

**FLYGVÄGS- OCH  
FLYGBULLERKONTROLL  
STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT**

**Kvartal 2  
April, maj och juni 2019**

# FLYGVÄGS- OCH FLYGBULLERKONTROLL STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

**Kvartal 2**  
**April, maj och juni 2019**

## **Källförteckning**

- Swedavias beräknings- och uppföljningssystem, ANOMS
- Swedavias faktureringsystem
- Kompletterande uppgifter från flygtrafikledningen på Stockholm Arlanda Airport.
- Tätorter enligt SCB:s definition från 2015

## **Revisionsförteckning**

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>UTFALL</b> .....	<b>4</b>
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 .....	5
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 .....	14
1.10.1	Utfall .....	14
1.11	Villkor 12 .....	15
1.11.1	Utfall .....	15
1.12	Villkor 13 .....	16
1.12.1	Utfall .....	16
1.13	Villkor 14 .....	17
1.13.1	Utfall .....	17
1.13.2	Förtydligande av definitioner av avvikelser.....	18
1.14	Villkor 15 .....	20
1.14.1	Utfall .....	20
1.15	Villkor 17 .....	20
1.15.1	Utfall .....	20
1.16	Villkor 18-21 .....	22
<b>2</b>	<b>SAMMANFATTNING AV RESULTAT</b> .....	<b>23</b>

# 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	16%	24%	20%
01R	22%	0%	11%
08	0%	32%	16%
19L	15%	3%	9%
19R	20%	40%	30%
26	26%	0%	13%
Helikopter	1%	0%	1%
<b>Totalt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

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	18296	18346	100%
Februari	17322	17393	100%
Mars	20463	20546	100%
April	18849	18963	101%
Maj	20937	21013	100%
Juni	20294	20576	101%
Juli			
Augusti			
September			
Oktober			
November			
December			
<b>Totalt</b>	<b>116161</b>	<b>116837</b>	101%

Tabell 2 Länkningsgrad TRISS/ANOMS

## 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	1568	1651		
Villkor 5	136	18		
Villkor 7	11	1		
Villkor 10	182	230		
<b>TOTALT</b>	<b>1897</b>	<b>1900</b>		

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	95%
Februari	92%
Mars	94%
April	97%
Maj	94%
Juni	92%
Juli	
Augusti	
September	
Oktober	
November	
December	

