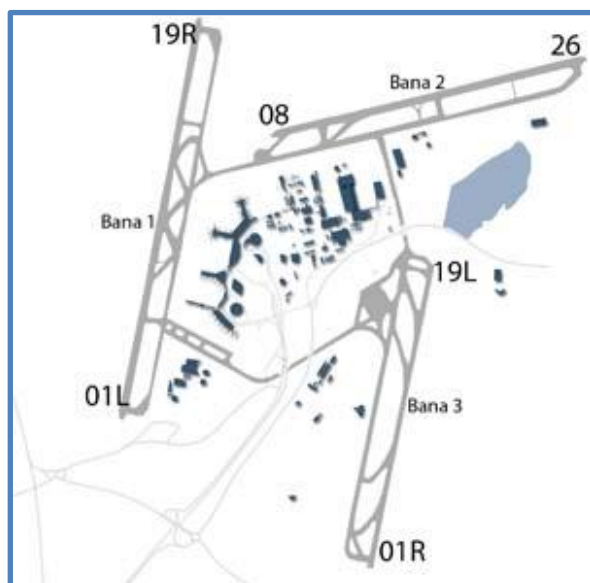


FLYGVÄGS- OCH FLYGBULLERKONTROLL STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

**Kvartal 1
Januari, februari, mars 2025**



FLYGVÄGS- OCH FLYGBULLERKONTROLL STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

KVARTAL 1
JANUARI, FEBRUARI, MARS 2025

Källförteckning

- Mark- och miljödomstolen deldom 2013-11-27 mål nr M 2284–11
- Mark- och miljööverdomstolen dom 2014-11-21 mål nr M 11706–13
- Mark- och miljööverdomstolen dom 2017-05-17 mål nr M 2284–11
- Mark- och miljödomstolens dom 2021-10-15 i mål nr M 6547–20
- Swedavias beräknings- och uppföljningssystem, ANOMS
- Swedavias operativa databas CHROMA
- Kompletterande uppgifter från flygtrafikledningen på Stockholm Arlanda Airport (ATS Arlanda) samt Stockholm ATCC.
- Tätorter enligt SCB:s definition från 2010

Revisionsförteckning

Innehållsförteckning

1	UTFALL	4
1.1	Villkor 1 – Allmänt villkor	5
1.1.1	Bananvändning	5
1.1.2	RNP AR-procedurer	6
1.1.3	Kvalitetskontroll av indata	7
1.1.4	Metod för flygvägsuppföljning	7
1.2	Villkor 3	8
1.3	Villkor 4	9
1.3.1	Utfall	9
1.3.2	Diskussion	10
1.4	Villkor 5	11
1.4.1	Utfall	11
1.5	Villkor 6	12
1.5.1	Utfall	12
1.5.2	Förtydligande av ”felaktig klarering”:	13
1.6	Villkor 7	13
1.6.1	Utfall	13
1.7	Villkor 8	15
1.7.1	Utfall	15
1.7.2	Förtydligande av ”felaktig klarering”:	16
1.8	Villkor 9	16
1.8.1	Utfall	16
1.9	Villkor 10	17
1.9.1	Utfall – del 1	17
1.9.2	Utfall – del 2	18
1.9.3	Utfall – del 3	18
1.9.4	Förtydligande av ”pilotfel”:	19
1.10	Villkor 11	19
1.10.1	Utfall	19
1.11	Villkor 12	21
1.11.1	Utfall	21
1.12	Villkor 13	21
1.12.1	Utfall	21
1.13	Villkor 14	22
1.13.1	Beskrivning av villkor 14	22
1.13.2	Sammanfattning av registrerade händelser	25
1.14	Villkor 15	26
1.14.1	Utfall	26
1.15	Villkor 17	26
1.15.1	Utfall	26
1.16	Villkor 18–21	27

1

UTFALL

Utfallet kontrolleras med hänsyn till gällande miljötillstånd se Mark- och miljödomstolen deldom 2013-11-27 mål nr M 2284–11, Mark- och miljööverdomstolen dom M 11706–13 samt Mark- och miljödomstolens dom 2021-10-15 i mål nr M 6547–20.

Swedavia AB ges härmed följande tillstånd

Enligt 9 kap. miljöbalken (1998:808) att

- vid Stockholm Arlanda Airport bedriva flygplatsverksamhet på tre rullbanor i en omfattning av högst 350 000 flygrörelser per år, samt därutöver högst 4 000 helikopterrörelser för s.k. ickekommersiell trafik samt att, vid behov, göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet samt
- operera flygplatsen enligt ett bananvändningsmönster med tillämpning av parallella mixade operationer, d.v.s. simultana starter och landningar på parallellbanorna (bana 1 och bana 3), då kapaciteten uppgår till 84 flygrörelser per timme eller mer.

Den totala trafikvolymen följs upp och redovisas i miljörapporten. Antalet helikopterrörelser för ickekommersiell trafik utgör en delmängd av VFR-trafiken som redovisas i villkor 15 nedan.

1.1 Villkor 1 – Allmänt villkor

Om inte något annat följer av övriga villkor ska anläggningarna utformas och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angett i tillståndsansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet. Vid tillämpning av villkor och föreskrifter i mark- och miljödomstolens dom samt i denna dom ska följande gälla:

- alla angivna värden som avser flygbuller ska vara beräknade värden om inte annat anges,
- vid beräkning av flygbuller ska vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod tillämpas, vilket för närvarande är den metod för flygbullerberäkning som fastställts i kvalitetssäkringsdokumentet den 31 oktober 2011 av Transportstyrelsen och Försvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket,
- med tätorter avses tätorter med den utbredning de har enligt SCB:s definition vid tiden för denna doms lagakraftvinnande.

1.1.1 Bananvändning

I tabellen nedan redovisas bananvändningen under perioden i procentandelar (siffrorna i tabellen är avrundade). Data inhämtad den 2025-04-07.

