

RT-OŚ.6220.5.1.2024

Lubomierz, dnia 02.12.2024 r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 61a § 1 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572)*, w związku z art. 75 ust. 1 pkt 4 *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 (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112)*, po rozpoznaniu wniosku z dnia 24 października 2024 r. (data wpływu 18.11.2024 r.) złożonego w imieniu Gminy Lubomierz przez RDK PROJEKT Sp. z o. o. ul. Wrocławska 24/3, 55-040 Bielany Wrocławskie reprezentowaną przez Panią Magdalenę Taciak

odmawiam wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowa Dolnośląskiej Cyklostrady -Trasa Via Regia na terenie Gminy Lubomierz”

Uzasadnienie

Gmina Lubomierz reprezentowana przez RDK PROJEKT Sp. z o. o. ul. Wrocławska 24/3, 55-040 Bielany Wrocławskie w osobie Pani Magdaleny Taciak (pełnomocnictwo udzielone przez Burmistrza Gminy i Miasta Lubomierz w aktach sprawy) wnioskiem z dnia 24 października 2024 r. (data wpływu 18.11.2024 r.) wystąpiła o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Budowa Dolnośląskiej Cyklostrady-Via Regia na terenie Gminy Lubomierz”

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 *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*, zwanej dalej *ustawą o.o.ś.*, Burmistrz Gminy i Miasta Lubomierz jest organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedsięwzięcie polega na budowie drogi pieszo-rowerowej. W ramach inwestycji planuje się budowę drogi pieszo-rowerowej, miejsc obsługi rowerzystów wraz z oznakowaniem sposobu prowadzenia ruchu rowerowego, budowa poboczy, muld, oświetlenia w miejscach przecięcia drogi pieszo-rowerowej z drogami publicznymi. W ramach przedsięwzięcia planuje się również: wycinkę drzew, nasadzenia, konserwacja i czyszczenie przepustów.

Zgodnie z art. 72 ust. 1 *ustawy o.o.ś.* wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji wymienionych enumeratywnie w niniejszym ustępie, w tym, zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt. 1 przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego oraz decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych - wydawanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 725).

Ponadto, zgodnie z art. 71 ust. 2 *ustawy o.o.ś.* uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagane jest dla planowanych przedsięwzięć mogących znacząco

oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 2 i § 3 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.).

Art. 3 ust. 1 pkt 13 *ustawy o.o.ś.* definiuje pojęcie „przedsięwzięcia” jako zamierzenie budowlane lub inną ingerencję w środowisko polegające na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu. Również rozbudowa, przebudowa, lub montaż realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia, wymienionego w § 2 lub § 3 ww. rozporządzenia może wymagać przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jeśli spełnione są przesłanki określone w § 2 ust 2 i § 3 ust. 2 cytowanego rozporządzenia, w tym m. in. w przypadku kiedy zamierzenie dotyczy rozbudowy, przebudowy lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ww. rozporządzeniu, o ile progi te zostały określone.

Z uwagi na powyższe należy wskazać, że, aby decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach była konieczna do uzyskania, niezbędne jest spełnienie łącznie 2 przesłanek:

1. uzyskanie decyzji następuje przed uzyskaniem decyzji wymienionych enumeratywnie w *ustawie o.o.ś.* tj. w art. 72 ust. 1 i 1a *ustawy o.o.ś.*,
2. planowanie zamierzenie kwalifikuje się jako przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z *rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.).

Dopiero spełnienie łącznie dwóch powyższych warunków daje podstawę materialnoprawną do wydania przez właściwy organ decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedmiotowa inwestycja może zostać uznana za przedsięwzięcie zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 13 *ustawy o.o.ś.*, jednak analizy wymagała kwalifikacja przedsięwzięcia zgodnie z ww. rozporządzeniem.

Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 ww. rozporządzenia do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się m.in. autostrady i drogi ekspresowe oraz (§ 2 ust. 1 pkt 32 rozporządzenia) drogi inne niż wymienione w pkt 31 nie mniej niż o czterech pasach ruchu i długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku oraz zmianę przebiegu lub rozbudowę istniejącej drogi o dwóch pasach ruchu co najmniej do czterech pasów ruchu na długości nie mniejszej niż 10 km jednym odcinku.

Z kolei zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 ww. rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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*.

Ze względu na wielokrotne użycie pojęcia "drogi", należy w pierwszej kolejności ustalić jak należy je interpretować, w związku z tym, że w rozporządzeniu nie wyszczególniono pojęcia drogi rowerowej ani ścieżki rowerowej.

Wątpliwości w tym zakresie rozwiłał orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego.

W wyrokach z dnia 21 grudnia 2016 r., sygn. II OSK 1470/16 oraz z dnia 10 września 2020 r., sygn. II OSK 1470/16 wskazano, że stosując § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia (w tamtym stanie prawnym był to pkt 60, tożsamy z aktualną treścią pkt 62 należy odwołać się do definicji drogi zawartej w ustawie o drogach publicznych (dalej: u.d.p.) oraz ustawie prawo o ruchu drogowym (dalej: u.p.r.d.).

Zgodnie z art. 4 pkt 2 u.d.p. "droga" stanowi budowlę składającą się z części i urządzeń drogi, budowli ziemnych, lub drogowych obiektów inżynierskich, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, stanowiącą całość techniczno-użytkową, usytuowaną w pasie drogowym i przeznaczoną do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt.

Z kolei art. 2 pkt 1 u.p.r.d. jako drogę określa drogę w rozumieniu art. 4 pkt 2 u.d.p. Jezdnię z kolei zdefiniowano w art. 2 pkt 6 u.p.r.d. jako jezdnię w rozumieniu art. 4 pkt 5 u.d.p., tj. część drogi przeznaczona do ruchu pojazdów, składająca się z pasa albo pasów ruchu z wyjątkiem torowiska wydzielonego z jezdni.

Dalej należy przytoczyć pojęcie "drogi dla rowerów", którą zgodnie z art. 2 ust. 5 u.p.r.d. jest droga lub część drogi niebędąca jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu rowerów, hulajnog elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch i ruch pieszych, w przypadkach przewidzianych w ustawie.

Poprzez ww. definicje wskazano, że głównym i jedynym przeznaczeniem chodnika czy ścieżki rowerowej jest odpowiednio prowadzenie ruchu pieszych i ruchu rowerów, nie zaś jak w przypadku głównej funkcji drogi – ruchu pojazdów lub ruchu drogowego. Należy podkreślić, że uznanie chodnika czy ścieżki rowerowej za część drogi, nie determinuje kwalifikacji w zakresie wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Kluczowe znaczenie ma tu bowiem fakt, że użytkowanie tego rodzaju infrastruktury nie wiąże się zasadniczo z generowaniem oddziaływań, bowiem nie jest nią prowadzony ruch pojazdów silnikowych.

Pamiętać należy też, że wykładni prawa krajowego należy dokonywać w świetle celu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz. Urz. UE. L 2012.26.1, dalej jako "dyrektywa EIA") i jest to postulat skierowany przede wszystkim do organów administracji publicznej. Ponadto stosowanie wykładni pro unijnej oznacza, że efektywność dyrektywy jest zapewniana za pomocą właśnie norm prawa krajowego, a nie bezpośrednio skutecznych norm unijnych. Kwestia ta dotyczy całości ustawodawstwa krajowego, niezależnie od daty jego powstania, a nie tylko norm krajowych implementujących dyrektywę (zob. wyrok NSA z 9 stycznia 2018 r., sygn. II OSK 1071/17).

W świetle postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia

publiczne i prywatne na środowisko (Dz. U. UE. L. z 2012 r. Nr 26, str. 1 z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą EIA”, analizą w zakresie wpływu na środowisko powinny być objęte inwestycje, które wywołają lub mogą wywołać znaczące skutki w środowisku. Katalog tych inwestycji określony został w załączniku I i II do ww. dyrektywy, przy czym nie obejmują one swym zakresem chodników ani ścieżek rowerowych (w załączniku nr I ust. 7 lit b i c wymienione są jedynie: budowa autostrad i dróg szybkiego ruchu (przy czym do celów dyrektywy "droga szybkiego ruchu" oznacza drogę spełniającą wymagania zawarte w Umowie europejskiej o głównych drogach ruchu międzynarodowego z dnia 15 listopada 1975 r.) oraz budowa nowej drogi o czterech pasach lub większej liczbie pasów bądź wyrównanie lub poszerzenie istniejącej drogi złożonej z najwyżej dwóch pasów do co najmniej czterech pasów, w przypadku gdy taka nowa droga lub wyrównywana lub poszerzana część drogi miałaby co najmniej 10 kilometrów długości w jednym odcinku).

Z tych względów inwestycje tego rodzaju nie zostały uznane za przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko także na gruncie prawa krajowego (np. zgodnie z interpretacją zawartą w komunikacie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nr DOOŚ-WAPiS.400.55.2022.MDz z dnia 6 kwietnia 2022 r. dostęp: 30 września 2024 r. <https://www.gov.pl/attachment/366a371c-c7ab-43bc-95bc-ac9a3561eb3d>), na którą wskazuje również praktyka administracyjna.

Podobną interpretację podaje podręcznik opracowany przez Tomasza Wilzaka na potrzeby GDOŚ i RDOŚ pt. Przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko – przewodnik po rozporządzeniu Rady Ministrów: *„O ile budując nową drogę lub zmieniając nawierzchnię drogi istniejącej, za elementy tychże przedsięwzięć należy uznawać również chodniki i inne tego typu obiekty, to budowa samych tylko chodników, zjazdów i innych tego typu konstrukcji, przy drogach istniejących, nie ingerująca w część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów nie będzie przedsięwzięciem, o którym mowa § 3 ust. 1 pkt 60. Podobnie jak w przypadku kolei, peryferyjne przedsięwzięcia drogowe budowane samodzielnie czy też przebudowywane – tj. zjazdy z drogi publicznej, przejazdy drogowe, pasy postojowe, pasy dzielące, pobocza, chodniki, ścieżki rowerowe, konstrukcje oporowe, przepusty, kładki, czy obiekty i urządzenia wyposażenia technicznego dróg – nie są przedsięwzięciami mogącymi potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.”*

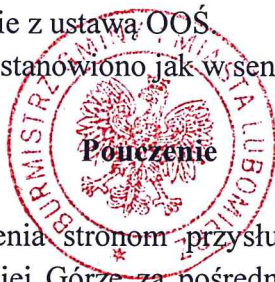
Z uwagi na powyższą interpretację, organ uznał, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie kwalifikuje się ona jako przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, w rozumieniu *rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*.

Zgodnie z art. 61a § 1 k.p.a., *gdy żądanie zostało wniesione przez osobę niebędącą stroną lub z innych uzasadnionych przyczyn postępowanie nie może być wszczęte, organ administracji publicznej wydaje postanowienie o odmowie wszczęcia postępowania*.

Zgodnie z wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 13 kwietnia 2017 r. sygn. II SA/Po 60/17: *„przez "inne uzasadnione przyczyny" uniemożliwiające wszczęcie postępowania administracyjnego należy rozumieć takie sytuacje, które w sposób oczywisty stanowią przeszkodę do wszczęcia postępowania, przykładowo gdy w tej samej sprawie postępowanie administracyjne już się toczyło albo w sprawie takiej zapadło już rozstrzygnięcie lub, gdy w przepisach prawa brak jest podstawy materialnoprawnej do rozpatrzenia żądania w trybie administracyjnym.”*

W przedmiotowej sprawie już na "na pierwszy rzut oka" można stwierdzić, że brak jest podstaw do prowadzenia postępowania z uwagi na jego bezprzedmiotowość, na co zresztą wskazywał sam Wnioskodawca, podkreślając we wniosku brak możliwości dokonania kwalifikacji przedsięwzięcia zgodnie z ustawą OOŚ.

Mając na uwadze powyższe postanowiono jak w sentencji.



BURMISTRZ
Gminy i Miasta Lubomierz
[Signature]
Mariusz Warowy

Od niniejszego postanowienia stronom przysługuje zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Jeleniej Górze za pośrednictwem Burmistrza Gminy i Miasta Lubomierz, w terminie 7 dni od daty jego otrzymania.

Otrzymują:

1. RDK PROJEKT Sp. z o. o. ul. Wrocławska 24/3, 55-040 Bielany Wrocławskie
- ② Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Gminy i Miasta Lubomierz
3. Tablica informacyjna Urzędu Gminy i Miasta Lubomierz
4. a/a

