

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	8° E (2025)/+0.2 increasing
6. Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, AFS, e-mail, website	Swedavia AB Flygvägen 1 SE-190 45 Stockholm/Arlanda TEL: +46 10 109 10 00 FAX: +46 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 8 585 544 50

ESSA 2.3 OPERATIONAL HOURS

1. AD operator	MON-FRI 0700-1530 (0600-1430)
AD Operating hours	H24
2. Customs and immigration	H24 Direct transit area
3. Health and sanitation	H24, Designated quarantine AD
4. AIS Briefing Office	FPC, H24, +46 8 797 63 40, www.lfv.se/fpc
5. ATS Reporting Office (ARO)	H24
6. MET Briefing Office	FPC, H24, +46 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 and oil types	Fuel: Jet A1 Oil: -
3. Fuelling facilities and capacity	Jet A1: No limitations, hydrant fuelling Fuel trucks 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 | Bank: At AD
Post: 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 10 109 13 00 |
| 4. Remarks | - |

ESSA 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING, AND SNOW PLAN

- | | |
|--|--|
| 1. Types of clearing equipment | Blowers, sweepers, snowploughs, slingers, spreaders |
| 2. Clearance priorities | RWY, TWY, Apron, roads |
| 3. Use of material for movement area surface treatment | All RWYs de-iced with KFOR/NAFO
All TWYs and aprons de-iced with KFOR/NAFO/SAND |
| 4. Specially prepared winter runways | - |
| 5. Remarks | - |

ESSA 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

- | | |
|--|--|
| 1. Apron surface and strength | Apron AB ASPH PCN 62/F/A/W/T
Apron CD ASPH PCN 102/F/A/W/T
Apron D ASPH PCN 92/F/A/W/T
Apron E ASPH PCN 72/F/A/W/T
Apron F ASPH PCN 76/F/A/W/T
Apron FA ASPH PCN 102/F/A/X/T
Apron G CONC PCN 68/R/A/W/T
Apron H ASPH ASPH PCN 54/F/A/W/T
Apron H CONC CONC PCN 50/R/A/W/T
Apron J ASPH PCN 69/F/A/W/T
Apron K ASPH PCN 48/F/A/W/T
Apron L ASPH PCN 32/F/A/W/T
Apron M ASPH ASPH PCN 75/F/A/W/T
Apron M CONC CONC PCN 70/R/A/W/T
Apron R ASPH PCN 87/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 78/F/A/W/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 95/F/A/W/T
TWY UB 25 m ASPH PCN 85/F/A/W/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 87/F/A/W/T
TWY W2 25 m ASPH PCN 89/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 83/F/A/W/T
TWY W8 25 m ASPH PCN 79/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 68/F/A/W/U
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 99/F/A/W/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 118/F/A/W/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

- | | |
|---|---|
| <p>3. ACL, location and elevation</p> <p>4. VOR checkpoints</p> <p>5. INS checkpoints</p> <p>6. Remarks</p> | <p>TWY ZT 25 m ASPH PCN 98/F/A/W/T</p> <p>See AD 2 ESSA Parking and Docking Chart</p> <p>-</p> <p>See AD 2 ESSA Parking and Docking Chart</p> <p>TWY U EAST PART Taxiway bridges</p> <p>TWY W Taxiway bridges</p> |
|---|---|

ESSA 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

- | | |
|--|---|
| <p>1. Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of ACFT stands</p> <p>2. RWY and TWY markings and LGT</p> | <p>See ESSA Aerodrome Charts, Ground Movement Charts and Parking and Docking Charts</p> <p>RWY 01L/19R: See ESSA Aerodrome Charts, Ground Movement Charts and Parking and Docking Charts</p> <p>RWY 01R/19L: See ESSA Aerodrome Charts, Ground Movement Charts and Parking and Docking Charts</p> <p>RWY 08/26: See ESSA Aerodrome Charts, Ground Movement Charts and Parking and Docking Charts</p> <p>TWY: See ESSA Aerodrome Charts, Ground Movement Charts and Parking and Docking Charts</p> |
| <p>3. Stop bars</p> <p>4. Remarks</p> | <p>See ESSA Aerodrome Chart/markings and Aerodrome Chart/lighting</p> <p>-</p> |

ESSA 2.10 AERODROME OBSTACLES

In Area 2				
OBST ID/Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/ Type, colour
a	b	c	d	e
ESSA1	VEGETATION	593751.5N 0175448.6E	126 ft / -	-
ESSA2	POLE	593751.2N 0175445.6E	130 ft / -	-
ESSA3	POLE	593750.7N 0175447.8E	136 ft / -	-
ESSA4	POLE	593750.3N 0175450.0E	140 ft / -	-
ESSA5	TREE	593749.1N 0175449.9E	142 ft / -	-
ESSA6	TREE	593748.1N 0175426.8E	157 ft / -	-
ESSA7	TREE	593730.5N 0175417.4E	196 ft / -	-
ESSA8	TREE	593728.8N 0175417.8E	201 ft / -	-
ESSA9	TREE	593728.4N 0175416.8E	203 ft / -	-
ESSA10	TREE	593724.7N 0175414.2E	209 ft / -	-
ESSA11	NAVAID	594003.3N 0175527.0E	126 ft / -	-
ESSA12	NAVAID	594006.4N 0175528.2E	131 ft / -	-
ESSA13	BUILDING	594006.9N 0175523.6E	134 ft / -	-
ESSA14	NAVAID	594006.2N 0175531.4E	137 ft / -	-
ESSA15	VEGETATION	594009.8N 0175535.3E	143 ft / -	-
ESSA16	TREE	594043.0N 0175538.4E	194 ft / -	-
ESSA17	TREE	594043.8N 0175531.9E	201 ft / -	-
ESSA18	TREE	594044.9N 0175526.5E	203 ft / -	-
ESSA19	TREE	594044.9N 0175526.7E	204 ft / -	-
ESSA20	TREE	594045.6N 0175525.2E	205 ft / -	-
ESSA21	TREE	594044.0N 0175544.0E	207 ft / -	-
ESSA22	TREE	594046.1N 0175528.1E	209 ft / -	-
ESSA23	TREE	594046.7N 0175530.5E	210 ft / -	-
ESSA24	TREE	594046.8N 0175529.7E	211 ft / -	-

