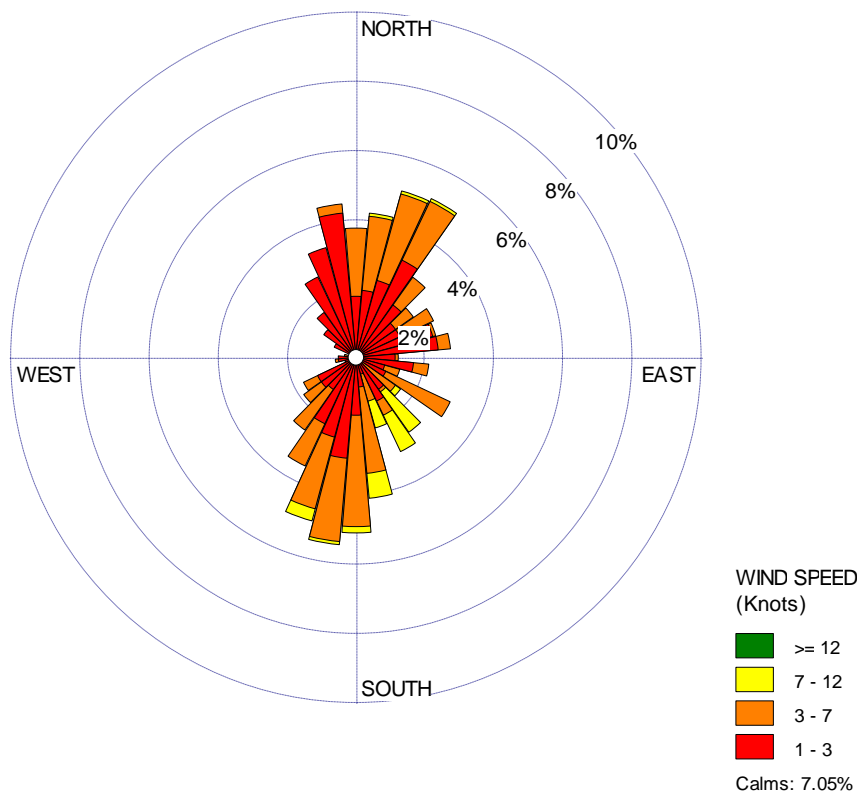
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
1-okt-25	Dash8-100	14:35	15:00	5	10	10	25
4-okt-25	B737-800	21:25	22:15	10	10	10	30
27-okt-25	B737-800	12:50	13:10	10	10	0	20
31-okt-25	C130J	15:30	16:00	20	4	6	30
Sum antall minutter				45	34	26	105

Rusegropa ble rapportert benyttet 4 ganger i løpet av oktober. Total akkumulert brukstid var 105 minutter.

4 METEOROLOGI

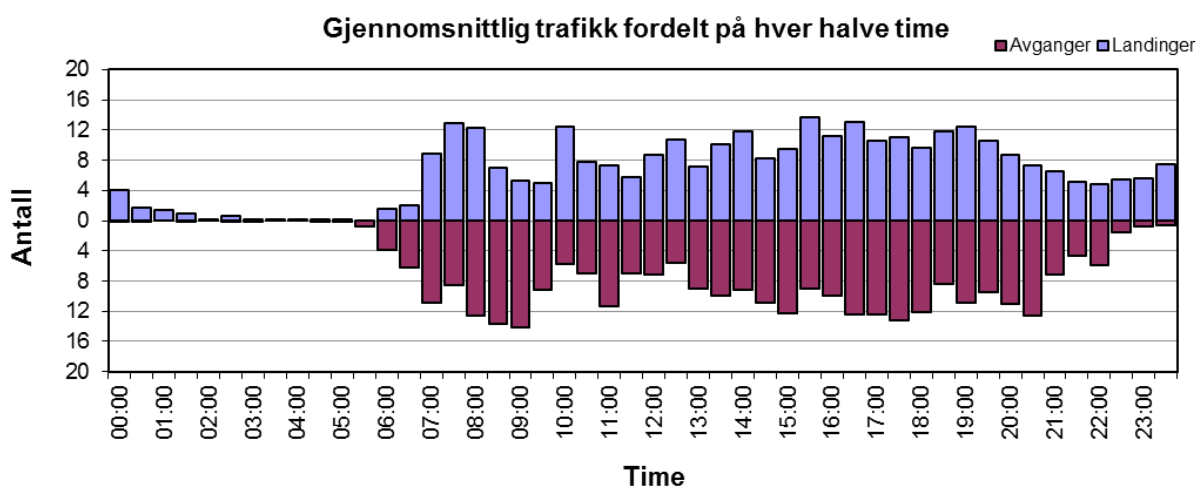
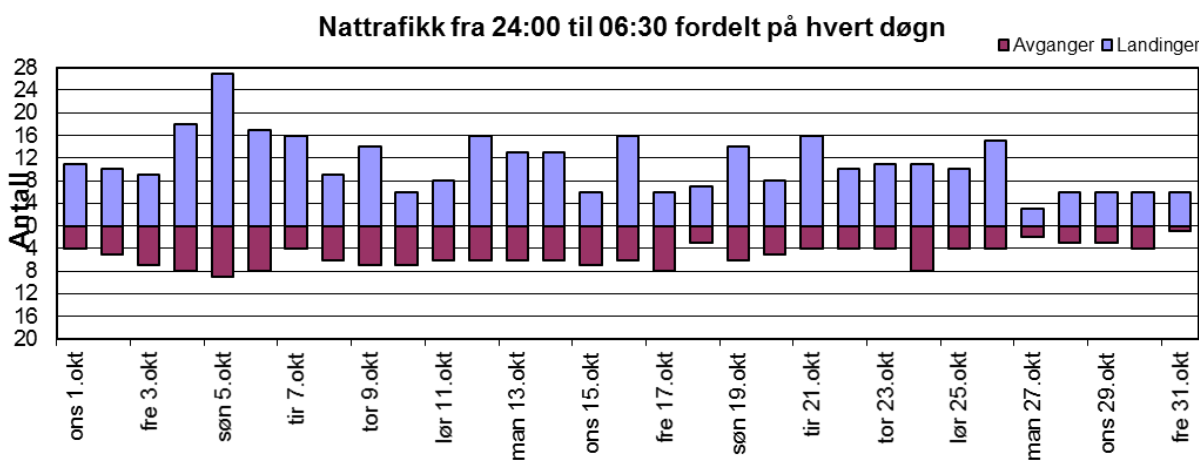
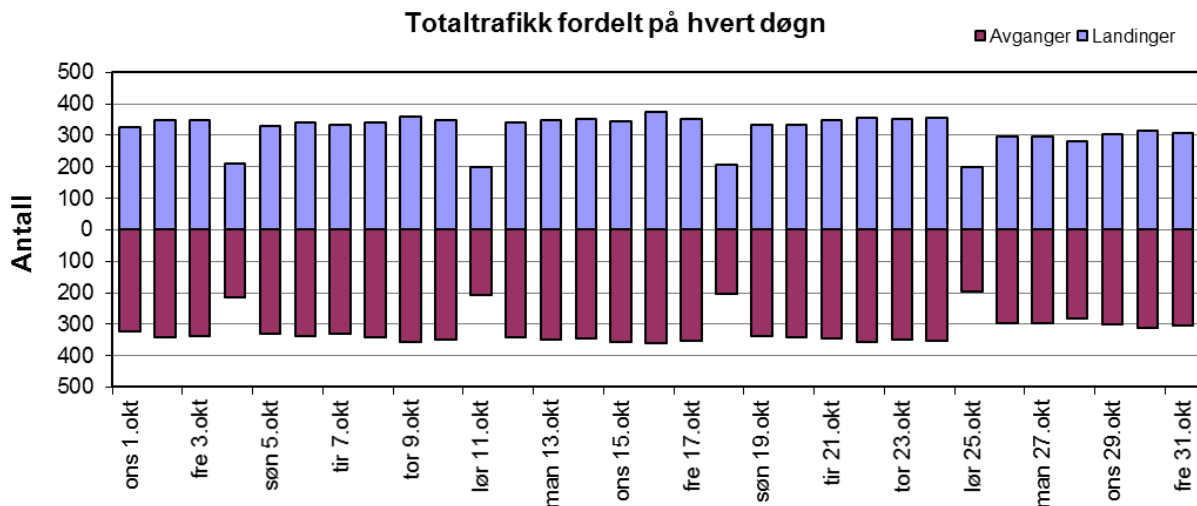
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I oktober var det i gjennomsnitt 637 flybevegelser per døgn og 5,32 avganger og 11,1 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



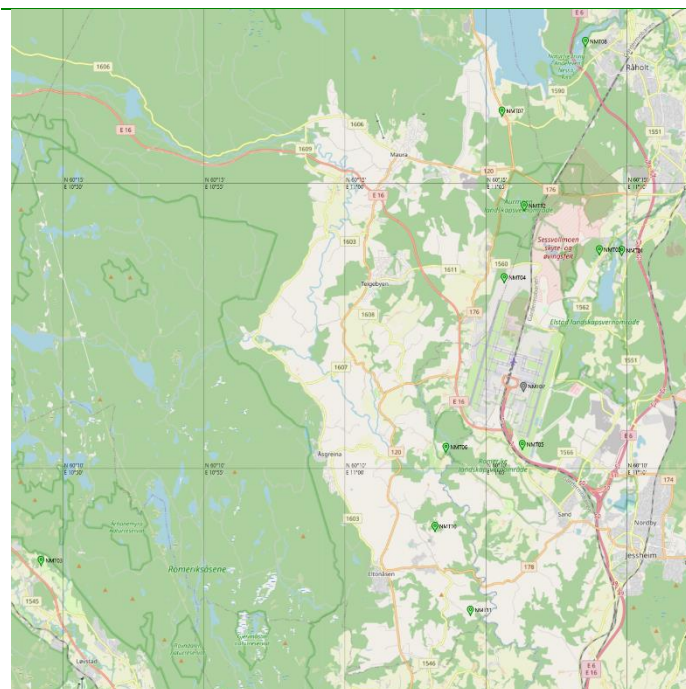
6 STØYMÅLINGER

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 oktober.



Mobile målestasjoner

- NMT 01 Styri
- 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 middelværdir fra alle dager i måneden. Det presenteres verdier for enhetene L_{den}, L_{natt} og L_{5AS}, som er innført i norsk og/ eller europeisk regelverk. Disse forekommer også i vedlegg 1 i denne rapporten og forklares i kapittel 1.

Resultater fra oktober:

okt.2025	T-1442		
Målestasjoner	L _{den}	L _{natt}	L _{5AS}
NMT001 Styri	36,1	32,4	0,0
NMT003 Mork nordre	0,0	0,0	0,0
NMT004 RWY19R	73,4	62,5	96,4
NMT005 RWY01R	74,4	65,5	97,4
NMT006 Lyshaug	59,2	50,1	79,5
NMT007 Steinsgård	52,0	43,2	69,6
NMT008 Saghagen	54,4	44,1	70,5
NMT009 Østli	49,2	41,9	60,6
NMT010 Holtertoppen	56,8	48,4	78,1
NMT011 Gresaker i Holter	60,1	51,0	75,7
NMT012 Aurmoen	64,7	54,7	85,2

Resultater fra siste tre måneder:

aug.2025 t.o.m okt.2025	T-1442		
Målestasjoner	L _{den}	L _{natt}	L _{5AS}
NMT001 Styri	39,8	31,1	0,0
NMT003 Mork nordre	39,7	30,3	0,0
NMT004 RWY19R	74,2	64,2	97,0
NMT005 RWY01R	74,0	64,6	96,5
NMT006 Lyshaug	60,2	51,6	80,2
NMT007 Steinsgård	52,2	43,7	70,1
NMT008 Saghagen	55,3	46,0	71,1
NMT009 Østli	50,2	45,2	0,0
NMT010 Holtertoppen	57,7	50,2	78,8
NMT011 Gresaker i Holter	59,4	50,0	75,3
NMT012 Aurmoen	65,5	56,2	84,1

NMT003 ble tatt inn for service og oppgradering 13. august 2025

7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY

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

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

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

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

Dato	Avgangstid	A.D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype
ons 1. okt	06:27	Departure	01L	NOZ1942	LNENO	B738
fre 3. okt	00:15	Departure	01L	NSZ3235	SERPD	B738
fre 3. okt	06:09	Departure	01L	SAS62T	SERSL	E195
fre 3. okt	06:16	Departure	01L	NOZ2VP	SERPE	B738
lør 4. okt	00:20	Departure	01L	ASL38R	LYCAP	A320
søn 5. okt	06:10	Departure	01L	NOZ1950	SERPE	B738
søn 5. okt	06:17	Departure	19R	NOZ2VP	SERPI	B738
man 6. okt	06:10	Departure	19R	SAS73A	OYKBR	A319
man 6. okt	06:28	Departure	19R	AFR62JG	FGTAT	A321
tir 7. okt	04:37	Departure	01L	JTD9944	OYJYA	B738
ons 8. okt	05:58	Departure	01L	NOZ6WW	SERPE	B738
fre 10. okt	00:08	Departure	01L	SXS6HA	TCSOJ	B38M
fre 10. okt	06:06	Departure	01L	NOZ2VP	LNENO	B738
søn 12. okt	05:58	Departure	01L	NOZ1950	LNNGZ	B738
man 13. okt	05:45	Departure	01L	VKG4559	OYVKO	A339
tir 14. okt	06:28	Departure	01L	AFR62JG	FGTAK	A321
ons 15. okt	04:50	Departure	01L	VKG4558	OYTCD	A321
tor 16. okt	06:26	Departure	01L	AFR62JG	FHEPA	A320
søn 19. okt	06:21	Departure	01L	NOZ2VP	SERPI	B738
fre 24. okt	00:16	Departure	01L	SXS6HA	TCSOZ	B738
fre 24. okt	06:29	Departure	01L	AFR62JG	FHEPK	A320
tir 28. okt	06:00	Departure	01L	SAS73A	OYKBO	A319

For oktober er det totalt registrert:

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

8 BRUK AV RULLEBANER

8.1 RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER

Valg av hvilken retning flyene skal gå er i all hovedsak styrt av vinden. For at flyene ikke skal ha for stor hastighet når de kommer inn for landing, kan de ikke ha medvind. Tilsvarende vil medvind ved avgang føre til at flyene må opp i større hastighet på rullebanen før de kan ta av.

oktober 2025	Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)			
Dato	Totalt	RWY 01L		RWY 19R		RWY 01R		RWY 19L		mot nord		mot sør
		Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	RWY 01	RWY 19	
ons 1.okt	649	0	0	295	52	0	0	28	269	0,0	99,2	
tor 2.okt	689	1	0	253	99	0	0	88	241	0,1	98,8	
fre 3.okt	688	1	0	320	18	0	0	12	315	0,1	96,7	
lør 4.okt	426	0	0	184	22	6	0	3	191	1,4	93,9	
søn 5.okt	661	13	253	58	11	254	7	4	57	79,7	19,7	
man 6.okt	681	53	132	81	66	106	45	100	92	49,3	49,8	
tir 7.okt	663	0	0	281	12	1	0	45	315	0,2	98,5	
ons 8.okt	683	0	0	171	147	8	0	160	194	1,2	98,4	
tor 9.okt	714	0	0	189	154	36	1	129	198	5,2	93,8	
fre 10.okt	697	2	0	173	171	11	1	161	175	2,0	97,6	
lør 11.okt	407	47	50	39	34	69	45	44	76	51,8	47,4	
søn 12.okt	681	146	220	0	0	193	119	0	0	99,6	0,0	
man 13.okt	697	106	249	0	0	240	97	0	0	99,3	0,0	
tir 14.okt	695	117	246	0	0	231	95	0	0	99,1	0,0	
ons 15.okt	702	139	254	0	0	207	101	0	0	99,9	0,0	
tor 16.okt	737	147	234	0	0	227	127	0	0	99,7	0,0	
fre 17.okt	706	132	263	7	0	212	90	2	0	98,7	1,3	
lør 18.okt	409	11	58	67	65	70	4	58	76	35,0	65,0	
søn 19.okt	669	42	133	132	75	87	20	70	107	42,2	57,4	
man 20.okt	676	4	15	275	7	48	1	7	313	10,1	89,1	
tir 21.okt	696	19	145	200	7	128	1	3	191	42,1	57,6	
ons 22.okt	712	8	0	329	20	9	0	7	335	2,4	97,1	
tor 23.okt	701	4	81	224	13	112	0	8	254	28,1	71,2	
fre 24.okt	710	32	347	10	0	309	6	0	0	97,7	1,4	
lør 25.okt	396	10	0	172	6	17	0	0	190	6,8	92,9	
søn 26.okt	592	121	222	0	0	175	73	0	0	99,8	0,0	
man 27.okt	594	110	199	0	0	184	98	0	0	99,5	0,0	
tir 28.okt	562	26	264	13	0	242	16	0	0	97,5	2,3	
ons 29.okt	606	52	166	98	10	147	15	4	110	62,7	36,6	
tor 30.okt	628	136	222	0	0	177	90	0	0	99,5	0,0	
fre 31.okt	612	119	216	6	0	182	88	0	0	98,9	1,0	
Totalt	19 739	1 598	3 969	3 577	989	3 688	1 140	933	3 699	52,7 %	46,6 %	

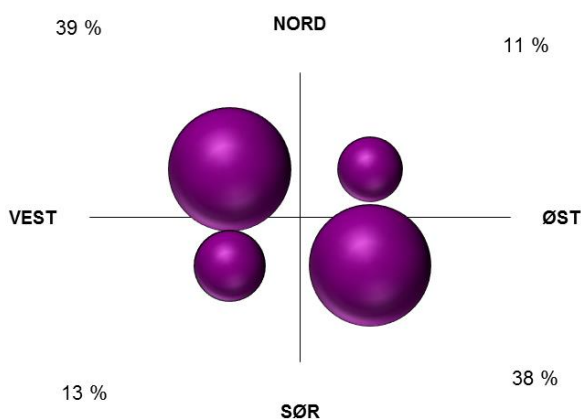
Alle flybevegelser, okt 2025

For oktober var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 46,6/52,7.

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

Til høyre:

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



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

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

oktober 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	8391	3063	1092	818	3418	49,5	50,5
Night	120	22	0	4	94	18,3	81,7
Sum	8511	3085	1092	822	3512	49,1	50,9

oktober 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	8309	1220	3377	3001	711	55,3	44,7
Night	118	3	94	16	5	82,2	17,8
Sum	8427	1223	3471	3017	716	55,7	44,3

oktober 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	151	105	8	26	12	74,8	25,2
Night	338	270	9	45	14	82,5	17,5
Sum	489	375	17	71	26	80,2	19,8

oktober 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	59	0	23	36	0	39,0	61,0
Night	99	3	10	86	0	13,1	86,9
Sum	158	3	33	122	0	22,8	77,2

oktober 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	146	95	13	30	8	74,0	26,0
Sum	146	95	13	30	8	74,0	26,0

oktober 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	327	98	73	91	65	52,3	47,7
Sum	327	98	73	91	65	52,3	47,7

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly-kategori
tir 7.okt	06:07	Natt	A	19L	CHH769	A333	Jetfly
tir 7.okt	06:11	Natt	D	19L	SAS73A	A20N	Jetfly
tir 7.okt	06:15	Natt	D	19L	NOZ1264	B738	Jetfly
tir 7.okt	06:23	Natt	D	19L	SAS4773	A20N	Jetfly
ons 8.okt	05:48	Natt	D	19L	SWR4ZD	E290	Jetfly
lør 11.okt	06:27	Natt	D	19L	SAS7353	A20N	Jetfly
tir 14.okt	05:50	Natt	D	01R	SWR4ZD	E295	Jetfly
tir 14.okt	06:03	Natt	D	01R	SAS73A	A20N	Jetfly
tir 14.okt	06:07	Natt	A	01R	CHH769	A333	Jetfly
tir 14.okt	06:15	Natt	D	01R	NOZ1264	B738	Jetfly
tir 14.okt	06:17	Natt	D	01R	SAS4773	A20N	å
tor 16.okt	05:44	Natt	D	01R	SWR4ZD	E290	Jetfly
tor 23.okt	00:19	Natt	A	01R	SAS1474	E195	Jetfly
lør 25.okt	06:27	Natt	D	19L	VKG4573	A21N	Jetfly
ons 29.okt	23:17	Kveld	A	01L	AFR52MV	A320	Jetfly
ons 29.okt	23:40	Kveld	A	01L	FIN919	E190	Jetfly
tor 30.okt	23:44	Kveld	A	01L	FIN919	E190	Jetfly

Det var 3 mulige awik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 22:30 - 24:00.

Det var 14 mulige awik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 00:00 -06:30.

Av disse 17 skjedde 18 mulige awik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 206 flygninger som awak fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

man 6. okt, tir 7., ons 8., tor 9., fre 10., lør 11., søn 12., man 13., tir 14., ons 15., tor 16., fre 17., lør 18. oktober

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

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

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

oktober 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	302	128	14	7	153	47,0	53,0
Night	3	3	0	0	0	100,0	0,0
Sum	305	131	14	7	153	47,5	52,5

oktober 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	1201	259	392	342	208	54,2	45,8
Night	11	4	0	7	0	36,4	63,6
Sum	1212	263	392	349	208	54,0	46,0

oktober 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	7	1	3	2	1	57,1	42,9
Night	3	0	1	0	2	33,3	66,7
Sum	10	1	4	2	3	50,0	50,0

oktober 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	4	1	2	0	1	75,0	25,0
Night	3	1	2	0	0	100,0	0,0
Sum	7	2	4	0	1	85,7	14,3

oktober 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	8	6	0	2	0	75,0	25,0
Sum	8	6	0	2	0	75,0	25,0

oktober 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	11	9	1	1	0	90,9	9,1
Sum	11	9	1	1	0	90,9	9,1

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

INGEN

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 26 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for propellfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).
Disse inntraff kvelden før / natten til: tir 7., ons 8., tor 9., fre 10., lør 11., tir 14., ons 15., tor 16., fre 17. oktober
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 minsthøyde 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.

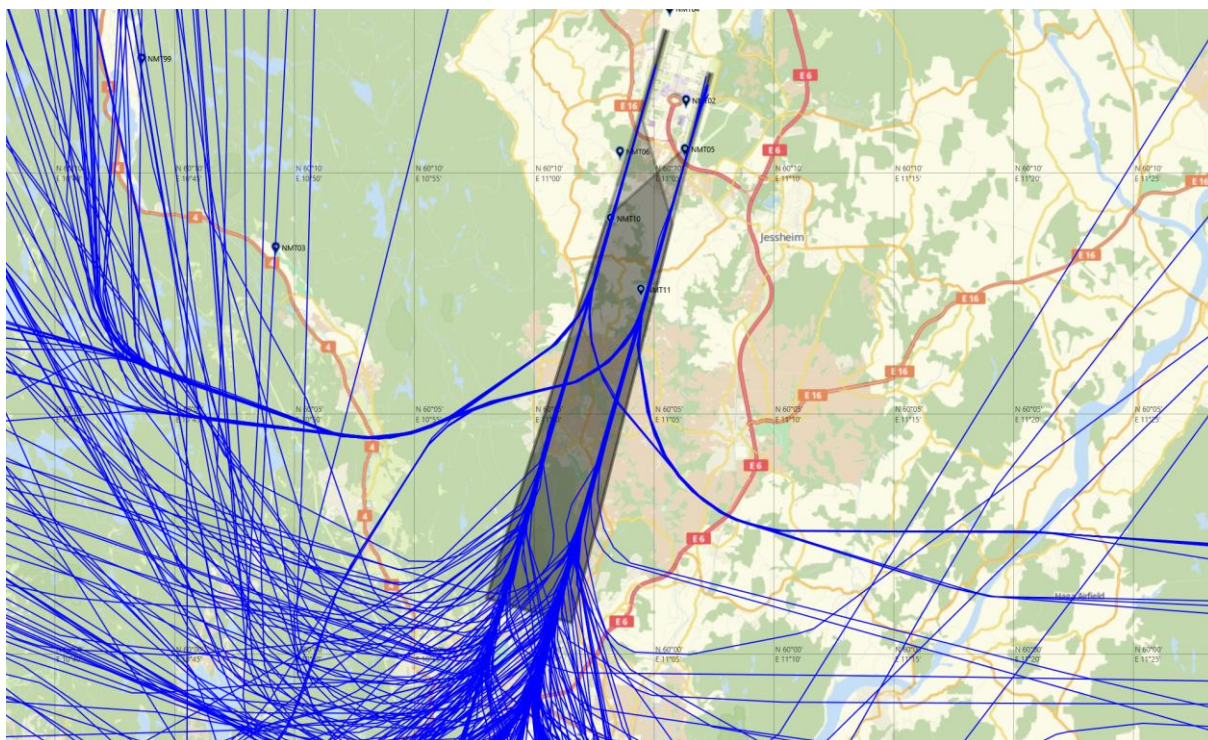
¹ For fly i denne kategorien gir forskriften ingen føringer på utflygningsprosedyrer, men de må fremdeles forholde seg til de generelle VFR flygereglene som sier at minimumshøyden over bebygde områder skal være 1000 ft over bakkenivå, hvis det ikke er i forbindelse med landing eller avgang.

9.3 LANDINGER OG AVGANGER

FORORD	2
SAMMENDRAG	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	3
9.3.1 <i>Landinger</i>	19
Landinger fra sør med jetfly, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen	19
Landinger fra sør med andre flytyper, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen.....	20
Landinger fra nord med jetfly, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen	21
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen	22
9.3.2 <i>Landinger, rapportering iht § 9, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen</i>	23
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen.....	23
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen.....	24
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00	25
Jetflylandinger fra nord med lav høyde nord for N 60 30 00	26
9.3.3 <i>Avganger, rapportering iht § 8, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen</i>	27
Overholdelse av toleransekorridorer, jetfly	27
Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly	27
9.3.4 <i>Kurvede landinger, traséutskrifter</i>	28
9.3.5 <i>Avganger, traséutskrifter</i>	44
Air Baltic	44
Air France	45
Austrian	46
British Airways	47
Brussels Airlines.....	48
Emirates.....	49
European Air Transport, EAT	52
Luxair	60
Norwegian, utland	63
Swiss	70
TAP Portugal.....	71
Widerøe.....	75
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	98
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG	102

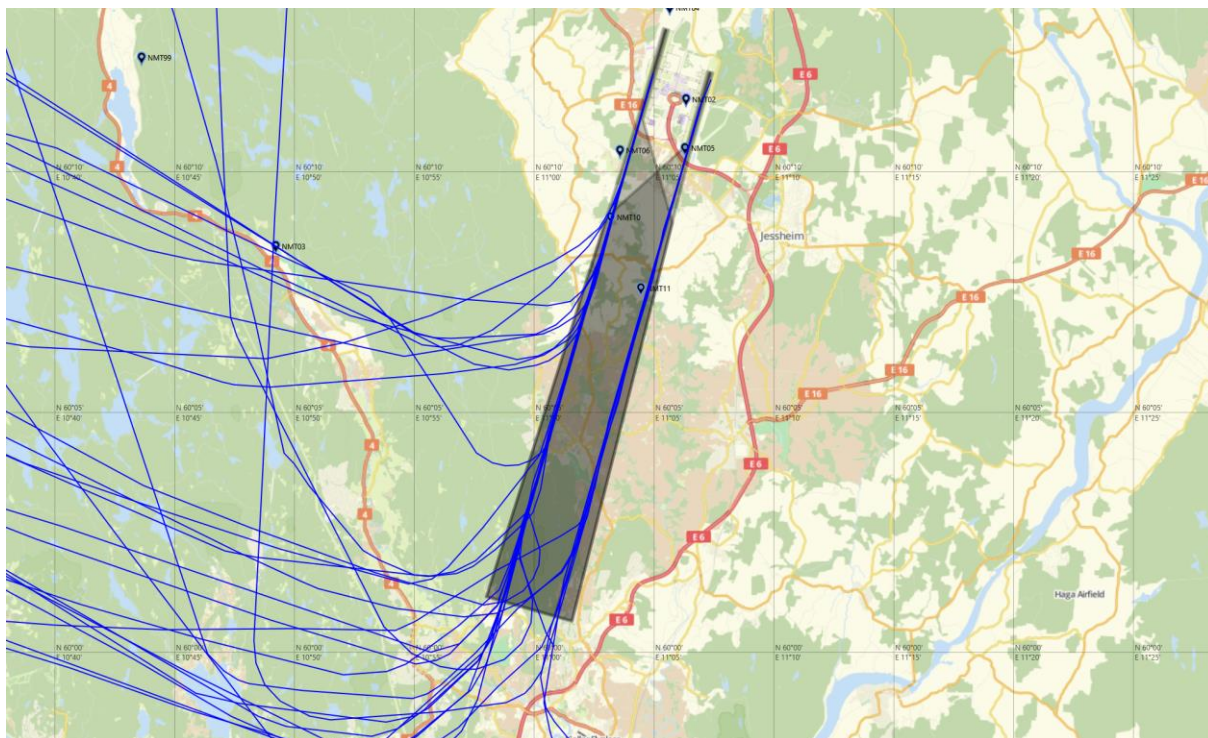
9.3.1 Landinger

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



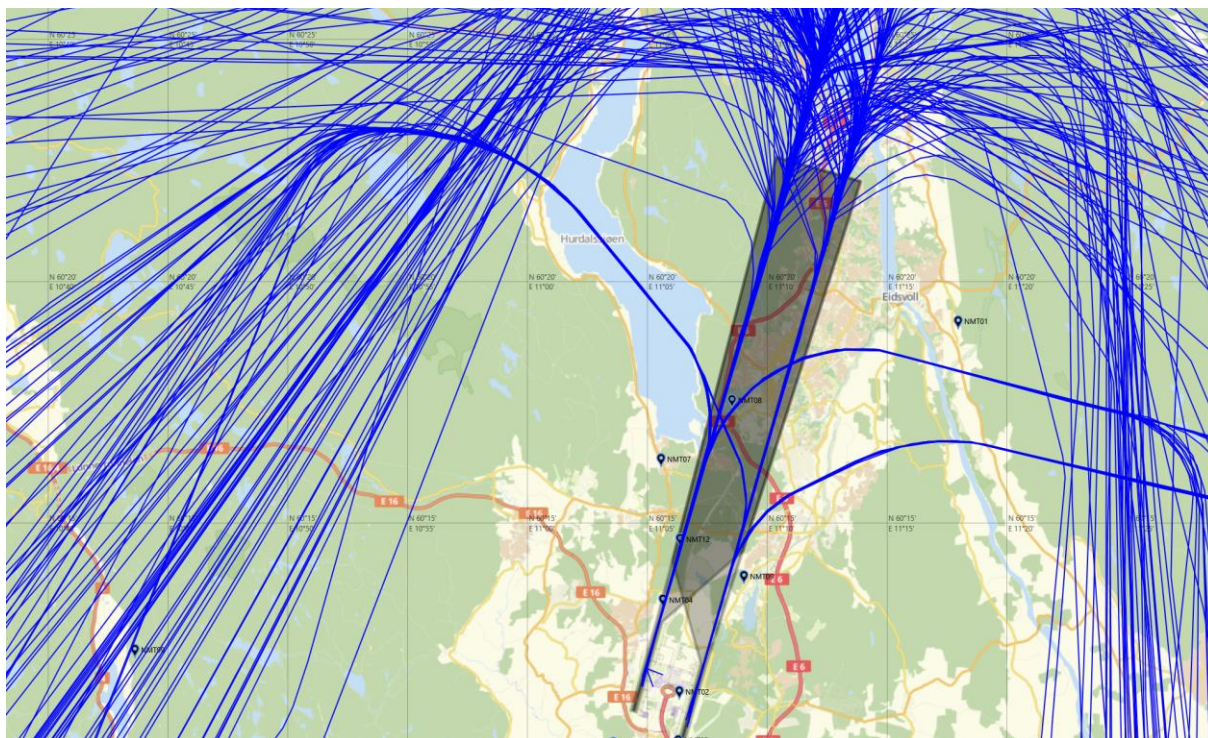
Figur 2. onsdag 16.10.2025 – landinger med jetfly, 342 stk.

