

**FLYGVÄGS- OCH
FLYGBULLERKONTROLL
STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT**

April och Juni 2018

Revisionsförteckning

Rev	Datum	Upprättad av	Information
00.01	2018-09-05	Montse Sayol	

FLYGVÄGS- OCH FLYGBULLERKONTROLL STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

April och Juni 2018

Källförteckning

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

Revisionsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	ANMÄRKNING	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	6
2.2.1	Utfall	6
2.3	Villkor 4	6
2.3.1	Utfall	7
2.4	Villkor 5	7
2.4.1	Utfall	7
2.4.2	Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 5	8
2.5	Villkor 6	9
2.5.1	Utfall	9
2.5.2	Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 6	10
2.6	Villkor 7	11
2.6.1	Utfall	11
2.7	Villkor 8	11
2.7.1	Utfall	11
2.8	Villkor 9	13
2.8.1	Utfall	13
2.9	Villkor 10	13
2.9.1	Utfall – del 1	13
2.9.2	Utfall – del 2	16
2.9.3	Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 10	16
2.10	Villkor 11	17
2.10.1	Utfall	17
2.10.2	Förtydligande av definitioner av avvikelser inom villkor 11	18
2.11	Villkor 12	18
2.11.1	Utfall	19
2.12	Villkor 13	20
2.12.1	Utfall	20
2.13	Villkor 14	20
2.13.1	Utfall	20
2.14	Villkor 15	21
2.14.1	Utfall	22
2.15	Villkor 17	22
2.15.1	Utfall	22
2.16	Villkor 18-21	22
3	SAMMANFATTNING AV RESULTAT	24

1 ANMÄRKNING

Inför arbetet med flygvägsuppföljning för kvartal 2 2018 identifierades s.k. brutna spår samt avsaknad av data. Detta visade sig beror på ett fel i en av de servrar (SRG) som hanterar inkommande radardata till flygvägsuppföljningssystemet. Den trasiga servern byttes mot en ny vilket innebar att databortfallet begränsades till maj månad. Därefter pågår ett arbete med att återskapa maj månads data. Total återställning av radardata bedöms vara klar under vecka 36. När återställningen kontrollerats kan flygvägsuppföljningen genomföras.

I denna rapport ”kvartal 2 ” eller ” perioden” refereras endast till april och juni månad. Bullerberäkningarna bedöms dock påverkas marginellt av detta i och med att buller beräknas som dygnsvägd ekvivalentnivå.

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 bedrivs 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 lagkraftvinnande.

2.1.1 Bananvändning

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

Under juni månad var bana 1 (01L/19R) avstängd i omgångar och från 16/6 helt avstängd för underhåll.

Bana	Landning	Start	Totalt
01L	10%	25%	17%
01R	30%	2%	16%
08	3%	17%	10%
19L	19%	28%	23%
19R	3%	27%	15%
26	35%	0%	18%
Helikopter	1%	0%	1%
Totalt	100 %	100 %	100 %

Tabell 1-Bananvändning

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	18492	18368	99 %
Februari	17785	17859	100 %
Mars	20947	20993	100 %
April	21495	21412	100%
Maj	-	-	-
Juni	20683	20788	100%
Juli			
Augusti			
September			
Oktober			
November			
December			
Totalt	57224	57220	100 %

Tabell 2-Länkningsgrad TRISS/ANOMS

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 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
Villkor 4	962	719
Villkor 5	180	155
Villkor 7	4	0
Villkor 10	26	108
TOTALT	1172	982

Tabell 3-Antal avvikelser

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

2.3.1 Utfall

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

Månad	Andel inom SID
Januari	95 %
Februari	96 %
Mars	97 %
April	95 %
Maj	-
Juni	98%
Juli	
Augusti	
September	
Oktober	
November	
December	

Tabell 4-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 155 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden varav 27 rörelser har avvikit från normal flygväg på grund av prestanda, 13 har marginellt hamnat utanför idealspår och 112 fastnade på grund av trafiksituation, och 3 st. var av en undantagen kategori. 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 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".

