AVINOR OSLO LUFTHAVN

Støy- og traséovervåkningsanlegget

Månedsrapport
september 2026

Støy- og traséovervåkningsanlegget

Månedsrapport
september 2026

AVINOR OSLO LUFTHAVN

FORORD

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

SAMMENDRAG

I september var det i gjennomsnitt

- 662 flybevegelser per døgn.
- 5,1 avganger og 11,5 landinger pr. natt mellom kl 00:00 og 06:30.

Rullebanefordeling mellom registrerte landinger fra sør og avganger mot nord (RWY 01) og registrerte landinger fra nord og avganger mot sør (RWY 19) var for september 38,7/61,1.

I løpet av september ble rusegropa registrert benyttet 8 ganger. Total brukstid var 283 minutter.

I september har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 17 personer.

For september er det totalt registrert:

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

For september er det totalt registrert:

- 41 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
- 1 mulig brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.

For september er det totalt registrert:

- 29 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,3 % av 9916 testbare jetflyankomster.
- 9 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,1 % av 9916 testbare jetflyankomster.

For september er det totalt registrert:

- 110 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 1,8 % av 6104 testbare jetflyavganger.
- 2 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,4 % av 543 testbare propellflyavganger.

Fra og med januarrapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For september er det totalt registrert 579 kurvede ankomster.

Gardermoen, 27.10.2026.

Grethe Østby Stave
Avdelingssjef
Vann og Miljø
Oslo Lufthavn

AVINOR OSLO LUFTHAVN

INNHOLDSFORTEGNELSE

1 ORDFORKLARINGER 4
2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN 5
3 BRUK AV RUSEGROPA 6
4 METEOROLOGI 7
5 TRAFIKKSTATISTIKK 8
6 STØYMÅLINGER 9
6.1 PLASSERING 9
6.2 MÅLERESULTATER 9
7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY 10
7.1 RAPPORTERING IHT. § 10 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN 10
8 BRUK AV RULLEBANER 12
8.1 RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER 12
RULLEBANEFORDELING FOR JETFLY: RAPPORTERING IHT. § 6 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN 13
8.2 RULLEBANEFORDELING FOR PROPELLFLY: RAPPORTERING IHT. § 6 I FORSKRIFT OM STØYFOREBYGGING, GARDERMOEN 16
9 TRASÉBRUK 18
9.1 LANDINGER OV AVGANGER 20

1 ORDFORKLARINGER

A-veid nivå	En betegnelse på støymåleresultater hvor det benyttes et filter som søker å etterligne det menneskelige ørets følsomhet. Alle støymålinger i denne rapporten bruker A-veid nivå.
A eller Arr	Arrival. Landinger
AMSL	Above Mean Sea Level. Over gjennomsnittlig havnivå
Bakgr.-støy	Bakgrunnsstøy. Energimidlet støynivå uten korrelerte flystøyhendelser
D eller Dep	Departure. Avganger
EPNdB	Effective Perceived Noise. Betegnelse som brukes i forbindelse med støysertifisering av fly.
Idle Power	Motorene går på tomgang
L_{Amax}	Maksimum A-veid støynivå
L_{den}	All flystøy mellom kl 19 og 23 får et tillegg på 5 dB mens flystøy om natten (23-07) får et tillegg på 10 dB; alle dager behandles likt. Denne enheten er innført i norsk regelverk gjennom forurensningsforskriftens kapittel 5 og retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442.
L_{night}	Nattbidraget til L_{den}, uten tillegget på 10 dB.
L_{eq} (24h)	Energimidlet flystøystøynivå over et døgn (24 timer)
L_{max}(1)	Maksimum støynivå for registrerte støyhendelser knyttet til flybevegelser
L_{max}(2)	Maksimum støynivå for alle registrerte støyhendelser
L_{min}	Laveste registrerte støynivå
L_{5AS}	Det A-veide nivå – målt med tidskonstant "Slow" (1 sek) – som er overskredet av 5 % av de nattlige flystøyhendelsene (kl 23-07), dvs et statistisk maksimalnivå i forhold til antall hendelser.
MTOM	Maximum Take Off Mass / maksimal avgangsvekt
RWY 01	Rullebane 01, dvs. landinger fra sør og avganger mot nord på både østre og vestre rullebane.
RWY 19	Rullebane 19, dvs. landinger fra nord og avganger mot sør på både østre og vestre rullebane.
STO	Støy- og traséovervåkningsanlegget
Flystøyhend.	Korrelerte støyhendelser. Antall støyhendelser registrert i en støymåler som er knyttet til radardetekterte flybevegelser.
T-1442	Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.
Take Off Power	Motorkjøring med full kraft
Tilgjengelighet	Andel av den totale måletiden hvor støymåleren har vært i funksjon.
Trim Power	Motorkjøring med middels kraft
01R	Østre rullebane sett fra sør
01L	Vestre rullebane sett fra sør
19L	Østre rullebane sett fra nord
19R	Vestre rullebane sett fra nord

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

2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN

OSL har egne nabosider på internett. Her finner man informasjon om det som skjer på flyplassen, man vil kunne stille spørsmål og gi tilbakemeldinger til OSL. Nabosidene har adresse: https://avinor.no/konsern/flyplass/oslo/miljo-og-lokalsamfunn/for-vare-naboer/#!nabosiden-5041

I september mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 17 personer over Nabosidenes støyskjema.

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i september måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
Eidsvoll (6)	"Særlig støyende flygning, Trasèvalg, Lavtflygning, Vedvarende trafikkøkning, Generell flystøy flygning"
Hurdal (1)	"Særlig støyende flygning"
Nittedal (1)	"Særlig støyende flygning"
Nannestad (2)	"Særlig støyende flygning, Generell flystøy flygning"
Oslo (2)	"Særlig støyende flygning"
Lillestrøm (3)	"Særlig støyende flygning, Trasèvalg, Lavtflygning"
Ullensaker (2)	"Særlig støyende flygning, Generell flystøy flygning, Trasèvalg, Vedvarende trafikkøkning, Plutselig trafikkøkning, Lavtflygning"

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

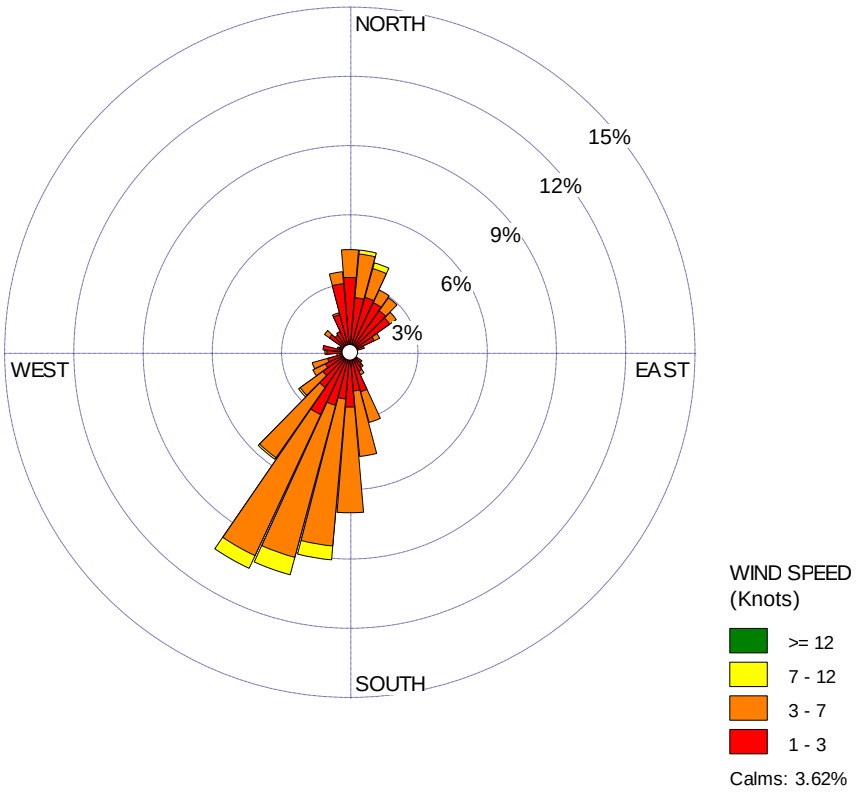
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
1-sep-26	B737-800	01:30	01:40	5	3	2	10
1-sep-26	B737-Max8	23:45	00:15	15	12	3	30
11-sep-26	A320	13:00	13:45	25	6	0	31
13-sep-26	B737-800	13:00	13:15	5	5	5	15
18-sep-26	B737-800	05:15	06:30	20	5	20	45
20-sep-26	B737-800	11:00	12:00	20	15	15	50
24-sep-26	B737-800	07:20	08:40	30	20	20	70
28-sep-26	B737-800	02:40	03:30	10	12	10	32
Sum antall minutter				130	78	75	283

Rusegropa ble rapportert benyttet 8 ganger i løpet av september. Total akkumulert brukstid var 283 minutter.

4 METEOROLOGI

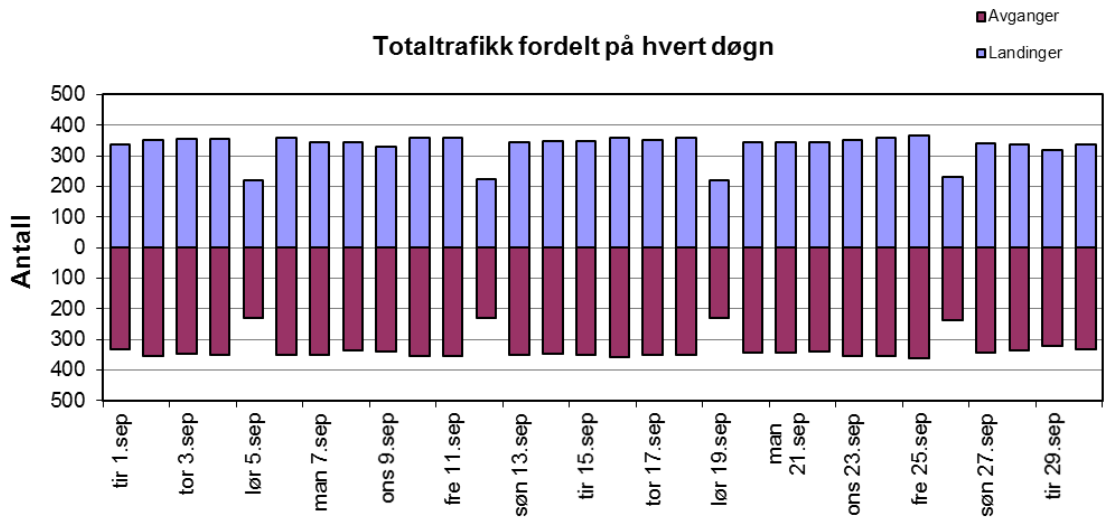
Været er avgjørende for hvordan trafikken avvikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

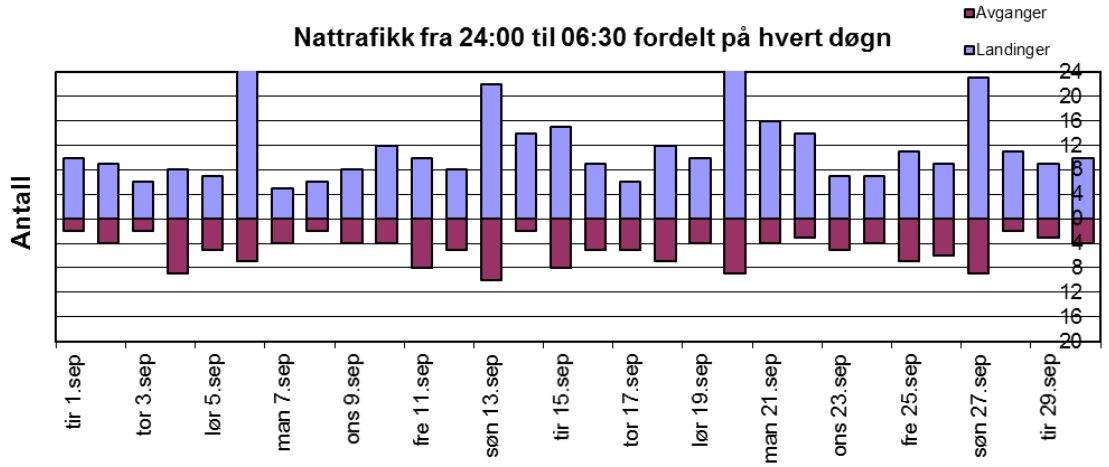
Figuren under viser vindstyrker 10 meter over bakken fordelt på retningen hvor vinden blåser fra.

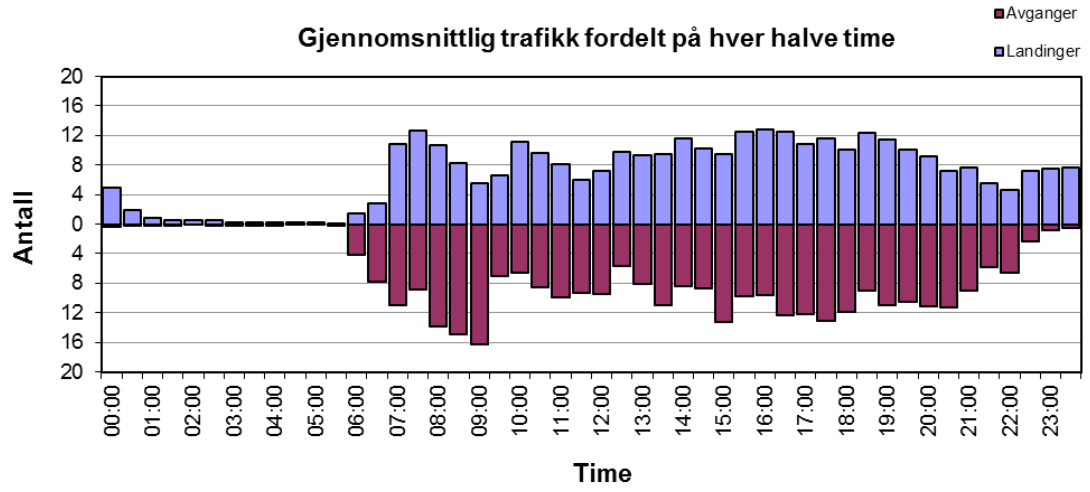


5 TRAFIKKSTATISTIKK

I september var det i gjennomsnitt 662 flybevegelser per døgn og 5,1 avganger og 11,5 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 september.



Mobile målestasjoner

NMT 01	NN
NMT 03	NN

Faste målestasjoner

NMT 04	Nordenden av vestre rullebane
NMT 05	Sørenden 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 middelverdier 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.

7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY

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

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

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

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

Dato	Avgangstid	A.D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
tir 1. sep	06:20	Departure	19R	NOZ1264	LNNHE	B738	93.6
ons 2. sep	01:44	Departure	19R	VKG4568	OYVKE	A21N	88.7
ons 2. sep	05:54	Departure	19R	NOZ9046	LNENQ	B738	93.6
lør 5. sep	06:10	Departure	01L	NOZ1922	LNNGD	B738	93.6
lør 5. sep	06:27	Departure	01L	DLH867	DAIWK	A320	93.3
søn 6. sep	00:04	Departure	01L	RUK5HU	GRYMA	B38M	88.1
søn 6. sep	06:22	Departure	01L	NOZ1260	LNENP	B738	93.6
man 7. sep	00:10	Departure	19R	NSZ3235	SENAD	B38M	88.0
man 7. sep	05:58	Departure	19R	ENT8TM	SPENV	B738	93.8
tir 8. sep	06:26	Departure	19R	NOZ1264	LNDYR	B738	93.6
ons 9. sep	02:57	Departure	19R	VKG4568	OYVKE	A21N	88.7
ons 9. sep	06:09	Departure	01L	NOZ1942	LNDYM	B738	93.6
fre 11. sep	00:14	Departure	19R	SXS8QA	TCSEU	B738	93.7
fre 11. sep	06:25	Departure	19R	NOZ1718	LNDYU	B738	93.6
søn 13. sep	00:12	Departure	19R	RUK5HU	GRYMA	B38M	88.1
søn 13. sep	06:20	Departure	01L	NOZ1862	LNNGZ	B738	93.6
søn 13. sep	06:22	Departure	01L	NOZ1260	LNNIP	B738	93.6
søn 13. sep	06:27	Departure	01L	NOZ4TW	LNDYR	B738	93.6
tir 15. sep	03:28	Departure	01L	VKG4571	OYVKE	A21N	88.7
tir 15. sep	06:22	Departure	19R	NOZ1264	LNNIG	B738	93.6
ons 16. sep	03:38	Departure	19R	VKG4769	OYTCH	A321	95.9
ons 16. sep	06:06	Departure	19R	NOZ1942	LNENV	B738	93.6
søn 20. sep	06:09	Departure	19R	NOZ1950	LNENQ	B738	93.6
søn 20. sep	06:16	Departure	19R	NOZ1260	LNNII	B738	93.6
tir 22. sep	06:23	Departure	01L	NOZ1264	LNNGZ	B738	93.6
ons 23. sep	00:22	Departure	19L	ICL902	4XICK	B744	98.1
ons 23. sep	06:13	Departure	19R	NOZ1942	LNENP	B738	93.6
ons 23. sep	06:22	Departure	19R	NOZ9046	LNNGZ	B738	93.6
fre 25. sep	00:12	Departure	01L	SXS8QA	TCSOE	B738	93.7
fre 25. sep	06:25	Departure	01L	SAS22E	OYKAR	A320	91.4
søn 27. sep	00:53	Departure	19R	RUK5HU	EIEST	B738	93.7
ons 30. sep	05:51	Departure	01L	NOZ9046	LNNGZ	B738	93.6
ons 30. sep	05:57	Departure	01L	NOZ1942	LNENU	B738	93.6
ons 30. sep	06:12	Departure	01L	SAS73A	SERSL	E195	91.3

For september er det totalt registrert:

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

8 BRUK AV RULLEBANER

8.1 RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER

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

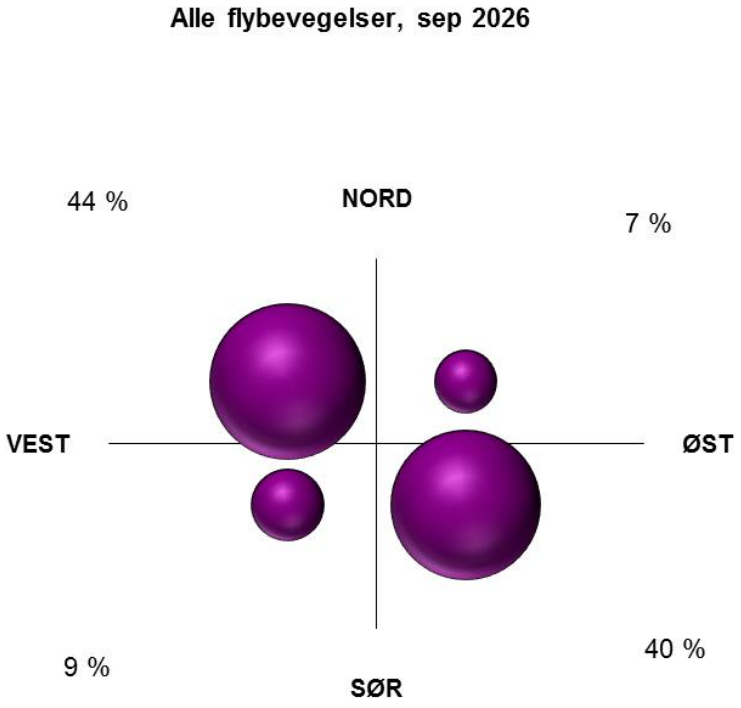
september 2026		Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)	
Dato	Total	RWY 01L		RWY 19R		RWY 01R		RWY 19L		mot nord	mot sør
		Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	Landinger	Avganger	RWY 01	RWY 19
tir 1.sep	672	0	0	252	114	0	0	83	220	0,0	99,6
ons 2.sep	706	0	0	280	107	0	0	72	246	0,0	99,9
tor 3.sep	701	1	2	189	147	46	0	116	197	7,0	92,6
fre 4.sep	705	25	291	41	9	283	3	5	48	85,4	14,6
lør 5.sep	449	67	170	5	0	148	58	0	0	98,7	1,1
søn 6.sep	709	66	96	164	99	51	33	78	122	34,7	65,3
man 7.sep	694	0	0	335	19	0	0	7	332	0,0	99,9
tir 8.sep	680	6	1	298	15	23	0	15	321	4,4	95,4
ons 9.sep	669	54	304	18	1	253	33	4	0	96,3	3,4
tor 10.sep	713	93	167	111	55	119	65	36	66	62	37,6
fre 11.sep	713	3	0	342	23	5	0	8	331	1,1	98,7
lør 12.sep	452	6	84	148	9	61	8	7	128	35,2	64,6
søn 13.sep	694	85	277	32	1	227	69	1	0	94,8	4,9
man 14.sep	695	45	82	205	7	51	33	48	224	30,4	69,6
tir 15.sep	696	3	1	304	20	14	0	22	324	2,6	96,3
ons 16.sep	718	24	170	134	45	168	21	33	123	53,3	46,7
tor 17.sep	704	8	117	214	17	92	9	37	208	32,1	67,6
fre 18.sep	709	1	0	329	22	0	0	28	328	0,1	99,7
lør 19.sep	448	0	0	200	26	1	0	17	202	0,2	99,3
søn 20.sep	689	7	95	196	16	109	4	31	230	31,2	68,7
man 21.sep	690	27	340	25	0	293	5	0	0	96,4	3,6
tir 22.sep	686	20	100	252	12	63	1	10	227	26,8	73,0
ons 23.sep	706	3	0	286	18	32	0	29	335	5,0	94,6
tor 24.sep	713	36	349	31	0	291	3	1	0	95	4,5
fre 25.sep	727	15	77	271	21	55	1	26	261	20	79,6
lør 26.sep	469	53	135	59	20	101	46	17	38	71,4	28,6
søn 27.sep	682	2	0	280	62	0	0	58	280	0,3	99,7
man 28.sep	671	19	0	243	57	8	0	66	278	4,0	96,0
tir 29.sep	638	137	223	6	0	175	97	0	0	99,1	0,9
ons 30.sep	669	84	280	30	0	220	51	2	0	94,9	4,8
Totalt	**19 867**	**890**	**3 361**	**5 280**	**942**	**2 889**	**540**	**857**	**5 069**	**38,7 %**	**61,1 %**

For september var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 38,7/61,1.

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

Til høyre:

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



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

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

september 2026 – østre rullebane 06:30 – 22:30

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	8519	2512	533	812	4662	35,7	64,3
Night	136	31	0	0	105	22,8	77,2
Sum	8655	2543	533	812	4767	35,5	64,5

september 2026 – vestre rullebane 06:30 – 22:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	8142	547	2816	4179	600	41,3	58,7
Night	168	7	119	33	9	75,0	25,0
Sum	8310	554	2935	4212	609	42,0	58,0

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	118	68	1	10	39	58,5	41,5
Night	141	116	0	13	12	82,3	17,7
Sum	259	184	1	23	51	71,4	28,6

september 2026 – vestre rullebane 22:30 – 24:00

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	165	5	28	132	0	20,0	80,0
Night	350	41	14	283	12	15,7	84,3
Sum	515	46	42	415	12	17,1	82,9

september 2026 – østre rullebane 24:00 – 06:30

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	0	0	0	0	0		
Night	36	17	1	15	3	50,0	50,0
Sum	36	17	1	15	3	50,0	50,0

september 2026 – vestre rullebane 24:00 – 06:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	0	0	0	0	0		
Night	438	117	79	176	66	44,7	55,3
Sum	438	117	79	176	66	44,7	55,3

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly-kategori
tor 10.sep	00:01	Natt	A	01R	NSZ5708	B38M	Jetfly
fre 11.sep	01:55	Natt	D	19L	WMT5TD	A21N	Jetfly
søn 13.sep	00:14	Natt	A	01R	SAS4788	E195	Jetfly
søn 20.sep	06:03	Natt	A	19L	SAS924	A21N	Jetfly
søn 20.sep	06:05	Natt	D	19L	SAS4637	A20N	Jetfly
man 21.sep	01:58	Natt	A	01R	BCS3316	B763	Jetfly
tir 22.sep	23:02	Kveld	D	19R	NOZ36S	B738	Jetfly
tir 22.sep	23:12	Kveld	D	19R	WMT5TD	A21N	Jetfly
ons 23.sep	23:27	Kveld	D	19R	VKG4920	A321	Jetfly
tor 24.sep	23:00	Kveld	A	01L	KLM39G	B739	Jetfly
tor 24.sep	23:02	Kveld	A	01L	NOZ5EU	B38M	å
tor 24.sep	23:10	Kveld	A	01L	SAS4479	A20N	Jetfly
tor 24.sep	23:14	Kveld	A	01L	AFR1274	BCS3	Jetfly
tor 24.sep	23:15	Kveld	A	01L	NOZ1055	B38M	Jetfly
tor 24.sep	23:17	Kveld	A	01L	BAW784	A320	Jetfly
tor 24.sep	23:25	Kveld	A	01L	SAS98E	A320	Jetfly
tor 24.sep	23:26	Kveld	A	01L	NOZ1607	B738	Jetfly
tor 24.sep	23:29	Kveld	A	01L	NOZ4YA	B738	Jetfly
tor 24.sep	23:40	Kveld	A	01L	NOZ35F	B738	Jetfly
tor 24.sep	23:42	Kveld	A	01L	NOZ2EV	B38M	Jetfly
tor 24.sep	23:43	Kveld	A	01L	NOZ9JL	B738	Jetfly
tor 24.sep	23:45	Kveld	A	01L	NOZ87G	B738	Jetfly
tor 24.sep	23:46	Kveld	A	01L	NOZ29DX	B738	Jetfly
tir 29.sep	22:42	Kveld	D	01R	0	B38M	Jetfly
tir 29.sep	22:49	Kveld	A	01L	SAS897	A320	Jetfly
ons 30.sep	22:45	Kveld	A	01L	SAS4786	A20N	Jetfly
ons 30.sep	22:47	Kveld	A	01L	SAS93L	A20N	Jetfly
ons 30.sep	22:49	Kveld	A	01L	SAS812	A20N	Jetfly
ons 30.sep	22:51	Kveld	A	01L	SAS4433	A320	Jetfly
ons 30.sep	23:17	Kveld	A	01L	NOZ1055	B738	Jetfly
ons 30.sep	23:20	Kveld	A	01L	LOT8LT	E170	Jetfly
ons 30.sep	23:23	Kveld	A	01L	NOZ4YA	B38M	Jetfly
ons 30.sep	23:24	Kveld	A	01L	NSZ5708	B38M	Jetfly
ons 30.sep	23:26	Kveld	A	01L	NOZ97B	B738	Jetfly
ons 30.sep	23:29	Kveld	A	01L	BAW784	A20N	Jetfly
ons 30.sep	23:31	Kveld	A	01L	NOZ1865	B738	Jetfly
ons 30.sep	23:32	Kveld	A	01L	NOZ7CT	B38M	Jetfly
ons 30.sep	23:37	Kveld	A	01L	NOZ5UZ	B38M	Jetfly
ons 30.sep	23:41	Kveld	A	01L	SAS897	A20N	Jetfly
ons 30.sep	23:43	Kveld	A	01L	NOZ11G	B738	Jetfly
ons 30.sep	23:48	Kveld	A	01L	KLM39G	B738	Jetfly

Det var 35 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 22:30 - 24:00.
Det var 6 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 00:00 -06:30.
Av disse 41 skjedde 42 mulige avvik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 71 flygninger som avvek fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).
Disse inntraff kvelden før / natten til:
tir 1. sep, tir 8., ons 9., tir 15., ons 16., søn 20., man 21., ons 23., fre 25., lør 26., søn 27., man 28. , ons 30. september
og er ikke registrert som avvik fra forskriften, jfr § 7.

