

Białystok, 24 grudnia 2020 r.

DOŚ-I.6131.301.2019

DECYZJA

Na podstawie art. 82 ust 1 pkt 7 lit. a), art. 87⁵ ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku **Aero Partner Sp. z o. o. z siedzibą w Warszawie** z dnia 6 lutego 2019 r. o wydanie decyzji w sprawie usunięcia przeszkód naturalnych stanowiących przeszkodę lotnicze dla lotniska Białystok – Krywlany (EPBK), na działkach nr geod. 36/2, 44/149, 44/150, 44/151, 46, 49, 53, 54/2, 55, obręb 22 – Krywlany w Białymstoku

o r z e k a s i ę

Zezwolić zarządzającemu lotniskiem Białystok – Krywlany (EPBK) - Aero Partner Sp. z o. o. z siedzibą przy ul. Komitetu Obrony Robotników 39 w Warszawie, na usunięcie 14457 sztuk drzew stanowiących naturalną przeszkodę lotniczą, rosnących na działkach ozn. nr geod. 36/2, 44/149, 44/151, 49, 53, 54/2, 55, położonych w obrębie 22 – Krywlany w Białymstoku, wyszczególnionych w wykazie drzew wskazującym współrzędne, numer geodezyjny działki, wysokość nad poziomem morza oraz wysokość w strefie przeszkody lotniczej każdego z drzew, stanowiącym załącznik do niniejszej decyzji w formie wykazu zamieszczonego w pliku na płycie CD. Załącznik ten stanowi integralną część decyzji.

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970), zwanej dalej „ustawą” zarządzający lotniskiem w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotniska wnioskuje do starosty właściwego dla nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda lotnicza, o wydanie decyzji w sprawie usunięcia drzewa lub krzewu stanowiącego przeszkodę lotniczą. Zgodnie z art. 87¹ ust. 1 ustawy przeszkodami lotniczymi są m. in. obiekty (także te naturalne) wyższe niż wysokości określone przez wyznaczone powierzchnie ograniczające przeszkody.

Zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy do usuwania drzewa znajdującego się na nieruchomościach objętych decyzją, o której mowa w ust. 1 pkt 7 lit. a) ustawy, nie stosuje się przepisów art. 33 i rozdziału 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55 z późn. zm.), tj. przepisów dot. terenów Natura 2000 oraz przepisów określających zasady uzyskiwania zezwolenia na usuwanie drzew. Ponadto należy wskazać, że zgodnie z art. 82 ust. 4 ustawy do gruntów rolnych i leśnych objętych niniejszą decyzją, o której mowa w ust. 1 pkt 7 lit. a, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1161 z późn. zm.) oraz art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2020 r. poz. 1463)

Zgodnie ze stanem faktycznym lotnisko Białystok – Krywlany (EPBK) zlokalizowane jest w południowo-wschodniej części miasta Białystok. Począwszy od zachodniej części lotniska poprzez południową, a kończąc na wschodniej części, graniczącej z rodzinnymi ogrodami działkowymi, rozciąga się las Solnicki, w którym część drzew została wskazana przez Wnioskodawcę jako naturalna przeszkoda lotnicza.

Wojewoda Podlaski decyzją nr 1/L/2017 z dnia 7 lipca 2017 r. udzielił Aero Partner Sp. z o. o. jako zarządzającemu lotniskiem Białystok Krywlany, zezwolenia na realizację

inwestycji polegającej na przebudowie i rozbudowie lotniska, w tym na budowie nowej nieprzypadkowej drogi startowej o nawierzchni sztucznej o wymiarach 1350 m długości i 30 m szerokości, którą oznaczono jako DS1. Zgodnie z instrukcją operacyjną lotniska droga ta jest traktowana jako główna droga startowa o geograficznych kierunkach podejścia do lądowania 09R/27L. W wyniku zmian cech charakterystycznych lotniska, zgodnie ze standardami ICAO referencyjny kod lotniska został podniesiony do wartości 3C. Jednocześnie, zmiany wygenerowały wymaganie wyznaczenia nowych przestrzeni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych oraz opracowanie operatu przeszkód lotniczych w otoczeniu lotniska Białystok Krywlany. Wyznaczenie nowych przestrzeni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych dla nowej drogi DS1 o nawierzchni sztucznej i drogi DS2 o nawierzchni trawiastej z kodem referencyjnym lotniska 3C zostało zatwierdzone decyzją Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego nr ULC-LTL-1/5021-0046/03/18 z dnia 19 grudnia 2018 r. o zmianie danych rejestrowych lotniska Białystok Krywlany. Z kolei decyzją nr ULC-LTL-4/550-0012/03/19 z dnia 22 stycznia 2020 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zatwierdził Instrukcję Operacyjną lotniska Białystok Krywlany, która jest podstawowym dokumentem zarządzającego lotniskiem, który zapewnia właściwe funkcjonowanie i eksploatację lotniska. W ramach instrukcji operacyjnej lotniska oraz dokumentacji rejestracyjnej opracowano powierzchnie chronione ograniczające wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska. Powierzchnie te zawierają powierzchnię stożkową, powierzchnię poziomą wewnętrzną, powierzchnię podejścia oraz powierzchnie przejściowe. Dla poszczególnych powierzchni zostały określone wartości wysokości podane w metrach AMSL. Lotnisko nie posiada wyznaczonej powierzchni podejścia wewnętrznego, która jest wymagana tylko dla dróg startowych z podejściem precyzyjnym. Dla drogi startowej DS1 na terenie lotniska Białystok Krywlany został wyznaczony pas drogi startowej, który jest wolny od przeszkód lotniczych.

Aero Partner Sp. z o. o. z siedzibą w Warszawie, działająca jako zarządzający lotniskiem Białystok – Krywlany (EPBK) w dniu 6 lutego 2019 r. złożyła na podstawie obowiązującego ówczesnie brzmienia art. 82 ust. 1 pkt 7 ustawy wniosek do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o wydanie zezwolenia na usunięcie drzew stanowiących naturalną przeszkodę lotniczą, oznaczonych w wykazie przeszkód lotniczych dokumentacji rejestracyjnej ww. lotniska jako przeszkody nr 6 i 7. W uzasadnieniu wniosku wskazano m.in. iż drzewa stwarzają realne zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji startów i lądowań wykonywanych na lotnisku w Białymstoku.

Pismem z dnia 19 lutego 2019 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie usunięcia grupy drzew znajdujących się w obrębie działek ewidencyjnych nr 36/2, 44/148, 46, 49, 53, 54/2, 55, położonych w obrębie 22 – Krywlany w Białymstoku, które stanowią własność Skarbu Państwa, a pozostają w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe – Nadleśnictwa Dojlidy (dalej: „Nadleśnictwo Dojlidy”).

W dniu 26 marca 2019 r. Nadleśnictwo Dojlidy złożyło pismo z wnioskiem o doprecyzowanie informacji czy usuwanie drzew dotyczy tylko drzew, które na datę usunięcia przekraczają linię podejścia, czy też drzew nieosiągających pułapu linii podejścia, lecz mogących stać się przeszkodą lotniczą na przestrzeni lat. Ponadto Nadleśnictwo podniosło niesprecyzowanie powierzchni gruntów Lasów Państwowych, obejmującej obszar usunięcia przeszkód. Nadleśnictwo wskazało też na występowanie na terenie planowanej wycinki siedlisk przyrodniczych objętych prawodawstwem Unii Europejskiej oraz stanowisk gatunków roślin chronionych podlegających ochronie gatunkowej.

W związku z nowelizacją przepisów ustawy, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego działając na podstawie art. 8 w związku z art. 14 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235), w dniu 19 kwietnia 2019 r. przekazał niniejszą sprawę do załatwienia zgodnie z kompetencją

Prezydentowi Miasta Białegostoku, działającemu jako Starosta Powiatu M. Białystok, wykonujący zadania z zakresu administracji rządowej.

W dniu 27 maja 2019 r. Prezydent Miasta Białegostoku wystąpił do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku o wyłączenie organu od udziału w postępowaniu w oparciu o art. 24 § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256 z późn. zm.). Kolegium postanowieniem z dnia 19 czerwca 2019 r. znak: 408.76/F-1/XIV/19 odmówiło wyłączenia Prezydenta Miasta Białegostoku.

W dniu 2 sierpnia 2019 r. tut. organ wezwał zarządzającego lotniskiem – Spółkę Aero Partner do dostarczenia potwierdzonej za zgodność z oryginałem pełnej dokumentacji rejestracyjnej lotniska, a także przedłużył postępowanie do dnia 15 listopada 2019 r. Wobec nie złożenia wymaganej dokumentacji przez zarządzającego lotniskiem, Prezydent Miasta Białegostoku wystąpił dnia 24 września 2019 r. do Urzędu Lotnictwa Cywilnego o niezbędną dokumentację i otrzymał ją pismem z dnia 8 października 2019 r.

W dniu 15 października 2019 r. tut. organ wezwał zarządzającego lotniskiem Białystok – Krywlany do przedłożenia w terminie 6 miesięcy dokumentacji geodezyjnej określającej wysokość nad poziomem morza i współrzędne każdego drzewa lub krzewu, które ma zostać usunięte oraz mapy poglądowej obejmującej obszar objęty wnioskiem. Wezwanie wynikało z przepisu art. 82 ust. 5 ustawy, który wskazuje, że do wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 7 lit. a) Wnioskodawca jest zobowiązany dołączyć powyższe dokumenty. Jednocześnie przedłużono postępowanie do 29 maja 2020 r.