In Area 2				
OBST ID/Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/ Type, colour
a	b	c	d	e
ESSA25	NAVAID	593731.0N 0175701.3E	145 ft / -	-
ESSA26	VEGETATION	593725.1N 0175650.9E	155 ft / -	-
ESSA27	VEGETATION	593724.8N 0175651.1E	157 ft / -	-
ESSA28	TREE	593702.4N 0175638.0E	193 ft / -	-
ESSA29	TREE	593701.7N 0175636.0E	207 ft / -	-
ESSA30	TREE	593700.9N 0175636.9E	210 ft / -	-
ESSA31	TREE	593904.7N 0175742.5E	116 ft / -	-
ESSA32	VEGETATION	593912.8N 0175728.4E	141 ft / -	-
ESSA33	VEGETATION	593913.0N 0175729.5E	145 ft / -	-
ESSA34	POLE	593931.9N 0175732.2E	171 ft / -	-
ESSA35	TREE	593953.8N 0175736.2E	204 ft / -	-
ESSA36	TREE	593954.3N 0175735.9E	206 ft / -	-
ESSA37	TREE	593954.8N 0175736.3E	208 ft / -	-
ESSA38	TREE	593955.0N 0175737.1E	211 ft / -	-
ESSA39	TREE	593955.5N 0175737.1E	212 ft / -	-
ESSA40	TREE	593955.8N 0175737.1E	215 ft / -	-
ESSA41	TREE	593956.0N 0175737.7E	216 ft / -	-
ESSA42	TREE	593958.4N 0175734.2E	223 ft / -	-
ESSA43	TREE	593959.2N 0175735.2E	224 ft / -	-
ESSA44	NAVAID	593929.4N 0175603.2E	113 ft / -	-
ESSA45	BUILDING	593926.2N 0175551.4E	121 ft / -	-
ESSA46	VEGETATION	593925.2N 0175550.6E	124 ft / -	-
ESSA47	BUILDING	593922.2N 0175534.7E	149 ft / -	-
ESSA48	ANTENNA	593951.5N 0175856.5E	134 ft / -	-
ESSA49	NAVAID	593952.3N 0175903.0E	136 ft / -	-
ESSA50	ANTENNA	593951.8N 0175903.4E	137 ft / -	-
ESSA51	ANTENNA	593952.9N 0175902.9E	138 ft / -	-
ESSA52	VEGETATION	593956.3N 0175908.4E	139 ft / -	-
ESSA53	VEGETATION	593956.0N 0175910.1E	144 ft / -	-
ESSA54	VEGETATION	593957.0N 0175911.7E	144 ft / -	-
ESSA55	VEGETATION	593956.5N 0175913.0E	146 ft / -	-
ESSA56	VEGETATION	593957.0N 0175915.9E	150 ft / -	-
ESSA57	TREE	593950.9N 0175920.4E	150 ft / -	-
ESSA58	TREE	594001.3N 0175934.0E	164 ft / -	-
ESSA59	TREE	594001.3N 0175940.4E	178 ft / -	-
ESSA60	TREE	594003.2N 0175943.6E	184 ft / -	-
f Remarks:	-			

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

ESSA 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1. Associated MET Office

STOCKHOLM/ARLANDA

- 2. **Hours of service** H24
MET Office outside hours
- 3. **Office responsible for TAF preparation** STOCKHOLM/ARLANDA
Periods of validity, interval of issuance 24 HR
- 4. **Trend forecast** TREND
Interval of issuance 30 min
- 5. **Briefing/consultation provided** FPC H24, +46 8 797 63 40, www.lfv.se/fpc
- 6. **Flight documentation** TAF, METAR, SIGMET, Upper air winds
Language(s) used 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	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°	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°	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°	2500 x 45	PCN 67/F/A/W/T ASPH	593735.03N 0175702.67E GUND 75.4 ft	THR 138.0 ft TDZ: 138.0 ft
19L	190.40°	2500 x 45	PCN 67/F/A/W/T ASPH	593854.49N 0175731.48E GUND 75.4 ft	THR 98.9 ft TDZ: 103.7 ft
08	075.86°	2500 x 45	PCN 89/F/A/W/T ASPH	593930.31N 0175610.08E GUND 76 ft	THR 108 ft
26	255.89°	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
Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	RESA dimensions (m)
1	7	8	9	10	11
01L	See ESSA AOC RWY - 01L/19R	-	-	3421 x 280	90 x 90
19R	See ESSA AOC RWY - 01L/19R	-	-	3421 x 280	90 x 90
01R	See ESSA AOC RWY - 01R/19L	-	-	2620 x 280	90 x 90

Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	RESA dimensions (m)
1	7	8	9	10	11
19L	See ESSA AOC RWY - 01R/19L	-	-	2620 x 280	90 x 90
08	See ESSA AOC RWY - 08/26	-	300 x 150	2620 x 280	90 x 90
26	See ESSA AOC RWY - 08/26	-	-	2620 x 280	90 x 90
Designations RWY NR	Location/ description of arresting system	OFZ (Yes/No)	Remarks		
1	12	13	14		
01L	-	YES	CLSD due maintenance WED 1000-1200 (0900-1100) Not applicable during holidays. Change by NOTAM		
19R	-	NO	CLSD due maintenance WED 1000-1200 (0900-1100) Not applicable during holidays. Change by NOTAM		
01R	-	YES	CLSD due maintenance THU 1000-1200 (0900-1100) Not applicable during holidays. Change by NOTAM		
19L	-	YES	CLSD due maintenance THU 1000-1200 (0900-1100) Not applicable during holidays. Change by NOTAM		
08	-	NO	CLSD due maintenance TUE 1000-1200 (0900-1100) Not applicable during holidays. Change by NOTAM		
26	-	NO	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	-	
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 Y8	2288	2288	2288	-	-

RWY Designator	INTERSECTION	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	-	Remarks
1		2	3	4	5	6
19R	TWY Y9	2514	2514	2514	-	-
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	CAT II/III 900 M LIH	Green	PAPI Left side/3.00° 61 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 side/3.00° 56 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	CAT II/III 900 M LIH	Green WBAR	PAPI Right side/3.00° 57 ft	893 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	CAT II/III 900 M LIH	Green WBAR	PAPI Left side/3.00° 57 ft	893 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	CAT I 600 M LIH	Green	PAPI Left side/3.00° 56 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	-

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
26	CALVERT CAT I 900 M LIH	Green	PAPI Left side/3.00° 60 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	-
<p>10 Remarks: RWY 01L: Barrette CL. All lights LED except PAPI.</p> <p>RWY 19R: All lights LED except ALS and PAPI.</p> <p>RWY 01R: Barrette CL. All lights LED except PAPI.</p> <p>RWY 19L: Barrette CL. All lights LED except PAPI.</p> <p>RWY 08: Barrette CL. All lights LED except PAPI.</p> <p>RWY 26: All lights LED except PAPI.</p>								

ESSA 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

- 1. **ABN/IBN location, characteristics and hours of operation** -
- 2. **LDI location and LGT** RWY 01L/19R lighted windsocks 900 m from THR. RWY 08/26 and 01R/19L lighted windsocks at PAPI locations.
Anemometer location and LGT Unlighted anemometers at aiming points.
- 3. **TWY edge and centre line lighting** Edge: -
CL: APRON D, EA, JV, KW, M, PA, SC, U EAST PART, U WEST PART, UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, W, W1, W2, W3, W4, W5, W6, W7, W8, X EAST PART, X WEST PART, X2, X3, X5, Y, Y1, Y10, Y2, Y3, Y4, Y5, Y6, Y7, Y8, Y9, Z, ZE, ZF, ZG, ZH, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZP, ZQ, ZS, ZT

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:
SECTOR EAST | 594858N 0175956E - 594858N 0181047E -
594628N 0181517E - 593758N 0181917E -
592928N 0175748E - 592954N 0175302E to point
of origin. |
| | SECTOR WEST | 594858N 0174648E - 594858N 0175956E -
592954N 0175302E - 593028N 0174648E -
593328N 0174148E to point of origin. |
| 2. Vertical limits | ARLANDA CTR:
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. Hours of applicability | CTR established H24
Sector East established H24
Sector West established H24 | |
| 7. Remarks | - | |

ESSA 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Channels	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
		123.100	O/R	SAR May be used for COM with Airport Fire and Rescue on GND when instructed by TWR
	ARLANDA GROUND	121.500	H24	-
		121.705	H24	Push-back and taxi instructions. See ESSA Ground Movement Charts
		121.930	H24	Push-back and taxi instructions. See ESSA Ground Movement Charts
	121.980	H24	Push-back and taxi instructions. See ESSA Ground Movement Charts	
	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	Service volume radius from GBAS reference point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
LOC 01L ILS CAT III (8° E 2025)	SSA	109.90 MHz	HO	594006.4N 0175528.2E	-	-	231 m beyond THR 19R LOC Class III/E/4 Poor coverage below 2800 ft at distance 46.3 km (25 NM) west of centreline.
GP 01L	-	333.80 MHz	HO	593825.8N 0175442.4E	-	-	Angle 3.00° RDH 56.1 ft 342 m past THR 01L left side GP Class III/T/4
LOC 19R ILS CAT I (8° E 2025)	NSA	110.70 MHz	HO	593806.0N 0175444.7E	-	-	256 m beyond THR 01L LOC Class I/E/2 Poor coverage below 2500 ft distance 46.3 km (25 NM).
GP 19R	-	330.20 MHz	HO	593949.1N 0175512.2E	-	-	Angle 3.00° RDH 50.9 ft 340 m past THR 19R right side GP Class I/T/2
LOC 01R ILS CAT III (8° E 2025)	TSA	109.35 MHz	HO	593903.8N 0175734.9E	-	-	292 m beyond THR 19L LOC Class III/E/4
GP 01R	-	331.85 MHz	HO	593744.7N 0175714.3E	-	-	Angle 3.00° RDH 50.9 ft 326 m past THR 01R right side GP Class III/T/4
LOC 19L ILS CAT III (8° E 2025)	USA	111.35 MHz	HO	593725.8N 0175659.3E	-	-	291 m beyond THR 01R LOC Class III/E/4
GP 19L	-	332.15 MHz	HO	593844.5N 0175736.0E	-	-	Angle 3.00° RDH 50.9 ft 291 m past THR 19L left side GP Class III/T/4
LOC 08 (8° E 2025)	WSA	109.55 MHz	HO	593952.3N 0175903.0E	-	-	291 m beyond THR 26
LOC 26 ILS CAT I (8° E 2025)	ESA	110.10 MHz	HO	593928.6N 0175556.4E	-	-	221 m beyond THR 08 LOC Class I/D/2
GP 26	-	334.40 MHz	HO	593951.0N 0175821.2E	-	-	Angle 3.00° RDH 53.5 ft 354 m past THR 26 right side GP Class I/C/2
DVOR/DME (8° E 2025)	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

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	Service volume radius from GBAS reference point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
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
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 FLYGPLATSFÖRESKRIFTER**ESSA 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS****1 Flygplatskoordinering****1 Aerodrome coordination****1.1 Ansökan om flygplats-SLOT****1.1 Application for airport SLOT**

Flugningar som är undantagna från koordinering i enlighet med EU-förordning (EG) nr. 793/2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93:

Flights exempted from coordination in accordance with EU Regulation (EC) No. 793/2004 amending Council Regulation (EEC) No. 95/93:

- Statsflygningar.
- Humanitära flygningar t.ex. akuta medicinska flygningar, organtransporter, flygningar som deltar i räddningsinsats och ambulansflygningar där patientens tillstånd är akut.
- Nödlandningar.
- ← • Helikopter.

- Government flights.
- Humanitarian flights, such as emergency medical flights, organ transport, flights participating in rescue operations and ambulance flights where the patient's condition is acute.
- Emergency landings.
- Helicopter.

Kontaktinformation kontorstid: MÅN-FRE 0700-1500 (0600-1400)
 Airport Coordination Sweden ACS
 E-post: slot@acsslot.se
 TEL: 08 800 700
 SCR/GCR skickas till: scr.se@airportcoordination.com
 Online Coordination System OCS:
www.online-coordination.com

Contact information office hours: MON-FRI 0700-1500 (0600-1400)
 Airport Coordination Sweden ACS
 E-post: slot@acsslot.se
 TEL: 08 800 700
 SCR/GCR is sent to: scr.se@airportcoordination.com
 Online Coordination System OCS:
www.online-coordination.com

Förändring eller avbokning av begäran om SLOT ska meddelas utan dröjsmål.
 Godkännande av SLOT ersätter inte färdplan eller begäran om marktjänst.
 Tjänstgöringstider: H24
 Utanför kontorstid vidarekopplas ACS telefon till Arlanda Aircraft Stand Parking.
 För mer information: www.airportcoordination.com

Changes or cancellations of SLOT requests must be communicated without delay.
 Approval of SLOT does not replace flight plan or ground handling request.
 Operational hours: H24
 Outside office hours, ACS's phone number is forwarded to Arlanda Aircraft Stand Parking.
 For more information: www.airportcoordination.com

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 Mode S transponder

STOCKHOLM/Arlanda flygplats är försedd med en avancerad markrörelseradar som kommunicerar med luftfartyg och fordon 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:

- Flygplanstyp
- Uppställningsplats

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 manoeuvring 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

- Senast mottagen ATIS-identifikation och 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.

Lufffartyg 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 överrids 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.

- Latest received ATIS id-letter and QNH

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. Vid en försening på 15 minuter eller mer, måste ett DLA-meddelande skickas av marktjänstföretag eller flygoperatör.

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,
 - Marktjänstföretag 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 marktjänstföretag eller flygoperatör.
3. Om luftfartyget inte är klar vid TOBT måste ny TOBT registreras av marktjänstföretag 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 marktjänstföretag eller flygoperatör.
4. Så 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

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

2.2.3 Taxi procedurer 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:

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 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 outtaxiing 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:

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.

2.2.4 Begränsningar för taxibanor

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 Reducerade avstånd

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

TWY M, 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 ESSA Ground Movement Charts and Parking and Docking Charts 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.

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 Taxiway limitations

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, 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 ESSA Ground Movement Charts and Parking and Docking Charts 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 lufffartyg 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 20 ska utföras via ZK.

Uttaxning från platserna 1-7 ska utföras via ZL.

Uttaxning från platserna 9 och 10 ska utföras via ZM.

Uttaxning från platserna 12-20 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 Restriktioner uppställningsplatser**

Vid parkering på platserna 7, 8 och 18 kommer följande widebody flygplan att bogseras in till dörr 2 efter egen intaxning till första STOP; A330, A350, B777 och B787.

5.2 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 ADRDSN.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.

5.3 Frigörande av uppställningsplats

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

5.4 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. Marktjänstföretag 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.

5.5 Dockningssystem

När dockningssystem inte är aktiverat eller installerat ska lufffartyg vänta på plattans inkörningsspår eller inriktningsspår utanför uppställningsplats tills dockningssystem har blivit

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 20 shall take place only via ZK.

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

Taxiing out from stands 9 and 10 shall take place via ZM.

Taxiing out from stand 12-20 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 jet blast.

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 Stand restrictions**

At parking stands 7, 8 and 18 the following widebody ACFT will be towed-in to door 2 after power-in to first STOP: A330, A350, B777 and B787.

5.2 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.

5.3 Push and Hold

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

5.4 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.

5.5 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

aktiverat eller signal från rangerare för att köra in har tagits emot.

5.6 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

SAS Ground Handling 070 997 59 92

6.2 Procedur

Avisning genomförs på uppställningsplats eller annan anvisad avisningsplats.