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

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

september 2026 – østre rullebane 06:30 – 22:30

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	397	139	5	6	247	36,3	63,7
Night	5	5	0	0	0	100,0	0,0
Sum	402	144	5	6	247	37,1	62,9

september 2026 – vestre rullebane 06:30 – 22:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	1180	160	304	464	252	39,3	60,7
Night	8	2	0	6	0	25,0	75,0
Sum	1188	162	304	470	252	39,2	60,8

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

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

september 2026 – vestre rullebane 22:30 – 24:00

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	2	0	0	0	2	0,0	100,0
Night	4	1	1	1	1	50,0	50,0
Sum	6	1	1	1	3	33,3	66,7

september 2026 – østre rullebane 24:00 – 06:30

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01R	Runway 19L
Day	0	0	0	0	0		
Night	2	1	0	1	0	50,0	50,0
Sum	2	1	0	1	0	50,0	50,0

september 2026 – vestre rullebane 24:00 – 06:30

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R		Runway Usage [%]	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures	Runway 01L	Runway 19R
Day	0	0	0	0	0		
Night	16	10	0	6	0	62,5	37,5
Sum	16	10	0	6	0	62,5	37,5

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly-kategori
tir 1.sep	02:31	Natt	A	19L	APF4007	F50	Propellfly

Det var ingen mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 22:30 - 24:00
Det var 1 mulig avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 00:00 -06:30
Av disse 1 skjedde ingen mulige avvik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen)

I tillegg var det 2 flygninger som avvek fra hovedregelen om banebruk for propellfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).
Disse inntraff kvelden før / natten til: tir 15.
og er ikke registrert som avvik fra forskriften, jfr § 7.

9 TRASÉBRUK

9 TRASÉBRUK 18

9.1 LANDINGER OV AVGANGER 20

9.1.1 Regler for landinger 20

9.1.2 Regler for avganger 20

Landinger fra sør med jetfly, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen 21

Landinger fra sør med andre flytyper, eksempeldag med nordlig trafikkretning hele dagen 22

Landinger fra nord med jetfly, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen 23

Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen 24

9.1.3 Landinger, rapportering iht § 11, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen 25

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

9.1.4 Avganger, rapportering iht § 7, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen 27

Overholdelse av toleransekorridorer, jetfly 27

Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly 27

9.1.5 Kurvede landinger, traséutskrifter 28

9.1.6 Avganger, traséutskrifter 38

Air Baltic 38

Air France 39

Austrian 40

British Airways 41

Brussels Airlines 42

Emirates 43

Ethiopian Airline 44

Danish Air Transport 45

Finnair 46

Iberia 47

Icelandair 48

KLM 49

LOT 50

Lufthansa 51

Norwegian, innland 52

Norwegian, utland 53

Pegasus Airlines 54

Qatar Airways 55

Ryanair 56

SAS Inland 57

SAS Utland 58

Swiss 59
TAP Portugal 60
Thomas Cook Airlines Scandinavia 61
Turkish Airlines 62
Widerøe 63
Wizz Air 64

9.1 LANDINGER OV AVGANGER

9.1.1 Regler for landinger

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

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

Avvik fra disse bestemmelsene er angitt senere i denne rapporten.

9.1.2 Regler for avganger

Forskriftens Kapittel 3 og vedlegg 1A i forskriften – gjengitt bakerst i denne rapporten – sier at alle luftfartøyer skal følge utflygingsprosedyrene som beskrevet i AIP Norge Del AD/Gardermoen. Jetfly og propellfly med MTOW over 5700 kg og fire propeller eller mer, skal føres innenfor toleransekorridorene angitt i vedlegg 1B helt til endevinduet for den aktuelle toleransekorridoren. Propellfly med MTOW over 5700 kg og færre enn fire propeller kan flys ut av toleransekorridorene når luftfartøyet har nådd en høyde på 1700 ft AMSL eller mer.

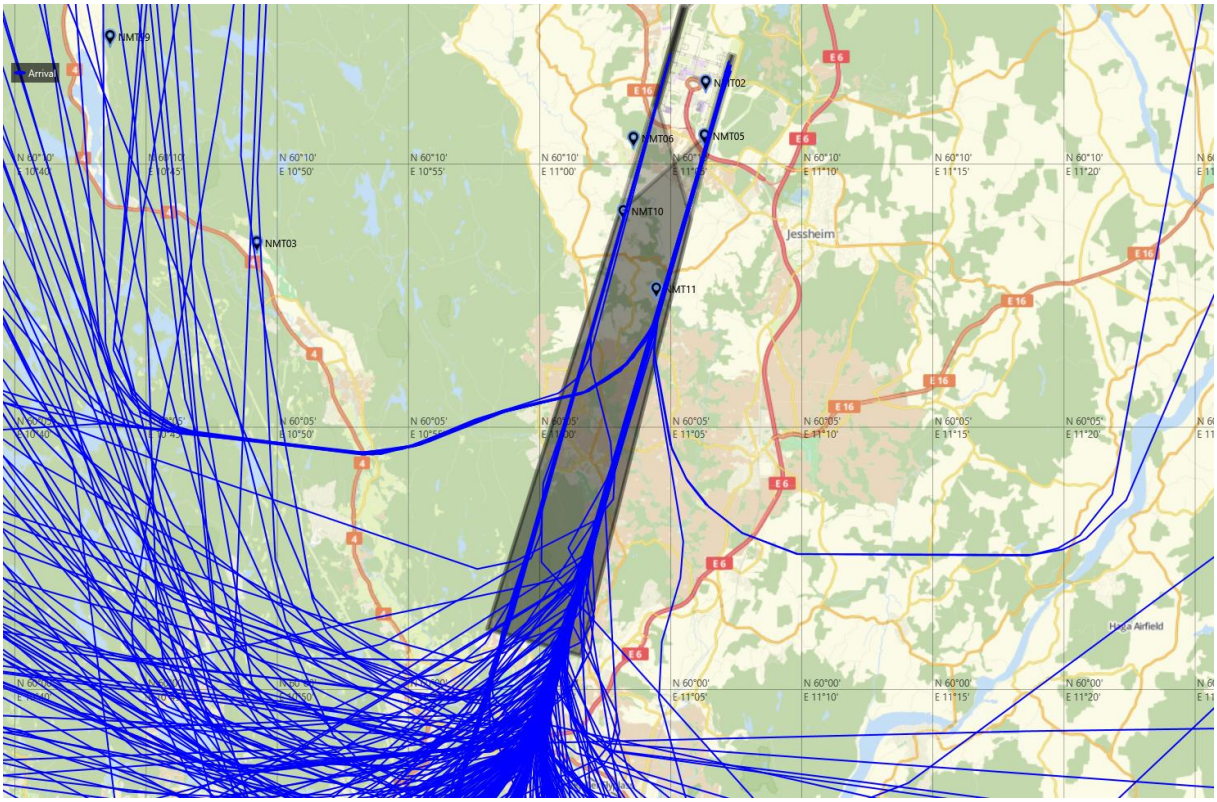
Luftfartøy	Toleransekorridoren kan bare forlates
Jetfly	Gjennom endevindu
Propellfly > 5700 kg MTOM med fire propeller eller mer	Gjennom endevindu
Propellfly > 5700 kg MTOM med færre enn fire propeller	I høyder over 1700 ft AMSL
Helikopter som flys som IFR flygning	I høyder over 1700 ft AMSL
Propellfly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

Avvik fra disse bestemmelsene er angitt senere 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 flygeregler som sier at minimumshøyden over bebygde områder skal være 1000 ft over bakkenivå, hvis det ikke er i forbindelse med landing eller avgang.

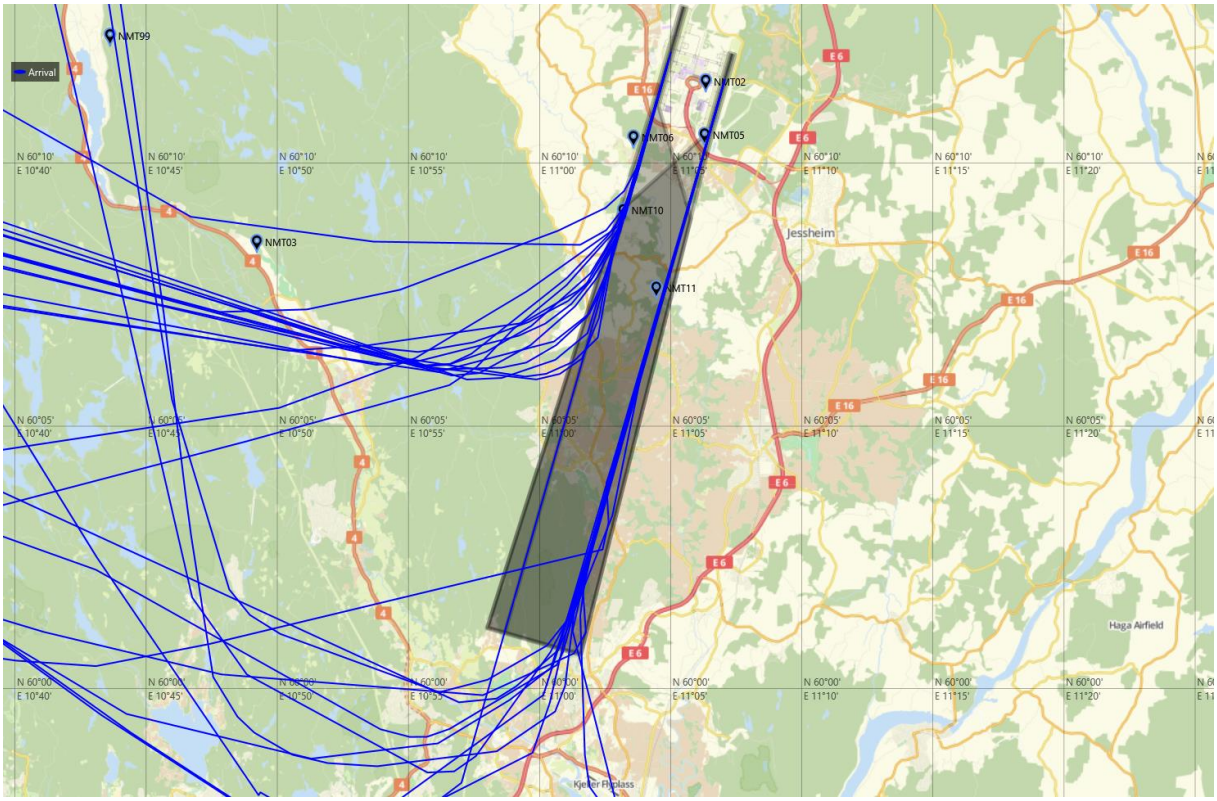
Landinger

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



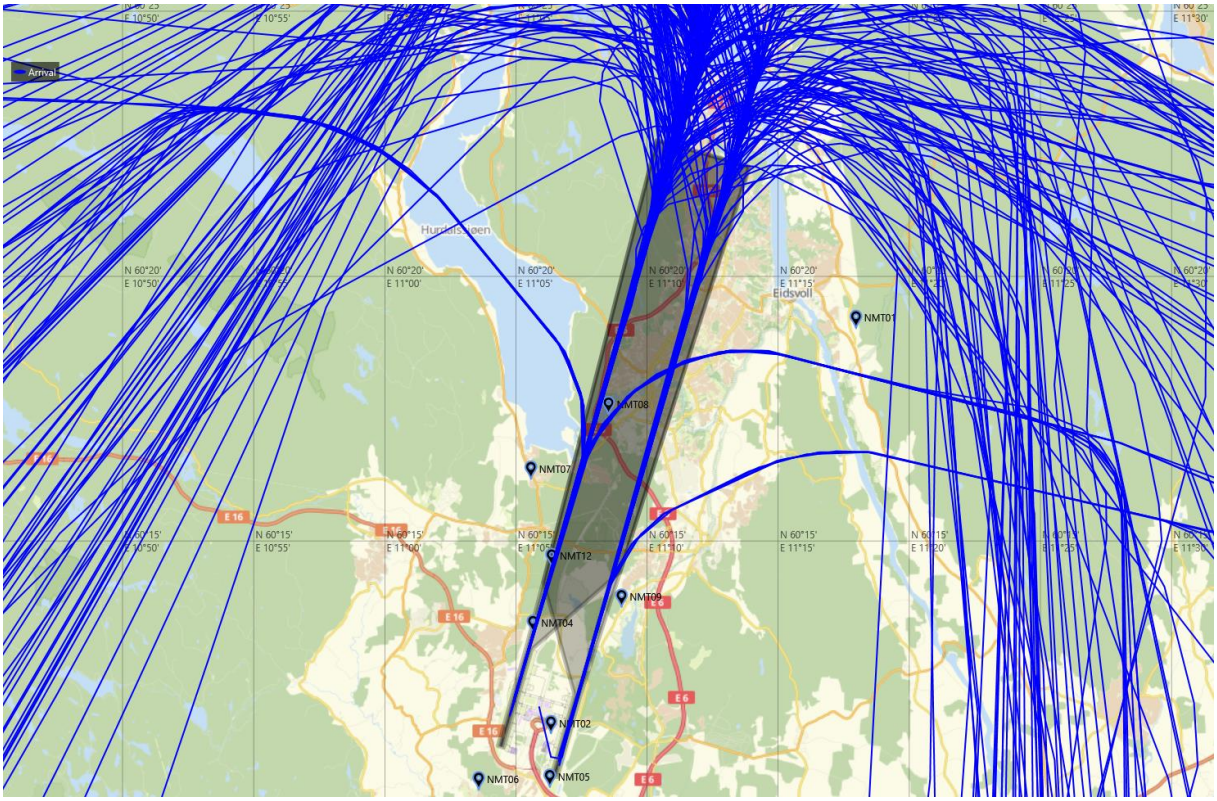
Figur 2. onsdag 21.09.2026 – landinger med jetfly, 317 stk.

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



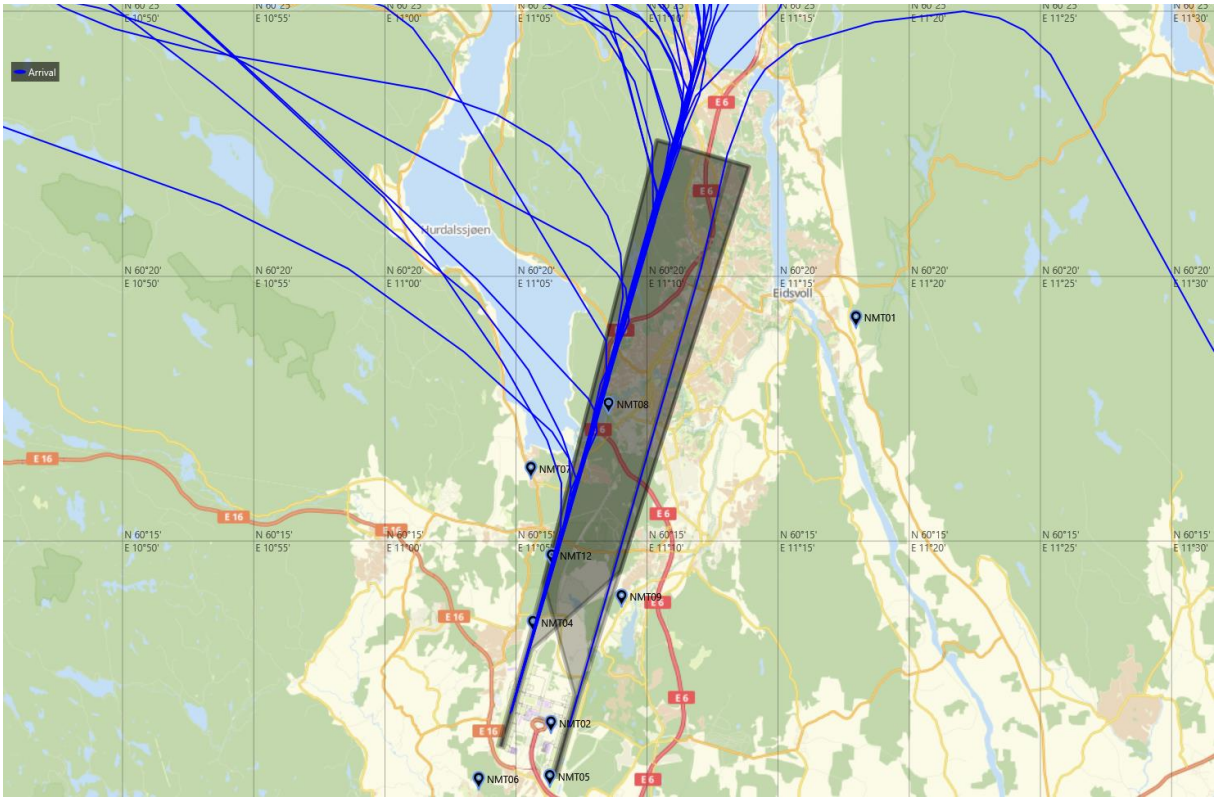
Figur 3. onsdag 21.09.2026 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 28 stk.

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



Figur 4. torsdag 01.09.2026 – landinger jetfly, 309 stk.

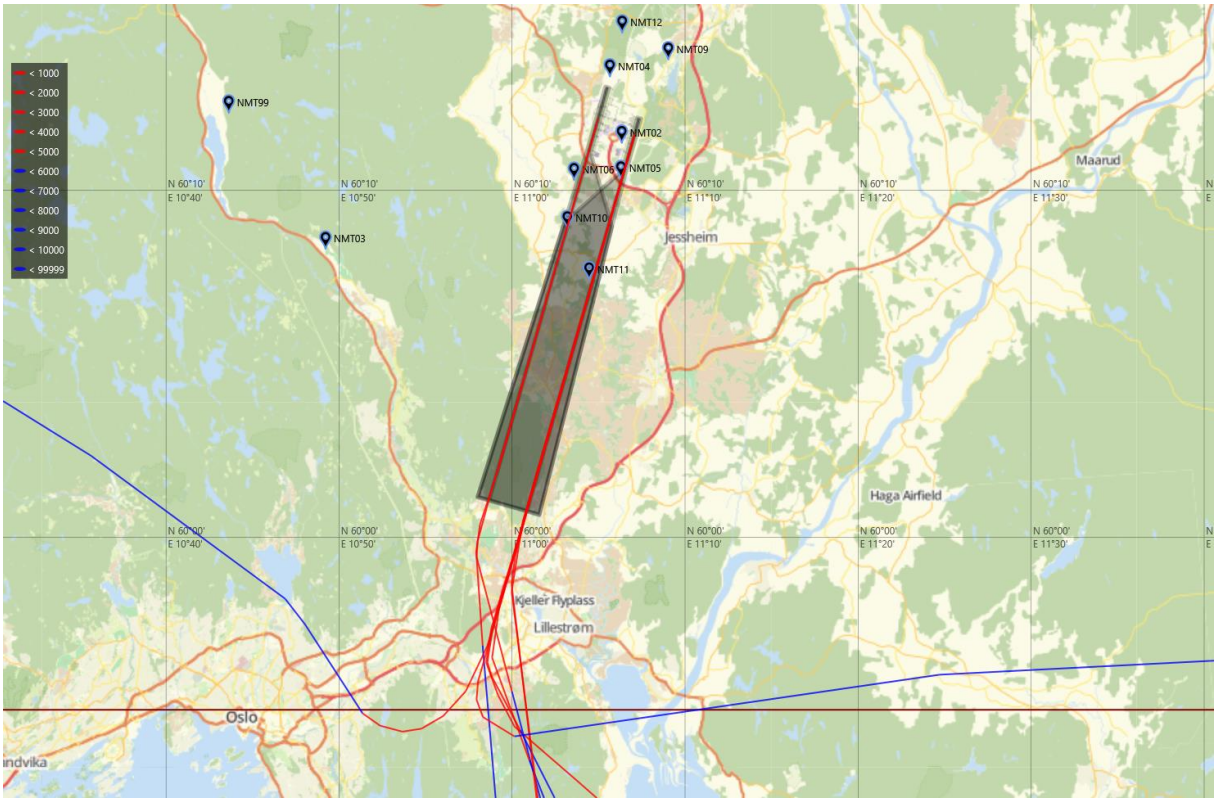
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempeldag med sørlig trafikkretning hele dagen



Figur 5. torsdag 01.09.2026 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 4, 29 stk.

9.1.3 Landinger, rapportering iht § 11, Forskrift om støyforebygging, Gardermoen

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



Figur 6. 9 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 5000 fot over havet

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

INGEN

Figur 7. 0 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 5000 fot over havet

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

Overholdelse av toleransekorridorer, jetfly

I henhold til i § 7 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	Toleranse-korridor	Innenfor korridor	Unntaks-best.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		2710	0	25	311	99,1 %	0,9 %
01R	mot nord fra østre bane		525	0	3	7	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	915	0	39	1	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	1184	0	17	1	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		660	0	26	0	96,2 %	3,8 %
Totalt			**5994**	**0**	**110**	**320**	**98,2 %**	**1,8 %**

Overholdelse av toleransekorridorer, propellfly

I henhold til § 8 og Vedlegg 1A pkt 2 i Forskrift om støyforebygging, Gardermoen skal utflygning med propellfly med MTOW over 5700 kg med færre enn fire motorer skje innenfor toleransekorridoren for den aktuelle utflygningsruten frem til luftfartøyet har nådd en høyde på 1700 ft AMSL eller mer.

