

**FLYGVÄGS- OCH
FLYGBULLERKONTROLL
STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT**

**Kvartal 2
April, maj, juni 2020**

FLYGVÄGS- OCH FLYGBULLERKONTROLL STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

**Kvartal 2
April, maj och juni 2020**

Källförteckning

- Swedavias beräknings- och uppföljningssystem, ANOMS
- Swedavias faktureringsystem
- Kompletterande uppgifter från flygtrafikledningen på Stockholm Arlanda Airport.
- Tätorter enligt SCB:s definition från 2010

Revisionsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	UTFALL	4
1.1	Villkor 1 – Allmänt villkor.....	4
1.1.1	Bananvändning	4
1.1.2	Indata.....	5
1.2	Villkor 3	5
1.2.1	Utfall	5
1.3	Villkor 4	6
1.3.1	Utfall	6
1.4	Villkor 5	7
1.4.1	Utfall	7
1.5	Villkor 6	8
1.5.1	Utfall	8
1.6	Villkor 7	9
1.6.1	Utfall	9
1.7	Villkor 8	10
1.7.1	Utfall	10
1.8	Villkor 9	11
1.8.1	Utfall	11
1.9	Villkor 10	12
1.9.1	Utfall – del 1	12
1.9.2	Utfall – del 2	13
1.10	Villkor 11	13
1.10.1	Utfall	13
1.11	Villkor 12	14
1.11.1	Utfall	14
1.12	Villkor 13	14
1.12.1	Utfall	14
1.13	Villkor 14	14
1.13.1	Utfall	14
1.13.2	Förtydligande av definitioner av avvikelser.....	16
1.14	Villkor 15	17
1.14.1	Utfall	17
1.15	Villkor 17	18
1.15.1	Utfall	18
1.16	Villkor 18-21	19
2	SAMMANFATTNING AV RESULTAT	21

1 UTFALL

1.1 Villkor 1 – Allmänt villkor

Mark- och miljödomstolen deldom 2013-11-27 mål nr 2284-11

Om inte något annat följer av övriga villkor ska anläggningarna utformas och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angett i tillståndsansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.
Vid tillämpning av villkor och föreskrifter i mark- och miljödomstolens dom samt i denna dom ska följande gälla:

- alla angivna värden som avser flygbuller ska vara beräknade värden om inte annat anges,
- vid beräkning av flygbuller ska vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod tillämpas, vilket för närvarande är den metod för flygbullerberäkning som fastställts i kvalitetssäkringsdokumentet den 31 oktober 2011 av Transportstyrelsen och Försvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket,
- med tätorter avses tätorter med den utbredning de har enligt SCB:s definition vid tiden för denna doms lagakraftvinnande.

1.1.1 Bananvändning

I tabellen nedan redovisas bananvändningen under perioden i procentenheter (tabellen avrundad till närmaste hela procent).

Bana	Landning	Start	Totalt
01L	39%	27%	33%
01R	1%	2%	1%
08	0%	35%	17%
19L	3%	4%	3%
19R	22%	26%	24%
26	25%	1%	13%
Helikopter	9%	6%	8%
Totalt	100%	100%	100%

Tabell 1 Bananvändning

1.1.2 Indata

Länkningsgrad ANOMS - Antal rörelser i ANOMS jämfört med fakturerat antal enligt Swedavias statistik- och faktureringsystem, TRISS.

Månad	TRISS	ANOMS	Länkningsgrad
Januari	16763	16864	101%
Februari	16525	16659	101%
Mars	12247	12360	101%
April	2102	2252	107%
Maj	2149	2313	108%
Juni	2736	2901	106%
Juli			
Augusti			
September			
Oktober			
November			
December			
Totalt	45535	45883	101%

Tabell 2 Länkningsgrad TRISS/ANOMS

Nu när covid har påverkat trafikmängden av flygtrafik så synns procentuellt att ANOMS har många fler rörelser än TRISS. Observera att TRISS inte samlar statistik för helikopterrörelser och helikoptertrafiken har inte minskat under tidsperioden.

1.2 Villkor 3

Ankommande och avgående flygtrafik som framförs enligt IFR ska som huvudregel följa det i ansökan redovisade SID/STAR- systemet med vid var tidpunkt tillhörande regelverk (f. n. Transportstyrelsens författningssamling med följdföreskrifter).

1.2.1 Utfall

Villkoret uppföljs delvis av flygtrafikledningen och delvis genom en sammanställning av avvikelser från villkor 4, 5, 7 och 10 som presenteras i Tabell 3.

Villkor	Antal avvikelser Kvartal 1	Antal avvikelser Kvartal 2	Antal avvikelser Kvartal 3	Antal avvikelser Kvartal 4
Villkor 4	2374	184		
Villkor 5	33	9		
Villkor 7	0	3		
Villkor 10	23	12		
TOTALT	2430	208		

Tabell 3 Antal avvikelser

1.3

Villkor 4

Avgående IFR-trafik som inte är lågfartstrafik ska följa SID till dess respektive flygplan har uppnått höjden 2 000 m MSL, om inte annat följer av andra stycket.

Flygplan får lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal ljudnivå 65 dB(A) även innan de har uppnått höjden 2 000 m MSL.

Minst 90 procent av den trafik som ska följa SID enligt ovan ska framföras inom redovisade spridningsområden, se s. 17-19 i mark- och miljödomstolens dom, fram till den punkt där flygplanet enligt ovan får lämna SID

1.3.1

Utfall

Andelen av rörelserna som har flugit inom SID presenteras i Tabell 4

Månad	Andel inom SID
Januari	85,9%
Februari	89,6%
Mars	91,2%
April	92,8%
Maj	90,5%
Juni	93,2%
Juli	
Augusti	
September	
Oktober	
November	
December	

Tabell 4 Andel rörelser inom SID

Under december 2019 togs nya SID:ar bana 19R i bruk. Se villkor 14 för en mer utförlig förklaring.

