

**FLYGVÄGS- OCH
FLYGBULLERKONTROLL
STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT**

April - Juni 2017

Revisionsförteckning

Rev	Datum	Upprättad av	Information
01.00	2017-08-31		

FLYGVÄGS- OCH FLYGBULLERKONTROLL STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

April - Juni 2017

Källförteckning

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	KORRIGERING AV TIDIGARE RAPPORTERADE UPPGIFTER	4
2	UTFALL	4
2.1	Villkor 1 – Allmänt villkor.....	4
2.1.1	Bananvändning	5
2.1.2	INDATA	5
2.2	Villkor 3	5
2.2.1	Utfall	6
2.3	Villkor 4	6
2.3.1	Utfall	6
2.4	Villkor 5	7
2.4.1	Utfall	7
2.4.2	Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 5	7
2.5	Villkor 6	8
2.5.1	Utfall	8
2.5.2	Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 6	8
2.6	Villkor 7	9
2.6.1	Utfall	9
2.6.2	Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 7	9
2.7	Villkor 8	10
2.7.1	Utfall	10
2.8	Villkor 9	10
2.8.1	Utfall	10
2.9	Villkor 10	11
2.9.1	Utfall	11
2.9.2	Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 10	12
2.10	Villkor 11	13
2.10.1	Utfall	13
2.10.2	Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 11	14
2.11	Villkor 12	14
2.11.1	Utfall	14
2.12	Villkor 13	14
2.12.1	Utfall	14
2.13	Villkor 14	15
2.13.1	Utfall	15
2.14	Villkor 15	16
2.14.1	Utfall	16
2.15	Villkor 18-21	16
3	SAMMANFATTNING AV RESULTAT	18

1 KORRIGERING AV TIDIGARE RAPPORTERADE UPPGIFTER

Bandvändningen redovisades i föregående kvartalsrapport felaktigt för perioden januari-mars. Nedan redovisas de korrekta uppgifterna.

Bana	Landning	Start	Totalt
01L	15%	23%	19%
01R	17%	0%	9%
08	0%	19%	10%
19L	26%	8%	17%
19R	7%	49%	28%
26	34%	0%	17%
Helikopter	1%	0%	1%
Totalsumma	100%	100%	100%

Tabell 1: Korrigerad banavvändning för perioden januari-mars 2017.

2 UTFALL

2.1 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.

2.1.1 Bananvändning

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

Bana	Landning	Start	Totalt
01L	13%	34%	24%
01R	30%	0%	15%
08	0%	13%	7%
19L	32%	4%	18%
19R	8%	48%	28%
26	16%	0%	8%
Helikopter	1%	0%	1%
Totalt	100%	100%	100%

2.1.2 INDATA

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

Månad	TRISS	ANOMS	Länkningsgrad
Januari	17958	17904	100%
Februari	17844	17949	101%
Mars	21687	21777	100%
April	20456	20523	100%
Maj	22961	22574	98%
Juni	21888	21995	100%
Juli			
Augusti			
September			
Oktober			
November			
December			
Totalt	122794	122722	100%

2.2 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).

2.2.1 Utfall

Villkoret uppföljs delvis av flygtrafikledningen och genom en stammanställning av avvikelser från villkor 4,5,7 och 10 och presenteras i Tabell 2.

Villkor	Antal avvikelser
Villkor 4	2039
Villkor 5	355
Villkor 7	4
Villkor 10	50
TOTALT	2448

Tabell 2: Sammanställning av avvikelser för villkor 3

2.3 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 miljödömsstolens dom, fram till den punkt där flygplanet enligt ovan får lämna SID

2.3.1 Utfall

Andelen av rörelserna i perioden som har flugit inom sid presenteras i Tabell 3. Under sommarperioden har en stor del CB aktiviteter (åskmoln) registrerats vilket orsakat avvikelser från SID.

Månad	Andel inom SID
Januari	93%
Februari	94%
Mars	96%
April	95%
Maj	95%
Juni	89%

Tabell 3: Andel rörelser inom SID

2.4 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).

