

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedsrapport
januar 2026**

Støy- og traséovervåkningsanlegget

**Månedsrapport
januar 2026**

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 januar var det i gjennomsnitt

- 484 flybevegelser per døgn.
- 1,97 avganger og 6,65 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 januar 83,5/15,8.

I løpet av januar ble rusegropa registrert benyttet 9 ganger. Total brukstid var 394 minutter.

I januar har OSL registrert totalt flystøyrelaterte henvendelser fra 2 personer.

For januar er det totalt registrert:

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

For januar er det totalt registrert:

- 19 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for jetfly.
- 3 mulige brudd på reglene for rullebanebruk på kveld/natt for propellfly.

For januar er det totalt registrert:

- 15 jetflyankomster med mulige brudd på regelen om etablering på ILS-glidebanen: 0,2 % av 7412 testbare jetflyankomster.
- 51 jetflyankomster under minstehøyden sør for N 59 55 00 eller nord for N 60 30 00: 0,7 % av 7412 testbare jetflyankomster.

For januar er det totalt registrert:

- 36 jetflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,6 % av 6217 testbare jetflyavganger.
- 3 propellflyavganger med mulige brudd på bestemmelser om toleransekorridorer: 0,5 % av 659 testbare propellflyavganger.

Fra og med januarrapporten er antallet kurvede innflygningsprosedyrer utvidet. For mer detaljerte opplysninger er prosedyrene tatt med enkeltvis og samlet. For januar er det totalt registrert 370 kurvede ankomster.

Gardermoen, 10.02.2026.

Grethe Østby Stave
Avdelingssjef
Vann og Miljø
Oslo Lufthavn

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	ORDFORKLARINGER	4
2	HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN.....	5
3	BRUK AV RUSEGROPA.....	6
4	METEOROLOGI	7
5	TRAFIKKSTATISTIKK	8
6	STØYMÅLINGER	9
6.1	PLASSERING	9
6.2	MÅLERESULTATER.....	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 OV AVGANGER.....	19

1 ORDFORKLARINGER

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

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

2 HENVENDELSER TIL OSLO LUFTHAVN

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

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

I januar mottok Oslo Lufthavn flystøyrelaterte henvendelser fra 2 personer over Nabosidenes støyskjema, annen e-post og Støytelefonen (64 81 26 30).

Denne oversikten viser hovedtendensene i naboenes henvendelser i januar måned:

Sted (antall personer)	Innrapportert problem
Eidsvoll (2)	"Generell flystøy flygning, Særlig støyende flygning, Lavtflygning, Nattflygning, Vedvarende trafikkøkning, Trasèvalg"

3 BRUK AV RUSEGROPA

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

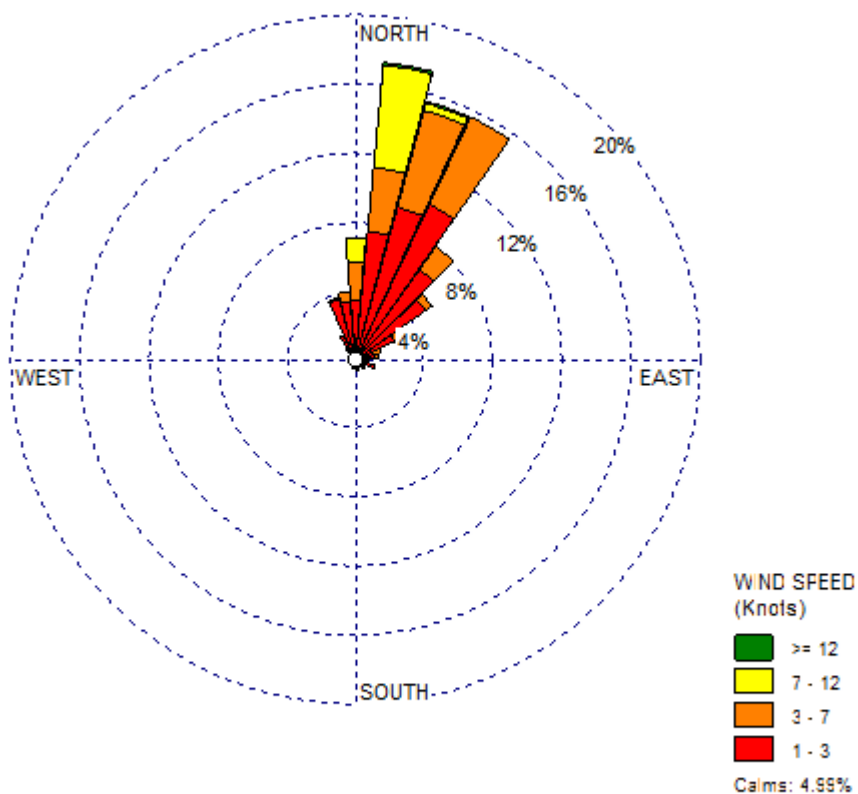
Dato	Flytype	Start	Slutt	Power (minutter)			Sum power (minutter)
				Idle	Trim	Take Off	
6-jan-26	B737M8	00:25	00:55	10	15	5	30
10-jan-26	B737M8	00:55	02:55	50	40	0	90
10-jan-26	B737-800	23:30	01:40	55	10	0	65
12-jan-26	B737M8	00:35	02:15	60	10	5	75
19-jan-26	B737M8	18:00	18:30	10	20	0	30
20-jan-26	B737-800	00:35	01:15	15	15	10	40
26-jan-26	Dash8-100	08:25	08:40	5	10	0	15
26-jan-25	A319	03:15	03:45	10	4	0	14
30-jan-26	A320NEO	17:30	18:15	20	10	5	35
Sum antall minutter				235	134	25	394

Rusegropa ble rapportert benyttet 9 ganger i løpet av januar. Total akkumulert brukstid var 394 minutter.

4 METEOROLOGI

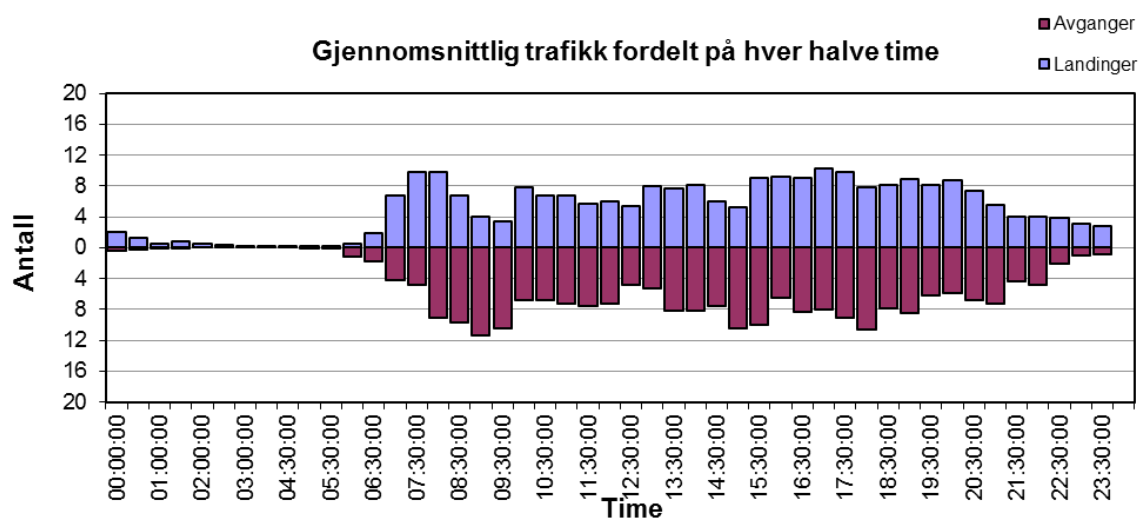
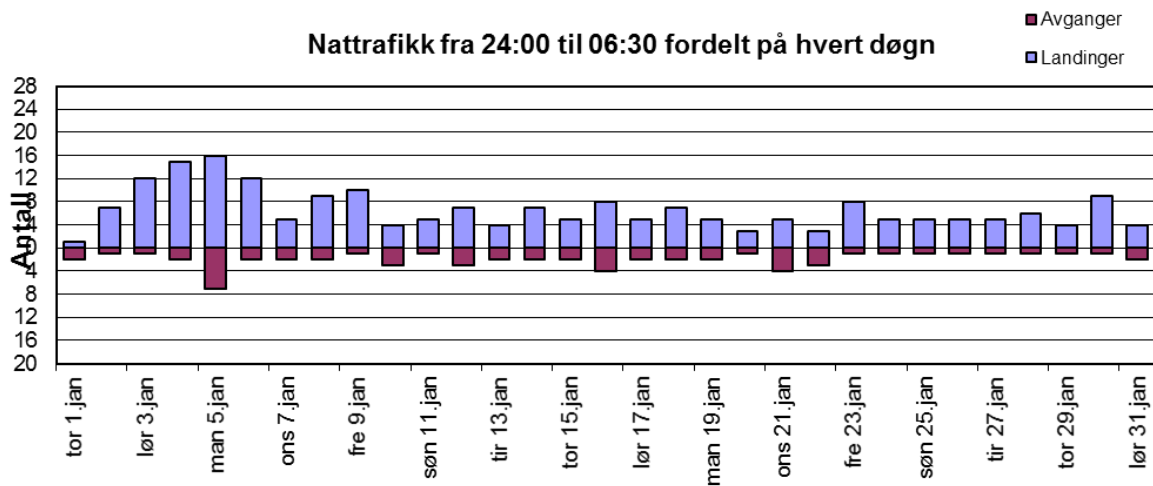
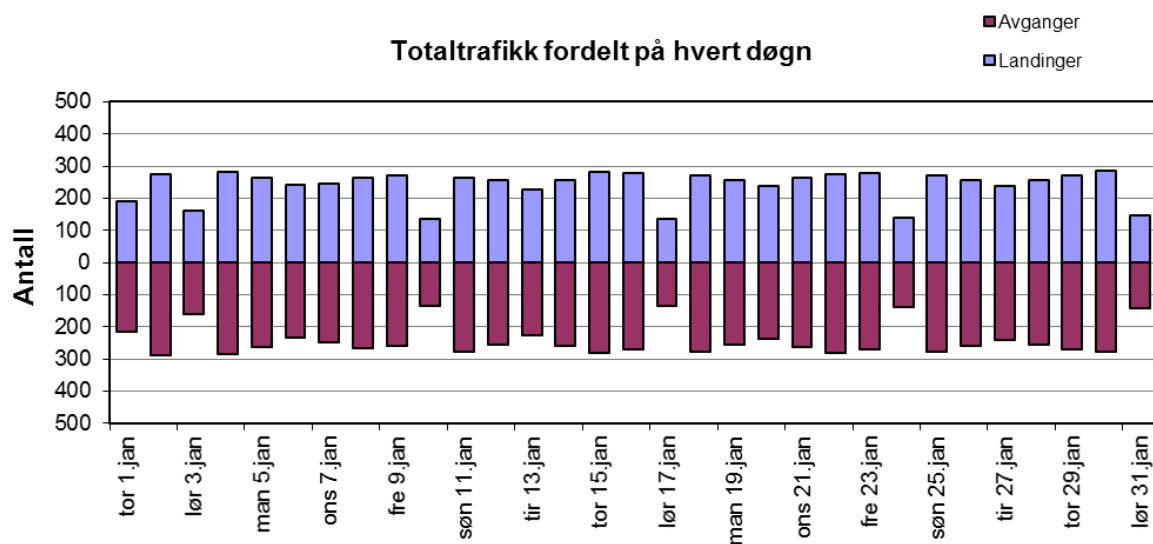
Været er avgjørende for hvordan trafikken avikles på flyplassen. Spesielt er vindforholdene avgjørende for valg av rullebane.

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



5 TRAFIKKSTATISTIKK

I januar var det i gjennomsnitt 484 flybevegelser per døgn og 1,97 avganger og 6,65 landinger pr. natt (kl. 00:00 – 06:30).



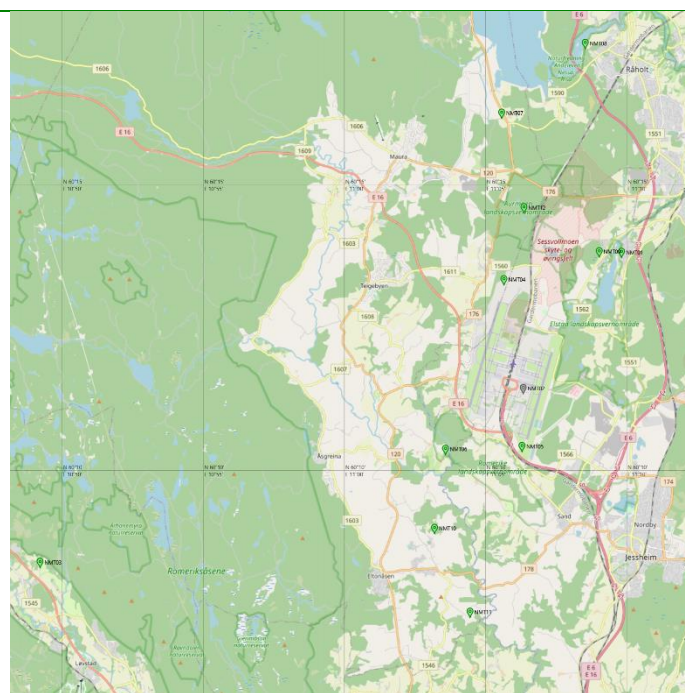
6 STØYMÅLINGER

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 januar.



Mobile målestasjoner

NMT 01	Styri
NMT 03	Mork Nordre

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

Resultater fra januar:

jan.2026	T-1442		
Målestasjoner	L_{den}	L_{night}	L_{5AS}
NMT001 Mogreina	35,0	30,9	0,0
NMT003 Mork nordre	0,0	0,0	0,0
NMT004 RWY19R	68,3	55,9	84,8
NMT005 RWY01R	73,5	61,4	96,8
NMT006 Lyshaug	52,1	45,4	74,8
NMT007 Steinsgård	51,8	40,2	67,6
NMT008 Saghagen	48,7	41,0	64,7
NMT009 Østli	39,2	34,7	0,0
NMT010 Holtertoppen	54,1	47,8	77,3
NMT011 Gresaker i Holter	57,8	45,4	74,0
NMT012 Aurmoen	60,6	48,8	79,8

Resultater fra siste tre måneder:

nov.2025 t.o.m jan.2026	T-1442		
Målestasjoner	L_{den}	L_{night}	L_{5AS}
NMT001 Mogreina	36,0	32,2	0,0
NMT003 Mork nordre	0,0	0,0	0,0
NMT004 RWY19R	71,8	60,3	94,2
NMT005 RWY01R	73,3	61,8	96,1
NMT006 Lyshaug	55,6	47,5	75,8
NMT007 Steinsgård	51,4	40,0	67,9
NMT008 Saghagen	52,8	43,3	69,3
NMT009 Østli	44,9	39,8	0,0
NMT010 Holtertoppen	55,2	48,0	77,8
NMT011 Gresaker i Holter	58,2	46,7	74,5
NMT012 Aurmoen	63,4	52,4	82,3

7 STØYRESTRIKSJONER FOR LUFTFARTØY

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

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

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

Dato	Avgangstid	A.D	RWY	Callsign	Tailnumber	Flytype	EPNdB takeoff
tor 1. jan	01:12	Departure	01L	LOT484	SPLEC	E295	0,0
man 5. jan	00:04	Departure	01L	NOZ418	LNENU	B738	0,0
man 5. jan	00:12	Departure	01L	NOZ96F	LNENM	B738	0,0
man 5. jan	00:26	Departure	01L	NOZ8PW	LNENL	B738	0,0
man 5. jan	00:59	Departure	01L	NSZ4126	SERTG	B38M	0,0
man 5. jan	01:21	Departure	01L	VKG4760	OYVKI	A333	90.7
tir 6. jan	00:47	Departure	19R	NBT091	LNFND	B789	0,0
tir 6. jan	01:00	Departure	19R	SAS2309	SERSS	E195	85.4
ons 7. jan	00:14	Departure	19R	CBJ678	B32MG	A332	97.4
tor 8. jan	00:48	Departure	01L	RUK65PC	GRUKH	B738	84.0
lør 10. jan	00:14	Departure	01L	VKG4777	OYTCN	A321	88.3
lør 10. jan	05:28	Departure	01L	VKG4550	OYVKE	A21N	0,0
man 12. jan	00:26	Departure	01L	LOT484	SPLNB	E195	85.4
ons 14. jan	01:52	Departure	01L	ETH3640	ETBAA	B77L	0,0
tor 15. jan	00:04	Departure	01L	THY6508	TCSGM	A310	91.1
fre 16. jan	00:20	Departure	01L	FLI121	OYRCJ	A320	84.7
fre 16. jan	00:44	Departure	01L	TAP765	CSTJL	A21N	83.7
lør 17. jan	00:57	Departure	01L	THY6543	TCJDS	A332	90.7
ons 21. jan	00:26	Departure	01L	ETH3640	ETARK	B77L	0,0
ons 21. jan	06:27	Departure	01L	FIN920	OHLKP	E190	84.7
fre 23. jan	06:10	Departure	01L	SAS73A	OYKAR	A320	83.9
lør 31. jan	01:52	Departure	01L	CSS122	B223Z	B763	91.5

For januar er det totalt registrert:

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

8 BRUK AV RULLEBANER

8.1 RULLEBANEFORDELING PR. DØGN, ALLE FLYTYPER

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

januar 2026	Vestre rullebane				Østre rullebane				Nord/Sør-fordeling (prosentvis)			
Dato	Totalt	RWY 01L		RWY 19R		RWY 01R		RWY 19L		mot nord		mot sør
		Landing	Avganger	Landing	Avganger	Landing	Avganger	Landing	Avganger	RWY 01	RWY 19	
tor 1.jan	404	14	209	1	1	171	5	0	0	98,8	0,5	
fre 2.jan	566	14	286	0	0	259	3	0	0	99,3	0,0	
lør 3.jan	324	12	158	0	0	149	3	0	0	99,4	0,0	
søn 4.jan	567	24	285	0	0	256	0	0	0	99,6	0,0	
man 5.jan	527	28	260	0	0	234	1	0	0	99,2	0,0	
tir 6.jan	475	21	232	0	0	218	1	0	0	99,4	0,0	
ons 7.jan	492	23	241	26	0	195	2	0	0	93,7	5,3	
tor 8.jan	530	8	26	186	14	66	1	3	224	19,1	80,6	
fre 9.jan	532	23	260	0	0	247	0	0	0	99,6	0,0	
lør 10.jan	271	46	108	0	0	90	26	0	0	99,6	0,0	
søn 11.jan	541	21	272	0	0	243	4	0	0	99,8	0,0	
man 12.jan	512	15	249	0	0	233	5	0	0	98,0	0,0	
tir 13.jan	454	24	225	0	0	199	0	0	0	98,7	0,0	
ons 14.jan	516	21	257	38	0	194	0	1	0	91,5	7,6	
tor 15.jan	561	0	0	268	18	0	0	12	260	0,0	99,5	
fre 16.jan	550	0	0	265	7	0	0	11	263	0,0	99,3	
lør 17.jan	271	0	0	124	12	9	0	0	122	3,3	95,2	
søn 18.jan	548	12	277	17	0	241	0	0	0	96,7	3,1	
man 19.jan	512	3	0	218	19	22	0	10	237	4,9	94,5	
tir 20.jan	476	18	233	2	0	213	5	0	0	98,5	0,4	
ons 21.jan	529	16	263	0	0	243	0	0	0	98,7	0,0	
tor 22.jan	557	16	277	1	0	259	4	0	0	99,8	0,2	
fre 23.jan	550	15	270	0	0	264	0	0	0	99,8	0,0	
lør 24.jan	276	8	138	0	0	128	0	0	0	99,3	0,0	
søn 25.jan	551	34	274	0	0	235	5	0	0	99,5	0,0	
man 26.jan	517	85	211	0	0	172	48	0	0	99,8	0,0	
tir 27.jan	480	19	239	2	0	218	0	0	0	99,2	0,4	
ons 28.jan	513	19	251	0	0	238	4	0	0	99,8	0,0	
tor 29.jan	543	11	267	0	0	256	5	0	0	99,3	0,0	
fre 30.jan	561	19	277	0	0	262	0	0	0	99,5	0,0	
lør 31.jan	287	12	139	11	0	121	3	0	0	95,8	3,8	
Totalt	14 993	581	6 184	1 159	71	5 635	125	37	1 106	83,5 %	15,8 %	

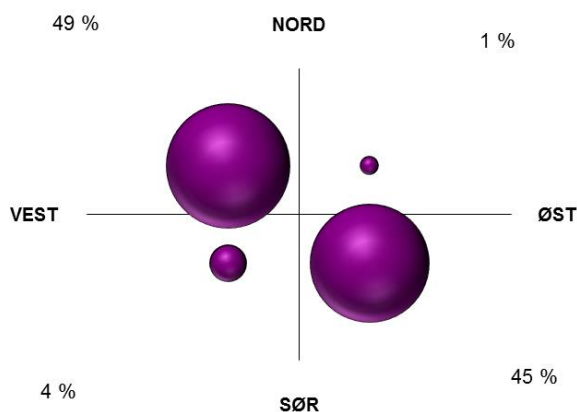
Alle flybevegelser, jan 2026

For januar var trafikkfordelingen mellom rullebane 01 og 19 på 83,5/15,8.

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 januar 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 januar måned.

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	6067	4898	123	30	1016
Night	45	36	0	0	9
Sum	6112	4934	123	30	1025

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	6683	273	5406	988	16
Night	61	8	48	5	0
Sum	6744	281	5454	993	16

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	107	99	0	0	8
Night	161	155	1	1	4
Sum	268	254	1	1	12

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	53	0	42	11	0
Night	73	5	46	22	0
Sum	126	5	88	33	0

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	0	0	0	0	0
Night	37	27	0	5	5
Sum	37	27	0	5	5

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	0	0	0	0	0
Night	210	134	50	20	6
Sum	210	134	50	20	6

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly-kategori
lør 3.jan	00:23	Natt	A	01R	FIN919	E190	Jetfly
lør 3.jan	00:39	Natt	A	01R	BAW774	A320	Jetfly
lør 3.jan	00:59	Natt	A	01R	SAS1474	A20N	Jetfly
man 5.jan	00:01	Natt	A	01R	SAS99H	E195	Jetfly
tir 6.jan	04:46	Natt	A	01R	UPS284	B763	Jetfly
ons 7.jan	00:51	Natt	A	01R	SAS1474	A20N	Jetfly
tor 8.jan	00:19	Natt	A	01R	AFR52MV	BCS3	Jetfly
fre 9.jan	23:38	Kveld	A	01L	AFR52MV	BCS3	Jetfly
fre 9.jan	23:55	Kveld	A	01L	FIN919	E190	Jetfly
ons 14.jan	23:47	Kveld	A	19L	AFR52MV	BCS3	Jetfly
fre 16.jan	00:16	Natt	A	19L	SAS1474	A20N	å
fre 16.jan	00:20	Natt	D	19L	FLI121	A320	Jetfly
fre 16.jan	00:44	Natt	D	19L	TAP765	A21N	Jetfly
fre 16.jan	06:17	Natt	D	19L	SAS73A	A20N	Jetfly
tor 22.jan	00:21	Natt	A	01R	SAS1474	A20N	Jetfly
tor 22.jan	23:48	Kveld	A	01L	FIN919	E190	Jetfly
søn 25.jan	23:12	Kveld	A	01L	CBJ669	A332	Jetfly
man 26.jan	05:30	Natt	A	01R	UPS284	B763	Jetfly
tor 29.jan	00:32	Natt	A	01R	SAS1474	A20N	Jetfly

Det var 5 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 22:30 - 24:00.
 Det var 14 mulige avvik fra bestemmelsen om rullebanebruk for jetfly i perioden 00:00 -06:30.
 Av disse 19 skjedde 20 mulige avvik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen).

I tillegg var det 20 flygninger som avvok fra hovedregelen om banebruk for jetfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til:

søn 4. jan, man 5., tir 6., tor 8., fre 9., ons 14., tor 15., fre 16., ons 21., tor 29., fre 30. januar 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 januar måned.

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	488	422	1	0	65
Night	2	2	0	0	0
Sum	490	424	1	0	65

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	893	149	588	110	46
Night	5	2	0	3	0
Sum	898	151	588	113	46

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	2	1	0	0	1
Night	0	0	0	0	0
Sum	2	1	0	0	1

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	13	1	10	0	2
Night	4	0	3	0	1
Sum	17	1	13	0	3

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

01R/19L	Number Movements	Runway 01R		Runway 19L	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	0	0	0	0	0
Night	3	2	0	1	0
Sum	3	2	0	1	0

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

01L/19R	Number Movements	Runway 01L		Runway 19R	
		Arrivals	Departures	Arrivals	Departures
Day	0	0	0	0	0
Night	12	10	0	2	0
Sum	12	10	0	2	0

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

Dato	Avgangs- / Landingstid	Periode	A/D	RWY	Callsign	Flytype	Fly-kategori
søn 4.jan	22:50	Kveld	A	01R	WIF1HX	DH8A	Propellfly
tor 15.jan	22:46	Kveld	D	19L	APF3007	F50	Propellfly
tor 29.jan	01:33	Natt	A	01R	SRN396	AT75	Propellfly

Det var 2 mulige awik fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 22:30 - 24:00

Det var 1 mulig awik fra bestemmelsen om rullebanebruk for propellfly i perioden 00:00 -06:30

Av disse 3 skjedde ingen mulige awik mindre enn 10 minutter før eller etter tidspunkt for bytte av banebruksregler (skyggelagte rader i tabellen)

I tillegg var det 4 flygninger som awek fra hovedregelen om banebruk for propellfly etter forskriftens unntaksbestemmelser (banestengning, sikkerhetshensyn).

Disse inntraff kvelden før / natten til: tor 8., ons 14., fre 16.