**Tabell 4 Andel rörelser inom SID**

## 1.4

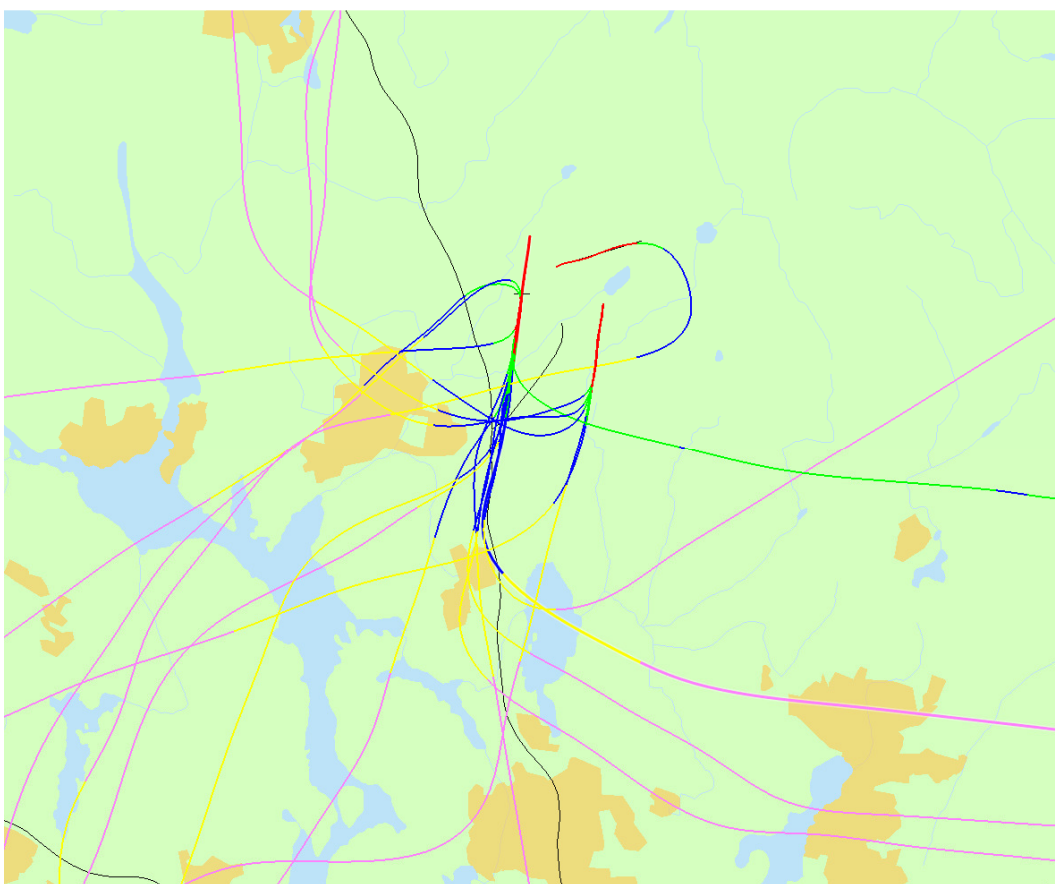
### Villkor 5

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 18 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden varav 2 rörelser har avvikit från normal flygväg på grund av prestanda, 1 har marginellt hamnat utanför idealspår, 8 fastnade på grund av trafiksituation, 1 st har avvikit på grund av åska, 5 rörelser avr flygningar till Bromma, och 1 st var av en undantagen kategori. De registrerade avvikelserna utgör ca 0,7 % av totalt antal starter inom lågfart dag- och kvällstid.



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

## 1.5

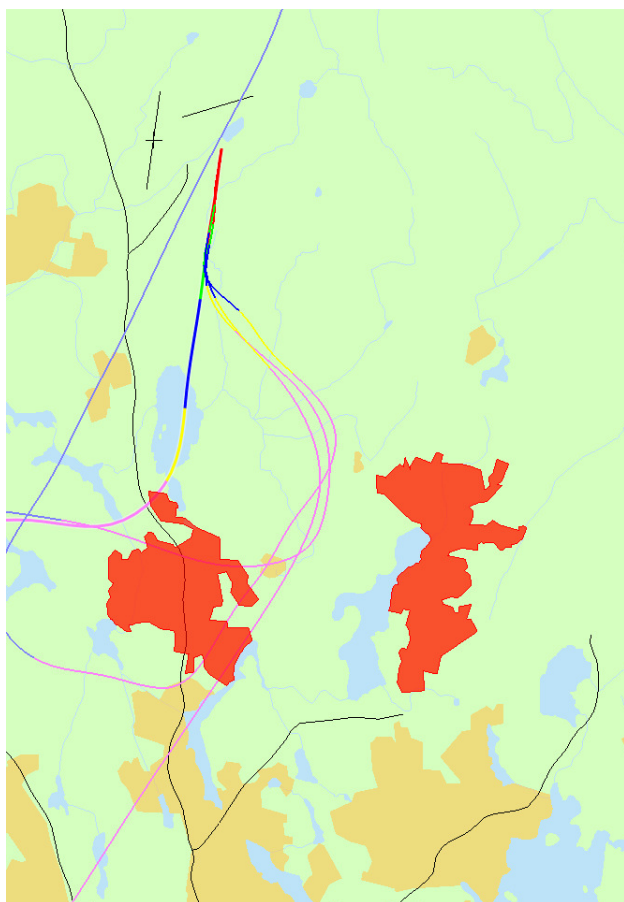
### Villkor 6

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 4 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden. 1 rörelse fastnade på grund av prestanda, 2 st var av en undantagen kategori och 1 rörelse fastnade på grund av pilotfel. Det motsvarar 3,6 % av alla rörelser som startade 19L nattetid med SID mellan Upplands Väsby och Vallentuna.



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



## 1.6

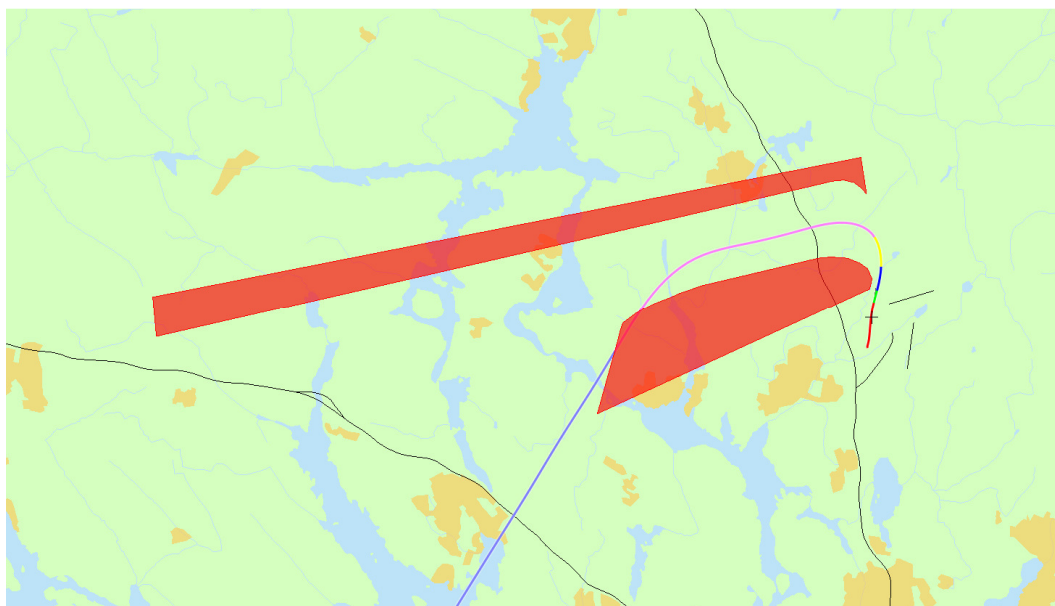
### Villkor 7

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

En rörelse har fastnat i villkorskontrollen under perioden på grund av felaktig klarering. Detta motsvarar ca 2 % av alla starter nattetid från bana 01L mot AROS, DUNKER, NOSLI och TROSA.



