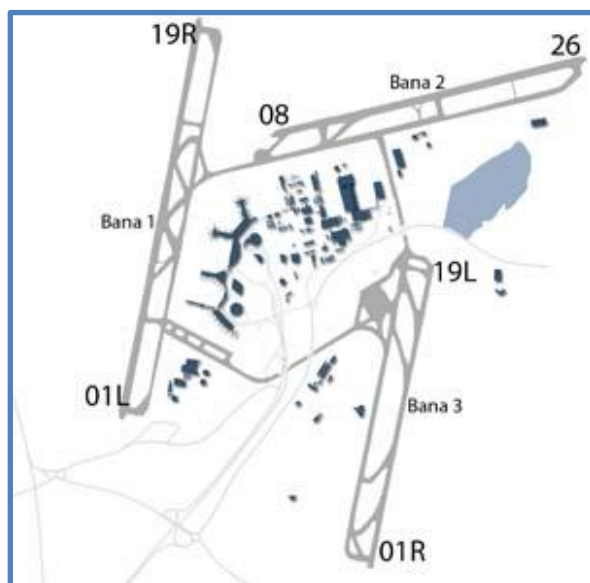


FLYGVÄGS- OCH FLYGBULLERKONTROLL STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

**Kvartal 1
Januari, februari, mars 2026**



FLYGVÄGS- OCH FLYGBULLERKONTROLL STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

KVARTAL 1
JANUARI, FEBRUARI, MARS 2026

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	5
1.1	Villkor 1 – Allmänt villkor	6
1.2	Bananvändning	6
1.3	RNP AR-procedurer	7
1.4	EoR	8
1.5	Kvalitetskontroll av indata	9
1.6	Metod för flygvägsuppföljning	9
2	VILLKOR 3	10
3	VILLKOR 4	11
3.1	Utfall	11
4	VILLKOR 5	12
4.1	Utfall	12
5	VILLKOR 6	13
5.1	Utfall	13
6	VILLKOR 7	14
6.1	Utfall	14
7	VILLKOR 8	15
7.1	Utfall	15
8	VILLKOR 9	16
8.1	Utfall	16
9	VILLKOR 10	17
9.1	Utfall – del 1 och del 3	17
9.2	Utfall – del 2	19
10	VILLKOR 11	19
10.1	Utfall	19
11	VILLKOR 12	21
11.1	Utfall	21
12	VILLKOR 13	22
12.1	Utfall	22
13	VILLKOR 14	23
13.1	Beskrivning av villkor 14	23
13.1.1	Flygsäkerhet	23
13.1.2	Ambulans	23
13.1.3	Trafiksituation	24
13.1.4	Banavstängning	24

13.1.5	Militär	24
13.1.6	Väder.....	24
13.1.7	Prestanda.....	25
13.1.8	Kontrollonoggrannhet.....	25
13.1.9	Utreds.....	25
13.1.10	Pilotfel.....	25
13.1.11	Felaktig klarering.....	26
13.1.12	Sammanfattning av registrerade händelser.....	26
13.2	Ny metodik för trafikavveckling från 19R.....	26
	Diskussion	27
14	VILLKOR 15	29
14.1	Utfall.....	29
15	VILLKOR 17	29
15.1	Utfall.....	29
16	VILLKOR 18–21	30

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.

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.

1.2

Bananvändning

I tabellen nedan redovisas bananvändningen under perioden i procentandelar (siffrorna i tabellen är avrundade). Data inhämtad den 2026-04-08.

Tabell 1. Bananvändning för kvartalet

Bana	Landning	Start	Totalt
01L	30%	6%	18%
01R	4%	0%	2%
08	0%	38%	19%
19L	21%	3%	12%
19R	14%	51%	32%
26	29%	0%	15%
Helikopter	1%	1%	1%
Totalt	100%	100%	100%

1.3

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	1				1
RNP AR (Y) 01R	1				1
RNP AR (W) 01R	12				12
TOTALT RNP AR 01R	14				14
TOTALT LANDNINGAR 01R	923				923
%RNP AR 01R	1,5%				1,5%
RNP AR (X) 19R	191				191
RNP AR (Y) 19R	27				27
TOTALT RNP AR 19R	218				218
TOTALT LANDNINGAR 19R	3225				3225
%RNP AR 19R	6,8%				6,8%
RNP AR (Y) 01L	84				84
TOTALT RNP AR 01L	84				84
TOTALT LANDNINGAR 01L	6841				6841
%RNP AR 01L	1,2%				1,2%
RNP AR (Y) 26	37				37
TOTALT RNP AR 26	37				37
TOTALT LANDNINGAR 26	6612				6612
%RNP AR 26	0,6%				0,6%
TOTALT RNP AR	353				353
TOTALT RÖRELSE ARN	44 977				44 977
TOTALT % RNP AR	0,8%				0,8%

1.4

EoR

Under kvartal fyra 2025 togs tillståndet till modifiering av två bananvändningsmönster i bruk. Modifieringen baseras på Established on RNP (EoR) enligt följande:

- Inflygningar till bana 01R (rak eller kurvad) och bana 01L (kurvad) i kombination med avgångar från bana 01L.
- Inflygningar till bana 19L (rak) och bana 19R (kurvad) i kombination med avgångar från bana 19R.

