



Bydgoszcz, dnia 22 października 2014 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOO.4210.23.2014.KŚ

DECYZJA

Na podstawie art. 104 i 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.), w związku z art. 73 ust. 1 i art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) oraz ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 3 października 2014 r. (wpływ: 8.10.2014 r.), znak: SPI_BiTCity/EtpIII/W3/2013, który został złożony przez Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, reprezentowany przez Pełnomocnika, Pana Krzysztofa Kręciproch z firmy Schuessler – Plan Inżynierzy Sp. z o.o., z siedzibą w Warszawie,

orzeka się

umorzyć postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Bydgoszcz - Błonie”, realizowanego na działkach podanych we wniosku, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 3 października 2014 r. (wpływ: 8.10.2014 r.), znak: SPI_BiTCity/EtpIII/W3/2013, Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, w imieniu którego występuje Pan Krzysztof Kręciproch z firmy Schuessler – Plan Inżynierzy Sp. z o.o., z siedzibą w Warszawie, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

Informacje o wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod numerem 1484/2014.

W myśl art. 71 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (tzw. I grupa) oraz mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (tzw. II grupa). Kryteria selekcji określa rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.).

Podstawowym aktem prawa wspólnotowego regulującym zasady przeprowadzenia ocen oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, oraz wskazującym przedsięwzięcia zasadom tym podlegające, jest Dyrektywa Rady 85/337/EWG dyrektywa rady z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. U. UE. L. 85.175.40 ze zm.).

Transpozycja unijnej dyrektywy w zakresie przedsięwzięć ujętych w jej załącznikach – I i II, odbyła się poprzez wprowadzenie do § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, przedsięwzięć w stosunku do których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko jest obligatoryjne (czyli wymienionych w załączniku I Dyrektywy 85/337/EWG) oraz § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (czyli wymienionych w załączniku II Dyrektywy 85/337/EWG), przedsięwzięć w stosunku do których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko jest wynikiem badania indywidualnego.

Na mocy porozumienia pomiędzy Miastem Bydgoszcz (w imieniu którego działa Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy), Województwem Kujawsko - Pomorskim, Gminą Solec Kujawski, Gminą Wielka Nieszawka oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przystąpiono do realizacji części projektowej zadania „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko - toruńskim obszarze metropolitalnym BiT - City”.

Bydgosko - toruński obszar metropolitalny to przestrzeń obejmująca ponad pół milionową społeczność zamieszkującą dwa największe miasta regionu. Bydgoszcz i Toruń pełnią rolę regionalnych centrów gospodarczych, kulturalnych i naukowych, a ich bliskość

jest dodatkowym elementem wzmagającym rozwój aglomeracji. Komunikację pomiędzy ośrodkami zapewniają połączenia drogami krajowymi nr 10 i 80 oraz linią kolejową nr 18.

Stan istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej wymaga inwestycji dostosowującej połączenia do nowoczesnej, przyjaznej użytkownikowi oraz środowisku naturalnemu formy. Modernizacja infrastruktury oraz stworzenie zintegrowanych rozwiązań takich jak kolejowo - drogowe węzły przesiadkowe, powiązane rozkłady jazdy, ujednolicone formy płatności i stworzenie udogodnień dla ruchu rowerowego, jest niezbędne do sprawnego funkcjonowania i dalszego rozwoju aglomeracji bydgosko - toruńskiej.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Bydgoszcz – Błonie, zlokalizowanego na obszarze miasta Bydgoszcz będącego największym miastem województwa kujawsko – pomorskiego. Zamierzenie stanowi jeden z elementów projektu „Budowy wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko – toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City”.

Projektowane przedsięwzięcie wpłynie na rozwój infrastruktury kolejowej w planowanym obszarze. Funkcjonowanie zintegrowanego węzła komunikacyjnego Błonie usprawni funkcjonowanie przewozów pasażerskich, poprawi ich bezpieczeństwo oraz pozwoli uzyskać standardy europejskie na liniach przebiegających przez terytorium Polski. Skutkiem tego będzie pełna integralność z celami przyjętymi na lata 2007 – 2013 w Strategii Rozwoju Infrastruktury Kolejowej i w Polityce Transportowej.

Roboty budowlane wykonywane będą przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego w zakresie branży drogowej, mostowej, kolejowej, konstrukcyjnej i sanitarnej.

Prace związane z budową zintegrowanego węzła komunikacyjnego Bydgoszcz - Błonie będą opierać się głównie na: budowie nowych peronów na linii kolejowej o nr 131 (Chorzów Batory – Tczew) wraz z budową wiat oraz remontem obiektu inżynierskiego łączącego osiedle Wilczak, Jary i Błonie wraz z budową wind, przebudowie infrastruktury technicznej będącej w obszarze wprowadzonych zmian, budowie infrastruktury dla transportu publicznego autobusowego w rejonie przystanku Bydgoszcz – Błonie (pętla autobusowa, infrastruktura dla pieszych, rowerów itd.), dostosowaniu parametrów technicznych ulicy Madalińskiego do ruchu pojazdów transportu publicznego (przebudowa infrastruktury drogowej), budowie infrastruktury terenowej systemu ITS dla komunikacji publicznej w Bydgoszczy i dla komunikacji kolejowej, niezbędnej ogólnej przebudowie infrastruktury kolejowej, jak i drogowej.

Przedstawiony zakres zamierzenia w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz na załącznikach mapowych, nie spełnia kryteriów rozporządzenia Rady Ministrów

z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Organ przeanalizował możliwość zakwalifikowania pod:

- „§ 3 ust. 1 pkt 58 linie kolejowe i urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznicę z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytkowej powyżej 1 km”. Linia kolejowa to nie tylko droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, ale i budynki, budowle oraz urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego. W trakcie budowy linii kolejowej lub rozbudowy/przebudowy linii istniejącej, w zakresie przedsięwzięcia należy ujmować ww. budynki, budowle lub urządzenia przewidziane do prowadzenia ruchu kolejowego, lecz w sytuacji niezależnego wznoszenia lub przebudowy tychże obiektów, nie jest zasadne przyjmowanie, że stanowią one przedsięwzięcie wymienione § 3 ust. 1 pkt 58 ww. rozporządzenia. Również obiekty tzn. chodniki, konstrukcyjne oporowe, przepusty, kładki, przejścia przez tory kolejowe, przejazdy kolejowe, perony, wiaty peronowe, urządzenia odwadniające, odprowadzające wodę, ekrany akustyczne, urządzenia oświetleniowe, stałe zasłony odśnieżne, pasy przeciwpożarowe, urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, obiekty od obsługi podróżnych, nastawnie oraz posterunki – nie są przedsięwzięciami, należącymi do grupy mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Do takiego stwierdzenia uprawnia druga część przepisu, w której niezależnie wymieniono grupę obiektów inżynierskich w ciągu dróg kolejowych. Dlatego stwierdzono, że przedstawiony w karcie informacyjnej przedsięwzięcia zakres nie spełnia kryteriów § 3 ust. 1 pkt 58 ww. rozporządzenia.
- „§ 3 ust. 1 pkt 60 drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 – 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”. Długość przebudowywanych ulic wynosi: przebudowywanej ulicy Madalińskiego ok. 340 m oraz pętli autobusowej 185 m, zatem przedstawiony zakres w przedłożonej dokumentacji nie wypełnia kryteriów § 3 ust. 1 pkt 60 powyższego rozporządzenia.

- „§ 3 ust. 1 pkt 56 garaże, parkingi samochodowe lub zespoły parkingów, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż:
 - a) 0,2 ha na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt. 1-3 tej ustawy,
 - b) 0,5 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a. Jak wynika z przedłożonych dokumentów powierzchnia parkingów wynosi 265 m² z jezdnią postojów Kiss & Ride, w związku z tym przedłożony zakres nie spełnia kryteriów § 3 ust. 1 pkt 56 ww. rozporządzenia.
- „§ 3 ust. 2 pkt 3 nieosiągające progów określonych w ust. 1, jeżeli po zsumowaniu parametrów charakteryzujących przedsięwzięcie z parametrami realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia tego samego rodzaju znajdującego się na terenie jednego zakładu lub obiektu, osiągną progi określone w ust. 1”, przedstawiony zakres przeanalizowano pod kątem zgodności zakresu inwestycji z powyższymi uwarunkowaniami, należy stwierdzić, że ww. warunki nie są spełnione.

Uwzględniając powyższe stwierdzono, że planowane zamierzenie nie kwalifikuje się według rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, do zadań z grupy I i II, wobec tego według przepisów krajowych nie wymaga ono uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a tym samym przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym, brak jest podstawy prawnej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla powyższego zamierzenia.

W przypadku zaistnienia jakiegokolwiek okoliczności skutkującej bezprzedmiotowością prowadzonego postępowania w całości lub w części, organ zobowiązany jest wydać decyzję o jego umorzeniu w całości lub w części, na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. Zgodnie z art. 126 Kodeksu postępowania administracyjnego, „do postanowień stosuje się odpowiednio przepisy art. 105, art. 107 § 2 - 5 oraz art. 109 - 113 (...)”. Należy zaznaczyć, że decyzja umarzająca postępowanie jest decyzją formalną, która nie rozstrzyga sprawy co do istoty.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie w wyroku z dnia 4 kwietnia 2013 r., II SA/Kr 177/13, sformułował pogląd, że „Zgodnie z art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego, gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe w całości albo w części, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania odpowiednio w całości albo w części. Przesłanką

do umorzenia postępowania na podstawie art. 105 § 1 KPA, jest bezprzedmiotowość postępowania „z jakiegokolwiek przyczyny”, czyli z każdej przyczyny powodującej brak jednego z elementów materialnego stosunku prawnego w odniesieniu do jego strony podmiotowej lub przedmiotowej. Jak podkreśla się w orzecznictwie, z bezprzedmiotowością postępowania administracyjnego (art. 105 KPA) mamy do czynienia wówczas, gdy w sposób oczywisty organ stwierdzi brak podstaw prawnych i faktycznych do merytorycznego rozpatrzenia sprawy. Innymi słowy bezprzedmiotowość postępowania ma miejsce wówczas, gdy nie istnieje sprawa administracyjna podlegająca rozpoznaniu w tym postępowaniu”.

Mając na względzie zakres i skalę inwestycji oraz biorąc pod uwagę jej niekwalifikowany charakter (na podstawie § 2 oraz § 3 powołanego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko), zgodnie z art. 105 § 1 K.p.a. stanowiącym, że gdy postępowanie administracyjne z jakichkolwiek przyczyn stało się bezprzedmiotowe, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania - orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
WŁODZIMIERZ CIEPŁY

Otrzymują:

1. Pełnomocnik - Pan Krzysztof Kręciproch, Schuessler – Plan Inżynierzy Sp. z o.o., ul. Grzybowska 12/14, 00-132 Warszawa,
2. Miasto Bydgoszcz, ul. Jezuicka 1, 85-102 Bydgoszcz,
3. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, ul. Toruńska 174a, 85-844 Bydgoszcz,
4. Województwo Kujawsko – Pomorskie, Pl. Teatralny 2, 87-100 Toruń,
5. Gmina Wielka Nieszawka, ul. Toruńska 12, 87-165 Wielka Nieszawka,
6. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
7. PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku, ul. Dyrekcyjna 2/4, 80-958 Gdańsk,
8. RDOŚ a/a

Kontakt w sprawie z Panią Kariną Ścieszyńską tel. (52) 506 56 66 wew. 6052