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

Propellfly											
RWY	Avgangsretning	Toleranse-korridor	Innenfor korridor	Unntaks-best.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd	Innenfor/ total	Utenfor/ total	Ikke testbare/ total
01L	mot nord fra vestre bane		281	0	2	32	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		5	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
19L	mot sør el. sørøst, østre bane	uspesifisert	0	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
19L-syd	mot sør fra østre bane	sør	0	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	0	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		255	0	0	1	0,0 %	0,0 %	99,6 %	0,0 %	0,4 %
Totalt			**541**	**0**	**2**	**33**	**0,0 %**	**0,4 %**	**93,9 %**	**0,3 %**	**5,7 %**

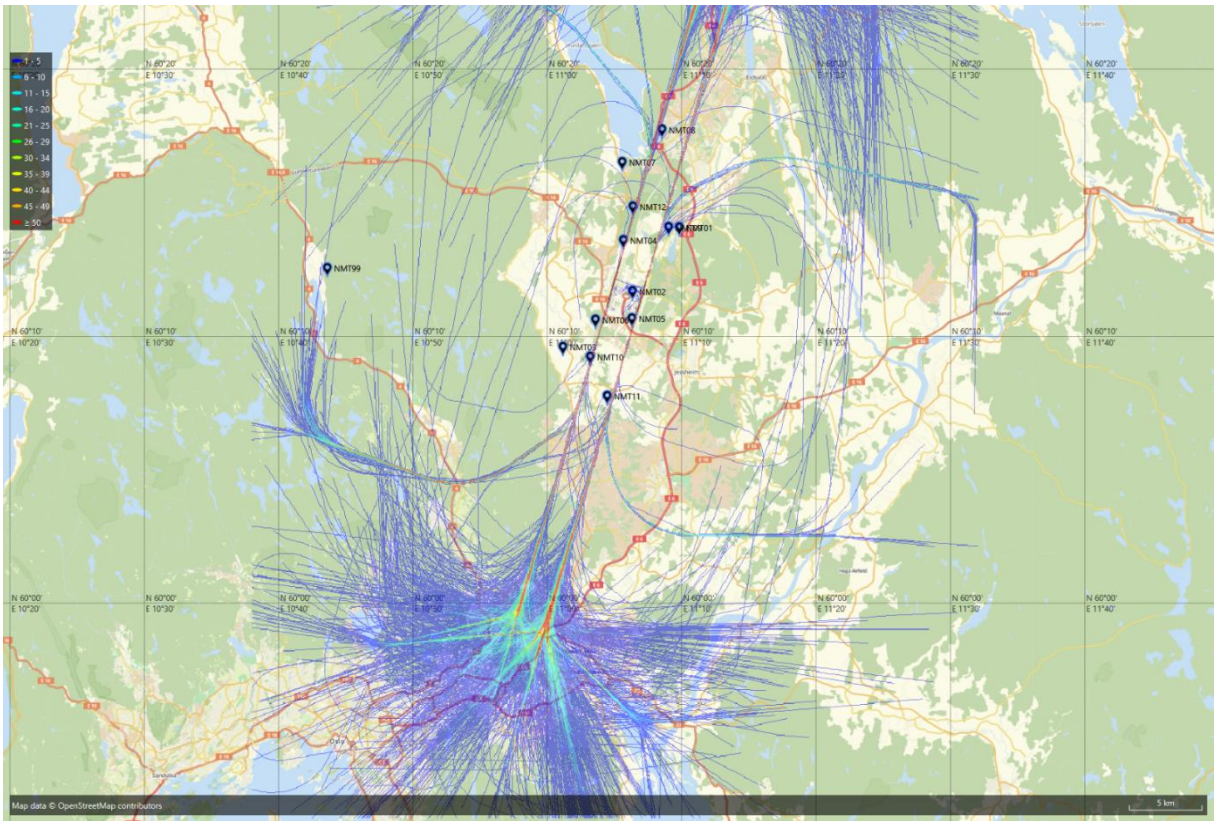
Spesielle forhold gjeldende måned:

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

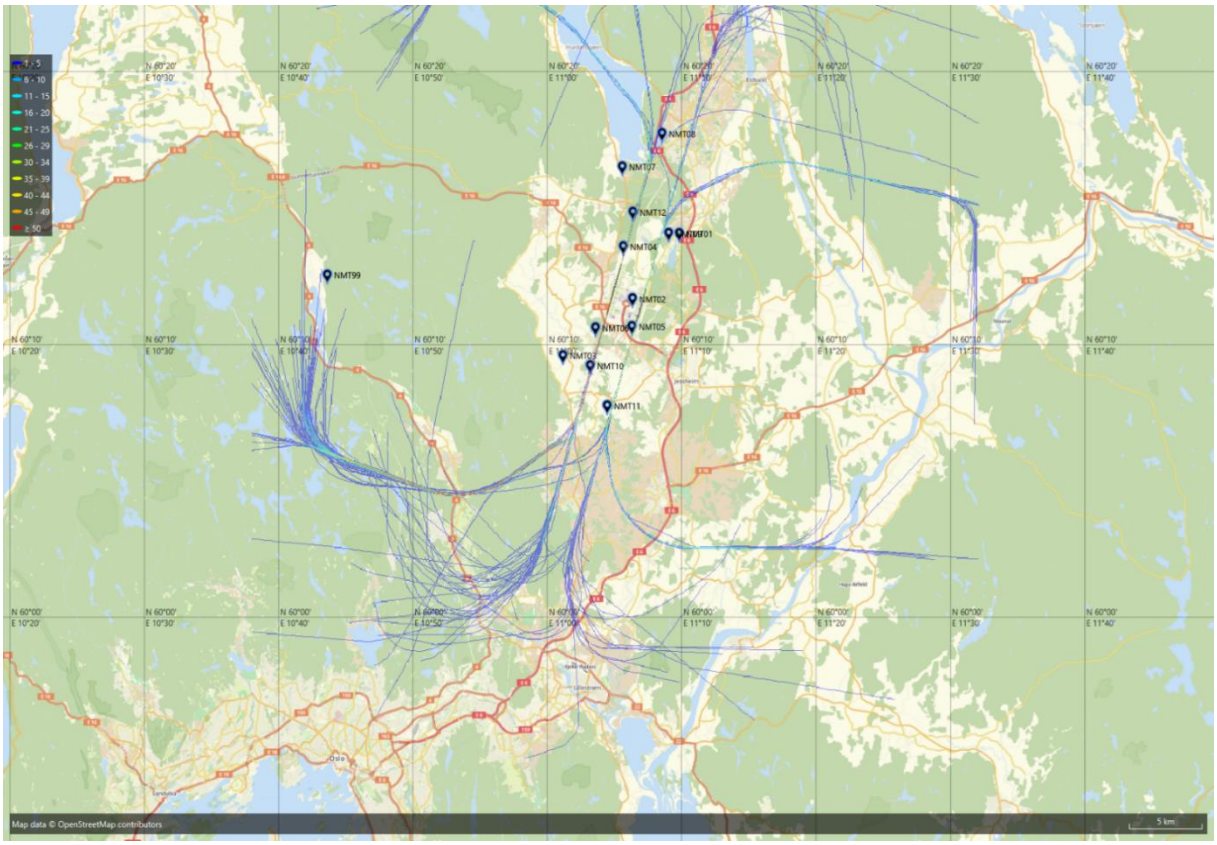
9.1.5 Kurvede landinger, traséutskrifter

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

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



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

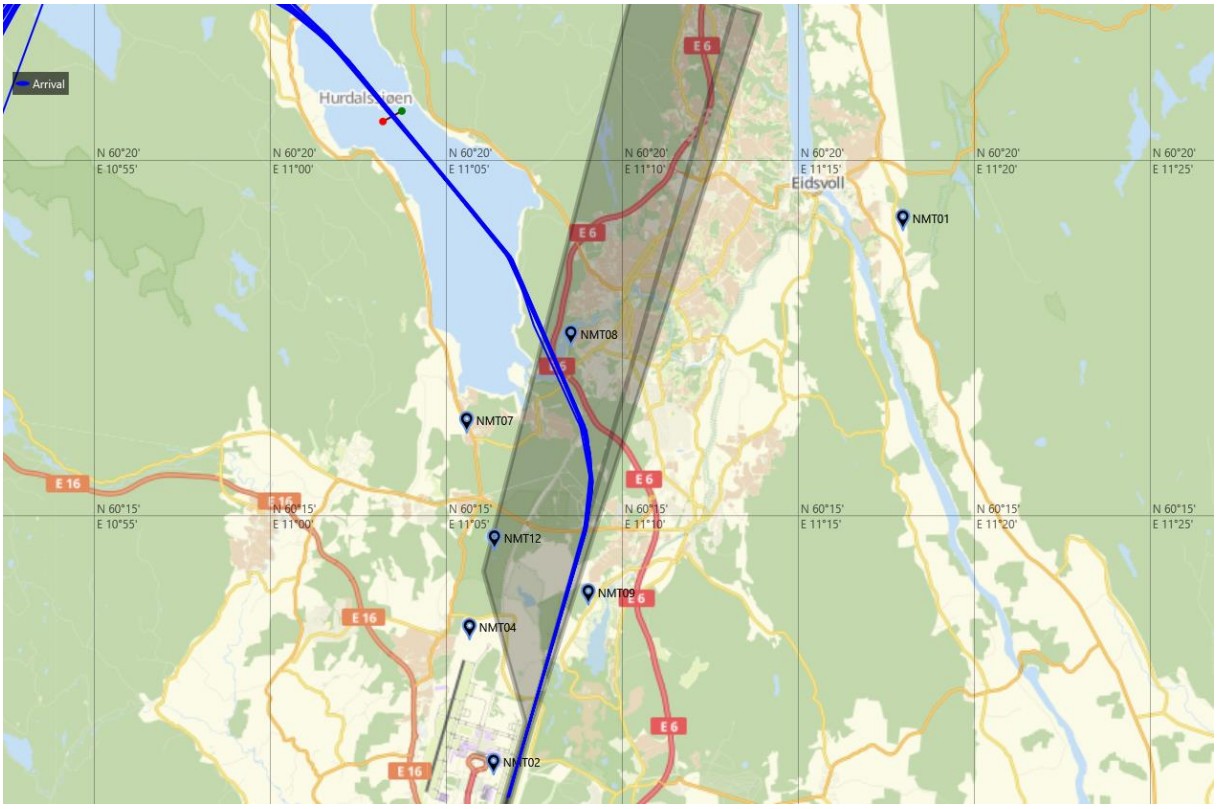


Figur 9 - Ankomster med kurvede prosedyrer

Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i september totalt 579 kurvede landinger.



Figur 10. Kurvede landinger EXWOD – 178 flygninger



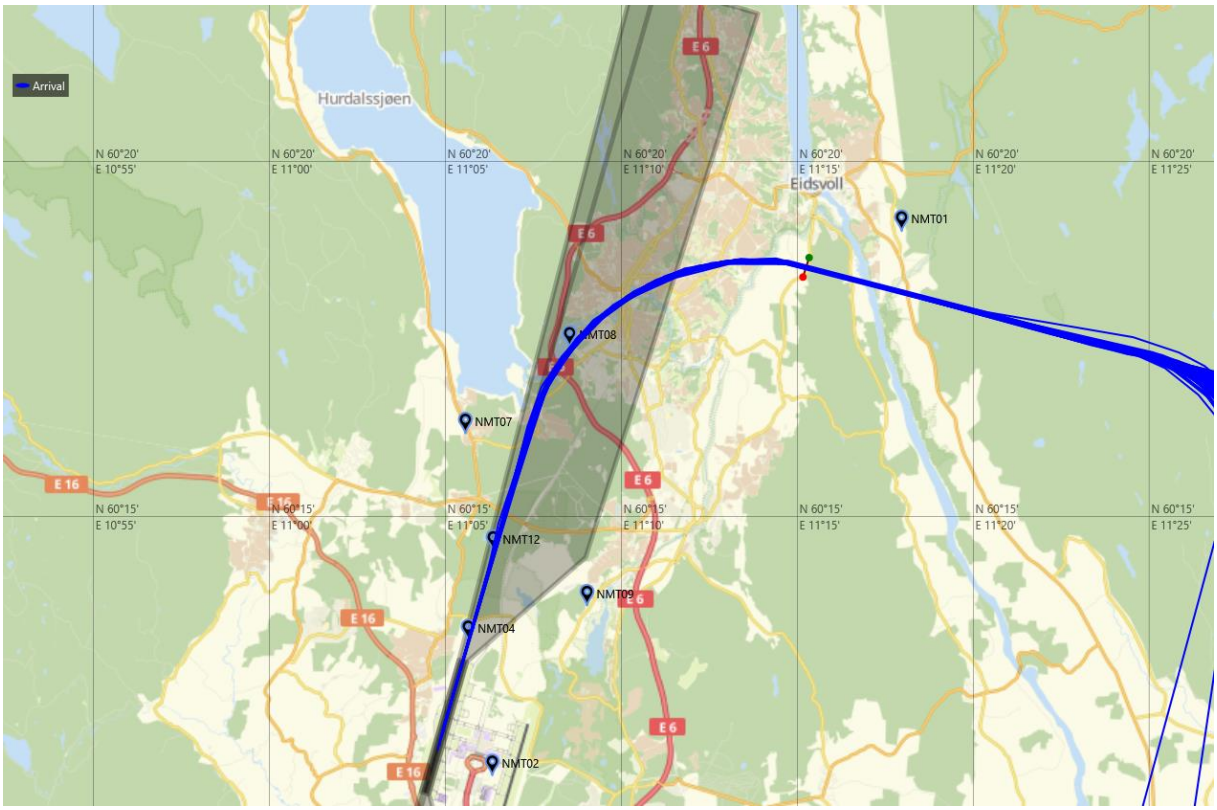
Figur 11. Kurvede landinger ZATCO – 29 flygninger



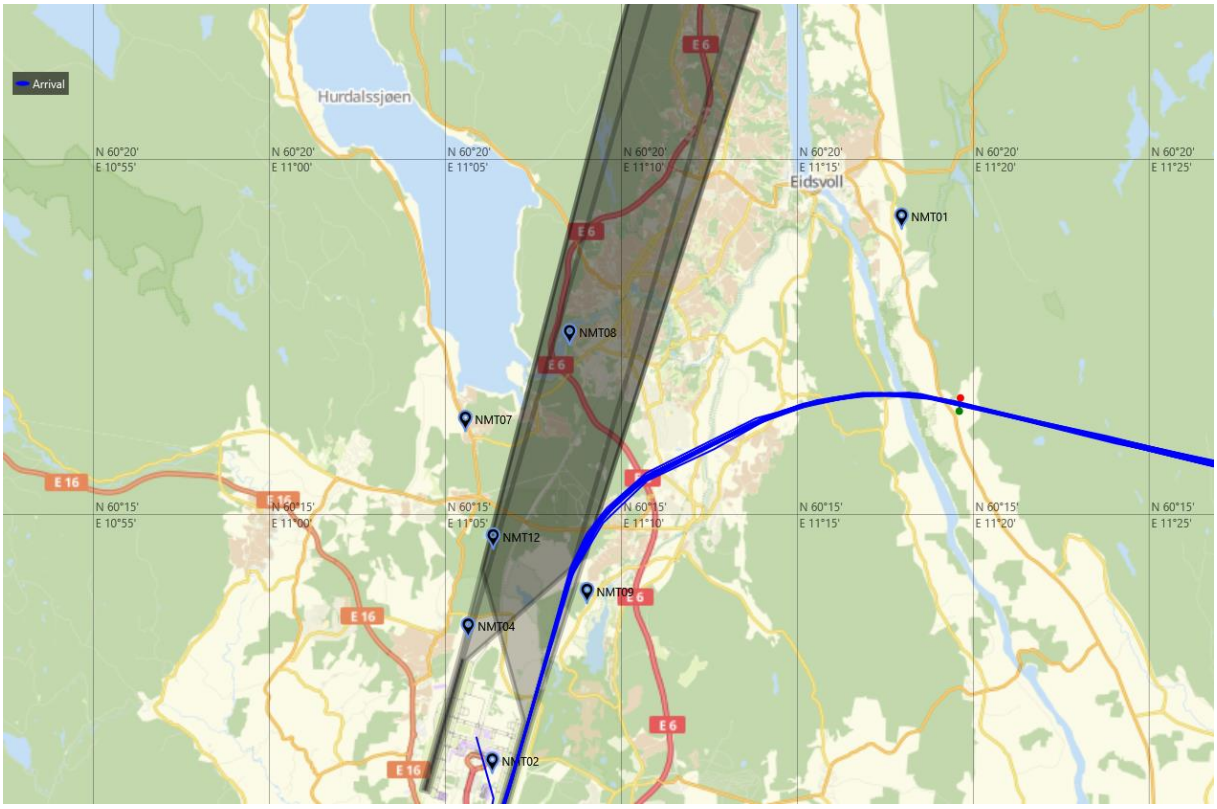
Figur 12. Kurvede landinger RIRUT – 11 flygninger

INGEN

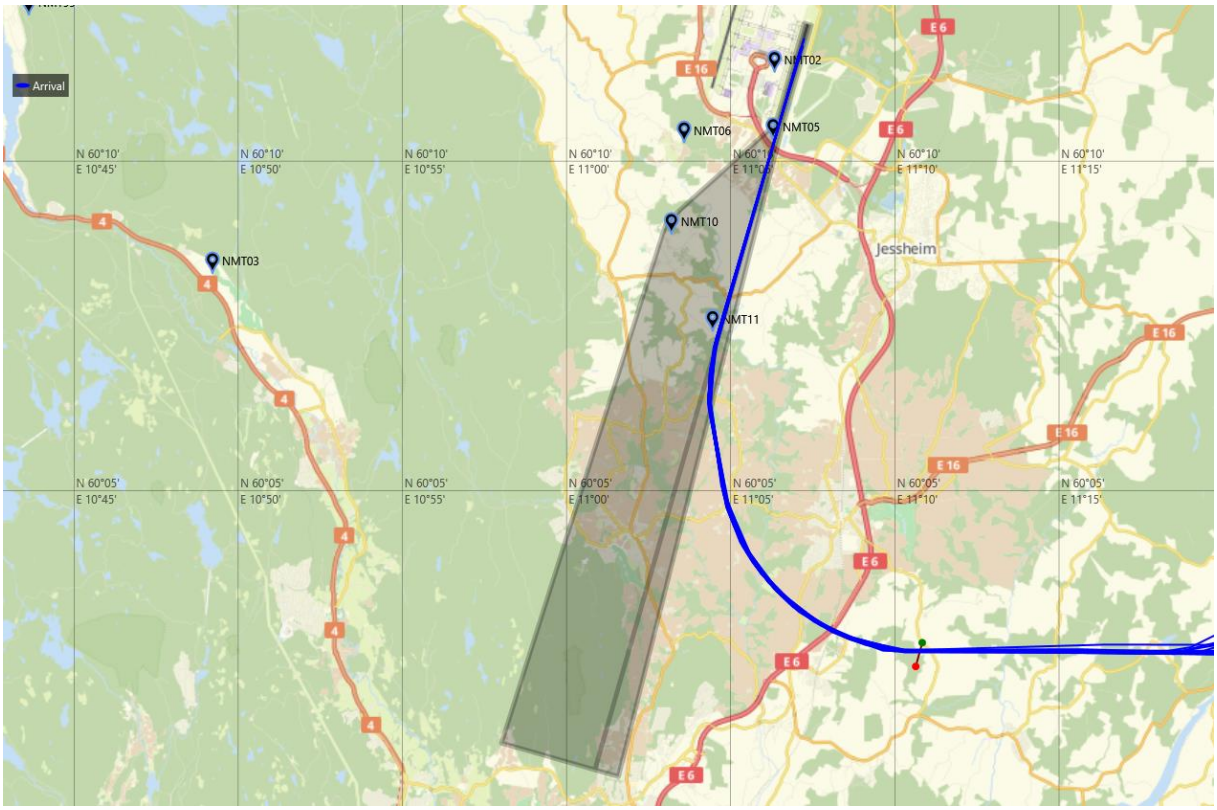
Figur 13. Kurvede landinger AZZIT – 0 flygninger



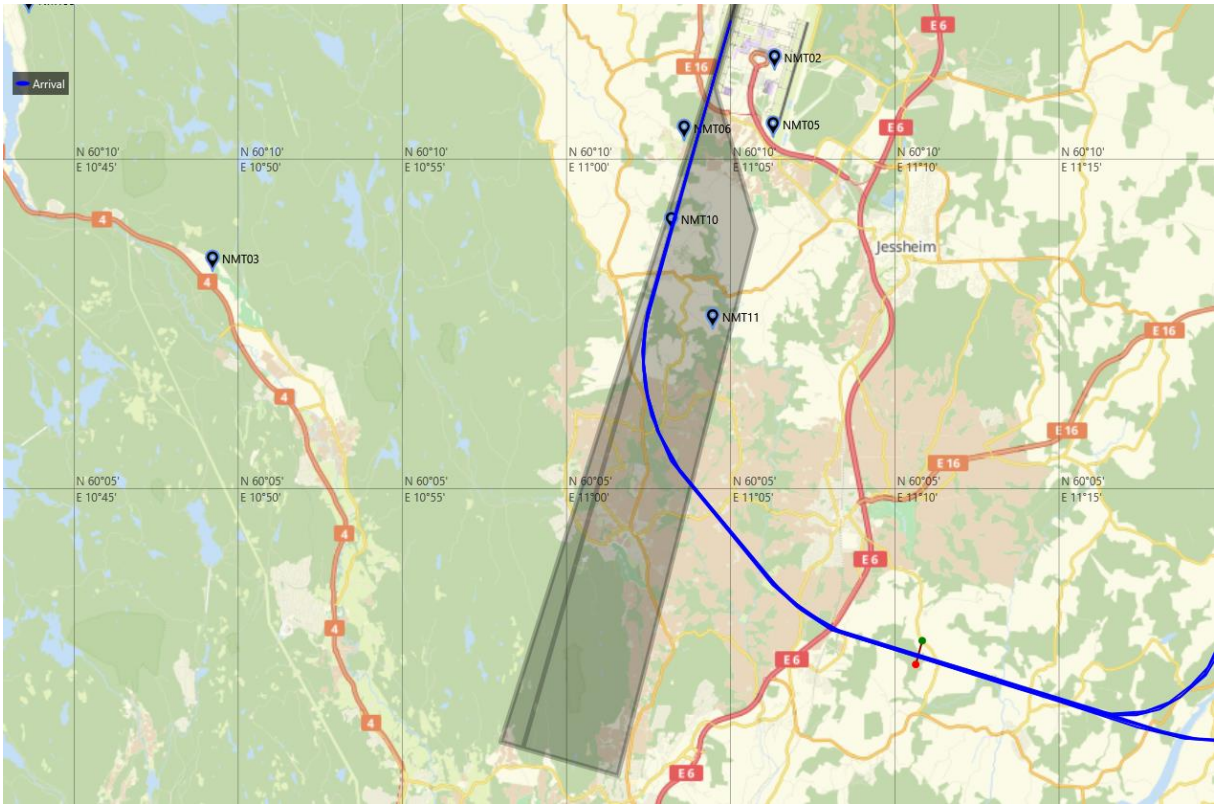
Figur 14. Kurvede landinger ADGEL – 118 flygninger



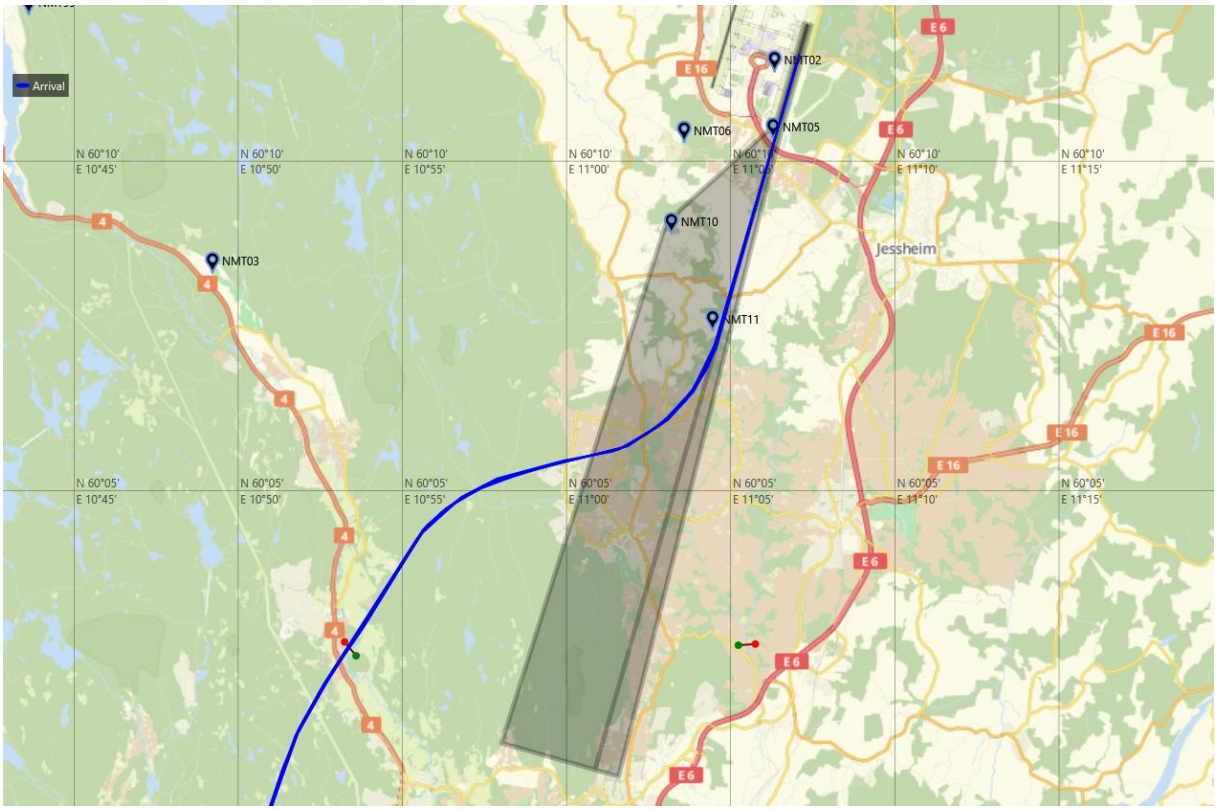
Figur 15. Kurvede landinger JIZLE – 54 flygninger



Figur 16. Kurvede landinger LUVOX – 26 flygninger



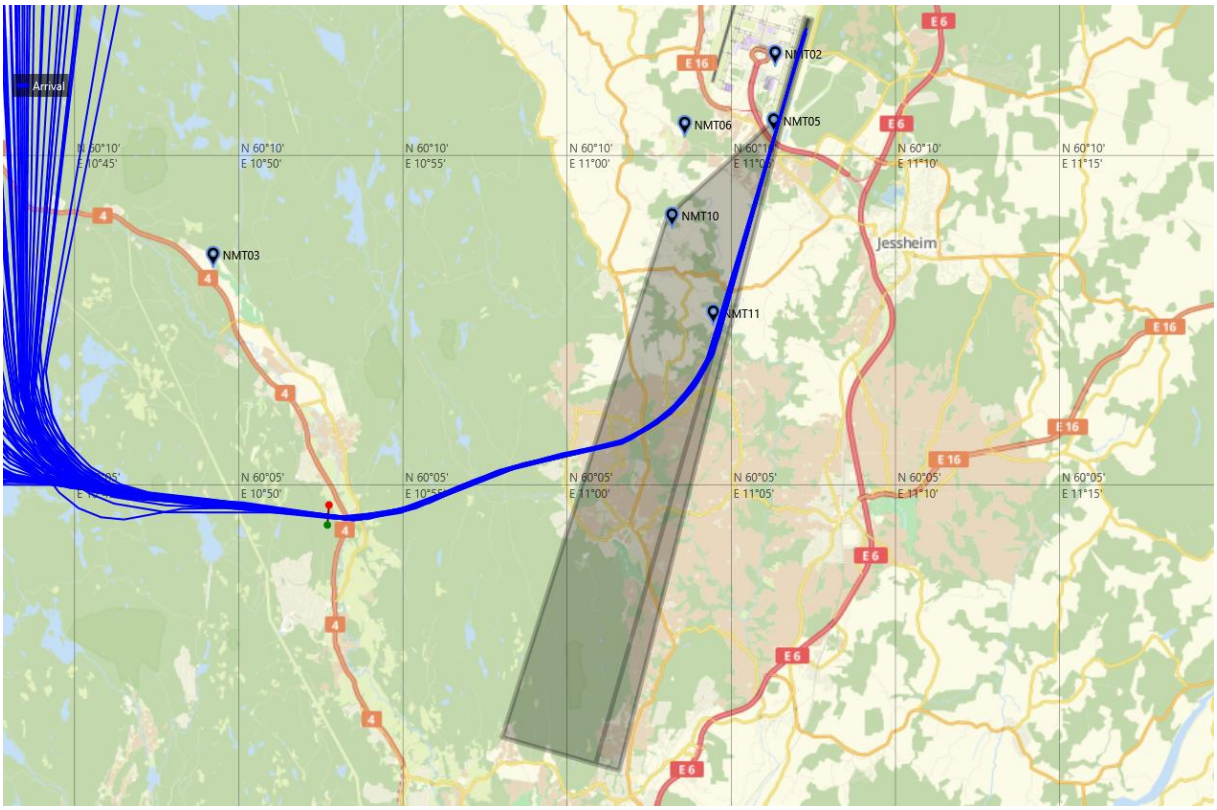
Figur 17. Kurvede landinger SUBZO – 8 flygninger