W dniu 6 maja 2020 r. Aero Partner Sp. z o. o. przedłożyła w tut. Urzędzie operat przeszkodowy opracowany przez Biuro Urządzania Lasu i Geodezji Leśnej Oddział w Białymstoku. W operacie przeszkodowym wyspecyfikowano drzewa jako przeszkodę lotniczą 6A, 7A oraz 7B. Inwentaryzację przeszkód lotniczych wykonano metodą statystyczno-reprezentacyjną, w oparciu o pomiary na gruncie na powierzchniach próbnych oraz estymacji z wykorzystaniem aktualnych danych teledetekcyjnych w pozostałej części drzewostanu.

Zawiadomieniem z dnia 29 maja 2020 r. po raz kolejny przedłużono postępowanie do dnia 31 sierpnia 2020 r. Przedłużenie wynikało z konieczności zwrócenia się do biegłego w trybie art. 84 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256 z późn. zm.), zwanej dalej „Kpa” o wydanie opinii w przedmiotowej sprawie. Zgodnie z przyjętym w doktrynie i orzecznictwie poglądem, organ może zwrócić się do biegłego lub biegłych o wydanie opinii, gdy w sprawie wymagane są wiadomości specjalne. Chodzi tu zatem o przypadki, w których dla rozstrzygnięcia sprawy potrzebna jest szczególna wiedza (K. Kołakowski [w:] Komentarz do k.p.c., 1996, s. 870). W uzasadnieniu wyroku Sądu Najwyższego z 18 lipca 1975 r., I CR 331/75, LEX nr 7729, przyjęto, że wiadomości specjalne to wiadomości wykraczające poza zakres tych, jakimi dysponuje ogół osób inteligentnych i wykształconych. Z kolei według E. Wengerka rozstrzygnięcie sprawy wymaga wiadomości specjalnych wówczas, gdy przy jej rozpoznaniu wyłoni się zagadnienie mające znaczenie dla rozstrzygnięcia, którego wyjaśnienie przekracza zakres wiadomości i doświadczenia życiowego osób mających wykształcenie ogólne i nie jest możliwe bez posiadania wiadomości specjalnych w określonej dziedzinie nauki, sztuki, rzemiosła, techniki, stosunków gospodarczych itp., z którą wiąże się rozpatrywane zagadnienie (E. Wengerek [w:] Komentarz do k.p.c., 1989, s. 458). W ramach niniejszego postępowania tut. organ uznał, iż wymagane będą wiadomości specjalne na okoliczność ustalenia, czy wszystkie drzewa wskazane w operacie przeszkód lotniczych przez Wnioskodawcę rzeczywiście muszą być usunięte jako przeszkody lotnicze, czy też część z nich może być jedynie przycięta lub też pozostawiona na gruncie.

Wobec powyższego, w dniu 10 czerwca 2020 r. tut. organ zlecił sporządzenie takiej opinii Panu Robertowi Ochwat – biegłemu sądowemu z zakresu lotnictwa przy Sądzie Okręgowym w Warszawie, czynnemu kontrolerowi ruchu lotniczego, wykładowcy w Ośrodku Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, a także

pilotowi i wieloletniemu członkowi Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych działającej przy Ministerstwie Infrastruktury. Biegły sporządził opinię we współpracy z Panem Markiem Winiarskim – byłym kontrolerem ruchu lotniczego Sił Powietrznych RP, byłym Naczelnikiem Inspektoratu Certyfikacji i Nadzoru nad Służbami Żeglugi Powietrznej ULC oraz Dyrektorem Ośrodka Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego Polskiej Agencji Żeglugi. Opinię dostarczono tut. organowi w dniu 30 lipca 2020 r. Po jej przeanalizowaniu, postanowieniem z dnia 10 sierpnia 2020 r. ekspertyzę dopuszczono formalnie jako dowód z opinii biegłego.

Zawiadomieniem z tego samego dnia tut. organ zawiadomił strony o zebraniu całego materiału dowodowego i możliwości zapoznania się i wniesienia uwag w terminie 7 dni od daty otrzymania pisma. Żadna ze stron nie wniosła uwag we wskazanym terminie.

Decyzją z dnia 31 sierpnia 2020 r. tut. organ zezwolił zarządzającemu lotniskiem Białystok – Krywlany (EPBK) – Aero Partner Sp. z o. o. z siedzibą w Warszawie na usunięcie 14597 sztuk drzew stanowiących naturalną przeszkodę lotniczą, wskazując że rosną one na działkach nr geod. 36/2, 44/148, 49, 53, 54/2, 55, w obrębie 22 – Krywlany w Białymstoku. W orzeczeniu decyzji wskazano, że szczegółowy wykaz drzew znajduje się w załączniku do decyzji, który stanowiła dołączona płyta CD.

Odwołanie od ww. decyzji złożył Skarb Państwa – Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe - Nadleśnictwo Dojlidy, zarzucając m. in. wydanie decyzji bez wyrażenia zgody przez inny organ, tj. Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w trybie art. 56 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody, pominięcie zastosowania art. 56 ustawy o ochronie przyrody oraz sporządzenie operatu przeszkodowego metodą statystyczno-reprezentacyjną w oparciu o uogólnienie wyników badania próby losowej bez dokonania naziemnego skaningu laserowego i niedokonania pomiaru wszystkich drzew objętych decyzją. W uzupełnieniu odwołania zarzucono także, że zmieniły się numery działek i działka nr 44/150 została wyznaczona pod inwestycję drogową, więc część drzew przestała być przeszkodami lotniczymi. Nadleśnictwo zarzuciło także, że od czasu dokonania pomiarów do czasu wydania decyzji nastąpiły przyrosty drzew objętych decyzją, więc istnieje prawdopodobieństwo, że kolejne drzewa w wyniku przyrostów stały się przeszkodami lotniczymi.

Samorządowe Kolegium Odwoławcze decyzją z dnia 15 października 2020 r. znak 408.117/F-22/XV/20 uchyliło zaskarżoną decyzję w całości i przekazało sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ I instancji. Kolegium wskazało na następujące nieprawidłowości w wydanej decyzji:

- zdaniem Kolegium decyzja, pomimo dołączenia przez organ płyty CD z wykazem drzew stanowiących przeszkodę lotniczą oraz powołaniem się na ten fakt w jej sentencji, nie zawierała załącznika – na końcu treści decyzji nie zostały wymienione żadne załączniki;
- w decyzji zabrakło rozważań i analizy przedłożonej opinii biegłego – zdaniem Kolegium organ jedynie odesłał do treści opinii biegłego, natomiast nie dokonał jej oceny jako środka dowodowego;
- w decyzji nie uwzględniono aktualnej numeracji działek geodezyjnych, na których umiejscowione są przeszkody lotnicze.

Jednocześnie Kolegium przyznało rację tut. organowi i nie uwzględniło odwołania strony w zakresie pozostałych uwag, w tym pominięcia zastosowania art. 56 ustawy o ochronie przyrody oraz sporządzenia operatu przeszkodowego metodą statystyczno-reprezentacyjną w oparciu o uogólnienie wyników badania próby losowej bez dokonania naziemnego skaningu laserowego i niedokonania pomiaru wszystkich drzew objętych decyzją.

Wobec decyzji Samorządowego Kolegium Odwoławczego, zawiadomieniem z dnia 26 października 2020 r. tut. organ poinformował strony o ponownie prowadzonym postępowaniu w sprawie oraz o zaktualizowaniu numerów geodezyjnych działek i rozszerzeniu kręgu stron postępowania o właściciela wyodrębnionej działki nr geod. 44/150, tj. Miasto Białystok – Zarząd Dróg Miejskich. Jednocześnie przedłużono postępowanie do dnia

31 grudnia 2020 r. Tego samego dnia wezwano zarządzającego lotniskiem do przedłożenia, w terminie miesiąca od otrzymania wezwania, zaktualizowanej dokumentacji geodezyjnej określającej wysokość nad poziomem morza i współrzędne każdego z drzew, które ma zostać usunięte jako przeszkoda lotnicza oraz aktualnego wypisu i wyrysu z operatu ewidencji gruntów lub odpisu z księgi wieczystej dla nieruchomości, na których znajdują się drzewa ozn. nr geod. 44/149, 44/150, 44/151.

Strona uzupełniła wezwanie w dniu 25 listopada 2020 r. o aktualny operat przeszkód lotniczych określający współrzędne i wysokość nad poziomem morza drzew, które są przeszkodami lotniczymi oraz aktualne numery geodezyjne działek, na których rosną, a także o aktualne wypisy i wyrysy z operatu ewidencji gruntów. W zaktualizowanym operacie przeszkód lotniczych uwzględniono zmiany, jakie zaszły w wyniku podziału działki geodezyjnej nr 44/148 na działki nr geod. 44/149, 44/150 i 44/151 oraz w wyniku budowy przedłużenia ulicy Wiosennej w Białymstoku, która spowodowała usunięcie części drzew stanowiących przeszkodę lotniczą rosnących na działce nr geod. 44/150. Wskazano, że w operacie uwzględniono tylko te drzewa, które swoimi koronami przebijają powierzchnie ograniczające przeszkody, których parametry ustalono w dokumentacji rejestracyjnej lotniska Białystok – Krywłany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

W międzyczasie, w dniu 23 listopada 2020 r. do tut. Urzędu przez system ePUAP wpłynął wniosek podpisany przez Panią Iwonę Grabowską Snarską o uznanie Stowarzyszenia Okolica za stronę w niniejszym postępowaniu. Jednakże, wobec braków formalnych, wynikających z nieprawidłowych podpisów osób upoważnionych do reprezentowania Stowarzyszenia Okolica, tut. organ wezwał w dniu 30 listopada 2020 r. o uzupełnienie wniosku w terminie 7 dni od daty otrzymania wezwania. We wskazanym terminie nie uzupełniono wniosku, wobec czego został on pozostawiony bez rozpatrzenia.

W dniu 11 grudnia 2020 r. tut. organ ponownie zwrócił się do wskazanych wyżej biegłych – Pana Roberta Ochwat oraz Marka Winiarskiego o dokonanie, w oparciu o przedłożony przez Wnioskodawcę zaktualizowany operat przeszkód lotniczych, aktualizacji przedłożonej w dniu 30 lipca 2020 r. opinii, na okoliczność ustalenia, czy wszystkie aktualnie wskazane przez Wnioskodawcę drzewa rzeczywiście muszą być usunięte jako przeszkody lotnicze, czy też część z nich może być jedynie przycięta lub pozostawiona na gruncie.

Aneks do opinii biegli przedłożyli w dniu 15 grudnia 2020 r. Po jego przeanalizowaniu przez organ, postanowieniem z tego samego dnia ekspertyzę dopuszczono formalnie jako dowód z opinii biegłego.

W dniu 15 grudnia 2020 r. wpłynął również wniosek Aero Partner Sp. z o. o. o skrócenie terminu na zapoznanie się z dokumentacją do 3 dni. Tut. organ przychylił się do wniosku i zawiadomieniem z dnia 15 grudnia 2020 r. poinformował strony o zebraniu całego materiału dowodowego i możliwości zapoznania się i wniesienia uwag w terminie 3 dni od daty otrzymania pisma. Żadna ze stron nie wniosła uwag we wskazanym terminie.

Po ponownym przeanalizowaniu sprawy, uwzględniając zalecenia wskazane w decyzji Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku z dnia 15 października 2020 r. znak 408.117/F-22/XV/20, a także biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy ustawy, treść dokumentacji rejestracyjnej lotniska Białystok – Krywłany, opinie biegłych z zakresu prawa lotniczego i dostarczony przez zarządzającego lotniskiem zaktualizowany operat przeszkód lotniczych, po zebraniu i rozpatrzeniu całego zebranego materiału dowodowego, dokonano oceny czy wnioskowane drzewa stanowią przeszkodę lotniczą. W okolicznościach niniejszej sprawy nie ulega wątpliwości, iż wnioskowane przez Aero Partner Sp. z o. o. drzewa stanowią przeszkodę lotniczą, wobec powyższego tut. organ przychylił się do wniosku i zezwolił na usunięcie 14457 sztuk drzew stanowiących przeszkody lotnicze, rosnących na działkach ewidencyjnych nr 36/2, 44/149, 44/151, 49, 53, 54/2, 55, położonych w obrębie 22 – Krywłany w Białymstoku. Parametry każdego z drzew stanowiącego przeszkodę lotniczą wskazano w załączniku stanowiącym integralną część niniejszej decyzji. Załącznik ten stanowi dołączony do decyzji wykaz drzew zamieszczony w pliku zapisanym na płycie CD. W niniejszej sprawie

pominięto objęte wnioskiem działki nr geod. 46 i 44/150, obręb 22 – Krywlany, gdyż na tych działkach zgodnie ze zaktualizowanym operatem przeszkodowym nie stwierdzono żadnych drzew, które mogą stanowić przeszkodę lotniczą. W przypadku działki nr geod. 44/150 brak drzew wynika z wykonanej w roku 2020 wycinki w ramach budowy przedłużenia ulicy Wiosennej.

Uzasadniając podjętą decyzję, w pierwszej kolejności należy wyjaśnić, czym są przeszkody lotnicze oraz powierzchnie ograniczające przeszkody w rozumieniu przepisów. Zgodnie z art. 87¹ ust. 1 ustawy przeszkodami lotniczymi są m. in. obiekty (także te naturalne, czyli drzewa) wyższe niż wysokości określone przez wyznaczone dla danego lotniska powierzchnie ograniczające przeszkody. Sposób wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody był wskazany 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. z 2003 r. Nr 130 poz. 1192 z późn. zm.). Rozporządzenie to zostało jednak z dniem 2 października 2020 r. uznane za uchylone, na mocy art. 18 ustawy z dnia 18 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235). Aktualnie sposób wyznaczania powierzchni ograniczających przeszkody powinien być określony na mocy rozporządzenia wydanego w oparciu o art. 92 ust. 2 ustawy. Do dnia wydania niniejszej decyzji rozporządzenie to nie zostało jednak wydane. Należy jednak wskazać, że krajowe przepisy wykonawcze w tym zakresie oparte są na obowiązujących dokumentach międzynarodowych i sposób wyznaczania tych powierzchni oparty jest m. in. na Załączniku do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.), ogłoszonym w załączniku do obwieszczenia nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 4) (w brzmieniu z dnia 11 stycznia 2019 r.). Wyjaśniając jak wyznaczone są powierzchnie ograniczające przeszkody dodatkowo tut. organ wspomógł się opinią biegłych Roberta Ochwat i Marka Winiarskiego, którzy w swojej ekspertyzie przejrzyście i szczegółowo wyjaśnili, co należy rozumieć przez powierzchnie ograniczające. W celu umożliwienia bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych przez statki powietrzne oraz wyeliminowania sytuacji, w której lotnisko ze względu na istniejące przeszkody lotnicze nie może być użytkowane, wyznacza się przestrzenie wolne od jakichkolwiek przeszkód. Osiągnięcie oczekiwanego celu ustala się poprzez ustanowienie szeregu powierzchni określających granicę, do której mogą sięgać obiekty w przestrzeni i stanowią one strefę, w której wykonywane loty nie są narażone na możliwość wystąpienia przeszkody lotniczej zagrażającej załodze statku powietrznego wykonującego operację podejścia do lądowania lub operację startu. Wielkość przestrzeni wokół lotniska wolnej od przeszkód wyznacza się w oparciu o przewidywany sposób wykorzystania drogi startowej (starty i lądowania statków powietrznych) oraz od typu podejścia, które ma zastosowanie dla drogi startowej. Jako typy podejścia dla drogi startowej należy rozumieć podejścia do lądowania na drogę nieprzyrządową, z podejściem nieprecyzyjnym oraz z podejściem precyzyjnym. W zależności od rodzaju drogi startowej, wartości dla poszczególnych powierzchni będą miały różne wielkości. Dla drogi startowej nieprzyrządowej, a taką posiada aktualnie lotnisko Białystok – Krywlany (EPBK), wyznaczono następujące powierzchnie ograniczające: powierzchnię stożkową, powierzchnię poziomą wewnętrzną, powierzchnie podejścia oraz powierzchnie przejściowe. Wymagane parametry dla poszczególnych powierzchni określają stosowne przepisy, a szczegółowe parametry dla przedmiotowego lotniska wskazano w dokumentacji rejestracyjnej lotniska, która poświadczona za zgodność z oryginałem znajduje się w aktach niniejszej sprawy..

Znając dokładne znaczenie przeszkód lotniczych i powierzchni ograniczających tut. organ następnie przeanalizował parametry wskazanych przez Wnioskodawcę drzew będących przeszkodami lotniczymi oraz powierzchni ograniczających przeszkody ustalonych dla lotniska Białystok – Krywlany w dokumentacji rejestracyjnej. Powierzchnie chronione

ograniczające wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska zostały ustalone decyzją nr ULC-LTL-4/550-0012/03/19 z dnia 22 stycznia 2020 r. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który zatwierdził Instrukcję Operacyjną lotniska Białystok Krywlany, która jest podstawowym dokumentem zarządzającego lotniskiem i który zapewnia właściwe funkcjonowanie i eksploatację lotniska. Powierzchnie te zawierają powierzchnię stożkową, powierzchnię poziomą wewnętrzną, powierzchnie podejścia oraz powierzchnie przejściowe. Dla poszczególnych powierzchni zostały określone wartości wysokości podane w metrach AMSL. Lotnisko nie posiada wyznaczonej powierzchni podejścia wewnętrznego, która jest wymagana tylko dla dróg startowych z podejściem precyzyjnym. Dla drogi startowej DS1 na terenie lotniska Białystok Krywlany został wyznaczony pas drogi startowej, który jest wolny od przeszkód lotniczych.

Po naniesieniu tak sprecyzowanych powierzchni ograniczających na model terenu dla lotniska Białystok - Krywlany, porównując wysokości nad poziomem morza dla poziomu gruntu oraz poziomu danej powierzchni ograniczającej oraz po naniesieniu położenia konkretnego drzewa, którego współrzędne zostały określone w operacie przeszkodowym, na model terenu, znając wysokość drzewa, możliwe było precyzyjne ustalenie, które drzewa stanowią przeszkodę lotniczą w rozumieniu ustawy, tj. które drzewa swoją wysokością przebijają powierzchnie ograniczające. Tut. organ przy porównaniu tych parametrów posłużył się pomocą specjalistów (biegłych) w tej dziedzinie, którzy dysponowali odpowiednim sprzętem i wiedzą wykraczającą poza możliwości techniczne i wiedzę, jaką dysponuje organ. Zgodnie z przyjętym w doktrynie i orzecznictwie poglądem, organ może zwrócić się do biegłego lub biegłych o wydanie opinii, gdy w sprawie wymagane są wiadomości specjalne. Podkreślenia wymaga jednak, iż opinia biegłego podlega, tak jak inne dowody, ocenie, jednakże co odróżnia ją pod tym względem, to szczególne dla tego dowodu kryteria oceny, które stanowią: poziom wiedzy biegłego, podstawy teoretyczne opinii, sposób motywowania sformułowanego w niej stanowiska oraz stopień stanowczości wyrażonych w niej ocen, a także zgodność z zasadami logiki i wiedzy powszechnej. Jakkolwiek opinia biegłych jest oparta na wiadomościach specjalnych, to, jak słusznie wskazało Kolegium, podlega ona ocenie przez organ w oparciu o cały zebrany w sprawie materiał.

W niniejszej sprawie tut. organ dokładnie przeanalizował opinię biegłego (zarówno złożoną w lipcu 2020 r., jak i jej aktualizację z grudnia 2020 r.) i porównał ją z pozostałym materiałem dowodowym. W ocenie organu, opinia biegłego jest logiczna i wewnętrznie jednorodna, sporządzona w sposób prawidłowy, fachowy, rzetelny, zgodnie z niezbędną i specjalistyczną wiedzą. Biegły zajął konkretne stanowisko w sprawie, jej treść jest spójna z pozostałym materiałem zgromadzonym w sprawie, w tym ze zaktualizowanym operatem przeszkód lotniczych. Biegły ma wystarczającą wiedzę merytoryczną w zakresie prawa lotniczego. Należy dodać, że organ dokonał analizy i kontroli parametrów poszczególnych drzew wskazanych zarówno w opinii, jak i operacie przeszkodowym, zwłaszcza pod kątem ich lokalizacji na poszczególnych działkach geodezyjnych według podanych współrzędnych oraz wysokości terenu n.p.m. Nie dopatrzone są tu nieprawidłowości. Organ nie kwestionuje też metody dokonanych pomiarów zleconych przez Wnioskodawcę za pomocą metody statystyczno-reprezentacyjnej w oparciu o uogólnienie wyników badania próby losowej. Należy podzielić tu stanowisko Kolegium, iż żaden przepis nie wprowadza jednej wiążącej metody określenia wysokości drzew. Natomiast zgodnie z ustawą i stanem faktycznym parametry takie jak współrzędne każdego drzewa i wysokość nad poziomem morza zostały w niniejszej sprawie ustalone prawidłowo.

Biorąc pod uwagę zebrany w sprawie i przeanalizowany materiał dowodowy, a także bezpieczeństwo operacji lotniczych, należało stwierdzić, że drzewa o wysokościach przewyższających wysokości wyznaczone dla przestrzeni chronionych lotniska należy bezwzględnie usunąć. Zgodnie z aktualizacją operatu przeszkodowego są to wszystkie drzewa wskazane w operacie. Wykaz tych drzew jest spójny z wykazem wskazanym w zaktualizowanej opinii biegłego, będącej częścią akt sprawy. Należy dodać, że istnieje wprawdzie możliwość

ogłowień koron drzew, jednakże byłby to zabieg o charakterze krótkotrwałym, który w dłuższej perspektywie i tak doprowadziłby do usunięcia drzew.

Należy odnieść się jeszcze do uwag Nadleśnictwa Dojlidy podniesionych w trakcie postępowania w zakresie wskazania, iż w zaktualizowanym operacie przeszkodowym nie uwzględniono przyrostów drzew w stosunku do pomiarów dokonanych wiosną bieżącego roku. Tut. organ przyjmuje tu logiczne założenie, że wysokości drzew stanowiących już przeszkodę lotniczą od czasu dokonania ich pomiarów uległy wzrostowi, ale nie zmienia to ostatecznego rozstrzygnięcia. Niezależnie bowiem od skali wzrostu i tak wszystkie wskazane w operacie drzewa powinny zostać usunięte, ponieważ skoro przebijały swoją wysokością granicę wyznaczonych powierzchni ograniczających wiosną bieżącego roku, to w chwili obecnej również tą granicę przewyższają, tylko w nieco większym stopniu. Drzewa rosną bowiem zawsze ku górze, więc niemożliwe jest wykluczenie któregoś z drzew z decyzji z powodu obniżenia jego wzrostu poniżej pułapu powierzchni ograniczającej. Odnosząc się natomiast do kwestii, czy w decyzji nie powinny znaleźć się dodatkowe drzewa, które na dzień dokonania pomiarów nie stanowiły przeszkody lotniczej, ale w wyniku wzrostu w dniu dzisiejszym mogą taką przeszkodę stanowić, tut. organ zwraca uwagę, że Wnioskodawca może się starać o ich usunięcie w ramach odrębnego postępowania administracyjnego. To rolą zarządzającego lotniskiem jest bowiem wskazanie drzew, które stanowią przeszkodę lotniczą i wnioskowanie o ich usunięcie, natomiast rolą organu jest ocena, czy wskazane we wniosku drzewa stanowią faktycznie taką przeszkodę, czy też nie i czy należy zezwolić na ich usunięcie. Nie jest natomiast rolą organu poszukiwanie dodatkowych drzew, których nie wykazał Wnioskodawca, a które mogą być przeszkodą lotniczą.

Co do powierzchni gruntów Lasów Państwowych, obejmujących obszar usunięcia przeszkód lotniczych, tut. organ wyjaśnia, że Prawo lotnicze nie nakłada na organ obowiązku podania takiej powierzchni. W załączniku do decyzji sprecyzowano ilość i współrzędne każdego z drzew stanowiących przeszkodę lotniczą i taka forma wypełnia ustawowe wymagania dla przedmiotowej decyzji.

Odnosząc się ponownie do występowania na obszarze wycinki gatunków objętych ochroną gatunkową oraz siedlisk przyrodniczych objętych prawodawstwem Unii Europejskiej, należy podkreślić, że zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy do usuwania drzewa znajdującego się na nieruchomościach objętych niniejszą decyzją, jak wspomniano wyżej nie stosuje się przepisów art. 33 i rozdziału 4 ustawy o ochronie przyrody, tj. przepisów dot. terenów Natura 2000 oraz przepisów określających zasady uzyskiwania pozwolenia na usuwanie drzew. Podkreślenia jednak wymaga, iż Prawo lotnicze nie wyłączyło przepisów dotyczących ochrony gatunkowej roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną ścisłą lub częściową (art. 48-52 ustawy o ochronie przyrody), co oznacza, że w przypadku realizacji działań które wiązać się będą z naruszeniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków chronionych, przeprowadzenie planowanych czynności będzie mogło nastąpić dopiero po uzyskaniu stosownego zezwolenia na odstępstwo od zakazów, na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem z dnia 10 sierpnia 2012 r. wydał wytyczne dotyczące ochrony gatunkowej. Określił, że wniosek o wydanie zezwolenia powinien zostać przygotowany w oparciu o aktualną inwentaryzację przyrodniczą, przeprowadzoną w terminie i metodą umożliwiającą określenie listy gatunków chronionych, liczebności osobników, inwentaryzację siedlisk itd. Sporządzenie wniosku o wydanie zezwolenia oraz realizacja zezwolenia w zakresie ochrony gatunkowej powinny być wykonane lub nadzorowane przez osoby posiadające odpowiednią wiedzę i doświadczenie w zakresie ochrony danej grupy gatunków.

Biorąc powyższe pod uwagę, należało orzec jak w sentencji niniejszej decyzji.

POUCZENIE

Przed rozpoczęciem prac wycinkowych należy zbadać, czy na gruncie nie występują gatunki chronione, ich siedliska, ostoje bądź gniazda. W przypadku stwierdzenia ich obecności należy powstrzymać się od wycinki drzew oraz zwrócić się ze stosownym wnioskiem do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska bądź Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku (art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody), gdyż niniejsza decyzja nie jest tożsama z uzyskaniem zezwolenia na odstępstwa od zakazów zawartych w art. 51 ust. 1 i art. 52 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody.

Zgodnie z art. 87⁵ ust. 2 Prawa lotniczego, posiadacz nieruchomości (Nadleśnictwo Dojlidy) winien zapewnić dostęp do nieruchomości w celu wykonania przez zarządzającego lotniskiem czynności związanych z usunięciem drzew. W przypadku nieudostępnienia nieruchomości zostaną zastosowane przepisy art. 124b ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

Zgodnie z art. 87⁵ ust. 3 Prawa lotniczego, usunięcie drzew winno nastąpić za odszkodowaniem zarządzającego lotniskiem (Aero Partner Sp. z o. o.) na rzecz posiadacza nieruchomości (Nadleśnictwa Dojlidy). Wysokość odszkodowania należy ustalić w drodze umowy stron. Zgodnie z art. 87⁵ ust. 4 Prawa lotniczego, w przypadku braku umowy stron w terminie 3 miesięcy od dnia usunięcia drzew, wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 3 ustali, po uzyskaniu stosownej informacji od stron, tut. organ, z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczaniu nieruchomości, określonych w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Zgodnie z art. 87⁵ ust. 5 Prawa lotniczego, w przypadku lasów stanowiących własność Skarbu Państwa odszkodowania, o których mowa w ust. 3, stanowią środki funduszu leśnego, o którym mowa w ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach.

Od niniejszej decyzji stronom postępowania przysługuje prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku za pośrednictwem Prezydenta Miasta Białegostoku w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Zgodnie z art. 127a Kodeksu postępowania administracyjnego w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia tut. organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Decyzja niniejsza podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej na podstawie ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej – część III, ust. 44 załącznika do ustawy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1546 z późn. zm.).

Załącznik do decyzji, stanowiący integralną część niniejszej decyzji:

1. Płyta CD zawierająca pliki stanowiące tabelę z wykazem poszczególnych drzew stanowiących przeszkodę lotniczą, z określeniem ich współrzędnych, numeru geodezyjnego działki, wysokości w strefie przeszkody oraz wysokości nad poziomem morza

Z up. PREZYDENTA MIASTA

Anna Janczyło-Morzy

DYREKTOR

Departamentu Ochrony Środowiska

/-podpisany cyfrowo/

Otrzymują:

1. Aero Partner Sp. z o.o.
ul. Komitetu Obrony Robotników 39
02-148 Warszawa
2. Skarb Państwa - Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
Nadleśnictwo Dojlidy w Białymstoku
al. 1000-lecia Państwa Polskiego 75
15-111 Białystok
3. Miasto Białystok – Zarząd Dróg Miejskich w.m.
4. a/a