

Piotr Ruczkowski

doktor habilitowany, profesor UJK, Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach
ORCID: 0000-0003-4344-9417

Prawo do środowiska a realizacja inwestycji lotniskowych – wybrane aspekty

Słowa kluczowe: prawo do środowiska, ochrona środowiska, inwestycje lotniskowe, budowa lotniska

1. Uwagi wprowadzające

W Polsce i na świecie od wielu lat odnotowujemy znaczący wzrost pasażerskiego i towarowego ruchu lotniczego, co wymusza planowanie i realizację nowych inwestycji lotniskowych oraz rozbudowę już istniejącej infrastruktury lotniczej¹. Budowa lotnisk i rozbudowa infrastruktury towarzyszącej należą do przedsięwzięć znacznie ingerujących w środowisko. Sektor lotnictwa jest źródłem emisji gazów cieplarnianych oraz hałasu, co niekorzystnie wpływa na zdrowie człowieka i środowisko. Wymusza to potrzebę podejmowania przez władze publiczne odpowiednich działań, które będą łagodziły skalę negatywnego wpływu rozwoju infrastruktury lotniczej na środowisko. Jednocześnie nie można zapominać, że ruch lotniczy ma pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny. Konieczne jest więc podejmowanie działań: ukierunkowanych na zrównoważony rozwój oraz na rzecz zrównoważonego lotnictwa, tj. z jednej strony łagodzących negatywny wpływ budowy, rozbudowy i eksploatacji lotnisk na środowisko, z drugiej zaś niepozbawiających korzyści, które wiążą się z rozwijającym się rynkiem lotniczym².

Niniejsze opracowanie ma na celu analizę regulacji prawnych dotyczących realizacji inwestycji lotniskowych z perspektywy prawa do środowiska. Zagadnienie to jest złożone, wielowątkowe i może być analizowane w różnych kontekstach, tj. planowania i budowy lotniska, a także późniejszego użytkowania tudzież rozbudowy lotniska; z perspektywy ochrony środowiska, praw jednostki do czystego środowiska, ale też z punktu widzenia

¹ Zob. W. Pędziwiatr, *Infrastruktura lotniskowa w Polsce: retrospekcja, teraźniejszość, perspektywy*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług” 2010/52, s. 535–544; D. Brzezińska-Taras, *Perspektywy rozwoju infrastruktury lotnictwa komunikacyjnego w Polsce w latach 2015–2035*, „Zeszyty Naukowe. Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych” 2016/1, s. 13–26; T. Szpikowski, *Polska Infrastruktura lotniskowa*, „Myśl Ekonomiczna i Polityczna” 2022/3(74), s. 99–123.

² M. Kwiecińska, E. Ordyniec, *Infrastruktura lotniskowa jako czynnik rozwoju lokalnego i regionalnego na przykładzie Centralnego Portu Komunikacyjnego*, „Aviation and Security Issues” 2022/2(2), s. 65–77.

inwestora korzystającego ze środowiska. Tak zarysowana problematyka z pewnością mogłaby być przedmiotem liczącej nawet kilkaset stron monografii, więc na łamach ograniczonego objętościowo artykułu mogą zostać przedstawione tylko wybrane zagadnienia.

Prawo do środowiska jest uznawane za prawo człowieka, publiczne prawo podmiotowe, traktowane jako dobro wspólne³, a także jako dobro każdej jednostki. Odnosząc się jeszcze do kwestii stosowanej terminologii, warto doprecyzować, że w pracy skupiono się przede wszystkim na portach lotniczych, czyli lotniskach użytku publicznego wykorzystywanych do lotów handlowych. Lot handlowy jest to lot związany z lądowaniem handlowym, czyli lądowaniem w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych odpłatnie (art. 2 pkt 8, 9, 17 ustawy – Prawo lotnicze⁴). Lotnisko użytku publicznego jest to lotnisko otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości (art. 54 ust. 2 u.p.l.). Ustawodawca w art. 2 pkt 7 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego⁵ zdefiniował też pojęcie inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego jako budowę, przebudowę lub rozbudowę lotniska użytku publicznego lub urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego.

Do najważniejszych elementów infrastruktury portu lotniczego zalicza się:

- 1) strefę operacyjną lotniska (ang. *airside*), obejmującą płyty postojowe, drogi kołowania, drogi startowe, a także wieżę kontroli lotów, hangary itp.;
- 2) strefę ogólnodostępną (ang. *landside*), obejmującą infrastrukturę do obsługi podróży i bagażu, np. terminal pasażerski, parkingi, przystanki autobusowe, postoje taksówek bezpośrednio przed terminalem;
- 3) strefę wsparcia lotniska, obejmującą infrastrukturę wspierającą operacje lotnicze, np. infrastrukturę paliwową;
- 4) infrastrukturę uzupełniającą, obejmującą infrastrukturę poza działaniem portu lotniczego⁶.

Jak wyżej wspomniano, w niniejszym pracowniu przeanalizowano regulacje prawne odnoszące się do inwestycji lotniskowych w kontekście prawa do środowiska. Już w tym miejscu warto więc zasygnalizować, że realizacja dużych przedsięwzięć budowlanych i infrastrukturalnych – a do takich należy budowa i rozbudowa lotniska oraz późniejsze jego

³ Zob. *Prawa człowieka a ochrona środowiska. Wspólne wartości i wyzwania*, red. B. Gronowska, B. Rakoczy, J. Kapelańska-Pręgowska, K. Karpius, P. Sadowski, Toruń 2018; P. Korzeniowski, *Bezpieczeństwo ekologiczne jako instytucja prawna ochrony środowiska*, Łódź 2012; P. Korzeniowski, *Pojęcie „środowisko jako dobro wspólne” w systemie ochrony praw człowieka*, „Zeszyty Naukowe Sądownictwa Administracyjnego” 2025/1, s. 24–36.

⁴ Ustawa z 3.07.2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2025 r. poz. 1431 ze zm.), dalej: u.p.l.

⁵ Ustawa z 12.02.2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz.U. z 2024 r. poz. 1464), dalej: u.z.p.r.i.l.

⁶ <https://portpolska.pl/pl/dla-mieszkancow/program-lotniskowy/infrastruktura-lotniskowa> (dostęp: 17.08.2026 r.); H. Dörr, *Landside – airside – Airports als Schnittstelle für die Energie- und Verkehrswende in der Luftfracht?*, https://www.researchgate.net/publication/363299454_Landside_-_airside_-_Airports_als_Schnittstelle_fur_die_Energie-und_Verkehrswende_in_der_Luftfracht (dostęp: 17.08.2026 r.).

funkcjonowanie – z pewnością z jednej strony powoduje zagrożenie dla dobrostanu środowiska i różnych jego elementów, z drugiej zaś stanowi przykład korzystania ze środowiska, wykorzystywania różnych jego zasobów. W niniejszym opracowaniu jednak to ten pierwszy aspekt będzie szczególnie uwypuklony. Główne akcenty zostaną położone na zagrożenie dla środowiska inwestycji lotniskowych oraz instrumentów prawnych, które to zagrożenie mają zminimalizować.

Znaczenie prawa do środowiska stale wzrasta wraz z powiększającą się świadomością ekologiczną współczesnych społeczeństw. Coraz częściej domagamy się podejmowania przez organy władzy publicznej działań legislacyjnych i organizacyjnych, które będą ukierunkowane na dobrostan środowiska naturalnego. Prawo powinno chronić poszczególne elementy środowiska, a jednostka może domagać się takiej ochrony od organów władzy publicznej. Jednak prawo nie powinno nadmiernie ograniczać realizacji na przykład przedsięwzięć budowlanych, również tych, które mogą realnie wpływać na stan środowiska naturalnego. W tym kontekście widzimy, jak ważne jest umiejętne i obiektywne ważenie różnych wartości, dóbr i interesów; dążenie do zrównoważonego rozwoju.

Kończąc uwagi wprowadzające, warto jeszcze wspomnieć o narzędziach i metodach badawczych. W badaniach wykorzystano przede wszystkim metodę dogmatyczną, której celem jest rekonstrukcja sformalizowanych reguł działania. Natomiast z uwagi na ograniczoną objętość opracowania pominięto metody: prawnoporównawczą i historyczną.

2. Konstytucyjne uwarunkowania prawa do środowiska i realizacji inwestycji lotniskowych

Mimo że Konstytucja RP⁷ ze zrozumiałych względów nie odnosi się *explicite* do inwestycji lotniskowych, to niewątpliwie przywiązuje szczególną wagę do zagadnień związanych z ochroną środowiska. Treści zawarte w preambule do Konstytucji RP oraz uszczegółowione w artykułowanej jej części stanowią aksjologiczne podstawy prawnej ochrony środowiska. To z ich treści możemy wyprowadzić wartości istotne z perspektywy ochrony środowiska, które powinny znaleźć odzwierciedlenie w aktach niższej rangi. Czyste środowisko możemy potraktować jako komponent dobra wspólnego i o powinnościach względem tego dobra jest mowa właśnie w preambule oraz w art. 1 Konstytucji RP, natomiast dyrektywę o rzetelności i sprawności działania instytucji publicznych można odnieść do prawa do środowiska i sprawnego działania instytucji publicznych na rzecz urzeczywistniania tego prawa. Prawo do środowiska (prawo do czystego środowiska) wiąże się z poszanowaniem godności jednostki⁸. W literaturze trafnie zauważono, że: „Środowisko naturalne wywiera wpływ na swobodny rozwój osobowości człowieka, a tym samym na jego godność”⁹.

⁷ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2.04.1997 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 483 ze zm.).

⁸ D. Ferenc-Kopeć, *Środowisko naturalne i prawa człowieka – problem wzajemnych konwergencji. Ujęcie kulturowe* [w:] *Prawa człowieka a ochrona środowiska. Wspólne wartości i wyzwania*, red. B. Gronowska, B. Rakoczy, J. Kapelańska-Pręgowska, K. Karpus, P. Sadowski, Toruń 2018, s. 79.

⁹ D. Ferenc-Kopeć, *Środowisko naturalne...*, s. 88–89.

Ponadto zwraca się uwagę, że „prawo człowieka do życia w czystym powietrzu może być traktowane jak element ogólnej koncepcji praw człowieka”¹⁰.

Konstytucja RP w części artykułowanej w kilku przepisach odwołuje się wprost i pośrednio do zagadnień ochrony środowiska. Wśród podstawowych zadań państwa w art. 5 wymienia zapewnienie ochrony środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju. Ochrona środowiska wymieniona została wśród przesłanek uzasadniających ograniczanie wolności i praw jednostki (art. 31 ust. 3).

Konstytucja RP zobowiązała władze publiczne do: ochrony środowiska i zapobiegania negatywnym dla zdrowia skutkom degradacji środowiska, informowania o stanie środowiska, a także wspierania działań obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska (art. 74). Ponadto z treści art. 86 wynika, że każdy jest obowiązany do dbałości o stan środowiska i ponosi odpowiedzialność za spowodowane przez siebie jego pogorszenie. Odpowiedzialność ta dotyczy to nie tylko obywatela, lecz także władz publicznych.

W literaturze szczególnie uwypukla się zasadę bezpieczeństwa ekologicznego. Jak podkreśla Piotr Korzeniowski: „Instytucja prawna bezpieczeństwa ekologicznego w ustawie zasadniczej jest nie tylko gwarancją prawną zapewnienia przez władze publiczne samego bezpieczeństwa ekologicznego, ale także szeroko rozumianego prawa podmiotowego do środowiska”¹¹.

Z perspektywy realizacji inwestycji lotniskowych istotne znaczenie ma zrównoważony rozwój (art. 5), zasady legalności (art. 7) i proporcjonalności (art. 31 ust. 3), poszanowanie prawa własności (art. 21 i art. 64) oraz innych wolności i praw jednostki, w tym wolności zagospodarowania nieruchomości na cele budowlane, wolności budowlanej oraz wolności prowadzenia działalności gospodarczej. Niewątpliwie kluczowe znaczenie dla realizacji takich przedsięwzięć, jak inwestycje lotniskowe, ma powiązanie ochrony środowiska ze zrównoważonym rozwojem, co wynika z art. 5 Konstytucji RP. Wśród podstawowych zadań państwa wymieniono w nim zapewnienie ochrony środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju. Również w prawie międzynarodowym widać powiązanie zrównoważonego rozwoju z prawami człowieka¹², w tym z prawem do środowiska. Podejmując działania na rzecz ochrony środowiska, powinniśmy więc kierować się zasadą zrównoważonego rozwoju. Konstytucja RP nie definiuje pojęcia zrównoważonego rozwoju, lecz pozostawia jego doprecyzowanie ustawodawcy zwykłemu (zob. art. 3 pkt 50 ustawy – Prawo ochrony środowiska¹³).

¹⁰ J.S. Kierzkowska, *Prawo do powietrza wolnego od zanieczyszczeń z niskiej emisji* [w:] *Prawa człowieka a ochrona środowiska. Wspólne wartości i wyzwania*, red. B. Gronowska, B. Rakoczy, J. Kapelańska-Pręgowska, K. Karpius, P. Sadowski, Toruń 2018, s. 220.

¹¹ P. Korzeniowski, *Bezpieczeństwo ekologiczne...*, s. 164.

¹² Z. Bukowski, *Koncepcja zrównoważonego rozwoju a prawa człowieka* [w:] *Prawa człowieka a ochrona środowiska. Wspólne wartości i wyzwania*, red. B. Gronowska, B. Rakoczy, J. Kapelańska-Pręgowska, K. Karpius, P. Sadowski, Toruń 2018, s. 38–49; Ł. Kułaga, *Zrównoważony rozwój a prawa człowieka ze szczególnym uwzględnieniem Agendy 2030*, [w:] *Prawa człowieka a ochrona środowiska. Wspólne wartości i wyzwania*, red. B. Gronowska, B. Rakoczy, J. Kapelańska-Pręgowska, K. Karpius, P. Sadowski, Toruń 2018, s. 246–267.

¹³ Ustawa z 27.04.2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2025 r. poz. 647 ze zm.).

Przepisy ustaw zwykłych, które regulują realizację inwestycji lotniskowych, muszą możliwie najpełniej urzeczywistniać postanowienia ustawy zasadniczej, również w zakresie ochrony środowiska.

3. Prawo do środowiska a realizacja inwestycji lotniskowych w świetle ustawodawstwa zwykłego

Regulacje ustawodawstwa zwykłego określają ramy prawne realizacji inwestycji lotniskowych. Należy zastanowić się, w jakim zakresie w ustawodawstwie zwykłym prawo do środowiska determinuje realizację tego typu inwestycji.

Inwestycje lotniskowe należą do przedsięwzięć złożonych, wieloetapowych, skomplikowanych prawnie i technicznie. Regulacja prawna dotycząca tego typu przedsięwzięć jest obszerna i znajduje się w wielu ustawach i aktach wykonawczych. Co warto podkreślić, oprócz ustaw podstawowych proces inwestycyjny regulują także ustawy szczególne, tzw. specustawy lotniskowe, czyli wspomniana wyżej ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego oraz ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym¹⁴, co dodatkowo komplikuje stan prawny dotyczący inwestycji lotniskowych.

Do wymogów środowiskowych odwołują się ogólne przepisy regulujące proces inwestycyjny (proces budowlany), tj. ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym¹⁵, ustawa – Prawo budowlane¹⁶ czy ustawa o gospodarce nieruchomościami¹⁷, przy czym w tej ostatniej wśród celów publicznych wymieniono wydzielanie gruntów pod lotniska, urządzenia i obiekty do obsługi ruchu lotniczego, w tym rejonów podejść, oraz budowę i eksploatację tych lotnisk i urządzeń (art. 6 pkt 1b).

Niewątpliwie zagadnienia związane z ochroną środowiska stanowią jedną z podstaw aksjologicznego ładu różnych dokumentów planistycznych itp. Prawodawca nakazuje bowiem uwzględniać wymogi środowiskowe w tego typu dokumentach. Analizując przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, można dojść do wniosku, że ustawodawca przyjął jako zasadę konieczność uwzględniania w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wymagań zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska. Prawo do środowiska jest więc w planowaniu przestrzennym mocno podkreślane.

Również przepisy Prawa budowlanego, zakreślając ramy wolności budowlanej, nakazują korzystanie z tej wolności w granicach określonych przez prawo. Dotyczy to także określonych przepisami wymagań z zakresu ochrony środowiska. Projektowanie i budowa obiektów budowlanych muszą uwzględniać m.in. wymagania w zakresie ochrony środowiska, ochrony przed hałasem czy zrównoważonego wykorzystania zasobów naturalnych.

¹⁴ Ustawa z 10.05.2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1747 ze zm.), dalej: ustawa o CPK.

¹⁵ Ustawa z 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2026 r. poz. 538 ze zm.).

¹⁶ Ustawa z 7.07.1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2026 r. poz. 524 ze zm.).

¹⁷ Ustawa z 21.08.1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2026 r. poz. 399 ze zm.).

Ponadto organ wydający pozwolenia na budowę jest związany ustaleniami planów ogólnych, planów miejscowych, decyzji o warunkach zabudowy, decyzji lokalizacyjnych itd., co bezpośrednio bądź pośrednio powoduje konieczność uwzględniania wymagań z zakresu ochrony środowiska. Ochrona środowiska jest jedną z determinant korzystania w wolności budowlanej na każdym etapie procesu budowlanego.

W większości przypadków inwestycje lotniskowe, jako oddziałujące znacząco na środowisko, będą wymagały oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przez co rozumie się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia i w efekcie wymóg uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawanych na podstawie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko¹⁸. W rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko¹⁹ do inwestycji mogących „zawsze znacząco” bądź „potencjalnie znacząco” oddziaływać na środowisko zaliczono lotniska (zob. § 2 ust. 1 pkt 30; § 3 ust. 1 pkt 17).

Wymóg przeprowadzenia postępowań w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji lotniskowej i otrzymania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które będą stanowiły jedną z podstaw wydania decyzji zezwalającej na założenie lotniska czy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego (do wniosku o wydanie tych decyzji załącza się decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach), można uznać za jedną z gwarancji realizacji prawa do środowiska.

W tym miejscu należy przejść do analizy specustaw lotniskowych, które w znacznej mierze zastępują powyższe ogólne uregulowania (zob. art. 19 ust. 1 u.z.p.r.i.l.). Co warto zauważyć, również w tym przypadku zasadniczo utrzymano wymóg przeprowadzenia postępowań w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji lotniskowej i uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Świadczy to o tym, że ustawodawcy zależy na dobrostanie środowiska – również w przypadku wprowadzania regulacji, które mają na celu przyspieszenie i ułatwienie realizacji inwestycji.

Szczególne znaczenie mają w tej kwestii przepisy powołanej wyżej ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Realizacja inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego odbywa się na podstawie decyzji właściwego wojewody o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego (art. 3 u.z.p.r.i.l.). W procedurze wydawania zezwolenia oraz w jego treści należy poszukiwać rozwiązań prawnych odnoszących się do kwestii ochrony środowiska, pełniących funkcję gwarancyjną w zakresie prawa do środowiska. Przede wszystkim do wniosku o wydanie takiej decyzji należy dołączyć decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, a sama treść decyzji powinna określać warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska (art. 8 ust. 1 pkt 3 u.z.p.r.i.l.).

¹⁸ Ustawa z 3.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2026 r. poz. 670 ze zm.).

¹⁹ Rozporządzenie Rady Ministrów z 10.09.2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. poz. 1839 ze zm.).

Kolejną ze specustaw jest ustawa o CPK. Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) od lat budzi kontrowersje dotyczące również ochrony środowiska, zwłaszcza że budowa CPK nie ogranicza się tylko do lotniska użytku publicznego, ale obejmować ma także wiele inwestycji towarzyszących i innych przedsięwzięć. Nie ulega wątpliwości, że całość stanowi bardzo dużą inwestycję, która będzie znacząco oddziaływać na środowisko i dlatego konieczne będzie postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia i w efekcie wymóg uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a wcześniej przeprowadzenie niezbędnych badań przyrodniczych, sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko itd.

Lokalizacja inwestycji następuje w drodze decyzji wojewody o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie CPK, która określa w szczególności warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska (art. 40 ust. 2 pkt 4, 6 ustawy o CPK). Wniosek o wydanie decyzji lokalizacyjnej poprzedzany jest wymogiem uzyskania opinii organów odpowiedzialnych za ochronę środowiska. Zastępują one uzgodnienia, pozwolenia, opinie bądź stanowiska właściwych organów, wymagane odrębnymi przepisami do dokonania lokalizacji inwestycji.

Z kolei do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej należy dołączyć decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzję tę dołącza się także do wniosku o wydanie pozwolenia na prace przygotowawcze, które będzie poprzedzało wydanie pozwolenia na budowę.

Warto także zwrócić uwagę na przepisy Prawa lotniczego, w którym przewidziano wymóg uzyskiwania zezwolenia na założenie lotniska wydawanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (art. 71a ust. 1 u.p.l.). Do wniosku o wydanie takiego zezwolenia należy dołączyć liczne akty planowania i decyzje lokalizacyjne, które muszą uwzględniać wymagania w zakresie ochrony środowiska, łącznie z przeprowadzonym postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W ten sposób zezwolenie na założenie lotniska, po części bezpośrednio, po części pośrednio, odnosi się do zagadnień związanych z ochroną środowiska.

Eksploatację lotniska można rozpocząć po wpisaniu lotniska do rejestru lotnisk, co jest możliwe po sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub przez osoby przez niego upoważnione, czy lotnisko odpowiada wymaganiom technicznym i eksploatacyjnym odnoszącym się także do ochrony środowiska.

Ponadto lotniska użytku publicznego podlegają certyfikacji potwierdzającej spełnienie wymagań związanych z ochroną środowiska.

Działalność lotnisk jest istotnym źródłem hałasu. Niezbędne jest więc przyjmowanie regulacji prawnych oraz podejmowanie innych działań, które zmniejszą uciążliwości spowodowane hałasem generowanym przez ruch lotniczy. W tym kontekście warto więc wspomnieć chociażby o jednej kwestii, a mianowicie możliwości wprowadzania ograniczeń w operacjach lotniczych, gdy jest to konieczne z uwagi na generowany przez te operacje hałas. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek zarządzającego lotniskiem lub na wniosek wojewody właściwego miejscowo dla portu lotniczego, może wprowadzić w porcie lotniczym ograniczenia operacyjne (art. 71a ust. 1 u.p.l.).

Na łamach niniejszego opracowania nie ma miejsca na szczegółową analizę wymienionych wyżej regulacji, niemniej jednak już tak ogólnie przedstawione rozwiązania

potwierdzają pewną dbałość ustawodawcy o dobrostan środowiska podczas realizacji inwestycji lotniskowych.

4. Wnioski końcowe

Nie ulega wątpliwości, że budowa lotnisk i rozbudowa infrastruktury lotniczej należą do przedsięwzięć w sposób znaczący ingerujących w środowisko. Ruch lotniczy ma szczególny wpływ na emisję dwutlenku węgla (CO₂), tlenków azotu (NO_x), pary wodnej, powoduje smugi kondensacyjne, indukowane chmury cirrusowe²⁰ oraz hałas. Infrastruktura lotnicza przeważnie obejmuje duży obszar, co dodatkowo wpływa niekorzystnie na stan środowiska, jakość i estetykę krajobrazu, komfort życia mieszkańców.

Wymusza to potrzebę podejmowania przez władze publiczne odpowiednich działań, które będą łagodziły skalę negatywnych zjawisk związanych z rozwojem infrastruktury lotniczej oraz wzrostem ruchu lotniczego. Prawo do środowiska uznawane jest za prawo człowieka oraz publiczne prawo podmiotowe, które powoduje, że jednostka może domagać się od państwa działań mających na celu ochronę środowiska. Dbanie o środowisko jest obowiązkiem prawnym nałożonym zarówno na organy władzy publicznej, jak i na jednostki.

Przeprowadzona analiza prowadzi do wniosku, że na różnych etapach realizacji inwestycji lotniskowych ustawodawca przewidział rozwiązania prawne, których celem jest urzeczywistnianie prawa do środowiska jako prawa człowieka i publicznego prawa podmiotowego, zwłaszcza w postaci wymogu przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanej i realizowanej inwestycji. Akty planowania przestrzennego i decyzje lokalizacyjne odnoszące się do inwestycji lotniskowych muszą uwzględniać wymagania w zakresie ochrony środowiska.

Abstract

The right to the environment and the implementation of airport investments – selected aspects

Dr Hab. Piotr Ruczkowski, Professor at the Jan Kochanowski University in Kielce

ORCID: 0000-0003-4344-9417

This study aims to analyse legal regulations concerning the planning and implementation of airport investments from the perspective of environmental rights. The analysis leads to the conclusion that, at the stage of planning and implementing airport investments, the lawmaker has provided for legal solutions aimed at realizing the right to the environment, especially in the form of a requirement to conduct an environmental

²⁰ *Wpływ lotnictwa na klimat – smugi kondensacyjne i chmury*, 11.10.2022, <https://naukaoklimacie.pl/aktualnosci/wpływ-lotnictwa-na-klimat-smugi-kondensacyjne-i-chmury> (dostęp: 4.09.2026 r.).

impact assessment procedure. Spatial planning acts, location decisions, and permits relating to airport investments must take into account environmental protection requirements.

Keywords: *the right to the environment, environmental protection, airport investments, airport construction*

Bibliografia / References

- Brzezińska-Taras D., *Perspektywy rozwoju infrastruktury lotnictwa komunikacyjnego w Polsce w latach 2015–2035*, „Zeszyty Naukowe. Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych” 2016/1
- Bukowski Z., *Koncepcja zrównoważonego rozwoju a prawa człowieka* [w:] *Prawa człowieka a ochrona środowiska. Wspólne wartości i wyzwania*, red. B. Gronowska, B. Rakoczy, J. Kapelańska-Pręgowska, K. Karpus, P. Sadowski, Toruń 2018
- Dörr H., *Landside – airside – Airports als Schnittstelle für die Energie- und Verkehrswende in der Luftfracht?*, https://www.researchgate.net/publication/363299454_Landside_-airside_-Airports_als_Schnittstelle_fur_die_Energie-und_Verkehrswende_in_der_Luftfracht
- Ferenc-Kopeć D., *Środowisko naturalne i prawa człowieka – problem wzajemnych konwergencji. Ujęcie kulturowe* [w:] *Prawa człowieka a ochrona środowiska. Wspólne wartości i wyzwania*, red. B. Gronowska, B. Rakoczy, J. Kapelańska-Pręgowska, K. Karpus, P. Sadowski, Toruń 2018
- Kierzkowska J.S., *Prawo do powietrza wolnego od zanieczyszczeń z niskiej emisji* [w:] *Prawa człowieka a ochrona środowiska. Wspólne wartości i wyzwania*, red. B. Gronowska, B. Rakoczy, J. Kapelańska-Pręgowska, K. Karpus, P. Sadowski, Toruń 2018
- Korzeniowski P., *Bezpieczeństwo ekologiczne jako instytucja prawna ochrony środowiska*, Łódź 2012
- Korzeniowski P., *Pojęcie „środowisko jako dobro wspólne” w systemie ochrony praw człowieka*, „Zeszyty Naukowe Sądownictwa Administracyjnego” 2025/1
- Kuługa Ł., *Zrównoważony rozwój a prawa człowieka ze szczególnym uwzględnieniem Agendy 2030* [w:] *Prawa człowieka a ochrona środowiska. Wspólne wartości i wyzwania*, red. B. Gronowska, B. Rakoczy, J. Kapelańska-Pręgowska, K. Karpus, P. Sadowski, Toruń 2018
- Kwiecińska M., Ordyniec E., *Infrastruktura lotniskowa jako czynnik rozwoju lokalnego i regionalnego na przykładzie Centralnego Portu Komunikacyjnego*, „Aviation and Security Issues” 2022/2(2)
- Pędziwiatr W., *Infrastruktura lotniskowa w Polsce: retrospekcja, teraźniejszość, perspektywy*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług” 2010/52
- Prawa człowieka a ochrona środowiska. Wspólne wartości i wyzwania*, red. B. Gronowska, B. Rakoczy, J. Kapelańska-Pręgowska, K. Karpus, P. Sadowski, Toruń 2018
- Szpikowski T., *Polska Infrastruktura lotniskowa*, „Myśl Ekonomiczna i Polityczna” 2022/3(74)
- Wpływ lotnictwa na klimat – smugi kondensacyjne i chmury*, 11.10.2022, <https://naukaoklimacie.pl/aktualnosci/wplyw-lotnictwa-na-klimat-smugi-kondensacyjne-i-chmury>