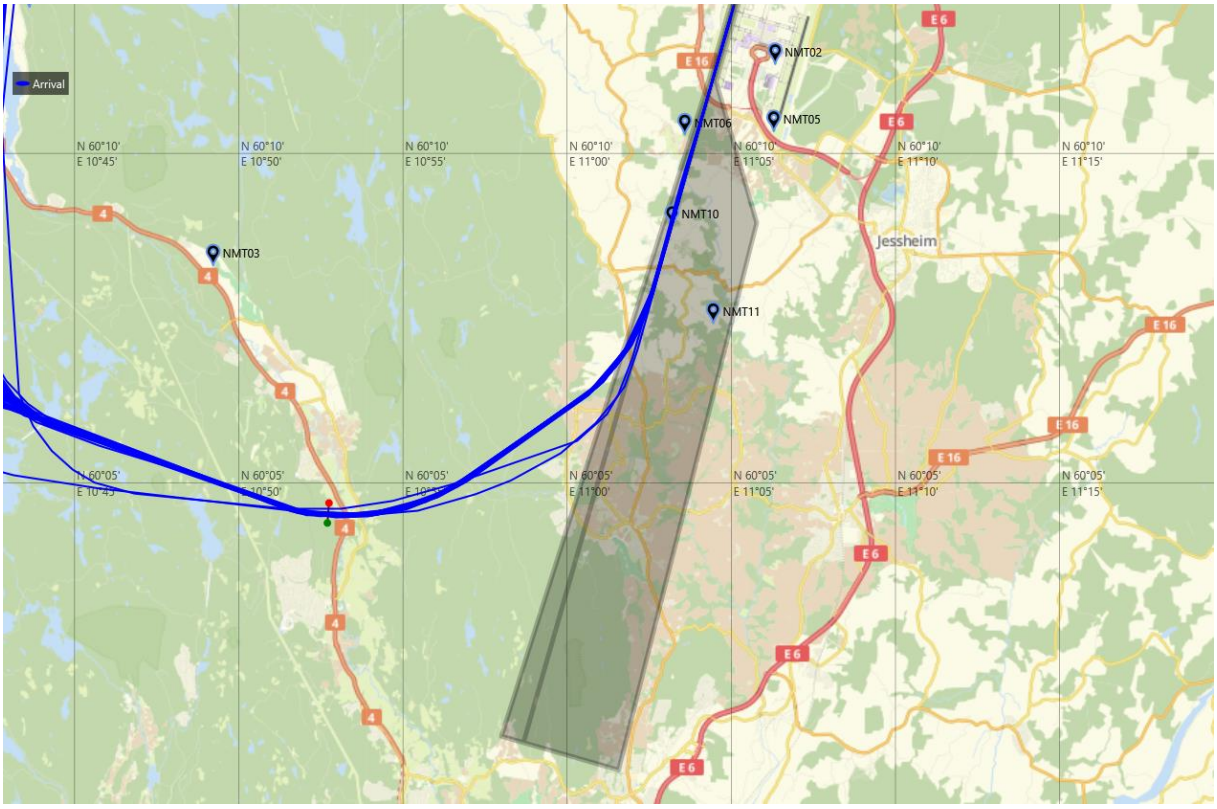
Figur 18. Kurvede landinger SIFOZ – 5 flygninger

INGEN

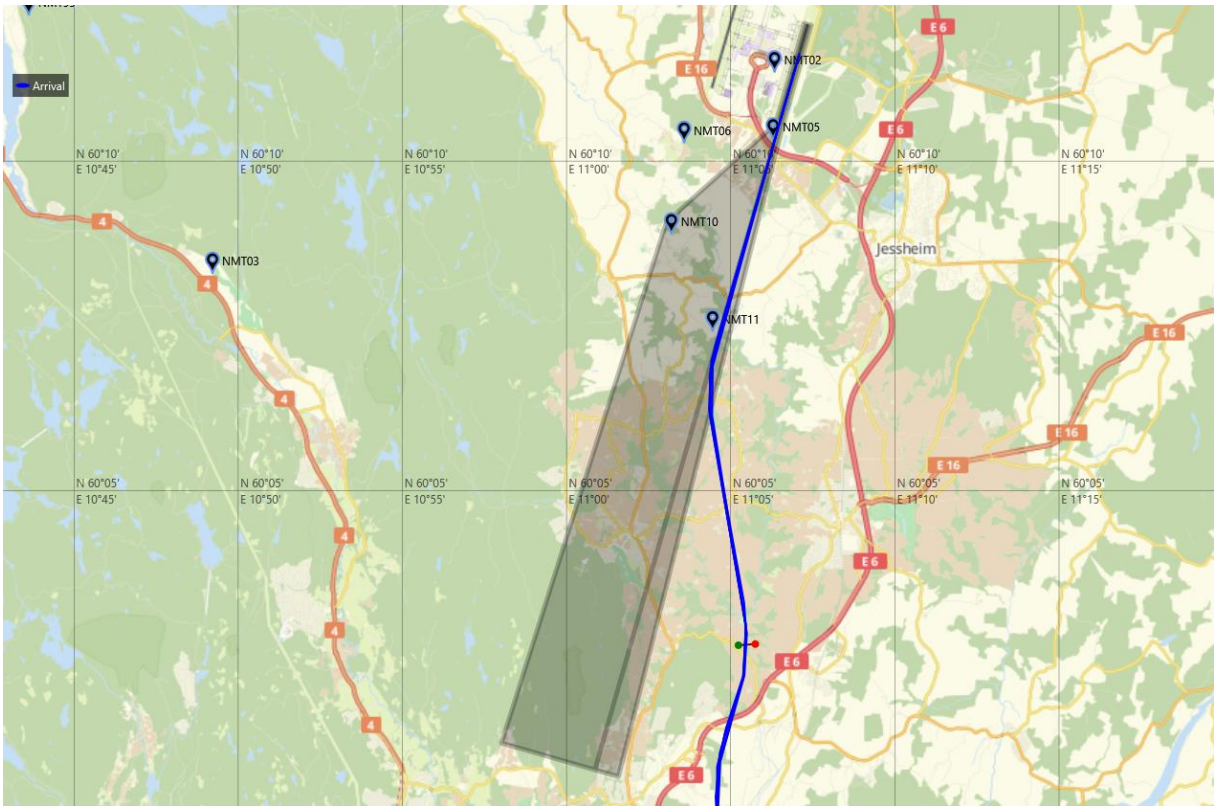
Figur 19. Kurvede landinger ERULO – 0 flygninger



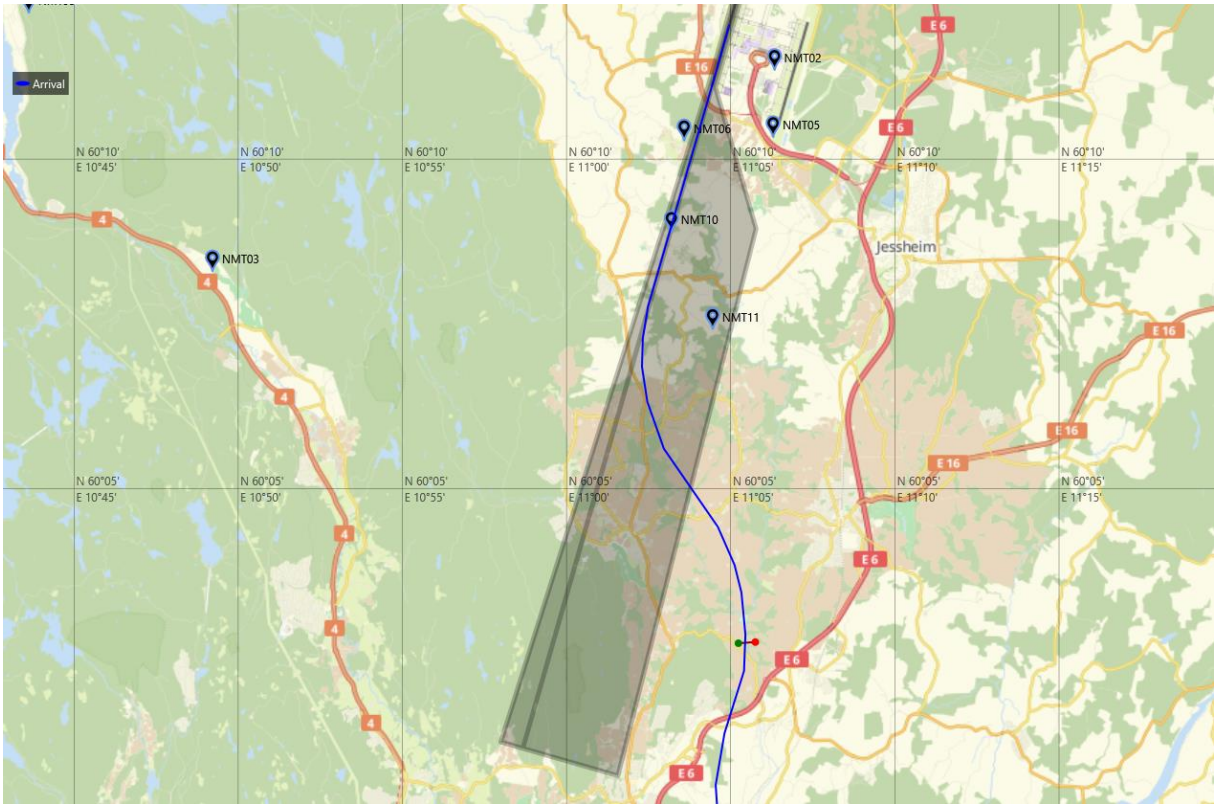
Figur 20. Kurvede landinger RUWOL – 88 flygninger



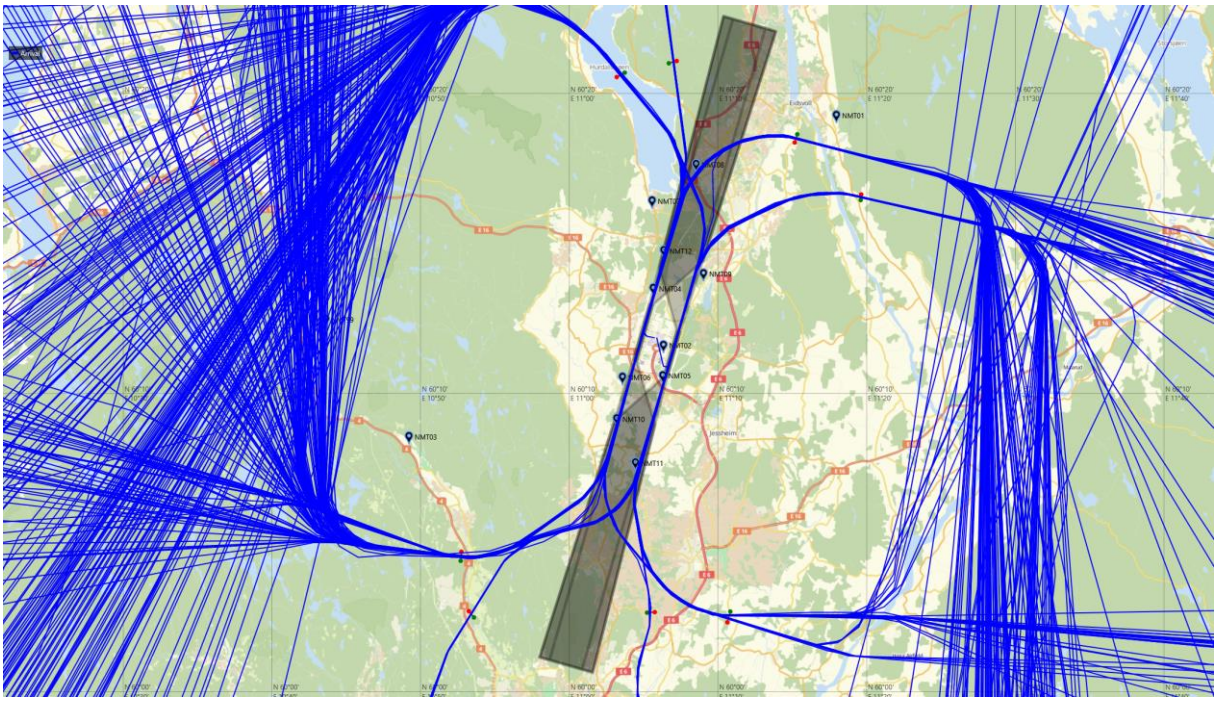
Figur 21. Kurvede landinger ELVUN – 56 flygninger



Figur 22. Kurvede landinger TAVRE – 5 flygninger



Figur 23. Kurvede landinger MONCI – 1 flygning



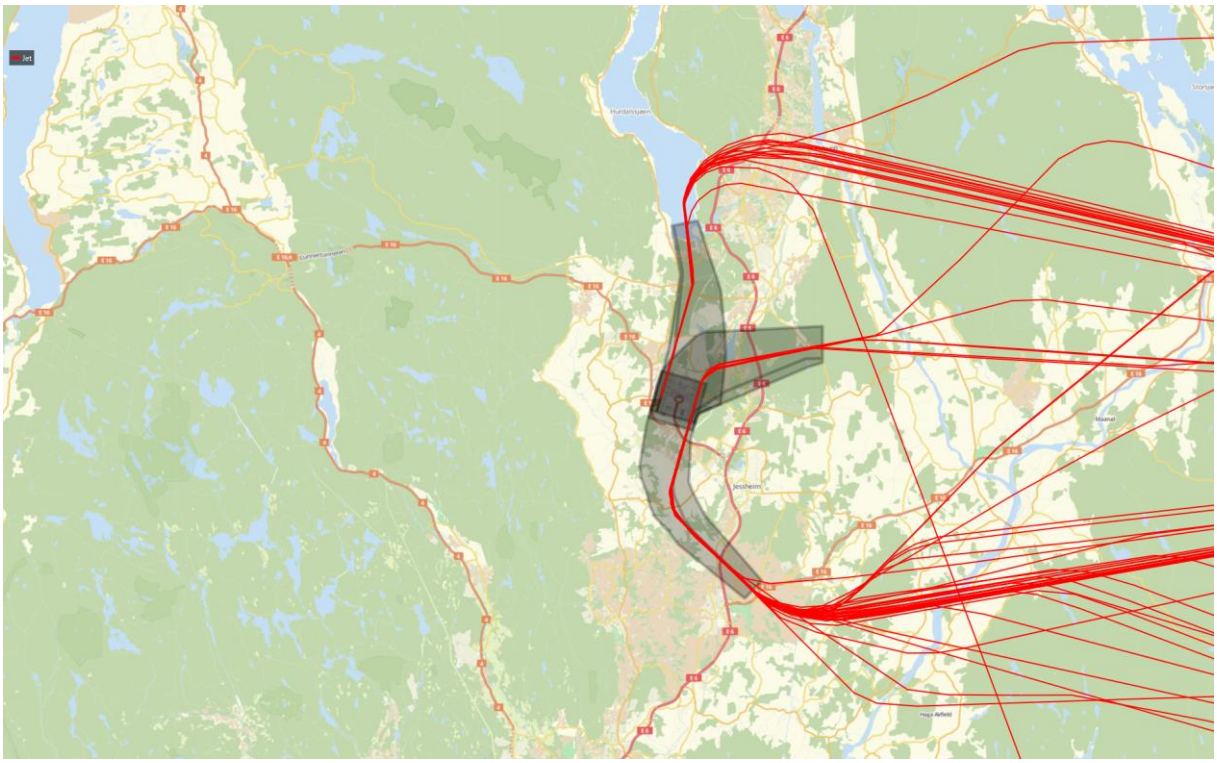
Figur 24. Kurvede landinger totalt – 579 flygninger

9.1.6 Avganger, traséutskrifter

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

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

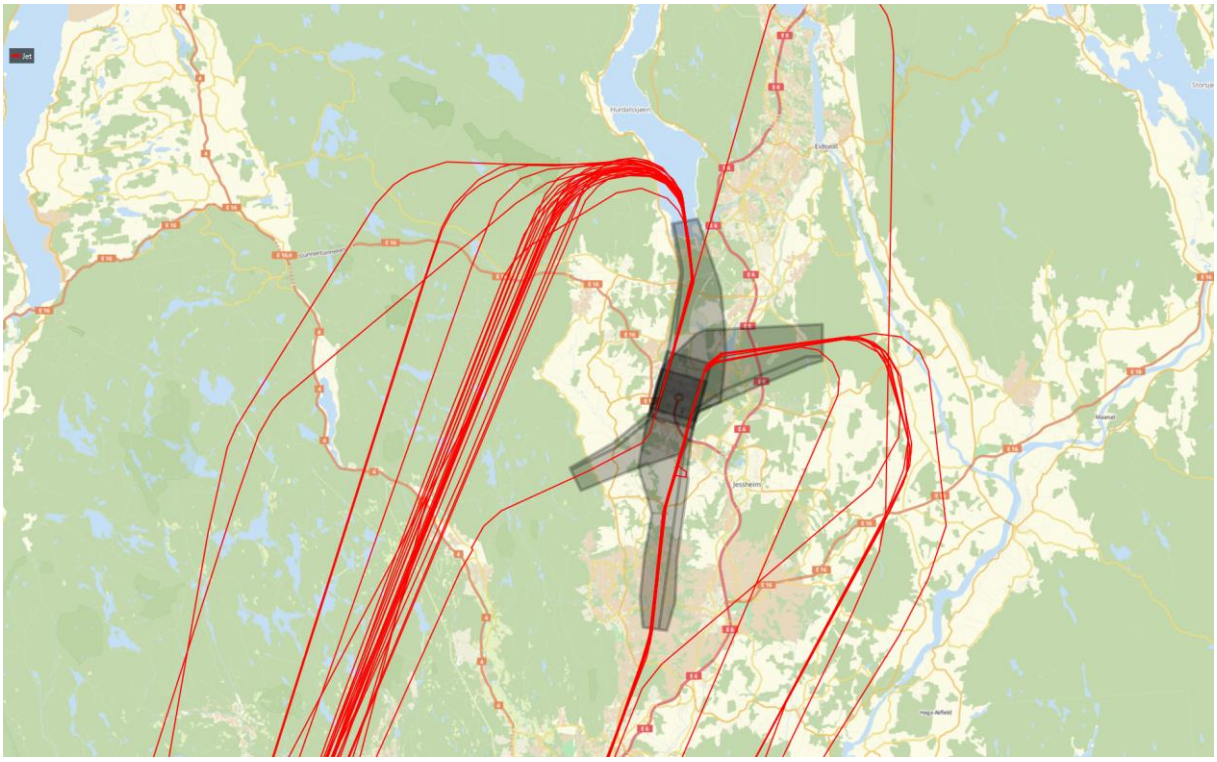
Air Baltic



Figur 25. Avganger, Air Baltic - 60 flygninger
BCS3 (60)

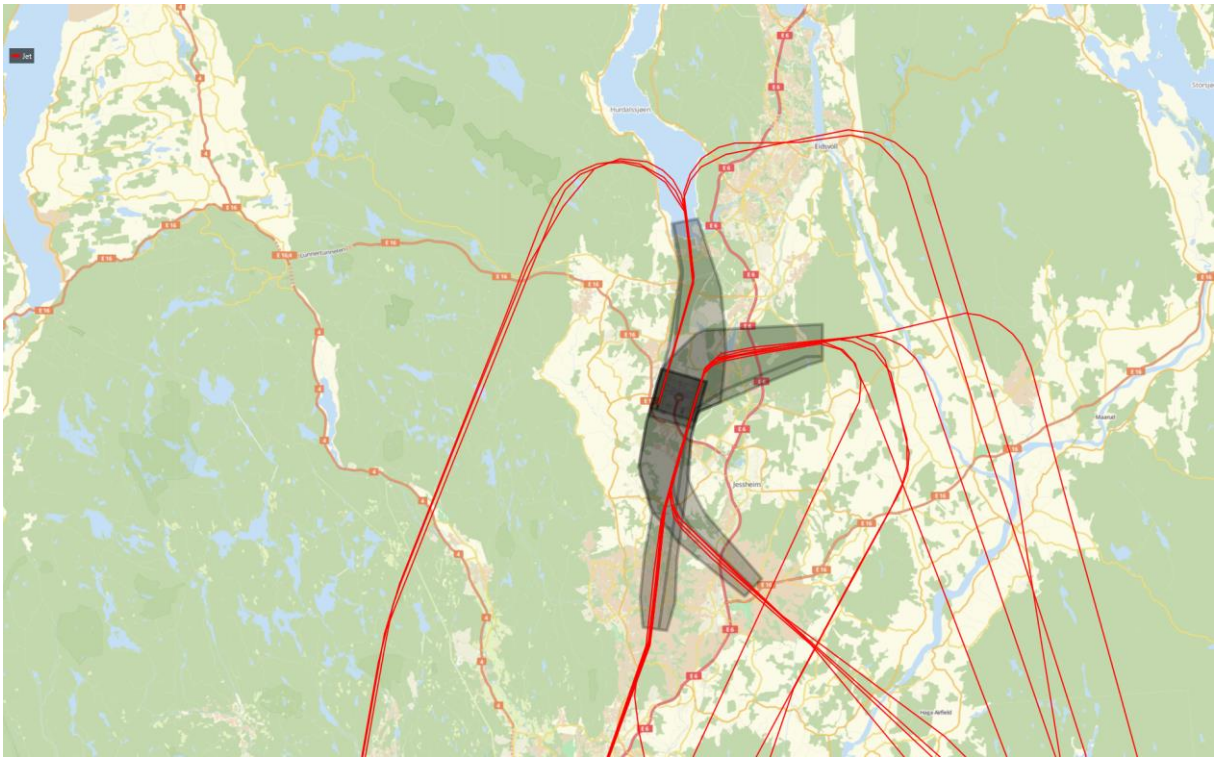
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Air France



Figur 26. Avganger, Air France - 81 flygninger
BCS3 (81)

Austrian



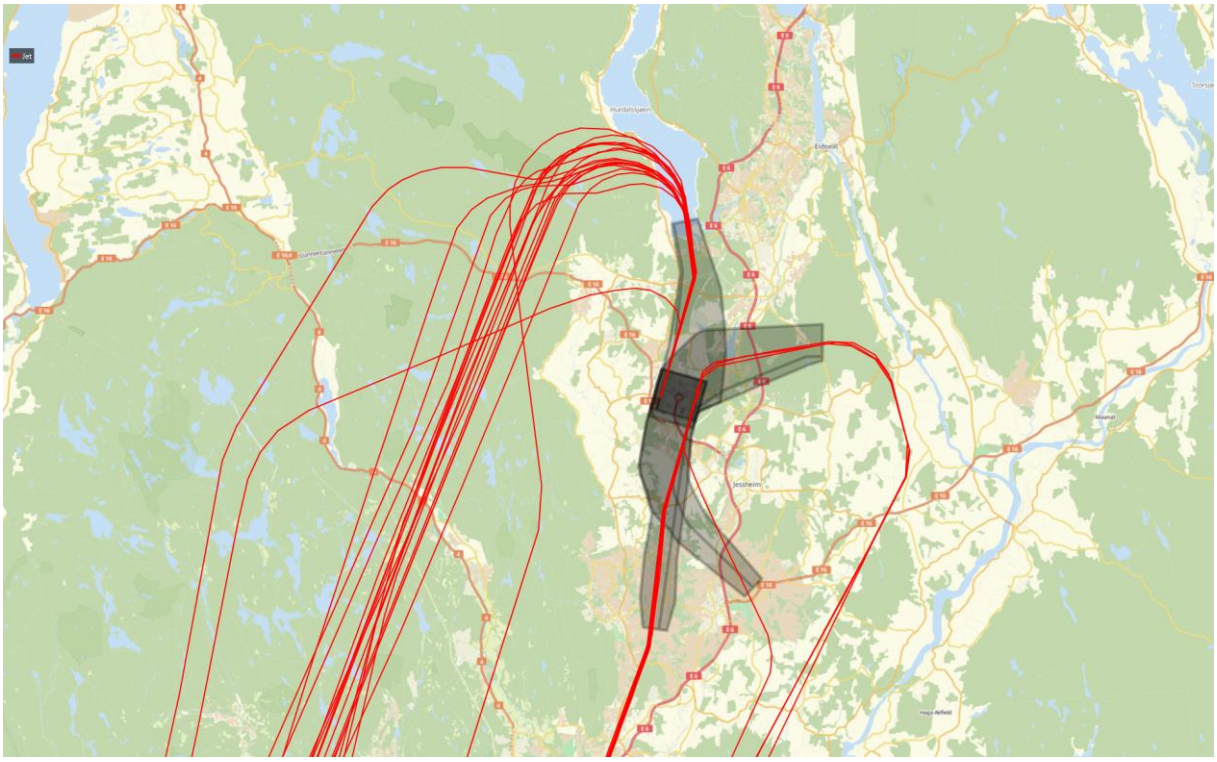
Figur 27. Avganger, Austrian - 30 flygninger
A320 (13), BCS3 (16), E195 (1)