**Figur 3** Rörelse som har fastnat i kontrollen för villkor 7 under perioden

## 1.7

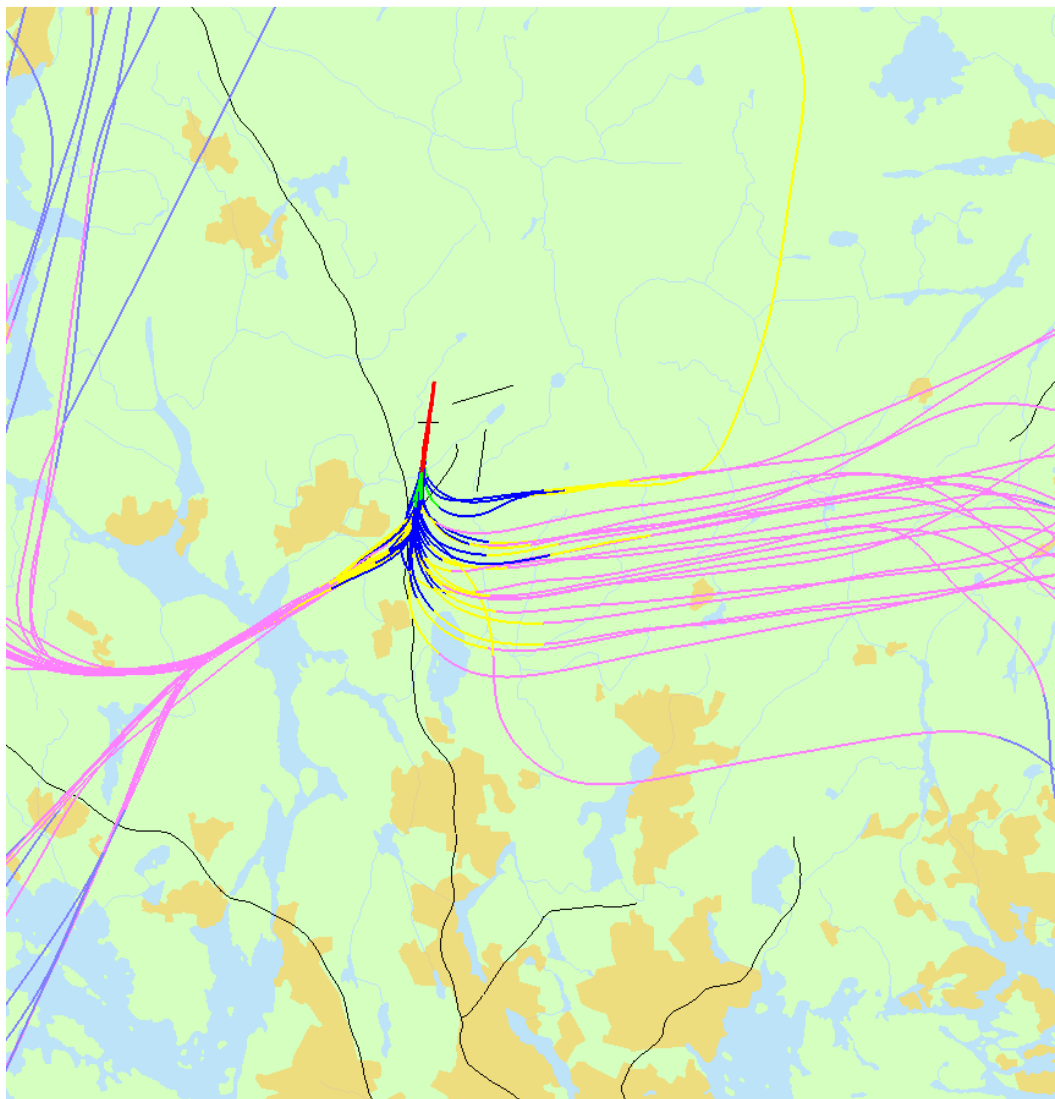
### Villkor 8

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 49 rörelser fastnat i kontrollen. 21 rörelser fastnade på grund av prestanda, 27 på grund av banavstämning och en på grund av felaktig klarering. Detta motsvarar 3,1 % av alla starter nattetid.