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

9 TRASÉBRUK

9.1 LANDINGER OV AVGANGER.....	19
9.1.1 Regler for landinger	19
9.1.2 Regler for avganger.....	19
Landinger fra sør med jetfly, eksempel dag med nordlig trafikkretning hele dagen	20
Landinger fra sør med andre flytyper, eksempel dag med nordlig trafikkretning hele dagen	21
Landinger fra nord med jetfly, eksempel dag med sørlig trafikkretning hele dagen	22
Landinger fra nord med andre flytyper, eksempel dag 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 toleransekorridører, jetfly	28
Overholdelse av toleransekorridører, propellfly	28
9.1.5 Kurvede landinger, traséutskrifter	29
9.1.6 Avganger, traséutskrifter	37
Air Baltic	37
Air France	38
Austrian	39
British Airways	40
Brussels Airlines	41
Emirates	42
Ethiopian Airl.	43
Danish Air Transport	44
Finnair	45
Iberia	46
Icelandair	47
KLM	48
LOT	49
Lufthansa	50
Norwegian (Boeing 737-800), innland	51
Norwegian, utland	52
Pegasus Airlines	53
Qatar Airways	54
Ryanair	55
SAS Inland	56

SAS utland	57
Swiss	58
TAP Portugal	59
Thomas Cook Airlines Scandinavia	60
Turkish Airlines	61
Widerøe	62
Wizz Air	63

9.1 LANDINGER OV 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.

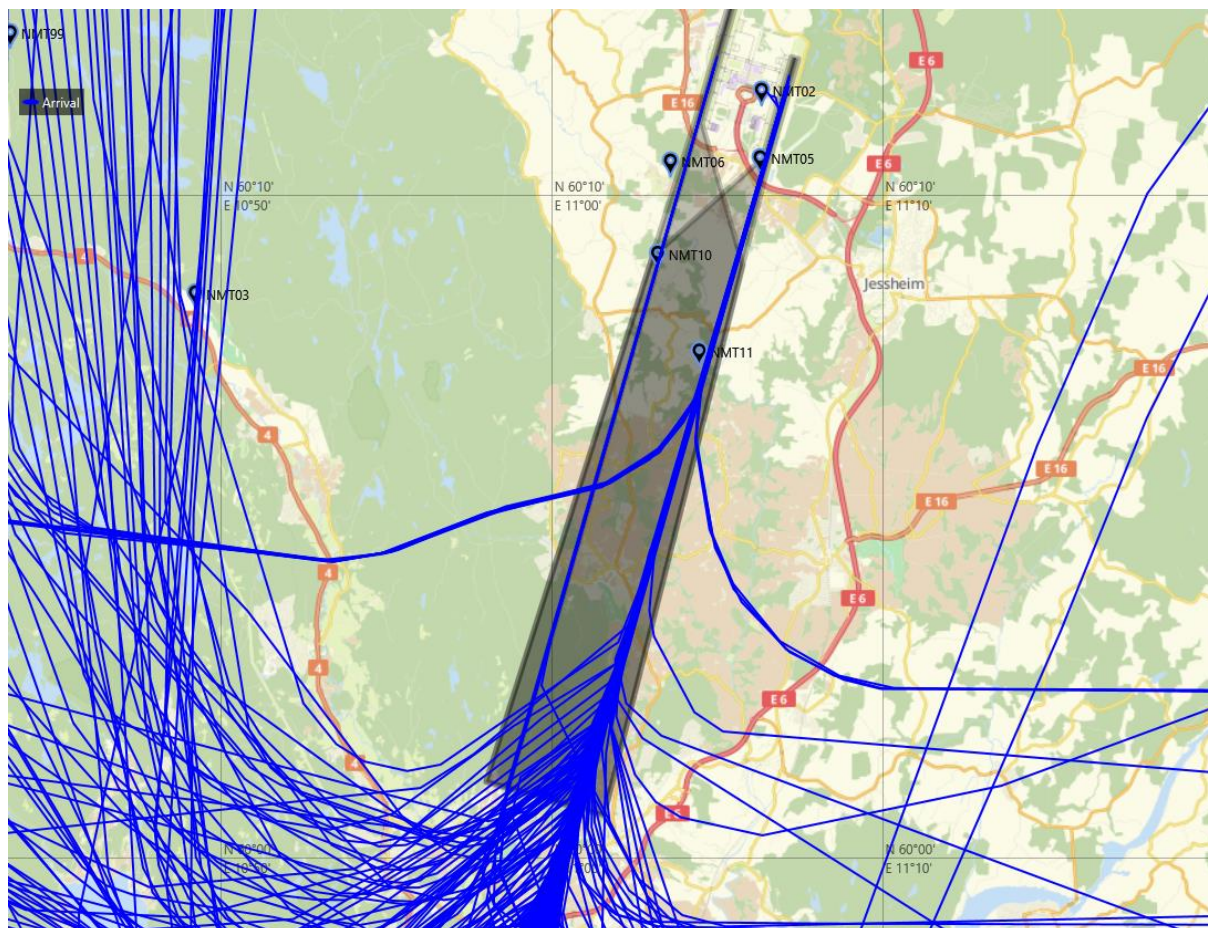
Luftfartøy	Toleransekorridoren kan bare forlates
Jetfly	Gjennom endevindu
Propellfly > 5700 kg MTOM med fire propeller eller mer	Gjennom endevindu
Propellfly > 5700 kg MTOM med færre enn fire propeller	I høyder over 1700 ft AMSL
Helikopter som flys som IFR flygning	I høyder over 1700 ft AMSL
Propellfly < 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 utflygningsprosedyrer, men de må fremdeles forholde seg til de generelle VFR flygereglene som sier at minimumshøyden over bebygde områder skal være 1000 ft over bakkenivå, hvis det ikke er i forbindelse med landing eller avgang.

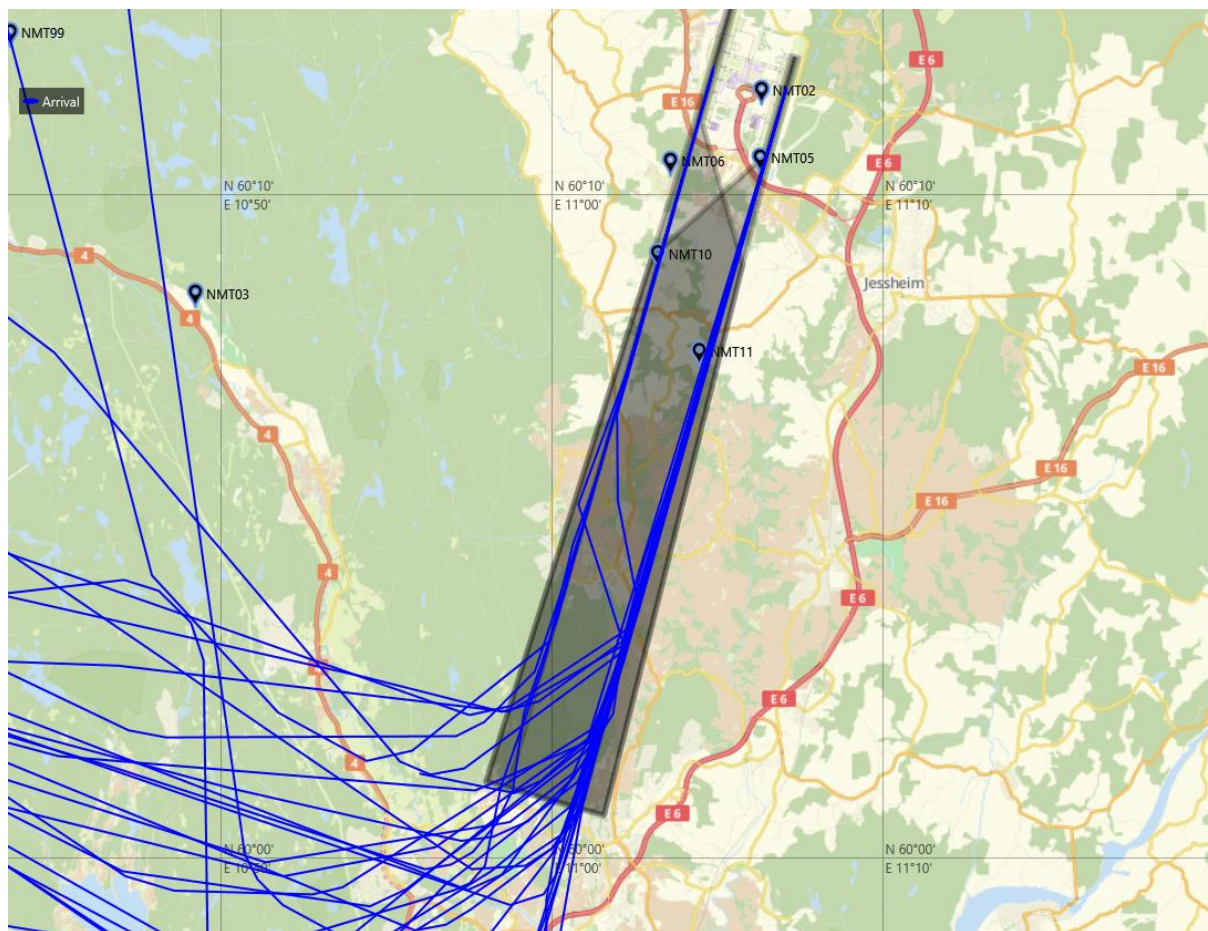
Landinger

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



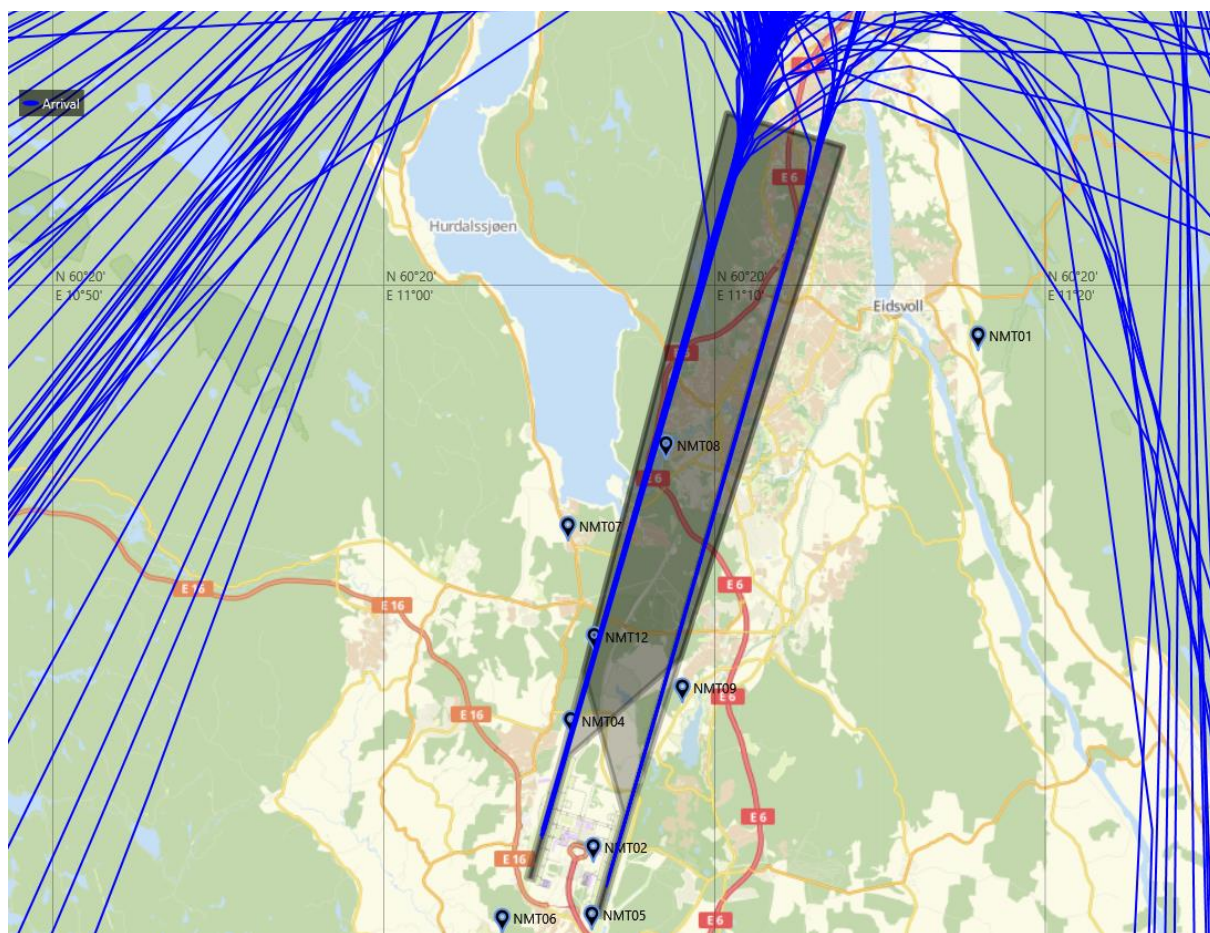
Figur 2. mandag 02.01.2026 – landinger med jetfly, 246 stk.

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



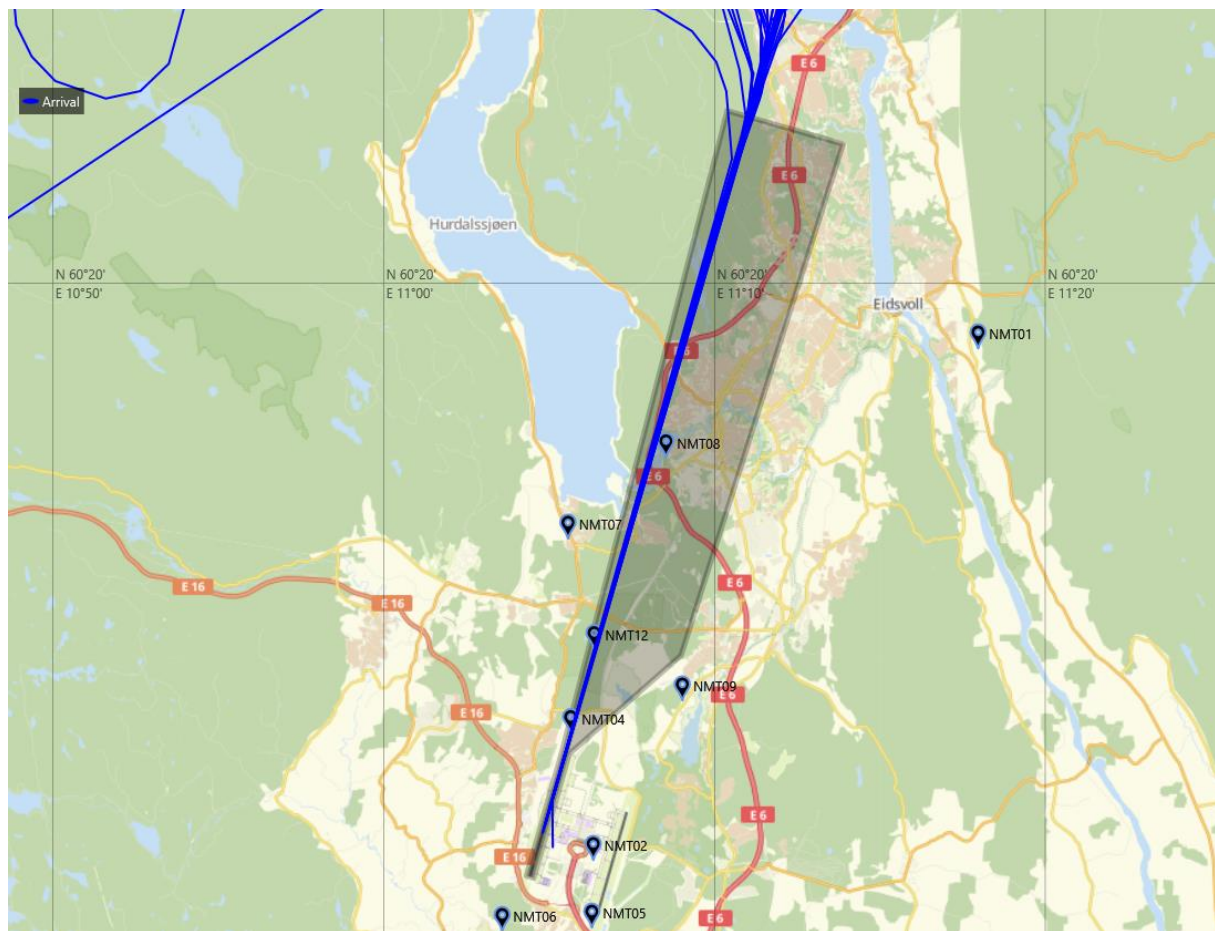
Figur 3. mandag 02.01.2026 – landinger med de flytypene som ikke er vist i figur 2, 29 stk.

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



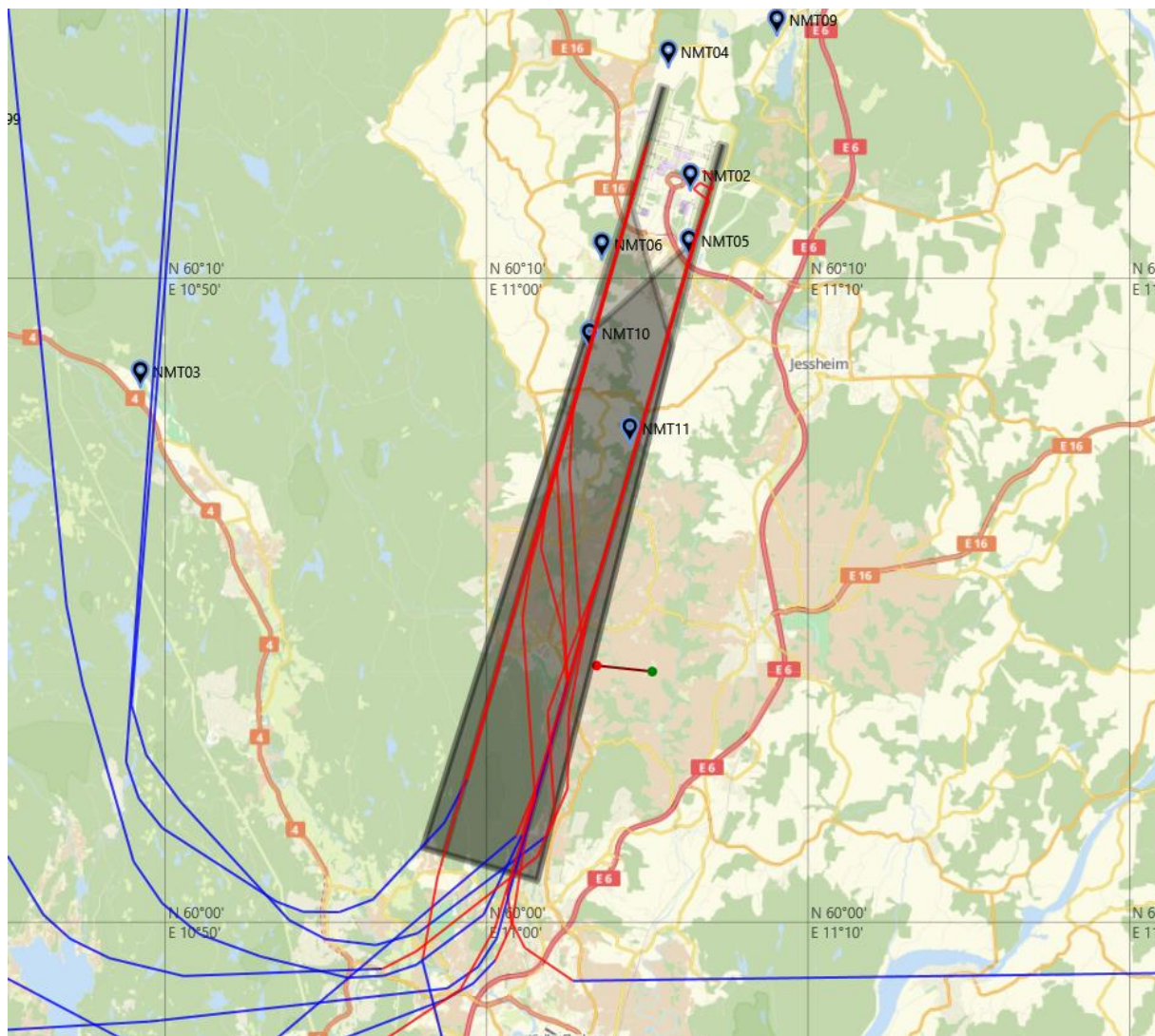
Figur 4. torsdag 15.01.2026 – landinger jetfly, 249 stk.

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



Figur 5. torsdag 15.01.2026 – 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. 10 flygninger.

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

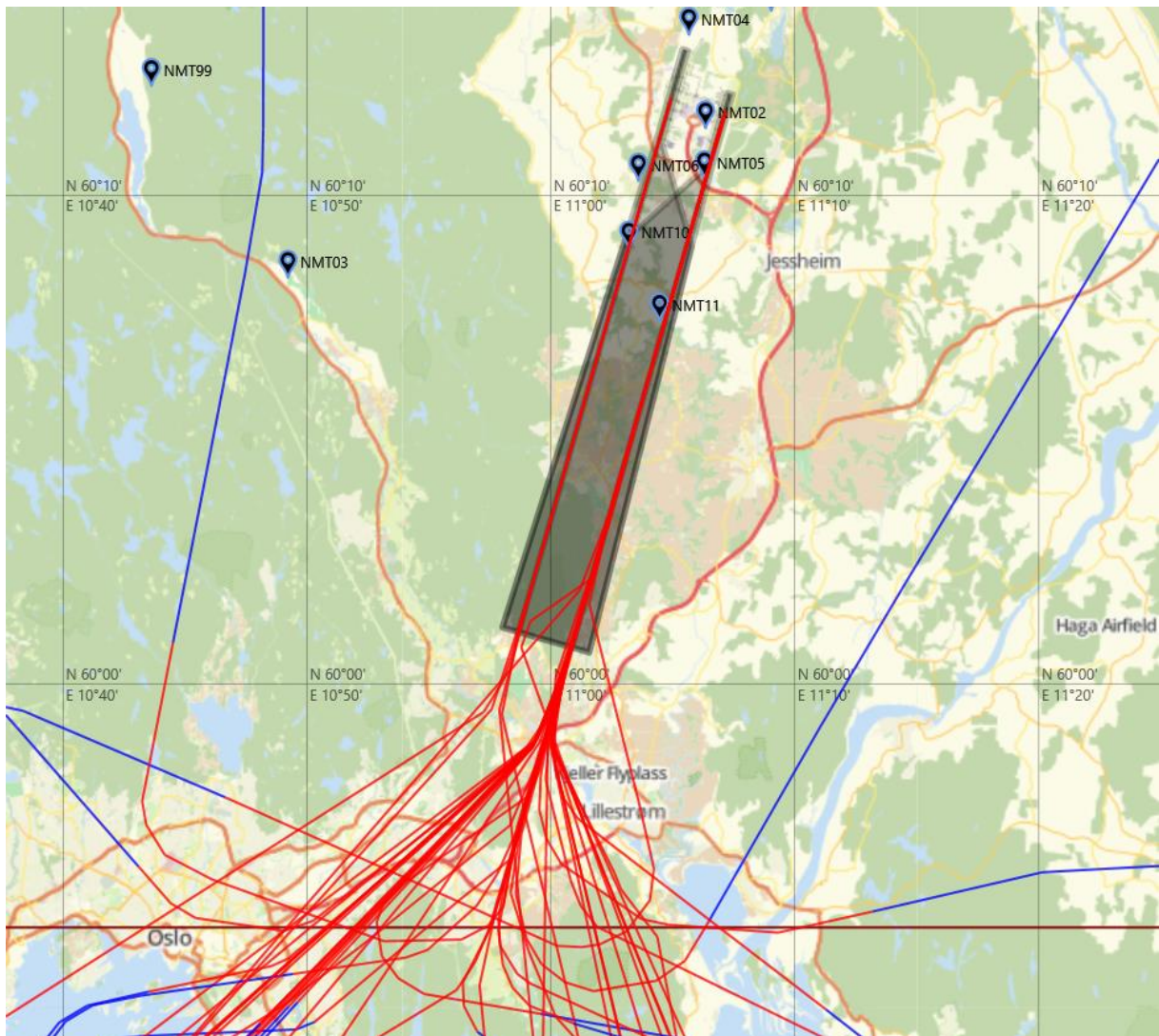
Jetflylandinger fra nord med sen tilslutning til ILS-glidebanen



Figur 7. 2 flygninger

Rødfarget trasé for flygehøyde mindre enn 4000 fot over havet

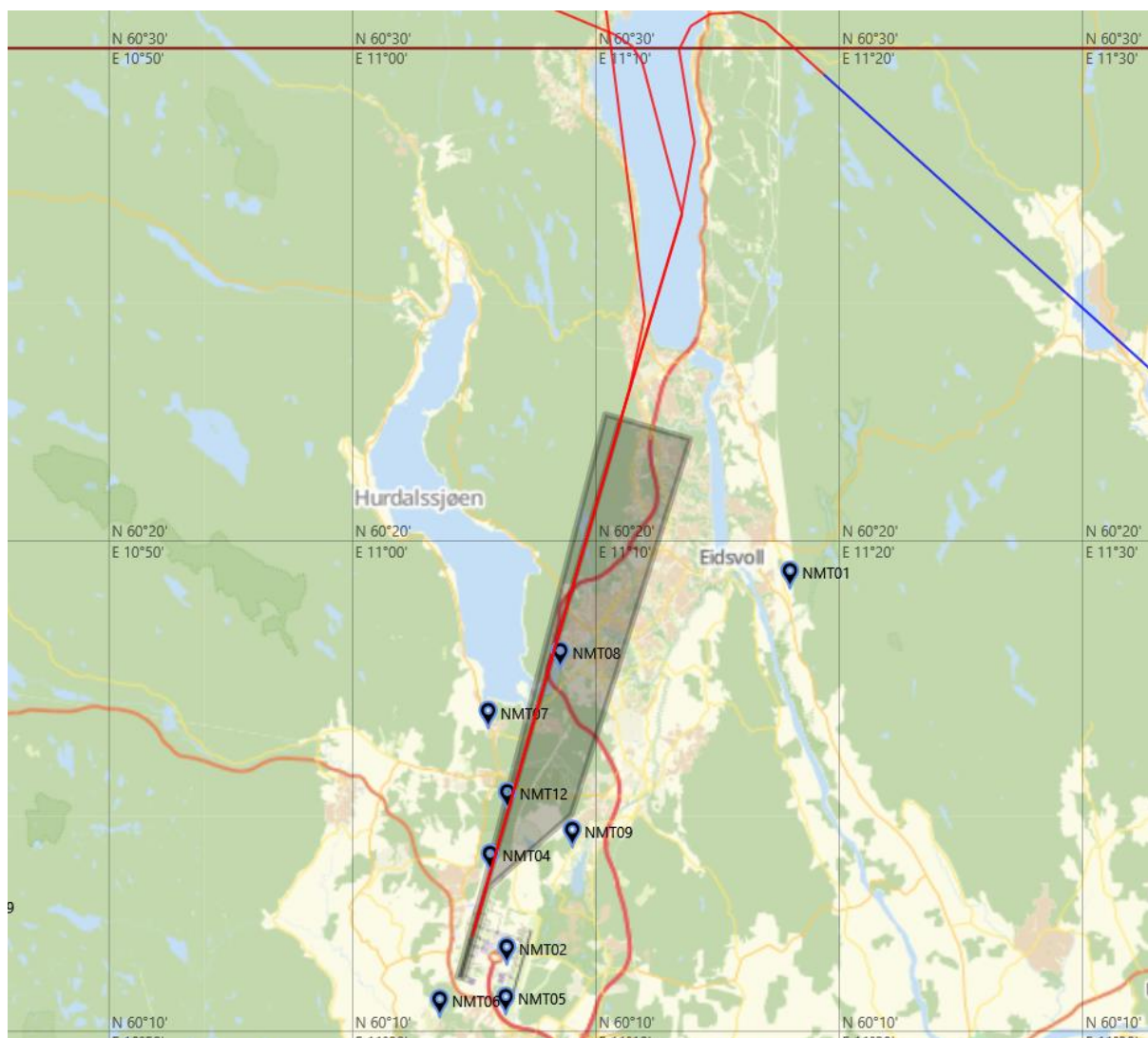
Jetflylandinger fra sør med lav høyde sør for N 59 55 00



Figur 8. 48 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. 3 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, jetfly

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

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

Jetfly								
RWY	Avgangsretning	Toleranse-korridor	Innenfor korridor	Unntaks-best.	Mulige brudd	Ikke testbare	Ihht forskrift	Mulige brudd
01L	mot nord fra vestre bane		5535	0	19	16	99,7 %	0,3 %
01R	mot nord fra østre bane		121	0	1	2	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	264	0	11	0	0,0 %	0,0 %
19L-øst	mot sørøst fra østre bane	sørøst	243	0	3	1	0,0 %	0,0 %
19R	mot sør fra vestre bane		18	0	2	1	90,0 %	10,0 %
Totalt			6181	0	36	20	99,4 %	0,6 %

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
01L	mot nord fra vestre bane		606	0	3	5	0,0 %	0,0 %
01R	mot nord fra østre bane		1	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		49	0	0	0	0,0 %	0,0 %
Totalt			656	0	3	5	0,0 %	0,5 %

