Minister
Rozwoju i Technologii

Znak sprawy: DLI-II.7621.6.2022.PMJ.19

OBWIESZCZENIE

Na podstawie art. 49 § 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.), art. 11f ust. 3 i 6 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 162), a także art. 72 ust. 6 w zw. z art. 72 ust. 1 pkt 10 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 2022 r. poz. 1029, z późn. zm.),

Minister Rozwoju i Technologii

zawiadamia, że wydał decyzję z dnia 11 maja 2023 r., znak: DLI-II.7621.6.2022.PMJ.18, uchylającą w części i orzekającą w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującą w mocy decyzję Wojewody Mazowieckiego Nr 135/SPEC/2021 z dnia 23 grudnia 2021 r., znak: WI-I.7820.1.9.2020.DW, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa autostrady A2 Warszawa-Kukuryki na odcinku węzeł „Ryczołek" (koniec obwodnicy Mińska Mazowieckiego) Siedlce", Odcinek V od węzła „Grężów" (z węzłem) do węzła „Swoboda" (z węzłem) o długości około 12,49 km".

Z treścią ww. decyzji z dnia 11 maja 2023 r. wraz z załącznikami oraz aktami sprawy można zapoznać się w Ministerstwie Rozwoju i Technologii w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4/6, we wtorki, czwartki i piątki, w godzinach od 9:00 do 15:30, po wcześniejszym umówieniu się telefonicznie pod numerem telefonu (022) 323 40 70, jak również z treścią ww. decyzji (bez załączników)– w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Rozwoju i Technologii pod adresem: https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologia/obwieszczenia-decyzje-komunikaty (od dnia 29 maja 2023 r.), oraz w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, tj. w Urzędzie Gminy Skórzec, Urzędzie Miasta Siedlce, Urzędzie Gminy Siedlce, Urzędzie Gminy Mokobody, Urzędzie Gminy w Kotuniu.

Data publikacji obwieszczenia i treści decyzji: 29 maja 2023 r.

Załącznik: informacja o przetwarzaniu danych osobowych.

MINISTER ROZWOJU I TECHNOLOGII
z up.
Łukasz Ofiara
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Załącznik do obwieszczenia
Ministra Rozwoju i Technologii
znak: DLI-II.7621.6.2022.PMJ.19

Informacja o przetwarzaniu danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. U. L 119 z 4 maja 2016, z późn. zm.), zwanego dalej „RODO", informuję, że:

1) Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Minister Rozwoju i Technologii, z siedzibą w Warszawie, Plac Trzech Krzyży 3/5, kancelaria@mrit.gov.pl, tel.: +48 222 500 123, natomiast wykonującym obowiązki administratora jest Dyrektor Departamentu Lokalizacji Inwestycji.

2) Dane kontaktowe do Inspektora Ochrony Danych w Ministerstwie Rozwoju i Technologii: Inspektor Ochrony Danych, Ministerstwo Rozwoju i Technologii, Plac Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa, adres e-mail: iod@mrit.gov.pl.

3) Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane na podst. art. 6 ust. 1 lit. c RODO, tj. wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze, w celu prowadzenia postępowań administracyjnych realizowanych na podst. przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.), dalej „KPA", oraz w związku z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 162).

4) Podanie danych osobowych jest wymogiem ustawowym.

5) W związku z przetwarzaniem Pani/Pana danych osobowych, w celu wskazanym powyżej, Pani/Pana dane mogą być udostępnione innym odbiorcom lub kategoriom odbiorców. Odbiorcami danych mogą być:

   a) strony i inni uczestnicy postępowania administracyjnego w rozumieniu przepisów KPA;

   b) organy władzy publicznej oraz podmioty wykonujące zadania publiczne lub działające na zlecenie organów władzy publicznej, w zakresie i w celach, które wynikają z przepisów powszechnie obowiązującego prawa;

   c) inne podmioty, w tym dostawcy usług informatycznych, które na podstawie stosownych umów podpisanych z Ministerstwem Rozwoju i Technologii, przetwarzają dane osobowe, dla których Administratorem jest Minister Rozwoju i Technologii.

6) Odbiorcą Pani/Pana danych osobowych jest również Wojewoda Podlaski, w związku z korzystaniem przez Administratora z systemu elektronicznego zarządzania dokumentacją (EZD PUW).

7) Pani/Pana dane osobowe będą przechowywane przez okres niezbędny do realizacji celu ich przetwarzania, nie krócej niż okres wskazany w przepisach o archiwizacji tj. ustawie z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2020 r. poz. 164, z późn. zm.).

8) Przysługuje Pani/Panu:

   a) prawo do żądania od Administratora dostępu do treści swoich danych osobowych oraz informacji o ich przetwarzaniu;

   b) prawo do ich sprostowania, jeśli są błędne lub nieaktualne, a także uzupełnienia jeżeli są niekompletne;

   c) prawo żądania ograniczenia przetwarzania, z zastrzeżeniem art. 2a § 3 KPA - wystąpienie z żądaniem nie wpływa na tok i wynik postępowania.

9) Pani/Pana dane osobowe nie będą przekazywane do państwa trzeciego.

10) Pani/Pana dane nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym również profilowaniu.

11) W przypadku powzięcia informacji o niezgodnym z prawem przetwarzaniu w Ministerstwie Rozwoju i Technologii Pani/Pana danych osobowych, przysługuje Pani/Panu prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego właściwego w sprawach ochrony danych osobowych, tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa.

Minister
Rozwoju i Technologii

Znak sprawy: DLI-II.7621.6.2022.PMJ.18
Warszawa, 11 maja 2023 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. 2023 r. poz. 775), zwanej dalej „*kpa*", oraz art. 11g ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 162), zwanej dalej „*specustawą drogową*", po rozpatrzeniu odwołań Pana J.K., Pani K.K., Pana E.K oraz Stowarzyszenia P.n.rz.W.I. z siedzibą w B. od decyzji Wojewody Mazowieckiego Nr 135/SPEC/2021 z dnia 23 grudnia 2021 r., znak: WI-I.7820.1.9.2020.DW, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa autostrady A2 Warszawa -Kukuryki na odcinku węzeł „Ryczołek" (koniec obwodnicy Mińska Mazowieckiego) Siedlce", Odcinek V od węzła „Grężów" (z węzłem) do węzła „Swoboda" (z węzłem) o długości około 12,49 km",

I. Uchylam:

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 3, w wierszu 5, licząc od dołu strony, zapis:

  „1038 (**1038/1**, 1038/2)",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, tabelę dotyczącą zatwierdzenia podziału nieruchomości, w zakresie pozycji nr 308 na stronie 19 – dotyczącej działki nr 1038, z obrębu 0012 Niwiski,

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 4, w wierszu 24, licząc od góry strony, oraz znajdujący się na stronie 22 w tabeli dotyczącej zatwierdzenia podziału nieruchomości, w pozycji nr 386, w kolumnie nr 4 pn. „Nr ew. działek przed podziałem", zapis:

  „92/2",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 5, w wierszu 1, licząc od góry strony, oraz znajdujący się na stronie 26 w tabeli dotyczącej zatwierdzenia podziału nieruchomości, w pozycji nr 481, w kolumnie nr 4 pn. „Nr ew. działek przed podziałem", zapis:

  „146/1",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 5, w wierszu 2, licząc od góry strony, oraz znajdujący się na stronie 26 w tabeli dotyczącej zatwierdzenia podziału nieruchomości, w pozycji nr 482, w kolumnie nr 4 pn. „Nr ew. działek przed podziałem", zapis:

  „147",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 37, w wierszu 9-12, licząc od góry strony, zapis:

  „Mapy zatwierdzające projekt podziału nieruchomości jako załącznik nr 2 stanowią integralną część niniejszej decyzji. Ww. pogrubione numery działek stanowią oznaczenie części nieruchomości, według katastru nieruchomości, które w zależności od wskazania w powyższych tabelach stają się własnością Skarbu Państwa.",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 60, w wierszu 1, licząc od góry strony, zapis:

  „ na potrzeby przebudowy lub budowy sieci uzbrojenia terenu,",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 60, w wierszu 6-8, licząc od góry strony, zapis:

  „Do ograniczeń, o których mowa powyżej stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-8 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1899 ze zm.).",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 64, w wierszu 20-22, licząc od dołu strony, zapis:

  „Projektowana inwestycja na przedmiotowym odcinku polegać będzie na budowie autostrady A2 na odcinku od końca istniejącej autostrady do włączenia w istniejąca obwodnicę Siedlec w ciągu drogi krajowej nr 2.",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 65, w wierszu 1-2, licząc od góry strony, zapis:

  „Droga wojewódzka nr 803 będzie krzyżować się z autostradą A2 w km 9+867 i będzie przebiegać pod nią.",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 65, w wierszu 6-8, licząc od góry strony, zapis:

  „Droga gminna publiczna nr 360301W będzie krzyżować się z autostradą A2 w km 1+580.10 projektowanego odcinka i będzie przebiegać nad autostradą. W obrębie autostrady zostanie wprowadzona korekta przebiegu drogi gminnej publicznej na długości 390 m.",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 65, w wierszu 10-13, licząc od góry strony, zapis:

  „Droga gminna publiczna nr WA-31 będzie krzyżować się z autostradą w km 4+841.31 projektowanego odcinka i będzie przebiegać nad nią. Skrzyżowanie dróg zostanie wykonane w postaci przejazdu bez powiązania z autostradą. W obrębie autostrady dokonano korekty przebiegu drogi gminnej publicznej na długości 339 m.",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 65, w wierszu 19-22, licząc od góry strony, zapis:

„Droga gminna nr 360822W będzie krzyżować się z autostradą A2 w k 8+244.12 nowo projektowanym odcinkiem i będzie przebiegać nad autostradą. Skrzyżowanie dróg zostanie wykonane w postaci przejazdu bez powiązania z autostradą. W obrębie autostrady zostanie wprowadzona korekta przebiegu drogi gminnej na długości ok. 864m.",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 65, w wierszu 24-27, licząc od góry strony, zapis:

  „Droga gminna publiczna WD-35A będzie krzyżować się z autostradą A2 w km 11+180.61 nowo projektowanego odcinka i przebiegać pod autostradą. Skrzyżowanie dróg zostanie wykonane w postaci przejazdu bez powiązania z autostradą. Przebieg drogi gminnej publicznej zostanie skorygowany na długości 442 m.",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 65, w wierszu 29-32, licząc od góry strony, zapis:

  „droga gminna nr 540044W będzie krzyżować się z autostradą A2 w km12+106.58 nowo projektowanego odcinka i przebiegać pod autostradą. Skrzyżowanie dróg zostanie wykonane w postaci przejazdu bez powiązania z autostradą. Przebieg drogi gminnej w obrębie autostrady zostanie skorygowany na długości 256 m.",

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 65, zapis stanowiący dotychczasową treść pkt III pn. Określenie linii rozgraniczających teren,

- tom I/1 projektu budowlanego (projekt zagospodarowania terenu – część opisowa), stanowiący część załącznika nr 1 do zaskarżonej decyzji,

- rysunki nr: 0207, 0214, 0224, 0233 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu (tom I/5), stanowiącego część załącznika nr 1 do zaskarżonej decyzji,

- tom II/1 projektu budowlanego (część opisowa projektu architektoniczno-budowlanego – branża drogowa), stanowiącego część załącznika nr 1 do zaskarżonej decyzji,

- zbiorcze mapy z projektami podziałów nieruchomości, wraz z wykazami zmian danych ewidencyjnych, stanowiące część załącznika nr 2 do zaskarżonej decyzji – w zakresie dotyczącym: działki nr 1038, z obrębu 0012 Niwiski, działki nr 92/2, z obrębu 0012 Nowe Opole, działek nr 146/1 i nr 147, z obrębu 0033 Żelków Kolonia,

i orzekam w tym zakresie poprzez:

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 3, w wierszu 5, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

  „1036 (**1036/1**, 1036/2)",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 19 w tabeli dotyczącej zatwierdzenia podziału nieruchomości, zapisu stanowiącego nową treść pozycji nr 308 tabeli:

„

308	Mokobody	0012 Niwiski	1036	**1036/1**	1036/2

"

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 4, w wierszu 24, licząc od góry strony, oraz na stronie 22 w tabeli dotyczącej zatwierdzenia podziału nieruchomości, w pozycji nr 386, w kolumnie nr 4 pn. „Nr ew. działek przed podziałem", nowego zapisu:

  „92/7",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 5, w wierszu 1, licząc od góry strony, oraz na stronie 26 w tabeli dotyczącej zatwierdzenia podziału nieruchomości, w pozycji nr 481, w kolumnie nr 4 pn. „Nr ew. działek przed podziałem", nowego zapisu:

  „146/2",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 5, w wierszu 2, licząc od góry strony, oraz na stronie 26 w tabeli dotyczącej zatwierdzenia podziału nieruchomości, w pozycji nr 482, w kolumnie nr 4 pn. „Nr ew. działek przed podziałem", nowego zapisu:

  „147/1",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 37, nowego zapisu:

  „**Ww. pogrubione numery działek wskazane w kolumnie nr 5 (pn. „Nr ew. działek po podziale przechodzące pod inwestycję") tabeli dotyczącej zatwierdzenia podziału nieruchomości, znajdującej się na stronach 10-37, stanowią oznaczenie nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa, z wyjątkiem nieruchomości będących już własnością Skarbu Państwa przed wydaniem decyzji w sprawie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Mapy z projektem podziału nieruchomości, wraz z wykazem zmian danych ewidencyjnych, stanowią integralną część decyzji w sprawie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej.**",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 60, w wierszu 1, licząc od góry strony, nowego zapisu:

  „na potrzeby przebudowy lub budowy sieci uzbrojenia terenu, zjazdów, innych dróg publicznych,",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 60, w wierszu 6-8, licząc od góry strony, nowego zapisu:

  „Do ograniczeń, o których mowa powyżej, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-7 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, poprzez dodanie, na stronie 7, po zapisie znajdującym się w wierszu 7, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„**obręb 0023 Stare Opole** – działka ew. nr 220 **(220/2)**",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, poprzez dodanie, na stronie 46, w tabeli zawierającej działki z ograniczonym sposobem korzystania, po zapisie znajdującym się w pozycji nr 178, zapisu stanowiącego treść nowej pozycji nr 178a tabeli:

„

178a	Siedlce	0023 Stare Opole	220	220/2	rozbiórka altany

"

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia na stronie 64, w wierszu 20-22, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

  „Projektowana inwestycja na przedmiotowym odcinku polegać będzie na budowie autostrady A2 na odcinku od końca realizowanej autostrady do włączenia w realizowany odcinek autostrady A2.",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 65, w wierszu 1-2, licząc od góry strony, nowego zapisu:

  „Droga wojewódzka nr 803 będzie krzyżować się z autostradą A2 w km 9+967,61 i będzie przebiegać nad nią.",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia na stronie 65, w wierszu 6-8, licząc od góry strony, nowego zapisu:

  „Droga gminna publiczna nr 360301W będzie krzyżować się z autostradą A2 w km 1+580.05 projektowanego odcinka i będzie przebiegać nad autostradą. W obrębie autostrady zostanie wprowadzona korekta przebiegu drogi gminnej publicznej na długości 509.36 m.",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia na stronie 65, w wierszu 10-13, licząc od góry strony, nowego zapisu:

  „Droga gminna publiczna nr WA-31 będzie krzyżować się z autostradą w km 4+841.31 projektowanego odcinka i będzie przebiegać pod nią. Skrzyżowanie dróg zostanie wykonane w postaci przejazdu bez powiązania z autostradą. W obrębie autostrady dokonano korekty przebiegu drogi gminnej publicznej na długości 362 m.",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia na stronie 65, w wierszu 19-22, licząc od góry strony, nowego zapisu:

  „Droga gminna nr 360822W będzie krzyżować się z autostradą A2 w km 8+244.12 nowo projektowanego odcinka i będzie przebiegać nad autostradą. Skrzyżowanie dróg zostanie wykonane w postaci przejazdu bez powiązania z autostradą. W obrębie projektowanej autostrady zostanie wprowadzona korekta przebiegu drogi gminnej na długości ok. 876m.",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenie na stronie 65, w wierszu 24-27, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„Droga gminna publiczna WD-35A będzie krzyżować się z autostradą A2 w km 11+180.61 nowo projektowanego odcinka i przebiegać nad autostradą. Skrzyżowanie dróg zostanie wykonane w postaci przejazdu bez powiązania z autostradą. Przebieg drogi gminnej publicznej zostanie skorygowany na długości 572 m.",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia na stronie 65, w wierszu 29-32, licząc od góry strony, nowego zapisu:

  „Droga gminna publiczna 540044W będzie krzyżować się z autostradą A2 w km 12+106.42 nowo projektowanego odcinka i przebiegać pod autostradą. Skrzyżowanie dróg zostanie wykonane w postaci przejazdu bez powiązania z autostradą. Przebieg drogi gminnej w obrębie autostrady zostanie skorygowany na długości 284.02 m.",

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia na stronie 65, zapisów stanowiących nową treść pkt III zaskarżonej decyzji:

  „III. Określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych innych dróg publicznych.

  Linie rozgraniczające teren inwestycji, w tym granice pasów drogowych innych dróg publicznych, określono na mapach stanowiących część graficzną projektu zagospodarowania terenu, będącego elementem zatwierdzonego decyzją w sprawie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej projektu budowlanego. Stosownie do art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, linie rozgraniczające teren, w tym granice pasów drogowych, ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości.

  Zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g, j ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, określam obowiązek budowy innych dróg publicznych i zezwalam na wykonanie tego obowiązku. W myśl art. 11f ust. 2a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do przekazania wybudowanych i oddanych do użytkowania innych dróg publicznych właściwym zarządcom dróg.",

- zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, tomu I/1 projektu budowlanego (projekt zagospodarowania terenu - część opisowa), stanowiącego załącznik nr 1.1 do niniejszej decyzji,

- zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunków nr: 0207, 0214, 0224, 0233 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu (tom I/5), stanowiących załączniki nr 1.2-1.5 do niniejszej decyzji,

- zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, tomu II/1 projektu budowlanego (część opisowa projektu architektoniczno-budowlanego – branża drogowa), stanowiącego załącznik nr 1.6 do niniejszej decyzji,

- zatwierdzenie aneksu do tomu XI projektu budowlanego (projekt architektoniczno-budowlany – branża architektoniczna), stanowiącego załącznik nr 1.7 do niniejszej decyzji,

- zatwierdzenie tomu I/2 projektu budowlanego (projekt zagospodarowania terenu - kopie uprawnień i zaświadczeń z Izb Inżynierów Budownictwa projektantów i sprawdzających przygotowujących zamienne części projektu budowlanego), stanowiącego załącznik nr 1.8 do niniejszej decyzji,

- zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, mapy z projektem podziału działki nr 1036, z obrębu 0012 Niwiski, stanowiącej załącznik nr 2.1 do niniejszej decyzji,

- zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, mapy z projektem podziału działki nr 92/7, z obrębu 0012 Nowe Opole, stanowiącej załącznik nr 2.2 do niniejszej decyzji,

- zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, mapy z projektem podziału działki nr 146/2, z obrębu 0033 Żelków Kolonia, stanowiącej załącznik nr 2.3 do niniejszej decyzji,

- zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, mapy z projektem podziału działki nr 147/1, z obrębu 0033 Żelków Kolonia, stanowiącej załącznik nr 2.4 do niniejszej decyzji,

- ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, poprzez dodanie, na stronie 66, po zapisie znajdującym się w wierszu 6, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

  „Należy spełnić warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska określone w:

  - decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 20 grudnia 2011., znak: WOOŚ-II.4200.1.2011.MW, ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A2 na odcinku Warszawa-Kukuryki według wariantu 4+4a[1]+4,
  - decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 6 maja 2021 r., znak: WOOŚ-II.420.85.2020.OŁN.13, stwierdzającej brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa i przebudowa układu drogowego kolidujących dróg istniejących, budowie dróg dojazdowych, skarp i zjazdów oraz wykonaniu przebudowy infrastruktury technicznej w związku z budową autostrady A2 Warszawa-Kukuryki na odcinku węzeł "Ryczołek" (koniec obwodnicy Mińska Mazowieckiego) - Siedlce: Odcinek V od węzła "Grzęzów" (z węzłem) do węzła "Swoboda" (z węzłem) o długości ok. 12,49 km",
  - postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 30 listopada 2021 r., znak: WOOŚ-II.4222.12.2021.ONŁ.14, uzgadniającym realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i określającym warunki jego realizacji, uzupełnionym i sprostowanym w części postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 17 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ-II.4222.12.2021.OŁN.16.".

II. W pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymuję w mocy

UZASADNIENIE

W dniu 11 grudnia 2020 r. do Wojewody Mazowieckiego został złożony wniosek z dnia 11 grudnia 2020 r. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, zwanego dalej

„inwestorem", reprezentowanego przez ustanowionego w sprawie pełnomocnika, skorygowany i uzupełniony w trakcie prowadzonego postępowania, o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa autostrady A2 Warszawa -Kukuryki na odcinku węzeł „Ryczołek" (koniec obwodnicy Mińska Mazowieckiego) Siedlce", Odcinek V od węzła „Grężów" (z węzłem) do węzła „Swoboda" (z węzłem) o długości około 12,49 km". *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając konieczność jego nadania interesem gospodarczym i społecznym oraz wniósł o ponowne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Mazowiecki wydał w dniu 23 grudnia 2021 r. decyzję Nr 135/SPEC/2021, znak: WI-I.7820.1.9.2020.DW, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa autostrady A2 Warszawa-Kukuryki na odcinku węzeł „Ryczołek" (koniec obwodnicy Mińska Mazowieckiego) Siedlce", Odcinek V od węzła „Grężów" (z węzłem) do węzła „Swoboda" (z węzłem) o długości około 12,49 km", zwaną dalej *„decyzją Wojewody Mazowieckiego"* oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Mazowieckiego* odwołania, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, wnieśli:

1. Pani K.K., Pan J.K. i Pan E.K. – odwołania z dnia 31 stycznia 2022 r. o tożsamej treści,
2. Stowarzyszenie P.n.rz.W.I. z siedzibą w B., zwane dalej *„Stowarzyszeniem"* - odwołanie z dnia 9 lutego 2022 r.

W ww. odwołaniach, wniesionych w terminie, skarżący podnieśli zarzuty w sprawie *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, jak i postępowania zakończonego wydaniem tej decyzji.

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie - stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 kwietnia 2022 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Technologii (Dz. U. z 2022 r. poz. 838) - jest Minister Rozwoju i Technologii, zwany dalej *„Ministrem"*, stwierdzono, co następuje.

Kompetencje organu odwoławczego obejmują zarówno korygowanie wad prawnych decyzji organu I instancji, polegających na niewłaściwym zastosowaniu przepisu prawa materialnego, bądź postępowania administracyjnego, jak i wad polegających na niewłaściwej ocenie okoliczności faktycznych. Zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą organy administracyjne powinny działać wnikliwie, prowadząc wyczerpujące postępowanie dowodowe w celu uzyskania prawdy obiektywnej, a fakty istotne dla podjęcia rozstrzygnięcia powinny zostać w miarę możliwości bezsprzecznie ustalone. Obowiązek ten wynika z art. 7 i 77 *kpa*. Dlatego też trafność rozstrzygnięcia w każdym indywidualnym przypadku wymaga szczegółowego zbadania i rozważenia wszelkich argumentów, które stanowiłyby podstawę do przyjęcia określonego stanowiska. Wydając decyzję, organ zobowiązany jest do przestrzegania przepisów *kpa*, a przede wszystkim do podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego.

Mając na uwadze powyższe, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego, *Minister* rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez Wojewodę Mazowieckiego, w tym zbadał poprawność postępowania organu pierwszej instancji oraz poprawność kończącej to postępowanie *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, jak również rozpatrzył zarzuty skarżących.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, do wniosku załączono mapę w skali 1:1000, na której przedstawiono proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu. Ponadto, przedstawiono analizę powiązania drogi z innymi drogami publicznymi, dołączono mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości, określono zmiany w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu, określono nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa, oraz określono nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 5 *specustawy drogowej*, do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej *inwestor* dołączył projekt budowlany wraz z opiniami, uzgodnieniami, pozwoleniami oraz dokumentami wymaganymi przepisami szczególnymi. Wskazać również trzeba, iż w dniu 19 września 2020 r. weszła w życie ustawa z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 471), zwana dalej *„ustawą nowelizującą"*. Jednocześnie wydane zostało rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1609). Zgodnie z § 25 tego rozporządzenia, uchylone zostało dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1935), zwane dalej *„rozporządzeniem w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego"*.

Jednakże w myśl art. 26 *ustawy nowelizującej* przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie znowelizowanych przepisów, inwestor może do wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę albo wniosku o zatwierdzenie projektu budowlanego, albo zgłoszenia budowy załączyć projekt budowlany sporządzony na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym. Jednocześnie, zgodnie z art. 27 ust. 1 pkt 1 *ustawy nowelizującej* do zamierzeń budowlanych realizowanych w oparciu o projekt budowlany sporządzony na podstawie przepisów dotychczasowych w sytuacji, gdy opracowany został projekt budowlany zgodny z dotychczasowymi przepisami Prawa budowlanego, dalszy przebieg procesu inwestycyjnego razem z postępowaniem w sprawie pozwolenia na budowę będzie się odbywał według dotychczasowych przepisów ustawy Prawo budowlane.

Tym samym, przedmiotowa sprawa podlega rozpatrzeniu w oparciu o przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.), zwanej dalej *„ustawą Prawo budowlane"*, w brzmieniu dotychczas obowiązującym (a więc sprzed nowelizacji dokonanej ww. ustawą z dnia 13 lutego 2020 r.), a także w oparciu o przepisy *rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*. Projekt został wykonany i sprawdzony przez osoby spełniające warunki, o których mowa w art. 12 ust. 7 *ustawy Prawo budowlane*. Zgodnie z art. 20 ust. 4 tej ustawy, do projektu dołączono oświadczenia projektantów i sprawdzających o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Przedmiotowy projekt budowlany jest zgodny z:

- decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 20 grudnia 2011., znak: WOOŚ-II.4200.1.2011.MW, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A2 na odcinku Warszawa-Kukuryki według wariantu 4+4a[1]+4, zwaną dalej *„decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach"*,

- decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 6 maja 2021 r., znak: WOOŚ-II.420.85.2020.OŁN.13, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa i przebudowa układu drogowego kolidujących dróg istniejących, budowie dróg dojazdowych, skarp i zjazdów oraz wykonaniu przebudowy infrastruktury technicznej w związku z budową autostrady A2 Warszawa-Kukuryki na odcinku węzeł "Ryczołek" (koniec obwodnicy Mińska Mazowieckiego) - Siedlce: Odcinek V od węzła "Grężów" (z węzłem) do węzła "Swoboda" (z węzłem) o długości ok. 12,49 km",
- postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 30 listopada 2021 r., znak: WOOŚ-II.4222.12.2021.ONŁ.14, uzgadniającym realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i określającym warunki jego realizacji, zwanym dalej *„postanowieniem uzgadniającym"*, uzupełnionym i sprostowanym w części postanowieniem z dnia 17 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ-II.4222.12.2021.OŁN.16,
- decyzjami Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 5 lutego 2021 r., znak: LU.RUZ.4210.47m.2020.VR i z dnia 3 lutego 2021 r., znak: LU.RUZ.4210.45m.2020.AO, w przedmiocie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego w ramach ww. inwestycji drogowej,
- postanowieniami Wojewody Mazowieckiego w przedmiocie udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych.

Po dokonaniu analizy przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego, organ odwoławczy stwierdził, że spełnia on wymagania określone w art. 34 ust. 2 i ust. 3 *ustawy Prawo budowlane* oraz w *rozporządzeniu w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*.

Do wniosku *inwestor* dołączył również wymagane opinie, o których mowa w art. 11b ust. 1 oraz art. 11d ust. 1 pkt 8 *specustawy drogowej*, bądź dowody potwierdzające doręczenie wystąpień o ich wydanie, w przypadku ich niewydania, co należało potraktować się jako brak zastrzeżeń do wniosku. Stosownie do art. 11d ust. 1 pkt 7a *specustawy drogowej*, *inwestor* załączył do wniosku wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 645), zwanej dalej *„ustawą o drogach publicznych"*, oraz uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 *ustawy o drogach publicznych*. Ponadto, *inwestor* dołączył również wymagane przepisami odrębnymi akty administracyjne.