Tabell 1. Bananvändning för kvartalet

Bana	Landning	Start	Totalt
01L	15%	17%	16%
01R	11%	0%	6%
08	0%	20%	10%
19L	21%	4%	13%
19R	9%	58%	33%
26	42%	0%	21%
Helikopter	1%	1%	1%
Totalt	100%	100%	100%

1.1.2

RNP AR-procedurer

I tabellen redovisas användandet av RNP AR-procedurer för bana 01R, 01L, 19R och 26 under perioden.

Tabell 2. RNP AR-procedurer, fördelade på flygvägar

	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Året
RNP AR (X) 01R	30				30
RNP AR (Y) 01R	14				14
RNP AR (W) 01R	32				32
TOTALT RNP AR 01R	76				76
TOTALT LANDNINGAR 01R	2431				2431
%RNP AR 01R	3,1%				3,1%
RNP AR (X) 19R	17				17
RNP AR (Y) 19R	1				1
TOTALT RNP AR 19R	18				18
TOTALT LANDNINGAR 19R	1943				1943
%RNP AR 19R	0,9%				0,9%
RNP AR (Y) 01L	28				28
TOTALT RNP AR 01L	28				28
TOTALT LANDNINGAR 01L	3337				3337
%RNP AR 01L	0,8%				0,8%
RNP AR (Y) 26	93				93
TOTALT RNP AR 26	93				93
TOTALT LANDNINGAR 26	9249				9249
%RNP AR 26	1,0%				1,0%
TOTALT RNP AR	215				215
TOTALT RÖRELSE ARN	43 184				43 184
TOTALT % RNP AR	0,5%				0,5%

1.1.3 Kvalitetskontroll av indata

Antal rörelser i ANOMS, som är Swedavias beräknings- och uppföljningssystem för flygvägs- och flygbullerkontroll, jämförs med antal rörelser enligt Swedavias operativa databas, CHROMA. Förhållandet mellan dessa uppgifter benämns länkningsgrad och redovisas i tabellen nedan. En hög länkningsgrad är en förutsättning för uppföljningens kvalitet.

Tabell 3. Jämförelse mellan i flygvägsuppföljningssystemets tillgängliga uppgifter och antal rörelser enligt Swedavias operativa databas (Länkningsgrad)

Kvartal	CHROMA	ANOMS	Länkningsgrad
Kvartal 1	43 247	43 184	100%
Kvartal 2	0	0	100%
Kvartal 3	0	0	100%
Kvartal 4	0	0	100%
Ackumulerad	43 247	43 184	100%

1.1.4 Metod för flygvägsuppföljning

Uppföljningen av flygvägs- och bullervillkoren sker kvartalsvis genom att kontroller utförs med hjälp av flygvägsuppföljningssystemet (ANOMS). Händelserna som kontrollerna fångar upp kompletteras med uppgifter från flygtrafikledningen i syfte att identifiera om flygrörelserna har avvikit från miljötillståndets villkor. Därefter görs en manuell bedömning för att klassificera händelserna. Den klassificering som tillämpas redovisas i Tabell 12 under villkor 14.

1.2

Villkor 3

Ankommande och avgående flygtrafik som framförs enligt IFR ska som huvudregel följa det i ansökan redovisade SID/STAR- systemet med vid var tidpunkt tillhörande regelverk (f. n. Transportstyrelsens föfattningssamling med följdföreskrifter).

Ankommande och avgående IFR¹-trafik avvecklas i huvudsak enligt det i ansökan redovisade SID/STAR-systemet (standard instrument departure/standard terminal arrival route- systemet). En beskrivning av flygvägssystemet vid Arlanda finns beskrivet i teknisk beskrivning, TB del II, bilaga 1 till miljötillståndsansökan. SID/STAR-systemet syftar till att skapa ordnade flöden i luften och tillämpas genom publicerad AIP² samt genom flygtrafikledningens metodik.

Hur avgående IFR-trafik följer SID kontrolleras särskilt genom villkor 4 medan ankommande IFR-trafik kontrolleras genom villkor 10. Vidare sammanställer villkor 14 de flygningar som tillämpat andra avvikande in- och utflygningsförfaranden.

¹ IFR, Instrumentflygregler. IFR-flygning – Flygning som utförs enligt instrumentflygreglerna.

² <https://www.aro.lfv.se/Editorial/View/IAIP?folderId=55>

1.3

Villkor 4

Avgående IFR-trafik som inte är lågfartstrafik ska följa SID till dess respektive flygplan har uppnått höjden 2 000 m MSL, om inte annat följer av andra stycket.

Flygplan får lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal ljudnivå 65 dB(A) även innan de har uppnått höjden 2 000 m MSL.

Minst 90 procent av den trafik som ska följa SID enligt ovan ska framföras inom redovisade spridningsområden, se s. 17-19 i mark- och miljödomstolens dom, fram till den punkt där flygplanet enligt ovan får lämna SID

1.3.1

Utfall

IFR-trafik får lämna SID vid höjden 2 000 m över havsnivån. Resultерande rörelser som har flugit enligt IFR inom spridningsområden för SID enligt villkorstexten (exklusive SID:ar från 19R österut), presenteras i procenttal i Tabell 4.

Tabell 4. Andel rörelser inom SID exklusive 19R mot TOVRI och BABAP

Månad	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	ÅR
01L	100%				100%
01R	91%				91%
08	100%				100%
19L	99%				99%
19R	99%				99%
26	100%				100%
TOTALT	99%				99%

Totala andelen rörelser inom SID för första kvartalet 2025 är 99%.

1.3.2 Diskussion

Swedavia tog 2018 bort SID:arna från bana19R österut av flygsäkerhetsskäl med stöd av villkor 14 och har låtit konstruera nya SID:ar som syftar till att kunna användas i alla bankombinationer och eliminera tidigare flygsäkerhetsproblematik. Nya SID:ar publicerades den 5 december 2019 med stöd av villkor 14. Ytterligare justeringar har därefter genomförts och publicerats den 17 juni 2021, den 21 mars 2024 samt den 20 mars 2025.