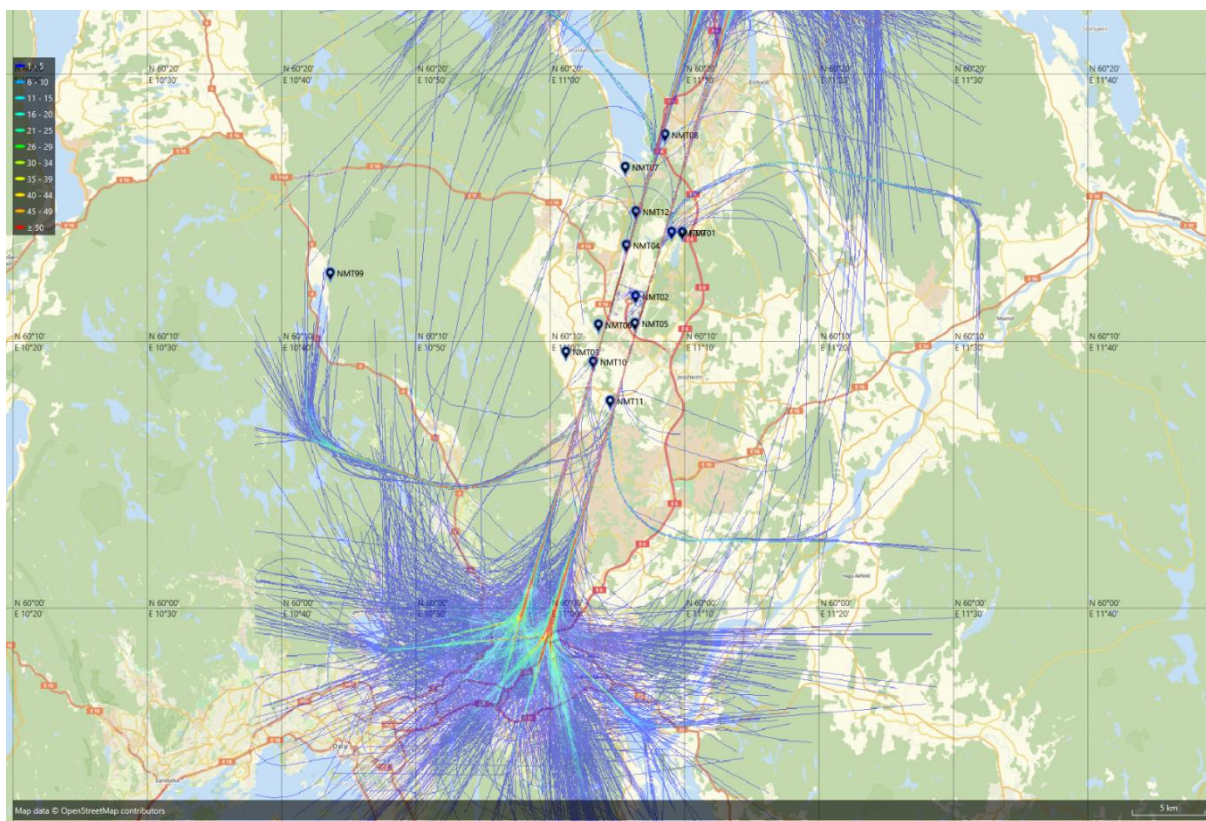
Spesielle forhold gjeldende måned:

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

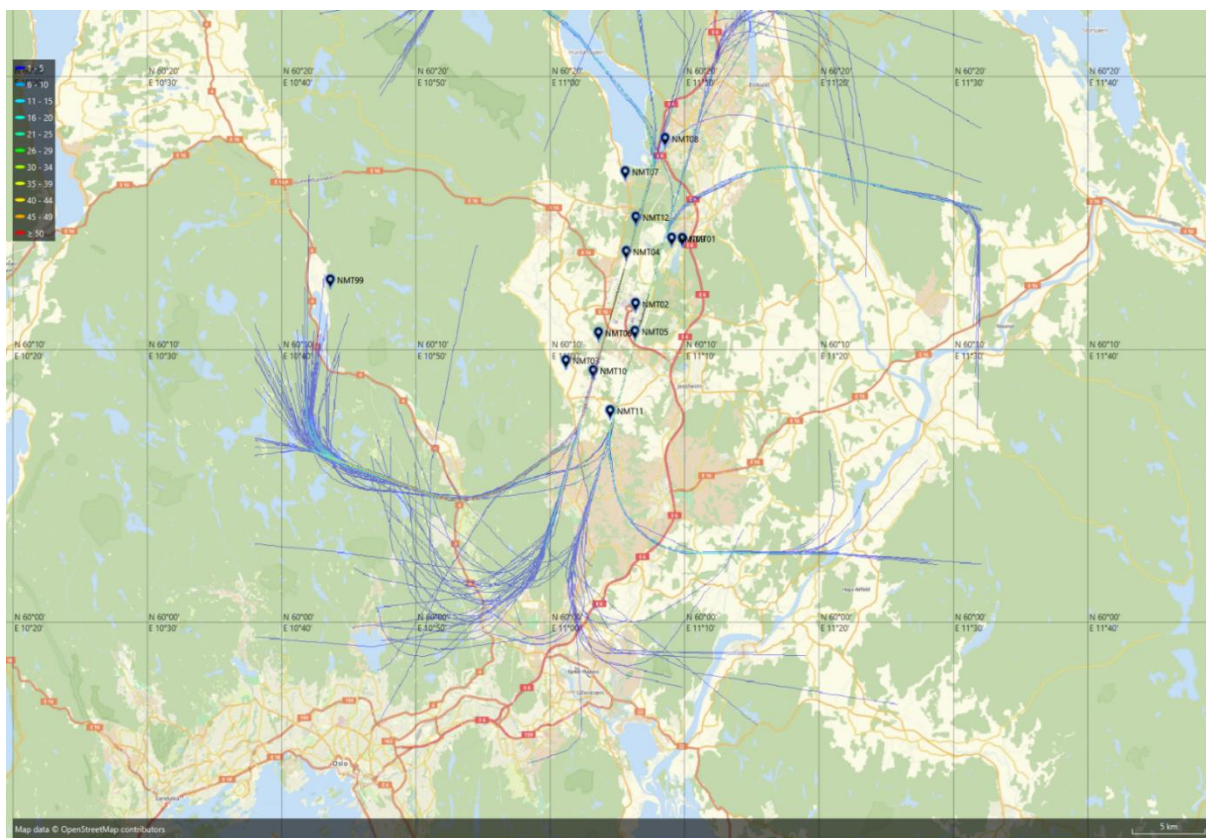
9.1.5 Kurvede landinger, traséutskrifter

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

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

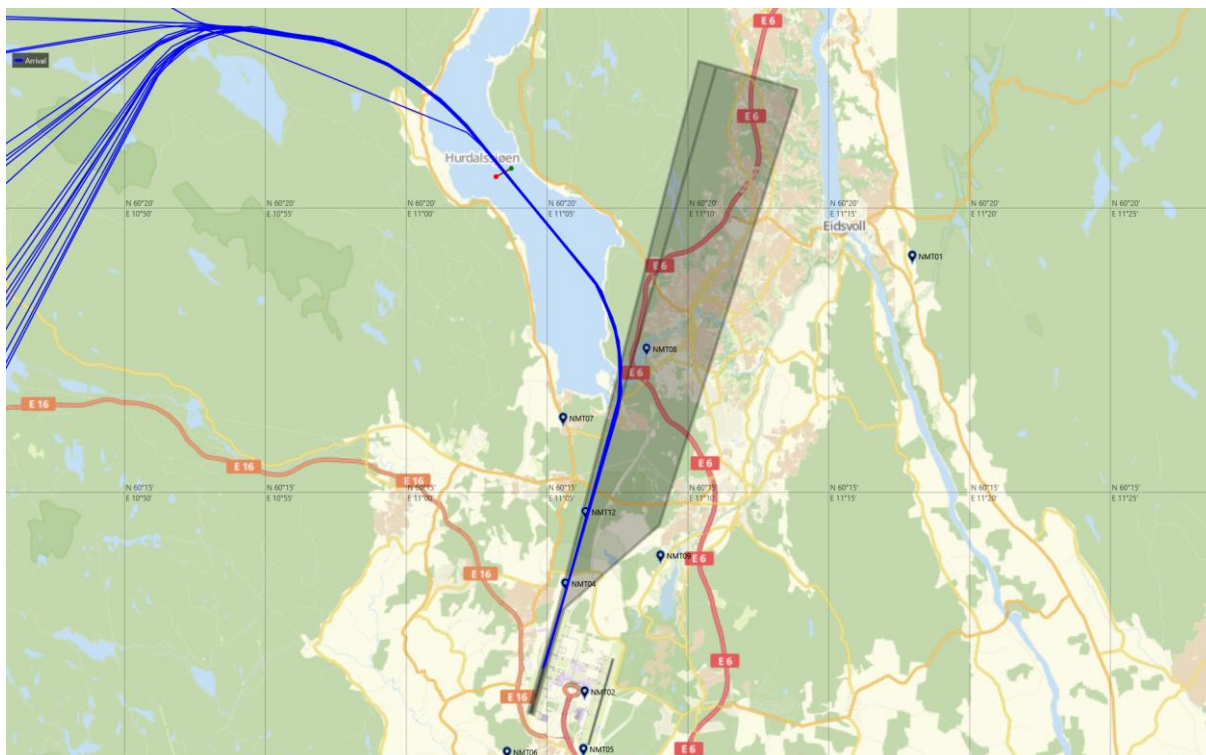


Figur 10 - Ankomst med bruk av både kurvede og rettlinjede prosedyrer



Figur 11 - Ankomster med kurvede prosedyrer

Følgende traséutskrifter viser landingene for de ulike kurvede innflygingene til Oslo Lufthavn, Gardermoen for gjeldende måned. Det var i januar totalt 370 kurvede landinger.



Figur 12. Kurvede landinger EXWOD – 19 flygninger

INGEN

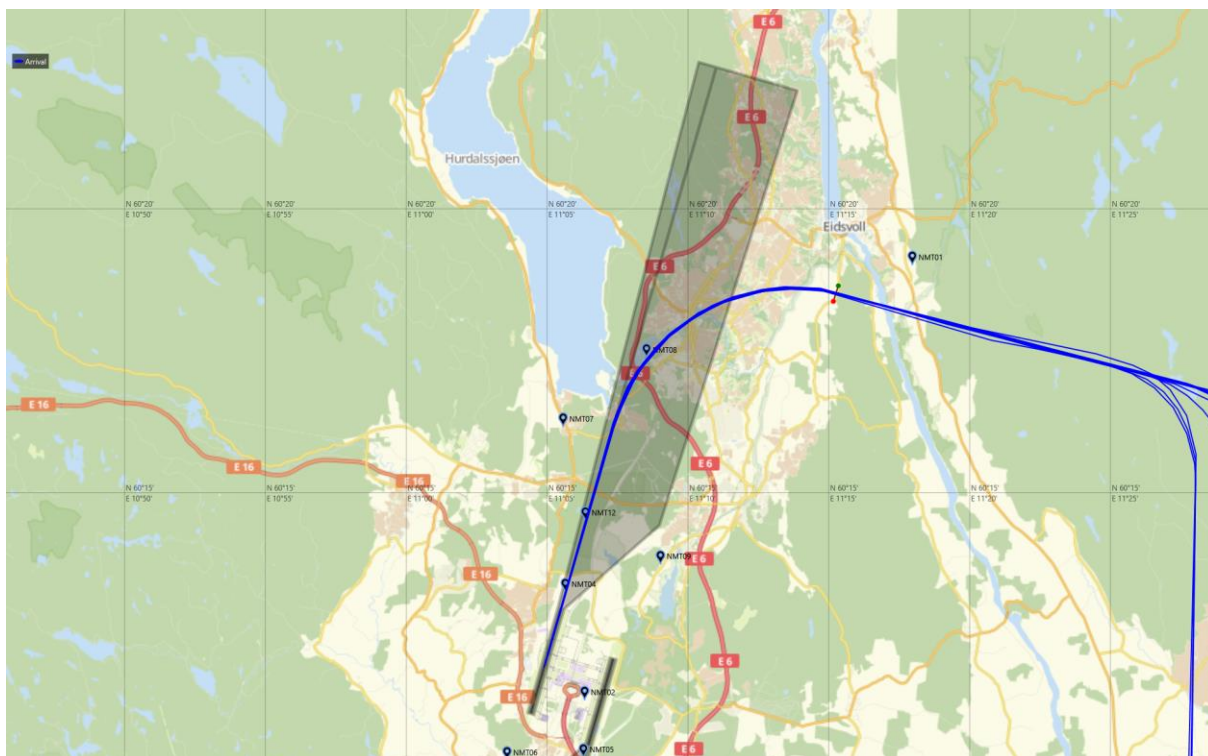
Figur 13. Kurvede landinger ZATCO – 0 flygninger

INGEN

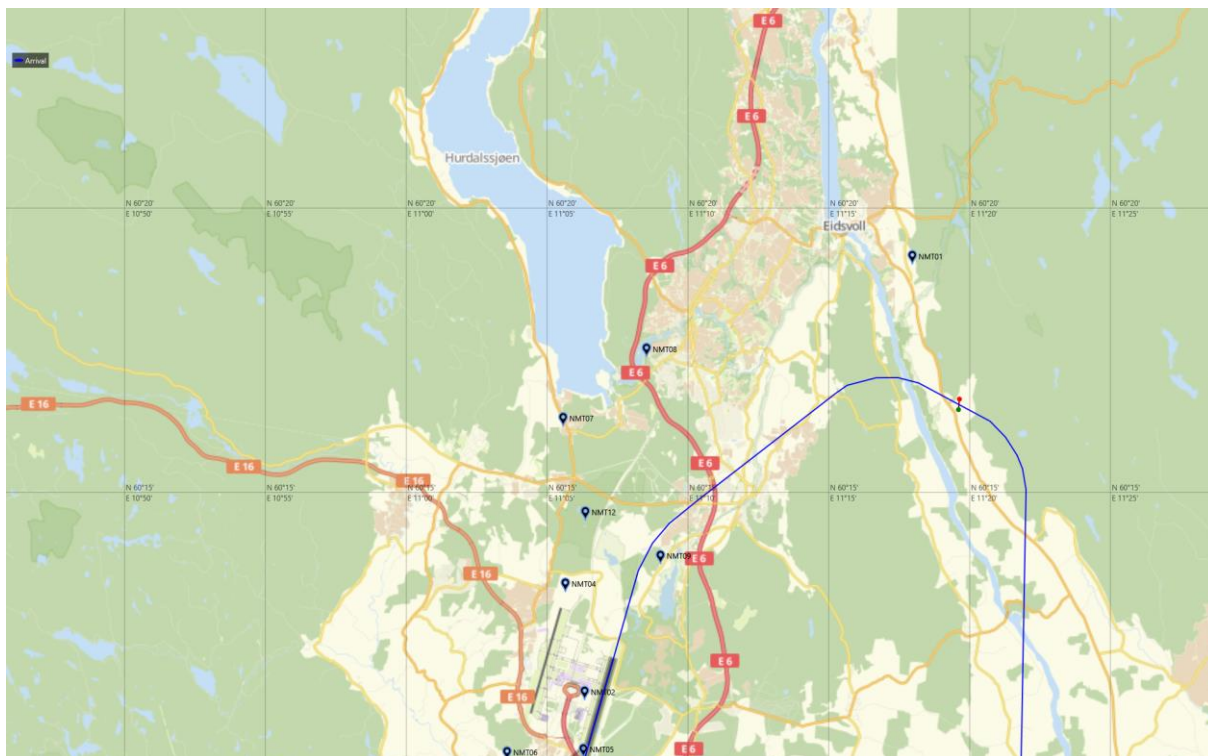
Figur 14. Kurvede landinger RIRUT – 0 flygninger

INGEN

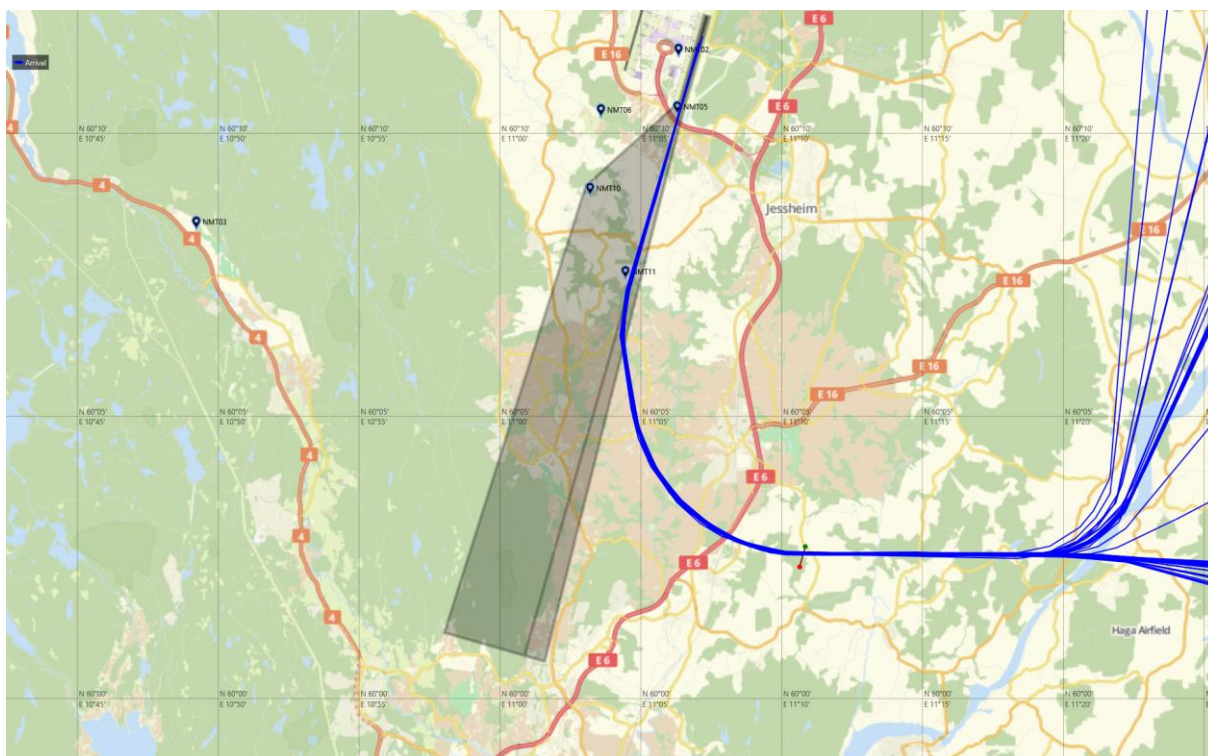
Figur 15. Kurvede landinger AZZIT – 0 flygninger



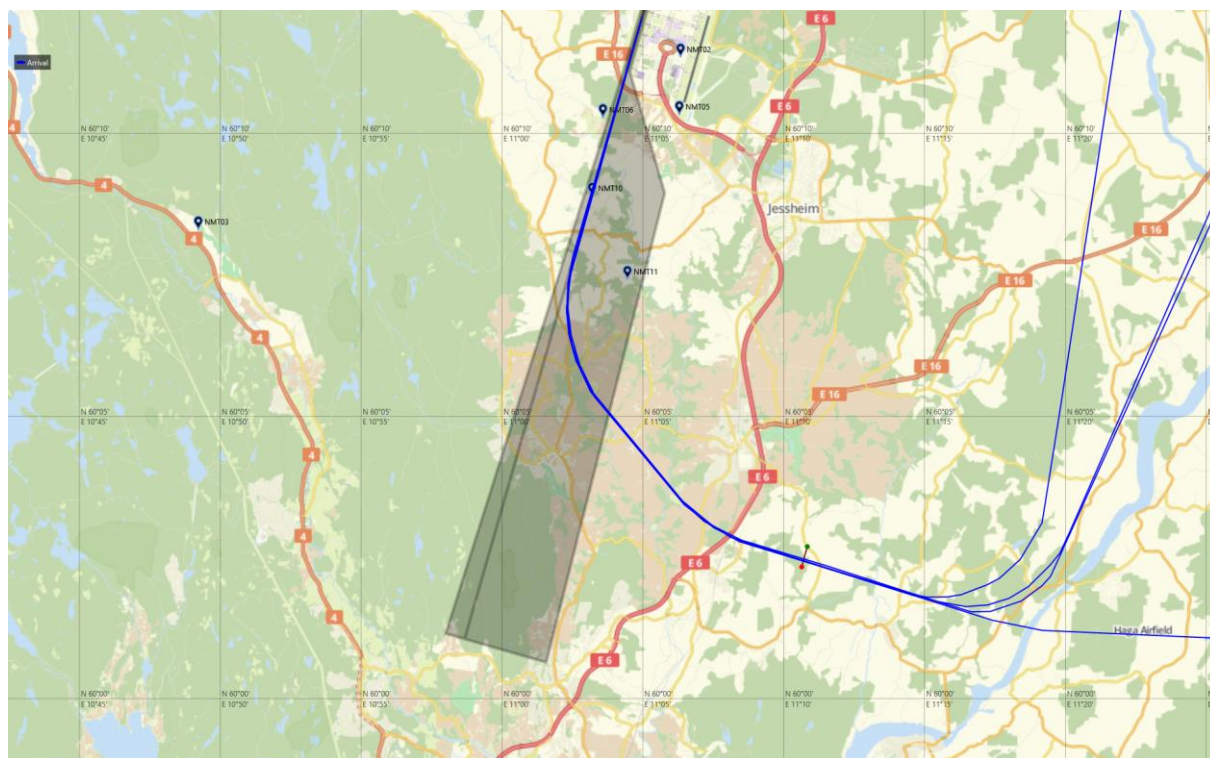
Figur 16. Kurvede landinger ADGEL – 10 flygninger



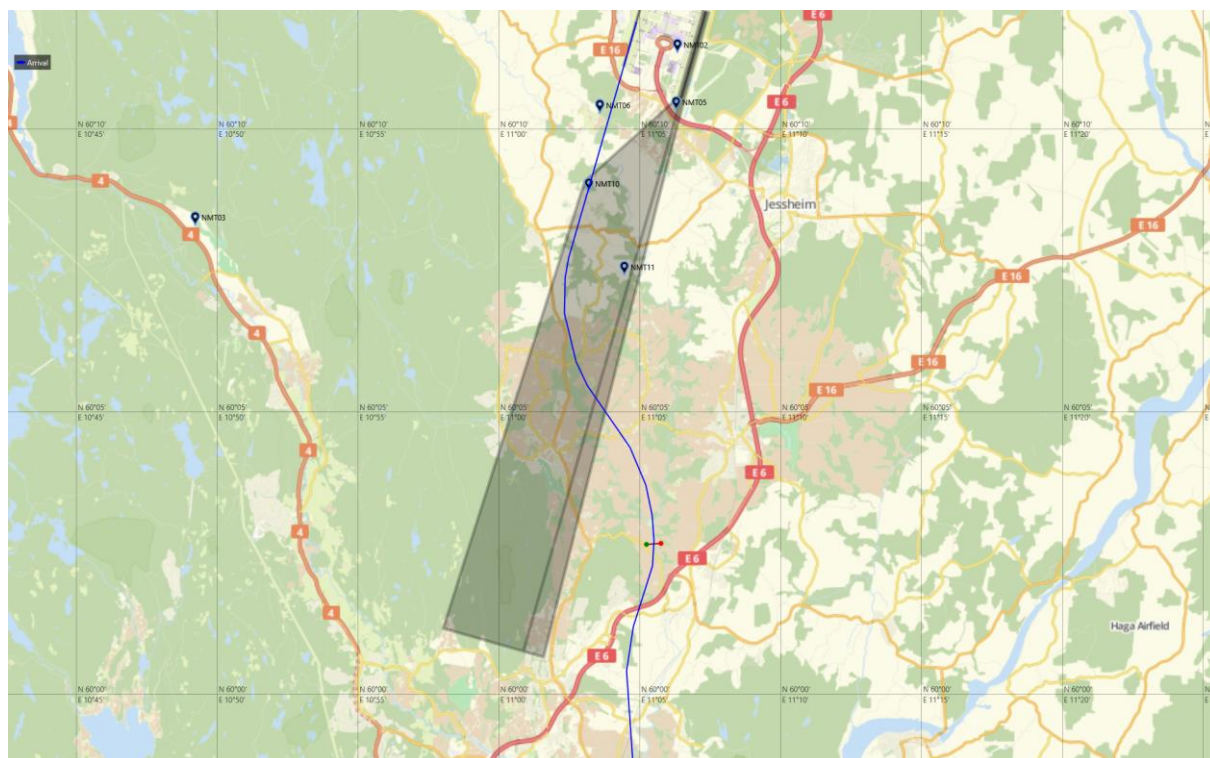
Figur 17. Kurvede landinger JIZLE – 1 flygning



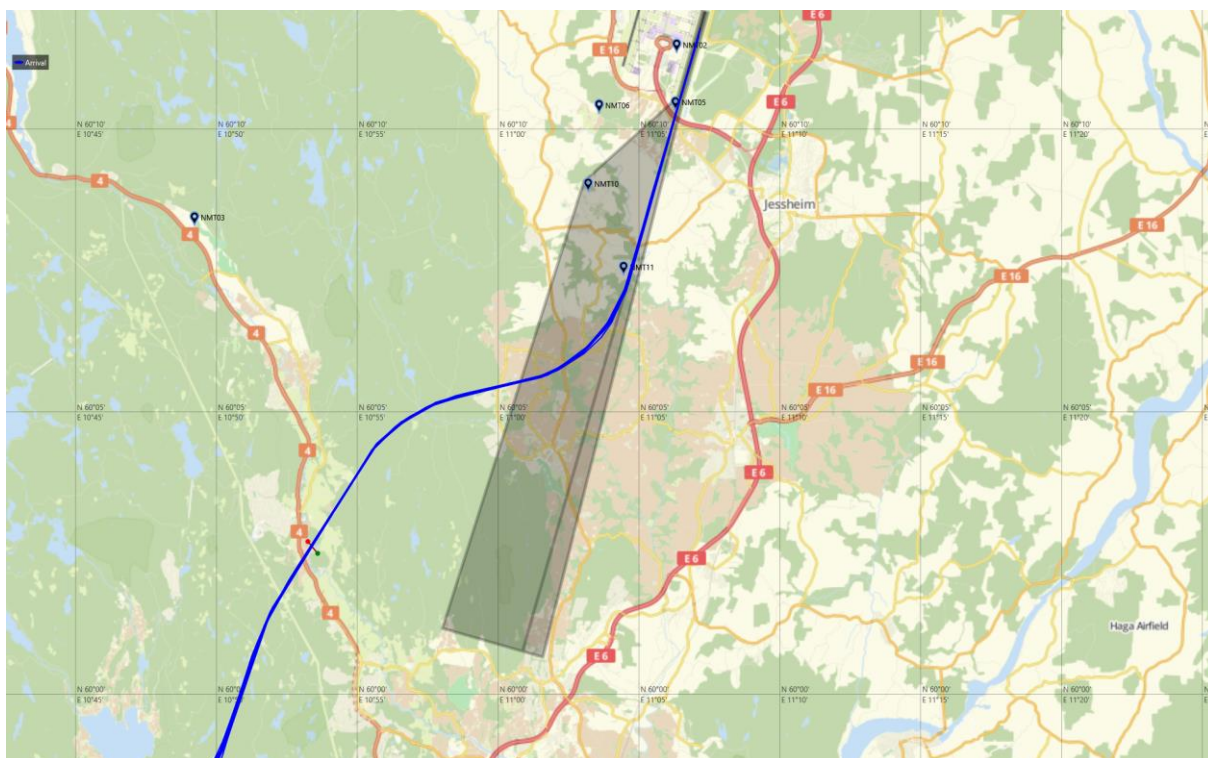
Figur 18. Kurvede landinger LUVOX – 73 flygninger