British Airways



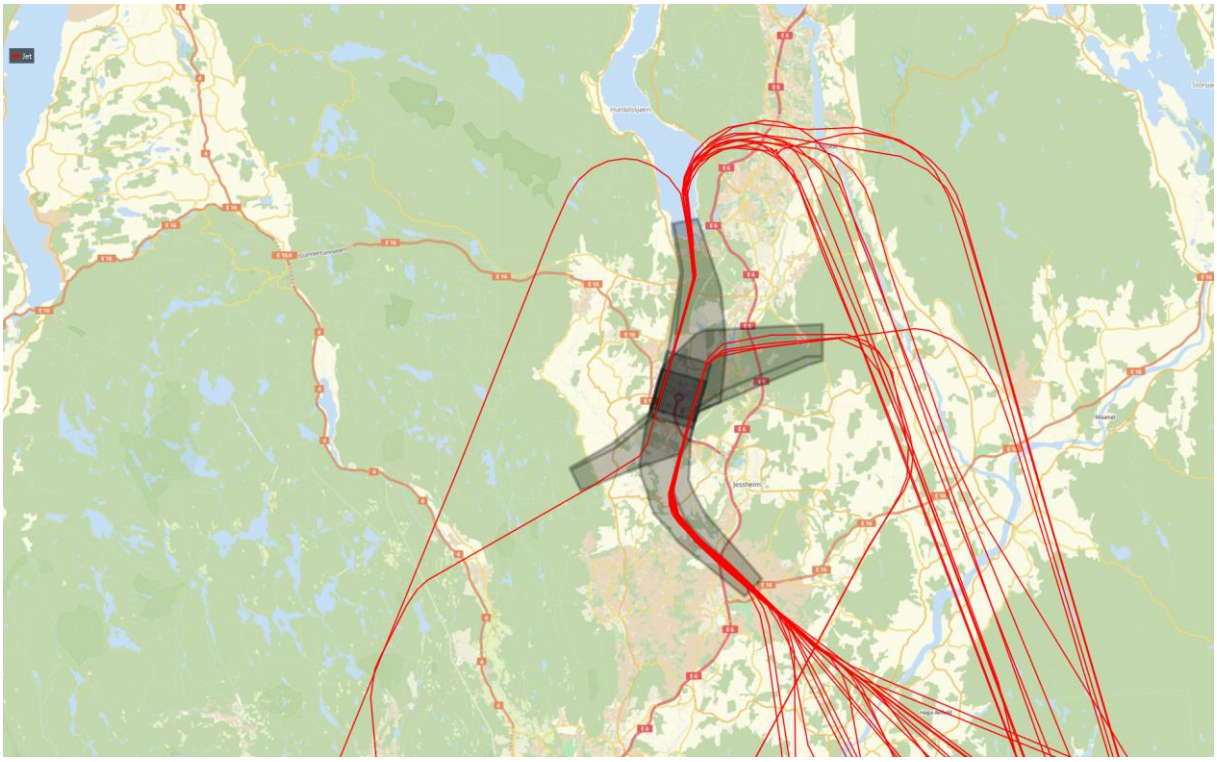
Figur 28. Avganger, British Airways - 75 flygninger
A319 (32), A320 (30), A20N (13)

Brussels Airlines



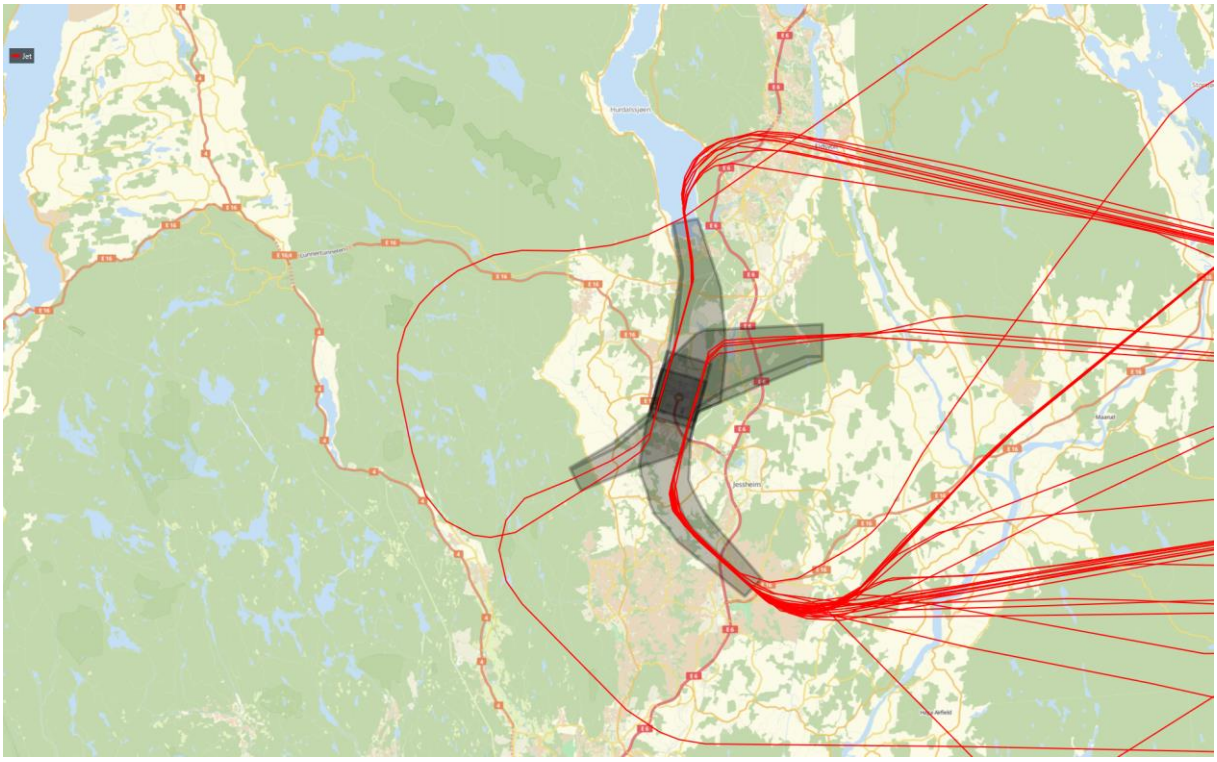
Figur 29. Avganger, Brussels Airlines - 50 flygninger
A319 (11), A320 (31), A20N (8)

Emirates



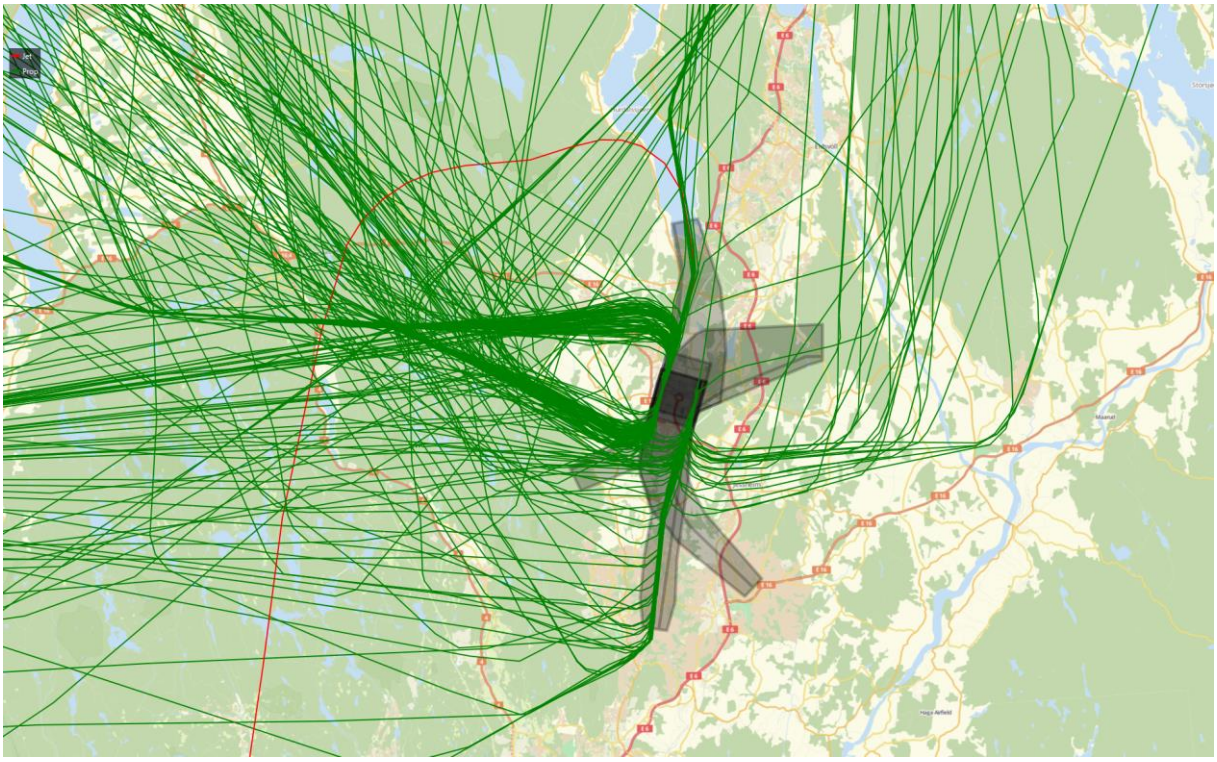
Figur 30. Avganger, Emirates - 39 flygninger
B777-200LR (9), A359 (30)

Ethiopian Airline



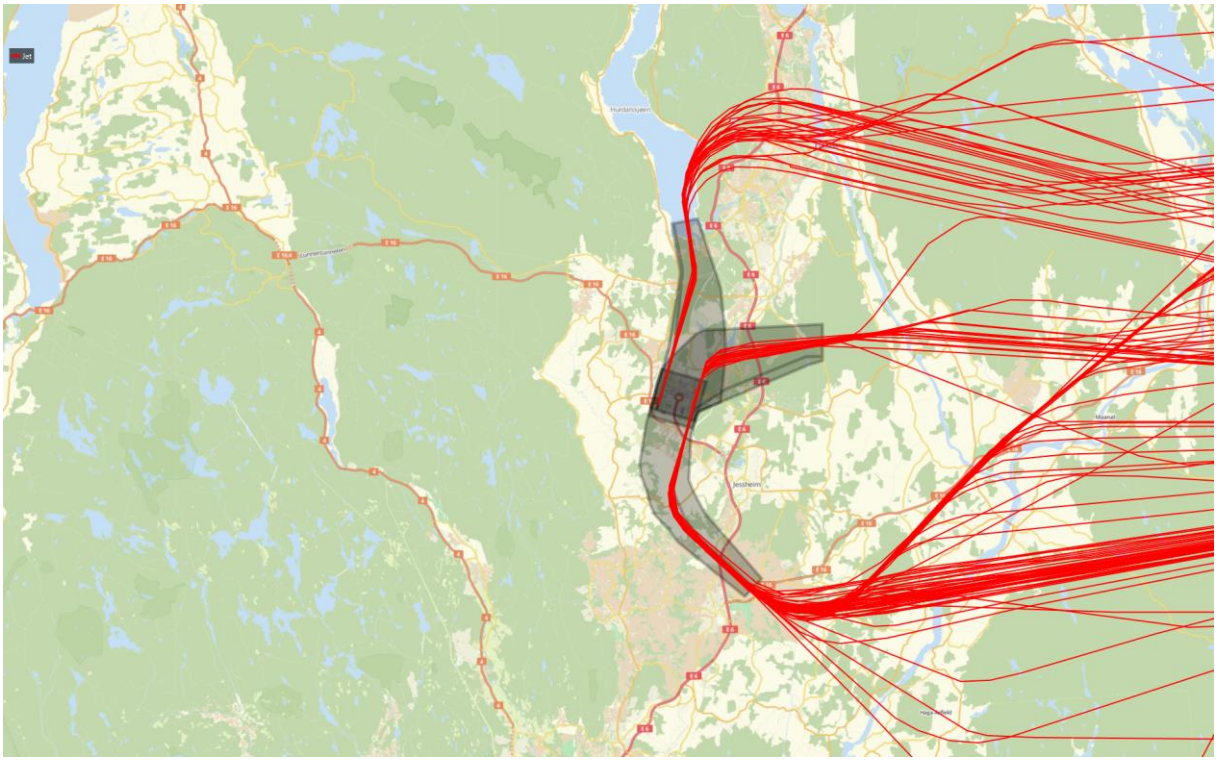
Figur 31. Avganger, Ethiopian Airl. - 42 flygninger
B777-200LR (16), B789 (5), B787-8 Dreamliner (21)

Danish Air Transport



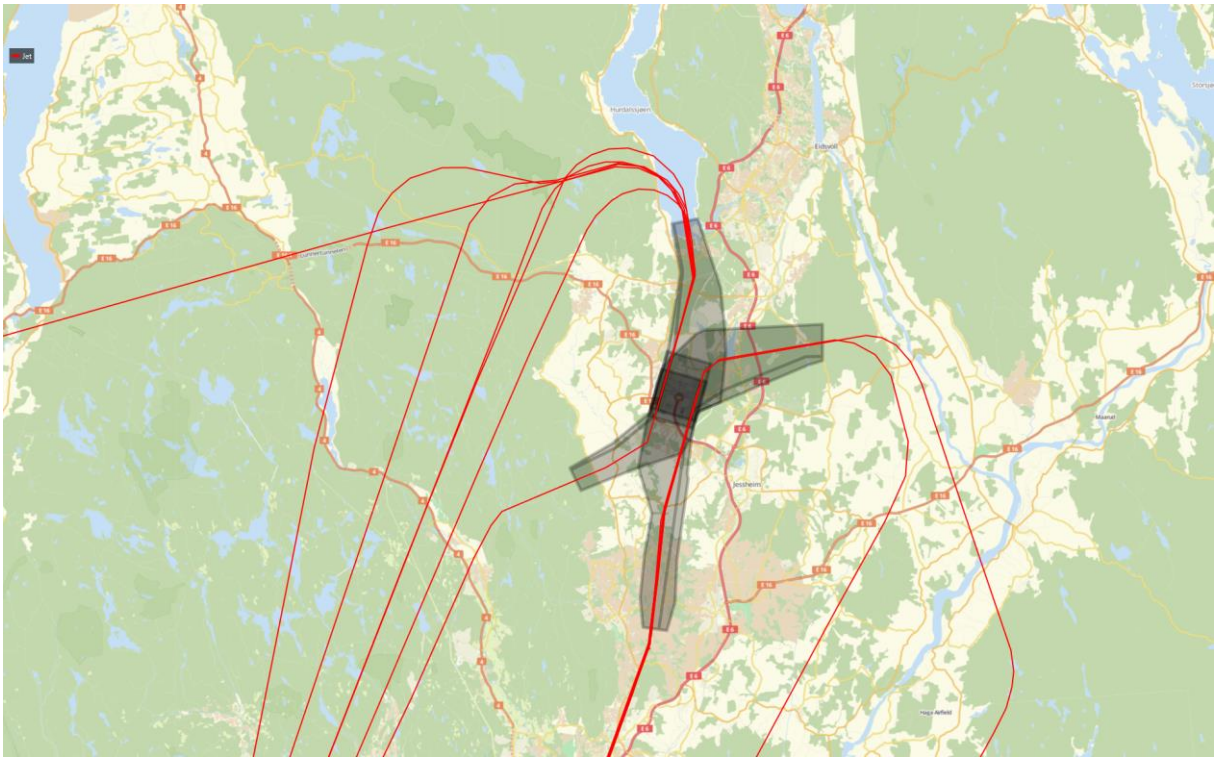
Figur 32. Avganger, Danish Air Transp. (DNU og DTR) - 247 flygninger
ATR 42-300 (157), ATR 42-500 (89), A320 (1)

Finnair



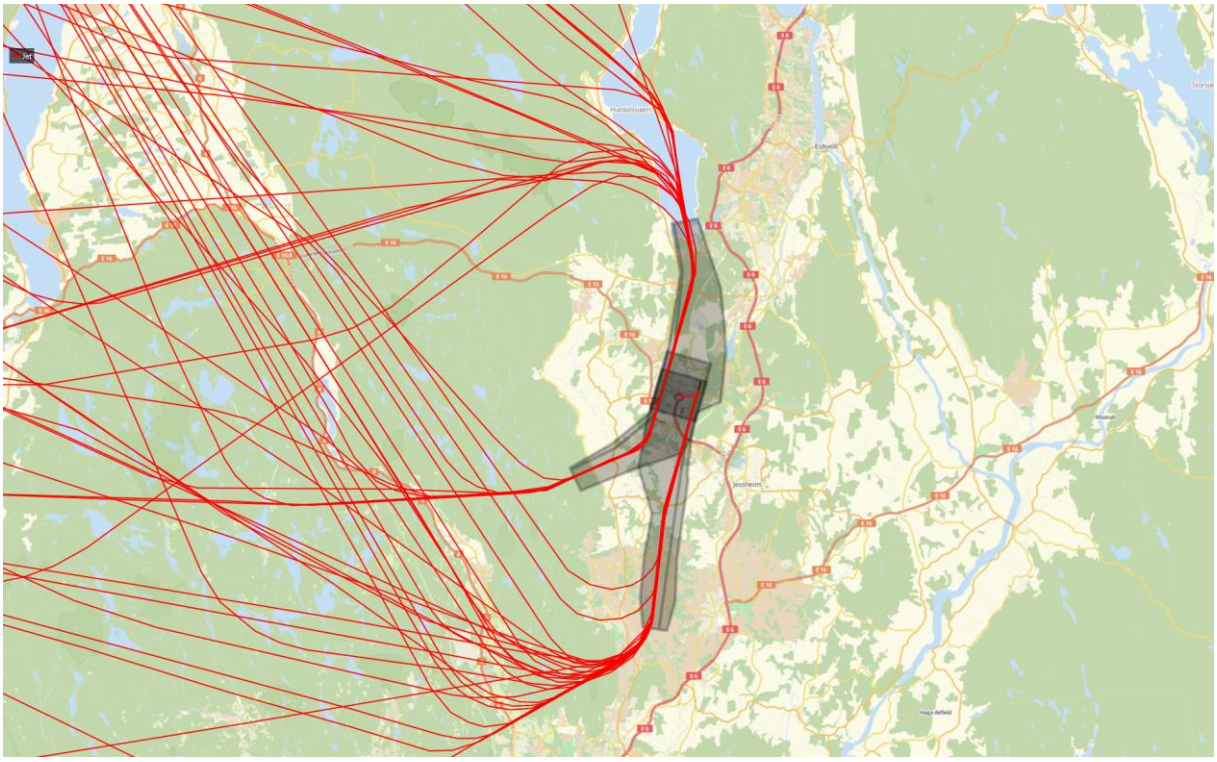
Figur 33. Avganger, Finnair - 119 flygninger
A319 (23), A320 (40), B737-800 (1), EMB-E190 (36), A321 (19)

Iberia



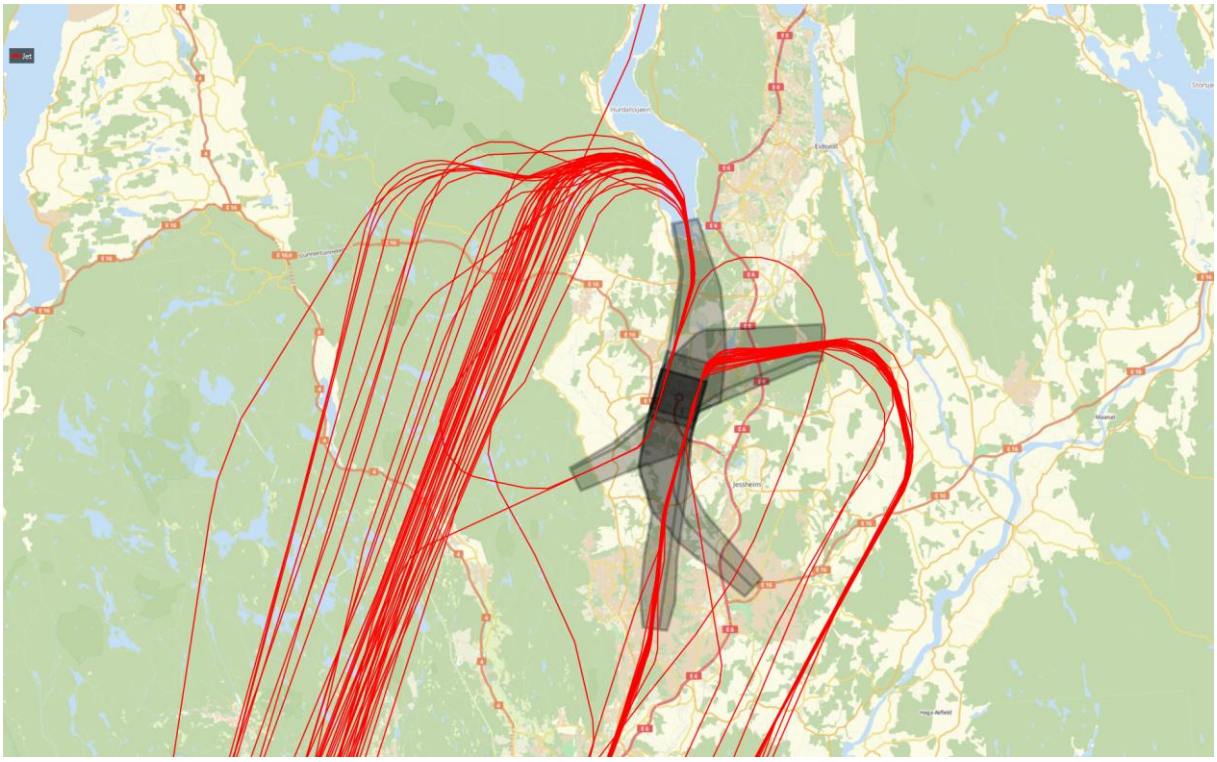
Figur 34. Avganger, Iberia - 25 flygninger
A320 (4), A20N (21)

Icelandair



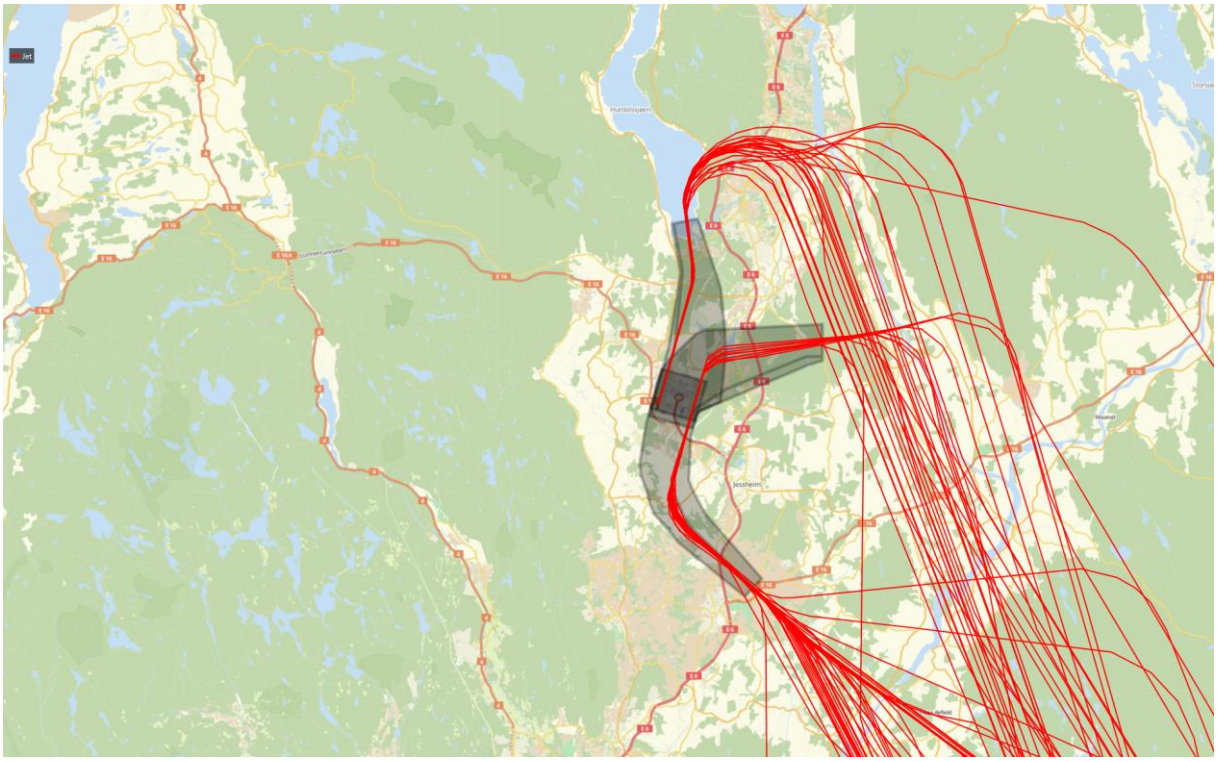
Figur 35. Avganger, Icelandair - 54 flygninger
A320 (1), B757-200 (19), B767-300 (2), A21N (4), B38M (28)

KLM



Figur 36. Avganger, KLM - 164 flygninger
B737-700 (18), B737-800 (61), EMB-E190 (13), A21N (13), E295 (29), B737-900 (9), E75L (21)