1.4

Villkor 5

Lågfartstrafik får avvecklas dag- och kvällstid (kl. 06-22) utan att följa SID. Tätorter får dock inte överflygas under höjden 1 000 m MSL om den maximala ljudnivån på marken överstiger 65 dB(A).

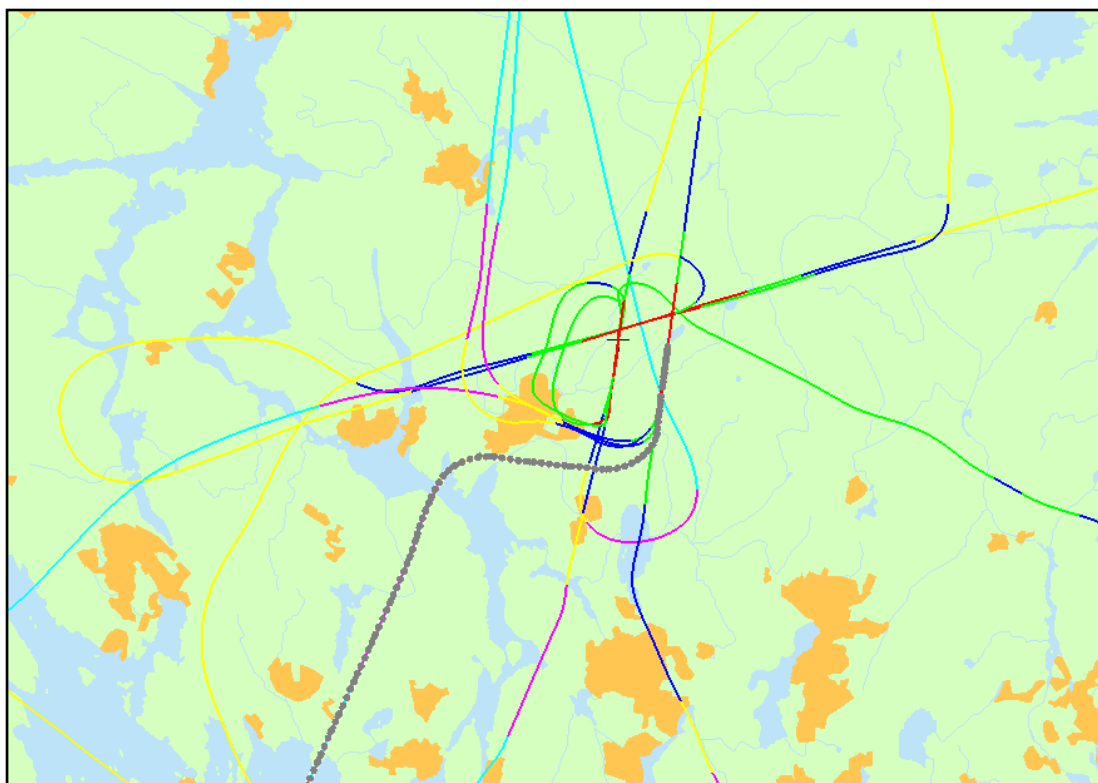
1.4.1

Utfall

Totalt har 9 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden. De registrerade avvikelserna utgör ca 0,9 % av totalt antal starter inom lågfart dag- och kvällstid. Dessa visas i figur 1 och tabell 5.

Orsak	Antal Kvartal 2
Åska	1
Undantagen kategori	2
Pådrag	1
Trafiksituation	5

Tabell 5 Antal avvikelser under villkor 5



Figur 1 Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 5 under perioden.

1.5

Villkor 6

Nattetid (kl. 22 -06) får inte avgående trafik från bana 19L lämna SID mellan Upplands Väsby och Vallentuna tätorter förrän flygplanet har uppnått en höjd av 3 050 m STD.

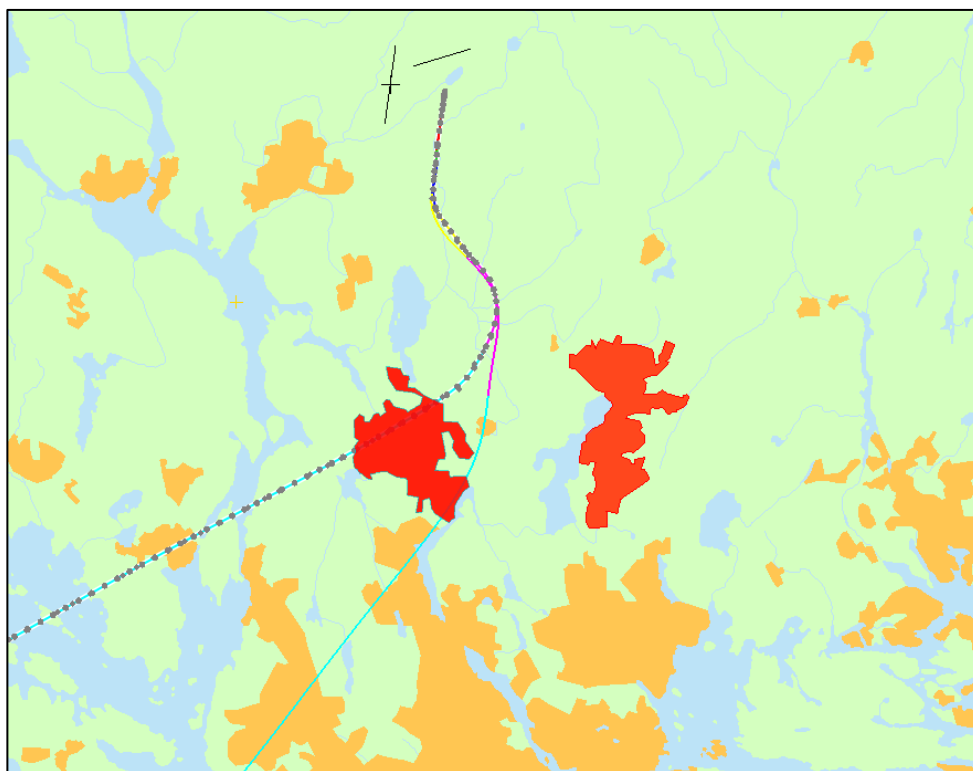
1.5.1

Utfall

Totalt har 2 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden.. Det motsvarar 8,3 % av alla rörelser som startade 19L nattetid med SID mellan Upplands Väsby och Vallentuna.