På T2 utförs push-back innan avisning påbörjas.

Om avisning ska genomföras på någon av avisningsytorna på platta G, R eller S, så sker uppställning på dessa ytor med push-back eller med marshall.

För bokning av avisning på platta G, R eller S, behöver kontakt med marktjänstbolag upprättas.

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 korrekt 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.

been activated or until signal from a marshal for entering has been received.

5.6 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 8 797 80 70

Aviator +46 8 797 71 90

SAS Ground Handling +46 70 997 59 92

6.2 Procedure

De-icing will take place at parking stand or other advised deicing spot.

At T2 push-back will be performed before de-icing starts.

If de-icing will be performed at any of the de-icing areas on apron G, R or S, line-up on these areas will be with push-back or with marshall.

To book de-icing on apron G, R or S, contact with ground handling company needs to be established.

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.

- 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 taxihastighet på rullbanan ska undvikas.
- 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.

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 Restriktioner för övrig flygning**8 Restrictions for other flights****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.

8.1 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 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

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, TEL +46 8 585 544 50, e-mail essaws@lfv.se

9 D-ATIS

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

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 BULLERREDUCERANDE FÖRFARANDE**ESSA 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES****1 Motorreversering**

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

1 Reverse thrust

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

2 Bananvändning

Av miljöskalet 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

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

- 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.

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.

ESSA 2.22 FLYGPROCEDURER

1 Ankommande IFR trafik

1.1 Planering

Ankommande trafik ska planeras via följande TMA punkter; NILUG, XILAN, VACRA 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 STARS.

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 Oberoende parallella inflygningar

Oberoende parallella inflygningar vid ESSA genomförs med konceptet Established on RNP.

Konceptet Established on RNP AR (EoR) ändrar kravet på separation mellan ett luftfartyg som genomför en RNP AR-inflygning på en bana och ett luftfartyg etablerat på en ILS-inflygning på en parallell bana.

- 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

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 the traffic situation so requires.

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 FLIGHT PROCEDURES

1 Inbound IFR traffic

1.1 Planning

Inbound traffic shall be planned via following TMA entry points: NILUG, XILAN, VACRA 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 STARS.

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 Independent Parallel approaches

Independent parallel approaches at ESSA are carried out using the Established on RNP concept.

The Established on RNP AR (EoR) concept changes the requirement to separate aircraft conducting an RNP AR approach on one runway and an aircraft established on an ILS approach on a parallel runway.

Vid ESSA kommer publicerade RNP AR APCH-procedurer till bana 01L/19R att användas samtidigt som ILS-inflygningar på bana 01R/19L.

1.4.1 Flygprocedurer som ska användas:

När EoR-operationer används kommer följande RNP AR-procedurer att användas:

- RNP y RWY 01L (AR)
- RNP y RWY 19R (AR)
- RNP x RWY 19R (AR)

1.4.2 Förutsättningar för EoR-operationer

RNP AR-kapabla luftfartyg identifieras för ATS genom ICAO PBN-koden "T1" i färdplanen. Luftfartyg som har färdplanerat med "T1" förväntas ha RNP AR-kapacitet. Om detta inte är fallet ska besättningen underrätta ATS så snart som möjligt och kan då förvänta sig en ILS-inflygning.

ATIS kommer att ange när samtidiga oberoende parallella operationer är i drift.

1.4.3 Operativa krav

- RNP AR-inflygningen ska flygas från IAF som är publicerad på respektive RNP AR-procedur.
- RNP AR-inflygningen ska flygas med autopilot.
- När ett luftfartyg har klarerats för en RNP AR-inflygning ska det rapportera "ESTABLISHED" på inflygningsproceduren innan det når Intermediate Fix (IF). När luftfartyget är etablerat anses det separerat från luftfartyg som genomför en ILS-inflygning på den parallella banan.
- Om ett luftfartyg, efter att ha blivit klarerat för en RNP AR-procedur, inte längre kan fortsätta genomföra proceduren eller hålla sig inom procedurens publicerade noggrannhet, ska ATS underrättas **omedelbart** och piloten kommer att instrueras att genomföra en lämplig breakout-procedur.
- När EoR-operationer används ska breakout-instruktioner och fraseologi vara briefade före mottagen inflygningsklarering. Detta gäller både för luftfartyg som genomför RNP AR-inflygning och för luftfartyg som genomför ILS-inflygning till den parallella banan.
- Inflygningsklareringar samt publicerade höjd- och hastighetsbegränsningar ska följas. Den laterala och vertikala flygbanan ska monitoreras för att säkerställa hög navigeringsnoggrannhet.
- Om det inte är möjligt att följa en ATS-klarering eller att genomföra en RNP AR-inflygning, ska ATS underrättas så snart som möjligt. **Försök inte** att manuellt korrigera eller egenavigera avvikelser från en RNP AR-procedur.
- Om ett ankommande luftfartyg är etablerat på RNP AR-proceduren och inte längre kan genomföra den, ska ATS underrättas omedelbart med följande fraseologi och därefter följa givna instruktioner: **UNABLE RNP, REQUEST (föreslagen åtgärd)**

At ESSA, published RNP AR APCH procedures to runway 01L/19R will be used simultaneously with ILS approaches on runway 01R/19L.

1.4.1 Flight procedures to be used:

When EoR operations are in use, the following RNP AR procedures will be used:

- RNP y RWY 01L (AR)
- RNP y RWY 19R (AR)
- RNP x RWY 19R (AR)

1.4.2 Preconditions for EoR operations

RNP AR capable aircraft will be identified to ATC by the ICAO PBN "T1" code on the operational flight plan. Aircraft that have filed "T1" are expected to have RNP AR capability. If this is not the case, flight crew shall inform ATC as soon as possible and can expect an ILS approach.

ATIS will indicate when simultaneous independent parallel runway operations are in effect.

1.4.3 Operational requirements

- The RNP AR approach shall be flown from the IAF published on each RNP AR procedure.
- The RNP AR approach shall be flown using autopilot.
- When cleared for an RNP AR approach, the aircraft shall report "ESTABLISHED" on the approach procedure before reaching the intermediate approach fix (IF). Once established, the aircraft will be considered separated from aircraft conducting ILS approach on the adjacent parallel runway.
- If, after an aircraft has been cleared on an RNP AR procedure, the aircraft becomes unable to continue executing the procedure or adhere to the containment of the RNP AR procedure, ATC shall be notified **immediately**, and the pilot shall be instructed to execute an appropriate breakout procedure.
- When EoR operations are in use, breakout instructions and phraseology shall be briefed prior to approach clearance being received. This applies both to aircraft conducting the RNP AR approach and to aircraft conducting ILS approach to the adjacent parallel runway.
- Approach clearances, charted altitude and speed constraints shall be complied with. The lateral and vertical path shall be monitored to ensure precise navigation accuracy.
- If unable to comply with an ATC clearance or conduct the RNP AR approach, advise ATC as soon as possible. **Do not** attempt to manually correct or self-navigate an RNP AR approach procedure deviation.
- If an arriving aircraft is established on the RNP AR approach procedure and the aircraft is no longer able to execute it, immediately advise ATC using the following phraseology, then comply with subsequent ATC instructions: **UNABLE RNP, REQUEST (proposed course of action)**

1.4.4 Breakout-procedurer

Mellan de förlängda centrumlinjerna för de parallella inflygningarna finns en No Transgression Zone (NTZ) etablerad. Om ett luftfartyg berör NTZ kommer det konfliktande luftfartyget på den parallella inflygningen att instrueras att genomföra en breakout-procedur.

En breakout-procedur kan ges på approach- eller tornfrekvensen. Övervakning av dubbla frekvenser krävs inte.

BREAKOUT [Callsign]. TURN LEFT/RIGHT (immediately) HEADING XXX AND CLIMB TO XX FT.

Exempel: "BREAKOUT NOZ816, TURN LEFT HEADING 330, CLIMB TO 2500FT"

EoR-breakout-procedurer bör genomföras med autopilot inkopplad.

OBS: När breakout-instruktioner ges är reaktionstiden kritisk. Vid trängande situationer kommer en ATS-instruktion att inkludera ordet "**IMMEDIATELY.**"

1.5 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.

2 Avgående IFR trafik

2.1 Planering

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

2.1.1 Avgående trafik mot ESSB

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

2.2 Första kontakt på 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.

2.2.1 Luftfartyg som inte kan följa RNAV SID

Luftfartyg ska informera "Clearance Delivery". Luftfartyg kommer att vektoreras till utflygningspunkt angiven i färdplan. Avgående luftfartyg ska skifta frekvens till

1.4.4 Breakout procedures

Between the extended centerlines of the parallel approaches, a no transgression zone (NTZ) is established. In case an aircraft penetrates the NTZ, the conflicting aircraft on the adjacent parallel approach will be instructed to perform a breakout procedure.

A breakout procedure can be issued on the approach or tower frequency. No dual-frequency monitoring is required.

BREAKOUT [Callsign]. TURN LEFT/RIGHT (immediately) HEADING XXX AND CLIMB TO XX FT.

Example: "BREAKOUT NOZ816, TURN LEFT HEADING 330, CLIMB TO 2500FT"

EoR break-out procedures should be conducted with the autopilot on.

NOTE: When issued breakout instructions, reaction time is critical. If expeditious compliance is required, an ATC breakout instruction will include the word "**IMMEDIATELY.**"

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 further descent shall not be below 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, PETEV, KOGAV, TOVRI, NOSLI, RESNA and INWIQ.

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 Initial contact on 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.

2.2.1 Aircraft not able to follow 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".

"STOCKHOLM DEPARTURE" först efter instruktioner från TWR. Vid första kontakt rapportera höjd och ange "UNABLE RNAV SID".

2.3 Avgångar utan SID

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

- 0500-2100 (0400-2000)
- För propeller/turboprop flygplan med MTOM på 9000 kg eller mindre
- För propeller/turboprop 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 initialt 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

2.3 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/turboprop aircraft with MTOM 9000 kg or less
- For prop/turboprop 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

2.4 Startprocedurer omnidirectional

2.4 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)	191	014°/3750
19R	Climb straight ahead to MNM turning ALT 600 ft. Continue climb to appropriate MSA.	Tree (CIO)	165	186°/3900
01R	Climb straight ahead to MNM turning ALT 600 ft. Continue climb to appropriate MSA.	Shrub (CIO)	154	005°/3000
19L	Climb straight ahead to MNM turning ALT 600 ft. Continue climb to appropriate MSA.	Tree (CIO)	225	184°/3400
08	Climb straight ahead to MNM turning ALT 600 ft. Continue climb to appropriate MSA.	Tree (CIO)	153	078°/2950
26	Climb straight ahead to MNM turning ALT 600 ft. Continue climb to appropriate MSA.	-		

3 Radio kommunikation

3.1 Dubbelriktad radioförbindelse

Avsteg från kraven på dubbelriktad radioförbindelse medges inte.

3.2 Radiobortfall

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

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

3 Radio communication

3.1 Two way radio communication

Exception from two-way radio communication is not accepted.

3.2 Communication failure

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

- Maintain last received and acknowledged altitude
- Proceed to relevant entry point in TMA
- Proceed to TEB VOR
- In TEB holding descent to 2500 ft

• Utför inflygningsförfarande enligt nedan:

• Carry out approach in accordance with:

RWY	
01L	Intercept R-229 TEB and proceed to 9.0 NM TEB. Turn right to intercept LOC SSA, not below 2500 ft until FAP/FAF (7.6 NM SSA).
19R	Intercept R-343 TEB and proceed to 17.8 NM TEB. Turn left to intercept LOC NSA, not below 2500 ft until FAP/FAF (7.5 NM NSA).
01R	Intercept R-220 TEB and proceed to 8.2 NM TEB. Turn right to intercept LOC TSA, not below 2500 ft until FAP/FAF (7.5 NM TSA).
19L	Intercept R-346 TEB and proceed to 16.3 NM TEB. Turn left to intercept LOC USA, not below 2500 ft until FAP/FAF (7.5 NM USA).
08	Intercept R-267 TEB and proceed to 17.0 NM TEB. Turn right to intercept LOC WSA, not below 2500 ft until FAF (6.6 NM ARL).
26	Intercept R-024 TEB and proceed to 8.4 NM TEB. Turn left to intercept LOC ESA, not below 2500 ft until FAP/FAF (7.5 NM ESA).

3.3 Avbruten inflygning vid radiobortfall

3.3 Missed approach in case of communication failure

RWY	Missed approach in communication failure
01L	Climb straight ahead. At 600 ft or 1.7 NM SSA (past SSA DME), whichever is latest, turn left to track 326° climbing. At 2500 ft or 4.0 NM SSA whichever is latest, turn left to ARL DVOR/DME for new instrument approach.
19R	Climb straight ahead. At 2500 ft or 4.0 NM NSA (past NSA DME), whichever is latest, turn right to ARL DVOR/DME for new instrument approach.
01R	Climb straight ahead. At 600 ft or 1.5 NM TSA (past TSA DME) whichever is latest, turn right to track 036° climbing. At 2500 ft or 4.0 NM TSA whichever is latest, turn right to TEB DVOR/DME. At TEB intercept R-220 TEB and proceed to 8.2 NM TEB. Turn right to intercept LOC TSA, not below 2500 ft until FAP/FAF (7.5 NM TSA).
19L	Climb straight ahead. At 600 ft or 1.5 NM USA (past USA DME), whichever is latest, turn left to track 146° climbing. At 2500 ft or 4.0 NM USA whichever is latest, turn left to TEB DVOR/DME. At TEB intercept R-346 TEB and proceed to 16.3 NM TEB. Turn left to intercept LOC USA, not below 2500 ft until FAP/FAF (7.5 NM USA).
08	Climb straight ahead. At 2500 ft or 5.0 NM ARL whichever is latest, turn left to ARL DVOR/DME for new instrument approach.
26	Climb straight ahead. At 2500 ft or 5.7 NM ESA (SA730 for RNP y RWY 26 (AR)), whichever is latest, turn right to ARL DVOR/DME for new instrument approach.

4 Lågsiktsprocedurer (LVP)

4 Low visibility procedures (LVP)

4.1 Kriteria för aktivering av 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.

4.1 Criteria for activation of LVP

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

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

4.2 CAT II/III RWY

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

4.2.1 Separation vid inflygning

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.

4.2.1 Approach spacing

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

4.2.2 Banavfarter

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 ESSA Aerodrome Chart/Lighting.

4.2.2 RWY exit

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 ESSA Aerodrome Chart/Lighting

5 VFR trafik

5 VFR traffic

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 VAC.

ESSA 2.23 TILLÄGGSINFORMATION**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**

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

Förhandsmeddelande krävs för följande flygningar inom STOCKHOLM TMA;

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

2.3 Innan flygning**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 VAC.

ESSA 2.23 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**

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

- Aerial photographing

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

Aerial photographing 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

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

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

2.3 Before flight

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

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

- Medeltexturdjupet på banornas beläggning är godkänd till 0.8 mm.
- Fasta hinder genomtränger hinderbegränsande ytor.
- Reducerat säkerhetsavstånd tillämpas i vissa kurvor på taxibanor enligt information i ESSA 1-1 Text 2.20 § 2.2.5 för största dimensionerande flygplan kod E.

ESSA 2.24 FLYGKARTOR AVSEENDE EN FLYGPLATS

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

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.

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.
- Reduced safety distance will apply on some taxiway curves according to information in ESSA 1-1 Text 2.20 § 2.2.5 for largest aircraft code E.

ESSA 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
Aerodrome Chart - ICAO	AD 2 ESSA 2 - 1
Aerodrome Chart Markings	AD 2 ESSA 2 - 3
Aerodrome Chart Lighting	AD 2 ESSA 2 - 4
Ground movement chart / Arrival	AD 2 ESSA 2 - 5
Ground movement chart / Departure	AD 2 ESSA 2 - 6
Parking and docking Chart - ICAO	AD 2 ESSA 2 - 7
AOC - ICAO Type A RWY 01L/19R	AD 2 ESSA 3 - 1
AOC - ICAO Type A RWY 01R/19L	AD 2 ESSA 3 - 3
AOC - ICAO Type A RWY 08/26	AD 2 ESSA 3 - 5
PATC - ICAO RWY 01L	AD 2 ESSA 3 - 7
PATC - ICAO RWY 01R	AD 2 ESSA 3 - 9
PATC - ICAO RWY 19L	AD 2 ESSA 3 - 11
Area Chart - ICAO STOCKHOLM TMA	AD 2 ESSA 5 - 1
ESSA - Holding Procedures	AD 2 ESSA 5 - 3
RNAV SID General	AD 2 ESSA 6 - 1
SID - ICAO RNAV SID RWY 01L - ARS 6C, BABAP 5C, INWIK 1C, KOGAV 5C, MENGA 3C, NOSLI 6C, PETEV 2C, RESNA 5C, TOVRI 6C	AD 2 ESSA 6 - 3
SID - ICAO RNAV SID RWY 01R - ARS 4B, BABAP 4B, INWIK 1B, KOGAV 4B, NOSLI 5B, PETEV 2B, RESNA 4B, TOVRI 5B	AD 2 ESSA 6 - 9
SID - ICAO RNAV SID RWY 08 Left turn - ARS 4L, BABAP 4L, INWIK 1L, KOGAV 4L, NOSLI 6L, PETEV 2L, RESNA 4L, TOVRI 5L	AD 2 ESSA 6 - 13
SID - ICAO RNAV SID RWY 08 Right turn - ABENI 4R, BABAP 4R, DIGLI 4R, GALNU 4R, LUMAX 6R, ROKNI 4R, TALEK 6R, TOVRI 5R	AD 2 ESSA 6 - 17
SID - ICAO RNAV SID RWY 19L - ABENI 6Q, ARS 6E, BABAP 4E, DIGLI 6Q, GALNU 6Q, INWIK 1E, LUMAX 6Q, NOSLI 6E, PETEV 2E, ROKNI 6Q, TALEK 6Q, TOVRI 5E	AD 2 ESSA 6 - 21
SID - ICAO RNAV SID RWY 19R - ARS 6G, BABAP 5G, INWIK 1G, KOGAV 6G, NOSLI 6G, PETEV 2G, RESNA 6G, TOVRI 6G	AD 2 ESSA 6 - 27
SID - ICAO PROP RNAV RWY19R HAPZI 1G	AD 2 ESSA 6 - 33
SID - ICAO RNAV SID RWY 26 - ARS 4K, BABAP 4K, INWIK 1K, KOGAV 4K, NOSLI 4K, PETEV 2K, RESNA 4K, TOVRI 5K	AD 2 ESSA 6 - 35
RNAV STAR General	AD 2 ESSA 6 - 39
STAR - ICAO RNAV STAR RWY 01L/01R - ELTOK 8M, NILUG 3M, VACRA 1M, XILAN 5M	AD 2 ESSA 6 - 41
STAR - ICAO RNAV STAR RWY 08 - ELTOK 8S, NILUG 3S, VACRA 1S, XILAN 5S	AD 2 ESSA 6 - 43
STAR - ICAO RNAV STAR RWY 19R/19L - ELTOK 8P, NILUG 3P, VACRA 1P, XILAN 6P	AD 2 ESSA 6 - 45
STAR - ICAO RNAV STAR RWY 26 - ELTOK 5T, NILUG 3T, VACRA 1T, XILAN 6T	AD 2 ESSA 6 - 47
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	AD 2 ESSA 7 - 1
IAC - ICAO ILS or LOC RWY 01L	AD 2 ESSA 8 - 1
IAC - ICAO ILS or LOC RWY 19R	AD 2 ESSA 8 - 2
IAC - ICAO ILS or LOC RWY 01R	AD 2 ESSA 8 - 3
IAC - ICAO ILS or LOC RWY 19L	AD 2 ESSA 8 - 4

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
IAC - ICAO ILS or LOC RWY 26	AD 2 ESSA 8 - 5
IAC - ICAO LOC RWY 08	AD 2 ESSA 8 - 6
IAC - ICAO COM Failure Proc ILS or LOC RWY 01R	AD 2 ESSA 8 - 7
IAC - ICAO RNP z RWY 01L	AD 2 ESSA 8 - 9
IAC - ICAO RNP y RWY 01L (AR)	AD 2 ESSA 8 - 13
IAC - ICAO RNP z RWY 19R	AD 2 ESSA 8 - 15
IAC - ICAO RNP y RWY 19R (AR)	AD 2 ESSA 8 - 19
IAC - ICAO RNP x RWY 19R (AR)	AD 2 ESSA 8 - 21
IAC - ICAO RNP z RWY 01R	AD 2 ESSA 8 - 23
IAC - ICAO RNP y RWY 01R (AR)	AD 2 ESSA 8 - 27
IAC - ICAO RNP x RWY 01R (AR)	AD 2 ESSA 8 - 29
IAC - ICAO RNP w RWY 01R (AR)	AD 2 ESSA 8 - 31
IAC - ICAO RNP RWY 19L	AD 2 ESSA 8 - 33
IAC - ICAO RNP RWY 08	AD 2 ESSA 8 - 37
IAC - ICAO RNP z RWY 26	AD 2 ESSA 8 - 41
IAC - ICAO RNP y RWY 26 (AR)	AD 2 ESSA 8 - 45
VAC - ICAO	AD 2 ESSA 9 - 1

LIST OF WAYPOINTS AND SIGNIFICANT POINTS

See ESSA STOCKHOLM-ARLANDA 4

**ESSA 2.25 GENOMTRÄNGANDE AV YTAN FÖR
VISUELLA SEGMENTET (VSS)**

Ej tillämpligt.

**ESSA 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS)
PENETRATION**

Not applicable.