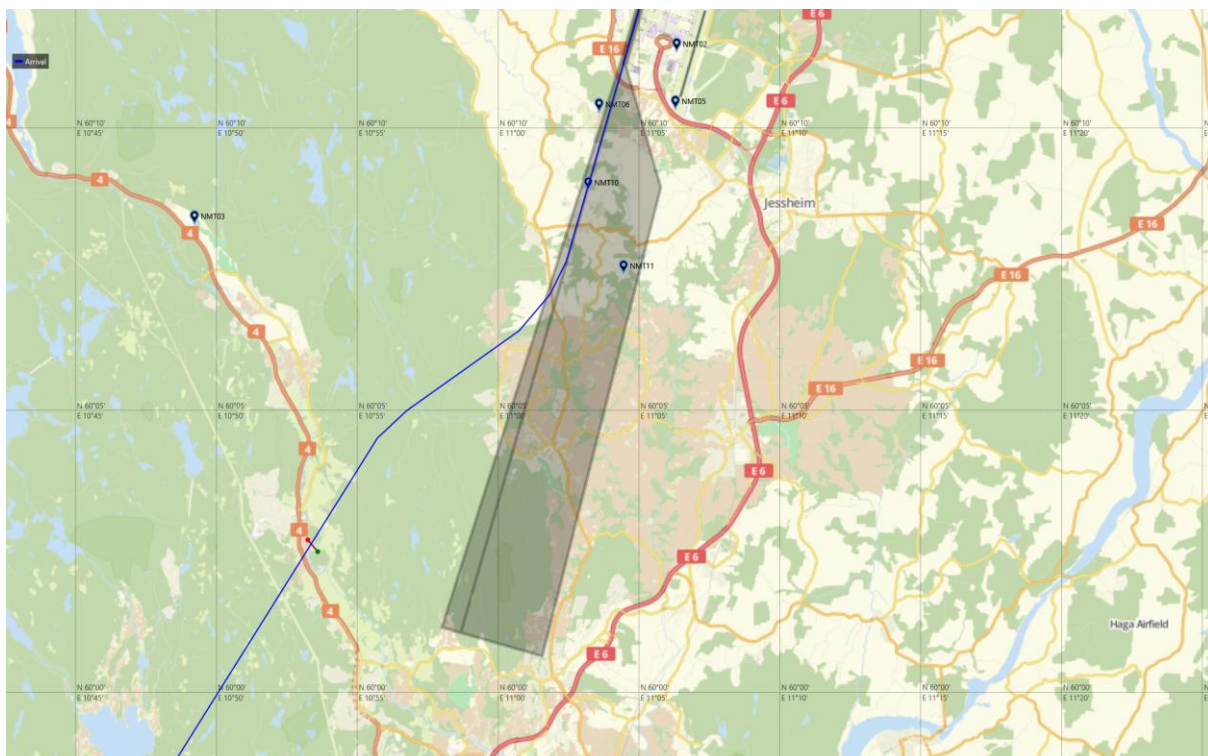
Figur 19. Kurvede landinger SUBZO – 4 flygninger



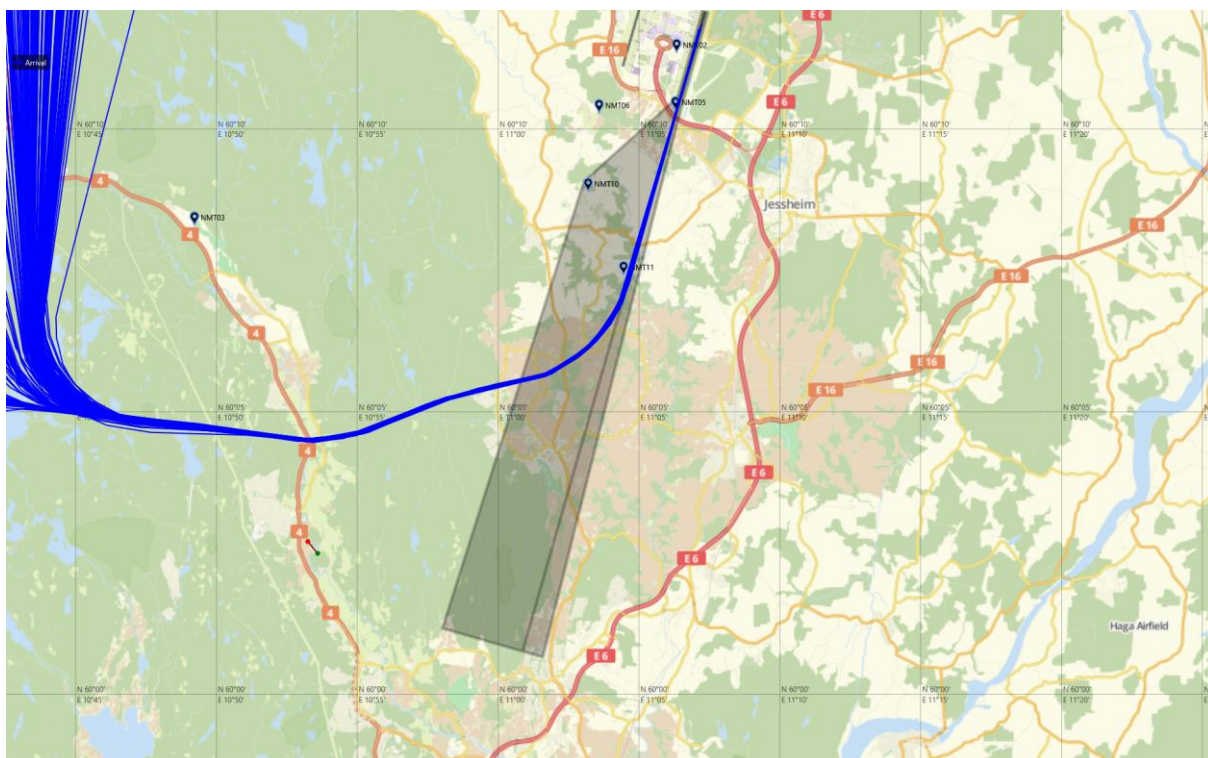
Figur 20. Kurvede landinger MONCI – 1 flygning



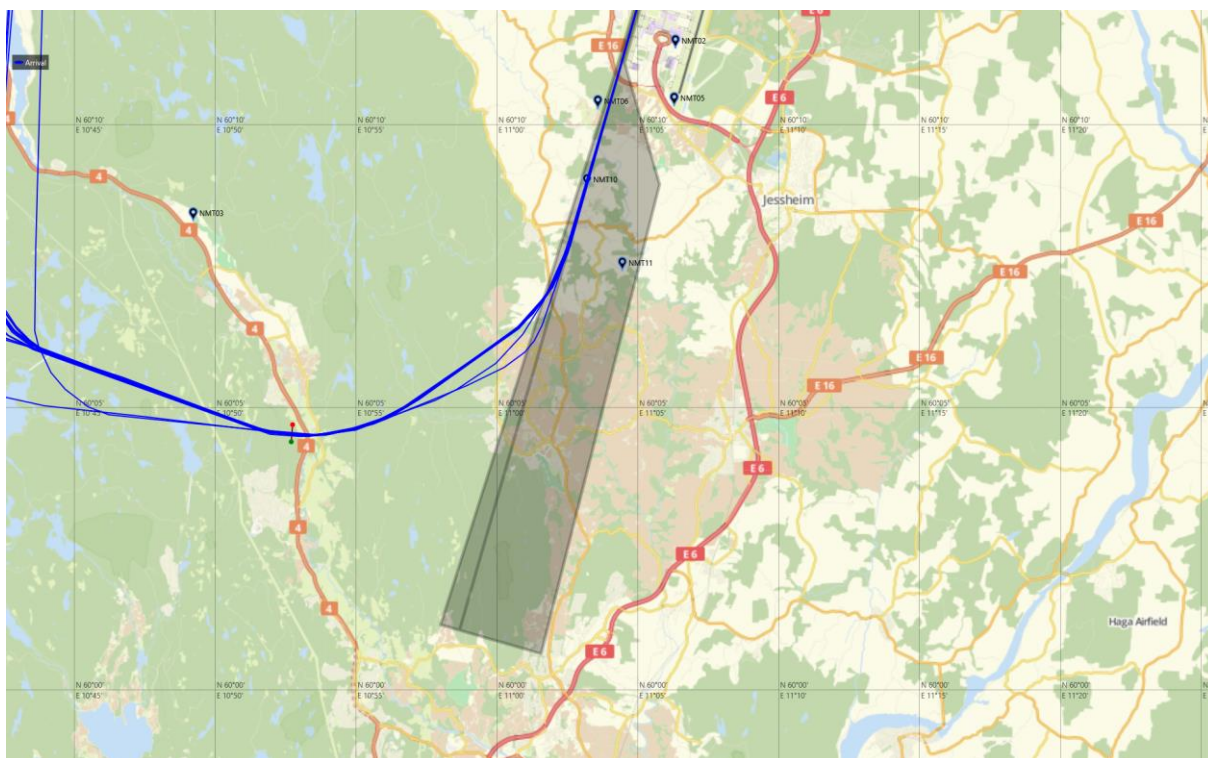
Figur 21. Kurvede landinger SIFOZ – 17 flygninger



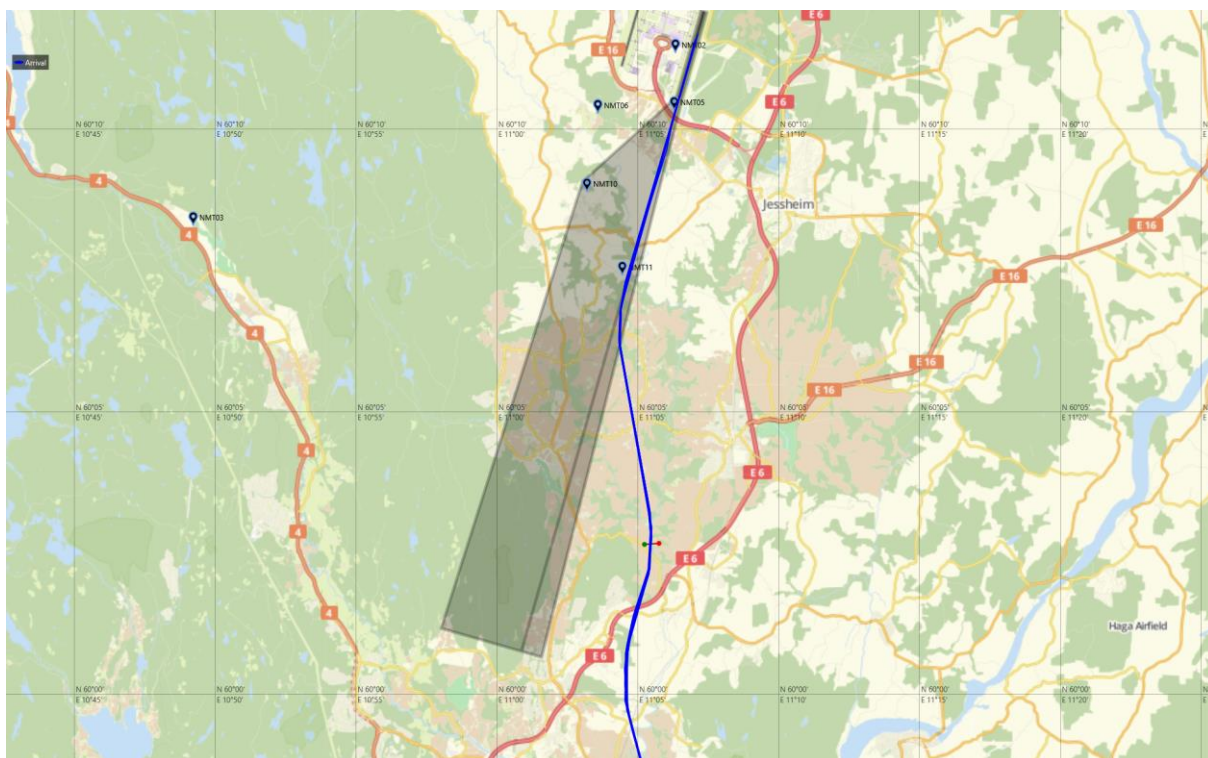
Figur 22. Kurvede landinger ERULO – 1 flygninger



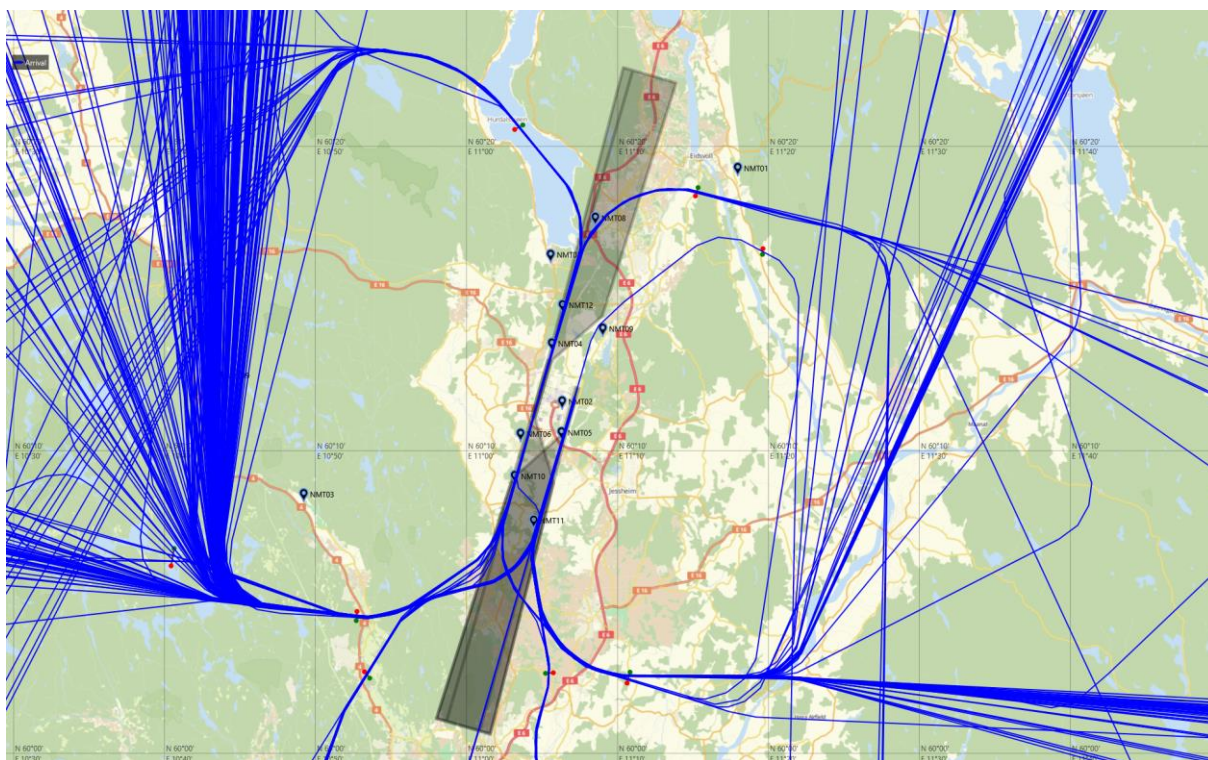
Figur 23. Kurvede landinger RUWOL – 213 flygninger



Figur 24. Kurvede landinger ELVUN – 17 flygninger



Figur 25. Kurvede landinger TAVRE – 14 flygninger



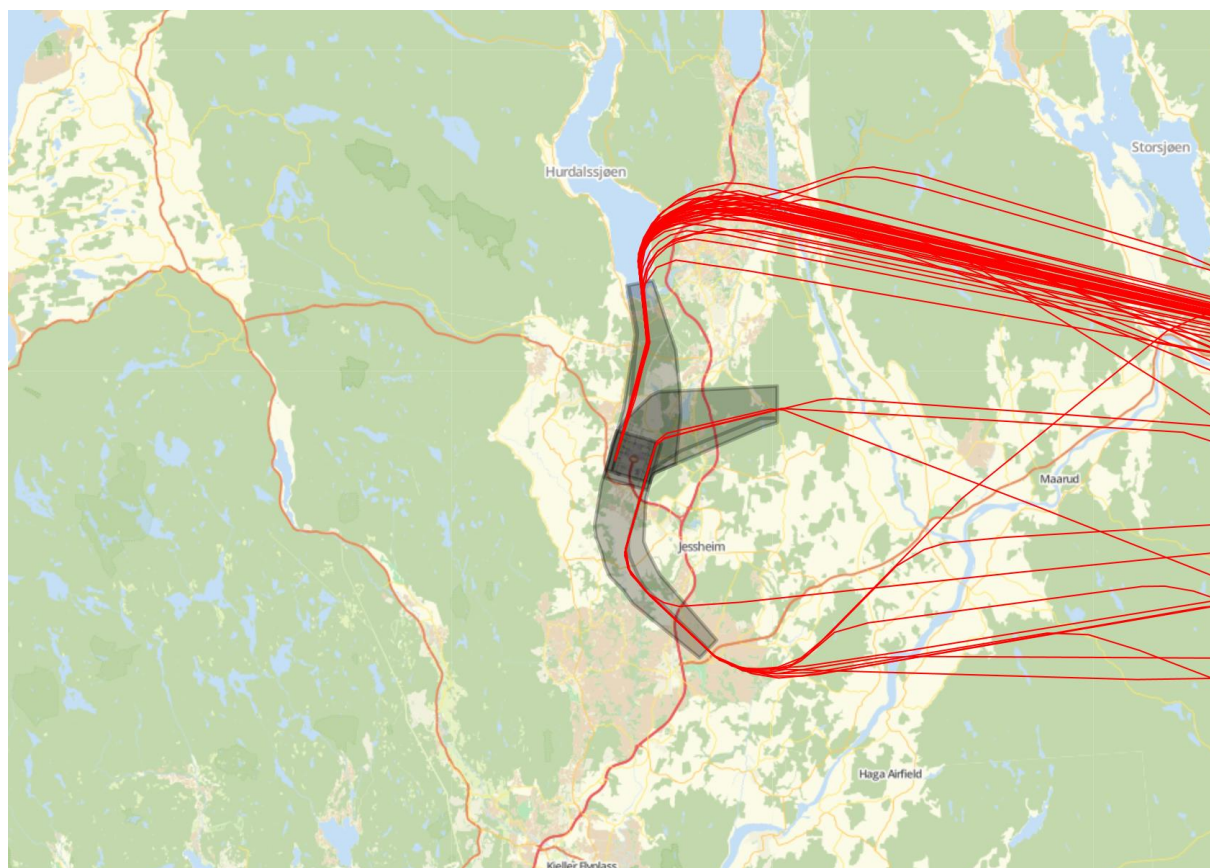
Figur 26. Kurvede landinger totalt – 370 flygninger

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.

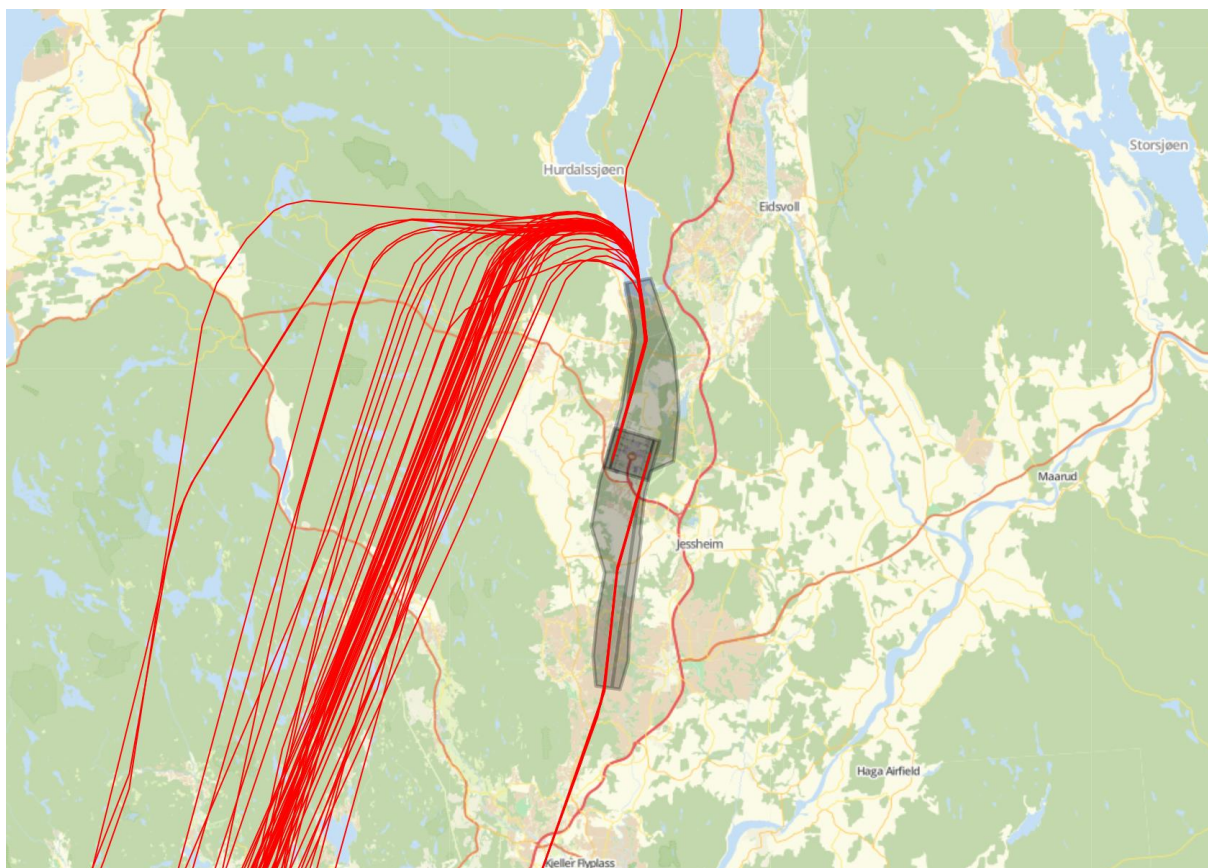
Air Baltic



Figur 27. Avganger, Air Baltic - 55 flygninger
BCS3 (55)

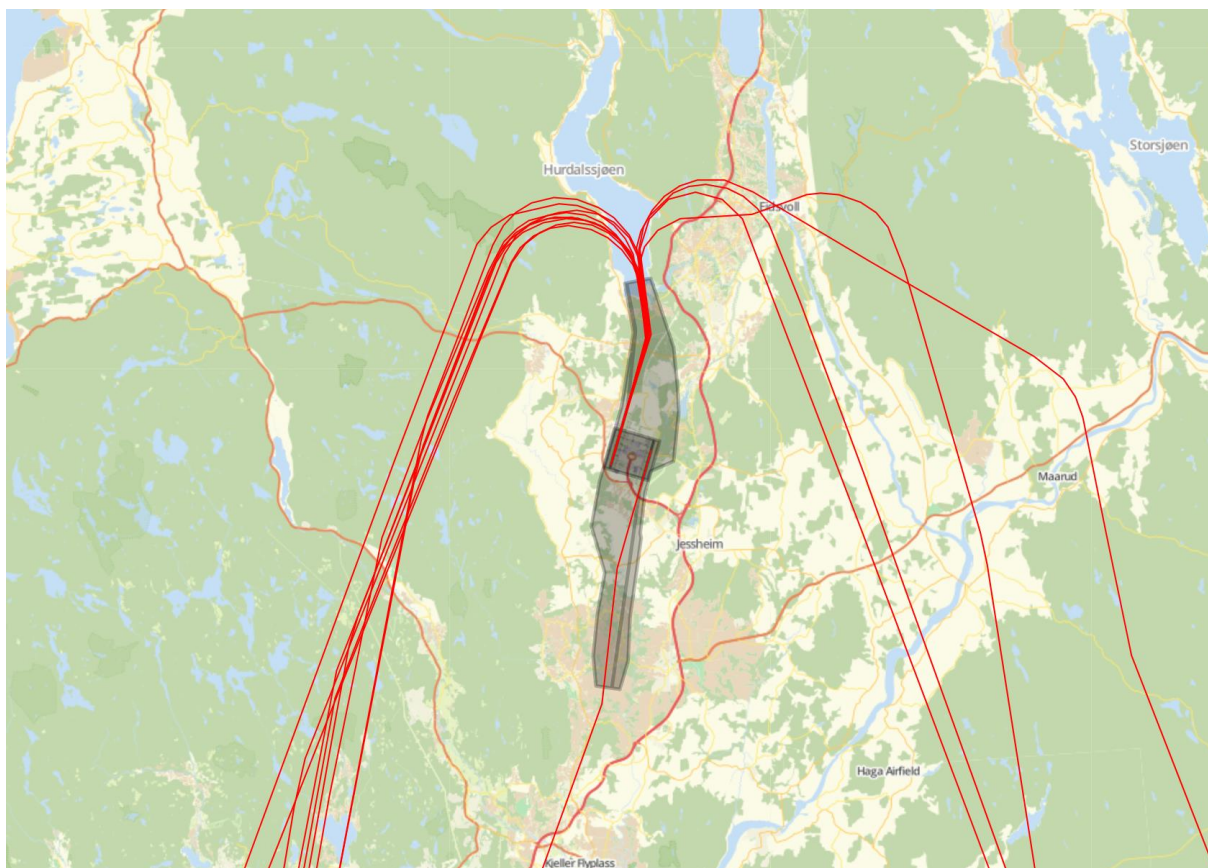
Røde traséer angir jetfly mens grønne traséer angir propellfly (se kapittel 9.3.3).