Tabell 6 Antal avvikelser under villkor 6

Orsak	Antal Kvartal 2
Förseningssväng på final	1
Undantagen kategori	1



Figur 2 Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 6 under perioden.

1.6

Villkor 7

Nattetid (kl. 22-06) får inte avgående trafik från bana 01L mot destinationer söder och sydväst om flygplatsen (SID mot utpasseringspunkterna AROS, DUNKER, NOSLI och TROSA) lämna SID förrän flygplanet har nått en höjd av 3 050 m STD.

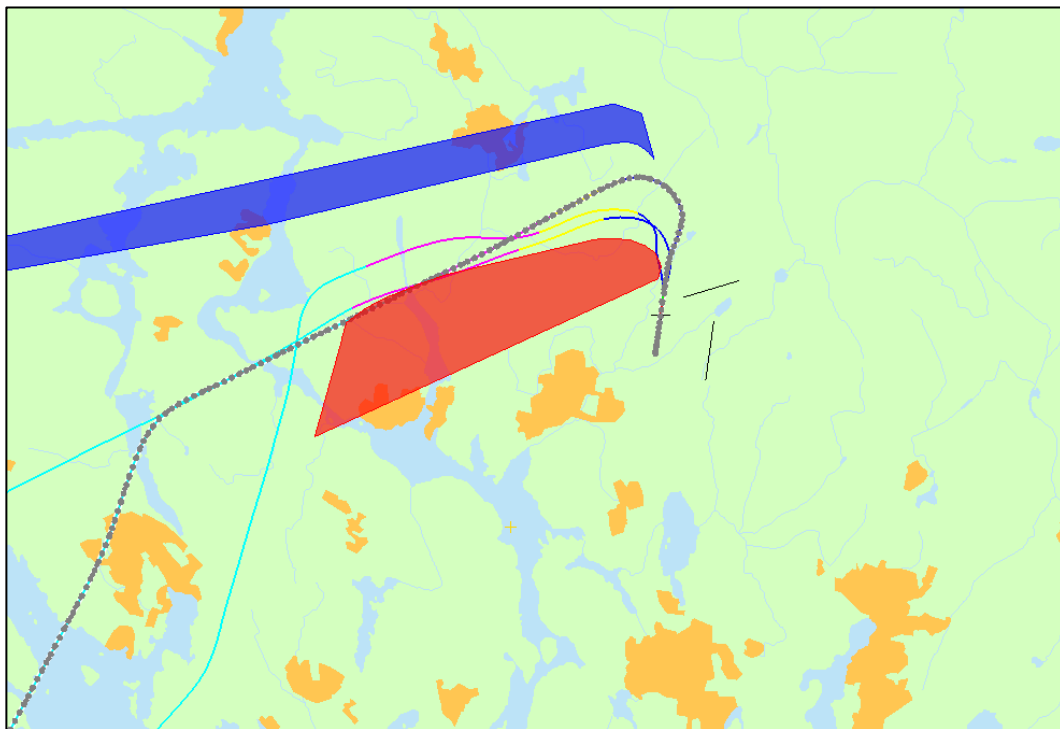
1.6.1

Utfall

Totalt har 2 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden.. Det motsvarar 3,49 % av alla rörelser som startade 01L nattetid.

Tabell 7 Antal avvikelser under villkor 6

Orsak	Antal Kvartal 2
Marginellt utanför	2
Pilotfel	1



Figur 3 Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor7 under perioden.

1.7

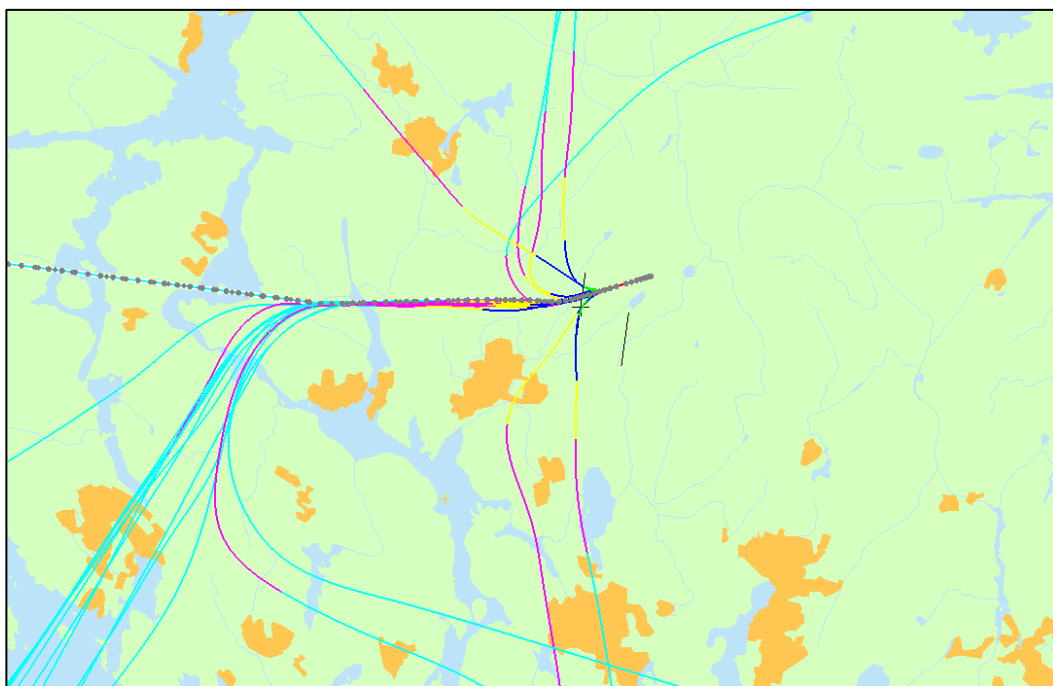
Villkor 8

Nattetid (kl. 22-06) får starter inte ske på bana 19R annat än i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskal, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

1.7.1

Utfall

Totalt har 19 rörelser fastnat i kontrollen. Samtliga rörelser fastnade på grund av prestanda. Detta motsvarar 7,6 % av alla starter nattetid.



Figur 4 Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 8 under perioden.

1.8

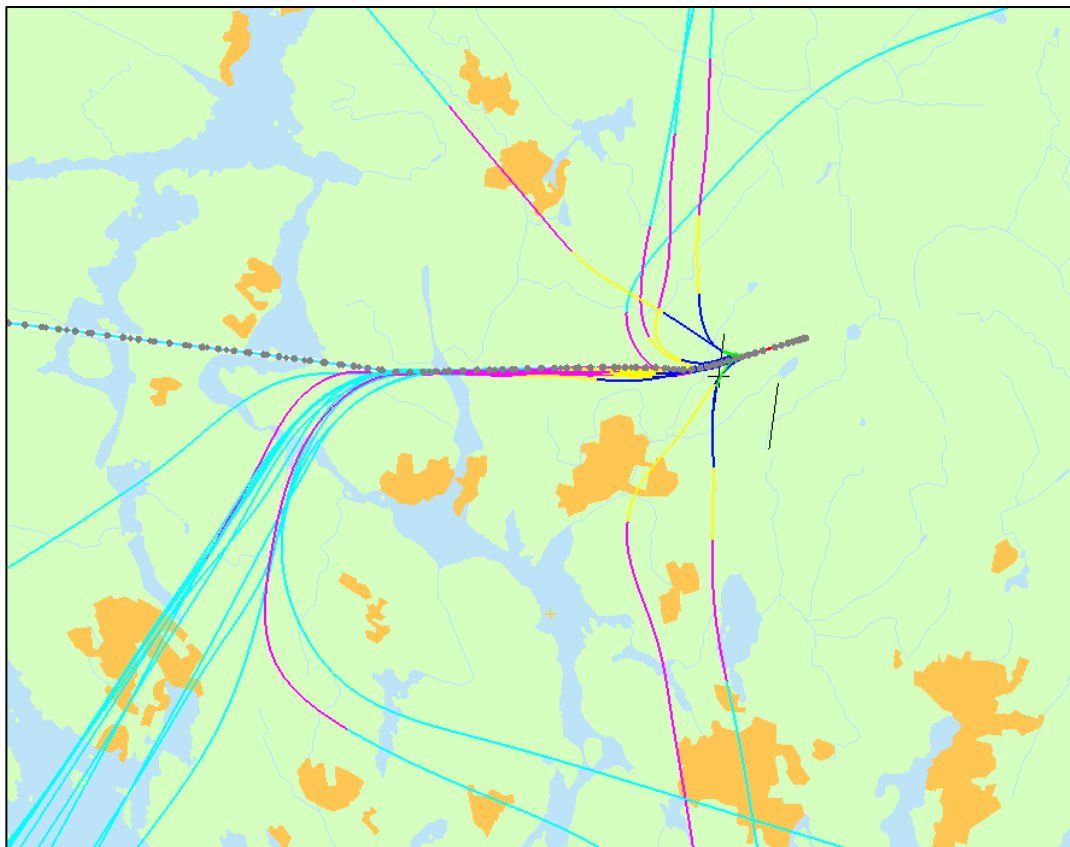
Villkor 9

Bana 26 får inte användas för starter annat än i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

1.8.1

Utfall

Under perioden har 21 rörelser fastnat i kontrollen, 10 på grund av banavstängning och 11 på grund av vind. Dessa utgör 0,89 % av alla starter.



Figur 5 Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 9 under perioden

1.9

Villkor 10

Luftfartyg ska ges klarering till lägst 750 m MSL till dess att slutlig inflygning påbörjas.

När så är möjligt utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverk för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden ska inflygningsprocedurer genomföras som undviker Upplands Väsby tätort.

Vid visuella inflygningar får tätorter inte överflygas om maximal ljudnivå på marken överstiger 65 dB(A).

