



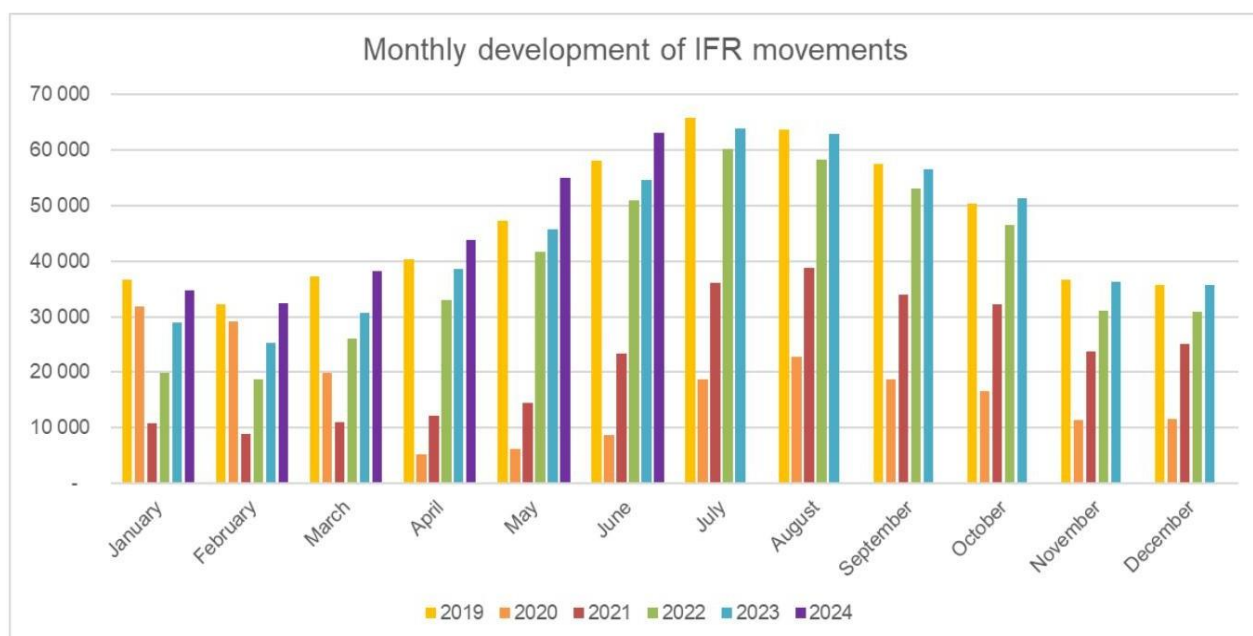
Návrh plánu výkonnosti RP4 pre Slovensko

Príloha D: Zdôvodnenie prognózy miestnej dopravy a dôsledky pre požiadavky na kapacitu

Slovensko bolo jednou z krajín, ktoré boli počas pandémie COVID-19 najviac zasiahnuté stratou dopravy. LPS SR však naďalej prispôboval proces náboru a výcviku riadiacich letovej prevádzky tak, aby nielen uspokojil zmenené kapacitné nároky na RP3, ale aj aby sa pripravil na predpokladaný nárast objemu prevádzky v RP4. Bolo to správne rozhodnutie vzhľadom na to, ako sa situácia vyvinula po začiatku ukrajinskej vojny vo februári 2022. V roku 2022 Slovensko čelilo o 33,9 % vyššiemu dopytu z hľadiska pohybov letov IFR v porovnaní s plánom výkonnosti RP3. V roku 2023 bol skutočný objem prevádzky o 25,6 % vyšší, ako sa pôvodne plánovalo, a najnovšia prognóza STATFOR Base z februára 2024 predpokladá, že Slovensko bude na konci RP3 15,4 % nad plánovaným objemom prevádzky, pokiaľ ide o pohyby IFR.

Najnovší vývoj však ukazuje ešte oveľa rýchlejšiu obnovu pohybov IFR na Slovensku. Za prvých 6 mesiacov roku 2024 došlo k nárastu o 19 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2023, čo naznačuje približne 633 tisíc pohybov IFR v roku 2024, berúc do úvahy relatívny podiel objemu prevádzky od januára do júna v predchádzajúcich rokoch. To by bolo dokonca výrazne vyššie ako 573 pohybov IFR navrhovaných podľa „STATFOR High Scenario“ z februára 2024.

Nasledujúci graf sumarizuje mesačný vývoj objemu prevádzky v rokoch 2019-2024 a výrazný nárast, ktorý nás v tomto roku čaká.

