

# 6

## DECYZJA NR 6 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 31 stycznia 2011 r.

### w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>) w związku z § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 8 ust. 8, § 9 ust. 1 rozporządzenia

Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. Nr 210, poz. 1324) zarządza się, co następuje:

---

<sup>1)</sup> *Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.*

#### § 1. Zatwierdza się:

1. usunięcie punktów: GALBU, GUBKO, KEKUS, OKTAS, ROKED, VEBEX, XERKO,
2. likwidację dróg ATS: B41, B45, R232, W700,

3. likwidację dróg RNAV: T/UT705, Y88, Q604, Z732, UT674, Z/UZ71, T/UT545, UY130, Z98,
4. zmianę oznaczenia drogi Z122 na Z121,
5. w drodze T709 w segmencie BAVOK – KTC obniżenie dolnego poziomu z FL195 do FL095,
6. w drodze P851 obniżenie dolnej granicy segmentów ABERO – GERVI – NEPOX z FL195 na FL095,
7. w drodze N744 obniżenie dolnej granicy segmentu EVINA – NAVUR z FL195 na FL095,
8. w drodze M66 obniżenie dolnej granicy segmentu EVINA – KUKAM z FL195 na FL095,
9. w drodze T/UT738:
  - a) wprowadzenie dodatkowego segmentu ORSOX – KRW,
  - b) usunięcie punktów KEKUS, OKTAS,
  - c) wprowadzenie punktów: KRAKÓW NDB(KRW), ORSOX,

Oznaczenie AWY Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni	Kierunek pozi- mów przelotów		WID (km)	Uwagi
				MNM FL Odd	MNM FL Even		
1	2	3	4	5		6	7
<b>T738</b>							
<b>▲ KRAKÓW NDB(KRW)</b> 50°05'44"N 019°54'46"E							
	281	101.3	<u>285</u> 95 [C]		100 ↓	18.5	NIL
<b>Δ ORSOX</b> 50°19'11"N 018°32'14"E							
	278	31.1	<u>285</u> 95 [C]		100 ↓	18.5	NIL
<b>▲ NUMBA</b> 50°22'32"N 018°06'31"E							
Dalej bez zmian							
1	2	3	4	5		6	7
<b>UT738</b>							
<b>▲ KRAKÓW NDB(KRW)</b> 50°05'44"N 019°54'46"E							
	281	101.3	<u>460</u> <u>285</u> [C]		300 ↓	18.5	NIL
<b>Δ ORSOX</b> 50°19'11"N 018°32'14"E							
	278	31.1	<u>460</u> <u>285</u> [C]		300 ↓	18.5	NIL
<b>▲ NUMBA</b> 50°22'32"N 018°06'31"E							
Dalej bez zmian							

10. zmianę przebiegu drogi M992:
  - a) usunięcie punktów GUBKO, ROKED, OKTAS, VEBEX,

- b) wprowadzenie punktów ADADO, EMBIK,  
ORSOX,  
c) obniżenie dolnej granicy do FL095,

1	2	3	4	5	6	7
<b>M 992</b>						
<b>▲ ADADO</b> 50°12'34"N 017°44'52"E						
	<u>86</u> 267	25.4	<u>285</u> 095 [C]	110 ↓  100 ↑	18.5	NIL
<b>Δ EMBIK</b> 50°12'29"N 018°06'11"E						
	<u>64</u> 244	33.4	<u>285</u> 095 [C]	110 ↓  100 ↑	18.5	NIL
<b>Δ ORSOX</b> 50°19'11"N 018°32'14"E						
	<u>64</u> 245	46.9	<u>285</u> 095 [C]	110 ↓  100 ↑	18.5	NIL
<b>▲ KATOWICE NDB (KTC)</b> 50°28'27"N 019°09'01"E						

11. w drodze L617:

- a) obniżenie w segmencie REGLI - NUDRO  
dolnej granicy do FL095,  
b) wprowadzenie REP DEVAK,

1	2	3	4	5	6	7
<b>L617</b>						
<b>▲ REGLI</b> 50°01'49"N 017°59'44"E						
	336	100,4	<u>285</u> 095 [C]	110 ↑  100 ↓	18,5	NIL
<b>▲ DEVAK</b> 50°52'31"N 017°30'00"E						
	335	34,5	<u>285</u> 095 [C]	110 ↑  100 ↓	18,5	NIL
<b>Δ NUDRO</b> 51°09'55"N 017°19'32"E						
Dalej bez zmian						

12. w drodze T710:

- a) usunięcie punktów KEKUS, VEBEX,  
b) wprowadzenie punktów LOLKA, JABLON-  
KA, ORSOX, APTAS,

c) obniżenie dolnego poziomu do FL095  
w segmencie IBEKA – TREBNI,

1	2	3	4	5	6	7
<b>T710</b>						
<b>▲ LOLKA</b> 49°13'12"N 020°06'00"E						
	$\frac{310}{129}$	42.3	$\frac{285}{115}$ [C]	130 ↑  120 ↓	18.5	CDR1, H24 na FL115-FL245
<b>▲ JABLONKA VOR/DME (JAB)</b> 49°28'58"N 019°40'43"E						
	$\frac{315}{135}$	80.6	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑  100 ↓	18.5	CDR1, H24 na FL095-FL225
<b>Δ IBEKA</b> 50°01'40"N 018°56'30"E						
	$\frac{315}{134}$	43.5	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑  100 ↓	18.5	NIL
<b>Δ ORSOX</b> 50°19'11"N 018°32'14"E						
	$\frac{314}{134}$	30.8	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑  100 ↓	18.5	NIL
<b>▲ MAPIK</b> 50°31'34"N 018°14'51"E						
	$\frac{316}{135}$	36.7	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑  100 ↓	18.5	NIL
<b>Δ SABAB</b> 50°46'13"N 017°53'57"E						
	$\frac{314}{134}$	21.2	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑  100 ↓	18.5	NIL
<b>Δ APTAS</b> 50°54'41"N 017°41'45"E						
	$\frac{314}{134}$	38.4	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑  100 ↓	18.5	NIL
<b>Δ NUDRO</b> 51°09'55"N 017°19'32"E						
	$\frac{316}{135}$	21.7	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑  100 ↓	18.5	NIL
<b>▲ TREBNI VOR/DME (TRZ)</b> 51°18'29"N 017°06'52"E						
Dalej bez zmian						

13. zmianę przebiegu drogi UT710:  
a) usunięcie punktów KEKUS, VEBEX,  
b) wprowadzenie punktu ORSOX,

1	2	3	4	5	6	7
<b>UT710</b>						
Δ <b>IBEKA</b> 50°01'40"N 018°56'30"E						
	$\frac{315}{134}$	43.5	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑  300 ↓	18.5	NIL
Δ <b>ORSOX</b> 50°19'11"N 018°32'14"E						
	$\frac{314}{134}$	30.8	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑  300 ↓	18.5	NIL
Δ <b>MAPIK</b> 50°31'34"N 018°14'51"E						
Dalej bez zmian						

14. przedłużenie obecnie opublikowanej drogi  
Z/UZ491 (POKEN – CHO) o segment CHO-  
BODLA,

1	2	3	4	5	6	7
<b>Z491</b>						
▲ <b>BODLA</b> 53°16'33"N 014°24'36"E						
	$\frac{068}{248}$	33,4	$\frac{285}{95}$ [C]	110 ↓ 100 ↑	18,5	NIL
Δ <b>ROVEK</b> 53°22'44"N 014°52'54"E						
	$\frac{068}{248}$	31,8	$\frac{285}{95}$ [C]	110 ↓ 100 ↑	18,5	NIL
▲ <b>CHOCIWEL NDB (CHO)</b> 53°28'31"N 015°19'59"E						
	160	30,9	$\frac{285}{95}$ [C]	110 ↑	18,5	NIL
Δ <b>BEDAM</b> 53°44'23"N 015°11'32"E						
	160	39,8	$\frac{285}{95}$ [C]	110 ↑	18,5	NIL
Δ <b>DEMUR</b> 54°04'48"N 015°00'28"E						
	159	23,2	$\frac{285}{95}$ [C]	110 ↑	18,5	CDR 1 – H24 na FL095-FL245,
▲ <b>XELOL</b> 54°16'39"N 014°53'42"E						
	158	36.1	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑	18.5	CDR 1 – H24 na FL095-FL245,

<b>Δ EKRON</b> 54°35'01"N 014°42'34"E							
	158	27,9	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑		18,5	CDR 1 – H24 na FL095-FL245,
<b>▲ POKEN</b> 54°49'11"N 014°33'51"E							

1	2	3	4	5	6	7	
<b>UZ491</b>							
<b>▲ BODLA</b> 53°16'33"N 014°24'36"E							
	$\frac{068}{248}$	65,3	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↓	300 ↑	18,5	NIL
<b>▲ CHOCIWEL NDB (CHO)</b> 53°28'31"N 015°19'59"E							
	160	70,7	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑		18,5	NIL
<b>Δ DEMUR</b> 54°04'48"N 015°00'28"E							
	159	23,2	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑		18,5	NIL
<b>▲ XELOL</b> 54°16'39"N 014°53'42"E							
	158	36,1	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑		18,5	NIL
<b>Δ EKRON</b> 54°35'01"N 014°42'34"E							
	158	27,9	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑		18,5	NIL
<b>▲ POKEN</b> 54°49'11"N 014°33'51"E							

15. przedłużenie obecnie opublikowanej drogi Q258 (LUXAR – RZE) o segment RZE – UREKO,

1	2	3	4	5	6	7	
<b>Q258</b>							
<b>Δ LUXAR</b> 49°55'48"N 021°10'31"E							
	$\frac{068}{247}$	15,4	$\frac{195}{95}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
<b>▲ MAXAM</b> 49°58'25"N 021°22'44"E							
	$\frac{067}{248}$	10,0	$\frac{195}{95}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
<b>Δ DEMIN</b> 50°00'06"N 021°30'40"E							
	$\frac{068}{248}$	38,2	$\frac{195}{95}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL

<b>▲ RZESZÓW DVOR/DME (RZE)</b> 50°06'29"N 022°01'08"E							
	<u>036</u> 215	23.6	<u>195</u> 95 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
<b>Δ KUBUK</b> 50°16'13"N 022°13'53"E							
	<u>035</u> 215	31.9	<u>195</u> 95 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
<b>Δ VELAX</b> 50°29'20"N 022°31'14"E							
	036	20.6	<u>195</u> 125 [C]	130 ↓		18,5	NIL
<b>Δ UREKO</b> 50°37'46"N 022°42'31"E							

16. w drodze N858 obniżenie dolnej granicy na odcinku DRE – GRU z FL125 na FL095,

1	2	3	4	5	6	7	
<b>N858</b>							
<b>▲ SUBI VOR/DME (SUI)</b> 52°22'47"N 014°35'08"E							
	<u>058</u> 238	97,4	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
<b>▲ DENKO</b> 52°49'01"N 015°49'57"E							
	<u>064</u> 246	87,3	<u>285</u> 095 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
<b>Δ DEKUT</b> 53°06'58"N 017°02'07"E							
	<u>064</u> 246	79,9	<u>285</u> 095 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
<b>Δ EBOGU</b> 53°22'44"N 018°08'59"E							
	<u>065</u> 245	44,8	<u>285</u> 095 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
<b>▲ GRUDA DVOR/DME (GRU)</b> 53°31'16"N 018°46'53"E							
	067	68.5	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓		18,5	NIL
<b>Δ OSKUD</b> 53°43'03"N 019°45'43"E							
	067	51.1	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓		18,5	CDR 1 H24 na FL095-FL145

<b>Δ TUROL</b> 53°51'31"N 020°30'00"E							
	067	68,7	$\frac{285}{95}$ [C]	110 ↓		18,5	CDR 1 H24 na FL095-FL145
<b>Δ LIMKO</b> 54°02'30"N 021°30'00"E							
	067	105,9	$\frac{285}{95}$ [C]	110 ↓		18,5	CDR 1 H24 na FL095-FL145
<b>▲ BOKSU</b> 54°18'27"N 023°03'33"E							

17. w drodze M866 wprowadzenie punktu KRW  
oraz obniżenie dolnej granicy drogi w seg-  
mencie BABKO - KRW z FL195 na FL095,

1	2	3	4	5	6	7
<b>M866</b>						
<b>▲ BABKO</b> 49°36'42"N 019°28'10"E						
	$\frac{027}{207}$	62,6	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18,5 NIL
<b>▲ KRAKÓW NDB (KRW)</b> 50°05'44"N 019°54'46"E						
	196	58,4	$\frac{285}{195}$ [C]		200 ↑	18,5 NIL
<b>Δ LUKOR</b> 50°35'12"N 020°12'16"E						
	202	7,5	$\frac{285}{195}$ [C]		200 ↑	18,5 NIL
<b>▲ JEDOW VOR/DME (JED)</b> 50°38'50"N 020°15'04"E						
	$\frac{020}{201}$	77,5	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18,5 NIL
<b>▲ LOGDA</b> 51°17'04"N 020°41'38"E						
	043	142,2	$\frac{285}{195}$ [C]	210 ↓		18,5 NIL
<b>▲ GERVI</b> 52°09'19"N 022°12'03"E						

18. przedłużenie obecnie opublikowanej drogi  
T/UT711 o odcinek KORUP – WAR,

1	2	3	4	5	6	7
<b>T711</b>						
<b>▲ KORUP</b> 51°34'59"N 014°44'17"E						
	256	71,4	$\frac{285}{245}$ [C]		260 ↑	18,5 NIL



<b>Δ LATAG</b> 51°43'18"N 015°44'48"E							
	256	158,0	<u>285</u> 245 [C]		260 ↑	18,5	NIL
<b>Δ INDIG</b> 51°59'48"N 018°00'00"E							
	257	93,4	<u>285</u> 95 [C]		100 ↑	18,5	CDR 1 – H24 na FL95-FL135
<b>Δ DIBLO</b> 52°07'47"N 019°20'39"E							
	257	36,5	<u>285</u> 95 [C]		100 ↑	18,5	CDR 1 – H24 na FL95-FL135
<b>▲ LOLSI</b> 52°10'39"N 019°52'17"E							
	254	54,5	<u>285</u> 95 [C]		100 ↑	18,5	NIL
<b>Δ ZABORÓWEK DVOR/DME (WAR)</b> 52°15'33"N 020°39'26"E							
	<u>060</u> 242	51,1	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	CDR 1,2,3 na FL95-FL195 patrz: ENR 1.3
<b>Δ XATOG</b> 52°27'35"N 021°19'56"E							
	<u>060</u> 242	81,3	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	CDR 1,2,3 na FL95-FL195 patrz: ENR 1.3
<b>Δ BULEP</b> 52°46'16"N 022°25'08"E							
	<u>060</u> 242	39,1	<u>285</u> 245 [C]	250 ↓	260 ↑	18,5	NIL
<b>Δ BESOT</b> 52°55'18"N 022°56'40"E							
	<u>060</u> 241	69,7	<u>285</u> 245 [C]	250 ↓	260 ↑	18,5	NIL
<b>▲ GORAT</b> 53°10'41"N 023°53'39"E							

1	2	3	4	5	6	7	
<b>UT711</b>							
<b>▲ KORUP</b> 51°34'59"N 014°44'17"E							
	256	71,4	<u>460</u> 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
<b>Δ LATAG</b> 51°43'18"N 015°44'48"E							
	256	158,2	<u>460</u> 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL

<b>Δ INDIG</b> 51°59'48"N 018°00'00"E							
	255	129,8	460 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
<b>Δ LOLSI</b> 52°10'39"N 019°52'17"E							
	255	54,5	460 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
<b>Δ ZABORÓWEK DVOR/DME (WAR)</b> 52°15'33"N 020°39'26"E							
	240	51,1	460 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
<b>Δ XATOG</b> 52°27'35"N 021°19'56"E							
	242	81,3	460 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
<b>Δ BULEP</b> 52°46'16"N 022°25'08"E							
	242	39,2	460 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
<b>Δ BESOT</b> 52°55'18"N 022°56'40"E							
	242	69,8	460 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
<b>▲ GORAT</b> 53°10'41"N 023°53'39"E							

19. wprowadzenie nowych dróg UM993 i UZ121:

Oznaczenie AWY Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przeźreni	Kierunek poziomów przelotów		WID (km)	Uwagi
				MNM FL Odd	MNM FL Even		
1	2	3	4	5		6	7
<b>UZ 121</b>							
<b>▲ NETIR</b> 49°41'41"N 018°42'32"E							
	068	90.0	460 285 [C]	290 ↓		18.5	
<b>Δ SKAVI</b> 49°56'25"N 019°54'00"E							

1	2	3	4	5	6	7
<b>UM993</b>						
Δ <b>OLPAD</b> 50°11'54"N 016°33'46"E						
	265	23.5	460 285 [C]		300 ↑	18.5 CDR3
Δ <b>ATLOK</b> 50°12'19"N 016°53'32"E						

20. zmianę granic poziomych strefy TRA07  
(zmianie ulegają wyłącznie TRA07B oraz  
TRA07C)

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Częstotliwość/ Znak wywoławczy/ Języki/ (MHz)	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5	6
<b>EP TRA 07</b>	<b>EP TRA 07 A</b> 1) 51°24'32"N 017°03'56"E 2) 51°26'01"N 017°10'49"E 3) 51°14'03"N 017°11'28"E 4) 51°13'51"N 017°02'42"E 1) 51°24'32"N 017°03'56"E	<u>1500 m (5000 ft)</u> GND	122.800 SZYMANÓW RADIO PL	Zgodnie z AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana.  Loty w strefie wyłącznie zgodnie z przepisami VFR(VMC) oraz z prędkościami poniżej 250 kts IAS.  Strefa kolizyjna z TMA WROCŁAW.  Częstotliwość organizatora lotów.  Południowa granica TRA07B oraz TRA07C przebiega po Autostradowej Obwodnicy Wrocławia.
	<b>EP TRA 07 B</b> 1) 51°13'51"N 017°02'42"E 2) 51°14'03"N 017°11'28"E 3) 51°10'25"N 017°11'40"E 4) 51°09'56"N 017°09'59"E 5) 51°10'03"N 017°02'17"E 1) 51°13'51"N 017°02'42"E	<u>1500 m (5000 ft)</u> GND			
	<b>EP TRA 07 C</b> 1) 51°21'14"N 016°48'39"E 2) 51°24'32"N 017°03'56"E 3) 51°13'51"N 017°02'42"E 4) 51°10'03"N 017°02'17"E 5) 51°10'08"N 016°57'13"E 6) 51°14'51"N 016°51'20"E 1) 51°21'14"N 016°48'39"E	<u>1500 m (5000 ft)</u> 650 m (2133 ft)			
	<b>EP TRA 07 D</b> 1) 51°26'01"N 017°10'49"E 2) 51°28'33"N 017°22'48"E 3) 51°23'07"N 017°29'31"E 4) 51°19'22"N 017°11'11"E 1) 51°26'01"N 017°10'49"E	<u>1500 m (5000 ft)</u> 650 m (2133 ft)			

21. wprowadzenie nowej strefy ATZ Warszawa-  
Modlin (EPMO):

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (AMSL)	Czas aktywności (UTC)	Częstotliwość/ znak wywoławczy	Język
1	2	3	4	5	6
<b>ATZ WARSZAWA/ MODLIN (EPMO)</b>	<b>ATZ EPMO A</b> 1. 52°29'40"N 020°34'41"E 2. 52°29'49"N 020°41'54"E 3. 52°28'46"N 020°43'24"E 4. 52°26'30"N 020°43'30"E 5. 52°26'11"N 020°34'39"E 1. 52°29'40"N 020°34'41"E	610 m GND	Zgodnie z AUP	120.325 MHz MODLIN INFORMACJA <sup>1)</sup> 123.925 MHz MODLIN RADIO <sup>3)</sup>	Pl/En <sup>2)</sup>
	<b>ATZ EPMO B</b> 1. 52°31'31"N 020°30'01"E 2. 52°31'38"N 020°39'17"E 3. 52°29'49"N 020°41'54"E 4. 52°29'40"N 020°34'41"E 5. 52°26'11"N 020°34'39"E 6. 52°26'00"N 020°29'47"E 7. 52°31'31"N 020°30'01"E	610 m GND			

<sup>1)</sup> W czasie zapewniania służby AFIS w ATZ EPMO.

<sup>2)</sup> Po uzgodnieniu, z wyprzedzeniem 24 HR.

<sup>3)</sup> W czasie, gdy w ATZ EPMO nie jest zapewniana służba AFIS.

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 7 kwietnia 2011 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński