

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty
budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska**

Na podstawie art. 92 pkt 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. Nr 130, poz. 1192 oraz z 2006 r. Nr 134, poz. 946) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 2 dodaje się § 2a i § 2b w brzmieniu:

„§ 2a. 1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem”, zawiadamia Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) o różnicach w rozumieniu art. 38 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.³⁾), zwanej dalej „Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym”.

2. Różnice, o których mowa w ust. 1, są ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska).

§ 2b. Dokumenty (Doc) opublikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), o których mowa w Załączniku 14 do Konwencji o międzynarodowym

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

³⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701.

lotnictwie cywilnym, stosuje się od dnia wejścia w życie rozporządzenia wydanego na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 1 ustawy - Prawo lotnicze, wprowadzającego do stosowania poszczególne dokumenty, do których odwołuje się Załącznik 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.”;

2) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. Prezes, w przypadku lotniska lotnictwa cywilnego, albo organ nadzoru nad lotnictwem wojskowym, w przypadku lotniska lotnictwa państwowego lub lotniska lotnictwa państwowego użytkowanego przez lotnictwo cywilne, może, w przypadkach niepowodujących powstania zagrożenia dla bezpieczeństwa statków powietrznych, udzielić zgody na odstąpienie od określonych w rozporządzeniu wymogów dotyczących powierzchni ograniczających.”;

3) § 19 otrzymuje brzmienie:

„§ 19. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do lotnisk lotnictwa cywilnego dla śmigłowców usytuowanych na powierzchni ziemi, lotnisk wyniesionych dla śmigłowców, lotnisk dla śmigłowców na morzu oraz lotnisk dla śmigłowców na jednostkach pływających, urządzonych dla podejść nieprzyrządowych lub przyrządowych nieprecyzyjnych.”;

4) po § 19 dodaje się § 19a i § 19b w brzmieniu:

„§ 19a. Ilekroć przepisy niniejszego rozdziału odsyłają do przepisów Załącznika 14 tom II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym posługujących się terminami specjalistycznymi wyjaśnionymi w przepisach Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, należy przyjmować ich rozumienie zgodne z przepisami tej Konwencji.

§ 19b. Kompetencje i obowiązki „właściwej władzy”, o której mowa w Załączniku 14 tom II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wykonuje Prezes.”;

5) uchyla się § 20;

6) uchyla się § 23 – 26;

7) dodaje się § 26a w brzmieniu:

„§ 26a. Szczegółowe wymagania w zakresie sposobu wyznaczania powierzchni ograniczających lotnisk lotnictwa cywilnego dla śmigłowców określa rozdział 4.1, rozdział 4.2 w pkt 4.2.1 –4.2.5, 4.2.15, 4.2.16 i 4.2.18 oraz rozdział 5.3 w pkt 5.3.4.17, 5.3.5.24 – 5.3.5.26 Załącznika 14 tom II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.”;

8) uchyla się załączniki nr 8 – 10.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

I. Cel wydania rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia stanowi wypełnienie delegacji art. 92 pkt 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze i ma na celu wdrożenie do krajowego porządku prawnego norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku 14 tom II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r., odnoszących się do lotnisk dla śmigłowców.

Wymóg implementacji Załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wynika z ich statusu prawnego. Z analizy stosunku załączników do przepisów krajowych, a w szczególności Konstytucji RP wynika, że nie może być do nich zastosowany przepis art. 91 ust. 3 Konstytucji RP, stanowiący, iż jeżeli wynika to z ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską umowy konstytuującej organizację międzynarodową, prawo przez nią stanowione jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami.

Z przepisów Konwencji (art. 37 i 38) wynika, że nie stwarzają one podstaw do podejmowania przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) uchwał zawierających normy, które mogłyby być uznane za normy samowymagalne. Z art. 37 Konwencji wynika wyraźnie, że rolą uchwał ICAO jest „ujednolicanie” przepisów poszczególnych państw – stron Konwencji, nie zaś ich zastępowanie. Ponadto art. 38 przewiduje wprost konieczność informowania ICAO o różnicach zachodzących pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką, a normami międzynarodowymi. W związku z tym, iż wobec wyraźnego brzmienia i intencji art. 37 i 38 Konwencji chicagowskiej, uchwały ICAO nie zawierają norm samowymagalnych, nie znajduje do nich zastosowania art. 91 ust. 3 Konstytucji RP.

W świetle powyższych ustaleń należy stwierdzić, że normy zawarte w uchwałach ICAO nie podlegają bezpośredniemu stosowaniu w polskim porządku prawnym oraz wymagają transponowania do polskiego prawa. Stanowisko takie przedstawiła także Rada Legislacyjna w opinii z dnia 30 września 1998 r.

Z uwagi na fakt, że zakres przedmiotowy Załącznika 14 tom II wykracza poza materię rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska, wdrożenie jego postanowień nastąpić musi także poprzez odpowiednie nowelizacje rozporządzeń: sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych, w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych oraz w sprawie wymagań dla lądowisk. W związku z tym pełna realizacja wyznaczonego w projekcie celu wymaga, poza nowelizacją przedmiotowego rozporządzenia, dokonania nowelizacji pozostałych w/w rozporządzeń. Prace nad projektami ich nowelizacji toczą się równolegle.

Obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska reguluje kwestię ustalania powierzchni ograniczających lotniska dla śmigłowców w sposób zbyt ogólny, który nie realizował w pełni wymogów ICAO w tym zakresie. Także w opinii tzw. „środowiska lotniczego” istnieje pilna potrzeba szczegółowego uregulowania tego obszaru.

W proponowanej nowelizacji przyjęto technikę odsyłania do przepisów Załącznika 14 tom II wprowadzając jednocześnie nomenklaturę stosowaną w Załączniku (lotniska

wyniesione dla śmigłowców, lotniska dla śmigłowców na morzu oraz na jednostkach pływających). Załącznik 14 tom II podlega bowiem ciągłej aktualizacji na skutek wymiany doświadczeń i dostosowywania do zmieniających się potrzeb środowiska lotniczego. Metoda odesłań została więc przyjęta m.in. z uwagi na objętość Załącznika 14 tom II liczącego ponad sto stron. Należy wziąć też pod uwagę, że jego treść jest powszechnie dostępna, została bowiem opublikowana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Dz. Urz. ULC z 2009 r. Nr 21, poz. 209).

Z powyższych względów przyjęta metoda wydaje się optymalna, bo nie pociąga za sobą konieczności zmiany rozporządzenia w przypadku każdej kolejnej zmiany przepisów Załącznika 14 tom II.

Projekt opracowany jest zatem wg schematu polegającego na uchylaniu kolejnych przepisów regulujących materię zawartą w Załączniku 14 tom II lub przepisów z nim sprzecznych. Jednocześnie, szczegółowo, poprzez system odesłań, wskazuje się przepisy Załącznika 14 tom II, które należy stosować w sytuacjach zaistnienia potrzeby wyznaczenia powierzchni ograniczających lotnisk lotnictwa cywilnego dla śmigłowców.

Skutkiem przyjętej metody będzie kompletna implementacja przepisów Załącznika 14 tom II do krajowego porządku prawnego w zakresie wyznaczania powierzchni ograniczających lotnisk lotnictwa cywilnego dla śmigłowców oraz uporządkowanie dotychczas obowiązujących przepisów, które albo częściowo realizowały postanowienia Załącznika 14 tom II albo były z nimi rozbieżne.

Dzięki proponowanej zmianie zarządzający lotniskami oraz instytucje lub organizacje zajmujące się projektowaniem i budową lotnisk cywilnych będą bezpośrednio stosowały przepisy w zakresie wyznaczania powierzchni ograniczających lotnisk lotnictwa cywilnego dla śmigłowców określone w Załączniku 14 tom II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, co pozwoli na bardziej efektywne i zgodne z międzynarodowymi standardami określanie przestrzeni powietrznej wokół lotnisk dla śmigłowców.

II. Zakres regulacji.

W dodawanym paragrafie § 2a została określona procedura zgłaszania przez Państwo – stronę Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, różnic pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką a normami Załącznika 14 i jego zmianami. Kompetencje w tym zakresie, zgodnie z przepisami ustawy Prawo lotnicze, posiada Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, niemniej **celowym** jest bezpośrednio wskazanie, dla odbiorców regulacji zawartych w Załączniku 14, organu, który dokonuje zgłoszenia do ICAO oraz w jakim miejscu informacja o tym jest publikowana.

Celem regulacji zawartej w § 2b projektu jest rozstrzygnięcie ewentualnych wątpliwości, które mogą wyniknąć po wejściu w życie rozporządzenia, w zakresie obowiązywania wydawanych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) dokumentów – podręczników tzw. Doc, zawierających wymagania o charakterze specjalistycznym. Niniejsze rozporządzenie bezpośrednio wdraża przepisy Załącznika 14 tom II, w którym istnieją odwołania do różnych numerów Doc. W przypadku gdy norma Załącznika 14 tom II będzie bezpośrednio odwoływać się do danego Doc, wskazując, że w Doc zawarte są np. warunki i okoliczności związane z tą normą, może powstać wątpliwość, czy już w momencie wejścia w życie rozporządzenia należy zastosować tę normę i regulacje zawarte w Doc z nią związane. Wymagania zawarte w Doc, będą obowiązywać dopiero w momencie wdrożenia Doc do polskiego porządku prawnego poprzez art. 3 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca – Prawo lotnicze, jednakże z uwagi na skomplikowany system przepisów prawa

mhawryluk 10-12-16 14:12

Usunięto: właściwym

lotniczego w tym zakresie, koniecznym jest zawarcie stosowanej regulacji w niniejszym rozporządzeniu, tak by jasnym był stosunek wymagań zawartych w Załączniku 14 i Doc.

Zmiana brzmienia § 6 ma charakter porządkowy i polega na usunięciu skrótu „Prezes” w odniesieniu do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z przedmiotowego przepisu. Projekt wprowadza w/w skrót w dodanym § 2a.

Zmiany w rozdziale 3 rozporządzenia dotyczą określenia szczegółowych wymagań w zakresie sposobu wyznaczania powierzchni ograniczających lotnisk lotnictwa cywilnego dla śmigłowców i polegają na:

- nadaniu nowego brzmienia § 19 poprzez umieszczenie i modyfikację jego dotychczasowej treści, polegającą na wprowadzeniu terminów takich jak „lotniska dla śmigłowców usytuowanych na powierzchni ziemi”, „lotniska wyniesione dla śmigłowców”, „lotniska dla śmigłowców na morzu” oraz „lotniska dla śmigłowców na jednostkach pływających”. Zmiana brzmienia § 19 podyktowana jest koniecznością wprowadzenia do przepisów rozporządzenia nomenklatury zgodnej z przyjętą w Załączniku 14 tom II;
- dodaniu § 19a regulującego kwestię pojęć specjalistycznych występujących w Załączniku 14 tom II, do którego odsyłają przepisy projektowanego rozporządzenia. Dodawany paragraf wydaje się konieczny z uwagi na fakt przyjęcia koncepcji odesłań wyłącznie do przepisów merytorycznych Załącznika 14 tomu II, z pominięciem przepisów zawierających wyjaśnienia terminów fachowych (specjalistycznych);
- dodaniu § 19b precyzującego znaczenie terminu „właściwej władzy”, który występuje w Załączniku 14 tom II i wymaga dookreślenia przez Państwo – stronę Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, właściwego w sprawach lotnictwa cywilnego podmiotu funkcjonującego w krajowym porządku prawnym;
- uchyleniu § 20 i § 23 – 26 oraz dodaniu § 26a zawierającego odesłania do stosownych punktów Załącznika 14 tom II. Należy zwrócić uwagę, że w wyliczeniu pomija się pkt 4.2.6. Załącznika 14 tom II. Propozycja odstąpienia od stosowania wskazanej normy wynika z faktu, iż w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu (w § 3 i § 7), kwestie, które określa pkt 4.2.6. Załącznika 14 tom II, uregulowane są w sposób bardziej rygorystyczny, który projektodawca pragnie utrzymać. Rygor ten polega na obniżeniu o 10 metrów dopuszczalnej wysokości zabudowy wyznaczonej przez powierzchnie ograniczające, w przypadkach, kiedy mamy do czynienia z tzw. „obiektami trudno dostrzegalnymi z powietrza”. Ponadto, wg przepisów rozporządzenia, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (właściwa władza) może udzielić zgody na powstanie nowej lub powiększenie istniejącej przeszkody lotniczej, jeżeli pozostaje ona w cieniu przeszkody istniejącej oraz, jeżeli nie spowoduje to powstania zagrożenia dla bezpieczeństwa statków powietrznych. Tymczasem pkt 4.2.6. Załącznika 14 tom II dopuszcza powstanie nowej lub powiększenie istniejącej przeszkody lotniczej już wówczas, gdy znajduje się ona w cieniu przeszkody istniejącej;
- uchyleniu załączników nr 8 – 10 do rozporządzenia, co jest konsekwencją uchylenia § 23 – 26, które do nich odsyłały.

Zgodność regulacji z prawem UE – przedmiotowe kwestie nie są objęte zakresem uregulowań UE.

Projekt rozporządzenia nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) – na podstawie § 4 ust. 1 pkt 2 tego rozporządzenia.

mhawryluk 10-12-16 14:14

Usunięto: ,

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

III. OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

- 1) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
- 3) przewoźnicy lotniczy;
- 4) zarządzający lotniskami.

Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- 1) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02 - 147 Warszawa;
- 2) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, ul. Gen. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 3) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 4) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 5) Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
- 6) PLL LOT S.A, ul. 17 Stycznia 39, 00 -906 Warszawa;
- 7) EuroLOT S.A, 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 8) Jet Air sp. z o.o., ul. Radarowa 60, 02-137 Warszawa;
- 9) Sprintair S. A., Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 10) General Aviation sp. z o.o., Góraszka, 05-462 Wiązowna;
- 11) Sky Taxi sp. z o.o., Box 1, 54-520 Wrocław 50;
- 12) Exin sp. z o.o., Rynek 18, 20-111 Lublin;
- 13) Blue Jet sp. z o.o., 17 Stycznia 47, 02-146 Warszawa;
- 14) AD Astra Executive Charter sp. z o.o., ul. Łopuszańska 32, 02-220 Warszawa;
- 15) IBEX – U.L. sp. z o.o., Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 16) HiFlyer Polska Sp. z o.o., ul. Wodna 28/5, 30-719 Kraków;
- 17) Port Lotniczy Bydgoszcz SA, ul. Grodzka 12, 85-109 Bydgoszcz;
- 18) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
- 19) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., al. Korfanteo 38, 40-161 Katowice;
- 20) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o., ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
- 21) Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 22) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. Gen. S. Maczka 35, Łódź 94-328;
- 23) Port Lotniczy „Rzeszów - Jasionka" Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
- 24) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność, Glewice , 72-100 Goleniów;
- 25) Port Lotniczy Mazury sp. z o.o., Lotnisko Mazury w Szymanach, 12-100 Szczytno;
- 26) Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław;
- 27) Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost, skr. poczt. 4, 66-110 Babimost;
- 28) Biuro Projektowo-Konsultingowe Lotnisk Avia-Projekt, ul. Inżynierska 65/7, 53-230 Wrocław;
- 29) Polconsult Sp z o.o., ul. Grójecka 34, 02-308 Warszawa;
- 30) Robimart, ul. Łakowa 11, 05-816 Michałowice;
- 31) Mawilux, ul. Modlińska 190, 03-119 Warszawa;

- 32) Niezależny Samorządny "Nowy" Związek Zawodowy Pracowników Polskich Portów Lotniczych, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 33) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego, Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 34) Związek Zawodowy Pracowników Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze Pracowników Spółek Z Udziałem Przedsiębiorstwa i Lotnisk Niekomunikacyjnych, Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 35) Air Italy Polska Sp. z o.o., ul. Szyszkowa 20, 02-285 Warszawa;
- 36) Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego, ul. Batorego 5, 02-591 Warszawa.

Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu publicznego państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego - wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

Wpływ regulacji na rynek pracy - projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw - projektowana regulacja nie będzie miała negatywnego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Rozporządzenie stworzy warunki do funkcjonowania lotnisk dla śmigłowców na terenach gęsto zabudowanych, na których nie występują lotniska na powierzchni ziemi.

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny - rozporządzenie stworzy warunki do funkcjonowania lotnisk dla śmigłowców na terenach gęsto zabudowanych, na których nie istnieje możliwość zaprojektowania i budowy lotnisk na powierzchni ziemi, umożliwiając tym samym bardziej efektywny rozwój regionalny.