Swedavia arbetar med att upprätta en ansökan om ändringstillstånd till ändrade utflygningsvägar med tillhörande spridningsområde från bana 19R för starter med destination österut. Behovet att justera utflygningsvägarna från bana 19R har sin bakgrund i ett flygsäkerhetsrelaterat problem som inte kan åtgärdas på annat sätt än genom att konstruera och publicera nya utflygningsvägar (SID:ar) för all startande trafik från bana 19R med destination österut. Då villkor 4 kräver att minst 90% av den trafik som ska följa SID ska framföras inom redovisade spridningsområden fram till den punkt där flygplanet får lämna SID, behöver även spridningsområdet justeras.

1.4 Villkor 5

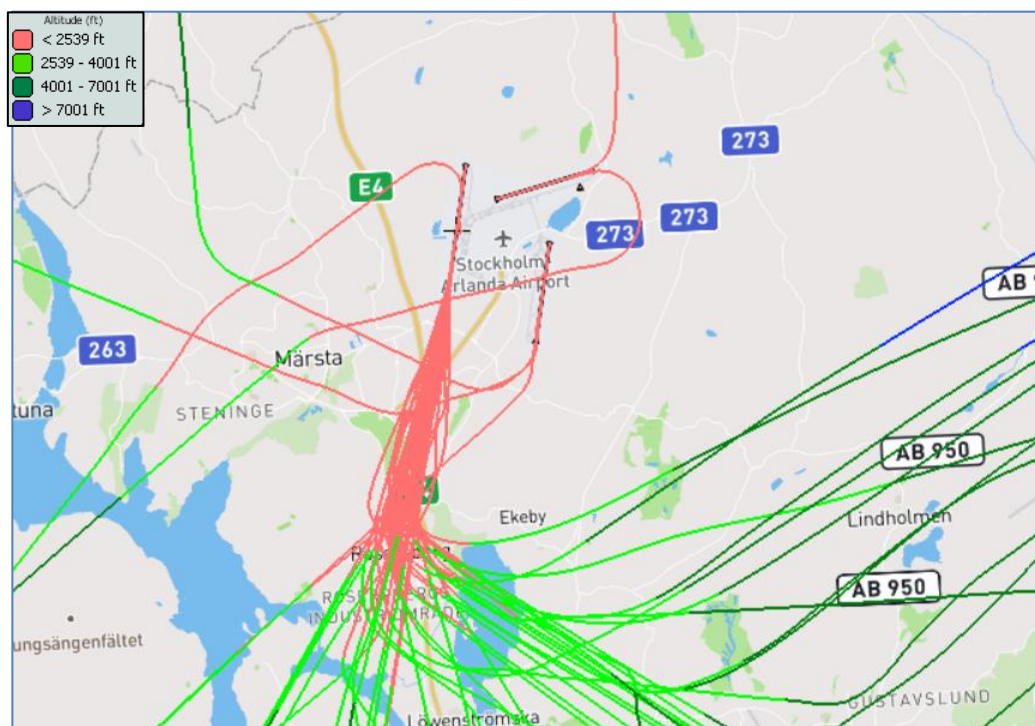
Lågfartstrafik får avvecklas dag- och kvällstid (kl. 06-22) utan att följa SID. Tätorter får dock inte överflygas under höjden 1 000 m MSL om den maximala ljudnivån på marken överstiger 65 dB(A).

1.4.1 Utfall

Totalt har 46 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden. De registrerade händelserna utgör ca 1,7 % av totalt antal starter inom lågfart dag- och kvällstid. Rörelserna som avvikit från villkoret med tillhörande anledning redovisas i Figur 1 och Tabell 5.

Tabell 5 Antal händelser under villkor 5

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Trafiksituation	41	0
Banavstängning	2	0
Kontrollonoggrannhet	3	0



Figur 1. Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 5 under perioden.

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

1.5 Villkor 6

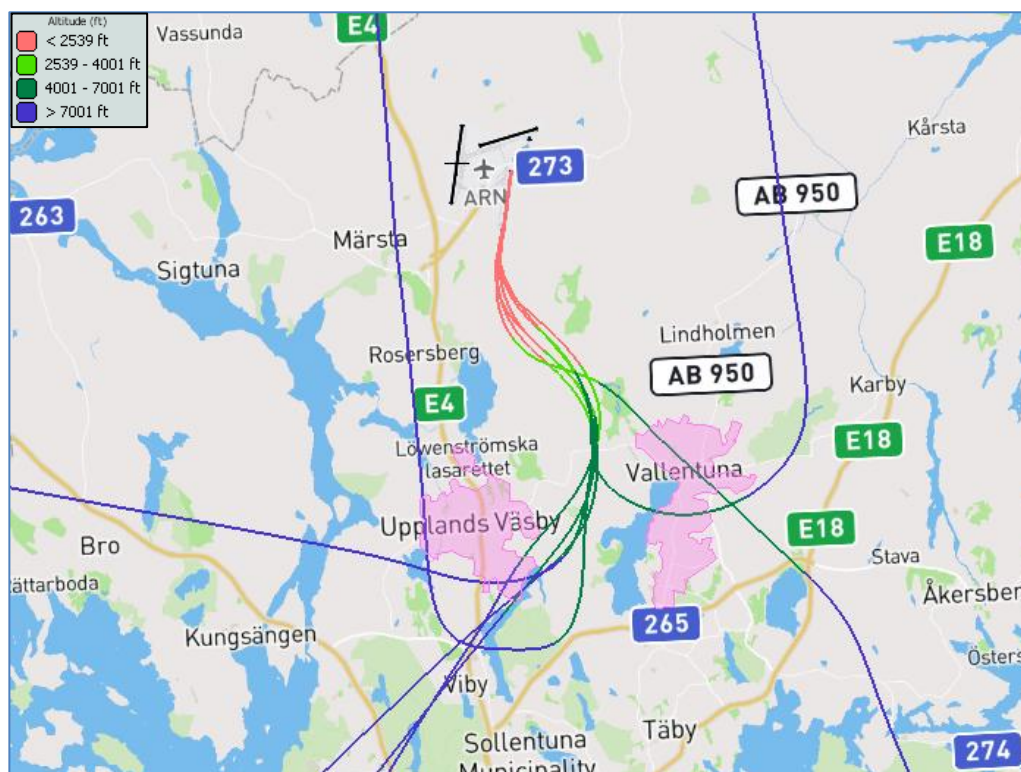
Natttid (kl. 22 -06) får inte avgående trafik från bana 19L lämna SID mellan Upplands Väsby och Vallentuna tätorter förrän flygplanet har uppnått en höjd av 3 050 m STD.