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



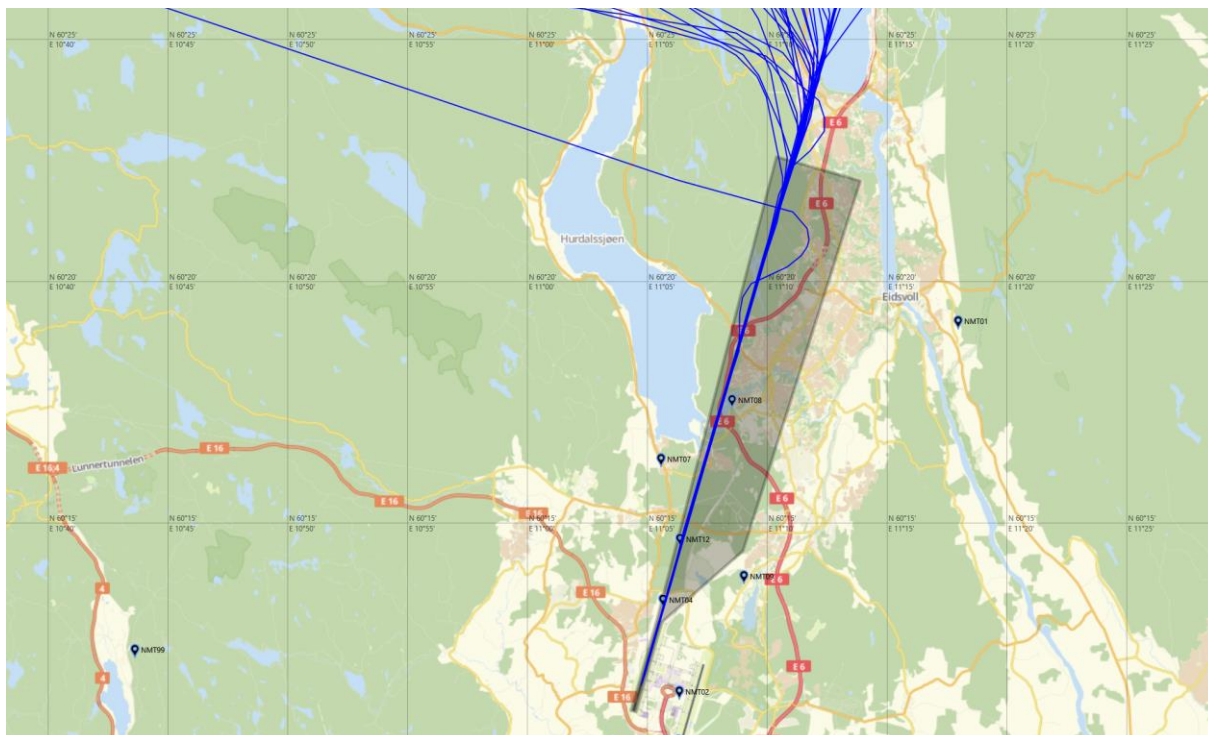
Figur 3. onsdag 16.10.2025 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 31 stk.

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



Figur 4. torsdag 02.10.2025 – landinger jetfly, 316 stk.

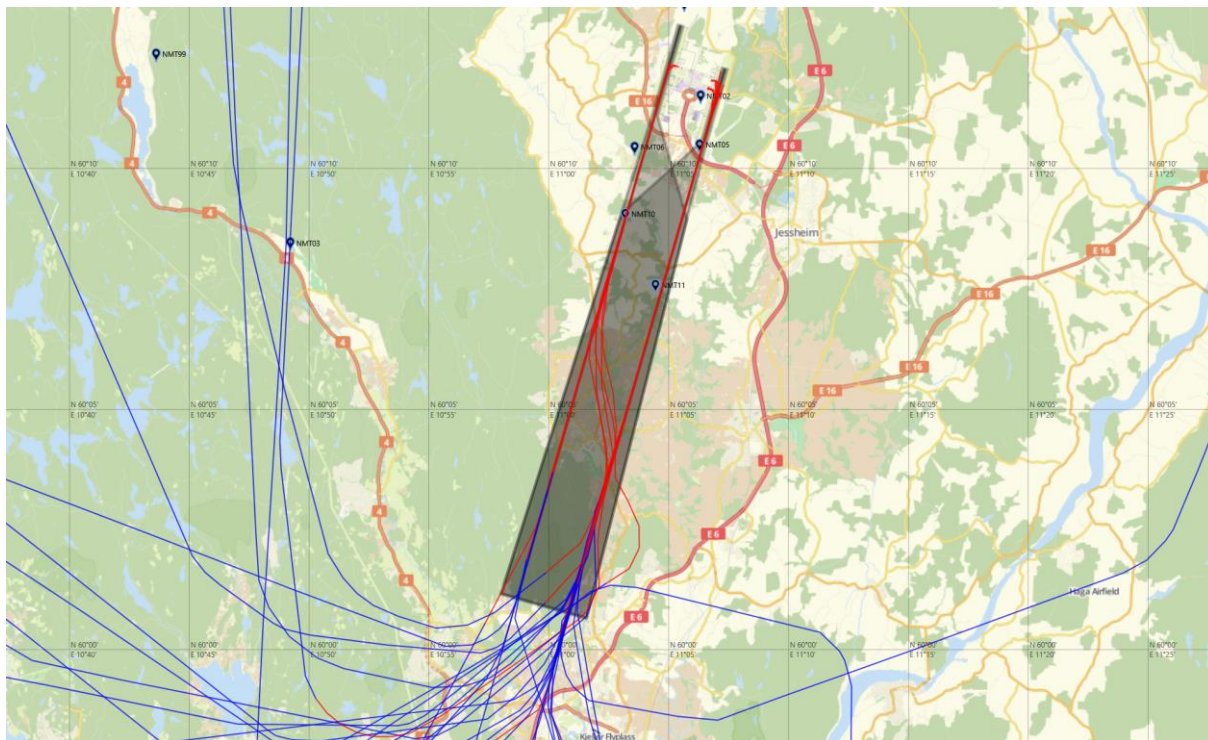
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempel dag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 5. torsdag 02.10. 2025 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 30 stk.

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

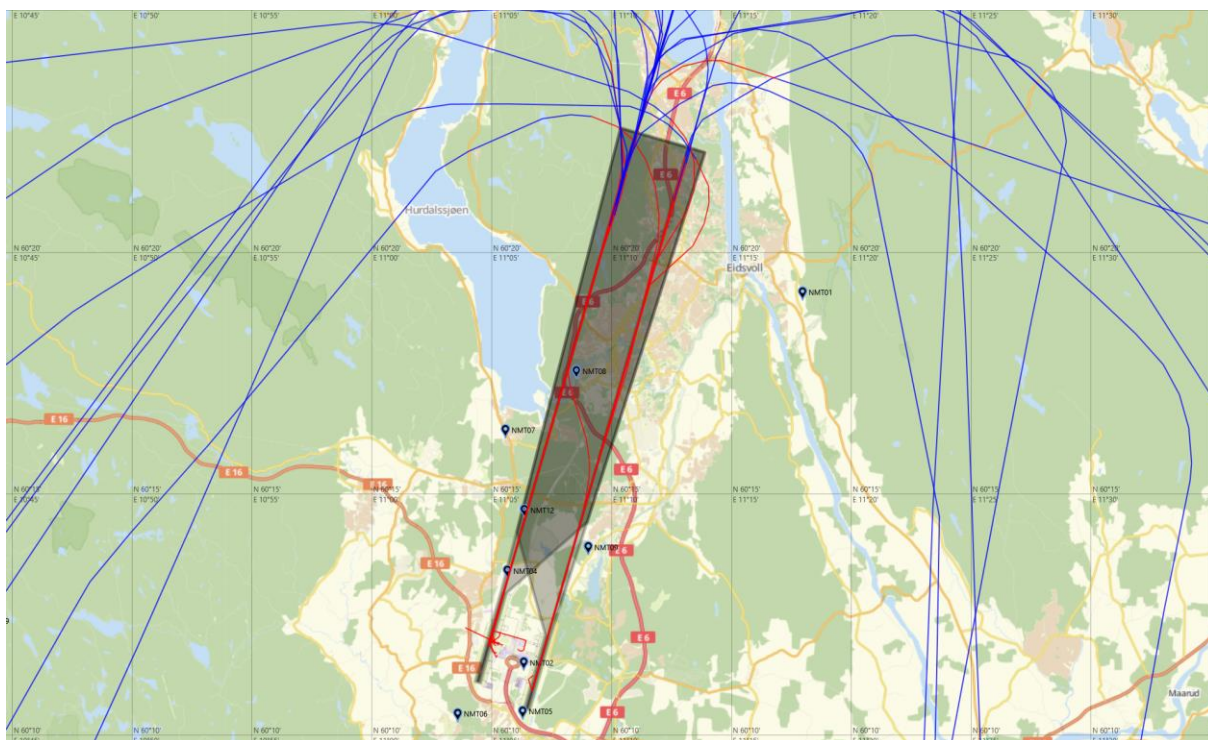
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 6. 28 flygninger.

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

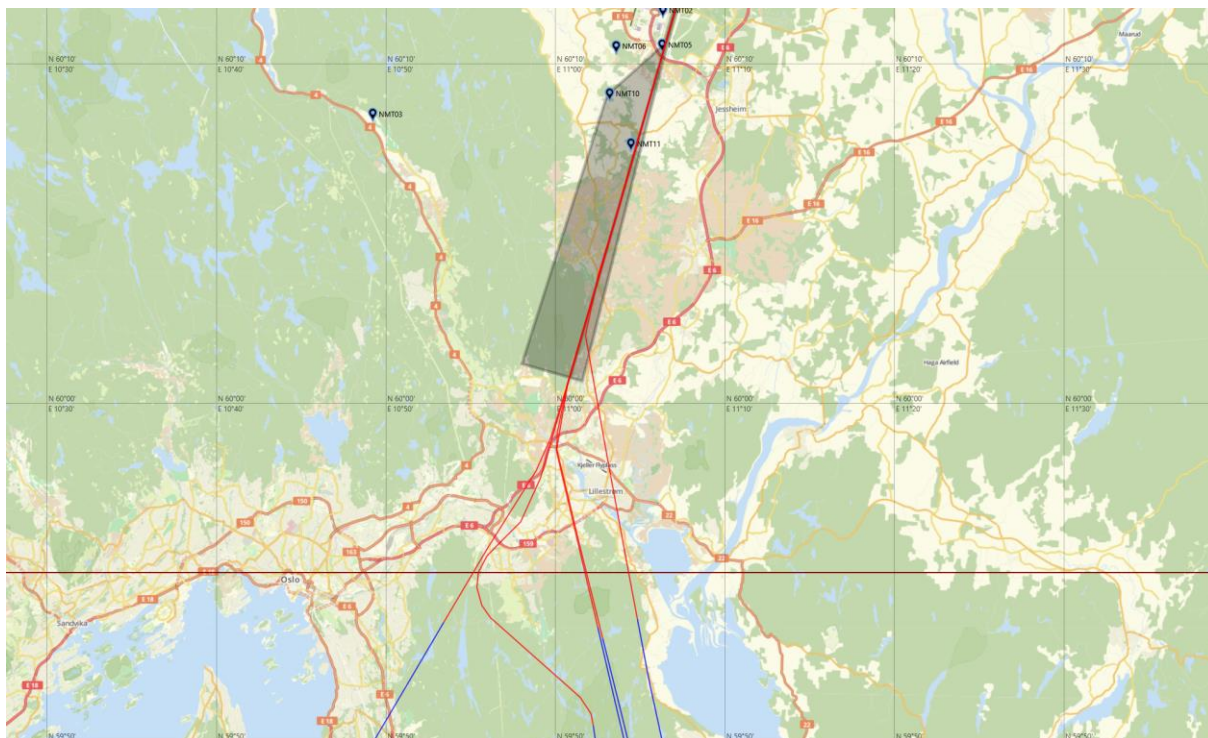
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 26 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

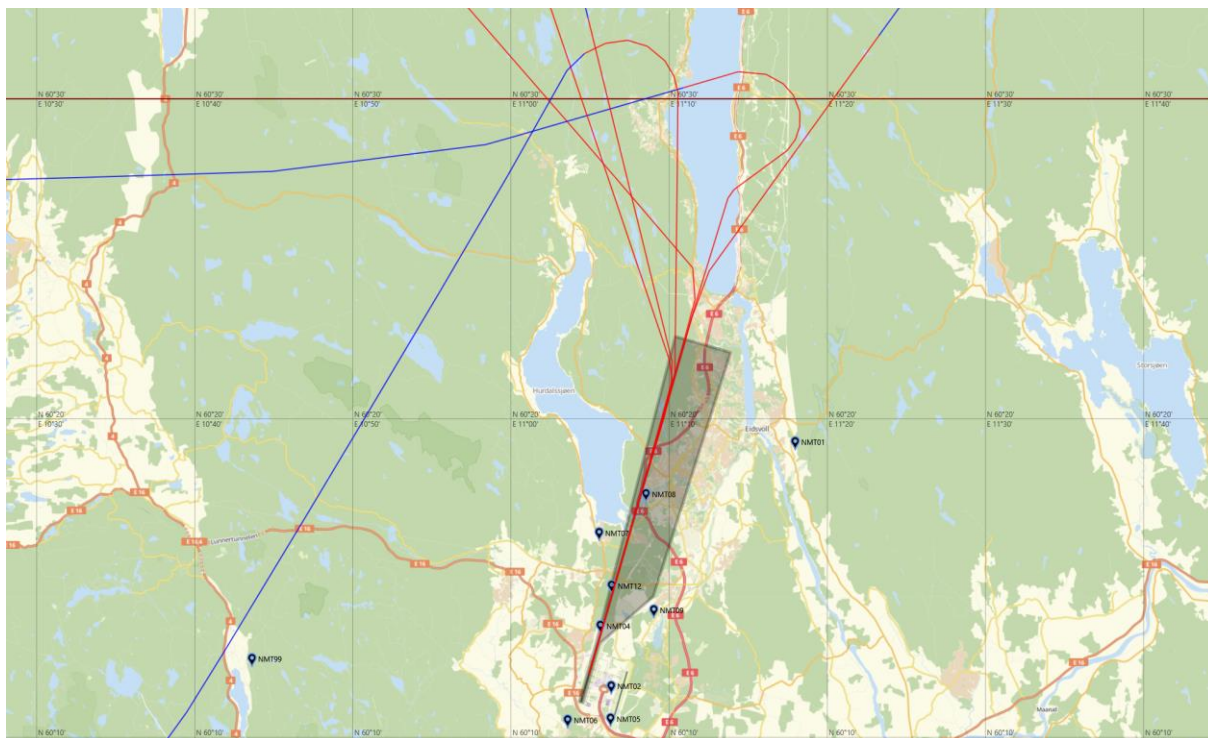
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00



Figur 8. 5 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, jetfly

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

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

Jetfly								
RWY	Avgangsretning	Toleransekorridor	Innenfor korridor	Unntaksbest.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		3529	0	19	1	99,5 %	0,5 %
01R	mot nord fra østre bane		1107	0	15	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	634	0	78	7	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	866	0	14	2	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		751	0	19	1	97,5 %	2,5 %
Totalt			6887	0	145	11	97,9 %	2,1 %

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		413	0	2	3	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		17	0	1	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		208	0	3	6	0,0 %	0,0 %
Totalt			638	0	6	9	0,0 %	0,9 %

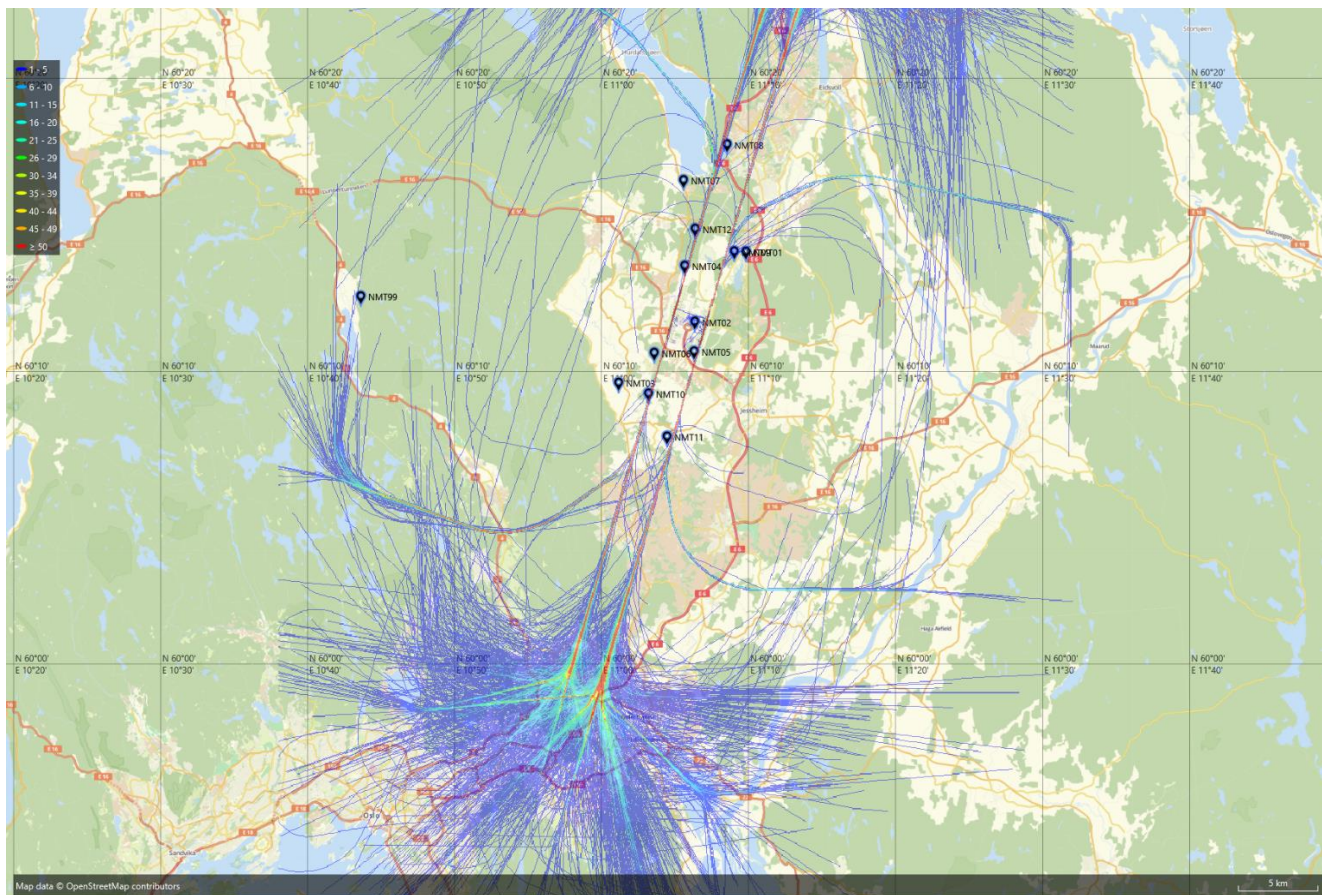
Spesielle forhold gjeldende måned:

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

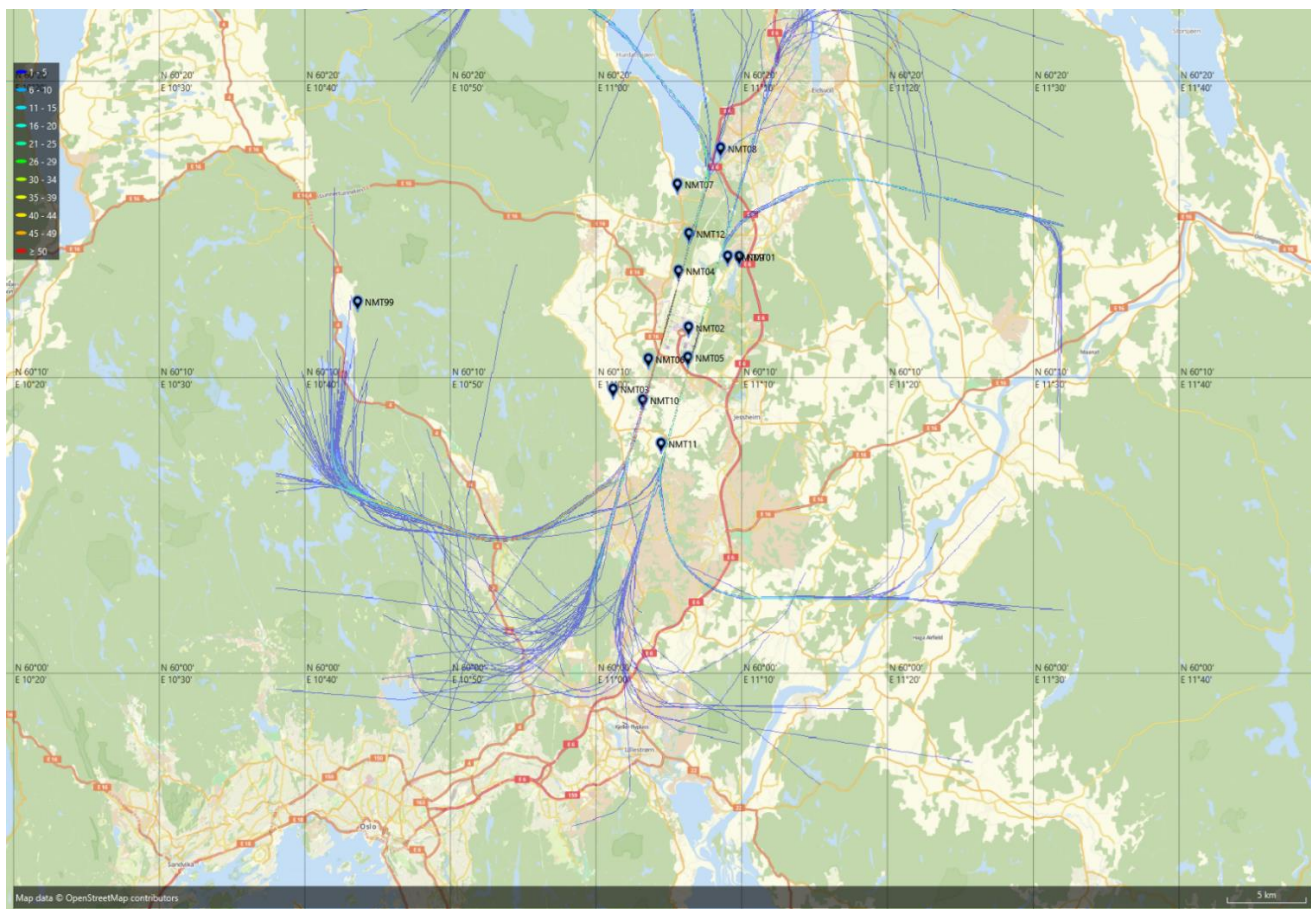
9.3.4 Kurvede landinger, traséutskrifter