2.4.1 Utfall

Totalt har 355 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden varav 104 rörelser har avvikit från normal flygväg på grund av prestanda, 24 har marginellt hamnat utanför idealspår och 1 har fastnat i kontrollen med undantagen kategori. 226 fastnade på grund av trafiksituation. De registrerade avvikelserna utgör ca 6 % av totalt antal starter inom lågfart dag- och kvällstid.

2.4.2 Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 5

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 befina 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".

Marginellt utanför/innanför

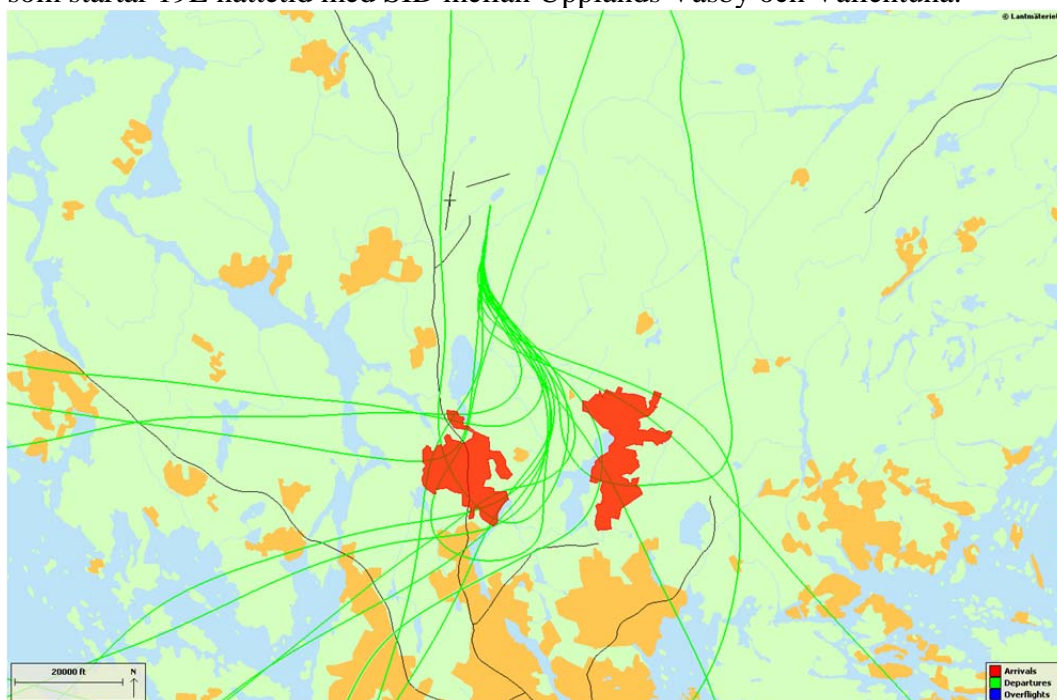
Då trafik antingen tangerar gränsen för tätort alternativt att flygvägsuppföljningsprogrammet endast registrerat en träff inne i ett område (och därmed nästan tagit sig över området, några få fot saknas i höjded). Vid dessa tillfällen benämns orsaken som "Marginellt utanför/innanför".

2.5 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.

2.5.1 Utfall

Totalt har 16 rörelser, vilka kan ses i Figur 1, fastnat i villkorskontrollen under perioden. 6 fastnade på grund av åska, 5 prestanda A/C, 4 var undantagna kategorier och en marginellt utanför/innanför. Det motsvarar 4 % av alla rörelser som startar 19L nattetid med SID mellan Upplands Väsby och Vallentuna.



Figur 1: Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 6 under perioden.

2.5.2 Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 6

Prestanda A/C

På Arlanda, normalt startande F50 (Fokker 50, gammalt flygplan, gammal teknik, sista flygplanet levererades 1997), med antingen ålderdomlig FMS (Flight Management System), "autopilot" för att följa SID eller en FMS som inte kan följa SID överhuvudtaget. Ibland kan FMS även i modernare flygplan tillfälligt få en begränsad funktionalitet.

Vid dessa tillfällen benämns orsaken som "Prestanda A/C".

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).