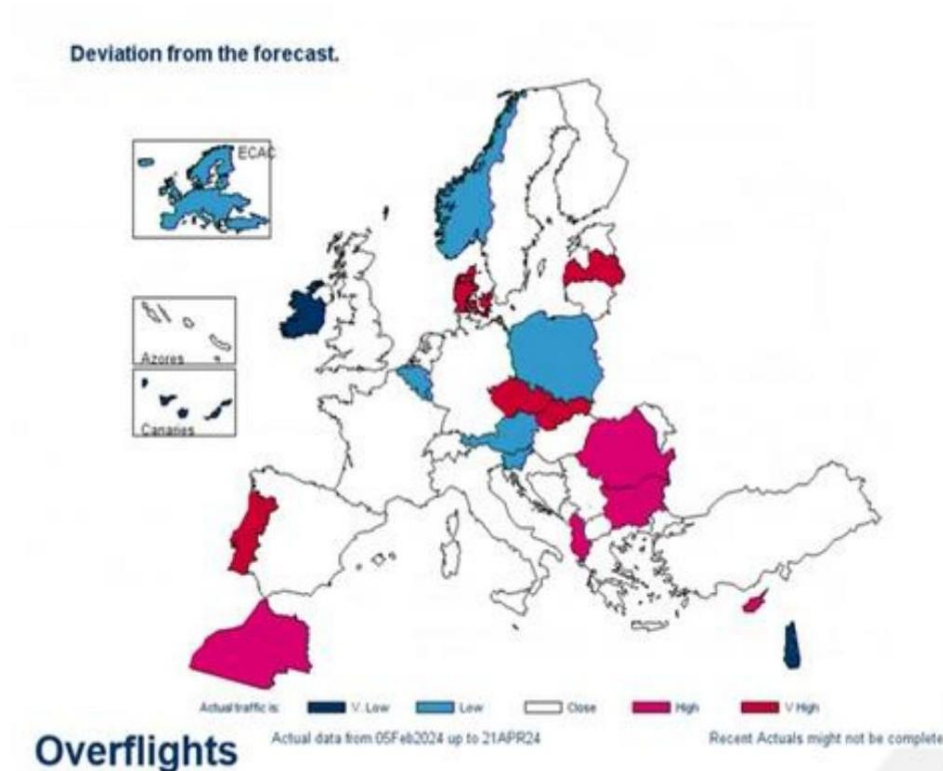




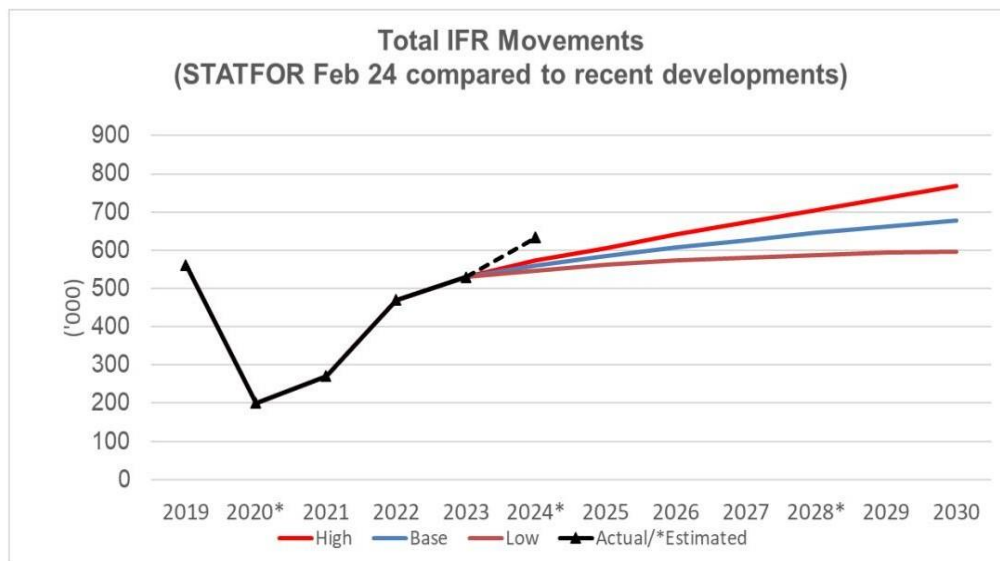
DOPRAVNÝ ÚRAD

TRANSPORT AUTHORITY

Potvrdil to aj EUROCONTROL na nedávnom stretnutí rozšíreného výboru. Pre Slovensko je odklon od februárového „BASE STATFOR“ významný a je výsledkom presmerovania prevádzky súvisiaceho s konfliktom v Izraeli.



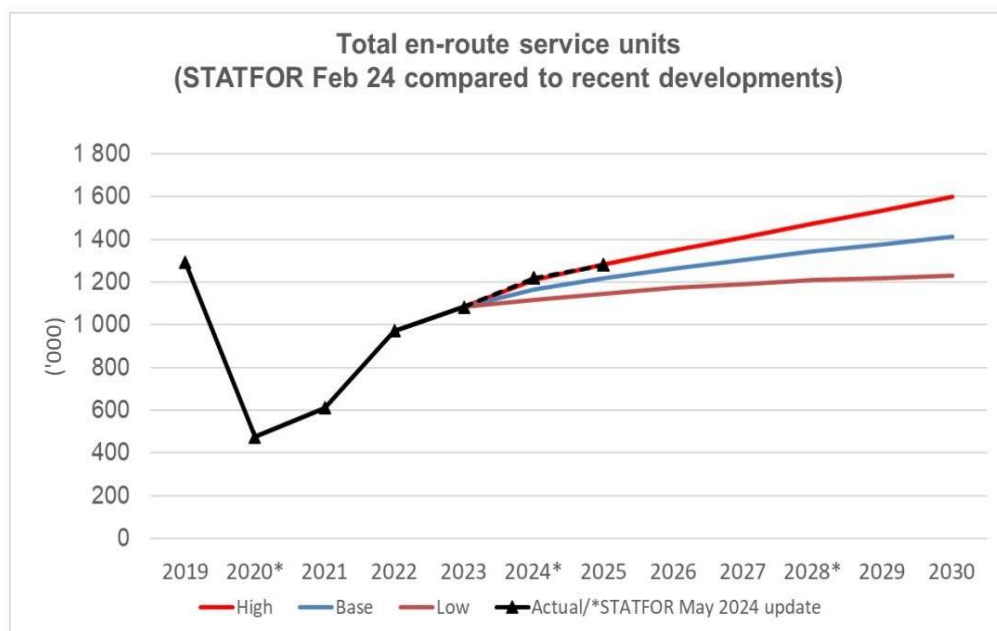
Nasledujúca tabuľka porovnáva skutočný vývoj a odhadovaný počet IFR pohybov (ak by sa objem prevádzky naďalej zväčšoval ako v prvých 6 mesiacoch roku 2024) so scenármi STATFOR-u z februára 2024. Odhadovaný počet pohybov IFR je výrazne nad scenárom „STATFOR High“ pre rok 2024.





Nasledujúci graf zobrazuje prognózy STATFOR-u z februára 2024 pre jednotky traťových služieb spolu s najnovšou májovou aktualizáciou STATFORu na roky 2024 a 2025, ktoré sú obe v súlade so scenárom „STATFOR High“ z februára 2024.

Vzhľadom na to, že EUROCONTROL na rozšírenom výbore potvrdil, že celkový rast jednotiek služieb je často vyšší ako rast letov v stredovýchodnej časti Európy a vzhľadom na to, že rast IFR pohybov je ešte vyšší, ako sa navrhuje počet servisných jednotiek v májovej aktualizácii STATFOR, skutočný vývoj rastu TSU bude takmer určite ešte vyšší v porovnaní so scenárom „STATFOR High“ z februára 2024.



Scenár „STATFOR Base“ z februára 2024 už nepovažujeme za platný a ako základ pre plánovanie sme použili scenár „STATFOR High“ z februára 2024. Okrem toho scenár „STATFOR High“ naznačuje, že LPS sa bude musieť do konca RP4 vyrovnáť s dodatočným 28 % nárastom objemu prevádzky, pokiaľ ide o pohyby IFR, v porovnaní s rokom 2024.

Použili sme aj scenár „STATFOR High“ z februára 2024 pre jednotky traťovej služby.

Z hľadiska dôsledkov pre našu kapacitu môžeme už teraz pozorovať rozdiel v kapacite, ako to bolo prvýkrát navrhnuté v pláne kapacity LPS v LSSIP 2022, ktorý zahŕňal aj hodnotenie v prípade aplikácie „STATFOR High Scenario“ z októbra 2022 (predpoveď 620 tisíc pohybov IFR v roku 2024). Toto hodnotenie EUROCONTORL-u naznačilo kapacitný rozdiel 3 - 4 % v rokoch 2023 - 2024. Odhadovaný objem prevádzky v roku 2024, pokiaľ ide o pohyby IFR, bude dokonca nad touto pôvodnou prognózou, čo má vplyv na zvýšenie rozdielu kapacity. Nárast je možné pozorovať najmä pri nočných zmenách, ktoré si vyžadujú otvorenie viacerých sektorov na viac hodín.

LPS preto potrebuje prijať a vycvičiť ďalších riadiacich letovej prevádzky, aby sa vyrovnali s prognózou vysokého objemu prevádzky, a považujeme dodatočných riadiacich letovej prevádzky za nevyhnutné opatrenie na dosiahnutie cieľových kapacít na trati. Okrem dodatočných nákladov na ATCO-in-OPS sú tu aj súvisiace náklady na výcvik. Naša miera zlyhania je v súčasnosti okolo 47 %, čo bolo zohľadnené.

Okrem toho musíme plánovať investície do nového ATM systému a ATM/ANS „Resilience Technology & Infrastructure“, ktoré sú okrem iných nevyhnutných prevádzkových požiadaviek aj predpokladom ďalšieho rastu kapacity umožňujúcej splnenie cieľov meškania ATFM nielen v RP4 ale aj mimo neho.

Náklady na tieto veľké investície sa považujú za opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľových kapacít na trati. Náklady na tieto dodatočné kapacitné opatrenia boli odhadnuté a sú zahrnuté v oddiele „3.4.9. dodatočné kapacitné opatrenia“ predloženého návrhu Plánu výkonnosti RP4 za Slovensko.