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

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

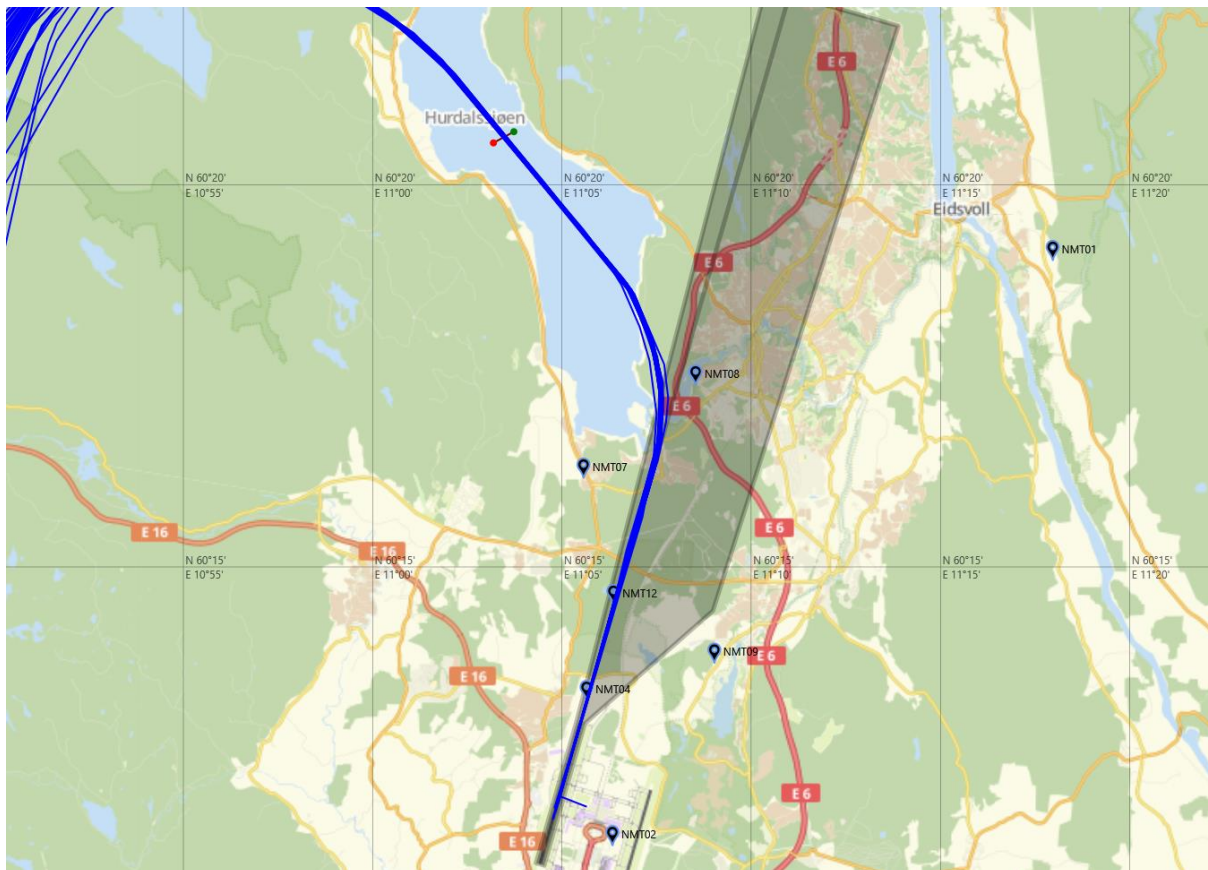


Figur 10 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer

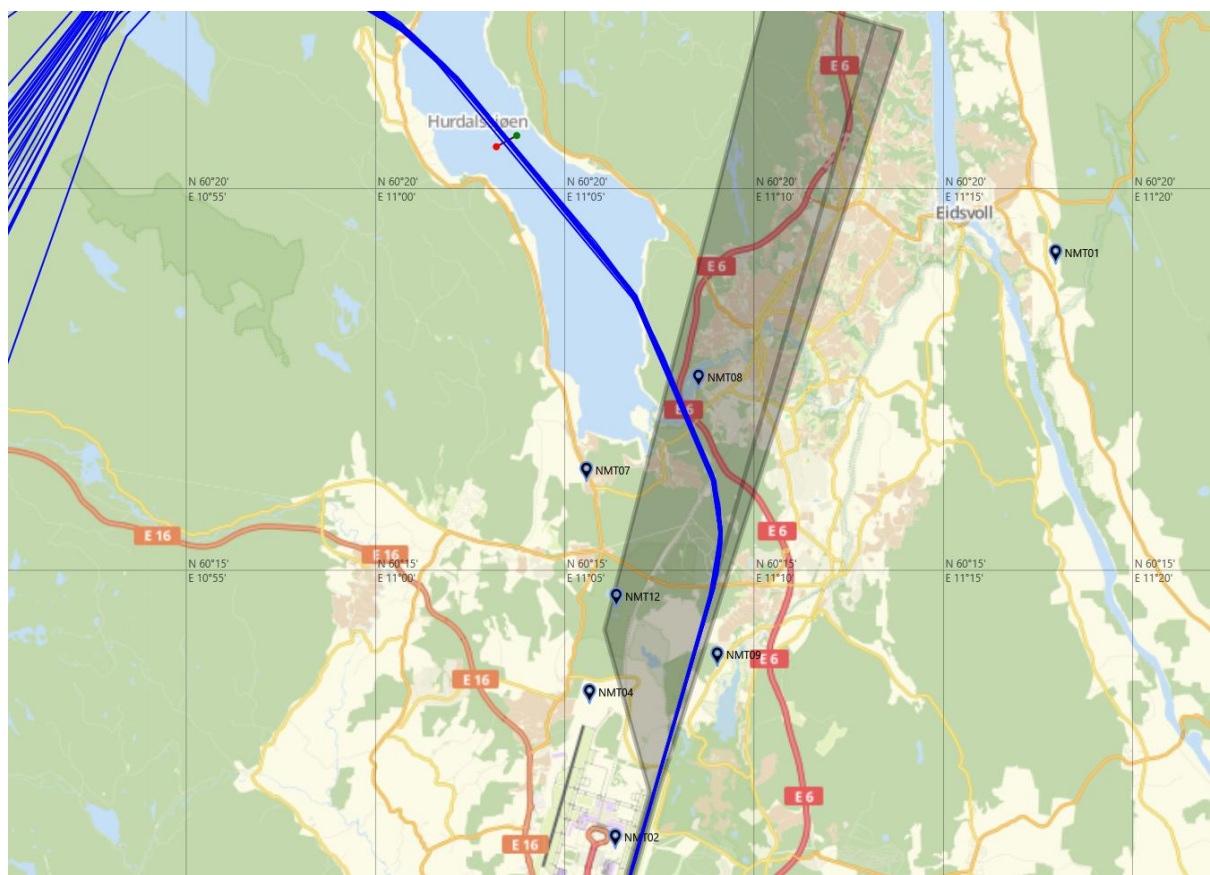


Figur 11 - Ankomster med kurvede prosedyrer

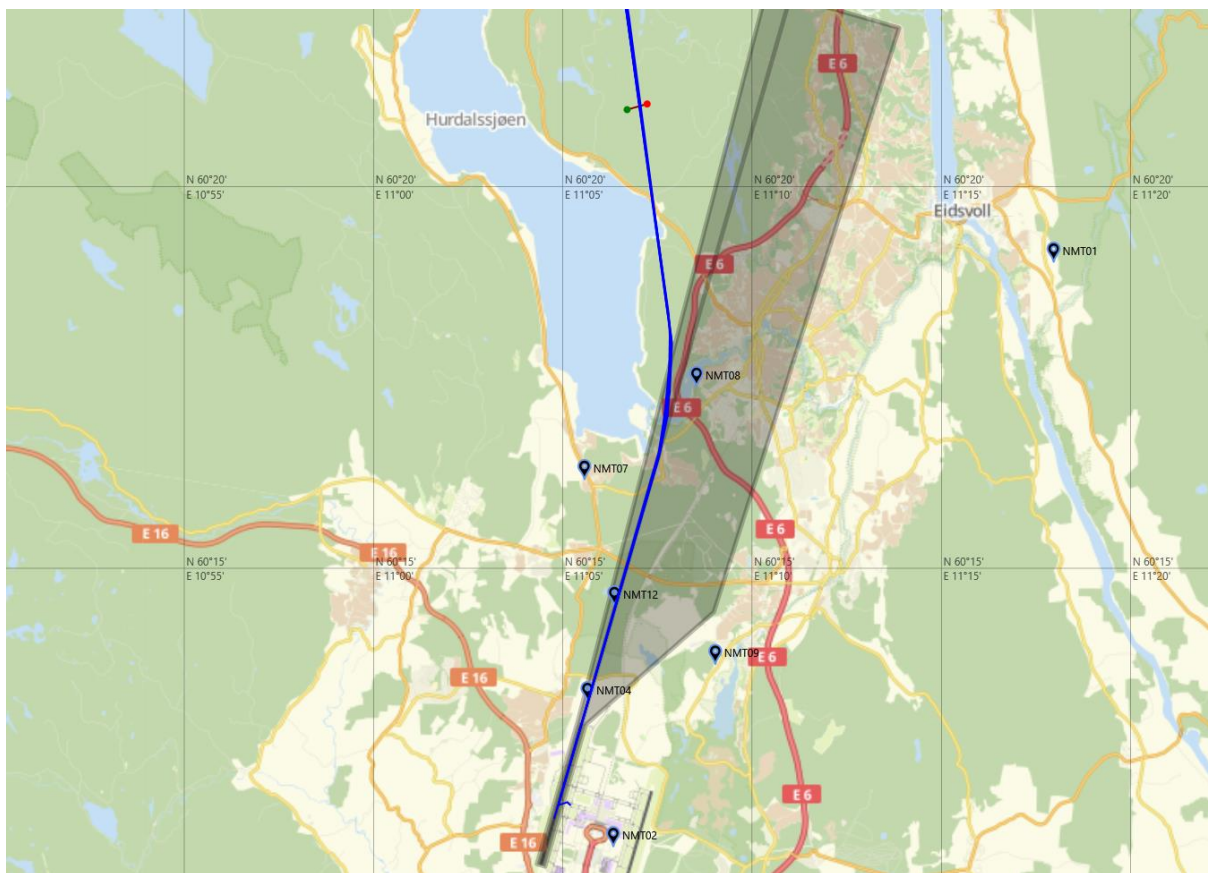
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i oktober totalt 721 kurvede landinger.



Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 124 flygninger



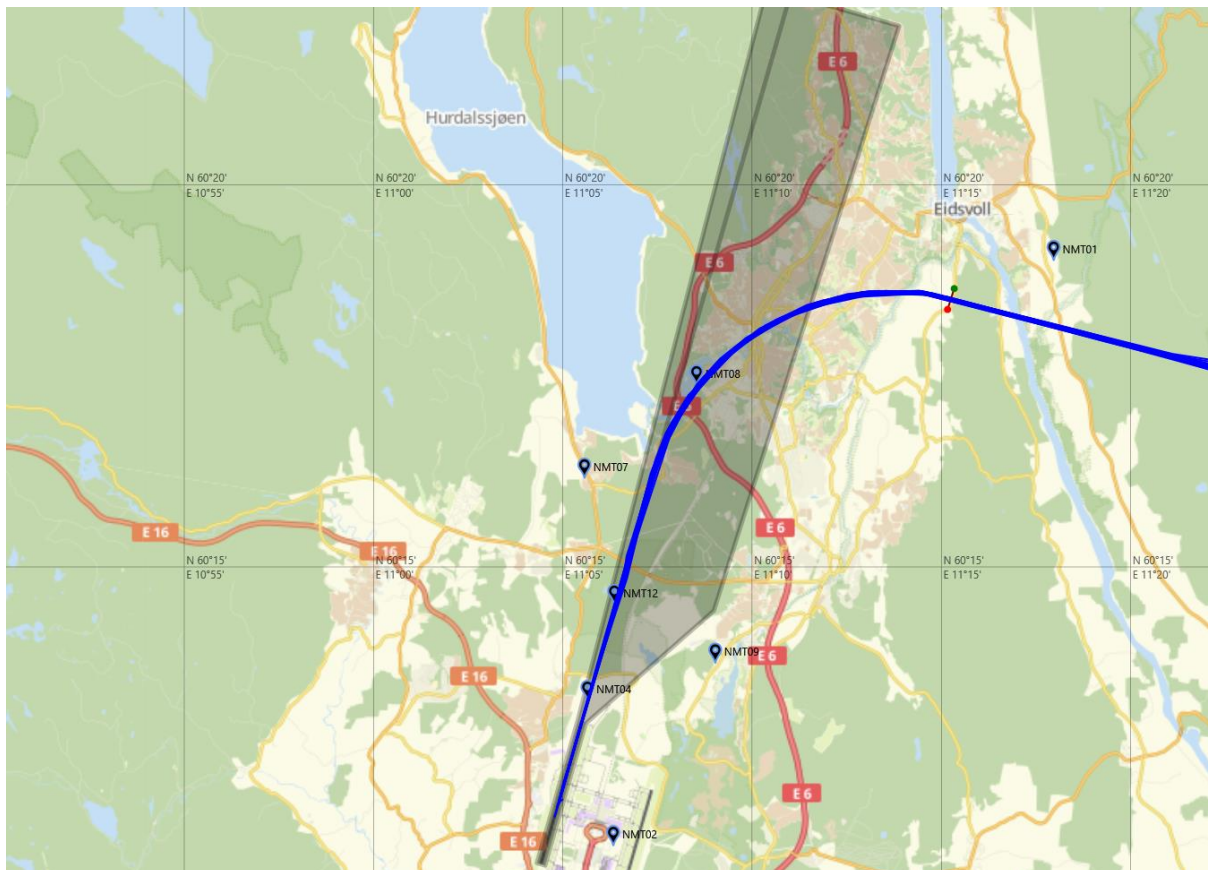
Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 44 flygninger



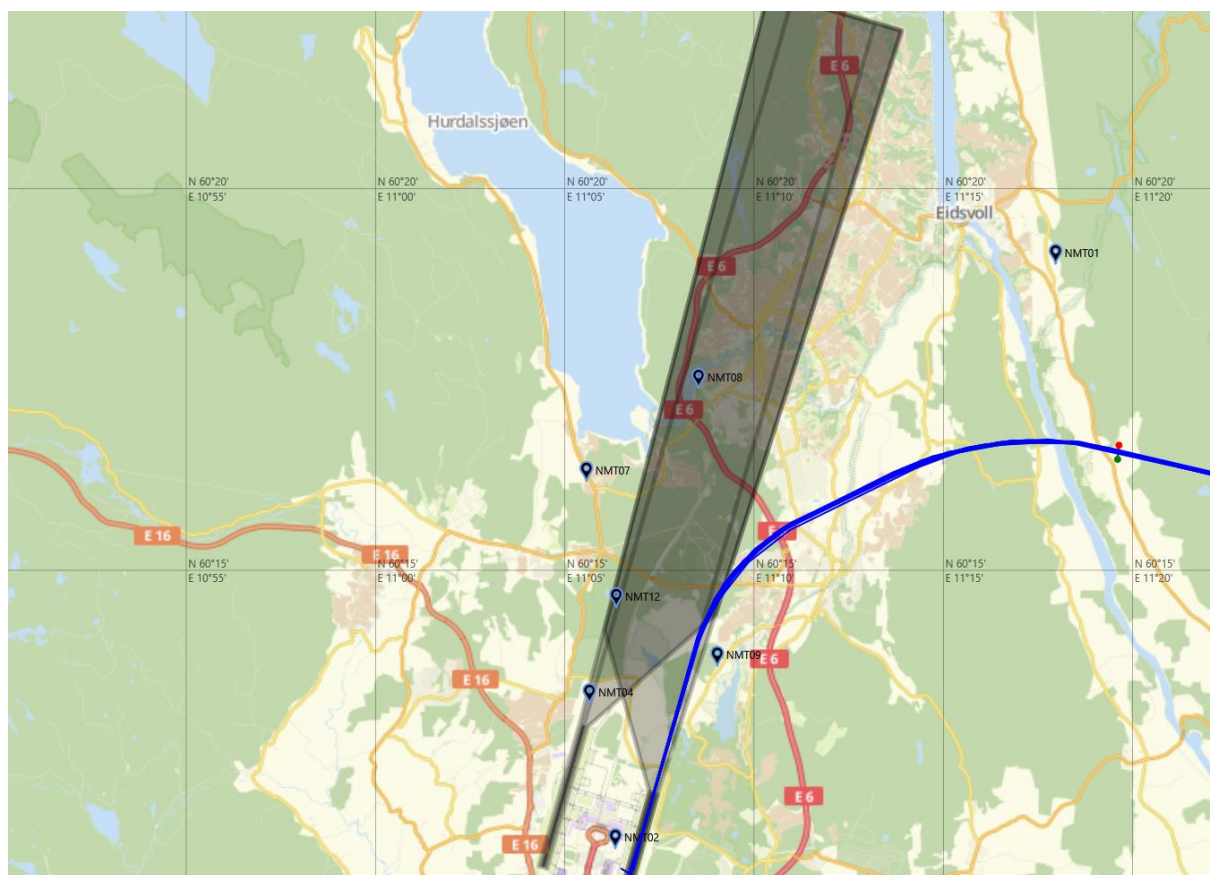
Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 6 flygninger

INGEN

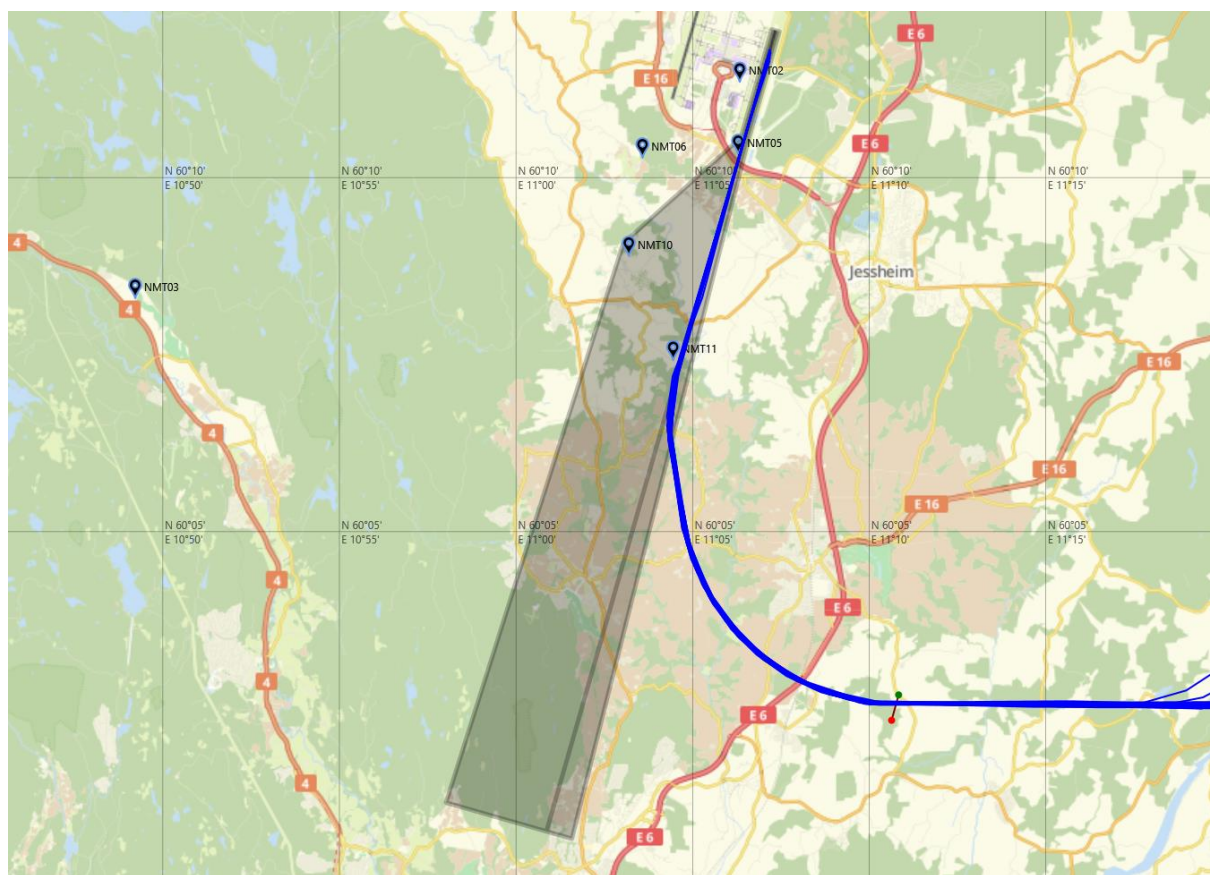
Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 0 flygninger



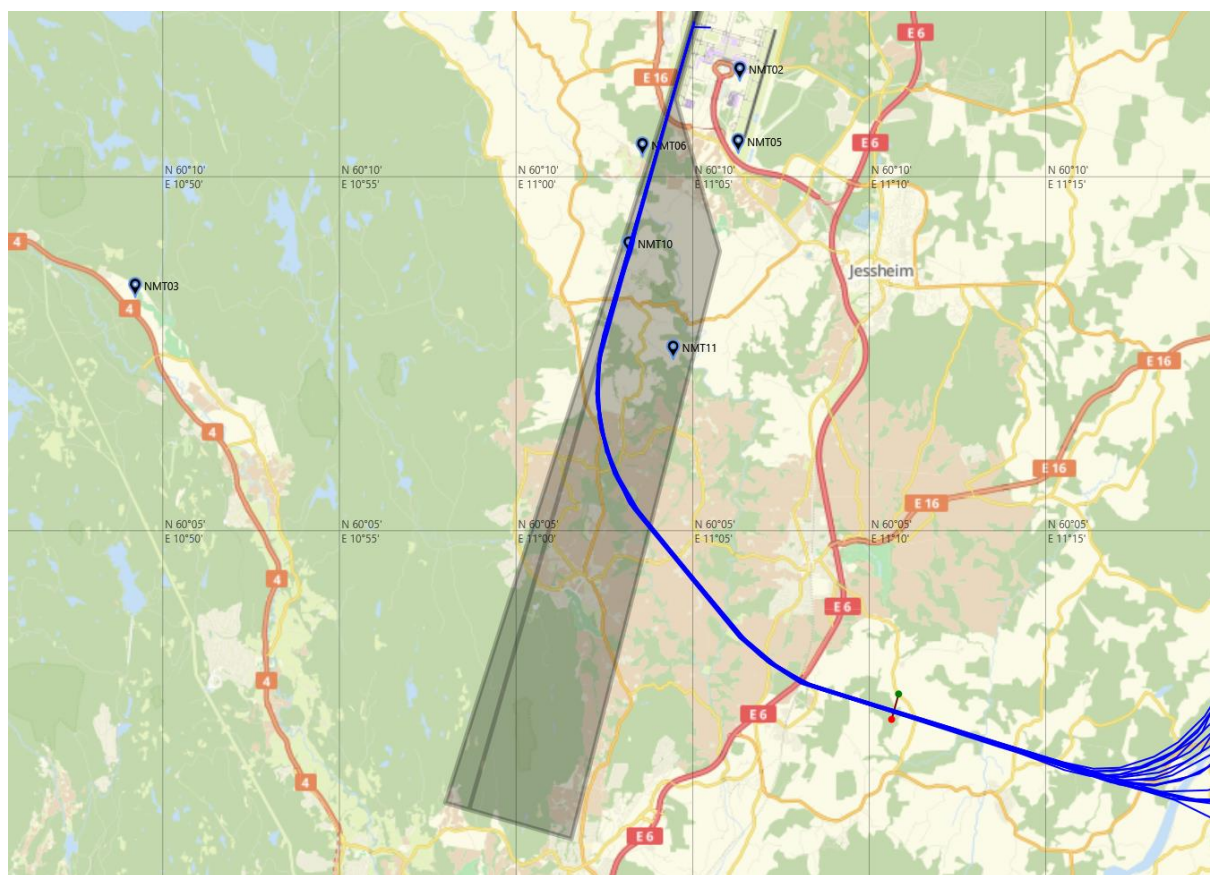
Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 82 flygninger



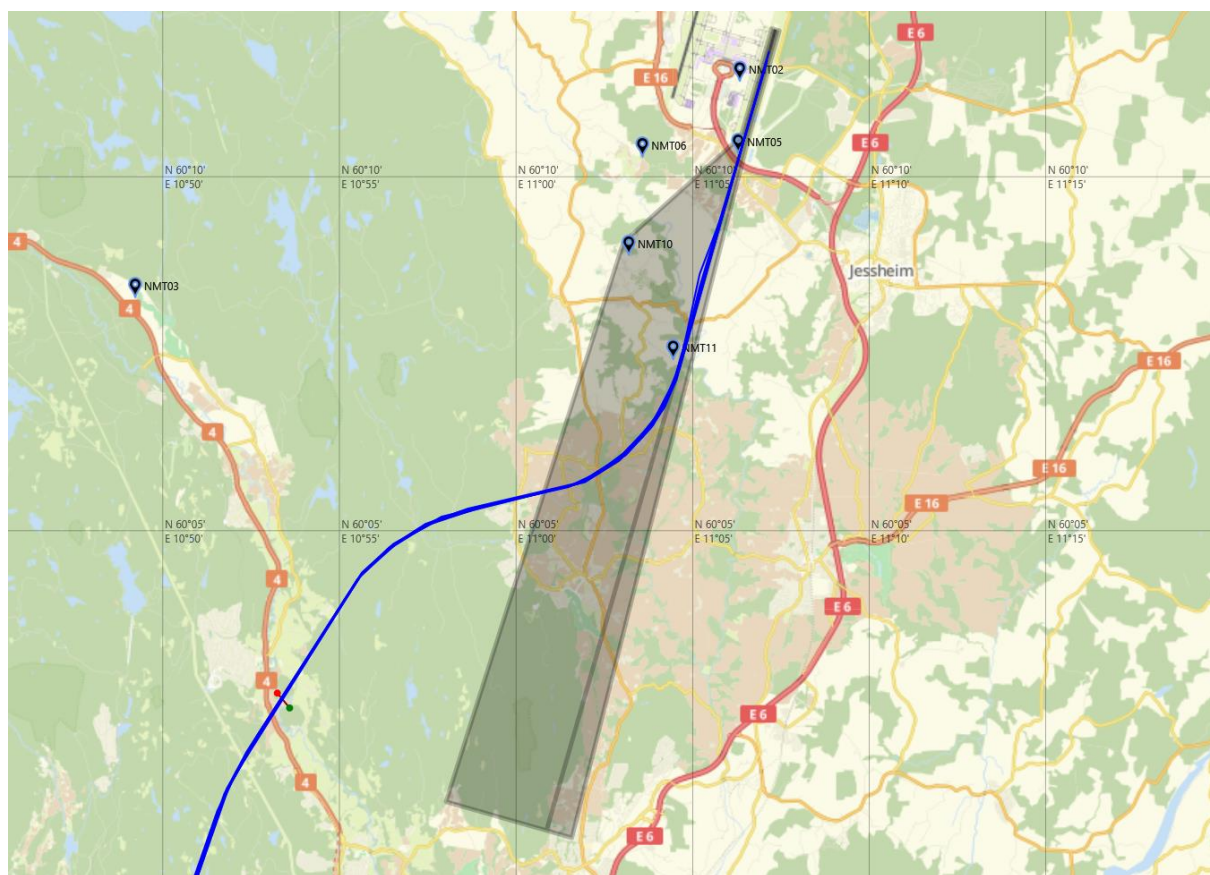
Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 43 flygninger



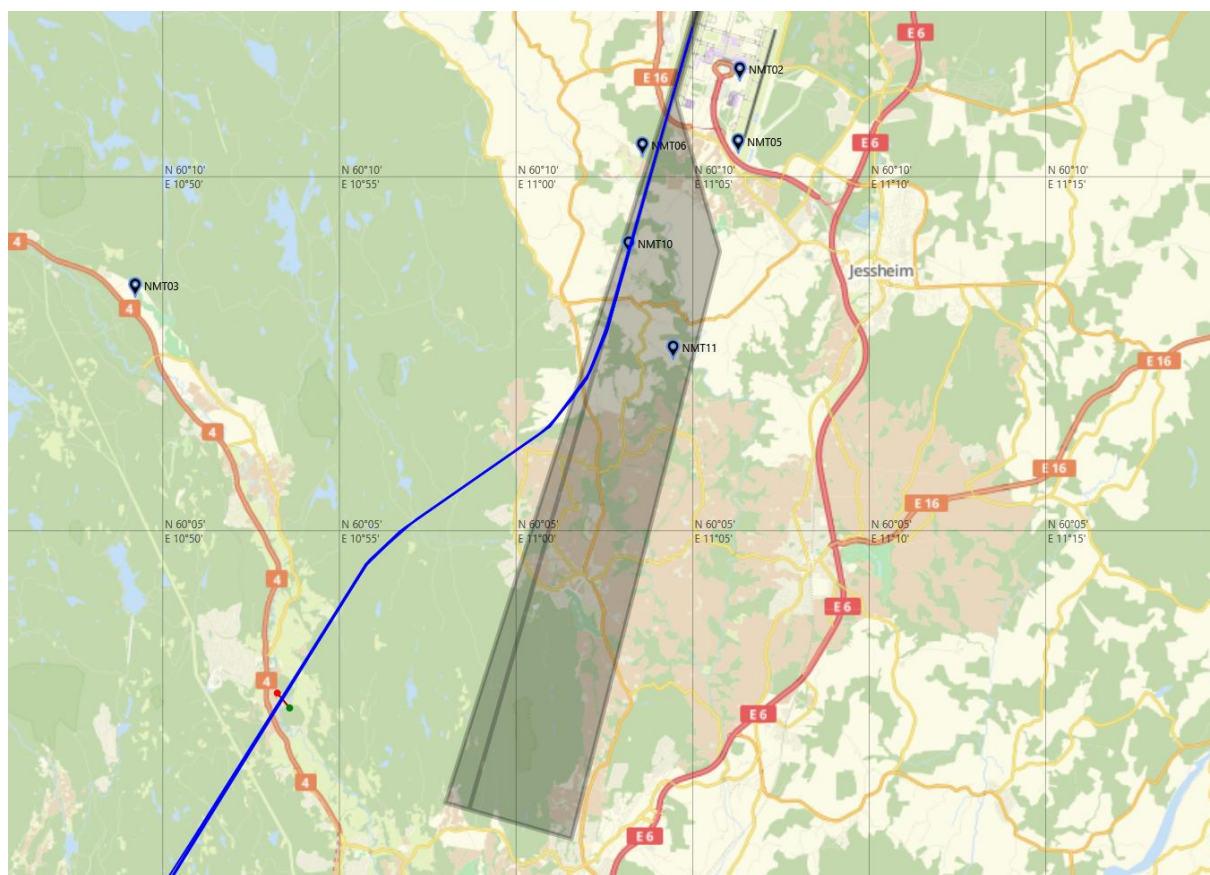
Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 72 flygninger



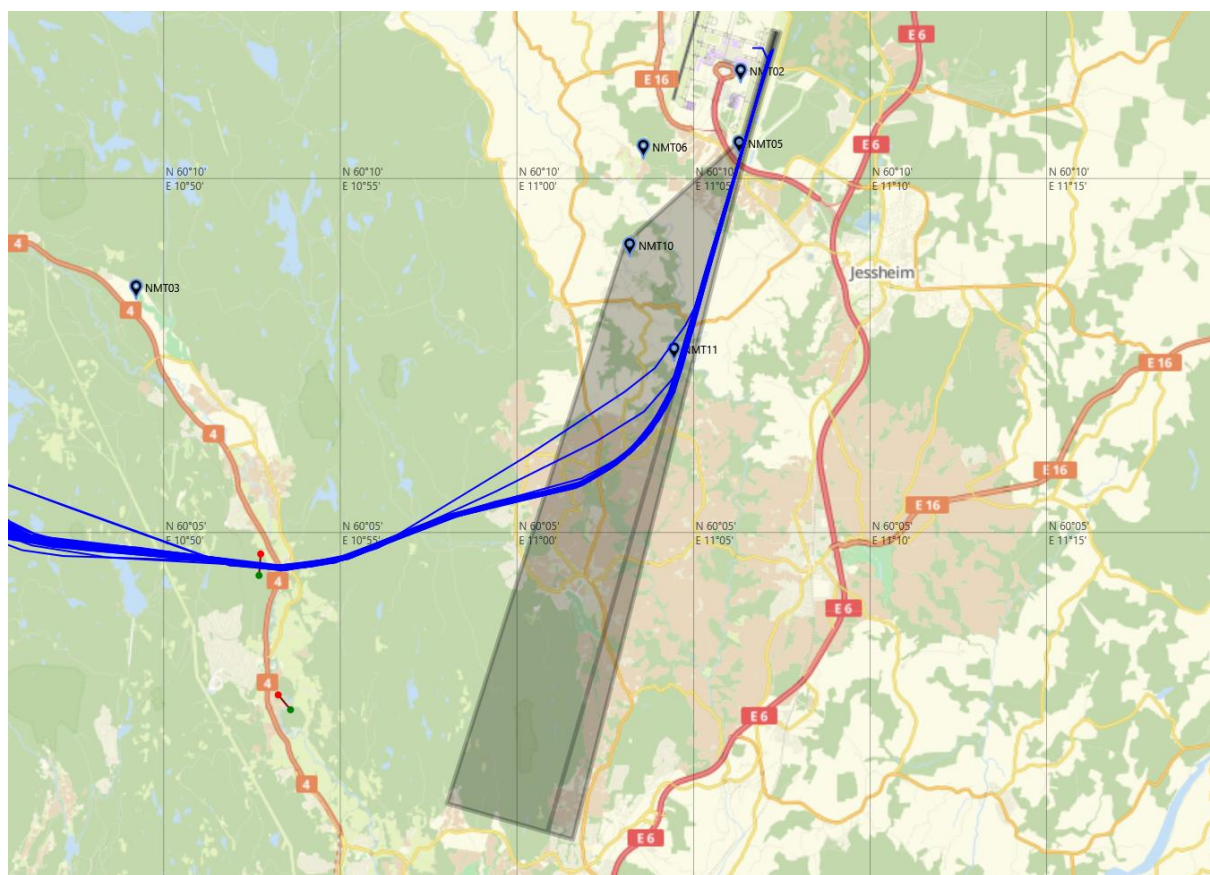
Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 25 flygninger



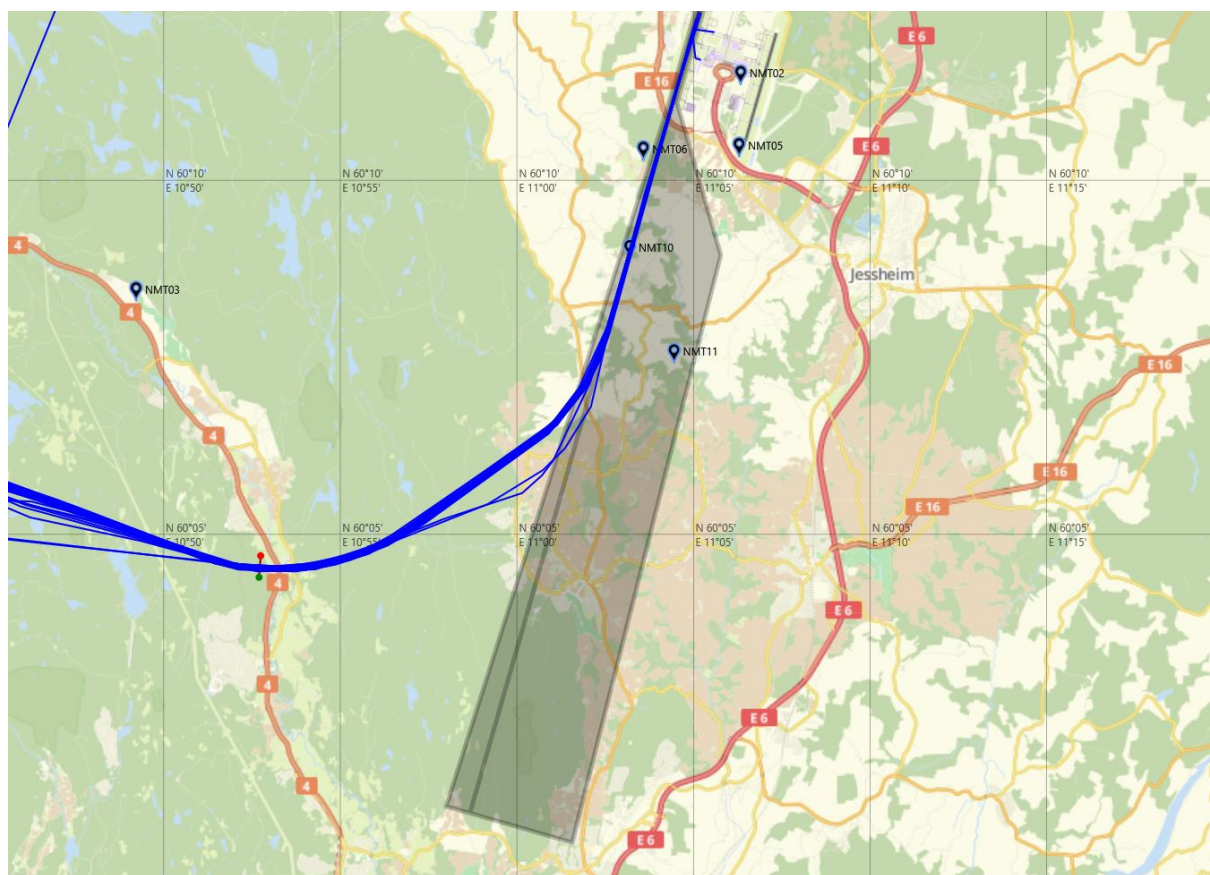
Figur 20. Kurvede landinger SIFOZ – 9 flygninger



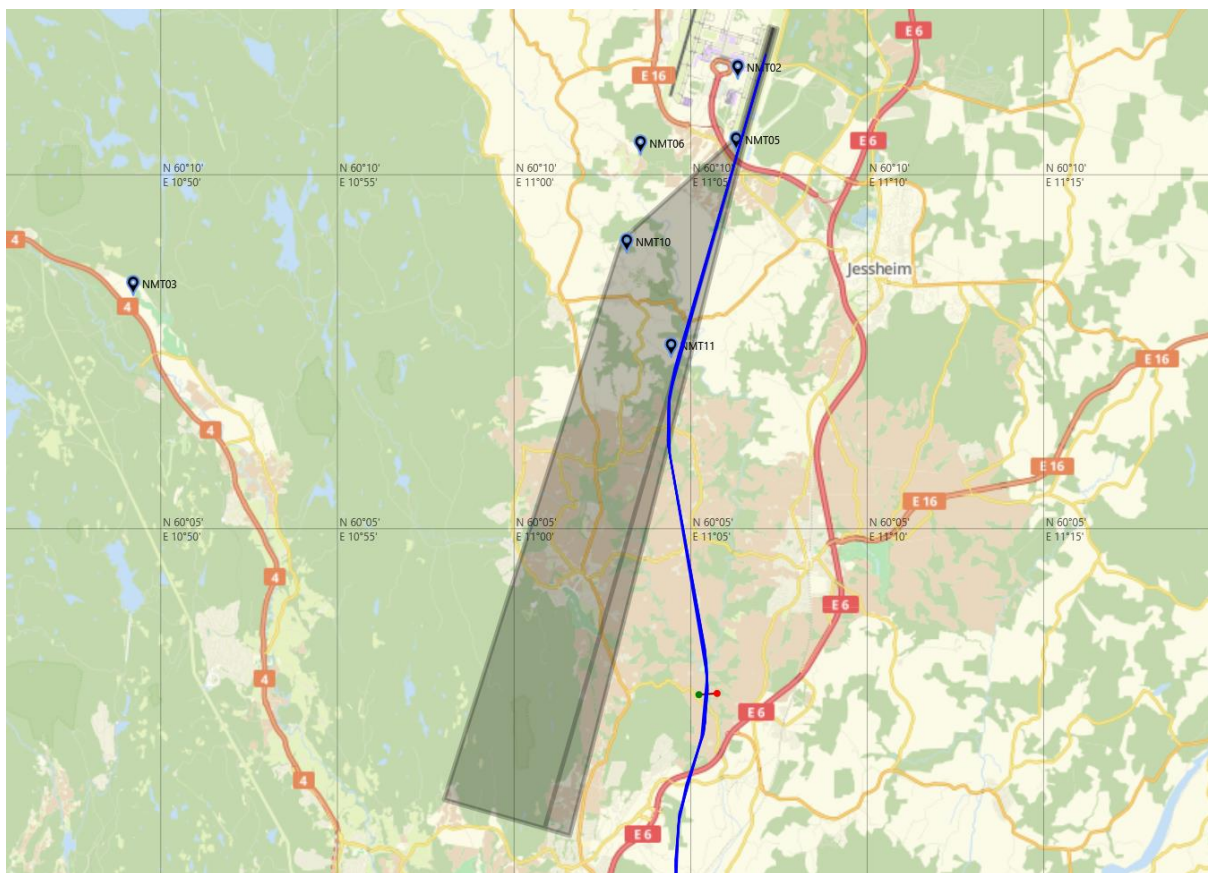
Figur 21. Kurvede landinger ERULO – 4 flygninger



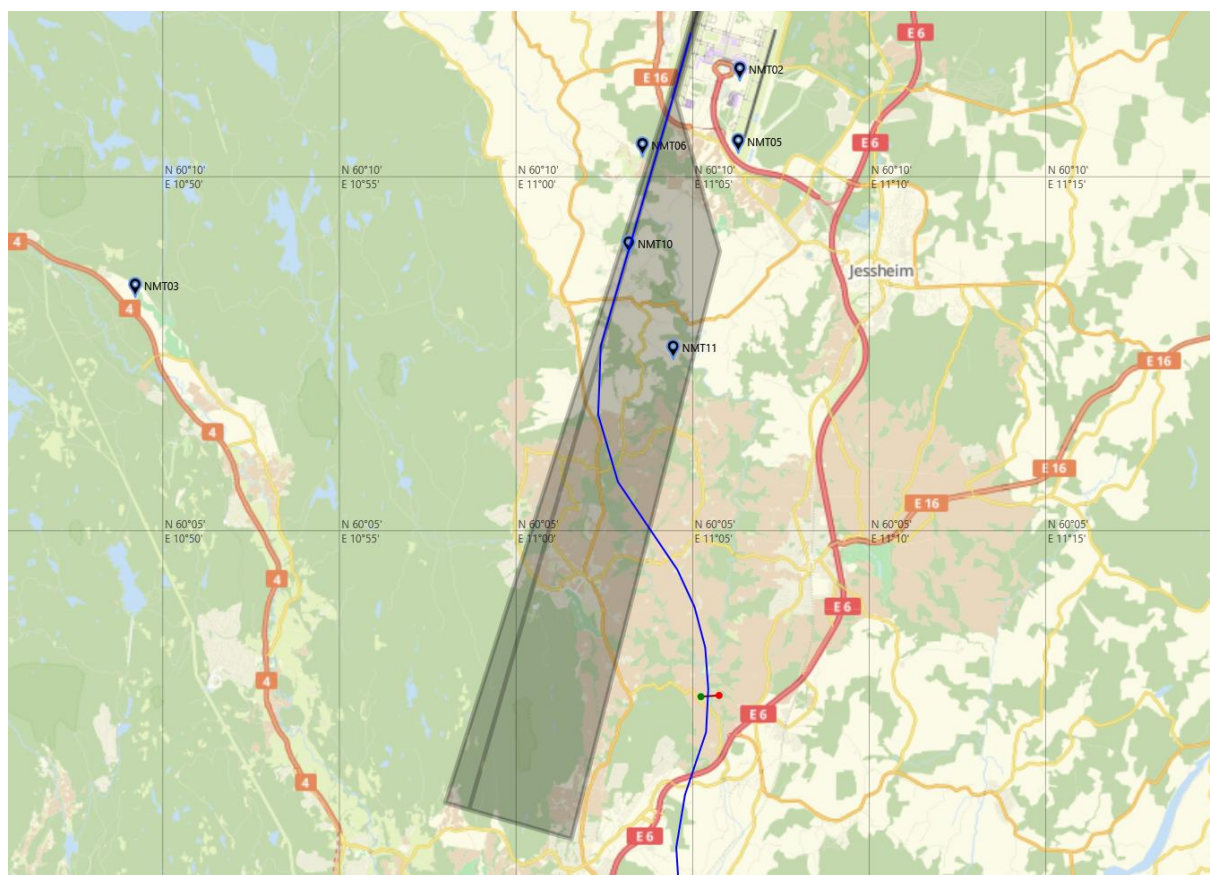
Figur 22. Kurvede landinger RUWOL – 149 flygninger



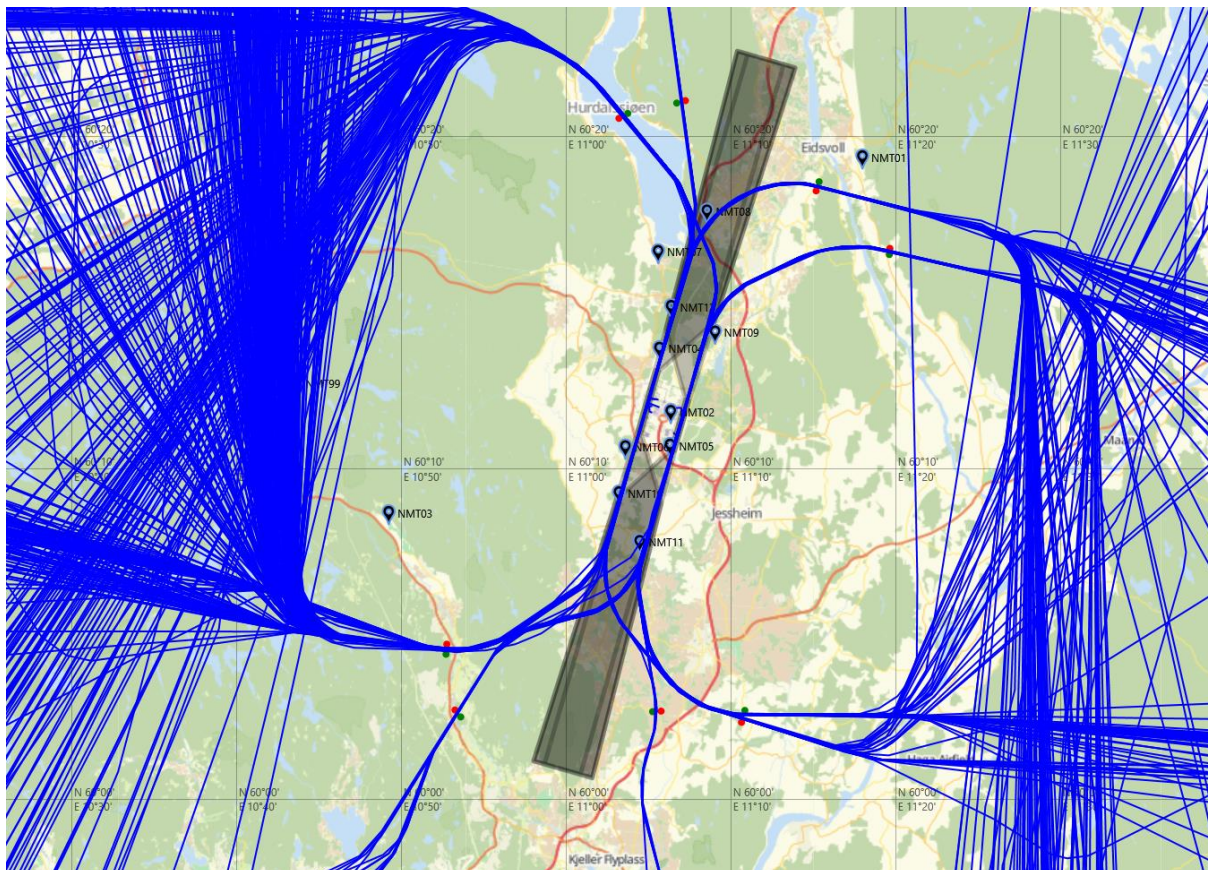
Figur 23. Kurvede landinger ELVUN – 156 flygninger



Figur 24. Kurvede landinger TAVRE – 6 flygninger



Figur 25. Kurvede landinger MONCI – 1 flygning



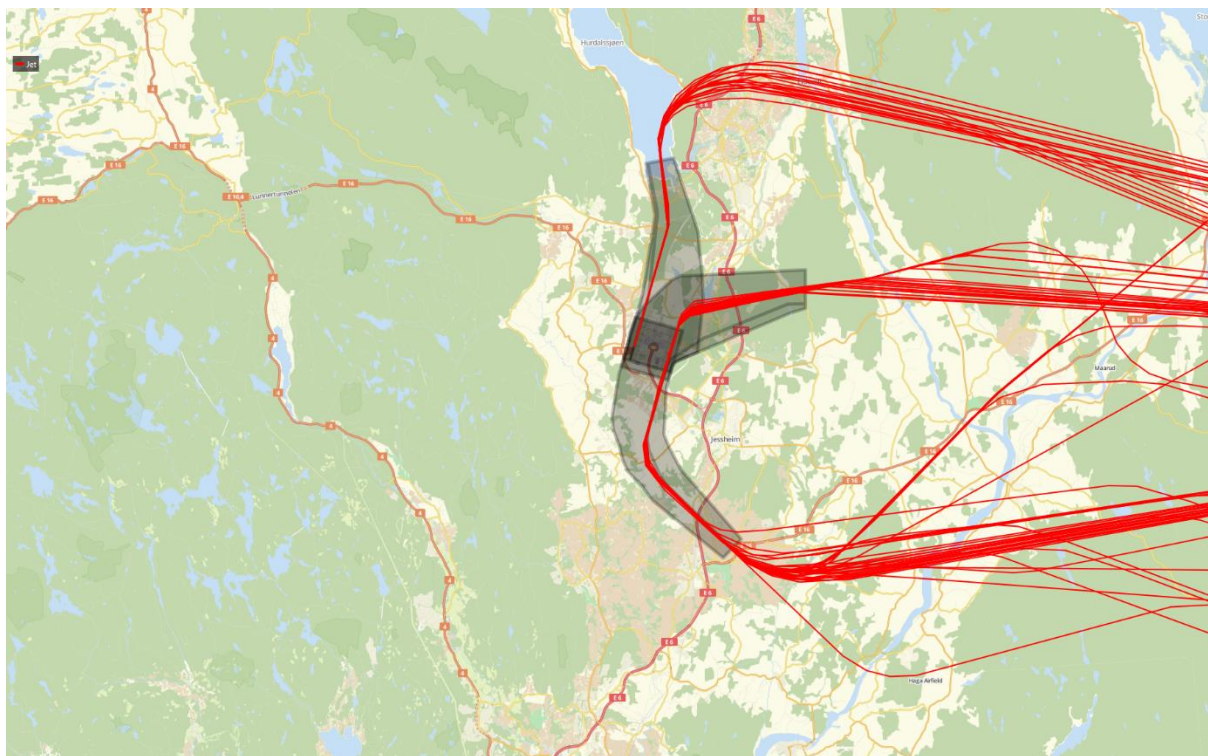
Figur 26. Kurvede landinger totalt – 721 flygninger

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.

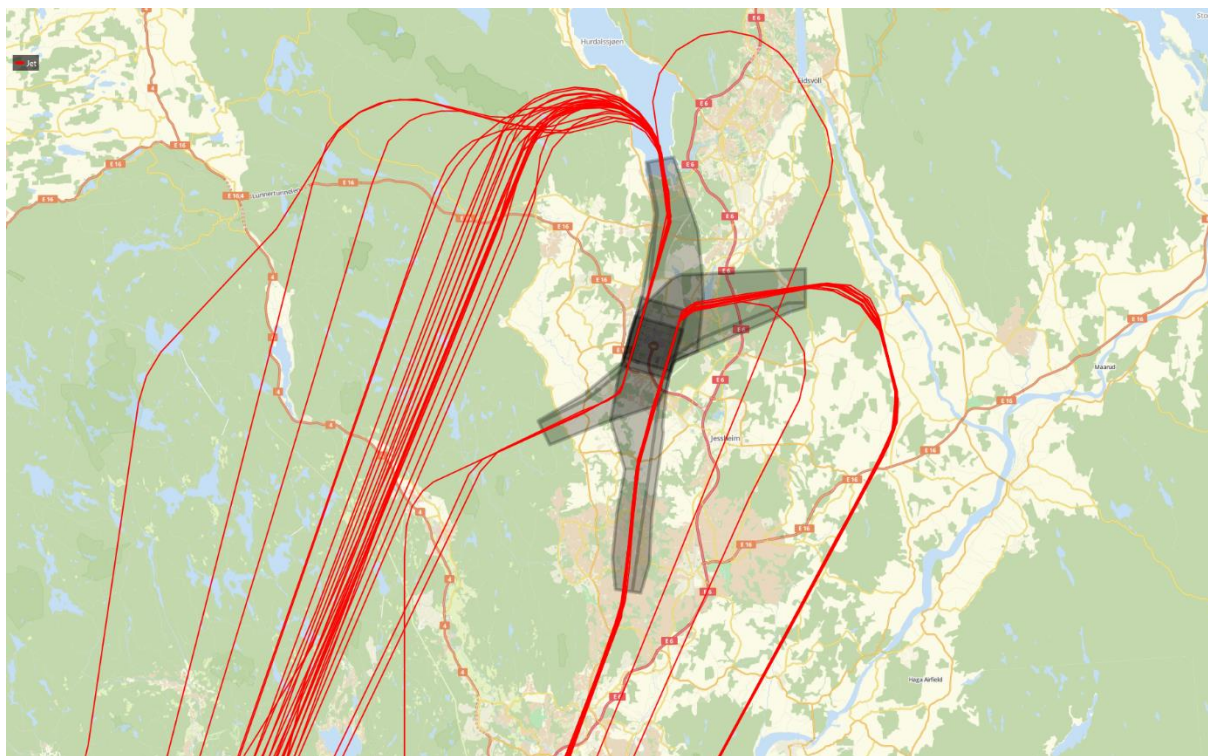
Air Baltic



Figur 27. Avganger, Air Baltic – 73 flygninger
BCS3 (70), A319 (2), A320 (1)

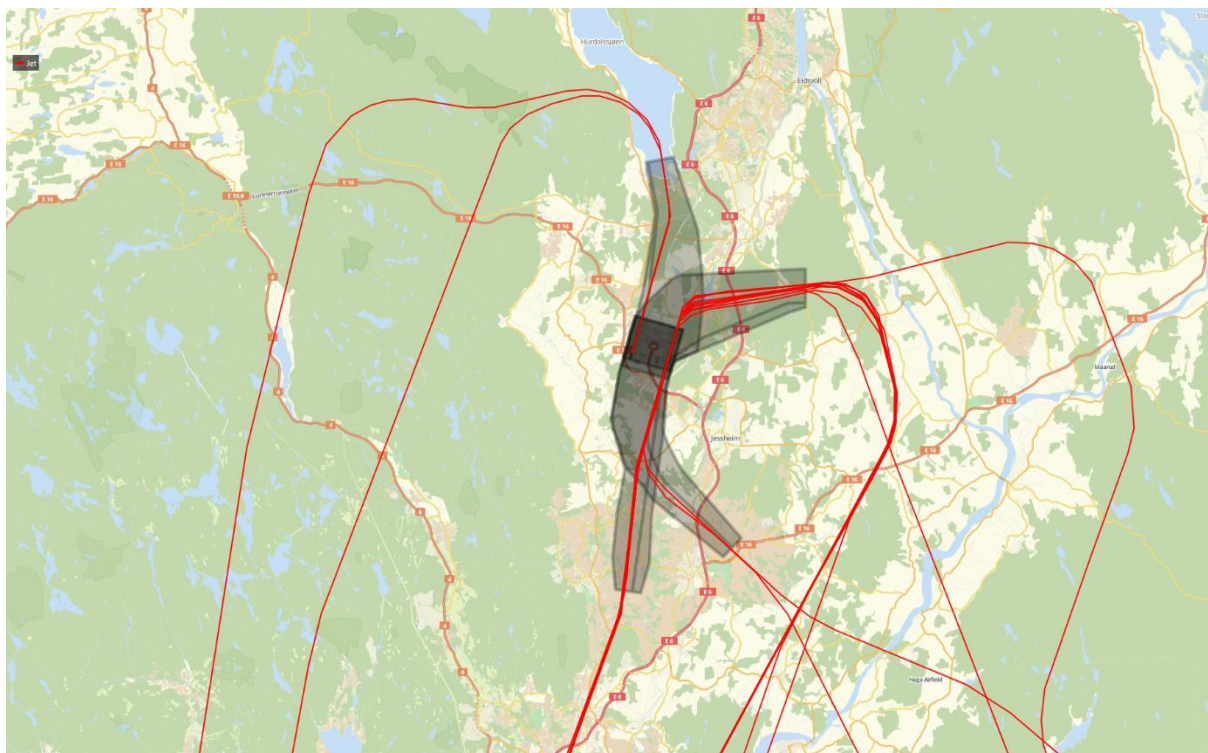
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Air France



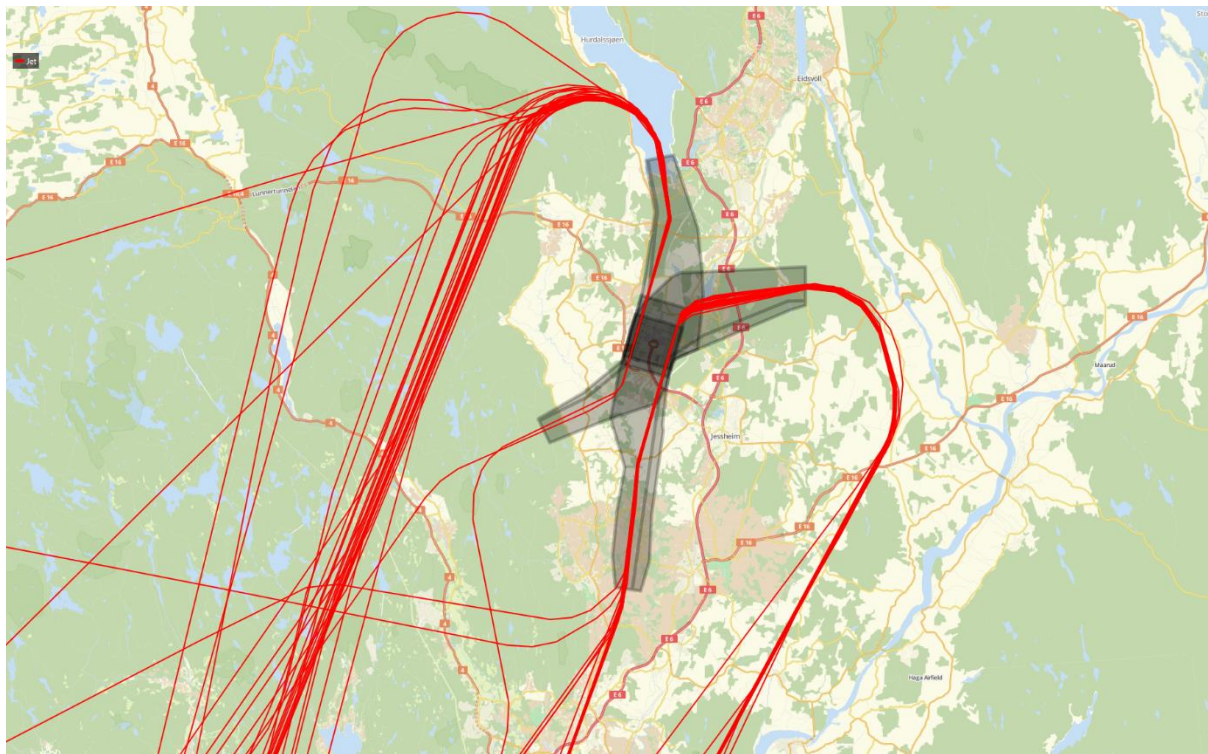
Figur 27. Avganger, Air France - 81 flygninger
A318 (1), A319 (3), A320 (52), A321 (11), BCS3 (14)

Austrian



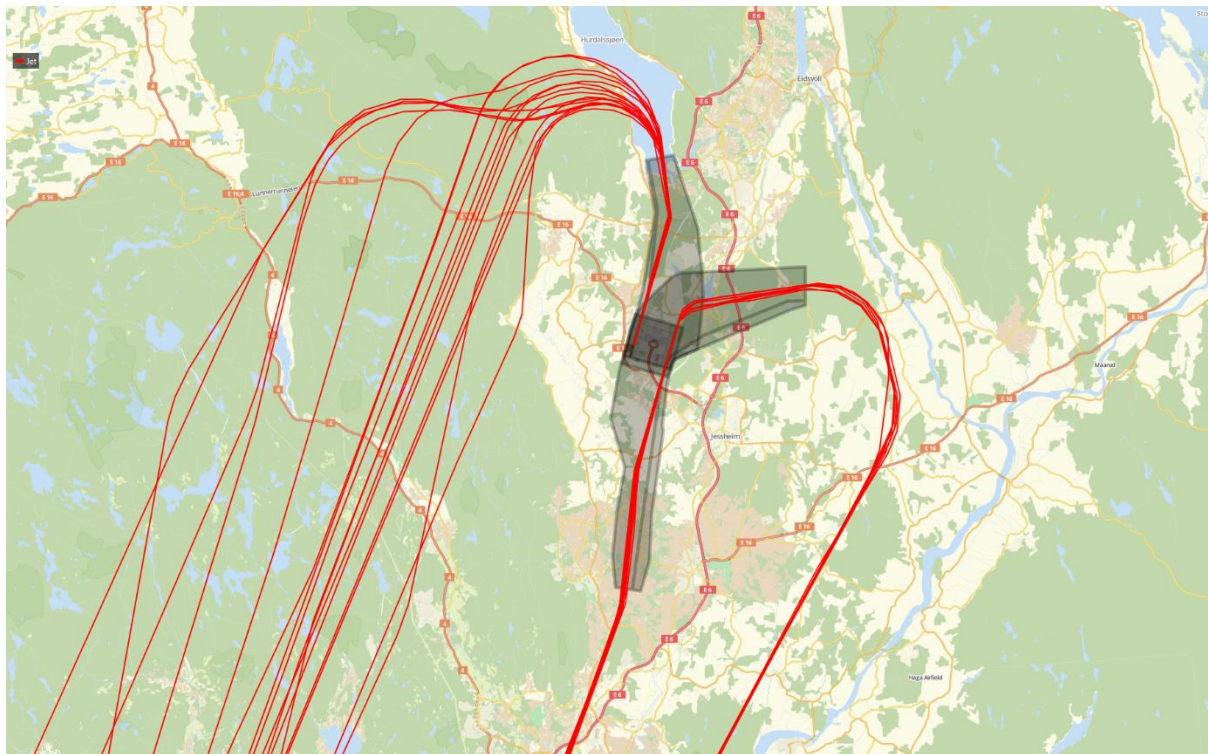
Figur 28. Avganger, Austrian – 31 flygninger
E195 (22), E190 (1), A320 (8)

British Airways



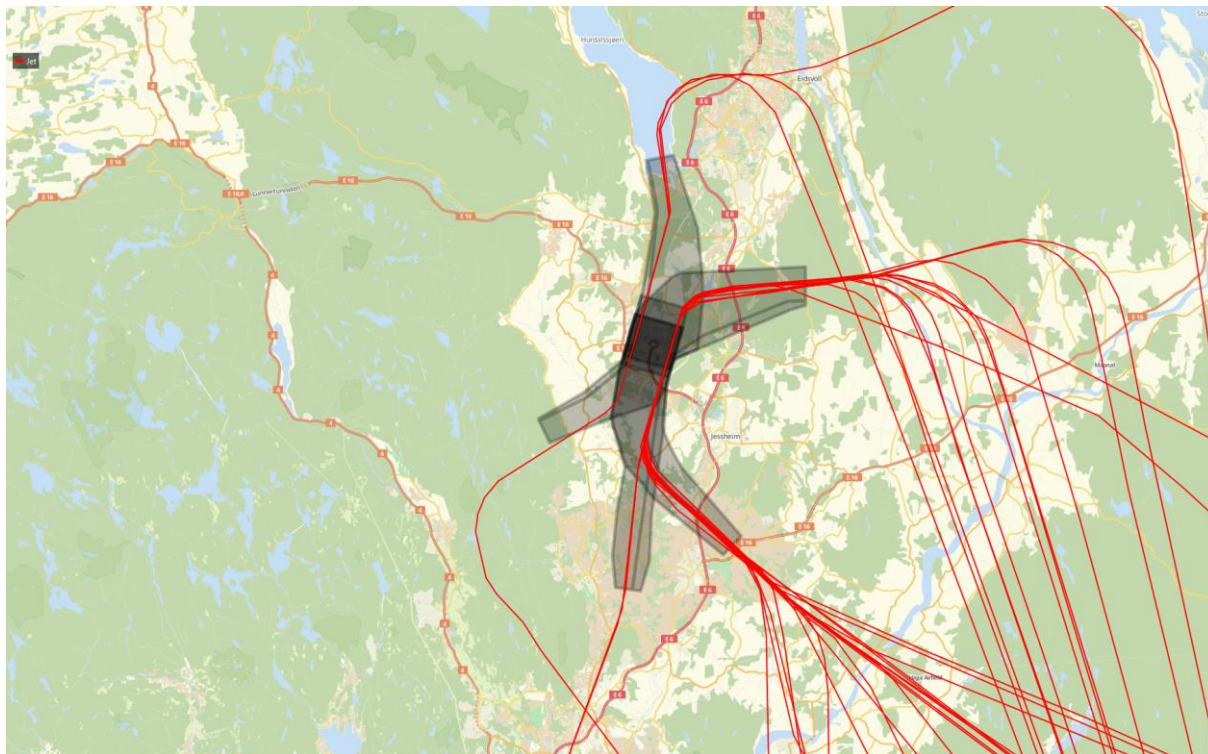
Figur 29. Avganger, British Airways – 85 flygninger
A320 (26), A319 (54), A20N (5)

Brussels Airlines



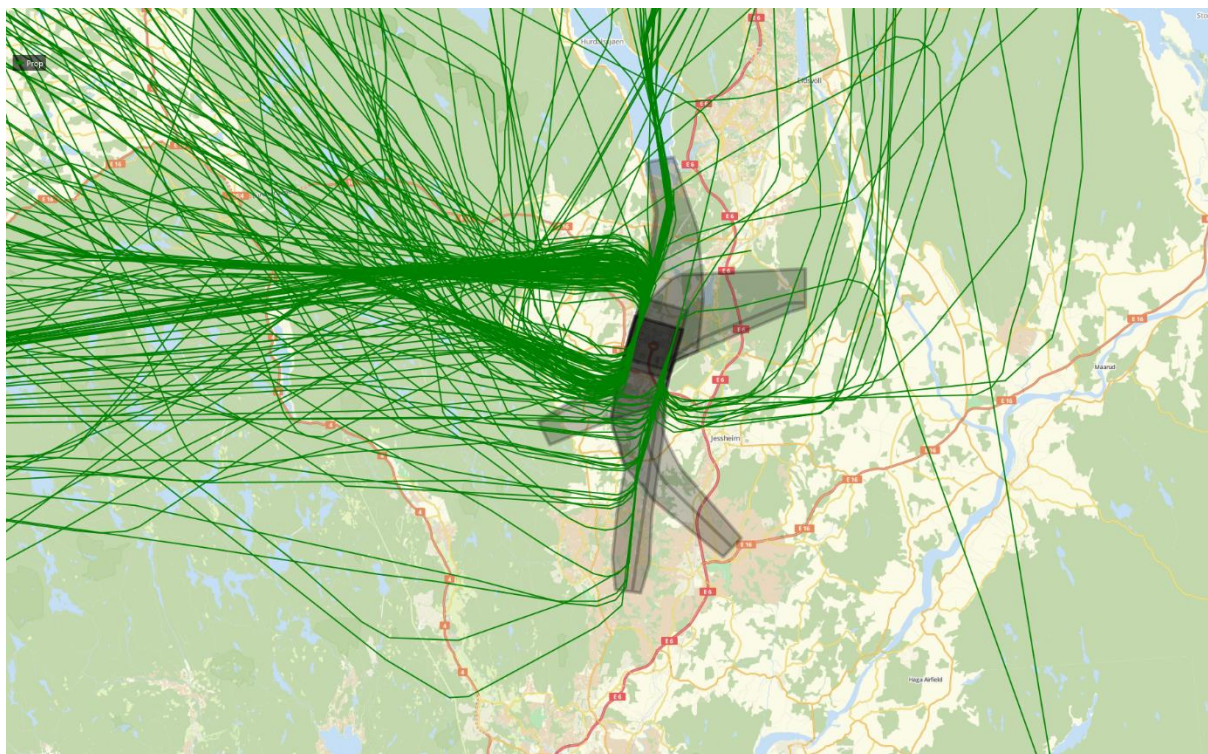
Figur 30. Avganger, Brussels Airlines – 50 flygninger
A319 (38), A320 (11), A20N (1)

Emirates



Figur 31. Avganger, Emirates – 36 flygninger
B777-200LR (5), A350 (31)

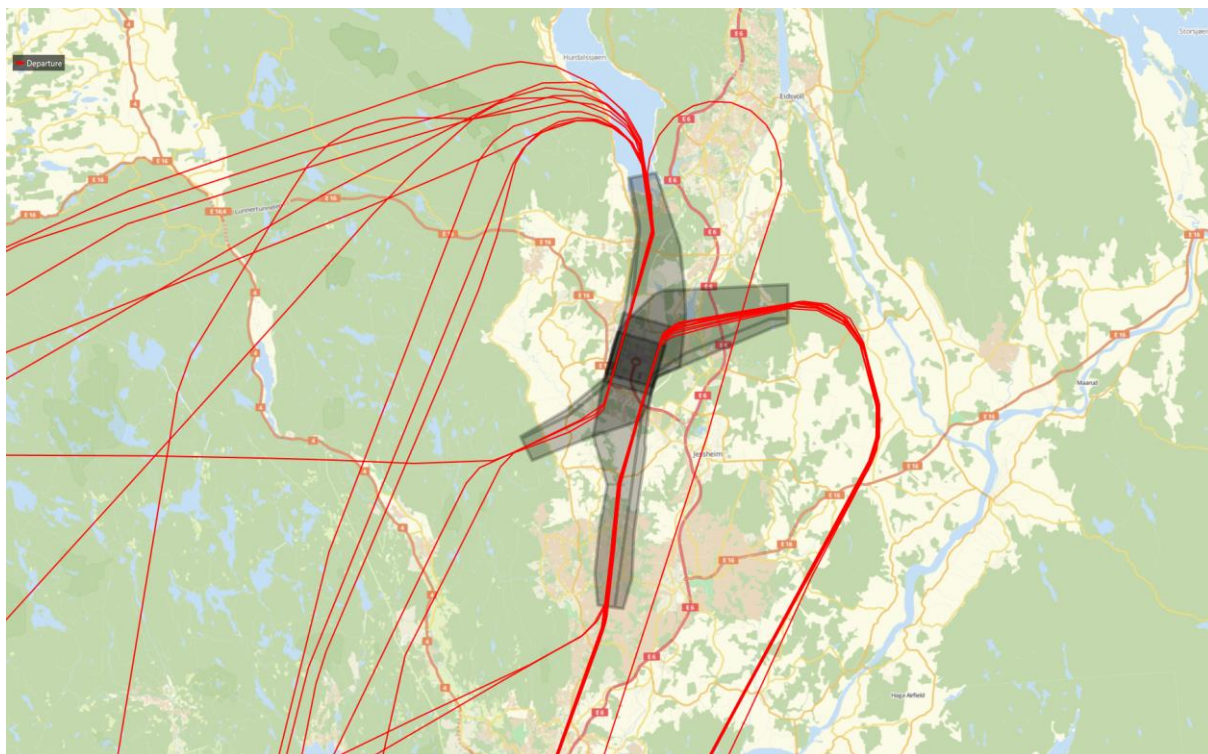
Danish Air Transport



Figur 32. Avganger, Danish Air Transport (DTR, DNU). - 257 flygninger
ATR 42-500 (154), ATR 42-300 (97), ATR 72-500 (6).

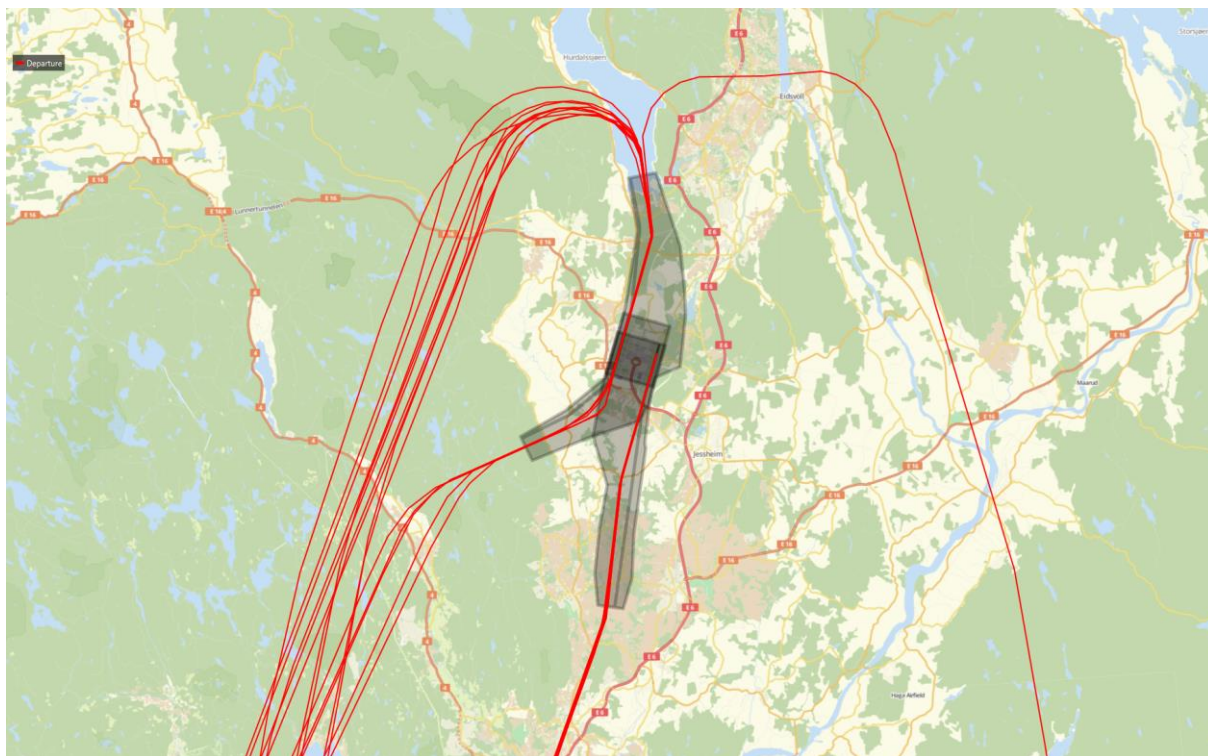
Røde traséer angir jettfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Easyjet



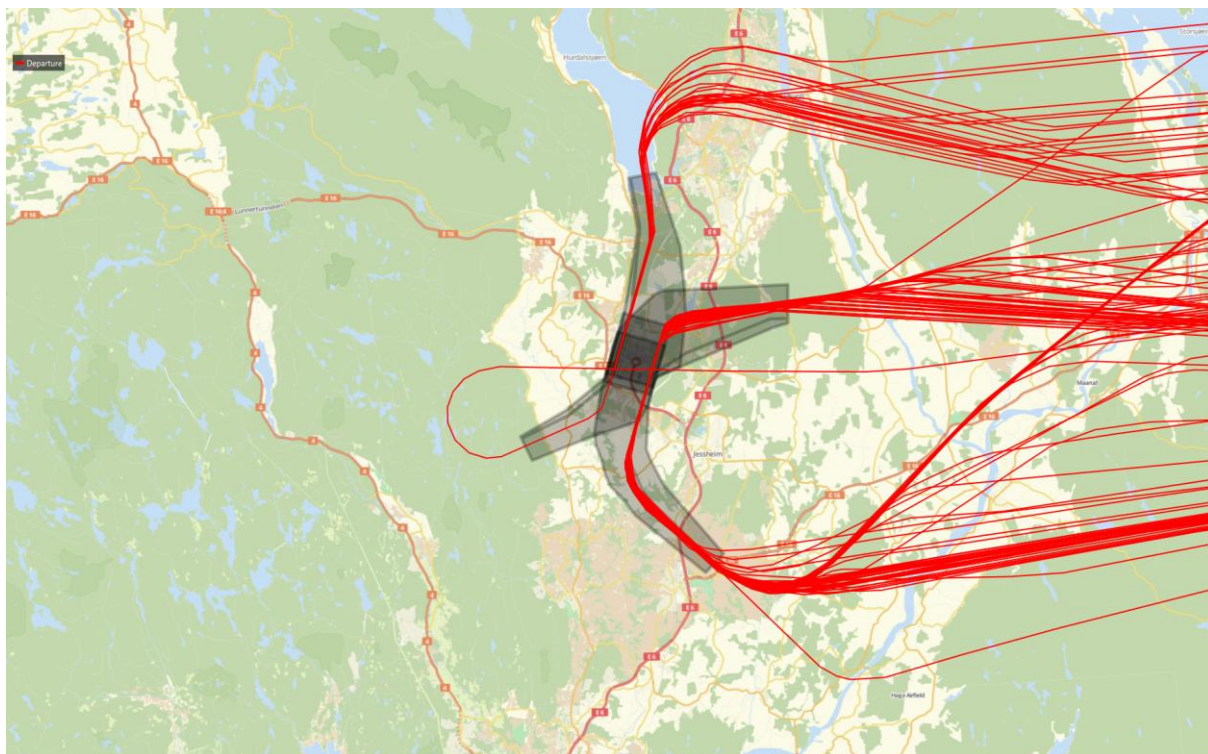
Figur 33. Avganger, Easyjet Airlines (EZS, EZY, EJU) – 51 flygninger
A320 (41), A320neo (10)

European Air Transport, EAT



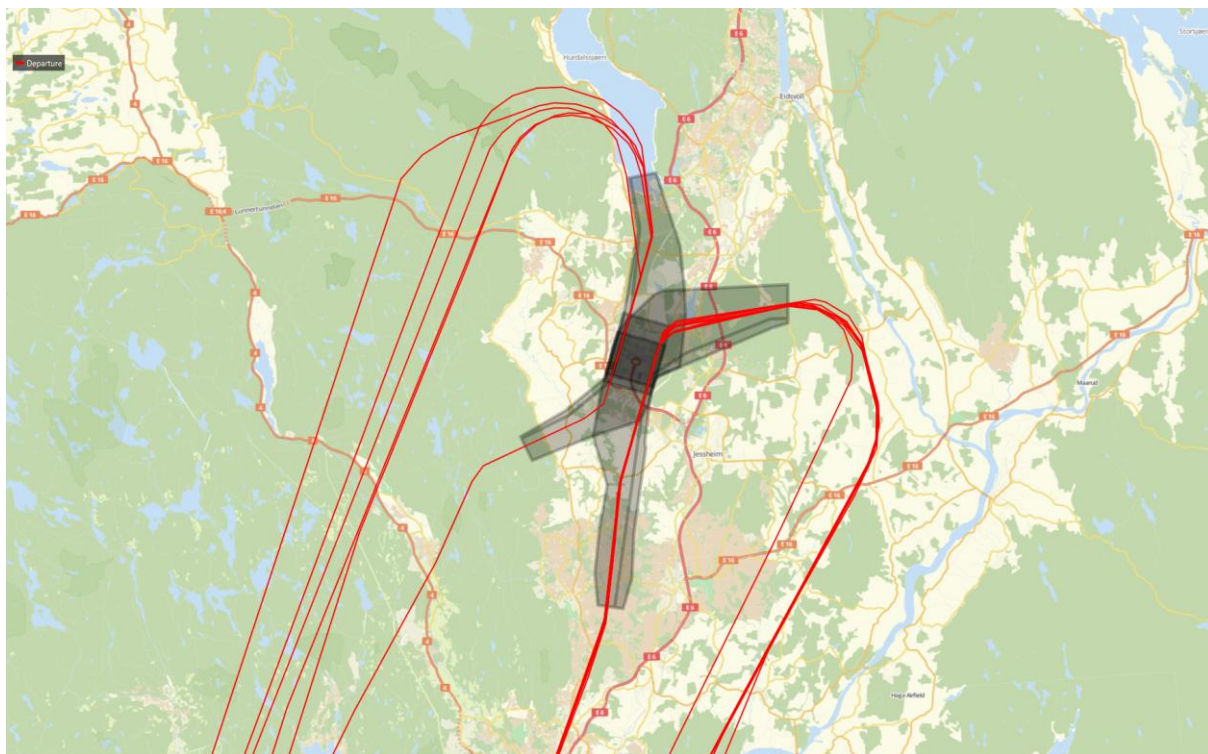
Figur 34. Avganger, European Air Transport, EAT - 27 flygninger
A306 (20), B757-200 (7)

Finnair



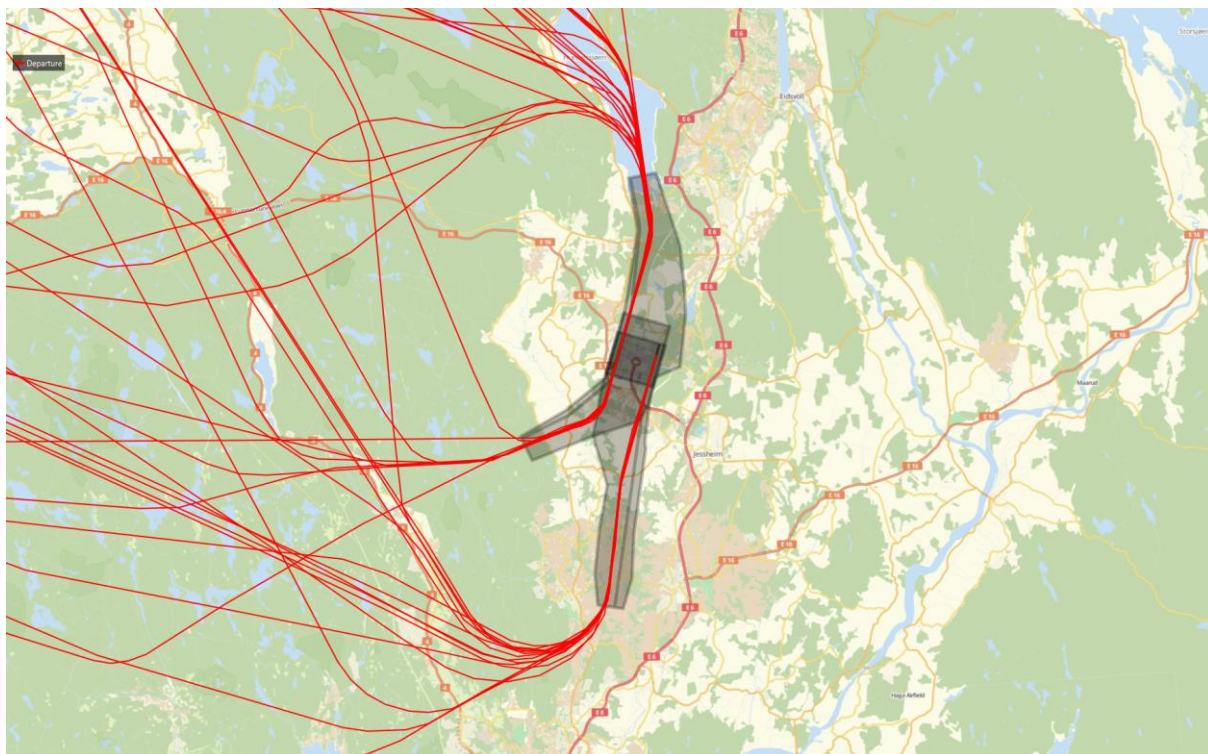
Figur 35. Avganger, Finnair – 125 flygninger
A319 (15), A320 (16), A321 (7), EMB-E190 (79), B738 (8)

Iberia



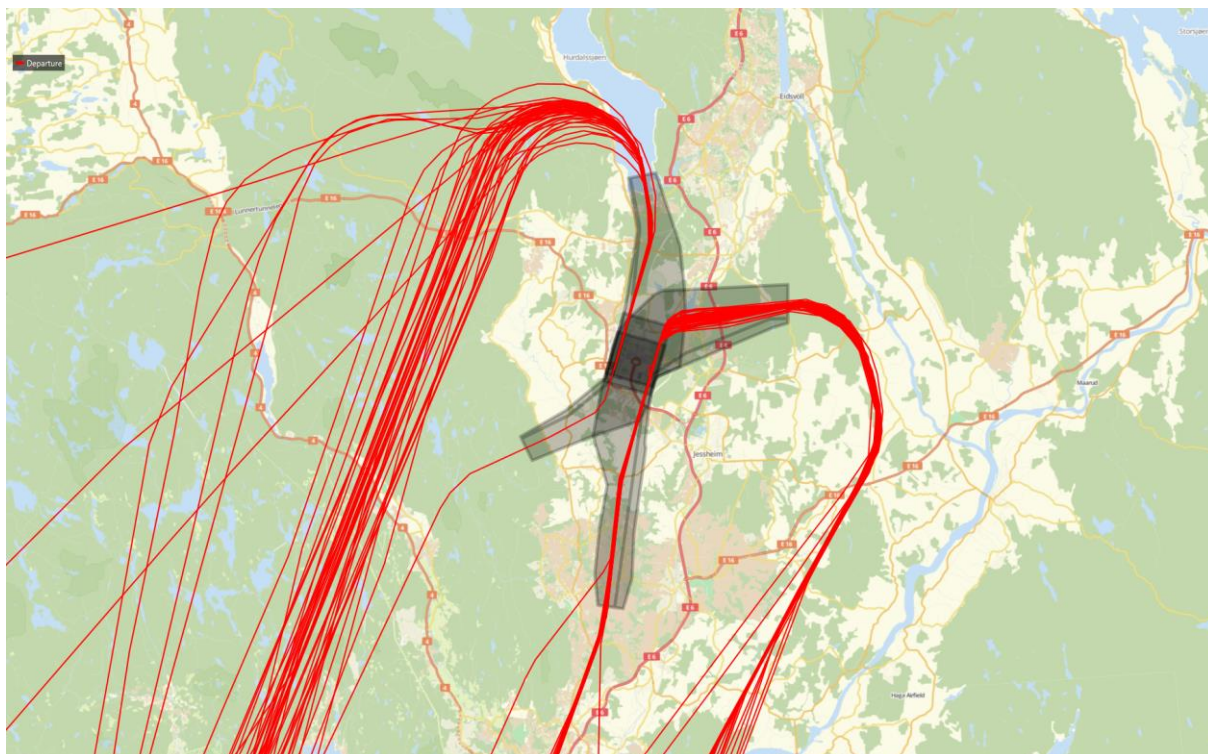
Figur 36. Avganger, Iberia – 27 flygninger
A320neo (25), A320 (2)

Icelandair



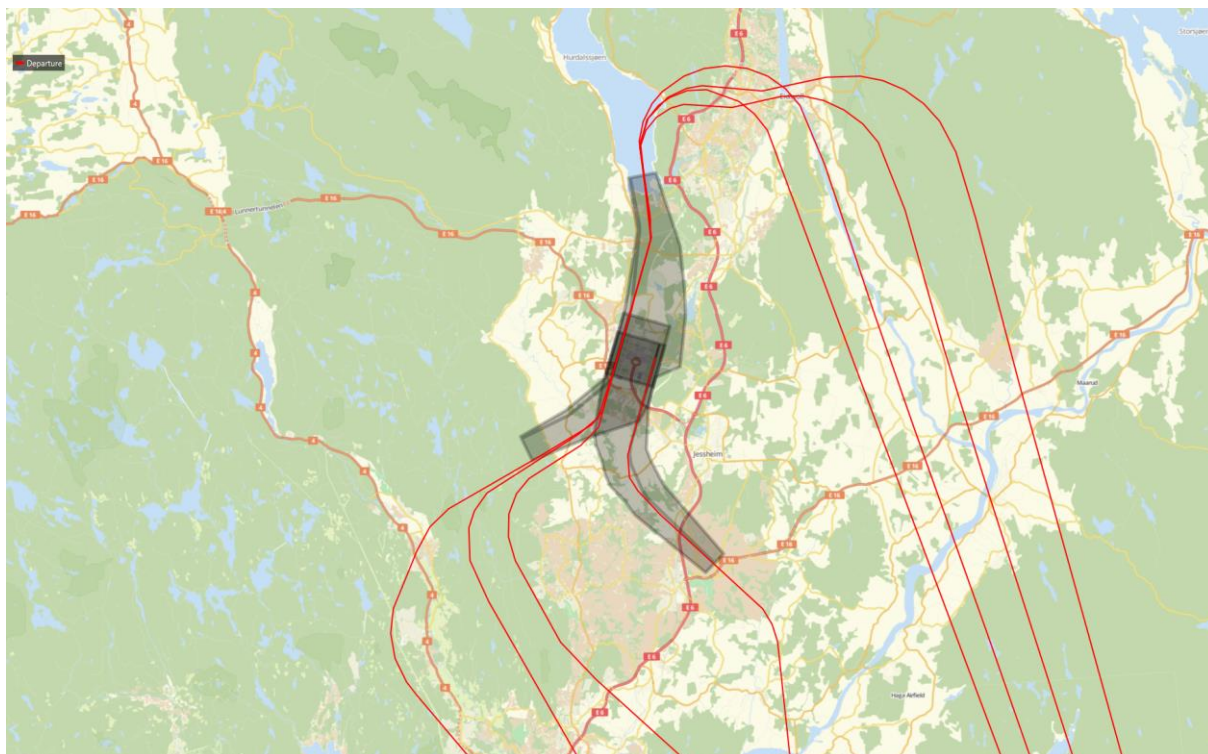
Figur 37. Avganger, Icelandair – 44 flygninger
A21N (4), B737-800 MAX (15), B737-900 MAX (9), B757-200 (11), B767-300 (5)

KLM



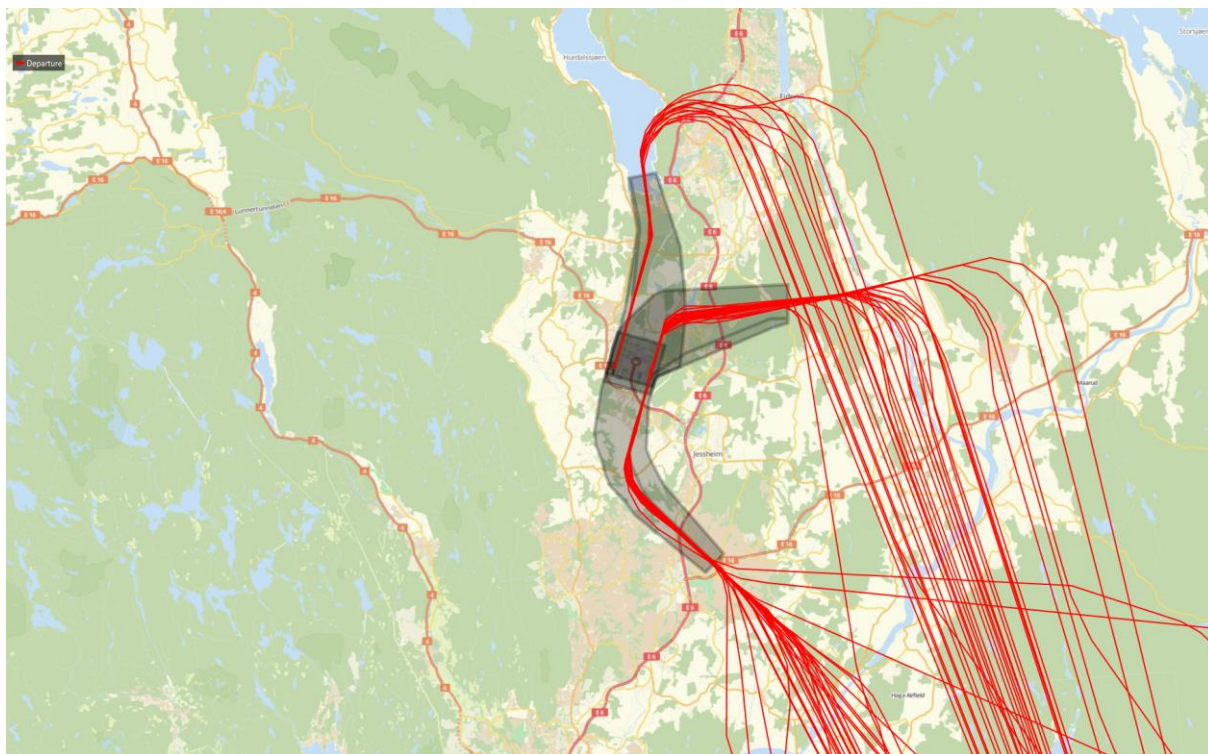
Figur 38. Avganger KLM – 167 flygninger
B737-700 (18), B737-800 (81), EMB-E75L (8), EMB-E190 (7), EMB-E295 (42), B737-900 (11)

Korean Air



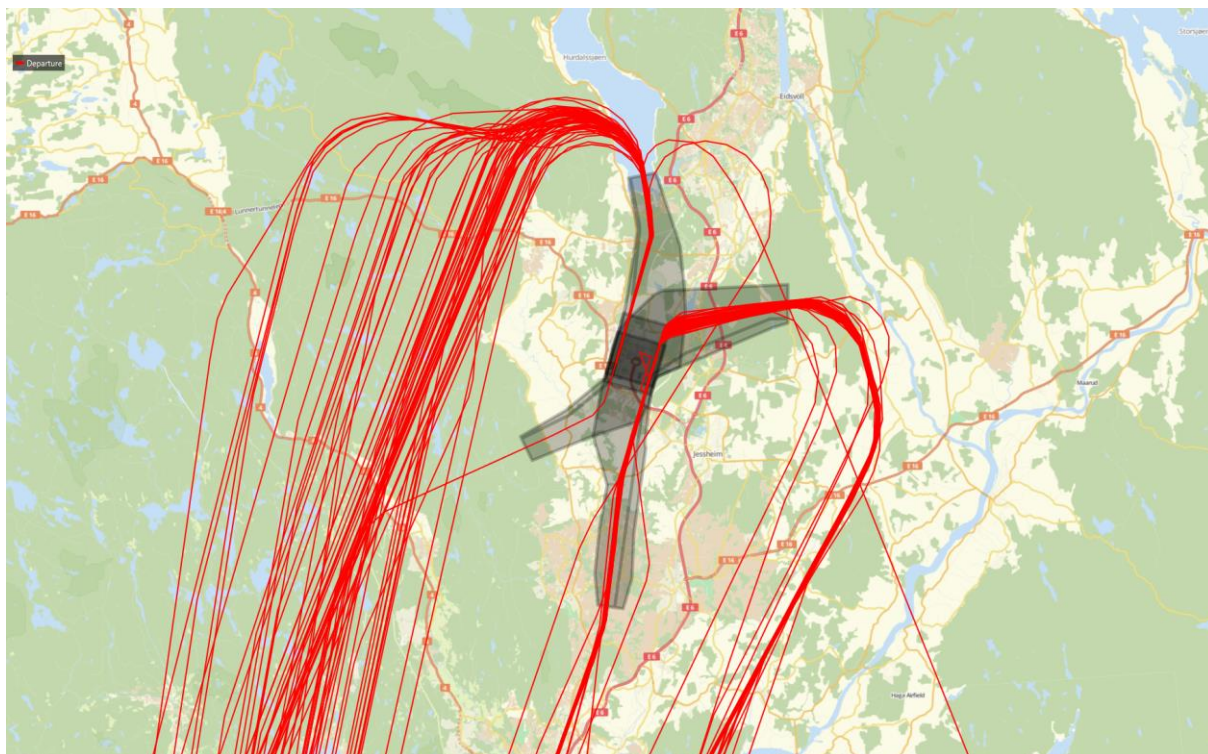
Figur 39. Avganger, Korean Air - 8 flygninger
B777-200LR (8)

LOT



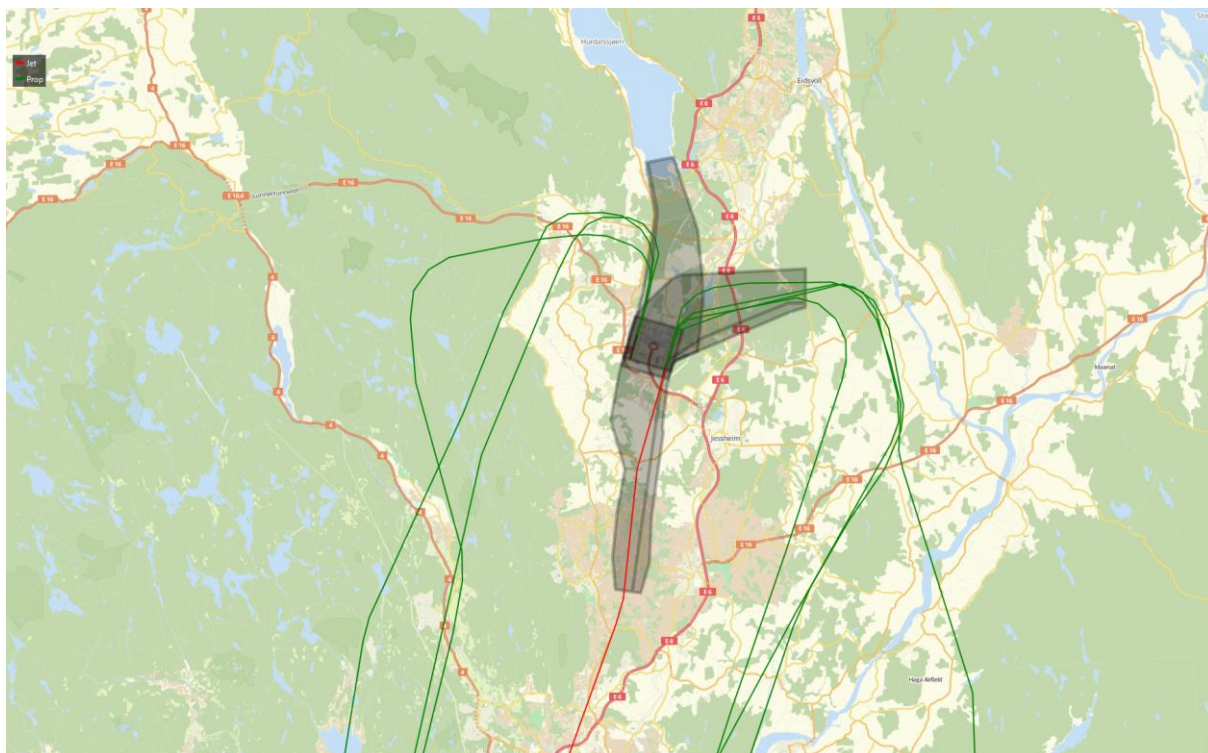
Figur 40. Avganger, LOT – 62 flygninger
B737-800 (2), B737-800 MAX (12), EMB-E75S (4), EMB-E190 (7), EMB-E195 (19), EMB-E295 (18)

Lufthansa



Figur 41. Avganger, Lufthansa - 221 flygninger
A319 (36), A320 (81), A320neo (44), A321neo (8), A321 (35), BCS3 (17)

Luxair

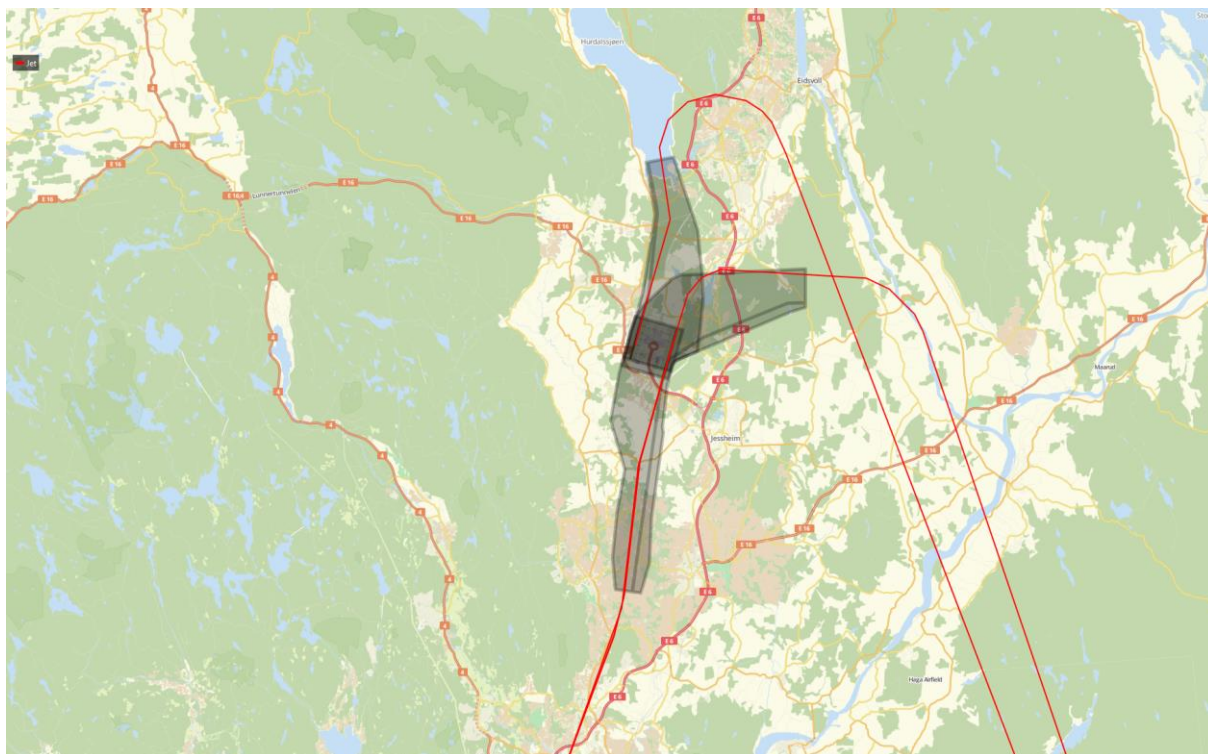


Figur 42. Avganger, Luxair – 8 flygning

DH8D (7), B738 (1)

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

Norse Atlantic Airways



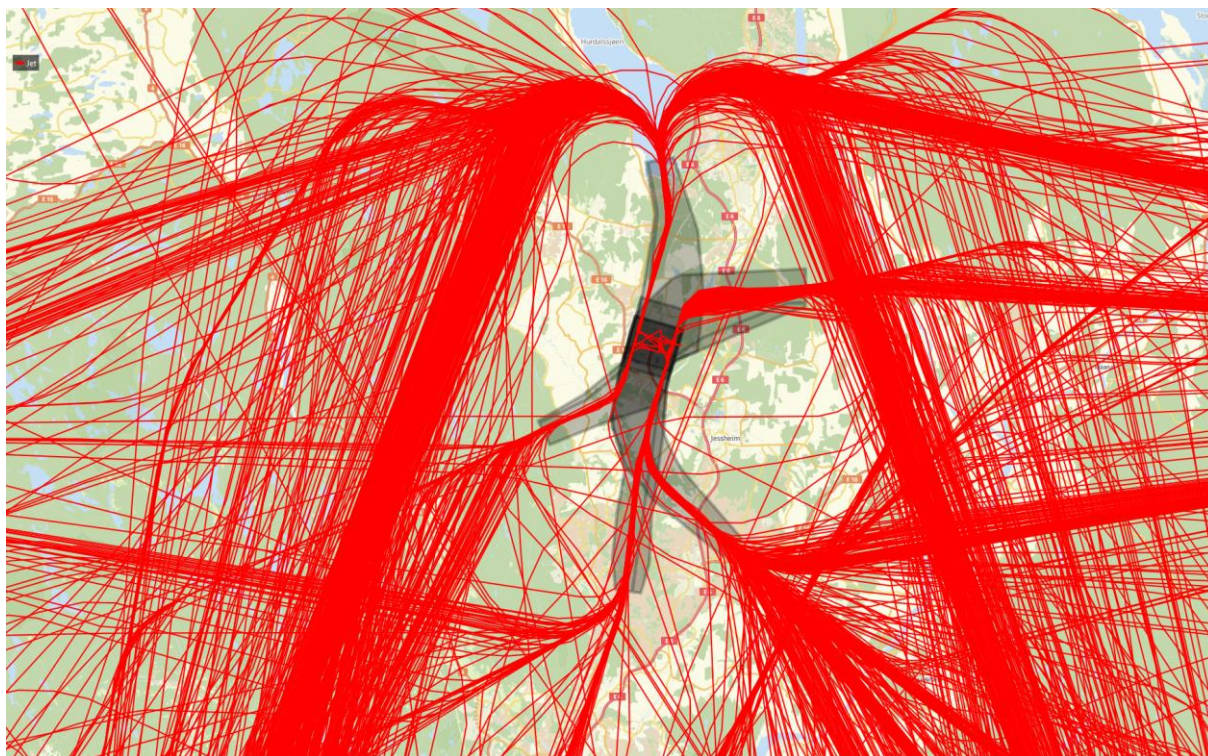
Figur 43. Avganger, Norse – 5 flygninger
B787 – 900 (5)

Norwegian (Boeing 737-800), innland



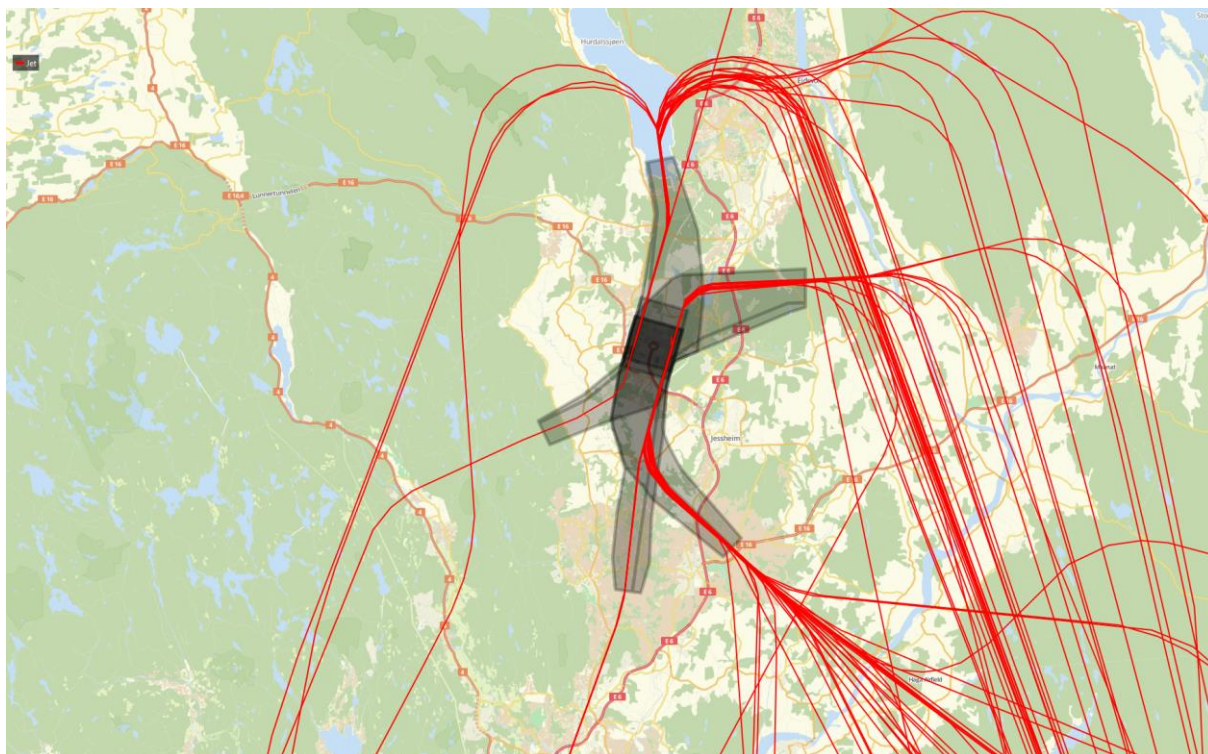
Figur 44. Avganger Norwegian - Innland, Totalt - 1878 flygninger
B737-800 (1698), B38M (180)

Norwegian, utland



Figur 45. Avganger, Norwegian (NOZ og NSZ) – Utland, Totalt 1910 flygninger
A320 (3), B737-800 (1509), B737-800 MAX (398)

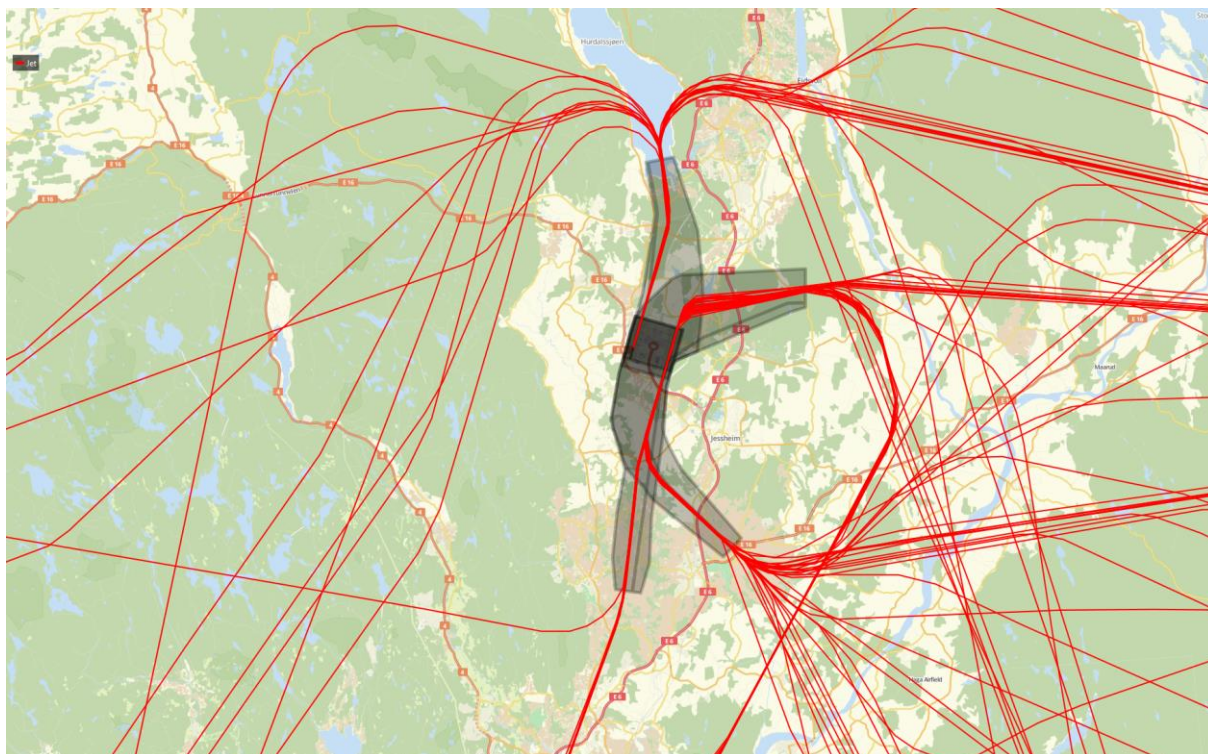
Qatar Airways



Figur 46. Avganger, Qatar Airways – 70 flygninger

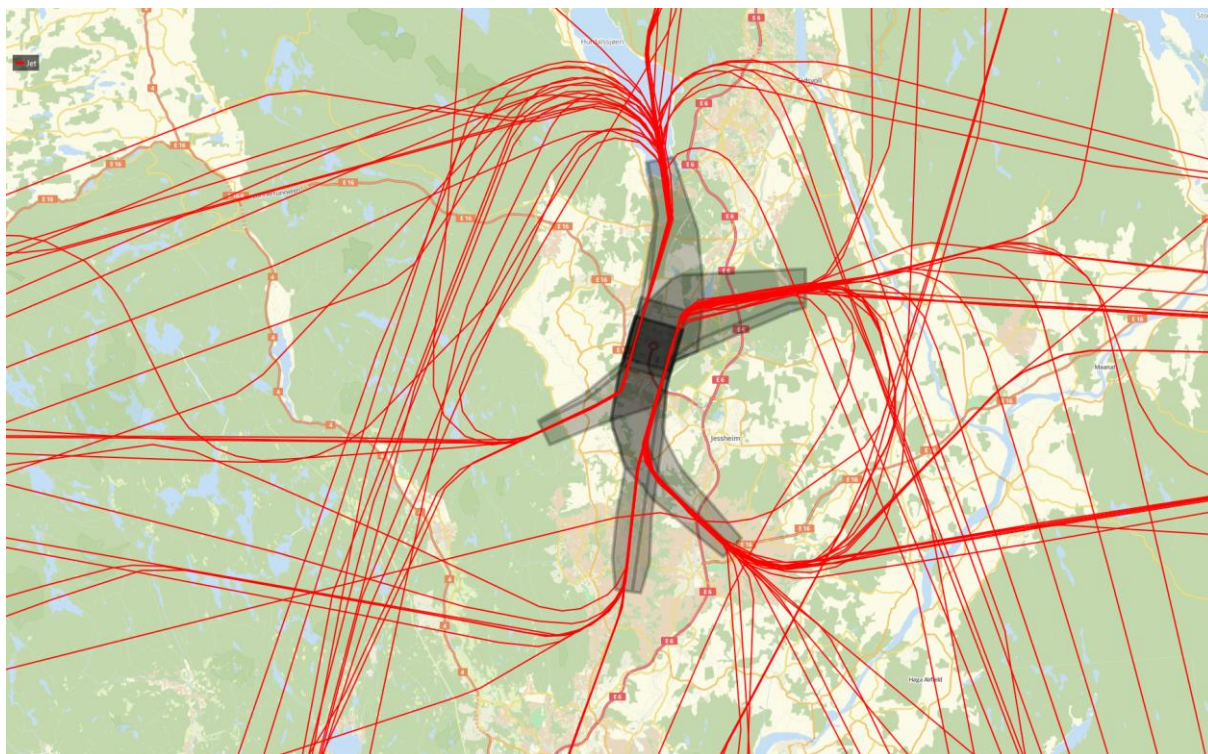
B777-200LR (28), B787-8 Dreamliner (26), B787-9 Dreamliner (15), A359 (1)

Ryanair



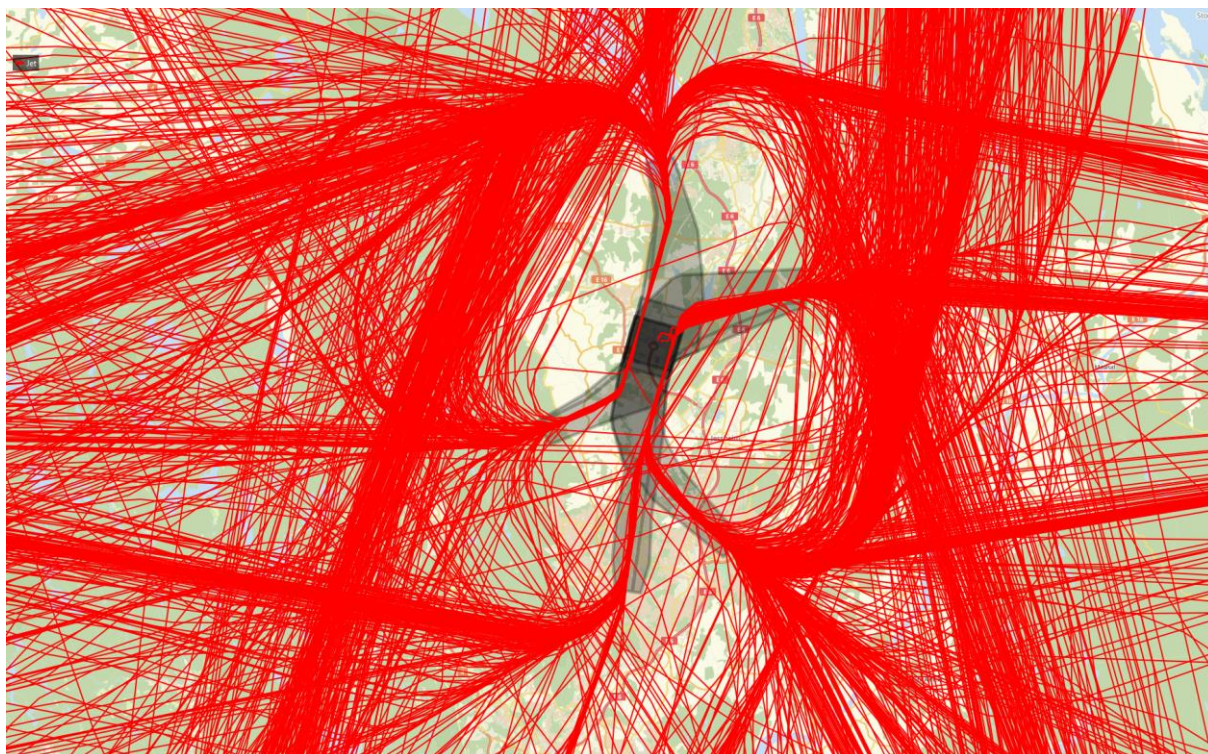
Figur 47. Avganger, Ryanair (RUK, RYR) – 103 flygninger
B737-800 (81), B737-8MAX (21), B737 (1)

SAS (Airbus)



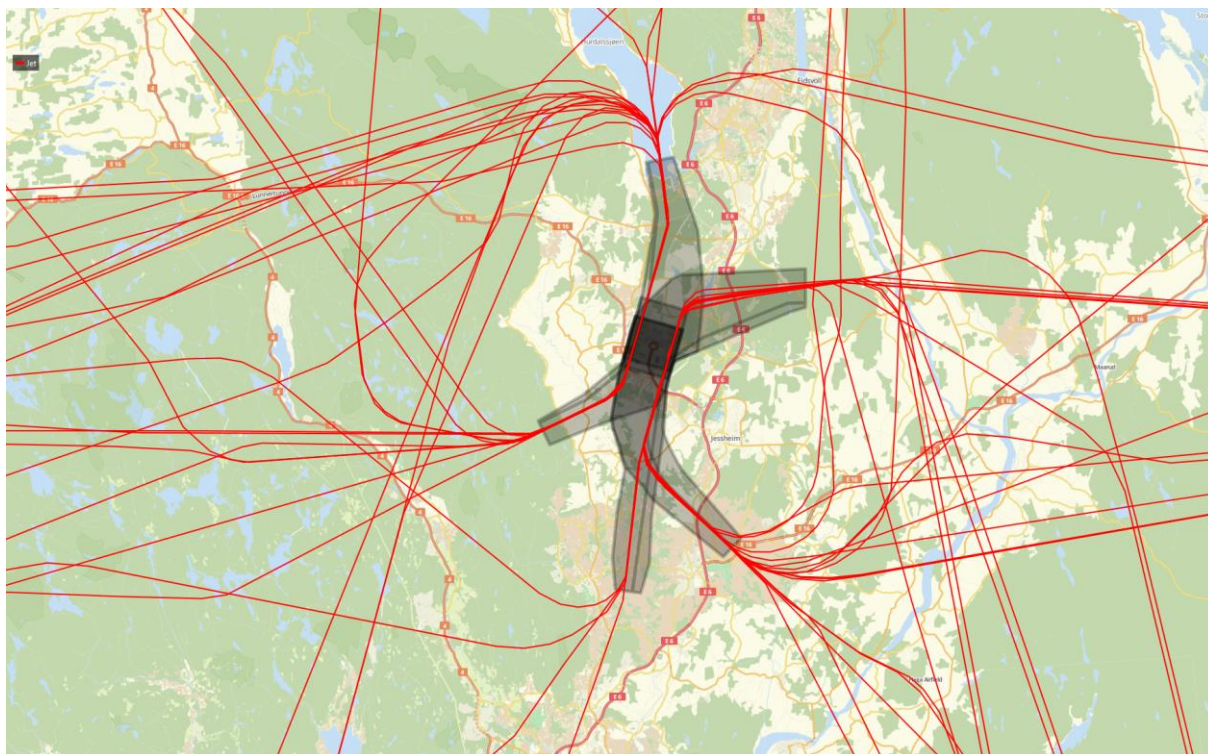
Figur 48. Avganger, SAS, Totalt - 105 flygninger
A319 (41), A320 (64)

SAS (Airbus Neo)



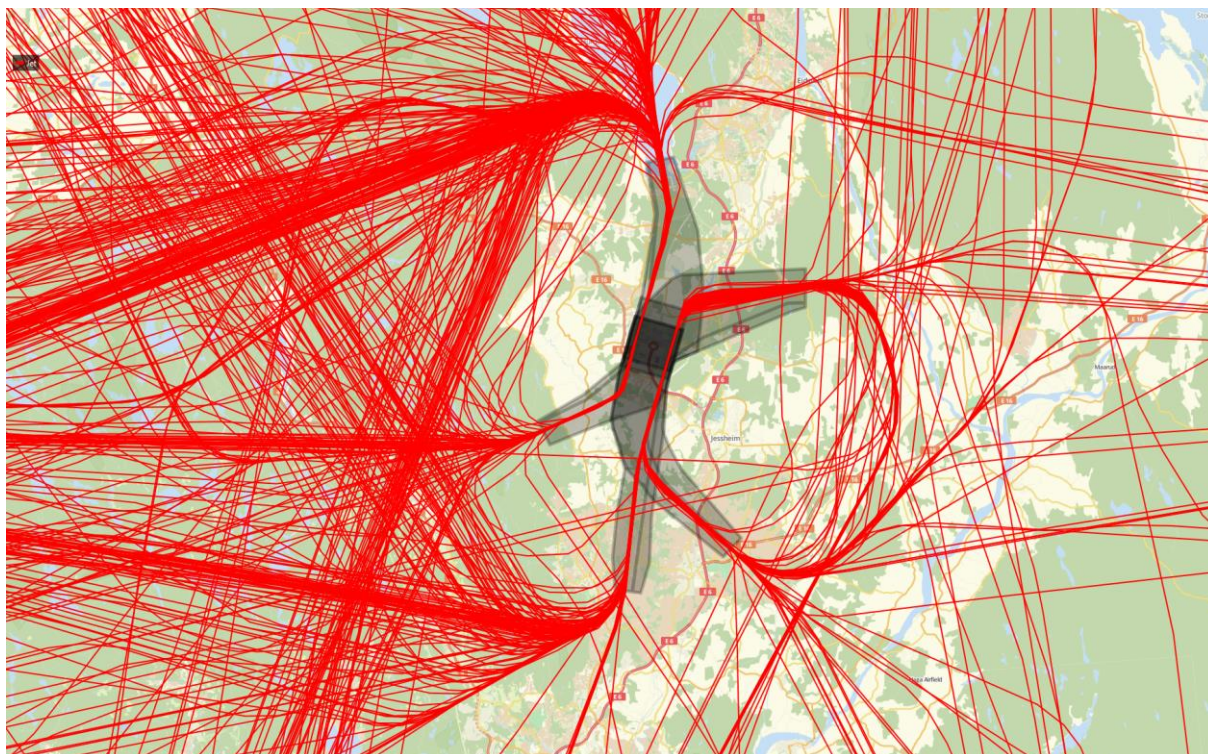
Figur 49. Avganger, SAS, Totalt - 2414 flygninger
A320Neo (2362), A321Neo (52)

SAS (Canadian Regional Jet)



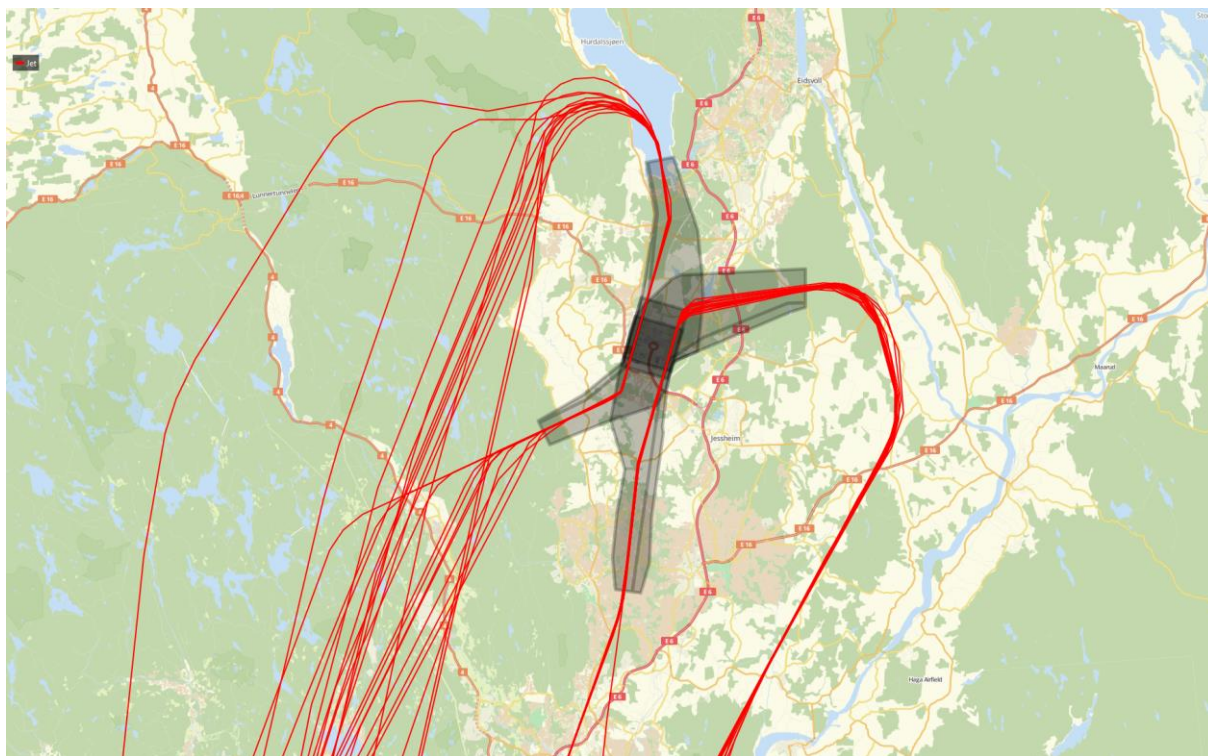
Figur 50. Avganger, SAS, Totalt - 60 flygninger
CRJ-900 (58), CRJ-1000(2)

SAS (Embraer)



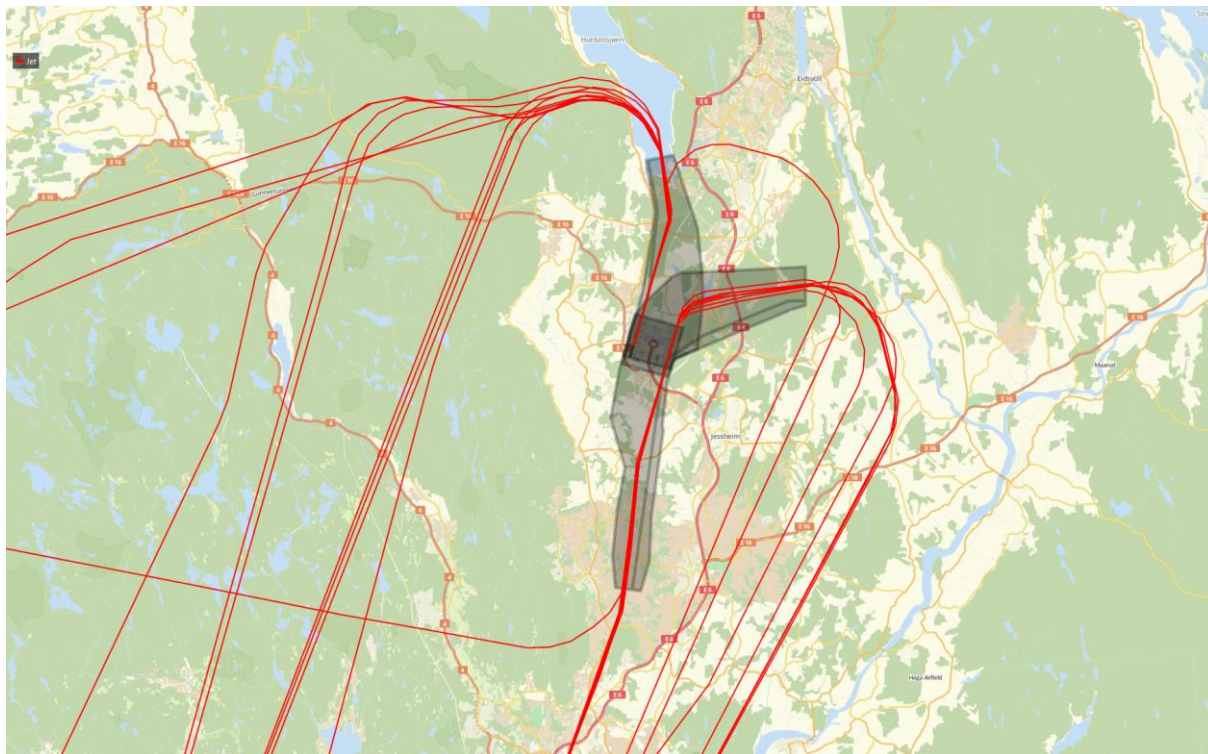
Figur 51. Avganger, SAS, Totalt - 701 flygninger
E195 (701)

Swiss



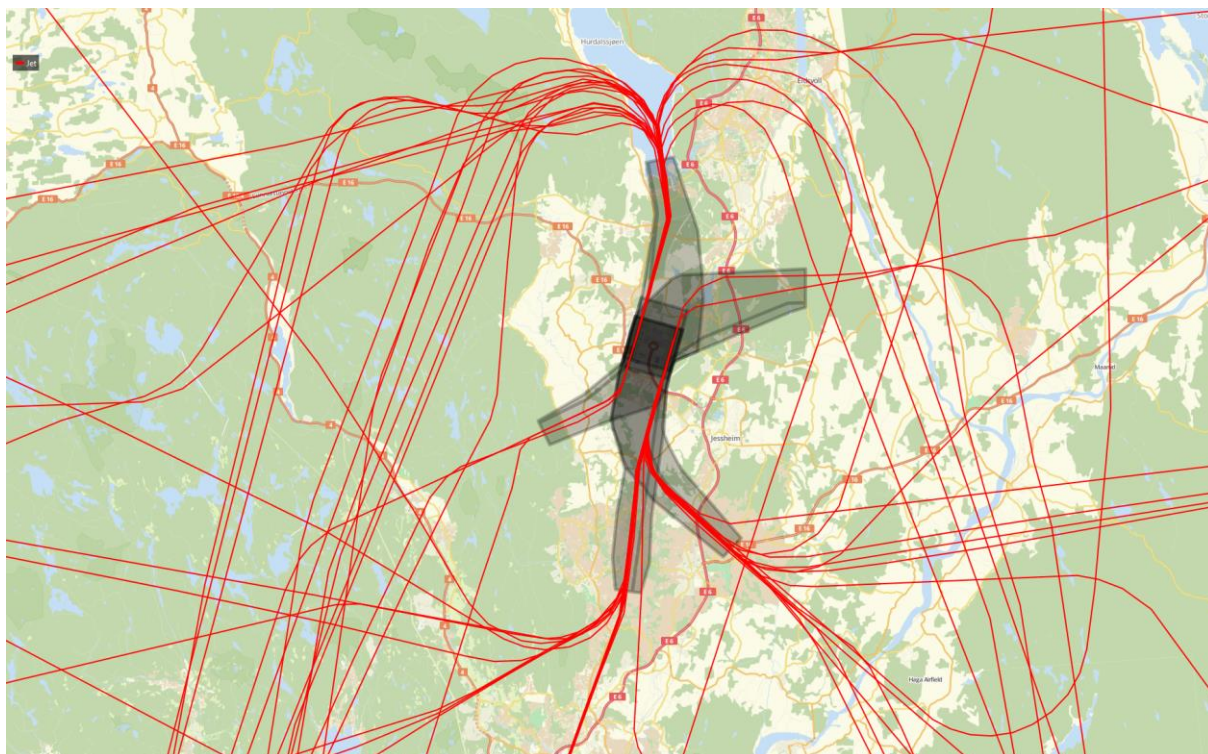
Figur 52. Avganger, Swiss - 59 flygninger
BCS3 (5), EMB-190 (2), EMB-290 (29), EMB-295 (21), A320N (2)

TAP Portugal



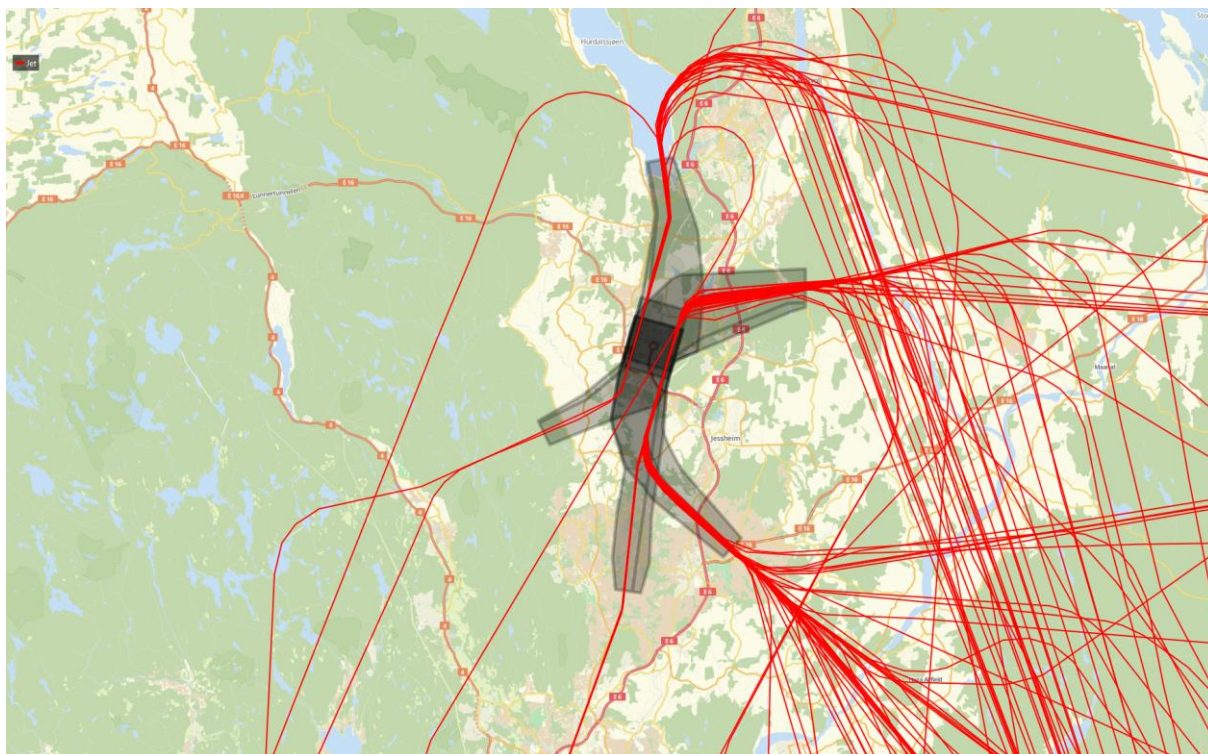
Figur 53. Avganger, TAP Portugal – 29 flygninger
A320 (4), A321 (6), A320neo (11), A321neo (8)

Thomas Cook Airlines Scandinavia



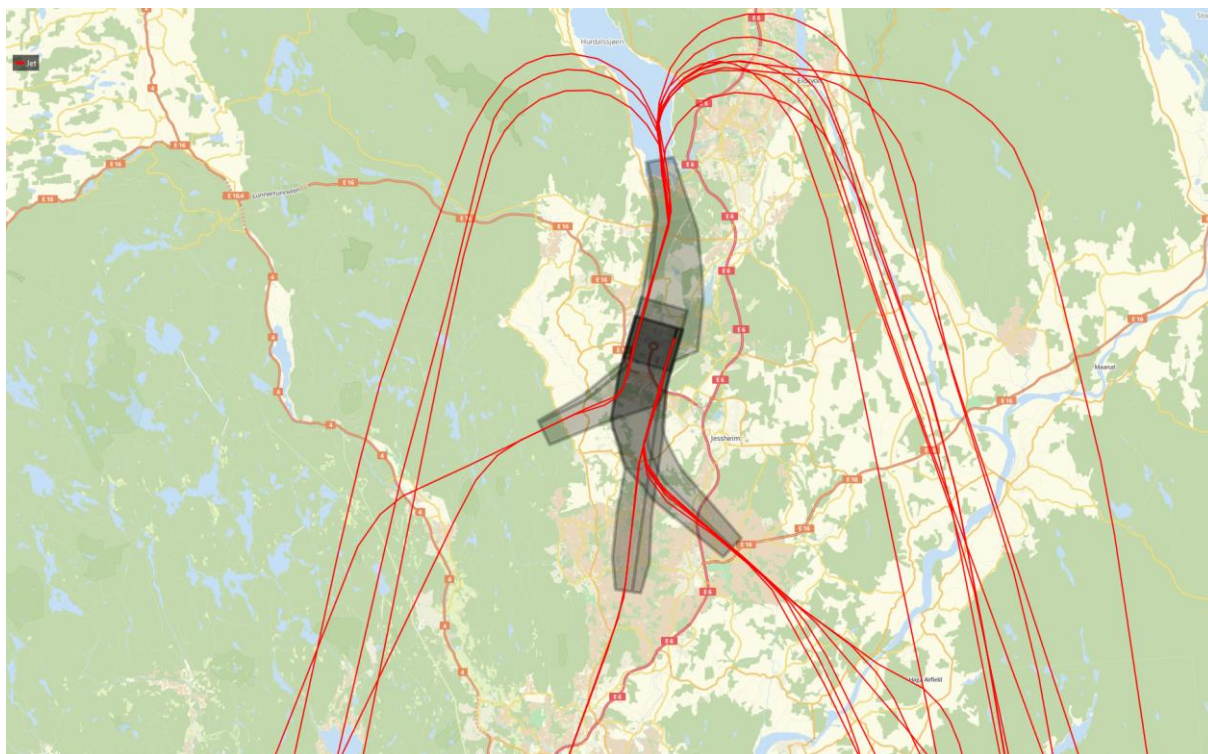
Figur 54. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia – 64 flygninger
A320 (1), A321 (22), A321neo (7), A330-300 (11), A330-900 (21), B738 (2)

Turkish Airlines



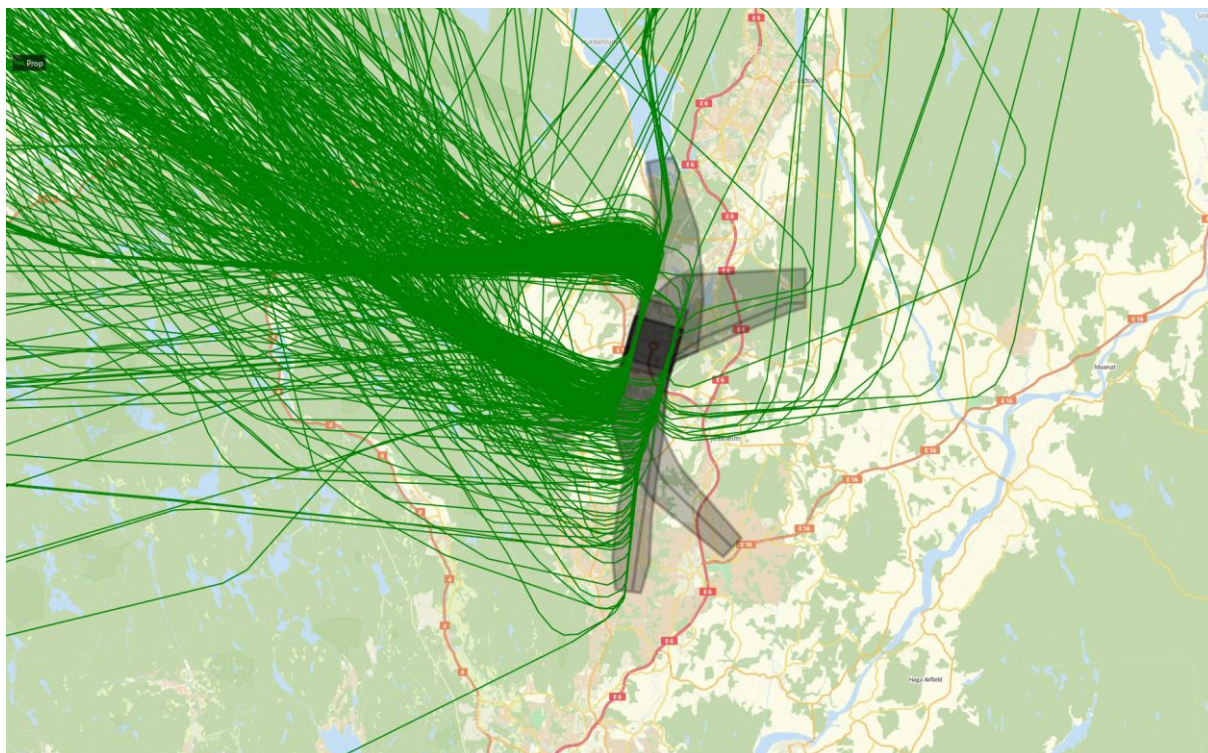
Figur 55. Avganger, Turkish Airlines – 98 flygninger
A310 (5), A321 (35), A321neo (23), A332 (16), A333 (5), B738 (3), B77W (1), B739 (3), B39M (1),
B38M (6)

United Parcel Service



Figur 56. Avganger, United Parcel Service - 22 flygninger
B767-300 (22)

Widerøe

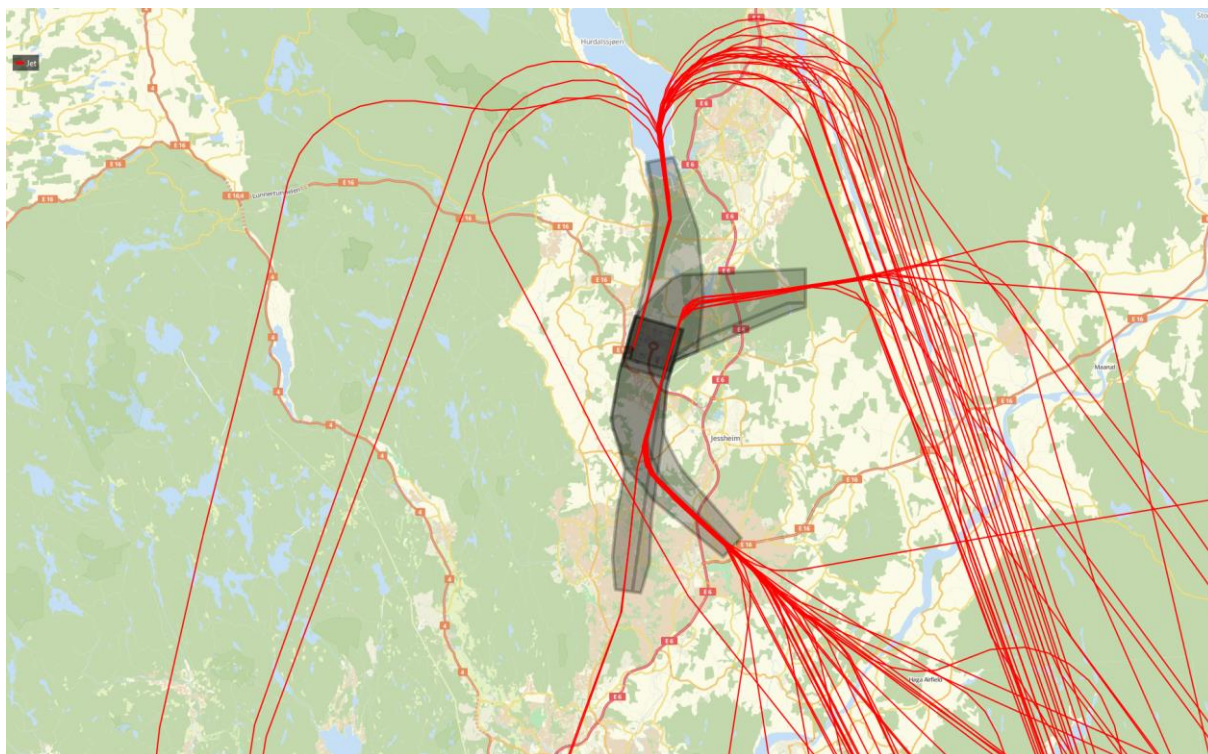


Figur 57. Avganger, Widerøe - 501 flygninger

DHC-8-100 (443), DHC-8-200 (17), DHC-8-300 (1), DHC-8-400 (40)

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

Wizz Air



Figur 58. Avganger, Wizz Air Hungary – 65 flygninger
A321 (24), A321neo (41)

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)]
01/10/2025	28	0	11	0	100		45.8	31.9
02/10/2025	88	0	8	0	97	W	48.1	31.4
03/10/2025	12	0	6	0	78	W	48.9	30.9
04/10/2025	3	0	0	0	57	W	51.8	
05/10/2025	4	0	0	6	100		46.3	34.7
06/10/2025	81	0	3	4	100		45.5	32.7
07/10/2025	19	0	4	0	100		51.6	30.1
08/10/2025	146	0	5	0	100		52.3	31.3
09/10/2025	128	0	0	0	100		52.8	
10/10/2025	149	0	2	0	99	T	52.1	29.2
11/10/2025	36	0	1	0	100		52.3	25.1
12/10/2025	0	0	0	6	100		52.2	33.3
13/10/2025	0	0	0	9	100		52.4	35.7
14/10/2025	0	0	0	6	100		52.6	35.6
15/10/2025	0	0	0	17	100		54.0	38.5
16/10/2025	0	0	0	10	100		51.9	36.7
17/10/2025	2	0	0	11	100		52.4	37.1
18/10/2025	58	0	5	3	100		52.4	34.7
19/10/2025	70	0	1	9	100		52.3	37.2
20/10/2025	7	0	4	1	100		51.9	32.6
21/10/2025	3	0	1	9	100		52.3	36.1
22/10/2025	7	0	4	0	100		51.8	29.8
23/10/2025	8	0	6	3	100		51.6	34.6
24/10/2025	0	0	0	9	100		52.0	36.2
25/10/2025	0	0	13	0	100		51.8	35.7
26/10/2025	0	0	0	4	100		52.1	34.5
27/10/2025	0	0	0	1	100		53.3	24.7
28/10/2025	0	0	0	11	100		52.1	38.1
29/10/2025	4	0	6	5	100		51.8	36.2
30/10/2025	0	0	0	4	100		51.9	34.2
31/10/2025	0	0	0	15	100		52.8	38.6
Sum	853	0	80	143	98		51.8	34.6

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)]
01/10/2025	0	0	4	0	100		44.3	30.3
02/10/2025	0	0	2	0	100		44.6	30.1
03/10/2025	0	0	1	0	98	T W	46.3	22.5
04/10/2025	0	0	0	0	25	T W	*	*
05/10/2025	0	0	0	0	100		44.7	
06/10/2025	19	0	0	0	100		44.3	
07/10/2025	26	0	0	0	100		46.3	
08/10/2025	14	0	0	0	100		51.9	
09/10/2025	1	0	0	0	100		52.6	
10/10/2025	13	0	0	0	100		52.7	
11/10/2025	8	0	0	0	100		51.9	
12/10/2025	0	0	0	3	100		52.1	35.0
13/10/2025	0	0	0	0	100		52.4	
14/10/2025	0	0	0	1	100		52.0	32.4
15/10/2025	0	0	0	1	100		52.4	33.0
16/10/2025	0	0	0	0	100		52.1	
17/10/2025	0	0	0	0	100		52.2	
18/10/2025	0	0	0	0	100		52.3	
19/10/2025	0	0	0	1	100		52.3	31.8
20/10/2025	0	0	0	0	100		51.9	
21/10/2025	0	0	0	4	100		52.1	33.5
22/10/2025	0	0	0	0	100		52.0	
23/10/2025	0	0	0	0	100		51.3	
24/10/2025	0	0	0	1	100		51.6	30.0
25/10/2025	0	0	0	0	100		51.5	
26/10/2025	0	0	0	0	100		51.5	
27/10/2025	0	0	0	0	100		51.8	
28/10/2025	0	0	0	0	100		51.8	
29/10/2025	0	0	0	0	100		51.5	
30/10/2025	0	0	0	0	100		51.3	
31/10/2025	0	0	0	0	100		52.3	
Sum	81	0	7	11	97		51.2	26.6

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

NMT003 – Mork nordre

NMT003 ble tatt inn for service og oppgradering 13. august 2025

NMT004 – RWY 01R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	267	0	272	0	100		75.7	75.0
02/10/2025	222	0	218	0	97	W	75.4	74.4
03/10/2025	302	0	228	0	78	W	76.5	75.6
04/10/2025	159	0	102	0	57	W	76.1	74.1
05/10/2025	45	0	29	238	100		73.5	71.7
06/10/2025	130	0	63	118	100		72.0	70.6
07/10/2025	277	0	283	0	100		76.8	75.7
08/10/2025	168	0	167	0	100		74.3	72.7
09/10/2025	183	0	181	0	100		75.0	73.2
10/10/2025	171	0	174	1	100		74.3	73.2
11/10/2025	85	0	40	51	100		72.1	68.9
12/10/2025	145	0	0	183	100		70.3	67.9
13/10/2025	106	0	0	218	100		71.3	69.5
14/10/2025	115	0	0	207	100		71.3	68.9
15/10/2025	138	0	0	214	100		71.3	70.0
16/10/2025	143	0	0	187	100		70.4	68.3
17/10/2025	137	0	0	209	100		70.6	68.6
18/10/2025	76	0	68	51	100		71.5	69.3
19/10/2025	142	0	104	103	100		73.6	72.0
20/10/2025	272	0	289	8	100		75.4	74.7
21/10/2025	203	0	181	120	100		74.7	73.9
22/10/2025	315	0	297	0	100		76.7	75.5
23/10/2025	218	0	242	76	100		75.2	74.6
24/10/2025	32	0	0	310	100		72.4	71.5
25/10/2025	171	0	175	0	100		73.7	72.7
26/10/2025	107	0	0	197	100		71.4	70.0
27/10/2025	108	0	0	175	100		76.0	68.5
28/10/2025	33	0	0	225	100		71.5	69.4
29/10/2025	141	0	111	149	100		73.5	72.3
30/10/2025	130	0	1	172	100		70.2	67.7
31/10/2025	118	0	0	194	100		71.1	68.7
Sum	4859	0	3225	3406	98		73.8	72.3

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

NMT004 – RWY 01R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	28	0	17	0	100		70.5	66.8
02/10/2025	32	0	24	0	100		71.5	68.3
03/10/2025	20	0	11	0	98	T W	70.9	65.6
04/10/2025	25	0	13	0	25	T W	*	*
05/10/2025	26	0	0	3	100		73.0	52.9
06/10/2025	4	0	0	10	100		67.0	60.2
07/10/2025	4	0	3	0	100		68.0	61.6
08/10/2025	3	0	3	0	100		68.6	61.7
09/10/2025	6	0	7	0	100		69.0	64.2
10/10/2025	4	0	4	0	100		67.3	61.5
11/10/2025	1	0	1	0	100		66.7	57.5
12/10/2025	1	0	0	14	100		67.7	59.1
13/10/2025	0	0	0	9	100		66.5	57.3
14/10/2025	2	0	0	10	100		67.1	60.7
15/10/2025	1	0	0	12	100		67.4	61.7
16/10/2025	4	0	0	12	100		66.8	59.2
17/10/2025	2	0	0	11	100		67.1	58.5
18/10/2025	2	0	0	5	100		67.1	53.9
19/10/2025	32	0	18	13	100		70.9	67.8
20/10/2025	8	0	1	4	100		68.6	59.5
21/10/2025	16	0	0	12	100		67.6	62.1
22/10/2025	23	0	15	0	100		69.0	66.3
23/10/2025	10	0	3	1	100		68.5	61.6
24/10/2025	10	0	0	14	100		67.2	62.8
25/10/2025	11	0	3	0	100		66.1	59.7
26/10/2025	14	0	0	11	100		66.4	57.3
27/10/2025	2	0	0	2	99	T	65.4	49.6
28/10/2025	6	0	0	7	100		67.3	58.3
29/10/2025	9	0	0	5	100		67.2	54.9
30/10/2025	6	0	0	8	100		66.8	55.7
31/10/2025	7	0	0	5	100		67.5	53.1
Sum	319	0	123	168	97		68.5	62.4

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

NMT005 – RWY 19R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	28	0	0	253	100		71.6	71.1
02/10/2025	88	0	0	213	97	W	70.7	70.0
03/10/2025	12	0	0	214	78	W	71.2	70.6
04/10/2025	3	0	0	99	57	W	71.3	70.8
05/10/2025	4	0	247	49	100		75.7	75.6
06/10/2025	81	0	104	90	100		72.4	72.2
07/10/2025	19	0	0	280	100		72.2	71.7
08/10/2025	146	0	0	178	100		70.4	69.6
09/10/2025	128	0	10	192	100		70.8	70.1
10/10/2025	149	0	0	166	100		69.9	69.0
11/10/2025	36	0	54	71	100		70.3	69.9
12/10/2025	0	0	157	0	100		72.7	72.4
13/10/2025	0	0	218	0	100		73.4	73.2
14/10/2025	0	0	204	0	100		73.5	73.1
15/10/2025	0	0	202	0	100		73.3	73.0
16/10/2025	0	0	186	0	100		73.1	72.7
17/10/2025	2	0	196	0	100		73.4	73.1
18/10/2025	58	0	46	77	100		70.8	70.4
19/10/2025	70	0	90	103	100		72.0	71.6
20/10/2025	7	0	17	300	100		72.7	72.4
21/10/2025	3	0	129	183	100		74.9	74.4
22/10/2025	7	0	0	282	100		72.5	71.6
23/10/2025	8	0	75	239	100		73.5	73.2
24/10/2025	0	0	311	0	100		76.6	76.5
25/10/2025	0	0	1	173	100		71.2	70.8
26/10/2025	0	0	174	0	100		73.0	72.7
27/10/2025	0	0	155	0	100		72.3	71.9
28/10/2025	0	0	248	0	100		75.3	75.1
29/10/2025	4	0	160	108	100		73.9	73.7
30/10/2025	0	0	171	0	100		73.8	73.5
31/10/2025	0	0	168	0	100		72.8	72.5
Sum	853	0	3323	3270	98		73.0	72.6

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

NMT005 – RWY 19R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	0	0	0	4	100		61.4	58.5
02/10/2025	0	0	0	7	100		61.5	58.4
03/10/2025	0	0	1	11	98	T W	63.5	61.5
04/10/2025	0	0	0	3	25	T W	*	*
05/10/2025	0	0	18	8	100		68.8	68.3
06/10/2025	19	0	10	0	100		67.0	65.7
07/10/2025	26	0	0	14	100		65.0	63.9
08/10/2025	14	0	9	12	100		66.9	66.1
09/10/2025	1	0	25	6	100		68.1	67.4
10/10/2025	13	0	6	6	100		64.3	62.7
11/10/2025	8	0	17	5	100		67.5	66.9
12/10/2025	0	0	29	0	100		68.7	68.3
13/10/2025	0	0	25	1	100		68.4	68.0
14/10/2025	0	0	31	0	100		69.0	68.6
15/10/2025	0	0	18	0	100		67.3	66.4
16/10/2025	0	0	34	0	100		69.1	68.5
17/10/2025	0	0	21	0	100		67.6	67.0
18/10/2025	0	0	19	0	100		66.6	65.9
19/10/2025	0	0	2	3	100		63.6	62.2
20/10/2025	0	0	13	4	100		66.0	65.4
21/10/2025	0	0	13	0	100		66.2	65.7
22/10/2025	0	0	0	10	100		63.8	62.8
23/10/2025	0	0	13	8	100		66.8	66.3
24/10/2025	0	0	14	0	100		66.3	66.0
25/10/2025	0	0	12	9	100		67.3	66.9
26/10/2025	0	0	12	0	100		65.2	64.6
27/10/2025	0	0	8	0	99	T	63.2	62.3
28/10/2025	0	0	5	0	100		63.0	60.5
29/10/2025	0	0	11	0	100		66.4	65.9
30/10/2025	0	0	9	0	100		63.9	63.2
31/10/2025	0	0	15	0	100		66.0	65.3
Sum	81	0	390	111	97		66.4	65.7

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)]
01/10/2025	0	0	0	48	100		58.2	57.2
02/10/2025	0	0	0	83	97	W	61.4	59.4
03/10/2025	0	0	0	9	78	W	54.3	48.5
04/10/2025	0	0	0	8	57	W	55.9	49.2
05/10/2025	13	0	10	3	100		53.7	49.7
06/10/2025	50	0	55	65	100		60.3	60.0
07/10/2025	0	0	0	12	100		52.9	48.3
08/10/2025	0	0	1	140	100		62.7	62.0
09/10/2025	0	0	0	144	100		62.5	61.7
10/10/2025	2	0	0	161	100		63.4	62.5
11/10/2025	47	0	44	29	100		57.2	56.5
12/10/2025	145	0	144	0	97	T	57.8	57.2
13/10/2025	106	0	107	0	100		56.9	55.6
14/10/2025	115	0	113	0	100		56.4	55.7
15/10/2025	138	0	126	0	100		57.2	56.5
16/10/2025	143	0	149	0	100		58.2	57.5
17/10/2025	130	0	132	0	100		58.0	57.2
18/10/2025	9	0	9	63	100		59.0	58.6
19/10/2025	28	0	31	74	100		60.5	59.8
20/10/2025	2	0	2	9	100		53.7	49.7
21/10/2025	3	0	5	6	100		53.3	48.3
22/10/2025	0	0	1	14	100		60.7	52.1
23/10/2025	4	0	3	10	100		50.7	46.8
24/10/2025	22	0	23	0	100		55.1	52.9
25/10/2025	2	0	0	3	100		54.0	52.8
26/10/2025	107	0	95	0	100		57.0	56.3
27/10/2025	108	0	132	0	100		60.8	57.1
28/10/2025	20	0	22	0	100		54.0	49.1
29/10/2025	44	0	12	10	100		54.2	53.0
30/10/2025	130	0	130	0	100		58.4	57.6
31/10/2025	112	0	119	0	100		57.8	56.8
Sum	1480	0	1465	891	98		58.5	57.1

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

NMT006 – Lyshaug

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	0	0	0	6	100		54.1	53.8
02/10/2025	1	0	1	6	100		52.1	51.2
03/10/2025	1	0	2	7	98	T W	51.4	50.6
04/10/2025	0	0	0	1	25	T W	*	*
05/10/2025	0	0	1	9	100		54.5	54.2
06/10/2025	3	0	3	0	100		45.1	42.8
07/10/2025	0	0	0	0	100		41.4	
08/10/2025	0	0	0	4	100		49.0	48.3
09/10/2025	0	0	0	6	100		51.0	49.1
10/10/2025	0	0	0	7	100		51.5	51.0
11/10/2025	0	0	0	5	100		52.1	51.6
12/10/2025	1	0	1	0	100		46.2	40.8
13/10/2025	0	0	0	0	99	T	43.6	
14/10/2025	2	0	2	0	100		44.7	40.9
15/10/2025	1	0	1	0	100		45.0	42.0
16/10/2025	4	0	5	0	100		48.6	47.7
17/10/2025	2	0	2	0	100		43.9	40.7
18/10/2025	2	0	2	0	100		44.2	42.3
19/10/2025	14	0	14	0	100		52.2	49.8
20/10/2025	2	0	3	1	100		48.0	46.7
21/10/2025	16	0	13	0	100		52.7	51.6
22/10/2025	8	0	9	4	100		52.7	52.0
23/10/2025	0	0	0	4	100		49.6	48.7
24/10/2025	10	0	10	0	100		51.4	50.6
25/10/2025	8	0	8	3	100		51.1	50.0
26/10/2025	14	0	13	0	100		50.7	49.8
27/10/2025	2	0	3	0	100		50.5	45.0
28/10/2025	6	0	5	0	100		50.1	45.7
29/10/2025	8	0	6	0	100		48.9	47.2
30/10/2025	6	0	6	0	100		50.6	49.4
31/10/2025	7	0	7	0	100		49.0	48.0
Sum	118	0	117	63	97		50.3	49.0

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

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	267	0	4	0	100		48.5	33.0
02/10/2025	222	0	0	0	97	W	48.0	
03/10/2025	302	0	17	0	78	W	50.7	41.9
04/10/2025	159	0	19	0	57	W	50.4	43.1
05/10/2025	32	0	0	210	100		56.0	54.8
06/10/2025	80	0	0	102	100		52.8	51.2
07/10/2025	277	0	3	0	100		47.4	31.2
08/10/2025	168	0	3	0	100		47.8	35.9
09/10/2025	183	0	4	0	100		48.1	34.9
10/10/2025	169	0	3	0	100		48.5	32.6
11/10/2025	38	0	2	42	100		51.5	49.0
12/10/2025	0	0	0	148	98	T	55.0	53.3
13/10/2025	0	0	0	195	100		55.6	54.4
14/10/2025	0	0	0	201	100		58.8	56.0
15/10/2025	0	0	0	168	100		56.1	54.1
16/10/2025	0	0	0	142	100		54.6	53.0
17/10/2025	7	0	0	167	100		55.2	53.4
18/10/2025	67	0	0	36	100		49.4	46.0
19/10/2025	114	0	1	80	100		52.5	50.2
20/10/2025	270	0	1	6	100		49.3	38.7
21/10/2025	200	0	5	67	100		51.0	46.5
22/10/2025	315	0	4	0	100		48.3	30.6
23/10/2025	214	0	3	62	100		53.7	52.2
24/10/2025	10	0	0	240	100		56.5	55.0
25/10/2025	169	0	4	0	100		46.7	32.0
26/10/2025	0	0	0	157	100		56.3	54.1
27/10/2025	0	0	0	135	100		56.4	53.0
28/10/2025	13	0	0	163	100		55.6	54.0
29/10/2025	97	0	3	106	100		53.7	51.9
30/10/2025	0	0	1	126	100		55.0	52.8
31/10/2025	6	0	0	138	100		54.9	53.1
Sum	3379	0	77	2691	98		53.7	51.3

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

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	28	0	0	0	100		42.6	
02/10/2025	31	0	0	0	100		42.0	
03/10/2025	19	0	0	0	98	T W	42.1	
04/10/2025	25	0	1	0	25	T W	*	*
05/10/2025	26	0	0	3	100		43.6	39.4
06/10/2025	1	0	0	9	100		46.2	44.8
07/10/2025	4	0	0	0	100		38.0	
08/10/2025	3	0	0	0	100		40.1	
09/10/2025	6	0	0	0	100		40.0	
10/10/2025	4	0	0	0	100		40.4	
11/10/2025	1	0	0	0	100		35.9	
12/10/2025	0	0	0	12	100		47.0	44.8
13/10/2025	0	0	0	6	99	T	44.5	41.8
14/10/2025	0	0	0	9	100		51.5	44.8
15/10/2025	0	0	0	12	100		46.8	44.9
16/10/2025	0	0	0	7	100		46.3	43.5
17/10/2025	0	0	0	5	100		44.4	40.5
18/10/2025	0	0	0	3	100		41.0	37.7
19/10/2025	18	0	0	7	100		45.8	42.8
20/10/2025	6	0	0	1	100		41.9	34.7
21/10/2025	0	0	0	8	100		45.9	43.2
22/10/2025	15	0	0	0	100		42.8	
23/10/2025	10	0	0	0	100		40.6	
24/10/2025	0	0	0	10	100		47.3	44.9
25/10/2025	3	0	0	0	100		36.6	
26/10/2025	0	0	0	7	100		44.5	42.5
27/10/2025	0	0	0	3	100		42.9	38.0
28/10/2025	0	0	0	6	100		46.5	44.6
29/10/2025	1	0	0	4	100		44.5	41.9
30/10/2025	0	0	0	7	100		43.5	39.7
31/10/2025	0	0	0	4	100		44.5	40.8
Sum	201	0	1	123	97		44.7	40.6

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)]
01/10/2025	295	0	275	0	100		57.8	56.6
02/10/2025	310	0	245	0	97	W	57.7	55.9
03/10/2025	314	0	235	0	78	W	58.3	57.1
04/10/2025	162	0	111	0	57	W	56.5	55.2
05/10/2025	36	0	30	137	100		53.9	50.2
06/10/2025	161	0	72	63	100		53.9	51.1
07/10/2025	296	0	283	0	100		58.0	56.4
08/10/2025	314	0	207	0	100		57.2	54.9
09/10/2025	311	0	232	0	100		57.8	55.5
10/10/2025	318	0	202	0	100		57.5	55.1
11/10/2025	74	0	48	28	100		55.0	48.7
12/10/2025	0	0	0	121	97	T	53.8	47.0
13/10/2025	0	0	0	128	100		51.9	47.3
14/10/2025	0	0	0	116	100		53.2	46.4
15/10/2025	0	0	0	131	100		53.6	47.8
16/10/2025	0	0	0	131	100		53.9	48.4
17/10/2025	9	0	0	146	100		53.5	48.0
18/10/2025	125	0	64	23	100		53.1	50.3
19/10/2025	184	0	110	65	100		55.3	52.9
20/10/2025	277	0	287	4	100		57.2	56.4
21/10/2025	203	0	178	3	100		54.5	52.7
22/10/2025	322	0	299	0	100		58.6	56.5
23/10/2025	222	0	241	33	100		56.8	55.8
24/10/2025	10	0	0	131	100		52.4	46.7
25/10/2025	169	0	176	0	100		55.4	54.5
26/10/2025	0	0	0	120	100		53.3	48.0
27/10/2025	0	0	0	103	100		55.4	46.5
28/10/2025	13	0	0	132	100		51.9	47.5
29/10/2025	101	0	110	73	100		54.7	53.2
30/10/2025	0	0	1	98	100		53.4	46.3
31/10/2025	6	0	0	108	100		52.0	47.0
Sum	4232	0	3406	1894	98		55.5	53.0

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

NMT008 – Saghagan

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	28	0	27	0	100		51.9	50.0
02/10/2025	31	0	31	0	100		51.6	50.0
03/10/2025	19	0	17	0	98	T W	50.6	47.8
04/10/2025	25	0	17	0	25	T W	*	*
05/10/2025	26	0	25	2	100		49.7	48.1
06/10/2025	20	0	0	6	100		46.5	38.6
07/10/2025	30	0	6	0	100		49.1	42.2
08/10/2025	17	0	4	0	100		48.3	42.7
09/10/2025	7	0	6	0	100		51.0	46.0
10/10/2025	17	0	8	0	100		50.7	44.1
11/10/2025	9	0	1	0	100		47.9	36.4
12/10/2025	0	0	0	8	100		46.9	38.2
13/10/2025	0	0	0	4	99	T	45.9	35.0
14/10/2025	0	0	0	7	100		46.6	37.7
15/10/2025	0	0	0	7	100		49.1	37.7
16/10/2025	0	0	0	8	100		51.7	40.7
17/10/2025	0	0	0	4	100		48.4	34.3
18/10/2025	0	0	0	2	100		46.1	32.1
19/10/2025	18	0	18	6	100		50.2	47.7
20/10/2025	6	0	6	1	100		46.8	43.0
21/10/2025	0	0	1	1	100		45.3	33.3
22/10/2025	15	0	15	0	100		49.4	45.8
23/10/2025	10	0	11	0	100		47.8	44.8
24/10/2025	0	0	0	2	100		45.7	31.4
25/10/2025	3	0	3	0	100		43.9	40.6
26/10/2025	0	0	0	4	100		43.1	33.7
27/10/2025	0	0	0	2	100		46.5	32.3
28/10/2025	0	0	0	6	100		48.3	38.0
29/10/2025	1	0	1	4	100		46.6	36.8
30/10/2025	0	0	0	4	100		46.3	31.7
31/10/2025	0	0	0	4	100		47.7	36.2
Sum	282	0	197	82	97		48.6	43.7

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

NMT009 – Østli vest for Hersjøen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	28	0	27	0	100		51.7	43.7
02/10/2025	88	0	88	0	97	W	52.8	50.1
03/10/2025	12	0	12	0	78	W	52.1	43.2
04/10/2025	3	0	1	0	57	W	53.0	31.8
05/10/2025	4	0	2	2	100		50.2	36.6
06/10/2025	81	0	88	33	100		54.0	51.4
07/10/2025	19	0	19	0	100		50.2	42.2
08/10/2025	146	0	150	0	100		53.6	51.6
09/10/2025	128	0	138	1	100		54.2	51.9
10/10/2025	149	0	158	0	100		54.1	52.4
11/10/2025	36	0	37	30	100		51.3	49.1
12/10/2025	0	0	0	72	99	T	51.5	47.7
13/10/2025	0	0	0	68	100		52.7	48.3
14/10/2025	0	0	0	67	100		52.8	49.4
15/10/2025	0	0	0	68	100		52.7	48.2
16/10/2025	0	0	1	79	100		53.4	50.3
17/10/2025	2	0	0	63	100		52.3	47.7
18/10/2025	58	0	61	3	100		50.8	47.5
19/10/2025	70	0	77	16	100		52.4	49.2
20/10/2025	7	0	7	0	100		50.2	38.8
21/10/2025	3	0	3	1	100		50.5	38.3
22/10/2025	7	0	9	0	100		50.6	38.4
23/10/2025	8	0	10	0	100		50.2	39.3
24/10/2025	0	0	1	5	100		51.7	40.6
25/10/2025	0	0	0	0	100		47.8	
26/10/2025	0	0	0	54	100		51.5	47.9
27/10/2025	0	0	0	64	100		52.4	48.3
28/10/2025	0	0	0	10	100		51.4	40.5
29/10/2025	4	0	5	12	100		51.3	42.6
30/10/2025	0	0	0	55	100		52.8	47.6
31/10/2025	0	0	0	74	100		52.8	49.3
Sum	853	0	894	777	98		52.1	47.7

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

NMT009 – Østli vest for Hersjøen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	0	0	0	0	100		45.1	
02/10/2025	0	0	0	0	100		44.0	
03/10/2025	0	0	1	0	98	T W	45.7	31.0
04/10/2025	0	0	0	0	25	T W	*	*
05/10/2025	0	0	0	4	100		44.7	37.4
06/10/2025	19	0	21	1	100		48.0	45.9
07/10/2025	26	0	27	0	100		49.3	48.0
08/10/2025	14	0	13	0	100		46.4	43.7
09/10/2025	1	0	0	0	100		43.7	
10/10/2025	13	0	14	1	100		47.3	45.2
11/10/2025	8	0	7	1	100		45.0	42.2
12/10/2025	0	0	0	2	100		44.6	37.8
13/10/2025	0	0	0	1	99	T	44.5	30.0
14/10/2025	0	0	0	4	100		45.6	37.1
15/10/2025	0	0	0	2	100		45.2	35.5
16/10/2025	0	0	0	2	100		45.4	33.5
17/10/2025	0	0	0	1	100		44.0	36.0
18/10/2025	0	0	0	0	100		41.6	
19/10/2025	0	0	0	0	100		42.8	
20/10/2025	0	0	0	0	100		45.2	
21/10/2025	0	0	0	0	100		45.1	
22/10/2025	0	0	0	0	100		46.0	
23/10/2025	0	0	0	0	100		44.0	
24/10/2025	0	0	0	0	100		45.0	
25/10/2025	0	0	0	0	100		41.5	
26/10/2025	0	0	0	0	100		41.1	
27/10/2025	0	0	0	0	100		43.5	
28/10/2025	0	0	0	0	100		44.8	
29/10/2025	0	0	0	0	100		44.3	
30/10/2025	0	0	0	0	100		42.4	
31/10/2025	0	0	0	0	100		42.7	
Sum	81	0	83	19	97		45.1	38.3

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

NMT010 – Holtertoppen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	0	0	0	139	100		54.1	50.9
02/10/2025	0	0	0	126	97	W	52.4	49.6
03/10/2025	0	0	0	87	78	W	51.4	46.3
04/10/2025	0	0	0	38	57	W	53.4	46.2
05/10/2025	13	0	9	13	100		54.2	48.7
06/10/2025	50	0	56	87	100		57.1	56.7
07/10/2025	0	0	0	75	100		49.6	45.0
08/10/2025	0	0	1	188	100		54.3	53.1
09/10/2025	0	0	0	163	100		53.8	51.9
10/10/2025	2	0	0	171	100		54.3	52.2
11/10/2025	47	0	44	46	100		55.8	54.5
12/10/2025	145	0	149	0	98	T	60.0	59.7
13/10/2025	106	0	106	0	100		58.3	57.6
14/10/2025	115	0	113	0	100		58.8	58.3
15/10/2025	138	0	126	0	100		60.0	59.3
16/10/2025	143	0	149	0	100		60.6	59.9
17/10/2025	130	0	139	0	100		59.8	59.4
18/10/2025	9	0	9	64	100		51.8	50.5
19/10/2025	28	0	30	73	100		55.0	53.5
20/10/2025	2	0	2	88	100		52.6	46.4
21/10/2025	3	0	5	11	100		50.6	44.6
22/10/2025	0	0	1	74	100		52.9	46.0
23/10/2025	4	0	3	98	100		50.6	47.7
24/10/2025	22	0	26	0	100		55.4	54.0
25/10/2025	2	0	0	94	100		49.9	47.1
26/10/2025	107	0	95	0	100		58.9	58.5
27/10/2025	108	0	134	0	100		60.0	59.2
28/10/2025	20	0	22	0	100		53.3	51.7
29/10/2025	44	0	13	56	100		52.3	50.5
30/10/2025	130	0	130	0	100		60.4	60.1
31/10/2025	112	0	118	0	100		59.1	58.7
Sum	1480	0	1480	1691	98		56.6	55.5

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

NMT010 – Holtertoppen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	0	0	0	6	100		42.0	40.3
02/10/2025	1	0	1	2	100		45.4	43.3
03/10/2025	1	0	1	9	98	T W	46.6	43.0
04/10/2025	0	0	0	0	25	T W	*	*
05/10/2025	0	0	1	8	100		47.2	43.8
06/10/2025	3	0	3	1	100		46.0	45.3
07/10/2025	0	0	0	0	100		37.8	
08/10/2025	0	0	0	6	100		43.0	37.7
09/10/2025	0	0	0	9	100		43.4	41.1
10/10/2025	0	0	0	10	100		43.9	39.9
11/10/2025	0	0	0	4	100		46.2	36.9
12/10/2025	1	0	1	0	100		48.3	46.1
13/10/2025	0	0	0	0	99	T	38.2	
14/10/2025	2	0	2	0	100		45.8	44.5
15/10/2025	1	0	1	0	100		45.2	44.4
16/10/2025	4	0	5	0	100		50.9	50.6
17/10/2025	2	0	2	0	100		44.5	43.5
18/10/2025	2	0	2	0	100		45.7	45.2
19/10/2025	14	0	14	1	100		52.6	52.4
20/10/2025	2	0	3	3	100		48.1	47.6
21/10/2025	16	0	13	0	100		54.2	53.4
22/10/2025	8	0	9	3	100		51.2	50.8
23/10/2025	0	0	0	4	100		42.3	35.1
24/10/2025	10	0	10	0	100		53.3	53.1
25/10/2025	8	0	8	4	100		52.2	51.3
26/10/2025	14	0	13	0	100		52.9	52.4
27/10/2025	2	0	3	0	100		52.4	47.7
28/10/2025	6	0	5	0	100		51.3	48.7
29/10/2025	8	0	6	0	100		51.1	50.0
30/10/2025	6	0	6	0	100		52.0	51.3
31/10/2025	7	0	6	0	100		51.0	50.7
Sum	118	0	115	70	97		49.4	48.2

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

NMT011 – Gresaker

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	0	0	0	249	100		57.8	57.5
02/10/2025	0	0	0	201	97	W	56.7	56.3
03/10/2025	0	0	0	205	78	W	57.7	57.0
04/10/2025	0	0	0	96	57	W	58.4	56.5
05/10/2025	13	0	248	49	100		61.4	61.0
06/10/2025	50	0	104	88	100		58.4	58.2
07/10/2025	0	0	0	257	100		57.2	56.9
08/10/2025	0	0	0	175	100		56.0	55.7
09/10/2025	0	0	10	185	100		56.7	56.3
10/10/2025	2	0	0	162	100		56.1	55.5
11/10/2025	47	0	55	70	100		55.6	55.3
12/10/2025	145	0	156	0	98	T	58.2	57.8
13/10/2025	106	0	218	0	100		59.3	59.0
14/10/2025	115	0	205	0	100		59.2	58.8
15/10/2025	138	0	202	0	100		59.1	58.9
16/10/2025	143	0	187	0	100		58.9	58.5
17/10/2025	130	0	200	0	100		59.2	58.8
18/10/2025	9	0	45	77	100		55.7	55.4
19/10/2025	28	0	90	101	100		57.8	57.5
20/10/2025	2	0	17	285	100		58.7	58.4
21/10/2025	3	0	129	153	100		58.9	58.6
22/10/2025	0	0	0	254	100		57.5	56.8
23/10/2025	4	0	76	227	100		59.6	59.4
24/10/2025	22	0	315	0	100		62.3	62.1
25/10/2025	2	0	1	173	100		57.7	57.5
26/10/2025	107	0	174	0	100		59.0	58.8
27/10/2025	108	0	159	0	100		58.7	58.1
28/10/2025	20	0	248	0	100		60.3	60.1
29/10/2025	44	0	160	107	100		60.2	60.0
30/10/2025	130	0	175	0	100		59.3	59.1
31/10/2025	112	0	173	0	100		58.5	58.2
Sum	1480	0	3347	3114	98		58.7	58.3

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

NMT011 – Gresaker

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	0	0	0	4	100		45.0	44.0
02/10/2025	1	0	0	7	100		47.0	46.5
03/10/2025	1	0	1	10	98	T W	50.8	48.8
04/10/2025	0	0	0	2	25	T W	*	*
05/10/2025	0	0	17	8	100		54.3	54.1
06/10/2025	3	0	11	0	100		51.9	51.1
07/10/2025	0	0	0	12	100		47.7	47.4
08/10/2025	0	0	10	12	100		52.1	52.0
09/10/2025	0	0	24	6	100		54.0	53.8
10/10/2025	0	0	6	5	100		50.0	49.3
11/10/2025	0	0	17	5	100		52.8	52.1
12/10/2025	1	0	30	0	100		54.1	53.8
13/10/2025	0	0	26	1	99	T	53.9	53.4
14/10/2025	2	0	31	0	100		54.5	54.2
15/10/2025	1	0	19	0	100		52.6	52.4
16/10/2025	4	0	33	0	100		54.2	54.0
17/10/2025	2	0	21	0	100		52.1	51.8
18/10/2025	2	0	20	0	100		51.9	51.6
19/10/2025	14	0	2	3	100		47.9	47.2
20/10/2025	2	0	13	4	100		51.8	51.6
21/10/2025	16	0	13	0	100		50.3	49.8
22/10/2025	8	0	0	10	100		47.0	45.9
23/10/2025	0	0	13	7	100		52.4	52.2
24/10/2025	10	0	14	0	100		51.9	51.3
25/10/2025	8	0	12	8	100		52.7	52.4
26/10/2025	14	0	12	0	100		50.5	49.8
27/10/2025	2	0	9	0	100		49.2	48.2
28/10/2025	6	0	5	0	100		47.5	46.4
29/10/2025	8	0	12	0	100		51.5	50.9
30/10/2025	6	0	9	0	100		49.7	48.8
31/10/2025	7	0	15	0	100		50.4	49.7
Sum	118	0	395	104	97		51.7	51.2

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

NMT012 – Aurmoen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	0	0	276	0	100		65.5	65.3
02/10/2025	0	0	222	0	97	W	64.7	64.6
03/10/2025	0	0	234	0	78	W	66.1	66.0
04/10/2025	0	0	112	0	57	W	64.8	64.6
05/10/2025	0	0	29	234	100		64.0	63.9
06/10/2025	0	0	64	116	100		62.4	62.1
07/10/2025	0	0	288	0	100		66.3	65.9
08/10/2025	0	0	170	0	100		63.2	62.8
09/10/2025	0	0	191	0	100		63.7	63.4
10/10/2025	0	0	179	0	100		63.9	63.4
11/10/2025	0	0	40	49	100		61.1	59.7
12/10/2025	0	0	0	178	97	T	61.2	60.5
13/10/2025	0	0	0	226	100		62.7	62.1
14/10/2025	0	0	0	221	100		62.8	61.7
15/10/2025	0	0	0	227	100		62.6	62.4
16/10/2025	0	0	0	205	100		61.5	61.3
17/10/2025	0	0	0	228	100		61.8	61.6
18/10/2025	0	0	71	53	100		60.7	60.4
19/10/2025	0	0	106	113	100		63.7	63.1
20/10/2025	0	0	295	9	100		65.3	65.1
21/10/2025	0	0	184	127	100		65.2	64.8
22/10/2025	0	0	298	0	100		67.1	65.7
23/10/2025	0	0	244	79	100		65.4	65.3
24/10/2025	0	0	0	312	100		64.3	64.1
25/10/2025	0	0	176	0	100		63.7	63.3
26/10/2025	0	0	0	201	100		62.8	62.4
27/10/2025	0	0	0	183	100		63.6	61.2
28/10/2025	0	0	0	236	100		62.9	62.6
29/10/2025	0	0	111	152	100		63.9	63.7
30/10/2025	0	0	1	191	100		61.2	60.8
31/10/2025	0	0	0	193	100		61.7	61.4
Sum	0	0	3291	3533	98		63.8	63.4

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

NMT012 – Aurmoen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/10/2025	0	0	28	0	100		58.9	58.8
02/10/2025	0	0	31	0	100		59.8	59.8
03/10/2025	0	0	18	0	98	T W	57.7	57.6
04/10/2025	0	0	18	0	25	T W	*	*
05/10/2025	0	0	26	3	100		59.4	59.3
06/10/2025	0	0	0	10	100		52.9	52.7
07/10/2025	0	0	4	0	100		52.7	52.5
08/10/2025	0	0	6	0	100		50.6	50.4
09/10/2025	0	0	7	0	100		54.1	54.0
10/10/2025	0	0	4	0	100		51.5	51.2
11/10/2025	0	0	1	0	100		47.4	47.3
12/10/2025	0	0	0	15	100		52.5	52.3
13/10/2025	0	0	0	9	99	T	50.6	50.3
14/10/2025	0	0	0	10	100		52.7	52.4
15/10/2025	0	0	0	13	100		53.3	53.0
16/10/2025	0	0	0	12	100		51.8	51.6
17/10/2025	0	0	0	12	100		51.0	50.9
18/10/2025	0	0	0	5	100		48.2	48.0
19/10/2025	0	0	21	12	100		59.0	58.6
20/10/2025	0	0	6	5	100		54.2	53.8
21/10/2025	0	0	1	13	100		54.6	54.3
22/10/2025	0	0	15	0	100		56.5	56.2
23/10/2025	0	0	12	1	100		56.2	55.6
24/10/2025	0	0	0	15	100		56.2	55.9
25/10/2025	0	0	3	0	100		51.0	50.8
26/10/2025	0	0	0	12	100		50.6	50.5
27/10/2025	0	0	0	4	100		46.9	45.6
28/10/2025	0	0	0	8	100		51.6	51.1
29/10/2025	0	0	1	5	100		50.0	49.8
30/10/2025	0	0	0	8	100		49.4	49.1
31/10/2025	0	0	0	6	100		48.8	48.3
Sum	0	0	202	178	97		54.8	54.5

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

Forskriften gjelder ikke for

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

§ 3 Definisjoner og forkortelser

I forskriften forstås med:

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

navigasjons- og innflygingshjelpemidler fungerer innenfor fastsatte spesifikasjoner

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

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

g) 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 døgn periode kan bare finne sted etter forhåndsgodkjennelse fra Luftfartstilsynet.

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

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

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

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

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

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

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

I nattperioden skal motortesting ut over tomgang gjøres i rusegropa.

Kapittel 3. Bestemmelser om utflyging

§ 7. Jetfly

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

Utflyging skal følge korridorer som fastsatt i forskriftsvedlegg 1.

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

§ 8. Propellfly

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

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

§ 9 Helikopter

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

§ 10. Støyrestriksjoner for luftfartøy

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

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

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

Kapittel 4. Bestemmelser om innflyging og landing

§ 11. Jetfly

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

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

Luftfartstilsynet kan sette nærmere krav til registrering og rapportering.

§ 16 Planlegging

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

Kapittel 6. Avvik og brudd på forskriften

§ 17 Avvik fra bestemmelser i forskriften

Den enkelte utøver kan 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