1.5.1 Utfall

Totalt har sju rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden. De registrerade händelserna utgör ca 2,6 % av det totala antalet starter inom lågfart dag- och kvällstid. De registrerade händelserna med tillhörande anledning/orsak redovisas i Figur 2 och Tabell 6 nedan.

Tabell 6 Antal händelser under villkor 6

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Trafiksituation	1	0
Kontrollonoggrannhet	2	0
Felaktig klarering	4	4



Figur 2. Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 6 under perioden.

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

1.5.2 Förtydligande av ”felaktig klarering”:

Tre avvikelser skedde den 16 januari samt en den 7 mars 2025. Efter att ha utrett händelserna tillsammans med LFV har det framkommit att avvikelserna orsakades av felaktig klarering från flygledningen. Swedavia har regelbundna möten och genomför utbildning för ny och befintlig personal/flygledare hos LFV, och kommer intensifiera dialogen för att undvika att händelsen upprepas.

1.6 Villkor 7

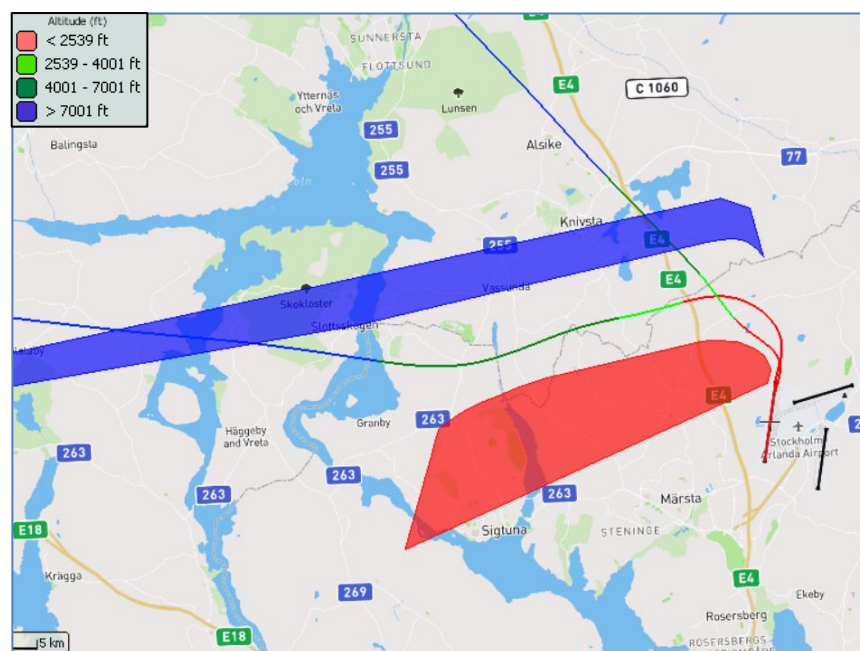
Nattetid (kl. 22-06) får inte avgående trafik från bana 01L mot destinationer söder och sydväst om flygplatsen (SID mot utpasseringspunkterna AROS, DUNKER, NOSLI och TROSA) lämna SID förrän flygplanet har nått en höjd av 3 050 m STD.

1.6.1 Utfall

Totalt har två rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden. Det motsvarar 1,5 % av alla starter nattetid mot AROS, DUNKER, NOSLI och TROSA. Dessa redovisas i Tabell 7 och Figur 3.

Tabell 7. Antal händelser under villkor 7

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Trafiksituation	1	0
Felaktig klarering	1	1



Figur 3. Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 8 under perioden.

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

Dokumenttyp
Rapport

Datum
2025-04-29

Dokument-ID
SWED-263684285-1621

Upprättad av
Akustik

Version
1.0

Godkänd av

Enhet
Stockholm Arlanda Airport

Sida
14 av 28

1.6.2 Förtydligande av ”felaktig klarering”:

En avvikelse skedde den 2 januari 2025. Efter att ha utrett händelsen tillsammans med LFV har det framkommit att avvikelsen orsakades av felaktig klarering från flygledningen. Swedavia har regelbundna möten och genomför utbildning för ny och befintlig personal/flygledare hos LFV, och kommer intensifiera dialogen för att undvika att liknande händelser upprepas.

1.7

Villkor 8

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

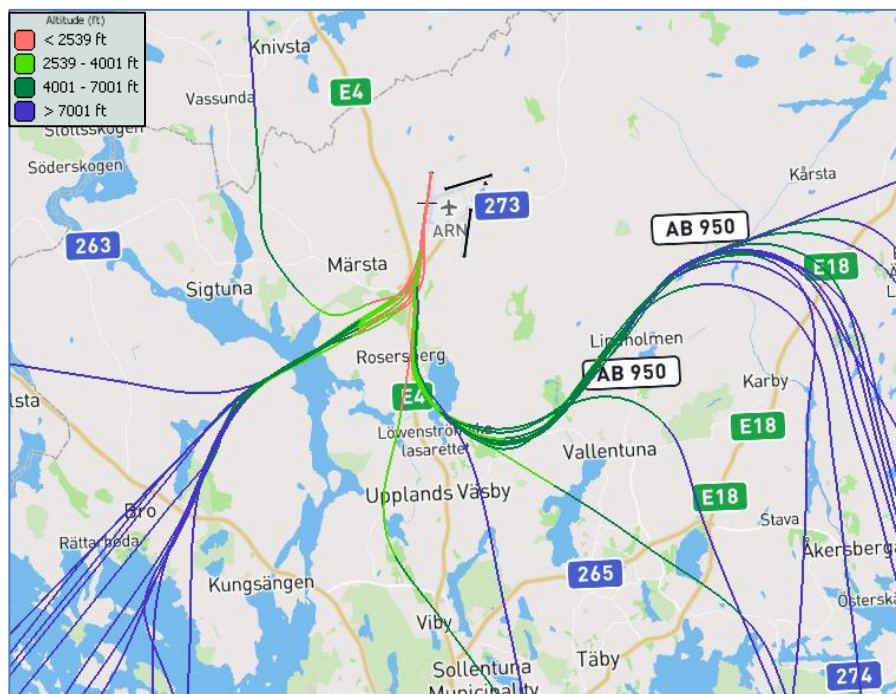
1.7.1

Utfall

Totalt har 30 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden. Det motsvarar 2,3 % av alla IFR starter nattetid. Dessa visas i Figur 4 och Tabell 8.