Air France



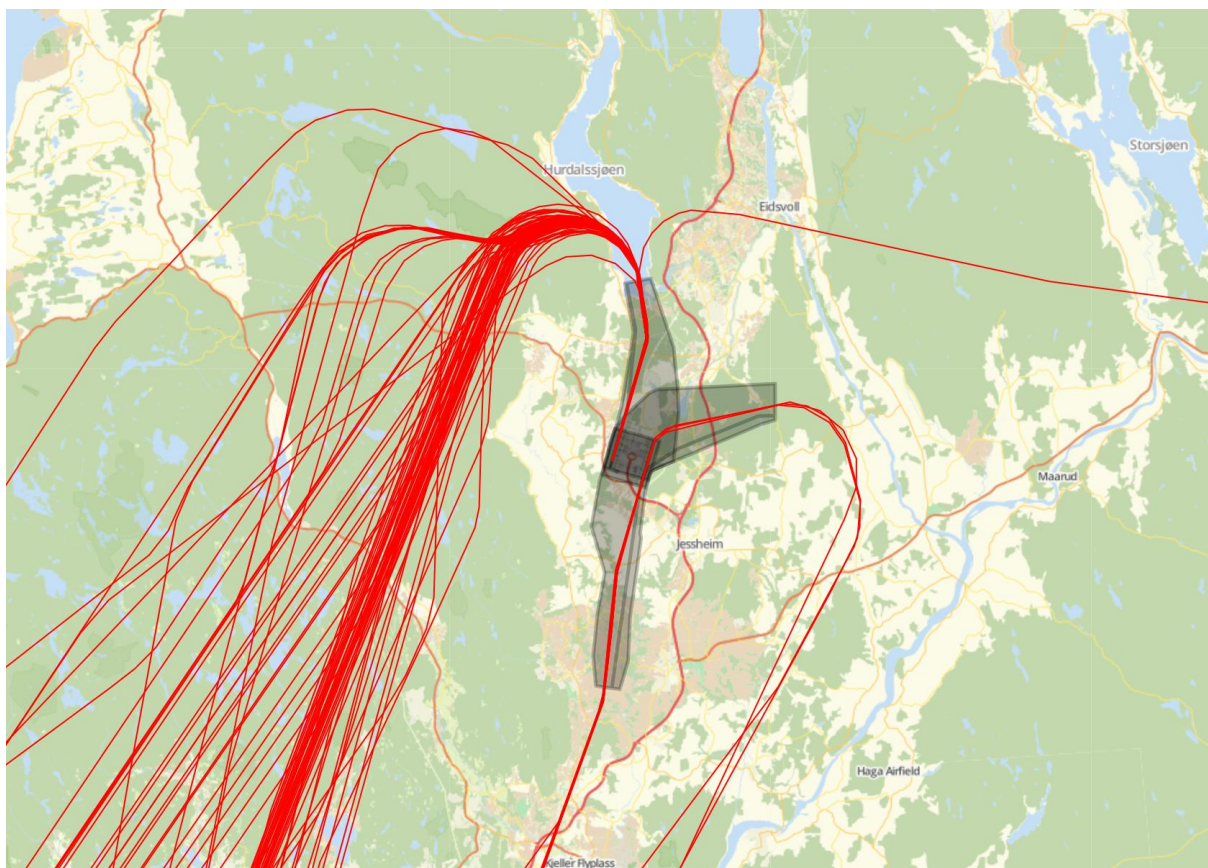
Figur 28. Avganger, Air France - 62 flygninger
A320 (2), BCS3 (60)

Austrian



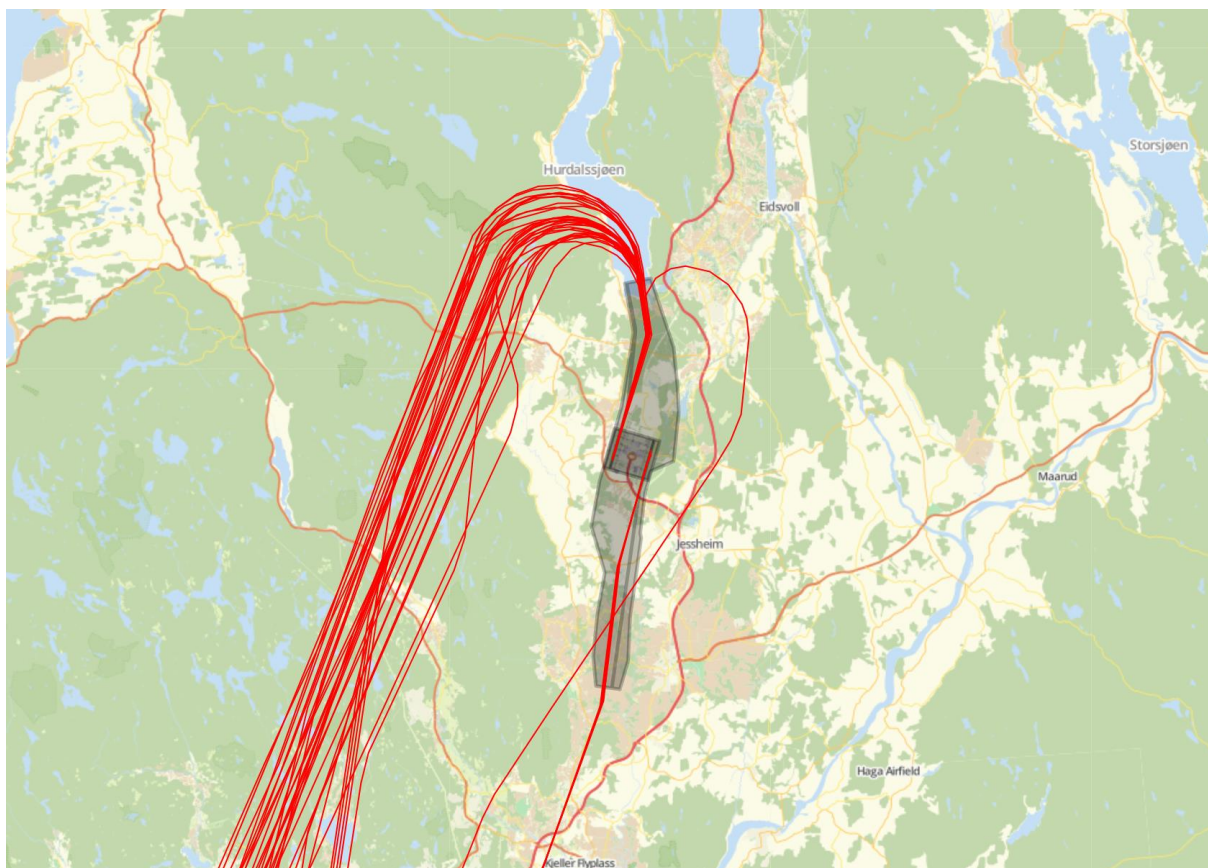
Figur 29. Avganger, Austrian - 14 flygninger
A320 (11), A20N (2), E195 (1)

British Airways



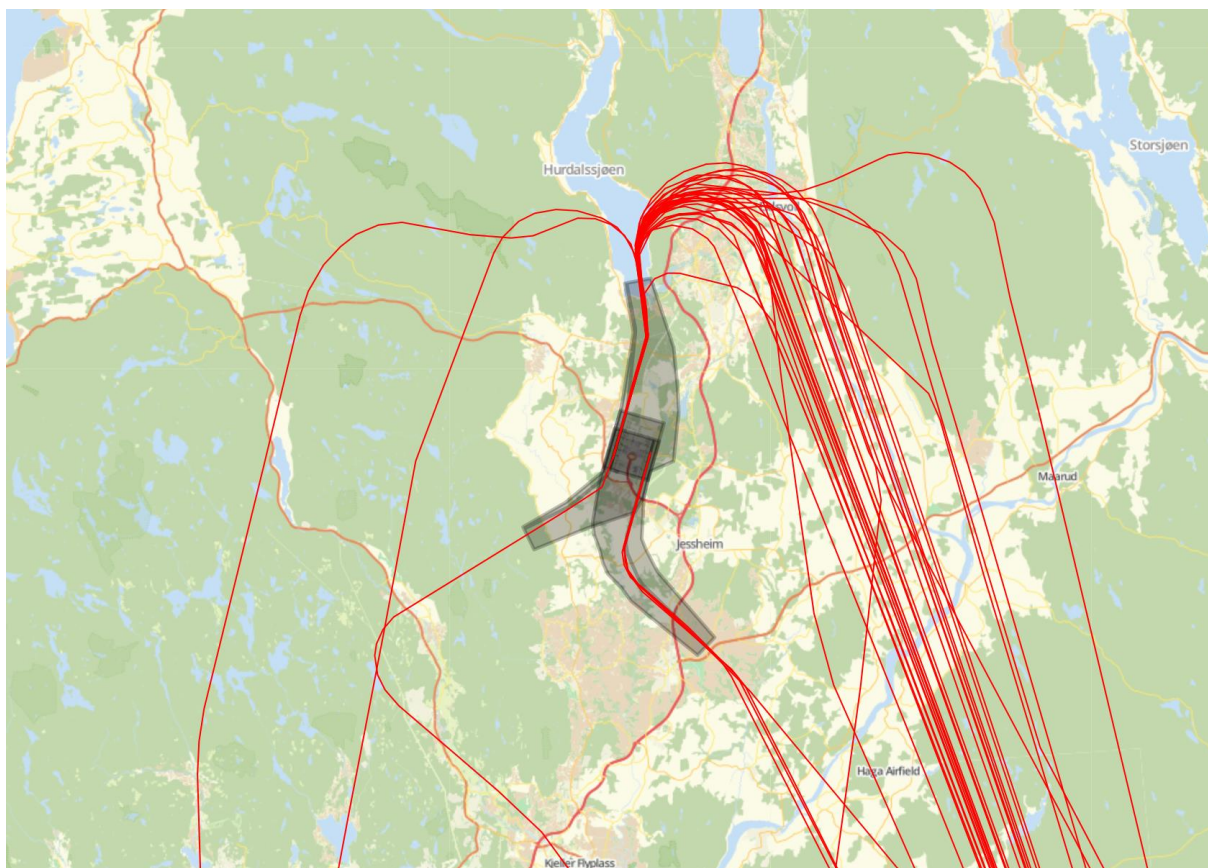
Figur 30. Avganger, British Airways - 85 flygninger
A319 (18), A320 (67)

Brussels Airlines



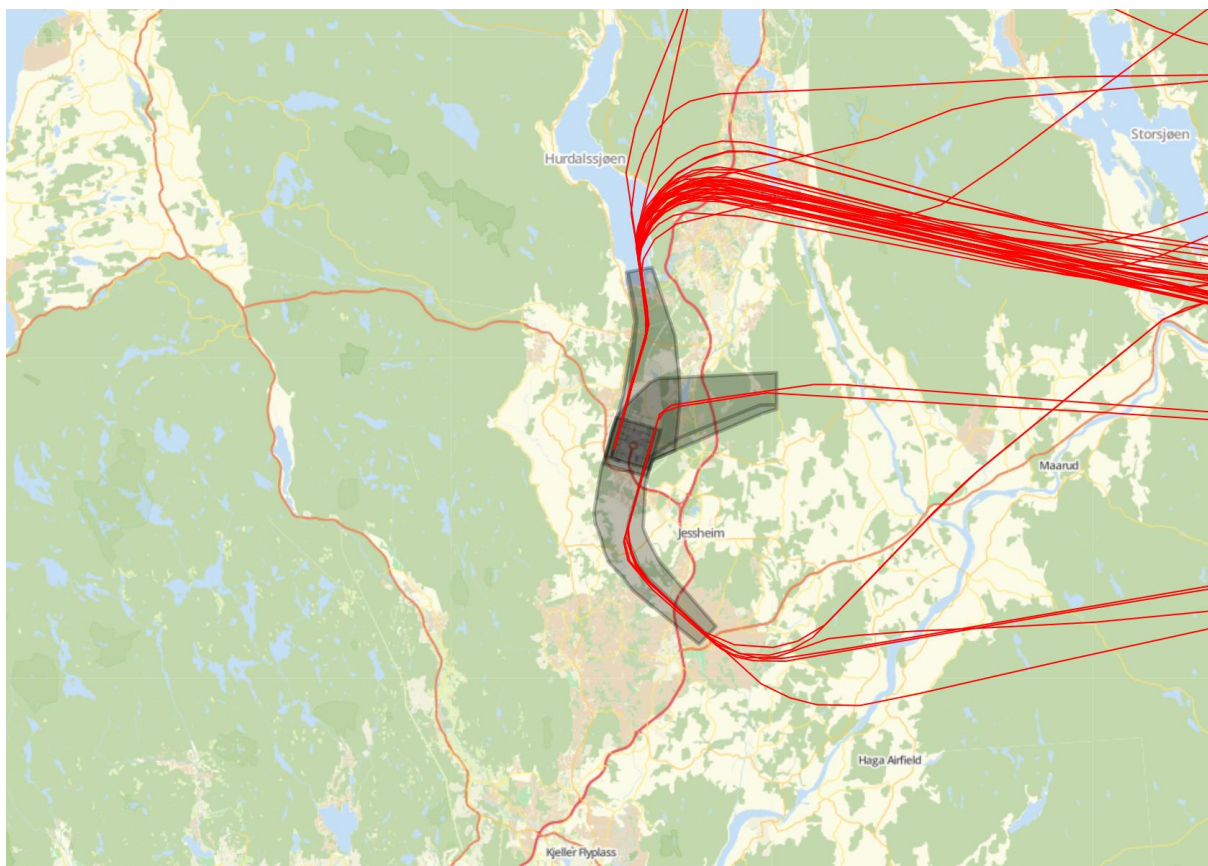
Figur 31. Avganger, Brussels Airlines - 37 flygninger
A319 (27), A320 (9), A20N (1)

Emirates



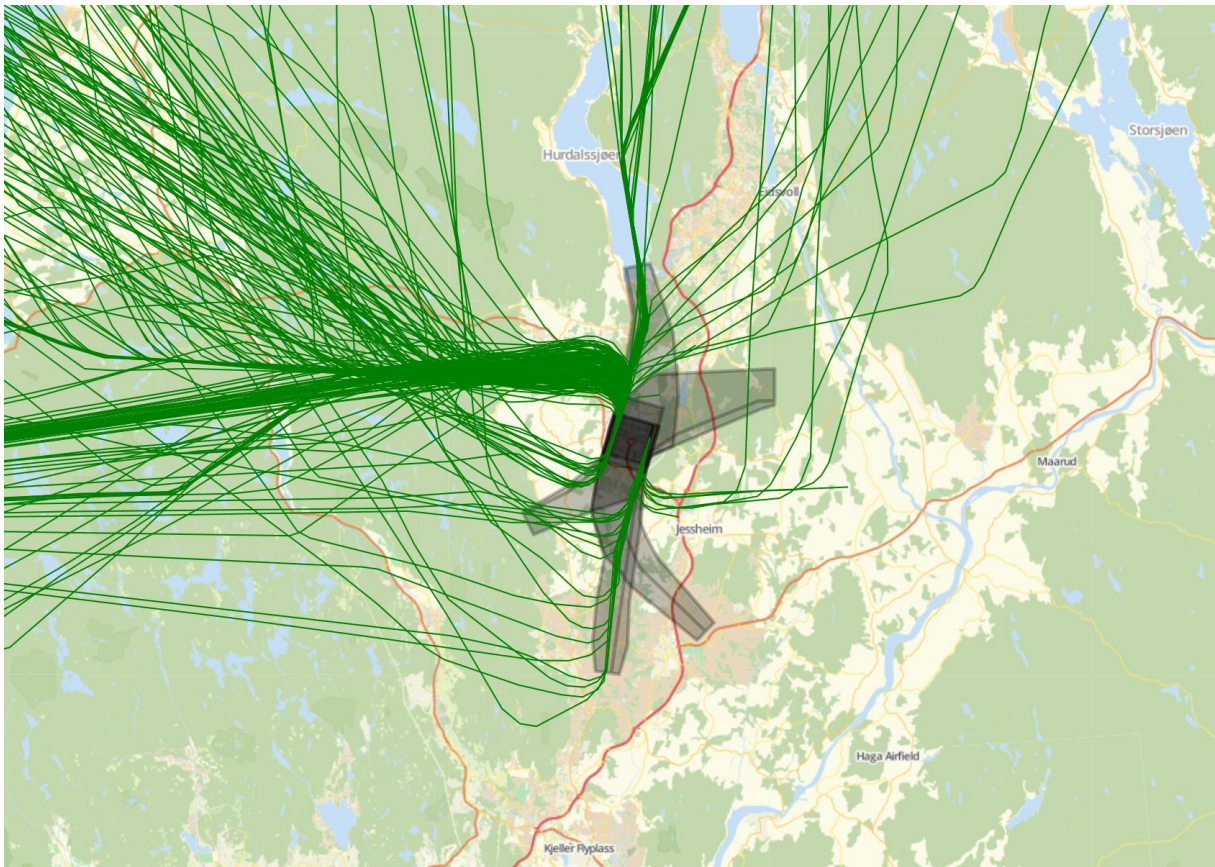
Figur 32. Avganger, Emirates - 37 flygninger
B777-200LR (6), A359 (31)

Ethiopian Airl.



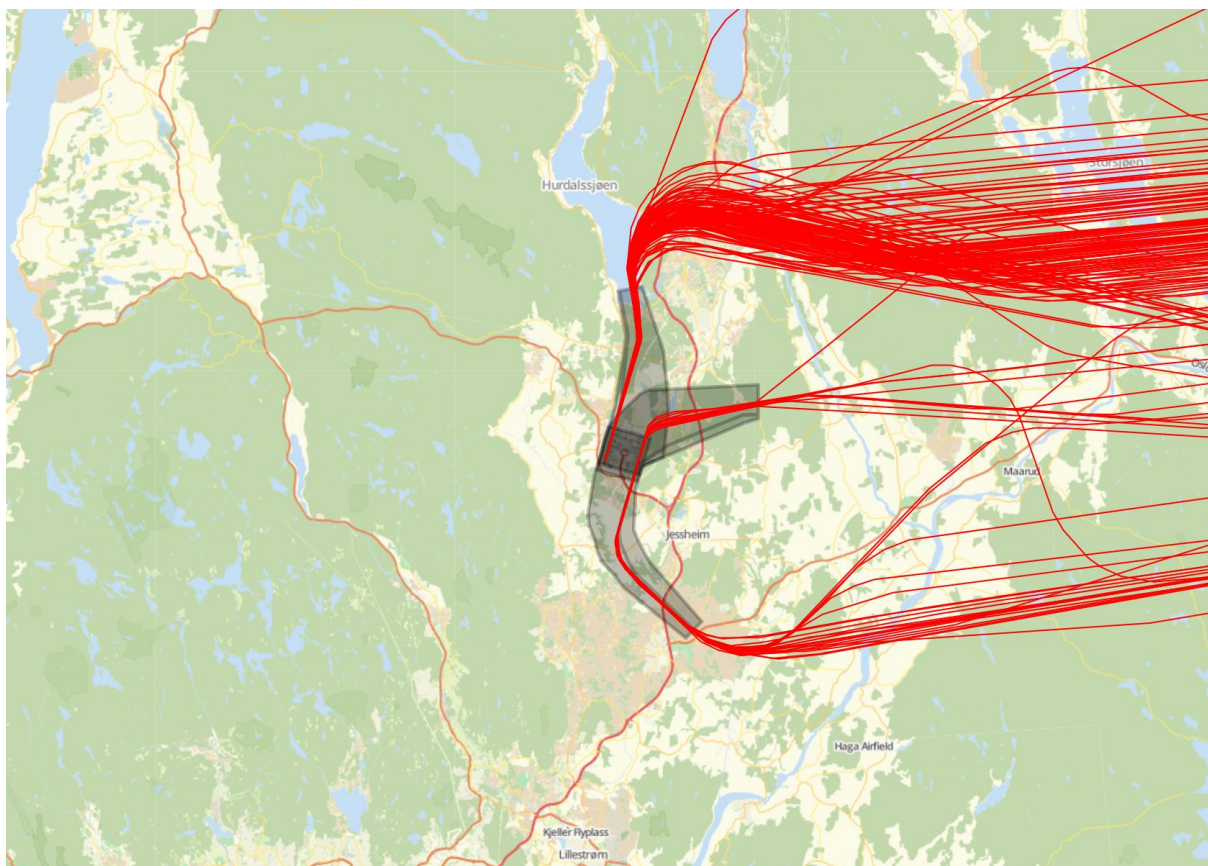
Figur 33. Avganger, Ethiopian Airl. - 44 flygninger
B777-200LR (25), B789 (11), B787-8 Dreamliner (8)

Danish Air Transport



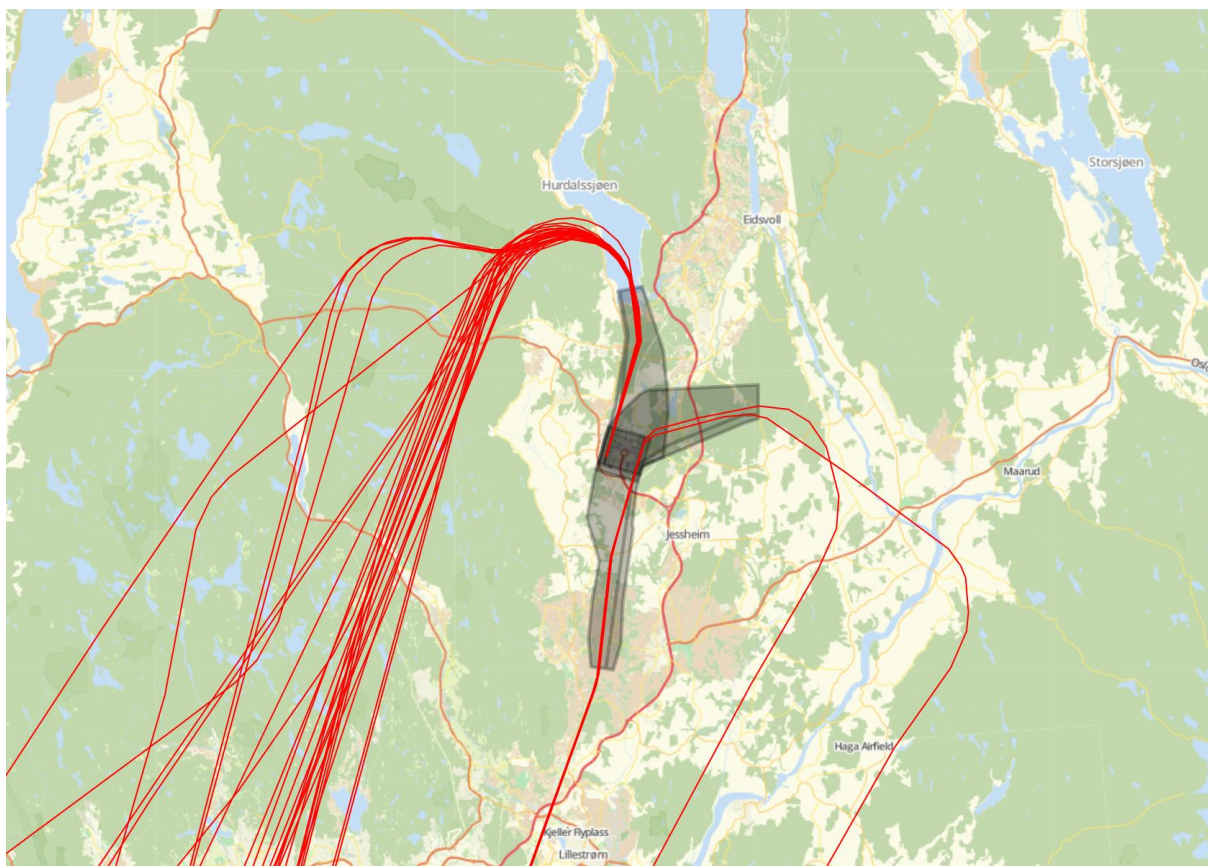
Figur 34. Avganger, Danish Air Transp (DTR og DNU). - 239 flygninger
ATR 42-300 (123), ATR 42-500 (116)

Finnair



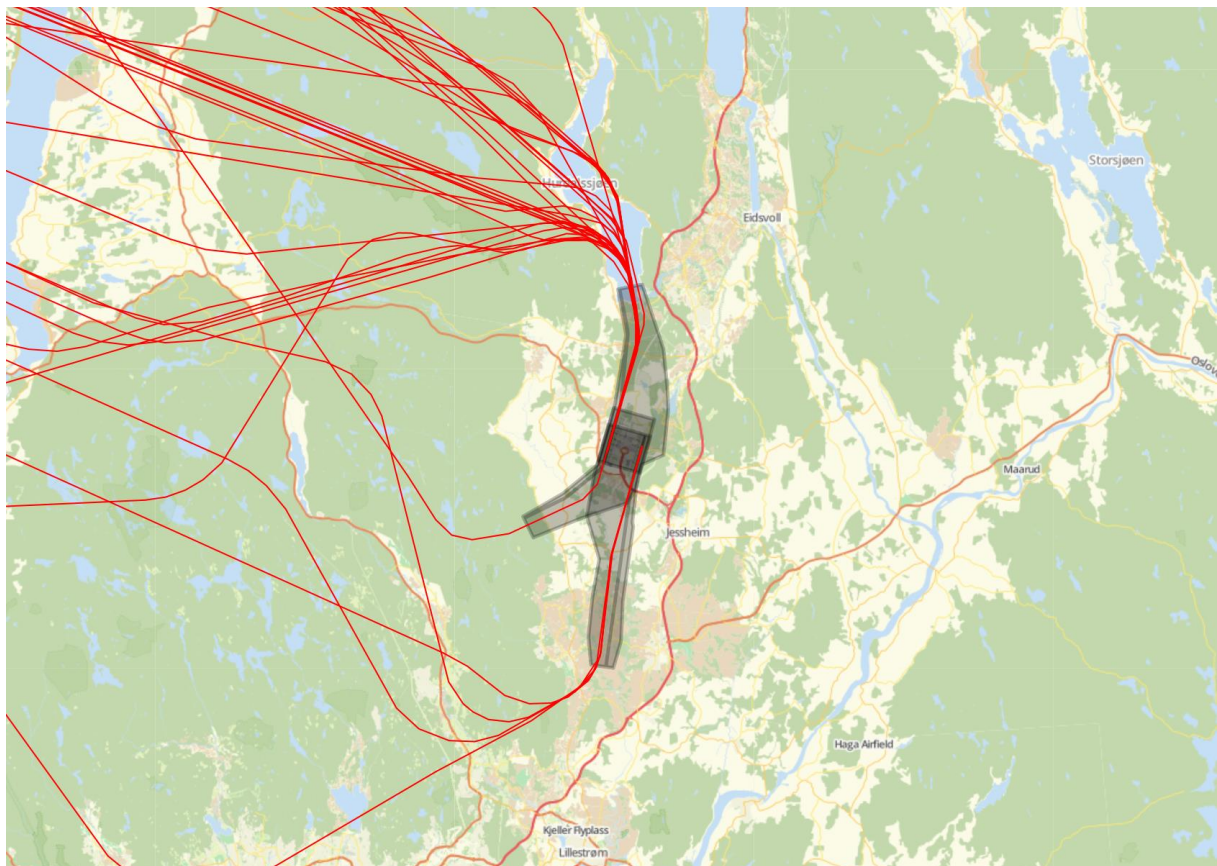
Figur 35. Avganger, Finnair - 150 flygninger
A319 (15), A320 (33), EMB-E190 (92), A321 (10)

Iberia



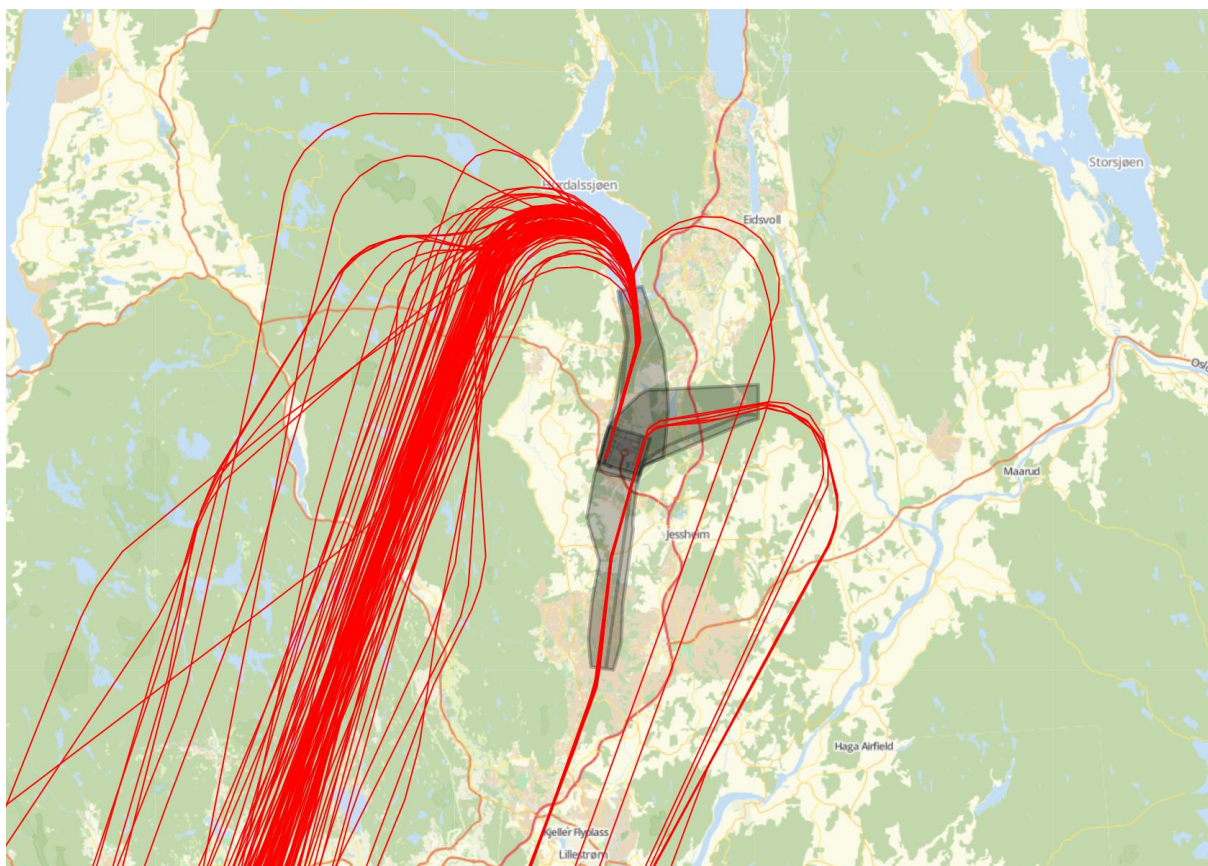
Figur 36. Avganger, Iberia - 32 flygninger
A320 (1), A20N (31)

Icelandair



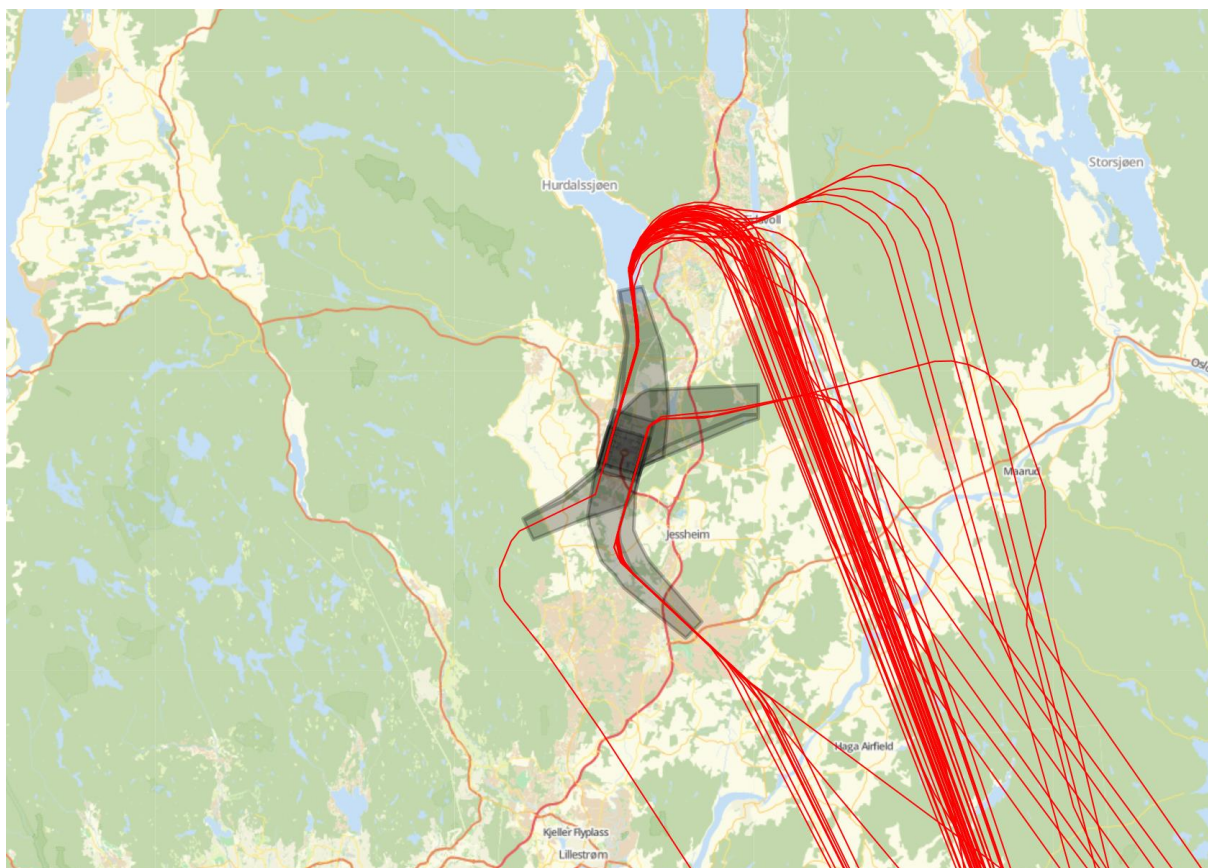
Figur 37. Avganger, Icelandair - 35 flygninger
B757-200 (1), A21N (9), B38M (11), B39M (14)

KLM



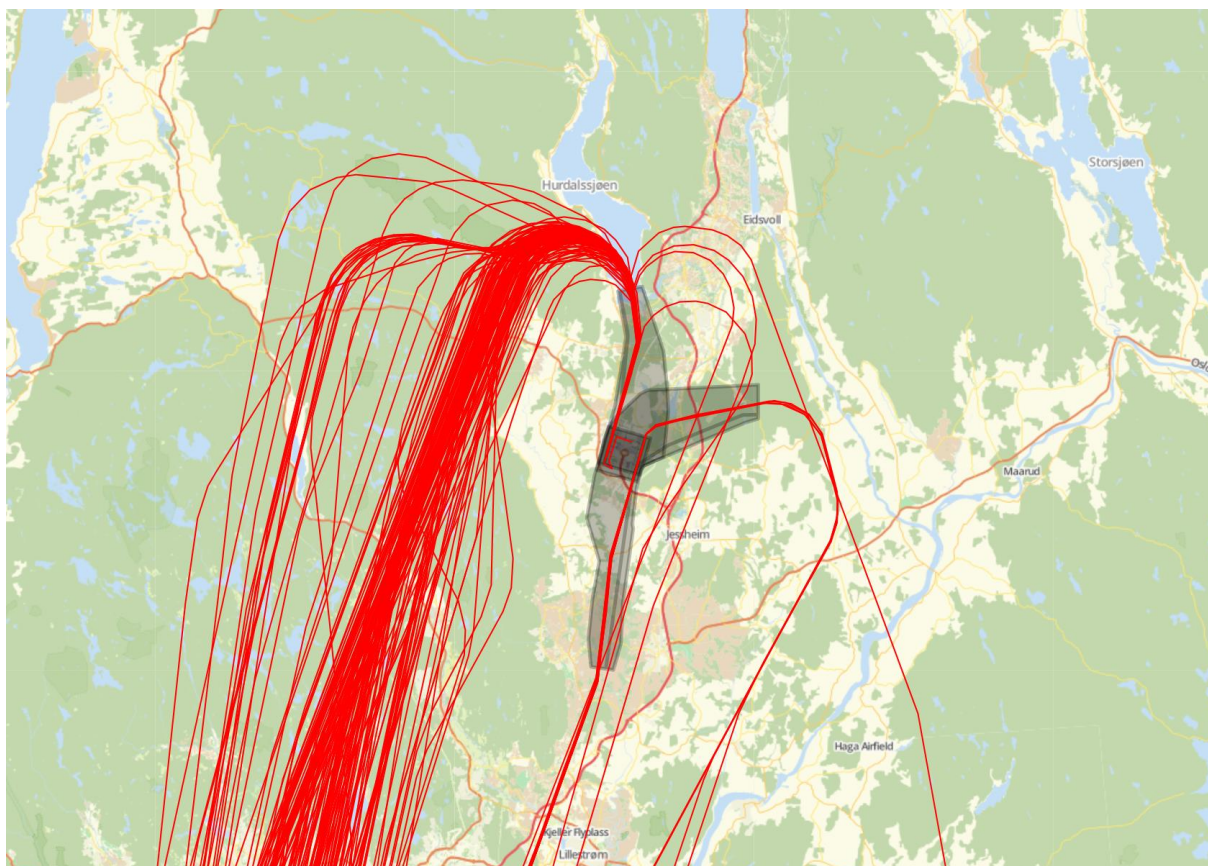
Figur 38. Avganger, KLM - 133 flygninger
B737-700 (7), B737-800 (66), A21N (51), E295 (3), B737-900 (6)

LOT



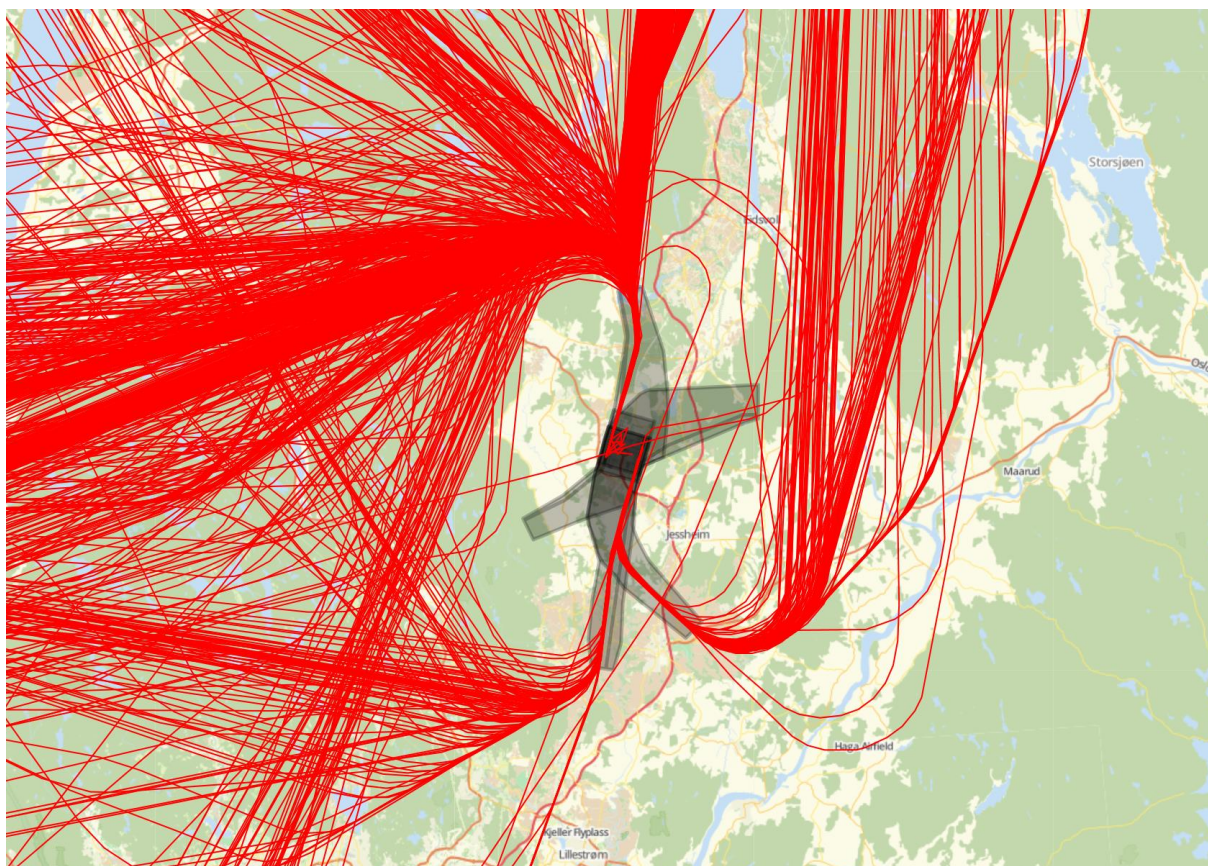
Figur 39. Avganger, LOT - 53 flygninger
B737-800 (11), EMB-E190 (2), E195 (5), B38M (29), E295 (5), E75S (1)

Lufthansa



Figur 40. Avganger, Lufthansa - 179 flygninger
A319 (13), A320 (68), A20N (66), A21N (9), A321 (23)

Norwegian (Boeing 737-800), innland



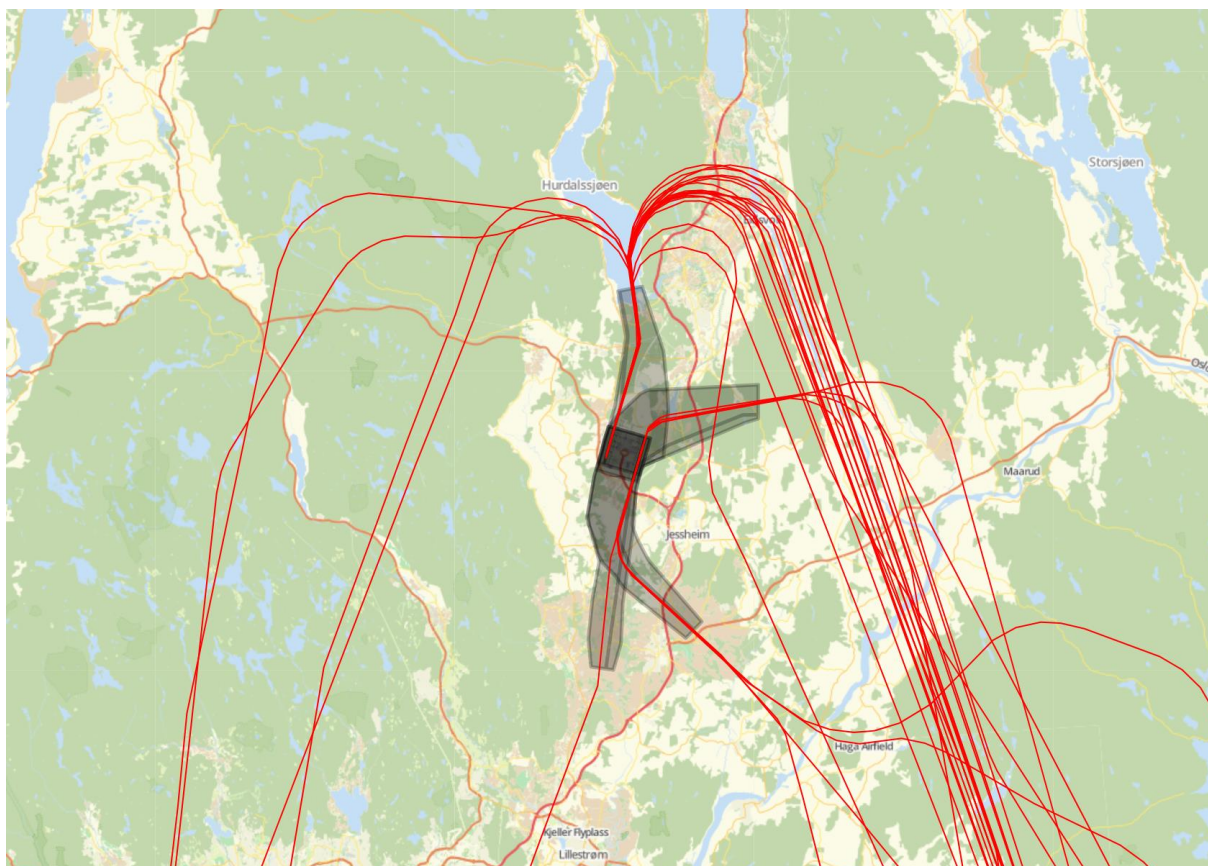
Figur 41. Avganger, Norwegian (NOZ, NSZ) - 1463 flygninger
B737-800 (1209), B38M (254)

Norwegian, utland



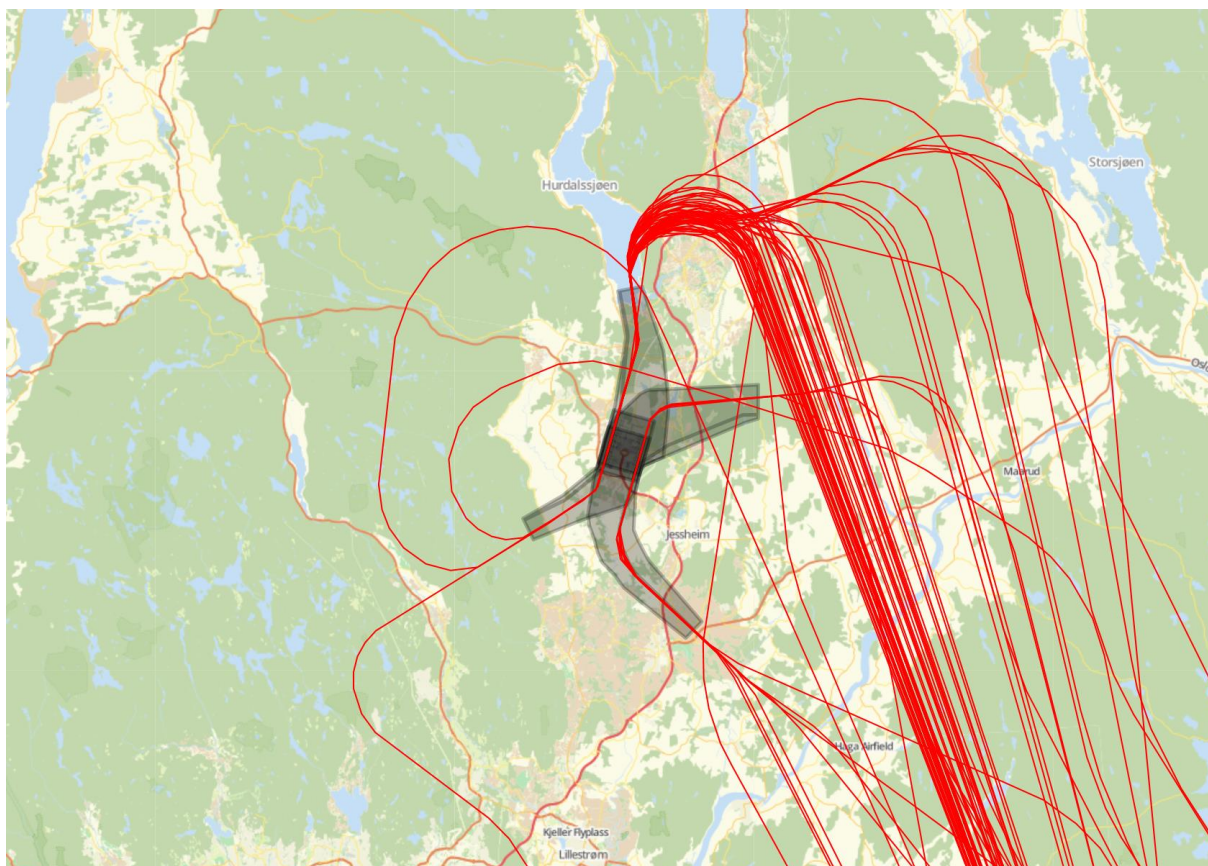
Figur 42. Avganger, Norwegian (NOZ, NSZ) - 952 flygninger
B737-800 (674), B38M (278)

Pegasus Airlines



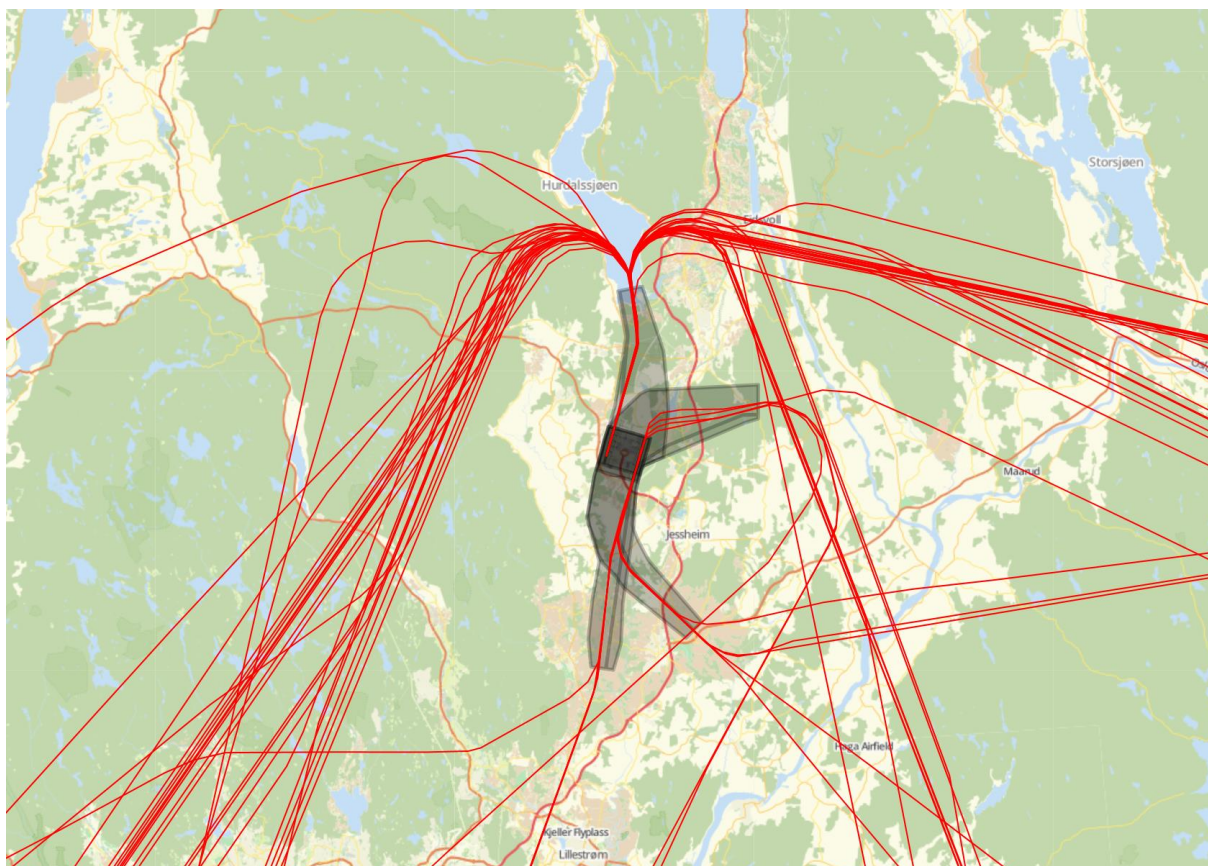
Figur 43. Avganger, Pegasus Airlines - 31 flygninger
B737-800 (1), A20N (2), A21N (28)

Qatar Airways



Figur 44. Avganger, Qatar Airways - 71 flygninger
B777-200LR (27), B789 (16), B787-8 Dreamliner (28)

Ryanair



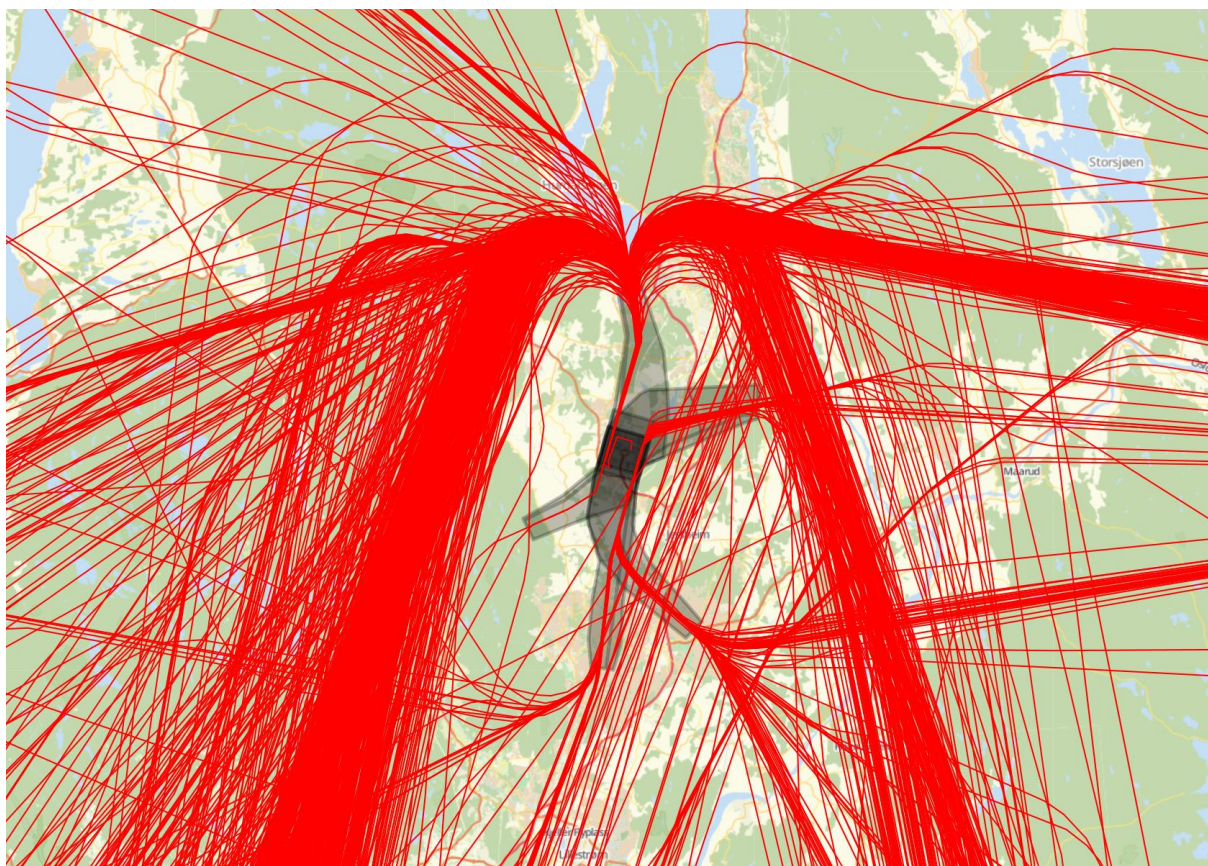
Figur 45. Avganger, Ryanair (RYP, RUK) - 63 flygninger
B737-700 (3), B737-800 (45), B38M (15)

SAS Inland



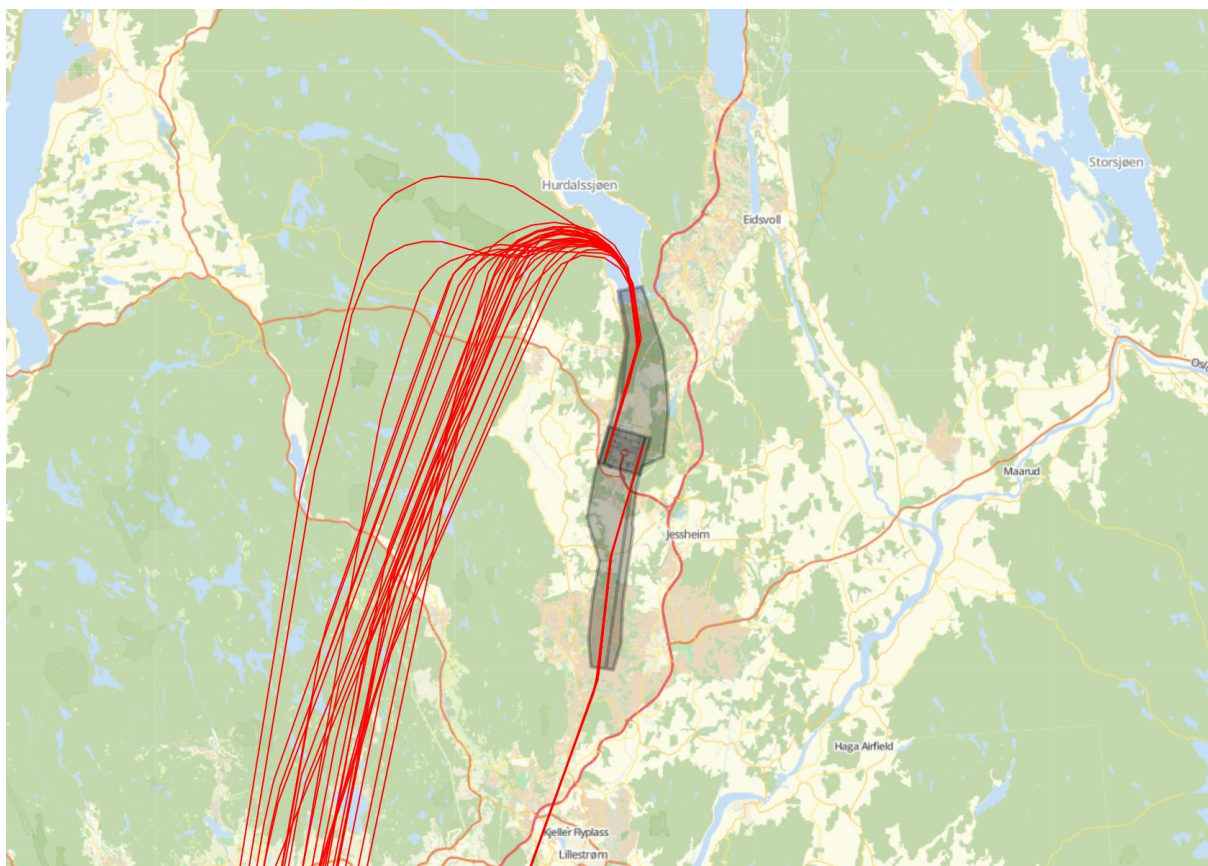
Figur 46. Avganger, SAS - 1515 flygninger
A319 (89), A320 (70), A20N (945), E195 (411)