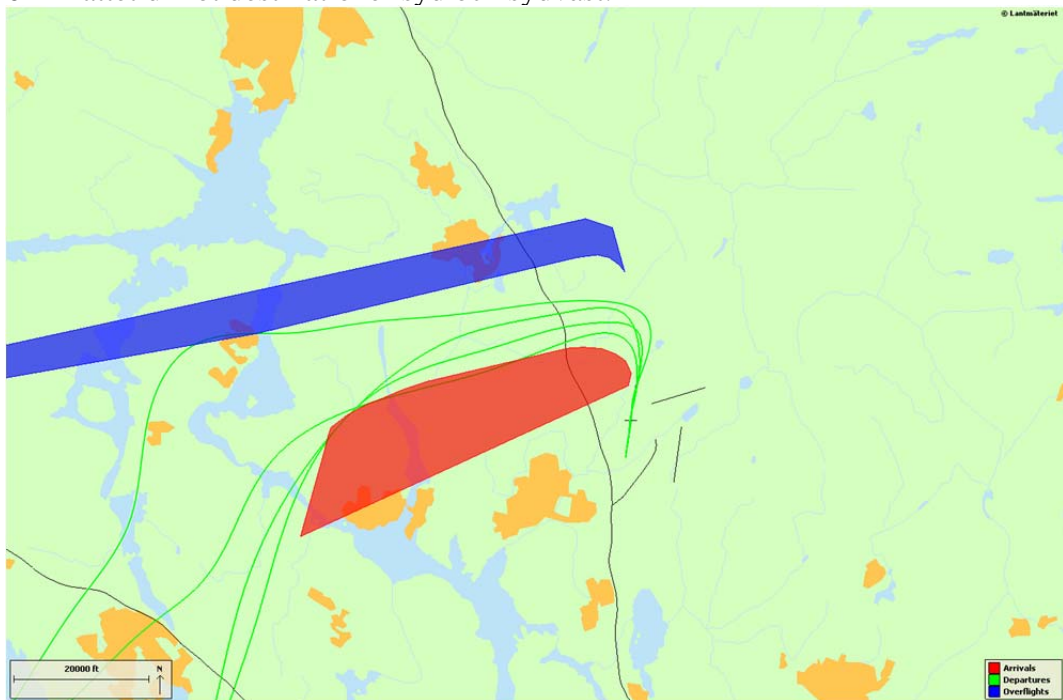
Vid dessa tillfällen benämns orsaken som "Marginellt utanför/innanför".

2.6 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.

2.6.1 Utfall

Totalt har fyra rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden, alla på grund av prestandaskäl. Dessa kan ses i Figur 2 och motsvarar 4 % av alla starter från 01L nattetid mot destinationer syd och sydväst.



Figur 2: Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 7 under perioden.

2.6.2 Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 7

Prestanda A/C

På Arlanda, normalt startande F50 (Fokker 50, gammalt flygplan, gammal teknik, sista flygplanet levererades 1997), med antingen ålderdomlig FMS (Flight Management System), "autopilot" för att följa SID eller en FMS som inte kan följa SID överhuvudtaget. Ibland kan FMS även i modernare flygplan tillfälligt få en begränsad funktionalitet.

