

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedssrapport
november 2025**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedssrapport
november 2025**

FORORD

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

SAMMENDRAG

- I november var det i gjennomsnitt
 - 550 flybevegelser per døgn.
 - 2,57 avganger og 6,03 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 november 43,6/55,7.
- I løpet av november ble rusegropa registrert benyttet 9 ganger. Total brukstid var 281 minutter.
- I november har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 6 personer.
- For november er det totalt registrert:
 - Ingen flygninger som ikke tilfredsstiller kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
 - 25 avganger i tidsrommet 00:00 til 06:30 hvor sertifisert avgangsstøy kan ha vært over 88 EPNdB.
- For november er det totalt registrert:
 - 8 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
 - 1 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.
- For november er det totalt registrert:
 - 24 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,3 % av 7464 testbare jetflyankomster.
 - 21 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,3 % av 7464 testbare jetflyankomster.
- For november er det totalt registrert:
 - 105 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 1,9 % av 5543 testbare jetflyavganger.
 - 0 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,0 % av 503 testbare propellflyavganger.

Fra og med januarrapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For november er det totalt registrert 519 kurvede ankomster.

Gardermoen, 11.12.2025.

Grethe Østby Stave
Avdelingssjef
Vann og Miljø
Oslo Lufthavn

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD.....	2
SAMMENDRAG	2
INNHOLDSFORTEGNELSE.....	3
1 ORDFORKLARINGER.....	4
2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN.....	5
3 BRUK AV RUSEGROPA.....	6
4 METEOROLOGI	7
5 TRAFIKKSTATISTIKK.....	8
6 STØYMÅLINGER	9
6.1 PLASSERING	9
6.2 MÅLERESULTATER	10
7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY.....	11
7.1 RAPPORTERING IHT. § 10 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN	11
8 BRUK AV RULLEBANER	12
8.1 RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER.....	12
8.2 RULLEBANEFORDELING FOR JETFLY: RAPPORTERING IHT. § 12 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN.....	13
8.3 RULLEBANEFORDELING FOR PROPELLFLY: RAPPORTERING IHT. § 12 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN	15
9 TRASÉBRUK	17
9.1 LANDINGER OG AVGANGER	19
VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER.....	72
VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS	93
FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG.....	97

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 støyserifisering av fly.
Idle Power	Motorene går på tomgang
L _{Amax}	Maksimum A-veid støynivå
L _{den}	All flystøy mellom kl 19 og 23 får et tillegg på 5 dB mens flystøy om natten (23-07) får et tillegg på 10 dB; alle dager behandles likt. Denne enheten er innført i norsk regelverk gjennom forurensningsforskriftens kapittel 5 og retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442.
L _{night}	Nattbidraget til L _{den} , uten tillegget på 10 dB.
L _{eq} (24h)	Energimidlet flystøystøynivå over et døgn (24 timer)
L _{max} (1)	Maksimum støynivå for registrerte støyhendelser knyttet til flybevegelser
L _{max} (2)	Maksimum støynivå for alle registrerte støyhendelser
L _{min}	Laveste registrerte støynivå
L _{5AS}	Det A-veide nivå – målt med tidskonstant "Slow" (1 sek) – som er overskredet av 5 % av de nattlige flystøyhendelsene (kl 23-07), dvs et statistisk maksimalnivå i forhold til antall hendelser.
MTOM	Maximum Take Off Mass / maksimal avgangsvekt
RWY 01	Rullebane 01, dvs. landinger fra sør og avganger mot nord på både østre og vestre rullebane.
RWY 19	Rullebane 19, dvs. landinger fra nord og avganger mot sør på både østre og vestre rullebane.
STO	Støy- og traséovervåkningsanlegget
Flystøyhend.	Korrelerte støyhendelser. Antall støyhendelser registrert i en støymåler som er knyttet til radardetekterte flybevegelser.
T-1442	Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.
Take Off Power	Motorkjøring med full kraft
Tilgjengelighet	Andel av den totale måletiden hvor støymåleren har vært i funksjon.
Trim Power	Motorkjøring med middels kraft
01R	Østre rullebane sett fra sør
01L	Vestre rullebane sett fra sør
19L	Østre rullebane sett fra nord
19R	Vestre rullebane sett fra nord

01 og 19 refererer seg henholdsvis til kompass-retningene 017° og 197° i forhold til nord. L og R står for left/vestre og right/høyre.

2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN

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

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

I november mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 6 personer over Nabosidenes støyskjema, annen e-post og Støytelefonen (64 81 26 30).

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i november måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
Eidsvoll (1)	"Særlig støyende flygning, Trasèvalg"
Hurdal (1)	"Særlig støyende flygning"
Nannestad (1)	"Særlig støyende flygning"
Lillestrøm (1)	"Særlig støyende flygning"
Ullensaker (2)	"Generell flystøy flygning, Generell flystøy flygning"

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

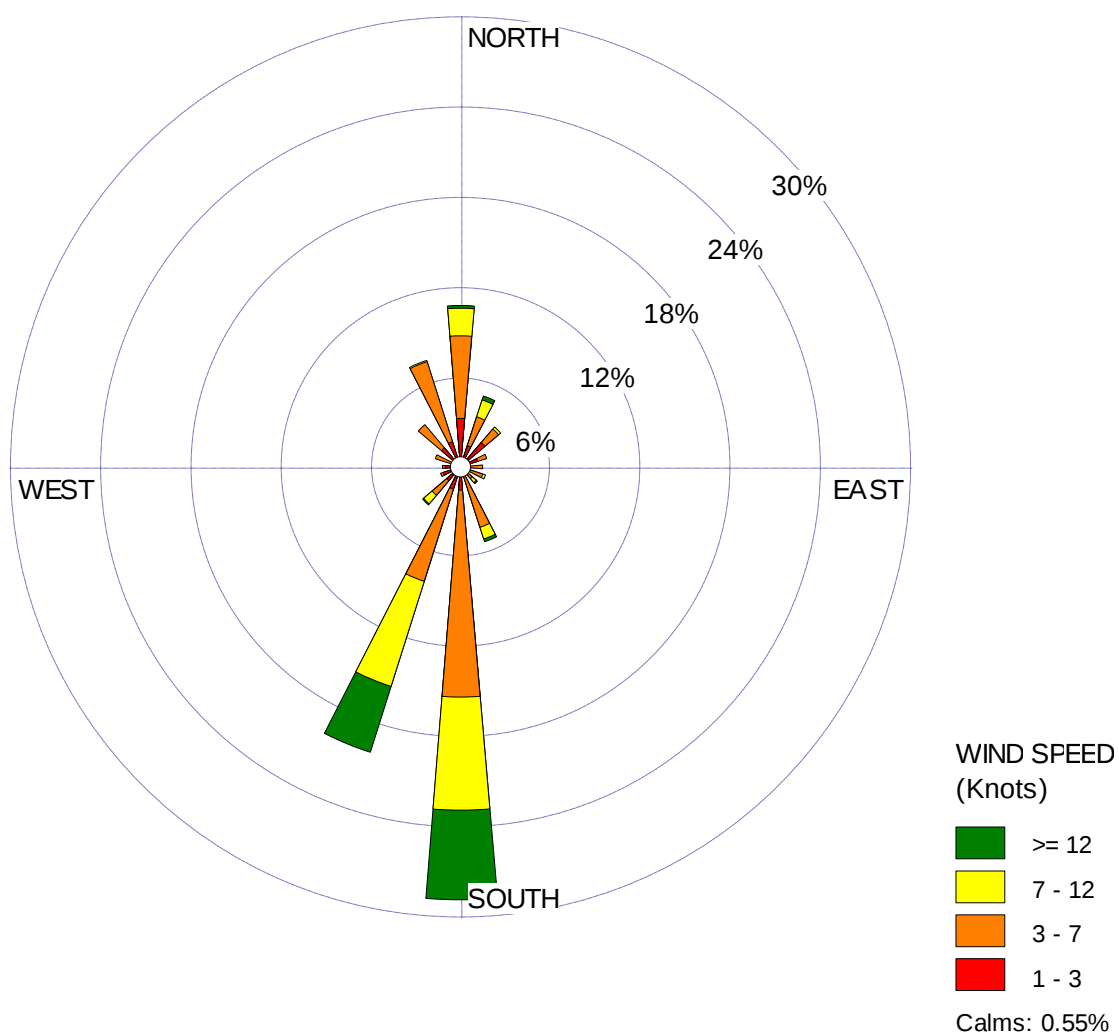
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
8-nov-25	B737-800	02:10	02:40	10	20	0	30
13-nov-25	Falcon 7X	10:03	10:15	12	10	0	22
17-nov-25	B737-800	00:07	00:33	14	0	10	24
18-nov-25	A320	23:30	01:00	60	30	0	90
19-nov-25	B737-800	01:00	01:20	8	0	2	10
20-nov-25	A320	11:00	12:00	20	10	5	35
22-nov-25	B737-800	09:18	09:28	5	0	5	10
28-nov-25	B737-800	16:30	17:00	10	10	10	30
31-okt-25	C130J	15:30	16:00	20	4	6	30
Sum antall minutter				159	84	38	281

Rusegropa ble rapportert benyttet 9 ganger i løpet av november. Total akkumulert brukstid var 281 minutter.

4 METEOROLOGI

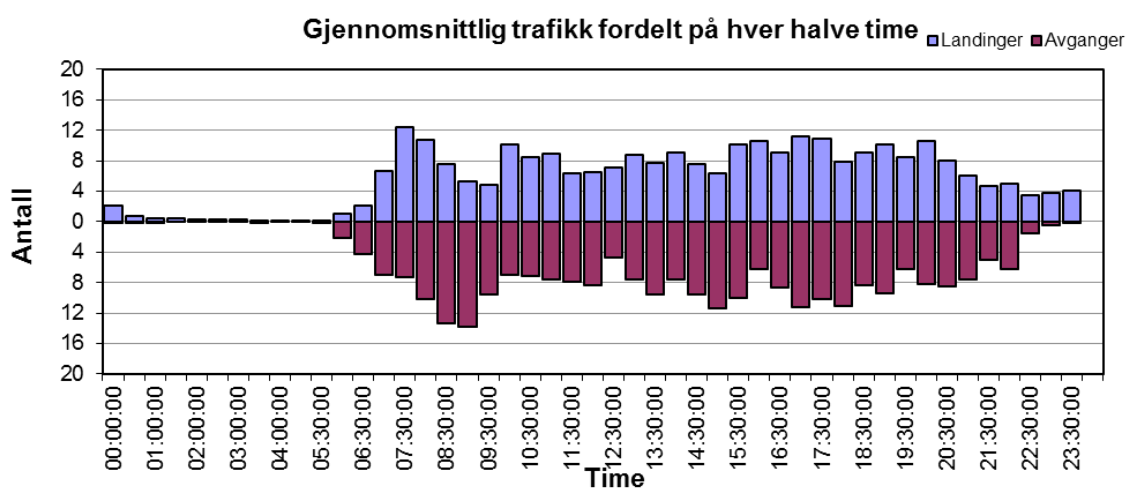
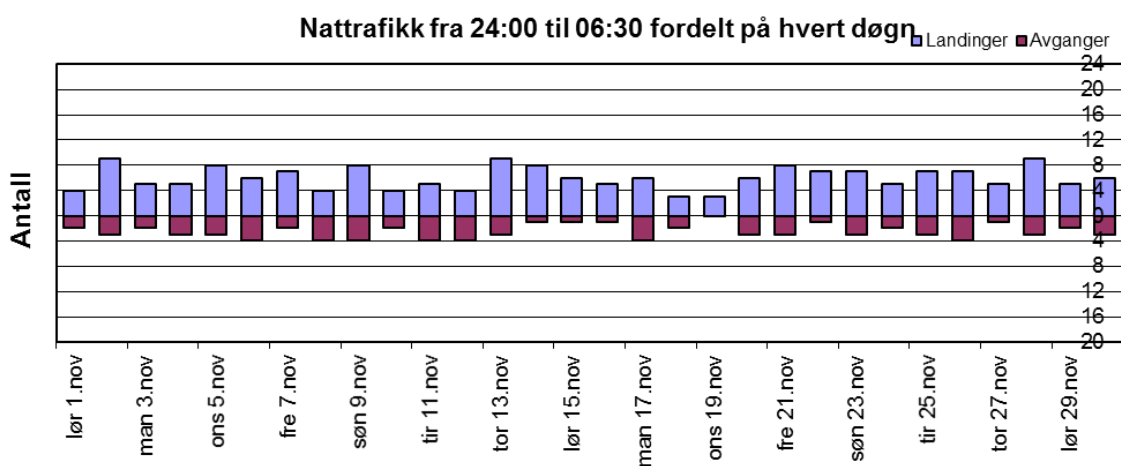
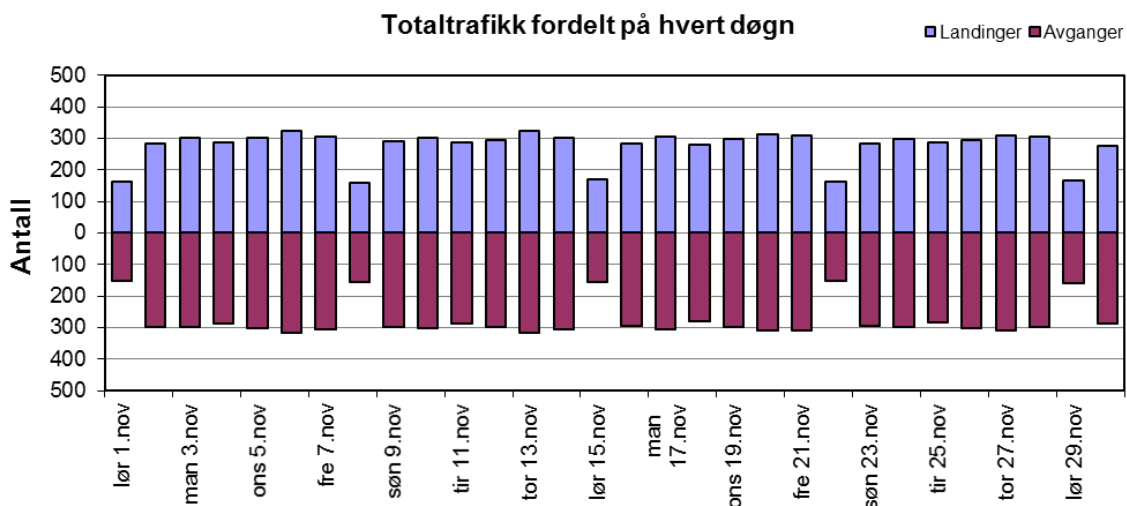
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I november var det i gjennomsnitt 550 flybevegelser per døgn og 2,57 avganger og 6,03 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



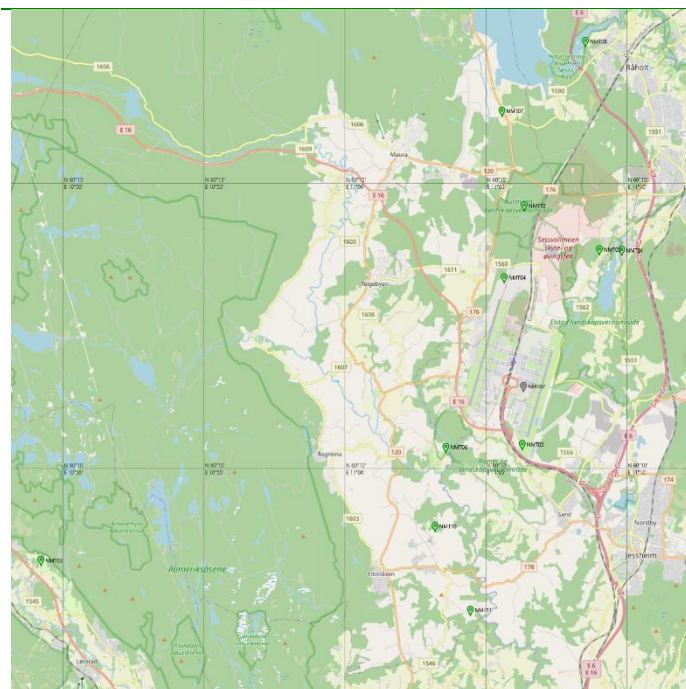
6 STØYMÅLINGER

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



Mobile målestasjoner

NMT 01 Styri
NMT 03 Mork nordre

Faste målestasjoner

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

6.2 MÅLERESULTATER

Måleresultatene presenteres som middelværddier fra alle dager i måneden. Det presenteres verdier for enhetene Lden, Lnatt og L5AS, 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 november:

nov.2025	T-1442		
Målestasjoner	Lden	Lnight	L5AS
NMT001 Styri	36,3	32,8	0,0
NMT003 Mork nordre	0,0	0,0	0,0
NMT004 RWY19R	73,2	61,7	97,6
NMT005 RWY01R	73,0	62,0	96,6
NMT006 Lyshaug	57,0	48,2	76,1
NMT007 Steinsgård	50,7	39,8	67,4
NMT008 Saghagen	54,3	43,8	71,1
NMT009 Østli	46,9	41,4	0,0
NMT010 Holtertoppen	55,8	47,2	77,6
NMT011 Gresaker i Holter	58,3	47,2	74,9
NMT012 Aurmoen	64,3	53,5	84,1

Resultater fra siste tre måneder:

sep.2025 t.o.m nov.2025	T-1442		
Målestasjoner	Lden	Lnight	L5AS
NMT001 Styri	36,2	31,7	0,0
NMT003 Mork nordre	39,7	30,3	0,0
NMT004 RWY19R	74,1	63,5	97,3
NMT005 RWY01R	73,7	63,6	96,4
NMT006 Lyshaug	59,0	50,2	77,6
NMT007 Steinsgård	51,3	42,3	67,4
NMT008 Saghagen	55,2	45,4	71,1
NMT009 Østli	48,2	42,3	0,0
NMT010 Holtertoppen	56,2	48,5	77,9
NMT011 Gresaker i Holter	59,2	49,1	75,3
NMT012 Aurmoen	65,2	55,4	84,2

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 tilfredsstiller støykravet etter ICAO annex 16 kapittel III, bare fly i perioden 08:00 til 16:00. Oslo Lufthavn AS rapporterer nå for hele døgnet. Det var ingen awik fra denne bestemmelsen i november 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 awik fra denne bestemmelsen for november måned.

Dato	Avgangstid	A/D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
lør 8. nov	00:14	Departure	01L	THY6543	TCJOV	A332	97.4
tir 4. nov	06:22	Departure	01L	FIN920	OHLKK	E190	0,0
ons 5. nov	06:27	Departure	01L	FIN920	OHLKL	E190	0,0
tor 6. nov	05:59	Departure	01L	LNMEP	LNMEP	PA31	0,0
fre 7. nov	06:28	Departure	01L	FIN920	OHLKF	E190	0,0
søn 9. nov	06:29	Departure	01L	FIN920	OHLKI	E190	0,0
man 10. nov	00:39	Departure	01L	VKG4760	OYVVP	A339	91.6
tir 11. nov	06:28	Departure	01L	FIN920	OHLKH	E190	0,0
ons 12. nov	00:00	Departure	01L	CSS122	B20A2	B763	95.9
ons 12. nov	06:29	Departure	01L	FIN920	OHLKE	E190	0,0
tor 13. nov	06:25	Departure	19R	FIN920	OHLKN	E190	0,0
man 17. nov	00:06	Departure	19R	VKG4760	OYVVO	A339	92.2
man 17. nov	06:05	Departure	19R	LNMEP	LNMEP	PA31	0,0
tor 20. nov	00:00	Departure	01L	NOZ2PC	SERPJ	B738	93.6
fre 21. nov	00:40	Departure	01L	NSZ5GP	LNNIN	B738	0,0
fre 21. nov	00:40	Departure	01R	NOZ8920	LNENQ	B738	0,0
fre 21. nov	06:09	Departure	01R	FIN920	OHLKF	E190	0,0
søn 23. nov	06:26	Departure	01R	ETH3640	ETBAB	B77L	0,0
man 24. nov	00:59	Departure	01R	SAS73A	OYKAP	A320	91.4
man 24. nov	06:03	Departure	01R	NBT091	LNFNE	B789	0,0
tir 25. nov	01:27	Departure	19L	NOZ82J	LNNIM	B738	0,0
ons 26. nov	00:33	Departure	19L	ETH3640	ETAPU	B77L	0,0
ons 26. nov	03:40	Departure	19L	SAS73A	OYKAP	A320	91.4
tor 27. nov	06:28	Departure	19L	VKG1576	OYTCE	A321	95.9
fre 28. nov	06:10	Departure	19L	VKG4541	OYTCE	A321	95.9

For november er det totalt registrert:

- Ingen flygninger som ikke tilfredsstiller kravene i ICAO annex 16 kapittel III.
- 25 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.

november 2025		Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)	
Dato	Total	RWY 01L		RWY 19R		RWY 01R		RWY 19L		mot nord	mot sør
		Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	RWY 01	RWY 19
lør 1.nov	314	8	54	98	15	41	1	10	80	33,1	64,6
søn 2.nov	582	0	0	238	64	0	0	43	233	0,0	99,3
man 3.nov	598	0	0	225	70	0	0	75	227	0,0	99,8
tir 4.nov	573	0	0	255	25	0	0	25	257	0,0	98,1
ons 5.nov	601	0	0	257	49	0	0	40	252	0,0	99,5
tor 6.nov	642	0	0	290	16	0	0	22	296	0,0	97,2
fre 7.nov	610	0	0	271	16	0	0	32	288	0,0	99,5
lør 8.nov	312	0	0	94	17	22	0	40	137	7,1	92,3
søn 9.nov	588	8	246	8	21	261	5	11	25	88,4	11,1
man 10.nov	602	11	279	29	1	260	20	0	0	95	5,0
tir 11.nov	574	0	0	262	13	3	0	16	269	0,5	97,6
ons 12.nov	595	26	0	234	22	9	0	24	276	5,9	93,4
tor 13.nov	639	138	214	0	0	174	101	6	0	98,1	0,9
fre 14.nov	608	121	229	6	0	175	75	1	0	98,7	1,2
lør 15.nov	327	20	45	63	46	35	2	51	64	31,2	68,5
søn 16.nov	576	121	185	16	1	142	75	2	32	90,8	8,9
man 17.nov	610	109	217	0	0	195	88	0	0	99,8	0,0
tir 18.nov	562	56	243	0	0	222	37	0	0	99,3	0,0
ons 19.nov	597	57	297	0	0	240	2	0	0	99,8	0,0
tor 20.nov	621	108	249	21	0	176	60	6	0	95,5	4,3
fre 21.nov	616	26	87	128	97	62	10	90	115	30,0	69,8
lør 22.nov	313	0	0	140	14	0	0	22	137	0,0	100,0
søn 23.nov	575	7	0	254	10	9	0	10	280	2,8	96,3
man 24.nov	596	34	153	82	5	167	24	11	116	63	35,9
tir 25.nov	569	24	271	30	0	228	12	0	0	94	5,3
ons 26.nov	596	6	6	258	19	18	0	12	275	5,0	94,6
tor 27.nov	618	0	0	296	2	0	0	11	306	0,0	99,5
fre 28.nov	602	0	0	188	116	0	0	110	181	0,0	98,8
lør 29.nov	326	1	1	61	67	33	0	68	90	10,7	87,7
søn 30.nov	560	15	286	0	0	259	0	0	0	100,0	0,0
Totalt	16 502	896	3 062	3 804	706	2 731	512	738	3 936	43,6 %	55,7 %

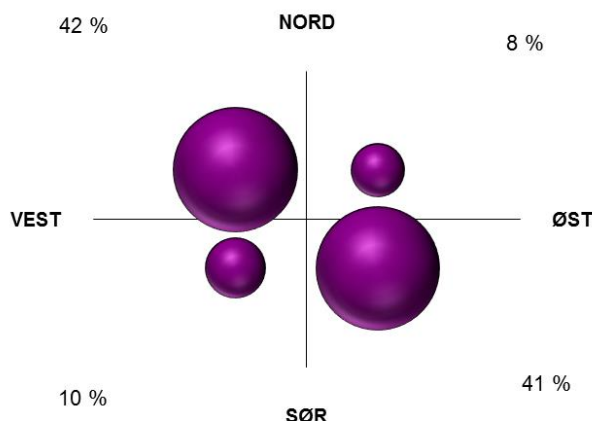
Alle flybevegelser, nov 2025

For november var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 43,6/55,7.

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 november 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 november måned.

november 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	7171	2371	501	667	3632	40,1	59,9
Night	94	19	0	6	69	20,2	79,8
Sum	7265	2390	501	673	3701	39,8	60,2

november 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	7072	674	2673	3246	479	47,3	52,7
Night	86	5	48	22	11	61,6	38,4
Sum	7158	679	2721	3268	490	47,5	52,5

november 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	84	51	3	12	18	64,3	35,7
Night	155	117	2	31	5	76,8	23,2
Sum	239	168	5	43	23	72,4	27,6

november 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	53	0	14	38	1	26,4	73,6
Night	91	1	6	82	2	7,7	92,3
Sum	144	1	20	120	3	14,6	85,4

november 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	37	20	0	13	4	54,1	45,9
Sum	37	20	0	13	4	54,1	45,9

november 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	203	53	30	78	42	40,9	59,1
Sum	203	53	30	78	42	40,9	59,1

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
man 17.nov	00:02	Natt	A	01R	NOZ37J	B738	Jetfly
tor 20.nov	00:41	Natt	A	01R	SAS1474	A20N	Jetfly
fre 21.nov	00:01	Natt	A	01R	BEL1EW	A320	Jetfly
lør 22.nov	23:51	Kveld	A	19L	NOZ1793	B738	Jetfly
søn 23.nov	06:26	Natt	D	19L	FIN920	E190	Jetfly
søn 23.nov	22:45	Kveld	D	19R	CBJ662	A332	Jetfly
søn 23.nov	23:26	Kveld	A	01L	SAS4610	A20N	Jetfly
tor 27.nov	06:28	Natt	D	19L	SAS73A	A320	Jetfly

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

Det var 5 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 00:00 -06:30.

Av disse 8 skjedde 9 mulige avvik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 70 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

fre 7. nov, lør 8., søn 9., man 10., tir 11., ons 12., tor 13., fre 14., lør 22., søn 23. november
og er ikke registrert som avvik fra forskriften, jfr § 7.

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

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

november 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	362	138	7	8	209	40,1	59,9
Night	0	0	0	0	0		
Sum	362	138	7	8	209	40,1	59,9

november 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	951	152	285	344	170	46,0	54,0
Night	9	3	0	6	0	33,3	66,7
Sum	960	155	285	350	170	45,8	54,2

november 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	1	0	0	0	1	0,0	100,0
Night	0	0	0	0	0		
Sum	1	0	0	0	1	0,0	100,0

november 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	9	2	6	0	1	88,9	11,1
Night	3	0	2	0	1	66,7	33,3
Sum	12	2	8	0	2	83,3	16,7

november 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	5	2	0	3	0	40,0	60,0
Sum	5	2	0	3	0	40,0	60,0

november 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	6	0	5	0	54,5	45,5
Sum	11	6	0	5	0	54,5	45,5

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly- kategori
tor 27.nov	22:45	Kveld	D	19L	DTR578	AT43	Propellfly

Det var 1 mulig awak fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 22:30 - 24:00

Det var 0 mulige awak fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 00:00 -06:30

Av disse 1 skjedde 0 mulige awak mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen)

I tillegg var det 11 flygninger som awak fra hovedregelen om banebruk for propellfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til: fre 7., tir 11., ons 12., tor 13., fre 14.

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

9 TRASÉBRUK

9 TRASÉBRUK	17
9.1 LANDINGER OG AVGANGER	19
9.1.1 Regler for landinger	19
9.1.2 Regler for avganger	19
Landinger	20
Landinger fra sør med jetfly, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen	20
Landinger fra sør med andre flytyper, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen	21
Landinger fra nord med jetfly, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen	22
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen	23
9.1.3 Landinger, rapportering iht § 9, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen	24
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen	24
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen	25
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00	26
Jetflylandinger fra nord med lav høyde nord for N 60 30 00	27
9.1.4 Avganger, rapportering iht § 8, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen	28
Overholdelse av toleransekorridorer, jetfly	28
Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly	28
9.1.5 Kurvede landinger, traséutskrifter	29
9.1.6 Avganger, traséutskrifter	39
Air Baltic	39
Air France	40
Austrian	41
British Airways	42
Brussels Airlines	43
Emirates	44
Danish Air Transport	45
Easyjet	46
European Air Transport, EAT	47
Finnair	48
Iberia	49
Icelandair	50
KLM	51
Korean Air	52
LOT	53
Lufthansa	54
Luxair	55
Norse Atlantic Airways	56

Norwegian (Boeing 737-800), innland	57
Norwegian, utland	58
Qatar Airways	59
Ryanair	60
SAS (Airbus).....	61
SAS (Airbus Neo)	62
SAS (Canadian Regional Jet)	63
SAS (Boeing)	64
Swiss.....	65
TAP Portugal.....	66
Thomas Cook Airlines Scandinavia.....	67
Turkish Airlines	68
United Parcel Service	69
Widerøe	70
Wizz Air	71

9.1 LANDINGER OG AVGANGER

9.1.1 Regler for landinger

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

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

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

9.1.2 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.