LOT



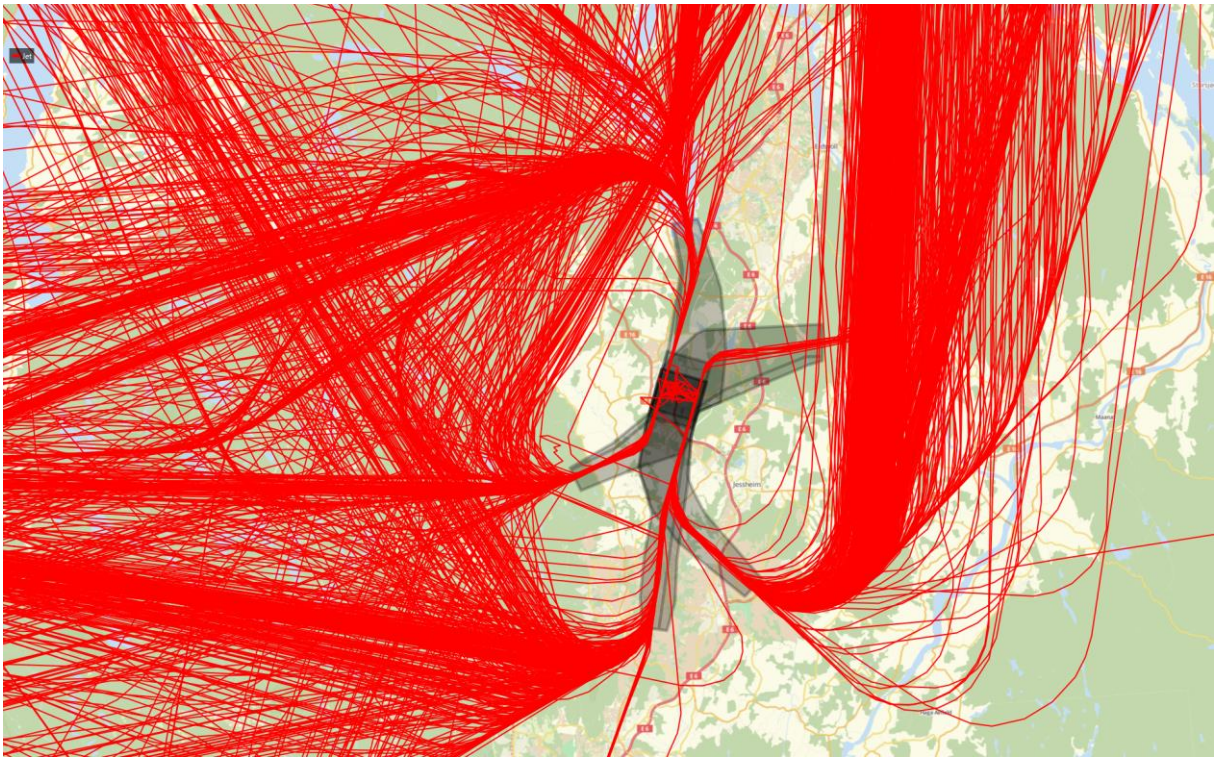
Figur 37. Avganger, LOT - 74 flygninger
B737-800 (3), EMB-E190 (9), E195 (22), B38M (19), E295 (12), EMB-E170 (2), E75S (7)

Lufthansa



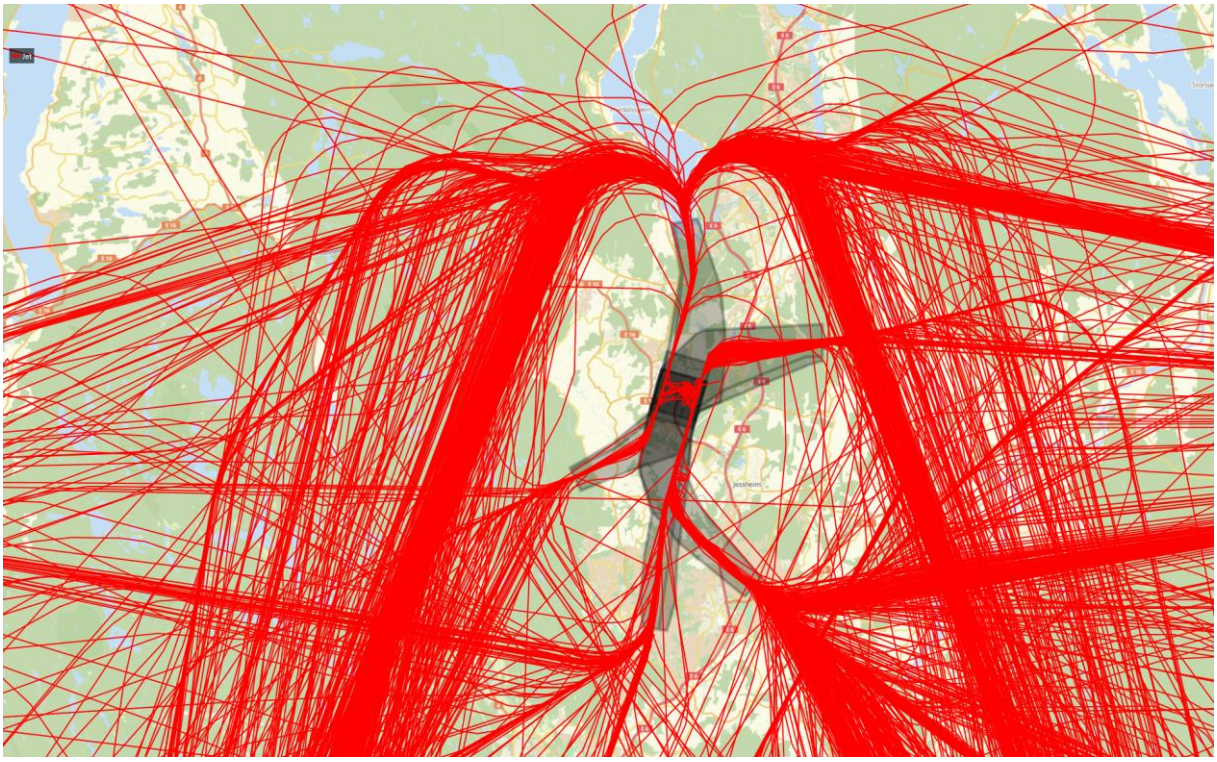
Figur 38. Avganger, Lufthansa - 244 flygninger
A319 (22), A320 (80), A20N (63), A21N (40), A321 (39)

Norwegian, innland



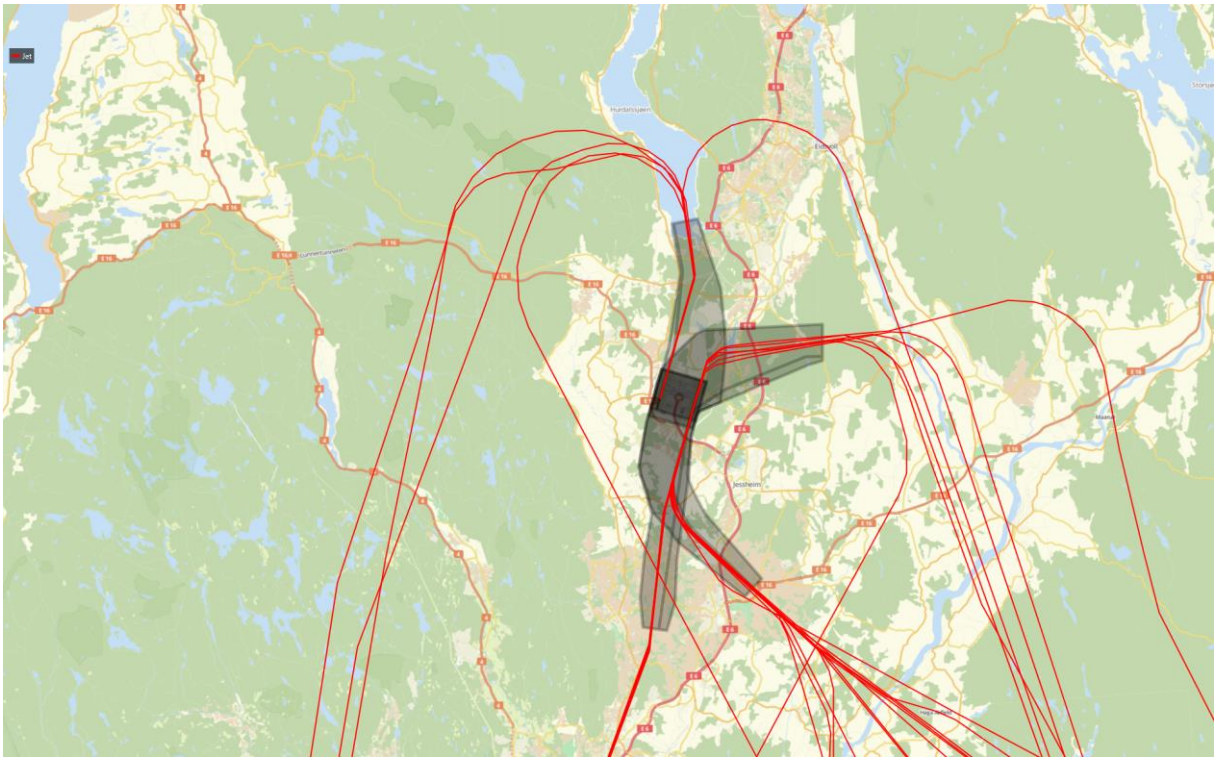
Figur 39. Avganger, Norwegian (NOZ og NSZ) - 1942 flygninger
B737-800 (1543), B38M (398), (1)

Norwegian, utland



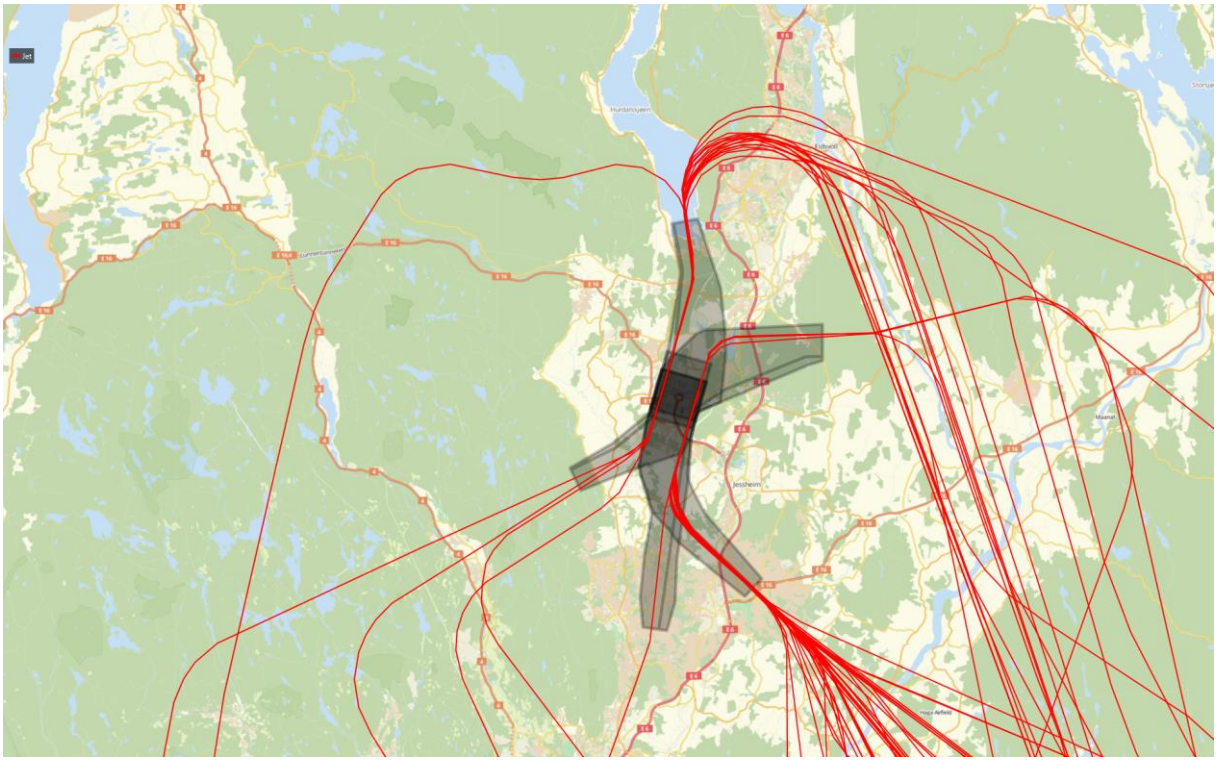
Figur 40. Avganger, Norwegian (NOZ og NSZ) - 2076 flygninger
A320 (28), B737-800 (1410), B38M (633), A321 (4), (1)

Pegasus Airlines



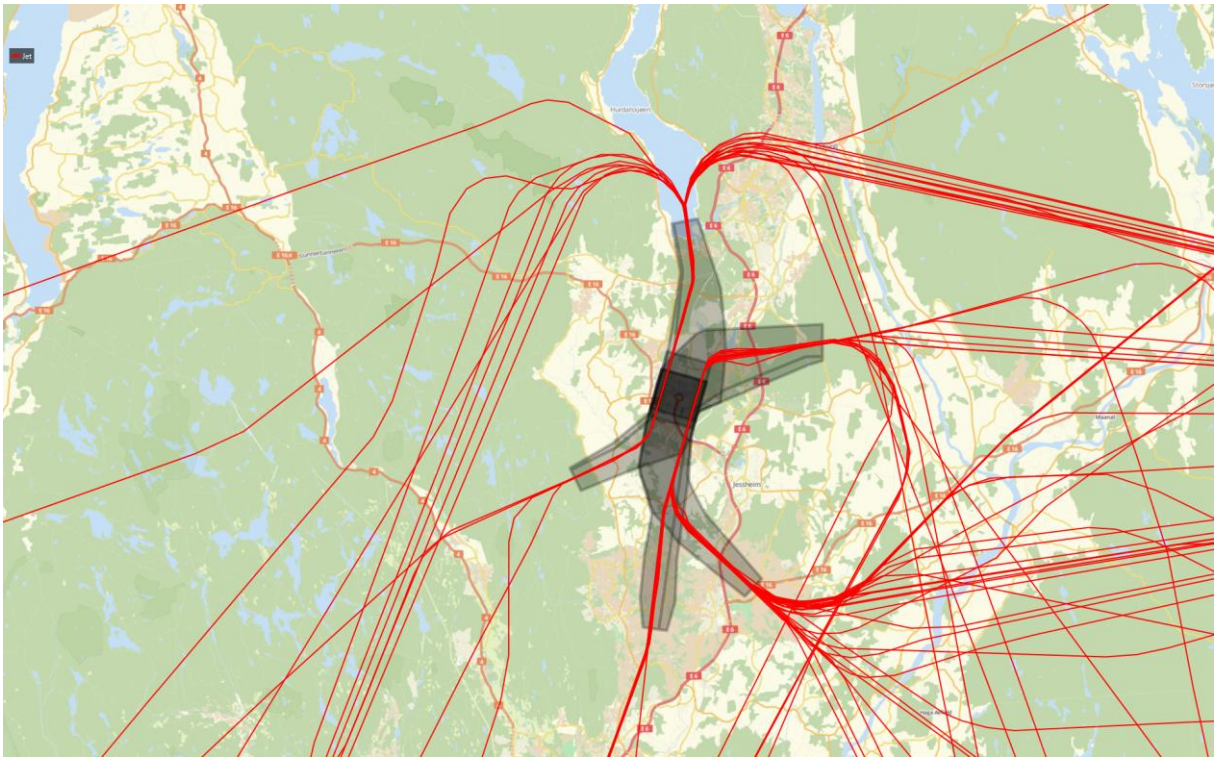
Figur 41. Avganger, Pegasus Airlines - 30 flygninger
A320 (1), B737-800 (5), A20N (5), A21N (19)

Qatar Airways



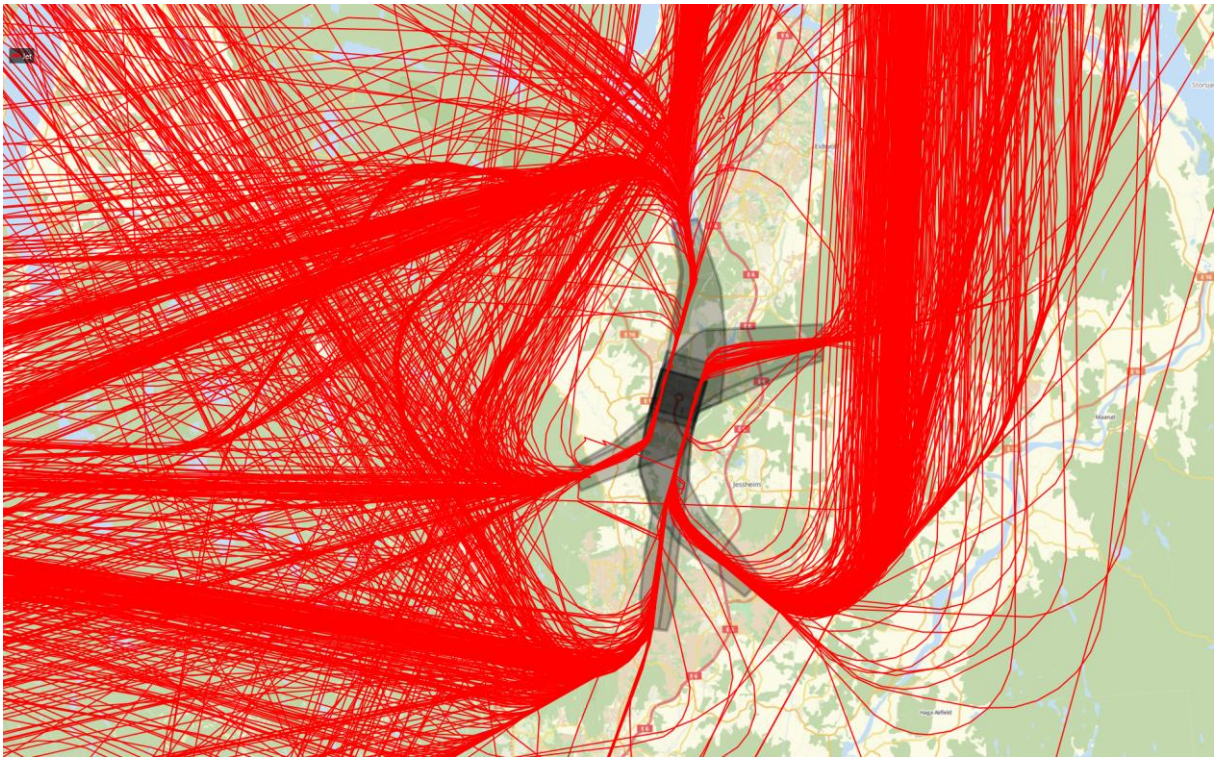
Figur 42. Avganger, Qatar Airways - 60 flygninger
B777-200LR (28), B789 (19), B787-8 Dreamliner (13)

Ryanair



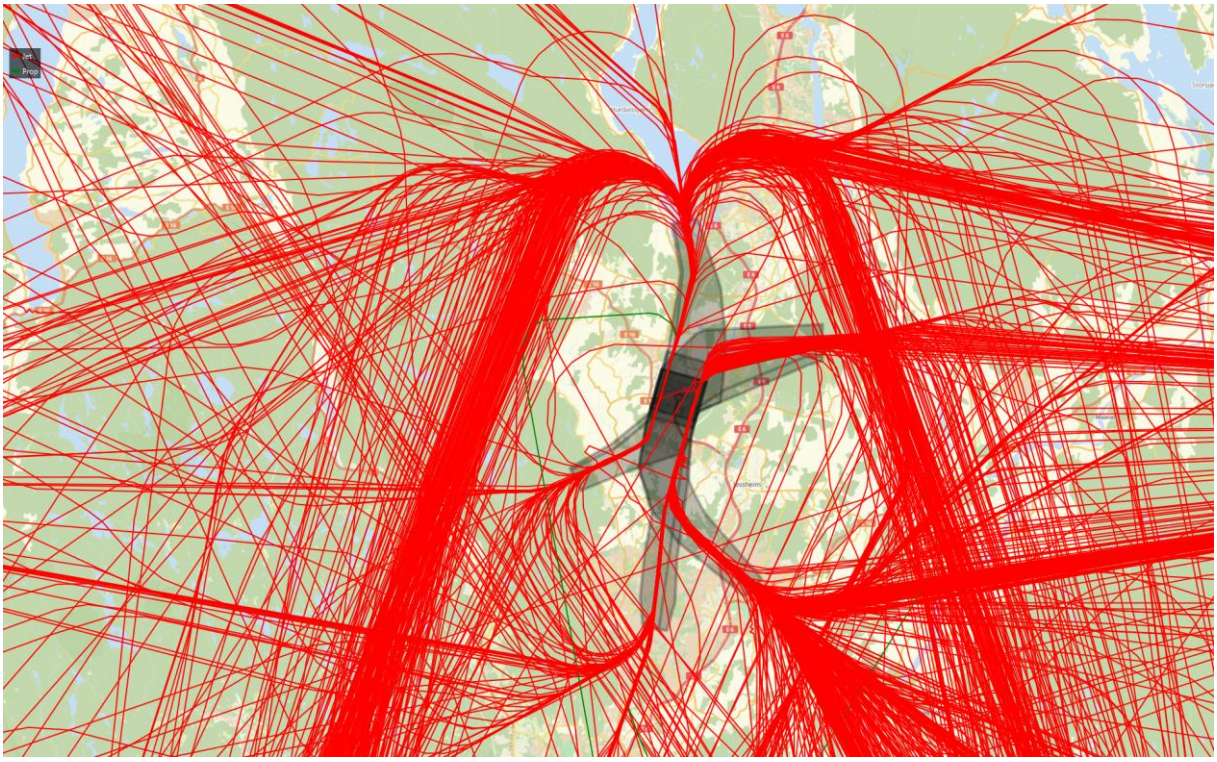
Figur 43. Avganger, Ryanair (RYR og RUK) - 98 flygninger
B737-800 (90), B38M (8)

SAS Inland



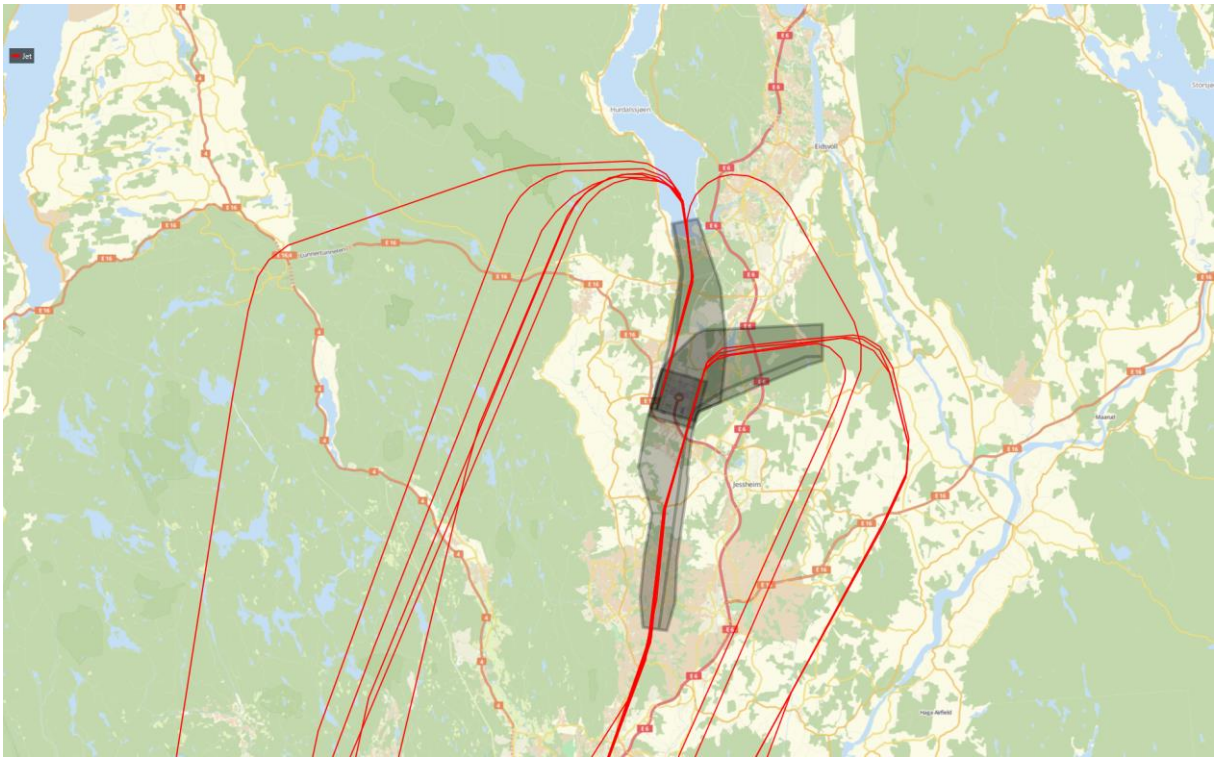
Figur 44. Avganger, SAS - 1786 flygninger
A320 (57), B737-800 (2), A20N (1002), E195 (723), (2)

SAS Utland



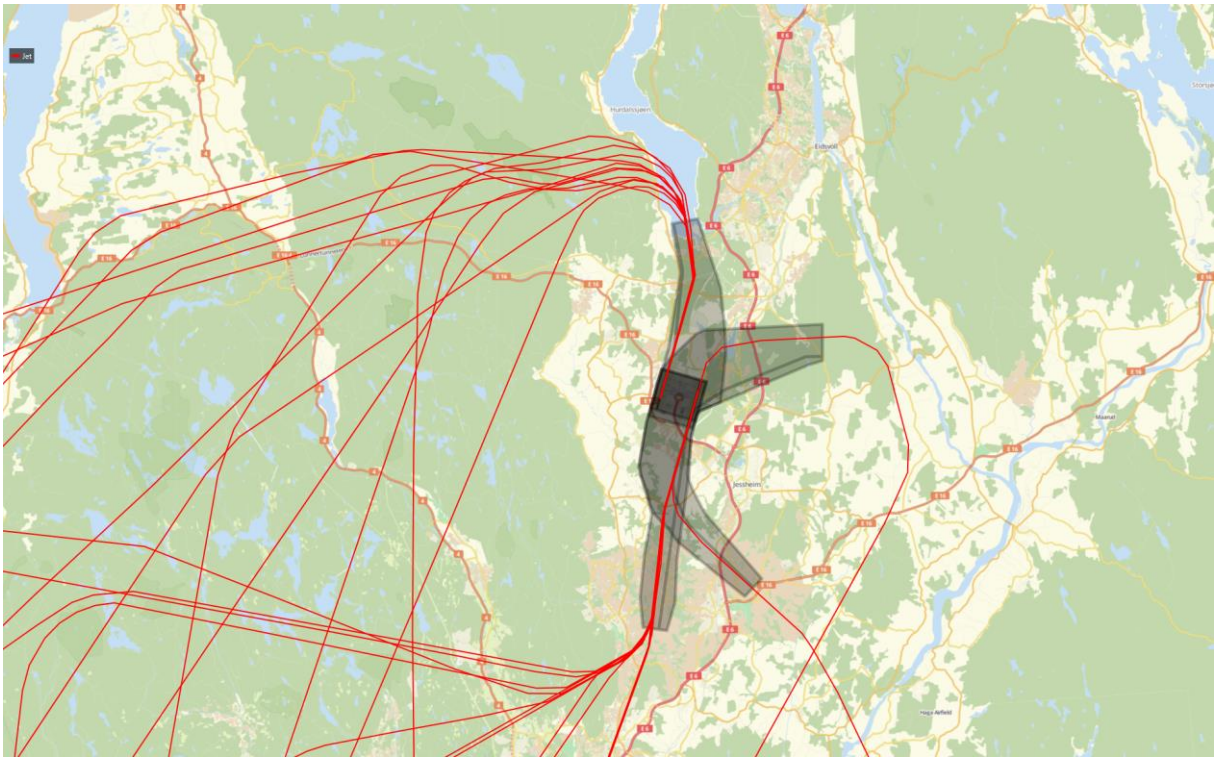
Figur 45. Avganger, SAS - 1418 flygninger
A319 (10), A320 (76), B737-700 (3), B737-800 (2), A20N (1103), CRJ-900 (31), A21N (51), E195 (137), A321 (1), AT76 (4)

Swiss



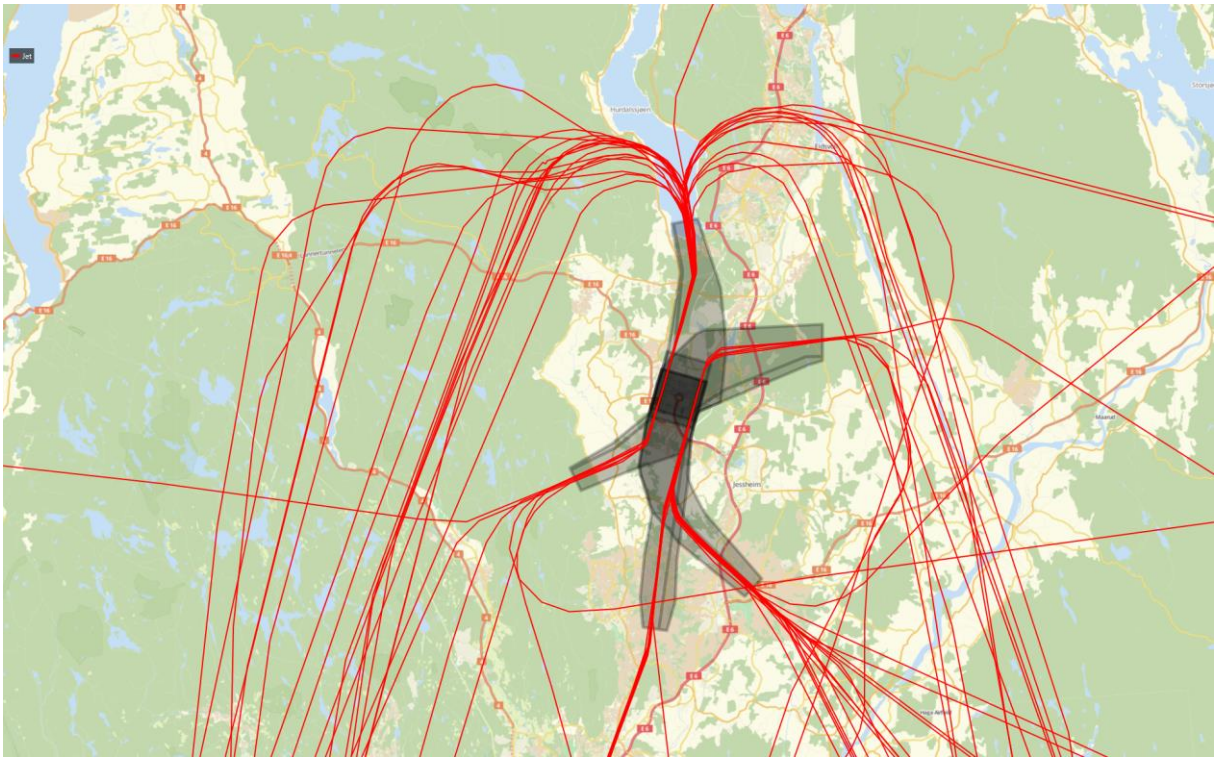
Figur 46. Avganger, Swiss - 30 flygninger
EMB-E190 (1), BCS3 (21), E195 (3), BCS1 (2), E290 (3)

TAP Portugal



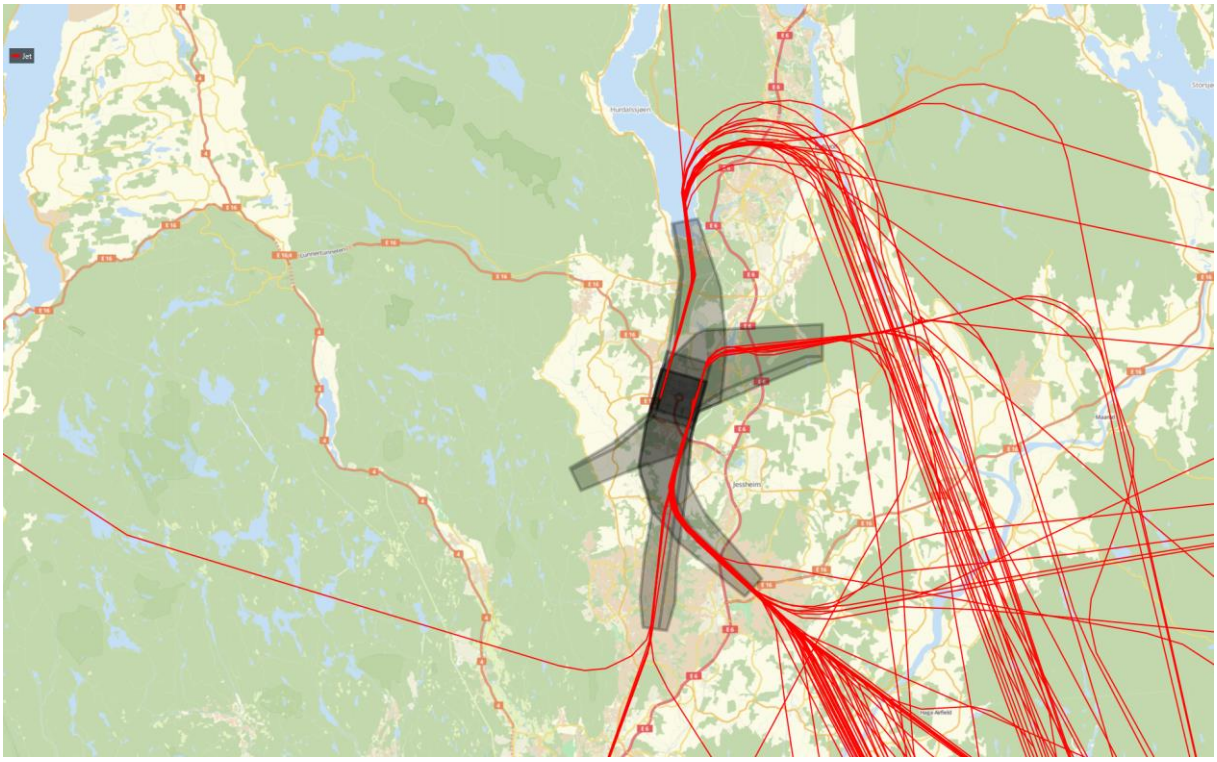
Figur 47. Avganger, TAP Portugal - 33 flygninger
A320 (2), A20N (12), A21N (7), A321 (11), A339 (1)

Thomas Cook Airlines Scandinavia



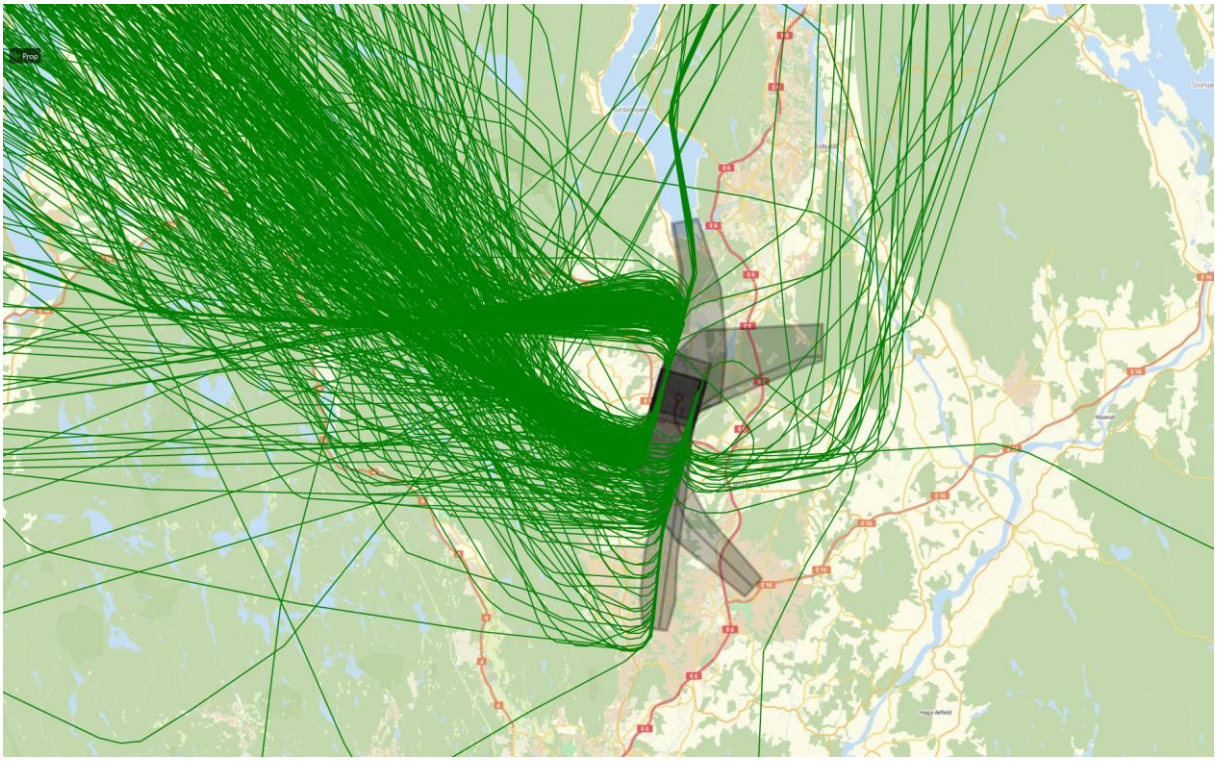
Figur 48. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia - 73 flygninger
B737-800 (2), A21N (16), A321 (19), A339 (36)

Turkish Airlines



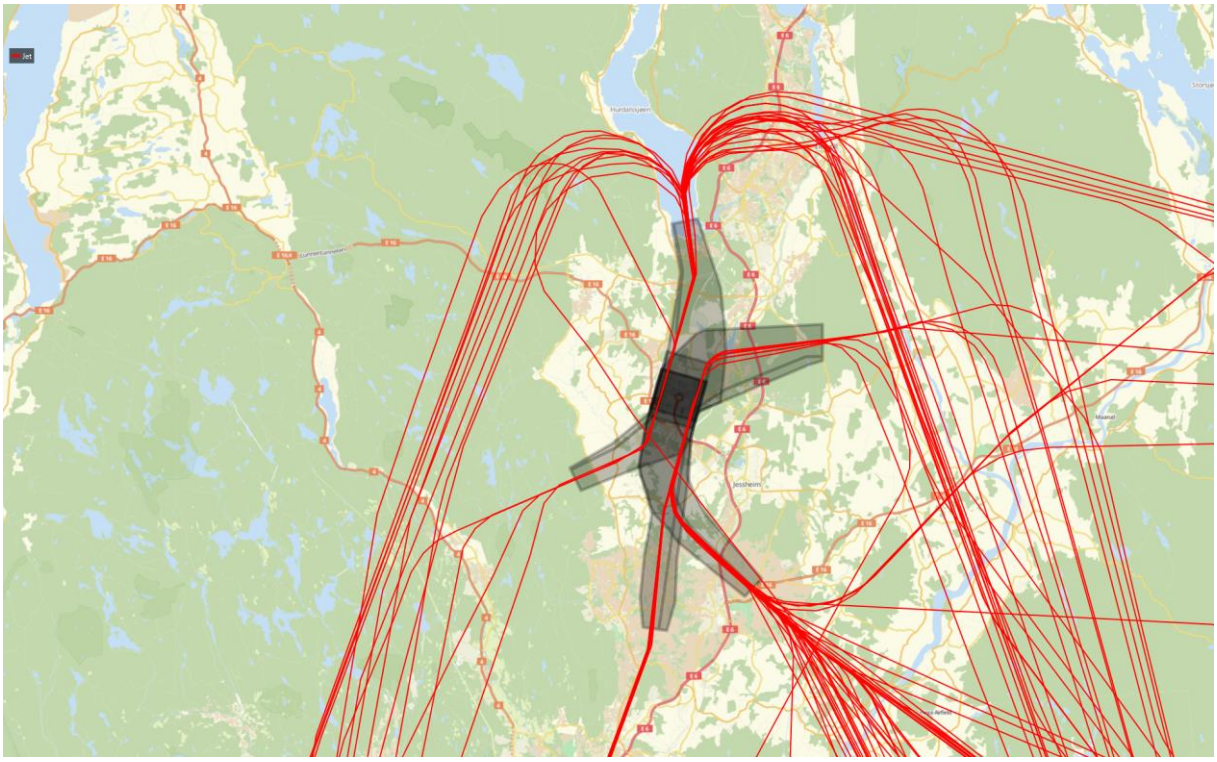
Figur 49. Avganger, Turkish Airlines - 87 flygninger
B737-800 (19), A330-200 (12), A21N (32), B38M (6), A321 (9), B39M (1), B737-900 (3), A330-300 (4), A359 (1)

Widerøe



Figur 50. Avganger, Wideroe - 530 flygninger
DHC-8-100 (470), DHC-8-400 (46), DHC-8-200 (14)

Wizz Air



Figur 51. Avganger, Wizz Air Hungary (WZZ og WMT) - 100 flygninger
A21N (85), A321 (15)

VEDLEGG 1 – DETALJERTE MÅLERESULTATER

NMT001 er utplassert på Skedsmo Brannstasjon fra 16. oktober 2026. Måledata vil dermed rapporteres fra månedsrapport oktober 26.

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

NMT004 – RWY 01R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2026	227	0	228	0	100		75.2	74.5
02/09/2026	255	0	247	0	100		75.3	74.6
03/09/2026	180	0	198	0	100		74.5	73.6
04/09/2026	58	0	43	262	100		73.7	72.7
05/09/2026	64	0	0	152	100		72.1	70.2
06/09/2026	185	0	134	76	100		74.3	73.1
07/09/2026	312	0	296	0	97	W	77.1	76.5
08/09/2026	279	0	298	0	100		76.9	76.4
09/09/2026	64	0	0	253	97	W	72.3	70.6
10/09/2026	173	0	73	145	100		73.3	71.6
11/09/2026	318	0	323	0	100		77.1	76.5
12/09/2026	129	0	129	69	100		74.3	73.4
13/09/2026	96	0	0	244	100		72.0	70.9
14/09/2026	237	0	188	72	100		75.3	74.1
15/09/2026	288	0	301	0	100		77.3	76.8
16/09/2026	147	0	114	100	100		74.5	73.0
17/09/2026	198	0	186	99	100		75.7	74.5
18/09/2026	300	0	297	0	100		76.7	76.1
19/09/2026	173	0	174	0	100		75.2	74.3
20/09/2026	181	0	195	83	100		76.1	75.5
21/09/2026	46	0	0	306	100		72.5	70.6
22/09/2026	243	0	223	83	100		76.7	75.1
23/09/2026	264	0	296	0	100		76.4	75.6
24/09/2026	42	0	0	320	100		73.3	71.8
25/09/2026	257	0	257	59	100		76.4	75.6
26/09/2026	88	0	35	124	100		72.3	70.6
27/09/2026	238	0	235	0	100		75.9	75.0
28/09/2026	232	0	239	1	100		75.9	75.1
29/09/2026	123	0	0	192	100		71.5	69.6
30/09/2026	90	0	0	254	100		73.0	71.5
Sum	5487	0	4709	2894	100		75.1	74.1

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)]
01/09/2026	25	0	24	0	100		71.1	67.9
02/09/2026	25	0	26	0	100		72.0	68.2
03/09/2026	10	0	11	2	100		68.3	64.1
04/09/2026	8	0	0	17	100		67.4	61.8
05/09/2026	8	0	0	12	100		68.1	62.0
06/09/2026	45	0	18	17	100		70.4	68.2
07/09/2026	23	0	22	0	99	T	71.5	68.0
08/09/2026	25	0	25	0	100		70.4	68.5
09/09/2026	8	0	7	13	100		68.7	65.2
10/09/2026	31	0	19	9	100		70.4	66.7
11/09/2026	27	0	26	0	100		70.6	68.5
12/09/2026	25	0	20	12	100		70.2	68.1
13/09/2026	21	0	17	20	100		70.9	68.0
14/09/2026	13	0	0	7	100		66.7	56.5
15/09/2026	19	0	20	1	100		70.9	68.6
16/09/2026	11	0	12	0	87	T W	70.2	67.5
17/09/2026	24	0	17	10	100		70.4	67.8
18/09/2026	30	0	31	0	100		71.6	69.5
19/09/2026	27	0	25	0	100		71.9	68.7
20/09/2026	22	0	21	3	100		70.1	67.7
21/09/2026	6	0	0	8	100		67.6	59.0
22/09/2026	29	0	13	12	100		70.7	66.7
23/09/2026	25	0	23	0	100		71.3	68.4
24/09/2026	25	0	4	11	100		68.8	61.9
25/09/2026	29	0	16	16	100		70.5	67.5
26/09/2026	24	0	20	9	100		70.7	68.1
27/09/2026	44	0	39	1	100		72.5	70.5
28/09/2026	30	0	28	0	100		71.7	69.6
29/09/2026	20	0	6	13	100		69.6	65.5
30/09/2026	24	0	0	11	100		68.3	60.8
Sum	683	0	490	204	99		70.3	67.2

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

NMT005 – RWY 19R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2026	81	0	0	207	100		71.9	71.5
02/09/2026	72	0	0	231	100		71.3	70.6
03/09/2026	116	0	1	185	100		70.9	70.0
04/09/2026	5	0	267	48	100		75.8	75.5
05/09/2026	0	0	135	0	100		72.3	71.9
06/09/2026	78	0	55	118	100		71.1	70.6
07/09/2026	7	0	0	295	97	W	72.1	71.5
08/09/2026	15	0	2	294	100		72.5	72.1
09/09/2026	4	0	249	0	97	W	75.0	74.8
10/09/2026	36	0	125	65	100		72.2	71.9
11/09/2026	8	0	0	310	100		73.1	72.8
12/09/2026	7	0	56	127	100		72.3	72.0
13/09/2026	1	0	217	0	100		74.0	73.8
14/09/2026	35	0	60	212	100		73.1	72.7
15/09/2026	13	0	0	197	100		72.3	70.1
16/09/2026	33	0	106	104	100		73.9	72.3
17/09/2026	37	0	98	198	100		73.6	73.3
18/09/2026	28	0	0	304	100		73.2	72.7
19/09/2026	17	0	1	188	100		71.5	70.7
20/09/2026	26	0	76	211	100		73.8	73.4
21/09/2026	0	0	288	0	100		75.4	75.2
22/09/2026	10	0	72	218	100		75.6	73.0
23/09/2026	29	0	0	297	100		72.9	72.4
24/09/2026	1	0	312	0	100		76.2	76.1
25/09/2026	26	0	49	235	100		73.7	73.2
26/09/2026	17	0	100	35	100		71.7	71.1
27/09/2026	58	0	0	266	100		72.1	71.7
28/09/2026	66	0	0	265	100		72.1	71.7
29/09/2026	0	0	167	0	100		73.0	72.6
30/09/2026	2	0	249	0	100		74.8	74.7
Sum	828	0	2685	4610	100		73.4	72.8

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)]
01/09/2026	2	0	0	8	100		63.6	62.1
02/09/2026	0	0	0	9	100		65.3	64.1
03/09/2026	0	0	22	8	100		67.4	66.7
04/09/2026	0	0	16	0	100		65.6	64.5
05/09/2026	0	0	16	0	100		65.8	64.9
06/09/2026	0	0	0	3	100		63.5	61.0
07/09/2026	0	0	0	9	99	T	60.9	57.0
08/09/2026	0	0	0	11	100		63.8	61.5
09/09/2026	0	0	18	0	100		67.4	66.7
10/09/2026	0	0	4	0	100		62.0	59.1
11/09/2026	0	0	0	6	100		62.2	58.0
12/09/2026	0	0	2	0	100		60.8	58.3
13/09/2026	0	0	14	0	100		66.2	64.8
14/09/2026	13	0	1	0	100		59.7	54.5
15/09/2026	9	0	1	8	100		63.6	61.8
16/09/2026	0	0	16	9	87	T W	67.7	67.0
17/09/2026	0	0	6	1	100		65.9	65.2
18/09/2026	0	0	0	7	100		62.2	59.5
19/09/2026	0	0	0	7	100		62.3	59.5
20/09/2026	5	0	15	9	100		66.5	65.4
21/09/2026	0	0	23	0	100		69.0	68.5
22/09/2026	0	0	2	0	100		61.8	57.6
23/09/2026	0	0	0	8	100		63.1	61.5
24/09/2026	0	0	4	0	100		64.8	64.1
25/09/2026	0	0	2	0	100		60.3	56.4
26/09/2026	0	0	1	0	100		58.5	53.3
27/09/2026	0	0	0	6	100		62.8	59.2
28/09/2026	0	0	0	5	100		61.1	57.6
29/09/2026	0	0	3	0	100		61.8	58.0
30/09/2026	0	0	4	0	100		60.2	57.6
Sum	29	0	170	114	99		64.3	62.8

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

NMT006 – Lyshaug

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2026	0	0	0	113	100		62.2	61.4
02/09/2026	0	0	0	102	100		61.5	60.5
03/09/2026	0	0	0	145	100		62.6	62.3
04/09/2026	17	0	14	8	100		56.1	55.0
05/09/2026	59	0	71	0	100		58.4	53.8
06/09/2026	40	0	57	106	100		62.8	61.9
07/09/2026	0	0	0	14	97	W	55.2	45.8
08/09/2026	6	0	0	14	100		56.4	54.9
09/09/2026	54	0	50	0	97	W	54.2	52.4
10/09/2026	83	0	87	55	100		60.5	60.2
11/09/2026	1	0	1	13	100		53.4	49.3
12/09/2026	3	0	1	8	100		53.5	52.3
13/09/2026	85	0	91	0	100		56.1	55.0
14/09/2026	32	0	38	8	100		55.7	52.7
15/09/2026	3	0	0	12	100		58.0	54.8
16/09/2026	24	0	21	36	100		60.0	57.0
17/09/2026	2	0	2	17	100		56.6	55.6
18/09/2026	0	0	1	15	100		55.0	52.4
19/09/2026	0	0	0	22	100		58.4	53.7
20/09/2026	6	0	8	8	100		53.7	51.3
21/09/2026	21	0	28	0	100		53.3	49.7
22/09/2026	5	0	5	9	100		53.6	51.4
23/09/2026	0	0	0	14	100		54.2	52.8
24/09/2026	15	0	18	0	100		51.9	47.7
25/09/2026	3	0	2	17	100		55.3	52.9
26/09/2026	49	0	50	16	100		56.6	56.0
27/09/2026	0	0	0	47	100		59.0	57.3
28/09/2026	19	0	0	52	100		57.9	57.4
29/09/2026	123	0	125	0	100		58.0	56.7
30/09/2026	62	0	60	0	100		54.9	53.5
Sum	712	0	730	851	100		57.9	56.4

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)]
01/09/2026	0	0	0	3	100		57.8	56.5
02/09/2026	0	0	0	4	100		54.6	49.0
03/09/2026	1	0	0	2	100		47.2	43.1
04/09/2026	8	0	8	0	100		49.8	48.8
05/09/2026	8	0	8	0	100		48.9	47.7
06/09/2026	26	0	26	0	100		53.2	53.0
07/09/2026	0	0	0	5	100		49.9	48.0
08/09/2026	0	0	0	2	100		49.7	49.2
09/09/2026	0	0	0	1	100		43.4	39.3
10/09/2026	10	0	12	0	100		52.4	51.7
11/09/2026	2	0	2	11	100		55.3	55.2
12/09/2026	3	0	3	1	100		47.2	46.3
13/09/2026	0	0	0	1	100		44.8	44.2
14/09/2026	13	0	12	0	100		51.4	50.3
15/09/2026	0	0	0	2	100		54.3	52.3
16/09/2026	0	0	0	5	87	T W	52.5	51.7
17/09/2026	6	0	6	0	100		48.7	47.3
18/09/2026	1	0	1	8	100		52.0	50.9
19/09/2026	0	0	0	4	100		52.3	48.7
20/09/2026	1	0	1	8	100		53.5	53.2
21/09/2026	6	0	6	0	100		47.5	46.6
22/09/2026	15	0	15	2	100		54.8	53.5
23/09/2026	3	0	2	5	100		56.3	50.7
24/09/2026	21	0	20	0	100		52.0	51.5
25/09/2026	12	0	11	0	100		51.3	49.8
26/09/2026	4	0	4	1	100		51.6	49.7
27/09/2026	2	0	2	13	100		56.4	56.1
28/09/2026	0	0	0	3	99	T	49.2	47.1
29/09/2026	14	0	15	0	100		52.1	51.7
30/09/2026	22	0	24	0	100		53.2	52.8
Sum	178	0	178	81	99		52.6	51.2

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

NMT007 – Sundby ved Steinsgård

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2026	227	0	0	0	100		45.4	
02/09/2026	255	0	1	0	100		46.9	24.7
03/09/2026	180	0	0	0	100		45.7	
04/09/2026	41	0	0	180	100		54.7	52.9
05/09/2026	5	0	0	121	100		53.0	51.6
06/09/2026	145	0	0	54	100		50.3	47.7
07/09/2026	312	0	0	0	97	W	46.5	
08/09/2026	273	0	4	0	100		47.8	40.6
09/09/2026	10	0	0	181	97	W	55.1	53.1
10/09/2026	90	0	0	102	100		53.1	50.9
11/09/2026	317	0	2	0	100		45.6	33.1
12/09/2026	126	0	0	40	100		48.5	45.0
13/09/2026	11	0	0	159	100		53.4	51.6
14/09/2026	205	0	0	44	100		49.5	45.8
15/09/2026	285	0	3	0	100		46.7	37.8
16/09/2026	123	0	1	54	100		52.2	48.0
17/09/2026	196	0	1	67	100		51.5	48.0
18/09/2026	300	0	1	0	100		45.7	31.7
19/09/2026	173	0	9	0	100		48.1	40.2
20/09/2026	175	0	0	51	100		49.5	45.9
21/09/2026	25	0	0	176	100		53.9	51.3
22/09/2026	238	0	0	48	100		49.9	46.3
23/09/2026	264	0	2	0	100		44.4	31.1
24/09/2026	27	0	0	177	100		53.7	51.3
25/09/2026	254	0	3	31	100		48.6	44.6
26/09/2026	39	0	0	74	100		50.4	47.7
27/09/2026	238	0	3	0	100		45.8	36.7
28/09/2026	213	0	0	0	100		44.0	
29/09/2026	0	0	0	112	100		51.5	48.9
30/09/2026	28	0	0	120	100		51.2	47.3
Sum	4775	0	30	1791	100		50.6	47.5

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)]
01/09/2026	25	0	0	0	100		41.8	
02/09/2026	25	0	0	0	100		40.8	
03/09/2026	9	0	0	0	100		40.7	
04/09/2026	0	0	0	11	100		45.2	42.2
05/09/2026	0	0	0	8	100		44.0	42.0
06/09/2026	19	0	0	7	100		45.7	42.4
07/09/2026	23	0	0	0	100		40.1	
08/09/2026	25	0	0	0	100		39.4	
09/09/2026	8	0	0	11	100		48.0	43.3
10/09/2026	21	0	0	4	100		48.9	39.0
11/09/2026	25	0	0	0	100		41.6	
12/09/2026	22	0	0	8	100		44.3	40.6
13/09/2026	21	0	0	6	100		45.4	40.4
14/09/2026	0	0	0	3	100		43.8	36.0
15/09/2026	19	0	0	0	100		39.1	
16/09/2026	11	0	0	0	87	T W	39.8	
17/09/2026	18	0	0	5	100		45.3	41.6
18/09/2026	29	0	0	0	100		40.7	
19/09/2026	27	0	0	0	100		39.2	
20/09/2026	21	0	0	0	100		41.2	
21/09/2026	0	0	0	5	100		43.9	39.5
22/09/2026	14	0	0	7	100		45.0	40.9
23/09/2026	22	0	0	0	100		41.4	
24/09/2026	4	0	0	3	100		41.9	35.1
25/09/2026	17	0	0	5	100		44.7	40.7
26/09/2026	20	0	0	3	100		42.5	36.3
27/09/2026	42	0	0	0	100		41.2	
28/09/2026	30	0	0	0	99	T	40.2	
29/09/2026	6	0	0	7	100		45.6	40.9
30/09/2026	2	0	0	6	100		43.9	38.1
Sum	505	0	0	99	99		43.7	37.8

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

NMT008 – Saghagan

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2026	308	0	97	0	72	T	56.5	53.1
02/09/2026	327	0	195	0	100		57.9	54.8
03/09/2026	296	0	201	0	100		56.8	55.1
04/09/2026	46	0	43	144	100		54.1	51.3
05/09/2026	5	0	0	99	100		51.7	46.6
06/09/2026	223	0	148	45	100		56.3	53.9
07/09/2026	319	0	299	0	97	W	58.7	57.2
08/09/2026	288	0	305	0	100		59.0	57.8
09/09/2026	14	0	0	155	97	W	53.5	48.8
10/09/2026	126	0	77	85	100		54.8	52.0
11/09/2026	325	0	329	0	100		58.6	57.5
12/09/2026	133	0	132	28	100		55.9	54.0
13/09/2026	12	0	0	151	100		53.3	47.8
14/09/2026	240	0	198	31	100		57.1	55.4
15/09/2026	298	0	238	0	100		58.4	56.0
16/09/2026	156	0	127	50	100		57.0	54.4
17/09/2026	233	0	195	59	100		57.3	55.6
18/09/2026	328	0	319	0	100		59.2	57.9
19/09/2026	190	0	188	0	100		57.7	55.7
20/09/2026	201	0	223	49	100		58.4	56.7
21/09/2026	25	0	0	191	100		55.0	49.7
22/09/2026	248	0	225	49	100		58.8	56.3
23/09/2026	293	0	293	0	100		56.9	55.9
24/09/2026	28	0	0	144	100		53.0	47.6
25/09/2026	280	0	266	31	100		58.0	56.7
26/09/2026	56	0	42	79	100		58.0	51.0
27/09/2026	296	0	270	0	100		58.4	56.9
28/09/2026	279	0	242	0	100		57.0	55.4
29/09/2026	0	0	0	112	100		52.8	47.1
30/09/2026	30	0	0	51	100		50.9	41.6
Sum	5603	0	4652	1553	99		56.9	54.7

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)]
01/09/2026	27	0	4	0	13	T	*	*
02/09/2026	25	0	8	0	100		51.8	44.2
03/09/2026	9	0	8	0	100		50.3	43.8
04/09/2026	0	0	0	5	100		47.5	35.3
05/09/2026	0	0	0	5	100		46.2	36.2
06/09/2026	19	0	18	6	100		50.5	48.0
07/09/2026	23	0	24	0	99	T	51.3	48.3
08/09/2026	25	0	26	0	100		52.1	50.0
09/09/2026	8	0	7	6	100		49.6	45.3
10/09/2026	21	0	19	3	100		52.5	48.5
11/09/2026	25	0	26	0	100		52.3	50.0
12/09/2026	22	0	19	5	100		50.0	47.8
13/09/2026	21	0	17	5	100		51.2	48.8
14/09/2026	13	0	1	2	100		48.5	33.3
15/09/2026	28	0	12	0	100		50.3	46.2
16/09/2026	11	0	13	0	87	T W	51.5	48.3
17/09/2026	18	0	18	5	100		50.8	47.8
18/09/2026	29	0	31	0	100		53.2	51.0
19/09/2026	27	0	24	0	100		52.5	50.1
20/09/2026	26	0	19	0	100		50.6	48.5
21/09/2026	0	0	0	5	100		48.3	38.2
22/09/2026	14	0	13	6	100		50.8	46.8
23/09/2026	22	0	24	0	100		51.0	49.4
24/09/2026	4	0	3	2	100		46.5	39.2
25/09/2026	17	0	16	5	100		50.4	48.1
26/09/2026	20	0	19	3	100		50.7	49.2
27/09/2026	42	0	39	0	100		52.9	51.4
28/09/2026	30	0	28	0	100		51.7	49.5
29/09/2026	6	0	6	7	100		50.8	44.3
30/09/2026	2	0	0	6	100		45.9	35.2
Sum	534	0	442	76	96		50.8	47.6

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

NMT009 – Østli vest for Hersjøen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2026	81	0	13	0	68	T	51.8	42.4
02/09/2026	72	0	81	0	100		52.8	48.0
03/09/2026	116	0	128	0	100		52.1	50.1
04/09/2026	5	0	5	3	100		50.6	39.8
05/09/2026	0	0	0	53	100		51.8	49.0
06/09/2026	78	0	84	26	100		52.7	50.9
07/09/2026	7	0	9	0	97	W	51.0	39.9
08/09/2026	15	0	18	0	100		51.2	43.0
09/09/2026	4	0	1	33	97	W	53.0	45.0
10/09/2026	36	0	48	49	100		55.9	51.5
11/09/2026	8	0	9	0	100		50.3	40.3
12/09/2026	7	0	7	5	100		49.1	40.9
13/09/2026	1	0	0	37	100		50.8	45.5
14/09/2026	35	0	37	32	100		52.7	49.1
15/09/2026	13	0	9	0	100		51.5	40.2
16/09/2026	33	0	33	15	100		52.2	46.2
17/09/2026	37	0	37	9	100		51.9	47.2
18/09/2026	28	0	31	0	100		50.7	45.3
19/09/2026	17	0	20	0	100		53.7	43.8
20/09/2026	26	0	28	3	100		50.5	44.4
21/09/2026	0	0	0	3	100		53.0	36.8
22/09/2026	10	0	11	0	100		50.2	40.1
23/09/2026	29	0	29	0	100		50.2	44.3
24/09/2026	1	0	0	2	100		51.1	31.2
25/09/2026	26	0	26	2	100		50.6	45.3
26/09/2026	17	0	16	39	100		51.8	49.6
27/09/2026	58	0	59	0	100		51.2	48.2
28/09/2026	66	0	69	0	100		52.0	48.7
29/09/2026	0	0	0	77	100		53.3	50.2
30/09/2026	2	0	0	35	100		51.9	46.2
Sum	828	0	808	423	99		51.9	46.7

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)]
01/09/2026	2	0	0	0	13	T	*	*
02/09/2026	0	0	0	0	100		42.0	
03/09/2026	0	0	0	0	100		42.0	
04/09/2026	0	0	0	0	100		44.1	
05/09/2026	0	0	0	0	100		40.5	
06/09/2026	0	0	0	0	100		41.4	
07/09/2026	0	0	0	0	99	T	45.6	
08/09/2026	0	0	0	0	100		43.4	
09/09/2026	0	0	0	0	100		42.8	
10/09/2026	0	0	0	0	100		42.4	
11/09/2026	0	0	0	0	100		45.3	
12/09/2026	0	0	0	0	100		40.6	
13/09/2026	0	0	0	0	100		41.9	
14/09/2026	13	0	14	0	100		48.1	44.8
15/09/2026	9	0	0	0	100		45.5	
16/09/2026	0	0	0	0	87	T W	45.6	
17/09/2026	0	0	0	0	100		43.6	
18/09/2026	0	0	0	0	100		45.3	
19/09/2026	0	0	0	0	100		43.1	
20/09/2026	5	0	5	0	100		44.1	41.3
21/09/2026	0	0	0	0	100		42.4	
22/09/2026	0	0	0	0	100		44.1	
23/09/2026	0	0	0	0	100		43.3	
24/09/2026	0	0	0	0	100		41.2	
25/09/2026	0	0	0	0	100		43.8	
26/09/2026	0	0	0	0	100		39.8	
27/09/2026	0	0	0	0	100		42.3	
28/09/2026	0	0	0	0	100		44.3	
29/09/2026	0	0	0	0	100		44.3	
30/09/2026	0	0	0	0	100		44.7	
Sum	29	0	19	0	96		43.8	31.8

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

NMT010 – Holtertoppen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2026	0	0	0	37	100		49.7	41.0
02/09/2026	0	0	0	105	100		52.4	48.5
03/09/2026	0	0	0	150	100		52.7	49.2
04/09/2026	17	0	15	10	100		51.1	47.6
05/09/2026	59	0	61	0	100		54.6	53.6
06/09/2026	40	0	45	90	100		55.9	54.8
07/09/2026	0	0	0	0	97	W	47.9	
08/09/2026	6	0	0	15	100		50.5	45.6
09/09/2026	54	0	50	0	97	W	54.8	53.4
10/09/2026	83	0	89	53	100		58.1	57.3
11/09/2026	1	0	0	1	100		47.3	32.1
12/09/2026	3	0	1	3	100		49.1	44.0
13/09/2026	85	0	92	0	100		57.7	57.0
14/09/2026	32	0	37	16	100		52.7	50.8
15/09/2026	3	0	0	2	100		48.2	32.1
16/09/2026	24	0	20	11	100		53.6	49.5
17/09/2026	2	0	2	27	100		49.7	44.3
18/09/2026	0	0	0	23	100		49.4	39.1
19/09/2026	0	0	0	27	100		49.4	39.9
20/09/2026	6	0	8	52	100		51.3	47.2
21/09/2026	21	0	30	0	100		54.7	50.4
22/09/2026	5	0	5	85	100		50.9	45.9
23/09/2026	0	0	0	21	100		48.7	40.0
24/09/2026	15	0	18	0	100		50.7	46.0
25/09/2026	3	0	2	26	100		49.8	41.6
26/09/2026	49	0	49	20	100		54.8	53.7
27/09/2026	0	0	0	38	100		49.4	40.6
28/09/2026	19	0	0	1	100		47.7	21.5
29/09/2026	123	0	126	0	100		56.7	56.1
30/09/2026	62	0	68	0	100		54.6	52.5
Sum	712	0	718	813	100		52.9	50.6

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)]
01/09/2026	0	0	0	1	100		46.9	44.1
02/09/2026	0	0	0	2	100		46.4	34.4
03/09/2026	1	0	0	1	100		45.2	25.7
04/09/2026	8	0	8	0	100		48.9	48.5
05/09/2026	8	0	8	0	100		47.8	47.1
06/09/2026	26	0	26	1	100		53.9	53.7
07/09/2026	0	0	0	0	100		45.0	
08/09/2026	0	0	0	0	100		47.7	
09/09/2026	0	0	0	0	100		40.1	20.6
10/09/2026	10	0	12	0	100		52.6	52.3
11/09/2026	2	0	2	1	100		45.0	41.3
12/09/2026	3	0	3	0	100		45.7	41.6
13/09/2026	0	0	0	0	100		43.6	
14/09/2026	13	0	13	0	100		50.1	49.7
15/09/2026	0	0	0	0	100		44.2	
16/09/2026	0	0	0	0	87	T W	47.6	
17/09/2026	6	0	6	0	100		44.4	43.0
18/09/2026	1	0	1	0	100		41.4	33.5
19/09/2026	0	0	0	0	100		39.2	
20/09/2026	1	0	1	1	100		42.8	36.1
21/09/2026	6	0	6	0	100		48.0	47.4
22/09/2026	15	0	15	2	100		52.4	52.1
23/09/2026	3	0	2	0	100		47.9	40.6
24/09/2026	21	0	20	0	100		51.5	49.7
25/09/2026	12	0	11	0	100		48.5	47.7
26/09/2026	4	0	4	1	100		47.0	43.4
27/09/2026	2	0	2	6	100		44.8	43.4
28/09/2026	0	0	0	0	99	T	38.4	
29/09/2026	14	0	15	0	100		49.3	49.0
30/09/2026	22	0	24	0	100		51.2	50.9
Sum	178	0	179	16	99		48.1	46.5

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

NMT011 – Gresaker

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/09/2026	0	0	0	190	100		57.1	56.0
02/09/2026	0	0	0	223	100		57.2	56.6
03/09/2026	0	0	2	184	100		57.2	56.6
04/09/2026	17	0	270	48	100		61.5	61.3
05/09/2026	59	0	137	0	100		58.2	57.8
06/09/2026	40	0	56	118	100		57.1	56.4
07/09/2026	0	0	0	234	97	W	55.9	55.2
08/09/2026	6	0	1	286	100		58.6	58.1
09/09/2026	54	0	251	0	97	W	60.9	60.6
10/09/2026	83	0	126	65	100		58.3	57.9
11/09/2026	1	0	0	289	100		57.9	57.6
12/09/2026	3	0	57	122	100		57.7	57.5
13/09/2026	85	0	218	0	100		59.5	59.3
14/09/2026	32	0	61	211	100		59.4	58.9
15/09/2026	3	0	0	175	100		56.6	54.7
16/09/2026	24	0	106	105	100		59.9	58.5
17/09/2026	2	0	100	199	100		59.8	59.5
18/09/2026	0	0	0	303	100		59.0	58.7
19/09/2026	0	0	0	131	81	W	55.7	54.9
20/09/2026	6	0	76	212	100		59.7	59.4
21/09/2026	21	0	295	0	100		61.1	60.9
22/09/2026	5	0	71	216	100		60.6	59.1
23/09/2026	0	0	0	268	100		57.6	57.1
24/09/2026	15	0	312	0	100		61.7	61.5
25/09/2026	3	0	49	230	100		59.1	58.7
26/09/2026	49	0	103	34	100		57.2	56.8
27/09/2026	0	0	0	260	100		58.4	58.1
28/09/2026	19	0	0	163	100		55.9	54.4
29/09/2026	123	0	169	0	100		59.0	58.7
30/09/2026	62	0	255	0	100		60.7	60.6
Sum	712	0	2715	4266	99		59.0	58.5

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)]
01/09/2026	0	0	0	7	100		46.2	45.7
02/09/2026	0	0	0	9	100		54.9	47.9
03/09/2026	1	0	21	8	100		53.3	53.1
04/09/2026	8	0	16	0	100		51.8	51.1
05/09/2026	8	0	16	0	100		51.1	50.8
06/09/2026	26	0	0	3	100		45.1	43.7
07/09/2026	0	0	0	6	100		44.4	41.6
08/09/2026	0	0	0	11	100		47.7	47.4
09/09/2026	0	0	19	0	100		52.5	52.3
10/09/2026	10	0	5	0	100		48.5	46.0
11/09/2026	2	0	0	5	100		45.0	44.1
12/09/2026	3	0	2	0	100		43.0	42.4
13/09/2026	0	0	14	0	100		51.1	50.5
14/09/2026	13	0	2	0	100		44.4	42.2
15/09/2026	0	0	0	0	100		47.1	
16/09/2026	0	0	15	9	87	T W	53.3	53.1
17/09/2026	6	0	6	1	100		49.3	48.8
18/09/2026	1	0	0	7	100		48.2	47.3
19/09/2026	0	0	0	7	100		46.7	46.1
20/09/2026	1	0	14	8	100		52.3	51.7
21/09/2026	6	0	22	0	100		53.5	53.2
22/09/2026	15	0	1	0	100		43.5	39.9
23/09/2026	3	0	0	7	100		45.9	45.4
24/09/2026	21	0	5	0	100		48.1	47.5
25/09/2026	12	0	3	0	100		44.3	43.1
26/09/2026	4	0	1	0	100		40.4	38.9
27/09/2026	2	0	0	6	100		46.6	46.2
28/09/2026	0	0	0	0	99	T	39.6	
29/09/2026	14	0	3	0	100		45.9	44.4
30/09/2026	22	0	4	0	100		46.3	44.5
Sum	178	0	169	94	99		49.3	48.2

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)]
01/09/2026	0	0	148	0	83	T	91.5	91.5
02/09/2026	0	0	247	0	100		64.5	64.1
03/09/2026	0	0	199	0	100		63.5	63.2
04/09/2026	0	0	46	256	100		64.3	64.1
05/09/2026	0	0	0	155	100		62.1	61.9
06/09/2026	0	0	135	76	100		63.4	63.3
07/09/2026	0	0	304	0	97	W	66.7	66.4
08/09/2026	0	0	305	0	100		66.3	66.2
09/09/2026	0	0	0	260	97	W	63.1	62.8
10/09/2026	0	0	76	139	100		62.8	62.6
11/09/2026	0	0	329	0	100		66.8	66.6
12/09/2026	0	0	130	70	100		64.1	63.9
13/09/2026	0	0	0	241	100		62.8	62.7
14/09/2026	0	0	190	74	100		65.3	64.6
15/09/2026	0	0	0	0	100		66.9	
16/09/2026	0	0	116	102	100		64.4	63.5
17/09/2026	0	0	193	100	100		65.6	65.1
18/09/2026	0	0	299	0	100		66.3	66.2
19/09/2026	0	0	175	0	100		64.3	64.1
20/09/2026	0	0	192	83	100		65.3	65.1
21/09/2026	0	0	0	306	100		62.9	62.7
22/09/2026	0	0	228	82	100		66.0	65.3
23/09/2026	0	0	298	0	100		65.6	65.4
24/09/2026	0	0	0	310	100		63.8	63.6
25/09/2026	0	0	22	59	100		65.8	58.9
26/09/2026	0	0	0	0	100		62.1	
27/09/2026	0	0	0	0	100		65.3	
28/09/2026	0	0	253	1	100		65.2	65.0
29/09/2026	0	0	0	187	100		62.3	62.0
30/09/2026	0	0	0	250	100		63.8	63.5
Sum	0	0	3885	2751	99		76.3	76.2

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)]
01/09/2026	0	0	7	0	12	T	*	*
02/09/2026	0	0	17	0	100		59.5	55.2
03/09/2026	0	0	11	2	100		53.9	53.8
04/09/2026	0	0	0	16	100		53.6	53.1
05/09/2026	0	0	0	12	100		53.2	53.2
06/09/2026	0	0	20	18	100		58.6	58.5
07/09/2026	0	0	24	0	99	T	58.5	58.4
08/09/2026	0	0	26	0	100		59.1	59.0
09/09/2026	0	0	7	13	100		56.0	55.7
10/09/2026	0	0	21	10	100		57.5	57.3
11/09/2026	0	0	27	0	100		58.5	58.3
12/09/2026	0	0	20	12	100		59.2	58.7
13/09/2026	0	0	17	22	100		59.5	58.8
14/09/2026	0	0	0	8	100		50.6	49.7
15/09/2026	0	0	0	0	100		58.5	
16/09/2026	0	0	13	0	87	T W	58.4	58.0
17/09/2026	0	0	18	10	100		58.3	58.1
18/09/2026	0	0	30	0	100		59.2	59.2
19/09/2026	0	0	25	0	100		60.3	58.5
20/09/2026	0	0	21	2	100		58.0	57.7
21/09/2026	0	0	0	9	100		50.4	50.1
22/09/2026	0	0	13	12	100		57.5	57.2
23/09/2026	0	0	24	0	100		58.5	58.5
24/09/2026	0	0	3	12	100		53.0	52.8
25/09/2026	0	0	0	16	100		58.0	54.1
26/09/2026	0	0	0	0	100		57.9	
27/09/2026	0	0	0	0	100		60.7	
28/09/2026	0	0	29	0	100		59.2	59.1
29/09/2026	0	0	6	15	100		56.5	56.2
30/09/2026	0	0	0	11	100		53.4	53.2
Sum	0	0	379	200	96		57.8	56.5

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

AVINOR OSLO LUFTHAVN

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

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

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1. Formål

Formålet med denne forskriften er å unngå unødige støybelastninger i områdene rundt Oslo lufthavn, Gardermoen, og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold, øvrige miljøhensyn og kapasitet.

§ 2. Virkeområde

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

Forskriften gjelder ikke for

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

§ 3 Definisjoner og forkortelser

I forskriften forstås med:

a. IFR-flyging: en flyging utført i samsvar med instrumentflygeregler
b. ILS CAT II/III: et instrumentlandingssystem for presisjonsinnflyging
c. ILS glidebane: en linje definert av lufthavnens instrumentlandingssystem for presisjonsinnflyging og som danner en vinkel med horisontalplanet
d. kontrollflyging: en flyging som utføres av en organisasjon godkjent av Luftfartstilsynet med dertil innrettet luftfartøy for å kontrollere at navigasjons- og innflygingshjelpemidler fungerer innenfor fastsatte spesifikasjoner
e. kontrollsone: et kontrollert luftrom som strekker seg fra jordoverflaten opp til en nærmere angitt øvre grense
f. lufttrafikktjeneste (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 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 vedlegg 1.

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

§ 8. *Propellfly*

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

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

§ 9 Helikopter

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

§ 10. *Støyrestriksjoner for luftfartøy*

Avgang med luftfartøy som ikke tilfredsstiller støykrav etter ICAO 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 lufttrafikktjenesten 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 flysikringstjenester, plikter Avinor AS å sørge for at unødige støybelastninger i områdene rundt Oslo lufthavn, Gardermoen unngås så langt det er mulig. Avinor AS skal vurdere hvilke tiltak som kan gjennomføres slik at avganger flyttes fra rullebane 01R, særlig i begynnelsen og slutten av dagperioden.

Avinor AS skal utarbeide en rapport som redegjør for hvordan hensynet til å unngå unødige støybelastninger i områdene rundt Oslo lufthavn, Gardermoen er ivaretatt i virksomhetens planlegging. Planen skal fremlegges for Luftfartstilsynet innen 1. juli 2016. På bakgrunn av den første rapporten skal Luftfartstilsynet ta stilling til hvor ofte planen skal oppdateres.

Kapittel 6. Avvik og brudd på forskriften

§ 17 Avvik fra bestemmelser i forskriften

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

§ 18 Endring og tilbakekall

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

§ 19 Overtredelsesgebyr

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

§ 20 Dispensasjon

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

Kapittel 7. Ikrafttredelse

§ 21 Ikrafttredelse

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

FORSKRIFTSVEDLEGG 1 – KARTVEDLEGG