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

## 1.8

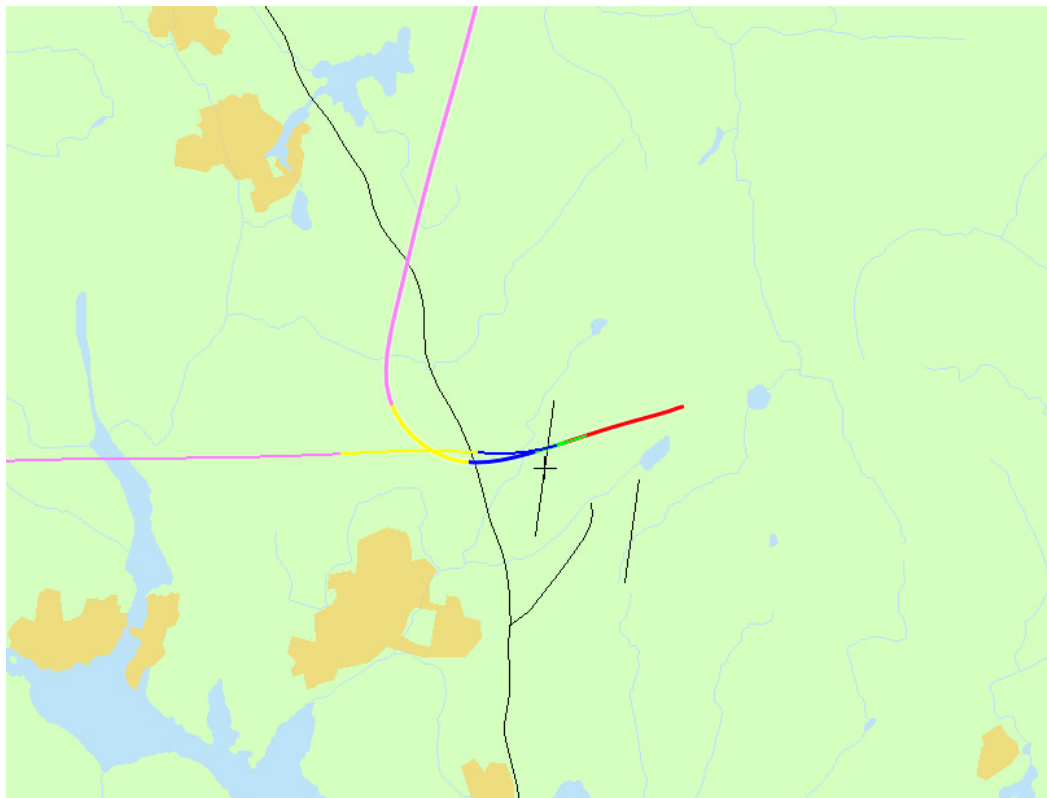
### Villkor 9

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 2 rörelser fastnat i kontrollen, samtlig på grund av prestanda. Dessa utgör 0,07 % 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.

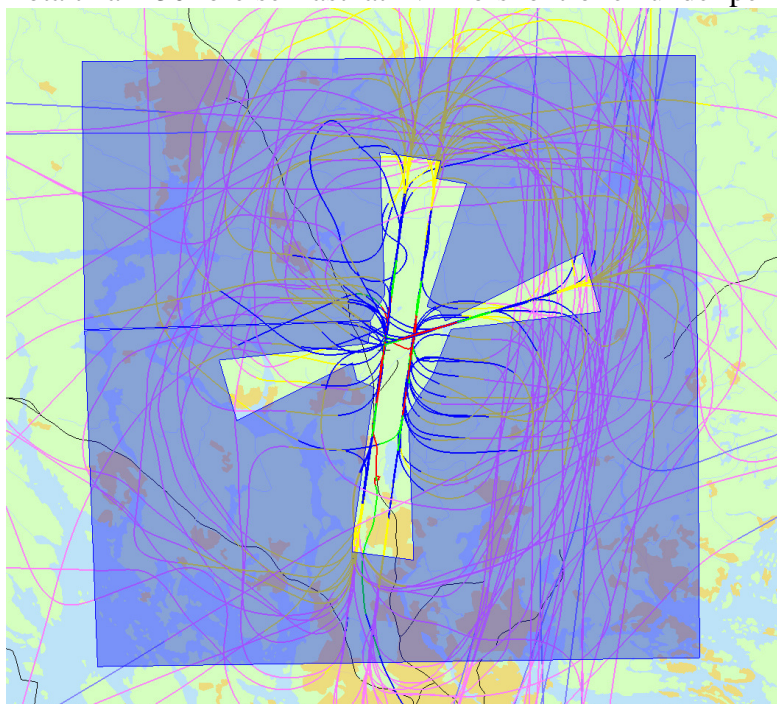
När så är möjligt utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverk för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden ska inflygningsprocedurer genomföras som undviker Upplands Väsby tätort.

