

**UCHWAŁA NR LXI/453/2022  
RADY GMINY TERESIN**

z dnia 28 października 2022 r.

**w sprawie stanowiska Rady Gminy Teresin  
dotyczącego „Planu Generalnego Lotniska – Port Solidarność na lata 2022 – 2060“.**

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 559 z późn. zm.) oraz § 19 ust. 1 uchwały Rady Gminy Teresin nr IV/43/2019 z dnia 5 lutego 2019 r. w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Teresin (Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego z 2019 r. poz. 1948), Rada Gminy Teresin uchwala, co następuje:

**§ 1.** 1. Rada Gminy Teresin odnosi się negatywnie do treści przesłanego w dniu 27 września 2022 r. do Urzędu Gminy Teresin przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o. o., Al. Jerozolimskie 142b, 05-302 Warszawa, za pośrednictwem platformy ePUAP, pisma nr LSP\_7001\_2022 z dnia 27.09.2022 r. zatytułowanego „Plan Generalny Lotniska – Port Solidarność na lata 2022 – 2060” wraz z załącznikami nr 1a, 1b, 1c, 2a, 2b, 2c, 3a, 3b, 3c, 3d, 3e, 3f, 3g, 3h, 3i, 4a, 4b, 4c, 5, 6.

2. Rada Gminy Teresin stwierdza brak możliwości zaopiniowania pisma, o którym mowa w ust. 1.

**§ 2.** Szczegółowe stanowisko wraz z uzasadnieniem Rady Gminy Teresin określa załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

*Bogdan Linard  
Przewodniczący Rady Gminy*

**STANOWISKO RADY GMINY TERESIN**  
**dotyczące „Planu Generalnego Lotniska – Port Solidarność na lata 2022 – 2060“.**

Rada Gminy Teresin po szczegółowej analizie przesłanego w dniu 27 września 2022 r. do Urzędu Gminy Teresin przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o. o., Al. Jerozolimskie 142B, 05-302 Warszawa, za pośrednictwem platformy ePUAP, pisma nr LSP\_7001\_2022 z dnia 27.09.2022 r. zatytułowanego „Plan Generalny Lotniska – Port Solidarność na lata 2022 – 2060” wraz z załącznikami nr 1a, 1b, 1c, 2a, 2b, 2c, 3a, 3b, 3c, 3d, 3e, 3f, 3g, 3h, 3i, 4a, 4b, 4c, 5, 6, negatywnie odnosi się do jego treści.

**UZASADNIENIE**

W dniu 27 września 2022 r. Spółka Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o. o., Al. Jerozolimskie 142b, 05-302 Warszawa (zwana dalej „CPK”), przesała do Urzędu Gminy Teresin za pośrednictwem platformy ePUAP pismo nr LSP\_7001\_2022 z dnia 27.09.2022 r. pismo zatytułowane „Plan Generalny Lotniska – Port Solidarność na lata 2022 – 2060” wraz z następującymi załącznikami:

1. Załącznik nr 1a „Plan zagospodarowania lotniska – Fza 1.1”,
2. Załącznik nr 1b „Plan zagospodarowania lotniska – Faza 1.2”,
3. Załącznik nr 1c „Plan zagospodarowania lotniska – Faza 2”,
4. Załącznik nr 2a „Powierzchnie ograniczające przeszkody w rejonie lotniska – Faza 1.1”,
5. Załącznik nr 2b „Powierzchnie ograniczające przeszkody w rejonie lotniska – Faza 1.2”,
6. Załącznik nr 2c „Powierzchnie ograniczające przeszkody w rejonie lotniska – Faza 1.2”,
7. Załącznik nr 3a „Powierzchnie ograniczające zabudowę w rejonie lotniska – operacje na wschód – Faza 1.1”,
8. Załącznik nr 3b „Powierzchnie ograniczające zabudowę w rejonie lotniska – operacje na wschód – Faza 1.2”,
9. Załącznik nr 3c „Powierzchnie ograniczające zabudowę w rejonie lotniska – operacje na wschód – Faza 2”,
10. Załącznik nr 3d „Powierzchnie ograniczające zabudowę w rejonie lotniska – operacje na zachód – Faza 1.1”,
11. Załącznik nr 3e „Powierzchnie ograniczające zabudowę w rejonie lotniska – operacje na zachód – Faza 1.2”,
12. Załącznik nr 3f „Powierzchnie ograniczające zabudowę w rejonie lotniska – operacje na zachód – Faza 2”,
13. Załącznik nr 3g „Powierzchnie ograniczające zabudowę w rejonie lotniska – Faza 1.1”,
14. Załącznik nr 3h „Powierzchnie ograniczające zabudowę w rejonie lotniska – Faza 1.2”,
15. Załącznik nr 3i „Powierzchnie ograniczające zabudowę w rejonie lotniska – Faza 2”,
16. Załącznik nr 4a „Strefy w których obowiązują ograniczenia mające na celu minimalizowanie zagrożeń powodowanych przez zwierzęta dla bezpieczeństwa operacji lotniczych – Faza 1.1”,
17. Załącznik nr 4b „Strefy w których obowiązują ograniczenia mające na celu minimalizowanie zagrożeń powodowanych przez zwierzęta dla bezpieczeństwa operacji lotniczych – Faza 1.2”,

18. Załącznik nr 4c „Strefy w których obowiązują ograniczenia mające na celu minimalizowanie zagrożeń powodowanych przez zwierzęta dla bezpieczeństwa operacji lotniczych – Faza 2”,

19. Załącznik nr 5 „Materiał pomocniczy do map” – dokument opisowy,

20. Załącznik nr 6 „Koncepcja zagospodarowania lotniska wraz ze strefami wokół lotniska określona w Planie generalnym Portu Solidarność na lata 2022-2060” – dokument opisowy, zwane dalej „Dokumenty”.

Zgodnie z art. 55 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2022 r. Prawo lotnicze (t.j.: Dz. U. z 2022, poz. 1235 z późn. zm.) (zwana dalej „ustawa prawo lotnicze”) plan generalny w zakresie, o którym mowa w ust. 6 pkt 1 i 4, zakładający lotnisko użytku publicznego konsultuje z gminami, których tereny zostały objęte planem generalnym. Właściwe organy gminy wyrażają swoje stanowisko i zgłaszają uwagi do planu generalnego w terminie 30 dni od dnia otrzymania planu od podmiotu zakładającego lotnisko użytku publicznego. Podmiot zakładający lotnisko użytku publicznego ustosunkowuje się na piśmie do uwag gminy i przedkłada do zaopiniowania Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego skonsultowany w powyższym trybie z gminami plan obejmujący uwagi gminy i stanowisko podmiotu zakładającego lotnisko użytku publicznego w odniesieniu do uwag gminy.

Po analizie przedłożonego dokumentu Rada Gminy Teresin zauważa, co następuje:

1. Zgodnie z odpowiednimi zapisami art. 55 ust. 7 ustawy prawo lotnicze „właściwe organy gminy wyrażają swoje stanowisko i zgłaszają uwagi do planu generalnego...”. Tym samym, zakładający lotnisko użytku publicznego, w tym przypadku CPK, ma obowiązek przedstawić gminom cały plan generalny, a nie tylko jego wybrane części. Bez znaczenia pozostaje przy tym okoliczność, że stosownie do treści art. 55 ust. 7 ustawy prawo lotnicze w zw. z art. 55 ust. 6 pkt 1 oraz pkt 4 ustawy prawo lotnicze, właściwe organy gmin opiniują plan generalny wyłącznie w zakresie:

- (i) obszaru objętego planem, z określeniem dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych (art. 55 ust. 6 pkt 1 ustawy prawo lotnicze), oraz
- (ii) koncepcji rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska (art. 55 ust. 6 pkt 4 ustawy prawo lotnicze).

Plan generalny, o którym mowa w art. 55 ust. 5 ustawy prawo lotnicze, nie jest bowiem prostą sumą elementów wymienionych w art. 55 ust. 6 ustawy prawo lotnicze. Jest to bowiem skomplikowany dokument zawierający szereg szczegółowych informacji, które są ze sobą ściśle powiązane. Tym samym, nie sposób ocenić wybranych elementów planu generalnego w oderwaniu od reszty jego treści (nawet jeżeli opiniowaniu i ocenie ten dokument podlega w ograniczonym zakresie. Tymczasem CPK przedstawiło właściwemu organowi Gminy Teresin tylko wybrane elementy – Dokumenty, które składają się na plan generalny.

2. Przedłożenie jedynie zestawienia wybranych informacji zawartych w planie generalnym, uniemożliwia właściwemu organowi gminy zajęcie stanowiska i przedstawienie uwag w zakresie, o którym mowa w art. 55 ust. 7 ustawy prawo lotnicze. Tytułem przykładu należy wskazać, że właściwy organ gminy nie jest w stanie przedstawić swojego stanowiska i uwag do postanowień planu generalnego odnoszących się do koncepcji rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska (a więc w zakresie spoczywającego na gminie obowiązku wynikającego z art. 55 ust. 7 ustawy prawo lotnicze w zw. z art. 55 ust. 6 pkt 4 ustawy prawo lotnicze), bez zestawienia ich z zawartymi w planie generalnym informacjami odnoszącymi się do planowanego rozwoju ruchu lotniczego w podziale w szczególności na operacje regularne, czarterowe i lotnictwo ogólne, przewozy pasażerów i towarów (art. 55 ust. 6 pkt 2 ustawy prawo lotnicze) czy też do przepustowości, z uwzględnieniem jej przyszłych parametrów (w podziale na parametry dotyczące w szczególności dróg startowych, dróg kołowania, płyt postojowych, terminali, przestrzeni powietrznej, dróg dojazdowych do lotniska), w odniesieniu do zakładanego

rozwoju ruchu i planowanych modernizacji lotniska (art. 55 ust. 6 pkt 5 ustawy prawo lotnicze). Dopiero bowiem całokształt tych informacji pozwoli gminie ocenić, czy przyjęte w planie generalnym, o którym mowa w art. 55 ust. 7 ustawy prawo lotnicze, założenia co do rozwoju przestrzennego lotniska są spójne z założeniami co do ruchu lotniczego czy przepustowości. Przykładowo, bez szczegółowych informacji co do zakładanego ruchu lotniczego w zakresie lotnictwa ogólnego (ang. *General Aviation*) nie sposób uzasadnić zaplanowania dużego obszaru na potrzeby obsługi takiego ruchu lotniczego. W międzynarodowych portach lotniczych taki ruch lotniczy nie odgrywa bowiem istotnej (kluczowej) roli.

3. Powyższe wprost potwierdza orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego odnoszące się do udostępniania planów generalnych organom administracji publicznej, w świetle którego organ administracji publicznej musi mieć więc wgląd do dokumentów, z których wywodzone są określone skutki prawne, a tym samym musi on dysponować pełną treścią planu generalnego (Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 listopada 2020 r., sygn. akt: II OSK 1656/20). W przytaczanym orzecznictwie wskazano także, że nie sposób uznać, aby w wyniku analizy treści planu generalnego na potrzeby prowadzonego postępowania administracyjnego mogło dojść do naruszenia tajemnicy przedsiębiorstwa.
4. Skoro więc procedura zatwierdzania planu generalnego określona w art. 55 ustawy prawo lotnicze wymaga przedstawienia gminom całego planu generalnego, a nie wyłącznie zestawienia wybranych informacji zawartych w planie generalnym, przedstawienie przez tutejszą gminę stanowiska i uwag do planu generalnego wymaga w pierwszej kolejności przedłożenia planu generalnego przez CPK. Dopiero po złożeniu przez CPK planu generalnego uczyni zadość wymogowi określonemu w art. 55 ust. 7 ustawy prawo lotnicze, umożliwiając gminie wykonanie ciążącego na niej obowiązku współdziałania. Do tego czasu, skonsultowanie przekazanych Dokumentów jako planu generalnego w sposób zgodny z art. 55 ust. 7 ustawy prawo lotnicze nie jest prawnie możliwe ani dopuszczalne.
5. Dopiero po skonsultowaniu planu generalnego w sposób zgodny z art. 55 ust. 7 ustawy prawo lotnicze (a więc po przedłożeniu do konsultacji pełnego dokumentu zgodnie z wymogami ustawy prawo lotnicze), możliwe będzie podejmowanie dalszych czynności w ramach procedury zmierzającej do wpraw do zaopiniowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, uzgodnienia z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego a finalnie do zatwierdzenia planu generalnego przez ministra właściwego do spraw transportu. W przeciwnym wypadku, plan generalny zostałby zatwierdzony z naruszeniem prawa.
6. W dokumencie stanowiącym Załącznik nr 6 „Koncepcja zagospodarowania lotniska wraz ze strefami wokół lotniska określona w Planie generalnym Portu Solidarność na lata 2022-2060” – dokument opisowy” przesłanym przy piśmie nr LSP\_7001\_2022 z dnia 27.09.2022 r. wskazano, iż „Obowiązek planistyczny dla obszaru objętego Planem Generalnym został zniesiony nowelizacją ustawy o CPK (art. 77a ust. 2). W związku z tym zatwierdzenie planu generalnego nie będzie skutkowało zawieszeniem postępowań dot. decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu terenu (dalej: WZIZT)”. Jednocześnie ten sam art. 77a ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (t.j.: Dz. U. z 2021 r., poz. 1354 z późn. zm.) w ust. 1 mówi, że „Do realizacji Inwestycji stosuje się przepisy ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. z 2022 r. poz. 1235) w brzmieniu z dnia 31 grudnia 2021 r.”, a zgodnie z art. 55 ust. 9 ustawy prawo lotnicze „Dla terenów objętych planem generalnym sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - zgodnego z zatwierdzonym planem generalnym - jest obowiązkowe, z uwzględnieniem przepisów dotyczących terenów zamkniętych. Jeżeli teren zamknięty objęty planem generalnym utraci status terenu zamkniętego, sporządzenie miejscowego

planu zagospodarowania przestrzennego - zgodnego z zatwierdzonym planem generalnym dla tego terenu jest obowiązkowe". Takie sformułowanie przepisów prawa w odpowiednich ustawach nie jest jednoznaczne i budzi poważne wątpliwości interpretacyjne, czy istnieje bądź nie obowiązek planistyczny dla terenów objętych planem generalnym. Przy czym, jeśli nawet nie ma takiego obowiązku, to w momencie kiedy właściwy organ gminy przystąpi do opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenów objętych planem generalnym, to ustalenia takiego planu miejscowego muszą być zgodne z zatwierdzonym planem generalnym. Tu należy stwierdzić, że w oparciu o przekazane przez CPK Dokumenty, organy gmin nie byłyby w stanie sformułować miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w prawidłowy sposób. Dokumenty zostały bowiem sporządzone w sposób uniemożliwiający jednoznaczne i precyzyjne ustalenie podstawowych informacji, które powinien zawierać plan generalny, a w konsekwencji ustaleń, które miałyby zostać ujęte w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

7. Przekazane przez CPK Dokumenty nie określają w sposób precyzyjny i jednoznaczny granic obszaru objętego planem generalnym. Aktualnie, jedynym fragmentem w Dokumentach, które odnosi się do granic obszaru objętego planem generalnym jest fragment tekstu znajdujący się na stronie 5 Załącznika nr 6. Wskazano w nim, że plan generalny *„wywiera bezpośredni wpływ na zagospodarowanie przestrzenne obszaru objętego planem generalnym, to jest:*

*1. terenu wyznaczonego granicą lotniska dla poszczególnych faz;*

*2. stref wokół lotniska, w tym:*

*a) powiązania lotniska z istniejącą infrastrukturą drogową, kolejową, techniczną,*

*b) powierzchni ograniczających przeszkody (OLS),*

*c) powierzchni ograniczających zabudowę (BRA),*

*d) obszarów dotyczących ograniczenia ryzyka związanego z ożywioną przyrodą (wildlife)”*

Takie określenie granic obszaru objętego planem generalnym (jeżeli w ogóle uznać to za określenie granic planu generalnego) należy w pierwszej kolejności uznać za niedostatecznie precyzyjne. Po pierwsze bowiem, określenie, że obszar objęty planem generalnym obejmuje *„strefy wokół lotniska”* posługując się następnie zwrotem *„w tym”* nakazuje przyjąć, że zawarte w dalszej części Załącznika nr 6 wyszczególnienie obszarów stanowi katalog niepełny (otwarty), a tym samym, że istnieją jeszcze inne obszary wokół lotniska, które nie zostały wymienione w Załączniku nr 6, a które są objęte granicami planu generalnego.

8. Po wtóre, obszary wymienione w Załączniku nr 6 mają różne powierzchnie. Część z nich nakłada się na inne, a niektóre z nich obejmują w całości pozostałe. Tym samym, wymienienie w Załączniku nr 6 wielu obszarów przedstawionych w Dokumentach (niezależnie od tego, że lista ta zdaje się być niepełna), prowadzi do powstania poważnych wątpliwości co do tego, jakie są dokładne granice obszaru objętego planem generalnym. Gdyby bowiem było tak, że obszar objęty planem generalnym jest wyrażony przez granice największego z obszarów, spośród wymienionych w Załączniku nr 6, to wymienienie pozostałych obszarów byłoby bezcelowe.

9. Ponadto, takie określenie granic obszaru objętego planem generalnym, jak przedstawione w Załączniku nr 6 jest niespójne z pozostałymi Dokumentami. W szczególności bowiem Załącznik nr 6 odwołuje się do:

(i). *„terenu wyznaczonego granicą lotniska dla poszczególnych faz”*, co zdaje się stanowić odwołanie do Załączników nr 1a-1c (stanowiących część Dokumentów). Tymczasem, na Załącznikach nr 1a-1c przedstawiono obszary, niebędące obszarami wymienionymi w Załączniku nr 6, a znajdujące się poza granicami

lotniska (np. naniesiony na Załączniki 1a-1c obszar, zlokalizowany na południowy wschód od planowanej stacji kolejowej, a oznaczony jako „Airport City” wskazany strzałką na Rysunku nr 1). Nie sposób więc jednoznacznie określić, czy takie tereny znajdują się w granicach obszaru objętego planem generalnym, czy nie;



Rysunek nr 1 – Wycinek Załącznika nr 1a „Plan zagospodarowania lotniska – Faza 1.1”

- (ii). „obszarów dotyczących ograniczenia ryzyka związanego z ożywioną przyrodą (wildlife)”, podczas gdy w Załączniku nr 5 wskazano, że Załączniki nr 4a-4c przedstawiają „obszar zakazu hodowli zwierząt, budowy rozbudowy obiektów sprzyjających występowaniu zwierząt” (s. 6 Załącznika nr 5). Nie sposób uznać, że są to tożsame obszary. Nawet jednak gdyby przyjąć, że odwołując się w Załączniku nr 5 do „obszarów dotyczących ograniczenia ryzyka związanego z ożywioną przyrodą (wildlife)” CPK miało w istocie na myśli obszary zilustrowane na Załącznikach nr 4a-4c to i tak nie sposób określić, który z tych Załączników przedstawia granice obszaru objętego planem generalnym. O ile bowiem treść Załącznika nr 5 sugeruje, że planem generalnym objęte są wszystkie obszary wskazane na Załącznikach 4a-4c, to w Załączniku nr 6 wskazano, że od dnia zatwierdzenia planu generalnego będą obowiązywać ograniczenia wskazane wyłącznie w Załączniku nr 4a i 4b, a więc bez obszaru objętego Załącznikiem nr 4c. Jednocześnie, w Załącznikach nr 4a i 4b obszary objęte poszczególnymi ograniczeniami różnią się od siebie, wobec czego nie sposób rozstrzygnąć, czy od dnia zatwierdzenia planu generalnego organy gmin powinny uwzględniać ograniczenia wynikające z treści Załącznika nr 4a, czy może Załącznika nr 4b. Ponadto, wyznaczenie obszarów, o których mowa w art. 87<sup>6</sup> pkt 1 ustawy prawo lotnicze już na etapie sporządzania planu generalnego można uznać za przedwczesne. Zgodnie bowiem z art. 87<sup>6</sup> pkt 1 lit. a) ustawy prawo lotnicze, w stosunku do lotnisk użytku publicznego, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy prawo lotnicze, zabrania się budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych sprzyjających występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych w odległości do 7 km od punktu odniesienia lotniska ujawnionego w rejestrze lotnisk. Tym samym, skoro na etapie procedury zatwierdzania planu generalnego lotnisko nie jest jeszcze wpisane do rejestru lotnisk (a tym samym punkt odniesienia lotniska nie jest w nim ujawniony), to nie sposób wyznaczyć obszarów, o których mowa w art. art. 87<sup>6</sup> pkt 1 ustawy prawo lotnicze. Taki wniosek zdaje się być także uprawniony w odniesieniu do obszarów, o których mowa w art. art. 87<sup>6</sup> pkt 2 ustawy prawo lotnicze, jako obszarów, które są wyznaczane poprzez odniesienie się do konkretnych punktów drogi startowej;
- (iii). „stref powiązania lotniska z istniejącą infrastrukturą drogową, kolejową, techniczną”, podczas gdy żadna z map załączonych w Dokumentach nie wymienia takich stref.

Należy zaś wskazać, że precyzyjne określenie granic obszaru objętego planem generalnym jest jego kluczowym elementem. Wyznacza bowiem obszar, co do którego na gminie spoczywa co najmniej obowiązek zachowania spójności treści miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego z zatwierdzonym planem generalnym.

10. Zgodnie z art. 55 ust. 6 pkt 1 ustawy prawo lotnicze, plan generalny określa nie tylko obszar objęty planem, ale także dopuszczalne gabaryty obiektów budowlanych i naturalnych. Tymczasem, niezależnie od tego, że Dokumenty nie określają precyzyjnie granic obszaru objętego planem generalnym, ale także w ogóle nie zawierają informacji co do dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych lokalizowanych na obszarze objętym planem generalnym.

Nie sposób przy tym uznać, aby określenie dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych (o którym to obligatoryjnym elemencie mówi art. 55 ust. 6 pkt 1 ustawy prawo lotnicze) miałyby wynikać wyłącznie z wyznaczenia powierzchni ograniczających przeszkody oraz powierzchni ograniczających zabudowę, samej treści ustawy prawo lotnicze (w tym w szczególności art. 87 ustawy prawo lotnicze) oraz przepisów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień ustawowych zawartych w art. 92 ustawy prawo lotnicze, w tym w szczególności z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 listopada 2020 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych i powierzchni ograniczających zabudowę (dalej „Rozporządzenie 2020”) oraz z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 stycznia 2021 r. w sprawie przeszkód lotniczych, powierzchni ograniczających przeszkody oraz urządzeń o charakterze niebezpiecznym (dalej „Rozporządzenie 2021”).

Gdyby bowiem przyjąć, że wskazane przepisy prawa wyznaczają dopuszczalne gabaryty obiektów budowlanych i naturalnych na obszarze objętym planem generalnym, o którym mowa w art. 55 ust. 5 ustawy prawo lotnicze (zakładając, że granice obszaru planu generalnego byłyby w odpowiedni sposób skorelowane z powierzchniami ograniczającymi przeszkody oraz powierzchniami ograniczającymi zabudowę), przepis art. 55 ust. 6 pkt 1 ustawy prawo lotnicze, nakładający na zakładającego lotnisko obowiązek precyzyjnego określenia dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych na obszarze objętym planem generalnym, stanowiłby *superfluum*, co prowadziłoby do wniosku o nieracjonalności ustawodawcy. Tymczasem, zgodnie z utrwalonymi zasadami wykładni prawa, przepisy prawa powinny być wykładane w sposób zakładający racjonalność ustawodawcy.

Ponadto, w zakresie odnoszącym się do powierzchni ograniczających przeszkody oraz powierzchni ograniczających zabudowę, przepisy ustawy prawo lotnicze, Rozporządzenia 2020 oraz Rozporządzenia 2021 odnoszą się w głównej mierze tylko do wysokości obiektów. Tymczasem, art. 55 ust. 6 pkt 1 ustawy prawo lotnicze, posługując się pojęciem „gabarytów obiektów budowlanych” odwołuje się do znacznie szerszej kategorii pojęciowej, obejmującej nie tylko wysokość, ale także choćby jego kubaturę.

Naturalnie, brak takich informacji w planie generalnym, o którym mowa w art. 55 ust. 5 ustawy prawo lotnicze uniemożliwia gminie sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w prawidłowy sposób. Tym samym, taki plan generalny nie może być zatwierdzony.

11. Przekazane przez CPK Dokumenty zawierają szereg niejasnych i niedostatecznie precyzyjnych informacji odnoszących się do obszaru zagospodarowania lotniska (który jak rozumiemy stanowi wyraz koncepcji rozwoju lotniska wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska) w poszczególnych fazach jego rozwoju (zob. w szczególności Załączniki nr 1a-1c), skoro:

- (i). Dokumenty nie zawierają dostatecznie precyzyjnego określenia, jakie konkretnie inwestycje miałyby być realizowane w ramach poszczególnych obszarów wymienionych w Dokumentach. Dokumenty zawierają tylko ogólnikowe stwierdzenia na co może zostać przeznaczony dany obszar (strefa). W konsekwencji, wyjaśnienia zawarte w Dokumentach, w tym w szczególności w Załączniku nr 6 (s. 2-3 Załącznika nr 6), nie są na tyle precyzyjne, aby gmina mogła wykonać ciążący na niej obowiązek, o którym mowa w art. 55 ust. 7 ustawy prawo lotnicze. Ponadto, w oparciu o informacje takie, jakie zostały przedstawione w Dokumentach nie byłaby w stanie sporządzić w sposób prawidłowy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, skoro w szczególności nie byłaby w stanie uwzględnić granic terenów inwestycji celu publicznego (zob. art. 15 ust. 3 pkt 4a – 4b ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). Dokumenty nie wskazują bowiem w żadnym miejscu, w jakim zakresie, na poszczególnych obszarach przedstawionych w Dokumentach miałyby być lokalizowane inwestycje celu publicznego;
- (ii). Zarówno w Załącznikach nr 1a-1c, Załączniku nr 5, jak i Załączniku nr 6 zawarto odniesienia do obszarów określonych w języku obcym. Przykładowo, wskazano, że niektóre części obszaru zostaną zagospodarowane jako „*Airport City*”, „*Landside*”, czy „*Maintenance, Repair & Overhaul*” (również nie wyjaśniając przy tym szczegółowo, w jaki konkretnie sposób miałyby być zagospodarowane takie obszary);
- (iii). Poszczególne obszary zagospodarowania lotniska, nie zostały opisane w sposób odpowiadający nomenklaturze stosowanej w bezpośrednio stosowanym prawodawstwie unijnym. Należy bowiem zauważyć, że rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (dalej „Rozporządzenie 300/2008”). W oparciu o treść Dokumentów, nie sposób jednoznacznie określić, które części Centralnego Portu Komunikacyjnego miałyby stanowić strefę operacyjną lotniska w rozumieniu art. 3 pkt 11 Rozporządzenia 300/2008, które strefę zaś strefę zastrzeżoną lotniska w rozumieniu art. 3 pkt 13 Rozporządzenia 300/2008, a które zaś strefę ogólnodostępną w rozumieniu art. 3 pkt 12 Rozporządzenia 300/2008. Użycie w Dokumentach podobnie brzmiących nazw poszczególnych stref (zob. w szczególności s. 2-3 Załącznika nr 6 oraz Załączniki 1a-1c) nie stanowi o spójności z Rozporządzeniem 300/2008. W szczególności, oceny co do spójności z Rozporządzeniem 300/2008 nie ułatwia okoliczność, że z jednej strony część obszarów zobrazowanych na Załącznikach nr 1a-1c znajduje się poza obszarem lotniska (obszary zaznaczone na Załącznikach nr 1a-1c na południowy wschód od planowanej stacji kolejowej; zob. pkt 9 lit. (i) niniejszego pisma), a z drugiej strony, że granicami lotniska (oznaczonymi na Załącznikach nr 1a-1c przerywaną czarną linią) objęto strefę „*landside*”, która to zgodnie z Załącznikiem nr 6 jest strefą przedlotniskową ogólnodostępną;
- (iv). W przekazanych Dokumentach zawarte są w zasadzie takie same określenia dla oznaczenia obszarów o różnym przeznaczeniu. Przykładowo, w Załącznikach nr 1a-1c oraz w Załączniku nr 6, z jednej strony wskazano obszar oznaczony jako „*strefa MRO i infrastruktura paliwowa wraz z obiektami wsparcia lotniska*”, z drugiej strony zaś obszar oznaczony jako „*infrastruktura paliwowa*”, nie wyjaśniając przy tym, z jakiego powodu jest dokonywane takie rozróżnienie i na czym ono dokładnie polega.

12. Przekazane Dokumenty, jako rzekomy wyciąg z postanowień planu generalnego, a więc – jak sama CPK wskazuje – jako dokument o charakterze planistycznym (zob. s. 5 Załącznika nr 6), nie został sporządzony zgodnie z postulatem racjonalnego dysponowania przestrzenią. Z tego względu, w zakresie odnoszącym się do koncepcji rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska (art. 55 ust. 6 pkt 4 ustawy prawo lotnicze w zw. z art. 55 ust. 7 ustawy prawo lotnicze), należy przekazane Dokumenty ocenić negatywnie.
13. Po pierwsze, Dokumenty przewidują przeznaczenie terenów o dużej powierzchni na potrzeby realizacji inwestycji, które ze swojej istoty nie stanowią części lotniska. Należy bowiem wskazać, że zgodnie z art. 2 pkt 4 ustawy prawo lotnicze, lotniskiem jest wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk. O ile oprócz obiektów czysto lotniskowych (pasy startowe, terminal, wieża kontrolna) zrozumiałe jest lokalizowanie obiektów wspomagających (hangary, obiekty utrzymania lotniska, parkingi), obiektami stanowiącymi części lotniska nie są w szczególności obiekty takie, jak wolnostojące instalacje fotowoltaiczne, obiekty realizowane w ramach funkcji „Airport City” (których roli i funkcji nie wyjaśniono w Dokumentach), czy też infrastruktura kolejowa.
14. Tym samym, plan generalny, o którym mowa w art. 55 ust. 5 ustawy prawo lotnicze, w zakresie w jakim przewiduje przeznaczenie obszarów na potrzeby realizacji przedsięwzięć niestanowiących części lotniska, należy uznać za niezgodny z prawem. W taki też sposób należy ocenić Dokumenty.
15. Po wtóre, zgodnie z przedstawioną powyżej definicją lotniska zawartą w art. 2 pkt 4 ustawy prawo lotnicze, nie sposób uznać, aby plan generalny lotniska, o którym mowa w art. 55 ust. 5 ustawy prawo lotnicze mógł obejmować obiekty znajdujące się poza granicami lotniska. Tymczasem, Dokumenty przewidują (Załączniki nr 1a-1c), że znaczna część „obszaru zagospodarowania lotniska” będzie znajdowała się poza jego granicami (oznaczonymi przerywaną czarną linią).
16. Znaczna część obszaru objętego Załącznikiem nr 1c została oznaczona jako „rezerwa pod dalszy rozwój lotniska”. Takie określenie koncepcji rozwoju przestrzennego, należy uznać za dalece nieprawidłową i niespełniającą wymogu wskazanego w art. 55 ust. 6 pkt 4 ustawy prawo lotniska. Nie dostarcza ono bowiem żadnych informacji co do koncepcji rozwoju przestrzennego lotniska. Takie określenie koncepcji rozwoju przestrzennego lotniska budzi także wątpliwość co do tego, czy plan generalny został sporządzony w sposób racjonalny, gospodarujący przestrzenią w sposób proporcjonalny do celu.
17. W konsekwencji, analogicznie należy ocenić zaplanowanie w Załącznikach nr 1a-1c przeznaczenie dużych obszarów na inne potrzeby, w tym w szczególności zaplanowanie w północnej części obszaru zagospodarowania lotniska. Skoro bowiem, CPK jeszcze samo nie przesądziło, na co można przeznaczyć obszary oznaczone w Załączniku nr 1c jako „rezerwa pod dalszy rozwój lotniska”, to racjonalne gospodarowanie przestrzenią przemawia za zlokalizowaniem obszarów, które miałyby powiększyć lotnisko w ramach Fazy 1.2 (zob. Załącznik nr 1b), naturalnie po ich ograniczeniu wyłącznie do części które stanowią lotnisko w rozumieniu ustawy prawo lotnicze, pod południowym pasem startowym, a nie nad pasem północnym.
18. Dodatkowo, wątpliwość budzi przeznaczenie dużych obszarów na potrzeby „pozostałych obszarów lotniska w tym infrastruktura sieciowa (np. fotowoltaika, zbiorniki retencyjne itp.)” na zachód od najwyższej położonego pasa startowego. Skoro bowiem, możliwe jest zaplanowanie znacznie mniejszych obszarów graniczących z pasem startowym (zob.

obszary na zachodzie środkowego i południowego pasa startowego przedstawione w Załączniku nr 1c) to zasada racjonalności planowania przestrzennego, przemawia za zaplanowaniem odpowiednio mniejszych obszarów graniczących od zachodu z pasem startowym wysuniętym najdalej na północ (we wszystkich fazach), naturalnie po ich ograniczeniu wyłącznie do przedsięwzięć, które mogą stanowić części lotniska w rozumieniu ustawy prawo lotnicze.

19. Dokumenty zawierają mapy obrazujące wyznaczenie powierzchni ograniczających przeszkody (Załączniki nr 2a-2c) oraz powierzchni ograniczających zabudowę (Załączniki nr 3a-3i). Wszystkie te mapy zostały sporządzone w sposób niezgodny z wymogami określonymi w bezwzględnie obowiązujących przepisach prawa. Zgodnie bowiem z § 3 ust. 2 Rozporządzenia 2021, powierzchnie ograniczające przeszkody na lotniskach dla samolotów wyznacza się poziomo według układu współrzędnych Światowego Systemu Geodezyjnego 1984 (WGS-84) z rozdzielczością zapisu 1/100 sekundy oraz pionowo według geodezyjnego układu wysokościowego PL-EVRF2007-NH z rozdzielczością zapisu 1/10 m. Tymczasem, treść Załączników nr 2a-2c wskazuje, że zostały one sporządzone przy wykorzystaniu układu współrzędnych „PUWG-2000S7/ PL-EVRF2007-NH”.

Także zgodnie z § 12 ust. 3 Rozporządzenia 2020 w zw. z art. 88 ust. 5 pkt 7 ustawy prawo lotnicze, w celu zobrazowania na mapie, powierzchni ograniczających zabudowę również należy przedstawić odpowiednie dane w układzie współrzędnych Światowego Systemu Geograficznego 1984 (WGS-84). Tymczasem, również treść Załączników nr 3a-3i wskazuje, że zostały one sporządzone przy wykorzystaniu układu współrzędnych „PUWG-2000S7/ PL-EVRF2007-NH”.

Tym samym, o ile przy sporządzaniu map stanowiących Załączniki nr 2a-3i, odpowiednie powierzchnie zostały wyznaczone pionowo według właściwego geodezyjnego układu wysokościowego (tj. układu PL-EVRF2007-NH), o tyle poziomo zostały wyznaczone według nieprawidłowego układu współrzędnych (tj. według układu PUWG-2000S7 zamiast WGS-84).

Z uwagi na powyższe Rada Gminy Teresin negatywnie odnosi się do treści przesłanego w dniu 27 września 2022 r. do Urzędu Gminy Teresin przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o. o., Al. Jerozolimskie 142B, 05-302 Warszawa, za pośrednictwem platformy ePUAP, pisma nr LSP\_7001\_2022 z dnia 27.09.2022 r. zatytułowanego „Plan Generalny Lotniska – Port Solidarność na lata 2022 – 2060” wraz z załącznikami nr 1a, 1b, 1c, 2a, 2b, 2c, 3a, 3b, 3c, 3d, 3e, 3f, 3g, 3h, 3i, 4a, 4b, 4c, 5, 6.

*Bogdan Linard*  
*Przewodniczący Rady Gminy*