Analizując złożony przez *inwestora* wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej organ odwoławczy uznał, że zawiera on elementy wskazane w art. 11b oraz art. 11d ust. 1 *specustawy drogowej*.

Następnie organ odwoławczy poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Mazowieckiego postępowanie w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje. W ocenie organu II instancji, Wojewoda Mazowiecki poinformował strony o wszczętym postępowaniu, podał jego podstawę prawną, poinformował strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z tą dokumentacją, a zatem należycie i wyczerpująco poinformował strony o okolicznościach faktycznych i prawnych, będących przedmiotem postępowania administracyjnego, które mogły mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków.

Wojewoda Mazowiecki zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie

wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji, wysyłając zawiadomienia na adresy wskazane w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczeń. W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy. W toku postępowania przed Wojewodą Mazowieckim wniesiono zastrzeżenia odnośnie rzeczonej inwestycji drogowej, które organ pierwszej instancji przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do poruszonych zagadnień.

Działając na podstawie art. 89 ust. 1 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 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.), zwanej dalej *„ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie"*, Wojewoda Mazowiecki zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia drogowego. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, działając na podstawie art. 90 ust. 2 pkt 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, zwrócił się do Wojewody Mazowieckiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w sprawie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia drogowego. Spełniając powyższy obowiązek Wojewoda Mazowiecki poinformował społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków.

Po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał *postanowienie uzgadniające*, które zostało następnie uzupełnione i sprostowane w części ww. postanowieniem z dnia 17 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ-II.4222.12.2021.OŁN.16.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Mazowiecki wydał w dniu 23 grudnia 2021 r. decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Mazowiecki podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji, mając na uwadze stanowisko przedstawione przez *inwestora*, odniósł się do uwag wniesionych w trakcie postępowania.

Zgodnie z art. 11f ust. 3 *specustawy drogowej*, Wojewoda Mazowiecki doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz zawiadomił o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń. Ponadto, dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Mazowieckiego* organ I instancji poinformował o wydaniu decyzji w drodze zawiadomienia z dnia 29 grudnia 2021 r. znak: WI-I.7820.1.9.2020.DW, wysłanego na adres wskazany w katastrze nieruchomości. W zawiadomieniu oraz w obwieszczeniu zamieszczono, zgodnie z art. 11f ust. 4 *specustawy drogowej*, informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

Kontrolowana *decyzja Wojewody Mazowieckiego* (z zastrzeżeniem uchybień, o którym będzie mowa w dalszej części niniejszej decyzji), czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 11f ust. 1 *specustawy drogowej*. Zaskarżona *decyzja Wojewody Mazowieckiego* określa również termin wydania nieruchomości, lub wydania nieruchomości opróżnienia lokali oraz innych pomieszczeń, o którym mowa w art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej*. Pozytywnie należy ocenić określenie przez Wojewodę Mazowieckiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej* – ww. terminu na 120 dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji o zezwoleniu

na realizację inwestycji drogowej (najkrótszy dopuszczalny termin). Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez *inwestora* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Postanowieniem z dnia 27 stycznia 2022 r., znak: WI-I.7820.1.9.2020.DW – po rozpatrzeniu wniosku *inwestora* z dnia 11 stycznia 2022 r., znak: A2.V/S-G/AK/2022/1386 – Wojewoda Mazowiecki odmówił sprostowania *decyzji Wojewody Mazowieckiego*.

Po zapoznaniu się ze zgromadzonym materiałem dowodowym organ II instancji stwierdził, iż wydana decyzja wymaga dokonania korekty merytoryczno-reformacyjnej. Należy zauważyć, iż przepisy art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* umożliwiają organowi odwoławczemu korektę zaskarżonej decyzji przez jej uchylenie i orzeczenie w tym zakresie co do istoty sprawy.

Z akt sprawy zakończonej wydaniem *decyzji Wojewody Mazowieckiego* wynika, iż pismem z dnia 13 lipca 2021 r., znak: TGD/PT3/03.2015.2020/125/2021, skierowanym do Pani K.Z., oraz pismem z dnia 3 sierpnia 2021 r., znak: TGD/PT3/03.2015.2020/132/2021, skierowanym do Starosty Siedleckiego, *inwestor* wskazał, iż w wyniku zakończenia postępowania administracyjnego w sprawie położenia w części kartograficznej ewidencji gruntów i budynków obrębu Niwiski działek oznaczonych nr 1036 i 1038, zostanie przygotowana dokumentacja podziałowa dla wydzielonego pasa drogowego autostrady A2 z uwzględnieniem aktualnych i poprawnych numerów działek, która zostanie przedłożona do Wojewody Mazowieckiego w uzupełnieniu wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizacje inwestycji drogowej.

Jednakże, *inwestor* na etapie postępowania pierwszoinstancyjnego nie złożył skorygowanych dokumentów podziałowych. W wyniku tego w *decyzji Wojewody Mazowieckiego* został zatwierdzony podział działki nr 1038, z obrębu 0012 Niwiski i została zatwierdzona mapa z projektem podziału tej działki, w sytuacji, gdy w rzeczywistości w liniach rozgraniczających teren inwestycji znajduje się część działki nr 1036 (co zobrazowano na rysunku nr 0205 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu i podano na str. 12 opisu projektu zagospodarowania terenu – zatwierdzonych *decyzją Wojewody Mazowieckiego*), a nie działki nr 1038.

Mając powyższe na uwadze, *Minister* wezwał *inwestora* do przedłożenia dokumentacji korygującej ww. błąd, tj. do przedłożenia 4 egzemplarzy mapy opatrzonej stosownymi klauzulami właściwego państwowego ośrodka geodezyjnego i kartograficznego, wraz z wykazem zmian danych ewidencyjnych, przedstawiającej projekt podziału działki nr 1036, z obrębu 0012 Niwiski. Przy piśmie z dnia 20 czerwca 2022 r., znak: TGD/PT3/03.215.2020/261/2022, *inwestor* przedłożył żądane dokumenty i wniósł o dokonanie przez *Ministra* w decyzji kończącej postępowanie odwoławcze, korekty w *decyzji Wojewody Mazowieckiego* w zakresie dotyczącym zatwierdzenia podziału działki nr 1036, w miejsce zatwierdzenia podziału działki nr 1038.

Realizując zasady wynikające z art. 9 i 10 *kpa*, *Minister* pismem z dnia 2 sierpnia 2022 r., znak: DLI-II.7621.6.2022.PMJ.10, powiadomił właścicieli ww. działek nr 1036 i nr 1038 o prowadzonym postępowaniu odwoławczym w sprawie *decyzji Wojewody Mazowieckiego* i o opisanym powyżej błędzie w *decyzji Wojewody Mazowieckiego*. Po wystosowaniu przez organ odwoławczy ww. zawiadomienia z dnia 2 sierpnia 2022 r. nie wpłynęły zastrzeżenia właścicieli ww. działek nr 1036 i nr 1038.

Ponadto, w ww. piśmie z dnia 20 czerwca 2022 r. - w odniesieniu do pkt 5 wezwania organu odwoławczego z dnia 17 maja 2022 r., znak: DLI-II.7621.6.2022.PMJ.3 - *inwestor* zwrócił się o korektę zapisów w pkt II *decyzji Wojewody Mazowieckiego* pn. „Wymagania dotyczące powiązania drogi z innymi drogami publicznymi z określeniem ich kategorii". *Inwestor* wskazał, iż w niektórych elementach dokumentacji projektowej wystąpiły omyłki i nieścisłości, które zostały następnie powtórzone w pkt II zaskarżonej decyzji. W tym zakresie *inwestor* przedłożył skorygowane części projektu budowlanego, uwzględniające poprawne dane.

Następnie, pismem z dnia 29 sierpnia 2022 r., znak: TGD/PT3/03.215.2020/291/2022, *inwestor* zwrócił się o korektę zaskarżonej decyzji w zakresie działki nr 92/2, z obrębu 0012 Nowe Opole, działek nr 146/1 i nr 147, z obrębu 0033 Żelków Kolonia. *Inwestor* wyjaśnił, iż nastąpiły podziały ww. działek w trakcie trwania postępowania o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o czym nie miał wiedzy. Wskazane działki - jak podał *inwestor* - zostały podzielone przez ich właścicieli na działki o innych numerach i powierzchniach, niż wskazano we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz w dokumentacji podziałowej przygotowanej jako załącznik do tego wniosku. *Inwestor* do przedmiotowego pisma dołączył cztery egzemplarze nowych map podziałowych opatrzonych stosownymi klauzulami właściwego ośrodka geodezyjnego i kartograficznego.

Z przekazanej przez *inwestora* dokumentacji podziałowej wynika, iż w miejsce działek nr 92/2, nr 146/1 i nr 147, w ramach przedmiotowej inwestycji drogowej, podziałowi podlegają działki odpowiednio nr 92/7, z obrębu 0012 Nowe Opole, nr 146/2, z obrębu 0033 Żelków Kolonia i nr 147/1, z obrębu 0033 Żelków Kolonia. Zauważyć przy tym należy, iż działki nr 92/7, nr 146/2, i nr 147/1, ulegają podziałowi na działki o takich samych numerach, jak wskazane w *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, w odniesieniu do działek uprzednio wydzielonych z działek nr 92/2, nr 146/1 i nr 147. A zatem zmienił się wyłącznie wyjściowy numer działki ulegającej podziałowi.

Ponadto, w toku postępowania odwoławczego *inwestor* w piśmie z dnia 23 września 2022 r., znak: TGD/PT3/03.215.2020/301/2022, zwrócił się o korektę *decyzji Wojewody Mazowieckiego* w zakresie rozbiórki altany zlokalizowanej na działce nr 220, z obręb Stare Opole (podzielonej zaskarżoną decyzją na działki nr 220/2, która pozostaje przy dotychczasowym właścicielu oraz działkę nr 220/1, która przechodzi na rzecz Skarbu Państwa). Uzasadniając konieczność wprowadzenia wnioskowanej korekty, *inwestor* wyjaśnił, iż w wyniku przeprowadzonej wizji w terenie, w trakcie prowadzenia prac budowlanych, zinwentaryzowano istniejącą altanę, której część znajduje się w liniach rozgraniczających inwestycji i nie ma możliwości rozbiórki jedynie jej części. Tym samym - jak wskazał *inwestor* - altana musi zostać rozebrana w całości, w tym również na części działki, która pozostaje przy dotychczasowym właścicielu, tj. na działce nr 220/2. W związku z powyższym, *inwestor* zwrócił się o nałożenie ograniczenia w korzystaniu z ww. działki nr 220/2, w celu rozbiórki ww. obiektu zlokalizowanego poza liniami rozgraniczającymi teren inwestycji.

Zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. c, i, j *specustawy drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej może zawierać obowiązek rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania, określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji tego obowiązku i zezwolenie na jego wykonanie. Realizując zasady wynikające z art. 9 i 10 *kpa*, *Minister* pismem z dnia 7 października 2022 r., znak: DLI-II.7621.6.2022.PMJ.13, poinformował właścicieli ww. działki nr 220 o prowadzonym postępowaniu odwoławczym oraz przedstawił opis zaistniałej sytuacji zwianej z koniecznością rozbiórki altany, w tym rozbiórki na ww. działce nr 220/2, w ramach ograniczenia w korzystaniu z nieruchomość.

Po wystosowaniu przez organ odwoławczy ww. zawiadomienia z dnia 7 października 2022 r. nie wpłynęły zastrzeżenia właścicieli ww. działki nr 220.

Mając na uwadze wnioskowane zmiany dotyczące działki nr 92/2, z obrębu 0012 Nowe Opole, działek nr 146/1 i nr 147, z obrębu 0033 Żelków Kolonia oraz działki nr 220, z obrębu 0023 Stare Opole, *inwestor* przedłożył zamienną dokumentację projektową (odpowiednie części projektu budowlanego) odzwierciedlającą wnioskowane przez niego korekty w ww. pismach.

Następnie wskazać należy, iż analiza *decyzji Wojewody Mazowieckiego* wykazała, iż konieczna jest zmiana zapisu pkt III tejże decyzji pn.: „Określenie linii rozgraniczających teren". W tym zakresie wskazać należy, iż w dniu 27 października 2015 r. weszła w życie ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 1590), której art. 1 wprowadził zmiany w *specustawie drogowej*. Jednym z podstawowych skutków nowelizacji jest możliwość określania w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pasów drogowych innych dróg publicznych, które są niezbędne do budowy/rozbudowy w związku z planowanym przedsięwzięciem (art. 11f ust. 1 pkt 2 *specustawy drogowej*), oraz możliwość dokonania podziału działek niezbędnych do takiej rozbudowy (art. 12 ust. 1 i ust. 2 *specustawy drogowej*).

Po dokonaniu nowelizacji *specustawy drogowej*, ww. ustawą z dnia 5 sierpnia 2015 r., w myśl art. 11f ust. 1 pkt 2 *specustawy drogowej*, w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej można określić linie rozgraniczające teren inwestycji, w tym określić granice pasów drogowych innych dróg publicznych i dokonać podziału działek niezbędnych do takiej budowy/rozbudowy (art. 12 ust. 1 i ust. 2 *specustawy drogowej*). Daje to możliwość dokonania podziału działek w zakresie niezbędnym zarówno dla budowy drogi głównej (w przedmiotowej sprawie – autostrady A2), jak i innych dróg publicznych.

Taka konstrukcja ma za zadanie ułatwienie przekazania przez *inwestora* na rzecz właściwego zarządcy drogi, odcinków innych dróg publicznych wybudowanych w związku z inwestycją drogową, na co w szczególności wskazuje brzmienie art. 11f ust. 2a *specustawy drogowej*. Zgodnie z art. 11f ust. 2a *specustawy drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do przekazania wybudowanych i oddanych do użytkowania dróg, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g *specustawy drogowej*, właściwym zarządcom dróg. Zgodnie zaś z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g *specustawy drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera ustalenia dotyczące obowiązku budowy lub przebudowy innych dróg publicznych.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy, wskazać należy, iż w części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią projektu budowlanego, który został zatwierdzony jako załącznik nr 1 do zaskarżonej decyzji, określono linie rozgraniczające teren, w tym określono granice pasów drogowych innych dróg publicznych, które w myśl art. 12 ust. 2 *specustawy drogowej*, stanowią linie podziału nieruchomości. Jednak w rozstrzygnięciu *decyzji Wojewody Mazowieckiego* brak jest informacji, iż organ I instancji ustalił obowiązek budowy innych dróg publicznych, o którym mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g *specustawy drogowej*, jak również zezwolił na jego wykonanie (art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. j *specustawy drogowej*). Natomiast, jak już to zostało wyjaśnione powyżej, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do przekazania właściwym zarządcom dróg wybudowanych i oddanych do użytkowania dróg, ale wyłącznie tych, dla których w decyzji o zezwoleniu

na realizację inwestycji drogowej określono obowiązek ich budowy, zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g *specustawy drogowej*.