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

### 1.9.1

#### Utfall – del 1

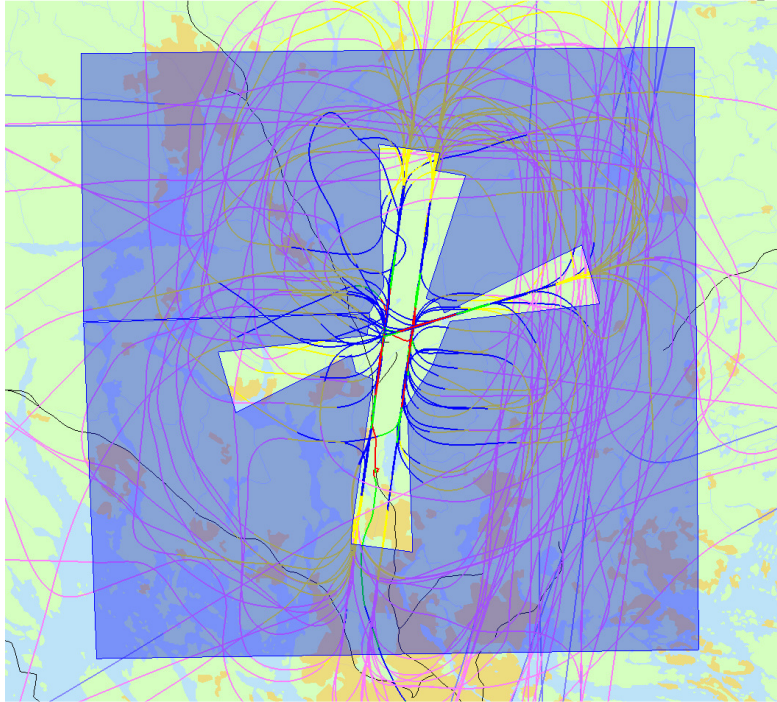
Totalt har 230 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden. Dessa visas i



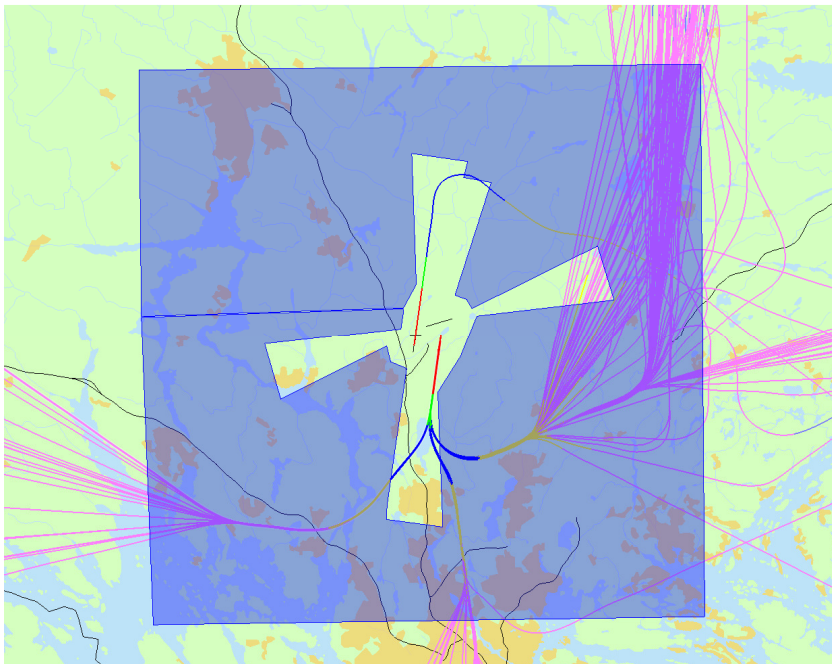
Figur 6 och 7 och tabell 5. Detta motsvarar 0,8 % av alla landningar under perioden.

Orsak	Antal Kvartal 2
Bromma	1
Åska	6
Undantagen kategori	4
Pådrag	39
Trafiksituation	1
Pilotfel	1
Skjuter genom final	1
Banbyte	5
Lågt på lång final	2
360 på final	1
Kurvad inflygning	169

**Tabell 5 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.**



**Figur 7 Kurvade inflygningar 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.

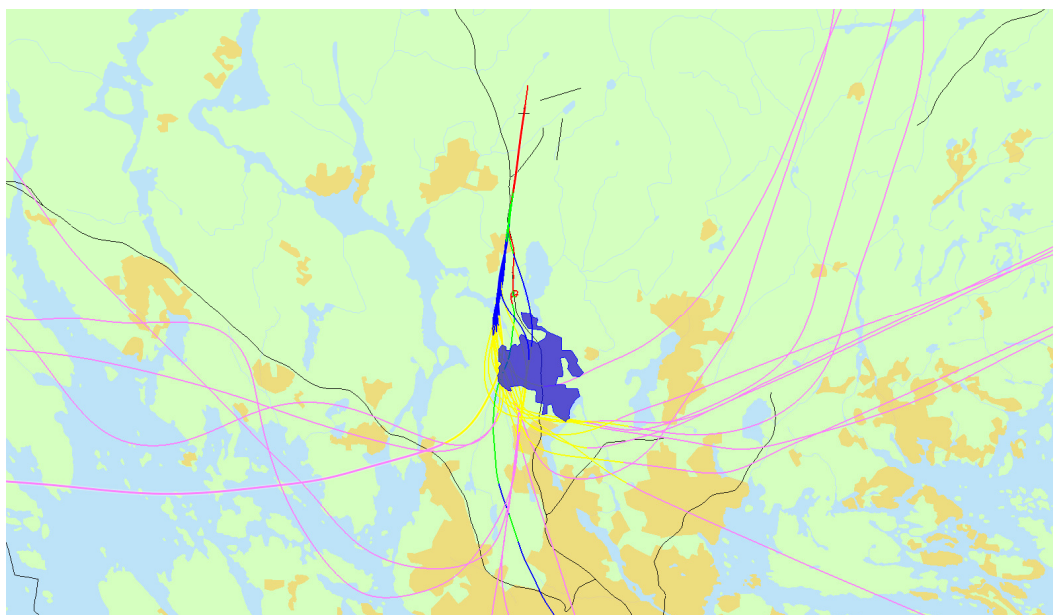
#### 1.10.1

##### Utfall

Under perioden har 8 rörelser under 750 m (MSL) och 11 rörelser över 750 m (MSL) fastnat i villkorskontrollen vilket motsvarar 0,2 % respektive 0,2 % av alla landningar på bana 01L.

Orsak	Antal Kvartal 2
Bromma	1
Undantagen kategori	1
Nöd	3
Trafiksituation	1
Marginellt utanför/innanför	1
Banbyte	1
Skjuter genom final	3
Tidig insväng	4
För snäv inkurs	4

Tabell 7 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

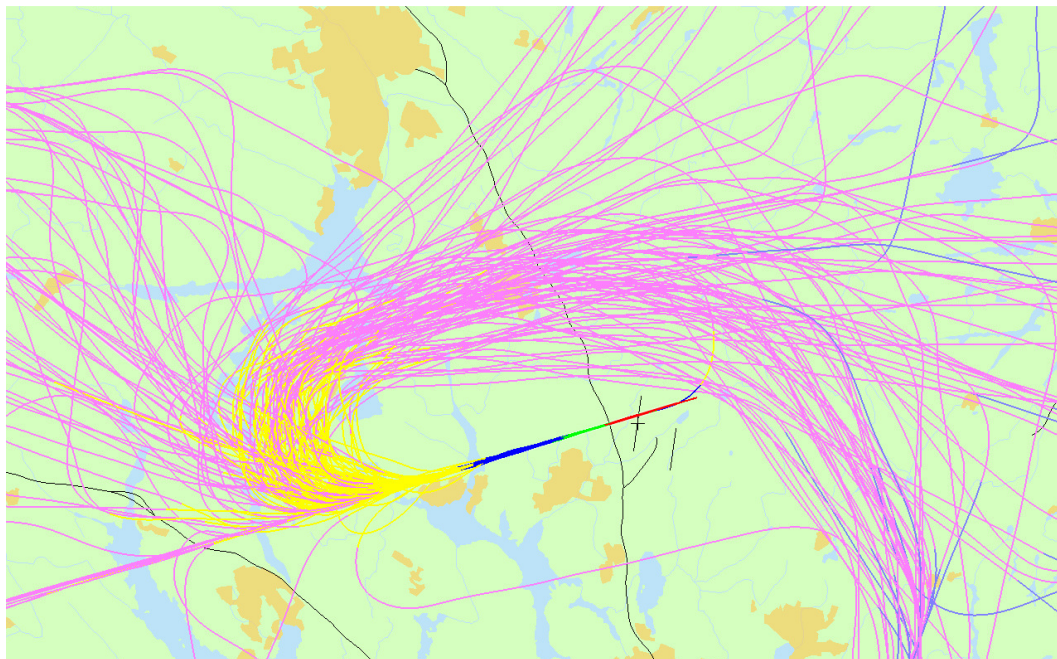
### Villkor 12

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 151 rörelser fastnat i villkorskontrollen. Samtliga på grund av avstängning av bana 1. Detta motsvarar 0,5 % av alla landningar.



