

FLYGVÄGS- OCH FLYGBULLERKONTROLL MALMÖ AIRPORT

Oktober, november och december år 2025



FLYGVÄGS- OCH FLYGBULLERKONTROLL MALMÖ AIRPORT

OKTOBER, NOVEMBER OCH DECEMBER ÅR 2025

Källförteckning

- **Swedavias beräknings- och uppföljningssystem, ANOMS**
- **Swedavias operativa databas CHROMA**
- **Kompletterande uppgifter från flygtrafikledningen på Malmö Airport**

Revisionsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	KONTROLL AV UNDERLAGSDATA FÖR FLYGVÄGSUPPFÖLJNINGEN	4
1.1	INDATA.....	4
2	MILJÖTILLSTÅND	5
2.1	Kontroll av flygplan i viktklasser.....	5
2.2	Fördelning av starter och landningar över dygnet.....	6
3	VILLKOR 1 OCH 2	7
4	VILLKOR 3	8
4.1	Uppföljning	8
4.2	Analysresultat av SID 17.....	9
4.3	Analysresultat av SID 35.....	11
5	VILKOR 4.....	12
5.1	Uppföljning	12
6	VILLKOR 5	13
6.1	Uppföljning	13
6.2	Analysresultat av SID 17.....	14
6.3	Analysresultat av SID 35.....	16
7	VILLKOR 6	18
7.1	Kontroll	18
8	FÖRKLARING TILL AVVIKELSER.....	19
8.1	Villkor 3	19
8.2	Villkor 4	20
8.3	Villkor 5	20
8.4	Villkor 6	21
9	KURVADE INFLYGNINGAR RNP-AR.....	22
10	STATISTIK.....	23
10.1	Antal rörelser per trafikkategori	23
10.2	Bananvändning.....	24

1 KONTROLL AV UNDERLAGSDATA FÖR FLYGVÄGSUPPFÖLJNINGEN

Flygvägsuppföljningssystemet ANOMS används för att kontrollera trafik till och från Malmö flygplats. Vid de situationer då någon form av driftavbrott förekommit till exempel radartäckning eller liknande, kan övervakningen påverkas. Radarsystemen förlitar sig på att flygplanen är utrustade med transponder för att kunna inhämta färdinformation.

Det registrerade antalet flygrörelser i ANOMS jämförs sedan med officiell statistik från Swedavias operativa databas CHROMA över antalet rörelser vid flygplatsen.

Statistik från CHROMA hämtades den 16 januari 2026.
Statistik från ANOMS hämtades den 16 januari 2026.

1.1 INDATA

Länkningsgrad ANOMS - Alla registrerade rörelser i ANOMS jämfört med antal rörelser i Swedavias operativa databas CHROMA.

Tabell 1 Länkningsgrad ANOMS-CHROMA

Period	Antal rörelser enligt flygvägsuppföljningssystemet (ANOMS)	Antal rörelser enligt Swedavias officiella statistik (CHROMA)	% länkningsgrad
Kvartal 1	3218	3837	83,9%
Kvartal 2	3897	4547	85,7%
Kvartal 3	4039	5025	80,4%
Kvartal 4	3113	3557	87,5%
Totalt	14267	16966	84,1%

ANOMS bearbetar och redovisar radarspår som Swedavia får från LFV, men flygplan utan transponder lämnar inga radarspår i systemet. CHROMA, Swedavias operativa databas, har data över samtliga rörelser som landar och startar från flygplatsen.

Merparten av flygplanen som saknas i ANOMS är små en- och tvåmotoriga kolvpropellerflygplan utan transponder.

2 MILJÖTILLSTÅND

Mark- och miljödomstolen lämnar Swedavia AB tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid Malmö Airport - Sturups flygplats med en årlig omfattning av högst 77 000 flygrörelser per år, varav högst 40 000 rörelser med tunga flygplan samt högst 10 000 rörelser nattetid kl 22.00 – 06.00 samt därmed förknippad markbunden verksamhet inklusive beskrivna om- och tillbyggnader i form av ny taxibana inklusive avfarter från rullbanan, ny flygfrakterminal med tillhörande plattor och ramper, nya parkeringsytor samt förbättrad dagvattenhantering och flytt av glykoldamm och brandövningsplats.

2.1 Kontroll av flygplan i viktklasser.

Trafik med MTOW (maximum takeoff weight) från 5,7 ton definieras som *tung* enligt miljökonsekvensbeskrivningen i Malmö Airports ansökan om nytt miljötillstånd. Det totala antalet tunga rörelser får inte överstiga 40 000 per år. Viktinformationen kompileras från Swedavias operativa databas CHROMA.

Tabell 2 Startvikter

Period	Antal tunga rörelser (>5,7 ton)	Antal lätta rörelser (≤5,7 ton)	Antal rörelser enligt Swedavias officiella statistik (CHROMA)
Kvartal 1	2899	938	3837
Kvartal 2	3227	1320	4547
Kvartal 3	3281	1744	5025
Kvartal 4	2714	840	3554
Totalt	12133	4830	16963

Akkumulerad under året har 12133 rörelser med startvikt över 5,7 ton trafikerat flygplatsen. Malmö Airport uppfyller tillståndets angivna viktbegränsning för hela året.

2.2**Fördelning av starter och landningar över dygnet**

Nattrafik mellan kl.22 och kl. 06 får inte överstiga 10 000 rörelser per år. Tabellen nedan visar dygnsfördelningen per rörelsetyp. Data hämtat från CHROMA.

Antal starter och landningar över dygnet:

Tabell 3 Antal rörelser över dygnet

Period	DAG (06–18)	KVÄLL (18–22)	NATT (22–06)	Summa
Kvartal 1	2082	862	893	3837
Kvartal 2	2666	848	1033	4547
Kvartal 3	2931	1001	1093	5025
Kvartal 4	2075	770	712	3557
Totalt	9754	3481	3731	16966

Akkumulerat under året har 3731 rörelser trafikerat Malmö Airport nattetid, vilket innebär att flygplatsen uppfyller tillståndets angivna begränsning för nattrafik för hela året.

3

VILLKOR 1 OCH 2**Villkor 1:**

Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, utformas och bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgivit i ansökningshandlingar eller i övrigt åtagit sig i målet.

Villkor 2

Ankommande och avgående flygtrafik som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska som huvudregel följa det SID/STAR-system som har redovisats i ansökan med vid var tidpunkt tillhörande regelverk (för närvarande Transportstyrelsens författningssamling med följdföreskrifter)

Kontinuerlig uppföljning av villkor 3, 4, 5 och 6 genomförs och redovisas kvartalsvis till tillsynsmyndigheten. En årlig sammanställning för uppföljningen av ankommande och avgående luftfartyg redovisas i miljörapporten.

Villkor 2 säger att all trafik som flyger IFR ska följa SID och STAR som huvudregel. VFR¹ inte ingår i åtagandet. Ankommande IFR-trafik hanteras genom så kallad vektorering. Vektorering innebär att flygplanen inte följer publicerade flygvägar utan istället med hjälp av övervakningsutrustning leds längs den väg som för tillfället är optimal i enlighet med föreskrifter från Transportstyrelsen.

Flygtrafik som framförs enligt IFR ska följa de SID/STAR-system som redovisas av Luftfartsverkets Aeronautiska informationspaket. [eAIP Sweden](#)

Samtliga tider i rapporten avser lokal tid om inget annat anges.

¹ VFR står för Visual Flight Rules. I motsats till IFR piloten använder inte sig av instrument för att navigera.

4 VILLKOR 3

Villkor 3

Avgående IFR-trafik får lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) enligt vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod (för närvarande angiven i ECAC Doc 29, 3rd edition, med tillämpningar enligt överenskommelse mellan Naturvårdsverket, Transportstyrelsen och Försvarmakten). Avgående IFR-trafik behöver dock aldrig följa SID längre än till höjden 2 000 meter MSL (Mean Sea Level).

4.1 Uppföljning

Avgående luftfartyg ska följa SID upp till höjden 6 500 fot (2 000 m) (MSL) eller då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A). Utöver detta ska flygplan befinna sig på höjden 700 fot (MSL) innan de kan svänga från SID 17 mot öst enligt AIP. I tabell 4 redovisas vilka undantag innefattas av villkor 3

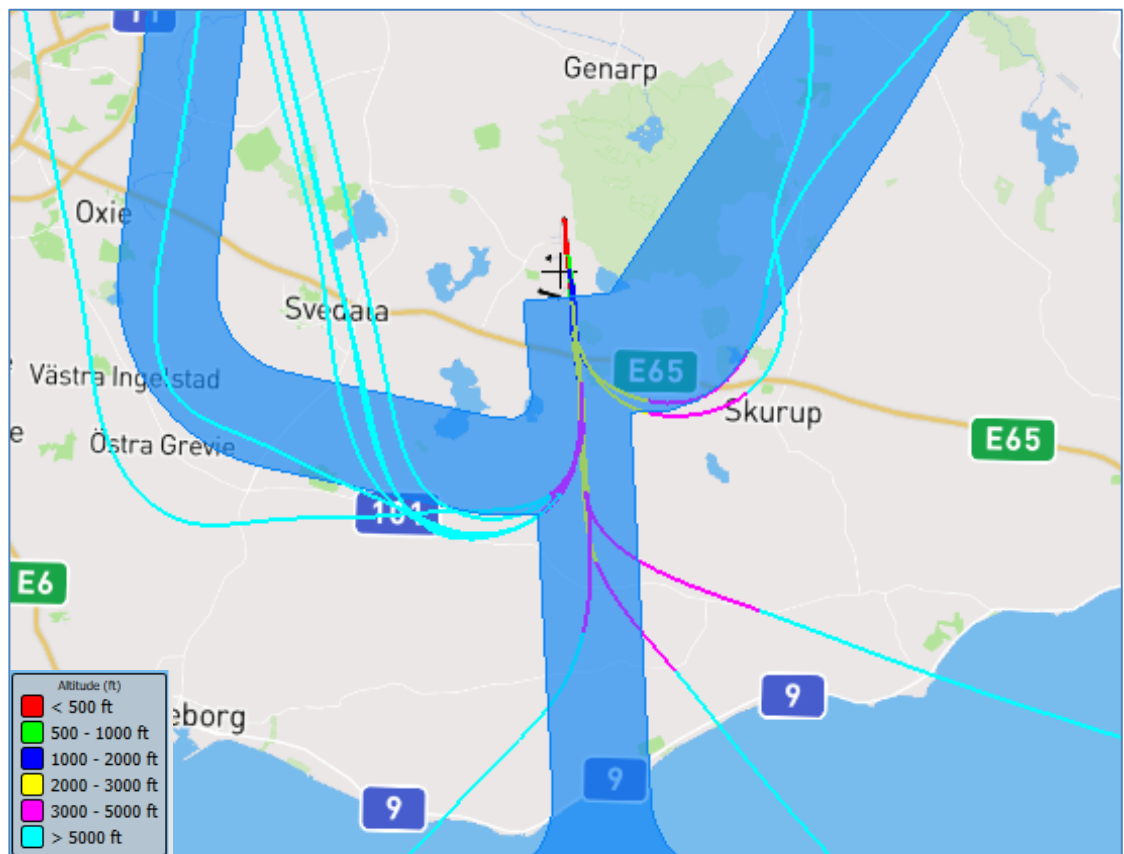
Tabell 4 Sammanfattning för villkor 3

Anledning	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Totalt
Vind	0	0	0	0	0
Prestanda A/C	5	13	2	7	27
Navigationshjälpmedel	0	0	0	0	0
Utreds	0	0	0	0	0
Felaktig klarering	2	0	1	0	3
Pilotfel	3	2	3	1	9
Marginellt utanför	2	0	1	4	7

4.2

Analysresultat av SID 17

Totalt har elva rörelser fastnat i villkorskontrollen för perioden, se Figur 1 och Tabell 5, där orsak till avvikelse anges efter kontroll med flygtrafikledningen.



Figur 1. Avvikelser SID17.

Figuren visar radarspår markerade med färg efter höjd i fot över fält.

Tabell 5 Avvikelser villkor 3 SID17 med identifierad orsak

Datum Tid	Flygplans- typ	Flyg- bolag	Höjd ut ur zon (ft.)	Tillåten höjd ut ur zon (ft.) ²	Orsak till avvikelse
2025-10-23 23:59	A320	WZZ	4219	4350	Marginellt utanför
2025-10-27 04:19	B763	UPS	5741	6325	Prestanda A/C
2025-10-29 05:23	B763	UPS	5098	6325	Prestanda A/C
2025-11-01 21:49	PRM1	XES	4180	4350	Marginellt utanför
2025-11-03 04:23	B763	UPS	6230	6325	Marginellt utanför
2025-11-28 05:35	B763	UPS	5267	6325	Prestanda A/C
2025-12-01 04:47	B763	UPS	2926	6325	Prestanda A/C
2025-12-02 23:45	B763	UPS	6174	6325	Marginellt utanför
2025-12-10 05:35	B763	UPS	5111	6325	Prestanda A/C
2025-12-11 05:41	B763	UPS	3958	6325	Prestanda A/C
2025-12-15 04:25	B763	UPS	5587	6325	Prestanda A/C

² Höjd i fot relativt flygplatsen för beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) på mark

4.3

Analysresultat av SID 35

Totalt har en rörelse fastnat i villkorskontrollen för perioden, se Figur 2 och Tabell 6, där orsak till avvikelse anges efter kontroll med flygtrafikledningen.



Figur 2. Avvikelser SID35.

Figuren visar radarspår markerade med färg efter höjd i fot över fält.

Tabell 6 Avvikelser villkor 3 SID35 med identifierad orsak

Datum Tid	Flygplans- typ	Flyg- bolag	Höjd ut ur zon (ft.)	Tillåten höjd ut ur zon (ft.) ³	Orsak till avvikelse
2025-11-21 05:55	B763	UPS	3700	6325	Pilotfel

³ Höjd i fot relativt flygplatsen för beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) på mark

5 VILKOR 4

Villkor 4
Lågfartstrafik får dag- och kvällstid (kl. 06.00-22.00) avvecklas utan att följa SID

5.1 Uppföljning

Lågfartstrafik får inte avvecklas utan att följa SID nattetid

Avgående lågfartstrafik som flyger IFR kontrolleras så att den följer SID nattetid. Utöver detta ska flygplan befinna sig på höjden 700 fot (MSL) innan de kan svänga från SID 17 mot öst enligt AIP.

Tabell 7 Sammanfattning för villkor 4

Anledning	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Totalt
Lågfart	0	0	0	0	0

6 VILLKOR 5

Villkor 5

Andra in- och utflygningsvägar får tillämpas enligt följande.

- När piloten och/eller flygtrafikledningen bedömer att flygsäkerheten föranleder det,
- i samband med ambulanstransport,
- då andra luftrumsintressenter begränsar tillgängligt utrymme i någon del
- av kontrollzonen och/eller terminalområdet,
- vid banarbeten,
- vid Försvarsmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap,
- samt,
- vid andra jämförbara situationer

Sådana händelser ska loggas och rapporteras kvartalsvis till tillsynsmyndigheten. Situationer som kan förutses i tiden ska anmälan till tillsynsmyndigheten

6.1 Uppföljning

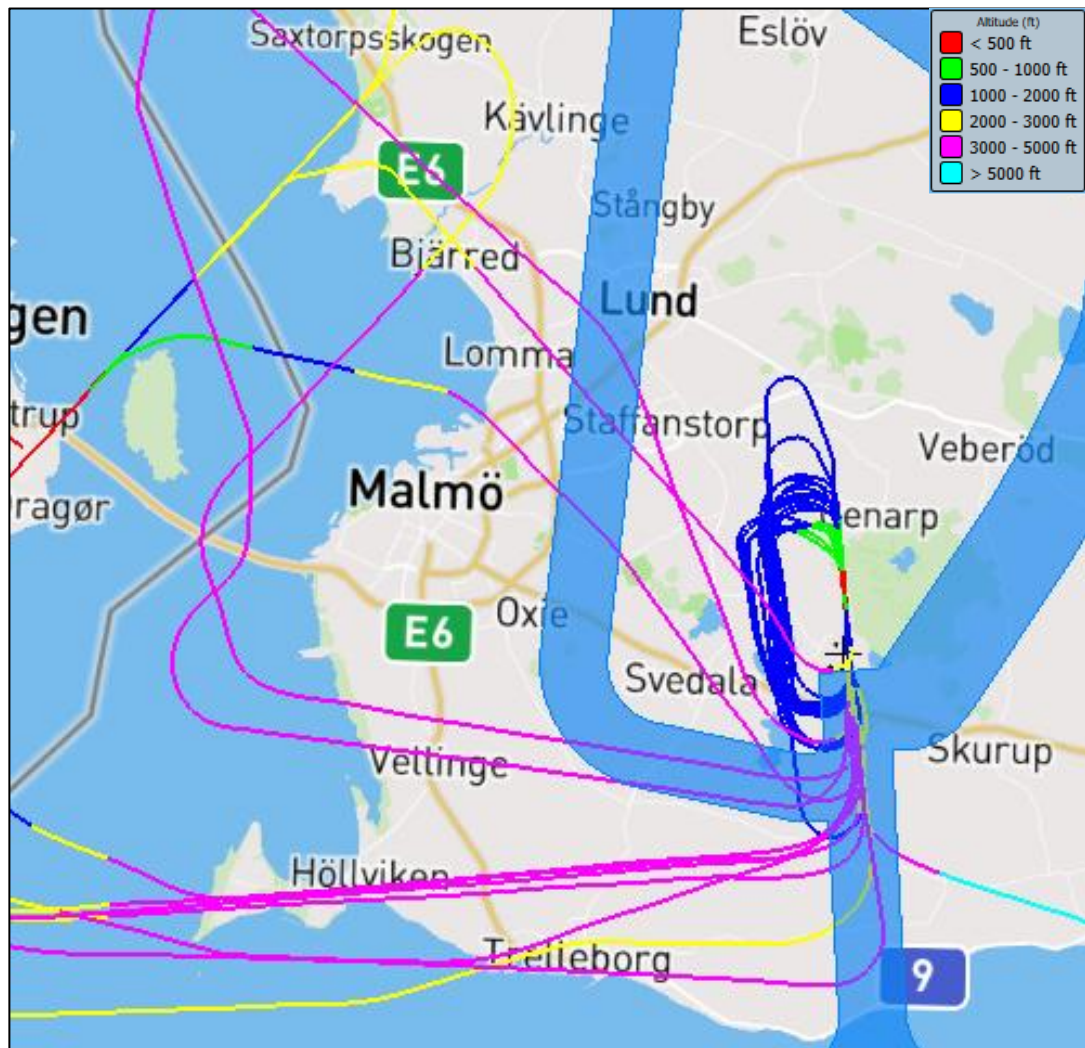
Avgående luftfartyg ska följa SID upp till höjden 6 500 fot (2 000 m) Mean Sea Level (MSL) eller då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A). Utöver detta ska flygplan befinna sig på höjden 700 fot (MSL) innan de kan svänga från SID 17 mot öst enligt AIP. tabell 8 redovisas vilka undantag innefattas av villkor 5

Tabell 8 Sammanfattning för villkor 5

Anledning	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Totalt
Åska	0	9	13	1	23
Snö	0	0	0	0	0
Nöd	0	0	0	0	0
Pådrag	0	0	0	0	0
Återvändare	0	0	0	0	0
Trafiksituation	0	0	0	1	1
Köpenhamn	22	11	19	11	63
Undantagen kategori	3	4	8	2	17
Skolflyg	2	1	1	3	7

6.2 Analysresultat av SID 17

Totalt har 13 rörelser fastnat i villkorskontrollen för perioden, se Figur 3 och Tabell 9, där orsak till avvikelse anges efter kontroll med flygtrafikledningen.



Figur 3 Avvikelser SID17.

Figuren visar radarspår markerade med färg efter höjd i fot över fält.

Tabell 9 Avvikelser villkor 5 SID17 med identifierad orsak

Datum Tid	Flygplans- typ	Flygbolag	Höjd ut ur zon (ft.)	Tillåten höjd ut ur zon (ft.) ⁴	Orsak till avvikelse
2025-10-02 14:04	CL60		2767	4350	Köpenhamn
2025-10-02 14:18	GL5T	HAF	3383	4350	Köpenhamn
2025-10-02 14:46	F900	AFP	3659	4350	Köpenhamn
2025-10-02 15:49	FA7X	HUA	3774	4350	Köpenhamn
2025-10-02 16:04	A319	ARY	3786	4350	Köpenhamn
2025-10-02 16:19	LJ60	INS	3764	4350	Köpenhamn
2025-10-03 06:34	F2TH	MHV	4087	4350	Köpenhamn
2025-10-04 09:25	CRJ9	SAS	3260	4350	Köpenhamn
2025-10-21 21:02	A320	WZZ	3843	4350	Trafiksituation
2025-10-22 10:31	E195	SAS	1240	4350	Skolflyg
2025-11-03 18:19	A321	VKG	3760	4350	Köpenhamn
2025-12-19 10:53	A20N	SAS	1486	4350	Skolflyg
2025-12-22 10:17	E195	SAS	1275	4350	Skolflyg

⁴ Höjd i fot relativt flygplatsen för beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) på mark

6.3

Analysresultat av SID 35

Totalt har fem rörelser fastnat i villkorskontrollen för perioden, se figur 4 och tabell 10, där orsak till avvikelse anges efter kontroll med flygtrafikledningen.



Figur 4 Avvikelser SID35.

Figuren visar radarspår markerade med färg efter höjd i fot över fält.

Tabell 10 Avvikelser villkor 5 SID35 med identifierad orsak

Datum Tid	Flygplans typ	Flygbolag	Höjd ut ur zon (ft.)	Tillåten höjd ut ur zon (ft.) ⁵	Orsak till avvikelse
2025-10-09 05:53	P68	BIO	1293	1900	Undantagen kategori
2025-10-10 04:32	A321	VKG	2983	4350	Köpenhamn
2025-10-10 11:54	C25M	FXT	3824	4350	Åska
2025-10-12 01:36	A321	VKG	3730	4350	Köpenhamn
2025-12-03 05:00	U	DFL	361	1900	Undantagen kategori

⁵ Höjd i fot relativt flygplatsen för beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) på mark

7

VILLKOR 6

Start- och landningsövningar och upprepade instrumentflygningar i övningssyfte får inte ske under tiden kl. 22.00-06.00.

I första stycket nämnda flygningar får inte ske Nyårsdagen, Trettondagen, Långfredagen - Annandag påsk, Valborgsmässafton - 1:a maj, Kristihimmelfärdsdagen, Pingstafton - Pingstdagen, Nationaldagen, Midsommarafton, - Midsommardagen, Alla Helgons Dag, Julafton - Annandag Jul och Nyårsafton.

7.1

Kontroll

Övningsflygningar loggas kontinuerligt av flygtrafikledningen och rapporteras kvartalsvis till Tillsynsmyndigheten, men de angivna tiderna är inte tillgängliga för bokning i enlighet med AIP. Därför har inga händelser med övningsflygning nattetid förekommit eller rapporterats enligt villkor 6.

8 FÖRKLARING TILL AVVIKELSER

Orsakerna till händelserna som fastnat i kontrollen styr på vilket villkor avvikelserna redovisas. Eventuella åtgärder och förklaringar redovisas i följande kapitel.

8.1 Villkor 3

Vind

I detta fall beaktas hur starka vindar påverkar flygsäkerheten. Begreppet sammanfattar avvikelser som på grund av vindskjuvning, mekanisk och termisk turbulens gör att flygplanen avviker från SID/STAR. Ingen åtgärd

Prestanda A/C

Prestanda beskriver tillfällena då andra bananvändningsmönster och in- och utflygningsförfarande tillämpas på grund av flygplanens prestanda och tillgänglig navigeringsteknik. Vissa procedurer förutsätter snabba svängar som stora fullastade flygplan inte kan följa. Äldre modeller kan inte följa SID/STAR eftersom de har äldre navigeringsutrustning. Ingen åtgärd.

Navigationshjälpmedel

Navigationshjälpmedel som SID bygger på måste underhållas regelbundet för att säkerställa att de är fullt fungerande vilket gör att de kan vara ur funktion vid tillfälle. Ingen åtgärd.

Marginellt utanför

Flygningar som ytterst marginellt flugit utanför SID. Onoggrannhet i navigationssystemen begränsar flygplatsens möjlighet för att kunna besluta att någon annan anledning föreligger i en avvikande rörelse. Ingen åtgärd.

Felaktig klarering

Flygledningen har givit felaktig klarering till flygplanet. I detta fall informeras flygledningen och ärendet hanteras vidare enligt rutin.

Pilotfel

Piloten har inte följt flygledarens instruktioner för hur flygplanet får avvika från SID/STAR och avvikelserna inte kan förklaras av övriga undantag. Brev skickas till flygbolaget i fråga.

Utreds

Detta undantag används tillfälligt när orsaken är oklar och behöver utredas vidare.

8.2 Villkor 4

Lågfart

Lågfart får avvecklas dag och kvällstid utan att följa SID men inte nattetid. Om lågfart som navigerar IFR inte följer SID nattetid informeras flygledningen och ärenden hanteras vidare enligt trafikledningens rutin.

8.3 Villkor 5

Åska

Flygplan avviker från SID/STAR på grund av åskmoln, som kan påverka flygsäkerheten. Ingen åtgärd.

Snö

Flygplan kan inte landa eller starta på grund av snö på banan. Snön på banan begränsar flygplatsens kapacitet eftersom flygplanen får dålig bromsverkan och behöver ge utrymme åt snöröjningsmaskiner. Ingen åtgärd.

Nöd

Luftfartyg återvänder p.g.a. problem med flygplan, besättning eller sjuk passagerare. Ingen åtgärd

Pådrag

Flygplan avbryter landningen. Ingen åtgärd.

Återvändare

Startande flygplan som återvänder till flygplatsen. Ingen åtgärd.

Trafiksituation

Trafiksituation, där exempelvis flygplan av säkerhetsskäl väjt för annan flygtrafik eller då andra luftrumsintressenter begränsar tillgängligt utrymme i någon del av kontrollzonen och/eller terminalområdet

Området nordväst från flygplatsen över Veberöd har vid tillfällena tidigare använts av Försvarsmakten. Nu har detta område permanentats och används frekvent för militär verksamhet vilket påverkar trafiken till och från Malmö Airport. Framöver förväntas militära övningar öka över området vilket kan komma att påverka antal avvikelser. Dessa avvikelser för flyg nordost om flygplatsen anges som trafiksituation i rapporten. Detaljerade uppgifter om militär verksamhet kommer även fortsättningsvis att exkluderas från rapporten.

Köpenhamn

Flygningar till Köpenhamn behöver inte följa SID på grund av de är väldigt nära Malmö Airport. Ingen åtgärd, endast information.

Undantagen kategori

Ambulanstransport i tjänst, militär, lätt propellerdrivet luftfartyg som flyger VFR kan fastna i kontrollerna men inte ingår enligt villkorstexten. Ingen åtgärd, endast information.

Skolflyg

Övningsflygningar använder inte SID/STAR-systemet och är tillåtna mellan kl. 06:00 – 22:00. Ingen åtgärd, endast information.

8.4

Villkor 6

Övningsflygning

Start- och landningsövningar och upprepade instrumentinflygningar i övnings syfte är inte tillåtna mellan kl. 22:00 – 06:00. I förebyggande syfte de angivna tiderna är inte tillgängliga för bokning i enlighet med AIP. Brev skickas aktören i fråga.

9

KURVADE INFLYGNINGAR RNP-AR

Malmö flygplats har inflygningsvägar för RNP-AR⁶ procedurer, så kallade kurvade inflygningar, som medför en kortare flygväg vid landning och därmed minskad bränsleåtgång och koldioxidutsläpp.

För att inte öka bullernivån på marken har Swedavia i ansökningshandlingarna till miljötillståndet åtagit sig att inte utföra processen mer än högst 1095 gånger per år.

Data är inhämtat från ANOMS

Tabell 11 Kurvade inflygningar

	Bana 17 RNP Y 17 (AR)	Antal rörelser per medeldygn	Bana 35 RNP Y 35 (AR)	Antal rörelser per medeldygn
Kvartal 1	3	0,03	15	0,17
Kvartal 2	2	0,02	13	0,14
Kvartal 3	2	0,02	9	0,10
Kvartal 4	2	0,02	5	0,05

Sju rörelser för RNP-AR har registrerats under kvartalet och högst 0,05 rörelser per medeldygn.

RNP AR inflygningar uppfyller Swedavias åtagande för hela året.

⁶ RNP AR står för Required Navigation Performance with Authorization Required. RNP AR kräver avancerade instrument och besättningsträning för att få tillstånd att använda procedurerna. Dessutom krävs godkännande från flygledning varje gång det ska utföras.

10**STATISTIK****10.1****Antal rörelser per trafikkategori**

Tabellen nedan visar antal rörelser fördelade på trafikkategori (Linje, Charter o.s.v.). Data hämtat från CHROMA

Tabell 12 Antal rörelser under gällande kvartal

Class	Landning			Start			Total
	Inrikes	Utrikes	Totalt	Inrikes	Utrikes	Totalt	
Bruksflyg	179	52	231	191	44	235	466
Charter	20	447	467	66	401	467	934
Linjefart	471	198	669	472	204	676	1345
Militärflyg	1	2	3	3	1	4	7
Privatflyg	251	83	334	250	77	327	661
Skolflyg	44	17	61	45	15	60	121
Taxiflyg	7	4	11	5	3	8	19
N/A	0	3	3	0	1	1	4
Total	973	806	1779	1032	746	1778	3557

Tabell 13 Antal rörelser ackumulerade under året

Class	Landning			Start			Total
	Inrikes	Utrikes	Totalt	Inrikes	Utrikes	Totalt	
Bruksflyg	780	181	961	789	173	962	1923
Charter	337	1986	2323	517	1817	2334	4657
Linjefart	1764	982	2746	1767	985	2752	5498
Militärflyg	11	21	32	12	22	34	66
Privatflyg	1663	395	2058	1651	385	2036	4094
Skolflyg	272	56	328	270	48	318	646
Taxiflyg	15	19	34	15	15	30	64
N/A	1	7	8	4	6	10	18
Total	4843	3647	8490	5025	3451	8476	16966

10.2**Bananvändning**

I tabellen nedan redovisas bananvändningen för huvudbanan 17/35 under perioden i procent. Data hämtat från ANOMS

Tabell 14 Bananvändning under gällande kvartal

Bana	Landning	Start	Totalt
17	50%	50%	100%
35	51%	49%	100%
Totalt	50%	50%	100%

Tabell 15 Bananvändning ackumulerad under året

Bana	Landning	Start	Totalt
17	49%	51%	100%
35	53%	47%	100%
Totalt	50%	50%	100%