Tabell 8. Antal händelser under villkor 8

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Banavstängning	1	0
Väder	2	0
Prestanda	17	0
Kontrollonoggrannhet	8	0
Felaktig klarering	2	2



Figur 4. Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 8 under perioden.

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

1.7.2 Förtydligande av ”felaktig klarering”:

Två avvikelser inträffade under perioden en den 24 januari samt en den 27 mars 2025. Efter att ha utrett händelserna tillsammans med LFV har det framkommit att avvikelserna orsakades av felaktig klarering från flygledningen. Swedavia har regelbundna möten och genomför utbildning för ny och befintlig personal/flygledare hos LFV, och kommer intensifiera dialogen för att undvika att liknande händelser upprepas.

1.8 Villkor 9

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

1.8.1 Utfall

Totalt har 1 rörelse fastnat i villkorskontrollen under perioden. Det motsvarar (avrundat) 0 % av alla IFR starter. Rörelsen visas i Figur 5 och Tabell 9.

Tabell 9. Antal händelser under villkor 9

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Prestanda	1	0



Figur 5. Rörelse som har fastnat i kontrollen för villkor 9 under perioden.

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

1.9

Villkor 10

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

När så är möjligt utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverk för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden ska inflygningsprocedurer genomföras som undviker Upplands Väsby tätort.

Vid visuella inflygningar får tätorter inte överflygas om maximal ljudnivå på marken överstiger 65 dB(A).

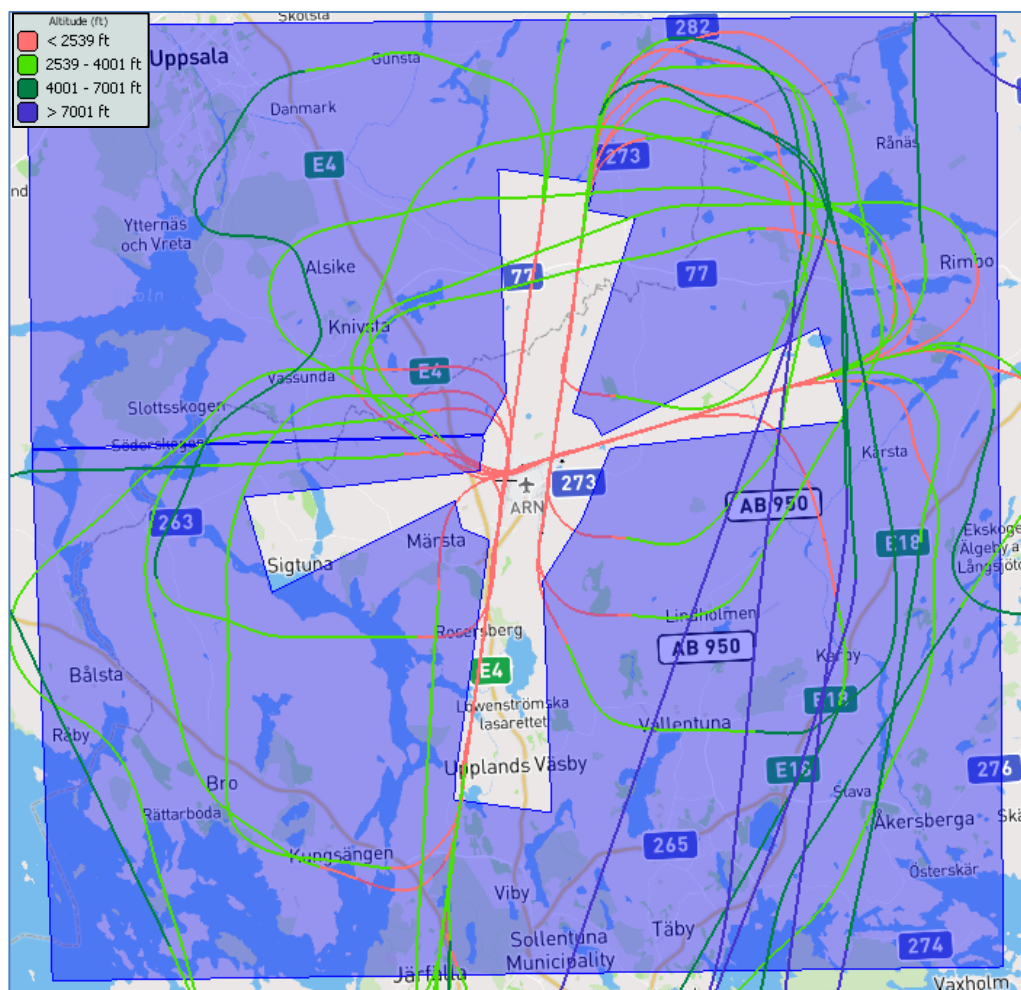
1.9.1

Utfall – del 1

Totalt har 16 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden vilket motsvarar 0,1 % av alla landningar vid Stockholm Arlanda Airport under perioden. Dessa visas i Figur 6 och Tabell 10.

Tabell 10. Antal händelser under villkor 10

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Flygsäkerhet	14	0
Ambulans	1	0
Pilotfel	1	1



Figur 6. Rörelser förutom kurvade inflygningar som har fastnat i kontrollen för villkor 10 under perioden.

1.9.2

Utfall – del 2

Under perioden har uppskattningsvis 76 kurvade inflygningar genomförts med syfte att undvika Upplands Väsby tätort. Se villkor 1, Tabell 2. RNP AR-procedurer, fördelade på flygvägar för mer utförlig information.

