

## Särskilt villkor 2 (2006-06-02)

### Huvudregler

Efter idrifttagande av den tredje banan skall ankommande och avgående trafik, som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR), avvecklas efter det tillståndsgivna SID/STAR-systemet med tillhörande regelverk (BCL-FT och följdföreskrifter) och med de ändringar som Luftfartsverket har redovisat i koncessionsnämndens ärende 171-8-96, där nämnden meddelade beslut nr 109/98 och, såvitt avser avgående trafik, i miljödomstolens dom (dedom) av den 17 januari 2003 i mål M 346-01 och i övrigt i detta mål. Minst 90 % av den avgående trafiken skall framföras inom de flygstråk som redovisas i bilaga 2 till Luftfartsverkets ansökan av den 31 augusti 2001 till miljödomstolen i mål M 346-01, till dess respektive flygplan uppnått höjden 1 850 m MSL. Mellan kl. 22 och 07 får inte slutlig inflygning påbörjas förrän flygningen är etablerad på centrumlinjen för den aktuella landningsbanan.

Anflygning skall ske på lägst 750 m MSL till en glidbana med lägst 3° lutning.

Från ovannämnda regler får följande undantag göras:

- Propellerplan med en maximal startvikt överstigande 9 ton, som uppfyller kraven i ICAO Annex 16 kapitel 3 eller 5, samt propellerflygplan med en maximal startvikt understigande 9 ton, som inte framförs enligt Visual Flight Rules (VFR) får, då avveckling enligt SID upp till 1 000 m MSL höjd inte är möjlig av kapacitets- eller säkerhetsskäl, under tiden kl. 07-22 avvecklas inom lågfartssektorer enligt bilaga 2 till Luftfartsverkets ansökan av den 31 augusti 2001 till miljödomstolen i mål M 346-01. Tätorter får dock inte överflygas om maximalbullernivån överstiger 70 dB(A). Över 1000 m MSL höjd gäller inga flygvägsrestriktioner för avgående trafik av ifrågavarande slag.

- Vid marksikt får visuell inflygning utföras mellan kl. 07-22. Vid anflygning på lägsta anflygningshöjden 750 m MSL skall efterföljande inflygning framföras utanför de på bilaga 3 till Luftfartsverkets ansökan av den 31 augusti 2001 till miljödomstolen i mål M 346-01, angivna inre begränsningslinjerna. Vid flygning utanför finalen på lägre höjd än 750 m MSL får tätorter inte överflygas.

- Beträffande propellerplan med en maximal startvikt överstigande 9 ton som uppfyller kraven i ICAO Annex 16 kapitel 3 eller 5 samt propellerplan med en maximal startvikt understigande 9 ton gäller dock följande: I syfte att kontinuerligt bibehålla minimiavstånd mellan anflygande på final får nämnda propellerplan, vid behov, under tiden kl. 07-22 anflyga utanför tätort på lägst 600 m MSL till en glidbana med lägst 3° lutning.

- Minst 90 % av den trafik som tillåts anflyga på lägst 600 m MSL skall framföras mellan de i bilaga 3 till Luftfartsverkets ansökan av den 31 augusti 2001 till miljödomstolen i mål M 346-01, angivna inre och yttre begränsningslinjerna.

- Andra in- och utflygningsförfaranden får tillämpas när flygsäkerheten, banarbeten och motsvarande omständigheter föranleder det samt vid försvarets användning av Arlanda som reservlandningsplats vid incidentberedskap.

- Beträffande Upplands Väsby tätort gäller särskilda föreskrifter, se särskilt villkor 6 i koncessionsnämndens beslut nr 109/98.

## Särskilt villkor 2 (1998-09-07, gäller ej längre)

### Huvudregler

Fram till idrifttagande av den tredje banan skall ankommande och avgående trafik, som framförs enligt instrumentflygreglerna (IFR), avvecklas efter nuvarande SID/STAR-system med de ändringar som LFV har redovisat i detta ärende. Undantag medges för starter från banorna 01 och 26 mot ALOLA som avvecklas enligt särskild radarledd procedur. Minst 90 % av den avgående trafiken skall framföras inom de flygstråk som redovisas i beslutsbilagorna B1 - B5 (JA 2R - 6R) till dess respektive flygplan uppnått höjden 1850 m MSL. Samma andel av den ankommande trafiken skall vid instrumentflygning på en lägre höjd än 750 m MSL framföras mellan de i beslutsbilaga B6 (JA 7) angivna inre och yttre begränsningslinjerna. Mellan kl 22 och 07 får inte slutlig inflygning påbörjas förrän flygningen är etablerad på centrumlinjen för den aktuella landningsbanan.

Efter idrifttagande av den tredje banan skall ankommande och avgående trafik, som framförs enligt IFR, avvecklas efter det tillståndsgivna SID/STAR-systemet med de ändringar som LFV har redovisat i detta ärende. Minst 90 % av den avgående trafiken skall framföras inom de flygstråk som redovisas i beslutsbilagorna B7 - B13 (JA 10R, 11AR + BR, 13R - 16R), till dess respektive flygplan uppnått höjden 1850 m MSL. Samma andel av den ankommande trafiken skall vid instrumentinflygning på en lägre höjd än 750 m MSL framföras mellan de i beslutsbilaga B14 (JA 17), angivna yttre och inre begränsningslinjerna. För Upplands Väsby tätort gäller ytterligare restriktioner (se villkor 6 nedan). Mellan kl 22 och 07 får inte slutlig inflygning påbörjas förrän flygningen är etablerad på centrumlinjen för den aktuella landningsbanan.

Anflygning skall ske på lägst 750 m MSL till en glidbana med lägst 3° lutning.

Från ovannämnda regler får följande undantag göras:

- Propellerplan med en maximal startvikt överstigande 9 ton som uppfyller kraven i ICAO Annex 16 kapitel 3 eller 5 samt propellerflygplan med en maximal startvikt understigande 9 ton som inte framförs enligt VFR reglerna får då avveckling enligt SID upp till 1 000 m MSL höjd inte är möjligt av kapacitets- eller säkerhetsskäl under tiden kl 07-22 avvecklas inom lågfartssektorer enligt beslutsbilagorna B1 - B5 och B7 - B13 (JA 2R - 6R, 10 R, 11AR + BR, 13R - 16R). Tätorter får dock inte överflygas om maximalbullernivån överstiger 70 dB(A). Över 1 000 m MSL höjd gäller inga flygvägsrestriktioner för avgående trafik av ifrågavarande slag.
- Vid marksikt får inflygning mellan kl 07 och 22 ske mellan de på beslutsbilagorna B6, B15 och B16 (JA 7, 21 och 23) angivna inre och yttre begränsningslinjerna under förutsättning att föreskriven anflygningshöjd och glidbana inte underskrids. Vid flygning utanför finalen på lägre höjd än 750 m MSL får tätorter inte överflygas.