



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ **POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY**

KONSULTACJE SPOŁECZNE **PROJEKT REORGANIZACJI SIECI TRAS MRT**

1. CEL

Głównym celem przedmiotowej zmiany jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa lotów w FIR Warszawa zarówno użytkowników General Aviation jak i wojskowych, zminimalizowanie stopnia skomplikowania dolnej przestrzeni,

Głównymi założeniami jakimi kierowano się tworząc propozycję modyfikacji sieci MRT było:

- likwidacja lub przesunięcie segmentów przebiegających nad obszarami w których występują znaczne ilości przeszkód lotniczych (elektrownie wiatrowe powyżej 120m AGL);
- likwidacja lub przesunięcie segmentów przebiegających nad lądowiskami;
- zmiana przebiegu tras MRT przebiegających nad miastami;
- likwidacja niewykorzystywanych/niepotrzebnych segmentów.
- Modyfikacja/likwidacja segmentów, których aktywność znacząco wpływa na przepływ ruchu General Aviation

Opracowany przez PAŻP projekt reorganizacji siatki tras MRT został omówiony ze Stroną Wojskową która przyjęła większość propozycji ze zrozumieniem i zaakceptowała większość propozycji. Równocześnie zwróciła się z prośbą o wprowadzenie kilku nowych segmentów, które pozwolą im na realizowanie aktualnych zadań.

2. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN:

- znaczne zmniejszenie ilości segmentów MRT;
- zmiana przebiegu wybranych segmentów MRT;
- wprowadzenie nowych segmentów MRT – w celu zminimalizowania ograniczeń dla GA granice pionowe zawierają się w przedziale wysokości GDN-1800ft AMSL;
- granice pionowe obecnych tras MRT nie ulegną zmianie z wyjątkiem segmentów N17-N29 (wylot z EPKS) oraz MRT 1 (EPMM);
- trasy MRT o szerokości 10km nie ulegną zmianie.

3. UZASADNIENIE

Modyfikacja sieci MRT przyczyni się do:

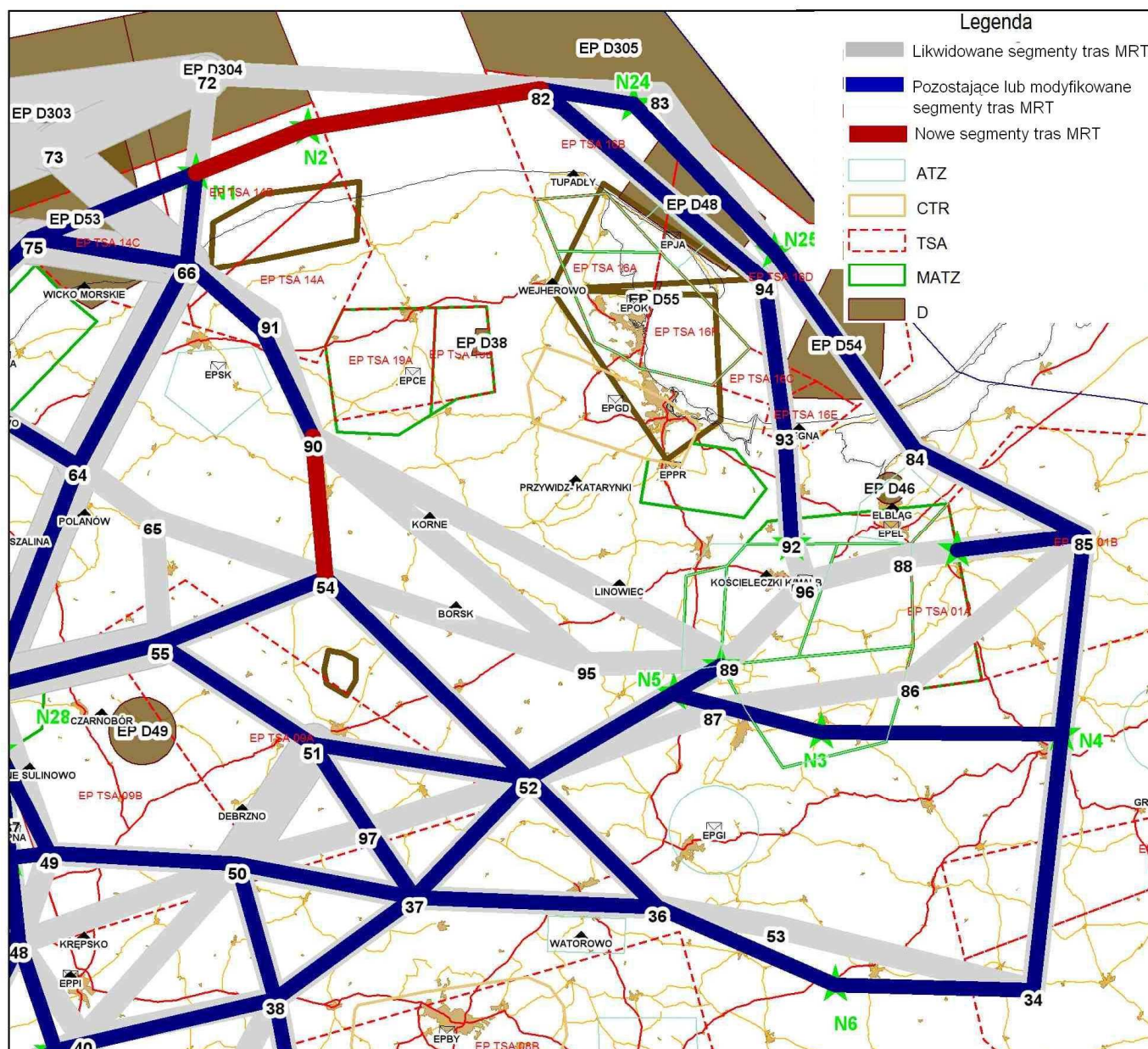
- a) podniesienia poziomu bezpieczeństwa lotów w FIR Warszawa m.in. poprzez znaczne zmniejszenie liczby segmentów przechodzących nad lądowiskami, modyfikację przebiegu tras gdzie występowała znaczna liczba przeszkód lotniczych.
- b) zredukowania wpływu aktywności segmentów MRT na przepływ ruchu GA poprzez modyfikację/likwidację segmentów, których aktywność wprowadzała znaczące utrudnienia, w szczególności w połączeniu z okalającymi innymi strukturami.
- c) dostosowania przebiegu segmentów do aktualnych potrzeb Strony Wojskowej.

W opinii PAŻP wdrożenie zaproponowanych zmian przyczyni się do poprawy warunków wykonywania lotów zarówno dla Strony Wojskowej jak również i lotnictwa ogólnego.

Termin wprowadzenia zmiany: wiosna 2016r.

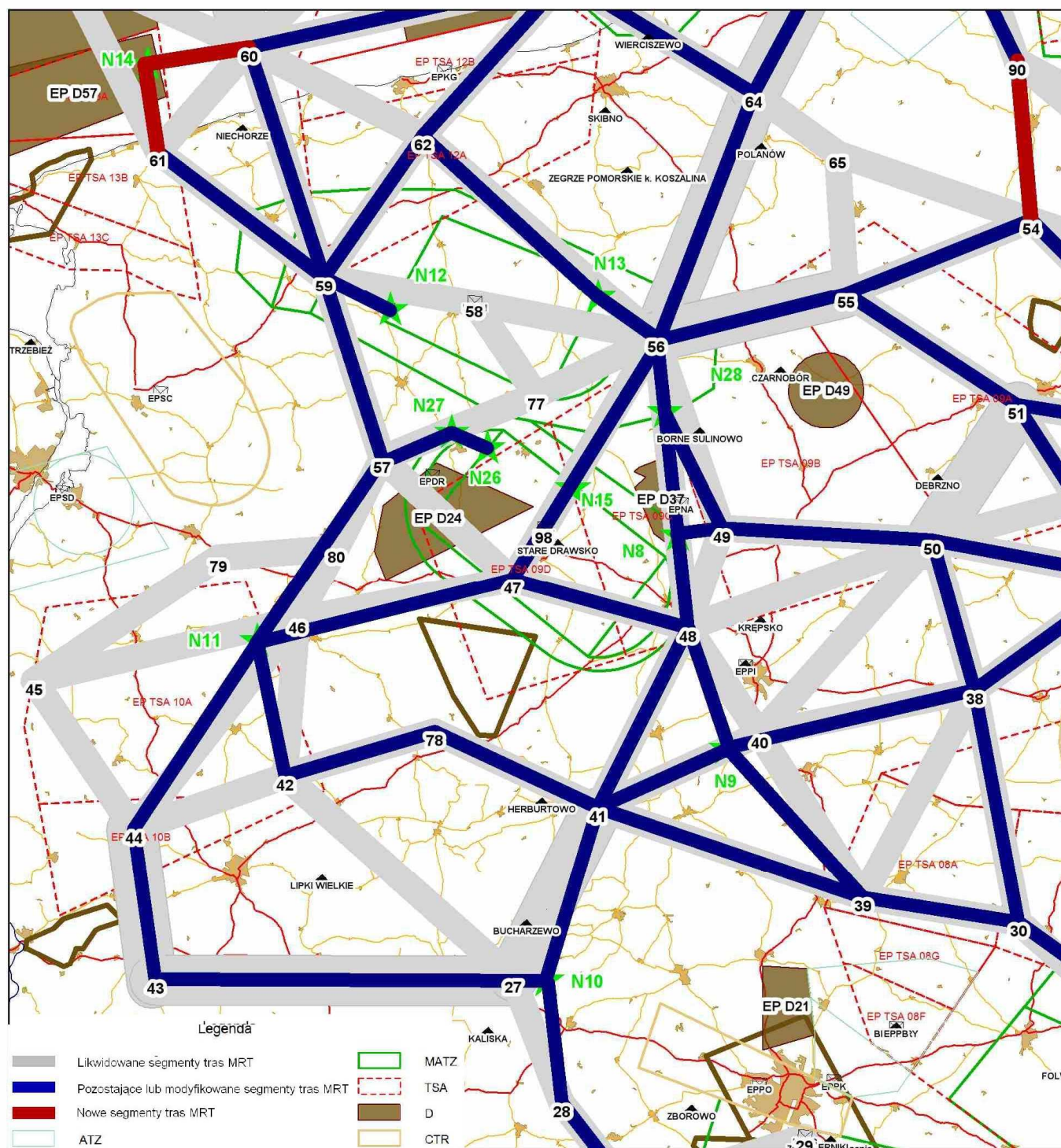
4. ZAKRES ZMIAN

Rejon lotniska EPMB



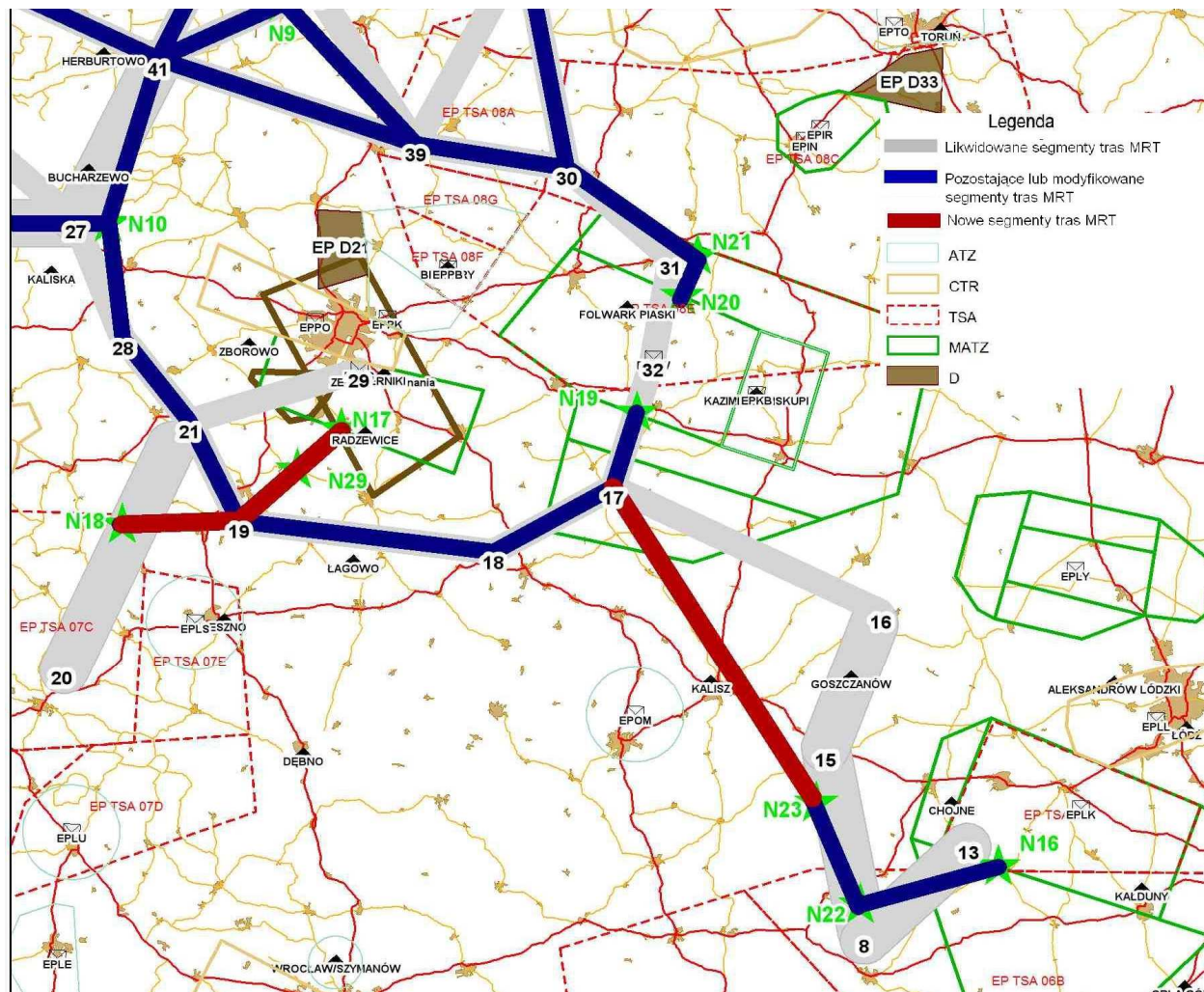
Znaczna ilość usuwanych segmentów MRT. Nowe lub zmodyfikowane segmenty umożliwiające wykonywanie zadań przez stronę wojskową: 75-N1-N2-82, 90-54, N5-N3-N4, 36-N6-34 mimo likwidacji pozostałych. Zwiększenie dostępności do przestrzeni klasy G nad lądowiskami Borsk, Korne, Linowiec. Stała dostępność przelotu pod TSA01A podczas aktywności segmentów MRT.

Rejon lotnisk EPSN, EPMI

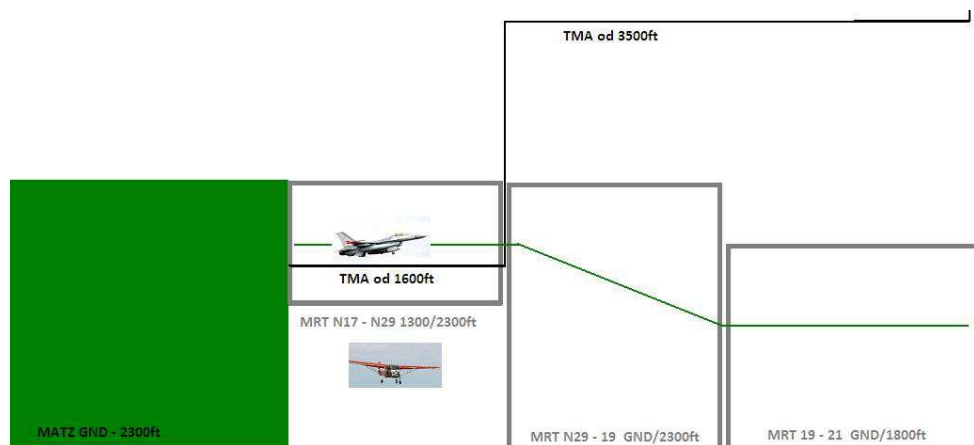


Znaczna ilość usuwanych segmentów MRT. Nowe lub zmodyfikowane segmenty umożliwiające wykonywanie zadań przez stronę wojskową: 54-90, 60-61, 49-N28, 49-N8, węzeł N8, N10 oraz N11. Zwiększenie dostępności do przestrzeni klasy G nad lądowiskami Borne Sulinowo, Debrzno, Krępsko, Bucharzewo.

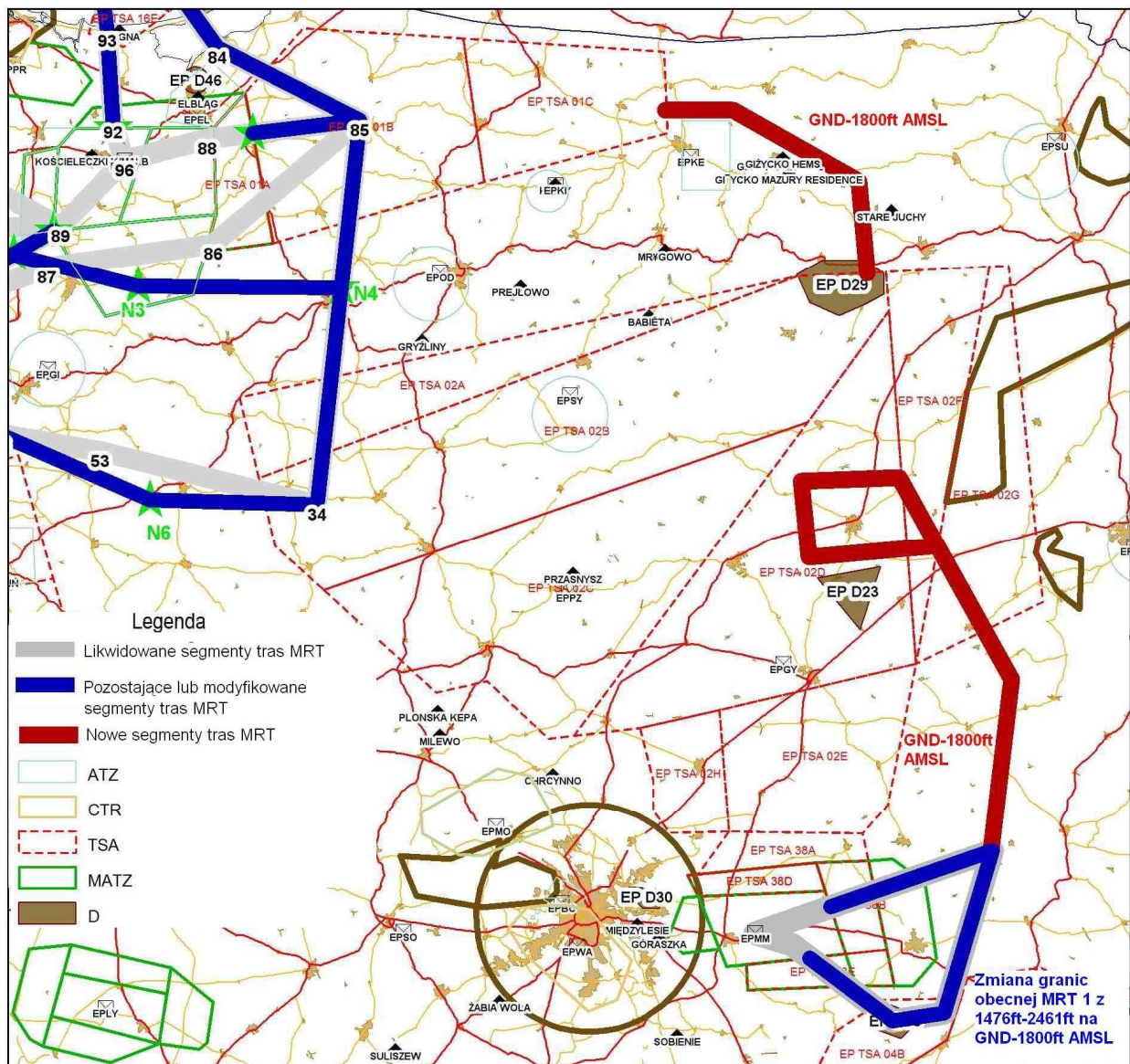
Rejon lotnisk EPKS, EPPW, EPLK



Nowe lub zmodyfikowane segmenty umożliwiające wykonywanie zadań przez stronę wojskową: N17-N29-19-N18, wylot z EPLK N16-N22-N23-17, północny wylot z EPPW. Przebieg trasy MRT z EPKS: w celu zminimalizowania ograniczeń dla GA umożliwiono przelot pod trasą MRT N17-N29, która będzie pełniła jedynie rolę dolotu do dalszych segmentów MRT. W segmencie N17-N29 granice pionowe w przedziale 1300-2300ft AMSL, natomiast w segmencie N29-19 GND-2300ft AMSL, aby umożliwić połączenie z trasami od pkt. 19 (GND-1800ft AMSL). Powyższa propozycja wymaga jeszcze potwierdzenia przez SSRL SZ RP możliwości jej wdrożenia.

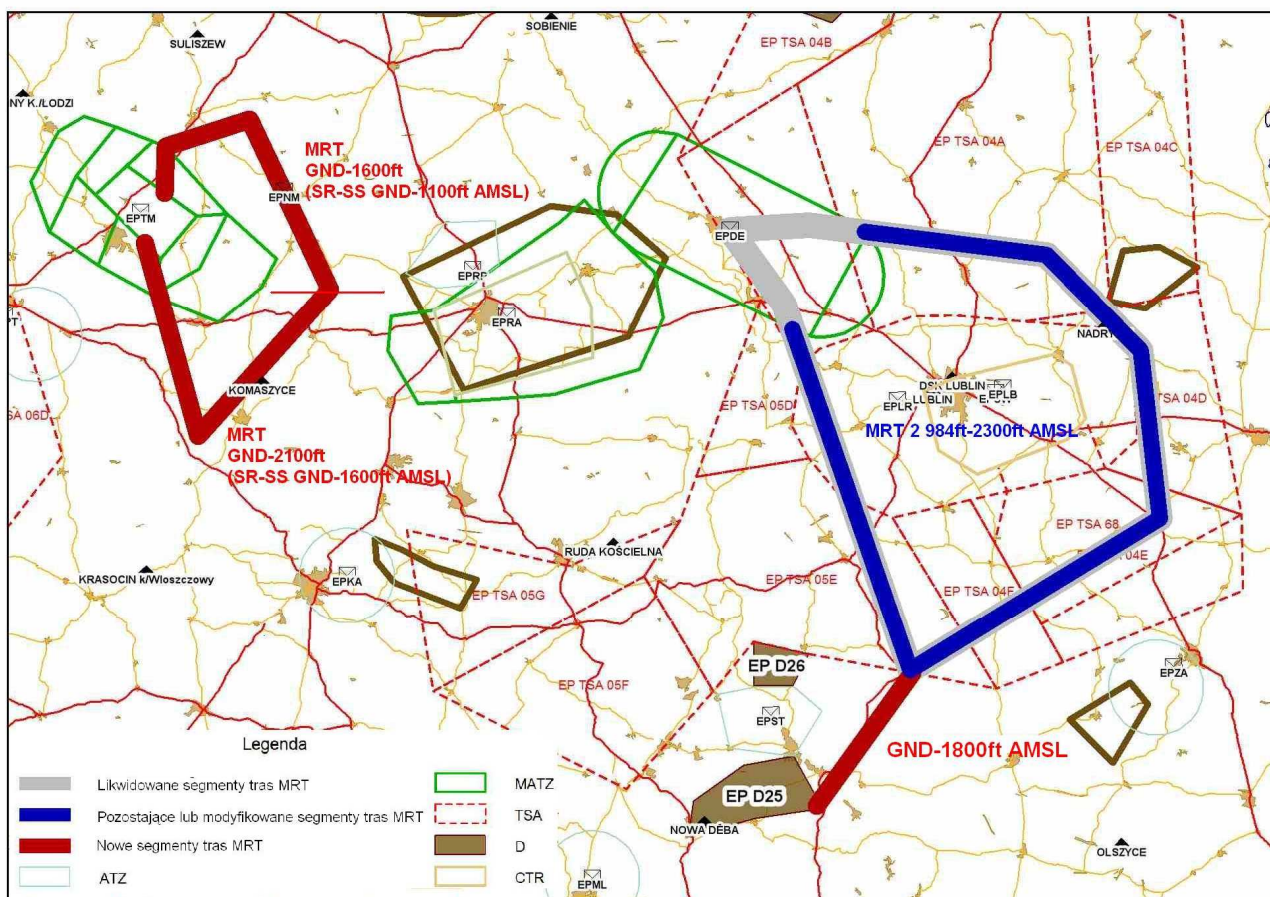


Rejon lotnisk EPMB, EPMM



- Zmiana granic obecnej MRT 1 z 1476ft-2461ft na GND-1800ft AMSL
- Wprowadzenie nowych segmentów MRT (GND-1800ft AMSL) łączących strefę TSA 01 ze strefą EP D29 i TSA02B.
- Wprowadzenie nowej trasy MRT (MRT 3), odchodzącej na północ od obecnej MRT 1, umożliwiającej dołot w locie koszącym do TSA 02. Propozycja strony wojskowej została zmodyfikowana w celu minimalizacji ograniczeń dla GA. Dodatkowo ustalono, że trasa MRT 1 (EPMM) oraz MRT 2 (EPDE) będzie się rozpoczynać i kończyć na granicy segmentu podstawowego MATZ w dotychczasowym przebiegu trasy.

Rejon lotnisk EPTM, EPDE



- połączenie obecnej MRT 2 (EPDE) z poligonem EPD25 (GND-1800ft AMSL).
- zamiana obecnych EA61A oraz 61B dla lotniska EPTM na trasy MRT

5. KORZYŚCI I OGRANICZENIA WYNIKAJĄCE Z WPROWADZENIA PRZEDMIOTOWYCH

ZASAD:

Cost Benefit Analysis					
POTENCJALNE ZYSKI		ASPEKT	POTENCJALNE STRATY		ASPEKT
Z1	Zmniejszenie ograniczeń dla GA podczas aktywności segmentów MRT poprzez • zredukowanie liczby segmentów przechodzących nad lądowiskami • modyfikację/likwidację segmentów, których aktywność wprowadzała znaczące utrudnienia, w szczególności w połączeniu z okalającymi innymi strukturami	SAF/ EFF	S1	Potencjalne zmniejszenie dostępności do przestrzeni klasy G w zakresie wysokości GND-1800ft AMSL w przypadku wprowadzenia nowych segmentów tras.	EFF
Z2	podniesienia poziomu bezpieczeństwa lotów w FIR Warszawa m.in. poprzez • likwidację lub przesunięcie segmentów przebiegających nad obszarami w których występują znaczne ilości przeszkód lotniczych (elektrownie wiatrowe powyżej 120m AGL); • zmniejszenie liczby segmentów przechodzących nad lądowiskami • zmianę przebiegu tras MRT przebiegających nad miastami.	SAF/ EFF	S2		
Z3	Poprawa czytelności mapy VFR poprzez zredukowanie ilości tras MRT	OPS/ SAF/ EFF	S3		
Z4	Dostosowanie siatki tras MRT do faktycznych potrzeb strony wojskowej	OPS/ EFF	S4		
Z5	Zredukowanie wpływu aktywności segmentów MRT na przepływ ruchu GA poprzez modyfikację/likwidację segmentów, których aktywność wprowadzała znaczące utrudnienia, w szczególności w połączeniu z okalającymi innymi strukturami.	SAF/ EFF			