Tillståndet gäller högst fem inflygningar enligt respektive punkt under en timme. Mark- och miljödomstolens dom 2021-10-15 i mål nr M 6547–20

I tabell nedan redovisas antal perioder med sex eller fler kurvade inflygningar till bana 01L och bana 19R under en timme enligt EoR.

Tabell 3, antal perioder med sex eller fler kurvade inflygningar till bana 01L respektive 19R enligt EoR under en timme.

	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Året
BANA 01L	0				0
BANA 19R	0				0

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

Kvartal	CHROMA	ANOMS	Länkningsgrad
Kvartal 1	44 589	44 553	100%
Kvartal 2			100%
Kvartal 3			100%
Kvartal 4			100%
Ackumulerad	44 589	44 553	100%

1.6 Metod för flygvägsuppföljning

Flygvägs- och bullervillkoren följs upp kvartalsvis med hjälp av flygvägsuppföljningssystemet ANOMS. Systemet identifierar händelser som kan tyda på avvikelser från miljötillståndets villkor. Dessa händelser kompletteras med information från flygtrafikledningen för att bedöma om någon faktisk avvikelse har skett.

Efter den initiala kontrollen görs en bedömning där varje händelse klassificeras enligt en fastställd metod. Denna klassificering redovisas i Tabell 13, under villkor 14.

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 (standardinstrument departure/standard terminal arrival route-systemet). En beskrivning av flygvägssystemet vid Arlanda finns i den tekniska 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. Under villkor 14 sammanställs 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>

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

3.1

Utfall

IFR-trafik får lämna SID när den når 2 000 meters höjd över havet. Resultaterande rörelser som har flugit enligt IFR inom spridningsområden för SID enligt villkorstexten (exklusive SID:ar från 19R österut), presenteras i procenttal i Tabell 5. För utfall inklusive SID:ar från 19R österut (TOVRI och BABAP) se stycke 13.2 Ny metodik för trafikavveckling från 19R. samt Tabell 15.

Tabell 5. Andel rörelser inom spridningsområde för SID exklusive 19R mot TOVRI och BABAP

Bana	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	ÅR
01L	89%				89%
01R	100%				100%
08	100%				100%
19L	100%				100%
19R	100%				100%
26	99%				99%
TOTALT	99%	100%	100%	100%	99%

Totala andelen rörelser inom SID första kvartalet 2026 är 99%.

Efter att två nya SID:ar (BABAP 6C och TOVRI 7C) togs i bruk för bana 01L i januari 2026 upptäcktes problem med att flygplan efter start från bana 01L i ökad utsträckning inte håller sig inom fastställda miljökorridorer.

Swedavia har analyserat orsaken och konstaterat att den nya kodningen oväntat resulterat i att eftersom höjdkravet uppfylls tidigt så flygs första waypoint SA401 i praktiken av FMS (Flight Management System) som en fly-over-punkt, där man tidigare haft en fly-by-sväng. Denna förändring medförde avvikelser från miljökorridoren. För att komma till rätta med problemen har ändring av berörda SID:ar godkänts av Transportstyrelsen den 29/4 2026 (ärendenummer

TSL 2025-2496). Ändringen skall säkerställa att flygplanen efter start från bana 01L håller sig inom de fastställda miljökorridorerna.

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).

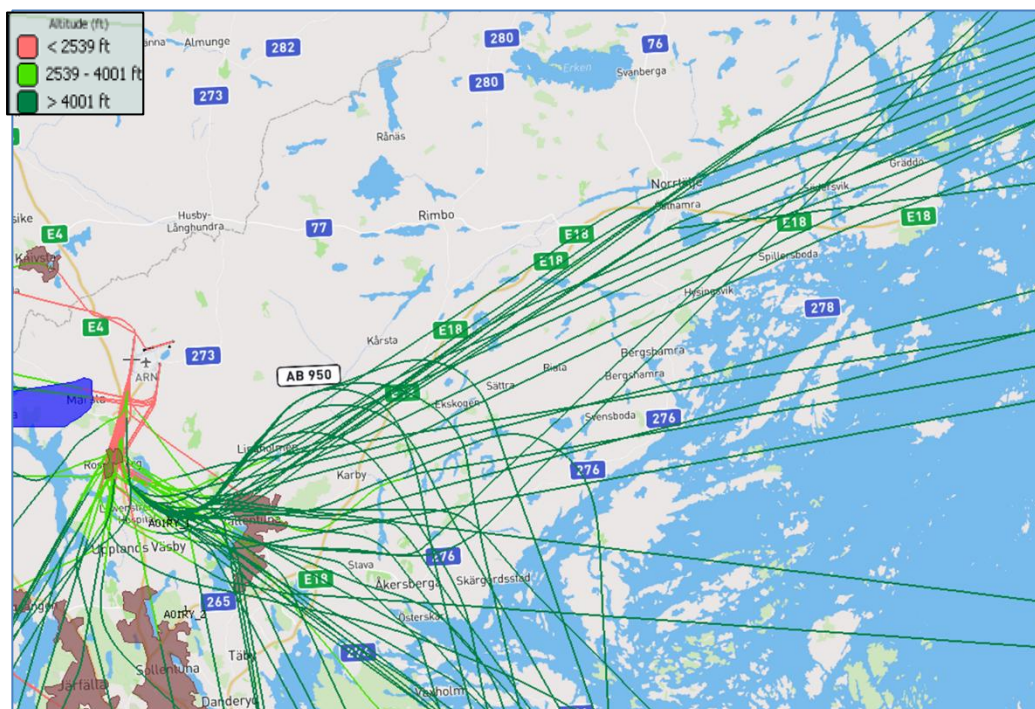
4.1

Utfall

Totalt har 58 rörelser registrerats i villkorskontrollen under perioden. De registrerade händelserna utgör ca 1,7 % av det totala antalet lågfartstrafikstarter dag- och kvällstid. Rörelser som avvikit från villkoret med tillhörande anledning redovisas i Tabell 6 och Figur 1 nedan.

Tabell 6 Antal registrerade händelser för villkor 5

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Trafiksituation	55	0
Banavstängning	3	0



Figur 1. Flygrörelser som registrerats i kontrollen för villkor 5 under perioden.

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

Under perioden har antal händelser som registrerats jämfört, med föregående period halverats. Flygledningen har arbetat för att säkerställa striktare efterlevnad

av fastställda procedurer framöver, för att begränsa antalet registrerade händelser vilket gett resultat.

Januaris nordliga vindar, gav också förutsättningar för bättre följsamhet.

5

VILLKOR 6

Nattetid (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.

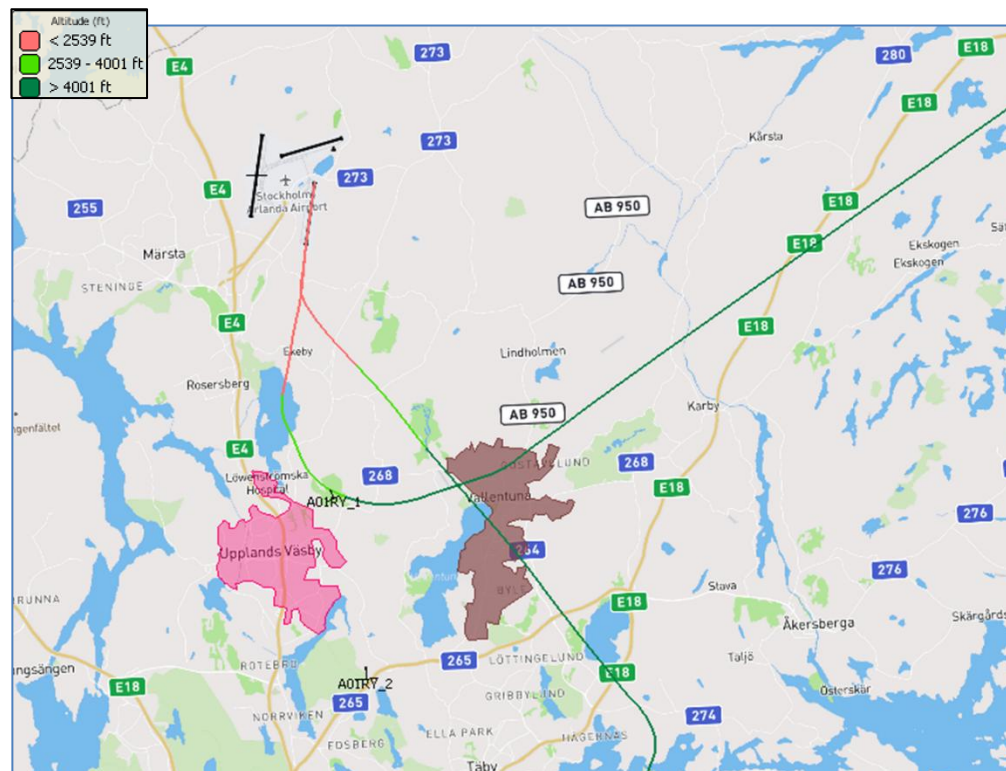
5.1

Utfall

Totalt har två (2) rörelser registrerats i villkorskontrollen under perioden. De registrerade händelserna utgör ca 1,6% av det totala antalet lågfartstrafikstarter dag- och kvällstid och redovisas med tillhörande anledning/orsak i Tabell 7 och Figur 2 nedan.

Tabell 7 Antal registrerade händelser för villkor 6

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Trafiksituation	2	0



Figur 2. Flygrörelser som registrerats i kontrollen för villkor 6 under perioden.

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

Dokumenttyp
Rapport

Datum
2026-04-24

Dokument-ID

Upprättad av
Akustik

Version
1.0

Godkänd av

Enhet
Stockholm Arlanda Airport

Sida
14 av 32

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.

6.1

Utfall

Inga rörelser har fastnat i villkorskontrollen under perioden. Det vill säga 0% av alla starter nattetid mot AROS, DUNKER, NOSLI och TROSA.

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, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

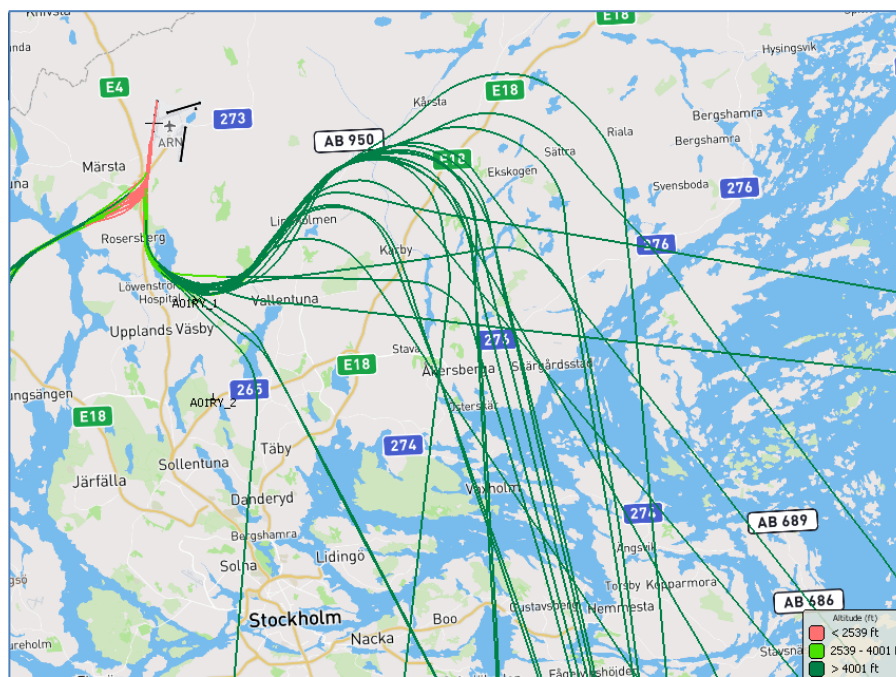
7.1

Utfall

Totalt har 40 rörelser fastnat i villkorskontrollen under perioden. Det motsvarar 4,2% av alla IFR starter nattetid. Dessa redovisas i Tabell 8 och Figur 3 nedan.

Tabell 8. Antal händelser registrerade för villkor 8

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Prestanda	30	0
Kontrollnoggrannhet	3	0
Banavstängning	7	0



Figur 3. Flygrörelser som registrerats i kontrollen för villkor 8 under perioden.

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

Förtydligande av orsaker denna period:

Kontrollonoggrannhet (3 st.): Flygvägsuppföljningssystemet registrerade tre starter några sekunder innan klockan 06.00. Eftersom klockan startas vid klarering skedde själva starten först efter godkänt klockslag, det vill säga 06:00.

Banavstängning (7 st): Alternativa banor avstängda på grund av snöröjning.

Prestanda (30 st): När piloter begär längre startbana på grund av prestandaskäl har flygledningen inte befogenhet att neka.

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.

8.1

Utfall

Arton (18) rörelser har registrerats i villkorskontrollen under perioden. Det vill säga 0,1 % av alla IFR starter.

Dessa redovisas i Tabell 8 och Figur 3 nedan.

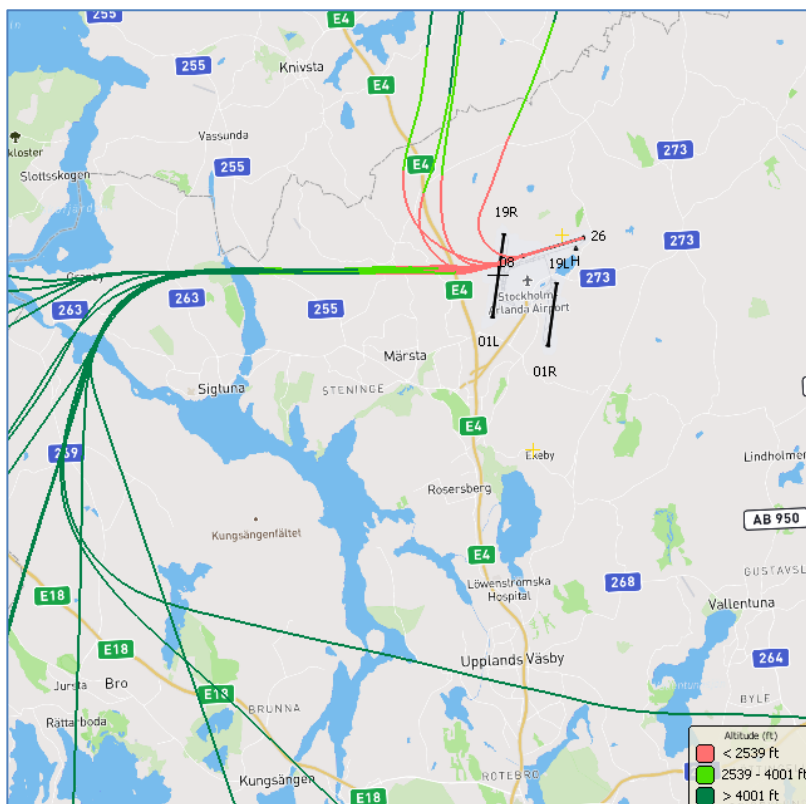
Tabell 9 Antal händelser registrerade för villkor 9

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Banavstängning	18	0

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

Förtydligande av orsaker denna period:

Banavstängning (18 st.): Samtliga händelser inträffade vid lunchtid den 7/1 på grund av snöröjning.



Figur 4, Flygrörelser som registrerats i kontrollen för villkor 9 under perioden.

9

VILLKOR 10

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

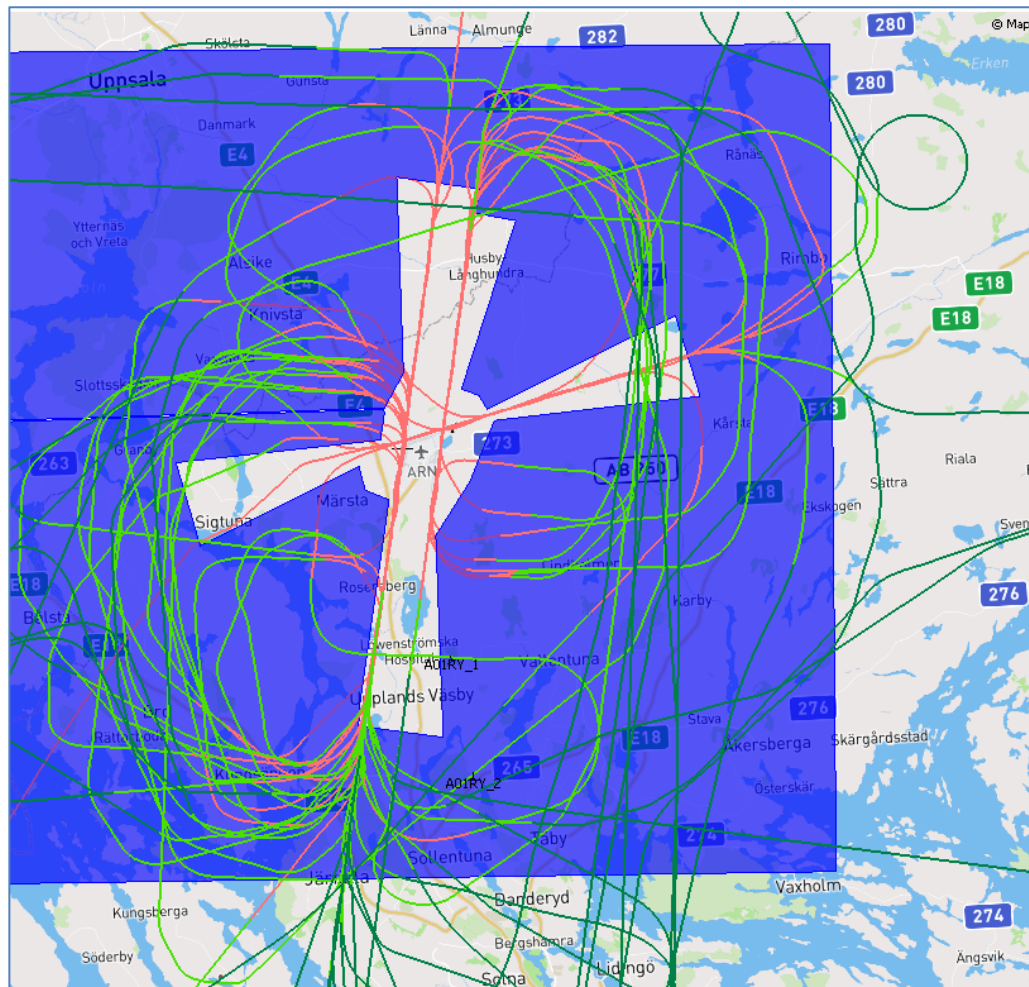
När så är möjligt utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverk för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden ska inflygningsprocedurer genomföras som undviker Upplands Väsby tätort.

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

9.1

Utfall – del 1 och del 3

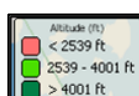
Totalt har 40 rörelser registrerats i villkorskontrollen under perioden vilket motsvarar 0,2 % av alla landningar vid Stockholm Arlanda Airport under perioden. Dessa redovisas i Tabell 10 och

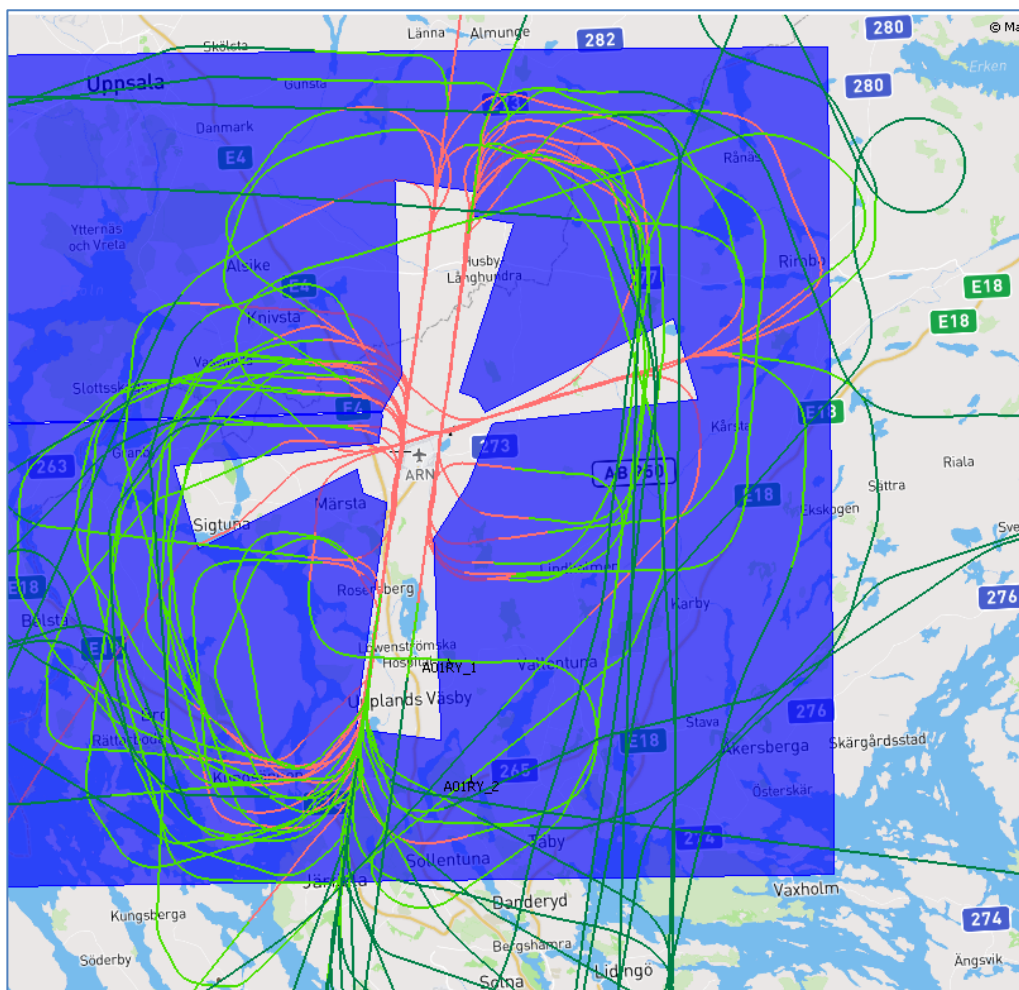


Figur 5 nedan.

Tabell 10. Antal händelser under villkor 10

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Flygsäkerhet	36	0
Ambulans	3	0
Pilotfel	1	1





Figur 5. Rörelser förutom kurvade inflygningar som registrerats i kontrollen i kontrollen för villkor 10 under perioden.

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

Förtydligande av orsaker denna period.

Ambulans (3st.): Två ambulanser och en polishelikopter undantas villkoret.

Flygsäkerhet: (36st.) 30 rörelser behövde göra pådrag, det vill säga avbryta landning på grund av säkerhetsskäl. Fyra rörelser registrerades till följd av isbildning på vingarna vilket gjorde att de behövde gå lägre på finalen. En (1) rörelse registrerades som pilotfel och aktuellt flygbolag har kontaktats. Resterande fyra rörelser etablerade finalen tidigt av säkerhetsskäl.

9.2

Utfall – del 2

Under perioden har 14 kurvade inflygningar registrerats med syfte att undvika Upplands Väsby tätort. Se villkor 1, Tabell 2. RNP AR-procedurer, fördelade på flygvägar.

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.

10.1

Utfall

Under perioden har två (2) rörelser under 750 m (MSL) och 33 rörelser över 750 m (MSL) flugit över Upplands Väsby tätort i samband med inflygning till bana 01L, vilket motsvarar 0,03 % respektive 0,48 % av alla landningar till bana 01L. Flygrörelser under 750 m (MSL) redovisas i Tabell 11 och Figur 6 nedan.

Tabell 11. Antal händelser under villkor 11

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Flygsäkerhet	1	0
Kontrollonoggrannhet	1	0

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.

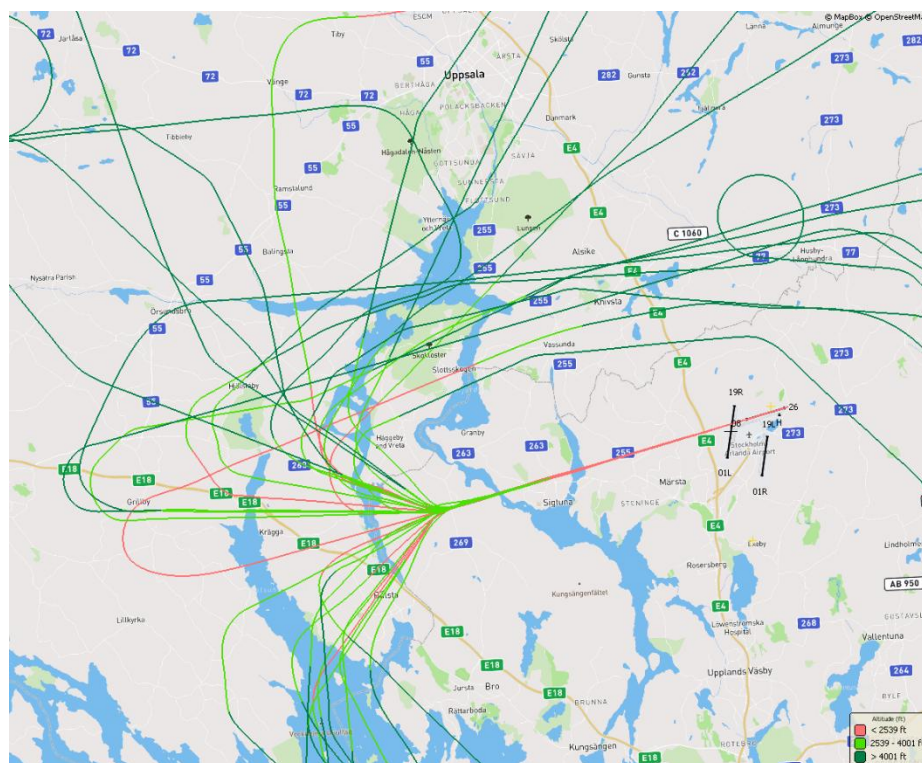
11.1

Utfall

Under perioden har 30 rörelser registrerats i kontrollen för villkor 12, vilket motsvarar 0,1 % av alla landningar. Rörelserna redovisas i Tabell 12, samt i Figur 7 nedan.

Tabell 12, Antal händelser registrerade under villkor 12

Orsak	Registrerade händelser	Avvikelser mot villkor
Banavstängning	30	0



Figur 7, Flygrörelser som registrerats i kontrollen för villkor 12 under perioden.

Förklaring till orsaksbenämningen/benämningarna finns under villkor 14.

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.

12.1

Utfall

Inga (0) flygrörelser har registrerats i kontrollen under perioden, det vill säga 0% av alla flygrörelser.

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 Försvarsmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap samt
- vid andra jämförbara omständigheter.

13.1

Beskrivning av villkor 14

Enligt villkor 3 ska ankommande och avgående IFR-trafik som huvudregel följa det SID/STAR-system som redovisas i miljötillståndsansökan, tillsammans med gällande regelverk. I praktiken är det dock inte alltid möjligt att följa dessa procedurer. Villkor 14 anger i vilka situationer alternativa bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden får tillämpas. I detta avsnitt förklaras de olika orsaker som anges i övriga villkor.

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

13.1.2

Ambulans

Sjuktransporter är undantagna att följa SID/STAR vid akuttransport.

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.

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 föranledas av reparationer och underhåll.

13.1.5 Militär

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

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

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.

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.

13.1.9 Utreds

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

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.

13.1.11 Felaktig klarering

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

13.1.12 Sammanfattning av registrerade händelser.

Se Tabell 13 för redovisning

Tabell 13. Sammanfattning av händelser enligt villkor 14.

ORSAK	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Ackumulerad
Flygsäkerhet	37	0	0	0	37
Ambulans	3	0	0	0	3
Trafiksituation	57	0	0	0	57
Banavstängning	58	0	0	0	58
Militär	0	0	0	0	0
Väder	0	0	0	0	0
Prestanda	30	0	0	0	30
Kontrollonoggrannhet	4	0	0	0	4
Utreds	0	0	0	0	0
Pilotfel	1	0	0	0	1
Felaktig klarering	0	0	0	0	0
SUMMA	190	0	0	0	190

Totalt har 190 rörelser registrerats i kontrollerna under kvartalet vilket motsvarar cirka 0,4 % av alla rörelser under perioden.

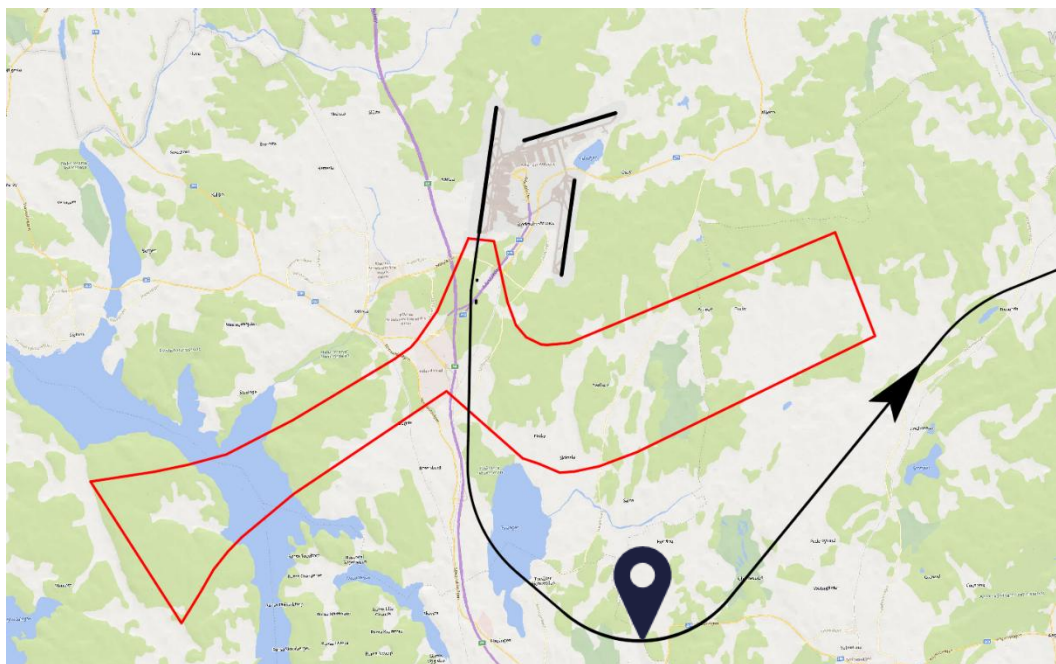
13.2 Ny metodik för trafikavveckling från 19R.

Ny metodik för trafikavveckling av trafik från 19R används för start och flygtrafik med destination mot sydost testas.

Testverksamhet pågår sedan den 20 februari 2025 och kommer fungera som underlag inför ändringsansökan.

Flygtrafiken startar på SID och flygtrafikledningen bedömer när det är möjligt eller nödvändigt av flygsäkerhetsskäl att låta flygplanet lämna SID, dock tidigast vid 2000 ft.

Upplands Väsby tätort markeras i flygtrafikledningens radarkarta när bana 19R används för start och flygtrafik med destination mot sydost tillåts lämna SID när tätorten har passerats. Överflygning av Vallentuna tätort undviks i möjligaste mån se Figur 8 nedan.



Figur 8, Tillståndsgivet spridningsområde i rött och föreslagen SID inför ändringsansökan i svart där trafik tillåts lämna SID när kartnål vid Upplands Väsby passerats.

Diskussion

Swedavia tog 2018 bort SID:arna från bana 19R 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.

Resulterande rörelser som har flugit enligt IFR inom spridningsområden för SID enligt villkorstexten inklusive utgångna SID:ar från 19R österut, presenteras i procenttal i Tabell 14 nedan.

Tabell 15 Andel rörelser inom SID inklusive utgångna SID:ar från 19R österut

Bana	KV1	KV2	KV3	KV4	ÅR
01L	89%				89%
01R	100%				100%
08	100%				100%
19L	100%				100%
19R	100%				100%
19R ÖST	3%				3%
26	100%				100%
TOTALT	89%				89%

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.

14.1

Utfall

Under perioden har 427 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 427 rörelser enligt VFR förekommit.
Se Tabell 16

Tabell 16. Utfall av villor 15

	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	År
Antal rörelser VFR	427				427

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

15.1

Utfall

Inget pågående utvecklingsarbete kopplat till villkor 17.

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).

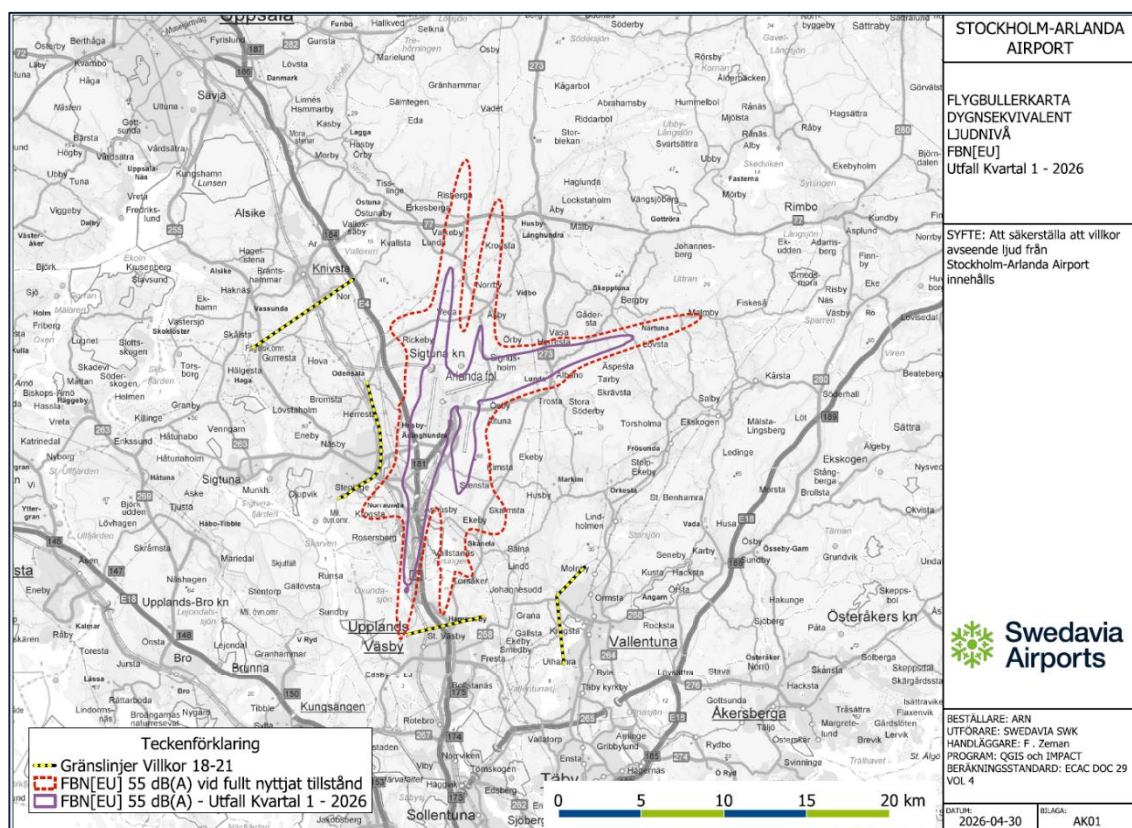
Villkor 37

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 9 redovisas ljudutbredningskontur för dygnsvägd ekvivalentnivå (FBN_{EU}) 55 dB(A) för KVARTAL 1–2026 beräknad med IMPACT. Som referens redovisas motsvarande ljudutbredningskontur i röd streckad linje för tillståndsgiven trafik. Resultatet ligger inom både de tillståndsgivna gränserna (gul och svartstreckad linje) och den rödstreckade konturen för tillståndsgiven trafik. Bullernivåerna regleras enligt villkor 37 och följs upp i den årliga miljörapporten.



Figur 9. Lila bullerkontur redovisar utfall för dygnsvägd ekvivalentnivå FBN_{EU} 55 dB(A) och röd streckad bullerkontur redovisar motsvarande bullerkontur för tillståndsgiven trafik. Streckade gula och svarta linjer markerar gränser för Villkor 18–21 där FBN_{EU} 55 dB(A) inte får överskridas.