



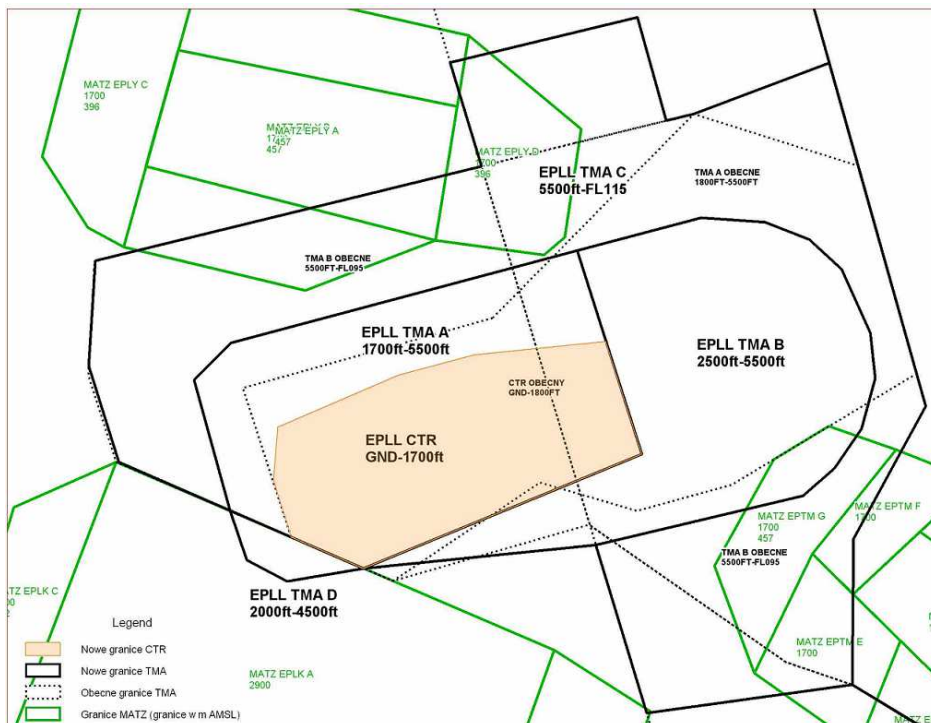
**WYNIKI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH W ZAKRESIE
PROJEKTU ZMIANY GRANIC CTR/TMA ŁÓDŹ/LUBLINEK**

Przedmiotowe propozycje zmian zostały poddane konsultacjom społecznym z użytkownikami przestrzeni powietrznej poprzez: zakładkę „konsultacje społeczne” na stronie pansa.pl, portal „dlapilota.pl” oraz pisemnie z podmiotami operującymi w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska EPLL. Zaproponowano cztery propozycje nowych granic CTR/TMA EPLL. Propozycja nr 1 była wariantem przedstawiającym minimalną przestrzeń kontrolowaną, potrzebną do zabezpieczenia procedur dla lotniska EPLL. Pozostałe propozycje zostały opracowane w celu zwiększenia czytelności granic poszczególnych segmentów TMA (prostowanie granic poziomych oraz redukcja liczby segmentów kosztem poszerzenia przestrzeni kontrolowanej w stosunku do tego co jest niezbędne do wydzielenia).

W sumie otrzymano 31 głosów.

Propozycja	Liczba głosów
Propozycja 1	7
Propozycja 2	0
Propozycja 3	11
Propozycja 4	13

Mając na uwadze to, że przestrzeń kontrolowana dla lotniska EPLL zawarta w Propozycji 4 była większa niż w Propozycji 3 a część użytkowników wybrała Propozycję 1 (wariant z najmniejszą kubaturą przestrzeni kontrolowanej dla EPLL), w ramach kompromisu uznano, że ostateczne granice CTR/TMA EPLL będą takie, jak zostały zaproponowane w Propozycji 3. Szczegóły poniżej:



Rysunek 1. Ostateczne granice CTR/TMA EPLL

Szczegółowe opinie z konsultacji społecznych wraz z komentarzem.

	Wybór	Opis szczegółowy Użytkowników	Komentarz PAŻP
1	Propozycja 3	Propozycja nr 3 wyglda na "najładniejsze" rozwiązanie. Im mniej zaBamaD tma, tym Batwiej zobrazowa przestrzeD na mapie, ale również pro[ciej wyobrazí sobie granice podczas lotu vfr. Zastanawia mnie, czy nie lepiej w rozwiązaniu nr 3 poBczy sektor A z sektorem E, aby tworzyBy jeden sektor A (1700-5500), Aaskowi nie zrobi to wikszej różnicy, bǳie jeszcze bardziej przejrzyste.	Ze względu na opublikowane procedury dla EPLK oraz charakterystykę lotów w MATZ południowy segment TMA EPLL musiał pozostać w innych granicach pionowych w stosunku do pozostałych.
2	Propozycja 3	Należy zdecydowanie doprowadzić do jak najprostszyc kształtów elementów CTR i TMA oraz najmniejszej ich ilości. Tylko tak stają się one możliwe do szybkiego zidentyfikowania na mapach jak i na GPSach. Np. CTR powinien być prostokątem lub chociaż mieć prosty bok północno zachodni. Łuk po wschodniej stronie dolnego pietra TMA jest też dość kłopotliwy.	Większości użytkowników - przy wszelkich wcześniejszych konsultowanych projektach - zwracała się z prośbą o zaokrąglenie kształtów i eliminowanie kątów ostrych oraz kątów prostych struktur przestrzeni.
3	Propozycja 4	Propozycja nr.4 jest najbardziej przejrzysta.	
4	Nie mam zdania	Żadna z tych propozycji nie jest optymalna, głównie dlatego że na południu od EPLL nie leży przestrzeń niekontrolowana, a przestrzeń wojskowa przestrzeń niesklasyfikowana MATZ EPLK. Po stronie strat powinno się dodać zmniejszenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego na skutek nadmiernego zbliżenia TMA B do lotniska EPLK. Wykonana powinna zostać analiza bezpieczeństwa o wpływie takiej zmiany na bezpieczeństwo cywilnego i wojskowego ruchu lotniczego.	Analiza Bezpieczeństwa została wykonana. W jej wyniku stwierdzono, że nie obniża się poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego w rejonie zmiany.
5	Propozycja 1	Proszę pamiętać, że dla nas im mniejsze ograniczenia przestrzeni tym lepiej. Jak najmniejszy CTR (w wielkości niezbędnej dla innych użytkowników przestrzeni) i w dalszej kolejności jak najmniejsze TMA z jak największymi "sufitami". Będziemy wdzięczni za pamiętanie o naszej specyfice lotania podczas planowania ograniczeń przestrzeni	PAŻP przy projektowaniu przestrzeni kontrolowanej zabezpiecza trasy nominalne procedur wraz z ich pierwszorzędymi przestrzeniami chronionymi – tym samym wielkość CTR jest dostosowana do istniejących procedur lotów dla danego lotniska.
6	Propozycja 3	Ka[da z tych propozycji jest z zasady zBa i nie odzwierciedla nikBego ruchu samolotów odrzutowych w ruchu rozkładowym o dużej prędkości podej[cia (kategoria C i więcej wg ICAO). W związku z aktywnością aeroklubu Bódzkiego oraz O[rodka Szkolenia Lotniczego Bartolini Air, a także wspomnianym wcześniej maBym natłeniem ruchu, zasadne byłoby aby przy reorganizacji zmienić klasyfikację przestrzeni powietrznej CTR EPLL oraz TMA w segmentach do wysokości 5500ft z C na D. Takie rozwiązanie umożliwi realne zwiększenie pojemności przestrzeni powietrznej dla ruchu GA, który stanowi większość wykonywanych tam operacji powietrznych, a poprzez informacje o ruchu obligatoryjne w przestrzeni klasy D nie powinno się to wiązać z obniżeniem poziomu bezpieczeństwa. Rozwiązanie takie upro[ci ten proces szkolenia, gdy latający jeden czy dwa samoloty prowadzą szkolenia do IFR nie będą praktycznie uniemożliwiały pozostałemu ruchowi (szybowce i szkolenia VFR) prowadzącego operacje w VMC.	Od II.2014r. klasa przestrzeni w CTR EPLL zostanie zmieniona z C na D. Wprowadzenie klasy D w przestrzeni TMA będzie możliwe po XII.2014r. – tj. po wejściu w życie Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) NR 923/2012 (kwestia ograniczenia prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts. Poniżej 10000ft)
7	Nie mam zdania	Ka[de zmniejszenie CTR zwiększa możliwość wykonywania lotów przez lotnictwo GA. I o to chodzi...	CTR został zmniejszony – dostosowano jego granice do nowych procedur lotów
8	Propozycja 1	dla GA - 2500 ft przy omijaniu CTR od północy i łatwiejsze nabranie wysokości nad Zgierzem.	W rejonie Zgierza dolna granica TMA musi wynosić 1700ft AMSL ze względu na przebieg planowanych do wdrożenia procedur lotów