SAS utland



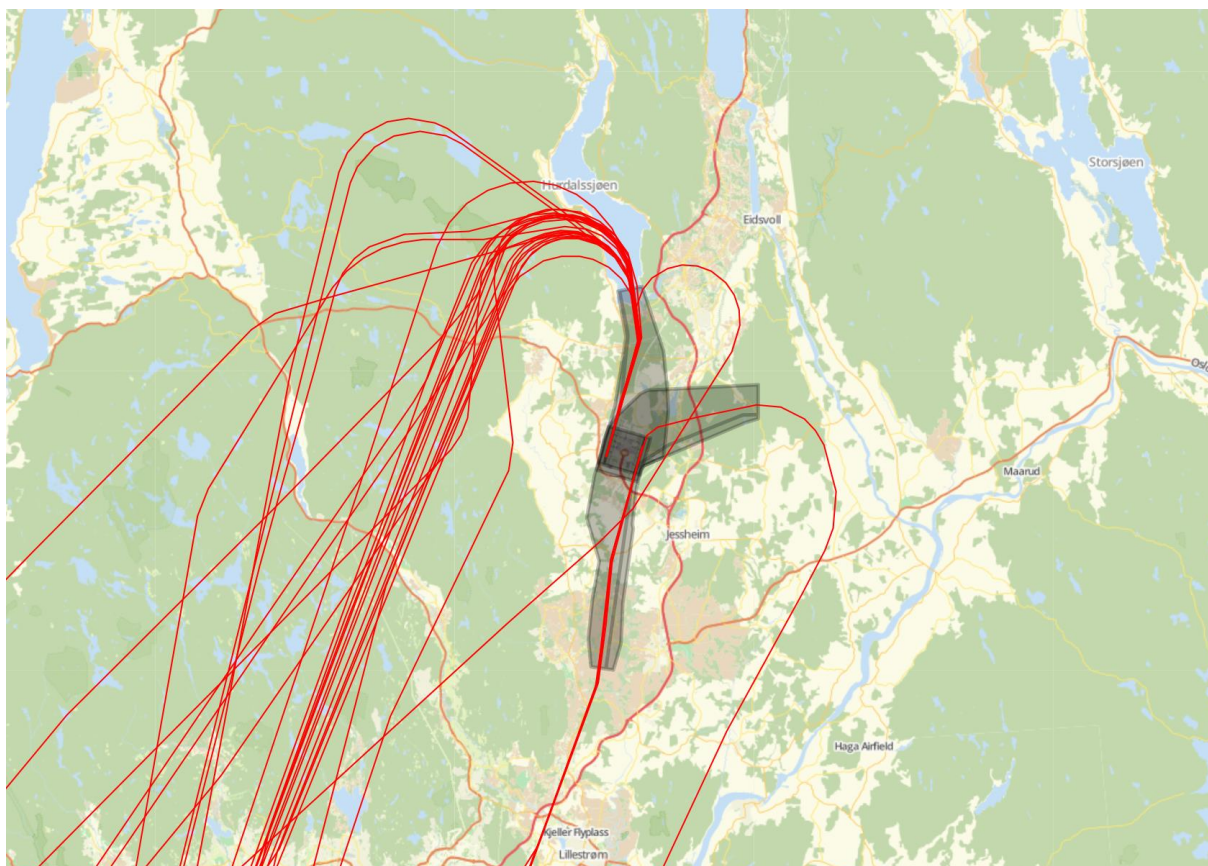
Figur 47. Avganger, SAS - 1156 flygninger
A319 (27), A320 (49), B737-700 (2), A20N (885), CRJ-900 (23), A21N (29), E195 (136), CRJX (5)

Swiss



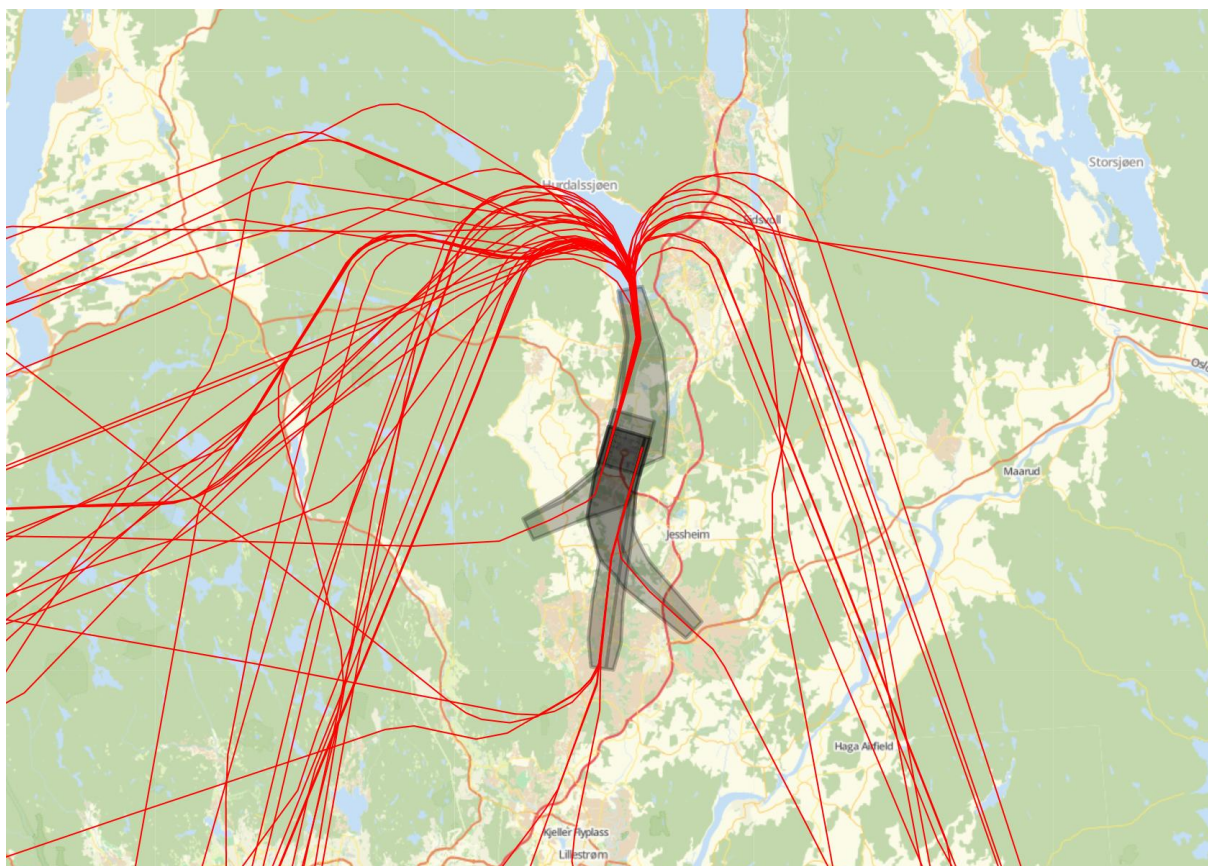
Figur 48. Avganger, Swiss - 32 flygninger
A320 (3), A20N (13), BCS3 (6), A21N (4), A321 (1), E295 (3), BCS1 (1), E290 (1)

TAP Portugal



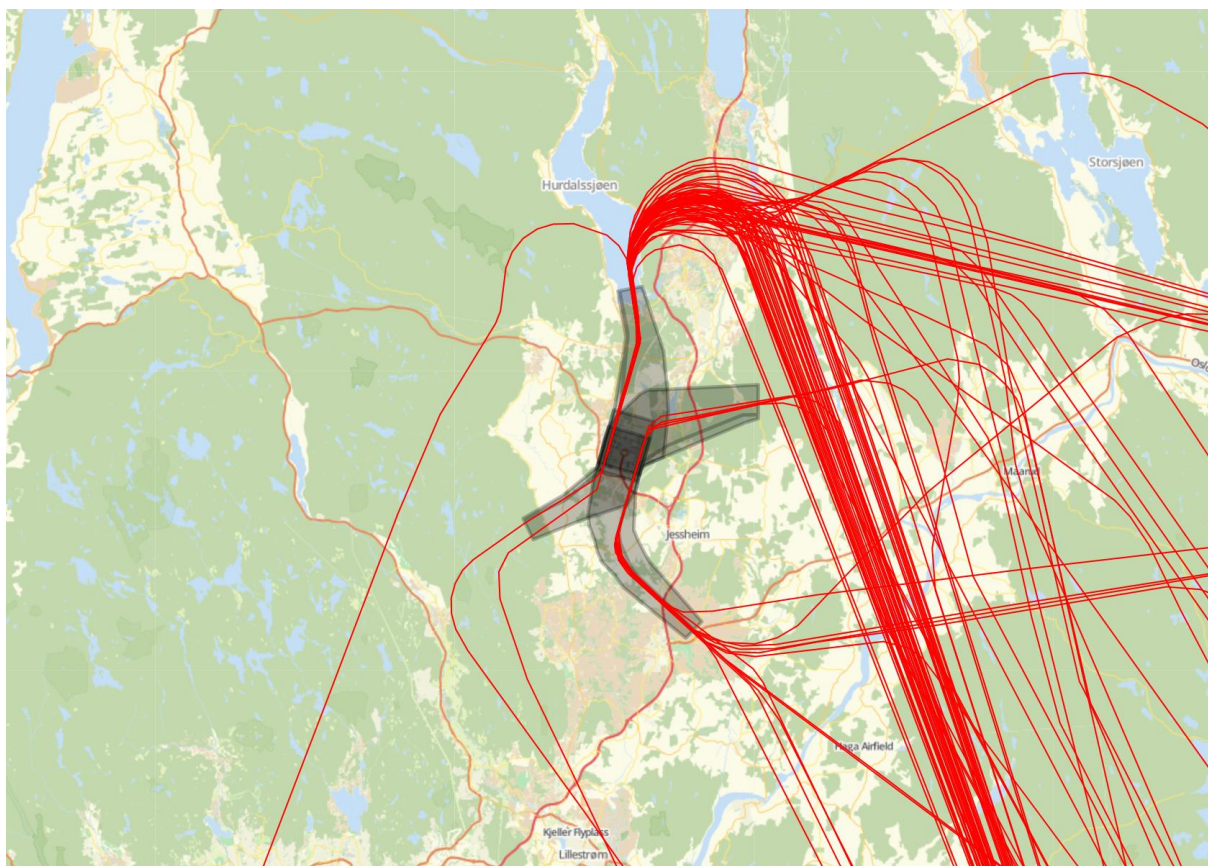
Figur 49. Avganger, TAP Portugal - 29 flygninger
A320 (4), A20N (16), A21N (8), A321 (1)

Thomas Cook Airlines Scandinavia



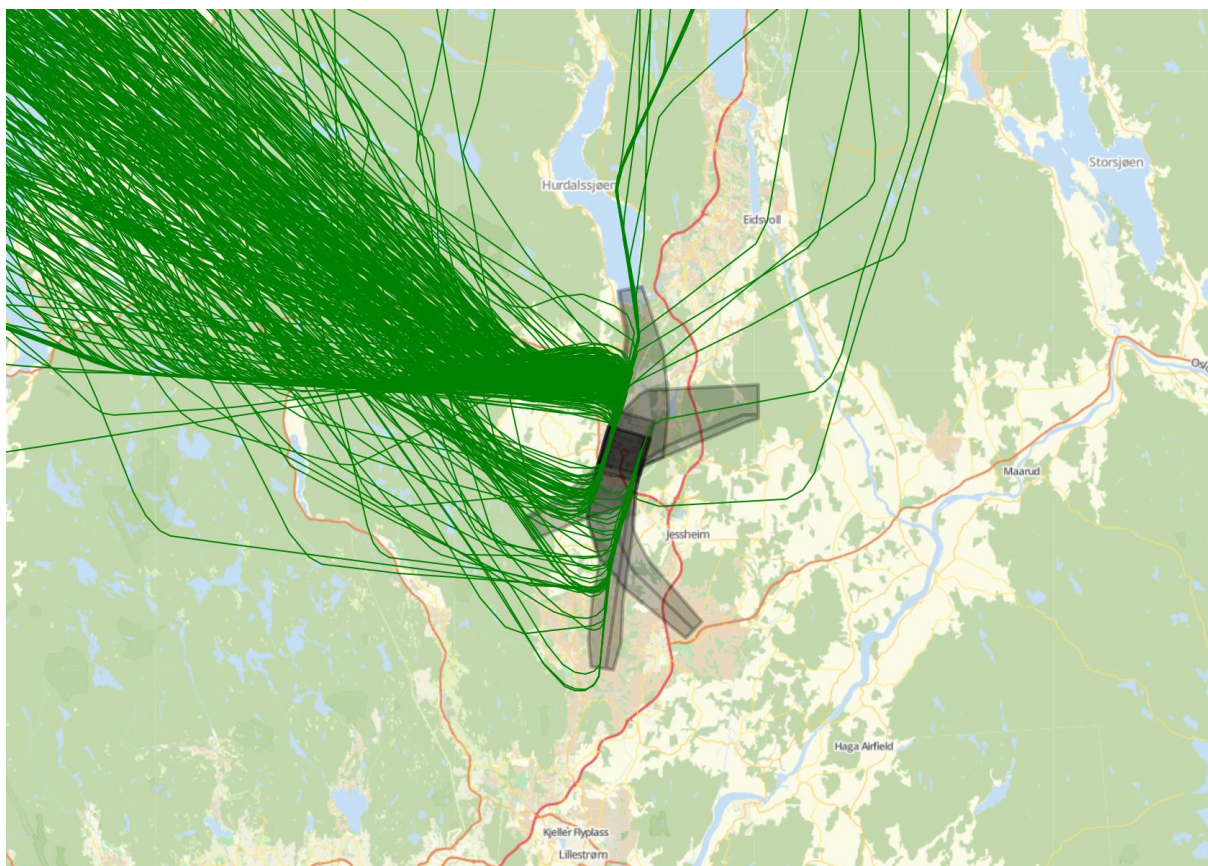
Figur 50. Avganger, Thomas Cook Airlines Scandinavia - 55 flygninger
A21N (2), A321 (27), A330-300 (17), A339 (9)

Turkish Airlines



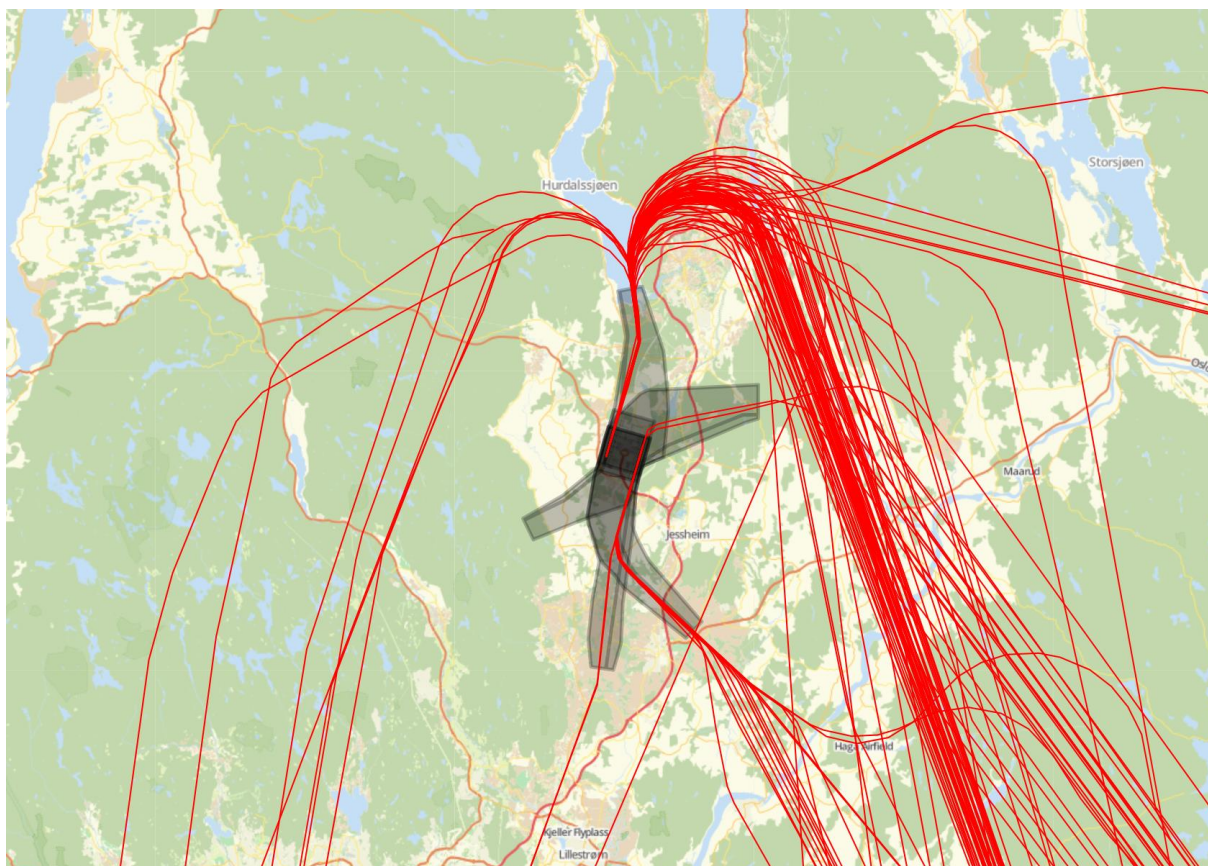
Figur 51. Avganger, Turkish Airlines - 87 flygninger
B737-800 (9), A330-200 (9), A21N (39), B38M (1), A321 (19), B39M (2), B737-900 (5), A310 (3)

Widerøe



Figur 52. Avganger, Widerøe - 441 flygninger
DHC-8-100 (441)

Wizz Air



Figur 53. Avganger, Wizz Air Hungary - 102 flygninger
A320 (2), A21N (74), A321 (26)

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)]
01/01/2026	0	0	0	1	96	W	49.2	25.0
02/01/2026	0	0	0	0	45	W	*	*
03/01/2026	0	0	0	0	75	W	48.5	
04/01/2026	0	0	0	4	100		48.2	30.7
05/01/2026	0	0	0	3	100		48.1	28.7
06/01/2026	0	0	0	7	100		48.4	32.8
07/01/2026	0	0	0	6	100		48.6	32.8
08/01/2026	3	0	0	0	100		47.9	
09/01/2026	0	0	0	5	100		49.0	31.5
10/01/2026	0	0	0	0	100		48.1	
11/01/2026	0	0	0	6	100		47.5	32.6
12/01/2026	0	0	0	4	100		48.3	30.1
13/01/2026	0	0	0	3	100		49.5	30.4
14/01/2026	0	0	0	9	100		49.7	36.5
15/01/2026	12	0	0	0	0	T	*	*
16/01/2026	5	0	0	0	0	T	*	*
17/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
18/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
19/01/2026	10	0	0	0	0	T	*	*
20/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
21/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
22/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
23/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
24/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
25/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
26/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
27/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
28/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
29/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
30/01/2026	0	0	0	0	57	T	51.9	
31/01/2026	0	0	0	7	100		51.7	38.7
Sum	30	0	0	55	48		*	*

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)]
01/01/2026	0	0	0	0	93	T W	70.5	
02/01/2026	0	0	0	0	19	T W	*	*
03/01/2026	0	0	0	0	31	T W	*	*
04/01/2026	0	0	0	0	100		47.8	
05/01/2026	0	0	0	0	100		47.7	
06/01/2026	0	0	0	1	100		47.8	30.9
07/01/2026	0	0	0	0	100		47.9	
08/01/2026	0	0	0	0	100		48.0	
09/01/2026	0	0	0	0	100		48.1	
10/01/2026	0	0	0	0	100		47.8	
11/01/2026	0	0	0	0	100		47.0	
12/01/2026	0	0	0	1	100		47.1	26.4
13/01/2026	0	0	0	1	100		48.7	34.3
14/01/2026	1	0	0	1	100		48.9	27.9
15/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
16/01/2026	6	0	0	0	0	T	*	*
17/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
18/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
19/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
20/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
21/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
22/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
23/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
24/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
25/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
26/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
27/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
28/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
29/01/2026	0	0	0	0	0	T	*	*
30/01/2026	0	0	0	0	13	T	*	*
31/01/2026	0	0	0	0	100		51.5	
Sum	7	0	0	4	44		*	*

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

NMT003 – NN

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

NMT004 – RWY 01R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2026	14	0	0	164	96	W	70.3	66.2
02/01/2026	7	0	0	81	45	W	*	*
03/01/2026	3	0	0	75	75	W	70.3	63.5
04/01/2026	10	0	0	210	100		70.4	65.7
05/01/2026	16	0	0	205	100		70.5	65.9
06/01/2026	11	0	0	156	100		70.3	64.0
07/01/2026	44	0	0	156	100		70.3	64.5
08/01/2026	188	0	220	18	100		74.3	72.3
09/01/2026	12	0	0	211	100		70.5	65.9
10/01/2026	43	0	0	85	100		70.7	62.9
11/01/2026	16	0	0	180	100		72.1	65.7
12/01/2026	10	0	0	204	100		70.6	65.4
13/01/2026	19	0	0	189	100		70.0	65.3
14/01/2026	56	0	0	191	100		70.3	66.4
15/01/2026	256	0	258	0	100		74.3	73.0
16/01/2026	257	0	262	0	100		75.0	74.1
17/01/2026	112	0	122	0	100		71.7	69.9
18/01/2026	22	0	0	236	100		70.6	68.3
19/01/2026	209	0	233	0	100		73.6	72.4
20/01/2026	17	0	0	187	100		70.0	65.9
21/01/2026	11	0	0	213	100		70.2	66.6
22/01/2026	14	0	0	232	100		70.2	66.4
23/01/2026	6	0	0	217	100		70.2	65.7
24/01/2026	3	0	0	118	100		69.9	64.6
25/01/2026	28	0	0	233	100		70.7	66.6
26/01/2026	81	0	0	142	100		70.6	63.9
27/01/2026	15	0	0	172	100		70.6	65.2
28/01/2026	11	0	0	189	100		70.9	65.0
29/01/2026	10	0	2	211	100		71.4	66.1
30/01/2026	11	0	0	233	100		71.0	66.0
31/01/2026	19	0	2	120	100		71.0	65.6
Sum	1531	0	1099	4628	97		71.3	67.8

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

NMT004 – RWY 01R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2026	1	0	0	0	93	T W	67.9	
02/01/2026	7	0	0	6	19	T W	*	*
03/01/2026	9	0	0	1	31	T W	*	*
04/01/2026	14	0	0	8	100		69.1	54.3
05/01/2026	12	0	0	3	100		68.9	49.6
06/01/2026	10	0	0	5	100		69.4	53.6
07/01/2026	5	0	0	5	100		69.7	55.4
08/01/2026	6	0	0	1	100		69.0	43.5
09/01/2026	11	0	0	1	100		69.3	42.9
10/01/2026	3	0	0	1	100		69.7	42.3
11/01/2026	5	0	0	2	100		71.8	51.3
12/01/2026	5	0	0	1	100		70.9	41.4
13/01/2026	5	0	0	7	100		69.3	58.4
14/01/2026	3	0	0	4	100		68.4	53.0
15/01/2026	12	0	6	0	100		69.9	60.9
16/01/2026	9	0	8	0	100		69.0	62.2
17/01/2026	12	0	8	0	100		68.6	61.5
18/01/2026	7	0	0	4	100		67.1	49.0
19/01/2026	13	0	8	0	99	T	68.7	60.7
20/01/2026	3	0	0	3	100		68.7	47.8
21/01/2026	5	0	0	7	100		68.2	53.6
22/01/2026	3	0	0	3	100		67.9	47.2
23/01/2026	9	0	0	5	100		68.5	49.7
24/01/2026	5	0	0	1	100		68.6	41.4
25/01/2026	6	0	0	4	100		68.7	50.3
26/01/2026	4	0	0	1	100		70.0	43.6
27/01/2026	6	0	0	8	100		69.6	54.8
28/01/2026	8	0	0	3	100		69.7	50.4
29/01/2026	1	0	0	4	100		69.9	48.4
30/01/2026	8	0	0	5	100		70.1	49.8
31/01/2026	4	0	0	3	100		69.6	46.5
Sum	211	0	30	96	95		69.3	54.9

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

NMT005 – RWY 19R

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2026	0	0	157	0	96	W	73.3	73.1
02/01/2026	0	0	105	0	45	W	*	*
03/01/2026	0	0	96	0	75	W	72.7	72.0
04/01/2026	0	0	242	0	100		74.6	74.4
05/01/2026	0	0	223	0	100		73.9	73.7
06/01/2026	0	0	210	0	100		73.2	72.9
07/01/2026	0	0	217	0	100		73.4	73.2
08/01/2026	3	0	25	199	100		69.4	68.9
09/01/2026	0	0	247	0	100		74.2	74.0
10/01/2026	0	0	80	0	100		68.7	68.3
11/01/2026	0	0	228	0	100		74.4	74.1
12/01/2026	0	0	230	0	100		73.1	72.9
13/01/2026	0	0	197	0	100		73.1	72.7
14/01/2026	0	0	221	0	100		73.0	72.8
15/01/2026	12	0	0	222	100		68.1	67.3
16/01/2026	5	0	0	229	100		69.2	68.4
17/01/2026	0	0	2	121	100		68.4	67.5
18/01/2026	0	0	250	0	100		74.1	74.0
19/01/2026	10	0	0	214	100		68.9	68.2
20/01/2026	0	0	207	0	100		72.5	72.3
21/01/2026	0	0	239	0	100		74.2	73.9
22/01/2026	0	0	255	0	100		73.8	73.6
23/01/2026	0	0	256	0	100		74.3	74.1
24/01/2026	0	0	120	0	100		70.8	70.4
25/01/2026	0	0	238	0	100		73.6	73.4
26/01/2026	0	0	152	0	100		71.8	71.5
27/01/2026	0	0	210	0	100		72.7	72.5
28/01/2026	0	0	230	0	100		73.5	73.3
29/01/2026	0	0	252	0	100		74.1	73.8
30/01/2026	0	0	257	0	100		74.4	74.1
31/01/2026	0	0	121	0	100		70.2	70.0
Sum	30	0	5267	985	97		72.9	72.6

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

NMT005 – RWY 19R

Kveld (23:00 – 07:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2026	0	0	1	0	93	T W	59.6	53.8
02/01/2026	0	0	10	0	19	T W	*	*
03/01/2026	0	0	7	0	31	T W	*	*
04/01/2026	0	0	17	0	100		67.0	66.4
05/01/2026	0	0	8	0	100		62.8	62.1
06/01/2026	0	0	8	0	100		62.9	61.7
07/01/2026	0	0	4	0	100		63.0	60.1
08/01/2026	0	0	6	0	100		63.8	63.1
09/01/2026	0	0	9	0	100		63.7	63.0
10/01/2026	0	0	7	0	100		63.3	62.6
11/01/2026	0	0	14	0	100		65.4	65.0
12/01/2026	0	0	5	0	100		61.4	60.4
13/01/2026	0	0	5	0	100		63.4	60.7
14/01/2026	1	0	9	0	100		64.5	63.1
15/01/2026	0	0	0	6	100		57.0	52.0
16/01/2026	6	0	0	4	100		57.1	50.7
17/01/2026	0	0	0	1	100		60.1	41.9
18/01/2026	0	0	8	0	100		62.8	62.1
19/01/2026	0	0	0	5	99	T	58.1	52.8
20/01/2026	0	0	7	0	100		62.1	61.0
21/01/2026	0	0	8	0	100		63.0	62.3
22/01/2026	0	0	5	0	100		61.8	60.9
23/01/2026	0	0	7	0	100		63.1	61.1
24/01/2026	0	0	8	0	100		62.3	61.6
25/01/2026	0	0	12	0	100		65.1	64.5
26/01/2026	0	0	5	0	100		59.8	58.1
27/01/2026	0	0	7	0	100		62.7	62.0
28/01/2026	0	0	6	0	100		63.1	61.5
29/01/2026	0	0	4	0	100		61.8	58.2
30/01/2026	0	0	9	0	100		64.9	64.4
31/01/2026	0	0	11	0	100		63.0	62.3
Sum	7	0	207	16	95		63.2	62.0