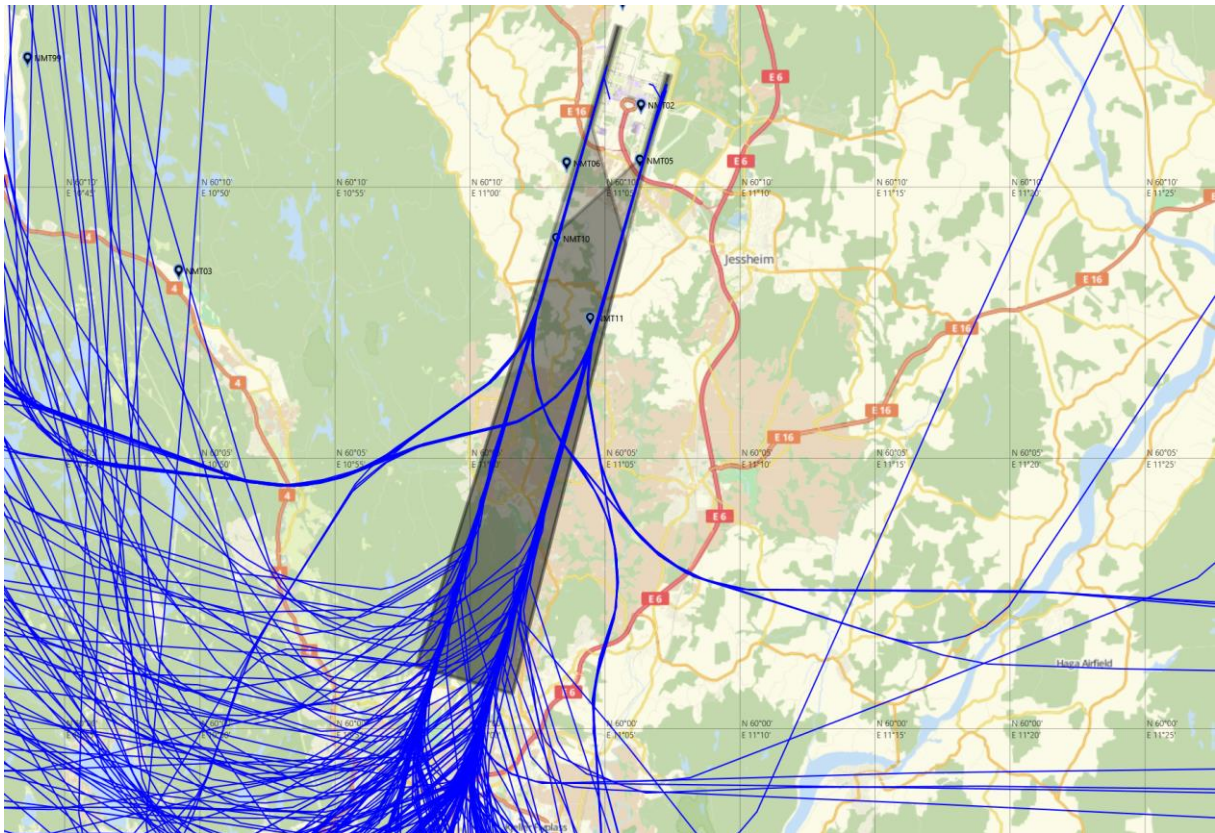
Luftfartøy	Toleransekorridoren kan bare forlates
Jetfly	Gjennom endevindu
Propellfly > 5700 kg MTOM med fire propeller eller mer	Gjennom endevindu
Propellfly > 5700 kg MTOM med færre enn fire propeller	I høyder over 1700 ft AMSL
Helikopter som flys som IFR flygning	I høyder over 1700 ft AMSL
Propellfly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

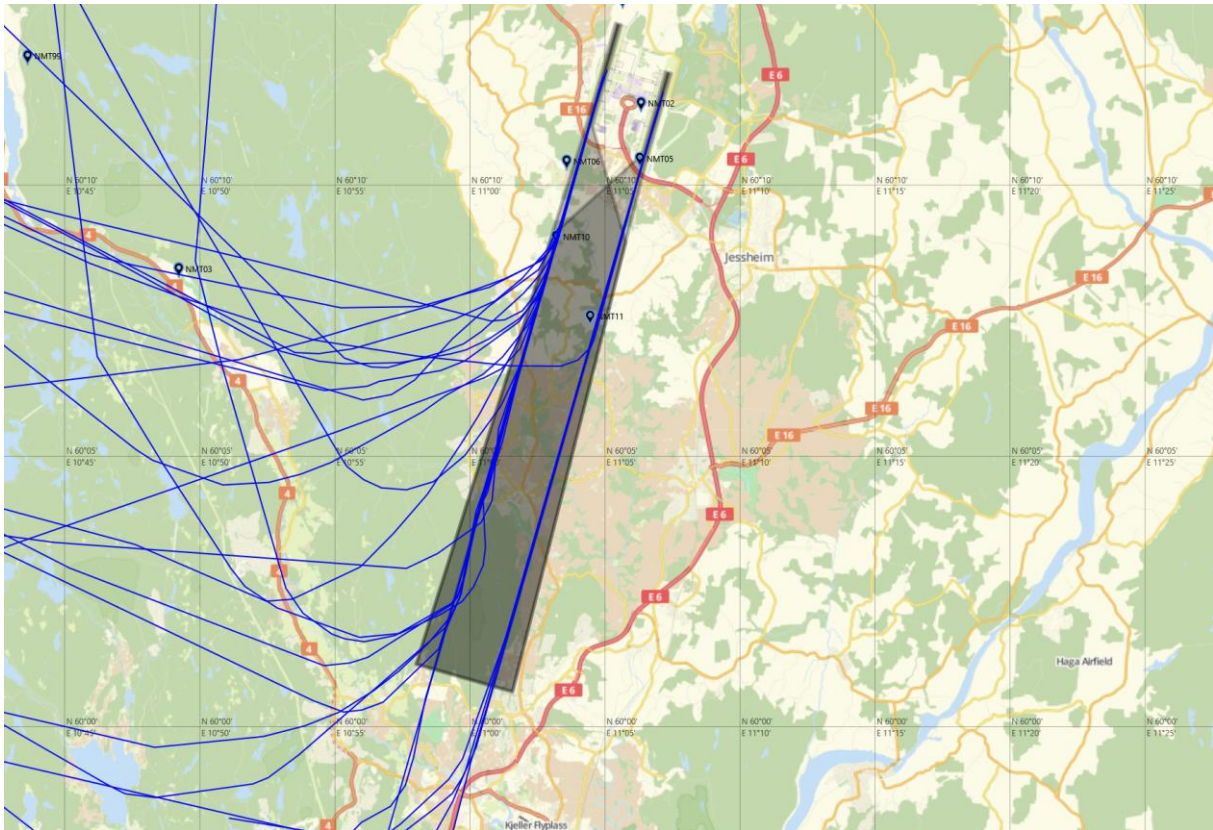
Landinger

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



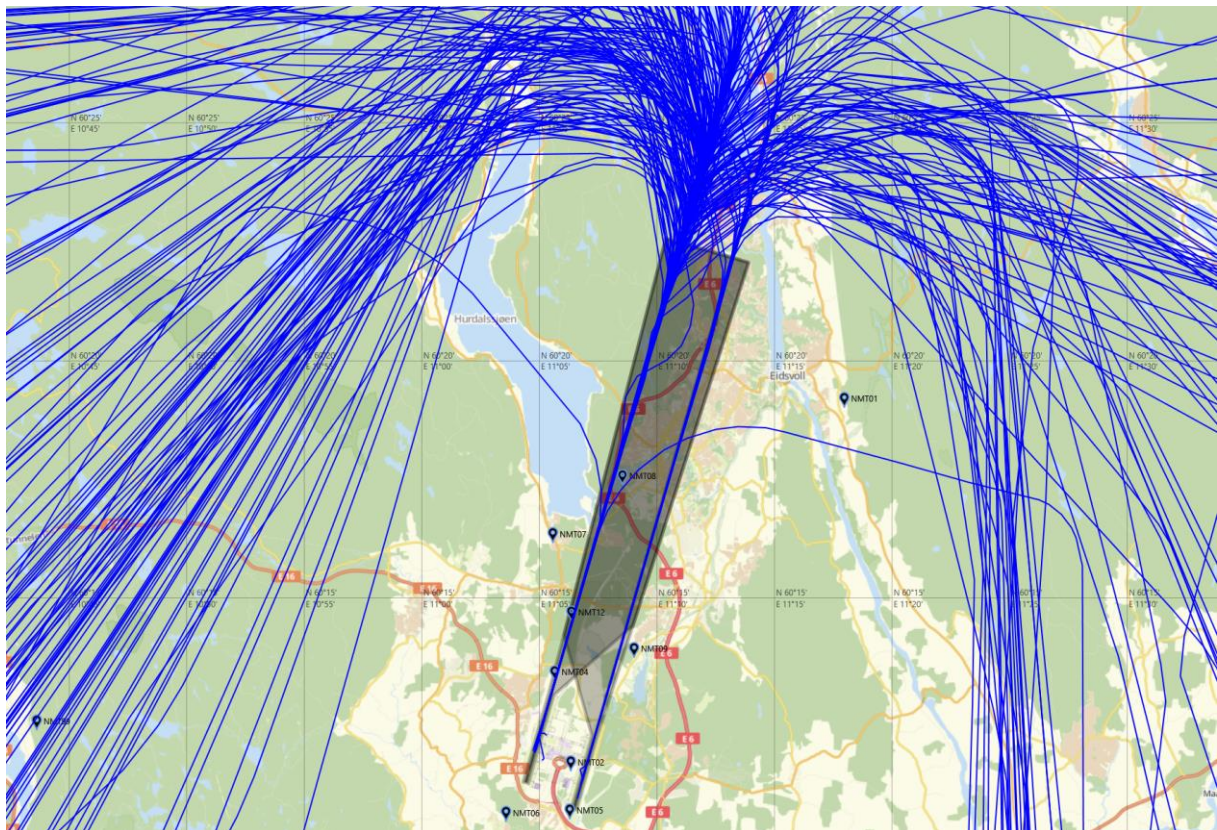
Figur 2. mandag 17.11.2025 – landinger med jettfly, 279 stk.

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



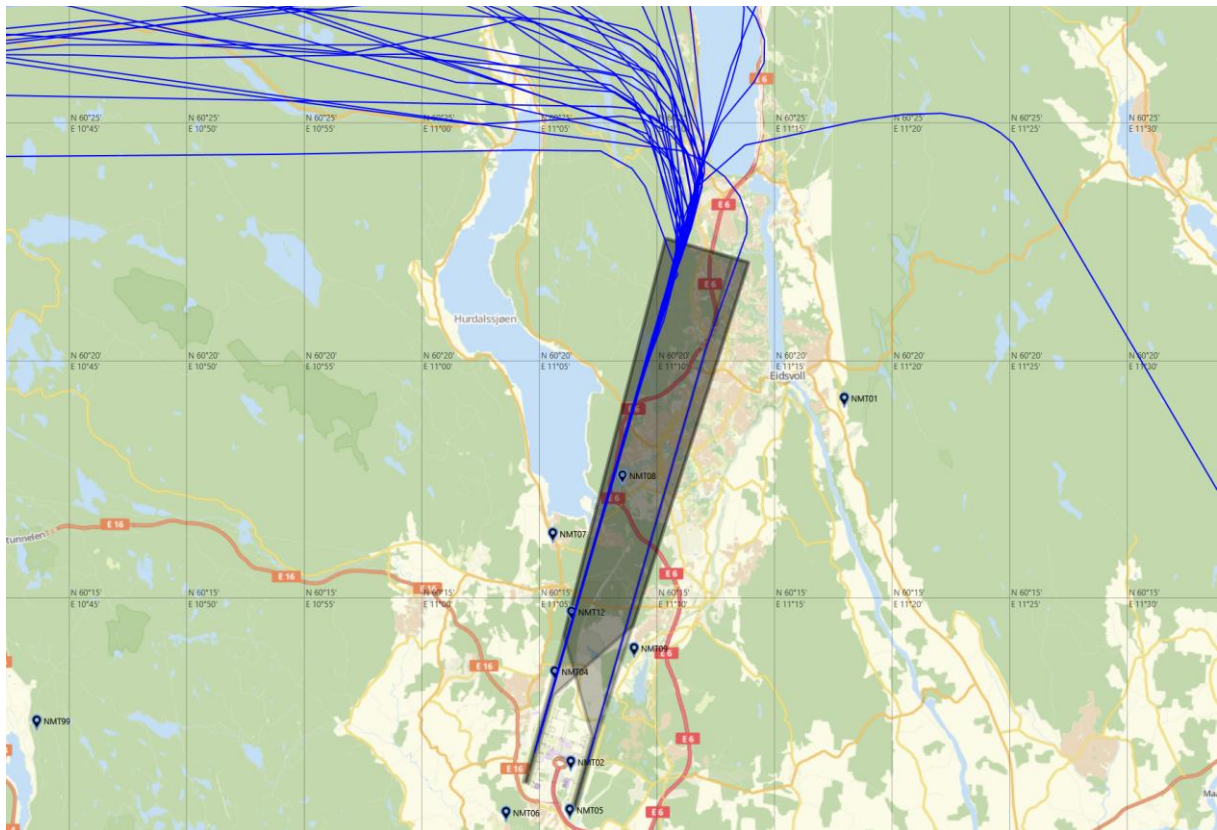
Figur 3. mandag 17.11.2025 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 26 stk.

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



Figur 4. torsdag 06.11.2025 – landinger jetfly, 286 stk.

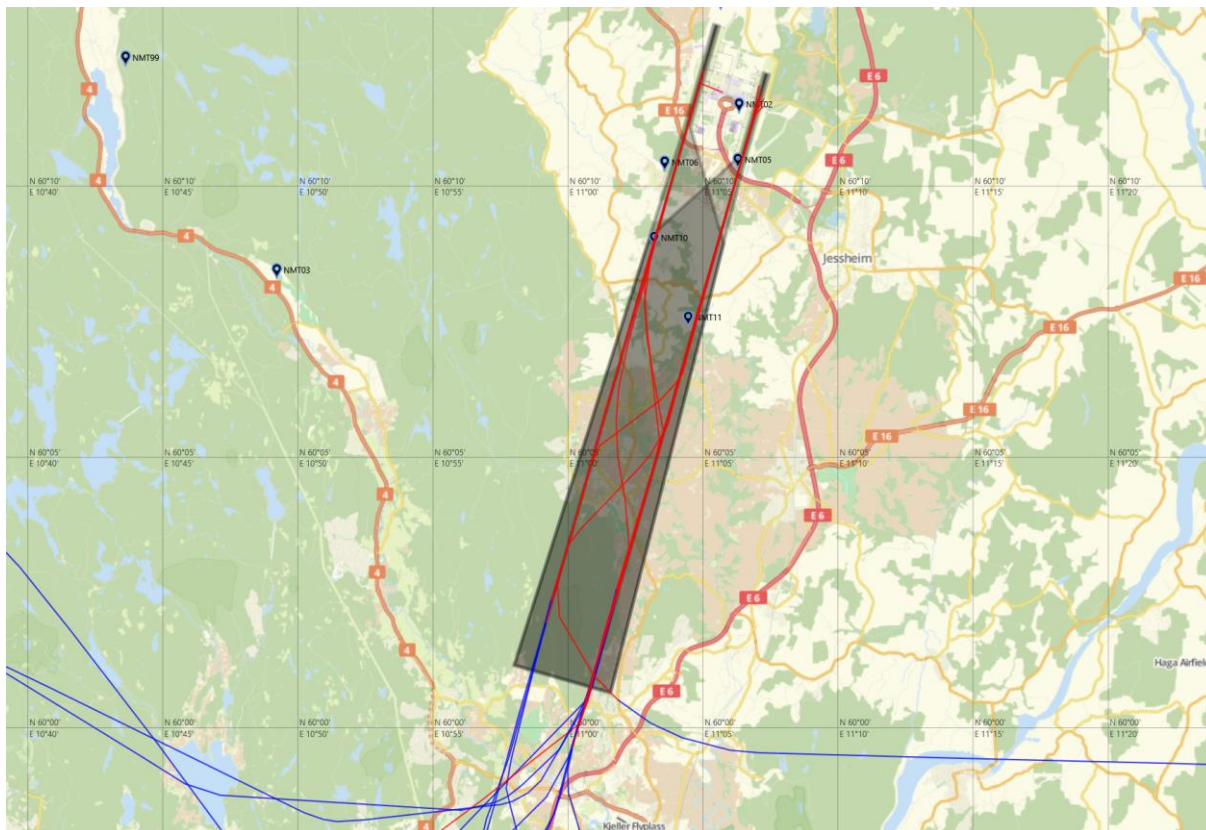
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 5. torsdag 06.11.2025 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 32 stk.

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

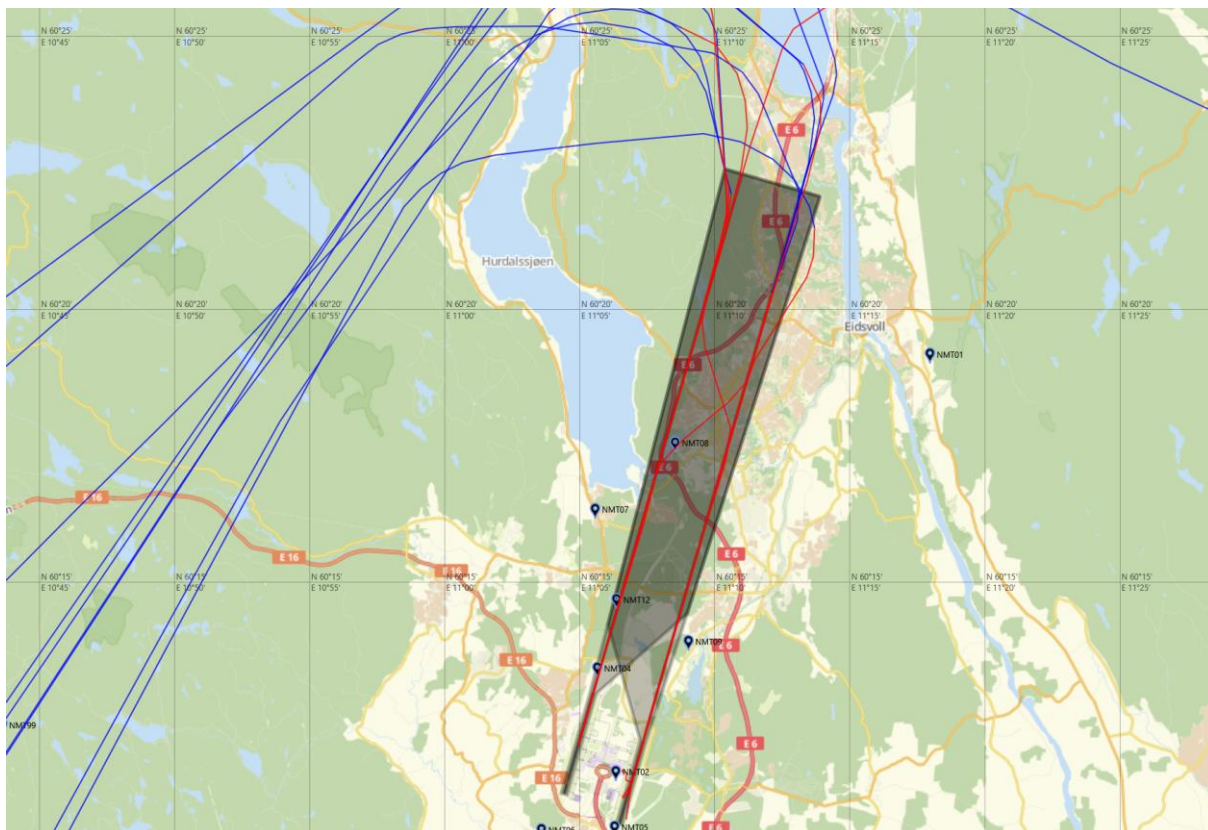
Jetflylandinger fra sør med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 6. 12 flygninger.

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

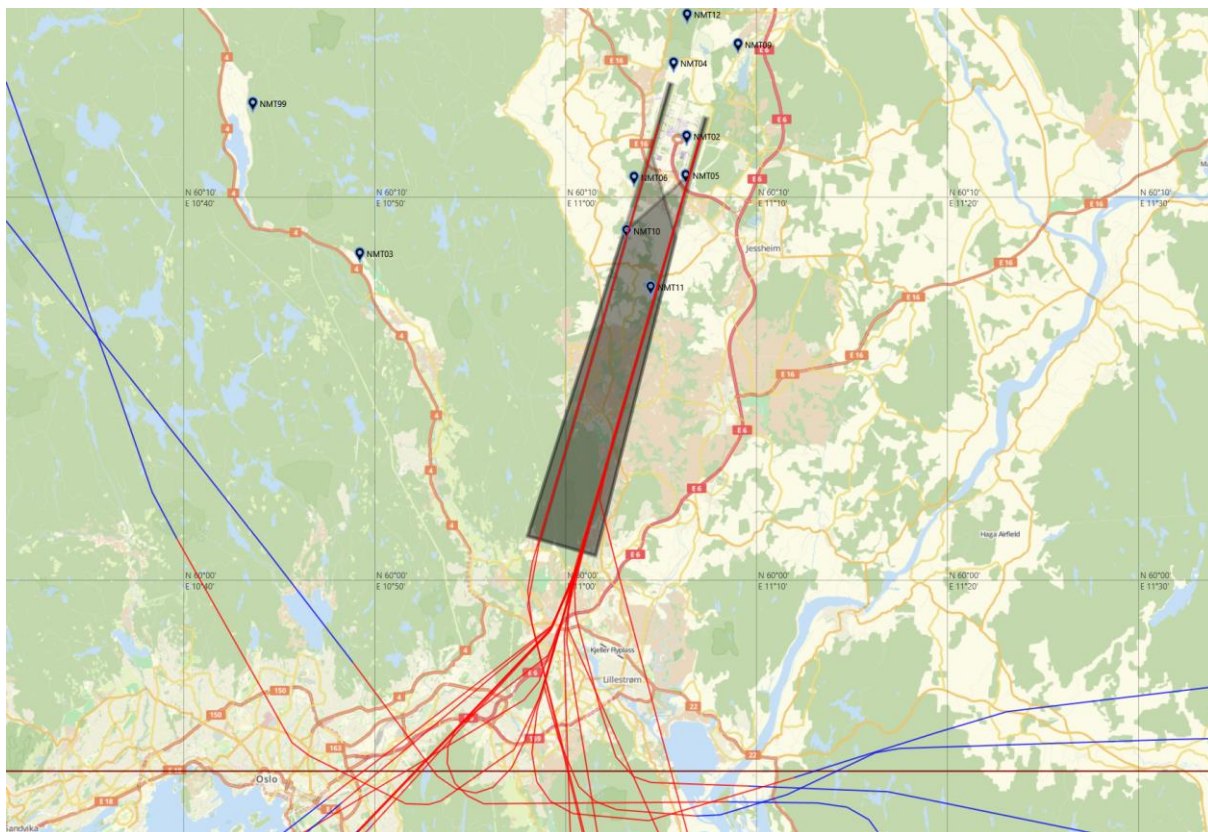
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 12 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. 19 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. 2 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 5000 fot over havet

9.1.4 Avganger, rapportering iht § 8, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen

Overholdelse av toleransekorridorer, jettfly

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

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

RWY	Avgangsretning	Toleranse-korridor	Innenfor korridor	Unntaks-best.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		2721	0	13	11	99,5 %	0,5 %
01R	mot nord fra østre bane		500	0	4	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	770	0	48	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	956	0	8	2	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		491	0	32	1	93,9 %	6,1 %
Totalt			5438	0	105	14	98,1 %	1,9 %

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).

RWY	Avgangsretning	Toleranse-korridor	Innenfor korridor	Unntaks-best.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		315	0	0	1	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		8	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		180	0	0	1	0,0 %	0,0 %
Totalt			503	0	0	2	0,0 %	0,0 %

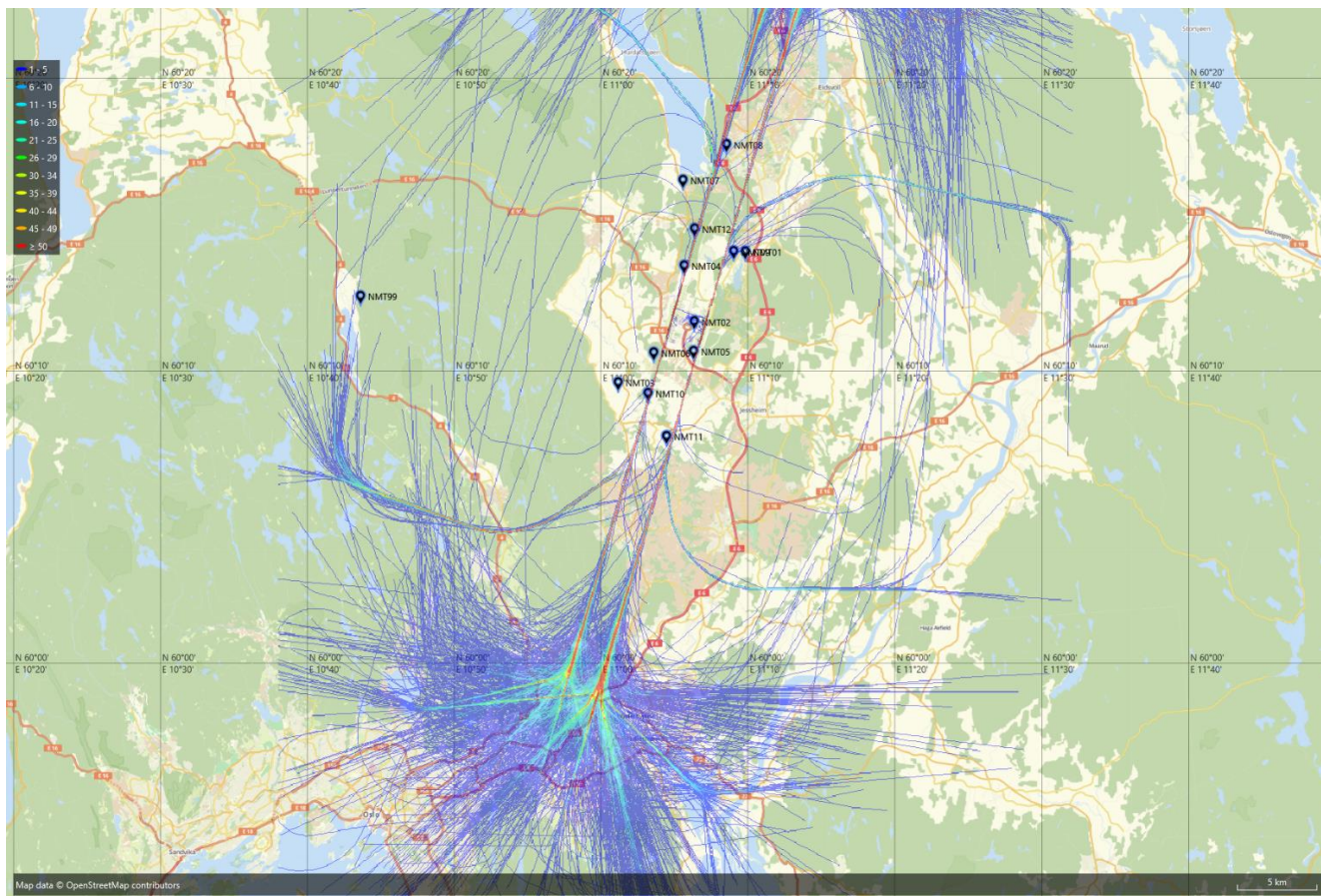
Spesielle forhold gjeldende måned:

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

9.1.5 Kurvede landinger, traséutskrifter

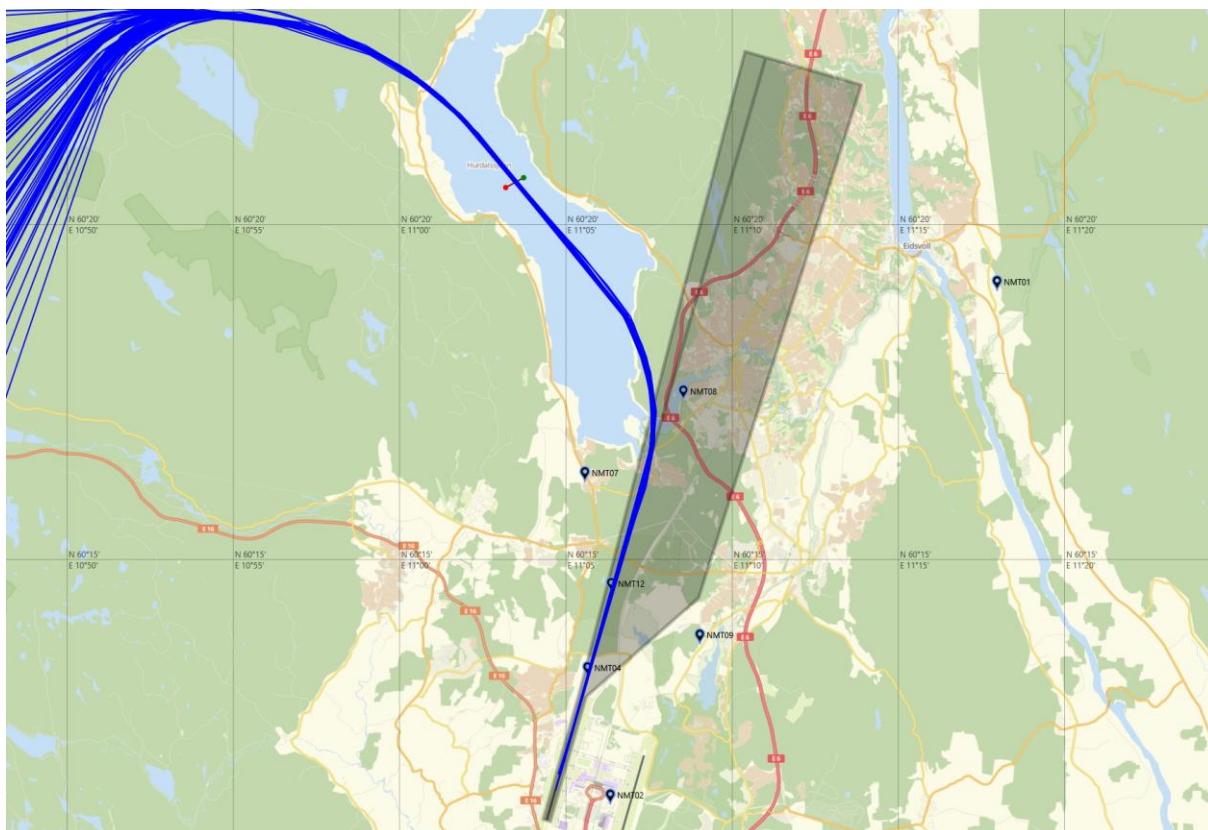
Oslo lufthavn arbeider aktivt for å øke bruken av de kurvede ankomstprosedyrene. De kurvede ankomstene gjør at det er færre fly over de tettest beboede områdene rundt Oslo lufthavn. Fordelene er flere sammenliknet med rettlinjede innflygningsprosedyrer, hvor støyhensyn veier tungt.

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

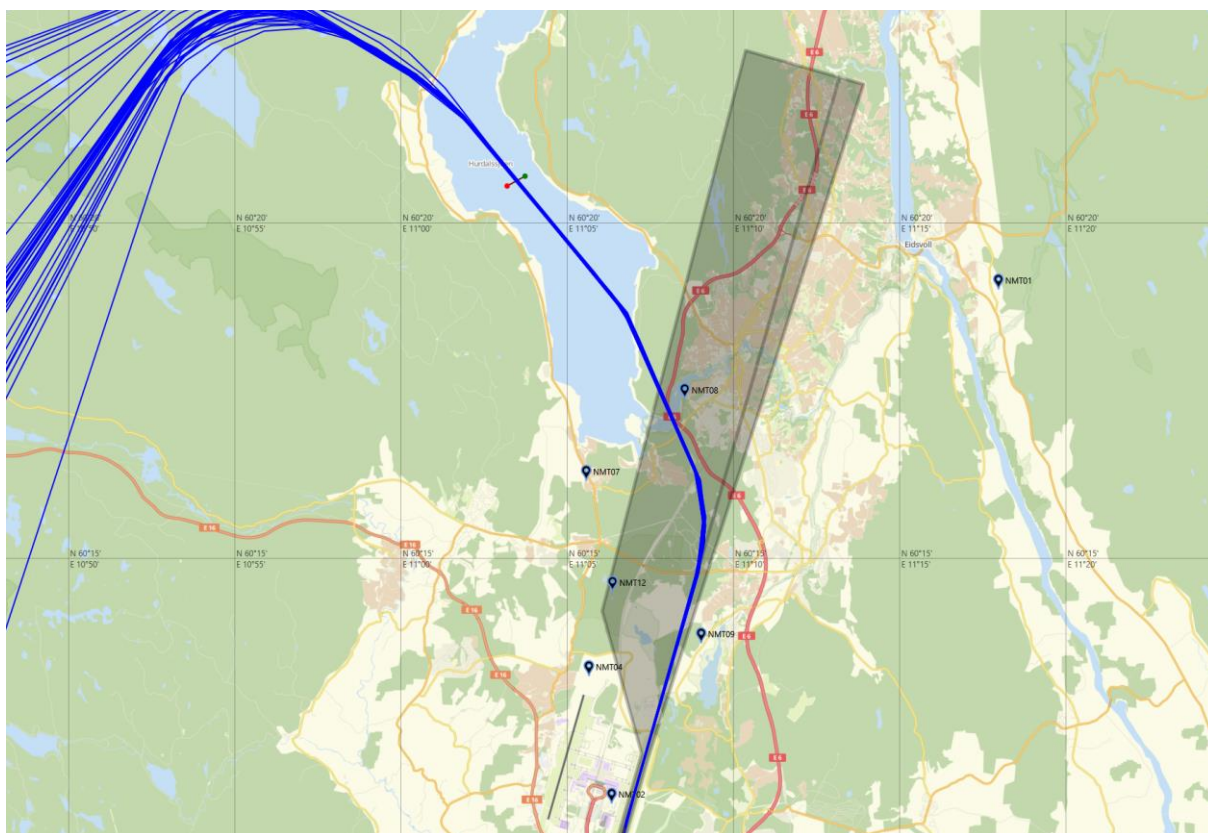


Figur 10 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer

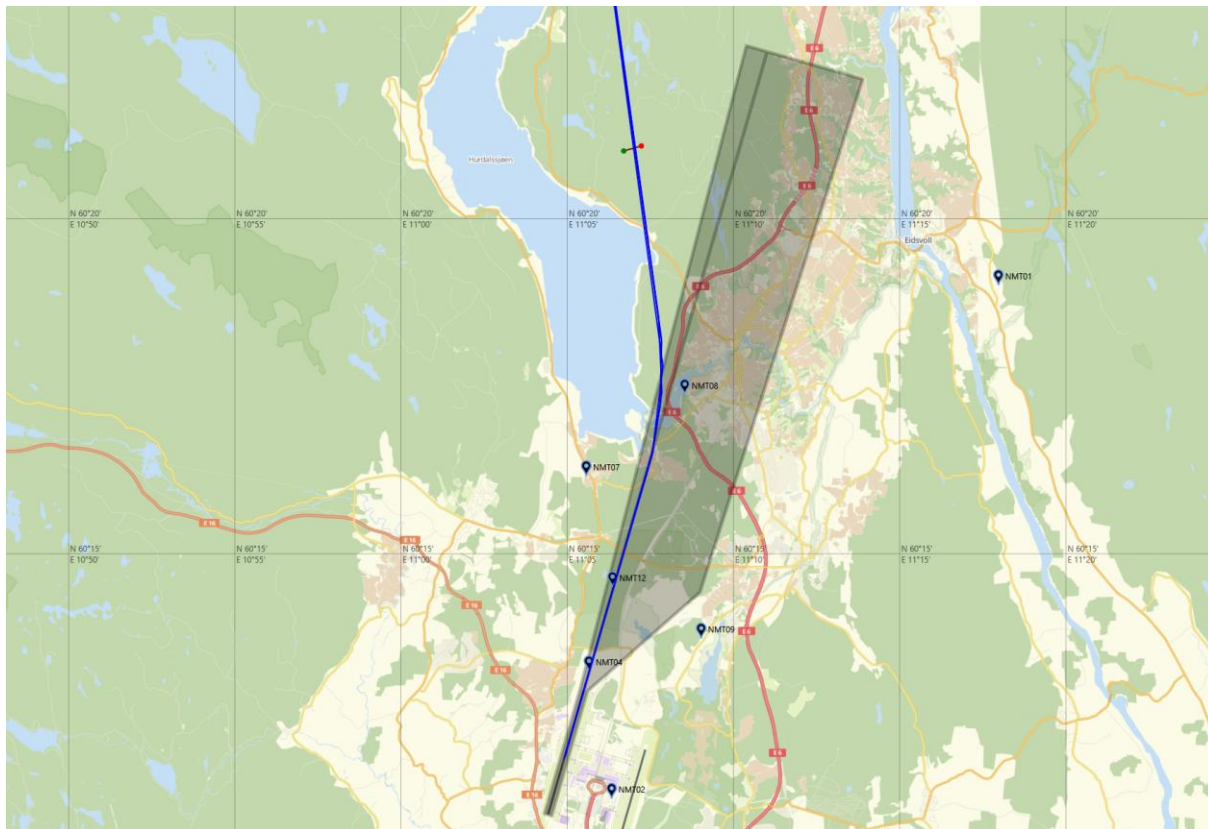
Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i november totalt 519 kurvede landinger.



Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 115 flygninger



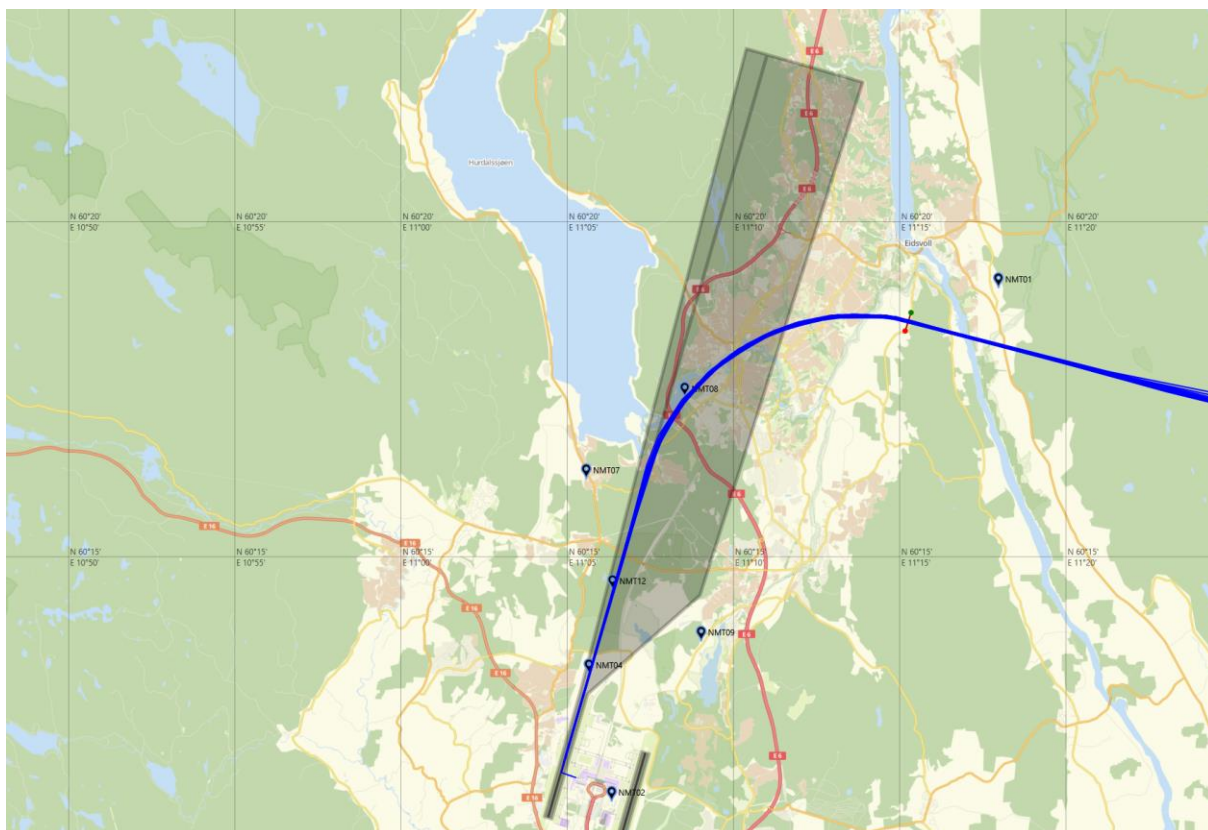
Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 46 flygninger



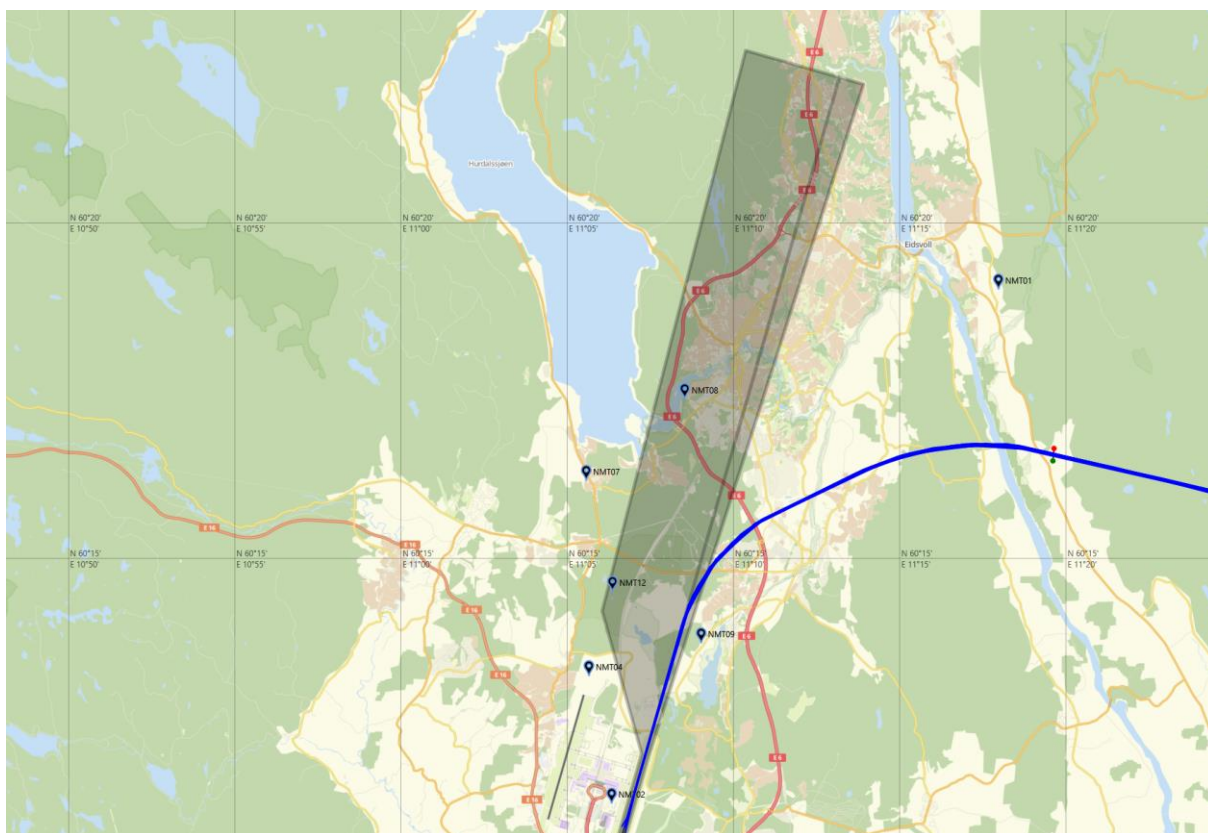
Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 4 flygninger

INGEN

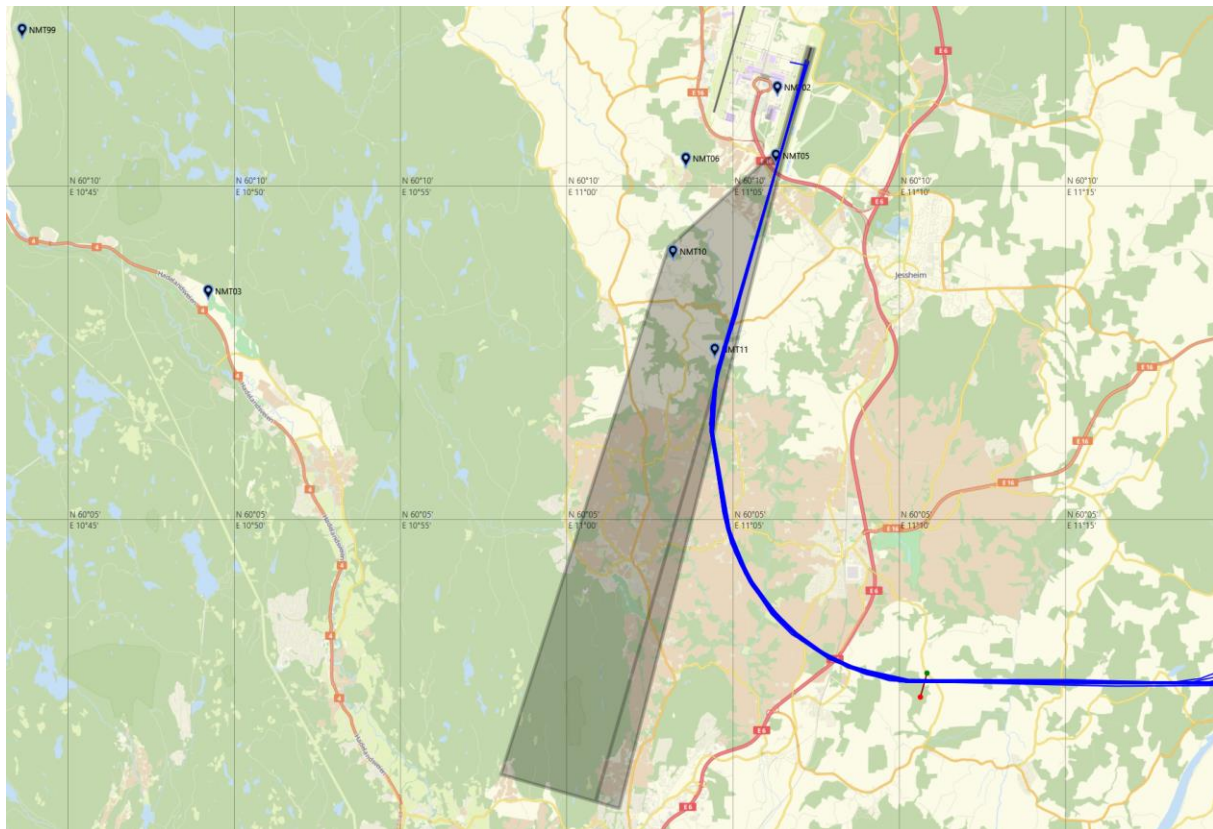
Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 0 flygninger



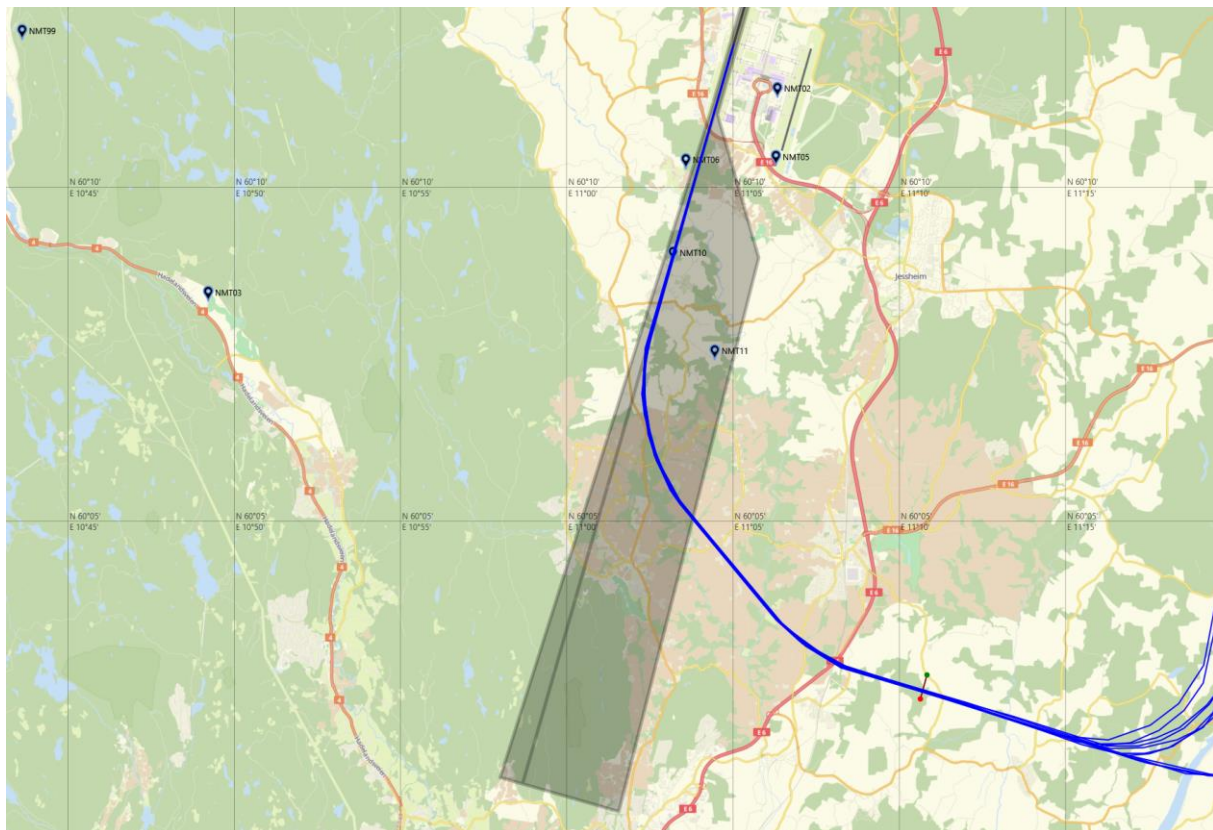
Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 55 flygninger



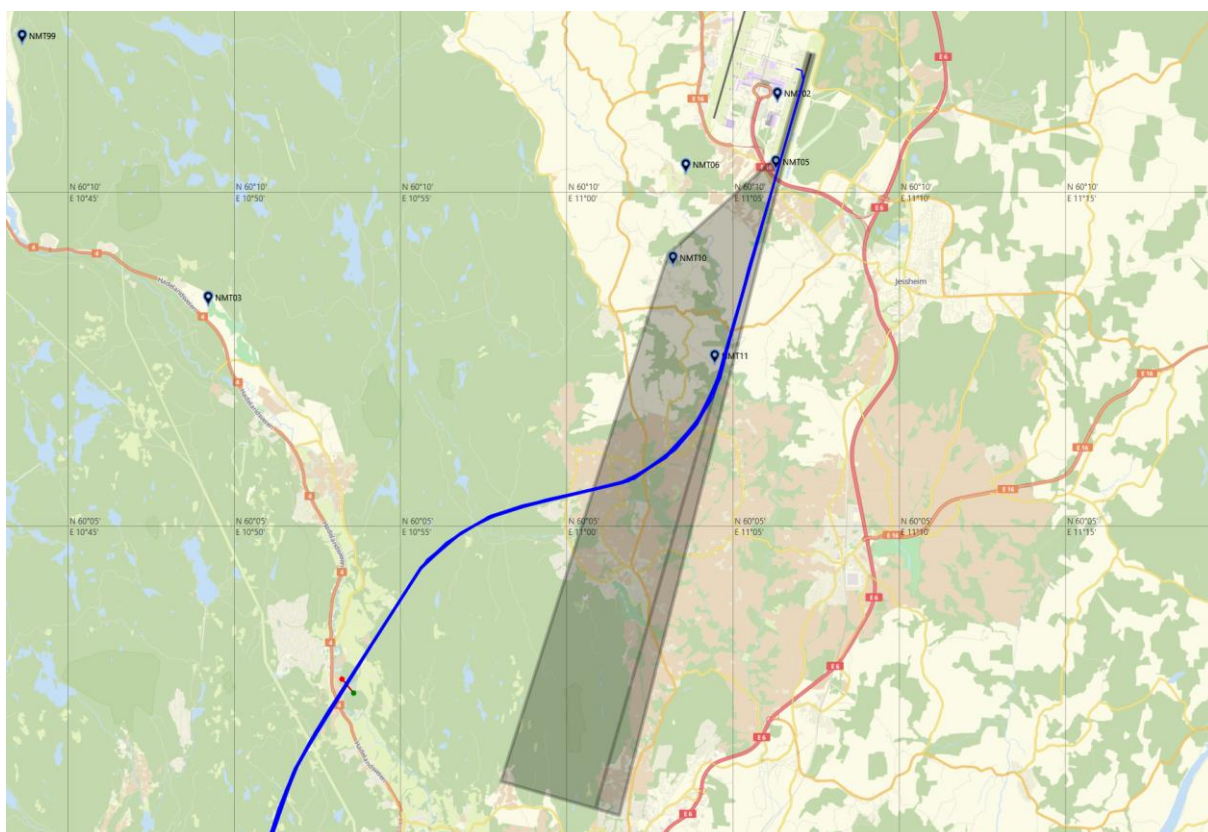
Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 39 flygninger



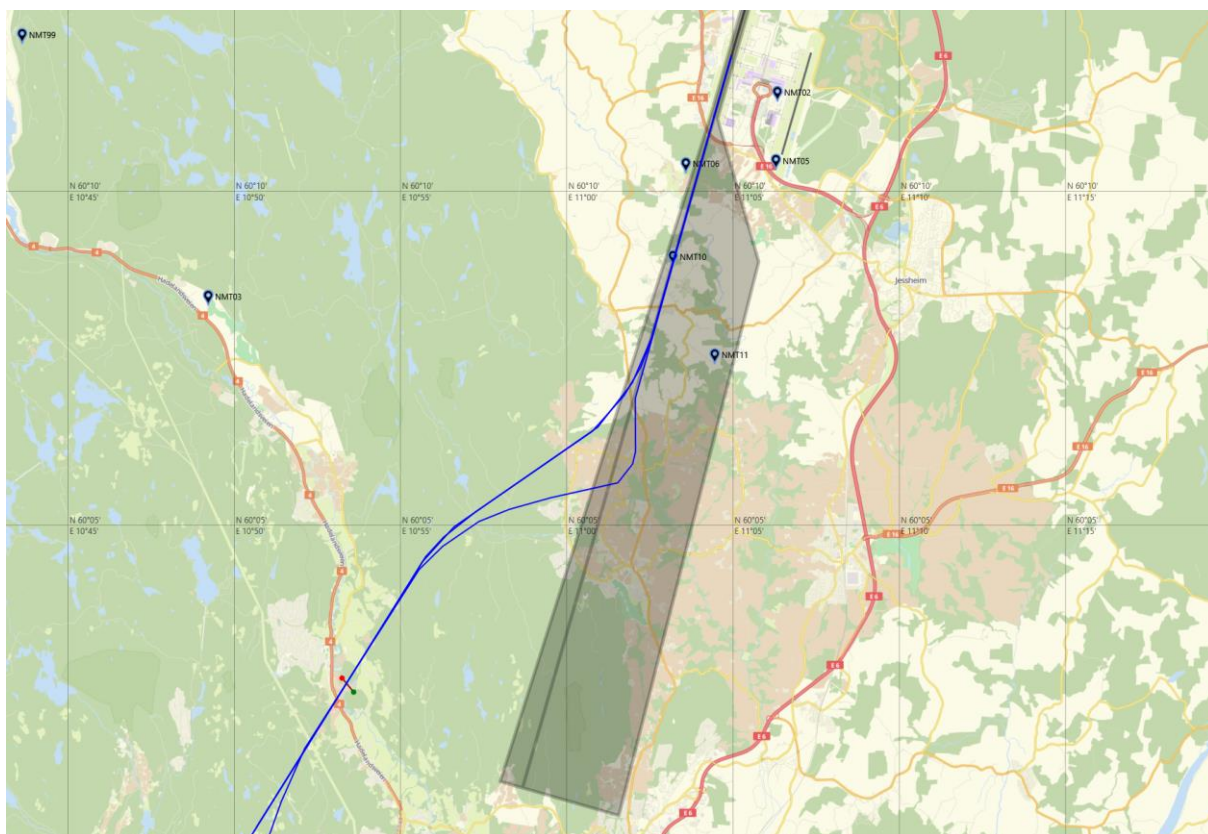
Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 40 flygninger



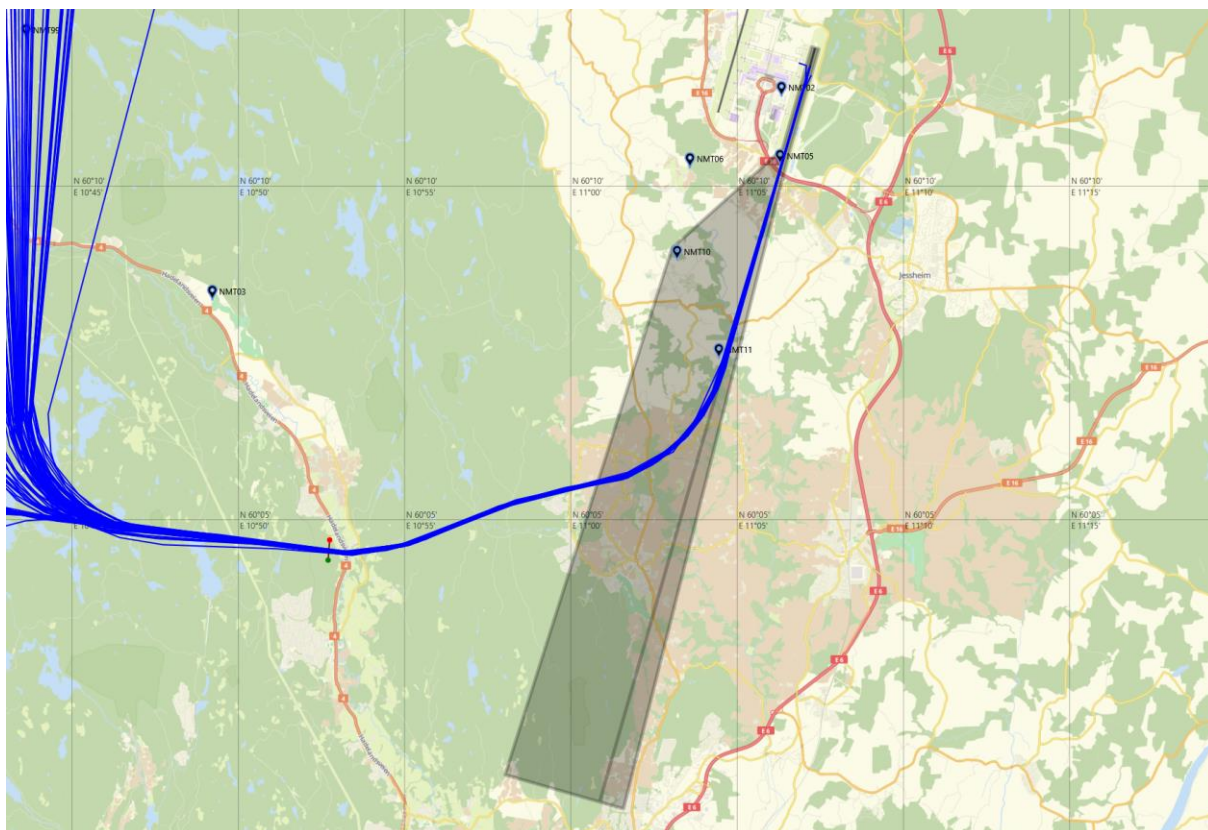
Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 12 flygninger



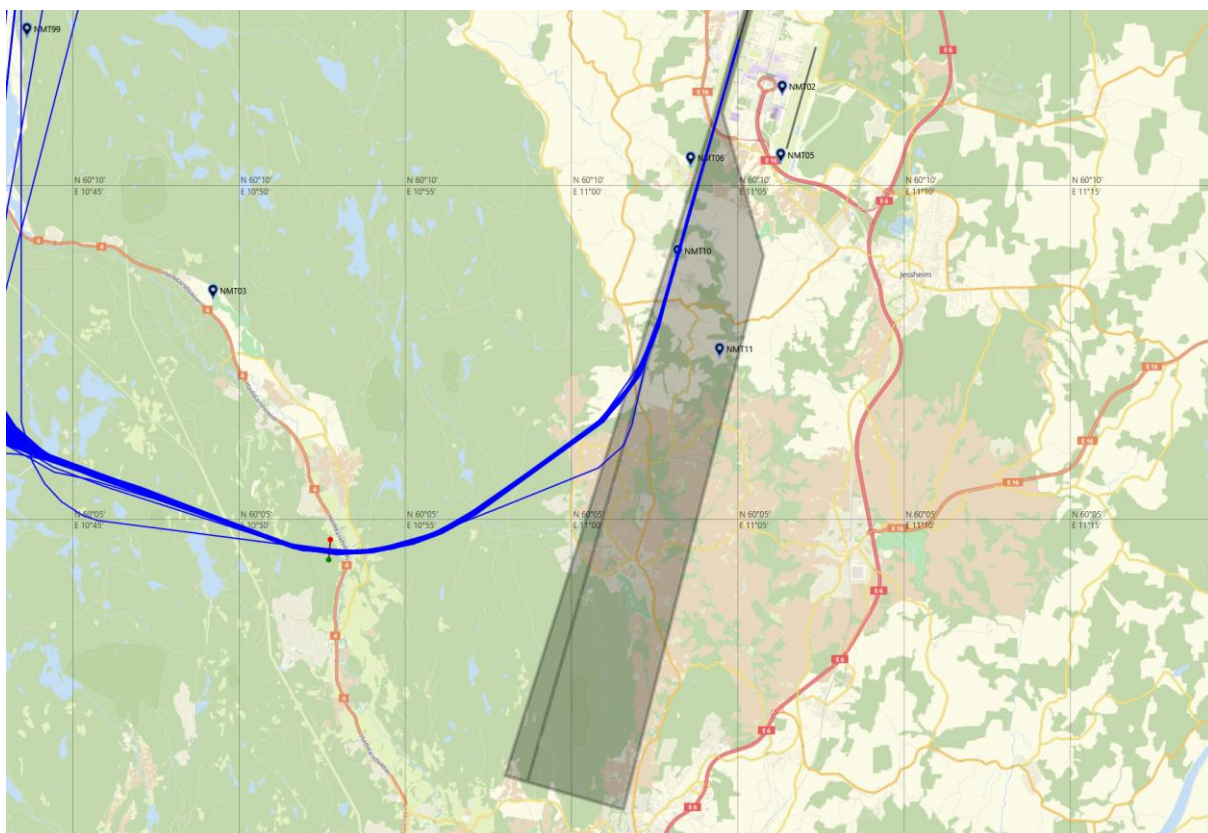
Figur 20. Kurvede landinger SIFOZ – 12 flygninger