1.9.3

Utfall – del 3

Inga rörelser har fastnat i villkorskontrollen under perioden.

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

1.9.4 Förtydligande av ”pilotfel”:

En avvikelse skedde den 1 januari 2025. Efter att ha utrett händelserna tillsammans med LFV har det framkommit att avvikelsen orsakades av att flygplanet sjönk för snabbt och därför passerade Upplands Väsby på för låg höjd.

1.10 Villkor 11

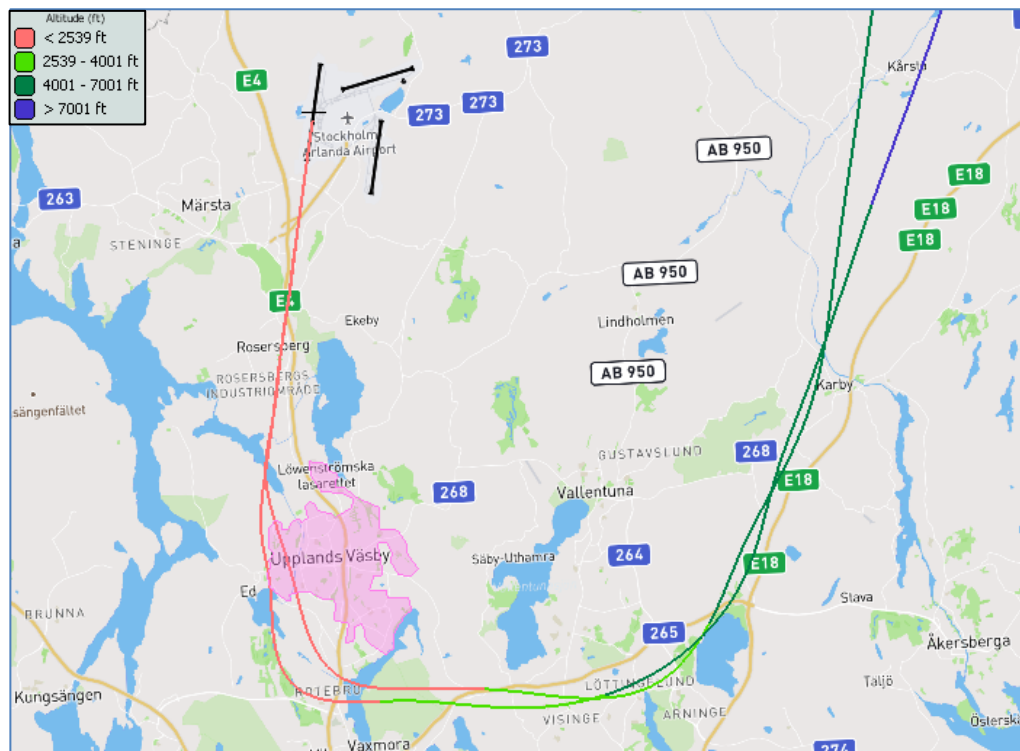
Vid inflygning till bana 01L får Upplands Väsby tätort inte överflygas öster om förlängningen av denna bana på lägre höjd än 750 m MSL. Swedavia ska även vidta åtgärder för att så långt möjligt undvika överflygning på högre höjd än 750 MSL. Genomförda inflygningar till bana 01L som öster om förlängningen av denna bana överflugit Upplands Väsby tätort ska redovisas kvartalsvis till tillsynsmyndigheten inom en månad efter utgången av varje kvartal samt i miljörapporten.

1.10.1 Utfall

Under perioden har två rörelser under 750 m (MSL) och 11 rörelser över 750 m (MSL) flugit över Upplands Väsby tätort under inflygning till bana 01L. Detta motsvarar 0,3 % respektive 0,1 % av alla landningar till bana 01L. De under 750 m (MSL) visas i Tabell 11 och Figur 7.

Tabell 11. Antal händelser under villkor 11

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Flygsäkerhet	2	0



Figur 7. Rörelser som har fastnat i kontrollen för villkor 11 under perioden. Röd del av spåret är under 750 m (MSL).

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

1.11 Villkor 12

Bana 08 får användas för landning endast i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskal, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

1.11.1 Utfall

Inga rörelser har fastnat i villkorskontrollen

1.12 Villkor 13

Nattetid (kl. 22-06) får raka inflygningar inte ske till bana 01R annat än i samband med banarbeten eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, olyckstillbud, banarbeten eller jämförbara omständigheter.

Nattetid (kl. 22-06) får inflygningar till bana 01R med RNP AR-procedurerna RNP AR x RWY 01R (AR), RNP AR y RWY 01R (AR) och RNP AR z RWY 01R (AR) endast ske i samband med banarbeten eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

1.12.1 Utfall

Inga rörelser har fastnat i villkorskontrollen under perioden.

1.13

Villkor 14

Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden får tillämpas i följande fall:

- när piloten och/eller flygtrafikledningen gör bedömningen att flygsäkerheten föranleder det,
- i samband med ambulanstransport,
- då andra luftrumsintressenter tillfälligt begränsar tillgängligt utrymme i någon del av kontrollzonen och/eller terminalområdet (Stockholm TMA),
- vid banarbeten,
- vid Försvarmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap samt
- vid andra jämförbara omständigheter.

1.13.1

Beskrivning av villkor 14

Enligt villkor 3 ska ankommande och avgående flygtrafik som framförs enligt IFR som huvudregel följa det i ansökan redovisade SID/STAR-systemet med vid var tidpunkt tillhörande regelverk. Det är dock inte alltid möjligt att följa SID/STAR-systemet. Villkor 14 preciserar vid vilka tillfällen andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden får tillämpas. I detta avsnitt förklaras de olika orsakerna som anges i övriga villkor

1.13.1.1

Flygsäkerhet:

Tillfällen då andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden kan tillämpas beroende på flygsäkerheten är exempelvis när:

- Luftfartyg återvänder p.g.a. problem med flygplan, besättning eller sjuk passagerare.
- Avbruten inflygning på grund av för hög eller för låg fart
- Föremål på landningsbanan
- Besättning/luftfartyg inte redo för slutlig inflygning
- Då ett ankommande luftfartyg inte direkt blir etablerad på instrumentlandningshjälpmedlet (ILS)
- Säkerhetsavståndet mellan flygplan

1.13.1.2

Ambulans

Sjuktransporter är undantagna att följa SID/STAR vid akuttransport.