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

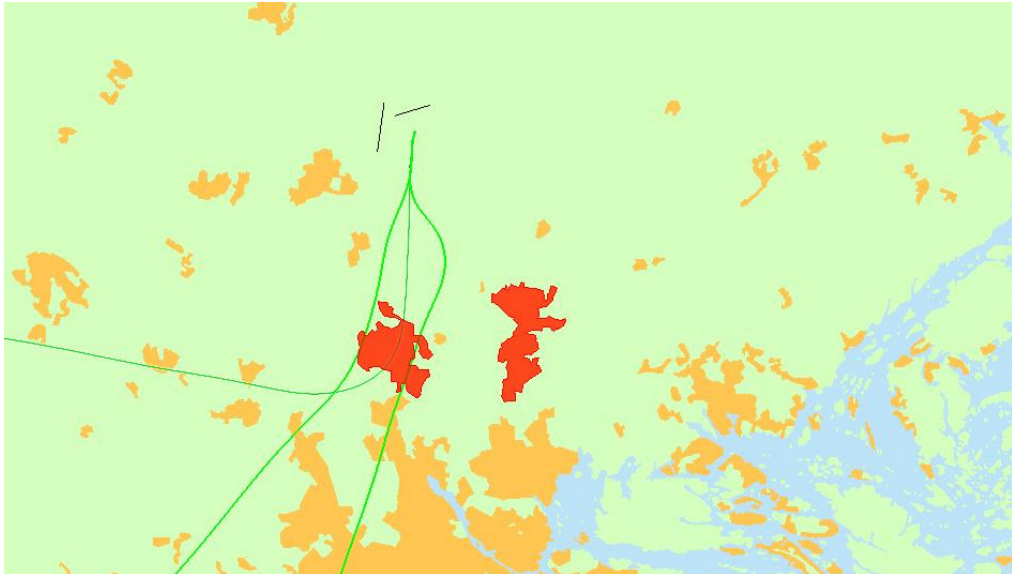
Under "Undantagen Kategori" räknas flyg som ambulanstransport, militär, statsflyg.

2.5 Villkor 6

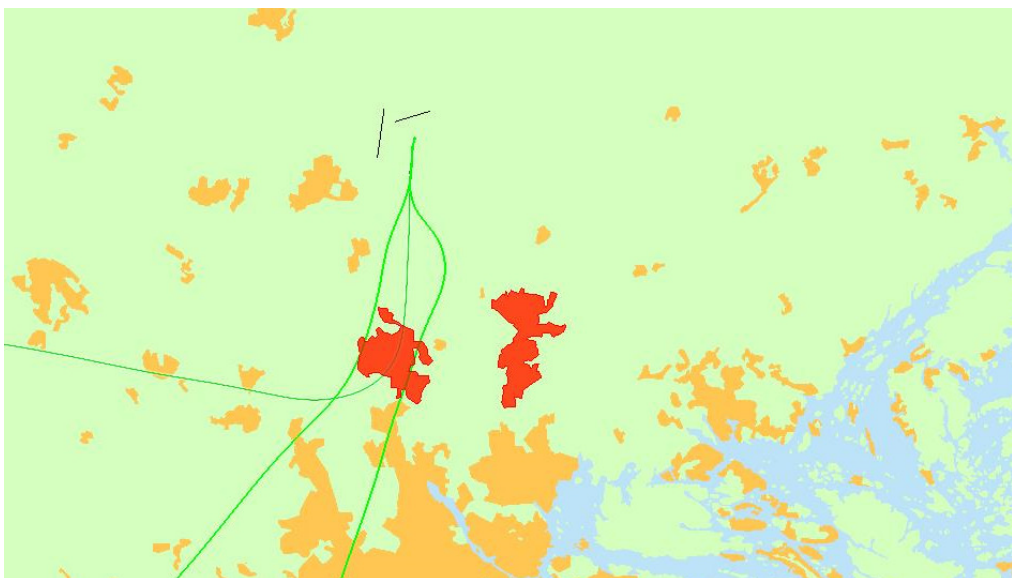
Nattetid (kl. 22 -06) får inte avgående trafik från bana 19L lämna SID mellan Upplands Väsby och Vallentuna tätorter förrän flygplanet har uppnått en höjd av 3 050 m STD.

