

**UCHWAŁA NR LVI/305/2022  
RADY GMINY BARANÓW**

z dnia 26 października 2022 r.

**w sprawie stanowiska Rady Gminy Baranów dotyczącego przedstawionego Planu Generalnego Lotniska  
- Port Solidarność na lata 2022-2060**

§ 1. Rada Gminy Baranów wyraża negatywne stanowisko dotyczące przedstawionego Planu Generalnego Lotniska - Port Solidarność na lata 2022-2060. Procedura zatwierdzania Planu generalnego określona w art. 55 UPL wymaga przedstawienia gminom całego planu generalnego, a nie wyłącznie zestawienia wybranych informacji zawartych w planie generalnym. Przedstawienie przez gminę stanowiska i uwag do Planu Generalnego wymaga w pierwszej kolejności przedłożenia Planu Generalnego przez SCCPK. Dopiero po złożeniu przez SCCPK Planu Generalnego uczyni zadość wymogowi określonemu w art. 55 ust. 7 UPL, umożliwiając gminie wykonanie ciążącego na niej obowiązku współdziałania. Do tego czasu, skonsultowanie Planu Generalnego w sposób zgodny z art. 55 ust. 7 UPL nie jest prawnie możliwe ani dopuszczalne.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Baranów, zobowiązując organ wykonawczy do przekazania stanowiska, o którym mowa w § 1 niniejszej uchwały, Pełnomocnikowi Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego, Zarządowi Spółki Centralny Port Komunikacyjny.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady Gminy  
Baranów

**Beata Fabisiak**

## Uzasadnienie

W dniu 27.09.2022 roku do Urzędu Gminy w Baranowie wpłynęło pismo Spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o. o. w sprawie wyrażenia stanowiska i zgłaszania uwag do Planu Generalnego Lotniska - Port Solidarność na lata 2022-2060. Zgodnie z przepisem art. 55 ust. 7 ustawy Prawo lotnicze, w terminie 30 dni od dnia otrzymania zawiadomienia o sporządzeniu Planu Generalnego, właściwe organy gminy wyrażają swoje stanowisko i zgłaszają uwagi do sporządzonego projektu planu w zakresie, o którym mowa w art. 55 ust. 6 pkt. 1) i 4) ww. ustawy, tj.

-obszaru objętego planem, z określeniem dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych,

- koncepcji rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska.

W związku z tym, że planowana inwestycja ma niezaprzeczalnie, kluczowy wpływ praktycznie na każdy aspekt funkcjonowania i rozwoju Gminy Baranów, Rada Gminy Baranów wyraża negatywne stanowisko dotyczące przedstawionego Planu Generalnego Lotniska - Port Solidarność na lata 2022-2060. Opinia negatywna wynika z faktu przedstawionych poniżej uwag.

### **Brak podstaw do przedstawienia stanowiska i uwag stosownie do art. 55 ust. 7 UPL, wobec nieprzedłożenia planu generalnego (naruszenie procedury zatwierdzania planu generalnego)**

1. Przedstawione przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. („SCCPK”) dokumenty dotyczące Planu Generalnego Lotniska - Port Solidarność na lata 2022-2060 (dalej odpowiednio jako „Plan Generalny” oraz „CPK”) nie mogą stanowić przedmiotu konsultacji, o których mowa w art. 55 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze („UPL”; o ile w niniejszym piśmie nie wskazano inaczej, zawarte w nim odwołania do UPL należy rozumieć jako odwołania do UPL w brzmieniu z dnia 31 grudnia 2021 r., z uwagi na treść art. 77a ust. 1 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym). Dokumenty te nie są bowiem Planem Generalnym, a jedynie zestawieniem wybranych informacji zawartych w Planie Generalnym („Zestawienie”).

2. Zgodnie z art. 55 ust. 7 UPL, konsultacji z gminą podlega plan generalny. Tym samym, zakładający lotnisko (w tym przypadku SCCPK) ma obowiązek przedstawić gminie cały plan generalny, a nie tylko jego wybrane części. Bez znaczenia pozostaje przy tym okoliczność, że stosownie do treści art. 55 ust. 7 UPL w zw. z art. 55 ust. 6 pkt 1 oraz pkt 4 UPL, właściwe organy gminy opiniują plan generalny wyłącznie w zakresie: (i) obszaru objętego planem, z określeniem dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych (art. 55 ust. 6 pkt 1 UPL), oraz; (ii) koncepcji rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska (art. 55 ust. 6 pkt 4 UPL). Plan generalny, o którym mowa w art. 55 ust. 5 UPL, nie jest bowiem prostą sumą elementów wymienionych w art. 55 ust. 6 UPL. 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).

3. Przedłożenie jedynie zestawienia wybranych informacji zawartych w planie generalnym, uniemożliwia organom gminy zajęcie stanowiska i przedstawienie uwag w zakresie, o którym mowa w art. 55 ust. 7 UPL. Tytułem przykładu należy wskazać, że organy gminy nie są 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; zob. art. 55 ust. 7 UPL w zw. z art. 55 ust. 6 pkt 4 UPL), bez zestawienia ich 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 UPL) 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 UPL). Dopiero bowiem całokształt tych informacji pozwoli gminie ocenić, czy przyjęte w planie generalnym 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.

4. 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<sup>#</sup>. 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.

5. Skoro więc procedura zatwierdzania planu generalnego określona w art. 55 UPL wymaga przedstawienia gminie całego planu generalnego, a nie wyłącznie zestawienia wybranych informacji zawartych w planie generalnym, przedstawienie przez gminę stanowiska i uwag do Planu Generalnego wymaga w pierwszej kolejności przedłożenia Planu Generalnego przez SCCPK. Dopiero po złożeniu przez SCCPK Planu Generalnego uczyni zadość wymogowi określonemu w art. 55 ust. 7 UPL, umożliwiając gminie wykonanie ciążącego na niej obowiązku współdziałania. Do tego czasu, skonsultowanie Planu Generalnego w sposób zgodny z art. 55 ust. 7 UPL nie jest prawnie możliwe ani dopuszczalne.

6. Dopiero po skonsultowaniu Planu Generalnego w sposób zgodny z art. 55 ust. 7 UPL (a więc po przedłożeniu do konsultacji pełnego dokumentu zgodnie z wymogami UPL), możliwe będzie podejmowanie dalszych czynności w ramach procedury zmierzającej do zatwierdzenia Planu Generalnego przez ministra właściwego do spraw transportu. W przeciwnym wypadku, Plan Generalny zostałby zatwierdzony z naruszeniem prawa.

7. Poniżej przedstawiono uwagi do Zestawienia, które powinny zostać uwzględnione przez SCCPK w wersji Planu Generalnego, który SCCPK – w wykonaniu obowiązku, o którym mowa w art. 55 ust. 7 UPL – przedłoży gminie do konsultacji (jak wyjaśniono powyżej, Zestawienie nie jest bowiem dokumentem podlegającym konsultacjom w trybie art. 55 ust. 7 UPL).

#### **Brak kluczowych elementów planu generalnego (niezgodność z art. 55 ust. 6 pkt 1 i pkt 4 UPL)**

8. Jak wskazano w Zestawieniu, treść Planu Generalnego jest wiążąca dla gminy przy uchwalaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Pozostawiając na marginesie okoliczność, czy w istocie tak jest (przepisy ogólne UPL oraz ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w powiązaniu z wielokrotnie nowelizowanymi przepisami tzw. specustawy o CPK nie są w tym zakresie jednoznacznie i budzą poważne wątpliwości interpretacyjne), należy stwierdzić, że w oparciu o Zestawienie, organy gminy nie byłyby w stanie sformułować miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w prawidłowy sposób. Zestawienie zostało 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.

9. Poniżej przedstawiono wybrane przykłady obrazujące podstawowe istotne braki informacji zawartych w Zestawieniu. Jeżeli więc poniższe uwagi mogą być także odniesione do Planu Generalnego (którego gmina nie miała okazji zaopiniować; Zestawienie nie jest Planem Generalnym), SCCPK powinna wprowadzić odpowiednie zmiany do Planu Generalnego, przed jego przekazaniem gminie do konsultacji stosownie do art. 55 ust. 7 UPL (Zestawienie nie podlega bowiem konsultacjom – zob. uwagi we wcześniejszej części niniejszego pisma).

#### ***Nieokreślenie granic obszaru objętego Planem Generalnym***

10. Po pierwsze, Zestawienie nie określa w sposób precyzyjny i jednoznaczny granic obszaru objętego Planem Generalnym. Aktualnie, jedynym fragmentem Zestawienia, 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)”*

11. 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 Planem Generalnego.

12. 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 Zestawieniu (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.

13. Ponadto, takie określenie granic obszaru objętego Planem Generalnym, jak przedstawione w Załączniku nr 6 jest niespójne z pozostałymi dokumentami zawartymi w Zestawieniu. 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 Zestawienia). 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 za południowy wschód od planowanej stacji kolejowej, a oznaczony jako „Airport City”). Nie sposób więc jednoznacznie określić, czy takie tereny znajdują się w graniach obszaru objętego Planem Generalnym, czy nie;

(ii) „obszarów dotyczących ograniczenia ryzyka związanego zżywioną 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 zżywioną przyrodą (wildlife)” SCCPK 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 gminy 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 UPL już na etapie sporządzania planu generalnego można uznać za przedwczesne. Zgodnie bowiem z art. 87<sup>6</sup> pkt 1 lit. a) UPL, w stosunku do lotnisk użytku publicznego, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 i 2 UPL, 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 UPL. Taki wniosek zdaje się być także uprawniony w odniesieniu do obszarów, o których mowa w art. art. 87<sup>6</sup> pkt 2 UPL, jako obszarów, które są wyznaczone poprzez odniesienie się do konkretnych punktów drogi startowej;

(iii) „stref powiązania lotniska z istniejącą infrastrukturą drogową, kolejową, techniczną”, podczas gdy żadna z map załączonych do Zestawienia nie wymienia takich stref.

14. 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.

#### ***Brak informacji odnoszących się do dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych***

15. Zgodnie z art. 55 ust. 6 pkt 1 UPL, plan generalny określa nie tylko obszar objęty planem, ale także dopuszczalne gabaryty obiektów budowlanych i naturalnych. Tymczasem, niezależnie od tego, że

Zestawienie nie określa precyzyjnie granic obszaru objętego Planem Generalnym (zob. uwagi powyżej), ale także w ogóle nie zawiera informacji co do dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych lokalizowanych na obszarze objętym Planem Generalnym.

16. 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 UPL) miałyby wynikać wyłącznie z wyznaczenia powierzchni ograniczających przeszkody oraz powierzchni ograniczających zabudowę, samej treści UPL (w tym w szczególności art. 87 UPL) oraz przepisów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień ustawowych zawartych w art. 92 UPL, w tym w szczególności z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 listopada 2020 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych i powierzchni ograniczających zabudowę („**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 („**Rozporządzenie 2021**”).

17. 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 UPL (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 UPL, nakładający na zakładającego lotniskiem 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.

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

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

### **Nieprawidłowe określenie obszaru zagospodarowania lotniska oraz koncepcji rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska**

#### ***Nieprecyzyjne określenie obszaru zagospodarowania lotniska***

20. Dokumenty i informacje składające się na Zestawienie 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) Zestawienie nie zawiera dostatecznie precyzyjnego określenia, jakie konkretnie inwestycje miałyby być realizowane w ramach poszczególnych obszarów wymienionych w Zestawieniu. Zestawienie zawiera tylko ogólnikowe stwierdzenia na co może zostać przeznaczony dany obszar. W konsekwencji, wyjaśnienia zawarte w Zestawieniu, 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 UPL. Ponadto, w oparciu o informacje takie, jakie zostały przedstawione w Zestawieniu nie byłyby w stanie sporządzić w sposób prawidłowy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, skoro w szczególności nie byłyby 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). Zestawienie nie wskazuje bowiem w żadnym miejscu, w jakim zakresie, na poszczególnych obszarach przedstawionych w Zestawieniu 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 („**Rozporządzenie 300/2008**”) zawiera definicje poszczególnych stref lotniska. W oparciu o treść Zestawienia, nie sposób jednoznacznie określić, które części CPK 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 Zestawieniu 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), a z drugiej strony, że granicami CPK (oznaczonymi na Załącznikach nr 1a-1c przerywaną czarną linią) objęto strefę „*landside*”, która to zgodnie z Załącznikiem nr 2 jest strefą przedlotniskową ogólnodostępną;

(iv)Zestawienie posługuje się w zasadzie takimi samymi określeniami dla oznaczenia obszarów o różnym przeznaczeniu. Przykładowo, w Załącznikach nr 1a-1c oraz w Załączniku nr 2, 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.

#### **Obszar zagospodarowania lotniska, koncepcja rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska określona w sposób nieprawidłowy**

21.Zestawienie, jako rzekomy wyciąg z postanowień Planu Generalnego, a więc – jak sama wskazuje SCCPK – 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 koncepcji rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska (art. 55 ust. 6 pkt 4 UPL w zw. z art. 55 ust. 7 UPL), należy Zestawienie ocenić negatywnie.

22.Po pierwsze, Zestawienie wskazuje, że Plan Generalny przewiduje 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 UPL, 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 Zestawieniu), czy też infrastruktura kolejowa.

23.Tym samym, plan generalny, o którym mowa w art. 55 ust. 5 UPL, 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 Zestawienie.

24.Po wtóre, zgodnie z przedstawioną powyżej definicją lotniska zawartą w art. 2 pkt 4 UPL, nie sposób uznać, aby plan generalny lotniska, o którym mowa w art. 55 ust. 5 UPL mógł obejmować obiekty znajdujące się poza granicami lotniska. Tymczasem, Zestawienie przewiduje (Załączniki nr 1a-1c), że znaczna część „obszaru zagospodarowania lotniska” będzie znajdowała się poza jego granicami (oznaczonymi przerywaną czarną linią).

25.Po trzecie, znaczna część obszaru objętego Załącznikiem nr 1c została oznaczona jako „*rezerva 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 UPL. 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.

26. 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, SCCPK 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 CPK w ramach fazy 1.2 (zob. Załącznik nr 1b), naturalnie po ich ograniczeniu wyłącznie do części które stanowią lotnisko w rozumieniu UPL, pod południowym pasem startowym, a nie nad pasem północnym.

27. 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 UPL.

### **Mapy przedstawiające powierzchnie ograniczające przeszkody oraz powierzchnie ograniczające zabudowę sporządzone przy wykorzystaniu nieprawidłowego układu współrzędnych**

28. Zestawienie zawiera 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.

29. 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”.

30. Także zgodnie z § 12 ust. 3 Rozporządzenia 2020 w zw. z art. 88 ust. 5 pkt 7 UPL, 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”.

31. 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).

Mając powyższe uwagi na względzie Rada Gminy Baranów uwiarygodnia swoje negatywne stanowisko dotyczące Planu Generalnego Lotniska - Port Solidarność na lata 2022-2060 przedstawionego przez stronę rządową reprezentowaną przez Spółkę Centralny Port Komunikacyjny.