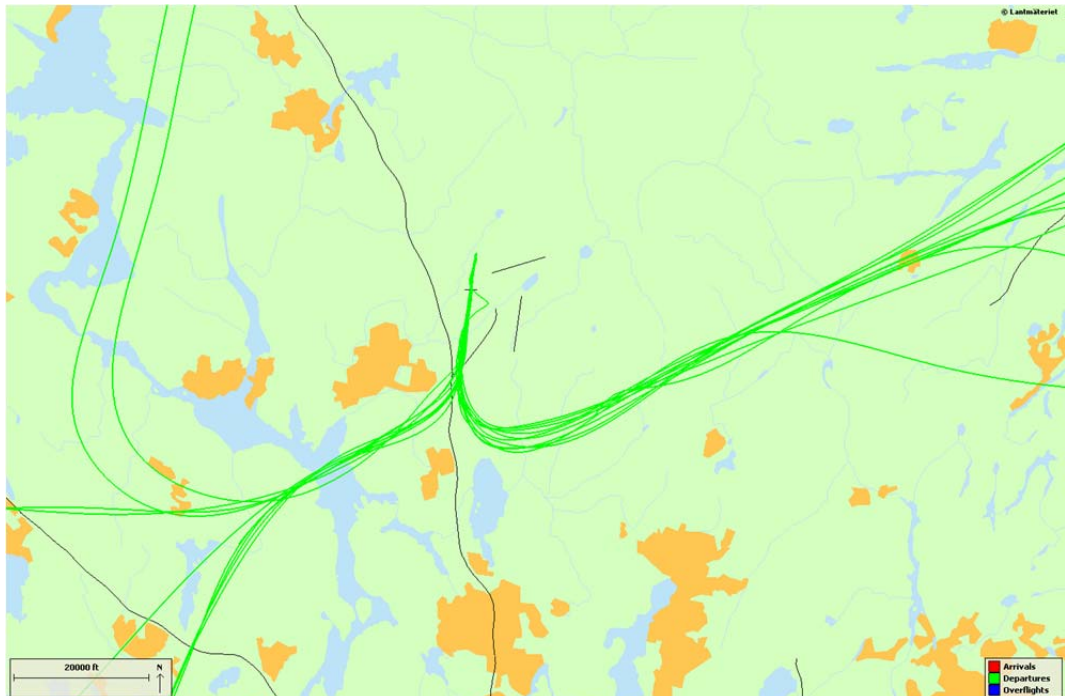
Vid dessa tillfällen benämns orsaken som "Prestanda A/C".

2.7 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, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

2.7.1 Utfall

Totalt har 21 rörelser, vilka visas i Figur 3, fastnat i villkorskontrollen under perioden. 19 fastnade på grund av prestanda och 2 på grund av en trafiksituation. Detta motsvarar 1 % av alla starter nattetid



Figur 3: Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 8 under perioden.

2.8 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.

2.8.1 Utfall

Under perioden har tre rörelser fastnat i kontrollen på grund av prestanda. Dessa utgör 0,01 % av alla starter.

2.9 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.

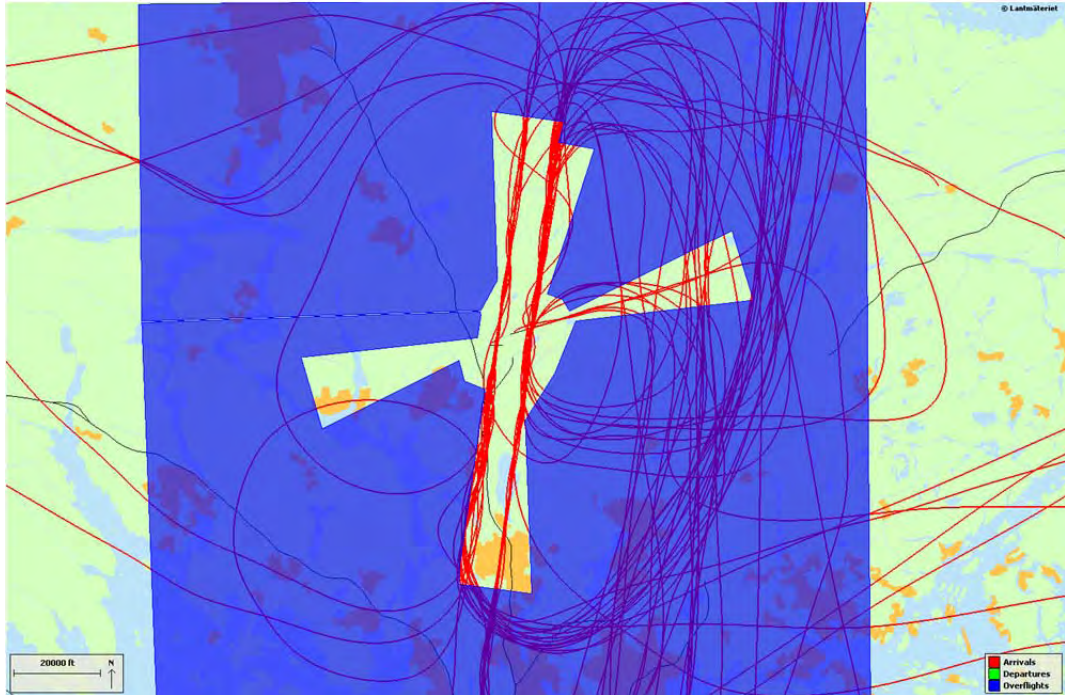
Vid visuella inflygningar får tätorter inte överflygas om maximal ljudnivå på marken överstiger 65 dB (A).