2.5.1 Utfall

Totalt har tre rörelser, vilka kan ses i



Figur 1, fastnat i villkorskontrollen under perioden. En fastnade på grund av åska, och två på grund av undantagen kategori. Det motsvarar 2 % 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

Åska

CB-moln, som kan påverka flygsäkerheten, i in/utflygningsvägen

Undantagen Kategori

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

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

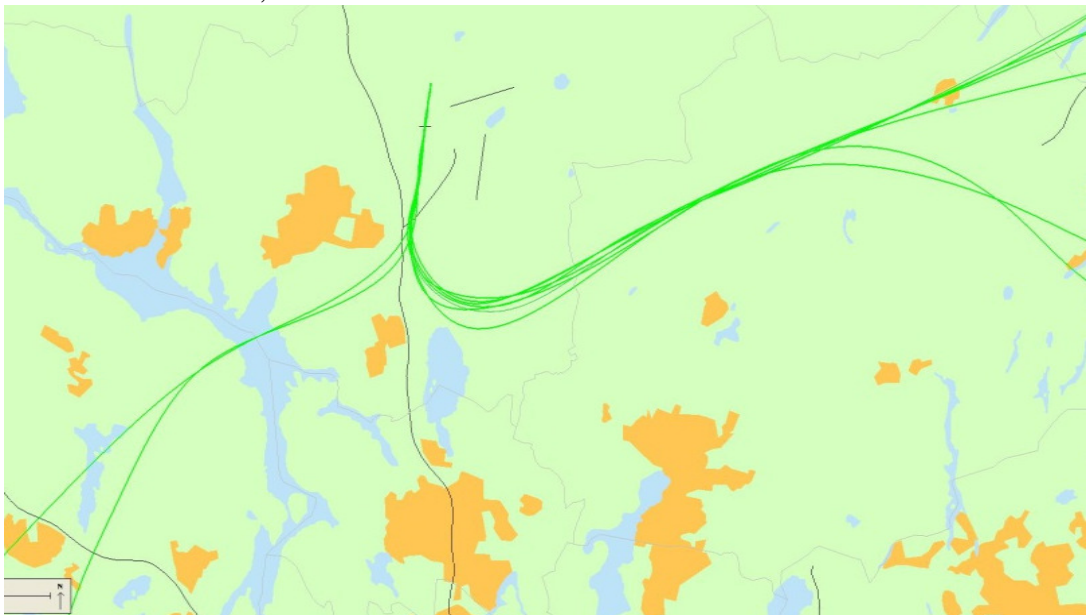
Inga rörelser har fastnat i villkorskontrollen under perioden.

2.7 Villkor 8

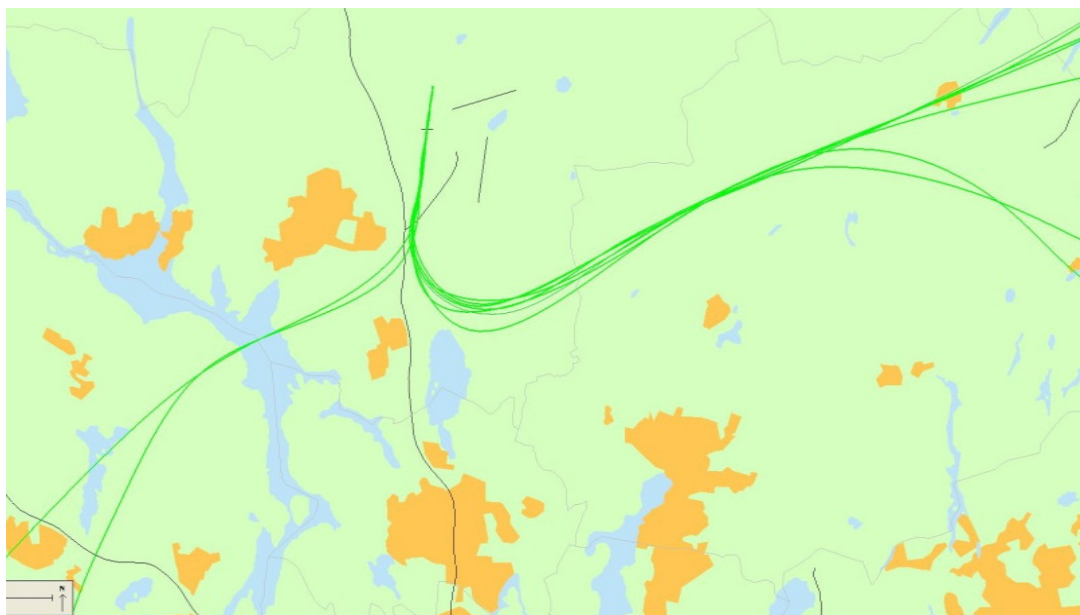
Nattetid (kl. 22-06) får starter inte ske på bana 19R annat än i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskal, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