1.13.1.3 Trafiksituation

”Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden får tillämpas när [...] då andra luftrumsintressenter tillfälligt begränsar tillgängligt utrymme i någon del av kontrollzonen och/eller terminalområdet (Stockholm TMA)”
Begreppet trafiksituation används när flygplan väjt för annan flygtrafik av säkerhetsskäl. Följande situation är exempel på när det här undantaget återropas:

- På grund av konflikter mellan eventuella avbrutna inflygningar bana 26 och starter bana 19R eller 19L.

1.13.1.4 Banavstängning

”Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden får tillämpas [...] vid banarbeten”
Banavstängning avser tillfällen då särskilda bananvändningsmönster tillämpas p.g.a. att ordinarie preferensbana inte är tillgänglig. Banavstängning kan föräledas av reparationer och underhåll.

1.13.1.5 Militär

”Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden får tillämpas [...] Vid Försvarmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap”
Eventuella militära rörelser behöver inte följa SID/STAR när Försvarmakten bedömer att en insats krävs.
När skjutövningar på R16, Livgardets skjutfält riskerar att påverka trafik till och från Arlanda.

1.13.1.6 Väder

”Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden får tillämpas [...] vid andra jämförbara omständigheter”
I detta fall beaktas väderförhållanden och dess påverkan på flygsäkerhet, till exempel:

- Åskmoln, som kan påverka flygsäkerheten, i in/utflygningsvägen
- Snö, som orsakar dålig bromsverkan vid landning och att många fordon samlas på manöverområde, till exempel snöröjningsmaskiner
- Vind som orsakar turbulens

1.13.1.7 Prestanda

Prestanda beskriver tillfällen då andra bananvändningsmönster och in- och utflygningssförfarande tillämpas på grund av flygplanens prestanda och tillgänglig navigeringsteknik. Exempel:

- Vissa procedurer förutsätter snabba svängar som stora fullastade flygplan inte kan följa. Äldre modeller kan inte följa SID/STAR eftersom de har äldre navigeringsutrustning.
- Då bana 19L används för landning och bana 19R används för start, ger Arlandatornet en klarering med högersväng i syfte att undvika Märsta/Sigtuna. Beroende av väder, vind och luftfartygets prestanda, så kan starten inte alltid svänga runt så pass snabbt att Märsta/Sigtuna kan undvikas.
- Stora flygplan som jumbojet behöver använda längre banor för att lyfta och begär då bana 1 på grund av prestanda.

1.13.1.8 Kontrollonoggrannhet

I detta fall beaktas hur pass tillförlitliga uppgifterna från flygplatsens flygvägsuppföljningssystem är. Denna benämning används till exempel:

- Gränsfall som ytterst marginellt flugit utanför SID/STAR.
- Onoggrannhet i navigationshjälpmedel som till exempel tidsangivelser på radarspår och brutna spår orsakar en osäkerhet i hur noga enskilda flygningar kan bedömas.
- Rörelser som fastnar i villkorskontrollen beroende på ej komplett indata, exempelvis att lågfartsflygplan inkluderas i kontroll av villkor avseende SID.

Att en flygrörelse hamnar under kategori kontrollonoggrannhet innebär inte att det är en avvikelse mot villkoren. Det är endast information om att flygrörelsen har fastnat i flygplatsens kontroller även om den är inte möjligt att avgöra om den har flugit utanför SID/STAR eller inte.

1.13.1.9 Utreds

Detta undantag används tillfälligt när orsaken är oklar och behöver utredas vidare. Resultaten redovisas vid följande kvartal.

1.13.1.10 Pilotfel

Orsaken används när piloten avviker från SID/STAR men inte kan förklaras av föregående undantag.

Detta anses vara en avvikelse mot villkoren.

1.13.1.11 Felaktig klarering

Orsaken används när flygtrafikledningen har givit felaktig klarering till flygplanet. Detta anses vara en avvikelse mot villkoren.

1.13.2 Sammanfattning av registrerade händelser.

Se Tabell 12 för redovisning

Tabell 12. sammanfattning av händelser enligt villkor 14

ORSAK	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Ackumulerad
Flygsäkerhet	16				16
Ambulans	1				1
Trafiksituation	43				43
Banavstängning	3				3
Militär	0				0
Väder	2				2
Prestanda	18				18
Kontrollnoggrannhet	13				13
Utreds	0				0
Pilotfel	1				1
Felaktig klarering	7				7

Totalt har 104 rörelser fastnat i kontrollerna under kvartalet vilket motsvarar ca. 0,2 % av alla rörelser under perioden.

1.14 Villkor 15

Luftfartyg som framförs enligt VFR ska när så är möjligt nyttja in- och utpasseringspunkter för VFR-trafik enligt vid var tidpunkt gällande AIP. Icke-kommersiell VFR-trafik får ges kortaste färdväg till sitt uppdrag.

1.14.1 Utfall

Under perioden har 536 rörelser framförts enligt VFR. Dessa rörelser utgörs till allra största delen av icke kommersiell helikoptertrafik, vilken inte behöver nyttja in- och utpasseringspunkterna för VFR-trafik enligt vid var tidpunkt gällande AIP.

Ackumulerat under året bedöms 536 rörelser enligt VFR förekommit.
Se Tabell 13

Tabell 13. Utfall av villor 15

	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	År
Antal rörelser VFR	536				536

1.15 Villkor 17

Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden än de som redovisas i tillståndsansökan får tillämpas vid flygplatsens aktiva deltagande i arbetet med att utveckla tekniker för och tillämpningen av t.ex. icke-raka inflygningar till flygplatsens olika banor. Sådana in- respektive utflygningar till/från respektive bana får inte överstiga 10 procent av antalet in- respektive utflygningar per år till/från denna bana. Det totala antalet flygrörelser får inte överstiga 5 procent av den totala trafikvolymen per år

1.15.1 Utfall

Ingen testverksamhet har skett under perioden.