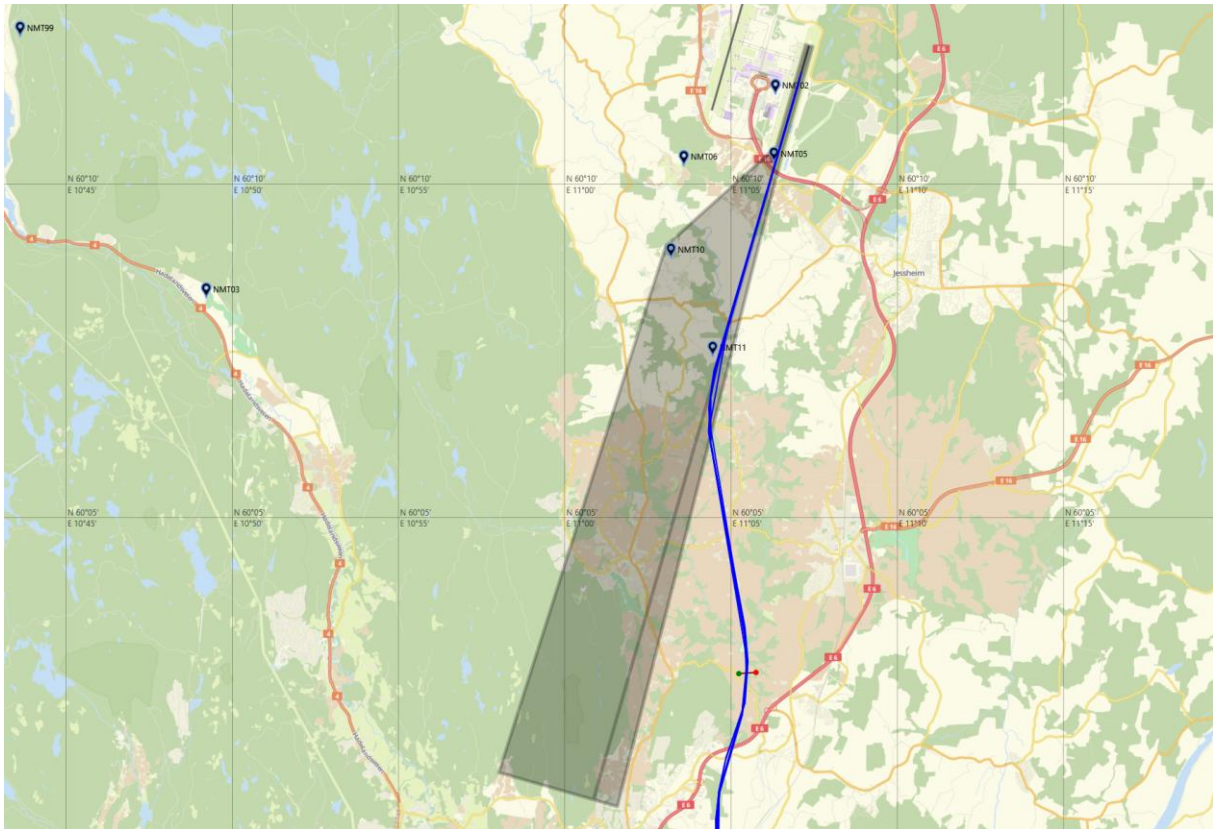
Figur 21. Kurvede landinger ERULO – 3 flygninger



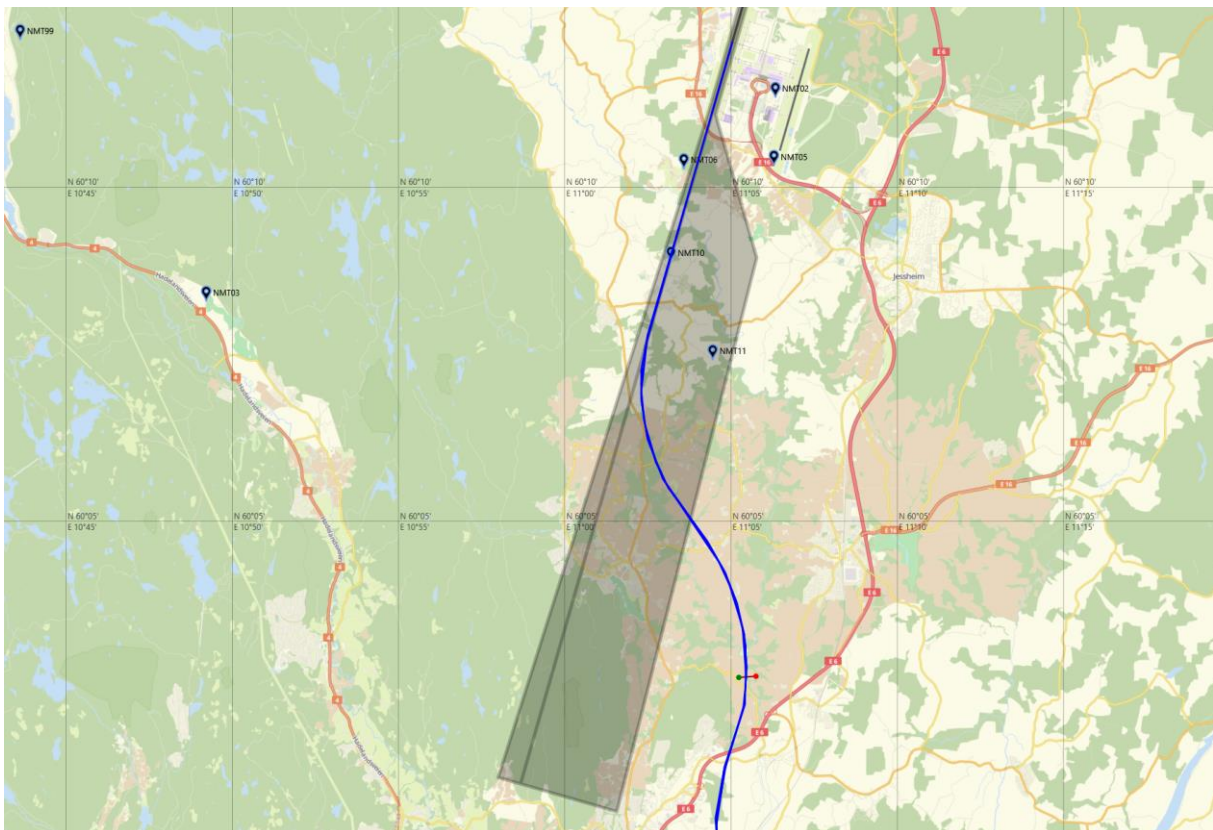
Figur 22. Kurvede landinger RUWOL – 98 flygninger



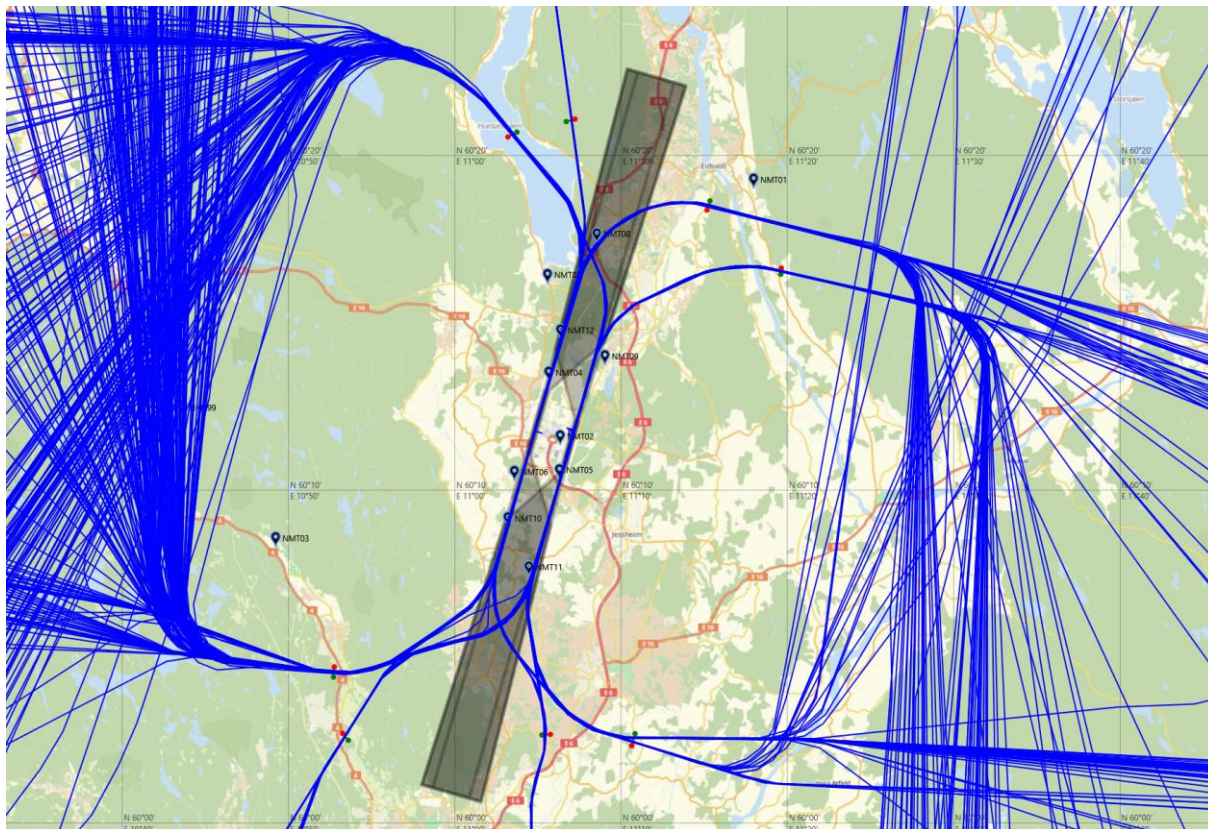
Figur 23. Kurvede landinger ELVUN – 83 flygninger



Figur 24. Kurvede landinger TAVRE – 7 flygninger



Figur 25. Kurvede landinger MONCI – 5 flygninger



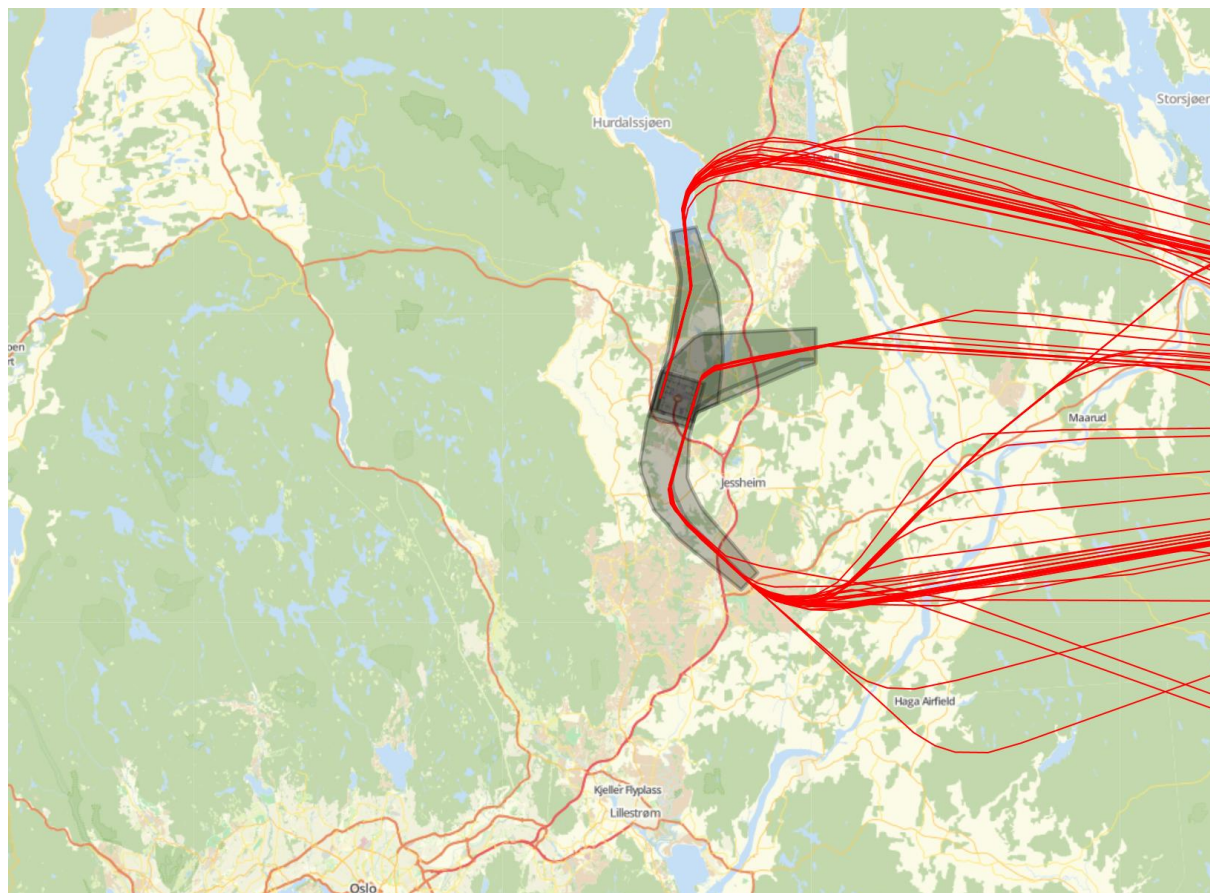
Figur 26. Kurvede landinger totalt – 519 flygninger

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 27. Avganger, Air Baltic - 59 flygninger
BCS3 (59)

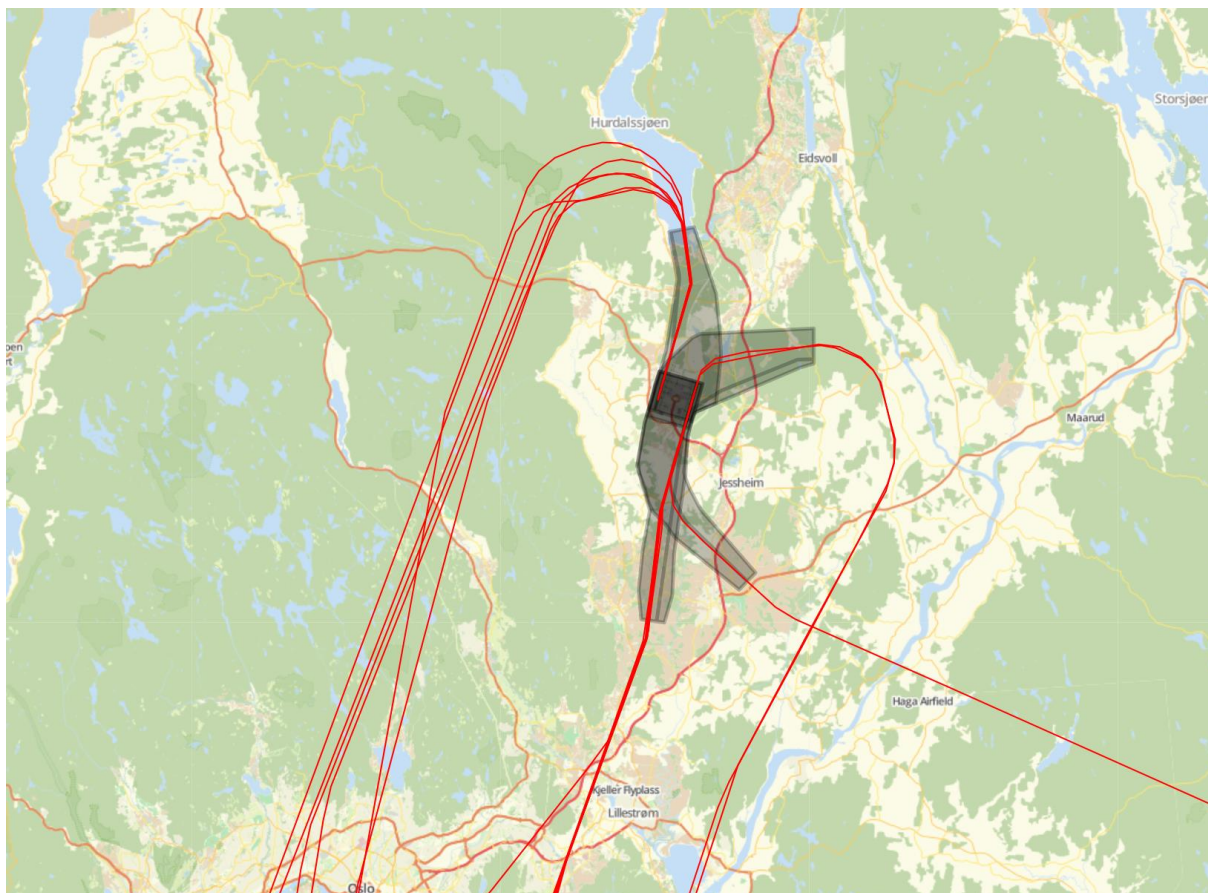
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Air France



Figur 28. Avganger, Air France - 58 flygninger
A319 (6), A320 (32), A321 (12), A318 (8)

Austrian



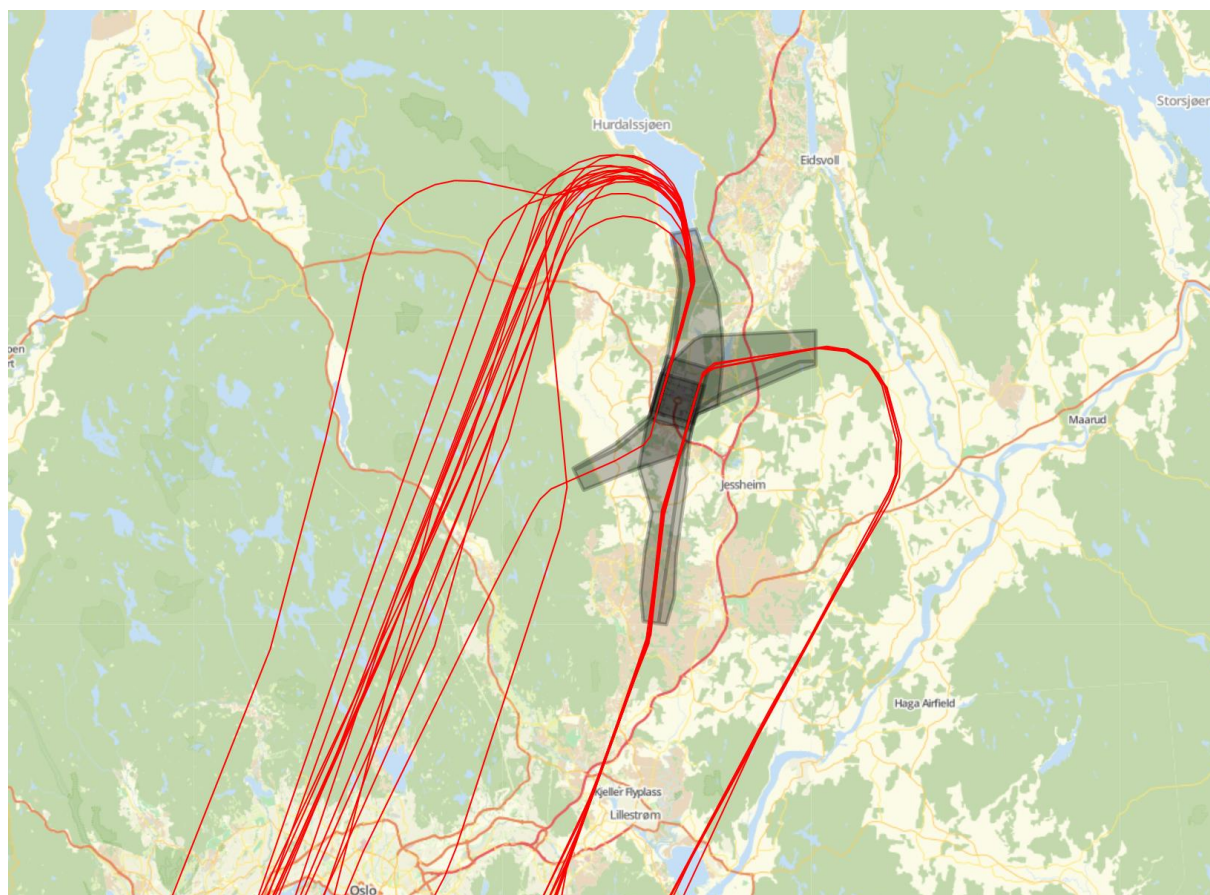
Figur 29. Avganger, Austrian - 17 flygninger
A320 (15), A20N (1), A321 (1)

British Airways



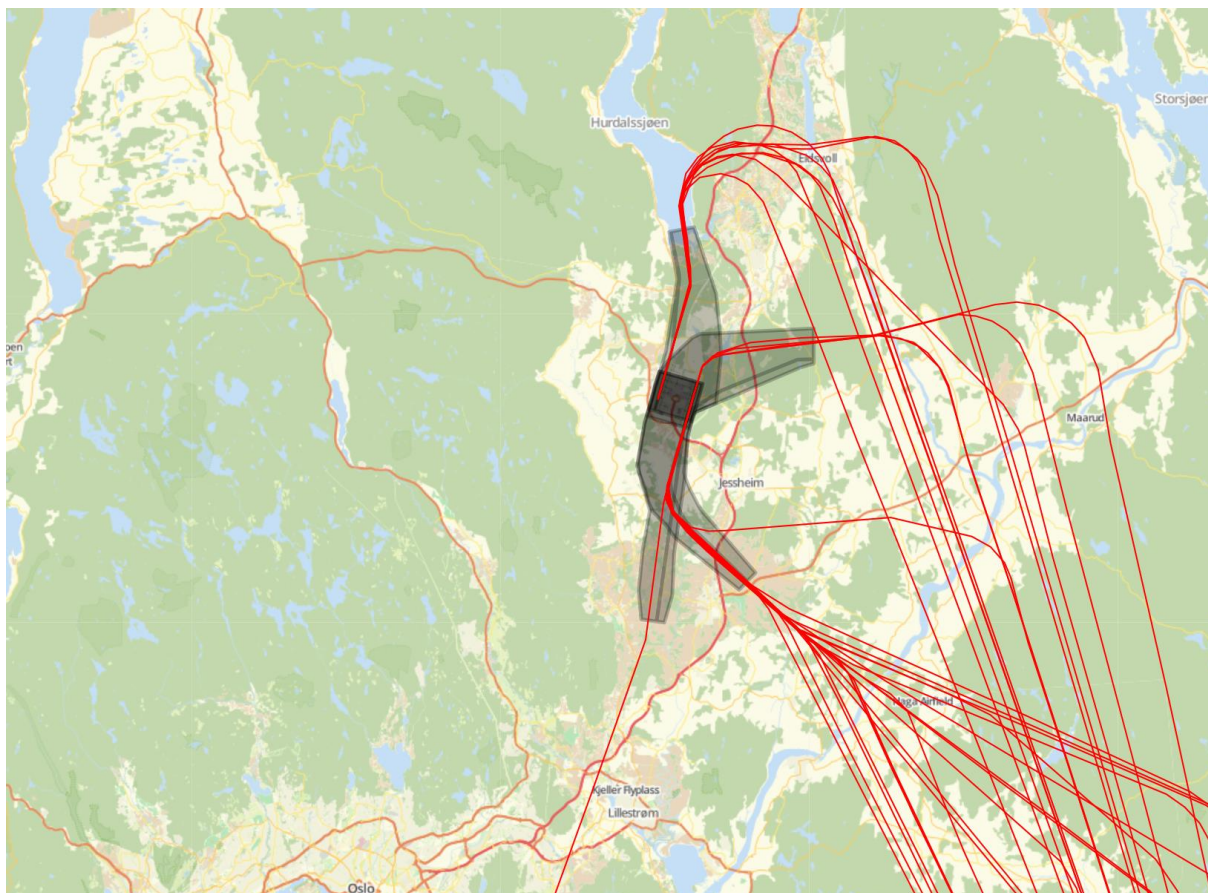
Figur 30. Avganger, British Airways - 90 flygninger
A319 (39), A320 (48), A20N (3)

Brussels Airlines



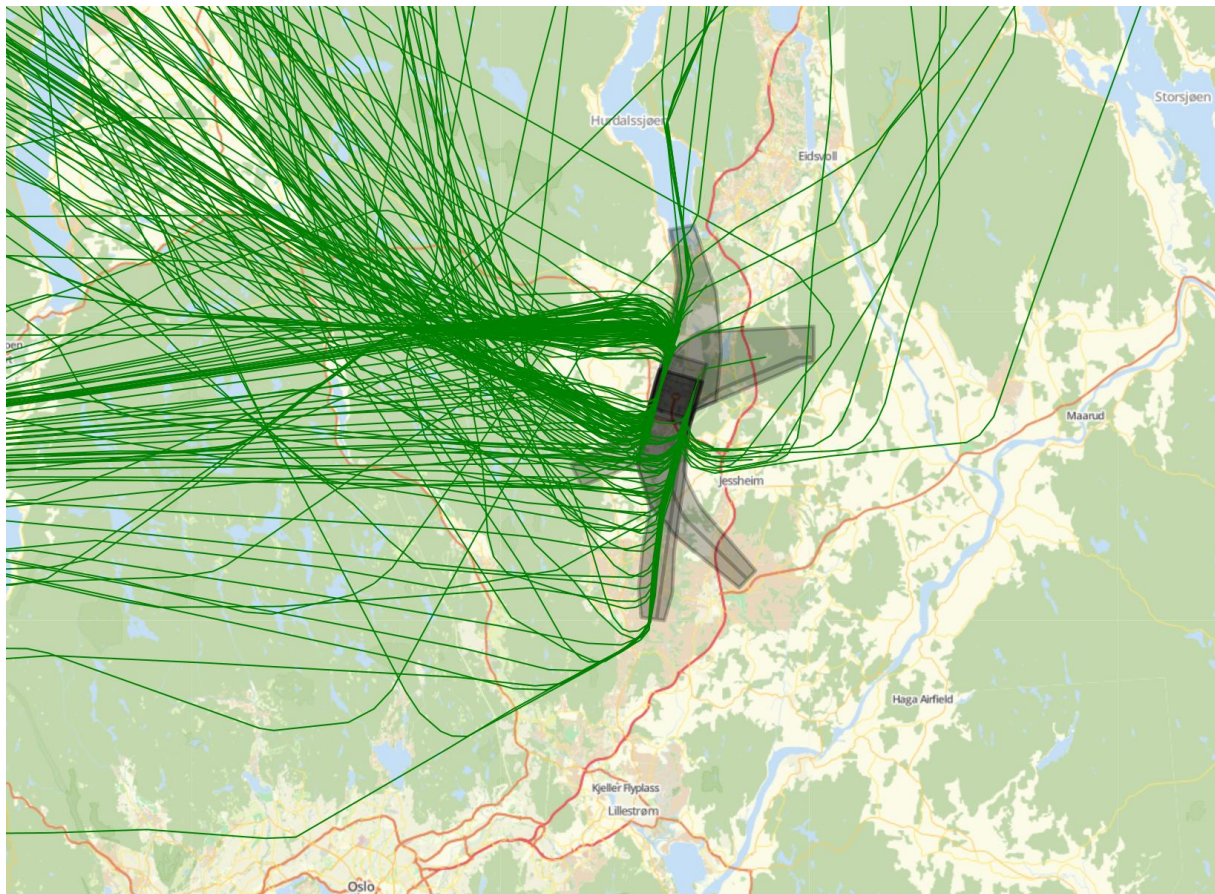
Figur 31. Avganger, Brussels Airlines - 41 flygninger
A319 (28), A320 (11), A20N (2)

Emirates



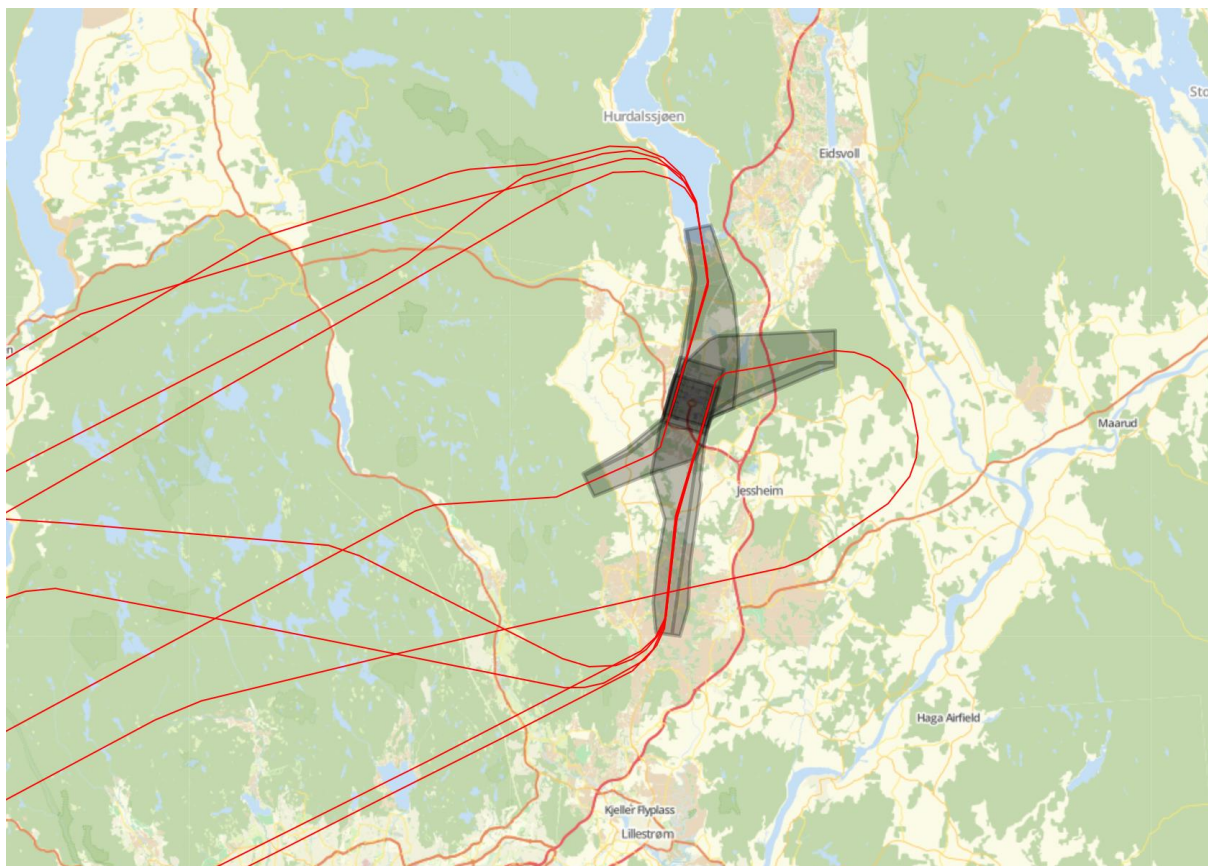
Figur 32. Avganger, Emirates - 34 flygninger
B777-200LR (4), A359 (30)