2.7.1 Utfall

Totalt har 9 rörelser, vilka visas i



Figur 2, fastnat i villkorskontrollen under perioden samtliga fastnade på grund av prestanda. Detta motsvarar 1 % av alla starter nattetid.



Figur 2: Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 8 under perioden.

2.8 Villkor 9

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

2.8.1 Utfall

Bana 1 har varit stängd för underhåll en längre period. Under perioden har 85 rörelser på grund av banavstängning och prestanda skett. Dessa utgör 0,4 % av alla startar.

2.9 Villkor 10

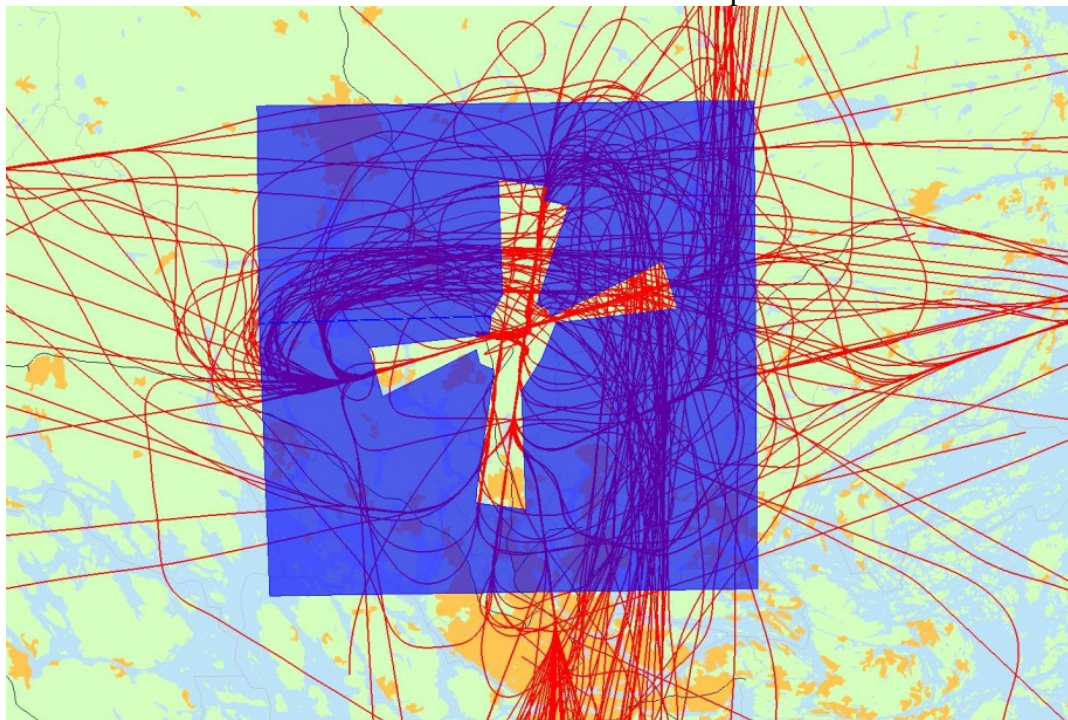
Luftfartyg ska ges klarering till lägst 750 m MSL till dess att slutlig inflygning påbörjas.