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)]
01/01/2026	14	0	18	0	96	W	51.9	48.0
02/01/2026	7	0	2	0	45	W	*	*
03/01/2026	3	0	4	0	75	W	53.3	42.4
04/01/2026	10	0	10	0	100		50.0	44.6
05/01/2026	16	0	19	0	100		51.4	47.4
06/01/2026	11	0	12	0	100		51.5	44.9
07/01/2026	19	0	20	0	100		53.1	47.5
08/01/2026	2	0	3	12	100		53.2	45.5
09/01/2026	12	0	8	0	100		51.8	44.4
10/01/2026	43	0	48	0	100		53.2	49.7
11/01/2026	16	0	18	0	100		51.1	45.4
12/01/2026	10	0	13	0	100		50.3	44.4
13/01/2026	19	0	18	0	100		52.7	47.3
14/01/2026	18	0	23	0	100		50.6	47.1
15/01/2026	0	0	0	12	100		52.8	50.5
16/01/2026	0	0	1	6	100		50.4	47.0
17/01/2026	0	0	0	10	100		50.0	48.0
18/01/2026	7	0	7	0	100		47.6	41.1
19/01/2026	0	0	1	16	100		52.4	43.2
20/01/2026	17	0	18	0	100		50.3	48.1
21/01/2026	11	0	11	0	100		51.6	46.4
22/01/2026	14	0	12	0	100		49.5	43.4
23/01/2026	6	0	7	0	100		51.3	44.0
24/01/2026	3	0	3	0	100		47.3	39.2
25/01/2026	28	0	15	0	100		50.0	46.1
26/01/2026	81	0	98	0	100		55.4	53.1
27/01/2026	15	0	18	0	100		52.8	46.9
28/01/2026	11	0	11	0	100		49.6	44.1
29/01/2026	10	0	12	0	100		49.9	44.3
30/01/2026	11	0	11	0	100		51.8	45.7
31/01/2026	8	0	8	0	100		47.9	44.3
Sum	422	0	449	56	97		51.6	46.7

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)]
01/01/2026	0	0	0	1	93	T W	50.6	35.7
02/01/2026	7	0	1	0	19	T W	*	*
03/01/2026	9	0	3	0	31	T W	*	*
04/01/2026	14	0	15	0	100		50.7	49.9
05/01/2026	12	0	14	0	99	T	50.4	49.8
06/01/2026	10	0	11	0	100		50.1	47.7
07/01/2026	4	0	5	0	100		45.9	43.4
08/01/2026	6	0	9	0	100		48.2	47.3
09/01/2026	11	0	8	0	100		47.2	45.1
10/01/2026	3	0	3	0	100		43.9	42.0
11/01/2026	5	0	5	0	100		43.9	42.7
12/01/2026	5	0	7	0	100		48.1	45.9
13/01/2026	5	0	5	0	100		47.3	43.9
14/01/2026	3	0	3	0	100		44.2	41.0
15/01/2026	0	0	0	1	100		47.7	46.8
16/01/2026	0	0	0	0	100		37.4	
17/01/2026	0	0	0	2	100		44.5	43.7
18/01/2026	5	0	5	0	100		46.8	46.0
19/01/2026	3	0	3	2	100		45.4	44.9
20/01/2026	1	0	1	0	100		44.6	41.4
21/01/2026	5	0	5	0	100		46.5	44.3
22/01/2026	2	0	3	0	100		43.2	41.6
23/01/2026	9	0	9	0	100		48.6	47.0
24/01/2026	5	0	5	0	100		46.6	45.1
25/01/2026	6	0	6	0	100		48.4	46.2
26/01/2026	4	0	5	0	100		45.0	44.3
27/01/2026	4	0	4	0	100		44.3	42.3
28/01/2026	8	0	8	0	100		47.7	46.6
29/01/2026	1	0	1	0	100		42.7	36.4
30/01/2026	8	0	8	0	100		47.5	45.4
31/01/2026	4	0	5	0	100		45.1	44.0
Sum	159	0	157	6	95		47.3	45.3

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)]
01/01/2026	0	0	0	130	96	W	55.0	52.6
02/01/2026	0	0	0	175	45	W	*	*
03/01/2026	0	0	0	140	75	W	61.6	55.1
04/01/2026	0	0	0	181	100		57.5	54.2
05/01/2026	0	0	0	128	100		53.8	51.9
06/01/2026	0	0	0	114	100		55.2	51.8
07/01/2026	25	0	0	117	100		53.2	51.0
08/01/2026	186	0	4	10	100		50.0	44.5
09/01/2026	0	0	0	145	100		54.3	52.5
10/01/2026	0	0	0	48	100		49.9	47.0
11/01/2026	0	0	0	123	100		52.3	49.3
12/01/2026	0	0	0	112	100		53.0	50.4
13/01/2026	0	0	0	123	100		54.2	51.9
14/01/2026	38	0	0	145	100		54.9	53.1
15/01/2026	256	0	0	0	100		46.2	
16/01/2026	257	0	7	0	100		49.5	44.8
17/01/2026	112	0	3	0	100		45.1	37.4
18/01/2026	15	0	0	151	100		53.9	51.7
19/01/2026	209	0	3	0	100		47.0	31.2
20/01/2026	0	0	0	49	100		49.8	44.8
21/01/2026	0	0	0	123	100		53.4	50.8
22/01/2026	0	0	0	125	100		52.9	50.2
23/01/2026	0	0	0	146	100		54.0	51.8
24/01/2026	0	0	0	81	100		52.2	50.2
25/01/2026	0	0	0	142	100		53.7	51.6
26/01/2026	0	0	0	95	100		52.3	49.5
27/01/2026	0	0	0	68	100		50.5	47.0
28/01/2026	0	0	0	120	100		53.0	50.2
29/01/2026	0	0	0	130	100		53.1	50.6
30/01/2026	0	0	0	158	100		53.9	51.9
31/01/2026	11	0	0	78	100		53.1	50.9
Sum	1109	0	17	3157	97		54.0	50.9

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)]
01/01/2026	1	0	0	2	93	T W	59.2	34.8
02/01/2026	0	0	0	8	19	T W	*	*
03/01/2026	0	0	0	4	31	T W	*	*
04/01/2026	0	0	0	10	100		53.0	44.0
05/01/2026	0	0	0	7	99	T	44.2	41.4
06/01/2026	0	0	0	5	100		47.9	41.5
07/01/2026	1	0	0	6	100		47.5	46.9
08/01/2026	0	0	0	1	100		43.3	33.3
09/01/2026	0	0	0	1	100		40.3	32.4
10/01/2026	0	0	0	2	100		39.7	33.3
11/01/2026	0	0	0	3	100		40.2	36.3
12/01/2026	0	0	0	1	100		42.8	31.4
13/01/2026	0	0	0	3	100		46.0	43.8
14/01/2026	0	0	0	4	100		48.9	41.1
15/01/2026	12	0	0	0	100		38.1	
16/01/2026	9	0	0	0	100		37.6	
17/01/2026	12	0	0	0	100		36.3	
18/01/2026	2	0	0	3	100		40.0	37.2
19/01/2026	10	0	0	0	100		37.8	
20/01/2026	2	0	0	0	100		37.2	
21/01/2026	0	0	0	4	100		43.8	40.6
22/01/2026	1	0	0	1	100		40.4	29.7
23/01/2026	0	0	0	5	100		42.8	39.9
24/01/2026	0	0	0	2	100		39.0	33.3
25/01/2026	0	0	0	4	100		41.6	37.8
26/01/2026	0	0	0	0	100		41.9	
27/01/2026	2	0	0	5	100		42.9	38.4
28/01/2026	0	0	0	2	100		42.3	33.7
29/01/2026	0	0	0	1	100		40.2	30.5
30/01/2026	0	0	0	3	100		40.7	35.6
31/01/2026	0	0	0	1	100		41.6	37.5
Sum	52	0	0	88	95		48.6	39.1

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)]
01/01/2026	0	0	0	78	96	W	51.5	45.3
02/01/2026	0	0	0	65	45	W	*	*
03/01/2026	0	0	0	36	75	W	51.1	42.5
04/01/2026	0	0	0	104	100		50.3	44.7
05/01/2026	0	0	0	88	100		49.6	44.8
06/01/2026	0	0	0	77	100		48.3	43.7
07/01/2026	25	0	0	59	100		48.0	42.4
08/01/2026	189	0	205	3	100		53.2	52.0
09/01/2026	0	0	0	97	100		48.7	45.4
10/01/2026	0	0	0	26	100		46.4	39.2
11/01/2026	0	0	0	3	100		47.4	28.5
12/01/2026	0	0	0	55	100		47.5	41.8
13/01/2026	0	0	0	91	100		48.5	45.8
14/01/2026	38	0	0	106	100		48.7	46.1
15/01/2026	268	0	244	0	100		53.7	52.9
16/01/2026	262	0	247	0	100		54.4	53.5
17/01/2026	112	0	117	0	100		51.3	49.9
18/01/2026	15	0	0	53	100		49.1	41.6
19/01/2026	219	0	230	0	100		55.1	54.3
20/01/2026	0	0	0	2	100		45.7	28.1
21/01/2026	0	0	0	28	100		49.4	40.4
22/01/2026	0	0	0	46	100		48.3	40.0
23/01/2026	0	0	0	93	100		50.0	44.5
24/01/2026	0	0	0	55	100		47.9	43.0
25/01/2026	0	0	0	83	100		49.9	43.8
26/01/2026	0	0	0	52	100		48.6	41.1
27/01/2026	0	0	0	8	100		46.2	35.1
28/01/2026	0	0	0	50	100		49.1	41.0
29/01/2026	0	0	0	60	100		49.5	41.9
30/01/2026	0	0	0	86	100		49.5	43.7
31/01/2026	11	0	2	60	100		48.3	43.3
Sum	1139	0	1045	1564	97		50.2	46.9

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)]
01/01/2026	1	0	1	1	93	T W	61.7	36.0
02/01/2026	0	0	0	3	19	T W	*	*
03/01/2026	0	0	0	1	31	T W	*	*
04/01/2026	0	0	0	7	100		44.1	35.1
05/01/2026	0	0	0	3	99	T	42.1	30.5
06/01/2026	0	0	0	4	100		41.5	33.1
07/01/2026	1	0	1	5	100		42.1	36.8
08/01/2026	0	0	0	0	100		37.2	
09/01/2026	0	0	0	0	100		37.6	
10/01/2026	0	0	0	0	100		39.2	
11/01/2026	0	0	0	0	100		39.2	
12/01/2026	0	0	0	0	100		39.2	
13/01/2026	0	0	0	3	100		40.8	37.4
14/01/2026	1	0	0	2	100		38.3	32.3
15/01/2026	12	0	11	0	100		44.1	42.3
16/01/2026	15	0	9	0	100		44.9	43.0
17/01/2026	12	0	12	0	100		45.6	43.7
18/01/2026	2	0	2	1	100		40.2	35.5
19/01/2026	10	0	10	0	100		44.8	42.7
20/01/2026	2	0	3	0	100		41.9	38.2
21/01/2026	0	0	0	1	100		43.3	25.1
22/01/2026	1	0	0	0	100		40.7	
23/01/2026	0	0	0	2	100		41.8	27.5
24/01/2026	0	0	0	0	100		38.2	
25/01/2026	0	0	0	0	100		39.4	
26/01/2026	0	0	1	0	100		43.0	33.3
27/01/2026	2	0	1	0	100		42.2	32.1
28/01/2026	0	0	0	0	100		41.6	
29/01/2026	0	0	0	1	100		42.1	25.8
30/01/2026	0	0	0	0	100		41.6	
31/01/2026	0	0	0	1	100		40.9	31.9
Sum	59	0	51	35	95		48.0	36.1

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)]
01/01/2026	0	0	0	2	96	W	48.3	31.4
02/01/2026	0	0	0	0	45	W	*	*
03/01/2026	0	0	1	1	75	W	48.2	34.5
04/01/2026	0	0	0	0	100		47.8	
05/01/2026	0	0	0	2	100		48.0	27.3
06/01/2026	0	0	0	1	100		47.2	23.4
07/01/2026	0	0	1	2	100		47.6	30.3
08/01/2026	3	0	5	0	100		46.9	34.3
09/01/2026	0	0	0	0	100		49.4	
10/01/2026	0	0	0	9	100		44.8	38.0
11/01/2026	0	0	0	1	100		47.7	22.9
12/01/2026	0	0	0	1	100		49.4	22.1
13/01/2026	0	0	0	0	100		47.9	
14/01/2026	0	0	2	1	100		47.3	34.3
15/01/2026	12	0	14	0	100		49.5	38.9
16/01/2026	5	0	5	0	100		48.7	35.7
17/01/2026	0	0	0	0	100		40.6	
18/01/2026	0	0	1	0	100		47.2	33.4
19/01/2026	10	0	11	0	100		46.4	40.2
20/01/2026	0	0	0	3	100		46.7	30.8
21/01/2026	0	0	0	0	100		48.1	
22/01/2026	0	0	0	3	100		51.3	35.3
23/01/2026	0	0	1	0	100		48.0	31.5
24/01/2026	0	0	0	0	100		45.5	
25/01/2026	0	0	0	2	100		47.7	32.8
26/01/2026	0	0	1	22	100		49.3	42.3
27/01/2026	0	0	1	0	100		46.8	29.6
28/01/2026	0	0	0	1	100		48.0	25.6
29/01/2026	0	0	0	2	100		48.2	31.8
30/01/2026	0	0	1	0	100		48.2	26.6
31/01/2026	0	0	0	1	100		46.5	32.0
Sum	30	0	44	54	97		47.9	33.7

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)]
01/01/2026	0	0	0	0	93	T W	62.1	
02/01/2026	0	0	0	0	19	T W	*	*
03/01/2026	0	0	0	0	31	T W	*	*
04/01/2026	0	0	1	0	100		42.0	32.0
05/01/2026	0	0	0	0	99	T	41.4	
06/01/2026	0	0	0	0	100		39.2	
07/01/2026	0	0	0	0	100		39.9	
08/01/2026	0	0	0	0	100		38.0	
09/01/2026	0	0	0	0	100		41.5	
10/01/2026	0	0	0	0	100		35.7	
11/01/2026	0	0	0	0	100		36.9	
12/01/2026	0	0	0	0	100		40.5	
13/01/2026	0	0	0	0	100		40.0	
14/01/2026	1	0	1	0	100		40.4	28.2
15/01/2026	0	0	0	0	100		39.4	
16/01/2026	6	0	6	0	100		42.3	39.2
17/01/2026	0	0	0	0	100		36.7	
18/01/2026	0	0	0	0	100		35.8	
19/01/2026	0	0	0	0	100		38.1	
20/01/2026	0	0	0	0	100		39.1	
21/01/2026	0	0	0	0	100		40.0	
22/01/2026	0	0	0	0	100		40.2	
23/01/2026	0	0	0	0	100		41.0	
24/01/2026	0	0	0	0	100		36.6	
25/01/2026	0	0	0	0	100		38.3	
26/01/2026	0	0	0	0	100		38.2	
27/01/2026	0	0	0	0	100		38.5	
28/01/2026	0	0	0	1	100		37.1	30.6
29/01/2026	0	0	0	0	100		38.9	
30/01/2026	0	0	0	0	100		38.4	
31/01/2026	0	0	1	0	100		40.6	36.5
Sum	7	0	9	1	95		47.8	27.4

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)]
01/01/2026	14	0	19	0	96	W	52.3	50.3
02/01/2026	7	0	9	0	45	W	*	*
03/01/2026	3	0	7	0	75	W	51.9	41.3
04/01/2026	10	0	14	0	100		49.8	46.7
05/01/2026	16	0	21	0	100		51.2	49.5
06/01/2026	11	0	12	0	100		51.0	46.8
07/01/2026	19	0	19	0	100		51.4	49.3
08/01/2026	2	0	3	54	100		49.2	46.0
09/01/2026	12	0	9	0	100		49.0	45.1
10/01/2026	43	0	46	0	100		52.5	52.1
11/01/2026	16	0	18	0	100		50.0	48.8
12/01/2026	10	0	13	0	100		48.9	46.7
13/01/2026	19	0	18	0	100		51.5	49.1
14/01/2026	18	0	24	0	100		50.9	49.6
15/01/2026	0	0	0	49	100		48.5	43.9
16/01/2026	0	0	0	26	100		46.9	40.4
17/01/2026	0	0	0	10	100		44.6	38.9
18/01/2026	7	0	7	0	100		47.4	45.1
19/01/2026	0	0	1	72	100		48.4	43.2
20/01/2026	17	0	18	0	100		51.6	50.3
21/01/2026	11	0	10	0	100		51.1	48.2
22/01/2026	14	0	12	0	100		50.5	46.2
23/01/2026	6	0	7	0	100		50.6	47.3
24/01/2026	3	0	4	0	100		45.5	40.9
25/01/2026	28	0	16	0	100		50.3	48.9
26/01/2026	81	0	94	0	100		56.4	55.7
27/01/2026	15	0	17	0	100		51.1	48.7
28/01/2026	11	0	10	0	100		49.6	44.6
29/01/2026	10	0	12	0	100		49.5	45.9
30/01/2026	11	0	12	0	100		49.9	45.7
31/01/2026	8	0	7	0	100		48.1	45.8
Sum	422	0	459	211	97		50.6	48.1

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)]
01/01/2026	0	0	0	0	93	T W	58.2	
02/01/2026	7	0	3	0	19	T W	*	*
03/01/2026	9	0	4	0	31	T W	*	*
04/01/2026	14	0	15	0	100		53.5	53.1
05/01/2026	12	0	13	0	99	T	51.8	51.6
06/01/2026	10	0	10	0	100		51.1	50.0
07/01/2026	4	0	5	0	100		46.8	46.3
08/01/2026	6	0	9	0	100		50.2	49.8
09/01/2026	11	0	8	0	100		48.9	48.8
10/01/2026	3	0	3	0	100		45.0	44.8
11/01/2026	5	0	5	0	100		46.8	46.6
12/01/2026	5	0	7	0	100		49.9	48.4
13/01/2026	5	0	5	0	100		47.1	46.2
14/01/2026	3	0	3	0	100		44.9	44.2
15/01/2026	0	0	0	2	100		38.0	35.2
16/01/2026	0	0	0	1	100		32.4	25.6
17/01/2026	0	0	0	1	100		36.3	24.7
18/01/2026	5	0	5	0	100		47.8	47.5
19/01/2026	3	0	3	0	100		45.4	44.8
20/01/2026	1	0	1	0	100		46.1	41.8
21/01/2026	5	0	5	0	100		47.7	46.7
22/01/2026	2	0	3	0	100		45.2	44.7
23/01/2026	9	0	9	0	100		50.4	50.0
24/01/2026	5	0	5	0	100		47.4	47.2
25/01/2026	6	0	6	0	100		50.0	48.8
26/01/2026	4	0	5	0	100		47.2	47.0
27/01/2026	4	0	4	0	100		44.4	43.8
28/01/2026	8	0	9	0	100		48.7	48.4
29/01/2026	1	0	1	0	100		44.6	40.0
30/01/2026	8	0	8	0	100		48.9	48.5
31/01/2026	4	0	4	0	100		46.8	46.3
Sum	159	0	158	4	95		49.4	47.4

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)]
01/01/2026	14	0	158	0	96	W	58.5	58.2
02/01/2026	7	0	113	0	45	W	*	*
03/01/2026	3	0	102	0	75	W	57.6	57.0
04/01/2026	10	0	243	0	100		59.2	59.0
05/01/2026	16	0	223	0	100		58.5	58.2
06/01/2026	11	0	215	0	100		57.7	57.3
07/01/2026	19	0	218	0	100		57.9	57.6
08/01/2026	2	0	25	167	100		54.4	53.9
09/01/2026	12	0	248	0	100		58.4	58.1
10/01/2026	43	0	81	0	100		52.5	52.1
11/01/2026	16	0	228	0	100		56.4	56.1
12/01/2026	10	0	230	0	100		57.4	57.1
13/01/2026	19	0	198	0	100		57.8	57.3
14/01/2026	18	0	221	0	100		57.8	57.5
15/01/2026	0	0	0	202	100		54.2	53.7
16/01/2026	0	0	0	176	100		53.4	52.3
17/01/2026	0	0	2	104	100		52.8	52.3
18/01/2026	7	0	251	0	100		58.2	57.9
19/01/2026	0	0	0	202	100		54.9	54.4
20/01/2026	17	0	210	0	100		57.3	56.9
21/01/2026	11	0	248	0	100		58.9	58.5
22/01/2026	14	0	261	0	100		58.3	58.0
23/01/2026	6	0	257	0	100		58.7	58.2
24/01/2026	3	0	121	0	100		55.4	54.9
25/01/2026	28	0	240	0	100		57.5	57.2
26/01/2026	81	0	153	0	100		55.6	55.2
27/01/2026	15	0	211	0	100		57.1	56.7
28/01/2026	11	0	234	0	100		57.4	57.1
29/01/2026	10	0	253	0	100		57.8	57.3
30/01/2026	11	0	261	0	100		58.5	58.1
31/01/2026	8	0	124	0	100		54.7	54.4
Sum	422	0	5329	851	97		57.3	56.9

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)]
01/01/2026	0	0	1	0	93	T W	56.2	39.6
02/01/2026	7	0	10	0	19	T W	*	*
03/01/2026	9	0	8	0	31	T W	*	*
04/01/2026	14	0	18	0	100		51.4	50.4
05/01/2026	12	0	8	0	99	T	46.6	45.7
06/01/2026	10	0	8	0	100		47.0	45.8
07/01/2026	4	0	4	0	100		45.2	42.6
08/01/2026	6	0	6	0	100		47.9	46.5
09/01/2026	11	0	9	0	100		47.4	46.8
10/01/2026	3	0	7	0	100		46.0	45.5
11/01/2026	5	0	14	0	100		47.4	47.0
12/01/2026	5	0	5	0	100		43.8	43.0
13/01/2026	5	0	5	0	100		46.9	44.7
14/01/2026	3	0	10	0	100		49.8	47.9
15/01/2026	0	0	0	5	100		39.5	38.2
16/01/2026	0	0	0	4	100		38.3	37.2
17/01/2026	0	0	0	1	100		39.7	31.7
18/01/2026	5	0	8	0	100		45.6	45.2
19/01/2026	3	0	0	5	100		41.9	41.3
20/01/2026	1	0	7	0	100		45.9	45.4
21/01/2026	5	0	8	0	100		47.6	47.1
22/01/2026	2	0	6	0	100		46.9	46.2
23/01/2026	9	0	7	0	100		47.2	45.1
24/01/2026	5	0	9	0	100		47.1	46.6
25/01/2026	6	0	13	0	100		48.6	48.1
26/01/2026	4	0	5	0	100		44.8	44.1
27/01/2026	4	0	7	0	100		45.9	45.2
28/01/2026	8	0	6	0	100		46.1	44.5
29/01/2026	1	0	4	0	100		44.6	42.0
30/01/2026	8	0	10	0	100		48.1	47.5
31/01/2026	4	0	10	0	100		47.1	46.5
Sum	159	0	213	15	95		48.0	45.9

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

NMT012 – Aurmoen

Dag (07:00 – 23:00)

	Relevant Movements (N2)		Noise Events (N1)		Availability		Total Sound	Aircraft Sound
	A	D	A	D	[%]	Reason	[dB(A)]	[dB(A)]
01/01/2026	0	0	0	187	96	W	60.1	60.0
02/01/2026	0	0	0	129	45	W	*	*
03/01/2026	0	0	1	103	75	W	58.3	57.9
04/01/2026	0	0	0	250	100		60.5	60.4
05/01/2026	0	0	0	230	100		60.5	60.4
06/01/2026	0	0	0	196	98	T	58.2	57.9
07/01/2026	0	0	0	212	100		58.3	58.0
08/01/2026	0	0	224	22	100		61.6	61.3
09/01/2026	0	0	0	237	100		59.4	59.2
10/01/2026	0	0	0	99	100		55.3	55.2
11/01/2026	0	0	0	246	100		58.8	58.5
12/01/2026	0	0	0	219	100		59.2	58.7
13/01/2026	0	0	0	197	100		58.9	58.6
14/01/2026	0	0	0	231	100		59.2	58.8
15/01/2026	0	0	259	0	100		62.4	62.3
16/01/2026	0	0	261	1	100		63.9	63.8
17/01/2026	0	0	123	0	100		60.3	60.2
18/01/2026	0	0	0	256	100		61.8	61.7
19/01/2026	0	0	235	0	100		63.4	63.3
20/01/2026	0	0	0	204	100		58.9	58.7
21/01/2026	0	0	0	231	100		60.8	60.5
22/01/2026	0	0	0	251	100		60.4	60.2
23/01/2026	0	0	0	243	100		60.3	60.1
24/01/2026	0	0	0	127	100		58.2	58.1
25/01/2026	0	0	0	250	100		60.5	60.3
26/01/2026	0	0	1	186	100		57.9	57.6
27/01/2026	0	0	0	210	100		58.4	58.1
28/01/2026	0	0	0	226	100		59.4	59.0
29/01/2026	0	0	0	241	100		59.8	59.6
30/01/2026	0	0	0	248	100		60.5	60.3
31/01/2026	0	0	2	125	100		59.3	58.7
Sum	0	0	1106	5357	97		60.2	60.0

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)]
01/01/2026	0	0	1	2	93	T W	49.1	45.3
02/01/2026	0	0	0	6	19	T W	*	*
03/01/2026	0	0	0	2	31	T W	*	*
04/01/2026	0	0	0	16	100		51.8	51.4
05/01/2026	0	0	0	9	99	T	49.0	48.6
06/01/2026	0	0	0	7	100		48.6	48.1
07/01/2026	0	0	1	7	100		51.1	51.0
08/01/2026	0	0	0	2	100		42.2	39.4
09/01/2026	0	0	0	2	100		39.9	38.3
10/01/2026	0	0	0	5	100		41.2	40.9
11/01/2026	0	0	0	6	100		45.1	44.2
12/01/2026	0	0	0	4	99	T	44.1	41.7
13/01/2026	0	0	0	8	100		49.1	48.5
14/01/2026	0	0	0	5	100		47.4	46.9
15/01/2026	0	0	12	0	100		52.5	51.7
16/01/2026	0	0	9	0	100		53.4	52.6
17/01/2026	0	0	12	0	100		54.3	54.2
18/01/2026	0	0	2	5	100		48.4	48.1
19/01/2026	0	0	10	0	100		53.1	53.0
20/01/2026	0	0	3	4	100		48.5	47.6
21/01/2026	0	0	0	7	100		50.4	49.4
22/01/2026	0	0	0	5	100		44.6	43.7
23/01/2026	0	0	0	6	100		46.4	45.8
24/01/2026	0	0	0	3	100		42.7	41.0
25/01/2026	0	0	0	6	100		45.9	45.1
26/01/2026	0	0	1	2	100		47.0	42.0
27/01/2026	0	0	1	8	100		49.9	48.6
28/01/2026	0	0	0	3	100		43.6	43.2
29/01/2026	0	0	0	4	100		43.6	42.6
30/01/2026	0	0	0	5	100		44.8	43.6
31/01/2026	0	0	0	4	100		46.1	45.6
Sum	0	0	52	143	95		49.0	48.3

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

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

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

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1. Formål

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

§ 2. Virkeområde

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

Forskriften gjelder ikke for

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

§ 3 Definisjoner og forkortelser

I forskriften forstås med:

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

Luftfartstilsynet med dertil innrettet luftfartøy for å kontrollere at navigasjons- og innflygingshjelpemidler fungerer innenfor fastsatte spesifikasjoner

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

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

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

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

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

I denne forskrift forstås følgende forkortelser med

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

Kapittel 2. Banebruk mv.

§ 4. Åpningstid

Oslo lufthavn Gardermoen kan trafikkeres hele døgnet.

§ 5. Rullebanebruk

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I nattperioden skal motortesting ut over tomgang gjøres i rusegropa.

Kapittel 3. Bestemmelser om utflyging

§ 7. Jetfly

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

Utflyging skal følge korridorer som fastsatt i forskriftsvedlegg 1.

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

§ 8. Propellfly

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

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

§ 9 Helikopter

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

§ 10. Støyrestriksjoner for luftfartøy

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

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

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

Kapittel 4. Bestemmelser om innflyging og landing

§ 11. Jetfly

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