Danish Air Transport



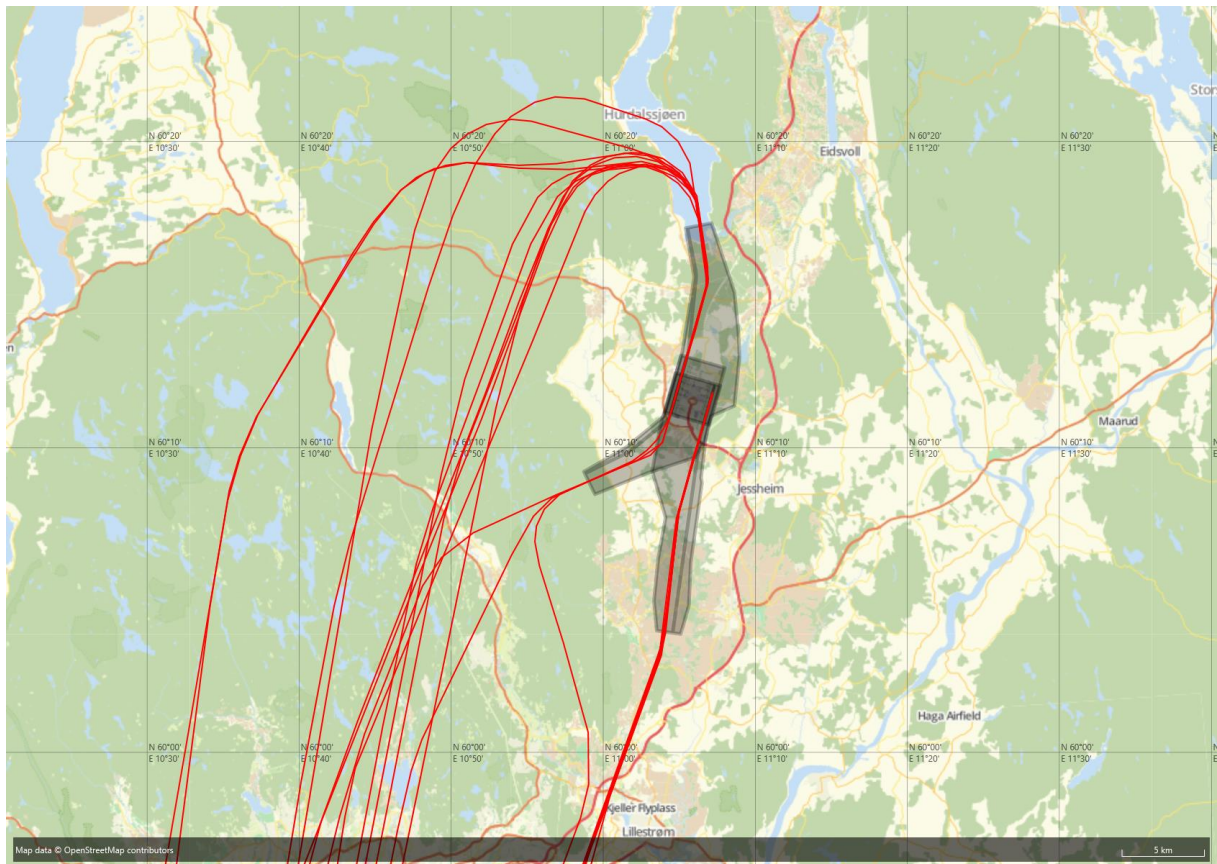
Figur 33. Avganger, Danish Air Transport (DTR, DNU) - 231 flygninger
ATR 42-300 (116), ATR 42-500 (115)

Easyjet



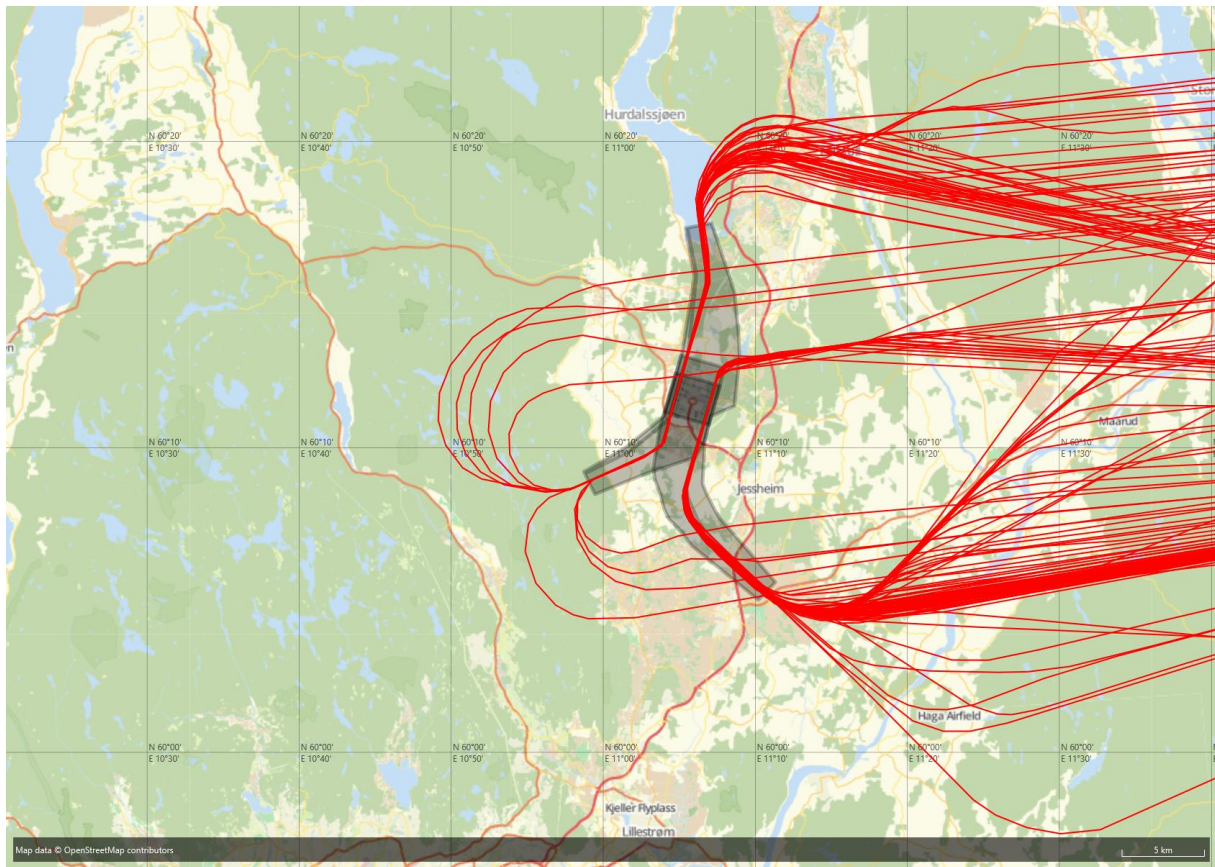
Figur 34. Avganger, Easyjet - 10 flygninger
A319 (2), A320 (4), A20N (4)

European Air Transport, EAT



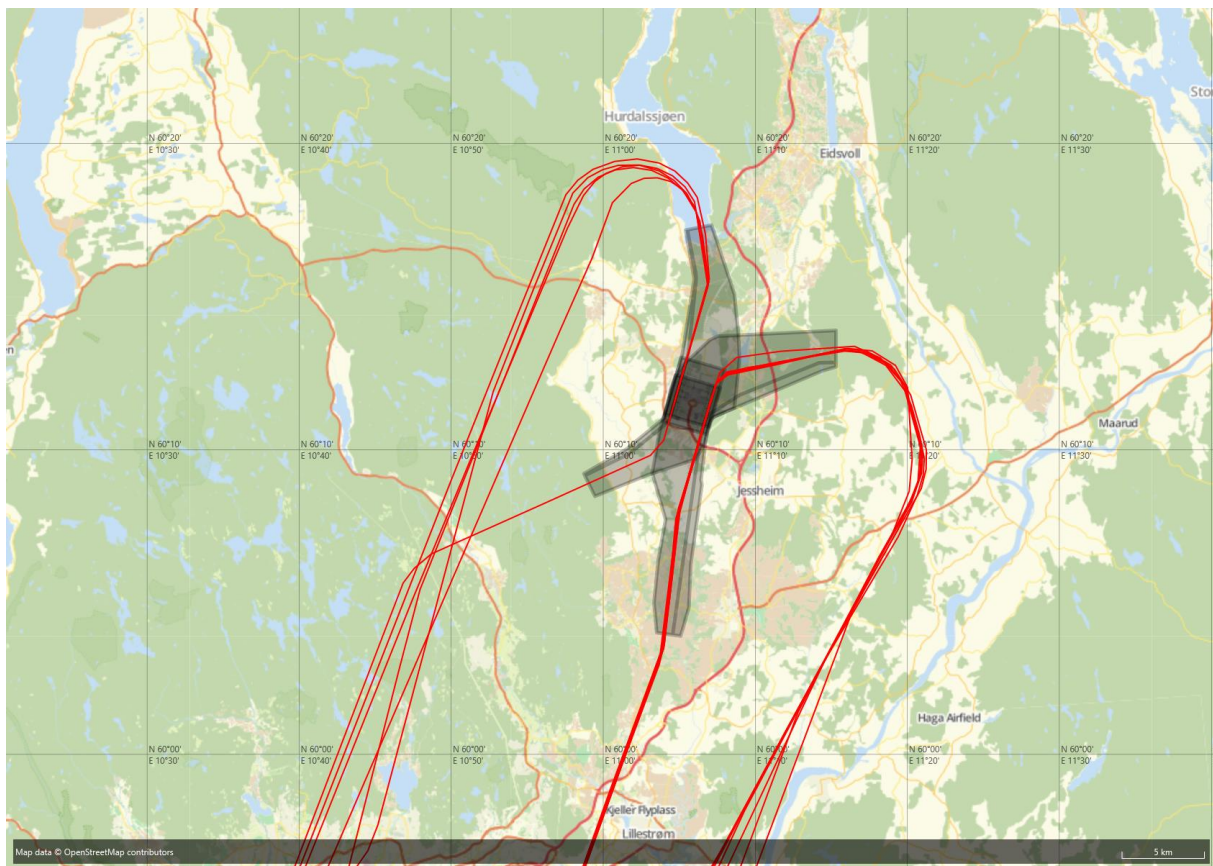
Figur 35. Avganger, European Air Transport, EAT - 25 flygninger
B757-200 (6), A300-600 (19)

Finnair



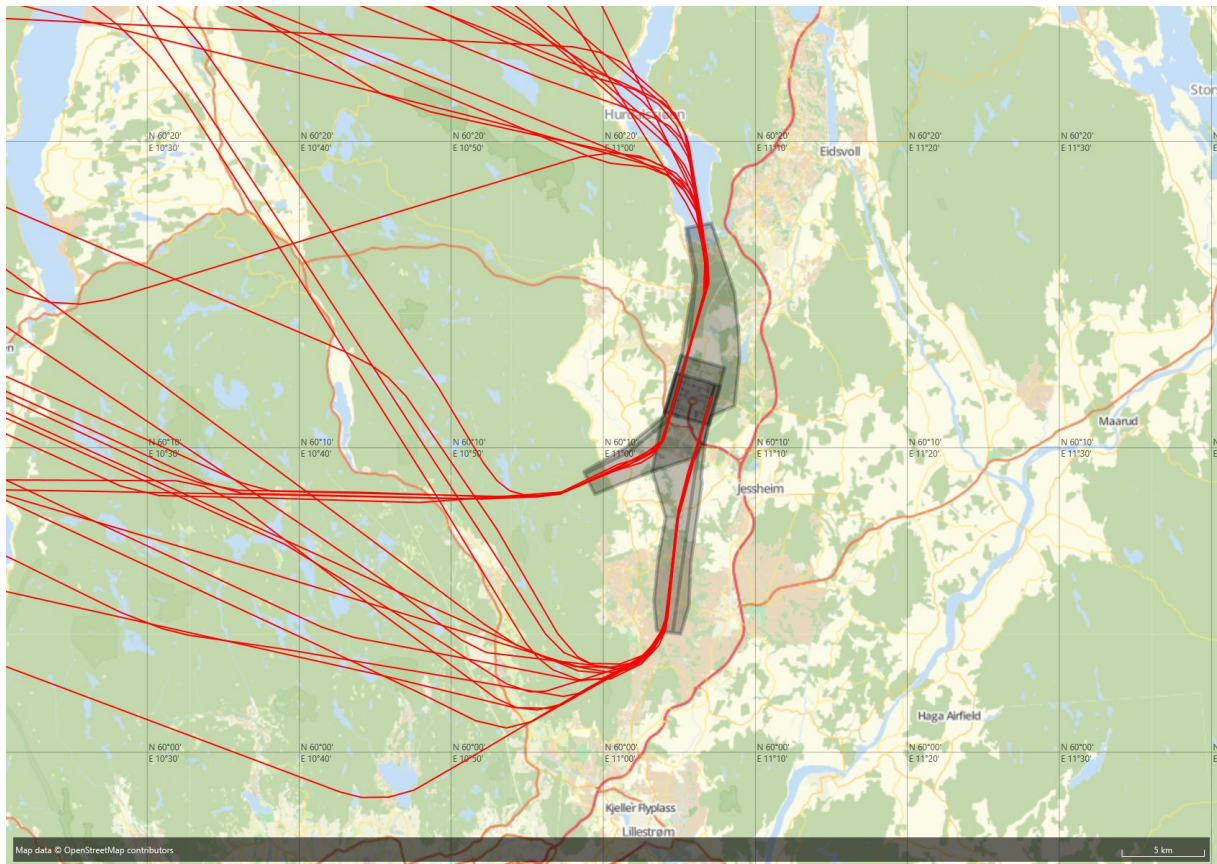
Figur 36. Avganger, Finnair - 143 flygninger
A319 (7), A320 (15), B737-800 (5), EMB-E190 (99), A321 (17)

Iberia



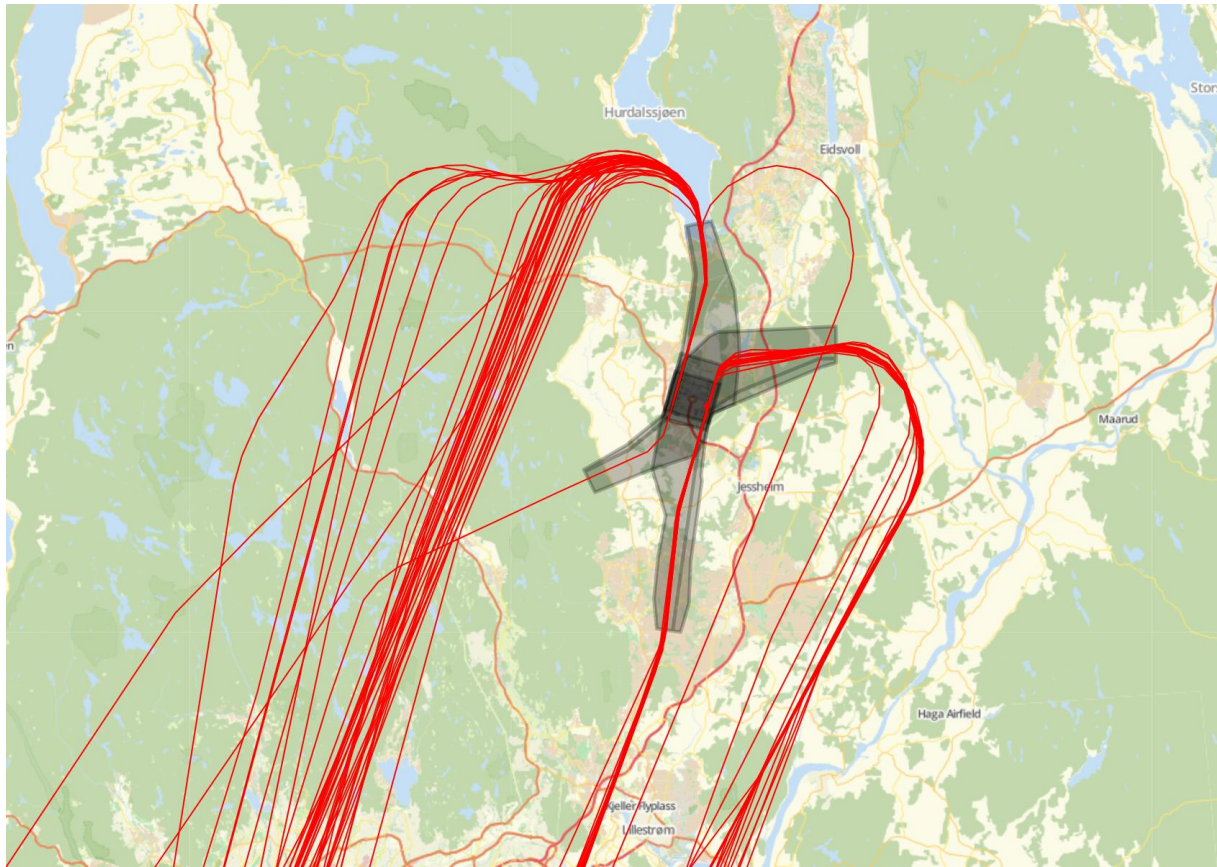
Figur 37. Avganger, Iberia - 30 flygninger
A320 (4), A20N (26)

Icelandair



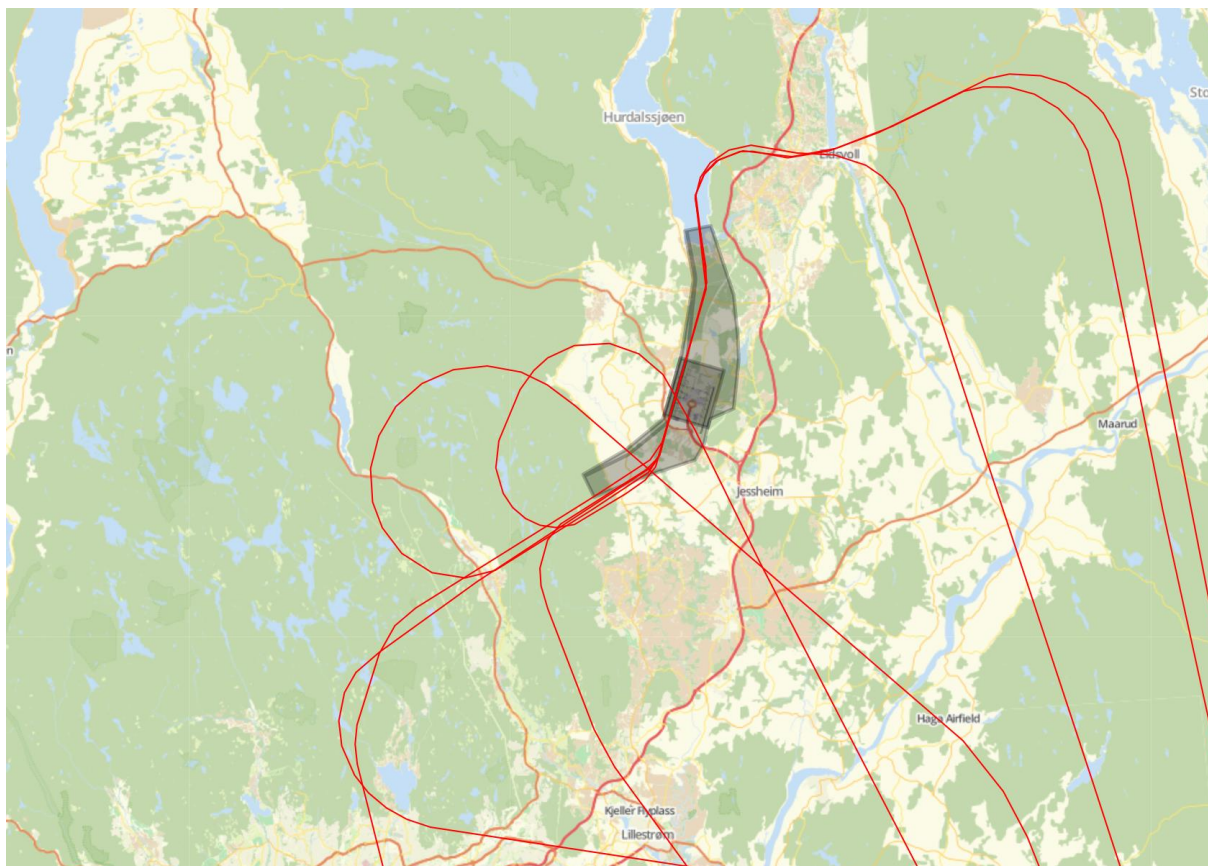
Figur 38. Avganger, Icelandair - 35 flygninger
B757-200 (1), B767-300 (7), A21N (11), B38M (8), B39M (8)

KLM



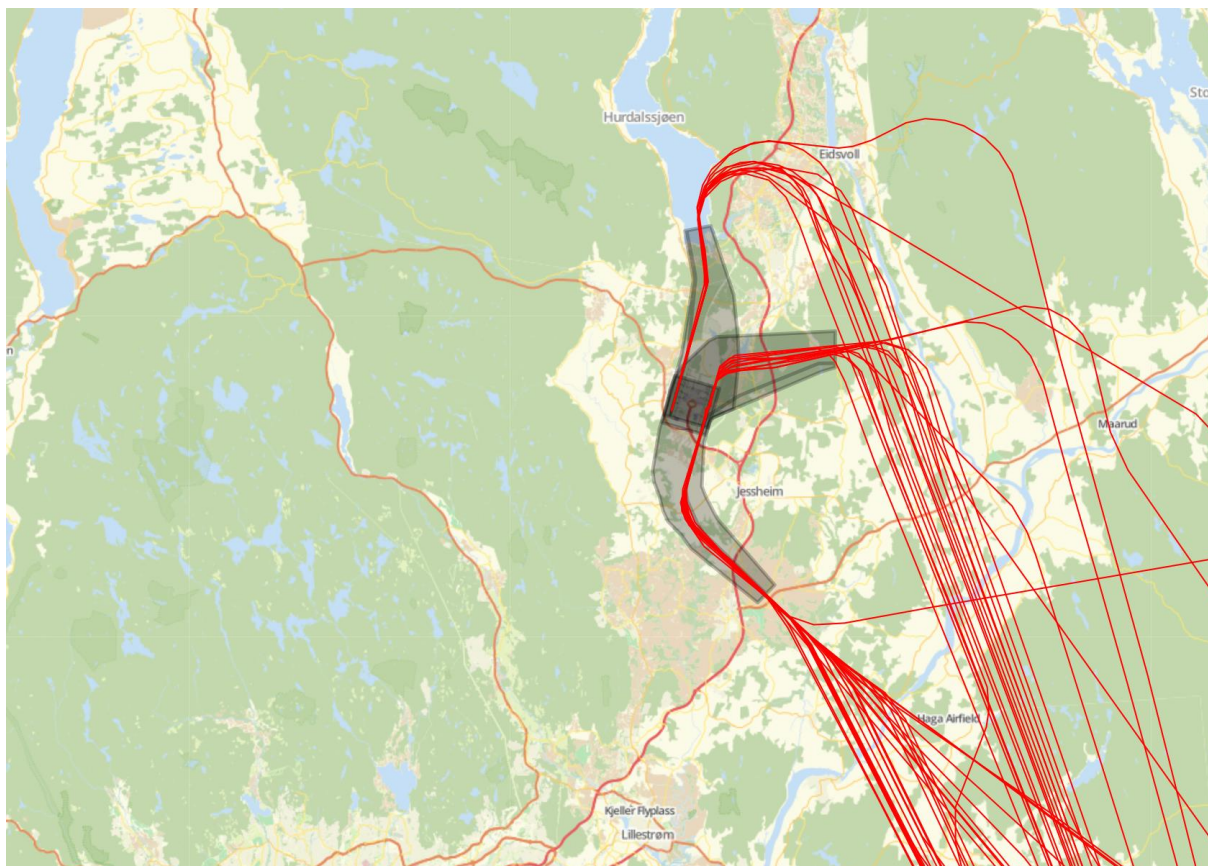
Figur 39. Avganger, KLM - 144 flygninger
B737-700 (15), B737-800 (94), EMB-E190 (3), A21N (5), E295 (18), B737-900 (9)

Korean Air



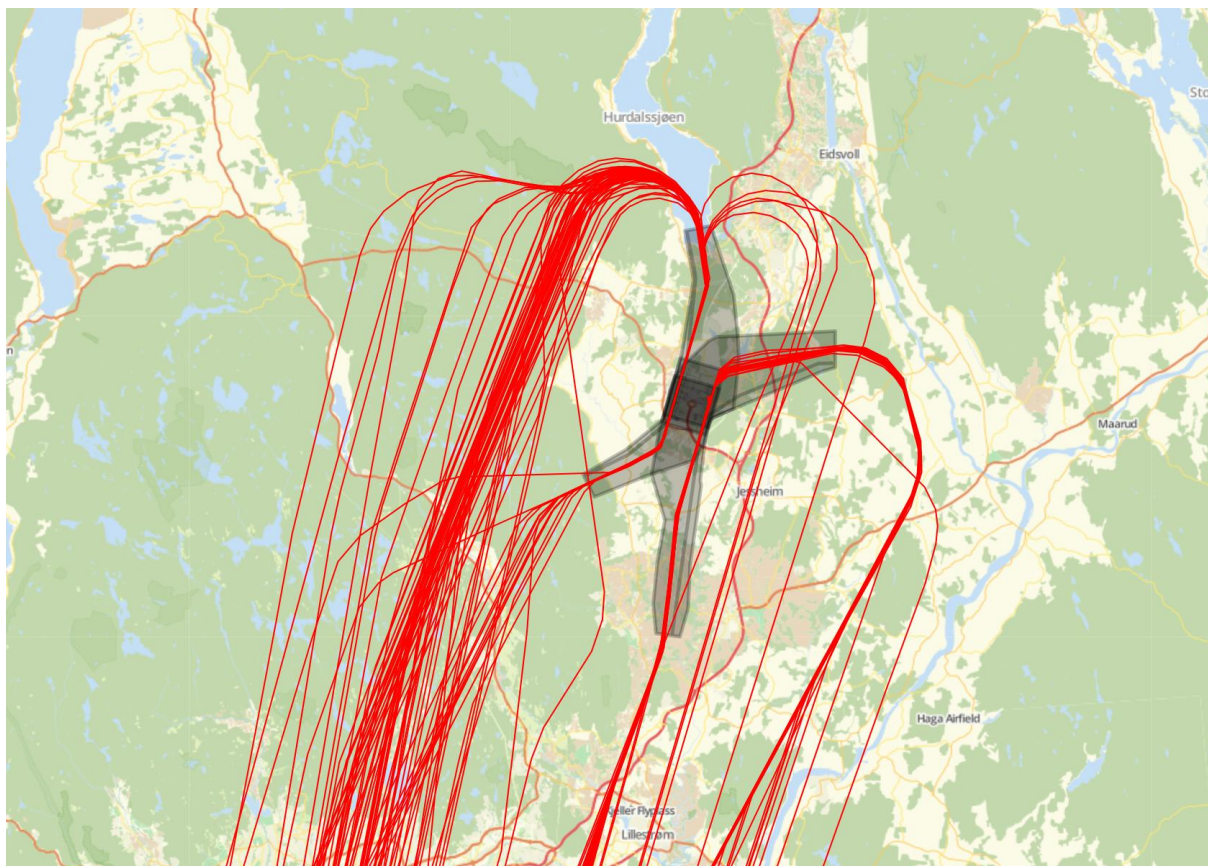
Figur 40. Avganger, Korean Air - 8 flygninger
B777-200LR (8)

LOT



Figur 41. Avganger, LOT - 50 flygninger
B737-800 (7), EMB-E190 (8), E195 (7), B38M (13), E295 (14), EMB-E170 (1)

