

AD 2 AERODROMES**ESSA 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME****ESSA – STOCKHOLM/ARLANDA****ESSA 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

- | | | |
|----|--|--|
| 1. | ARP coordinates and site at AD | 593907N 0175507E 010.4° GEO 1550 m from THR 01L |
| 2. | Direction and distance from (city) | N 20 NM from Stockholm |
| 3. | Elevation/Reference temperature | 137 ft/+22.2°C |
| 4. | Geoid undulation at AD ELEV PSN | 76 ft |
| 5. | MAG VAR/Annual change | 5° E 2015/+0.1 increasing |
| 6. | Administration, address, telephone, fax, AFS | Swedavia AB
Flygvägen 10
SE-190 45 Stockholm/Arlanda
TEL: +46 (0)10 109 10 00
FAX: +46 (0)10 109 05 00
E-mail: info.arlanda@swedavia.se
AFS: ESSAZTZX
Website: www.swedavia.se/arlanda/ |
| 7. | Types of traffic permitted (IFR/VFR) | IFR/VFR. Max RWY ref code 4E, all runways |
| 8. | Remarks | PPR for all VFR traffic TEL +46 (0)8 585 544 50 |

ESSA 2.3 OPERATIONAL HOURS

- | | | |
|-----|---|---|
| 1. | AD Administration
AD Operating hours | MON-FRI 0700-1530 (0600-1430)
H24 |
| 2. | Customs and immigration | H24 Direct transit area |
| 3. | Health and sanitation | H24 |
| 4. | AIS Briefing Office | FPC H24, +46 (0)8 797 63 40, www.lfv.se/fpc |
| 5. | ATS Reporting Office (ARO) | H24 |
| 6. | MET Briefing Office | FPC H24, +46 (0)8 797 63 40, www.lfv.se/fpc |
| 7. | ATS | H24 |
| 8. | Fuelling | H24 |
| 9. | Handling | H24 |
| 10. | Security | H24 |
| 11. | De-icing | H24 |
| 12. | Remarks | - |

ESSA 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

- | | | |
|----|--|---|
| 1. | Cargo-handling facilities | All types |
| 2. | Fuel/oil types | Fuel Jet A1, 100LL
Oil Turbo oil, Piston oil, Hydraul oil |
| 3. | Fuelling facilities/discharge capacity | Jet A1: No limitations, hydrant fuelling
100LL: Available only at Apron M9 on 1 HR PN
TEL +46 (0)8 585 540 90 |
| 4. | De-icing facilities | All types, mobile units |
| 5. | Hangar space for visiting ACFT | Limited |
| 6. | Repair facilities for visiting ACFT | Available for various types of aircraft |
| 7. | Remarks | For payment of fuel all major credit cards accepted. |

ESSA 2.5 PASSENGER FACILITIES

- | | | |
|----|----------------------|---|
| 1. | Hotels | At AD and in nearby cities/towns |
| 2. | Restaurants | At AD, several |
| 3. | Transportation | Train, buses, taxis, rental cars |
| 4. | Medical facilities | At AD, hospitals in nearby cities/towns |
| 5. | Bank and Post Office | At AD |
| 6. | Tourist Office | At AD |
| 7. | Remarks | - |

ESSA 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

- | | | |
|----|---|--|
| 1. | AD category for fire fighting | CAT 9, 2 fire fighting stations |
| 2. | Rescue equipment | Tracked vehicle, decontamination vehicle, airport medical assistance, lift bags, water scooters and rescue rafts |
| 3. | Capability for removal of disabled aircraft | By arrangement |
| 4. | Remarks | - |

ESSA 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

- | | | |
|----|-----------------------------|---|
| 1. | Types of clearing equipment | Blowers, sweepers, snowploughs, slingers, spreaders |
| 2. | Clearance priorities | RWY, TWY, Apron, roads |
| 3. | Remarks | - |

ESSA 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

- | | | |
|----|-------------------------------------|--|
| 1. | Apron surface and strength | Apron D ASPH PCN 90 F/B/X/T
Apron F ASPH PCN 93 F/B/X/T
Apron G ASPH PCN 90 F/B/X/T
Apron H ASPH PCN 90 F/B/X/T
Apron J ASPH PCN 90 F/B/X/T
Apron K ASPH PCN 90 F/B/X/T
Apron R ASPH PCN 90 F/B/X/T
Apron S ASPH PCN 90 F/B/X/T
Apron AB ASPH PCN 90 F/B/X/T
Apron BC ASPH PCN 90 F/B/X/T
Apron CD ASPH PCN 90 F/B/X/T
Apron FA ASPH PCN 67 F/B/X/T
Apron Deicing M ASPH PCN 90 F/B/X/T |
| 2. | Taxiway width, surface and strength | TWY apron D 25 m ASPH PCN 68 F/B/X/T
TWY M 25 m ASPH PCN 110 F/A/X/T
TWY PA 25 m ASPH PCN 79 F/A/X/T
TWY U 25 m ASPH PCN 92 F/A/X/T
TWY UF 25 m ASPH PCN 118 F/A/X/T
TWY UG 25 m ASPH PCN 92 F/A/X/T
TWY W 25 m ASPH PCN 115 F/A/X/T
TWY W1 25 m ASPH PCN 137 F/A/X/T
TWY W2 25 m ASPH PCN 132 F/A/X/T
TWY W3 25 m ASPH PCN 97 F/A/X/T
TWY W4 25 m ASPH PCN 81 F/A/X/T
TWY W5 25 m ASPH PCN 89 F/A/X/T
TWY W6 25 m ASPH PCN 70 F/A/X/T
TWY W7 25 m ASPH PCN 115 F/A/X/T
TWY W8 25 m ASPH PCN 108 F/A/X/T
TWY X eastern part 25 m ASPH PCN 72 F/A/X/T Between TWY W and TWY X5
TWY X western part 25 m ASPH PCN 90 F/B/X/T Between TWY X2 and TWY W
TWY X2 25 m ASPH PCN 95 F/B/X/T
TWY X3 25 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY X5 25 m ASPH PCN 61 R/B/X/T
TWY Y middle part 25 m ASPH PCN 97 F/B/X/T Between TWY Y4 and TWY Y8
TWY Y northern part 25 m ASPH PCN 100 F/B/X/T Between TWY Y8 and TWY Y10
TWY Y southern part 25 m ASPH PCN 100 F/B/X/T Between TWY Y1 and TWY Y4
TWY Y1 25 m ASPH PCN 100 F/B/X/T
TWY Y2 25 m ASPH PCN 120 F/B/X/T
TWY Y3 25 m ASPH PCN 95 F/B/X/T
TWY Y4 25 m ASPH PCN 130 F/B/X/T
TWY Y5 25 m ASPH PCN 105 F/B/X/T
TWY Y6 25 m ASPH PCN 95 F/B/X/T
TWY Y7 25 m ASPH PCN 100 F/B/X/T
TWY Y8 25 m ASPH PCN 116 F/B/X/T
TWY Y9 25 m ASPH PCN 97 F/B/X/T
TWY Y10 25 m ASPH PCN 100 F/B/X/T
TWY Z eastern part 25 m ASPH PCN 95 F/B/X/T Between TWY W and TWY X3
TWY Z western part 25 m ASPH PCN 106 F/B/X/T |
| 3. | ACL, location and elevation | See ESSA 1-23/24 |
| 4. | VOR checkpoints | See ESSA 1-23/24 |
| 5. | INS checkpoints | See ESSA 1-23/24 |
| 6. | Remarks | TWY U Taxiway bridges
TWY W Taxiway bridges |

ESSA 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

- | | | |
|----|---|---|
| 1. | Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of ACFT stands | See ESSA 2-3 through ESSA 2-7. Marshalling available H24 |
| 2. | RWY and TWY markings and LGT | RWY 01L/19R: See ESSA 2-1 through ESSA 2-7
01R/19L: See ESSA 2-1 through ESSA 2-7
08/26: See ESSA 2-1 through ESSA 2-7

TWY See ESSA 2-1 through ESSA 2-7 |
| 3. | Stop bars | See ESSA 2-3/4 |
| 4. | Remarks | - |

ESSA 2.10 AERODROME OBSTACLES

In Area 2					
OBST ID/Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/ Type, colour	Remarks
a	b	c	d	e	f
Not available					

In Area 3					
OBST ID/Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/ Type, colour	Remarks
a	b	c	d	e	f
Not available					

ESSA 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

- | | | |
|-----|---|---|
| 1. | Associated MET Office | STOCKHOLM/Arlanda |
| 2. | Hours of service
MET Office outside hours | H24 |
| 3. | Office responsible for TAF preparation
Periods of validity | STOCKHOLM/Arlanda
24 HR |
| 4. | Type of landing forecast
Interval of issuance | TREND
30 min |
| 5. | Briefing/consultation provided | FPC H24, +46 (0)8 797 63 40, www.lfv.se/fpc |
| 6. | Flight documentation
Language(s) used | TAF, METAR, SIGMET, Upper air winds
Swedish/English |
| 7. | Charts and other information available for briefing or consultation | SWC, WC, Nordic SIGWX Chart, Low level forecast |
| 8. | Supplementary equipment available for providing information | - |
| 9. | ATS units provided with information | STOCKHOLM TMC
STOCKHOLM/Arlanda TWR |
| 10. | Additional information (limitation of service, etc.) | 122.600 MHz "ARLANDA MET OFFICE" for reporting of aircraft observations |

ESSA 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designations RWY NR	True BRG and MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
01L	010.37° GEO 005° MAG	3301 x 45	PCN 120 F/A/X/T ASPH	593814.12N 0175447.61E GUND 76 ft	THR 98.1 ft TDZ 100 ft
19R	190.38° GEO 185° MAG	3301 x 45	PCN 120 F/A/X/T ASPH	593959.05N 0175525.56E GUND 76 ft	THR 117.6 ft TDZ 117 ft
01R	010.40° GEO 005° MAG	2500 x 45	PCN 90 F/B/X/T ASPH	593735.03N 0175702.67E GUND 76 ft	THR 137.4 ft TDZ 137 ft
19L	190.41° GEO 185° MAG	2500 x 45	PCN 90 F/B/X/T ASPH	593854.48N 0175731.49E GUND 76 ft	THR 98.4 ft TDZ 98 ft
08	075.85° GEO 071° MAG	2500 x 45	PCN 90 F/B/X/T ASPH	593930.31N 0175610.08E GUND 76 ft	THR 108 ft
26	255.89° GEO 251° MAG	2500 x 45	PCN 90 F/B/X/T ASPH	593950.03N 0175844.95E GUND 76 ft	THR 124.3 ft TDZ 124 ft

Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
01L See ESSA AOC RWY 01L/19R	-	-	3421 x 300	-	CLSD due maintenance WED 1100-1300 (1000-1200) Not applicable during holidays. Change by Notam.
19R See ESSA AOC RWY 01L/19R	-	-	3421 x 300	-	CLSD due maintenance WED 1100-1300 (1000-1200) Not applicable during holidays. Change by Notam.
01R See ESSA AOC RWY 01R/19L	-	-	2620 x 300	-	Not AVBL for landing 2200-0500 (2100-0400) CLSD due maintenance THU 1100-1300 (1000-1200) Not applicable during holidays. Change by Notam.
19L See ESSA AOC RWY 01R/19L	-	-	2620 x 300	-	CLSD due maintenance THU 1100-1300 (1000-1200) Not applicable during holidays. Change by Notam.
08 See ESSA AOC RWY 08/26	-	300 x 150	2620 x 300	-	CLSD due maintenance TUE 1100-1300 (1000-1200) Not applicable during holidays. Change by notam.
26 See ESSA AOC RWY 08/26	-	-	2620 x 300	-	CLSD due maintenance TUE 1100-1300 (1000-1200) Not applicable during holidays. Change by notam.

ESSA 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Remarks
1	2	3	4	5	6
01L	3301	3301	3301	3301	Intermediate distances, see ESSA AOC RWY01L/19R
19R	3301	3301	3301	3301	Intermediate distances, see ESSA AOC RWY01L/19R
01R	2500	2500	2500	2500	Intermediate distances, see ESSA AOC RWY01R/19L
19L	2500	2500	2500	2500	Intermediate distances, see ESSA AOC RWY01R/19L
08	2500	2800	2500	2500	Intermediate distances, see ESSA AOC RWY08/26
26	2500	2500	2500	2500	Intermediate distances, see ESSA AOC RWY08/26

ESSA 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY Designator	APCH LGT Type, LEN INTST	THR LGT Colour WBAR	VASIS (MEHT)	TDZ LGT LEN	RWY Centre Line LGT LEN, Spacing Colour INTST	RWY Edge LGT LEN, Spacing Colour INTST	RWY End LGT Colour WBAR	SWY LGT LEN, Colour
1	2	3	4	5	6	7	8	9
01L	Barrette CL CAT II/III 900 m LIH	Green WBAR	PAPI Left/3.00° (61.4 ft)	900 m	3300/15 m 0-2400 m white, 2400-3000 m white/red, 3000-3300 m red. LIH	3300/60 m White Caution zone 600 m yellow LIH	Red	-
19R	Calvert CAT I 900 m LIH	Green WBAR	PAPI Left/3.00° (56.4 ft)	-	3300/15 m 0-2400 m white, 2400-3000 m white/red, 3000-3300 m red. LIH	3300/60 m White Caution zone 600 m yellow LIH	Red	-
01R	Barrette CL CAT II/III 900 m LIH	Green WBAR	PAPI Right/3.00° (57.3 ft)	900 m	2500/15 m 0-1600 m white 1600-2200 m white/red 2200-2500 m red LIH	2500/60 m White Caution zone 600 m yellow LIH	Red	-
19L	Barrette CL CAT II/III 900 m LIH	Green WBAR	PAPI Left/3.00° (57.3 ft)	900 m	2500/15 m 0-1600 m white 1600-2200 m white/red 2200-2500 m red LIH	2500/60 m White Caution zone 600 m yellow LIH	Red	-
08	-	Green	PAPI Left/3.00° (56.4 ft)	-	2500/30 m 0-1600 m white, 1600-2200 m white/red, 2200-2500 m red. LIH	2500/60 m White Caution zone 600 m yellow LIH	Red	-
26	Calvert CAT I 900 m LIH	Green	PAPI Left/3.00° (60.0 ft)	-	2500/30 m 0-1600 m white 1600-2200 m white/red, 2200-2500 m red, LIH	2500/60 m White Caution zone 600 m yellow LIH	Red	-
10 Remarks: RWY 01L: APCH, RWY and TWY lighting, see also ESSA 2-4 RWY 19R: APCH, RWY and TWY lighting, see also ESSA 2-4 RWY 01R: APCH, RWY and TWY lighting, see also ESSA 2-4 RWY 19L: APCH, RWY and TWY lighting, see also ESSA 2-4 RWY 08: RWY and TWY lighting, see also ESSA 2-4 RWY 26: APCH, RWY and TWY lighting, see also ESSA 2-4								

ESSA 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

- | | | |
|----|--|--|
| 1. | ABN/IBN location, characteristics and hours of operation | - |
| 2. | LDI location and LGT
Anemometer location and LGT | -
At TDZs |
| 3. | TWY edge and centre line lighting | Edge: See ESSA 2-4

CL: See ESSA 2-4 |
| 4. | Secondary power supply/switch-over time | Available |
| 5. | Remarks | - |

ESSA 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

Any RWY

ESSA 2.17 ATS AIRSPACE

- | | | | |
|----|-----------------------------------|---|---|
| 1. | Designation and lateral limits | ARLANDA CTR | 594858N 0174648E - 594858N 0175956E -
594858N 0181047E - 594628N 0181517E -
593758N 0181917E - 592928N 0175748E -
592954N 0175302E - 593028N 0174648E -
593328N 0174148E - 594858N 0174648E |
| | | Sector East | 594858N 0175956E - 594858N 0181047E -
594628N 0181517E - 593758N 0181917E -
592928N 0175748E - 592954N 0175302E -
594858N 0175956E |
| | | Sector West | 594858N 0174648E - 594858N 0175956E -
592954N 0175302E - 593028N 0174648E -
593328N 0174148E - 594858N 0174648E |
| 2. | Vertical limits | ARLANDA CTR | 2000 ft AMSL

GND |
| | | Sector East | 2000 ft AMSL

GND |
| | | Sector West | 2000 ft AMSL

GND |
| 3. | Airspace classification | C | |
| 4. | ATS unit call sign
Language(s) | ARLANDA TOWER
Swedish/English | |
| 5. | Transition altitude | 5000 ft AMSL | |
| 6. | Remarks | CTR established H24
Sector East established H24
Sector West established H24 | |

ESSA 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR	ARLANDA TOWER	118.500 MHz	H24	RWY 01L/19R and CTR Sector West
		125.125 MHz	H24	RWY 01R/19L
		128.725 MHz	H24	RWY 08/26 and CTR Sector East
		121.500 MHz	H24	-
		123.100 MHz	O/R	SAR
	ARLANDA GROUND	121.700 MHz	H24	Push-back and taxi instructions. See ESSA-2-5/6
		121.975 MHz	H24	Push-back and taxi instructions. See ESSA-2-5/6
		121.925 MHz	H24	Push-back and taxi instructions. See ESSA-2-5/6
	ARLANDA CLEARANCE DELIVERY	121.825 MHz	H24	ATC clearance
TMC	STOCKHOLM CONTROL	123.750 MHz	H24	-
ATIS	ARLANDA ATIS ARRIVAL	119.000 MHz	H24	ATIS service also available by ACARS for ACFT equipped with ACARS-MU (AEEC 623 compliant). (Provider is: ARINC for datalink communication and ESSA ATS for ATIS service.)
	ARLANDA ATIS DEPARTURE	121.625 MHz	H24	ATIS service also available by ACARS for ACFT equipped with ACARS-MU (AEEC 623 compliant). (Provider is: ARINC for datalink communication and ESSA ATS for ATIS service.)

ESSA 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Type of aid CAT of ILS/MLS (for VOR/ILS/MLS give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
LOC 01L ILS CAT III (5° E 2015)	SSA	109.90 MHz	HO	594006.4N 0175528.2E		232 m beyond THR 19R ILS Class III/E/4
GP		333.80 MHz		593825.8N 0175442.4E		Angle 3.0° RDH 56 ft 342 m past THR 01L left side
LOC 19R ILS CAT I (5° E 2015)	NSA	110.70 MHz	HO	593805.9N 0175444.6E		258 m beyond THR 01L ILS Class I/E/2 Limited range to 33 km (18 NM) within sector ±10° and 18.5 km (10 NM) within sector ±10° to ±35° from approach line.
GP		330.20 MHz		593949.1N 0175512.2E		Angle 3.0° RDH 51 ft 341 m past THR 19R right side
LOC 01R ILS CAT III (5° E 2015)	TSA	109.35 MHz	HO	593903.8N 0175734.9E		293 m beyond THR 19L ILS Class III/E/4
GP		331.85 MHz		593744.7N 0175714.3E		Angle 3.0° RDH 51 ft 327 m past THR 01R right side
LOC 19L ILS CAT III (5° E 2015)	USA	111.35 MHz	HO	593725.7N 0175659.3E		292 m beyond THR 01R ILS Class III/E/4
GP		332.15 MHz		593844.5N 0175736.0E		Angle 3.0° RDH 51 ft 291 m past THR 19L left side
LOC 08 (5° E 2015)	WSA	109.55 MHz	HO	593952.4N (*) 0175903.1E		293 m beyond THR 26
L 08	WA	348 kHz	H24	593920.8N 0175455.5E		Range 15 NM
LOC 26 ILS CAT I (5° E 2015)	ESA	110.10 MHz	HO	593928.6N 0175556.4E		222 m beyond THR 08 ILS Class I/D/2
GP		334.40 MHz		593951.0N 0175821.1E		Angle 3.0° RDH 53 ft 354 m past THR 26 right side
DVOR/DME (5° E 2015)	ARL	116.00 MHz	H24	593912.4N 0175451.9E	141 ft	DME channel 107X Bearing information in sector 210°-265° may be disturbed at flight altitudes below 7000 ft.
DME	ANE	113.30 MHz	H24	594138.3N 0180335.6E	108 ft	DME channel 80X
DME	ANW	112.05 MHz	H24	594247.8N 0175109.2E	164 ft	DME channel 57Y
DME	ASE	114.45 MHz	H24	593813.9N 0175726.5E	141 ft	DME channel 91Y
DME	ASW	113.75 MHz	H24	593515.7N 0174910.9E	233 ft	DME channel 84Y
DME	ESA	110.10 MHz	H24	593951.3N 0175820.9E	167 ft	DME channel 38X
DME	NSA	110.70 MHz	H24	593949.1N 0175511.7E	139 ft	DME channel 44X

Type of aid CAT of ILS/MLS (for VOR/ILS/MLS give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	SSA	109.90 MHz	H24	593825.9N 0175441.9E	136 ft	DME channel 36X
DME	TSA	109.35 MHz	H24	593744.6N 0175714.8E	172 ft	DME channel 30Y
DME	USA	111.35 MHz	H24	593844.5N 0175736.4E	138 ft	DME channel 50Y

ESSA 2.20 LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER

1. Flygplats koordinering
- 1.1 Ansökan om flygplats –SLOT för ankomst och avgång är obligatoriskt för alla flygningar, undantaget nedan;
 - Flygningar som använder STOCKHOLM/Arlanda som alternativ av meteorologiska skäl
 - Flygningar som använder STOCKHOLM/Arlanda som alternativ av medicinska skäl
 - Flygningar som använder STOCKHOLM/Arlanda som alternativ av tekniska skäl
 - Flygningar som använder STOCKHOLM/Arlanda som alternativ av säkerhets skäl
 - Luffartyg på räddningsuppdrag
 - Helikopter flygningar under dager VMC

SLOT begäran skall vara Arlanda SLOT koordinatör tillhanda senast 3 timmar innan beräknad avgång eller ankomst.

Adress:
Airport Coordination Sweden ACS
Box 202
SE-190 47 Stockholm-Arlanda

Regelbunden flygning och seriemässig charterflygning
Telefon: 08 797 82 66
Fax: 08 797 82 65

Övriga flygningar
Telefon 08 797 82 68
Fax: 08 797 82 65

SITA: ARNACXH

E-post: scr@airportcoordination.com
Internet: www.online-coordination.com

Tjänstgöringstider: H24
Förändring eller avbokning av begäran om SLOT skall meddelas utan dröjsmål. Godkännande av SLOT ersätter inte färdplan eller begäran om marktjänst.

LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1. Aerodrome coordination
- 1.1 Allocation of departure and arrival aerodrome SLOTS are mandatory for all flights, unless exempted below;
 - Flights using STOCKHOLM/Arlanda as alternate for meteorological reasons
 - Flights using STOCKHOLM/Arlanda as alternate for medical reasons
 - Flights using STOCKHOLM/Arlanda as alternate for technical reasons
 - Flights using STOCKHOLM/Arlanda as alternate for security reasons
 - Aircraft in rescue missions
 - Helicopter flights during daylight VMC

SLOT request shall be sent to Arlanda Scheduling Coordinator 3 hours in prior to estimated departure or arrival

Address:
Airport Coordination Sweden ACS
Box 202
SE-190 47 Stockholm-Arlanda

Scheduled and serial charter
Phone: +46 (0)8 797 82 66
Fax: +46 (0)8 797 82 65

Other flights
Phone +46 (0)8 797 82 68
Fax: +46 (0)8 797 82 65

SITA: ARNACXH

E-mail: scr@airportcoordination.com
Internet: www.online-coordination.com

Operational hours: H24
Any change or cancellation in the request of SLOT shall be reported without delay. The SLOT approval does not replace flight plan or handling request.

1.2 Markttjänst

Förutom ambulans- och statsluftfartyg är markttjänst obligatoriskt för alla flygningar till och från STOCKHOLM/Arlanda. Operatörer skall försäkra sig om att arrangemang med markttjänstföretag eller flygbolag finns före ankomst eller avgång. För ytterligare information om markttjänst se www.swedavia.se/arlanda/

2. Föreskrifter vid taxning

2.1 Mod S transponder

STOCKHOLM/Arlanda flygplats är försedd med SMR och mod S multilaterering, som förser TWR och Ground med information om position och identifikation. Operatören av luftfartyg skall säkerställa att luftfartyg är utrustade med fungerande mod S transponder som kan sända och ta emot förfrågan i mod S adressering.

När luftfartyget är på marken, skall transpondern vara begränsad till att endast svara på mod S förfrågan. Mod A/C skall även vara avslagen.

Vid markrörelser med luftfartyg mellan uppställningsplatser skall mod S vara aktiverat med kod 2000.

Vid avgång skall flygbesättningen välja den angivna mod A koden och aktivera mod S vid begäran av push-back eller taxiklaring, det som inträffar först, och vid ankomst efter landning tills luftfartyget stannat på avsedd uppställningsplats. Transpondern skall stängas av omedelbart efter att luftfartyget parkerats.

2.2 Procedurer vid taxning

Förutom då TWR gett annan instruktion skall taxningsvägar enligt GROUND MOVEMENT CHART ARRIVAL/DEPARTURE tillämpas.

2.2.1 Ankomst

Intaxande luftfartyg som lämnar rullbanan skall inte använda avfarter där svängvinkeln överstiger 90 grader.

2.2.2 Avgång

2.2.2.1 Avgående klarering

Avgående klarering kan begäras via data-länk (DCL) (SITA/AIRINC) eller via RTF från EOBT -25 minuter till EOBT + 10 minuter.

Vid begäran skall följande anges:

- Flygplans typ
- Uppställningsplats
- Senast mottagen ATIS-identifikation och QNH
- Om avisning kommer att utföras på platta M

Begäran om annan bana än bana i användning medges endast av prestandaskäl. Vid begäran om avgående klarering via DCL lägg till; "REQ [RWY]" i RMK-fältet i RCD.

Luffartyg som inte kan följa FMS/RNAV SID ska, när begäran sker via DCL, lägga till; "REQ NFMS" i RMK-fältet i RCD.

Följande procedur gäller för klarering via DCL:

1.2 Ground Handling

Except for hospital flights and state aircraft ground handling is mandatory for all flights to and from STOCKHOLM/Arlanda. Operators shall assure arrangements with handling agent, company or airline operator prior to arrival and departure. For further information about handling services visit www.swedavia.se/arlanda/

2. Taxi regulations

2.1 Mode S transponder

STOCKHOLM/Arlanda aerodrome is supported by SMR and mode S multilateration, which provides aircraft position information and identification to TWR and Ground. Aircraft operators shall ensure that mode S transponders are able to operate when an aircraft is on the ground, transmitting mode S squitter and replying to mode S addressed interrogations only.

When an aircraft is on ground, the transponder shall be inhibited to reply to mode S all-call interrogation and replies to mode A/C interrogations shall also be suppressed. Aircraft taxiing between stands shall activate mod S and code 2000.

Flight crew shall select the assigned mode A code and activate the mode S transponder at the request for push-back or taxi, whichever is first, and after landing until reaching the aircraft stand. The transponder shall be switched off immediately after parking.

2.2 Taxi Procedures

Unless otherwise instructed from TWR, taxi routes on GROUND MOVEMENT CHART ARRIVAL/DEPARTURE applies.

2.2.1 Arrival

Arriving aircraft shall not leave RWY via exit TWY with turn exceeding 90 degrees.

2.2.2 Departure

2.2.2.1 Departure clearance

Departure clearance may be requested by data-link (DCL) (SITA/AIRINC) or by RTF from EOBT -25 minutes until EOBT +10 minutes.

At request state:

- Type of aircraft
- Stand position
- Latest received ATIS id-letter and QNH
- If de-icing will take place at apron M

Runway other than in use only permitted due performance. When requesting departure clearance using DCL add; "REQ [RWY]" in RMK-field in RCD.

Aircraft unable to follow FMS/RNAV SID shall when using DCL add: "REQ NFMS" in RMK-field in RCD.

The following procedure applies for DCL:

- Sänd begäran om klarering (RCD).
- Svaresmeddelande (FSM) sänds automatiskt.
 - Om RCD accepteras; avgående ATC klarering (CLD)
 - Om RCD avslås; övergå till RTF.
- Kvittera avgående ATC klarering med återläsning (CDA) inom 5 minuter.
- Korrekt återläsning kvitteras med ett FSM.

När DCL-tjänsten används ska passning ske på frekvens 121.825 MHz, Clearance Delivery.

Flygbesättning ska verifiera att SID och bana inmatad i FMS överensstämmer med avgående klarering. Vid tveksamheter eller vid problem med DCL-tjänsten ska övergång till RTF ske.

Avgående ATC klarering utfärdad via RTF överrider alltid avgående ATC klarering utfärdad via DCL.

2.2.2.2 Start-up/Push-back/Taxi

Tillstånd för start-up/push-back/taxi skall inhämtas från "GROUND". Begäran om tillstånd för detta skall innehålla uppställningsplats och endast göras när luftfartyget är redo att följa ett tillstånd.

Tillstånd för push-back inkluderar även start av motorer under push-back.

2.2.2.3 Inflyttad startposition

Start från inflyttad position skall alltid begäras av TWR.

2.2.2.4 Omedelbar start

Flygbesättning som inte är redo för omedelbar start under uttaxning skall meddela TWR innan ankomst till väntplats.

2.2.3 Taxiprocedurer under CAT II/III förhållanden

I syfte att säkerställa taxning under CAT II/III förhållanden på plattor som inte är utrustade med taxningsljus gäller följande:

Ledsagning är tillgänglig H24. Generell information om ledsagning för STOCKHOLM/Arlanda finns publicerad under ESSA AD 2.9.

Vid RVR värden understigande 550 m under mörker och 300 m under dager, kommer ledsagning för ankommande trafik obligatoriskt utföras från en plats vid inträde på plattan till en position där luftfartyget svänger in på uppställningsplats.

Vid RVR värden understigande 550 m under mörker och 300 m under dager, kommer ledsagning för avgående luftfartyg utföras från position för avslutad push-back till luftfartyget lämnar plattan.

Proceduren är tillämplig på platta FA pir A och platta CD terminal 3.

Besättning kommer att informeras genom NOTAM när proceduren tillämpas.

- Send a request for clearance (RCD).
- A flight system message (FSM) will be transmitted automatically;
 - If the RCD is accepted; a pre-departure clearance (CLD) will be issued.
 - If the RCD is rejected; revert to RTF procedures.
- Acknowledge the pre-departure clearance with a read back (CDA) within 5 minutes.
- When the CDA is processed successfully; a positive FSM will be issued.

When using the DCL service, monitor Clearance Delivery frequency, 121.825 MHz.

Pilots shall verify that SID and runway added into FMS is in accordance with received clearance. In the event of doubts or system related problems, RTF procedures shall be conducted.

A departure clearance issued by RTF always supersedes a clearance transmitted via DCL.

2.2.2.2 Start-up/Push-back/Taxi

Approval for start-up/push-back/taxi must be obtained from "GROUND". Request of such permission shall include stand or position and only be made when aircraft is fully ready to comply.

Push-back approval includes permission to start engines during push-back.

2.2.2.3 Intermediate take-off position

Take off from intermediate positions shall always be requested from TWR.

2.2.2.4 Immediate take-off

Flight crew not ready for immediate take-off during outtaxing shall advise TWR before entering RWY holding position.

2.2.3 Taxi procedures in CAT II/III conditions

In purpose to secure safety taxi operations in CAT II/III conditions on aprons not equipped with taxi lights following procedure will apply:

Marshall will be provided by the airport H24. General information about marshalling for STOCKHOLM/Arlanda is published in ESSA 2.9.

In RVR less than 550 m during darkness or RVR less than 300 m during daylight, marshalling will be mandatory for arriving aircraft at a point entering the apron into a position turning into aircraft stand.

In RVR less than 550 m during darkness or RVR less than 300 m during daylight, marshalling will be mandatory for departing aircraft after finished push-back to a point exit the apron.

The procedure is applicable on apron FA pier A and apron CD terminal 3.

Crew will be notified by NOTAM when the procedure is in force.

3. Föreskrifter för uppställningsplatta

3.1 Restriktioner vid taxning

Rörelser på plattan skall anmälas till TWR för att åstadkomma en välordnad trafik.
Taxning mellan terminalbyggnad och flygplan efter avslutad push-back är inte tillåten utan att TWR först blivit informerad och gett instruktioner att detta kan utföras.
Taxning och bogsering på uppställningsplatta är inte tillåten mellan infart ZF-ZG, ZH-ZK och ZL-ZN.
Uttaxning från terminal 2 skall ske enligt följande,
Uppställningsplats 61-62 ut via UA
Uppställningsplats 63-65 ut via UB
Uppställningsplats 66-69 ut via UC
Uttaxning från terminal 5 skall enligt följande;
Pir A uppställningsplats 1-7 ut via ZL
Pir B uppställningsplats 12-18 ut via ZK

3.2 Restriktioner vingspann

Maximalt vingspann 24 m för taxning på platta S mellan SA-SC.

3.3 Jetstrålar

För att undvika jetstrålar på parkerade luftfartyg platta F gäller följande.
Luftfartyg som vid in- eller uttaxning har parkerade luftfartyg bakom sig, skall inte använda högre effekt än "idle".
Luftfartyg som av något skäl under dessa förhållanden stannas, skall för att undvika "brake away" begära assistans för att dras till position för slutlig parkering alternativt till position där "brake away" inte längre utgör någon fara.

4. Föreskrifter för helikoptertrafik

TWR kommer att anvisa start och landing till någon RWY.
Taxning eller hovring till eller ifrån uppställningsplats skall följa publicerade taxivägar om inget annat anges av TWR.

5. Föreskrifter för uppställningsplats

5.1 Frigörande av uppställningsplats

När försening till följd av ändrad CTOT uppstår kan luftfartyg instrueras av TWR att lämna uppställningsplats, för att frigöra uppställningskapacitet.

5.2 Push-back

Push-back skall alltid utföras vid "nose-in" parkering. Vid övrig uppställning skall push-back alltid utföras för jetflygplan, avvikelser från detta kan förekomma. Marktjänstföretag informerar om push-back skall tillämpas eller inte, i enlighet med Lokala Föreskrifter på flygplatsen. Power-back som alternativ till push-back är inte tillåten.

5.3 Dockningssystem

När dockningssystem inte är aktiverat eller installerat skall luftfartyg vänta på plattans inkörningsspår eller på inriktningsspår utanför uppställningsplats eller tillämplig plats tills signal har för att köra in har tagits emot.

3. Apron regulations

3.1 Taxi restrictions

Movements on aprons are subject to prior contact with TWR to provide necessary information to maintain an orderly flow of traffic.

Taxiing between terminal building and aircraft after completed push-back is not allowed unless TWR has been informed and aircraft is instructed to do so.

Taxiing and towing on apron area is not allowed between entry ZF-ZG, ZH-ZK and ZL-ZN.

Taxiing out from Terminal 2

Stand 61-62 out via UA

Stand 63-65 out via UB

Stand 66-69 out via UC

Taxiing out from Terminal 5

Pier A stand 1-7 out via ZL

Pier B stand 12-18 out via ZK

3.2 Wing span restrictions

Maximum wing span 24 m for taxiing on apron S between SA-SC.

3.3 Jet Blast

To avoid jet blast on parked aircraft apron F following procedures applies;
Aircraft at any part of in- or out taxiing with aircraft parked behind, shall not use more than idle thrust. An aircraft that for any reason has been forced to stop during these circumstances, shall avoid any use of break-away thrust and request assistance for pull into position of final stop or position where use of break-away thrust no longer constitutes danger.

4. Helicopter traffic

TWR will advise approach and take off to any RWY.
Taxiing/hover to and from parking stand shall follow published taxi routes if not otherwise instructed by TWR.

5. Stand regulations

5.1 Push and Hold

When delayed by CTOT, aircraft may be ordered to push and hold to release stand capacity according to instructions from TWR.

5.2 Push-back

Push-back is compulsory for all nose-in stands. For self-service stands push-back is normally mandatory for all jet-aircraft, however deviations are allowed. Handling agent will inform if applicable or not, according to Airport Regulations. Power-back as an alternative to push-back where mandatory is not allowed.

5.3 Parking Guidance System

Whenever parking guidance system is not activated or not installed, aircraft shall wait on apron taxi line or outside parking stand whichever applicable until signal for entering has been received.

5.4 APU användning

APU får startas tidigast 5 min före beräknad tid för push-back eller taxning. Om APU måste startas tidigare får detta endast ske efter överenskommelse med berört marktjänstföretag.

6. Föreskrifter för avisning

6.1 Avisning kan beställas från något av följande företag;

Menzies Aviation	08 797 80 70
Moose Aviation	08 797 89 70
Nordic Aero	08 797 71 90
SK ICE	08 797 59 96

6.2 Procedur

6.2.1 Start bana 01L/19R eller 08/26

Avisning genomförs på uppställningsplats eller annan anvisad avisningsplats
På T2 utförs push-back innan avisning påbörjas. Avisade flygplan är inte tillåtna att taxa på följande taxibanor;
TWY U mellan UC-UG
TWY W mellan TWY Z- W8
Flygplan som utfört sk "Preventive de-icing" omfattas inte av restriktionerna ovan.

6.2.2 Start RWY01R/19L

Avisning kommer att utföras på avisningsplatta M

6.2.2.1 Procedurer för avisning platta M

Efter instruktioner från "GROUND" skall luftfartyg kontakta "ARLANDA APRON" frekvens 131.425 MHz före inkörning på platta M för tilldelning av uppställningsplats (M5-M9). Flygplanets stopposition indikeras av gul upplyst ljuslinje, där kan sedan kontakt med berört avsinginsföretag ske. Avlyssning av "GROUND" frekvens är obligatorisk under hela avisningsförfarandet. Efter avslutad avisning och klar signal, skall "GROUND" kontaktas på anvisad frekvens för taxi klarering.

7. Banföreskrifter

7.1 Bana i användning
Avvikelser från tabellen nedan kan ske i följande situationer;

- Inflygningshjälpmedel är ur funktion
- CATII/III förhållanden
- Sidvindskomponent överstiger gränsvärde
- Friktionskoefficient är lägre än föreskrivna krav
- Kraftiga skurar/CB-aktivitet/vindskjuvning är rapporterad eller observerad
- Banunderhåll

5.4 Use of APU

APU shall not be started earlier than 5 minutes before estimated time for push-back or taxiing. If APU must be used earlier than such time, it has to be agreed between commander and ground service company in question.

6. De/anti-icing regulations

6.1 De/anti-icing is available through following companies;

Menzies Aviation	+46(0)8 797 80 70
Moose Aviation	+46(0)8 797 89 70
Nordic Aero	+46(0)8 797 71 90
SK ICE	+46(0)8 797 59 96

6.2 Procedure

6.2.1 Take-off RWY 01L/19R or 08/26

De-icing will take place at parking stand or other advised de-icing spot.
At T2 push-back will be performed before de-icing starts.
De-iced aircraft is not allowed to taxi on following taxiways:
TWY U between UC-UG
TWY W between TWY Z-W8
For preventive de-iced aircraft no restrictions will apply.

6.2.2 Take-off RWY01R/19L

De-icing will take place at remote de-icing apron M.

6.2.2.1 Procedures for de icing apron M

After instructions from "GROUND" aircraft shall contact "ARLANDA APRON" freq 131.425 MHz before entering apron M, for information about stand (M5-M9). Aircraft stop position will be indicated by yellow illuminated line where contact with requested deicing company shall be established. Monitoring on "GROUND" frequency is however mandatory during the whole procedure. After finished de-icing and clear signal, contact "GROUND" on advised frequency for taxi clearance.

7. RWY regulations

7.1 RWY-in-use
Deviations from table below may take place in following situations;

- Approach facilities is unserviceable
- CATII/III conditions
- Crosswind components exceed limitations
- Braking action below operational requirements
- Heavy showers/CB-activity/ wind shear reported or observed
- Runway maintenance

- Utjämning av trafikbelastning. TWR eller ATCC anvisar ändrad bana när begäran om klarering sker eller så snart det är möjligt.

- Balance of traffic load. TWR or ATCC will advise any change of RWY due to traffic load at clearance request or as soon as possible whatever applicable.

Avvikelser från banvalsmönster kommer inte att medges för att förkorta taxningsväg, avgångs- eller ankomstflygväg.

Deviations from assigned RWY will not be approved to obtain shorter taxi-, departure- or arrival-route.

7.1.1 Banvalstabell

7.1.1 Selection table

Wind direction	Landing RWY from entry ELTOK, HMR XILAN TRS	Take –off RWY to exit DKR, NOSLI, TRS, ARS, KOGAV, RESNA, NTL, BABAP	Remarks
280°-350°	01R	01L	Peak
280°-350°	01R	01L	Off peak
280°-350°	01L	01L	Off peak <35 movements IMC
280°-350°	26	01L	Off peak < 35movements VMC
280°-350°	01L	01L	2200-0500 (2100-0400)
350°-100°	01R	01L	Peak
350°-100°	01L	08	Off peak
100°-170°	19L	19R	Peak
100°-170°	19R	08	Off peak
170°-280°	19L	19R	Peak
170°-280°	26	19R	Off peak
170°-280°	26	19L	2100-0600 (2000-0500)

7.2 High intensity runway operations (HIRO)

7.2 High intensity runway operations (HIRO)

I avsikt att reducera förseningar och påskynda trafikavveckling tillämpas HIRO för alla luftfartyg.

In order to reduce delays and expedite traffic HIRO should as far as possible be applied to all aircraft.

7.2.1 Landning

7.2.1 Landing

Piloter skall förbereda och planera för att lämna banan via snabbavfarter när banförhållandena medger. Se AOC för LDA information.

Pilots should prepare and plan their landing to be able to leave the RWY via the high speed turn-offs when runway conditions permit. See AOC for LDA information.

7.2.2 Start

7.2.2 Take-off

Piloter skall påbörja startförfarandet utan dröjsmål när starttillstånd har erhållits. Om detta inte är möjligt skall TWR informeras.

Pilots should commence take-off roll without delay on receipt of take-off clearance. If unable to comply TWR should be notified in advance.

7.2.2.1 Inflyttad startposition

7.2.2.1 Intersection take-off position

Flygplan skall begära inflyttad startposition från "GROUND" tidigast på TWY eller vid första kontakt med TWR. Se AOC för TORA/TODA information.

Aircraft shall request intersection take off position from "GROUND" earliest when on TWY or on initial contact with TWR. See AOC for TORA/TODA information.

8. Skol-/övningsflygning och uppvisningsflyg

8. School flights/training flights and aerobatic flights

Det är inte tillåtet att utföra upprepade start- och landningsövningar, ensamflygning under grundutbildning samt utföra uppvisningsflyg på eller i närheten av flygplatsen.

Repeated take-off and landing exercises, solo flight during basic training and aerobatic flight at or in the vicinity of the airport, is not permitted.

ESSA 2.21 MINSKNING AV BULLERSTÖRNING

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Begränsningar för kapitel 2 flygplan

1. Limitations for chapter 2 aircraft

Luftfartyg med MTOW understigande 34000 kg certifierade enligt ICAO Annex 16 Vol 1 kapitel 2, får inte starta eller landa 2100-0600 (2000-0500).

Aircraft with MTOW less than 34000 kg certified in accordance with ICAO Annex 16 Vol 1 Chapter 2 are not allowed for take-off or landing 2100-0600 (2000-0500)

2. Motorreversering

Utom för flygsäkerhetsskäl skall inte mer än idle-reverse användas mellan 2100-0600 (2000-0500).

3. Bananvändning

Av miljöskäl för att minska buller tillämpas följande;

- Bana 01R är inte tillgänglig för landning 2200-0500 (2100-0400)
- Bana 19R är inte tillgänglig för start utom då det krävs av prestanda skäl 2100-0600 (2000-0500)
- Bana 08 är inte tillgänglig för landning utom då det krävs till följd av vindförhållanden
- Bana 26 är inte tillgänglig för start utom då det krävs till följd av vindförhållanden

4. CDA

Användandet av CDA rekommenderas förutsatt att kraven för fartrestriktioner från ATCC kan upprätthållas. ATCC kan när trafiksituationen kräver ge sjunkklarering som inte överensstämmer med CDA procedur.

2. Reverse thrust

Except for safety reasons do not use more than idle-reverse thrust between 2100-0600 (2000-0500).

3. Use of RWY

For environmental reasons to minimize noise disturbance following applies;

- RWY 01R is not available for landing 2200-0500 (2100-0400)
- RWY 19R is not available for take-off unless required for performance reasons 2100-0600 (2000-0500)
- RWY 08 is not available for landing unless required for wind conditions
- RWY 26 is not available for take-off unless required for wind conditions

4. CDA

The use of CDA is recommended provided this is consistent with ATCC speed control requirements. ATCC may give descent clearance which do not comply with CDA procedures when traffic situation so require.

ESSA 2.22 FLYGPROCEDURER**1. Ankommande IFR trafik****1.1 Planering**

Ankommande trafik skall planeras via följande TMA punkter; NILUG, XILAN, HMR och ELTOK.

1.2 Beräknad inflygningstid

Beräknad inflygningstid kommer inte meddelas utom då försening mer än 15 minuter förväntas. Se ENR 1.3 mom 3.

1.3 Hastighetsbegränsning

Utom när det särskilt anges kommer följande hastigheter tillämpas. Luftfartyg som inte kan hålla tilldelad hastighet skall meddela ATCC. Luftfartyg under FL100 skall flyga maximalt IAS 250 kt. Under inflygning kommer hastighetsanpassning tillämpas för att upprätthålla ett stabilt flöde. På baslinje kommer ATCC tillämpa IAS180 kt. När luftfartyg är etablerat på slutlig inflygning skall IAS160 kt bibehållas till DME fix motsvarande OM passerats enligt IAC. Efter bekräftad inflygningsklarering upphör tilldelad hastighetsbegränsning om detta inte särskilt anges i inflygningsklareringen.

1.4 Separation

2.5 NM separation kan tillämpas i enlighet med förutsättningarna i ENR 1.6 mom 2.

FLIGHT PROCEDURES**1. Inbound IFR traffic****1.1 Planning**

Inbound traffic shall be planned via following TMA entry points: NILUG, XILAN, HMR and ELTOK.

1.2 Expected approach time (EAT)

Expected approach time will not be transmitted unless delay more than 15 minutes expected. Ref ENR para 1.3 para 3.

1.3 Approach speed limits

Unless otherwise instructed following speeds applies. Aircraft unable to conform shall inform ATCC. Aircraft below FL100 shall fly at maximum IAS 250 kt. During approach ATC will request speed reductions to maintain a steady flow. On base leg ATC will normally request IAS 180 kt. When established on final approach track, aircraft shall maintain IAS 160 kt until passing DME distance corresponding to OM stated on IAC. After confirmed approach clearance any speed limit will be cancelled if not expressly included in approach clearance.

1.4 Separation

2.5 NM separation can be used in accordance with conditions described in ENR 1.6 para 2.

1.5 Visuellinflygning

Visuell inflygning tillåts endast när inflygningshjälpmedel är ur funktion eller för att undvika signifikanta väderförhållanden.

Lufffartyg som är klarerad visuellinflygning skall bibehålla 2500 ft tills etablerad på slutlig inflygningslinje och fortsatt sjunk skall följa sjunkprofil som inte resulterar i en lägre sjunkprofil än den som följs när ILS-glidbana används.

2. Avgående IFR trafik

2.1 Planering

Avgående trafik skall planera via följande TMA punkter; ARS, BABAP, DKR, KOGAV, NTL, NOSLI, RESNA och TRS.

2.1.1 Avgående trafik mot ESSB

Trafik skall planeras via SBA. Klarering kommer att innehålla informationer om SID eller vektorering beroende på bana i användning på STOCKHOLM/Arlanda och STOCKHOLM/Bromma

2.2 Stighastighet

Jetflygplan som 2 NM efter start inte kan stiga med IAS 190 kt eller mer, skall meddela TWR före start.

2.3 Första kontakt på FMS/RNAV SID

Avgående lufffartyg skall skifta frekvens till STOCKHOLM CONTROL först efter instruktioner från TWR. Vid första anrop skall höjd rapporteras för att verifiera SSR mod C kod.

2.3.1 Lufffartyg som inte kan följa FMS/RNAVSID

Lufffartyg skall informera "Clearance Delivery". Lufffartyg kommer att vektoreras till utflygningspunkt angiven i färdplan. Avgående lufffartyg skall skifta frekvens till "STOCKHOLM CONTROL först efter instruktioner från TWR. Vid första kontakt rapportera höjd och ange "UNABLE RNAV SID".

2.4 Avgångar utan SID

IFR trafik som inte är klareras via SID kommer att vektoreras. Proceduren tillämpas vid följande förhållanden;

- 0600-2100 (0500-2000)
- För propeller/turbo prop flygplan med MTOW på 9000 kg eller mindre
- För propeller/turbo prop flygplan med MTOW mer än 9000 kg men mindre än 136000 kg certifierade i enlighet med kapitel 3 eller 5
- Klarering att stiga lämnas initial till 3000 ft
- Om inte annat angivits från TWR skall sväng till angiven kurs påbörjas när 600 ft passerats
- Lufffartyg skall bibehålla ROC 700 ft/min eller mer. Är detta inte möjligt skall ATC informeras

1.5 Visual approach

Visual approach will only be permitted if approach aids are unserviceable or to avoid significant weather conditions.

Aircraft cleared visual approach shall maintain 2500 ft until established on final track and any further descent shall follow a descent path that would be followed using the ILS-glide path.

2. Outbound IFR traffic

2.1 Planning

Outbound traffic shall be planned via following exit points: ARS, BABAP, DKR, KOGAV, NTL, NOSLI, RESNA and TRS.

2.1.1 Outbound traffic destination ESSB

Traffic shall be flight planned via SBA. Clearance will be given on SID or vectoring in accordance with runway in use at STOCKHOLM/Arlanda and STOCKHOLM/Bromma.

2.2 Climb speed

Jet aircraft unable to climb with IAS 190 kt or more 2 NM after take-off shall inform TWR before take-off.

2.3 Initial contact on FMS/RNAV SID

Departing aircraft shall change frequency to STOCKHOLM CONTROL only when instructed from TWR. At first contact report altitude to verify SSR mode C.

2.3.1 Aircraft not able follow FMS/RNAV SID

Aircraft shall inform Clearance Delivery. Aircraft will be vectored to exit point stated in flight plan. Departing aircraft shall change frequency to STOCKHOLM CONTROL only when instructed from TWR. At first contact report altitude and state "UNABLE RNAV SID".

2.4 Non SID departures

IFR traffic not cleared via SID will be vectored. The procedure will be used with following conditions:

- 0600-2100 (0500-2000)
- For prop/turbo-prop aircraft with MTOW 9000 kg or less
- For prop/turbo-prop aircraft with MTOW more than 9000 kg but less than 136000 kg certified in accordance with Chapter 3 or 5
- Initial climb clearance will be 3000 ft
- Unless otherwise instructed by TWR turn to assigned heading shall be initiated when passing 600 ft
- Aircraft shall maintain ROC 700 ft/min or more. If unable inform ATC

2.5 Startprocedurer omnidirectional

2.5 Omnidirectional departure procedures

RWY	Procedure	Significant obstacle		
		Obstacle	Elevation (ft)	Direction (GEO)/Dist (m) from THR
01L	Climb straight ahead to MNM turning ALT 600 ft. Continue climb to appropriate MSA	-		
19R	Climb straight ahead to MNM turning ALT 600 ft. Continue climb to appropriate MSA	-		
01R	Climb straight ahead to MNM turning ALT 600 ft. Continue climb to appropriate MSA	-		
19L	Climb straight ahead to MNM turning ALT 600 ft. Continue climb to appropriate MSA	-		
08	Climb straight ahead to MNM turning ALT 600 ft. Continue climb to appropriate MSA	-		
26	Climb straight ahead to MNM turning ALT 600 ft. Continue climb to appropriate MSA	-		

3. Radio kommunikation

3. Radio communication

3.1 Dubbelriktad radioförbindelse

3.1 Two way radio communication

Avsteg från kraven på dubbelriktad radioförbindelse medges inte.

Exception from two-way radio communication is not accepted.

3.2 Radiobortfall

3.2 Communication failure

Lufffartyg skall följa procedurerna i ENR 1.3 mom 9. För IFR trafik ankommande mot STOCKHOLM/Arlanda gäller följande tilläggsprocedurer;

Aircraft shall follow procedures in ENR 1.3 para 9. For IFR traffic inbound STOCKHOLM/Arlanda following additional procedures will apply;

- | | |
|--|--|
| • Bibehåll senast tilldelad bekräftad höjd | • Maintain last received and acknowledged altitude |
| • Fortsätt mot relevant inflygningspunkt för TMA | • Proceed to relevant entry point in TMA |
| • Fortsätt mot TEB VOR | • Proceed to TEB VOR |
| • I TEB väntläge sjunk till 2500 ft | • In TEB holding descent to 2500 ft |
| • Utför inflygningsförfarande enligt nedan: | • Carry out approach in accordance with: |

RWY	
01L	Intercept TEB R-232 and proceed to TEB DME 9.0. Turn right to intercept LOC SSA, not below 2500 ft until FAP/FAF (SSA DME 7.6).
19R	Intercept TEB R-346 and proceed to TEB DME 17.8. Turn left to intercept LOC NSA, not below 2500 ft until FAP/FAF (NSA DME 7.5).
01R	Intercept TEB R-223 and proceed to TEB DME 8.2. Turn right to intercept LOC TSA, not below 2500 ft until FAP/FAF (TSA DME 7.5).
19L	Intercept TEB R-349 and proceed to TEB DME 16.3. Turn left to intercept LOC USA, not below 2500 ft until FAP/FAF (USA DME 7.5).
08	Intercept TEB R-270 and proceed to TEB DME 17.0. Turn right to intercept LOC WSA, not below 2500 ft until FAF (ARL DME 6.6).
26	Intercept TEB R-027 and proceed to TEB DME 8.4. Turn left to intercept LOC ESA, not below 2500 ft until FAP/FAF (ESA DME 7.5).

3.3 Avbruten inflygning vid radiobortfall

3.3 Missed approach in case of communication failure

RWY	MISAP in communication failure
01L	Climb straight ahead. At 600 ft or SSA DME 1.7 (past SSA DME), whichever is latest, turn left to track 329° climbing. At 2500 ft or SSA DME 4.0 whichever is latest, turn left to ARL DVOR/DME for new instrument approach.
19R	Climb straight ahead. At 2500 ft or NSA DME 4.0 (past NSA DME), whichever is latest, turn right to ARL DVOR/DME for new instrument approach.
01R	Climb straight ahead. At 600 ft or TSA DME 1.5 (past TSA DME) whichever is latest, turn right to track 039° climbing. At 2500 ft or TSA DME 4.0 whichever is latest, turn right to TEB DVOR/DME. At TEB intercept TEB R-223 and proceed to TEB DME 8.2. Turn right to intercept LOC TSA, not below 2500 ft until FAP/FAF (TSA DME 7.5).
19L	Climb straight ahead. At 600 ft or USA DME 1.5 (past USA DME), whichever is latest, turn left to track 149° climbing. At 2500 ft or USA DME 4.0 whichever is latest, turn left to TEB DVOR/DME. At TEB intercept TEB R-349 and proceed to TEB DME 16.3. Turn left to intercept LOC USA, not below 2500 ft until FAP/FAF (USA DME 7.5).
08	Climb straight ahead. At 2500 ft or ARL DME 5.0 whichever is latest, turn left to ARL DVOR/DME for new instrument approach.
26	Turn right track 299° as soon as practicable climbing to 2500 ft. At ESA DME 6.0 turn left to ARL DVOR/DME for new instrument approach.

4. Lågsiktsprocedurer (LVP)

4. Low visibility procedures (LVP)

4.1 Kriteria för aktivering av LVP

4.1 Criteria for activation of LVP

LVP är i drift när RVR är lägre än 550 m eller när molntäckeshöjden eller vertikalsikten är lägre än 200 ft. Tillämpningen av LVP meddelas i ATIS.

LVP will be in operation when RVR falls below 550 m or when ceiling or vertical visibility falls below 200 ft. The application of LVP will be announced in ATIS.

4.2 SMGCS

4.2 SMGCS

Fel i markradar övervakningssystemet minskar landningskapaciteten till under 65%.

Failure in Surface Movement Guidance and Control will reduce landing capacity below 65%.

4.3 CATII/III RWY

4.3 CAT II/III RWY

RWY 01L och 01R/19L är godkända för CATII/III

RWY 01L and 01R/19L are approved for CATII/III.

4.3.1 Separation vid inflygning

4.3.1 Approach spacing

I syfte att upprätthålla skydd för ILS anläggning, kommer inga fordon eller luftfartyg tillåtas inom känsliga områden. För att uppfylla kravet kommer därför 5 NM separation att tillämpas mellan ankommande.

In order to maintain protection on ILS, no vehicle or aircraft shall penetrate sensitive areas. In order to fulfill requirement more than 5 NM spacing between arrivals will be used.

4.3.2 Landnings kapacitet

4.3.2 Landing rate

CATII/III operationer kommer att reducera kapaciteten till 65%.

CAT II/III operations will reduce landing capacity to 65%.

4.3.3 Banavfarter

4.3.3 RWY exit

RWY 01L: Alla avfarter är tillgängliga, Y8 och Y6 är RET.
RWY 01R: Alla avfarter är tillgängliga, W5 och W6 är RET.
RWY 19L: Alla avfarter är tillgängliga, W4 och W3 är RET.
Centrumlinjeljus på alla avfarter är installerade med grön/gul färg tills området för stråklyta lämnats. Se AD ESSA 2-4.

RWY 01L: All exits are available, Y8 and Y6 are RET.
RWY 01R: All exits are available, W5 and W6 are RET.
RWY19L: All exits are available, W4 and W3 are RET.
Centre line lights on all exits are color coded green/yellow until RWY strip area is vacated. See AD ESSA 2-4.

4.4 Start

4.4 Take-off

LVTO med LOC referens är tillämplig från alla banor.

LVTO with LOC guidance is available from all RWYs.

5. VFR trafik

5.1 STOCKHOLM TMA

Procedureerna i ENR 1.2 skall tillämpas.

5.2 STOCKHOLM/Arlanda CTR

Procedurer i ENR 1.2 mom 5 skall tillämpas. För in- och utpasseringspunkter se ESSA 6-1.

5. VFR traffic

5.1 STOCKHOLM TMA

Procedures in ENR 1.2 applies.

5.2 STOCKHOLM/Arlanda CTR

Procedures in ENR 1.2 para 5 applies. Entry/exit points see ESSA 6-1

ESSA 2.23 ÖVRIG INFORMATION

1. Förhandsmeddelande inom STOCKHOLM TMA
Förhandsmeddelande krävs för följande flygningar inom STOCKHOLM TMA;

- Skol- och övningsflygning inkluderande "airwork", väntläge och upprepade instrumentinflygningar
- Fotoflyg
- Prospekteringsflyg
- Lyft av fallskärmshoppare
- Mät och kontrollflygning av navigeringshjälpmedel

Innan färdplan lämnas in skall operatör lämna förhandsmeddelade till skiftledare STOCKHOLM ATCC
TEL 08 585 547 02.

2. Verksamhet med stora flygplan
Som stora flygplan betraktas flygplan som har vingspann överstigande 65 m.

2.1 A380 verksamhet

- RWY 01L/19R kan användas vid start och landning.
- RWY på-/avfarter Y1, Y2, Y3, Y9 och Y10 är godkända för A380.
- RWY 26 kan användas vid landning.
- RWY avfart X2 är godkänd för A380.
- TWY Y, PA och X mellan Y-ZQ kommer användas för taxning. All taxning kommer att ledsagas.
- Överstyrningsteknik enligt befälhavarens bedömning skall användas på Y1, Y10, Y-PA-X och X2.
- Idle thrust skall användas på yttermotorerna vid taxning.
- Parkering kommer att utföras på plats F36R Pir F.
- A380 push-back stång finns inte tillgänglig på flygplatsen. A380 operatör ansvarar själv för att säkerställa egen utrustning.
- A380 operatör är ansvarig för att kontraktera marktjänstföretag före användandet av flygplatsen.

ADDITIONAL INFORMATION

1. Prior Notice in STOCKHOLM TMA.
Prior Notice is required for following when operating within STOCKHOLM TMA;

- School and training flights, including "airwork", holding and repeated instrument approaches
- Aerial photographing
- Geological survey flights
- Parachute dropping
- Calibration flight for nav-aids and approach aids

Before submitting a flight plan the operator shall give prior notice of the flight to Watch Supervisor Stockholm ACC
TEL +46(0)8 585 547 02.

2. Operations with large aircraft
Large aircraft is considered as aircraft with wingspan with more than 65 m.

2.1 A380 Operations

- RWY 01L/19R can be used for take-off and landing.
- RWY exit/entry Y1, Y2, Y3, Y9 and Y10 are approved for A380.
- RWY 26 can be used for landing.
- RWY exit X2 approved for A380.
- TWY Y, PA and X between Y-ZQ will be used for taxiing. All taxiing will be marshalled.
- Judgemental oversteer shall be used at Y1, Y10, Y-PA-X and X2.
- Idle thrust shall be used on outer engines when taxiing.
- Parking will take place at F36 Pier F.
- A380 push-back pole is not available at the airport. Operator shall secure for arrangements with own equipment.
- A380 operator is responsible for contracting handling company before using the airport.

ESSA 2.24 TILLHÖRANDE KARTOR

RELATED CHARTS

AD chart		ESSA-2-1
AD chart	Markings	ESSA-2-3
AD chart	Lighting	ESSA-2-4
Ground movement chart	Arrival	ESSA-2-5
Taxi route procedures	Departure	ESSA-2-6
Parking/docking chart		ESSA-2-7
Hotspots		ESSA-2-9/10
AOC	RWY 01L/19R	ESSA-3-1
AOC	RWY 01R/19L	ESSA-3-3
AOC	RWY 08/26	ESSA-3-5
PATC	RWY 01L	ESSA-3-7
PATC	RWY 01R	ESSA-3-9
PATC	RWY 19L	ESSA-3-11
Area chart	TMA	ESSA 4-1
Holding procedures		ESSA 4-3
STAR	RWY 01L/01R	ESSA-4-5
STAR	RWY 19R/19L	ESSA-4-7
STAR	RWY 08	ESSA-4-9
STAR	RWY 26	ESSA-4-11
FMS/RNAV SIDs General		ESSA-4-13
List of Waypoints and Name-code designators for FMS/RNAV SIDs		ESSA-4-15
SID	RWY 01L	ESSA-4-21
SID	RWY 19R	ESSA-4-27
SID	RWY 01R	ESSA-4-33
SID	RWY 19L	ESSA-4-41
SID	RWY 08 Left turn	ESSA-4-47
SID	RWY 08 Right turn	ESSA-4-53
SID	RWY 26	ESSA-4-59
RNAV STARs General		ESSA-4-61
List of Waypoints and Name-code designators for P-RNAV STARs		ESSA-4-63
RNAV STAR	RWY 01L	ESSA-4-65
RNAV STAR	RWY 19R	ESSA-4-69
RNAV STAR	RWY 26	ESSA-4-73
ATC Surveillance		ESSA 4-91
Minimum ALT chart		
IAC	ILS or LOC RWY 01L	ESSA-5-1
IAC	ILS or LOC RWY 19R	ESSA-5-2
IAC	ILS or LOC RWY 01R	ESSA-5-3
IAC	ILS or LOC RWY 19L	ESSA-5-4
IAC	ILS or LOC RWY 26	ESSA-5-5
IAC	LOC RWY 08	ESSA-5-6
	Com failure procedure	ESSA-5-7
	ILS or LOC RWY 01R	
IAC	RNAV (RNP) RWY 01R	ESSA-5-9
IAC	RNAV (RNP) RWY 26	ESSA-5-13
VAC		ESSA-6-1

ACL/INS Reference points

STOCKHOLM/ARLANDA

STAND	INS COORD	ELEV	PARKING AID
Terminal 2			
61	593842.46N 0175533.69E	103	APIS
62	593841.07N 0175535.33E	103	APIS
63	593839.76N 0175537.21E	103	APIS
64	593838.55N 0175539.33E	103	APIS
65	593837.61N 0175541.29E	103	APIS
66	593836.60N 0175543.79E	103	APIS
67	593835.72N 0175546.48E	103	APIS
68	593835.08N 0175548.87E	103	APIS
69L	593834.21N 0175551.00E	103	INOCON
69	593834.39N 0175552.56E	103	INOCON
69R	593834.10N 0175553.65E	103	INOCON
Terminal 3			
52	593844.98N 0175533.06E	102	INOCON
53	593842.59N 0175526.71E	103	INOCON
54	593845.41N 0175530.06E	102	INOCON
55	593842.82N 0175523.06E	103	INOCON
56	593845.75N 0175526.80E	103	INOCON
57	593840.98N 0175521.62E	103	INOCON
58	593846.10N 0175523.54E	102	INOCON
60A	593841.91N 0175530.53E	102	INOCON
Terminal 4			
31	593848.51N 0175540.72E	102	SAFEDOCK
32	593854.89N 0175541.16E	101	SAFEDOCK
33	593849.63N 0175538.80E	101	SAFEDOCK
34	593853.91N 0175538.89E	102	SAFEDOCK
35	593850.42N 0175536.87E	102	SAFEDOCK
36	593853.50N 0175536.67E	102	SAFEDOCK
37	593850.75N 0175534.30E	102	SAFEDOCK
38	593853.59N 0175534.11E	102	SAFEDOCK
39	593851.06N 0175531.31E	101	SAFEDOCK
40	593853.80N 0175531.49E	102	SAFEDOCK
41	593851.54N 0175528.89E	101	SAFEDOCK
42	593853.80N 0175529.02E	101	SAFEDOCK
43	593852.42N 0175526.98E	100	SAFEDOCK
44	593853.54N 0175525.66E	100	SAFEDOCK
Terminal 5 Pier A			
1	593907.41N 0175549.77E	101	SAFEDOCK
3	593908.91N 0175548.76E	102	SAFEDOCK
4	593909.97N 0175554.08E	101	SAFEDOCK
5	593910.64N 0175547.54E	100	SAFEDOCK
6	593911.70N 0175552.85E	101	SAFEDOCK
7	593911.87N 0175545.56E	99	SAFEDOCK
8	593913.28E 0175552.69E	101	SAFEDOCK
9	593913.02N 0175547.17E	101	SAFEDOCK
10	593913.61N 0175549.50E	99	SAFEDOCK
Terminal 5 Pier B			
11	593901.49N 0175542.65E	100	SAFEDOCK
12	593904.44N 0175544.10E	101	SAFEDOCK
13	593901.73N 0175539.95E	102	SAFEDOCK
14	593904.56N 0175541.22E	101	SAFEDOCK
15	593902.03N 0175536.81E	101	SAFEDOCK
16	593904.89N 0175537.62E	101	SAFEDOCK
17	593901.78N 0175533.72E	101	SAFEDOCK
18	593905.61N 0175534.86E	101	SAFEDOCK
19	593903.05N 0175532.56E	100	SAFEDOCK
20	593904.38N 0175532.70E	101	SAFEDOCK

STAND	INS COORD	ELEV	PARKING AID
Terminal 5 Pier F			
F28L	593911.07N 0175617.53E	102	APIS++
F28R	593911.31N 0175616.14E	102	APIS++
F29L	593910.33N 0175610.07E	103	APIS++
F29R	593910.07N 0175609.92E	103	APIS++
F30	593912.39N 0175616.89E	102	APIS++
F31	593911.49N 0175609.12E	103	APIS++
F32L	593913.98N 0175616.01E	102	APIS++
F32R	593914.08N 0175614.76E	103	APIS++
F33L	593912.79N 0175608.28E	103	APIS++
F33R	593912.55N 0175609.26E	103	APIS++
F34	593915.31N 0175615.50E	102	APIS++
F35L	593914.46N 0175607.95E	102	APIS++
F35R	593914.42N 0175607.75E	102	APIS++
F36L	593916.62N 0175614.75E	102	APIS++
F36R	593916.78N 0175613.41E	103	APIS++
F37	593915.72N 0175607.01E	101	APIS++
F38	593918.13N 0175613.92E	102	APIS++
F39L	593917.19N 0175606.35E	101	APIS++
F39R	593916.99N 0175607.82E	101	APIS++
Apron F			
F40	593917.06N 0175626.30E	108	INOCON
F42	593918.37N 0175625.65E	108	INOCON
F44	593919.68N 0175625.00E	108	INOCON
Apron G			
G141	593909.33N 0175637.02E	118	INOCON
G142	593911.28N 0175635.82E	118	INOCON
G143	593913.12N 0175634.87E	118	INOCON
G144	593914.97N 0175633.93E	118	INOCON
G145	593916.84N 0175633.00E	117	INOCON
G146	593918.68N 0175632.09E	115	INOCON
G147		114	INOCON
G148	593920.53N 0175631.16E	114	INOCON
G149		115	INOCON
Apron H			
ACL	593919.94N 0175652.30E	117	
Apron J			
ACL	593926.25N 0175716.11E	119	
Apron K			
ACL	593931.90N 0175739.12E	104	
K1	593930.40N 0175730.12E	109	
K2	593927.62N 0175730.73E	111	
K3A	593928.02N 0175734.47E	110	
K3B	593928.69N 0175736.90E	108	
K3C	593929.02N 0175739.51E	106	
K3D	593928.00N 0175734.19E	111	
K3E	593928.86N 0175738.04E	108	
K5	593930.57N 0175751.83E	100	
K5L	593930.70N 0175752.83E	100	
K5R	593930.38N 0175750.33E	100	
Apron L			
ACL	593935.23N 0175826.47E	115	

ACL/INS Reference points

STOCKHOLM/ARLANDA

STAND	INS COORD		ELEV	PARKING AID
Apron M				
M5	593849.42N	0175704.01E	94	
M6	593849.00N	0175702.69E	94	
M7	593848.58N	0175701.36E	94	
M8	593847.46N	0175657.88E	94	
M9	593844.93N	0175656.51E	94	
Apron R				
R3	593827.31N	0175532.65E	103	INOCON
R4	593826.39N	0175536.09E	102	INOCON
R5	593822.24N	0175536.09E	100	INOCON
R5L	593822.40N	0175536.64E	103	
R6	593821.13N	0175540.20E	99	INOCON
R6L	593821.33N	0175540.74E	103	
R7	593820.07N	0175544.28E	98	INOCON
R7L	593820.24N	0175544.85E	103	
R8	593819.10N	0175548.58E	98	INOCON
R8L	593819.18N	0175548.96E	102	
R9	593817.97N	0175552.60E	99	INOCON
R9L	593817.08N	0175553.03E	102	
R9C	593819.15N	0175552.91E	100	
R10	593816.85N	0175556.65E	98	INOCON
R10L	593817.00N	0175557.18E	102	
R12	583819.06N	0175601.95E	103	
R13	593817.79N	0175601.10E	104	
Apron S				
S1	593830.69N	0175518.15E	106	
S2	593828.82N	0175517.47E	106	
S2L	593829.70N	0175518.11E	106	
S3	593826.93N	0175516.79E	106	
S3L	593827.22N	0175517.28E	106	
S4				
S5	593830.52N	0175514.12E	104	
S71	593826.25N	0175509.84E	103	INOCON
S72	593825.08N	0175509.40E	103	INOCON
S73	593823.90N	0175508.99E	103	INOCON
S74	593822.72N	0175508.56E	102	INOCON
S75	593821.54N	0175508.14E	102	INOCON
S76	593820.37N	0175507.71E	100	INOCON
S77	593819.20N	0175507.27E	100	INOCON
S78	593818.02N	0175506.86E	98	INOCON
S79	593816.84N	0175506.43E	96	INOCON
S80	593817.06N	0175510.44E	95	
S81	593816.03N	0175510.11E	92	