2.9.1 Utfall

Totalt har 50 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden. Dessa visas i Figur 4 och Tabell 4. Detta motsvarar 0,2 % av alla landningar under perioden.

Förseningssväng på final	5
Åska	1
Prestanda A/C	1
Undantagen kategori	1
Nöd	1
Pådrag	11
Marginellt utanför/innanför	4
Skjuter genom final	12
Banbyte	4
Lågt på lång final	9
360 på final	1

Tabell 4: Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 10 under perioden.



Figur 4: Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 10 under perioden.

2.9.2

Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 10

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

Förseningssväng på final

Då luftfartyg svängt in på final och behöver lite extra distans att flyga innan sättning, så gör besättning gärna små, kontrollerade svängar fram och tillbaka för att antingen förlora höjd och/eller för att minska hastigheten. Alternativet är att de gör en avbruten inflygning/ett pådrag.

Vid dessa tillfällen benämns orsaken som ”Förseningssväng på final”.

2.10 Villkor 11

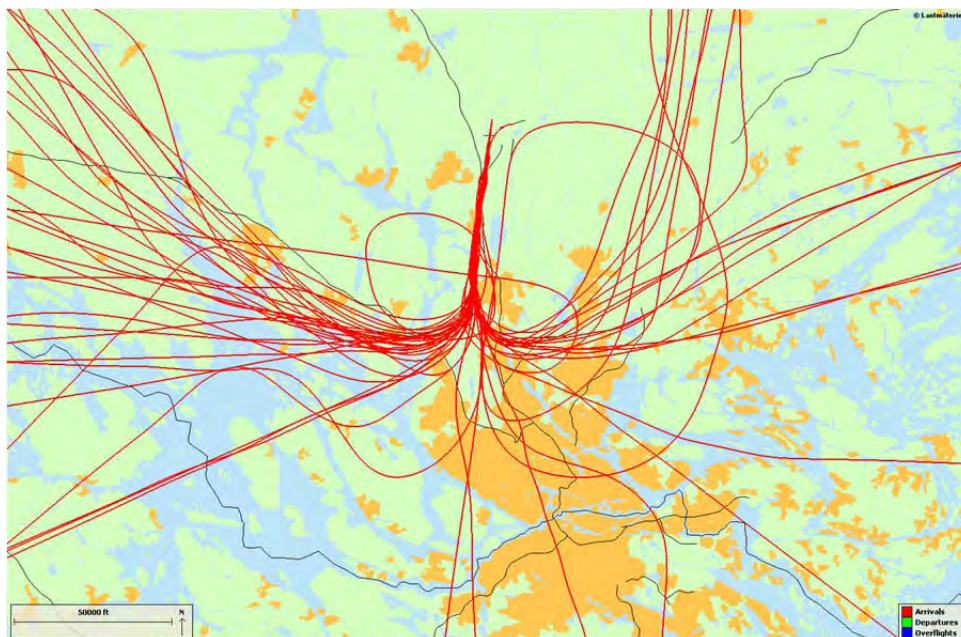
Vid inflygning till bana 01L får Upplands Väsby tätort inte överflygas öster om förlängningen av denna bana på lägre höjd än 750 m MSL. Swedavia ska även vidta åtgärder för att så långt möjligt undvika överflygning på högre höjd än 750 MSL. Genomförda inflygningar till bana 01L som öster om förlängningen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

2.10.1 Utfall

Under perioden har 37 rörelser under 750 m (MSL) och 16 rörelser över 750 m (MSL) fastnat i villkorskontrollen vilket motsvarar ca 0,8 % respektive 0,4 % av alla landningar på bana 01L. Dessa redovisas i Figur 5 och Tabell 5.