Lufthansa



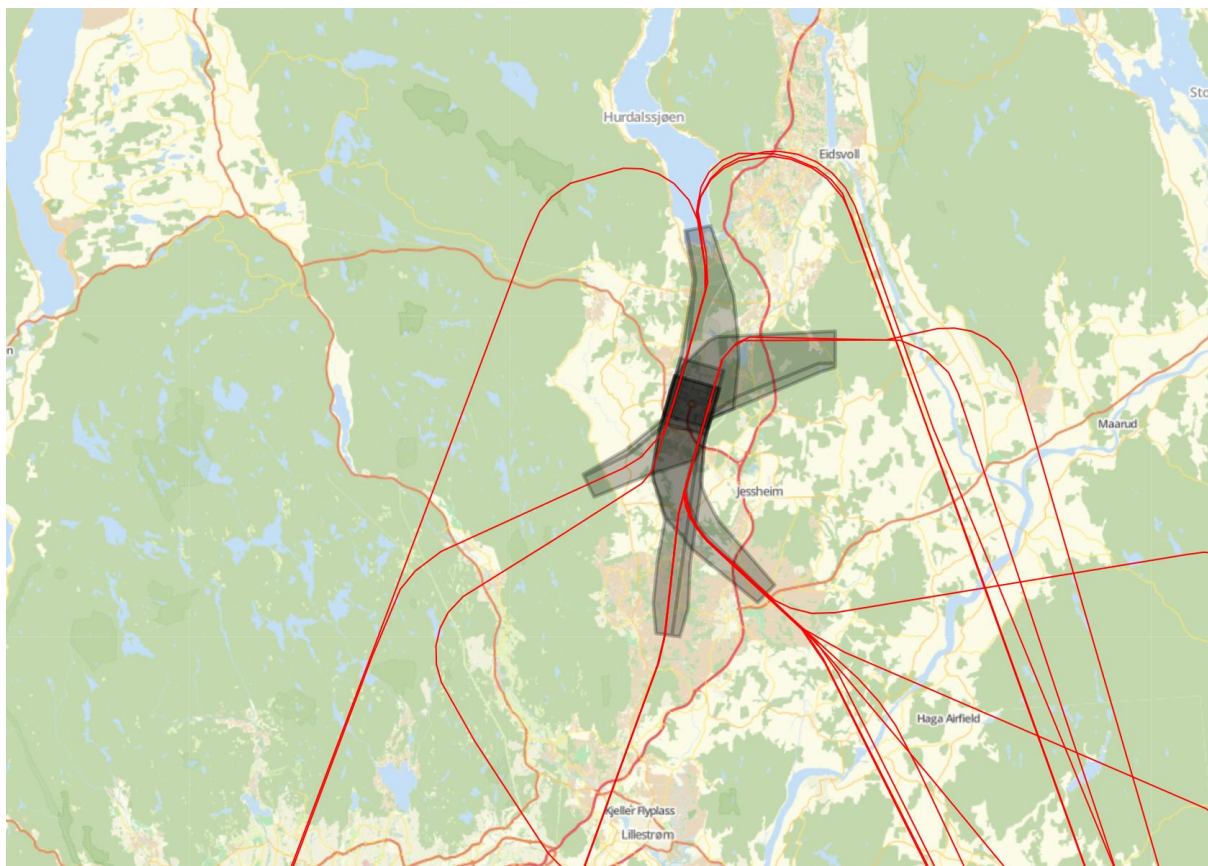
Figur 42. Avganger, Lufthansa - 196 flygninger
A319 (29), A320 (52), A20N (67), A21N (8), A321 (40)

Luxair



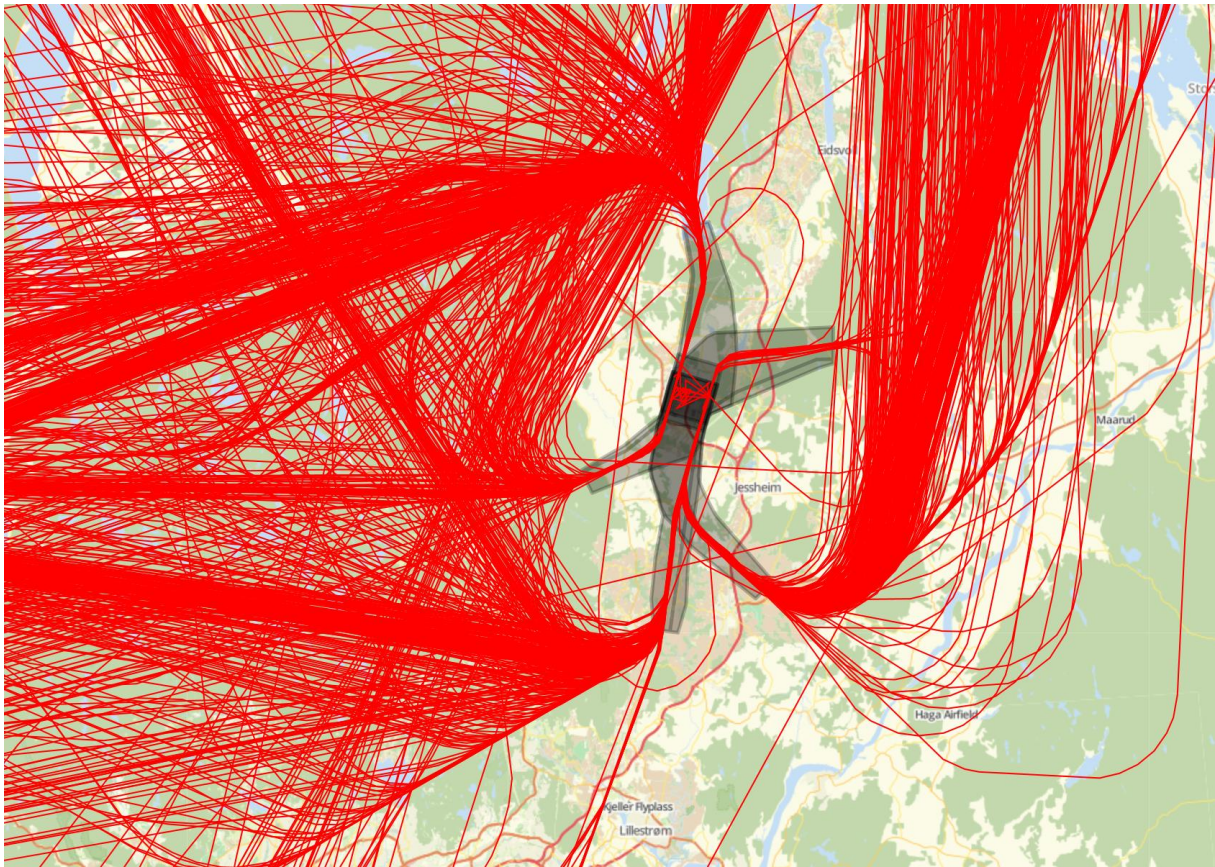
Figur 43. Avganger, Luxair - 1 flygninger
DHC-8-400 (1)

Norse Atlantic Airways



Figur 44. Avganger, Norse Atlantic Airways - 19 flygninger
B789 (19)

Norwegian (Boeing 737-800), innland



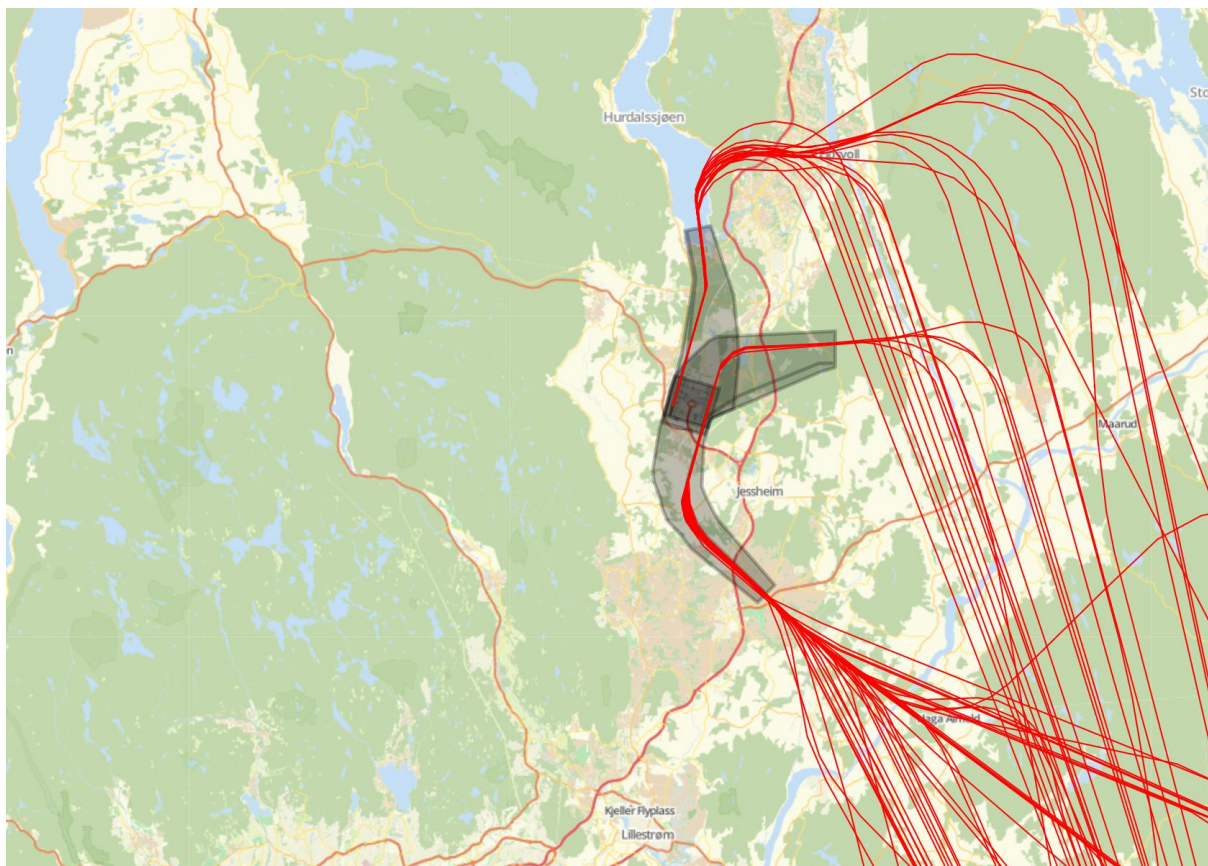
Figur 45. Avganger, Norwegian, innland - 1666 flygninger
B737-800 (1379), B38M (283), O (4)

Norwegian, utland



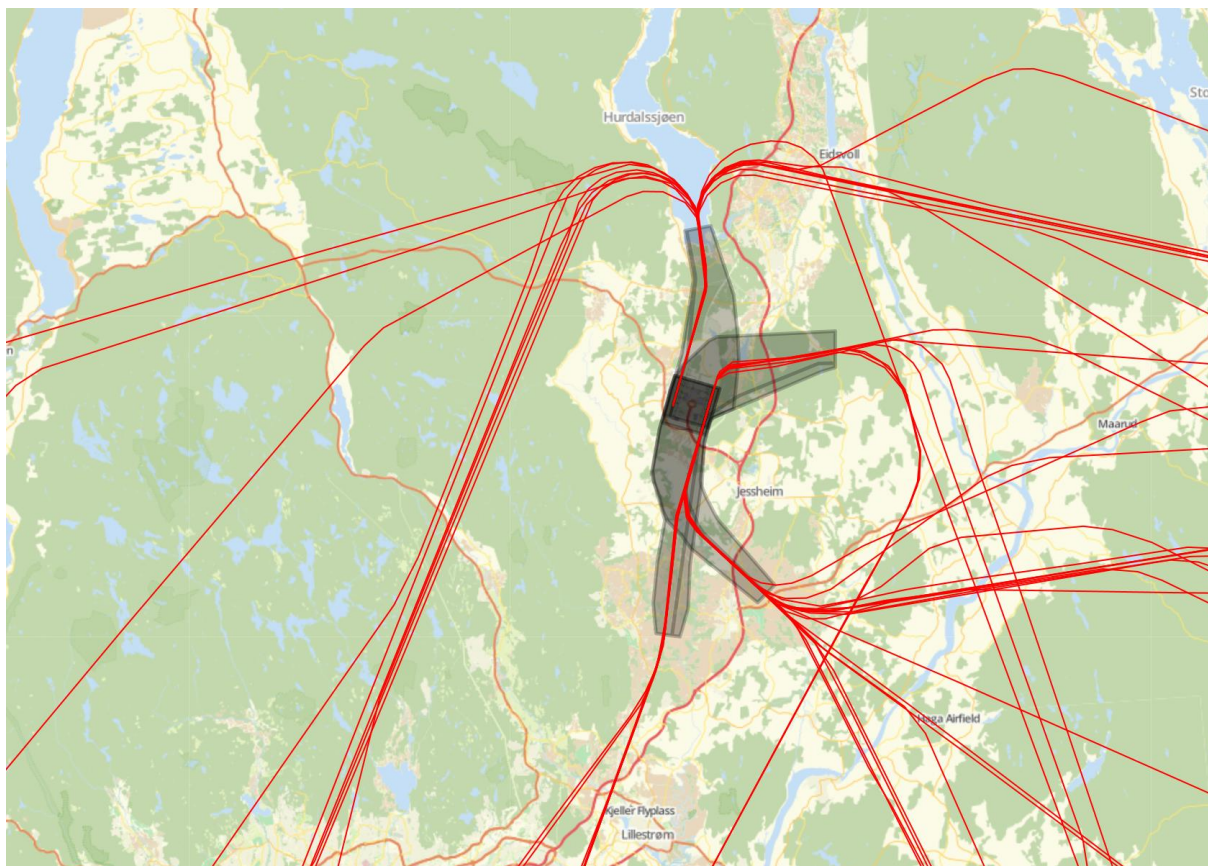
Figur 46. Avganger, Norwegian, utland - 1204 flygninger
B737-800 (800), B38M (401), O (3)

Qatar Airways



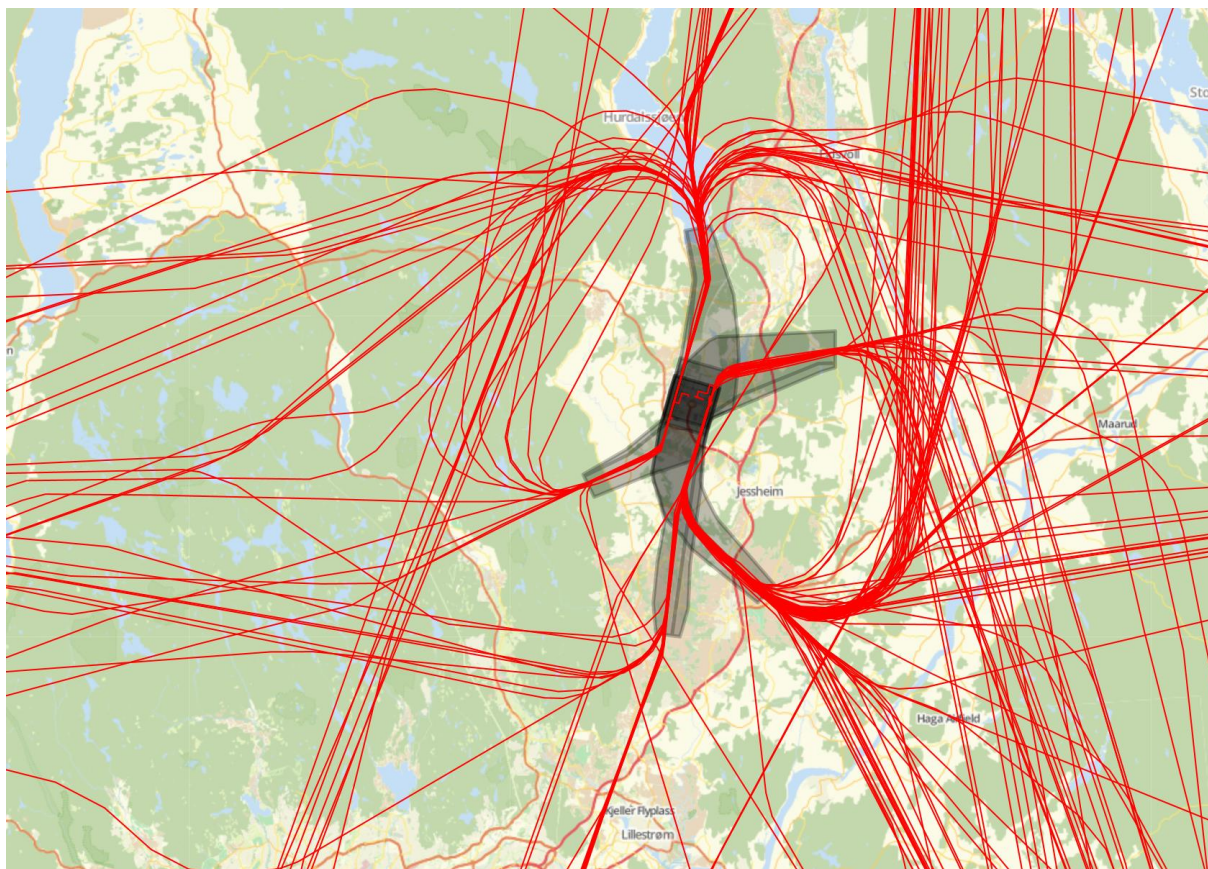
Figur 47. Avganger, Qatar Airways - 61 flygninger
B777-200LR (31), B789 (16), B787-8 Dreamliner (14)

Ryanair



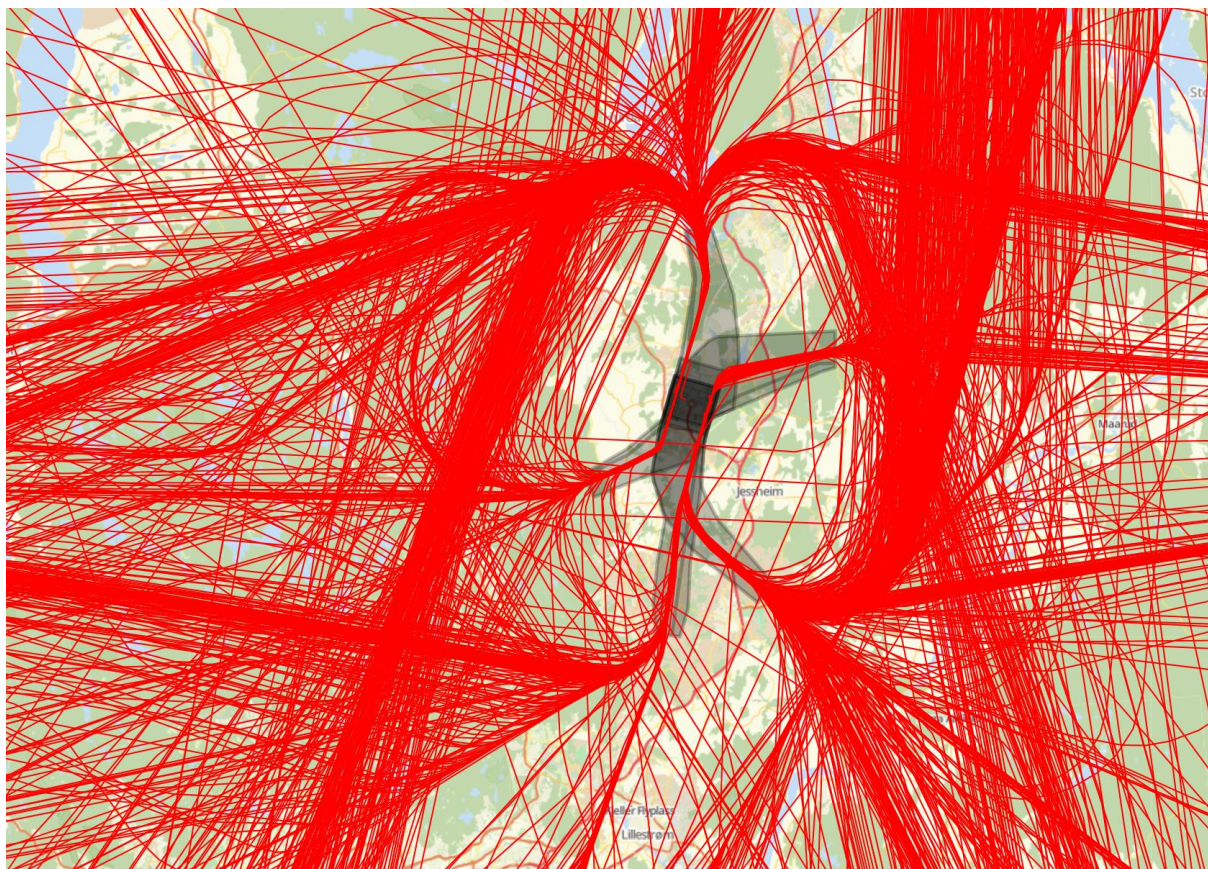
Figur 48. Avganger, Ryanair - 62 flygninger
B737-700 (6), B737-800 (38), B38M (18)

SAS (Airbus)



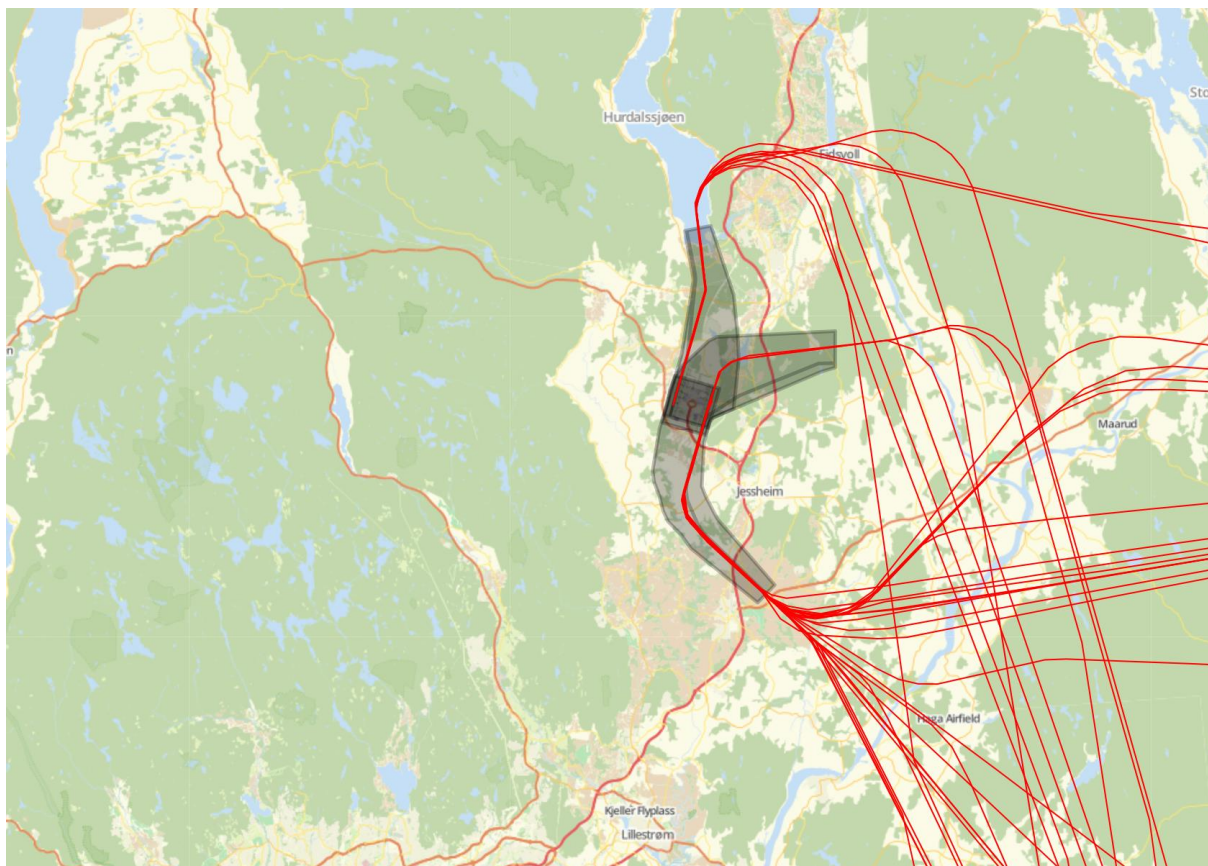
Figur 49. Avganger, SAS - 189 flygninger
A319 (82), A320 (107)

SAS (Airbus Neo)



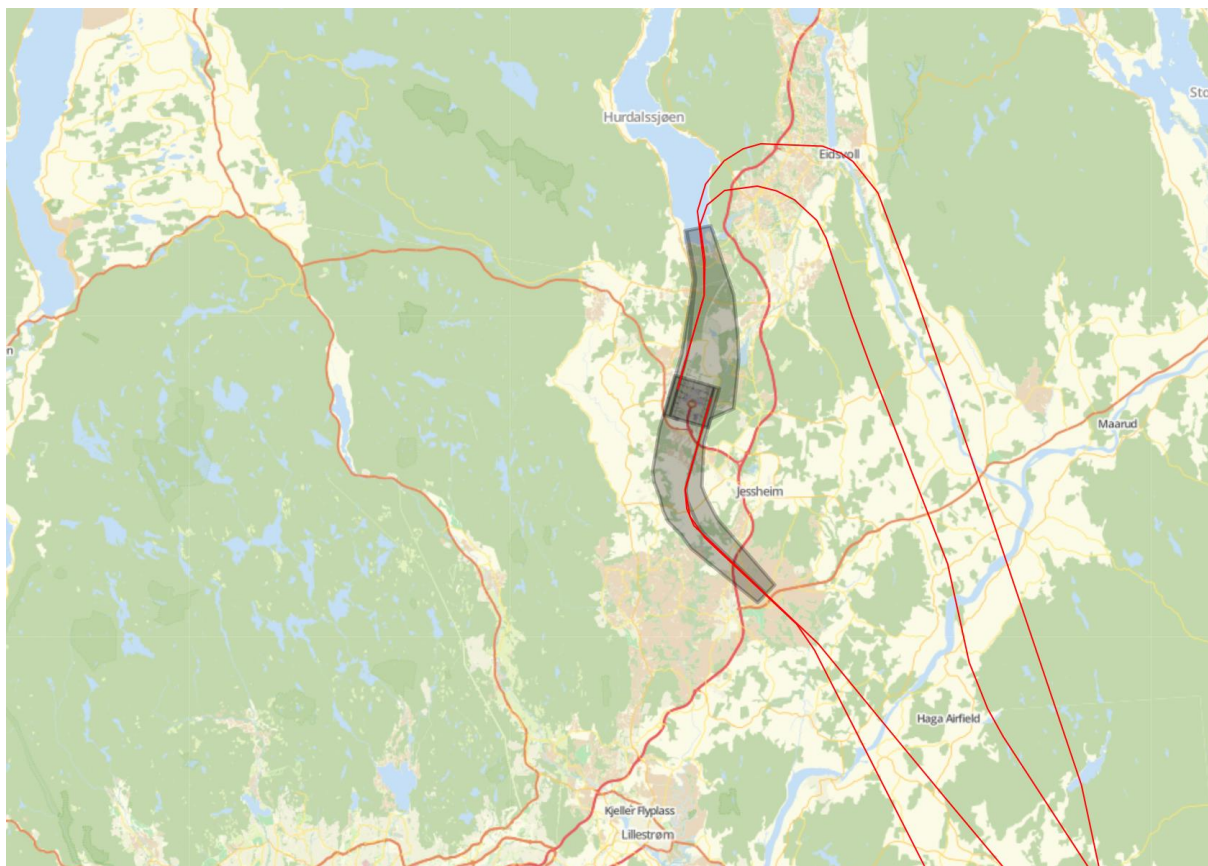
Figur 50. Avganger, SAS - 1973 flygninger
A20N (1943), A21N (30)

SAS (Canadian Regional Jet)



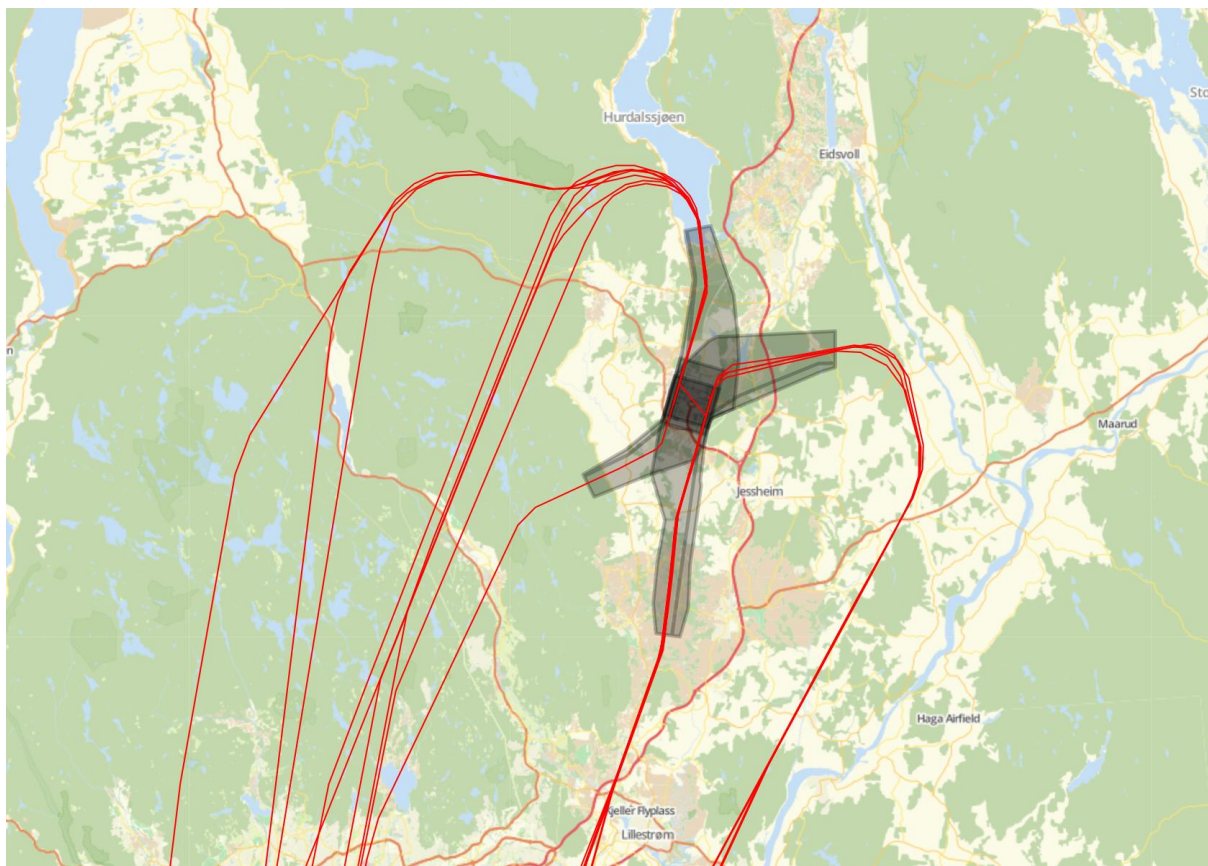
Figur 51. Avganger, SAS - 36 flygninger
CRJ-900 (32), CRJX (4)

SAS (Boeing)



