

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 010.5° GEO 1650 m from THR 01L |
| 2. | Direction and distance from (city) | N 20 NM from Stockholm |
| 3. | Elevation/Reference temperature | 138 ft/+23.8°C |
| 4. | Geoid undulation at AD ELEV PSN | 75 ft |
| 5. | MAG VAR/Annual change | 6° E 2020/+0.2 increasing |
| 6. | Administration, address, telephone, fax, AFS | Swedavia AB
Flygvägen 1
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, Designated quarantine AD |
| 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 | Marshalling available H24. No marshall service on apron H, J and L. |

ESSA 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

- | | | |
|----|--|--|
| 1. | Cargo-handling facilities | All types |
| 2. | Fuel/oil types | Fuel Jet A1
Oil - |
| 3. | Fuelling facilities/discharge capacity | Jet A1: No limitations, hydrant fuelling
Fueltrucks on apron G, J, K, M, S and on Terminal 3 north side |
| 4. | De-icing facilities | Type I and II, 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 contact Shell, BP or World Fuel Service |

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 10, 2 fire fighting stations |
| 2. | Rescue equipment | Tracked vehicle, decontamination vehicle, airport medical assistance, lift bags, rescue boat and rescue rafts. |
| 3. | Capability for removal of disabled aircraft | By arrangement
On-the-scene commander H24, APOC Supervisor +46 (0)10 109 13 00 |
| 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 | All RWYs de-iced with KFOR/NAFO
All TWYs and aprons de-iced with KFOR/NAFO/SAND |

ESSA 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

- | | | |
|----|----------------------------|---|
| 1. | Apron surface and strength | Apron D ASPH PCN 90 F/B/X/T
Apron E ASPH PCN 72 F/A/W/T
Apron F ASPH PCN 76 F/A/W/T
Apron G CONC PCN 68 R/A/W/T
Apron H ASPH PCN 61 F/A/X/T
Apron J ASPH PCN 69 F/A/W/T
Apron K ASPH PCN 46 F/A/X/T
Apron L ASPH PCN 41 F/A/X/T
Apron M ASPH PCN 105 F/A/X/T
Apron R ASPH PCN 87 F/A/X/T
Apron AB ASPH PCN 62 F/A/W/T
Apron BC ASPH PCN 79 F/A/W/T
Apron CD ASPH PCN 102 F/A/W/T
Apron FA ASPH PCN 102 F/A/X/T
Apron S North part ASPH PCN 48 F/A/W/T
Apron S South part ASPH PCN 41 F/A/X/T |
|----|----------------------------|---|

2. Taxiway width, surface and strength

TWY apron D 25 m ASPH PCN 68 F/B/X/T
 TWY EA 25 m ASPH PCN 82 F/A/W/T
 TWY JV 19 m ASPH PCN 78 F/A/W/T
 TWY KW 25 m ASPH PCN 72 F/A/X/T
 TWY LY 14 m ASPH PCN 32 F/A/X/T
 TWY M 25 m ASPH PCN 88 F/A/X/T
 TWY PA 25 m ASPH PCN 97 F/A/W/T
 TWY SC 25 m ASPH PCN 79 F/A/W/T
 TWY U east part 23 m ASPH PCN 84 F/A/X/T East of TWY UE
 TWY U west part 25 m ASPH PCN 84 F/A/X/T West of TWY UE
 TWY UA 25 m ASPH PCN 68 F/B/X/T
 TWY UB 25 m ASPH PCN 68 F/B/X/T
 TWY UC 25 m ASPH PCN 69 F/A/W/T
 TWY UD 25 m ASPH PCN 82 F/A/W/T
 TWY UE 25 m ASPH PCN 110 F/A/W/T
 TWY UF 25 m ASPH PCN 106 F/A/X/T
 TWY UG 25 m ASPH PCN 80 F/A/X/T
 TWY W 23 m ASPH PCN 89 F/A/X/T
 TWY W1 25 m ASPH PCN 92 F/A/W/T
 TWY W2 25 m ASPH PCN 94 F/A/W/T
 TWY W3 25 m ASPH PCN 74 F/A/W/T
 TWY W4 25 m ASPH PCN 77 F/A/W/T
 TWY W5 25 m ASPH PCN 82 F/A/W/T
 TWY W6 25 m ASPH PCN 90 F/A/W/T
 TWY W7 25 m ASPH PCN 99 F/A/W/T
 TWY W8 25 m ASPH PCN 89 F/A/W/T
 TWY X east part 25 m ASPH PCN 72 F/A/X/T East of TWY W
 TWY X west part 25 m ASPH PCN 76 F/A/W/T West of TWY W
 TWY X2 25 m ASPH PCN 77 F/A/W/T
 TWY X3 25 m ASPH PCN 72 F/A/W/T
 TWY X5 25 m ASPH PCN 84 F/A/W/T
 TWY Y 25 m ASPH PCN 89 F/A/W/T
 TWY Y1 25 m ASPH PCN 85 F/A/X/T
 TWY Y2 25 m ASPH PCN 105 F/A/X/T
 TWY Y3 25 m ASPH PCN 92 F/A/X/T
 TWY Y4 25 m ASPH PCN 124 F/A/X/T
 TWY Y5 25 m ASPH PCN 108 F/A/X/T
 TWY Y6 25 m ASPH PCN 100 F/A/X/T
 TWY Y7 25 m ASPH PCN 99 F/A/W/T
 TWY Y8 25 m ASPH PCN 125 F/A/W/T
 TWY Y9 25 m ASPH PCN 105 F/A/W/T
 TWY Y10 25 m ASPH PCN 101 F/A/X/T
 TWY Z 25 m ASPH PCN 70 F/A/W/T
 TWY ZE 25 m ASPH PCN 106 F/A/W/T
 TWY ZF 25 m ASPH PCN 102 F/A/W/T
 TWY ZG 25 m ASPH PCN 106 F/A/W/T
 TWY ZH 25 m ASPH PCN 102 F/A/W/T
 TWY ZJ 25 m ASPH PCN 103 F/A/W/T
 TWY ZK 25 m ASPH PCN 94 F/A/W/T
 TWY ZL 25 m ASPH PCN 94 F/A/W/T
 TWY ZM 25 m ASPH PCN 98 F/A/W/T
 TWY ZN 25 m ASPH PCN 73 F/A/W/T
 TWY ZP 25 m ASPH PCN 69 F/A/W/T
 TWY ZQ 25 m ASPH PCN 64 F/A/W/T
 TWY ZS 25 m ASPH PCN 113 F/A/W/T
 TWY ZT 25 m ASPH PCN 98 F/A/W/T

3. ACL, location and elevation

See AD 2 ESSA 2-8

4. VOR checkpoints

-

5. INS checkpoints

See AD 2 ESSA 2-8

6. Remarks

TWY U east part 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. | | | | | | | | | | |
| 2. | RWY and TWY markings and LGT | <table border="0"><tr><td style="padding-right: 10px;">RWY 01L/19R:</td><td>See ESSA 2-1 through ESSA 2-7</td></tr><tr><td style="padding-right: 10px;">01R/19L:</td><td>See ESSA 2-1 through ESSA 2-7</td></tr><tr><td style="padding-right: 10px;">08/26:</td><td>See ESSA 2-1 through ESSA 2-7</td></tr><tr><td colspan="2" style="padding-top: 10px;">TWY</td></tr><tr><td colspan="2">See ESSA 2-1 through ESSA 2-7</td></tr></table> | 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 | |
| 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 in feet	Markings/ Type, colour	Remarks
a	b	c	d	e	f
ESSA1	Shrub	593751.5N 0175448.6E	126 / -	-	-
ESSA2	Pole	593751.2N 0175445.6E	130 / -	-	-
ESSA3	Pole	593750.7N 0175447.8E	136 / -	-	-
ESSA4	Pole	593750.3N 0175450.0E	140 / -	-	-
ESSA5	Forest	593749.1N 0175449.9E	142 / -	-	-
ESSA6	Forest	593748.1N 0175426.8E	157 / -	-	-
ESSA7	Forest	593730.5N 0175417.4E	196 / -	-	-
ESSA8	Forest	593728.8N 0175417.8E	201 / -	-	-
ESSA9	Forest	593728.4N 0175416.8E	203 / -	-	-
ESSA10	Forest	593724.7N 0175414.2E	209 / -	-	-
ESSA11	Navaid	594003.3N 0175527.0E	126 / -	-	-
ESSA12	Navaid	594006.4N 0175528.2E	131 / -	-	-
ESSA13	Building	594006.9N 0175523.6E	134 / -	-	-
ESSA14	Navaid	594006.2N 0175531.4E	137 / -	-	-
ESSA15	Shrub	594009.8N 0175535.3E	143 / -	-	-
ESSA16	Forest	594043.0N 0175538.4E	194 / -	-	-
ESSA17	Forest	594043.8N 0175531.9E	201 / -	-	-
ESSA18	Forest	594044.9N 0175526.5E	203 / -	-	-
ESSA19	Forest	594044.9N 0175526.7E	204 / -	-	-
ESSA20	Forest	594045.6N 0175525.2E	205 / -	-	-
ESSA21	Forest	594044.0N 0175544.0E	207 / -	-	-
ESSA22	Forest	594046.1N 0175528.1E	209 / -	-	-
ESSA23	Forest	594046.7N 0175530.5E	210 / -	-	-
ESSA24	Forest	594046.8N 0175529.7E	211 / -	-	-
ESSA25	Navaid	593731.0N 0175701.3E	145 / -	-	-
ESSA26	Shrub	593725.1N 0175650.9E	155 / -	-	-
ESSA27	Shrub	593724.8N 0175651.1E	157 / -	-	-
ESSA28	Forest	593702.4N 0175638.0E	193 / -	-	-
ESSA29	Forest	593701.7N 0175636.0E	207 / -	-	-
ESSA30	Forest	593700.9N 0175636.9E	210 / -	-	-
ESSA31	Forest	593904.7N 0175742.5E	116 / -	-	-
ESSA32	Shrub	593912.8N 0175728.4E	141 / -	-	-
ESSA33	Shrub	593913.0N 0175729.5E	145 / -	-	-
ESSA34	Pole	593931.9N 0175732.2E	171 / -	-	-
ESSA35	Forest	593953.8N 0175736.2E	204 / -	-	-

ESSA36	Forest	593954.3N 0175735.9E	206 / -	-	-
ESSA37	Forest	593954.8N 0175736.3E	208 / -	-	-
ESSA38	Forest	593955.0N 0175737.1E	211 / -	-	-
ESSA39	Forest	593955.5N 0175737.1E	212 / -	-	-
ESSA40	Forest	593955.8N 0175737.1E	215 / -	-	-
ESSA41	Forest	593956.0N 0175737.7E	216 / -	-	-
ESSA42	Forest	593958.4N 0175734.2E	223 / -	-	-
ESSA43	Forest	593959.2N 0175735.2E	224 / -	-	-
ESSA44	Navaid	593929.4N 0175603.2E	113 / -	-	-
ESSA45	Building	593926.2N 0175551.4E	121 / -	-	-
ESSA46	Terrain	593925.2N 0175550.6E	124 / -	-	-
ESSA47	Building	593922.2N 0175534.7E	149 / -	-	-
ESSA48	Antenna	593951.5N 0175856.5E	134 / -	-	-
ESSA49	Navaid	593952.3N 0175903.0E	136 / -	-	-
ESSA50	Antenna	593951.8N 0175903.4E	137 / -	-	-
ESSA51	Antenna	593952.9N 0175902.9E	138 / -	-	-
ESSA52	Shrub	593956.3N 0175908.4E	139 / -	-	-
ESSA53	Shrub	593956.0N 0175910.1E	144 / -	-	-
ESSA54	Shrub	593957.0N 0175911.7E	144 / -	-	-
ESSA55	Shrub	593956.5N 0175913.0E	146 / -	-	-
ESSA56	Shrub	593957.0N 0175915.9E	150 / -	-	-
ESSA57	Forest	593950.9N 0175920.4E	150 / -	-	-
ESSA58	Forest	594001.3N 0175934.0E	164 / -	-	-
ESSA59	Forest	594001.3N 0175940.4E	178 / -	-	-
ESSA60	Forest	594003.2N 0175943.6E	184 / -	-	-

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/Arlanda TWR
STOCKHOLM APP |
| 10. | Additional information (limitation of service,
etc.) | - |

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 004° MAG	3301 x 45	PCN 112 F/A/X/T ASPH	593814.11N 0175447.60E GUND 75.8 ft	THR 98.6 ft TDZ 100.3 ft
19R	190.38° GEO 184° MAG	3301 x 45	PCN 112 F/A/X/T ASPH	593959.04N 0175525.56E GUND 75.8 ft	THR 118.2 ft TDZ 118.2 ft
01R	010.40° GEO 004° MAG	2500 x 45	PCN 72 F/A/W/T ASPH	593735.03N 0175702.67E GUND 75.4 ft	THR 138.0 ft TDZ 138.0 ft
19L	190.40° GEO 184° MAG	2500 x 45	PCN 72 F/A/W/T ASPH	593854.49N 0175731.48E GUND 75.4 ft	THR 98.9 ft TDZ 103.7 ft
08	075.86° GEO 070° MAG	2500 x 45	PCN 89 F/A/W/T ASPH	593930.31N 0175610.08E GUND 76 ft	THR 108 ft
26	255.89° GEO 250° MAG	2500 x 45	PCN 89 F/A/W/T ASPH	593950.03N 0175844.96E GUND 75.3 ft	THR 124.8 ft TDZ 124.8 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 1000-1200 (0900-1100) Not applicable during holidays. Change by NOTAM
19R See ESSA AOC RWY 01L/19R	-	-	3421 x 300	-	CLSD due maintenance WED 1000-1200 (0900-1100) Not applicable during holidays. Change by NOTAM
01R See ESSA AOC RWY 01R/19L	-	-	2620 x 300	-	CLSD due maintenance THU 1000-1200 (0900-1100) Not applicable during holidays. Change by NOTAM
19L See ESSA AOC RWY 01R/19L	-	-	2620 x 300	-	CLSD due maintenance THU 1000-1200 (0900-1100) Not applicable during holidays. Change by NOTAM
08 See ESSA AOC RWY 08/26	-	300 x 150	2620 x 300	-	CLSD due maintenance TUE 1000-1200 (0900-1100) Not applicable during holidays. Change by NOTAM
26 See ESSA AOC RWY 08/26	-	-	2620 x 300	-	CLSD due maintenance TUE 1000-1200 (0900-1100) 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	-
19R	3301	3301	3301	3301	-
01R	2500	2500	2500	2500	-
19L	2500	2500	2500	2500	-
08	2500	2800	2500	2500	-
26	2500	2500	2500	2500	-

DECLARED DISTANCES TAKE-OFF INTERSECTIONS

RWY Designator	INTERSECTION	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	Remarks	
1		2	3	4	5	6
01L	TWY Y2	2512	2512	2512	-	-
01L	TWY Y3	2276	2276	2276	-	-
19R	TWY Y9	2514	2514	2514	-	-
19R	TWY Y8	2288	2288	2288	-	-
01R	TWY W3	2147	2147	2147	-	-
19L	TWY W6	2147	2147	2147	-	-
08	TWY X3	1879	2179	1879	-	-

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	PAPI Left/3.00° (61.4 ft)	900 m	3301/15 m 0-2400 m white, 2400-3000 m white/red, 3000-3301 m red. LIH	3301/60 m White Caution zone 600 m yellow LIH	Red	-
19R	Calvert CAT I 900 m LIH	Green	PAPI Left/3.00° (56.4 ft)	-	3301/15 m 0-2400 m white, 2400-3000 m white/red, 3000-3301 m red. LIH	3301/60 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	Barrette CL CAT I 600 m LIH	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: All lights LED except PAPI RWY 19R: All lights LED except ALS and PAPI RWY 01R: All lights LED except PAPI RWY 19L: All lights LED except PAPI RWY 08: All lights LED except PAPI RWY 26: All lights LED except PAPI							

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 | RWY 01L/19R lighted windsocks 900 m from THR. RWY 08/26 and 01R/19L lighted windsocks at PAPI locations.
At Aiming points. |
| 3. | TWY edge and centre line lighting | Edge: -

CL: See ESSA 2-4

LED lights on all TWY centre line lights
LED lights on all RGL
LED lights on all STOP bars |
| 4. | Secondary power supply/switch-over time | Available/1 sec |
| 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
<hr/> GND

Sector East
2000 ft AMSL
<hr/> GND

Sector West
2000 ft AMSL
<hr/> 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	Channel/ Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR	ARLANDA TOWER	118.505	H24	RWY 01L/19R and CTR Sector West
		125.130	H24	RWY 01R/19L
		128.730	H24	RWY 08/26 and CTR Sector East
		121.500	H24	-
		123.100	O/R	SAR May be used for COM with Airport Fire and Rescue on GND when instructed by TWR
	ARLANDA GROUND	121.705	H24	Push-back and taxi instructions. See ESSA-2-5/6
		121.980	H24	Push-back and taxi instructions. See ESSA-2-5/6
		121.930	H24	Push-back and taxi instructions. See ESSA-2-5/6
	ARLANDA CLEARANCE DELIVERY	121.830	H24	ATC clearance
APP	STOCKHOLM APPROACH	123.755	H24	-
ATIS	ARLANDA ATIS ARRIVAL	119.005	H24	D-ATIS service available
	ARLANDA ATIS DEPARTURE	121.630	H24	D-ATIS service available

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 (6° E 2020)	SSA	109.90 MHz	HO	594006.4N 0175528.2E		231 m beyond THR 19R ILS Class III/E/4 Poor coverage below 2800 ft at distance 46.3 km (25 NM) west of centreline.
GP		333.80 MHz	HO	593825.8N 0175442.4E		Angle 3.0° RDH 56.1 ft 342 m past THR 01L left side
LOC 19R ILS CAT I (6° E 2020)	NSA	110.70 MHz	HO	593806.0N 0175444.7E		256 m beyond THR 01L ILS Class I/E/2 Poor coverage below 2500 ft distance 46.3 km (25 NM).
GP		330.20 MHz	HO	593949.1N 0175512.2E		Angle 3.0° RDH 50.9 ft 340 m past THR 19R right side
LOC 01R ILS CAT III (6° E 2020)	TSA	109.35 MHz	HO	593903.8N 0175734.9E		292 m beyond THR 19L ILS Class III/E/4
GP		331.85 MHz	HO	593744.7N 0175714.3E		Angle 3.0° RDH 50.9 ft 326 m past THR 01R right side
LOC 19L ILS CAT III (6° E 2020)	USA	111.35 MHz	HO	593725.8N 0175659.3E		291 m beyond THR 01R ILS Class III/E/4
GP		332.15 MHz	HO	593844.5N 0175736.0E		Angle 3.0° RDH 50.9 ft 291 m past THR 19L left side
LOC 08 (6° E 2020)	WSA	109.55 MHz	HO	593952.3N 0175903.0E		291 m beyond THR 26
L 08	WA	348 kHz	H24	593920.8N 0175455.5E		Range 15 NM
LOC 26 ILS CAT I (6° E 2020)	ESA	110.10 MHz	HO	593928.6N 0175556.4E		221 m beyond THR 08 ILS Class I/D/2
GP		334.40 MHz	HO	593951.0N 0175821.2E		Angle 3.0° RDH 53.5 ft 354 m past THR 26 right side
NDB	ERK	383 kHz	H24	595346.5N 0182012.9E		Range 25 NM
NDB	LNA	330 kHz	H24	593220.3N 0172130.1E		Range 25 NM
DVOR/DME (6° E 2020)	ARL	116.00 MHz	H24	593912.3N 0175452.1E	149 ft	DME channel 107X DVOR on R-286 between 14-12 NM interference that can be mistaken for overhead indication.
DME	ANE	113.30 MHz	H24	594138.3N 0180335.5E	120 ft	DME channel 80X
DME	ANW	112.05 MHz	H24	594247.8N 0175109.3E	176 ft	DME channel 57Y
DME	ASE	114.45 MHz	H24	593813.9N 0175726.5E	145 ft	DME channel 91Y
DME	ASW	113.75 MHz	H24	593515.7N 0174910.9E	234 ft	DME channel 84Y
DME	ESA	110.10 MHz	H24	593951.3N 0175820.9E	159 ft	DME channel 38X

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	NSA	110.70 MHz	H24	593949.1N 0175511.7E	144 ft	DME channel 44X
DME	SSA	109.90 MHz	H24	593825.9N 0175441.9E	121 ft	DME channel 36X
DME	TSA	109.35 MHz	H24	593744.6N 0175714.8E	162 ft	DME channel 30Y
DME	USA	111.35 MHz	H24	593844.4N 0175736.4E	129 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
 - Luftfartyg 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

All flygverksamhet
Telefon: 070 597 82 66

SCR/GCR: scr@airportcoordination.com
OCS: www.online-coordination.com

Tjänstgöringstider: H24
Förändring eller avbokning av begäran om SLOT ska 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 on rescue missions
 - Helicopter flights during daylight VMC

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

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

All flights
Phone: +46 (0)70 597 82 66

SCR/GCR: scr@airportcoordination.com
OCS: www.online-coordination.com

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

1.2 Markttjänst

Anlitande av markttjänstbolag alternativt lokalt avtal om egenhantering är obligatoriskt för alla flygningar till och från STOCKHOLM/Arlanda. Undantaget är ambulansflyg och statsluftfartyg. Operatörer skall försäkra sig om att arrangemang med markttjänstbolag alternativt avtal om egenhantering finns före ankomst och avgång. För ytterligare information om markttjänst och egenhantering se under "Flygmarknad" på www.swedavia.se/om-swedavia

2. Föreskrifter vid taxning

2.1 Mod S transponder

STOCKHOLM/Arlanda flygplats är försedd med en avancerad markrörelseradar som kommunicerar med luftfartyg och fordons Mode S transponder för att erhålla dess positionsangivelse samt tilldelad identifieringskod. Operatören av luftfartyg ska säkerställa att Mode S transpondern kan operera när luftfartyget är på marken.

Flygbesättningen skall; från begäran av push back eller taxning, det som inträffar först, samt efter landning, kontinuerligt tills luftfartyget parkerat på avsedd uppställningsplats:

- Välja AUTO läge på transpondern samt den angivna Mode A koden. Om AUTO läge inte finns tillgängligt ska XPNDR eller motsvarande väljas beroende på installerad utrustning, samt den angivna Mode A koden.
- Ställa in luftfartygets identifikation om luftfartyget är utrustat med Mode S transponder. Luftfartygets identifikation ska tas från punkt 7 i ICAO ATC Flight Plan.

Vid taxning med luftfartyg mellan uppställningsplatser ska Mode S vara aktiverat med kod 2000.

2.2 Procedurer vid taxning

Luftfartyg får inte taxa på manöverområdet utan klarering från flygtrafikledningen och skall följa de instruktioner som ges av dem. Förutom då flygtrafikledningen gett annan instruktion ska taxningsvägar enligt GROUND MOVEMENT CHART ARRIVAL/DEPARTURE tillämpas.

2.2.1 Ankomst

Intaxande luftfartyg som lämnar rullbanan ska 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

1.2 Ground Handling

All flights to and from STOCKHOLM/Arlanda are subject to mandatory handling or self-handling agreements. Exceptions apply for hospital flights and state aircrafts. Operators shall assure arrangements with ground handling agent or possess a self-handling agreement prior to arrival and departure. For further information about handling services or self-handling agreements visit "Aviation business" at www.swedavia.com/about-swedavia

2. Taxi regulations

2.1 Mode S transponder

STOCKHOLM/Arlanda aerodrome is equipped with an advanced surface movement radar communicating with aircrafts and vehicles Mode S transponders to obtain their position and identification code. Aircraft operators should ensure that Mode S transponder are able to operate when the aircraft is on the ground.

Flight crew shall; from the request for push back or taxi whichever is earlier, and after landing, continuously until the aircraft is fully parked on stand:

- Select AUTO mode and the assigned Mode A code. If AUTO mode is not available, the pilots shall select XPNDR or the equivalent depending on installed equipment, and the assigned Mode A code.
- Set the aircraft identification if the aircraft is equipped with Mode S transponder. The aircraft identification to be used is specified in Item 7 of the ICAO ATC Flight plan.

Aircraft taxiing between stands shall activate Mode S and code 2000.

2.2 Taxi Procedures

Aircraft shall not taxi on the maneuvering area without clearance from Air Traffic Control and shall comply with any instructions given by that unit. Unless otherwise instructed from Air Traffic Control, 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

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.

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

Följande procedur gäller för klarering via DCL:

- Sänd begäran om klarering (RCD).
- Svartsmeddelande (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 kanal 121.830, 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 ska inhämtas från "GROUND". Begäran om tillstånd för detta ska innehålla uppställningsplats och endast göras när luftfartyget är redo att följa ett tillstånd.

Fastställda push-backrutiner publicerade i Airport Regulations ska följas där push-back är obligatorisk.

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

Om push-back inte har startats inom en minut från tillståndsgivandet, cancelleras tillståndet automatiskt och ett nytt tillstånd måste inhämtas.

2.2.2.2.1 Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

Target Off Block Time (TOBT)

1. TOBT måste uppdateras med en precision på +/- 5 minuter.
2. TOBT ska uppdateras via vanliga rutiner t.ex. standard IATA (ETD) estimerat avgångsmeddelande.
3. TOBT ska endast uppdateras vid förändring på 5 minuter eller mer.
4. Vid en försening på 15 minuter eller mer, måste ett DLA-meddelande skickas av marktjänstföretag eller flygoperatör.

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 RNAV SID shall when using DCL add: "REQ URNAV" in RMK-field in RCD.

The following procedure applies for DCL:

- 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 channel, 121.830.

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.

Established push-back procedures according to Airport Regulations shall be adhered to where push-back is mandatory.

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

If push-back has not been commenced within one minute from approval, the push-back permission will automatically expire and a push-back permission must be requested again.

2.2.2.2.1 Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

Target Off Block Time (TOBT)

1. TOBT must be updated and accurate to within +/- 5 minutes.
2. TOBT shall be updated through the usual channels, e.g. standard IATA (ETD) estimated departure message.
3. Only updates 5 minutes or more should be sent.
4. For a delay of 15 minutes or more, a DLA message must be sent by the ground handling company or airline operator.

Target Start Up Approval Time (TSAT)

1. TSAT meddelas av ATS i samband med avgående klarering.
2. Om TSAT uppdateras meddelas pilot via:
 - DCL eller,
 - Docking Guidance System-display eller,
 - A-CDM app:
Installeras via App Store/Google Play.
Sök efter A-CDM ESSA eller,
 - På websidan:
<https://www.swedavia.net/airport/arlanda/start/om-flygplatsen/operations/a-cdm> eller,
 - Marktförstärker eller flygoperatör.

TOBT/TSAT

1. Pilot ansvarar för att luftfartyget är klart för start-up vid TOBT.
2. Om luftfartyget är klar före TOBT måste ny TOBT registreras av marktförstärker eller flygoperatör.
3. Om luftfartyget inte är klar vid TOBT måste ny TOBT registreras av marktförstärker eller flygoperatör.
4. Pilot ska vara uppmärksam på TOBT och TSAT och följa dessa.

Start Request

1. Start-up/push-back ska begäras inom TSAT-fönster +/- 5 minuter.
2. Om pilot har gjort begäran inom TSAT-fönster men blir försenad av ATS behövs ingen ny TOBT.
3. Om Arlanda Ground inte anropats för start-up vid TSAT +5 minuter, kommer luftfartyget att förlora sin plats i sekvenseringen (TSAT raderas). Pilot begär ny TOBT från marktförstärker eller flygoperatör.
4. Som fort ny TOBT blir registrerad kommer luftfartyget att få ny plats i sekvenseringskön och ny TSAT.
5. Luftfartyget kommer inte att kunna avgå förrän ny TOBT är registrerad och uppdaterad TSAT visas och följs.

2.2.2.3 Inflyttad startposition

Start från inflyttad position ska alltid begäras av TWR.

2.2.2.4 Omedelbar start

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

2.2.3 Taxiprocedurer vid låga siktvärden

I syfte att säkerställa korrekt taxning på plattor som inte är utrustade med taxningsljus (platta G, H, J, K och S) gäller följande:

Vid RVR värden understigande 550 m under mörker och 350 m under dager, kommer ledsagning utföras mellan plattans infart/utfart och uppställningsplats.

På platta H och J kommer ledsagning att utföras mellan plattans infart/utfart och stopplinje på plattan.

Target Start Up Approval Time (TSAT)

1. TSAT is provided by ATS with the departure clearance.
2. If TSAT is updated pilot will be notified via:
 - DCL or,
 - Docking Guidance System-display or,
 - A-CDM app:
Download via App Store/Google Play.
Search for A-CDM ESSA or,
 - On the website:
<https://www.swedavia.net/airport/arlanda/start/om-flygplatsen/operations/a-cdm> or,
 - Ground handling company or airline operator.

TOBT/TSAT

1. Pilot shall ensure the flight is ready for start-up at TOBT.
2. If flight is ready before TOBT then TOBT must be updated by ground handling company or airline operator.
3. If flight is not ready then TOBT must be updated by ground handling company or airline operator.
4. Pilot shall take notice of TOBT and TSAT and comply with them.

Start Request

1. Start-up/push-back shall be requested within TSAT-window +/- 5 minutes.
2. If pilot has called ready but is then delayed by ATS there is no requirement for TOBT to be updated.
3. If at TSAT + 5 minutes Arlanda Ground has not received a start-up request, the aircraft will lose its TSAT. Pilot shall request new TOBT from ground handling company or airline operator.
4. Once new TOBT is entered the aircraft will be re-sequenced with new TSAT.
5. Aircraft will not be allowed to depart until a valid TOBT is entered and revised TSAT is given and complied to.

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 low visibility conditions

In order to ensure correct taxi operations on aprons not equipped with taxi lights (apron G, H, J, K and S) following procedure will apply:

In RVR less than 550 m during darkness and 350 m during daylight, marshalling will be conducted between the apron's entry/exit point and aircraft stand.

On apron H and J marshalling will be conducted between the apron's entry/exit point and stop line on apron.

2.2.4 Begränsningar för taxibanor

TWY X3

Ej tillåten för A350-1000 och B777-300 till följd av otillräckliga utfyllnader i kurvor.

TWY Y4, Y5, Y6 och Y7
TWY W2 och W4

Endast tillåtna för flygplan med maximalt vingspann 42 m till följd av otillräckliga utfyllnader i kurvor.

2.2.5 Reducerande avstånd

Reducerade avstånd mellan ytterhjul och taxibankant tillämpas i kurvor vid nedanstående taxibanor till följd av otillräckliga utfyllnader i kurvor;

TWY M, Y2, W8 och PA för A350-1000 och B777-300/-300ER.

TWY ZH och ZK för A330-300, A330-900, A340-300, A350-900 och B777-200.

TWY KW för A330-200, A340-300 och B747.

Återstående avstånd mellan ytterhjul och taxibankant är mer än 2,5 m av kravet 4 m med förarplats över centrumlinjen. Förhöjd uppmärksamhet av pilot samt taxning med noshjulet på centrumlinjen alternativt användning av överstyrningsmetod rekommenderas.

3. Föreskrifter för uppställningsplatta

3.1 Föreskrifter vid taxning på platta

ATC utövas inte på plattorna.

För att upprätthålla ett ordnat flöde på plattorna, tillhandahålls en begränsad trafikinformationstjänst och alla flygplansrörelser på plattan ska anmälas till TWR och följa de procedurer som finns redovisade på AD 2-ESSA-2-5--7 om inte TWR angivit annat.

Följande föreskrifter gäller;

Taxning mellan terminalbyggnad och flygplan efter avslutad push-back är endast tillåtet efter anmälan till TWR och att instruktioner för detta har erhållits.

Terminal 2

Uttaxning ska utföras enligt följande:

Uppställningsplats 62 ut via UA.

Uppställningsplats 63-65 ut via UB.

Uppställningsplats 66-68 ut via UC.

Terminal 4

Intaxning till plats 31 ska utföras via ZE.

Taxning eller bogsering är inte tillåten på uppställningsplattan mellan ZF-ZG.

2.2.4 Taxiway limitations

TWY X3

Not to be used by A350-1000 and B777-300 due to insufficient fillets in taxiway curves.

TWY Y4, Y5, Y6 and Y7
TWY W2 and W4

Only permitted for aircraft with wingspan maximum 42 m due to insufficient fillets in taxiway curves.

2.2.5 Reduced distance

Reduced distance between outer main gear wheel and taxiway edge will apply at taxiway curves on the taxiways below due to insufficient fillets;

TWY M, Y2, W8 and PA for A350-1000 and B777-300/-300ER.

TWY ZH and ZK for A330-300, A330-900, A340-300 and B777-200.

TWY KW for A330-200, A340-300 and B747.

Remaining distance between outer main gear wheel and taxiway edge will be more than 2,5 m of required 4 m with cockpit over centre line. Pilot awareness and taxiing with nose gear on centre line alternatively usage of oversteer method is recommended.

3. Apron regulations

3.1 Taxi regulations on apron

ATC is not provided on aprons.

In order to maintain orderly flow on aprons, a limited traffic information service is provided and all aircraft movements are subject to prior contact with TWR and are required to follow procedures shown in AD 2-ESSA-2-5--7 unless otherwise instructed by TWR.

Following regulations will apply;

Taxiing between terminal building and aircraft after completed push-back is only allowed after TWR has been informed and taxiing aircraft has been instructed to do so.

Terminal 2

Taxiing out shall take place as follows:

From stand 62 out via UA.

From stand 63-65 out via UB.

From stand 66-68 out via UC.

Terminal 4

Taxiing to stand 31 shall take place via ZE.

Taxiing and towing on apron area between ZF-ZG is not allowed.

Terminal 5

Taxning eller bogsering är inte tillåten på uppställningsplattan mellan ZH-ZK och ZL-ZN.

Intaxning från TWY Z till platta FA via ZN är endast tillåtet med luftfartyg med max vingspann 36 m, undantaget vid parkering på plats 8.

Intaxning till plats 9 ska utföras via ZL.

Intaxning till plats 10 ska utföras via ZN.

Intaxning till plats 19 ska utföras via ZH.

Intaxning till plats 20 ska utföras via ZK.

Uttaxning från platserna 1-7 ska utföras via ZL.

Uttaxning från platserna 12-18 ska utföras via ZK.

3.2 Restriktioner vingspann

Maximalt vingspann 24 m för taxning på platta S söder om SC.

3.3 Jetstrålar

Minsta möjliga motoreffekt ska användas på alla plattor vid taxning för att undvika jetstrålar.

4. Föreskrifter för helikoptertrafik

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

5. Föreskrifter för uppställningsplats

5.1 Reducerat säkerhetsavstånd

Terminal 4

Reducerade säkerhetsavstånd ned till 3 m tillämpas på tillämpliga uppställningsplatser mellan vänster motor och passagerarbrygga för A220-100, A319, B737-600/-700, E170. Förfarandet uppfyller kraven enligt EASA CS ADR-DSN.E.365.

Plats R5

Reducerat säkerhetsavstånd ned till 6.2 m tillämpas på höger sida tvärs belysningsstolpe på plats R4 för flygplan med vingspann överskridande 63 m men mindre än 65 m. Belysningsstolpe är markerad med färg och ljus. Förfarandet uppfyller kraven enligt EASA CS ADR-DSN.E.365.

5.2 Frigörande av uppställningsplats

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

5.3 Push-back

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

5.4 Dockningssystem

När dockningssystem inte är aktiverat eller installerat ska luftfartyg vänta på plattans inkörningsspår eller inriktningsspår utanför uppställningsplats tills dockningssystem har blivit aktiverat eller signal från rangerare för att köra in har tagits emot.

Terminal 5

Taxiing or towing on apron area is not allowed between ZH-ZK and ZL-ZN.

Taxiing from TWY Z to apron FA via ZN only allowed for aircraft with max wingspan 36 m, except if parking at stand 8.

Taxiing to stand 9 shall take place only via ZL.

Taxiing to stand 10 shall take place only via ZN.

Taxiing to stand 19 shall take place only via ZH.

Taxiing to stand 20 shall take place only via ZK.

Taxiing out from stand 1-7 shall take place via ZL.

Taxiing out from stand 12-18 shall take place via ZK.

3.2 Wing span restrictions

Maximum wing span 24 m for taxiing on apron S south of SC.

3.3 Jet Blast

Engines shall be operated at minimum required thrust on all aprons when taxiing to avoid jetblast.

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 Reduced safety distances

Terminal 4

Reduced safety distances minimum 3 m will apply between left engine and passenger bridge for A220-100, A319, B737-600/-700, E170 on all applicable stands. The procedure is assessed according to EASA CS ADR-DSN.E.365.

Stand R5

Reduced safety distance minimum 6.2 m will apply on right side abeam light pole at stand R4 for ACFT with wingspan above 63 m but not 65 m. Light pole marked with colour and lights. The procedure is assessed according to EASA CS ADR-DSN.E.365.

5.2 Push and Hold

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

5.3 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.

5.4 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 parking guidance system has been activated or until signal from a marshal for entering has been received.

5.5 APU användning

APU får startas tidigast 5 min före beräknad tid för push-back eller taxning.
Vid ankomst ska APU stängas av inte senare än 5 min efter on-block.

6. Föreskrifter för avisning

6.1 Avisning kan beställas från något av följande företag;

Menzies Aviation	08 797 80 70
Aviator	08 797 71 90
SK ICE	08 797 59 96

6.2 Procedur

Avisning genomförs på uppställningsplats eller annan anvisad avisningsplats.
På T2 utförs push-back innan avisning påbörjas.

7. Banföreskrifter

7.1 Begäran om annan bana

Begäran om annan bana än den i användning medges endast av flygsäkerhetsskäl, HOSP eller av prestandaskäl.

7.2 Inflyttad startposition

Flygplan ska begära inflyttad startposition från "GROUND" tidigast på TWY eller vid första kontakt med TWR.

7.3 High intensity runway operations (HIRO)

I avsikt att reducera förseningar och påskynda trafikavveckling tillämpas HIRO för alla luftfartyg. Kort tid på rullbanan medger största möjliga kapacitet.

7.3.1 HIRO för avgående flygplan

- Vid mottagande av klarering att ställa upp ska piloter taxa till korrekta position på rullbana utan dröjsmål.
- Piloter ska påbörja startförfarandet omedelbart när starttillstånd har erhållits.
- Piloter som inte kan följa dessa krav ska meddela ATC vid första kontakt efter överlämning till Arlanda TWR.

7.3.2 HIRO för ankommande flygplan

- HIRO kräver att alla flygplan lämnar rullbanan så fort som möjligt. Förlängd tid på rullbanan kan medföra avbruten inflygning för efterföljande flygplan.
- Under approach briefing bör piloter planera och namnge vilken RET (om möjligt) de avser lämna rullbanan.
- Om man inte kan lämna via den planerade avfarten, ska piloten anpassa hastigheten för att snabbt kunna lämna rullbanan via nästa RET (om möjligt). Låg taxiastighet på rullbanan ska undvikas.

5.5 Use of APU

APU shall not be started earlier than 5 min before estimated time for push-back or taxiing.
On arrival the APU must be shut down not later than 5 min after on-block.

6. De/anti-icing regulations

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

Menzies Aviation	+46(0)8 797 80 70
Aviator	+46(0)8 797 71 90
SK ICE	+46(0)8 797 59 96

6.2 Procedure

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.

7. RWY regulations

7.1 RWY other than in use

RWY other than in use only permitted due flight safety, HOSP or performance.

7.2 Intersection take-off position

Aircraft shall request intersection take-off position from "GROUND" earliest when on TWY or on initial contact with TWR.

7.3 High intensity runway operations (HIRO)

In order to reduce delays and expedite traffic HIRO should be applied to all aircraft. Short runway occupancy times allow for the highest possible throughput per hour.

7.3.1 HIRO for departing aircraft

- On receipt of clearance to line-up, pilots should taxi into the correct position on the RWY without delay.
- Pilot should commence take-off roll immediately when take-off clearance is issued.
- Pilots who are unable to comply with these requirements shall notify ATC when transferred to Arlanda TWR.

7.3.2 HIRO for arriving aircraft

- HIRO requires all aircraft to exit the runway as quickly as possible. Extended runway occupancy time may result in the following aircraft being assigned a missed approach.
- During approach briefing pilots should plan and name which rapid exit taxiway (if applicable) they will vacate.
- In case the aircraft will miss the planned exit, pilots shall adjust taxi speed to quickly vacate the runway via the next rapid exit taxiway (if applicable). Low taxi speeds on the runway shall be avoided.

Distanser från RWY THR till svängpunkt på RWY CL:

Distances from RWY THR to turn-off point on RWY CL:

RWY 01L	Y4	33°	1084 m
RWY 01L	Y6	RET	1464 m
RWY 01L	Y8	RET	2037 m
RWY 01L	Y9	90°	2437 m
RWY 19R	Y7	33°	1084 m
RWY 19R	Y5	RET	1464 m
RWY 19R	Y3	RET	2067 m
RWY 19R	Y2	90°	2437 m
RWY 01R	W5	RET	1486 m
RWY 01R	W6	RET	1916 m
RWY 19L	W4	RET	1466 m
RWY 19L	W3	RET	1916 m
RWY 26	X3	RET	1701 m

7.4 Efter landning

Om ingen taxiinstruktion har erhållits efter landning ska luftfartyg lämna banan och stanna före första parallella taxibana och där invänta taxiinstruktion.

8. Restriktioner för övrig flygning

8.1 Skol-, övnings- och uppvisningsflyg

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

8.2 Foto-, mät- och kalibreringsflyg

Förhandstillstånd (PPR) ska inhämtas 30 dagar innan planerat genomförande. Förhandstillstånd ska inhämtas från skiftledare Arlanda TWR, TEL 08 585 544 50, e-post essaws@lfv.se

9. D-ATIS

D-ATIS tillgängligt via ACARS för FPL utrustade med ACARS-MU. (AEEC 623 kompatibla) (ARINC är leverantör för datalänkkommunikation och ESSA flygplats för ATIS service.)

7.4 After landing

If no taxi instructions have been received after landing, aircraft shall vacate the runway, hold before the first parallel taxiway and wait for taxi instructions.

8. Restrictions for other flights

8.1 School flights, training flights and aerobatics

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

8.2 Photo-, survey- and calibration flights

Prior permission required (PPR) 30 days in advance of planned activity. PPR shall be obtained from watch supervisor Arlanda TWR, phone +46 (0)8 585 544 50, e-mail essaws@lfv.se

9. D-ATIS

D-ATIS service available by ACARS for ACFT equipped with ACARS-MU. (AEEC 623 compliant) (Provider is ARINC for datalink com and ESSA airport for ATIS service.)

ESSA 2.21 MINSKNING AV BULLERSTÖRNING

1. Motorreversering

Utom för flygsäkerhetsskäl ska inte mer än idle-reverse användas mellan 2100-0500 (2000-0400).

2. Bananvändning

Av miljöskäl för att minska buller tillämpas följande:

- Bana 01R är inte tillgänglig för landning 2100-0500 (2000-0400)
- Bana 19R är inte tillgänglig för start utom då det krävs av prestandaskäl 2100-0500 (2000-0400)
- 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

Undantag från dessa restriktioner får göras under särskilda förhållanden, till exempel väderlek, banarbeten m.m.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Reverse thrust

Except for safety reasons do not use more than idle-reverse thrust between 2100-0500 (2000-0400).

2. Use of RWY

For environmental reasons to minimize noise disturbance following applies;

- RWY 01R is not available for landing 2100-0500 (2000-0400)
- RWY 19R is not available for take-off unless required for performance reasons 2100-0500 (2000-0400)
- 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

Exceptions from these restrictions may be allowed during special conditions, eg. weather, runway closures etc.

3. 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.

4. NADP

Standardprocedur för reduktion av buller bör tillämpas enligt ICAO NADP 2 för alla SID.
Ref ICAO Procedures for Navigation Services Aircraft Operations Doc 8168 Vol I.

3. 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.

4. NADP

Standard procedure for noise reduction is recommended to be applied in accordance with ICAO NADP 2 for all departures on SID.
Ref ICAO Procedures for Navigation Services Aircraft Operations Doc 8168 Vol I.

ESSA 2.22 FLYGPROCEDURER

1. Ankommande IFR trafik

1.1 Planering

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

Mellan 2330-0430 (2230-0330) kan den kortaste sträckan mellan inpasseringspunkten till terminalområdet och FAP betraktas som förväntad färdväg till den punkt där instrumentinflygningsproceduren börjar. Avsteg från färdvägen kan betraktas som en förseningsåtgärd.

1.1.1 Höjdrestriktioner

Förare ska planera inpassering i Stockholm TMA på höjder enligt STAR-beskrivningar publicerade på ESSA 4-49 till ESSA 4-68.

Fartrestriktioner före inpassering i TMA förekommer. Planera sjunk så att högsta inpasseringshöjd i TMA ej överskrids trots fartrestriktioner.

1.2 Hastighetsbegränsning

Utom när det särskilt anges kommer följande hastigheter tillämpas. Luftfartyg som inte kan hålla tilldelad hastighet ska meddela ATCC. Luftfartyg under FL100 ska flyga maximalt IAS 250 kt. När luftfartyg är etablerat på slutlig inflygning ska IAS 160 kt bibehållas till DME fix motsvarande OM passerats enligt IAC.

1.3 Separation

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

1.4 Visuellinflygning

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

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

FLIGHT PROCEDURES

1. Inbound IFR traffic

1.1 Planning

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

Between 2330-0430 (2230-0330) the shortest distance from the TMA entry point to the FAP may be seen as the expected track to the start of the instrument approach procedure. Deviation from the track may be regarded as a delaying action.

1.1.1 Descent planning

Pilots shall plan descent into Stockholm TMA in accordance with STAR descriptions as published on ESSA 4-49 through ESSA 4-68.

Speed restrictions before entering the TMA can be expected. Plan descent so that highest entry level into the TMA is not exceeded in spite of speed restrictions.

1.2 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. When established on final approach track, aircraft shall maintain IAS 160 kt until passing DME distance corresponding to OM stated on IAC.

1.3 Separation

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

1.4 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 further descent shall not be below a descent path that would be followed using the ILS-glide path.

2. Avgående IFR trafik

2.1 Planering

Avgående trafik ska planera via följande TMA punkter; ARS, BABAP, PETEV, KOGAV, TOVRI, NOSLI, RESNA och TRS.

2.1.1 Avgående trafik mot ESSB

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

2.1.2 Avgående trafik mot ESCM

Trafik ska planeras via KOGAV. Klarering kommer att innehålla informationer om SID eller vektorering beroende på bana i användning på STOCKHOLM/Arlanda och UPPSALA.

2.2 Stighastighet

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

2.3 Första kontakt på FMS/RNAV SID

Avgående luftfartyg ska skifta frekvens till STOCKHOLM DEPARTURE först efter instruktioner från TWR. Vid första anrop ska höjd rapporteras för att verifiera SSR mod C kod.

2.3.1 Luftfartyg som inte kan följa FMS/RNAV SID

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

2.4 Avgångar utan SID

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

- 0500-2100 (0400-2000)
- För propeller/turbo prop flygplan med MTOM på 9000 kg eller mindre
- För propeller/turbo prop flygplan med MTOM mer än 9000 kg men mindre än 136000 kg certifierade i enlighet med kapitel 3, 4 eller 5
- Klarering att stiga lämnas initial till 3000 ft
- Om inte annat angivits från TWR ska sväng till angiven kurs eller färdlinje påbörjas när 600 ft passerats
Start från bana 19R kommer initialt att klareras på SID till 3000 ft
- Luftfartyg ska bibehålla ROC 700 ft/min eller mer. Är detta inte möjligt ska ATC informeras

2. Outbound IFR traffic

2.1 Planning

Outbound traffic shall be planned via following exit points: ARS, BABAP, PETEV, KOGAV, TOVRI, 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.

2.1.2 Outbound traffic destination ESCM

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

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 DEPARTURE 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 DEPARTURE 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:

- 0500-2100 (0400-2000)
- For prop/turbo-prop aircraft with MTOM 9000 kg or less
- For prop/turbo-prop aircraft with MTOM more than 9000 kg but less than 136000 kg certified in accordance with Chapter 3, 4 or 5
- Initial climb clearance will be 3000 ft
- Unless otherwise instructed by TWR turn to assigned heading or track shall be initiated when passing 600 ft
TKOF RWY 19R will initially be cleared on SID to 3000 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.	Tree (CIO)	185	014°/3745
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.	Tree (CIO)	176	072°/3060
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

Luffarttyg ska följa procedurerna i ENR 1.3 mom 10. För IFR trafik ankommande mot STOCKHOLM/Arlanda gäller följande tilläggsprocedurer;

Aircraft shall follow procedures in ENR 1.3 para 10. For IFR traffic inbound STOCKHOLM/Arlanda following additional procedures will apply;

- Bibehåll senast tilldelad bekräftad höjd
- Fortsätt mot relevant inflygningspunkt för TMA
- Fortsätt mot TEB VOR
- I TEB väntläge sjunk till 2500 ft
- Utför inflygningsförfarande enligt nedan:

- Maintain last received and acknowledged altitude
- Proceed to relevant entry point in TMA
- Proceed to TEB VOR
- In TEB holding descent to 2500 ft
- Carry out approach in accordance with:

RWY	
01L	Intercept TEB R-231 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-345 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-222 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-348 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-269 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-026 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 328° 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 038° climbing. At 2500 ft or TSA DME 4.0 whichever is latest, turn right to TEB DVOR/DME. At TEB intercept TEB R-222 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 148° climbing. At 2500 ft or USA DME 4.0 whichever is latest, turn left to TEB DVOR/DME. At TEB intercept TEB R-348 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	Climb straight ahead. At 2500 ft or ESA DME 5.7 (SA730 for RNP y RWY 26 (AR)), whichever is latest, turn right to ARL DVOR/DME for new instrument approach.

3.4 Avbruten inflygning vid radiobortfall, flygplan med RNAV-kapacitet

3.4 Missed approach in case of communication failure, ACFT with RNAV capability

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 328° climbing. At 2500 ft or SSA DME 4, whichever is latest, turn left to SA816 to join RNAV STAR ELTOK 3J, not below 2500 ft and max IAS 200 kt at SA816, for a normal instrument approach.
19R	Climb straight ahead. At 2500 ft or NSA DME 4.0 (past NSA DME), whichever is latest, turn right to SA908 to join RNAV STAR ELTOK 3N, not below 2500 ft and max IAS 230 kt at SA908, for a normal instrument approach.
26	Climb straight ahead. At 2500 ft or ESA DME 5.7 (SA730 for RNP y RWY 26 (AR)), whichever is latest, turn right to SA491 to join RNAV STAR ELTOK 3V, not below 2500 ft, for a normal instrument approach.

4. Lågsiktsprocedurer (LVP)

4. Low visibility procedures (LVP)

4.1 Kriterier 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 CATII/III RWY

4.2 CAT II/III RWY

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

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

4.2.1 Separation vid inflygning

4.2.1 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.

4.2.2 Banavfarter

4.2.2 RWY exit

RWY 01L: Alla avfarter ej överstigande 90° är tillgängliga, Y8 och Y6 är RET.
RWY 01R: Alla avfarter ej överstigande 90° är tillgängliga, W5 och W6 är RET.
RWY 19L: Alla avfarter ej överstigande 90° är tillgängliga, W4 och W3 är RET.
Centrumlinjeljus på alla avfarter är installerade med grön/gul färg tills området för stråkyta lämnats. Se AD ESSA 2-4.

RWY 01L: All exits not exceeding 90° are available, Y8 and Y6 are RET.
RWY 01R: All exits not exceeding 90° are available, W5 and W6 are RET.
RWY 19L: All exits not exceeding 90° 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.

5. VFR trafik

5.1 STOCKHOLM TMA

Procedurerna i ENR 1.2 ska tillämpas.

5.2 STOCKHOLM/Arlanda CTR

Procedurer i ENR 1.2 mom 4 ska 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 4 applies. Entry/exit points see ESSA 6-1.

ESSA 2.23 ÖVRIG INFORMATION

1. Stoppljus och varningsljus för bana i användning

Stoppljus och varningsljus för bana i användning används H24 till alla banor.

- Passering av tända stoppljus är inte tillåtet.
- Trafik får passera endast efter särskilt tillstånd från ATC och endast efter att stoppljusen släckts.

2. Förhandstillstånd (PPR)/förhandsmeddelande (PN) inom Stockholm TMA

2.1 Förhandstillstånd krävs för följande flygningar inom Stockholm TMA (TMA Sektor Västerås exkluderad);

- Fotoflyg

Fotoflyg är normalt inte tillåtet inom Stockholm TMA; MON-FRI 0500-0900 (0400-0800), 1300-2100 (1200-2000) SUN 1100-2100 (1000-2000).

Fotoflyg ges normalt inte tillstånd att bedriva verksamhet under 6000 ft AMSL över ESSA och ESSB CTR, samt innanför nedanstående koordinater inom flygplatsernas närhet;

595638N 0172845E – 595609N 0183618E –
591038N 0183242E – 591312N 0171630E –
595638N 0172845E.

Avsteg ifrån tidsbegränsning kan göras av skiftledare Stockholm ACC.

- Fällning av fallskärmshoppare

Tillstånd ges restriktivt innanför nedanstående koordinater; 595638N 0172845E – 595609N 0183618E – 591038N 0183242E – 591312N 0171630E – 595638N 0172845E.

2.2 Förhandsmeddelande krävs för följande flygningar inom STOCKHOLM TMA;

- Skol- och övningsflygning inkluderande "airwork", väntläge och upprepade instrumentflygningar
- Prospekteringsflyg
- Mät- och kontrollflygning av navigeringshjälpmedel

2.3 Innan flygning ska operatör lämna förhandsmeddelande eller få förhandstillstånd av skiftledare vid Stockholm ACC TEL 08 585 547 02.

ADDITIONAL INFORMATION

1. Stop Bars and RGLs

Stop bars and RGLs (Runway Guard Lights) are used H24 at all runways – active as well as inactive.

- Crossing of a lighted stop bar is prohibited.
- Traffic may proceed only with explicit clearance from ATC and only after the stop bar has been switched off.

2. Prior Permission Required (PPR)/Prior Notice (PN) in Stockholm TMA

2.1 Prior Permission Required for the following operations within Stockholm TMA (TMA Sector Västerås excluded);

- Aerial photography

Aerial photography is normally not permitted within Stockholm TMA; MON-FRI 0500-0900 (0400-0800), 1300-2100 (1200-2000) SUN 1100-2100 (1000-2000).

Aerial photography is normally not permitted below 6000 ft AMSL above ESSA and ESSB CTR and within the following coordinates in the aerodromes vicinity;

595638N 0172845E – 595609N 0183618E –
591038N 0183242E – 591312N 0171630E –
595638N 0172845E.

Deviations from the time limit may be made by Watch Supervisor Stockholm ACC.

- Parachute dropping

Permission is given restrictively within the following coordinates;

595638N 0172845E – 595609N 0183618E –
591038N 0183242E – 591312N 0171630E –
595638N 0172845E.

2.2 Prior Notice is required for the following operations within STOCKHOLM TMA;

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

2.3 Before flight the operator shall give prior notice or get prior permission of the flight by Watch Supervisor Stockholm ACC phone +46 (0)8 585 547 02.

3. Verksamhet med stora flygplan

Som stora flygplan betraktas flygplan som har vingspann överstigande 65 m, samt A340-600/-500 och B777-9.

Särskilda procedurer;

3.1 A380, An124, B747-8, A340-600/-500, B777-9 och C5 Galaxy:

- RWY 01L/19R kommer att användas för landning och start och RWY 26 för landning.
- Av- och påfart Y1, Y9 och Y10 är godkända.
- Avfart X2 är godkänd.
- All taxning kommer att ledsagas.
- TWY Y, PA, X (mellan Y-ZQ) och U (mellan Y-EA) används vid taxning.
- Överstyrningsmetod ska tillämpas.
- Parkering kommer att ske vid Pier F, platta D/E eller platta R enligt anvisning.
- Operatör är ansvarig för att kontraktera marktjänstföretag före användandet av flygplatsen.

3.2 A380, An124, B747-8 och C5 Galaxy:

- Push-back stång finns inte tillgänglig på flygplatsen. Operatör ansvarar själv för att säkerställa egen utrustning.

3.3 B777-9;

- FWT CONOPS ANKOMST;
Det förväntas att vingtipparna fälls upp efter landning.
- FWT CONOPS AVGÅNG;
Start RWY 01L TWY Y efter passage SC.
Start RWY 19R TWY Y efter passage Y9.
- Vid onormala FWT operationer;
Taxningsväg enligt ovan.

3.4 An225;

- RWY 01L/19R kommer användas för start och landning.
- Av- och påfart Y1 och Y10 är godkända.
- All taxning kommer att ledsagas.
- TWY Y och TWY U till TWY UE kommer användas för taxning.
- Parkering kommer att ske på platta R.
- Operatör är ansvarig för att kontraktera marktjänstföretag för användandet av flygplatsen.

4. Beviljade undantag från krav i CS-ADR-DSN:

- Medeltexturdjupet på banornas beläggning är godkänd till 0.8 mm.
- Fasta hinder genomtränger hinderbegränsande ytor.

3. Operations with large aircraft

Large aircraft are considered as aircraft with wingspan with more than 65 m and A340-600/-500 and B777-9.

Special procedures;

3.1 A380, An124, B747-8, A340-600/-500, B777-9 and C5 Galaxy:

- RWY 01L/19R will be used for landing and take-off and RWY 26 for landing.
- RWY exit/entry Y1, Y9 and Y10 are approved.
- RWY exit X2 is approved.
- All taxiing will be marshalled.
- TWY Y, PA, X (between Y-ZQ) and U (between Y-EA) will be used for taxiing.
- Oversteer method shall be executed.
- Parking will take place at Pier F, apron D/E or on apron R according instructions.
- Operator is responsible for contracting handling company before using the airport.

3.2 A380, An124, B747-8 and C5 Galaxy:

- Towbar is not available at the airport. Operator shall secure for arrangements with own equipment.

3.3 B777-9;

- FWT CONOPS ARRIVAL;
It is expected that wing tips are folded after landing.
- FWT CONOPS DEPARTURE;
Take off RWY 01L TWY Y after passing SC.
Take off RWY 19R TWY Y after passing Y9.
- Non-normal FWT operations;
Routing as above.

3.4 An225;

- RWY 01L/19R will be used for landing and take-off.
- RWY exit/entry Y1 and Y10 are approved.
- All taxiing will be marshalled.
- TWY Y and TWY U to TWY UE will be used for taxiing.
- Parking will take place at apron R.
- Operator is responsible for contracting handling company before using the airport.

4. Granted exemptions from requirements in CS-ADR-DSN:

- Average surface texture depth of the runways is approved to be 0.8 mm.
- Fixed obstacles penetrating the obstacle limitation surfaces.

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
Ground movement chart	Departure	ESSA-2-6
Parking/docking chart		ESSA-2-7
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 4-2
List of Waypoints and significant points		ESSA 4-3
RNAV SIDs General		ESSA 4-7
RNAV (DME/DME or GNSS) SID	RWY 01L	ESSA 4-9
RNAV (DME/DME or GNSS) SID	RWY 01R	ESSA 4-15
RNAV (DME/DME or GNSS) SID	RWY 08 Left turn	ESSA 4-19
RNAV (DME/DME or GNSS) SID	RWY 08 Right turn	ESSA 4-25
RNAV (DME/DME or GNSS) SID	RWY 19L	ESSA 4-31
RNAV (DME/DME or GNSS) SID	RWY 19R	ESSA 4-37
SID PROP RNAV	RWY 19R HAPZI 1G	ESSA 4-41
RNAV (DME/DME or GNSS) SID	RWY 26	ESSA 4-43
RNAV STARs General		ESSA 4-47
RNAV (DME/DME or GNSS) STAR	RWY 01L	ESSA 4-49
RNAV (DME/DME or GNSS) STAR	RWY 01L/01R	ESSA 4-53
RNAV (DME/DME or GNSS) STAR	RWY 08	ESSA 4-55
RNAV (DME/DME or GNSS) STAR	RWY 19R	ESSA 4-57
RNAV (DME/DME or GNSS) STAR	RWY 19R/19L	ESSA 4-61
RNAV (DME/DME or GNSS) STAR	RWY 26	ESSA 4-63
RNAV (DME/DME or GNSS) STAR Open	RWY 26	ESSA 4-67
ATC Surveillance Minimum ALT chart		ESSA 4-91
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
IAC	Com failure procedure ILS or LOC RWY 01R	ESSA 5-7
IAC	RNP z RWY 01L	ESSA 5-9
IAC	RNP y RWY 01L (AR)	ESSA 5-13
IAC	RNP z RWY 19R	ESSA 5-15
IAC	RNP y RWY 19R (AR)	ESSA 5-19
IAC	RNP x RWY 19R (AR)	ESSA 5-21
IAC	RNP w RWY 01R (AR)	ESSA 5-23
IAC	RNP y RWY 01R (AR)	ESSA 5-25
IAC	RNP x RWY 01R (AR)	ESSA 5-27
IAC	RNP RWY 19L (LNAV/VNAV, LNAV only)	ESSA 5-29
IAC	RNP RWY 08	ESSA 5-31

IAC	RNP z RWY 26	ESSA 5-35
IAC	RNP y RWY 26 (AR)	ESSA 5-39
VAC		ESSA 6-1