Förseningssväng på final	3
Åska	5
Pådrag	2
Trafiksituation	1
Marginellt utanför/innanför	6
Skjuter genom final	21
Banbyte	1
Tidig insväng	11
För snäv inkurs	3

Tabell 5: Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 11 under perioden.



Figur 5: Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 11 under perioden.

2.10.2 Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 11

Tidig insväng

Då luftfartyg svängs in på final något för tidigt.

Anledningen till "Tidig insväng" är exempelvis:

1. Flygledaren gör en felbedömning
2. Hastighetsreduktion sker tidigt
3. Väder och vind

Skjuter genom final

Då ett ankommande luftfartyg från väster (normalt) till bana 01L, inte direkt blir etablerad på instrumentlandningshjälpmedlet (ILS), utan skjuter genom den slutliga, raka, inflygningslinjen innan landning. Eftersom luftfartyget skjuter genom på östra sidan av finallinjen kommer Upplands Väsby att beröras av ankomsten.

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

2.11 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.

2.11.1 Utfall

Under perioden har 52 rörelser fastnat i villkorskontrollen på grund av banavstängning. Detta motsvarar 0.2 % av alla landningar.

2.12 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.

2.12.1 Utfall

Under perioden har 58 rörelser fastnat i villkorskontrollen på grund av banavstängning vilket motsvarar 2 % av alla rörelse nattetid i perioden.

2.13 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 Forsvarsmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap samt
- vid andra jämförbara omständigheter.

2.13.1 Utfall

Totalt har 612 rörelser fastnat i kontrollerna vilket motsvarar ca 1 % 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	Antal rapporterade händelser
1	Bromma	Positioneringsflygningar till Bromma behöver inte följa SID	0
2	Förseningssväng på final	På grund av exempelvis separations-skäl eller för hög fart har flygplanet tvingats göra förseningssväng på final	8
3	Åska	CB-moln, som kan påverka flygsäkerheten, i in/utflygningsvägen	12
4	Snö	Dålig bromsverkan, Plötslig sidvind i samband med dålig bromsverkan. Många fordon på manöverområdet	0
5	Vind	Vindskjuvning, mekanisk och termisk turbulens	0
6	Prestanda A/C	Flygplanets prestanda kräver speciell hantering	136
7	Navigationshjälpmedel	Nav hjälpmedel, som SID bygger på ur funktion	0
8	Undantagen kategori	Ambulanstransport, militär, lätt propellerdrivet luftfartyg	6
9	Nöd	Luftfartyg återvänder p.g.a. problem med flygplan, besättning eller sjuk passagerare.	1
10	Pådrag	Avbruten inflygning	13
11	Återvändare	Startande flygplan som återvänder till flygplatsen	0
12	Utreds	Avvikelsen har ingen förklaring och flygplatsen utreder orsaken	0
13	Felaktig klarering	Flygledningen har givit felaktig klarering till flygplanet	0
14	Trafiksituation	Trafikal situation, där exempelvis flygplan av säkerhetsskäl väjts för annan flygtrafik	229
15	Pilotfel	Piloten har inte följt flygledarens instruktioner.	0
16	Marginellt utanför/innanför	Flygningar som ytterst marginellt flugit utanför SID	35
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	33

19	Kort final	Flygningen har gjort en kort final för att komma in korrekt i trafikflödet för att undvika att en trafiksituation uppstår	0
20	Banbyte	Byte av bana som skett sent på grund av problem såsom hinder på bana eller liknande	5
21	Lågt på lång final	Flygplanet har sjunkit genom lägsta tillåtna anflygningshöjd på långt avstånd från flygplatsen	9
22	Banavstängning	Ordinarie preferensbana avstängd. Exempelvis vid reparation, asfaltering osv.	110
23	Tidig insväng	Flygplanet har svängt in på final tidigare än flygledningen planerat	11
24	360 på final	På grund av separationsskäl har flygplanet tvingats göra en 360 graders sväng på final	1
25	Kurvad inflygning	Flygplanet har flugit enligt RNP-AR (kurvad precisions inflygning)	0
26	För snäv inkurs	Flygplanet har fått för snäv kurs in till final	3
27	militär		0
0	Villkorsbrott		0

2.14 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.

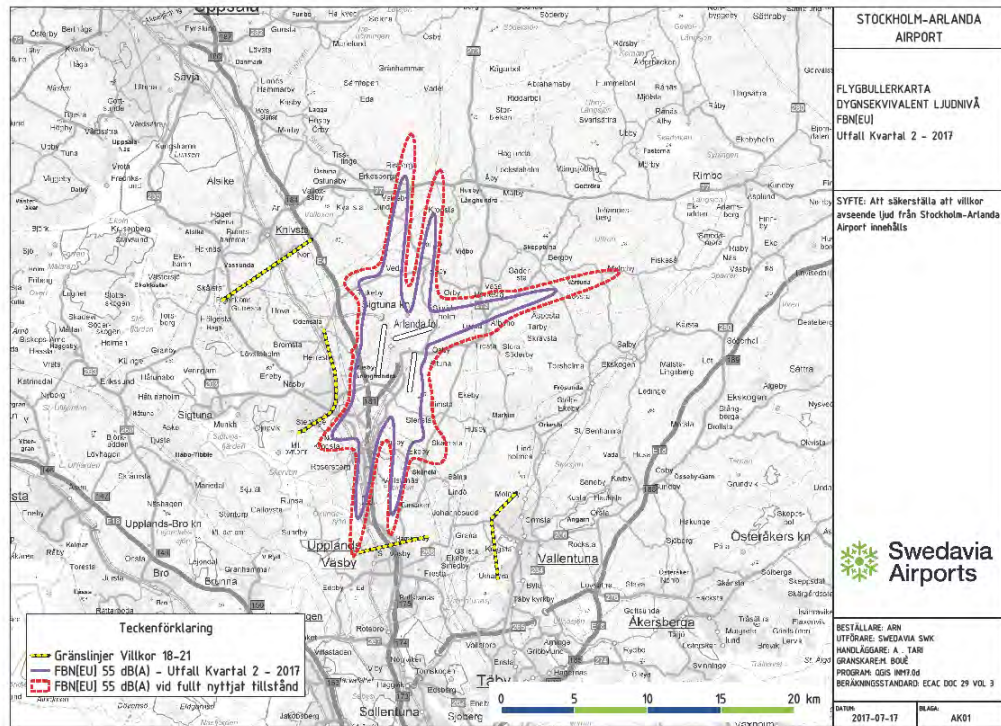
2.14.1 Utfall

Under perioden har 489 rörelser enligt VFR-trafik förekommit. 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 867 rörelser enligt VFR flugits.

2.15 Villkor 18-21

I Figur 6 redovisas konturer för dygnsvägd ekvivalentnivå (FBN) 55 för perioden april - juni 2017 beräknade med INM 7.0d. Utfallet för dygnsvägd ekvivalentnivå (FBN) 55 dB(A) för perioden ligger innanför de tillståndsgivna gränslinjerna. För jämförelse visas även FBN 55 dB(A) vid fullt nyttjat tillstånd.



Figur 6: Utfall dygnsvägd ekvivalentnivå 55 dB(A) april - juni 2017, jämfört med motsvarande gränslinjer streckade i gult. I Figuren visas även utfallet vid fullt nyttjat tillstånd.

3 SAMMANFATTNING AV RESULTAT

I tabellen nedan redovisas utfallet för perioden för respektive villkor.

Villkor	Utfall	Villkoret uppfyllt	
Villkor 1	65 305 rörelser har registrerats i TRISS under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 3	2 448 st rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 4	95%, 95% och 89% har flugit inom SID under perioden.	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 5	355 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nej
Villkor 6	16 rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 7	4 rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 8	21 rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 9	3 rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 10, IFR	50 rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 10, VFR	9 rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 11	40 rörelser under 750 m MSL. 13 rörelser över 750 m MSL	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 12	52 rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej

Villkor	Utfall	Villkorsuppfyllelse
Villkor 13	58 rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Villkor 14	612 rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Villkor 15	489 rörelser enligt VFR-trafik har förekommit under perioden Ackumulerat under året har 867 rörelser enligt VFR flugits	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Villkor 17	Inga tester enligt villkoret har utförts under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Villkor 18-21	FBN_{EU} 55dB (A) överskrider inte gränslinjerna under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej