Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 29/11/2026 23:55:21

Jacek Sobczak

Podstawowe regulacje ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego i ich wpływ na powstanie Portu Lotniczego Lublin

Basic regulations of the Law on special rules for the preparation and implementation of investments in public airports and their impact on the rise of Lublin Airport

Do 2012 r. województwo lubelskie nie posiadało na swoim terenie portu lotniczego. Z chwilą wejścia Polski do Unii Europejskiej było jednym z najbiedniejszych regionów w kraju i zjednoczonej Europie, co potwierdza wskaźnik PKB *per capita*, osiągający poziom około 70% średniej krajowej oraz niewiele przekraczający 35% w Unii Europejskiej. Zła sytuacja gospodarcza regionu w znacznej mierze była efektem wieloletnich zaniedbań w zakresie budowy i rozwoju infrastruktury technicznej, w tym w szczególności infrastruktury komunikacyjnej[1].

Sieć regionalnych lotnisk cywilnych w Polsce z chwilą rozpoczęcia wykorzystywania środków europejskich w pierwszym okresie finansowania, tj. w latach 2007–2013 (2015), była ogólnie niezwykle uboga i składała się z jednego lotniska cywilnego usytuowanego w Warszawie oraz jedenastu lotnisk regionalnych, zlokalizowanych w rejonie miast wojewódzkich. Jak łatwo obliczyć, na 16 województw (regionów), 4 – opolskie, lubelskie, podlaskie i świętokrzyskie – nie

[1] Zob. J. Węcławski, W. Misterek (red.), *Gospodarcze znaczenie organizacji Euro 2012 i budowy Portu Lotniczego Lublin dla przedsiębiorstw regionu lubelskiego i rynku pracy województwa lubelskiego*, Lublin 2010, s. 9.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 29/11/2026 23:55:21

posiadały cywilnych portów lotniczych. Świadczyło to o słabej dostępności lotniczej wschodniej Polski[2].

Gęstość lotnisk w Polsce była ponadsześciokrotnie niższa w stosunku do średniej europejskiej krajów wysoko rozwiniętych. Jednocześnie od 2003 r. można było zaobserwować dużą dynamikę wzrostu ruchu lotniczego w Polsce. Wiązało się to zarówno z przemianami społeczno-ekonomicznymi w naszym kraju, jakie zaszły w ciągu 15 lat funkcjonowania gospodarki wolnorynkowej, jak i, a może przede wszystkim, z akcesją Polski do Unii Europejskiej[3].

Korzyści z powstania i funkcjonowania portu lotniczego znajdują potwierdzenie we wcześniejszych doświadczeniach innych państw i miast europejskich. Komunikacja lotnicza ułatwia szybki i swobodny przepływ osób, usług i towarów, a w ślad za tym przepływ kapitału i inwestycji dających nowe miejsca pracy. Według badań Airports Council International Europe z 1998 r. każdy tysiąc pasażerów na lotnisku oznacza 950 miejsc pracy w gospodarce subregionu, 1100 w gospodarce regionu i 2100 w gospodarce kraju[4].

Starania o realizację regionalnego portu lotniczego na terenie województwa lubelskiego były podejmowane już wcześniej. Jednak stało się to realne dopiero po wstąpieniu Polski do UE, a w szczególności wraz z uchwaleniem budżetu Unii Europejskiej na lata 2007–2013 (2015). Z budżetu tego Polska uzyskać miała znaczne środki w formie różnego rodzaju programów pomocowych, przeznaczonych także na rozwój lotniczych portów regionalnych[5].

Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej otworzyło przed polskimi regionami nową przestrzeń aktywności oraz, co najważniejsze, wsparcie finansowe tej aktywności środkami pochodzącymi z jej budżetu. Głównym instrumentem finansowania przez województwa tak ambitnych projektów, jak porty lotnicze, stały się regionalne programy operacyjne, pozostające w wyłącznej dyspozycji samorządów wojewódzkich i ich zarządów[6].

Realizacja portu lotniczego wpisana została do projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego już w 2006 r. Jednak projekt ten przewidywał lokalizację lotniska w miejscowości Niedźwiada w powiecie lubartowskim, oddalonej od Lublina o ok. 35 km. W celu realizacji tego projektu władze samorządowe województwa lubelskiego do końca 2006 r. poczyniły znaczne

[2] Zob. S. Huderek-Głapska, J. Jankiewicz, *Miejsce i rola portów regionalnych na polskim rynku usług lotniczych*, [w:] M. Rekowski (red.), *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*, Poznań 2011, s. 108.

[3] *Ibidem*, s. 109.

[4] A. Furgalski, *Krajowe porty muszą się rozwijać*, „Gazeta Finansowa" online 2013, nr 45.

[5] Zob. P. Gorgol, *Kluczowe aspekty związane z realizacją projektów lotniczych współfinansowanych ze środków UE*, „Przegląd Komunikacyjny" 2012, nr 2, s. 16.

[6] Zob. K. Grabczuk, B. Kawałko, *Wybrane aspekty polityki wykorzystania funduszy Unii Europejskiej*, [w:] S. Michałowski (red.), *20 lat samorządu terytorialnego*, Lublin 2010, s. 132.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 29/11/2026 23:55:21

przygotowania. Dostosowany został do tego celu miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, wykupiona została znaczna część gruntów pod lotnisko, zrealizowano studium wykonalności. Jednak mieszkańcy Lublina, środowiska gospodarcze i liczne grupy społeczne domagały się realizacji regionalnego lotniska w Świdniku pod Lublinem, w mieście o wieloletnich tradycjach lotniczych, gdzie istniało już trawiaste lotnisko aeroklubowe, w sąsiedztwie Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego produkującej helikoptery. Podjęta w 2007 r. przez Zarząd Województwa Lubelskiego decyzja o zmianie lokalizacji lubelskiego lotniska regionalnego z Niedźwiady na Świdnik miała charakter nagłego zwrotu i wymagała odwagi oraz determinacji politycznej i organizacyjnej. Rodziła ona bowiem wiele trudności formalnych i proceduralnych, tym bardziej że wiązała się ze skierowaniem na realizację tej inwestycji środków europejskich. Wszelkie błędy, potknięcia, opóźnienia i porażki groziły bowiem utratą tych środków. Stało się jasne, że na podstawie dotychczasowych regulacji prawnych nie będzie można szybko i skutecznie przezwyciężyć takich trudności i barier, które dla lokalizacji lotniska w Świdniku stanowiły: zmiana planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świdnik, gminy Wólka, gminy Mełgiew, pozyskania od prywatnych właścicieli wszystkich gruntów pod lotnisko, odlesienie i wycięcie ponad 100 ha lasu niezbędnego do realizacji lotniska, uzyskanie pozwolenia na budowę z rygorem natychmiastowej wykonalności. Właśnie wtedy, w 2007 r., dla mnie – jako osoby odpowiedzialnej w Zarządzie Województwa Lubelskiego za budowę lotniska – stało się jasne, że bez szczególnej regulacji ustawowej, analogicznej do ustawy z 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych[7], nie będzie możliwa realizacja lotniska w Świdniku. Tak powstał pomysł „specustawy lotniskowej".

Jak słusznie podkreśla się w doktrynie, „specustawa jest aktem prawnym o charakterze szczególnym w stosunku do ustawodawstwa zwykłego […]. U podstaw tej odrębności leży cel, który ustawodawca zamierza osiągnąć, posługując się środkami ułatwiającymi jego osiągnięcie […]. Ze swej natury specustawa jako rozwiązanie odbiega od standardu, jakim jest ustawa zwykła […]. Cel, który można byłoby osiągnąć, stosując ustawy zwykłe, osiąga się w sposób prostszy i szybszy"[8]. Zgodzić należy się również ze stwierdzeniem, że „w polskim systemie prawnym ukształtowała się praktyka wprowadzania w życie specustaw w dziedzinie inwestycji infrastrukturalnych o podstawowym znaczeniu dla państwa. Z założenia celem ustawy jest wprowadzenie do systemu prawnego takich

[7] Tekst jednolity, Dz. U. 2008 r. nr 193, poz. 1194.

[8] D. Sześciło, M. Chylak (pod kier. A. Bodnar), *Opinia prawna Helsińskiej Fundacji Praw Człowieka w sprawie projektu tzw. specustawy powodziowej,* http://www.hfhrpol.waw.pl/Opinia-specustawa..., s. 6 i 7; zob. szerzej M. Wolanin, *Cel publiczny jako normatywne kryterium oddziaływania na stosunki cywilnoprawne w gospodarce nieruchomościami,* cz. II, „Nieruchomości C.H. Beck" 2009, nr 5.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 29/11/2026 23:55:21

rozwiązań, które pozwolą na znaczne uproszczenie i przyspieszenie działalności związanej z przygotowaniem i realizacją celu publicznego”[9].

Do najważniejszych instrumentów prawnych, jakimi posługują się polskie specustawy, należy niewątpliwie ustanowienie regulacji szczególnych (prostszych, z mocy prawa), odnoszących się do ogólnych norm planowania przestrzennego oraz dotyczących zasad wywłaszczeń i ustalania odszkodowań[10]. Ponadto cechą charakterystyczną wszystkich polskich specustaw jest to, że ustawodawca nie jest związany żadnymi kryteriami formalnymi i korzysta z szerokiej swobody w tym zakresie w granicach określonych jedynie konstytucją. Specustawa reguluje daną materię w sposób samoistny, wyłączając przy tym zastosowanie innych ustaw[11]. A zatem specustawa pozwala państwu podejmować skuteczne działania dla realizacji inwestycji celu publicznego.

Najważniejsze znaczenie specustawy mają dla skutecznej i szybkiej realizacji inwestycji liniowych (komunikacyjnych). Obok wymienionej już specustawy drogowej szczególe regulacje prawne przewiduje także ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. nr 86, poz. 789, z póz. zm.)

Z wnioskiem o przygotowanie projektu specustawy lotniskowej inwestor – Port Lotniczy Lublin, zwrócił się do posła na Sejm Stanisława Żmijana. Tak zrodziła się późniejsza potoczna nazwa tej regulacji znana jako „ustawa Żmijana”. Nazwa ta nie była przypadkowa ani nieuzasadniona. Poseł Stanisław Żmijan od początku procesu legislacyjnego aż do jego końca najaktywniej i najmocniej angażował się w powstanie tej ustawy. Jako inżynier, specjalista w zakresie budowy dróg, dobrze poznał zalety, ale także słabości wcześniejszej specustawy drogowej. Był wiceprzewodniczącym Komisji Infrastruktury Sejmu RP. Mógł zatem profesjonalnie przeprowadzić proces ustawodawczy.

17 września 2008 r. z inicjatywy posłów wpłynął do Marszałka Sejmu projekt ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego[12]. Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniony został poseł Stanisław Żmijan. W uzasadnieniu projektu wnioskodawcy podkreślali radykalne uproszczenie zasad przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego, analogiczne do uchwalonej w 2003 r. i zmienionej w 2008 r. specustawy drogowej. Projekt ustawy zakładał:

1) skrócenie dotychczasowej procedury wydawania decyzji lokalizacyjnej dotyczącej lotnisk użytku publicznego do 3 miesięcy,

---

[9] D. Sześciło, M. Chylak (pod kier. A. Bodnar), *op. cit*., s. 7.

[10] Zob. szerzej M. Wolanin, *Specprocedura realizacji inwestycji drogowej*, cz. II. „Nieruchomości C.H. Beck” 2010, nr 5; A. Zuzmak, *Bariery w procesie inwestycyjnym w kontekście procedur administracyjnych*, www.inforealstate.pl, Artykuły, 08.03.2011 r.

[11] Zob. D. Sześciło, M. Chylak, (pod kier. A. Bondyra), *op. cit.*, s. 7.

[12] Sejm RP, VI kadencja, druk nr 1138.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 29/11/2026 23:55:21

2) rozstrzygnięcie w jednej decyzji: lokalizacji inwestycji, zatwierdzenia podziału nieruchomości, przejęcie z mocy prawa własności niezbędnych nieruchomości i zezwolenie na rozpoczęcie robót budowlanych,

3) właściwość wojewody dla wydania decyzji lokalizacyjnej lotniska użytku publicznego,

4) właściwość Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego do przejęcia własności nieruchomości niezbędnych pod lotnisko użytku publicznego,

5) ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości innych niż przeznaczone na realizację lotniska użytku publicznego, tak by służyły jego realizacji (infrastruktura),

6) uproszczone formy zaświadczeń i obwieszczeń dotyczących nieruchomości objętych wnioskiem o lokalizację lotniska,

7) zakaz uchylania decyzji lokalizacyjnej w całości w przypadku gdy wadą objęta jest tylko część decyzji,

8) wyłączenie gruntów rolnych lub leśnych spod ogólnych przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych,

9) wyłączenie przepisów ustawy o planowaniu przestrzennym w sprawach dotyczących decyzji lokalizacyjnej,

10) wprowadzenie sankcji karnej dla organu za niewydanie decyzji lokalizacyjnej,

11) włączenie postępowania podziałowego dotyczącego podziału nieruchomości niezbędnych dla lokalizacji lotniska do jednego postępowania w sprawie wydania tej decyzji,

12) oddanie nieodpłatne w trwały zarząd zakładającemu lotnisko wywłaszczonych pod lotnisko nieruchomości,

13) wyposażenie wojewodów w prawo do nadania decyzji lokalizacyjnej rygoru natychmiastowej wykonalności,

14) ustalenie wysokości odszkodowania za nieruchomości przejęte pod lotniska użytku publicznego na zasadach „słusznego odszkodowania" określonego w art. 21 ust. 2 Konstytucji, analogicznie do specustawy drogowej,

15) wskazanie maksymalnego 4-miesięcznego terminu do wydania nieruchomości przejętych pod realizację lotniska,

16) nałożenie obowiązku na Lasy Państwowe przeprowadzenia nieodpłatnej wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia z terenu przeznaczonego pod lokalizację lotniska[13].

Projekt ustawy uzyskał pozytywną opinię co do jego zgodności z prawem Unii Europejskiej. Szczególnie istotna była opinia dotycząca zgodności projektu ustawy z prawem UE w zakresie dotyczącym ochrony środowiska i pomocy publicznej. Autorzy opinii jednoznacznie stwierdzili, że projekt ustawy przewiduje,

[13] Zob. uzasadnienie projektu, Druk sejmowy nr 1148 z dnia 17 września 2008 r., s. 20–30.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 29/11/2026 23:55:21

że przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji lotniska użytku publicznego należy uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, co zapewnia zgodność projektu z dyrektywą Rady 85/337/EW[14].

W kwestii pomocy publicznej pierwotny projekt ustawy został oceniony w opinii prawnej jako niezgodny z prawem UE, dlatego też działający w imieniu posłów wnioskodawców poseł Stanisław Żmijan przedstawił 9 października 2008 r. autopoprawkę do kwestionowanego w opinii[15] art. 29 projektu. W wyniku tej autopoprawki koszty odszkodowań miał ponosić zakładający lotnisko. Zapewniło to zgodność przepisów projektu ustawy w kwestii pomocy publicznej z prawem UE.

Doceniając znaczenie przedmiotu ustawy oraz zaproponowane w projekcie rozwiązania prawne, Rada Ministrów w swoim stanowisku pozytywnie zaopiniowała projekt, zgłaszając kilka uwag dotyczących m.in. zwiększenia uprawnień Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, rozciągnięcia właściwości ustawy także na proces rozbudowy lotnisk, a nie wyłącznie ich zakładania oraz uniknięcia wszelkich wątpliwości dotyczących pomocy publicznej[16].

Pierwsze czytanie projektu ustawy odbyło się już 23 października 2008 r. W tym celu powołana została siedmioosobowa podkomisja, której także przewodniczył poseł Stanisław Żmijan. Podkomisja przeprowadziła szerokie konsultacje, w których udział wzięły urzędy, instytucje i podmioty gospodarcze o kluczowym znaczeniu dla lotnictwa i transportu lotniczego w Polsce. Zdecydowana większość zainteresowanych podmiotów wskazywała na zasadność uproszczenia procedur przygotowania i realizacji inwestycji dotyczących lotnisk użytku publicznego[17].

Drugie czytanie projektu ustawy odbyło się na posiedzeniu Sejmu w dniu 7 stycznia 2009 r. Sprawozdanie Komisji Infrastruktury o projekcie ustawy przedstawił poseł sprawozdawca Stanisław Żmijan[18]. W sprawozdaniu zostało podkreślone znaczenie tej regulacji z uwagi na potrzebę rozbudowy infrastruktury transportowej w kraju w zakresie lotnisk użytku publicznego. Jak zaznaczył poseł sprawozdawca, zasadniczym celem projektu było nadanie impulsu do rozwoju poszczególnych regionów kraju, którym niewątpliwie będzie budowa regional-

[14] Zob. M. Królikowski, *Opinia prawna o zgodności poselskiego projektu ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Stanisław Żmijan) w wersji uwzględniającej autopoprawkę, z prawem Unii Europejskiej*, z dnia 13 października 2008 r.

[15] Zob. M. Królikowski, *Opinia prawna o zgodności poselskiego projektu ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Stanisław Żmijan) z prawem Unii Europejskiej*, z 29 września 2008 r.

[16] Zob. *Stanowisko Rządu wobec poselskiego projektu ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego* (Druk sejmowy nr 1148).

[17] Zob. Druk Sejmowy, VI Kadencja Sejmu, nr 1503.

[18] Zob. *Sprawozdanie stenograficzne z 33 posiedzenia Sejmu RP w dniu 7 stycznia 2009 r.*

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 29/11/2026 23:55:21

nych portów lotniczych, w szczególności w pierwszym okresie finansowania ze środków europejskich[19].

Ważnym argumentem przedmiotowej regulacji był fakt, że w polskim obrocie prawnym obowiązywały już wcześniej wymienione specustawy: drogowa i kolejowa. Specustawa lotniskowa stanowić miała zatem niejako dopełnienie istniejących regulacji, tym razem w zakresie transportu lotniczego. W toku prac legislacyjnych nad projektem ustawy bardzo mocno zaznaczyło się stanowisko, że przyszła specustawa lotniskowa powinna mieć zastosowanie nie tylko do nowo budowanych lotnisk, ale także obowiązywać przy przebudowie, rozbudowie lotnisk istniejących, a także urządzeń i obiektów do obsługi ruchu lotniczego[20]. W sprawozdaniu z prac Komisji Infrastruktury podkreślono, że projekt ustawy precyzyjnie określa rodzaje prawa do władania nieruchomościami przeznaczonymi na cele lotniska użytku publicznego. W przypadku gdy zakładającym lotnisko lub zarządzającym lotniskiem jest państwowa lub samorządowa jednostka prawna, na nabytych nieruchomościach ustanawiany będzie trwały zarząd. W przypadku Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej grunty oddawane miały być w użytkowanie wieczyste. W pozostałych przypadkach, czyli gdy zakładającym lotnisko lub zarządzającym lotniskiem są osoby inne niż państwowe lub samorządowe jednostki prawne, nabyte nieruchomości miały być oddawane w dzierżawę na okres co najmniej 30 lat[21].

W dyskusji, w toku drugiego czytania, wszystkie kluby sejmowe poparły ustawę. O potrzebie i trafności przyjętych w ustawie rozwiązań niech świadczy fakt, że w toku dyskusji nie zgłoszono żadnych poprawek, co pozwoliło Sejmowi przejść bezpośrednio do trzeciego czytania. W dniu 9 stycznia 2009 r. Sejm uchwalił ustawę o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Należy przy tym zaznaczyć, że w głosowaniu nikt nie był przeciw i nikt nie wstrzymał się od głosu[22].

Do uchwalonej przez Sejm ustawy Senat zgłosił trzynaście poprawek, głównie o charakterze redakcyjnym oraz dotyczących spójności i zgodności z prawem. Ale jedna z poprawek Senatu miała charakter zasadniczy. Senat zaproponował bowiem, aby wniosek o wydanie decyzji o lokalizacji inwestycji w zakresie lokalizacji lotnisk użytku publicznego mógł być skierowany przez zainteresowane podmioty do właściwego wojewody w ograniczonym terminie do 31 grudnia 2015 r. Poprawka ta w intencji Senatu służyć miała ograniczeniu w czasie funkcjonowania szczególnych regulacji, jakie wprowadzała ustawa, i dostosowaniu ich do końcowego terminu pierwszego okresu finansowania ze środków europejskich.

[19] Zob. *ibidem*, s. 66.
[20] Zob. *ibidem*, s. 67.
[21] Zob. *ibidem*, s. 68.
[22] Zob. *ibidem*, s. 285.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 29/11/2026 23:55:21

Rozpatrująca uchwałę Senatu Komisja Infrastruktury zarekomendowała przyjęcie wszystkich poprawek. Sejm uchwalił ustawę wraz z poprawkami Senatu 12 lutego 2009 r. Prezydent podpisał ustawę 16 lutego 2009 r. Ustawa weszła w życie 17 kwietnia 2009 r.[23]

Istotnym przełomem w realizacji lubelskiego lotniska regionalnego w Świdniku było uchwalenie specustawy lotniskowej, pomimo że znaczna część procedury przygotowania inwestycji wykonana została jeszcze przed wejściem w życie ustawy. W świetle uchwalonych przepisów realizowany przez Województwo Lubelskie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego projekt: Rozbudowa Regionalnego Portu Lotniczego w Świdniku, zaliczony został do inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Zakładającym lotnisko była spółka prawa handlowego – Port Lotniczy Lublin Spółka Akcyjna, której wyłącznymi akcjonariuszami były cztery jednostki samorządu terytorialnego: Województwo Lubelskie, Miasto Lublin, Miasto Świdnik i Powiat Świdnicki[24].

Od chwili wejścia w życie ustawy głównym celem spółki Port Lotniczy Lublin było złożenie do wojewody wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego wraz z wszystkimi wymienionymi w ustawie decyzjami i dokumentami. Pomimo że ustawa w sposób radykalny uprościła i skróciła procedurę zakładania lotniska, art. 6 ustawy przewidywał dołączenie do wniosku 10 niezwykle obszernych i precyzyjnych dokumentów, opracowań, raportów i decyzji oraz 9 opinii urzędów i instytucji o kluczowym znaczeniu dla realizacji lotnisk.

W połowie 2010 r. Zarząd Portu Lotniczego Lublin złożył całość dokumentacji niezbędnej do wydania zasadniczej decyzji zgodnie ze specustawą lotniskową, a 18 października 2010 r. wojewoda lubelski wydał na podstawie art. 3 tej ustawy decyzję o realizacji inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego pod nazwą: Rozbudowa Regionalnego Portu Lotniczego w Świdniku. Fakt, że na podstawie art. 8 i 9 ustawy w jednej decyzji administracyjnej ustalona została lokalizacja lotniska, określone i przejęte z mocy decyzji na cel lotniska niezbędne nieruchomości, zatwierdzone zostały podziały nieruchomości, wydano pozwolenie na budowę, zezwolono na odlesienie i wycięcie ponad 100 ha lasu oraz decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności, był przełomowym wydarzeniem w całym procesie realizacji tej niezwykle trudnej inwestycji. Było to możliwe wyłącznie w wyniku zastosowania ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Decyzja o ustaleniu lokalizacji zamykała proces przygotowania inwestycji. Od tego dnia rozpoczął się trwający dwa lata trudny proces budowy lotniska. W dniu 17 grudnia 2012 r. Port

[23] Dz. U. 2009 r. nr 42, poz. 340.

[24] Zob. *Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2007–2013*, Zarząd Województwa Lubelskiego, Lublin 2007.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 29/11/2026 23:55:21

Lotniczy Lublin został oficjalnie otwarty, a z lotniska w Świdniku wystartował do Londynu pierwszy liniowy samolot pasażerski.

Regulacje prawne w formie specustaw, w tym specustawa lotniskowa, rodzą wciąż wiele dyskusji i wątpliwości doktrynalnych i prawnych, które wymagają odrębnej, pogłębionej, często krytycznej analizy – zarówno doktrynalnej, jak i orzeczniczej[25]. W mojej ocenie jednak ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji w zakresie lotnisk użytku publicznego („ustawa Żmijana", specustawa lotnicza) stanowi jeden z najbardziej skutecznych, racjonalnych i efektywnych instrumentów prawnych, jakimi przyszło mi posługiwać się w całym moim dotychczasowym życiu publicznym.

SUMMARY

The paper concerns basic regulations of the Law on special rules for the preparation and implementation of investments in airports for public use. Author considers the normative and practical issues in this bill, which are relevant to the construction of Lublin Airport. The article shows that such a special law is an important legal instrument in the implementation of public investments.

[25] Zob. T. Suchar, *Czy specustawa lotniskowa daje szansę na słuszne odszkodowanie*, „Nieruchomości C.H. Beck" 2010, nr 5 (141); Wyrok NSA w Warszawie z dnia 25 lipca 2012 r. (Ustanowienie służebności wskutek wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego), II OSK 1245/12; por. wyrok TK z 20 lipca 2004 r., SK 11/02.