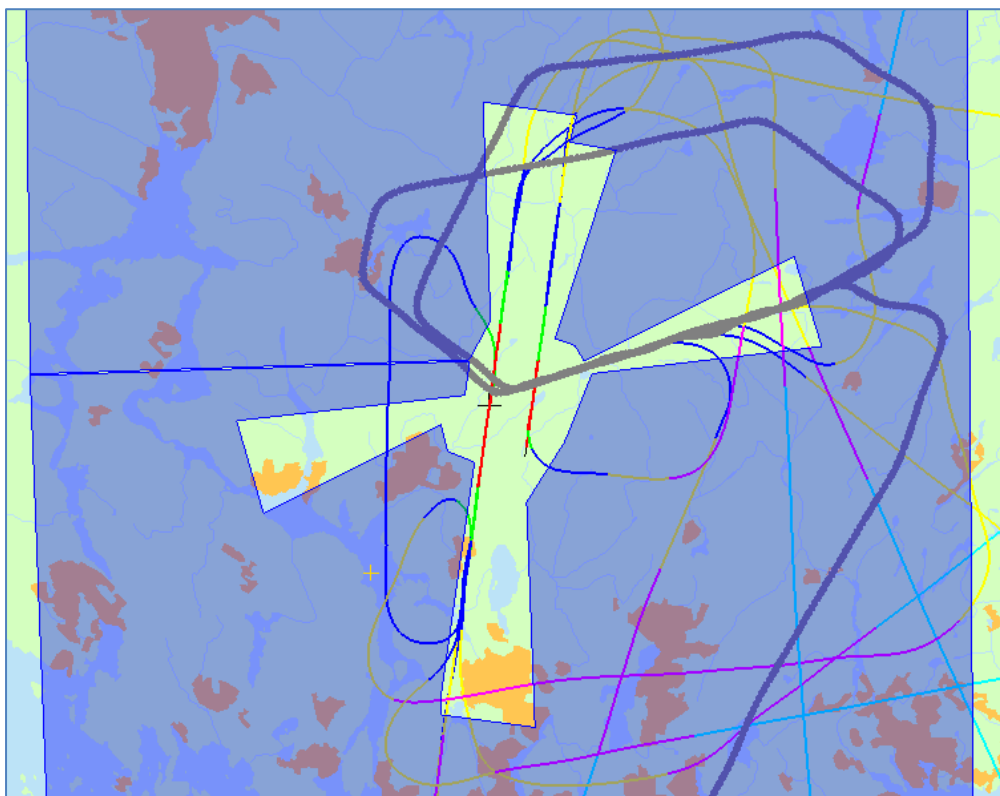
1.9.1

Utfall – del 1

Totalt har 12 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden. Dessa visas i figur 6 och tabell 8. Detta motsvarar 0,4 % av alla landningar under perioden.

Orsak	Antal Kvartal 2
Pådrag	2
Åska	1
Undantagen kategori	1
Marginellt utanför	2
Skjuter genom final	2
Banbyte	1
Tidig insväng	3

Tabell 8 Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 10 under perioden.



Figur 6 Rörelser förutom kurvade inflygningar som har fastnat i kontrollen för villkor 10 under perioden.

1.9.2

Utfall – del 2

Under perioden har kurvade inflygningar skett med syfte att undvika Upplands Väsby tätort. Se villkor 17 för mer utförligt information.

1.10

Villkor 11

Vid inflygning till bana 01L får Upplands Väsby tätort inte överflygas öster om förlängningen av denna bana på lägre höjd än 750 m MSL. Swedavia ska även vidta åtgärder för att så långt möjligt undvika överflygning på högre höjd än 750 MSL. Genomförda inflygningar till bana 01L som öster om förlängningen av denna bana överflugit Upplands Väsby tätort ska redovisas kvartalsvis till tillsynsmyndigheten inom en månad efter utgången av varje kvartal samt i miljörapporten.

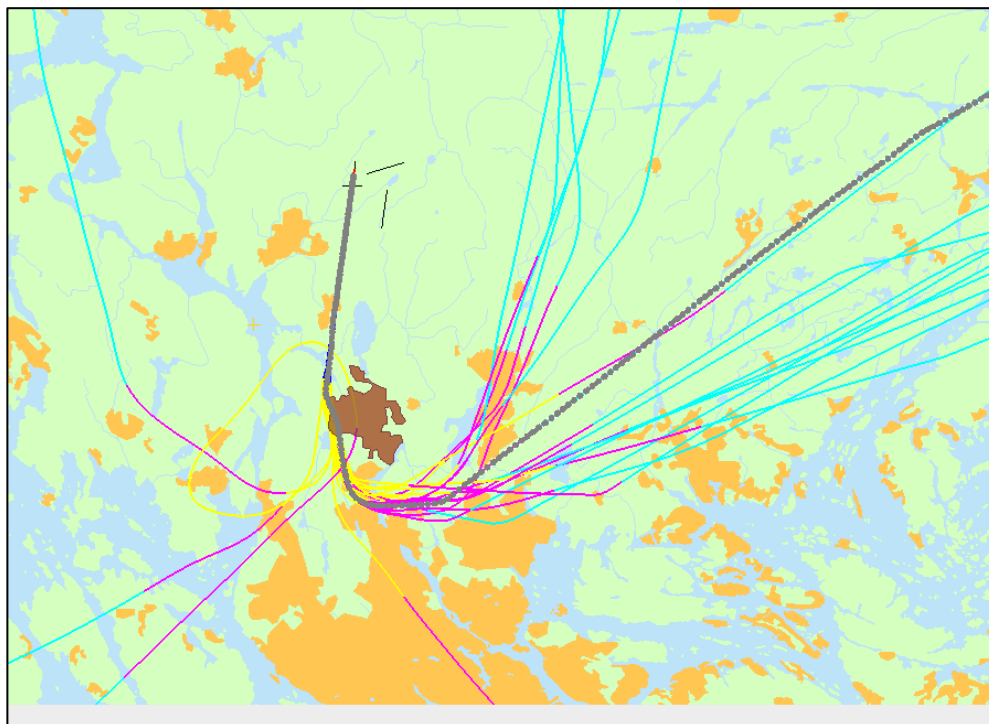
1.10.1

Utfall

Under perioden har 3 rörelser under 750 m (MSL) och 18 rörelser över 750 m (MSL) fastnat i villkorskontrollen vilket motsvarar 0,2 % respektive 1,2 % av alla landningar på bana 01L.

Orsak	Antal Kvartal 2
Navigationshjälpmedel	1
Marginellt utanför	14
Pilotfel	1
Tidig insväng	5

Tabell 9 Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 11 under perioden



Figur 8 Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 11 under perioden.

1.11 Villkor 12

Bana 08 får användas för landning endast i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskal, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

1.11.1 Utfall

Under perioden har inga rörelser fastnat i villkorskontrollen.

1.12 Villkor 13

Nattetid (kl. 22-06) får raka inflygningar inte ske till bana 01R annat än i samband med banarbeten eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, olyckstillbud, banarbeten eller jämförbara omständigheter.

1.12.1 Utfall

Inga rörelser har fastnat under perioden.

1.13 Villkor 14

Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden får tillämpas i följande fall:

- när piloten och/eller flygtrafikledningen gör bedömningen att flygsäkerheten föranleder det,
- i samband med ambulanstransport,
- då andra luftrumsintressenter tillfälligt begränsar tillgängligt utrymme i någon del av kontrollzonen och/eller terminalområdet (Stockholm TMA),
- vid banarbeten,
- vid Försvarsmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap samt
- vid andra jämförbara omständigheter.

1.13.1 Utfall

Totalt har 87 rörelser fastnat i kontrollerna vilket motsvarar ca 1,7 % av alla rörelser under perioden. Orsakerna till dessa händelser förklaras i rapporten med definitioner ur denna ordlista. I tabellen finns definitionen som gäller samt antal rapporterade händelser detta kvartal.

Swedavia tog 2018 bort SID:ar 19R av flygsäkerhetsskäl med stöd av villkor 14 och har låtit konstruera SID:ar som kan användas i alla bankombinationer och som eliminerar tidigare flygsäkerhetsproblematik. Dessa publicerades 5 december 2019. Swedavia arbetar med frågan kring åtgärder avseende innehållandet av spridningsområdet för de nya SID:arna.

Nr	Ordlista	Definition	Åtgärder	Antal rapporterade händelser
1	Bromma	Positioneringsflygningar till Bromma behöver inte följa SID	Ingen åtgärd, endast information	0
2	Förseningssväng på final	På grund av exempelvis separationsskäl eller för hög fart har flygplanet tvingats göra förseningssväng på final	Ingen åtgärd	0
3	Åska	CB-moln, som kan påverka flygsäkerheten, i in/utflygningsvägen	Ingen åtgärd	3
4	Snö	Dålig bromsverkan, Plötslig sidvind i samband med dålig bromsverkan. Många fordon på manöverområdet	Ingen åtgärd	0
5	Vind	Vindskjuvning, mekanisk och termisk turbulens	Ingen åtgärd	11
6	Prestanda A/C	Flygplanets prestanda kräver speciell hantering	Ingen åtgärd	19
7	Navigationshjälpmedel	Nav hjälpmedel, som SID bygger på ur funktion	Ingen åtgärd	1
8	Undantagen kategori	Ambulanstransport, militär, lätt propellerdrivet luftfartyg	Ingen åtgärd, endast information	4
9	Nöd	Luftfartyg återvänder p.g.a. problem med flygplan, besättning eller sjuk passagerare.	Ingen åtgärd.	0
10	Pådrag	Avbruten inflygning	Ingen åtgärd	3
11	Återvändare	Startande flygplan som återvänder till flygplatsen	Ingen åtgärd.	0
12	Utreds	Avvikelsen har ingen förklaring och flygplatsen utreder orsaken	Utredning sker, klassas om när utredningen är klar.	0
13	Felaktig klarering	Flygledningen har givit felaktig klarering till flygplanet	Händelsen utreds på ATCC/ATS och åtgärder vidtas.	0
14	Trafiksituation	Trafikal situation, där exempelvis flygplan av säkerhetsskäl väjt för annan flygtrafik	Ingen åtgärd.	5
15	Pilotfel	Piloten har inte följt flygledarens instruktioner.	Flygbolag informeras	2
16	Marginellt utanför/innanför	Flygningar som ytterst marginellt flugit utanför SID	Ingen åtgärd	18
17	Kontrollonoggrannhet	Onoggrannhet i kontrollsystemet (t.ex. tidsangivelser på radarspår)		0
18	Skjuter genom final	Piloten har marginellt skjutit genom den tänkta inflygningslinjen vid slutgiltig inflygning	Ingen åtgärd	2
19	Kort final	Flygningen har gjort en kort final för att komma in korrekt i trafikflödet för att undvika att en trafiksituation uppstår	Ingen åtgärd	0
20	Banbyte	Byte av bana som skett sent på grund av problem såsom hinder på bana eller liknande	Ingen åtgärd	1
21	Lågt på lång final	Flygplanet har sjunkit genom lägst tillåtna anflygningshöjd på långt avstånd från flygplatsen	Ingen åtgärd, om inte pilotfel.	0
22	Banavstängning	Ordinarie preferensbana avstängd. Exempelvis vid reparation, asfaltering osv.	Ingen åtgärd	10
23	Tidig insväng	Flygplanet har svängt in på final tidigare än flygledningen planerat	Ingen åtgärd	8
24	360 på final	På grund av separationsskäl har flygplanet tvingats göra en 360 graders sväng på final	Ingen åtgärd	0
25	Kurvad inflygning	Flygplanet har flugit enligt RNP-AR (kurvad precisions inflygning)	Ingen åtgärd	0
26	För snäv inkurs	Flygplanet har fått för snäv kurs in till final	Ingen åtgärd	0
27	Militär		Ingen åtgärd	0
28	Varningslarm		Ingen åtgärd	0
0	Villkorsbrott			0

1.13.2

Förtydligande av definitioner av avvikelser

Prestanda A/C

Då bana 19L (vänster) används för landning och bana 19R (höger) används för start, så initierar Arlandatornet en klarering med högersväng till 310 grader, för att försöka undvika Märsta/Sigtuna. Beroende av väder, vind och luftfartygets prestanda, så kan starten inte svänga runt så pass snabbt så Märsta/Sigtuna kan undvikas. Vid dessa tillfällen benämns orsaken som "Prestanda A/C".

Trafiksituation

1. Då bana 26 används för landning och startbanan är 19R eller 19L, då kan högersväng till 310 grader sällan tillämpas, p.g.a. eventuella avbrutna inflygningar/pådrag från bana 26. Detta eftersom ett eventuellt pådrag från bana 26 kommer att stiga rakt fram, mot samma område som en start på 310 grader kan befinna sig i. Vid dessa tillfällen benämns orsaken som "Trafiksituation".
2. Då bana 19L används för landning och bana 19R används för start och en lågfartsstart klareras på annan kurs än 310 grader, oavsett om anledningen är väder (åska), annan trafik eller för att underlätta avveckling. Vid dessa tillfällen benämns orsaken som "Trafiksituation".

Skjuter genom final

Då ett ankommande luftfartyg inte direkt blir etablerad på instrumentlandningshjälpmedlet (ILS), utan skjuter genom den slutliga, raka, inflygningslinjen innan landning. Eftersom luftfartyget har låsning på landningshjälpmedlet men inte ligger på den slutliga rakbanan, så kommer flygvägsuppföljningsprogrammet att registrera landningen under 750 m MSL. Vid dessa tillfällen benämns orsaken som "Skjuter genom final".

Anledningen till att "Skjuter genom final" sker är exempelvis:

1. Felbedömning av flygledaren
2. Medveten "Skjuter genom final" p.g.a. separation
3. Besättning/luftfartyg inte redo för slutlig inflygning
4. Väder och vind

Marginellt utanför/innanför

Då trafik antingen tangerar gränsen för tätort alternativt att flygvägsuppföljningsprogrammet endast registrerat en träff inne i ett område (och därmed nästan tagit sig över området, några få fot saknas i höjddled). Vid dessa tillfällen benämns orsaken som "Marginellt utanför/innanför".

Undantagen Kategori

Under "Undantagen Kategori" räknas flyg som ambulanstransport, militär, statsflyg.

1.14

Villkor 15

Luftfartyg som framförs enligt VFR ska när så är möjligt nyttja in- och utpasseringspunkter för VFR-trafik enligt vid var tidpunkt gällande AIP. Icke-kommersiell VFR-trafik får ges kortaste färdväg till sitt uppdrag.

1.14.1

Utfall

Under perioden har 615 rörelser framförts enligt VFR. Dessa rörelser utgörs till allra största delen av icke kommersiell helikoptertrafik, vilken inte behöver nyttja in- och utpasseringspunkterna för VFR-trafik enligt vid var tidpunkt gällande AIP.

Akkumulerat under året har 1057 rörelser enligt VFR registrerats.

	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	År
Antal rörelser VFR	442	615			1057

1.15

Villkor 17

Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden än de som redovisas i tillståndsansökan får tillämpas vid flygplatsens aktiva deltagande i arbetet med att utveckla tekniker för och tillämpningen av t.ex. icke-raka inflygningar till flygplatsens olika banor. Sådana in- respektive utflygningar till/från respektive bana får inte överstiga 10 procent av antalet in- respektive utflygningar per år till/från denna bana. Det totala antalet flygrörelser får inte överstiga 5 procent av den totala trafikvolymen per år

1.15.1

Utfall

Kurvade inflygningar tillämpats för landningar 01R vilket motsvarar ca 0 % av landningar till bana 01R samt ca 0% alla rörelser under perioden.

	Apr	Maj	Jun
RNPA01RX	0	0	0
RNPA01RY	0	0	0
RNPA01RZ	0	0	0
TOTAL RNPA01	0	0	0
ANTAL RNP NATTETID	0	0	0
TOTALT LANDNINGAR 01R	15	6	32
TOTALT RÖRELSE	2250	2313	2901
%RNP 01R	0,0%	0,0%	0,0%
%RNP TOTALT	0,0%	0,0%	0,0%

	KV1	KV2	KV3	KV4	2020
RNPA01RX	26	0			26
RNPA01RY	5	0			5
RNPA01RZ	19	0			19
ANTAL RNP NATTETID	4	0			4
TOTALT RNPA01	50	0			50
TOTALT LANDNINGAR 01R	1745	53			1798
TOTALT RÖRELSE	45883	7464			53347
%RNP 01R	2,9%	0,0%			2,8%
%RNP TOTALT	0,1%	0,0%			0,1%

Villkor 18

I Sigtuna kommun får området väster om en gränslinje från Odensala kyrka till stambanan vid Tollsta och sedan utmed stambanan till söder om Märsta centrum och därefter utmed Steningedalen (Märstaån) endast beröras av flygbuller från verksamheten vid Arlanda som är lägre än FBNEU 55 dB(A).

Villkor 19

I Upplands Väsby kommun får inom området söder om en gränslinje från en punkt omedelbart norr om vattentornet i Runby till en punkt omedelbart norr om Nibble gård endast förekomma flygbuller från verksamheten vid flygplatsen som är lägre än FBNEU 55 dB(A).

Villkor 20

I Knivsta kommun får inom området nordväst om en gränslinje mellan triangelpunkten vid Gurresta och Säbysjöns nordspets i dess förlängning fram till väg E4 endast förekomma flygbuller från verksamheten vid flygplatsen som är lägre än FBNEU 55 dB(A).

Villkor 21

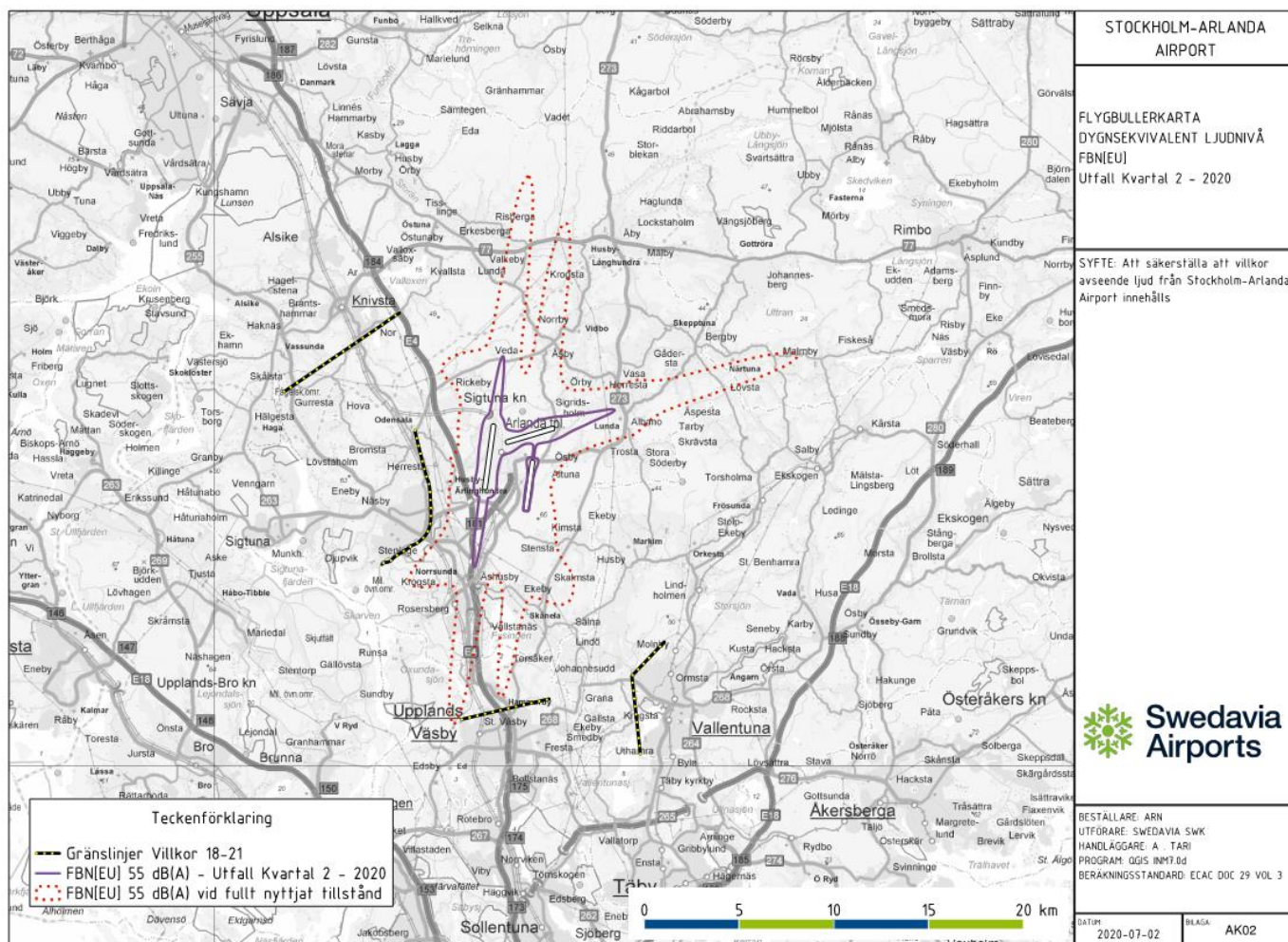
I Vallentuna kommun får området öster om en gränslinje från Uthamra vid Vallentunasjöns östra sida över en punkt på länsväg 268 ca 2 km nordväst om Vallentuna kyrka till en punkt invid Molnby norr om Vallentuna kyrka endast beröras av flygbuller från verksamhet på Arlanda som är lägre än FBNEU 55 dB(A).

Villkor 37

Buller från verksamheten får inte överskrida ljudnivån FBNEU 55 dB(A) med mer än 3 dB(A) utanför kurvan för grundalternativ 1a som redovisas överst på s. 23 i mark- och miljödomstolens deldom den 27 november 2013. Detta gäller dock inte de gränslinjer för FBNEU 55 dB(A) som inte får överskridas enligt villkor 18-21.

Verksamhetens faktiska bullerutbredning ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

I Figur 11 redovisas konturer för dygnsvägd ekvivalentnivå (motsvarande FBN) 55 dB(A) för kvartal 2-2020 beräknade med INM 7.0d. Utfallet för dygnsvägd ekvivalentnivå 55 dB(A) för perioden ligger i innanför de tillståndsgivna gränslinjerna.



Figur 11 Urfall dygnsvägd ekvivalentnivå 55 dB(A), jämfört med motsvarande gränslinjer streckade i gult. I Figuren visas även utfallet vid fullt nyttjat tillstånd.

SAMMANFATTNING AV RESULTAT

I tabellen nedan redovisas utfallet för perioden för respektive villkor.

Villkor	Utfall	Villkoret uppfyllt
Villkor 1	45535 rörelser har registrerats under perioden	☒ Ja ☐ Nej
Villkor 3	208 st villkorsöverträdelser har registrerats under perioden	☐ Ja ☒ Nej
Villkor 4	92,8 %, 90,5 % och 93,2% har flugit inom SID under perioden	☒ Ja ☐ Nej
Villkor 5	9 rörelser har registrerats under perioden	☐ Ja ☒ Nej
Villkor 6	2 rörelser har registrerats under perioden	☐ Ja ☒ Nej
Villkor 7	3 rörelser har registrerats under perioden	☐ Ja ☒ Nej
Villkor 8	19 rörelser har registrerats under perioden	☒ Ja ☐ Nej
Villkor 9	21 rörelser har registrerats under perioden	☐ Ja ☒ Nej
Villkor 10, IFR	12 rörelser har registrerats under perioden	☐ Ja ☒ Nej
Villkor 10, VFR	Inga rörelser har registrerats under perioden	☒ Ja ☐ Nej
Villkor 11	3 rörelser under 750 m MSL. 18 rörelser över 750 m MSL	☐ Ja ☒ Nej

Sammanfattning av resultat fortsättning

Villkor	Utfall	Villkorsuppfyllelse
Villkor 12	Inga rörelser har registrerats under perioden	☒ Ja ☐ Nej
Villkor 13	Inga rörelser har registrerats under perioden	☒ Ja ☐ Nej
Villkor 14	87 rörelser har registrerats under perioden	☐ Ja ☒ Nej
Villkor 15	615 rörelser framförda enligt VFR har registrerats under perioden Ackumulerat under året har 1057 rörelser enligt VFR registrerats	☒ Ja ☐ Nej
Villkor 17	0% av rörelser till bana 01R enligt villkoret har utförts med under perioden	☒ Ja ☐ Nej
Villkor 18-21	Dygnsvägd ekvivalentnivå (motsv. FB_{NEU}) 55dB (A) för perioden överskrider inte gränslinjerna	☒ Ja ☐ Nej