**Figur 9 Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 12 under perioden.**

## 1.12

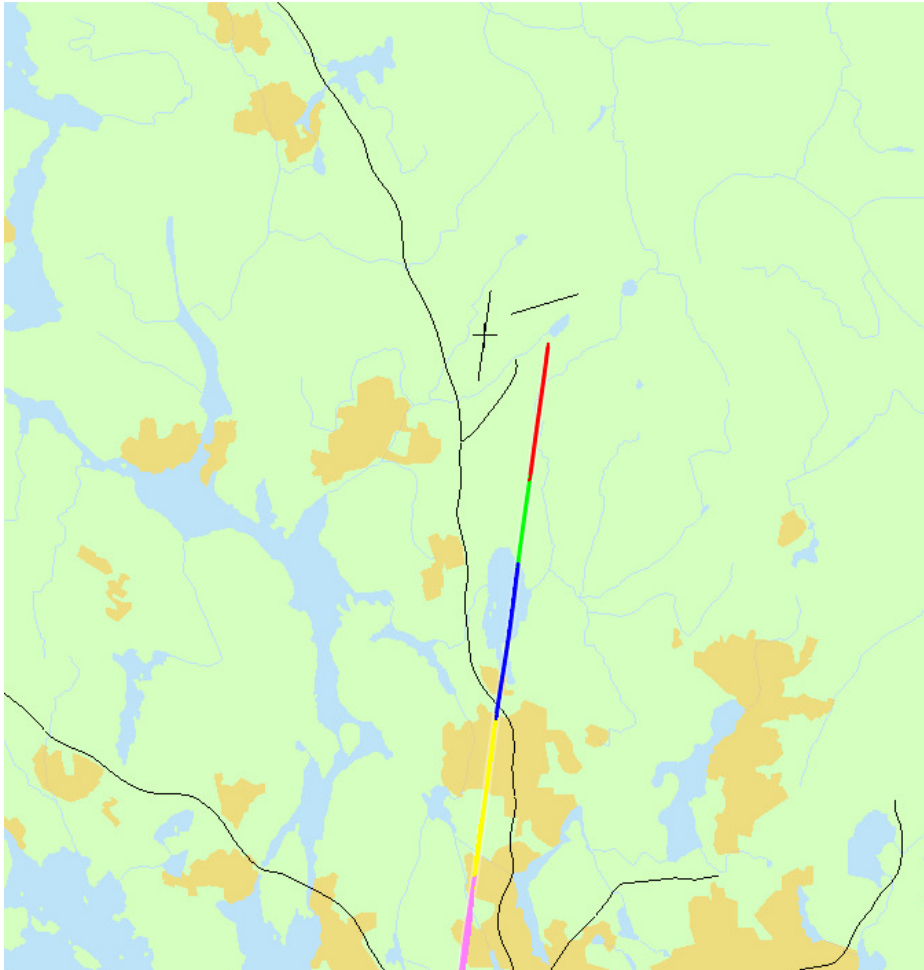
### Villkor 13

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

Under perioden har tre rörelser fastnat i villkorskontrollen på grund av banavstängning. Detta motsvarar 0,08 % av alla landningar nattetid.



**Figur 10** Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 13 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 477 rörelser fastnat i kontrollerna vilket motsvarar ca 0,8 % 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.

Nr	Ordlista	Definition	Åtgärder	Antal rapporterade händelser
1	Bromma	Positioneringsflygningar till Bromma behöver inte följa SID	Ingen åtgärd, endast information	7
2	Förseningssväng på final	På grund av exempels 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/utflygningssvängen	Ingen åtgärd	7
4	Snö	Dålig bromsverkan, Plötslig sidvind i samband med dålig bromsverkan. Många fordon på manöverområdet	Ingen åtgärd	0
5	Vind	Vindskjvning, mekanisk och termisk turbulens	Ingen åtgärd	0
6	Prestanda A/C	Flygplanets prestanda kräver speciell hantering	Ingen åtgärd	26
7	Navigationshjälpmedel	Nav hjälpmedel, som SID bygger på ur funktion	Ingen åtgärd	0
8	Undantagen kategori	Ambulanstransport, militär, lätt propellerdrivet luftfartyg	Ingen åtgärd, endast information	8
9	Nöd	Luftfartyg återvänder p.g.a. problem med flygplan, besättning eller sjuk passagerare.	Ingen åtgärd.	3
10	Pådrag	Avbruten inflygning	Ingen åtgärd	39
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.	2
13	Felaktig klarering	Flygledningen har givit felaktig klarering till flygplanet	Händelsen utreds på ATCC/ATS och åtgärder vidtas.	2
14	Trafiksituation	Trafikal situation, där exempelvis flygplan av säkerhetsskäl väjt för annan flygtrafik	Ingen åtgärd.	10
15	Pilotfel	Piloten har inte följt flygledarens instruktioner.	Flygbolag informeras	2
16	Marginellt utanför/innanför	Flygningar som ytterst marginellt flugit utanför SID	Ingen åtgärd	2
17	Kontrollonoggrannhet	Onoggrannhet i kontrollsystemet (t.ex. tidsangivelser på radarspår)		0
18	Skjuter genom final	Piloten har marginellt skjutit genom den tänkta inflygningssvängen vid slutgiltig inflygning	Ingen åtgärd	4
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	6
21	Lågt på lång final	Flygplanet har sjunkit genom lägst tillåtna anflygningshöjd på långt avstånd från flygplatsen	Ingen åtgärd, om inte pilotfel.	2
22	Banavstängning	Ordinarie preferensbana avstängd. Exempelvis vid reparation, asfaltering osv.	Ingen åtgärd	181
23	Tidig insväng	Flygplanet har svängt in på final tidigare än flygledningen planerat	Ingen åtgärd	4
24	360 på final	På grund av separationskäl har flygplanet tvingats göra en 360 graders sväng på final	Ingen åtgärd	1
25	Kurvad inflygning	Flygplanet har flugit enligt RNP-AR (kurvad precisions inflygning)	Ingen åtgärd	169
26	För snäv inkurs	Flygplanet har fått för snäv kurs in till final	Ingen åtgärd	4
27	Militär		Ingen åtgärd	0
28	Varningslarm		Ingen åtgärd	0
0	Villkorsbrott			7

### 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 höjdded). 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 873 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 1513 rörelser enligt VFR registrerats.

	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	År
Antal rörelser VFR	640	873			1513

## 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

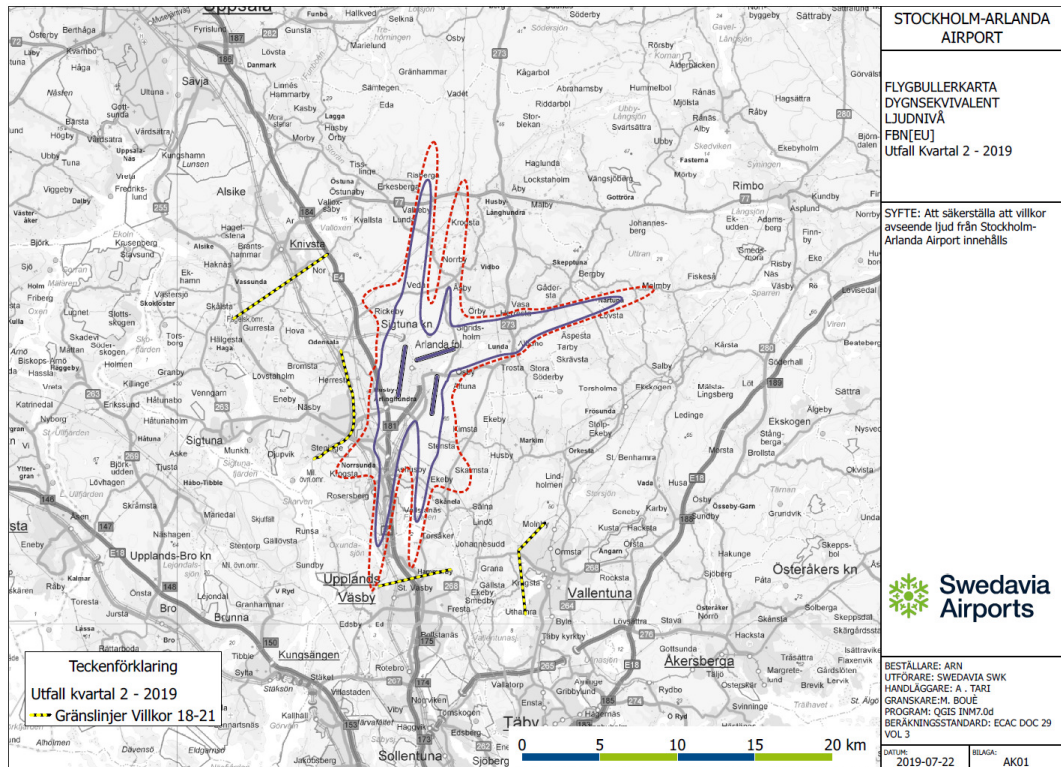
### 1.15.1 Utfall

Kurvade inflygningar tillämpats för landningar 01R vilket motsvarar ca 4 % av landningar till bana 01R samt ca 0,5% alla rörelser under perioden.

	Jan	Feb	Mar
RNPA01RX	71	35	24
RNPA01RY	25	6	13
RNPA01RZ	53	25	29
TOTAL RNPA01	149	66	66
ANTAL RNP NATTETID	7	0	1
TOTALT LANDNINGAR 01R	3016	1710	1886
TOTALT RÖRELSE	18963	21013	20576
%RNP 01R	4,9%	3,9%	3,5%
%RNP TOTALT	0,8%	0,3%	0,3%

	KV1	KV2	KV3	KV4	2019
RNPA01RX	127	130			<b>257</b>
RNPA01RY	19	44			<b>63</b>
RNPA01RZ	108	107			<b>215</b>
ANTAL RNP NATTETID	13	281			<b>294</b>
TOTALT RNPA01	254	8			<b>262</b>
TOTALT LANDNINGAR 01R	6348	6612			<b>12960</b>
TOTALT RÖRELSER	56285	60552			<b>116837</b>
%RNP 01R	4,0%	4,2%			<b>4,1%</b>
%RNP TOTALT	0,5%	0,5%			<b>0,5%</b>

I Figur redovisas konturer för dygnsvägd ekvivalentnivå (motsvarande FBN) 55 dB(A) för kvartal 2-2019 beräknade med INM 7.0d. Utfallet för dygnsvägd ekvivalentnivå 55 dB(A) för perioden ligger innanför de tillståndsgivna gränslinjerna. För jämförelse visas även FBN 55 dB(A) vid fullt nyttjat tillstånd.



**Figur 11** Utfall 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
<b>Villkor 1</b>	60552 rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 3</b>	1900 st villkorsöverträdelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 4</b>	97 %, 94 % och 92 % har flugit inom SID under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 5</b>	18 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 6</b>	4 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 7</b>	1 rörelse har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 8</b>	49 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 9</b>	2 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 10, IFR</b>	236 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 10, VFR</b>	Inga rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 11</b>	8 rörelser under 750 m MSL. 11 rörelser över 750 m MSL	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej

Sammanfattning av resultat fortsättning

Villkor	Utfall	Villkorsuppfyllelse
<b>Villkor 12</b>	151 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 13</b>	3 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 14</b>	477 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 15</b>	873 rörelser framförda enligt VFR har registrerats under perioden Ackumulerat under året har 1513 rörelser enligt VFR registrerats	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 17</b>	4,2% av rörelser till bana 01R enligt villkoret har utförts med under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
<b>Villkor 18-21</b>	Dygnsvägd ekvivalentnivå (motsv. $FBN_{EU}$ ) 55dB (A) för perioden överskrider inte gränslinjerna	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej