



**KONSULTACJE SPOŁECZNE**  
**PROJEKT REORGANIZACJI PRZESTRZENI W REJONIE LOTNISKA EPMB**

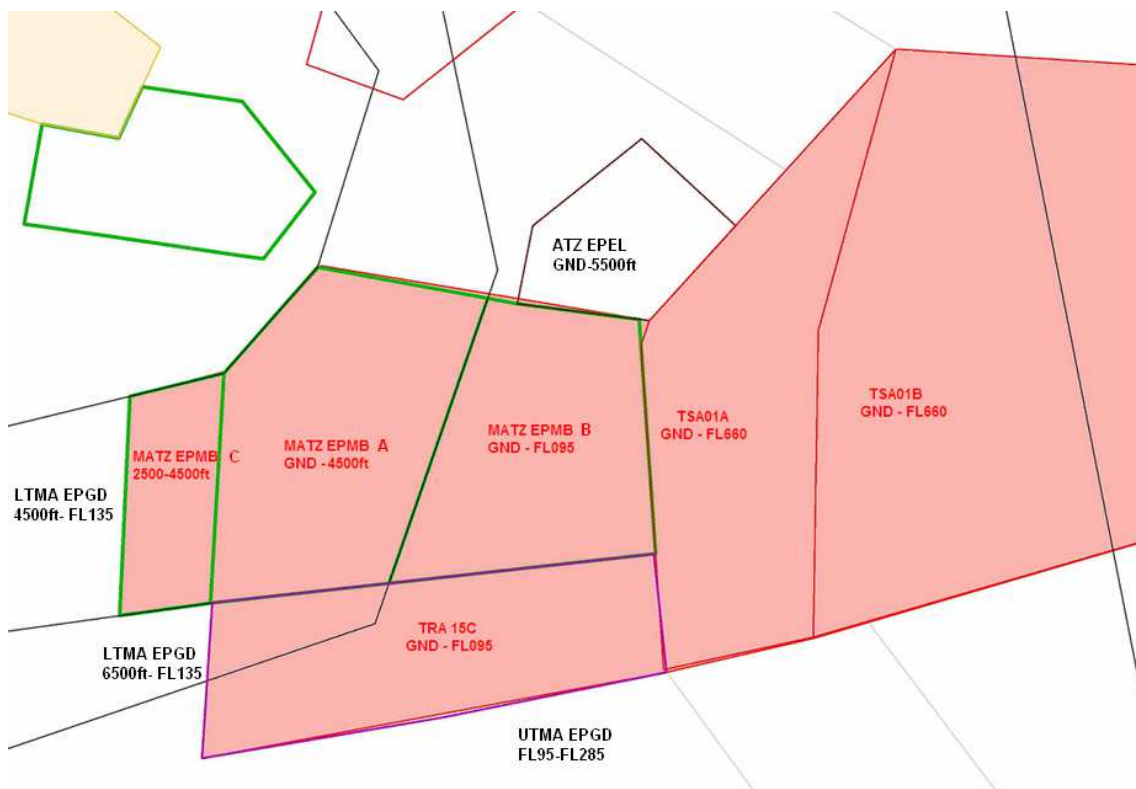
**1. CEL**

Celem przedmiotowej zmiany reorganizacji przestrzeni w rejonie lotniska EPMB są :

- dostosowanie struktury MATZ do potrzeb wojskowych służb ruchu lotniczego;
- poprawa możliwości przepływu ruchu lotniczego w rejonie MATZ EPMB
- zmniejszenie ograniczeń w dostępności do przestrzeni dla innych użytkowników podczas lotów szkolnych z lotniska EPMB

**2. SYTUACJA OBECNA**

W chwili obecnej, ze względu na relatywnie niewielką powierzchnię MATZ EPMB, na czas wzmożonych lotów wojskowych statków powietrznych (w tym 41 Eskadry Lotnictwa Taktycznego) poza wszystkimi segmentami MATZ aktywowane są TSA01 (od GND) oraz TRA15C (od GND), bez względu na rodzaj zadań wykonywanych przez użytkowników. Spowodowane jest to potrzebą aktywowania dla krl APP takiej przestrzeni, która pozwala na bezpieczne wektorowanie jednocześnie kilku a/c do podejścia lub/i na stawianie a/c w holdingach.

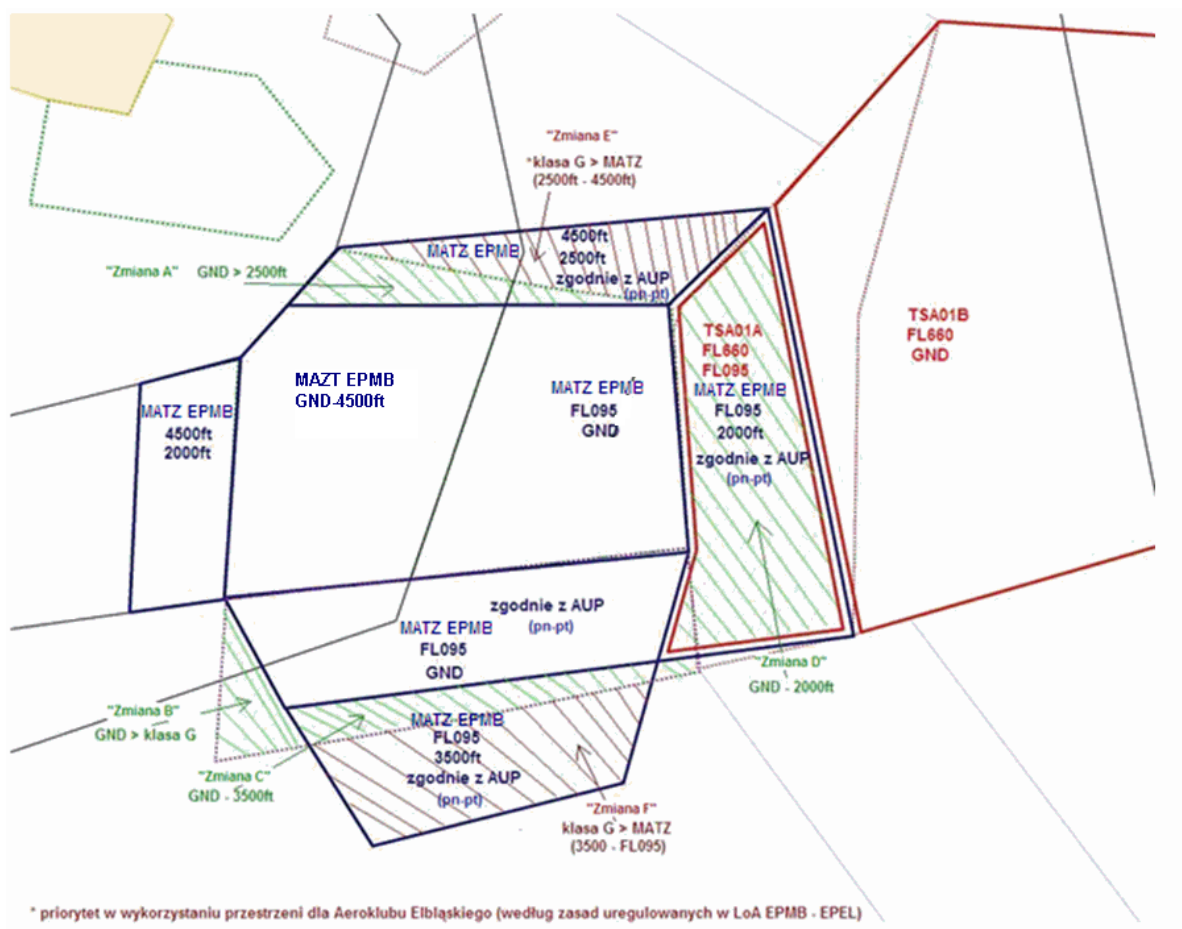


Rysunek 1. Obecnie aktywowana przestrzeń na potrzeby lotów wojskowych a/c

Opublikowane granice TRA15 i TSA01 oraz przebieg granic wewnętrznych ich obecnych segmentów sprawia, że przestrzeń aktywowana na potrzeby zabezpieczenia operacji dolotowych i odlotowych do/z EPMB znacznie wykracza poza bieżące potrzeby, generując niepotrzebne utrudnienia w ruchu General Aviation. Szczególnie jest to odczuwalne dla ruchu General Aviation z kierunku wschodniego (m.in. Kętrzyn/Olsztyn) w stronę Elbląga / Gdańska. Dziś w trakcie wykonywania

lotów przez 41ELT użytkownicy są zobowiązani do omińnięcia aktywnej TSA01 a w przypadku nieotrzymania warunków przelotu przez MATZ EPMB również do omińnięcia od strony zachodniej aktywnej MATZ EPMB. W konsekwencji dochodzi do znacznego wydłużenia optymalnej trasy lotu.

### 3. UZASADNIENIE - SZCZEGÓŁOWY ZAKRES ZMIANY



Rysunek 2. Zobrazowanie zmian w rejonie EPMB

#### a) „Zmiana A” oraz „Zmiana E”

Zmniejszenie północnej granicy segmentu MATZ od GND (oddanie przestrzeni do klasy G) oraz wprowadzenie na północy nowego segmentu w granicach pionowych 2500 – 4500ft AMSL ma na celu dostosowanie przestrzeni MATZ do bieżących potrzeb służb APP Malbork. Rezygnacja z przestrzeni od GND wynika z braku potrzeb operacyjnych, wprowadzenie dodatkowego segmentu ma na celu umożliwienie wektorowania do podejścia końcowego do RWY25 od strony północnej, co jest szczególnie istotne dla służb APP w przypadku większej liczby a/c w przestrzeni odpowiedzialności.

Potrzeba powiększenia MATZ w tym kierunku wynika z potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego w kontekście znacznego wzrostu ilości operacji lotniczych realizowanych na lotnisku Malbork z około 6000 w roku 2013 do ponad 7000 w roku 2014 (stan na 15.XI) z perspektywą ich dalszego wzrostu w kolejnych latach. Uwzględniając ilość dni w których były prowadzone szkolenia oraz średni czasokres trwania w ciągu dnia (12 godz.) daje to średnio około 50 operacji na dobę a w najbardziej obciążonych dniach roku całkowita liczba operacji oscylowała wokół. 90 operacji w ciągu 12h.

Powyższe sytuacje oraz fakt, że wykonywane w MATZ EPMB loty z wielokrotnymi podejściami treningowymi często odbywają się równoległe z podejściami przez statki powietrzne o zdecydowanie różnych, szybszych prędkościach powoduje coraz większe perturbacje w utrzymaniu sprawnego i uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego w strefie odpowiedzialności APP Malbork, przy możliwości wektorowania tylko po jednej, południowej stronie. Dlatego każdorazowo podczas lotów treningowych eskadry na potrzeby zapewniania służby APP aktywowane są równocześnie pozostałe strefy położone wokół MATZ. Nowy północny segment EPMB będzie mógł być aktywowany jedynie od poniedziałku do piątku, zgodnie z AUP, jedynie na czas lotów wojskowych statków powietrznych.

W celu nieograniczania działalności lotniczej Aeroklubu Elbląskiego zostanie podpisane porozumienie o współpracy pomiędzy EPMB a EPEL, które będzie gwarantowało priorytet w wykorzystaniu przestrzeni w rejonie lotniska aeroklubowego (segment MATZ w zakresie 2500-4500ft AMSL będzie dezaktywowany na żądanie Aeroklubu).

**b) „Zmiana B”, „Zmiana C”, „Zmiana F”**

Po analizie bieżących potrzeb Strona Wojskowa zrezygnowała całkowicie z fragmentu TRA15C „Zmiana B” oraz w zakresie wysokości GND – 3500ft w przestrzeni „Zmiana C”. Dodatkowo przestrzeń „Zmiana C” w zakresie 3500 – FL095 z TRA15C zostanie zamieniona na segment MATZ (który będzie aktywowany tak samo jak dziś TRA15C - zgodnie z AUP, tylko na czas lotów treningowych, co nie wpłynie na zajętość przestrzeni), poszerzony dodatkowo o południowy fragment przestrzeni „Zmiana F”, wynikający z potrzeby zabezpieczenia holdingu z minimalną wysokością 4000ft.

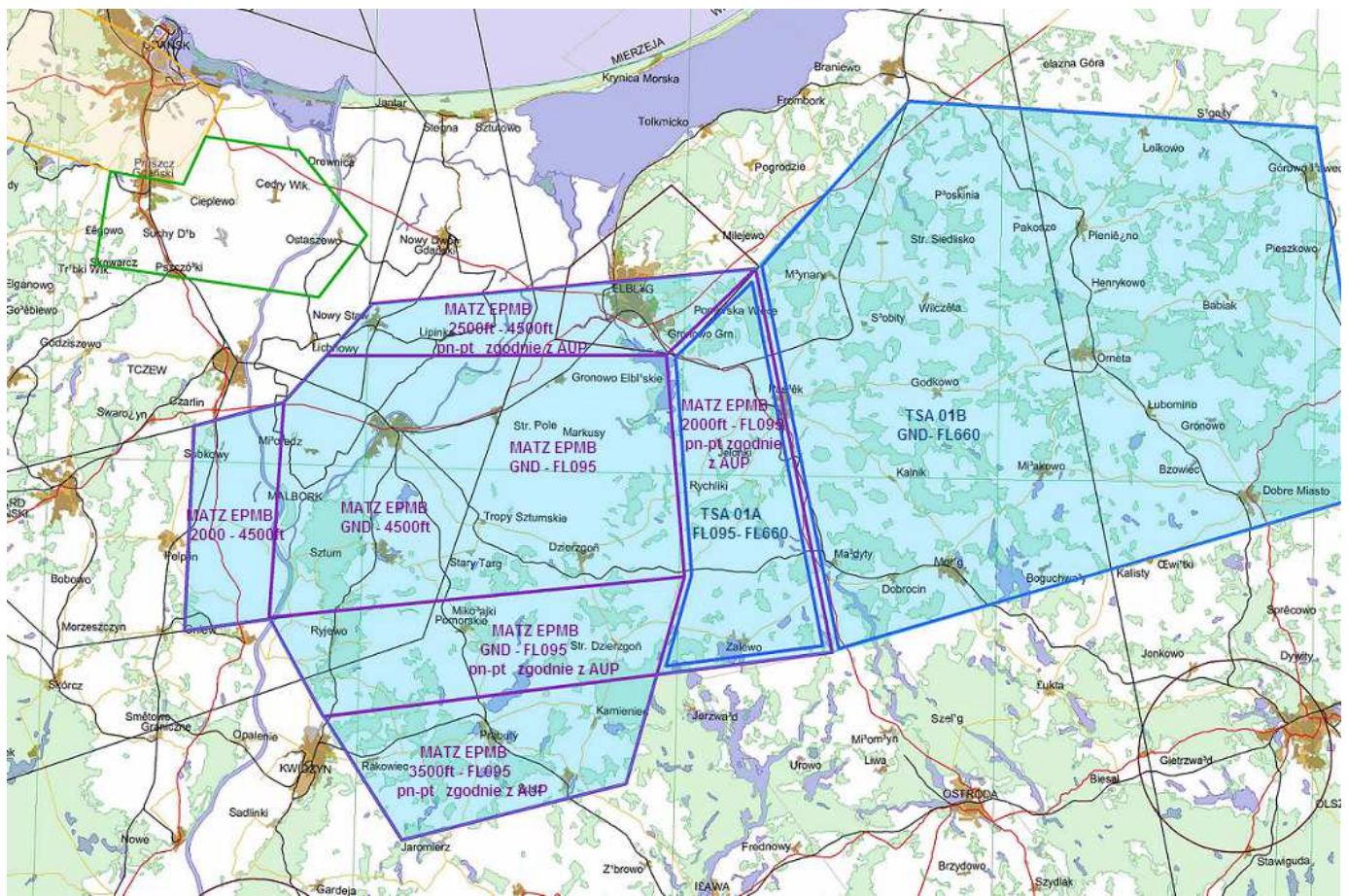
**c) „Zmiana D”**

Umożliwienie APP Malbork wektorowania po północnej stronie lotniska z równoczesną możliwością postawienia a/c w holdingu po południowej stronie lotniska sprawia, że przestrzeń TSA01A przylegająca obecnie do MATZ przestaje być wymagana od GND na potrzeby zapewniania służby ruchu lotniczego dla ARR/DEP EPMB. Dotychczas segment ten był zawsze aktywowany od GND podczas lotów treningowych, m.in. 41ELT.

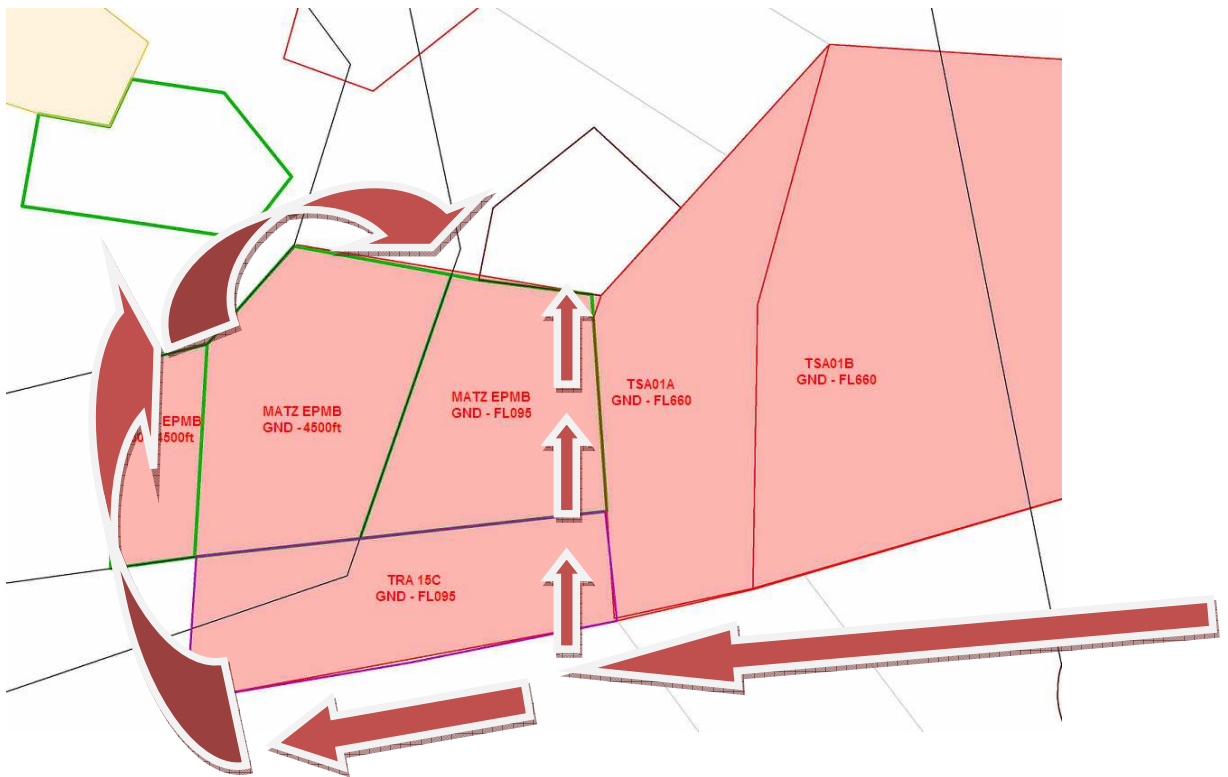
Projekt zakłada zmianę granicy podziału między TSA01A i TSA01B, podniesienie dolnej granicy nowego TSA01A z GND na FL095 oraz wprowadzenie nowego segmentu MATZ w zakresie wysokości 2000ft – FL095, aktywowanego od poniedziałku do piątku, zgodnie z AUP, jedynie na czas lotów wojskowych statków powietrznych.

W efekcie bez względu na rodzaj i natężenie ruchu lotniczego w rejonie EPMB wschodnia część przestrzeni od granicy podstawowego segment MATZ EPMB będzie stale dostępna dla General Aviation w zakresie wysokości GND – 2000ft..

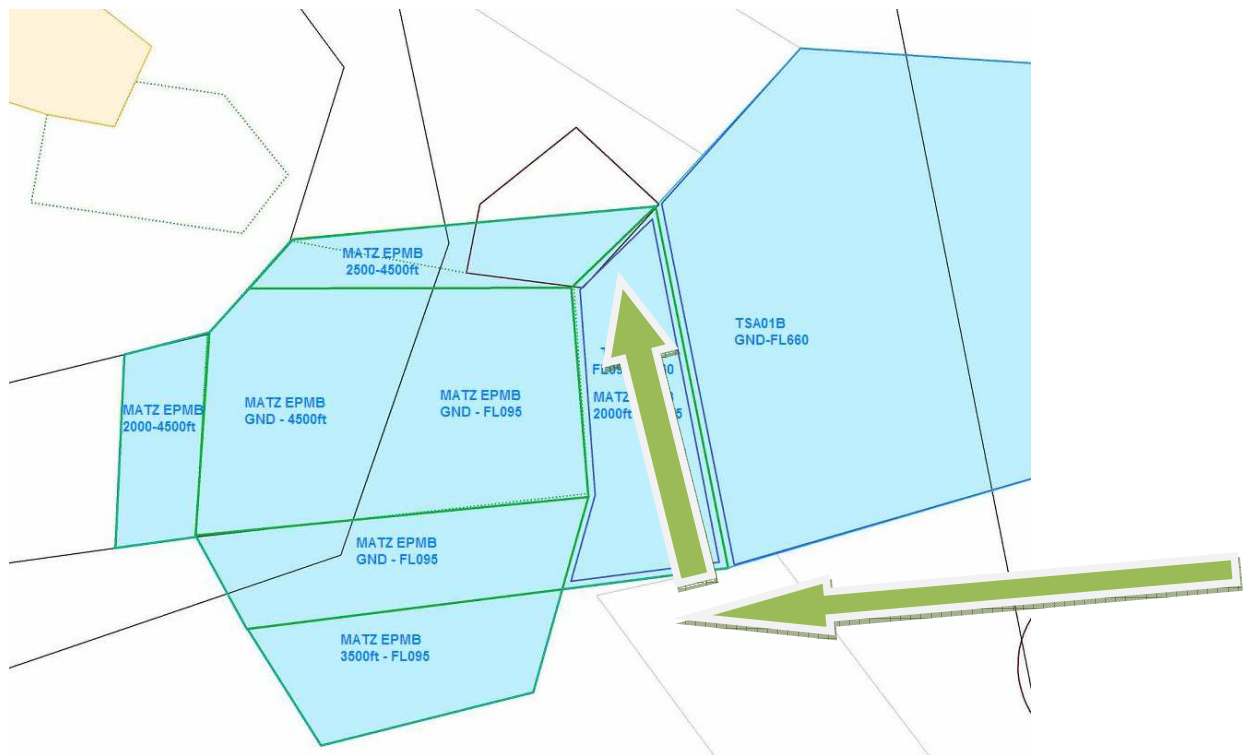
**4. WIZUALIZACJA KOŃCOWEGO PROJEKTU PROPOZYCJI ZMIAN**



Rysunek 3. Proponowane nowe granice MATZ EPMB oraz TSA01A



Rysunek 4. Obecny przebieg lotów General Aviation z kierunku wschodniego (m.in. EPKE/EPOD) – Elbląg w przypadku aktywności MATZ EPMB



Rysunek 5. Przyszły przebieg lotów General Aviation z kierunku wschodniego(m.in. EPKE/EPOD)–Elbląg w przypadku aktywności MATZ EPMB

5. **Korzyści i ograniczenia wynikające z wprowadzenia przedmiotowych zasad:**

Cost Benefit Analysis					
POTENCJALNE ZYSKI		ASPEKT	POTENCJALNE STRATY		ASPEKT
Z1	<p>Optimalizacja wykorzystania przestrzeni powietrznej poprzez modyfikację obecnych granic MATZ/TSA/TRA umożliwiającą zmniejszenie przestrzeni aktywowanej podczas lotów treningowych a/c z EPMB.</p> <p>Poprawa bezpieczeństwa wykonywania lotów oraz możliwości efektywnego zapewnienia służby radarowej przez APP Malbork.</p>	OPS/ SAF/ EFF	S1	<p>Potencjalne zmniejszenie dostępności do przestrzeni dla General Aviation poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zmianę przestrzeni klasy G na MATZ w zakresie wysokości 3500-FL095 na północ od linii Łława-Kwidzyn. W celu zredukowania potencjalnego ograniczenia segment MATZ będzie możliwy do aktywowania w okresie pn-pt, jedynie podczas lotów treningowych EPMB. Przez MATZ dopuszcza się przelot na warunkach otrzymanych od APP Malbork</li> <li>• zmianę przestrzeni klasy G na MATZ w zakresie wysokości 2500-4500ft w rejonie na południe od Elbląga. Potencjalne ograniczenie nie będzie dotyczyło członków Aeroklubu Elbląskiego – priorytet w wykorzystaniu przestrzeni będą mieli użytkownicy EPEL. W celu zredukowania potencjalnego ograniczenia dla innych użytkowników przestrzeni segment MATZ będzie możliwy do aktywowania w okresie pn-pt, jedynie podczas lotów treningowych EPMB.</li> </ul>	EFF
Z2	<p>Optimalizacja tras lotów General Aviation z kierunku wschodniego (m.in. Kętrzyn/Olsztyn) w stronę Elbląga /Gdańska w przypadku aktywności MATZ EPMB lub i TSA01A poprzez podniesienie dolnej granicy TSA01A z GND do 2000ft (przestrzeń stanie się klasy G przez całą dobę)</p>	OPS/ SAF/ EFF	S2		
Z3	<p>Zwiększenie dostępności do przestrzeni klasy G poprzez zmniejszenie północnego segmentu MATZ w zakresie wysokości GND – 2500ft.</p>	OPS/ SAF/ EFF	S3		