1.16

Villkor 18–21

Villkor 18

I Sigtuna kommun får området väster om en gränslinje från Odensala kyrka till stambanan vid Tollsta och sedan utmed stambanan till söder om Märsta centrum och därefter utmed Steningedalen (Märstaån) endast beröras av flygbuller från verksamheten vid Arlanda som är lägre än FBNEU 55 dB(A).

Villkor 19

I Upplands Väsby kommun får inom området söder om en gränslinje från en punkt omedelbart norr om vattentornet i Runby till en punkt omedelbart norr om Nibble gård endast förekomma flygbuller från verksamheten vid flygplatsen som är lägre än FBNEU 55 dB(A).

Villkor 20

I Knivsta kommun får inom området nordväst om en gränslinje mellan triangelpunkten vid Gurresta och Säbysjöns nordspets i dess förlängning fram till väg E4 endast förekomma flygbuller från verksamheten vid flygplatsen som är lägre än FBNEU 55 dB(A).

Villkor 21

I Vallentuna kommun får området öster om en gränslinje från Uthamra vid Vallentunasjöns östra sida över en punkt på länsväg 268 ca 2 km nordväst om Vallentuna kyrka till en punkt invid Molnby norr om Vallentuna kyrka endast beröras av flygbuller från verksamhet på Arlanda som är lägre än FBNEU 55 dB(A).

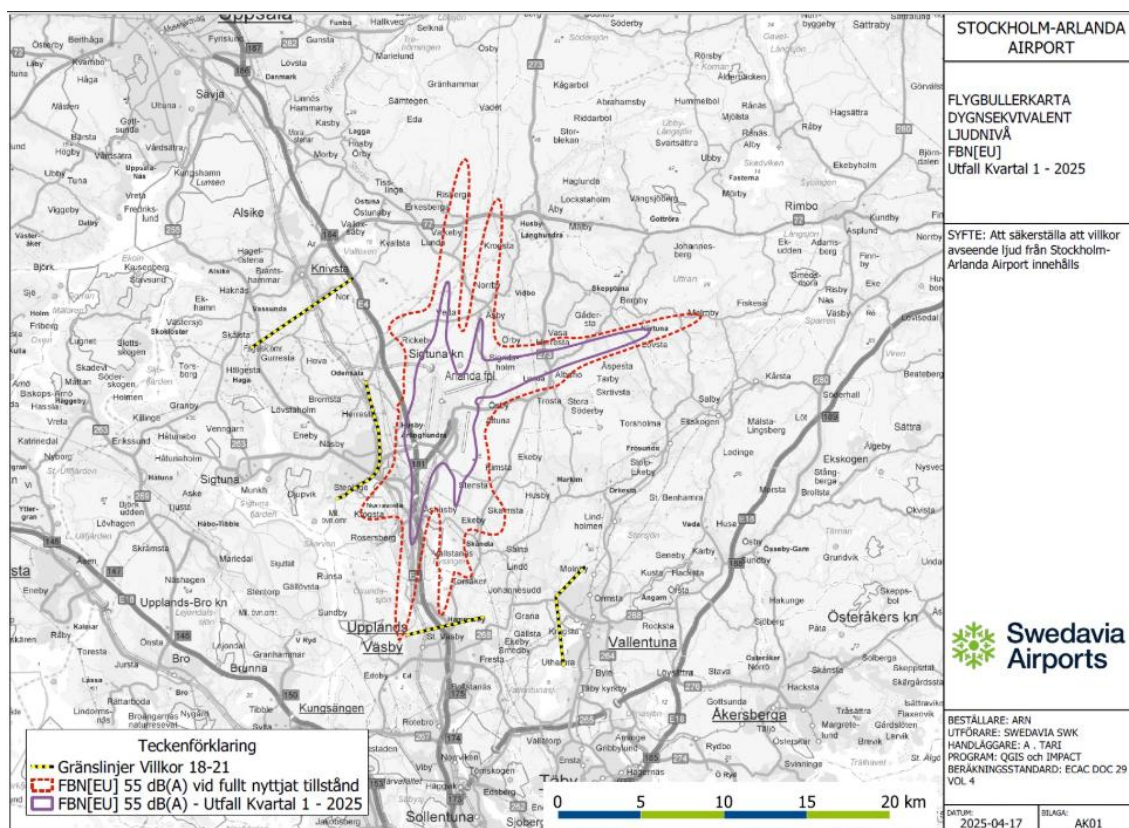
Villkor 37

Buller från verksamheten får inte överskrida ljudnivån FBNEU 55 dB(A) med mer än 3 dB(A) utanför kurvan för grundalternativ 1a som redovisas överst på s. 23 i mark- och miljödomstolens deldom i mål M 2284–11 daterad 2013-11-27 eller utanför kurvan för sökt alternativ 2 som redovisas i figur 4 i miljökonsekvensbeskrivningen i ansökan om ändringstillstånd i mål M 6547–20.

Detta gäller dock inte de gränslinjer för FBNEU 55 dB(A) som inte får överskridas enligt villkor 18–21 i mark- och miljödomstolens deldom i mål M 2284–11 daterad 2013-11-27.

Verksamhetens bullerutbredning ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

I Figur 8 redovisas ljudutbredningskontur för dygnsvägd ekvivalentnivå (motsvarande FBN) 55 dB(A) för KVARTAL 1–2025 beräknade med IMPACT. Som referens redovisas motsvarande kontur för tillståndsgiven trafik. Utfallet för dygnsvägd ekvivalentnivå 55 dB(A) för perioden ligger innanför de tillståndsgivna gränslinjerna för FBN 55 dB(A) samt innanför FBN 55-konturen för tillståndsgiventrafik. Bullret från verksamheten regleras i villkor 37 och följs upp och redovisas i den årliga miljörapporten.



Figur 8. Utfall dygnsvägd ekvivalentnivå 55 dB(A) i lila, jämfört med motsvarande gränslinjer streckade i gult. I Figuren visas även FBN 55 för tillståndsgiven trafik i röstreckad kontur.