Co więcej, w zapisie na str. 60 *decyzji Wojewody Mazowi*eckiego (wiersze 1-3, licząc od góry strony), w zakresie obowiązków dla realizacji których określono - na rzecz *inwestora* - ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, Wojewoda Mazowiecki pominął wymienienie obowiązku budowy/przebudowy zjazdów, innych dróg publicznych. Wojewoda Mazowiecki na str. 60 zaskarżonej decyzji nieprawidłowo także wskazał, iż do ograniczeń, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i *specustawy drogowej*, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-8 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 344), zwanej dalej „*ugn*". W myśl bowiem art. 11f ust. 2 *specustawy drogowej*, do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 8 lit. i, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-7 i art. 124a *ugn*, a nie ust. 4-8 art. 124 *ugn* [por. nowelizacja *specustawy drogowej* dokonana ustawą z dnia 5 sierpnia 2015 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 1590)].

Konsekwencją opisanych powyżej okoliczności zaistniałych w toku postępowania odwoławczego w sprawie *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, stwierdzonych błędów w zaskarżonej decyzji oraz w załącznikach graficznych do niej, jak i przedłożonych przez *inwestora* skorygowanych materiałów projektowych, są - dokonane na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* - zmiany, szczegółowo określone w punkcie I niniejszej decyzji.

Minister uwzględnił w rozstrzygnięciu *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, iż przedmiotowa inwestycja obejmuje podział działki nr 1036, z obrębu 0012 Niwiski, zamiast podziału działki nr 1038, z obrębu 0012 Niwiski. Wiązało się z to koniecznością uchylenia zatwierdzonej przez Wojewodę Mazowieckiego mapy z projektem podziału działki nr 1038, i zatwierdzenia w to miejsce mapy z projektem podziału działki nr 1036. *Minister* dokonał odpowiednich zmian w rozstrzygnięciu *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, jak i w załącznikach graficznych do tej decyzji, uwzględniających opisane powyżej okoliczności dotyczące ww. działek nr 92/2, z obrębu 0012 Nowe Opole, nr 146/1 i nr 147, z obrębu 0033 Żelków Kolonia. *Minister* dokonał korekt w rozstrzygnięciu *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, jak i w załączniku graficznym do tej decyzji (projekt budowlany), uwzględniających rozbiórkę altany położonej na działce nr 220 z obrębu 0023 Stare Opole, w tym konieczność rozbiórki na wydzielonej działce nr 220/2 (powstałej z podziału działki nr 220), w ramach ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości.

Organ odwoławczy dokonał także korekty zapisów w pkt II i III oraz na str. 60 zaskarżonej decyzji, eliminujących opisane powyżej nieprawidłowości. *Minister* naprawił błędy związane z brakiem ustalenia w *decyzji Wojewody Mazowieckiego* obowiązku budowy innych dróg publicznych w zakresie przewidzianym w projekcie zagospodarowania terenu, stanowiącym integralną część decyzji w przedmiocie zezwolenia na realizację ww. inwestycji drogowej, jak również związane z brakiem zezwolenia na wykonanie tego obowiązku. *Minister* doprecyzował zapis na str. 37 *decyzji Wojewody Mazowieckiego* dotyczący przejęcia na własność Skarbu Państwa działek wskazanych w tabeli, znajdującej się na stronach 10-37 zaskarżonej decyzji. W skorygowanym zapisie uwzględniono także, że przejście prawa własności na rzecz Skarbu Państwa nie następuje, gdy Skarb Państwa jest już właścicielem nieruchomości zajętych pod inwestycję drogową.

O powodach pozostałej korekty dokonanej w *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, dotyczącej zapisów w pkt V na str. 66 zaskarżonej decyzji, będzie mowa przy rozpatrywaniu odwołania *Stowarzyszenia*. Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięć, o których w pkt I przedmiotowej decyzji, uznał, że nie naruszają one zasady

dwuinstancyjności postępowania, o której mowa w art. 15 *kpa*. Badając zgodność z prawem pozostałej części zaskarżonej decyzji, organ odwoławczy stwierdził, że czyni ona zadość innym wymogom *specustawy drogowej* oraz, że brak było podstaw do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną i orzeczoną w niniejszej decyzji.

Odnosząc się do odwołania *Stowarzyszenia*, *Minister* stwierdził, co następuje.

Za niezasadne należy uznać zarzuty dotyczące naruszenia:

- art. 11f ust. 1 pkt 3 *specustawy drogowej*, poprzez pominięcie w *decyzji Wojewody Mazowieckiego* istotnych warunków wynikających z potrzeb ochrony środowiska określony w pkt 1.3.1-1.3.44 *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, a w szczególności pominięcie wymogów z pkt 1.3.5.-1.3.6. *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, określających lokalizację przejść dla zwierząt i ich parametry,
- art. 86 pkt 2 w zw. z art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, poprzez naruszenie zasady związania organów wydających decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, rozstrzygnięciami zawartymi w treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na skutek wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej niezgodnej z postanowieniami *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, wymienionymi w jej pkt 1.3.1-1.3.44, a w szczególności pominięcie wymogów z pkt 1.3.5.-1.3.6 określających lokalizację przejść dla zwierząt i ich parametry,
- art. 92 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, poprzez naruszenie zasady związania organów wydających decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, rozstrzygnięciami zawartymi w postanowieniu uzgadniającym, o którym mowa w art. 90 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, na skutek pominięcia w treści *decyzji Wojewody Mazowieckiego* istotnych warunków realizacji przedsięwzięcia wskazanych w pkt I postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 17 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ-II.4222.12.2021.OŁN.16, uzupełniającego i prostującego w części *postanowienie uzgadniające*.

Stosownie do treści art. 86 pkt 2 w zw. z art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wyjątkiem w tym zakresie, dopuszczającym modyfikacje środowiskowych warunków realizacji przedsięwzięcia, jest możliwość przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, na podstawie art. 88 i nast. *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 14 grudnia 2022 r., sygn. akt VII SA/Wa 1469/22).

W świetle przepisów *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie kończy procesu oceny oddziaływania na środowisko. Może się zdarzyć, że informacje dotyczące planowanego przedsięwzięcia (zwłaszcza rozwiązań projektowych), dostępne na etapie ustalania uwarunkowań środowiskowych, będą zbyt ogólne i nieprecyzyjne, aby w pełni zidentyfikować możliwe oddziaływania oraz zaproponować ostateczną listę działań zapobiegawczych i łagodzących. Będzie to dotyczyło w szczególności postępowań w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, które przeprowadzono przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, kiedy to inwestorzy rzadko dysponują wyczerpującymi danymi na temat inwestycji. Dodatkowo, od wydania decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach mogą zmienić się niektóre okoliczności, w których analizowano planowane przedsięwzięcie i jego potencjalny wpływ na środowisko.

Biorąc więc pod uwagę fakt, że ponowna ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko będzie przeprowadzana na dalszym etapie procesu inwestycyjnego, ustawodawca w art. 88-95 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* określił autonomiczne zasady jej przeprowadzania. Zawarte w tych przepisach rozwiązania są również konsekwencją poglądów zaprezentowanych przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości, który w jednym ze swych orzeczeń (wyrok ETS z dnia 4 maja 2006 r. w sprawie C-508/03, LEX nr 226555), stwierdził, że „wieloetapowe procedury wydawania zezwolenia, w której jedna z decyzji jest decyzją główną, a druga decyzją wykonawczą, która nie może wykraczać poza zakres decyzji głównej, możliwe oddziaływanie danego przedsięwzięcia należy określić i ocenić w trakcie postępowania w sprawie wydania decyzji głównej. Jedynie w przypadku, gdy oddziaływanie to można określić dopiero w trakcie postępowania w sprawie wydania decyzji wykonawczej, oceny tej należy dokonać w trakcie tego ostatniego postępowania".

Przepis art. 2 ust. 1 dyrektywy 2011/92/EU z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne, obliguje państwa członkowskie do podjęcia wszystkich niezbędnych środków, pozwalających na właściwą ocenę skutków środowiskowych wynikających z realizacji przedsięwzięcia. (por. K. Gruszecki: Komentarz do art. 88 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Lex/el). W szczególności art. 2 ust. 2 ww. dyrektywy 2011/92/EU z dnia 13 grudnia 2011 r. stanowi, że ocena oddziaływania na środowisko może być zintegrowana z istniejącymi procedurami udzielania zezwolenia na inwestycję w państwach członkowskich lub, jeżeli takie nie istnieją, z innymi procedurami albo z procedurami, które będą ustanowione do realizacji celów niniejszej dyrektywy. Kluczowe znaczenie ma przy tym ta kwestia, aby procedura ta realizowała cele dyrektywy.

Mając na uwadze szczegółowość projektu budowlanego, jak również obecne dane przyrodnicze i środowiskowe, przedsięwzięcie zostało poddane ponownej analizie oddziaływania na środowisko zgodnie z przepisami prawa w tym względzie. W takiej sytuacji, aby dokonać wyboru optymalnych rozwiązań chroniących środowisko przyrodnicze przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia koniecznym było powtórzenie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko i ocena przedsięwzięcia na podstawie aktualnych, rzeczywistych okoliczności.

Wskazać należy, iż w pkt 3 *decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach* stwierdziła konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Zatem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie już na etapie wydawania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* stał na stanowisku, że materiał dowodowy nie posiada odpowiedniej szczegółowości i celem właściwego ocenienia wpływu przedsięwzięcia na środowisko nałożył obowiązek wykonania ponownej oceny oddziaływania na środowisko na dalszym etapie procedury.

Możliwość doprecyzowania m.in. parametrów urządzeń ochrony środowiska na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, znajduje również potwierdzenie w *ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, gdzie w art. 93 ust. 2 pkt 4 ustawodawca wskazał, że na etapie wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej można zmienić wymagania dotyczące ochrony środowiska określone

w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jeżeli potrzeba zmiany została stwierdzona w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Należy zatem stwierdzić, że wprowadzanie na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko zmian/modyfikacji w warunkach określonych *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach* jest zgodne zarówno z zapisami tejże decyzji, jak i z samą *ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*. Działanie takie jest istotą procedury ponownej oceny oddziaływania na środowisko, której celem jest określenie oddziaływania na środowisko inwestycji na etapie projektu budowlanego w oparciu o bardziej szczegółowe dane wyjściowe, niż te posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - i tym samym weryfikacja ustaleń podjętych na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (por. wyrok Naczelnego Sadu Administracyjnego z dnia 24 listopada 2021 r., sygn. akt II OSK 1674/21, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

O przeprowadzenie ponownej oceny wystąpił także *inwestor*, przekładając, wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, raport o odziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zwany dalej *„raportem ooś"*. Jak wskazał *inwestor* w piśmie z dnia 20 czerwca 2022 r., znak: TGD/PT3/03.2015.2020/261/2022 (stanowiącym odpowiedź na wezwanie organu odwoławczego z dnia 17 maja 2022 r., znak: DLI-II.7621.6.2022.PMJ.3, przy który przekazano do *inwestora* kopię odwołania skarżącej organizacji ekologicznej), konieczność przeprowadzenia postępowania w sprawie ponownej oceny wynikała z zaistnienia uszczegółowionych danych na etapie projektu budowlanego, jak i podziału całości odcinka drogi objętego *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach* (ponad 147 km autostrady) na odcinki realizacyjne, które to okoliczności nie były znane na etapie wydania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*.

Z powyższych względów, w ocenie *Ministra*, Wojewoda Mazowiecki upoważniony do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, jak i Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie upoważniony do uzgodnienia realizacji inwestycji, słusznie wszczęły procedurę przewidzianą w art. 88 i nast. *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, która zakończona została wydaniem *postanowienia uzgadniającego*. Na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie zweryfikował ponownie środki łagodzące negatywny wpływ inwestycji wskazane w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, w tym ponownie dokonał analizy wpływu na migrację zwierząt. Działania te miały na celu doprecyzowanie lokalizacji, rodzaju i wymiarów przejść dla zwierząt, gdyż *decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach* została wydana w 2011 r., a jej zapisy były dostosowane do ówczesnych warunków terenowych i przyrodniczych, które uległy zmianie na przestrzeni ostatnich 10 lat.

W *raporcie ooś* zawarto analizę funkcjonalności zaprojektowanych przejść dla zwierząt w stosunku do wymagań wskazanych w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*. Przeprowadzone w *raporcie ooś* analizy wskazały, że mając na uwadze publikacje naukowe w przedmiocie analiz migracji zwierząt oraz wyniki przeprowadzonych monitoringów przejść dla zwierząt dużych potwierdzono, że zaprojektowane przejścia będą funkcjonalne i umożliwią swobodną migrację zwierząt. Jednocześnie, jak wynika z wyjaśnień przedstawionych przez *inwestora* w ww. piśmie z dnia 20 czerwca 2022 r., działania podjęte w toku prac projektowych obejmowały stworzenie korzystniejszych warunków migracji zwierząt w stosunku do tych panujących obecnie.

Należy zwrócić uwagę, że nie wszystkie z obiektów wskazanych w pkt 1.3.5.- 1.3.6. *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* dotyczą przedmiotowego odcinka realizacyjnego autostrady. *Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach* dotyczy odcinka

autostrady A2 od km 489+403 do km 657+113. Przedmiotowy odcinek realizacyjny (nr V) zlokalizowany jest w km od 548+951.70 (km lokalny odcinka 0+000.00) do km 561+440 (km lokalny 12+488.78). Z akt sprawy, w tym wyjaśnień przedstawionych przez *inwestora* w ww. piśmie z dnia 20 czerwca 2022 r., wynika, iż zostały zaprojektowane wszystkie przejścia dla zwierząt wymagane *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach* wyznaczone dla przedmiotowego odcinka realizacyjnego autostrady A2. Zapisy *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* wymienione w pkt 1.3.1 - 1.3.44 zostały uszczegółowione w *postanowieniu uzgadniającym*, uzupełnionym i sprostowanym w części ww. postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 17 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ-II.4222.12.2021.OŁN.16.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, jako organ właściwy do wydania rozstrzygnięcia w przedmiocie lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt, w *postanowieniu uzgadniającym*, skorygowanym ww. postanowieniem z dnia 17 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ-II.4222.12.2021.OŁN.16, ustalił ich lokalizację oraz parametry techniczne i te ustalenia są dla Wojewody Mazowieckiego i *Ministra* wiążące. Natomiast o zakresie kognicji *Ministra* do kontroli *postanowienia uzgadniającego* będzie mowa w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji (przy rozpatrywaniu odwołania Państwa K.).

Wyjaśnić należy, iż w myśl art. 11f ust. 1 pkt 3 *specustawy drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera warunki m.in. wynikające z potrzeb ochrony środowiska. W pkt V *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, organ I instancji ustalił warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, oraz odwołał się do *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 6 maja 2021 r., znak: WOOŚ-II.420.85.2020.OŁN.13, stwierdzającej brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia objętego jej zakresem i *postanowienia uzgadniającego*. Organ I instancji w pkt V *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, pominął jednakże odwołanie się do ww. postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 17 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ-II.4222.12.2021.OŁN.16, uzupełniającego i prostującego w części *postanowienie uzgadniające*.

Mając powyższe na uwadze, *Minister* uznał za zasadne doprecyzowanie zapisów w pkt V zaskarżonej decyzji i dlatego - w pkt I niniejszej decyzji - w oparciu o przepis art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* - dokonał korekt pkt V zaskarżonej decyzji, wskazując iż należy spełnić warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska określone w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 6 maja 2021 r., znak: WOOŚ-II.420.85.2020.OŁN.13 i w *postanowieniu uzgadniającym*, uzupełnionym i sprostowanym w części ww. postanowieniem z dnia 17 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ-II.4222.12.2021.OŁN.16.

Postanowienie uzgadniające doprecyzowuje, bądź zmienia wybrane zapisy zawarte w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, na podstawie analiz przeprowadzonych w trakcie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie zmienione warunki *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* utrzymano w mocy. Rzeczone rozstrzygnięcia środowiskowe należy czytać łącznie jako wzajemnie komplementarne i mające charakter wiążący. Tym samym, nie można uznać jakoby *decyzja Wojewody Mazowieckiego* pociągała za sobą dowolność dla *inwestora* w zakresie realizacji środków minimalizujących oddziaływanie na środowisko jakimi są przejścia dla zwierząt. Wymogi w tym zakresie są jednoznacznie określone zarówno *w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, jak i w *postanowieniu uzgadniającym*, uzupełnionym i sprostowanym w części ww. postanowieniem z dnia 17 grudnia 2021 r., a konieczność uwzględnienia

tych warunków została wskazana w zapisach pkt V zaskarżonej decyzji (w brzmieniu nadanym niniejszą decyzją).

Projekt budowlany zatwierdzony decyzją o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej został przygotowany zgodnie z zapisami decyzji w przedmiocie określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji i zgodnie z zapisami *postanowienia uzgadniającego*, uzupełnionego i sprostowanego ww. postanowieniem z dnia 17 grudnia 2021 r. W zatwierdzonej dokumentacji projektowej, w części opisowej projektu zagospodarowania terenu, w pkt 5.3 zawarto szczegółowe odniesienie się do zapisów wydanej *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* oraz ww. postanowień Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

W kontekście powyższych uwag nie może odnieść zamierzonego skutku zarzut *Stowarzyszenia* dotyczący naruszenia przez Wojewodę Mazowieckiego art. 7, art. 77 § 1, art. 80 i art. 107 § 3 *kpa*.

Chybiony jest także zarzut *Stowarzyszenia* dotyczący naruszenia art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej*, poprzez nadanie *decyzji Wojewody Mazowieckiego* rygoru natychmiastowej wykonalności.

Przepisy *specustawy drogowej* przewidują szczególną regulację w zakresie możliwości nadania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej* wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych nadają decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek właściwego zarządcy drogi, uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym.

Literalna wykładnia przepisu art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej* wskazuje przede wszystkim, że nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji jest obligatoryjne, jeżeli tylko właściwy zarządca drogi złoży wniosek uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym. Brak określenia w tym przepisie rodzaju i natężenia tego interesu wskazuje, że chodzi tu o jakikolwiek interes społeczny lub gospodarczy, co odróżnia instytucję uregulowaną w art. 17 ust. 1 tej ustawy od regulacji dotyczącej nadawania decyzjom administracyjnym rygoru natychmiastowej wykonalności, zawartej w art. 108 *kpa*, gdzie nadanie decyzji rygoru możliwe jest ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach z dnia 10 listopada 2010 r., sygn. akt II SA/Ke 649/10).

Przytoczony przepis art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej* jest jednym z instrumentów mających zapewnić realizację celu *specustawy drogowej*, jakim jest zapewnienie sprawnego przebiegu inwestycji drogowych, a tym samym szybkiej budowy i rozbudowy sieci dróg w kraju. Przez pryzmat takiego celu należy więc odczytywać regulację zawartą w art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej* (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 15 października 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1560/15). Wskazać trzeba, że charakter *specustawy drogowej*, wyrażony jest nie tylko w jej tytule, ale wynika z całości uregulowań, których intencją jest stworzenie prawnych instrumentów zapewniających sprawny przebieg inwestycji drogowych. Powszechnie wiadomo, że budowa dróg jest priorytetowym zadaniem władz publicznych, gdyż drogi mają zasadnicze znaczenie dla rozwoju kraju (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 listopada 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1839/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

We wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej *inwestor* przedstawił szczegółową argumentację uzasadnianą interesem społecznym i gospodarczym przemawiającymi za nadaniem decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, która została następnie przytoczona na str. 89-90 *decyzji Wojewody Mazowieckiego*. *Minister* przychyla się do argumentacji *inwestora*, iż nadanie zaskarżonej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności leży w interesie społeczno-gospodarczym, a to przy pozostawieniu organom dużego marginesu władzy dyskrecjonalnej pozwala przyjąć, że w tym zakresie Wojewoda Mazowiecki nie naruszył granic uznania przy orzekaniu o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o zezwoleniu na realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej. Podkreślić również należy, że w przypadku drogi publicznej już sam przedmiot postępowania wskazuje, że jest nierozerwalnie związany z interesem społecznym. Okoliczności dotyczące konieczności rozbudowy sieci dróg, w tym budowy dróg ekspresowych, są powszechnie znane i jako takie - zgodnie z art. 77 § 4 *kpa* - nie wymagają dowodu.

W orzecznictwie Naczelnego Sądu Administracyjnego wielokrotnie prezentowano stanowisko, iż poprawa jakości i bezpieczeństwa ruchu drogowego, usprawnienie transportu drogowego, jak i planowane terminy realizacji inwestycji, czy też finansowanie inwestycji z funduszy europejskich oraz efektywne gospodarowanie środkami publicznymi uzasadniają nadanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, Lex nr 1569073, z dnia 26 sierpnia 2010 r., sygn. akt I OSK 1399/09, Lex nr 745002).

Potrzeby związane z ochroną środowiska, mającą duże znaczenie z punktu widzenia interesu społecznego czy nawet gospodarczego, zostały zabezpieczone podczas oceny i ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez określenie rozwiązań technicznych mających zmniejszyć jego środowiskowe oddziaływanie i sprawić, by odpowiadało ono wymogom przewidzianym prawem ochrony środowiska. Dlatego względy ochrony środowiska mogłyby przemawiać przeciwko szybszej realizacji przedsięwzięcia (w wyniku nadania rygoru natychmiastowej wykonalności) wtedy, gdyby wynikało to z przeprowadzonej oceny (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 24 listopada 2021 r., sygn. akt II OSK 1674/21, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Rozpatrując natomiast zarzuty Pana J.K., Pani K.K., Pana E.K., w pierwszej kolejności wskazać należy, że zarówno wojewoda orzekający w sprawie jako organ I instancji, jak i *Minister* działający jako organ odwoławczy, pełnią w procesie inwestycyjnym funkcję organów, które będąc właściwe do wydania decyzji w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, nie są jednocześnie uprawnione do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji drogowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, to inwestor we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej decyduje o przebiegu drogi oraz wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg drogi oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Zarówno wojewoda jak i organ odwoławczy mogą działać tylko w granicach tego wniosku i nie mają możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji, a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości, zaproponowany przez wnioskodawcę. Ocenie dokonanej przez organy pierwszej i drugiej instancji może jedynie podlegać zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach *specustawy drogowej*, bowiem stosownie do przepisu art. 11e *specustawy drogowej* nie można uzależniać zezwolenia na realizację

inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Inwestor jest zatem kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji inwestycji, natomiast organ orzekający wyznacza dopuszczalne prawem granice tej kreacji, poprzez dokonywanie oceny prawnej, kończącej się aktem władztwa publicznego, zakreślającego te granice. Zadaniem organu jest bowiem sprawdzenie, czy wyznaczone przez wnioskodawcę linie rozgraniczające pas drogowy oraz zaproponowane rozwiązania techniczne odpowiadają woli ustawodawcy wyrażonej w innych regulacjach prawnych, mających znaczenie dla wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Zgodnie z powszechnie przyjmowanym w orzecznictwie sądowoadministracyjnym poglądem dotyczącym przedmiotowej materii (zob. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z 13 kwietnia 2021 r., sygn. akt II OSK 156/21, z 20 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 852/21, z 5 sierpnia 2021 r. sygn. akt II OSK 1235/21, z 14 września 2021 r. sygn. akt II OSK 1332/21, z 30 września 2021 r. sygn. akt II OSK 193/21, z 13 listopada 2018 r., sygn. akt II OSK 2933/18, z 5 września 2018 r., sygn. akt II OSK 1737/18, z 13 września 2017 r., sygn. akt II OSK 1705/17, z 8 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 2572/15, z 19 lipca 2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16, z 25 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 524/16, z 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15, z 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, z 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, z 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, z 26 lipca 2013 r. sygn. akt II OSK 762/13, z 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, z 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, z 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych), organ właściwy do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie jest upoważniony do korygowania rozwiązań przyjętych we wniosku o wydanie ww. decyzji. To inwestor samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych i następnie techniczno-wykonawczych inwestycji.

W tym miejscu zasadnym jest również przywołanie stanowiska przedstawionego przez skład siedmiu sędziów Naczelnego Sądu Administracyjnego w postanowieniu z dnia 17 grudnia 2014 r., sygn. akt II OPS/2/14, odmawiającym podjęcia, z wniosku Rzecznika Praw Obywatelskich, uchwały mającej na celu wyjaśnienie przepisów prawnych, których stosowanie wywołało rozbieżności w orzecznictwie sądów administracyjnych, „Czy przesłanki niezbędności i celowości realizacji inwestycji publicznej w kształcie przedstawionym przez inwestora, mieszczą się w zakresie oceny przez organ administracji publicznej wniosku inwestora o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (art. 11a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych - Dz. U. z 2013 r., poz. 687 ze zm.), pod kątem spełniania przez ten wniosek dopuszczalności wywłaszczenia w rozumieniu art. 21 ust. 2 Konstytucji RP i art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r., poz. 518 ze zm.)". Według Sądu, Rzecznik Praw Obywatelskich w istocie rzeczy przedstawił do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne, które dotyczy istotnego problemu konstytucyjnego, co do tego w jaki sposób ma być oceniana dopuszczalność pozbawienia własności z uwagi na cele publiczne (art. 21 Konstytucji RP i art. 112 ust. 3 ustawy o gospodarce nieruchomościami) w sprawie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

Naczelny Sąd Administracyjny przywołał w ww. postanowieniu stanowisko Trybunału Konstytucyjnego zawarte w uzasadnieniu wyroku z dnia 16 października 2012 r., K 4/10, w którym Trybunał zwrócił uwagę na specyfikę spraw dotyczących budowy dróg

publicznych, których budowa jest realizacją celu publicznego. Budowa bezpiecznych dróg w Polsce stanowi nadal priorytetowy cel publiczny, gdyż jest konieczna zarówno dla ochrony środowiska, jak i zdrowia, wolności i praw konstytucyjnych całych społeczności. Trybunał Konstytucyjny trafnie zwrócił uwagę, że po pierwsze, drogi są budowane nie w interesie państwa, jednostki samorządu terytorialnego czy zarządcy drogi, lecz w interesie wszystkich członków społeczeństwa, także tych wywłaszczonych; po drugie, uproszczona procedura wywłaszczenia z mocy prawa podczas realizacji inwestycji liniowych, obejmujących wiele nieruchomości, jest metodą skuteczną; po trzecie, lokalizacja (wytyczenie) drogi niejako narzuca listę nieruchomości, które muszą być zajęte, a zatem wywłaszczone. Jeżeli przyjmujemy, że przebieg drogi jest wyznaczony w sposób racjonalny przez grono specjalistów z zakresu transportu, geologii, ochrony środowiska, musimy przyjąć nieuchronność zajęcia ściśle oznaczonych gruntów pod budowę drogi. Trzeba mieć na względzie liniowy charakter inwestycji drogowych, który dyktuje w sposób naturalny pewne rozstrzygnięcia, w szczególności co do wyboru nieruchomości objętych decyzją i – w następstwie jej wydania – wywłaszczonych. Przy założonym przebiegu drogi – z jednej strony, wybór działek, przez które ma ona przebiegać, jest bardzo ograniczony albo wręcz wybór taki nie istnieje, z drugiej strony – wypadnięcie choćby jednej z grup wywłaszczonych nieruchomości może unicestwić całą inwestycję. Należy ponadto mieć na uwadze, że wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej składa zarządca drogi (dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa, dla dróg powiatowych – zarząd powiatu, dla dróg gminnych – odpowiednio wójt, burmistrz, prezydent miasta, dla dróg znajdujących na terenie miasta na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – prezydent miasta).

Co więcej, wyjaśnić należy, iż zgodnie z treścią art. 11i ust. 1 *specustawy drogowej* w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w *specustawie drogowej* stosuje się odpowiednio przepisy *ustawy Prawo budowlane*. Jak wynika natomiast z treści art. 35 ust. 4 *ustawy Prawo budowlane*, w razie spełnienia wymagań określonych w art. 35 ust. 1 oraz art. 32 ust. 4, właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o pozwoleniu na budowę (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej). Wynika z powyższego, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie ma charakteru uznaniowego i w razie spełnienia przez inwestora wymagań określonych w przepisach prawa budowlanego organ architektoniczno-budowlany jest zobligowany zezwolić na realizację inwestycji drogowej (stosownie do wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 stycznia 2011 r., sygn. akt VII SA/Wa 1955/10).

Wobec powyższego, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zarzutów podniesionych przez skarżących. *Inwestor* odniósł się do uwag skarżących stron wskazując, iż w jego ocenie nie zasługują one na uwzględnienie. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał skarżącym, zawiadamiając jednocześnie, stosownie do art. 10 *kpa*, o prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów. Skarżący w toku postępowania odwoławczego odnieśli się do przesłanego stanowiska *inwestora*, podtrzymując swoje zarzuty i nie zgadzając się z argumentacją *inwestora*.

W tym miejscu zauważyć należy, iż pod pismami z dnia 26 września 2022 r. oraz z dnia 25 października 2022 r., stanowiącymi odniesienie się skarżących do przesłanych stanowisk *inwestora*, podpisał się także Pan J.K., będący obok Pana J.K., Pana E.K. i Pani K.K., współwłaścicielem objętej odwołaniem działki nr 204/2, z obrębu 0033 Żelków Kolonia. *Minister* rozpoznał rzeczone pisma - w stosunku do Pana J.K. - jako skargę,

stosownie do treści art. 234 *kpa*, przy rozpatrywaniu zarzutów Pana J.K., Pani K.K. i Pana E.K.

Na uwzględnienie nie zasługuje zarzut w przedmiocie braku zgody skarżących na podział ww. działki nr 204/2, z obrębu 0033 Żelków Kolonia i żądanie wywłaszczenia całej działki, gdyż po zatwierdzonym podziale, pozostająca przy skarżących cześć tej działki, nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, tj. na cele mieszkaniowe.

Brak zgody skarżących na podział ich działki, w koncepcji przyjętej przez *inwestora* i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *specustawy drogowej*, nie uzależniają udzielenia *inwestorowi* zezwolenia na realizację inwestycji drogowej na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tejże nieruchomości. Wszystkie działania w ramach realizacji inwestycji drogowej dokonywane są w oparciu o władztwo administracyjne, a *specustawa drogowa* nie przewiduje w tej materii konsultacji lub uzyskania zezwoleń właścicieli nieruchomości objętych zakresem inwestycji. Związany charakter decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oznacza, że w przypadku spełnienia przewidzianych prawem przesłanek właściwy organ ma bezwzględny obowiązek wydania pozytywnego rozstrzygnięcia, tj. udzielenia zezwolenia na inwestycję. Nie może uzależniać wydania decyzji od jakichkolwiek innych świadczeń i warunków nie przewidzianych przepisami (por. art. 11e *specustawy drogowej*).

Powyższe stanowisko jest ugruntowane i jednolite w orzecznictwie sądów administracyjnych. Inaczej mówiąc, w odniesieniu do przepisów *specustawy drogowej* stosuje się rzymską paremię *dura lex, sed lex* („surowe prawo, ale jednak prawo").

Podkreślić należy, że przedsięwzięcie, jakim jest inwestycja w zakresie dróg publicznych może być realizowane wyłącznie ze wskazaniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych. Na gruncie *specustawy drogowej* linie rozgraniczające teren inwestycji, w tym granice pasów drogowych innych dróg publicznych, powinny obejmować teren, który przeznaczony jest pod projektowaną inwestycję w zakresie dróg publicznych. Zakres zajęcia tego terenu wynika z kolei z projektu budowlanego, który jest niezbędnym elementem wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a następnie stanowi integralną część tej decyzji jako jeden z załączników.

Przedmiotem odjęcia prawa własności może być wyłącznie grunt, przez który przebiegać ma budowana w trybie *specustawy drogowej* inwestycja. Po to bowiem ustawodawca nałożył na *inwestora* w art. 11d ust. 1 pkt 1, 3 i 3a *specustawy drogowej* obowiązek zawarcia we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej określonych dokumentów (mapy w skali co najmniej 1:5000, przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu oraz mapy zawierające projekty podziału nieruchomości, sporządzonych zgodnie z odrębnymi przepisami i określenie nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego) – aby to właśnie wnioskodawca wskazał nieruchomości niezbędne do budowy drogi.

Zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 5 i 6 *specustawy drogowej*, decyzja wojewody jedynie zatwierdza podział nieruchomości, o którym mowa powyżej i oznacza nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Linie rozgraniczające teren, w tym granice pasów drogowych, ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

stanowią linie podziału nieruchomości (art. 12 ust. 2 *specustawy drogowej*). Wynika z tego wprost, że ustawodawca dopuścił wyłącznie taki podział nieruchomości, którego celem jest wytyczenie terenu inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem pasa drogowego.

Powstające na skutek podziału, którego projekt sporządza wnioskodawca, nowe nieruchomości muszą bezpośrednio służyć budowie drogi. W przepisie tym mowa jest więc nie tylko o tym, że linie rozgraniczające drogę (pas drogowy) w celu ustalenia jej przebiegu w decyzji stanowią linie podziału, ale również o tym, że podział nieruchomości dokonywany jest wyłącznie co do gruntu, przejmowanego na drogę. I tylko taki podział został zatwierdzony decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (art. 12 ust. 1 *specustawy drogowej*).

Żaden z przepisów *specustawy drogowej* nie zawiera innych wymogów – poza przedstawieniem projektu podziału nieruchomości, od których spełnienia zależne byłoby zatwierdzenie podziału nieruchomości niezbędnych dla planowanej inwestycji. Przepis art. 12 *specustawy drogowej* pozwala wyeliminować odrębne postępowanie w sprawie zatwierdzenia podziału nieruchomości. Nie ma więc tu zastosowania administracyjny tok postepowania wynikający z przepisów *ugn*. Nie jest wymagana żadna zgoda właściciela działki, ani obwarowanie utraty własności jakimiś warunkami stawianymi przez właściciela nieruchomości. Linie podziału działek wynikają z konieczności zajęcia terenu niezbędnego dla potrzeb budowy drogi, a nie z innych okoliczności.

Nie jest rolą organu, zatwierdzającego projekt podziału nieruchomości w procesie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji ocena racjonalności czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację danej inwestycji drogowej toczy się na wniosek zarządcy drogi, którym to wnioskiem organ administracji jest związany. Zajęcie każdej z działek czy to częściowe czy w całości musi być uzasadnione i wynikać z konieczności zapewnienia prawidłowych i bezpiecznych rozwiązań technicznych inwestycji drogowej.

W konsekwencji, *inwestor* nie może pozyskiwać więcej terenu pod realizację inwestycji niż ten, który jest niezbędny. W *decyzji Wojewody Mazowieckiego* działka nr 204/2 została podzielona na działkę nr 204/5 (do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa) i działkę nr 204/6 (pozostającą przy dotychczasowym właścicielu, wraz z równoczesnym ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości na fragmencie wskazanej działki).

Szczegółowa analiza zatwierdzonego *decyzją Wojewody Mazowieckiego* projektu budowlanego wykazała, iż nie ma potrzeby przejęcia pod inwestycję w całości ww. działki skarżących nr 204/2, gdyż pod budowę drogi w liniach rozgraniczających jest niezbędna do przejęcia na własność Skarbu Państwa wyłącznie wydzielona działka nr 204/5,
w zakresie w jakim wynika to z *decyzji Wojewody Mazowieckiego* i załączników graficznych do tej decyzji. Potwierdził to także *inwestor* w piśmie z dnia 20 czerwca 2022 r., znak: TGD/PT3/03.215.2020/261/2022, w który wskazał, iż przejęciu z mocy prawa na rzecz Skarbu Państwa podlega tylko ten fragment ww. działki nr 204/2 (wydzielona działka nr 204/5), który niezbędny jest do potrzeb budowy drogi.

Za niedopuszczalne natomiast uznać należałoby takie rozwiązania projektowe, w tym zatwierdzenie podziału, które pozbawiałoby dotychczasowych właścicieli praw do gruntu, który nie jest na ten cel niezbędny. Tylko przy powyższym założeniu usprawiedliwionym prawnie jest ograniczenie prawa własności [chronionego zarówno art. 140 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2022 r. poz. 1360, z późn. zm.), jak i art. 21 ust. 1 w zw. z art. 64 ust. 3 Konstytucji RP] dotychczasowych

właścicieli, jako wynikające z celu publicznego, realizowanego dla dobra ogólnospołecznego (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 12 kwietnia 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 2920/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Fakt, że wydzielona działka o nr 204/5, jest niezbędna do przejęcia pod przedmiotową inwestycję drogową nie stanowi natomiast podstawy do zmiany linii rozgraniczających teren inwestycji i do nabycia przez Skarb Państwa drugiej z wydzielonych działek o nr 204/6. Stanowiska tego nie zmienia okoliczność, iż działka nr 204/6 w *decyzji Wojewody Mazowieckiego* została ograniczona w korzystaniu dla realizacji obowiązków, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e, h *specustawy drogowej* (tj. rozbiórka sieci teletechnicznej, budowa sieci teletechnicznej, rozbiórka sieci kanalizacji sanitarnej, budowa sieci kanalizacji sanitarnej, budowa sieci energetycznej SN oraz budowa zjazdu indywidualnego).

W tym miejscu zauważyć należy, iż zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 3b *specustawy drogowej*, wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera określenie nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone. Zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e, h, i oraz j *specustawy drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera w razie potrzeby ustalenia dotyczące określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązku budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, obowiązku budowy lub przebudowy zjazdów, jak również dotyczące zezwolenia na wykonanie tych obowiązków. Wynika z tego, iż *specustawa drogowa* wprost przewiduje możliwość nałożenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji ww. obowiązków.

Planowany zakres prac na ww. działce nr 204/6, może zostać zrealizowany, na podstawie art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i *specustawy drogowej*, w ramach ograniczenia sposobu korzystania. Brak jest uzasadnionych powodów ku temu - wbrew temu co wywodzą skarżący - aby stosować instytucję wywłaszczenia nieruchomości (przejścia własności z mocy prawa na rzecz Skarbu Państwa) do pozyskiwania tytułu prawnego do gruntów które są niezbędne wyłącznie do dokonania związanej z inwestycją budowy/rozbiórki sieci uzbrojenia terenu i budowy zjazdu. W odniesieniu do tego rodzaju prac całkowicie wystarczającym jest ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości i nie jest konieczne uzyskanie pełnego władztwa nad nieruchomością bądź jej częścią. Konstytucyjna zasad proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) szczególny nacisk kładzie bowiem na adekwatność celu i środka użytego do jego osiągnięcia.

Dzięki rozwiązaniu przyjętemu w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i *specustawy drogowej* (ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości) udaję się właśnie uniknąć konieczności wywłaszczenia nieruchomości. Osoba fizyczna lub prawna posiadająca tytuł prawny do nieruchomości zostaje w ten sposób zobligowana do jej udostępnienia lub do ograniczenia w jej korzystaniu w celu umożliwienia przeprowadzenia prac niezbędnych do realizacji inwestycji, wskazanych w zezwoleniu wojewody. Zatem ograniczanie w korzystaniu z nieruchomości na potrzeby m.in. budowy/rozbiórki sieci uzbrojenia terenu i budowy zjazdu jest prawnie dopuszczalnym sposobem przeprowadzenia inwestycji przez teren danej nieruchomości i nie wiąże się z koniecznością nabywania prawa własności przez *inwestora*.

Do tej pory powiedziane jednoznacznie świadczy o tym, iż nie mają racji skarżący zarzucając, że zatwierdzony *decyzją Wojewody Mazowieckiego* podział ich działki jest wadliwy, a zaskarżona decyzji narusza art. 12 *specustawy drogowej*.

Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej z samej istoty tego przedsięwzięcia zawsze stanowi ingerencję w czyjeś prawo własności. Dla decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotychczasowe przeznaczenie nieruchomości nie ma żadnego znaczenia i nie podważa prawidłowości decyzji. Może mieć jednak znaczenie dla obiektywnej możliwości dalszego korzystania z nieruchomości w dotychczasowy sposób i ewentualnego roszczenia cywilnego przysługującego na podstawie art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej*.

Żądanie skarżących dotyczy w istocie kwestii badania zasadności wykupu pozostałej po podziale części nieruchomości (tzw. „resztówki", tj. części nieruchomości pozostałej po wywłaszczeniu, która wskutek wywłaszczenia nie nadaje się na dotychczasowe cele), co przewidziane jest w art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej*. Ustawodawca w przepisie tym zabezpieczył interesy właścicieli nieruchomości, które jedynie w części niezbędne są do realizacji inwestycji, a pozostała część nieruchomości na skutek podziału nie nadaje się do prawidłowego wykorzystywania na dotychczasowe cele. Wykup pozostałej po podziale części nieruchomości odbywa się poza postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i nie podlega załatwieniu w drodze decyzji administracyjnej. Jest to roszczenie cywilnoprawne, którego w razie sporu strona może dochodzić przed sądem powszechnym (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 listopada 2011 r., sygn. akt I OSK 1932/10, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 12 kwietnia 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 2920/17, z dnia 17 września 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 935/14, z dnia 29 marca 2012 r., sygn. akt I SA/Wa 2289/11, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Natomiast organy architektoniczno-budowlane w postępowaniu o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej nie są właściwe do oceny spełnienia przesłanek dotyczących przejęcia działki skarżących w całości pod realizację przedmiotowej inwestycji drogowej w trybie ww. art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej*.

Za niezasadne należy uznać zarzuty, iż po zatwierdzonym podziale, pozostająca ich własnością część ww. działki nr 204/2 (tj. działka nr 204/6), nie będzie spełniać warunków miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Wyjaśnić należy, iż stosownie do treści art. 11i ust. 2 *specustawy drogowej*, w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jednym z podstawowych skutków wskazanego powyżej wyłączenia jest brak związania *inwestora* i organu wydającego decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sądowoadministracyjnym (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 marca 2012 r., sygn. akt II OSK 208/12, LEX nr 1251906 oraz wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 11 maja 2011 r., sygn. akt IV SA/Po 1093/10, LEX nr 795747), jeżeli inwestor występuje z wnioskiem o wydanie zezwolenia w trybie *specustawy drogowej*, to organy właściwe w sprawie wydawania zezwoleń na realizację inwestycji drogowej nie dokonują oceny zamierzenia inwestycyjnego przez pryzmat przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 503, z późn. zm.), w tym nie ustalają, czy na danym terenie obowiązuje plan miejscowy i nie badają zgodności planowanej inwestycji drogowej z ustaleniami obowiązującego na danym terenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Wprawdzie decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej może dotyczyć drogi przewidzianej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, lecz w takim przypadku

inwestor musi załączyć do wniosku całą dokumentację planistyczno-projektową przewidzianą przepisami *specustawy drogowej*, gdyż nie może w tym względzie odwołać się do ustaleń planu miejscowego.

Za niezasadny należy uznać zarzut, iż *decyzja Wojewody Mazowieckiego* nie zapewnia prawidłowego i bezpiecznego dojazdu do działki skarżących.

Zasadnicze znaczenie ma podjęcie przez zarządcę drogi zamiaru inwestycyjnego polegającego na budowie Autostrady A2. Tego rodzaju przedsięwzięcie charakteryzuje się daleko idącą przebudową lub całkowitym zniesieniem dotychczasowej infrastruktury (w tym istniejących zjazdów) i wybudowaniem nowych urządzeń i infrastruktury w projektowanych liniach rozgraniczających drogi. Obowiązek zapewnienia dostępu do drogi publicznej nie jest równoznaczny z obowiązkiem dostępu do drogi publicznej co najmniej na dotychczasowych warunkach (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 15 października 2015 r., sygn. akt II OSK 1785/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych). Brak jest bowiem przepisu prawa, który nakazywałby zapewnienie określonego charakteru dostępu do drogi publicznej, ewentualnie dostępu do określonej kategorii dróg publicznych, bądź projektowanie dostępu zgodnie z żądaniem osoby zainteresowanej (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 5 stycznia 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1732/09, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 sierpnia 2010 r., sygn. akt II OSK 875/10).

W orzecznictwie wskazuje się, że pojęcie dostępu do drogi publicznej należy rozumieć możliwie jak najszerzej. Z tego względu warunek dostępu do drogi publicznej spełniony jest zawsze wtedy, kiedy na działkę można dostać się - zgodnie z prawem - z drogi publicznej. Ustawodawca nie stawia przy tym wymagań co do rodzaju tego dostępu, czy ma być to droga, ścieżka, itp. (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 15 października 2020 r., sygn. akt II OSK 1439/20, z dnia 6 kwietnia 2018 r., sygn. akt II OSK 365/18, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 21 listopada 2019 r., sygn. akt VII SA/Wa 1749/19, z dnia 6 października 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 1388/17 i z dnia 26 listopada 2009 r., sygn. akt IV SA/Wa 1433/09, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Na *inwestorze* ciążył obowiązek zapewnienia dostępu do drogi publicznej, co nie oznacza, że ten dostęp ma być zgodny z oczekiwaniami właściciela działki. Z akt sprawy (por. rysunek nr 0226 projektu zagospodarowania terenu) i wyjaśnień przedstawionych przez *inwestora* na etapie postępowania odwoławczego wynika, iż w celu zapewnienia dojazdu do działki nr 204/6 (pozostającej przy skarżących po zatwierdzonym podziale), zaprojektowano zjazd indywidualny prowadzący z dodatkowej jezdni autostrady oznaczonej w dokumentacji projektowej DJ-L-39a (w km 0+042,7 dodatkowej jezdni). Droga DJ-L-39a w km połączona jest do drogi wojewódzkiej nr 803. Ponadto, jak wyjaśnił *inwestor* w piśmie 29 sierpnia 2022 r., znak: TGD/PT3/03.215.2020/291/2022, obsługa tzw. „części frontowej", tj. części działki zlokalizowanej od strony drogi wojewódzkiej nr 803 może odbywać się od strony północno-wschodniej działki (tj. przy granicy z działką nr 205), gdzie odległość budynku od granicy działki wynosi nie mniej niż 4,0 m.

W świetle powyższego, poprzez wydanie zaskarżonej decyzji działka pozostająca własnością skarżących nie została pozbawiona dostępu do drogi publicznej. Rzeczony zarzut skarżących dotyczący braku „prawidłowego i bezpiecznego dojazdu" świadczy wyłącznie o ich interesie faktycznym w tym zakresie, który jest analogiczny z interesem każdej innej osoby, na której funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji (kwestie utrudnienia, wydłużenia dojazdów osób

zamieszkujących w pobliżu do drogi o ograniczonej dostępności). Uznanie przy tym, jak chcieliby skarżący, że ochronie przewidzianej w powołanym powyżej przepisie podlegać winien interes faktyczny osób trzecich, mogłoby prowadzić do paraliżu inwestycji związanych z realizacją dróg publicznych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw które są zagrożone w związku z planowana inwestycją (stanowisko wyrażone przez Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13, Lex nr 1367353).

Odnosząc się do zarzutów skarżących, iż przejęcie części ich działki pod planowaną inwestycję spowoduje utrudnienia w korzystaniu z części działki pozostającej ich własnością (m.in. konieczność ewentualnego dostosowania wewnętrznych układów komunikacyjnych nieruchomości), podkreślić trzeba wyraźnie, iż wskazane przez skarżących kwestie nie są przedmiotem rozważań organów administracji właściwych w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

W postępowaniu w sprawie wydania takiej decyzji zarówno wojewoda, jak i *Minister*, badają zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. Z samej bowiem istoty przedsięwzięcia drogowego, będącego inwestycją liniową, wynika ingerencja w prawa przysługujące innym podmiotom w stosunku do nieruchomości objętych projektowaną inwestycją. Z omawianej ingerencji wynikać mogą z kolei inne utrudnienia dla podmiotów dotychczas wykorzystujących daną nieruchomość w określony sposób. Nie oznacza to jednak, że taka decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej jest wadliwa. Wskazać przy tym należy, iż organ wydający decyzję dotyczącą zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych, oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez inwestora. Do organu administracji należy jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym.

Nieuniknione jest to, że realizacja inwestycji drogowych może stwarzać określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości objętych jej zakresem. Wymaga jednak uwzględnienia, że *inwestor* realizujący inwestycję drogową działa w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego w sposób niezgodny z prawem, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Dostrzec trzeba, że skarżący domagają się utrzymania swojego status *quo* w zakresie, w jakim dotychczas korzystali z ww. nieruchomości i w tym kontekście ich sprzeciw wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania dotychczasowego prawa własności nieruchomości. Jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności.

Nie wydaje się bowiem możliwe zaprojektowanie drogi publicznej o takim przebiegu przez nieruchomości niestanowiące własności publicznej, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli tych nieruchomości. Sprzeciw taki wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania własności nieruchomości przez jej dotychczasowego właściciela, jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach

społecznej funkcji prawa własności. W takich okolicznościach *inwestor* zawsze będzie narażony na niezadowolenie części właścicieli, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych a następnie techniczno-wykonawczych inwestycji.

Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej w wielu wypadkach musi uwzględniać sprzeczne interesy, z jednej strony *inwestora*, a z drugiej strony osób lub podmiotów których prawa lub interesy mogą być przez to zezwolenie zagrożone lub naruszone. Granice tych praw i interesów określają przepisy prawa budowlanego oraz innych aktów prawnych wydanych na podstawie i w wykonaniu przepisów tego prawa lub przepisów wydanych dla ochrony środowiska. Poza tymi granicami, a zatem poza ochroną prawną wynikającą z norm prawa pozytywnego, pozostają natomiast protesty obywateli lub innych podmiotów wyrażające ich osobiste zapatrywania, oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonego przebiegu inwestycji. Nieuwzględnienie ich nie może jednak stanowić podstawy kwestionowania legalności zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Za chybiony należy uznać także zarzut skarżących dotyczący braku zapewnienia wymaganej ochrony akustycznej dla ich nieruchomości.

Organy architektoniczno-budowlane, za które w niniejszej sprawie należy uznać zarówno Wojewodę Mazowieckiego, jak i *Ministra*, nie mogą decydować w sposób dowolny o lokalizacji ekranów akustycznych i innych urządzeń służących ochronie środowiska, jeśli taki obowiązek nie wynika z wydanych dla inwestycji uzgodnień środowiskowych. Ochronie akustycznej podlegają określone rodzaje terenów, dla których obowiązują określone dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku.

Organ odwoławczy podkreśla, że wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi (tj. lokalizacja oraz parametry techniczne ekranów akustycznych, zanieczyszczenia powietrza, zapylenia, drgania,) zostały przeanalizowane w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz *w postanowieniu uzgadniającym*, wydanym po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. W *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* i w *postanowieniu uzgadniającym* nałożono szereg warunków w celu zapobiegnięcia występowania negatywnych oddziaływań na środowisko (w tym na zdrowie i życie ludzi) lub ograniczenia ich skalę w możliwie największym stopniu.

Jak już to zostało wyjaśnione powyżej w niniejszej decyzji, w ramach postępowania zakończonego wydaniem *decyzji Wojewody Mazowieckiego* została przeprowadzona ponowna ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W ramach przeprowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie powtórnie przeanalizował oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko w zakresie emisji hałasu. Obliczenia wykazały, w których lokalizacjach istnieje konieczność zastosowania środków ochrony akustycznej w celu dotrzymania wymaganych przepisami prawa dopuszczalnych poziomów hałasu. W wyniku przeprowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w *postanowieniu uzgadniającym* nałożył na *inwestora* obowiązek wykonania ekranów akustycznych w celu zminimalizowania oddziaływania hałasu na terenach chronionych akustycznie, wskazując jednocześnie lokalizację i parametry techniczne ekranów. Zaproponowane rozwiązania akustyczne, zapewnią dotrzymanie wartości dopuszczalnych poziomów hałasu na najbliższych terenach chronionych pod względem akustycznym w rejonie analizowanego układu drogowego.

Jednoczesnego podkreślenia wymaga, iż podczas procedowania w kwestii ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, na etapie postępowania prowadzonego przez Wojewodę Mazowieckim, został zapewniony udział społeczeństwa. Z akt sprawy i uzasadnienia *postanowienia uzgadniającego* wynika, iż podczas procedowania w kwestii ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko uwagi dotyczące braku zaprojektowania ekranów akustycznych złożyli Pan J.K., Pan E.K. i Pani K.K. W *postanowieniu uzgadniającym* organ środowiskowy, na podstawie przedłożonej dokumentacji oraz wiedzy własnej uznał, uwagi skarżących za niezasadne. Stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w wystarczający sposób wskazuje na tok rozumowania przyjęty przy rozpoznawaniu sprawy i nieuznaniu argumentacji skarżących. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w ramach dokonanych analiz wziął pod uwagę wszystkie okoliczności mogące mieć realny wpływ na zapewnienie właściwego stanu ochrony akustycznej trenów i budynków tego wymagających.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, ekrany akustyczne zostały zaprojektowane dla ochrony zabudowy położonej na terenach, które podlegają ochronie akustycznej na podstawie ustaleń wskazanych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego i są użytkowane zgodnie z zapisami tych planów. Określenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku dla terenów sąsiadujących z drogą A2 na omawianym odcinku związanym z działką skarżących dokonano na podstawie obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przyjętego Uchwałą nr XXXIV/326/2005 Rady Gminy Siedlce z dnia 3 listopada 2005 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla miejscowości: Żelków Kolonia, Rakowiec, Wołyńce, Wołyńce Kolonia.

Teren przedmiotowej działki skarżących, również w części na której położony jest budynek mieszkalny, oznaczony jest w planie miejscowym symbolami „KA" (tereny dróg publicznych klasy autostrad) i „R" (obszary produkcji rolnej, dla których dopuszcza się budowę budynków i budowli rolniczych), które to tereny nie stanowią terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556, z późn. zm.), zwanej dalej *„ustawą Prawo ochrony środowiska"*, i nie podlegają ochronie akustycznej. Dla ww. terenów nie zostały określone dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku.

Przyjęta klasyfikacja ochrony akustycznej dla działki skarżących nr 204/2 jest prawidłowa i przeprowadzona w oparciu o zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. *Ustawa Prawo ochrony środowiska* w art. 115 wskazuje, że w razie braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oceny, czy teren należy do rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1, właściwe organy dokonują na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania tego i sąsiednich terenów. Podkreślić należy, iż art. 115 *ustawy Prawo ochrony środowiska* wprost przyznaje pierwszeństwo ocenie rodzaju terenu ustaleniom miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przed faktycznym zagospodarowaniem lub wykorzystywaniem danego terenu. Tym samym w przypadku, gdy ustalenie planistyczne miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest odmienne od faktycznego sposobu korzystania z danej nieruchomości, przepisy Prawa ochrony środowiska przyznają pierwszeństwo treści miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 lipca 2019 r., sygn. akt II OSK 1067/19, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Argumentacja podnoszona przez skarżących (zarówno na etapie ponownej oceny odziaływania inwestycji na środowisko, jak i w procedurze odwoławczej od *decyzji Wojewody Mazowieckiego*), o ustaleniu faktycznego zagospodarowania terenu w oparciu

o *ustawę Prawo ochrony* środowiska dla przedmiotowej nieruchomości jest zatem błędna, gdyż miałaby ona dopiero zastosowanie w przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Ponadto, jak wynika z kopii decyzji Naczelnika Gminy Siedlce o pozwoleniu na budowę budynku mieszkalnego na ww. działce nr 204/2 (przedłożonej przez skarżących przy piśmie z dnia 25 października 2022 r.), decyzja ta została wydana w dniu 9 maja 1985 r., a więc przeszło 20 lat przed uchwalaniem ww. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przyjętego Uchwałą nr XXXIV/326/2005 Rady Gminy Siedlce z dnia 3 listopada 2005 r. Zapisy tej decyzji – wbrew całkowicie błędnemu zdaniu skarżących – nie stanowią o tym, iż ich działka podlega ochronie akustycznej, wbrew zapisom obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Jednocześnie należy zauważyć, że działka skarżących nr 204/2 (działka nr 204/6 po podziale) jest zlokalizowana w sąsiedztwie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej. Dla nieruchomości podlegających ochronie akustycznej w pkt 2.33 *postanowienia uzgadniającego* (w brzmieniu ustalonym ww. postanowieniem korygującym Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 17 grudnia 2021 r.) wskazane zostały ekrany akustyczne E08 i E09, jako niezbędne do realizacji w celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasów w środowisku. Ekrany te będą stanowić również ochronę akustyczną dla zabudowy zlokalizowanej na działce nr 204/2 (działka nr 204/6 po podziale).

Ponadto, konieczne będzie sporządzenie analizy porealizacyjnej (pkt 2.46 *postanowienia uzgadniającego*), która pozwoli na sprawdzenie oddziaływania akustycznego w warunkach rzeczywistych i w razie potrzeby zastosowanie rozwiązań minimalizujących. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami hałasu. W przypadku braku możliwości zastosowania ww. rozwiązań, zostaną podjęte działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Wyniki pomiarów w ramach analizy porealizacyjnej posłużą do kalibracji modelu akustycznego na podstawie którego wykonane zostaną ponowne obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu. Na podstawie wyników analizy porealizacyinej będzie możliwe stwierdzenie, czy przekroczenia poziomów dopuszczalnych w rejonie budynków mieszkalnych na całości inwestycji występują i czy są konieczne do podjęcia dodatkowe działania minimalizujące.

W art. 93 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* określona została relacja między (w znacznej mierze autonomicznymi) postępowaniami, prowadzonymi w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a postępowaniem w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Zgodnie z art. 92 i art. 93 ust. 1 pkt 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* postanowienie w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, wiąże organ właściwy do wydania m.in. decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a organ, wydając taką decyzję, musi uwzględnić warunki realizacji przedsięwzięcia określone w postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy. Organ wydając decyzję o pozwoleniu na budowę, uwzględnia warunki realizacji przedsięwzięcia określone w oraz postanowieniu w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia.

Powyższe potwierdzają wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego, w których Sąd podkreśla, że wydanie tego postanowienia wiąże organ wydający decyzję w zakresie kwestii środowiskowych i praktycznie tę decyzję kształtuje (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 21 lutego 2012 r., sygn. akt II OSK 2543/11 oraz sygn. akt II OSK 2544/11, porównaj także: M. Górski. Procedura oceny oddziaływania

na środowisko przedsięwzięć jako element procedury administracyjnej. Ochrona środowiska-Prawo i polityka z 2009 r. Nr 2(56), str. 16-17).

Tym samym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, jako organ właściwy do wydania rozstrzygnięcia w przedmiocie lokalizacji ekranów akustycznych, w *postanowieniu uzgadniającym* ustalił ich lokalizację oraz parametry techniczne i te ustalenia są dla Wojewody Mazowieckiego i *Ministra* wiążące. Organ orzekający w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, nie jest uprawniony do decydowania, jakie środki są odpowiednie dla należytej ochrony środowiska i ludzi, lecz jest zobowiązany do przeprowadzenia kontroli, czy strona wykonała i to w prawidłowy sposób zalecenia organu ochrony środowiska, tj. czy projekt budowlany odzwierciedla warunki, wymagania i obowiązki nałożone przez organ ochrony środowiska (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 20 października 2022 r., sygn. akt II OSK 1555/22, z dnia 11 stycznia 2023 r., sygn. akt II OSK 1964/22, z dnia 4 stycznia 2011 r., sygn. akt II OSK 2319/10, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Dodać także należy, że *Minister* nie może wpływać na metody, jakie stosuje wykwalifikowany podmiot do pomiarów hałasu, albo co więcej stawiać pod wątpliwość wyników takich badań (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 marca 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 2094/16, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Organ wydający pozwolenie na budowę (zezwolenie na realizację inwestycji drogowej) bada więc, czy *inwestor* spełnił wszystkie wymagania przewidziane w postanowieniu w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia i jeżeli nie ma w tym zakresie wątpliwości nie może odmówić wydania pozwolenia na budowę (zezwolenia na realizację inwestycji drogowej). Po dokonaniu analizy zatwierdzonego projektu budowlanego, o czym już była mowa powyżej, *Minister* stwierdził, iż projekt budowlany jest zgodny z *postanowieniem uzgadniającym*, uzupełnionym i sprostowanym w części postanowieniem z dnia 17 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ-II.4222.12.2021.OŁN.16.

Jednoczesnego wyjaśnienia wymaga, iż to, że zgodnie z art. 142 *kpa* organ odwoławczy rozpoznający odwołanie od decyzji wojewody w ramach sprawowanej kontroli instancyjnej ma obowiązek przeanalizować również zarzuty dotyczące postanowienia w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia (zauważyć należy, iż ww. zarzuty skarżących w przedmiocie ekranów akustycznych dotyczą w istocie tego rozstrzygnięcia), nie oznacza, że jego właściwość rzeczowa odpowiada przez to działaniu organu współdziałającego, określającego warunki środowiskowe realizacji przedsięwzięcia.

Uwzględnić bowiem należy charakter i właściwość kompetencyjną organów działających we współdziałaniu (organ uzgadniający jest organem wyspecjalizowanym w dziedzinie ochrony środowiska, zaś organ architektoniczno-budowlany, jakim jest tu *Minister*, takich cech nie posiada). Okoliczność, że kontrola instancyjna decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej obejmuje wskazane postanowienie, nie sprzeciwia się jednakże temu, by kompetencja kontrolna organu odwoławczego była węższa aniżeli kompetencja przysługująca organowi badającemu oddziaływanie inwestycji na środowisko i określającemu warunki realizacji przedsięwzięcia.

Dokonywana w postępowaniu odwoławczym weryfikacja niezaskarżalnego zażaleniem postanowienia uzgadniającego warunki środowiskowe ograniczona jest wyłącznie do stwierdzenia błędów powodujących, że wydana w oparciu o uzgodnienie środowiskowe decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej byłaby sprzeczna

z prawem. Podobnie jak raportowi o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, tak i postanowieniu uzgadniającemu wydawanemu w trybie art. 90 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* przysługuje bowiem szczególna wartość dowodowa, która wynika z kompleksowego charakteru analizy przedstawionego do zatwierdzenia przedsięwzięcia. Dlatego też organ architektoniczno-budowlany tylko po stwierdzeniu błędów w postępowaniu przed organem badającym oddziaływanie inwestycji na środowisko, mających wpływ na wynik sprawy, mógłby wstrzymać się z wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, nie może natomiast zastępować merytorycznie takiego organu i modyfikować postanowienia uzgadniającego warunki środowiskowe.

Powyższe potwierdza jednolita w tym zakresie linia orzecznicza sądów administracyjnych (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z dnia 11 stycznia 2023 r., sygn. akt II OSK 1964/22, z dnia 20 października 2022 r., sygn. akt II OSK 1555/22, z dnia 28 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 974/21, z dnia 7 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 3308/17, z dnia 5 grudnia 2017 r., sygn. akt II OSK 2343/17, z dnia 24 lutego 2012 r., sygn. akt II OSK 2581/11, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 14 grudnia 2022 r., sygn. akt VII SA/Wa 1469/22, z dnia 21 marca 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 2131/17, z dnia 19 lipca 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1071/18, z dnia 9 października 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1361/18, z dnia 29 listopada 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1981/18, z dnia 4 kwietnia 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 199/17 i z dnia 22 września 2016 r., sygn. akt VII SA/Wa 23/16, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W kontekście powyższego należy wskazać, iż *Minister* przeprowadził stosowną do sprawowanej funkcji kontrolę *postanowienia uzgadniającego*. W jej efekcie doszedł do wniosku, iż rozstrzygnięcie to nie narusza prawa. Dodatkowo wskazać należy, iż szczególnie w przypadku przedsięwzięcia, które wzbudza negatywne nastawienie części społeczeństwa, jedynie tzw. kontrraportem można byłoby podważyć ustalenia raportu przedłożonego przez *inwestora*. Podważenie jego ustaleń mogłoby nastąpić jedynie, co do zasady, przez przedstawienie równie kompleksowej analizy uwarunkowań, sporządzonej przez specjalistów posiadających wiedzę w danej dziedzinie, której wnioski pozostawałyby w rażącej sprzeczności do tych zawartych w raporcie przedłożonym przez *inwestora* (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 1642/13 i z dnia 20 marca 2014 r., sygn. akt II OSK 2564/12, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W niniejszej sprawie skarżący podnosząc zarzuty w sprawie ochrony akustycznej „kontrraportu" (tj. opracowania o cechach raportu) nie przedłożyli. W konsekwencji należy stwierdzić, że zaskarżona *decyzja Wojewody Mazowieckiego* poprzedzona została prawidłowymi ustaleniami poczynionymi na etapie ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

Na uwzględnienie nie zasługują także zarzuty dotyczące niezgodności przedmiotowego zamierzenia budowlanego z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225).

Wyjaśnić należy, iż ww. rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, nie ma zastosowania w sprawie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Wynika to stąd, że zakres stosowania tego rozporządzenia określony został wprost w § 1 i wyraźnie nakazuje stosowanie rozporządzenia w takim zakresie, w jakim ustala ono warunki techniczne, ale wyłącznie takie, jakim powinny odpowiadać budynki i związane z nimi urządzenia, ich usytuowanie

na działce budowlanej oraz zagospodarowanie działek przeznaczonych pod zabudowę. Rozporządzenie to nie ma więc zastosowania do budowy dróg publicznych (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 czerwca 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1012/18).

Odnosząc się zaś do zarzutów skarżących dotyczących prowadzonych robót budowlanych, zauważać należy, iż na etapie postępowania w sprawie o zatwierdzenie projektu budowlanego i pozwolenie na budowę (zezwolenia na realizację inwestycji drogowej) organ architektoniczno-budowlany nie może zajmować się przyszłą realizacją budowy . Właściwym w tej sprawie są odpowiednie organ nadzoru budowlanego.

Wskazania również wymaga, że przedmiotem niniejszego postępowania nie jest też kwestia sposobu użytkowania drogi, a co za tym idzie to, czy w ogóle i w jaki sposób użytkowanie przedmiotowej drogi będzie oddziaływało na nieruchomość skarżących i znajdujący się na niej budynek mieszkalny. Skarżący nie mogą zakładać że już sama realizacja drogi może prowadzić do powstania ewentualnych szkód w substancji ich budynku mieszkalnego. Taka ocena będzie możliwa dopiero po dokonaniu stosownych pomiarów już w trakcie użytkowania drogi. Co za tym idzie w ramach tego postępowania nie jest zasadne domaganie się uwzględnienia interesu konkretnej strony postępowania, który nie wiązałby się bezpośrednio z realizacją przedsięwzięcia drogowego (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 stycznia 2011 r., sygn. akt VII SA/Wa 1955/10).

Należy przy tym podkreślić, że to projektant odpowiada za opracowanie projektu inwestycji w sposób zapewniający bezpieczeństwo użytkowania, a nie organ udzielający zezwolenia na realizację inwestycji w postaci decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W wypadku więc spełnienia przez wnioskodawcę wymagań określonych w art. 11b w zw. z art. 11d *specustawy drogowej* właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – art. 11a *specustawy drogowej* (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 25 kwietnia 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 2952/16, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Powyższa argumentacja dotycząca niezasadności zarzutów Pana J.K., Pani K.K. i Pana E. K., odnosi się także do zarzutów Pana J. K. zawartych w ww. pismach z dnia 26 września i 25 października 2022 r., rozpoznanych jako skarga, stosownie do treści art. 234 *kpa*. Wniosek *Stowarzyszenia* oraz Pana J.K., Pani K.K. i Pana E.K. o wstrzymanie natychmiastowej wykonalności *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, został rozpatrzony w odrębnym postanowieniu odmawiającym wstrzymania natychmiastowego wykonania tej decyzji.

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji został ustalony prawidłowo. Organ uznał racje przemawiające za ustaloną lokalizacją, które przedstawił *inwestor* w dokumentacji przedłożonej w trakcie postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Stwierdzić należy także, że zarówno wniosek *inwestora*, postępowanie przeprowadzone przez organ I instancji, jak i zaskarżona *decyzja Wojewody Mazowieckiego* - poza częścią uchyloną niniejszą decyzją - nie naruszają prawa, a wniesione zarzuty nie zasługują na uwzględnienie, wobec czego orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na decyzję, na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 259),

zwanej dalej *„ppsa"*, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Rozwoju i Technologii, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

Jednocześnie informuję, że do skargi należy załączyć dowód uiszczenia wpisu od wniesienia skargi w kwocie 500 zł, płatnego w kasie sądu lub na rachunek bankowy sądu wskazany w publikatorze teleinformatycznym – Biuletynie Informacji Publicznej sądu (*http://bip.warszawa.wsa.gov.pl*). Strony mogą ubiegać się o przyznanie prawa pomocy, polegającego na zwolnieniu z kosztów sądowych oraz ustanowieniu adwokata lub radcy prawnego. Szczegółowe zasady dotyczące przyznawania prawa pomocy uregulowane są w art. 243-262 *ppsa*.

Załączniki:

Nr 1.1 - tom I/1 projektu budowlanego (projekt zagospodarowania terenu - część opisowa),
Nr 1.2-1.5 - rysunki nr: 0207, 0214, 0224, 0233 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu (tom I/5),
Nr 1.6 - tom II/1 projektu budowlanego (część opisowa projektu architektoniczno-budowlanego – branża drogowa),
Nr 1.7 - aneks do tomu XI projektu budowlanego (projekt architektoniczno-budowlany – branża architektoniczna),
Nr 1.8 - tom I/2 projektu budowlanego (projekt zagospodarowania terenu - kopie uprawnień i zaświadczeń z Izb Inżynierów Budownictwa projektantów i sprawdzających przygotowujących zamienne części projektu budowlanego),
Nr 2.1 - mapa z projektem podziału działki nr 1036, z obrębu 0012 Niwiski,
Nr 2.2 - mapa z projektem podziału działki nr 92/7, z obrębu 0012 Nowe Opole,
Nr 2.3 - mapa z projektem podziału działki nr 146/2, z obrębu 0033 Żelków Kolonia,
Nr 2.4 - mapa z projektem podziału działki nr 147/1, z obrębu 0033 Żelków Kolonia.