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 – del 1

Totalt har 108 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden. Dessa visas i

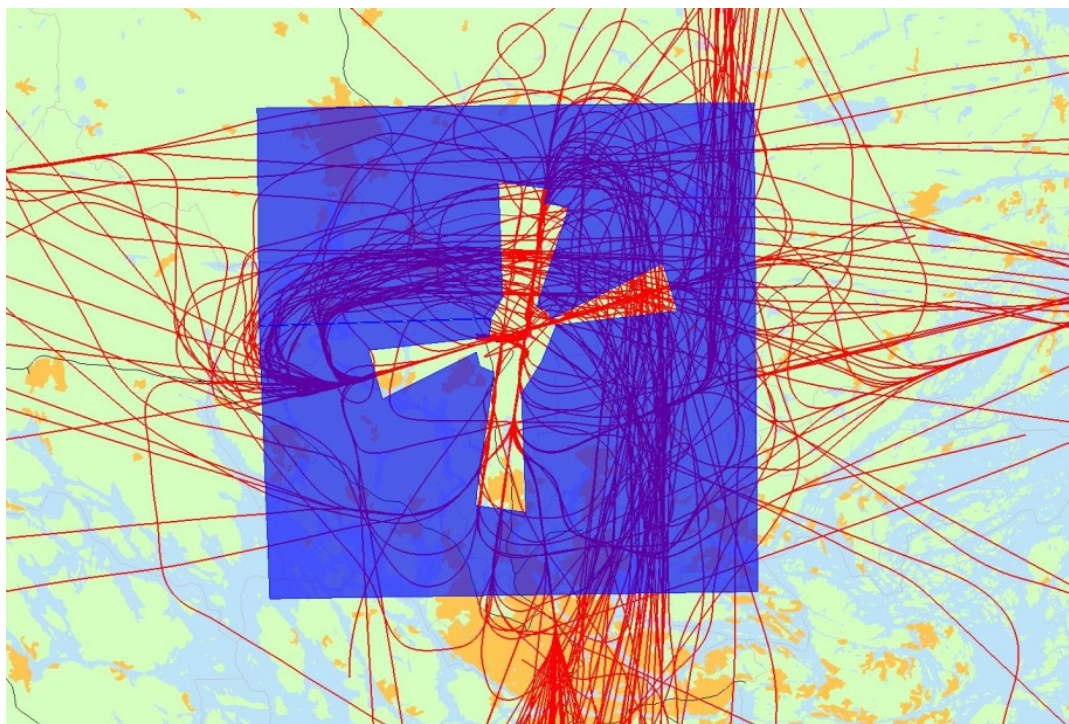


Figur 3 och Tabell 5. Detta motsvarar 0,1 % av alla landningar under perioden.

Av dessa rörelser har en flugit över Upplands Väsby under 750 m på grund av ett pådrag.

Orsak	Antal Kvartal 1	Antal Kvartal 2
Undantagen kategori	3	1
Pådrag	15	19
Återanvändaren	1	-
Skjuter genom final	1	2
Lågt på lång final	3	4
Åska	-	7
Prestanda A/C	-	1
Utreds	-	2
Kurvad inflygning	3	71
För snäv inkurs	-	1

'Tabell 5-Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 10 under perioden.



Figur 3: Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 10 under perioden.

2.9.2 Utfall – del 2

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

2.9.3 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:

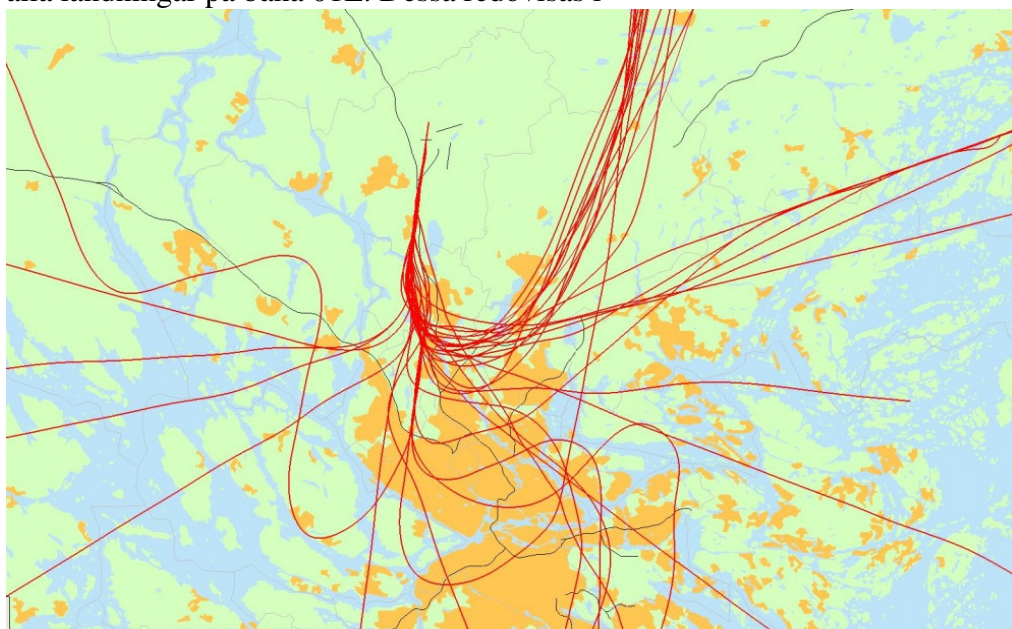
1. Felbedömning av flygledaren
2. Medveten ”Skjuter genom final” p.g.a. separation
3. Besättning/luftfartyg inte redo för slutlig inflygning
4. Väder och vind

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

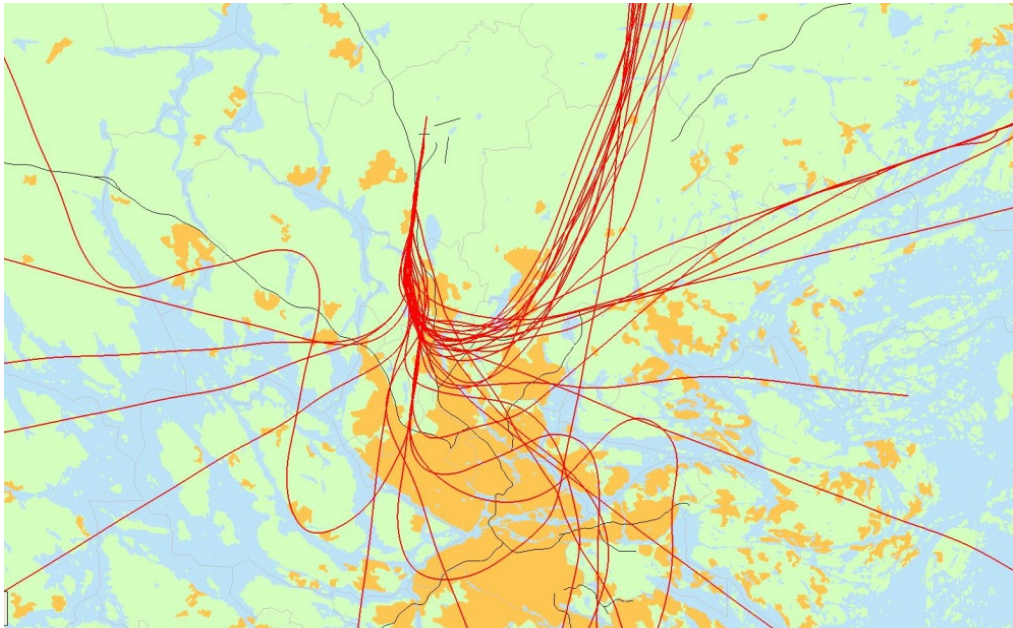
Under perioden har 10 rörelser under 750 m (MSL) och 16 rörelser över 750 m (MSL) fastnat i villkorskontrollen vilket motsvarar ca 0,5 % respektive 0,8 % av alla landningar på bana 01L. Dessa redovisas i



Figur 4 och Tabell 6.

Orsak	Antal Kvartal 1	Antal Kvartal 2
Undantagen kategori	1	1
Pådrag	1	-
Marginellt utanför/innanför	12	4
Trafiksituation	4	-
Skjuter genom final	2	4
Banbyte	2	5
Tidig insväng	4	4
För snäv inkurs	7	8

Tabell 6-Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 11 under perioden



Figur 4: 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 696 rörelser fastnat i villkorskontrollen på grund av banavstängning. Detta motsvarar 3,3 % av alla landningar. Dessa redovisas i Figur 5



Figur 5 Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 12 under perioden.

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 en rörelse fastnat i villkorskontrollen på grund av pådrag, en har fastnat på grund av felaktig klarering och 78 på grund av banavstängning. Det motsvarar 3,1 % av alla rörelser nattetid i perioden.

Antal kurvade inflygningar till bana 01R nattetid rapporteras i villkor 17

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 Försvarens användning av flygplatsen vid incidentberedskap samt
- vid andra jämförbara omständigheter.

2.13.1 Utfall

Totalt har 1162 rörelser fastnat i kontrollerna vilket motsvarar ca 2,8 % 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	Antal rapporterade händelser
1	Bromma	Positioneringsflygningar till Bromma behöver inte följa SID	0
2	Försejningssväng på final	På grund av exempelsis separationskäl eller för hög fart har flygplanet tvingats göra försejningssväng på final	0
3	Åska	CB-moln, som kan påverka flygsäkerheten, i in/utflygningssvängen	8
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	121
7	Navigationshjälpmiddel	Nav hjälpmedel, som SID bygger på ur funktion	0
8	Undantagen kategori	Ambulanstransport, militär, lätt propellerdrivet luftfartyg	7
9	Nöd	Luftfartyg återvänder p.g.a. problem med flygplan, besättning eller sjuk passagerare.	0
10	Pådrag	Avbruten inflygning	20
11	Återvändare	Startande flygplan som återvänder till flygplatsen	0
12	Utreds	Avvikelsen har ingen förklaring och flygplatsen utreder orsaken	2
13	Felaktig klarering	Flygledningen har givit felaktig klarering till flygplanet	1
14	Trafiksituation	Trafikal situation, där exempelvis flygplan av säkerhetsskäl väjts för annan flygtrafik	112
15	Pilotfel	Piloten har inte följt flygledarens instruktioner.	0
16	Marginellt utanför/innanför	Flygningar som ytterst marginellt flugit utanför SID	17
17	Kontrollonoggrannhet	Onoggrannhet i kontrollsystemet (t.ex. tidsangivelser på radarspår)	0
18	Skjuter genom final	Piloten har marginellt skjutit genom den tänkta inflygningsslinjen vid slutgiltig inflygning	6
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 lägst tillåtna anflygningshöjd på långt avstånd från flygplatsen	4
22	Banavstängning	Ordinarie preferensbana avstängd. Exempelvis vid reparation, asfaltering osv.	775
23	Tidig insväng	Flygplanet har svängt in på final tidigare än flygledningen planerat	4
24	360 på final	På grund av separationskäl har flygplanet tvingats göra en 360 graders sväng på final	0
25	Kurvad inflygning	Flygplanet har flugit enligt RNP-AR (kurvad precisions inflygning)	71
26	För snäv inkurs	Flygplanet har fått för snäv kurs in till final	9
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 vad som vid varje tidpunkt gällande AIP. Icke-kommersiell VFR-trafik får ges kortaste färdväg till sitt uppdrag.

2.14.1 Utfall

Under perioden har 319 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 670 rörelser enligt VFR registrerats.

2.15 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

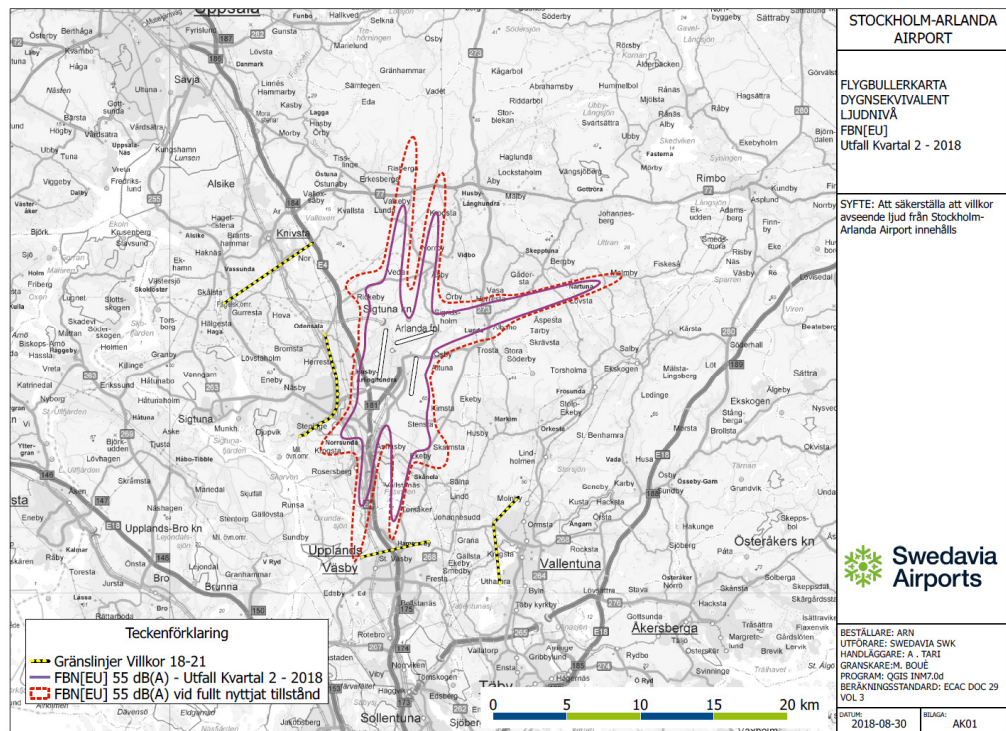
2.15.1 Utfall

I juni har kurvade inflygningar börjat tillämpas för landningar 01R vilket motsvarar ca 2,6 % av landningar till bana 01R samt ca 0,5 alla rörelser under perioden.

	Apr	Maj	Jun
RNPA01RX	0		40
RNPA01RY	0		39
RNPA01RZ	0		24
ANTAL RNP NATTETID	0		17
TOTALT LANDNINGAR 01R	2358		3910
TOTALT RÖRELSER	21412		20788
%RNP 01R	2,6%		2,6%
%RNP TOTALT	0,5%		0,5%

2.16 Villkor 18-21

I Figur 6 redovisas konturer för dygnsvägd ekvivalentnivå (motsvarande FBN) 55 dB(A) för april och juni 2018 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 6: Utfall dygnsvägd ekvivalentnivå 55 dB(A), 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	42178 rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Villkor 3	982 st villkorsöverträdelse har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
Villkor 4	95 %, och 98 % har flugit inom SID under april, resp juni.	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Villkor 5	155 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
Villkor 6	3 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
Villkor 7	Inga rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Villkor 8	9 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
Villkor 9	85 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
Villkor 10, IFR	108 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
Villkor 10, VFR	Inga rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Villkor 11	10 rörelser under 750 m MSL. 16 rörelser över 750 m MSL	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej

Sammanfattning av resultat fortsättning

Villkor	Utfall	Villkorsuppfyllelse
---------	--------	---------------------

Villkor 12	696 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nej
Villkor 13	80 rörelser har registrerats under perioden	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nej
Villkor 14	1162 rörelser har registrerats under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 15	319 rörelser framförda enligt VFR har registrerats under perioden Ackumulerat under året har 670 rörelser enligt VFR registrerats	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 17	103 rörelser enligt villkoret har utförts under perioden	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Villkor 18-21	Dygnsvägd ekvivalentnivå (motsv. FBN_{EU}) 55dB (A) för perioden överskrider inte gränslinjerna	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej