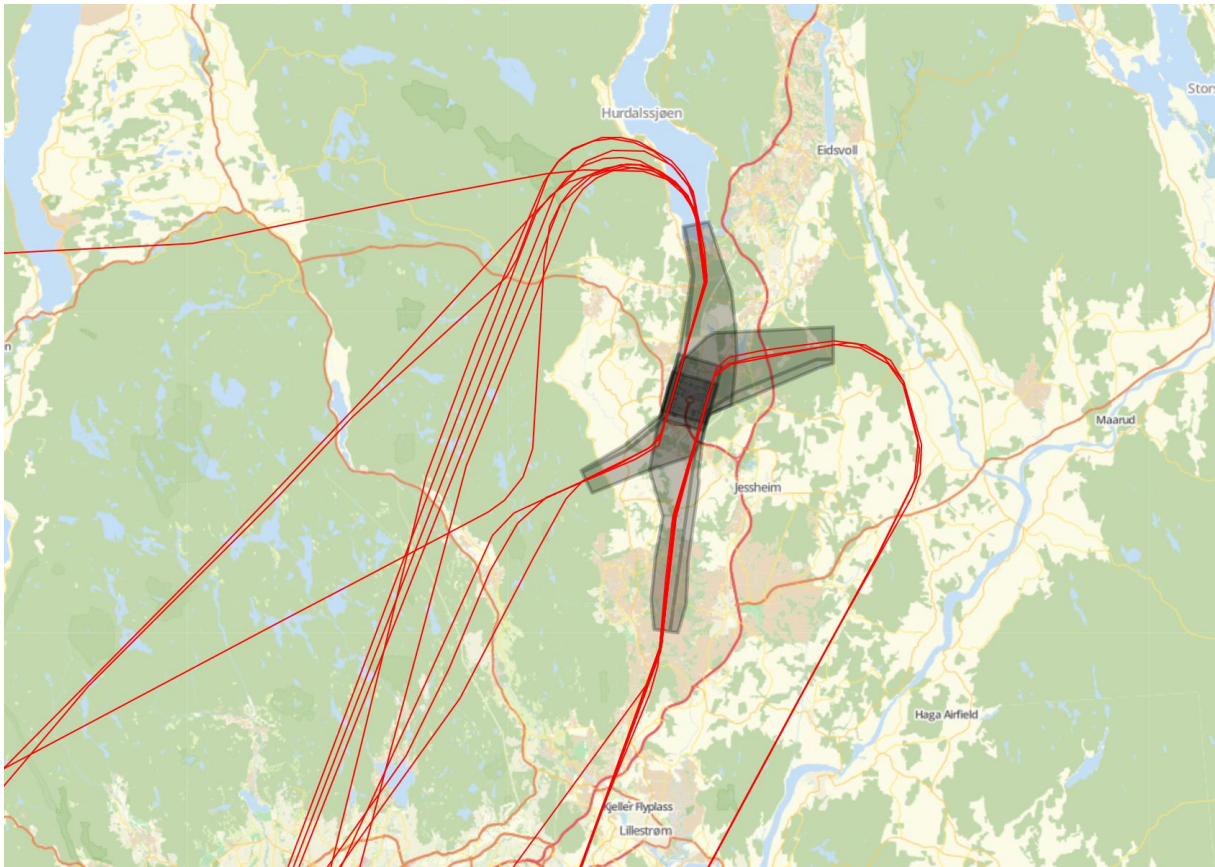
Figur 52. Avganger, SAS - 4 flygninger
B737-700 (4)

Swiss



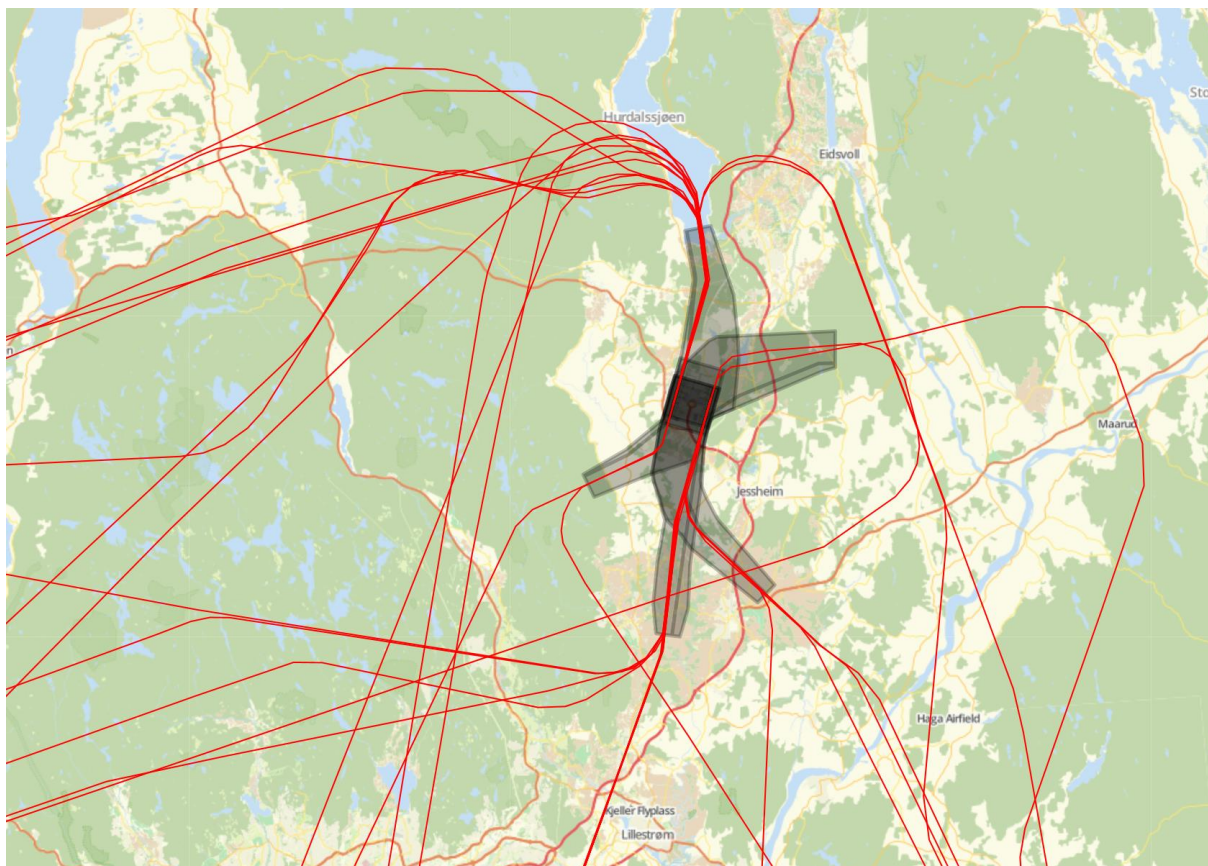
Figur 53. Avganger, Swiss - 30 flygninger
A320 (3), A20N (9), BCS3 (12), A21N (1), A321 (1), E295 (2), E290 (2)

TAP Portugal



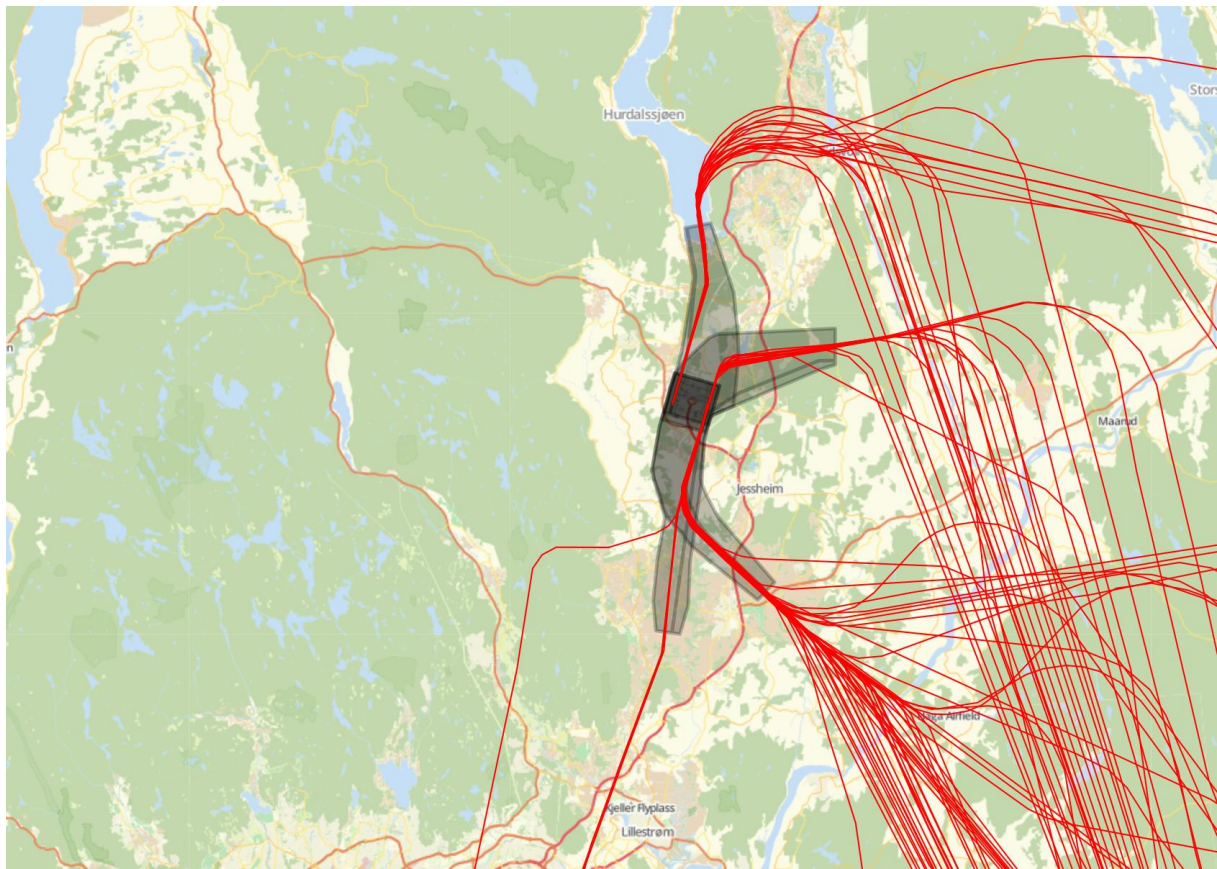
Figur 54. Avganger, TAP Portugal - 28 flygninger
A320 (3), A20N (15), A21N (9), A321 (1)

Thomas Cook Airlines Scandinavia



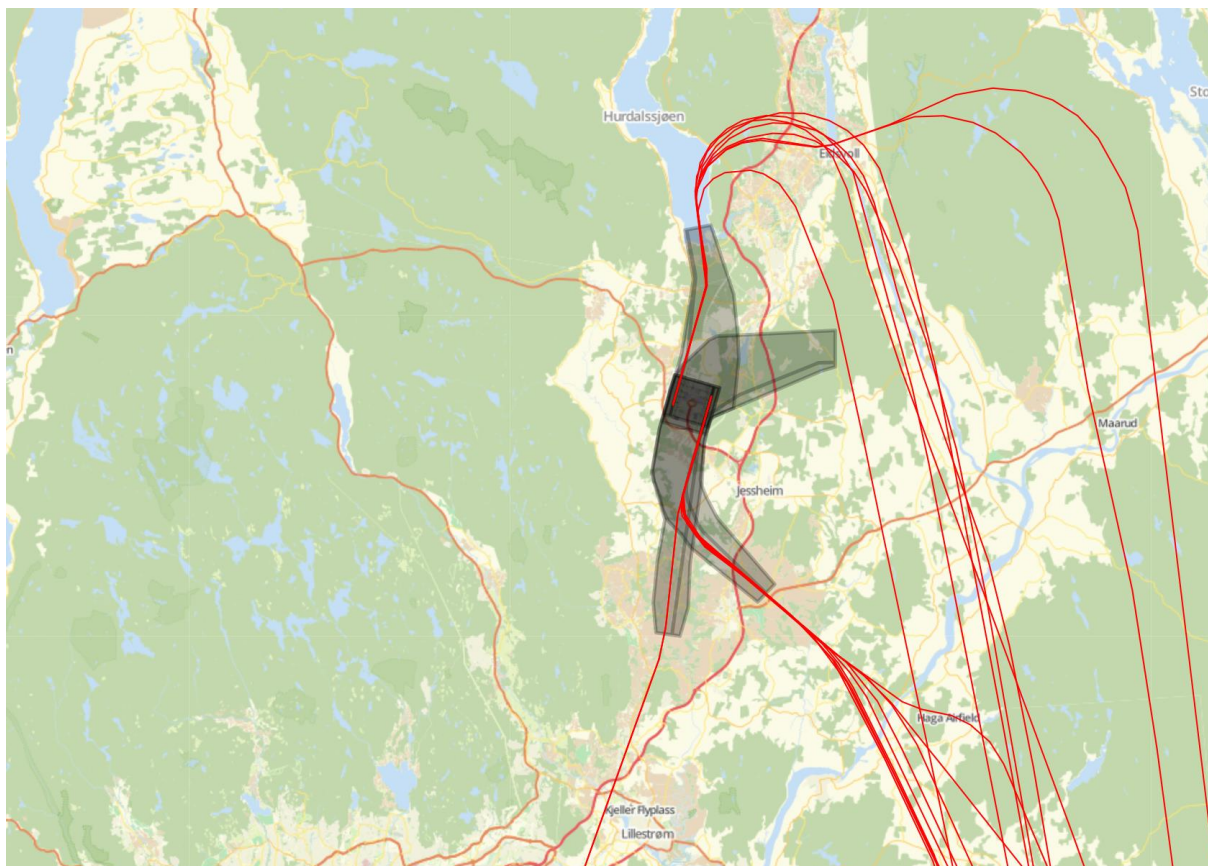
Figur 55. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia - 39 flygninger
A321 (19), A339 (20)

Turkish Airlines



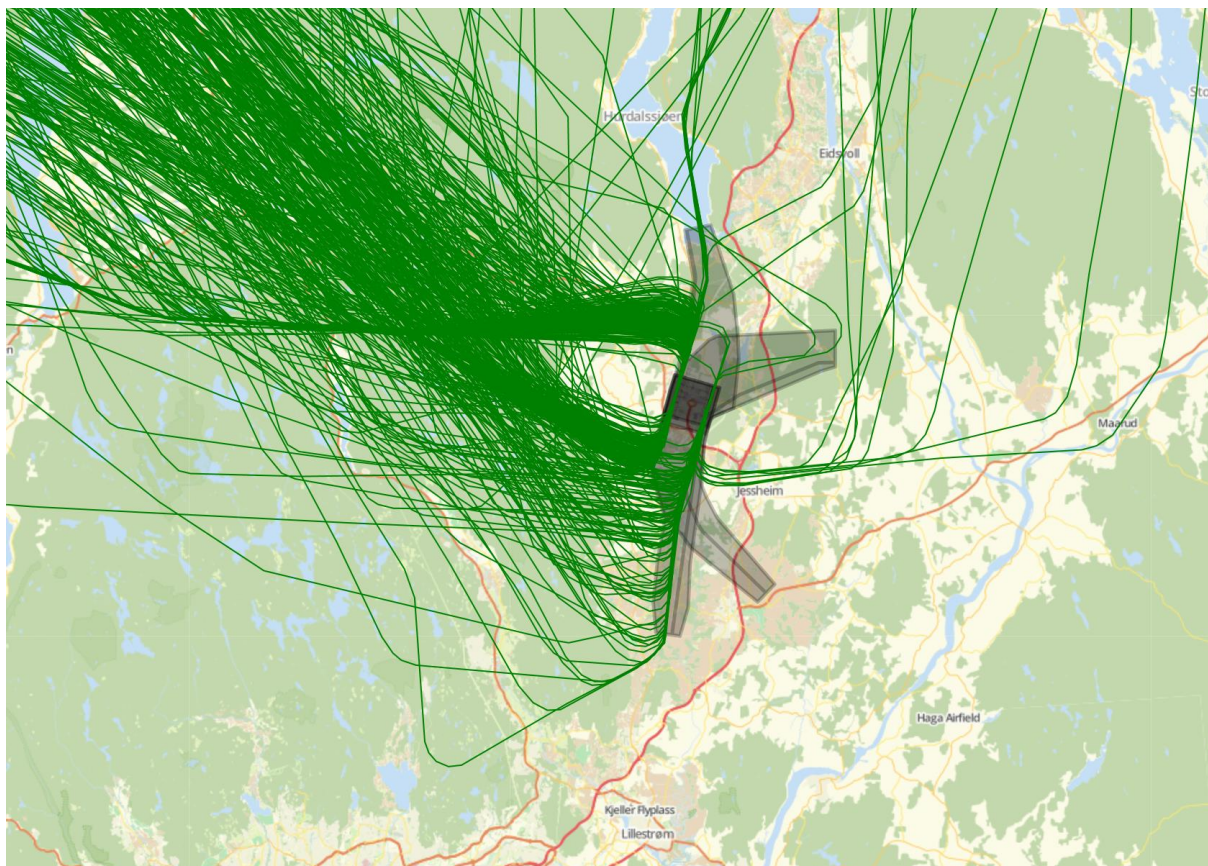
Figur 56. Avganger, Turkish Airlines - 83 flygninger
B737-800 (3), A330-200 (8), A21N (35), B38M (8), A321 (22), B737-900 (2), A330-300 (1), A310 (4)

United Parcel Service



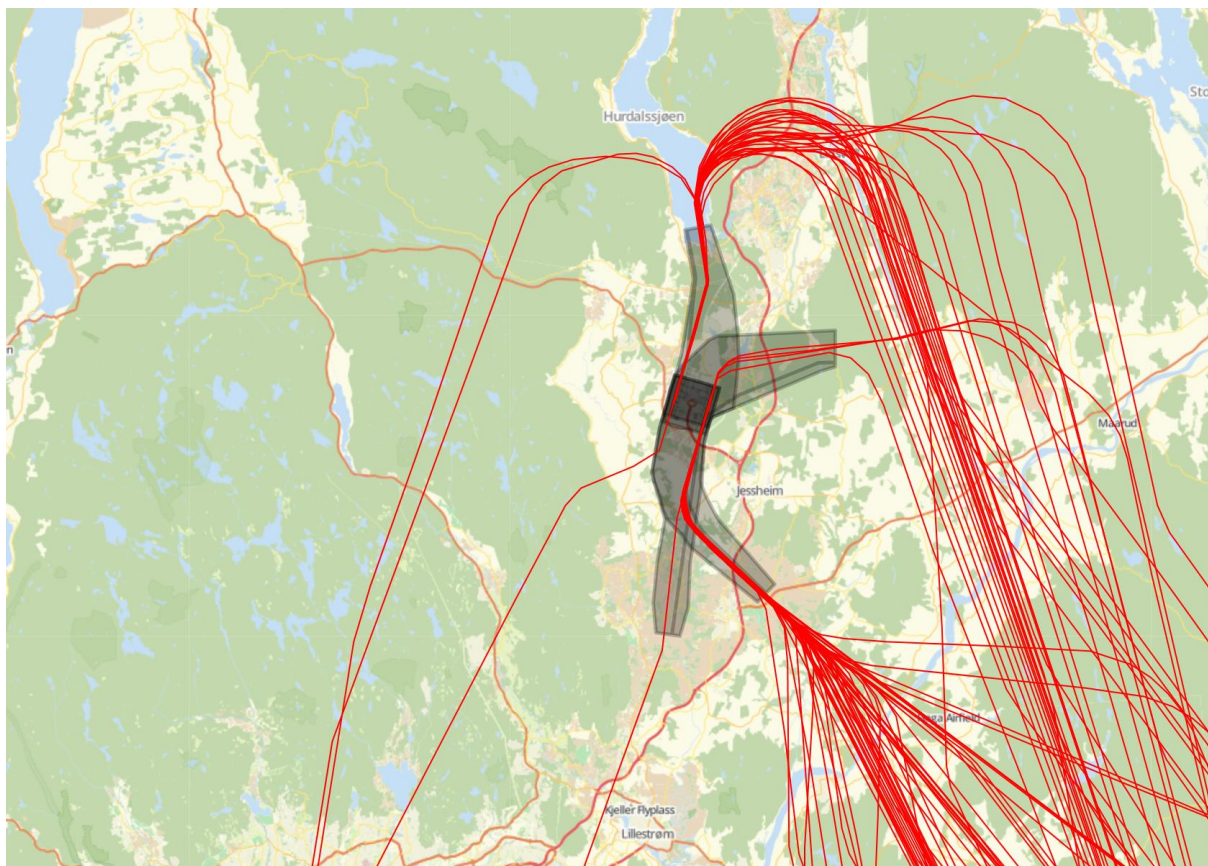
Figur 57. Avganger, United Parcel Service - 20 flygninger
B767-300 (19), B767-200 (1)

Widerøe



Figur 58. Avganger, Widerøe - 440 flygninger
DHC-8-100 (422), DHC-8-200 (17), DHC-8-300 (1)

Wizz Air



Figur 59. Avganger, Wizz Air Hungary - 91 flygninger
A21N (64), A321 (27)

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)]
01/11/2025	10	0	2	2	100		52.8	32.2
02/11/2025	43	0	8	0	100		52.2	33.5
03/11/2025	75	0	6	0	100		52.2	32.1
04/11/2025	25	0	5	0	100		52.7	31.7
05/11/2025	40	0	6	0	100		52.3	32.1
06/11/2025	15	0	2	0	100		52.7	27.1
07/11/2025	18	0	1	0	100		51.9	23.3
08/11/2025	37	0	0	0	100		52.3	
09/11/2025	10	0	0	13	100		52.1	37.9
10/11/2025	0	0	0	11	100		53.0	36.2
11/11/2025	11	0	1	0	100		51.9	24.1
12/11/2025	17	0	14	0	88	W	53.2	36.8
13/11/2025	0	0	0	1	100		52.2	25.3
14/11/2025	1	0	0	2	100		52.7	27.9
15/11/2025	51	0	4	5	100		52.4	34.0
16/11/2025	2	0	0	8	100		53.3	35.0
17/11/2025	0	0	0	7	100		53.0	34.7
18/11/2025	0	0	0	18	100		53.1	38.9
19/11/2025	0	0	0	11	100		52.7	36.8
20/11/2025	6	0	0	3	100		52.6	28.9
21/11/2025	91	0	1	2	100		53.0	29.6
22/11/2025	17	0	6	0	100		53.3	33.1
23/11/2025	10	0	3	0	100		53.2	29.0
24/11/2025	11	0	1	5	100		52.8	31.7
25/11/2025	0	0	0	7	100		89.0	34.3
26/11/2025	12	0	5	0	100		50.9	28.3
27/11/2025	8	0	0	0	100		51.0	
28/11/2025	110	0	0	0	34	W	*	*
29/11/2025	67	0	2	0	100		50.8	26.5
30/11/2025	0	0	0	15	100		50.3	38.4
Sum	687	0	67	110	97		74.4	33.3

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)]
01/11/2025	0	0	0	2	100		52.1	32.2
02/11/2025	0	0	0	0	100		51.9	
03/11/2025	0	0	0	0	100		51.9	
04/11/2025	0	0	0	0	100		52.2	
05/11/2025	0	0	0	0	100		52.2	
06/11/2025	7	0	0	0	100		52.5	
07/11/2025	14	0	0	0	100		52.0	
08/11/2025	3	0	0	0	100		52.0	
09/11/2025	1	0	0	0	100		51.9	
10/11/2025	0	0	0	0	100		51.9	
11/11/2025	5	0	0	0	100		51.7	
12/11/2025	7	0	0	0	100		52.3	
13/11/2025	6	0	0	0	87	T W	52.4	
14/11/2025	0	0	0	0	100		52.2	
15/11/2025	0	0	4	1	100		52.3	35.1
16/11/2025	0	0	2	0	100		52.7	30.0
17/11/2025	0	0	0	0	100		52.6	
18/11/2025	0	0	0	0	100		52.8	
19/11/2025	0	0	0	0	100		52.3	
20/11/2025	0	0	0	0	100		52.5	
21/11/2025	0	0	0	0	100		52.9	
22/11/2025	5	0	4	0	100		52.9	33.3
23/11/2025	0	0	0	0	100		53.1	
24/11/2025	0	0	0	0	100		52.7	
25/11/2025	0	0	0	0	100		52.5	
26/11/2025	0	0	0	1	100		50.3	31.1
27/11/2025	3	0	0	0	100		50.7	
28/11/2025	1	0	0	0	92	T W	51.5	
29/11/2025	1	0	0	0	58	T W	51.8	
30/11/2025	0	0	0	0	100		49.7	
Sum	53	0	10	4	98		52.1	25.0

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)]
01/11/2025	93	0	92	46	100		73.1	71.3
02/11/2025	221	0	224	0	100		74.9	74.2
03/11/2025	216	0	216	0	100		74.7	74.0
04/11/2025	243	0	245	0	100		75.4	74.8
05/11/2025	242	0	243	0	100		75.2	74.6
06/11/2025	280	0	288	0	100		75.7	75.2
07/11/2025	265	0	267	0	100		75.4	74.8
08/11/2025	92	0	96	0	100		73.2	69.7
09/11/2025	15	0	8	227	100		72.4	70.7
10/11/2025	39	0	0	260	100		71.8	70.0
11/11/2025	259	0	263	0	100		75.5	74.9
12/11/2025	254	0	222	0	88	W	75.6	74.9
13/11/2025	133	0	0	174	100		70.8	67.2
14/11/2025	123	0	0	198	100		71.1	67.7
15/11/2025	64	0	53	38	100		71.9	68.2
16/11/2025	131	0	12	166	100		71.1	68.5
17/11/2025	104	0	0	178	100		70.5	67.5
18/11/2025	52	0	0	200	100		71.0	68.2
19/11/2025	54	0	0	240	100		70.8	67.6
20/11/2025	124	0	1	180	100		72.8	66.0
21/11/2025	136	0	113	67	100		73.4	71.2
22/11/2025	125	0	124	0	100		73.2	71.7
23/11/2025	243	0	254	0	100		76.1	75.5
24/11/2025	110	0	95	137	100		72.6	71.1
25/11/2025	46	0	0	224	100		96.0	68.4
26/11/2025	255	0	264	0	100		75.3	74.4
27/11/2025	286	0	294	0	100		76.2	75.4
28/11/2025	170	0	53	0	34	W	*	*
29/11/2025	56	0	66	1	100		71.0	69.0
30/11/2025	25	0	0	251	100		70.3	67.9
Sum	4456	0	3493	2587	97		82.0	72.2

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)]
01/11/2025	13	0	8	7	100		69.3	64.9
02/11/2025	17	0	9	0	100		70.4	63.6
03/11/2025	10	0	5	0	100		69.8	59.9
04/11/2025	12	0	8	0	100		68.4	65.0
05/11/2025	15	0	11	0	100		69.4	65.9
06/11/2025	10	0	5	0	100		68.7	64.0
07/11/2025	6	0	5	0	100		68.1	63.4
08/11/2025	2	0	2	0	100		69.6	58.9
09/11/2025	1	0	1	0	100		69.9	53.4
10/11/2025	1	0	0	3	100		66.8	51.3
11/11/2025	3	0	3	0	100		68.8	61.9
12/11/2025	6	0	6	0	100		68.6	64.6
13/11/2025	5	0	0	4	87	T W	66.6	54.1
14/11/2025	4	0	0	7	100		69.0	57.3
15/11/2025	19	0	13	5	100		70.8	65.5
16/11/2025	6	0	2	1	100		68.8	59.9
17/11/2025	5	0	0	6	100		67.5	52.5
18/11/2025	4	0	0	6	100		67.9	53.8
19/11/2025	3	0	0	3	100		69.3	48.3
20/11/2025	5	0	0	5	100		68.5	49.9
21/11/2025	18	0	8	4	100		69.7	62.5
22/11/2025	15	0	9	0	100		70.4	65.0
23/11/2025	18	0	11	0	100		70.6	65.3
24/11/2025	6	0	2	0	99	T	69.5	56.5
25/11/2025	8	0	0	4	100		67.7	52.2
26/11/2025	9	0	4	4	100		68.6	60.1
27/11/2025	10	0	5	0	100		69.1	61.9
28/11/2025	18	0	6	0	92	T W	69.5	63.9
29/11/2025	6	0	2	0	58	T W	67.8	61.8
30/11/2025	6	0	0	8	100		67.0	54.9
Sum	261	0	125	67	98		69.0	61.8

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)]
01/11/2025	10	0	42	80	100		70.9	70.5
02/11/2025	43	0	0	218	100		71.4	70.8
03/11/2025	75	0	1	211	100		70.0	69.4
04/11/2025	25	0	0	237	100		70.9	70.3
05/11/2025	40	0	0	239	100		71.3	70.8
06/11/2025	15	0	0	273	100		71.5	71.1
07/11/2025	18	0	0	273	100		72.4	72.1
08/11/2025	37	0	10	131	100		70.7	70.4
09/11/2025	10	0	243	24	100		75.1	74.9
10/11/2025	0	0	275	0	100		74.9	74.6
11/11/2025	11	0	0	244	100		71.4	71.0
12/11/2025	17	0	0	211	88	W	71.2	70.6
13/11/2025	0	0	172	0	100		72.9	72.6
14/11/2025	1	0	159	0	100		72.3	71.9
15/11/2025	51	0	33	64	100		69.1	68.4
16/11/2025	2	0	130	25	100		72.1	71.7
17/11/2025	0	0	175	0	100		72.8	72.4
18/11/2025	0	0	207	0	100		73.5	73.3
19/11/2025	0	0	267	0	100		74.6	74.4
20/11/2025	6	0	173	0	100		72.8	72.4
21/11/2025	91	0	65	116	100		70.8	70.3
22/11/2025	17	0	0	131	100		68.9	68.3
23/11/2025	10	0	0	267	100		71.8	71.5
24/11/2025	11	0	141	108	100		73.3	73.0
25/11/2025	0	0	246	0	100		91.0	73.9
26/11/2025	12	0	0	262	100		70.9	70.3
27/11/2025	8	0	0	279	100		71.2	70.7
28/11/2025	110	0	0	55	34	W	*	*
29/11/2025	67	0	10	85	100		68.1	67.3
30/11/2025	0	0	252	0	100		75.2	75.1
Sum	687	0	2601	3533	97		77.7	71.9

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)]
01/11/2025	0	0	1	1	100		59.5	57.4
02/11/2025	0	0	0	10	100		62.6	60.7
03/11/2025	0	0	0	5	100		59.6	55.5
04/11/2025	0	0	0	4	100		59.7	55.8
05/11/2025	0	0	0	2	100		58.8	51.7
06/11/2025	7	0	0	4	100		60.2	57.5
07/11/2025	14	0	0	4	100		59.9	56.6
08/11/2025	3	0	9	5	100		66.6	65.4
09/11/2025	1	0	20	1	100		67.4	67.0
10/11/2025	0	0	11	0	100		65.6	65.2
11/11/2025	5	0	3	5	100		61.8	60.4
12/11/2025	7	0	0	7	100		62.2	60.3
13/11/2025	6	0	6	0	87	T W	62.9	61.3
14/11/2025	0	0	17	0	100		66.3	65.5
15/11/2025	0	0	1	0	100		59.2	55.2
16/11/2025	0	0	12	7	100		65.9	65.0
17/11/2025	0	0	11	0	100		65.1	64.3
18/11/2025	0	0	7	0	100		64.4	63.4
19/11/2025	0	0	8	0	100		64.9	64.3
20/11/2025	0	0	12	0	100		64.9	64.1
21/11/2025	0	0	1	0	100		59.6	54.6
22/11/2025	5	0	0	4	100		57.8	49.9
23/11/2025	0	0	0	6	100		60.1	56.3
24/11/2025	0	0	5	3	99	T	62.9	61.3
25/11/2025	0	0	10	0	100		64.2	63.5
26/11/2025	0	0	2	2	100		64.1	60.4
27/11/2025	3	0	0	2	100		57.2	48.7
28/11/2025	1	0	0	2	92	T W	60.6	56.4
29/11/2025	1	0	13	6	58	T W	68.2	67.6
30/11/2025	0	0	10	0	100		64.6	63.9
Sum	53	0	159	80	98		63.5	62.1

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)]
01/11/2025	4	0	4	14	100		56.3	54.8
02/11/2025	0	0	0	61	100		59.3	58.9
03/11/2025	0	0	0	68	100		59.5	59.1
04/11/2025	0	0	0	17	100		54.8	52.3
05/11/2025	0	0	0	47	100		57.2	56.7
06/11/2025	0	0	1	12	100		52.2	50.9
07/11/2025	0	0	0	11	100		50.7	47.7
08/11/2025	0	0	0	13	100		54.7	54.0
09/11/2025	8	0	8	13	100		55.0	54.4
10/11/2025	10	0	13	0	100		49.5	47.4
11/11/2025	0	0	2	11	100		55.4	53.5
12/11/2025	26	0	0	17	88	W	55.2	52.6
13/11/2025	133	0	127	0	100		58.0	57.0
14/11/2025	117	0	124	0	100		56.9	56.2
15/11/2025	14	0	7	44	100		57.6	57.3
16/11/2025	121	0	119	0	100		57.4	56.4
17/11/2025	104	0	114	0	100		56.7	55.8
18/11/2025	52	0	62	0	100		57.8	53.3
19/11/2025	54	0	19	0	100		52.4	48.8
20/11/2025	103	0	130	0	100		57.3	55.5
21/11/2025	16	0	16	95	100		59.9	59.4
22/11/2025	0	0	0	14	100		52.8	51.3
23/11/2025	6	0	0	8	100		55.4	46.7
24/11/2025	34	0	39	3	100		55.2	53.0
25/11/2025	16	0	21	0	100		53.0	51.3
26/11/2025	0	0	0	19	100		56.2	55.2
27/11/2025	0	0	0	2	100		51.0	48.2
28/11/2025	0	0	0	43	34	W	*	*
29/11/2025	1	0	1	63	100		60.1	59.9
30/11/2025	9	0	9	0	100		52.4	45.4
Sum	828	0	816	575	97		56.5	55.3

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)]
01/11/2025	4	0	4	1	100		54.1	53.9
02/11/2025	0	0	0	3	100		45.8	44.9
03/11/2025	0	0	0	2	100		45.7	44.3
04/11/2025	0	0	0	4	100		47.0	46.3
05/11/2025	0	0	0	3	100		45.3	43.7
06/11/2025	0	0	0	3	100		47.8	46.9
07/11/2025	0	0	0	3	100		45.0	44.8
08/11/2025	0	0	0	5	100		53.7	53.6
09/11/2025	0	0	0	8	100		52.9	52.8
10/11/2025	1	0	2	1	99	T	45.2	43.6
11/11/2025	0	0	0	4	100		46.8	45.7
12/11/2025	0	0	0	3	100		45.6	43.9
13/11/2025	5	0	4	0	87	T W	50.7	50.1
14/11/2025	4	0	4	0	100		47.1	45.4
15/11/2025	6	0	6	0	100		47.4	46.7
16/11/2025	0	0	0	1	100		42.8	40.5
17/11/2025	5	0	5	0	100		47.4	46.8
18/11/2025	4	0	4	0	100		46.8	44.0
19/11/2025	3	0	4	0	100		46.5	42.6
20/11/2025	5	0	5	0	100		47.0	45.7
21/11/2025	10	0	10	2	100		48.0	47.3
22/11/2025	0	0	0	0	100		36.9	
23/11/2025	1	0	0	2	100		45.1	44.5
24/11/2025	0	0	0	2	100		50.8	50.3
25/11/2025	8	0	8	0	100		48.9	47.7
26/11/2025	6	0	6	0	100		49.1	47.4
27/11/2025	0	0	0	0	100		43.7	
28/11/2025	0	0	0	5	92	T W	51.5	50.3
29/11/2025	0	0	0	3	58	T W	55.2	53.9
30/11/2025	6	0	7	0	100		48.9	47.4
Sum	68	0	69	55	98		48.9	48.0

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)]
01/11/2025	89	0	3	22	100		48.7	42.2
02/11/2025	221	0	2	1	100		47.7	34.3
03/11/2025	216	0	2	0	100		47.4	29.3
04/11/2025	243	0	4	0	100		47.6	30.6
05/11/2025	242	0	5	0	100		47.5	36.5
06/11/2025	280	0	3	0	100		46.1	29.5
07/11/2025	265	0	4	0	100		47.0	35.1
08/11/2025	92	0	1	0	100		53.6	40.9
09/11/2025	7	0	0	153	100		53.3	51.7
10/11/2025	29	0	0	168	100		54.2	52.6
11/11/2025	259	0	7	0	100		47.6	35.6
12/11/2025	228	0	7	0	88	W	49.1	37.7
13/11/2025	0	0	0	140	100		55.3	53.3
14/11/2025	6	0	0	120	100		53.8	52.0
15/11/2025	50	0	2	23	100		47.9	43.6
16/11/2025	10	0	1	125	100		53.9	52.5
17/11/2025	0	0	0	126	100		54.5	52.8
18/11/2025	0	0	0	162	100		55.1	53.8
19/11/2025	0	0	0	171	100		55.8	54.5
20/11/2025	21	0	1	136	100		55.3	52.6
21/11/2025	120	0	3	46	100		50.9	48.2
22/11/2025	125	0	0	0	100		45.4	
23/11/2025	237	0	6	0	100		48.6	36.5
24/11/2025	76	0	0	99	100		53.6	51.7
25/11/2025	30	0	0	159	100		54.9	53.2
26/11/2025	255	0	38	0	100		54.0	49.8
27/11/2025	286	0	87	0	100		56.6	54.4
28/11/2025	170	0	21	0	34	W	*	*
29/11/2025	55	0	6	1	100		47.9	42.7
30/11/2025	16	0	0	193	100		54.9	53.7
Sum	3628	0	203	1845	97		52.7	50.1

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)]
01/11/2025	9	0	0	4	100		41.7	37.3
02/11/2025	17	0	0	0	100		38.9	
03/11/2025	10	0	0	0	100		39.9	
04/11/2025	12	0	0	0	100		40.3	
05/11/2025	15	0	0	0	100		42.6	
06/11/2025	10	0	0	0	100		39.9	
07/11/2025	6	0	0	0	100		40.8	
08/11/2025	2	0	0	0	100		35.6	
09/11/2025	1	0	0	0	100		33.8	
10/11/2025	0	0	0	4	99	T	42.5	38.8
11/11/2025	3	0	0	0	100		37.2	
12/11/2025	6	0	0	0	100		40.8	
13/11/2025	0	0	0	4	87	T W	79.4	41.8
14/11/2025	0	0	0	5	100		44.2	41.8
15/11/2025	13	0	0	5	100		43.3	40.8
16/11/2025	6	0	0	1	100		40.6	35.8
17/11/2025	0	0	0	3	100		43.1	37.5
18/11/2025	0	0	0	6	100		45.2	41.6
19/11/2025	0	0	0	3	100		41.5	38.1
20/11/2025	0	0	0	4	100		42.7	37.5
21/11/2025	8	0	0	4	100		44.7	38.5
22/11/2025	15	0	0	0	100		38.6	
23/11/2025	17	0	0	0	100		41.0	
24/11/2025	6	0	0	0	100		39.9	
25/11/2025	0	0	0	3	100		42.4	37.1
26/11/2025	3	0	0	5	100		45.3	41.9
27/11/2025	10	0	0	0	100		42.9	
28/11/2025	18	0	0	0	92	T W	41.6	
29/11/2025	6	0	1	0	58	T W	46.1	32.9
30/11/2025	0	0	0	5	100		44.4	42.2
Sum	193	0	1	56	98		64.1	36.6

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)]
01/11/2025	99	0	88	1	100		52.4	50.1
02/11/2025	264	0	235	0	100		57.4	56.0
03/11/2025	291	0	228	0	100		57.1	55.5
04/11/2025	268	0	251	0	100		57.9	56.1
05/11/2025	282	0	254	0	100		57.5	55.9
06/11/2025	295	0	279	0	100		56.5	54.9
07/11/2025	283	0	263	0	100		56.5	55.1
08/11/2025	129	0	99	0	100		52.7	50.8
09/11/2025	17	0	9	33	100		50.4	43.9
10/11/2025	29	0	0	75	100		50.8	44.0
11/11/2025	270	0	265	0	100		57.2	56.2
12/11/2025	245	0	233	0	88	W	58.4	57.0
13/11/2025	0	0	0	103	100		53.1	46.3
14/11/2025	7	0	0	91	100		52.8	45.0
15/11/2025	101	0	68	10	100		53.3	50.3
16/11/2025	12	0	13	99	100		53.7	48.1
17/11/2025	0	0	0	105	100		52.9	46.4
18/11/2025	0	0	0	120	100		53.5	48.1
19/11/2025	0	0	0	143	100		52.6	48.3
20/11/2025	27	0	0	101	100		53.9	45.6
21/11/2025	211	0	119	43	100		55.1	51.9
22/11/2025	142	0	126	0	100		55.7	53.8
23/11/2025	247	0	253	0	100		57.0	56.0
24/11/2025	87	0	97	54	100		54.2	52.3
25/11/2025	30	0	0	66	100		51.6	43.7
26/11/2025	267	0	260	0	100		56.9	55.6
27/11/2025	294	0	284	0	100		57.4	56.1
28/11/2025	280	0	73	0	34	W	*	*
29/11/2025	122	0	87	0	100		54.9	51.3
30/11/2025	16	0	0	99	100		50.2	45.6
Sum	4315	0	3584	1143	97		55.3	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)]
01/11/2025	9	0	9	0	100		46.7	45.2
02/11/2025	17	0	16	0	100		48.8	47.3
03/11/2025	10	0	12	0	100		49.0	45.7
04/11/2025	12	0	12	0	100		49.0	45.8
05/11/2025	15	0	16	0	100		50.8	47.2
06/11/2025	17	0	11	0	100		49.2	45.8
07/11/2025	20	0	5	0	100		47.5	42.5
08/11/2025	5	0	2	0	100		45.1	39.4
09/11/2025	2	0	1	0	100		42.3	36.8
10/11/2025	0	0	0	3	99	T	42.8	31.8
11/11/2025	8	0	3	0	100		46.3	42.0
12/11/2025	13	0	7	0	100		49.5	43.5
13/11/2025	6	0	3	4	87	T W	47.3	37.1
14/11/2025	0	0	0	4	100		47.2	35.1
15/11/2025	13	0	13	3	100		49.0	45.7
16/11/2025	6	0	5	1	100		46.6	42.4
17/11/2025	0	0	0	2	100		47.7	31.7
18/11/2025	0	0	1	5	100		50.2	38.0
19/11/2025	0	0	0	2	100		43.3	31.4
20/11/2025	0	0	1	2	100		46.4	33.4
21/11/2025	8	0	9	4	100		50.4	44.4
22/11/2025	20	0	14	0	100		49.5	47.8
23/11/2025	17	0	17	0	100		50.3	48.5
24/11/2025	6	0	7	0	100		47.8	45.6
25/11/2025	0	0	0	0	100		44.4	
26/11/2025	3	0	3	3	100		46.5	38.9
27/11/2025	13	0	12	0	100		48.2	44.2
28/11/2025	19	0	15	0	92	T W	51.9	48.2
29/11/2025	7	0	3	0	58	T W	50.3	46.2
30/11/2025	0	0	0	3	100		44.6	34.5
Sum	246	0	197	36	98		48.2	43.8

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)]
01/11/2025	10	0	10	1	100		48.6	39.7
02/11/2025	43	0	43	0	100		49.6	47.0
03/11/2025	75	0	82	0	100		53.1	49.9
04/11/2025	25	0	27	0	100		52.5	45.4
05/11/2025	40	0	43	0	100		52.6	46.8
06/11/2025	15	0	16	0	100		49.3	40.2
07/11/2025	18	0	20	0	100		49.0	43.1
08/11/2025	37	0	39	0	100		47.7	45.9
09/11/2025	10	0	12	5	100		47.5	42.4
10/11/2025	0	0	0	10	100		49.3	39.4
11/11/2025	11	0	10	0	100		49.4	39.4
12/11/2025	17	0	15	0	88	W	51.5	43.5
13/11/2025	0	0	0	64	100		51.9	47.8
14/11/2025	1	0	0	52	100		51.3	46.5
15/11/2025	51	0	54	1	100		49.5	46.8
16/11/2025	2	0	2	56	100		52.9	48.0
17/11/2025	0	0	0	63	100		51.9	47.7
18/11/2025	0	0	0	25	100		50.8	43.1
19/11/2025	0	0	0	3	100		50.1	32.1
20/11/2025	6	0	1	34	100		51.4	44.0
21/11/2025	91	0	94	6	100		51.7	48.4
22/11/2025	17	0	19	0	100		48.7	44.2
23/11/2025	10	0	10	0	100		49.2	42.4
24/11/2025	11	0	12	14	100		51.3	45.7
25/11/2025	0	0	0	10	100		50.1	39.3
26/11/2025	12	0	15	0	100		50.4	42.1
27/11/2025	8	0	1	0	100		50.4	32.9
28/11/2025	110	0	45	0	34	W	*	*
29/11/2025	67	0	70	0	100		51.7	48.8
30/11/2025	0	0	4	0	100		49.5	32.2
Sum	687	0	644	344	97		50.8	45.3

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)]
01/11/2025	0	0	0	0	100		43.8	
02/11/2025	0	0	0	0	100		40.3	
03/11/2025	0	0	0	0	100		42.9	
04/11/2025	0	0	0	0	100		43.6	
05/11/2025	0	0	0	0	100		45.4	
06/11/2025	7	0	7	0	100		46.2	41.0
07/11/2025	14	0	13	0	100		46.0	43.8
08/11/2025	3	0	3	0	100		41.1	37.9
09/11/2025	1	0	1	0	100		40.2	34.4
10/11/2025	0	0	0	1	99	T	41.7	36.1
11/11/2025	5	0	5	0	100		43.8	40.1
12/11/2025	7	0	8	0	100		46.4	42.4
13/11/2025	6	0	5	1	87	T W	48.5	43.3
14/11/2025	0	0	0	0	100		41.7	
15/11/2025	0	0	0	0	100		38.2	
16/11/2025	0	0	0	0	100		38.9	
17/11/2025	0	0	0	0	100		41.8	
18/11/2025	0	0	0	0	100		43.7	
19/11/2025	0	0	0	0	100		38.6	
20/11/2025	0	0	0	0	100		40.5	
21/11/2025	0	0	0	0	100		42.3	
22/11/2025	5	0	5	0	100		45.3	43.6
23/11/2025	0	0	0	0	100		39.8	
24/11/2025	0	0	0	0	100		43.3	
25/11/2025	0	0	0	0	100		41.6	
26/11/2025	0	0	0	0	100		41.6	
27/11/2025	3	0	4	0	100		46.0	44.2
28/11/2025	1	0	1	0	92	T W	45.0	36.1
29/11/2025	1	0	1	0	58	T W	50.0	35.8
30/11/2025	0	0	0	0	100		42.3	
Sum	53	0	53	2	98		43.8	37.1

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)]
01/11/2025	4	0	4	11	100		50.9	49.6
02/11/2025	0	0	0	111	100		51.8	48.9
03/11/2025	0	0	0	84	100		51.6	47.9
04/11/2025	0	0	0	44	100		51.1	46.0
05/11/2025	0	0	0	46	100		49.2	45.1
06/11/2025	0	0	1	22	100		46.8	42.0
07/11/2025	0	0	0	84	100		48.7	44.4
08/11/2025	0	0	0	48	100		46.6	43.7
09/11/2025	8	0	8	17	100		50.7	48.6
10/11/2025	10	0	13	0	100		51.2	48.8
11/11/2025	0	0	1	86	100		50.2	47.2
12/11/2025	26	0	0	70	88	W	51.9	46.3
13/11/2025	133	0	131	0	100		60.2	59.6
14/11/2025	117	0	124	0	100		58.9	58.5
15/11/2025	14	0	7	63	100		51.8	50.5
16/11/2025	121	0	120	7	100		59.0	58.8
17/11/2025	104	0	114	0	100		58.9	58.4
18/11/2025	52	0	62	0	100		59.5	55.7
19/11/2025	54	0	20	0	100		52.2	50.2
20/11/2025	103	0	124	0	100		58.7	58.1
21/11/2025	16	0	16	68	100		53.0	50.8
22/11/2025	0	0	0	51	100		49.2	45.4
23/11/2025	6	0	0	41	100		50.1	42.5
24/11/2025	34	0	39	55	100		55.8	54.5
25/11/2025	16	0	23	0	100		54.7	53.4
26/11/2025	0	0	0	67	100		50.0	46.6
27/11/2025	0	0	0	41	100		49.7	43.8
28/11/2025	0	0	0	45	34	W	*	*
29/11/2025	1	0	1	75	100		52.2	50.4
30/11/2025	9	0	12	0	100		49.5	47.4
Sum	828	0	820	1136	97		54.5	53.0

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)]
01/11/2025	4	0	4	1	100		48.5	48.3
02/11/2025	0	0	0	4	100		40.5	35.4
03/11/2025	0	0	0	3	100		38.8	35.3
04/11/2025	0	0	0	1	100		38.2	25.5
05/11/2025	0	0	0	0	100		38.7	
06/11/2025	0	0	0	1	100		39.0	29.0
07/11/2025	0	0	0	1	100		37.1	32.9
08/11/2025	0	0	0	4	100		48.3	47.9
09/11/2025	0	0	0	6	100		41.7	39.0
10/11/2025	1	0	2	0	99	T	44.8	44.4
11/11/2025	0	0	0	0	100		38.0	
12/11/2025	0	0	0	1	100		41.0	27.8
13/11/2025	5	0	4	0	87	T W	52.7	52.3
14/11/2025	4	0	4	0	100		49.2	48.9
15/11/2025	6	0	6	0	100		49.4	49.2
16/11/2025	0	0	0	3	100		39.6	31.7
17/11/2025	5	0	5	0	100		50.2	50.0
18/11/2025	4	0	4	0	100		47.1	46.6
19/11/2025	3	0	4	0	100		46.7	46.1
20/11/2025	5	0	5	0	100		50.0	49.2
21/11/2025	10	0	10	1	100		49.8	49.5
22/11/2025	0	0	0	0	100		34.7	
23/11/2025	1	0	0	3	100		38.6	32.8
24/11/2025	0	0	1	4	100		45.4	44.9
25/11/2025	8	0	7	0	100		50.6	49.8
26/11/2025	6	0	6	1	100		51.5	49.8
27/11/2025	0	0	0	0	100		40.6	
28/11/2025	0	0	0	3	92	T W	45.7	38.9
29/11/2025	0	0	0	4	58	T W	53.2	51.7
30/11/2025	6	0	7	0	100		50.2	50.0
Sum	68	0	69	41	98		47.3	46.3

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)]
01/11/2025	4	0	43	64	100		54.5	53.9
02/11/2025	0	0	0	215	100		57.7	57.3
03/11/2025	0	0	1	200	100		56.4	55.9
04/11/2025	0	0	0	211	100		55.9	55.4
05/11/2025	0	0	1	196	100		55.6	55.3
06/11/2025	0	0	0	214	100		55.3	54.8
07/11/2025	0	0	0	233	100		56.9	56.6
08/11/2025	0	0	11	107	100		54.5	54.2
09/11/2025	8	0	243	23	100		59.3	59.1
10/11/2025	10	0	276	0	100		60.6	60.4
11/11/2025	0	0	0	223	100		56.9	56.6
12/11/2025	26	0	0	190	88	W	56.5	56.0
13/11/2025	133	0	177	0	100		58.9	58.5
14/11/2025	117	0	160	0	100		57.7	57.3
15/11/2025	14	0	33	64	100		54.7	53.7
16/11/2025	121	0	131	25	100		57.7	57.4
17/11/2025	104	0	176	0	100		58.1	57.8
18/11/2025	52	0	208	0	100		59.3	59.0
19/11/2025	54	0	269	0	100		59.9	59.6
20/11/2025	103	0	175	0	100		58.2	57.8
21/11/2025	16	0	65	103	100		56.1	55.7
22/11/2025	0	0	0	131	100		55.6	55.4
23/11/2025	6	0	0	244	100		57.3	57.0
24/11/2025	34	0	144	102	100		59.3	59.1
25/11/2025	16	0	253	0	100		60.3	59.9
26/11/2025	0	0	0	229	100		56.1	55.6
27/11/2025	0	0	0	236	100		57.1	56.5
28/11/2025	0	0	0	52	34	W	*	*
29/11/2025	1	0	10	85	100		54.7	52.9
30/11/2025	9	0	254	0	100		59.5	59.3
Sum	828	0	2630	3147	97		57.6	57.3

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)]
01/11/2025	4	0	1	1	100		41.9	40.3
02/11/2025	0	0	0	10	100		47.9	47.7
03/11/2025	0	0	0	3	100		44.4	43.7
04/11/2025	0	0	0	3	100		42.6	41.7
05/11/2025	0	0	0	2	100		39.3	38.2
06/11/2025	0	0	0	4	100		44.2	43.3
07/11/2025	0	0	0	4	100		42.2	41.4
08/11/2025	0	0	8	5	100		51.1	50.0
09/11/2025	0	0	20	1	100		51.9	51.7
10/11/2025	1	0	12	0	99	T	49.4	49.3
11/11/2025	0	0	2	5	100		45.2	44.9
12/11/2025	0	0	0	6	100		44.5	43.2
13/11/2025	5	0	8	0	87	T W	50.0	49.0
14/11/2025	4	0	17	0	100		50.2	49.9
15/11/2025	6	0	1	0	100		41.5	39.5
16/11/2025	0	0	13	7	100		51.6	51.3
17/11/2025	5	0	10	0	100		49.3	48.6
18/11/2025	4	0	7	0	100		49.0	48.4
19/11/2025	3	0	8	0	100		49.7	49.3
20/11/2025	5	0	12	0	100		49.7	49.1
21/11/2025	10	0	1	0	100		43.3	39.9
22/11/2025	0	0	0	3	100		38.5	37.3
23/11/2025	1	0	0	6	100		44.0	43.7
24/11/2025	0	0	5	3	100		48.2	47.7
25/11/2025	8	0	10	0	100		49.7	49.2
26/11/2025	6	0	2	2	100		46.4	45.4
27/11/2025	0	0	0	2	100		39.8	34.6
28/11/2025	0	0	0	2	92	T W	42.7	38.8
29/11/2025	0	0	13	5	58	T W	53.8	53.1
30/11/2025	6	0	10	0	100		49.6	49.1
Sum	68	0	160	74	98		47.9	47.3

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)]
01/11/2025	0	0	92	46	100		62.1	61.8
02/11/2025	0	0	229	0	100		64.6	64.5
03/11/2025	0	0	217	0	100		64.4	64.3
04/11/2025	0	0	245	0	100		65.3	65.2
05/11/2025	0	0	245	0	100		64.9	64.8
06/11/2025	0	0	291	0	100		65.2	65.1
07/11/2025	0	0	273	0	100		65.2	65.0
08/11/2025	0	0	96	0	100		60.3	60.1
09/11/2025	0	0	8	231	100		62.0	61.9
10/11/2025	0	0	0	263	100		62.4	62.2
11/11/2025	0	0	268	0	100		65.3	65.2
12/11/2025	0	0	223	0	88	W	65.7	65.6
13/11/2025	0	0	0	187	100		60.9	60.4
14/11/2025	0	0	0	200	100		60.3	60.2
15/11/2025	0	0	59	38	100		59.0	58.7
16/11/2025	0	0	12	167	100		60.6	60.5
17/11/2025	0	0	0	188	100		60.4	60.2
18/11/2025	0	0	0	214	100		61.4	61.3
19/11/2025	0	0	0	271	100		61.6	61.5
20/11/2025	0	0	1	217	100		61.5	59.6
21/11/2025	0	0	113	73	100		61.5	61.1
22/11/2025	0	0	124	0	100		62.1	62.0
23/11/2025	0	0	262	0	100		65.6	65.5
24/11/2025	0	0	96	142	100		62.8	62.7
25/11/2025	0	0	0	243	100		62.1	61.8
26/11/2025	0	0	268	0	100		65.1	64.8
27/11/2025	0	0	297	0	100		65.9	65.7
28/11/2025	0	0	53	0	34	W	*	*
29/11/2025	0	0	67	1	100		59.7	59.3
30/11/2025	0	0	0	262	100		62.5	62.4
Sum	0	0	3539	2743	97		63.3	63.1

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

NMT012 – Aurmoen

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/11/2025	0	0	10	7	100		55.8	55.7
02/11/2025	0	0	17	0	100		57.0	57.0
03/11/2025	0	0	11	0	100		56.0	55.5
04/11/2025	0	0	11	0	100		55.8	55.8
05/11/2025	0	0	15	0	100		56.8	56.7
06/11/2025	0	0	11	0	100		55.9	55.8
07/11/2025	0	0	6	0	100		52.8	52.7
08/11/2025	0	0	2	0	100		48.2	48.1
09/11/2025	0	0	1	0	100		44.8	44.7
10/11/2025	0	0	0	4	99	T	47.2	45.4
11/11/2025	0	0	3	0	100		50.7	50.6
12/11/2025	0	0	7	0	100		54.6	54.4
13/11/2025	0	0	0	4	87	T W	48.9	48.1
14/11/2025	0	0	0	7	100		49.0	48.6
15/11/2025	0	0	13	6	100		55.8	55.8
16/11/2025	0	0	5	1	100		51.6	51.5
17/11/2025	0	0	0	6	100		46.8	45.4
18/11/2025	0	0	1	8	100		49.6	48.7
19/11/2025	0	0	0	3	100		45.1	43.2
20/11/2025	0	0	1	7	100		48.2	46.9
21/11/2025	0	0	9	6	100		53.6	53.3
22/11/2025	0	0	15	0	100		56.2	56.1
23/11/2025	0	0	17	0	100		58.3	57.8
24/11/2025	0	0	7	0	100		54.7	54.2
25/11/2025	0	0	0	5	100		48.3	46.3
26/11/2025	0	0	4	6	100		53.5	53.0
27/11/2025	0	0	10	0	100		54.3	54.2
28/11/2025	0	0	13	0	92	T W	57.9	57.6
29/11/2025	0	0	2	0	58	T W	53.4	52.8
30/11/2025	0	0	0	9	100		50.0	49.5
Sum	0	0	191	79	98		53.9	53.6

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

VEDLEGG 2 – FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING FOR OSLO LUFTHAVN, GARDERMOEN, AKERSHUS

Fastsatt av Luftfartstilsynet 17. desember 2015 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 9-1, § 9-2 og § 13a-5, jf. § 15-4 og § 17-7.

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1. Formål

Formålet med denne forskriften er å unngå unødige støybelastninger ved Oslo lufthavn Gardermoen, og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold og kapasitet.

§ 2. Virkeområde

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

Forskriften gjelder ikke for

- a) propellfly med MTOW 5700 kg eller mindre
- b) helikopter som flys i henhold til visuelle flygereglene (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 instrumentflygereglene
- b) ILS CAT II/III: et instrumentlandingssystem for presisjonsinnflyging
- c) ILS glidebane: en linje definert av lufthavnens instrumentlandingssystem for presisjonsinnflyging og som danner en vinkel med horisontalplanet
- d) kontrollflyging: en flyging som utføres av en organisasjon godkjent av Luftfartstilsynet med dertil innrettet luftfartøy for å kontrollere at

navigasjons- og innflygingshjelpemidler fungerer innenfor fastsatte spesifikasjoner

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

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

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

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

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

I denne forskrift forstås følgende forkortelser med

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

Kapittel 2. Banebruk mv.

§ 4. Åpningstid

Oslo lufthavn Gardermoen kan trafikkeres hele døgnet.

§ 5. Rullebanebruk

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

Avinor AS kan stenge rullebaner eller begrense bruken av disse der dette er påkrevd på grunn av brøyting, vedlikehold, inntrufne ulykker eller hendelser og lignende. Stenging eller begrensninger utover 48 timer innenfor en syv døgns periode kan bare finne sted etter forhåndsgodkjennelse fra Luftfartstilsynet.

§ 6. Nattrestriksjoner i perioden

kl. 2230–0630 lokal tid

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

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

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

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

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

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

I nattperioden skal motortesting ut over tomgang gjøres i rusegropa.

Kapittel 3. Bestemmelser om utflyging

§ 7. Jetfly

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

Utflyging skal følge korridorer som fastsatt i forskriftsvedlegg 1.

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

§ 8. Propellfly

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

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

§ 9 Helikopter

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

§ 10. Støyrestriksjoner for luftfartøy

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

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

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

Kapittel 4. Bestemmelser om innflyging og landing

§ 11. Jetfly

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

søknad tillate visuell kurvet innflyging med RNAV-veiledning.

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

Følgende minstehøyder skal overholdes:

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

§ 12 Propellfly

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

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

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

§ 13 Helikopter

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

§ 14 Forbud mot landingstrening

Skoleflyging i form av landingstrening og landingsrunder er ikke tillatt.

Kapittel 5. Registrering av flytrafikken mv.

§ 15 Registrering av flytrafikken

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

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

lufttrafikktraséer for Oslo lufthavn, Gardermoen.

Avinor AS skal hvert kvartal rapportere skriftlig til Luftfartstilsynet om

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

Luftfartstilsynet kan sette nærmere krav til registrering og rapportering.

§ 16 Planlegging

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

Kapittel 6. Avvik og brudd på forskriften

§ 17 Avvik fra bestemmelser i forskriften

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

§ 18 Endring og tilbakekall

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

§ 19 Overtredelsesgebyr

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

§ 20 Dispensasjon

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

Kapittel 7. Ikrafttredelse**§ 21 Ikrafttredelse**

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

FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG

