

ROLA JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO W KSZTAŁTOWANIU I UTRZYMANIU ODPOWIEDNIEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA W LOTNICTWIE CYWILNYM

Streszczenie: Jednostki samorządu terytorialnego posiadają ogromne kompetencje w budowaniu polityki przestrzennej, ekologicznej, społecznej, infrastrukturalnej i polityki zarządzania informacją na określonym obszarze. Stwarzają warunki sprzyjające rozwojowi lokalnemu lub wprost przeciwnie – mogą go ograniczać. Poprzez współpracę z centralnym organem administracji rządowej w sprawach lotnictwa cywilnego mają możliwość kreowania i zarządzania poziomem bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Natomiast przedsiębiorca, korzystając z narzędzi stworzonych przez dwa wspomniane podmioty, wpływa na jego utrzymanie, lub go zaburza, co może doprowadzić do zachwiania ustalonego poziomu bezpieczeństwa. Ponieważ jednostki samorządu terytorialnego posiadają bezpośredni i pośredni wpływ na rozwój lokalny, została stworzona hipoteza, że podmioty administracji publicznej we współpracy z centralnym organem administracji rządowej w sprawach lotnictwa cywilnego i przedsiębiorcą kreują oraz utrzymują w obszarze okołolotniskowym bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym.

Słowa kluczowe: obszar ograniczonej zabudowy, bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, jednostki samorządu terytorialnego a bezpieczeństwo, obszar okołolotniskowy.

Rola jednostek samorządu terytorialnego wzrosła po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Otrzymały one większy zakres kompetencji i samodzielności, co przejawiało się także w uzyskanym prawie przy dystrybucji funduszami europejskimi. Dotacje z Unii Europejskiej dla jednostek samorządu terytorialnego przyczyniły się m.in. do budowy, przebudowy i remontu obiektów pełniących funkcje publiczne i społeczno-kulturalne. Wpłynęły także na kształtowanie obszaru przestrzeni publicznej. Niejednokrotnie, poprawiły infrastrukturę drogową, podnosząc jej standard, polepszając dostępność komunikacyjną oraz poziom bezpieczeństwa mieszkańców.

Jednostki samorządu terytorialnego wykonują swoje zadania za pośrednictwem organów stanowiących i wykonawczych (Dz. U. 1997, nr 78, poz. 48395 z późn. zm.). Podstawową jednostką samorządu terytorialnego jest gmina, która wykonuje zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność (Dz. U. 1990, nr 16, poz. 95 z późn. zm., art. 2 ust. 1). Organem stanowiącym i kontrolnym jest rada gminy (Dz. U. 1990, nr 16, poz. 95 z późn. zm., art. 15 ust. 1), a wykonawczym – wójt (burmistrz, prezydent miasta) (Dz. U. 1990, nr 16, poz. 95, z późn. zm., art. 26 ust. 1). W celu wykonywania zadań, gmina może tworzyć jednostki organizacyjne, a także zawierać umowy z innymi podmiotami, w tym z organizacjami pozarządowymi (Dz. U. 1990, nr 16,

poz. 95 z późn. zm., art. 9 ust 1). Do zadań własnych gminy należą przede wszystkim sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym. Zgodnie z art. 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003, nr 80, poz. 717, z późn. zm.) kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na terenie gminy, w tym uchwalanie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP) należy do zadań własnych gminy. Oznacza to, że gmina posiada tzw. władztwo planistyczne. Ma możliwość kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej za pomocą prawa do uchwalania gminnych opracowań planistycznych odnośnie przeznaczenia terenów. Mogą to być zarówno ustalenia szczegółowe, jak i bardziej ogólne. Jednakże tego typu władztwa gmina nie może nadużywać.

Tabela 1. Informacje zawarte w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego – obligatoryjne.

ZAKRES INFORMACJI OKREŚLANYCH W MPZP
przeznaczenie terenów oraz linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania
zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego
zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego
zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej
wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych
zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu, maksymalną i minimalną intensywność zabudowy, minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, maksymalną wysokość zabudowy, minimalną liczbę miejsc do parkowania i sposób ich realizacji oraz linie zabudowy i gabaryty obiektów
granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie
szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości objętych planem miejscowym
szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy
zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej
sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów
stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę naliczaną w związku ze zmianą wartości nieruchomości przez miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w przypadku zbycia tej nieruchomości przez właściciela

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003, nr 80, poz. 717 z późn. zm., art. 15 ust 2 i 3).

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego stanowi akt prawa miejscowego, co oznacza, że obowiązuje on na danym terenie w przeciwieństwie do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, które określa ogólną politykę przestrzenną. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest tworzony dla określonego obszaru. Stanowi podstawowe narzędzie planistyczne w systemie prawnym zagospodarowania przestrzennego w Polsce. Jego postanowienia są wiążące dla organów administracji publicznej oraz przedsiębiorców. Dokładnie określa przeznaczenie terenu, jego zagospodarowanie oraz warunki zabudowy. Można zatem z niego odczytać, czy dany obszar jest przeznaczony pod zabudowę domem jednorodzinnym, budynkiem

biurowym, określić wysokość tej zabudowy, ale także uzyskać informację odnośnie gruntu, jaki ma być przeznaczony pod ulice, chodniki, tereny zielone oraz infrastrukturę kanalizacyjno-wodociągową (patrz: Tabela 1).

Niestety, przez kilka lat brakowało miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, z tego też powodu nadal na ich niedostatek cierpią duże aglomeracje miejskie. Wiele gmin uchwaliło je jedynie dla części swoich terenów, co spowodowało, że przedsiębiorca nie może zrealizować swoich planów inwestycyjnych na danym obszarze. Ponieważ plan miejscowy stanowi podstawę do opracowania projektu budowlanego i uzyskania pozwolenia na budowę, jedynym rozwiązaniem jest wnioskowanie przez inwestora o wydanie uchwały przez radę gminy o sporządzeniu MPZP dla obszaru, na którym planowane są inwestycje, lub postarać się o warunki zabudowy i zagospodarowania terenu (WZiZT lub warunki zabudowy) dla tej inwestycji. Procedurę uchwalenia planu miejscowego reguluje Ustawa z 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Według brzmienia art. 17 i innych wymienionych w Ustawie, wójt, po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, kolejno:

1) ogłasza w miejscowej prasie oraz przez obwieszczenie, a także w sposób zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości, o przystąpieniu do sporządzania planu, określając formę, miejsce i termin, nie krótszy niż 21 dni, składania wniosków do planu;

2) zawiadamia na piśmie o podjęciu uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu instytucje i organy właściwe do uzgadniania i opiniowania planu;

3) występuje o opinie właściwych organów administracji rządowej, stosownie do przedmiotu planu;

4) sporządza projekt planu miejscowego rozpatrując wnioski, o których mowa w pkt. 1 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko;

5) sporządza prognozę skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, uwzględniając art. 36 ustawy;

6) występuje o opinię planu do odpowiednich organów;

7) uzgadnia projekt planu, stosownie do jego zakresu, z:

a) organami właściwymi do uzgadniania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, na podstawie przepisów szczególnych;

8) wprowadza zmiany, wynikające z uzyskanych opinii i dokonanych uzgodnień oraz ogłasza, w sposób określony w pkt. 1, o wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu na co najmniej 7 dni przed dniem wyłożenia i wyklada ten projekt wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do publicznego wglądu na okres co najmniej 21 dni oraz organizuje w tym czasie dyskusję publiczną nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami;

9) wyznacza w ogłoszeniu termin, w którym osoby fizyczne i prawne oraz jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej mogą wносить uwagi dotyczące projektu planu, nie krótszy niż 14 dni od dnia zakończenia okresu wyłożenia projektu planu;

a) uwagi do projektu planu miejscowego może wnieść każdy, kto kwestionuje ustalenia przyjęte w projekcie planu, wyłożonym do publicznego wglądu;

10) rozpatruje uwagi, o których mowa w punkcie wyżej, w terminie nie dłuższym niż 21 dni od dnia upływu terminu ich składania;

11) wprowadza zmiany do projektu planu miejscowego wynikające z rozpatrzenia uwag, o których mowa w punkcie wyżej, a następnie w niezbędnym zakresie ponawia uzgodnienia;

12) przedstawia radzie gminy projekt planu miejscowego wraz z listą nieuwzględnionych uwag (plan miejscowy uchwała rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium, rozstrzygając jednocześnie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu planu oraz sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy);

13) przedstawia wojewodzie uchwałę rady gminy wraz z dokumentacją planistyczną w celu oceny zgodności z prawem;

14) kieruje, w terminie nie dłuższym niż 30 dni, uchwałę rady gminy do ogłoszenia w wojewódzkim dzienniku urzędowym.

Etap uzgodnień oraz występowania o opinię do organów administracji rządowej jest istotny w czasie uchwalania lub zmiany MPZP dla terenu, na którym planowana jest budowa lub rozbudowa lotniska. Pod uwagę bierze się m.in. obszar ograniczonej zabudowy¹. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, na podstawie art. 21 ust.2 pkt. 28 Ustawy z 3 lipca 2002r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2002, nr 130, poz. 1112 z późn. zm.) oraz art. 123 § 1 oraz 106 § 5 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. 1960, nr 30, poz.168 z późn. zm.), uzgadnia projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z jednostką ustawowo odpowiedzialną, czyli gminą (patrz: Tabela 2). Dodatkowo, podejmuje kroki polegające na zgłaszaniu wniosków do uwzględnienia w opracowywaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, weryfikując kierowane do niego projekty MPZP, sprawdza, czy zostały zachowane następujące wytyczne:

1) Nieprzekraczalne ograniczenia wysokości zabudowy określone w dokumentacji rejestracyjnej lotniska. Podstawą prawną jest Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. 2003, nr 130, poz. 1192 z późn. zm.);

2) Przeszkody lotnicze, które muszą być zgłoszone Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz odpowiednio oznakowane. Podstawą prawną jest Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25 czerwca 2003 r. w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych (Dz. U. 2003, nr 130, poz. 1193 z późn. zm.);

¹ Zgodnie z §2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 25 czerwca 2003r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. 2003, nr 130 poz. 1192 z późn. zm.), powierzchnie ograniczające tworzą obszar powierzchni ustalających dopuszczalne gabaryty zabudowy i obiektów naturalnych. Kilka powierzchni ograniczających tworzy tzw. obszar ograniczonej zabudowy wokół lotniska. Dodatkowo, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych (Dz. U. 2004, nr 122, poz. 1273 z późn. zm.) załącznik graficzny z naniesionymi powierzchniami ograniczającymi przekazywany jest przez zarządzającego lotniskiem do właściwego miejscowo wójta, burmistrza, prezydenta miasta lub zarządu powiatu.

3) Obiekty, które są trudno dostrzegalne z powietrza, w tym napowietrzne linie, maszty, anteny, usytuowane w zasięgu powierzchni podejścia, powinny być niższe, o co najmniej 10 m od dopuszczalnej wysokości zabudowy wyznaczonej na powierzchni ograniczające, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra infrastruktury z 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. 2003, nr 130, poz. 1192 z późn. zm.);

4) W odległości do 5 km od granicy lotniska zabrania się budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych, które mogą stanowić źródło żerowania ptaków. Podstawą prawną jest art. 87 ust. 6 pkt. 1 Ustawy z 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. 2002, nr 130, poz. 1112 z późn. zm.);

5) Na terenie objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego zabrania się lokalizacji obiektów i urządzeń mogących zakłócać oraz negatywnie wpływać na działania lotniczych urządzeń. Podstawą prawną jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r.

Tabela 2. Zakres zadań i kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

ZAKRES KOMPETENCJI PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
1) inicjowanie przedsięwzięć w zakresie polityki lotnictwa cywilnego oraz przygotowywanie wniosków i wdrażanie postanowień służących realizacji rządowych programów dotyczących sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, o których mowa w art. 16 ust. 3 ustawy
2) wydawanie decyzji administracyjnych w sprawach określonych w niniejszej ustawie
3) nadzorowanie i kontrolowanie przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego i lotniczej działalności gospodarczej
4) współpraca z organami, którym podlega lotnictwo państwowe, oraz właściwymi podmiotami, w szczególności w zakresie zarządzania ruchem lotniczym oraz zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego, a także zapewniania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego
5) współpraca z organami administracji lotniczej i nadzoru lotniczego państw obcych
6) współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie lotnictwa cywilnego
7) współpraca z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i innymi organizacjami międzynarodowymi lotnictwa cywilnego
8) podejmowanie działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, w tym w szczególności;
9) wydawanie wytycznych i instrukcji w sprawach technicznych związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego
10) zatwierdzanie granicy części lotniczej lotniska
11) inicjowanie projektów międzynarodowych umów lotniczych i ich zmian oraz udział w ich przygotowaniu i negocjowaniu
12) inicjowanie projektów aktów prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego i ich zmian oraz udział w ich przygotowaniu
13) uzgadnianie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w gminach, na terenie których przewiduje się lokalizację nowego lub modernizację istniejącego lotniska oraz lotniczych urządzeń naziemnych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Ustawy z 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2002, nr 130, poz. 1112 z późn. zm. art.21 ust. 2).

W przypadku braku planu miejscowego, określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy terenu przedsiębiorca może uzyskać w drodze decyzji o warunkach

zabudowy i zagospodarowania terenu (WZiZT), której celem jest ustalenie, czy określony zamiar inwestora nie naruszy istniejącego ładu przestrzennego, przy czym (Dz. U. 2002, nr 130, poz. 1112 z późn. zm., art. 4):

- 1) lokalizację inwestycji celu publicznego ustala się w drodze decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego (np. dla budowy lotniska);
- 2) sposób zagospodarowania terenu i warunki zabudowy dla innych inwestycji ustala się w drodze decyzji o warunkach zabudowy (np. budowa obiektów na terenie i w pobliżu lotniska).

Decyzja o warunkach zabudowy reguluje wysokość budynku, jego kształt, geometrię dachu, zawiera także informacje o materiałach wykończeniowych, o liniach rozgraniczających teren inwestycji, wymaganiach odnośnie ochrony interesów osób trzecich oraz inne elementy istotne z punktu widzenia urbanistyki, estetyki oraz ochrony i kształtowania ładu przestrzennego. Na tym etapie, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego uzgadnia decyzję o ustaleniu WZiZT dotyczącą obiektów na terenie lotnisk i w ich otoczeniu. Przepis ten dotyczy w szczególności obszarów ograniczonej zabudowy, a także terenów przeznaczonych pod budowę lotniska, lub jego rozbudowę w miejscowych planach zagospodarowania terenu ((Dz. U. 2002, nr 130, poz. 1112 z późn. zm., art. 87 ust. 5).

Niestety, składając wniosek o wydanie warunków zabudowy, inwestor powinien pamiętać, że takie postępowanie może potrwać do 9 miesięcy, w przypadku gdy okaże się, że (Dz. U. 2003, nr 80, poz. 717 z późn. zm., art. 62):

- a) gmina w czasie weryfikacji wniosku uzyska informacje, że na danym terenie jest aktualnie tworzony plan miejscowy;
- b) gmina podjęta uchwałę o sporządzeniu planu miejscowego dla obszaru wniosku.

Oczywiście decyzja jest wydawana w krótszym czasie, gdy wniosek jest kompletny, czyli zawiera wszystkie załączniki i nie istnieją błędy merytoryczne.

Współpraca gminy z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego podczas uzgadniania decyzji odnośnie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz warunków zabudowy i zagospodarowania terenu jest ogromnie ważna nie tylko w odniesieniu do polityki lokalnej. Dokumenty te stanowią podstawę procesu inwestycyjnego przedsiębiorcy. Jest to o tyle ważne, że przedsiębiorca, realizując inwestycje w obszarze okołolotniskowym, musi pamiętać o obszarze ograniczonej zabudowy oraz o tym, że obiekty budowlane i obiekty naturalne w otoczeniu lotniska nie mogą stanowić zagrożenia dla startujących i lądujących statków powietrznych (Dz. U. 2002, nr 130, poz. 1112 z późn. zm., art. 87 ust. 1). W przypadku, gdy obiekty budowlane i naturalne stanowią takie zagrożenie, powinny być niezwłocznie zgłoszone Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego i oznakowane jako przeszkody lotnicze. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych, zgłoszeniu do Prezesa ULC i do właściwego organu nadzoru nad lotnictwem wojskowym oraz oznakowaniu podlegają przeszkody lotnicze, a w szczególności:

- 1) stałe lub tymczasowe obiekty budowlane oraz obiekty naturalne lub ich części, o wysokościach przekraczających powierzchnie ograniczające, określone w przepisach

w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska;

2) obiekty budowlane o wysokości 100 m i więcej powyżej poziomu otaczającego terenu lub wody, zlokalizowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym na polskich wodach terytorialnych Morza Bałtyckiego;

3) obiekty budowlane oraz obiekty naturalne, lub ich części trudno dostrzegalne z powietrza na tle otoczenia z powodu barwy, położenia lub konstrukcji oraz inne naziemne obiekty budowlane oraz obiekty naturalne lub ich części, zlokalizowane w strefach dolotu do lotniska i odlotu, szczególnie w terenie pagórkowatym i górskim, uznane przez Prezesa lub przez właściwy organ nadzoru nad lotnictwem wojskowym za przeszkody lotnicze.

Dodatkowo, ust. 2 wymienionej ustawy mówi, że zgłoszeniu do właściwego organu nadzoru nad lotnictwem wojskowym, z zastrzeżeniem ust. 1, podlegają wszystkie stałe lub tymczasowe obiekty budowlane o wysokości 50 m i więcej.

Inwestor, kreujący swoje plany odnośnie obszaru okołolotniskowego, powinien pamiętać o przepisach prawa zarówno międzynarodowego, jak i krajowego. W ten sposób, jego działanie stanowić będzie wsparcie w obszarze bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, a nie zagrożenie. Załącznik XIV do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r. (Dz. U z 1959 r., nr 35, poz. 212 z późn. zm), definiuje pojęcie przeszkody lotniczej jako wszystkie nieruchomości (tymczasowe lub stałe) lub ruchome obiekty lub ich części, które:

a) znajdują się w strefie przeznaczonej dla ruchu naziemnego statków powietrznych, lub

b) wystają ponad wyznaczoną powierzchnię, mającą na celu ochronę statków powietrznych w locie, lub

c) znajdują się poza wyznaczonymi powierzchniami i które zostały uznane jako zagrożenie dla żeglugi powietrznej.

Przeszkodą lotniczą mogą być także wszelkie uprawy drzew i krzewów na nieruchomościach znajdujących się w rejonach podejść do lądowania (Dz. U. 2002, nr 130, poz. 1112 z późn. zm., art. 87 ust. 7). Drzewa w zasadniczy sposób ograniczają możliwości operacyjne lotniska, a także są siedliskiem żerowania ptaków, co również stanowi zagrożenie dla ruchu lotniczego. W Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 25 czerwca 2003r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska, zostały określone warunki, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska ze względu na bezpieczeństwo ruchu statków powietrznych. Zgodnie z § 8, przez przeszkody lotnicze w otoczeniu lotniska, z zastrzeżeniem § 4, rozumie się sztuczne lub naturalne obiekty naziemne albo ich części lub skrajnie tras komunikacyjnych o wysokościach przekraczających powierzchnie ograniczające. Zapis § 4 został już przywołany, lecz dla przypomnienia dotyczy on obiektów trudno dostrzegalnych z powietrza, w tym napowietrznych lin, masztów, anten, usytuowanych w zasięgu powierzchni podejścia, o których mowa w § 11 pkt. 2, § 20 pkt. 2 i § 34 pkt. 1, powinny być niższe o co najmniej 10 m od dopuszczalnej wysokości zabudowy wyznaczonej przez powierzchnie ograniczające.

Ponieważ bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego to stan, w którym minimalizuje się możliwość wystąpienia szkody wśród osób lub mienia, a jego poziom utrzymuje się w ramach ciągłego procesu identyfikowania zagrożeń i zarządzania ryzykiem na dopuszczalnym poziomie lub poniżej tego poziomu, są dokonywane wszystkie kroki, aby to bezpieczeństwo zapewnić. Jednostki samorządu terytorialnego, a dokładniej gmina, prowadząc politykę lokalną, z jednej strony tworzą klimat inwestycyjny na danym obszarze, budując takie warunki rozwoju gospodarczego, które poprawiają konkurencyjność i atrakcyjność obszaru. Z drugiej strony, gmina, będąc podmiotem spełniającym funkcję planistyczną, wspomagającą i kontrolną, przy udziale organu administracji rządowej w sprawach lotnictwa cywilnego stara się kreować i utrzymać akceptowalny poziom bezpieczeństwa nie tylko wobec jednostki, mieszkańców regionu, ale zwłaszcza lotnictwa cywilnego. Dodatkowo, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, inicjując, nadzorując i współpracując z innymi organami administracji lotniczej, dąży do przestrzegania przepisów prawa lotniczego przez pozostałe podmioty, w tym inwestorów. Przedsiębiorca przez swoją działalność może zaburzyć ustalony porządek. Wystarczy nieprecyzyjna interpretacja przepisów prawa lotniczego, zaniedbanie oznaczenia przeszkód lotniczych czy przekroczenie powierzchni ograniczających wysokość zabudowy, aby doprowadzić do katastrofy lotniczej.

Bibliografia

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. 1997, nr 78, poz. 48395 z późn. zm.).
Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. 1990, nr 16, poz. 95 z późn. zm.).
Rozporządzenie Ministra Infrastruktury dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. 2003, nr 130, poz. 1192 z późn. zm.).
Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych (Dz. U. 2004, nr 122, poz. 1273 z późn. zm.).
Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2002, nr 130, poz. 1112 z późn. zm.).
Ustawa z 27 marca 2003 o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003, nr 80, poz. 717 z późn. zm.).

THE ROLE OF LOCAL GOVERNMENT IN SHAPING AND MAINTAINING A PROPER SECURITY LEVEL IN CIVIL AVIATION

Summary: The local government entities have an excellent capability to build a spatial, ecological, social, and infrastructural policy as well as the policy of information management for a definite area. They all create beneficial conditions for local development or, on the contrary, they may restrict them.. Thanks to their cooperation with the central government administration authority in the matter of the civil aviation, they have a possibility to create an acceptable level of its safety, whereas an entrepreneur using the tools created by the two above entities influences its maintenance and can disturb it, which can lead to instability of an established safety level. Since the local government entities have a direct and indirect impact on the local development, a hypothesis has been created that the public administration entities

in cooperation with the central government administration authority in the matter of civil aviation together with the entrepreneur create and maintain the safety in the area of airport.

Keywords: safety in the area of airport; spatial policy and civil aviation safety.