



Warszawa, 15 września 2023 r.

**GŁÓWNY INSPEKTOR
NADZORU BUDOWLANEGO**

DOR.7110.160.2022.JOO B

DOA.7110.10.2022

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.), po rozpatrzeniu odwołania [REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE], reprezentowanych przez [REDAKTOWANE] od decyzji Wojewody Mazowieckiego z 28 października 2021 r., Nr 760/SAAB/2021, znak: WI-I.7840.7.76.2019.MP, w przedmiocie udzielenia pozwolenia na budowę,

- 1. uchylam zaskarżoną decyzję Wojewody Mazowieckiego z 28 października 2021 r., Nr 760/SAAB/2021, znak: WI-I.7840.7.76.2019.MP, w części w jakiej udziela ona PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pozwolenia na budowę w zakresie dotyczącym działki nr ewid. 2033/16 i w miejsce uchylonego rozstrzygnięcia organu wojewódzkiego orzekam o udzieleniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pozwolenia na budowę na działce nr ewid. 2044/16;**
- 2. utrzymuję w mocy zaskarżoną decyzję w pozostałej części.**

UZASADNIENIE

Decyzją z 28 października 2021 r., Nr 760/SAAB/2021, znak: WI-I.7840.7.76.2019.MP, Wojewoda Mazowiecki zatwierdził projekt budowlany i udzielił PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pozwolenia na budowę skrzyżowania dwupoziomowego w Łochowie w km 57,915 linii kolejowej nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka realizowanego w ramach zadania „Zaprojektowanie i wykonanie skrzyżowania dwupoziomowego w Łochowie w km 57,915 linii kolejowej nr 6 realizowanej w ramach projektu „Prace na linii E75 na odcinku Sadowne – Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne” wraz z niezbędnymi rozbiórkami” na działkach nr ewid. 2542/14, 2542/6, 2542/16, 2554/61, 2554/57, 2715/5, 2050, 2328/5, 2543, 2669, 2052/17, 2052/26, 2054/16, 2059, 2054/19, 2005, 2044/12, 2053/13, 2349, 2558, 2542/1, 3043/2, 3052/8, 3031/1, 2052/9, 2052/20, 2052/21, 2052/29, 2052/72, 2542/8, 2033/16, 2044/17, 2049/2, 2053/23, 2054/28, 2054/30, 2542/17, 2542/19, 2554/62, 2554/55, 2554/58, 2554/60, 2710/3, 2715/6, 2985/2, 2990/1, 2052/24, 2542/2, 2554/25, 2554/24, 2554/33, 3031/2, 4511/1, 2329/3, 2330/3, 2052/88, 2052/85, 2542/15, położonych w miejscowości Łochów, gmina Łochów, powiat węgrowski, województwo mazowieckie.

ul. Krucza 38/42, 00-926 Warszawa
tel. 22 661 83 60
elektroniczna skrzynka podawcza ePUAP /GUNB/skrytka

Od powyższej decyzji organu wojewódzkiego z 28 października 2021 r., Nr 760/SAAB/2021, znak: WI-I.7840.7.76.2019.MP, [REDAKTOWANE] działający w imieniu własnym oraz [REDAKTOWANE] złożył odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego. Odwołanie zostało wniesione w terminie.

Po rozpatrzeniu powyższego odwołania oraz przeanalizowaniu akt sprawy Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego stwierdza, co następuje.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że decyzją z 28 października 2021 r., Nr 760/SAAB/2021, znak: WI-I.7840.7.76.2019.MP, Wojewoda Mazowiecki zatwierdził projekt budowlany i udzielił PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pozwolenia na budowę m. in na działce nr ewid. 2033/16. Z całości zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego nie wynika, aby inwestor uwzględnił ww. działkę nr ewid. 2033/16 jako nieruchomość inwestycyjną. Działka nr ewid. 2033/16 nie została wskazana zarówno we wniosku o udzielenie pozwolenia na budowę jak również w oświadczeniu o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane. Z dokumentacji projektowej, w tym m.in projektu zagospodarowania terenu nie wynika także, aby wśród nieruchomości objętych planowanym zamierzeniem była działka nr ewid. 2033/16. Z akt sprawy wynika natomiast, że wniosek o udzielenie pozwolenia na budowę, oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, oraz dokumentacja projektowa swoim zakresem obejmują m.in działkę nr ewid. 2044/16, pominiętą przez organ wojewódzki w decyzji o pozwoleniu na budowę.

Przed merytorycznym wyjaśnieniem sprawy wymaga zauważenia, że w toku postępowania odwoławczego przepisy ustawy Prawo budowlane uległy wielokrotnym zmianom w tym m. in. w oparciu o przepisy ustawy z 13 lutego 2020 r., o zmianie ustawy Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 471) zmianie uległa m.in. treść przepisów art. 33, 34 i 35 Prawa budowlanego. Zgodnie jednak z art. 25 ww. ustawy zmieniającej do spraw uregulowanych ustawą zmienianą w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, przepisy ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się w brzmieniu dotychczasowym. Tym samym należy wskazać, że w przedmiotowej sprawie ocena zgodności projektowanego zamierzenia będzie miała miejsce na podstawie przepisów obowiązujących przed nowelizacją dokonaną ustawą z 13 lutego 2020 r.

Zgodnie z art. 32 ust. 4 pkt 1 i 2 ustawy Prawo budowlane, pozwolenie na budowę może być wydane wyłącznie temu, kto złożył wniosek w tej sprawie w okresie ważności decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli jest ona wymagana zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz temu kto złożył oświadczenie, pod rygorem odpowiedzialności karnej, o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane. Powyższe dokumenty inwestor winien dołączyć do wniosku o pozwolenie na budowę (art. 33 ust. 2 pkt 2 i 3 Prawa budowlanego).

Jak wynika z analizy akt sprawy inwestor złożył wniosek o pozwolenie na budowę oraz oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane działkami na których realizowane ma być sporne zamierzenie.

Stosownie do art. 40a Prawa budowlanego, ilekroć jest mowa o decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, rozumie się przez to także decyzję o ustaleniu

lokalizacji linii kolejowej w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Do wniosku o pozwolenie na budowę inwestor dołączył decyzję Wojewody Mazowieckiego z 14 marca 2019 r., Nr 20/SPEC/2019, znak: WI-II.747.2.16.2019.BG1/ZK, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (sprostowaną postanowieniem Wojewody Mazowieckiego z 16 kwietnia 2019 r., Nr 429/SAAB/2018, znak: WI-II.747.2.16.2018.BG1/ZK), decyzję Ministra Rozwoju z 19 czerwca 2020 r., znak: DLI-III.7620.23.20196.NT.19 (DLI-III.4620.6.2019.NT) oraz ostateczną decyzję Ministra Rozwoju i Technologii z 3 lutego 2023 r., znak: DLI-III.76.34.2022.AW.5, zmieniającą w części ww. decyzję Ministra Rozwoju z 19 czerwca 2020 r., znak: DLI-III.7620.23.20196.NT.19 (DLI-III.4620.6.2019.NT).

Tym samym należy wskazać, że inwestor dokonał czynności o których mowa w art. 32 ust. 4 pkt 1 i 2 oraz art. 33 ust. 2 pkt 2 i 3 Prawa budowlanego.

Stosownie do art. 35 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego, przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego organ administracji architektoniczno-budowlanej sprawdza zgodność projektu budowlanego z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i innymi aktami prawa miejscowego albo decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w przypadku braku miejscowego planu, a także wymaganiami ochrony środowiska, w szczególności określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 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.

Analiza akt sprawy wykazała, że sporna inwestycja jest zgodna z ustaleniami decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W szczególności należy wskazać, mając na uwadze argumentację odwołania, że niezgodności spornego zamierzenia wskazane w decyzji GINB z 16 czerwca 2021 r., znak: DOA.7110.200.2020.JOO A, (uchylającej uprzednio wydaną decyzję o pozwoleniu na budowę) w zakresie dotyczącym regulacji art. 35 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego zostały usunięte. Szerokość korony łącznika pomiędzy drogami krajowymi w ciągu ulicy Kościuszki została ustalona maksymalnie z uwzględnieniem poszerzenia łuku na 16,85 m, co jest zgodne z zakresem zmian dokonanych decyzją Ministra Rozwoju i Technologii z 3 lutego 2023 r., znak: DLI-III.76.34.2022.AW.5.

Zgodnie z treścią decyzji Ministra Rozwoju i Technologii z 3 lutego 2023 r., znak: DLI-III.76.34.2022.AW.5, parametry techniczne łącznika pomiędzy drogami krajowymi (ul. Kościuszki) uległy zmianie, określając dla ww. części jedną jezdnię z 2 pasami ruchu na jezdni. Należy przy tym wskazać, że inwestor dostosował dokumentację projektową w powyższym zakresie poprzez przeprojektowanie pasa dzielącego na wyspy kanalizujące ruch. Tym samym z części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu jak i jego części opisowej wynika aktualnie, że droga krajowa nr 50 na odcinku od projektowanego ronda nr 2 w kierunku na Ostrów Mazowiecką została zaprojektowana jako jednojezdniowa z 2 pasami ruchu, z wyspą dzielącą (zob. Projekt budowlany – Tom I/1 Część opisowa – str. 38; Tom I/2 Część rysunkowa – rys. nr 2 – str. 7/9).

Sporne zamierzenie zgodne jest także z ustaleniami decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z 25 kwietnia 2018 r., znak: WOOS-

II.4210.51.2017.AGZ.11, o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 1 października 2019 r., znak: DOOŚ-WDŚ/ZIL.420.69.2018.KCz.40 oraz decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 23 stycznia 2020 r., znak; DOOŚ-WDŚ/ZIL.420.229.2019.

Zarzuty odwołania dotyczące prawidłowości decyzji Ministra Rozwoju i Technologii z 3 lutego 2023 r., znak: DLI-III.76.34.2022.AW.5, jak również ww. decyzji środowiskowych nie podlegają ocenie GINB w przedmiotowym postępowaniu. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego nie jest bowiem organem właściwym rzeczowo do oceny ww. rozstrzygnięć. Natomiast jako organ administracji architektoniczno-budowlanej jest bezwzględnie związany ich ustaleniami. Dodatkowo należy wskazać, że Naczelny Sąd Administracyjny wyrokiem z 23 marca 2022 r., sygn. akt II OSK 2617/21, oddalił skargę kasacyjną od wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 9 kwietnia 2021 r., sygn. akt IV SA/Wa 1783/20, oddalającego skargę na decyzję Ministra Rozwoju z 19 czerwca 2020 r., znak: DLI-III.7620.23.20196.NT.19 (DLI-III.4620.6.2019.NT). Natomiast wyrokiem z 2 września 2022 r., sygn. akt III OSK 6355/21, NSA oddalił skargę kasacyjną od wyroku WSA w Warszawie z 5 marca 2021 r., sygn. akt IV SA/Wa 154/20, oddalającego skargę na decyzję GDOŚ z 1 października 2019 r., znak: DOOŚ-WDŚ/ZIL.420.69.2018.KCz.40.

Stosownie do art. 35 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego, przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego organ administracji architektoniczno-budowlanej sprawdza zgodność projektu zagospodarowania działki lub terenu z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi.

Analiza akt sprawy nie wykazała aby projekt zagospodarowania terenu spornej inwestycji naruszał przepisy techniczno-budowlane, w tym w szczególności te określone przepisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124 ze zm. w brzmieniu mającym zastosowanie w niniejszej sprawie na podstawie § 3 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. - Dz. U. z 2019 r., poz. 1643) jak również przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r., o transporcie kolejowym.

Inwestor uzyskał odstępstwa od warunków określonych w ww. regulacjach na podstawie postanowienia Wojewody Mazowieckiego:

1) z 25 kwietnia 2018 r., Nr 395/II/2018, znak: WI-II.7840.11.3.2018.KP, udzielającego zgody na odstępstwo od:

- art. 53 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w zakresie usytuowania w odległości mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, oraz w odległości mniejszej niż 20 m od osi skrajnego toru na działkach ew. nr 2052/72, 2052/20, 2025/21, 2052/22, 2052/28, 2052/29, 2052/9 z obrębu 0001 Łochów, województwo mazowieckie;
- § 4 ust. 1 rozporządzenia, w zakresie wykonywania robót ziemnych na obszarze kolejowym, w odległości mniejszej niż 4 m od granicy obszaru kolejowego na działkach ew. nr 2052/72, 2052/20, 2025/21, 2052/22, 2052/28, 2052/29, 2052/9 z obrębu 0001 Łochów, województwo mazowieckie, związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji,

2) z 14 stycznia 2019 r., Nr 44/II/2019, znak: WI-II.7840.11.2.2018.KP, udzielającego zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych zawartych w § 9 ust. 1 pkt 3, § 62 ust. 2, § 113 ust. 7 pkt 1 w zw. z § 18 ust. 1, § 137 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r., w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie polegające na:

- zmniejszeniu odstępu pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami drogi krajowej nr 62 (tzw. „łącznik”) klasy GE, na terenie zabudowy, z drogą krajową nr 62 klasy G / drogą gminną nr 420441W (ul. Kościuszki) klasy L i z drogą krajową nr 50 klasy GP/ drogą gminną nr 420441W do wartości wynoszącej ok. 115 m, podczas gdy droga klasy GP powinna mieć odstępy między skrzyżowaniami na terenie zabudowy nie mniejsze niż 1000 m, dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między skrzyżowaniami na terenie zabudowy nie mniejsze niż 600 m, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe lub ukształtowanie istniejącej sieci drogowej takie odstępy uzasadniają,
- zastosowaniu pochylenia podłużnego drogi krajowej nr 62 klasy G z pierwszeństwem przejazdu w miejscu występowania skrzyżowania z docelową drogą gminną klasy D (projektowany objazd tymczasowy) wynoszącego ok. 5,5%, podczas gdy pochylenia podłużne i poprzeczne drogi z pierwszeństwem przejazdu w miejscu występowania skrzyżowania nie powinny być większe niż 3,5% w przypadku drogi klasy G,
- usytuowaniu zjazdu publicznego z docelowej drogi gminnej klasy D (projektowany objazd tymczasowy) w obszarze oddziaływania skrzyżowania z drogą krajową nr 62, podczas gdy zjazd publiczny nie może być usytuowany w miejscu zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania,
- zastosowaniu na docelowej drodze gminnej klasy D (projektowany objazd tymczasowy drogi krajowej nr 62) prędkości projektowej wynoszącej 30 km/h, podczas gdy na objeździe tymczasowym prędkość projektowa nie powinna być mniejsza niż 40 km/h;

3) z 27 sierpnia 2021 r., Nr 1234/SAAB/2021, znak: WI-I.7840.11.113.2021.JB(PSS), udzielającego zgody na odstępstwo od przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r., w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zawartych w § 9 ust. 1 pkt 3, § 9 ust. 1 pkt 4, § 14 ust. 1 pkt 2, § 15 ust. 1 pkt 6, § 16 ust. 1 pkt 2 w zw. z § 16 ust. 4, § 21 ust. 4, § 44 ust. 2, § 62 ust. 2, § 75, § 113 ust. 7 pkt 1 w zw. z § 9 ust. 3 pkt 1 lit. b, § 113 ust. 7 pkt 1 w zw. z § 78 ust. 1, § 113 ust. 7 pkt 5 w zw. z § 9 ust. 3 pkt 1 lit. b ust. 1, § 125 ust. 1, § 125 ust. 2 pkt 2 oraz

§ 126 ust. 1 w zw. z § 15 (Dz. U. z 2016 r., poz. 124 z późn. zm.), polegające na:

- 1) zmniejszeniu odstępu pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami drogi krajowej:
 - a) nr 62 („łącznik”, docelowo łącznica w węźle) klasy GP, na terenie zabudowy, z: drogą krajową nr 62 (na tym odcinku ul. Węgorowska) klasy G / drogą gminną nr 420441W (ul. Kościuszki) klasy L i drogą krajową nr

ul. Krucza 38/42, 00-926 Warszawa
tel. 22 661 83 60

elektroniczna skryjnka podawcza ePUAP /GUNB/skrytka

- 50 (ul. Aleja Łochowska) klasy GP / drogą gminną nr 420441W (ul. Kościuszki) do wartości wynoszącej ok. 115 m,
- b) nr 50 (ul. Aleja Łochowska), na terenie zabudowy, z: drogą krajową nr 62 („łącznik”) / drogą gminną nr 420441W (ul. Kościuszki) i drogą gminną nr 420458W (ul. Aleja Pokoju) klasy L do wartości wynoszącej ok. 200 m,
- 2) zmniejszeniu odstępów pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami drogi krajowej nr 62 (ul. Wyszowska, ul. Węgrowa), na terenie zabudowy z:
- a) drogą gminną nr 420451W (ul. Modrzewiowa) klasy D i docelową drogą gminną („droga nr 1”) klasy D do wartości ok. 125 m,
- b) nr 62 („łącznik”) / drogą gminną nr 420441W (ul. Kościuszki) i drogą gminną nr 420458W (ul. Aleja Pokoju) do wartości ok. 285 m;
- 3) wykonaniu dwóch dodatkowych jezdni (nr 1 i nr 2), służących obsłudze ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi krajowej nr 62, odpowiadającym parametrom technicznym dróg klasy D, o jednej jezdni z jednym pasem ruchu, przeznaczonym do ruchu w jednym kierunku, podczas gdy droga klasy D powinna mieć co najmniej jedną jezdnię z dwoma pasami ruchu,
- 4) zwiększeniu szerokości pasów ruchu dwóch dodatkowych jezdni (nr 1 i nr 2) do wartości 4,0 m, podczas gdy normatywna szerokość pasa ruchu dla drogi klasy D powinna wynosić 2,5 m,
- 5) wykonaniu poszerzenia pasów ruchu dwóch dodatkowych jezdni (nr 2 i nr 3), służących obsłudze ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi krajowej nr 62, odpowiadającym parametrom technicznym dróg klasy D, o wartościach wynoszących odpowiednio od 0,00 m do 1,80 m oraz od 1,50 m do 2,85 m, na łukach kołowych w planie o promieniach wynoszących 6,00 m w obu przypadkach, podczas gdy pas ruchu na wymienionych łukach kołowych powinien być poszerzony o wartości wynoszące 5,00 m w obu przypadkach,
- 6) zmniejszeniu dwóch promieni łuków w planie w ciągu dwóch dodatkowych jezdni (nr 2 i nr 3), do wartości 6 m, podczas gdy na drodze klasy D dopuszcza się zmniejszenie promienia łuku w planie do 20 m, a przy kącie załamania trasy zbliżonym do 90° do 12 m,
- 7) zmniejszeniu szerokości chodników zlokalizowanych przy jezdniach dróg: krajowej nr 62, krajowej nr 62 („łącznik”), docelowej gminnej („droga nr 1”), docelowej gminnej (ul. Dolna) klasy D, dodatkowej jezdni nr 3, gminnej nr 420441W (ul. Kościuszki), gminnej nr 420473W (ul. Świerkowa) klasy L do minimalnych wartości wynoszących odpowiednio 1,80 m, 1,50 m, 1,80 m, 1,85 m, 1,85 m, 1,85 m i 1,85 m, zgodnie z wykazem załączonym do wniosku, podczas gdy szerokość chodnika przy jezdni lub przy pasie postojowym nie powinna być mniejsza niż 2,00 m, a w przypadku przebudowy drogi dopuszcza się miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,25 m, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych;
- 8) zastosowaniu pochylenia podłużnego drogi krajowej nr 62 z pierwszeństwem przejazdu w miejscu występowania skrzyżowania z docelową drogą gminną

(„droga nr 1,”) wynoszącego 5,5%, podczas gdy pochylenia podłużne i poprzeczne drogi z pierwszeństwem przejazdu w miejscu występowania skrzyżowania nie powinny być większe niż 3,5% w przypadku drogi klasy G;

9) usytuowaniu trzech zjazdów publicznych z drogi krajowej:

a) nr 62 („łącznik,”) dwa zjazdy) w km ok. 0+260 i w km ok. 0+274,

b) nr 50 (ul. Aleja Łochowska, jeden zjazd) w km ok. 0+353,

w obszarze oddziaływania skrzyżowania tych dróg z drogą gminną nr 420441W (ul. Kościuszki), podczas gdy zjazd publiczny nie może być usytuowany w miejscu zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania;

10) usytuowaniu bezpośredniego jednokierunkowego wyjazdu na dodatkową jezdnię nr 2 z drogi krajowej nr 62 (ul. Wyszowska) w obszarze oddziaływania skrzyżowania z docelową drogą gminną („droga nr 1”), podczas gdy bezpośrednie połączenie dodatkowej jezdni z jezdnią główną nie może być usytuowane w miejscu zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania,

11) usytuowaniu bezpośredniego dwukierunkowego wjazdu i wyjazdu na dodatkową jezdnię nr 3 z drogi krajowej nr 62 (ul. Węgrowska) na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu, podczas gdy bezpośrednie połączenie dodatkowej jezdni z jezdnią główną nie może być usytuowane w miejscu zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu;

12) wykonaniu placu do zawracania samochodów ciężarowych na nieprzelotowym zakończeniu dodatkowej jezdni nr 3 o wymiarach 4,0-4,5 m x ok. 8,0 m, podczas gdy plac do zawracania samochodów ciężarowych powinien mieć promień nie mniejszy niż 9,0 m lub kształt kwadratu o wymiarach nie mniejszych niż 12,5 m x 12,5 m;

13) braku wykonania mijanek na odcinkach dodatkowej jezdni nr 3 oraz na dodatkowej jezdni nr 4, służącej obsłudze ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi krajowej nr 50, podczas gdy na jednojezdniowej, jednopasowej drodze dwukierunkowej powinny być stosowane mijanki. Odległość między mijankami powinna zapewniać ich wzajemną widoczność, przy czym nie powinny być one usytuowane rzadziej niż co 1 km.

Odnosząc się do zarzutów odwołania dotyczących niezgodności spornego zamierzenia z ww. rozporządzeniem z 2 marca 1999 r., z uwagi na zastosowanie zbyt małych rond należy wskazać, że stosownie do § 75 ww. rozporządzenia, dla rond małych przewiduje się średnicę wyspy środkowej wynoszącą 10(5)-28(33,5) m, średnicę zewnętrzną ronda 26(22)-40(45) m. Z treści przepisu wynika, że ronda małe mogą być sytuowane na drogach klasy GP tylko w uzasadnionych wypadkach na drogach jednojezdniowych oraz m.in na drogach klasy G. Z analizy poprawionej dokumentacji projektowej wynika, że rondo nr 1 jest skrzyżowaniem jednojezdniowej drogi krajowej nr 62 klasy G i jednojezdniowego „łącznika” klasy GP. Natomiast rondo nr 2 jest skrzyżowaniem jednojezdniowej drogi krajowej nr 50 klasy GP i jednojezdniowego „łącznika” klasy GP. Zaprojektowane wymiary rond (rondo nr 1: średnica zewnętrzna 30 m, średnica wyspy centralnej 14 m; rondo nr 2: średnica

zewnątrzna 34 m, średnica wyspy centralnej 18 m) odpowiadają parametrom ronda małego. Tym samym należy wskazać, że projektowane ronda są zgodne z ww. wymogami przepisów prawa.

Jednocześnie należy podkreślić, że to inwestor i projektant odpowiadają za wybór rozwiązań projektowych. Kontrola organów administracji architektoniczno-budowlanej ogranicza się zaś jedynie do weryfikacji zgodności przyjętych rozwiązań jedynie w zakresie wyznaczonym w art. 35 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego.

Odnosząc się do argumentacji dotyczącej zbyt małej odległości między projektowanymi skrzyżowaniami oraz skrzyżowaniami istniejącymi należy podkreślić, co wskazano wyżej, że inwestor w powyższym zakresie uzyskał odstępstwa od regulacji.

Mając na uwadze argumentację odwołań oraz uzasadnienie uprzedniej decyzji GINB z 16 czerwca 2021 r., znak: DOA.7110.200.2020.JOO A, należy wskazać na pismo Ministra Infrastruktury z 25 sierpnia 2021 r., znak: DDPO-4.454.311.2021.ŁK.1, z którego wynika, że skrzyżowanie drogi krajowej nr 62 z ul. Wyspiańskiego nie stanowi sąsiedniego skrzyżowania względem projektowanego skrzyżowania drogi krajowej nr 62 z docelową drogą gminną („droga nr 1”), w związku z czym nie jest wymagane odstępowanie od § 9 ust. 1 pkt 4 warunków technicznych (dotyczącego odległości od skrzyżowań).

Ustosunkowując się do zarzutu dotyczącego zbyt małej odległości projektowanego wiaduktu od istniejącego drewnianego domu przy ul. Wyszowskiej 1, należy wyjaśnić, że przepisy ustawy o drogach publicznych ani rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne nie określają minimalnych odległości w jakich może zostać budowana droga względem już istniejącej zabudowy. Przepis art. 43 ustawy o drogach publicznych wprowadzający wymóg minimalnych odległości obiektów budowlanych względem już istniejącej drogi nie ma w przedmiotowej sprawie zastosowania. Artykuł 43 ustawy o drogach publicznych odnosi się wyłącznie do sytuowania obiektów przy istniejących drogach, a nie sytuacji przeciwnej – sytuowania drogi przy istniejących budynkach (zob. wyrok WSA w Białymstoku z 26 maja 2022 r., sygn. akt II SA/Bk 184/22).

Odnosząc się do argumentacji dotyczącej zaprojektowania dróg bez możliwości zawracania, należy wskazać, na ocenę Ministra Infrastruktury wyrażoną w ww. piśmie z 25 sierpnia 2021 r., znak: DDPO-4.454.311.2021.ŁK.1, zgodnie z którą zaprojektowanie na początku dodatkowej jezdni DD3 placu do zawracania (uprzednio zakwestionowanego przez GINB w związku z treścią § 125 warunków technicznych) nie wymaga konieczności uzyskania odstępowania w powyższym zakresie, z uwagi na fakt, że przepis § 125 ust. 1 nie wskazuje, w którym miejscu nieprzelotowej drogi ma być wykonany plac do zawracania.

Ustosunkowując się do zarzutów dotyczących braku możliwości dojazdu mieszkańców od strony południowej wiaduktu na swoje działki poprzez zbyt wąskie ulice dojazdowe, oraz trudności z wjechaniem większym samochodem należy wskazać, że z analizy projektu zagospodarowania terenu wynika, iż projektowane dojazdy spełniają szerokości określone w przepisach prawa.

Stosownie do art. 35 ust. 1 pkt 3 Prawa budowlanego, przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego

organ administracji architektoniczno-budowlanej sprawdza kompletność projektu budowlanego i posiadanie wymaganych opinii, uzgodnień, pozwoleń i sprawdzeń oraz informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, o której mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1b, oraz zaświadczenia, o którym mowa w art. 12 ust. 7.

Inwestor przedłożył kompletny projekt budowlany, oraz dysponował wymaganymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami.

Odnosząc się do zarzutów odwołania dotyczących wątpliwości skarżących, co do organu, który wydał ww. postanowienie o odstąpieniu od warunków technicznych, należy wyjaśnić, że art. 9 Prawa budowlanego nie przewiduje możliwości zaskarżenia postanowienia o udzieleniu lub odmowie udzielenia zgody na odstąpienie od przepisów techniczno-budowlanych w drodze zażalenia. Jednym środkiem jego zaskarżenia jest, procedura o której mowa w art. 142 k.p.a., zgodnie z którą postanowienie, na które nie służy zażalenie, strona może zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji. Postanowienie Wojewody Mazowieckiego z 27 sierpnia 2021 r., znak: WI-I.7840.11.113.2021.JB(PSS), nie zostało zaskarżone wraz z odwołaniem od ww. decyzji o pozwoleniu na budowę. Wobec powyższego GINB nie może badać jego zasadności. Mając jednak na uwadze zasadę przekonywania należy jedynie ubocznie wyjaśnić, że zgodnie z art. 9 ust. 2 Prawa budowlanego zgoda na odstąpienie, po uzyskaniu upoważnienia ministra, który ustanowił przepisy techniczno-budowlane, udziela albo odmawia udzielenia, w drodze postanowienia, organ administracji architektoniczno-budowlanej, przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę albo decyzji o zmianie pozwolenia na budowę. Innymi słowy zgoda na odstąpienie udziela bądź jej odmawia organ właściwy do wydania pozwolenia na budowę (art. 9 ust. 2 w zw. z art. 9 ust. 3).

W przedmiotowej sprawie organem właściwym do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę był Wojewoda Mazowiecki. Zatem Wojewoda Mazowiecki był również organem właściwym do wydania postanowienia o udzieleniu odstąpienia od przepisów techniczno-budowlanych.

Argumentacji odwołania dotycząca prowadzonej przez inwestora wycinki drzew na terenach sąsiadujących z budową stanowi odrębne zagadnienie i w żaden sposób nie dotyczy prawidłowości decyzji Wojewody Mazowieckiego z 28 października 2021 r., Nr 760/SAAB/2021, znak: WI-I.7840.7.76.2019.MP.

Odnosząc się do argumentacji odwołania dotyczącej kwestii ochrony przed hałasem emitowanym przez sporną inwestycję należy wskazać, że powyższe kwestie, jak wynika z uzasadnienia ww. decyzji środowiskowych poddane zostały ocenie na etapie postępowania środowiskowego. To w wyniku powyższej procedury inwestor został zobowiązany do realizacji m.in ekranów akustycznych. Ponadto należy wskazać, że dokumentacja projektowa w celu ograniczenia uciążliwości inwestycji dla środowiska na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia przewiduje oprócz ww. ekranów akustycznych także wykonanie nawierzchni projektowanej jezdni drogi typu SMA 08 charakteryzującą się zdolnością do redukcji hałasu otoczenia (zob. Projekt budowlany – Tom I/6 Ochrona środowiska – str. 11).

Podnoszony w odwołaniu spadek wartości nieruchomości sąsiednich, ograniczenia działalności lokalnych firm, utrudniony zdaniem skarżących dostęp z jednego końca miasta na drugi, zniszczenia walorów krajobrazowych, utrudnione przejścia czy też kwestie dotyczące sposobu wykorzystywania terenu pod wiaduktem nie podlegają

ocenie organów administracji architektoniczno-budowlanej w toku postępowania o udzielenie pozwolenia na budowę, nie odnoszą się one bowiem do kwestii zgodności inwestycji z przepisami prawa budowlanego.

Zarzuty dotyczące braku zastosowania barierek na wiadukcie oraz zbyt małej odległości przejścia dla pieszych od zjazdów i wjazdów pozostają bez wpływu na treść podjętego rozstrzygnięcia. Ocenie GINB w przedmiotowym postępowaniu podlega jedynie projekt zagospodarowania terenu w zakresie o którym mowa w art. 35 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego tj. zgodność projektu zagospodarowania działki lub terenu z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi. Lokalizacja przejść dla pieszych stanowi zaś, zgodnie § 127 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie element projektu organizacji ruchu drogi.

Wymaga przy tym podkreślenia, że na podstawie ww. art. 35 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego organy administracji architektoniczno-budowlanej mogą poddawać ocenie, pod kątem zgodności z przepisami techniczno-budowlanymi, wyłącznie projekt zagospodarowania działki lub terenu. Kontrola stosowania przepisów techniczno-budowlanych została przesunięta do postępowania dyscyplinarnego członka izby samorządu zawodowego (por. wyrok WSA w Warszawie z 8 marca 2013 r., sygn. akt VII SA/Wa 176/13). Zatem to na projektancie spoczywa odpowiedzialność za przyjęte rozwiązania techniczne, zaś badanie projektu przez organ ogranicza się do sprawdzenia go w granicach określonych w art. 35 Prawa budowlanego (por. wyrok WSA w Warszawie z 24 września 2013 r., sygn. akt VII SA/Wa 832/13; wyrok WSA w Warszawie z 15 stycznia 2020 r., sygn. akt VII SA/Wa 1567/19).

Zarzuty dotyczące niezgodności numerów działek do wywłaszczeń określonych w decyzji środowiskowej i lokalizacyjnej, nie mają wpływu na treść przedmiotowego rozstrzygnięcia. Należy powtórzyć co wyjaśniono wyżej, że GINB w niniejszym postępowaniu nie bada prawidłowości decyzji lokalizacyjnej ani decyzji środowiskowej.

Odnosząc się do argumentacji dotyczącej zakłócania stosunków wodnych przez sporną inwestycję należy wskazać, że z akt sprawy wynika, że wody opadowe będą spływały bezpośrednio do rowów przydrożnych, ściekami skarpowymi, przez studzienki ściekowe i przykanaliki z wylotem do rowu lub poprzez przykanaliki włączone do projektowanych kolektorów deszczowych. Miejsca odbioru wód opadowych mają za s być istniejące rzeki, istniejące ciek i oraz zbiorniki retencyjne uszczelnione (zob. Projekt budowlany – Tom IV Budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej i urządzeń oczyszczających – str. 7-8).

Odnosząc się do kwestii braku aktualności mapy na której sporządzono projekt budowlany spornego zamierzenia, należy wskazać, że w toku postępowania odwoławczego, GINB dostrzegł, iż dane zawarte na mapie do celów projektowych, na której sporządzono projekt zagospodarowania terenu są nieaktualne. Wobec powyższego pismem z 31 marca 2022 r., znak: DOA.7110.10.2022.ROS, GUNB wezwał inwestora do doprowadzenia projektu budowlanego spornego zamierzenia do zgodności z przepisami m. in. poprzez sporządzenia projektu zagospodarowania działki lub terenu na aktualnej mapie do celów projektowych lub jej kopii poświadczoną za zgodność z oryginałem przez projektanta. Pismem z 3 kwietnia

2023 r., stanowiącym odpowiedź na ww. wezwanie pełnomocnik inwestor nadesłał m. in. opracowaną aktualną mapę do celów projektowych. Z analizy przedłożonej przez inwestora mapy na której sporządzono projekt zagospodarowania terenu oraz nadesłanej aktualnej mapy do celów projektowych, wynika, że rozbieżność między danymi zawartymi na ww. mapach dotyczy wyłącznie zabudowy powstałej na działkach nr ewid. [REDAKTOWANE]. Pozostałe informacje zawarte na ww. mapach nie odbiegają od siebie. W szczególności należy podkreślić, że ww. budynek znajduje się poza obszarem linii rozgraniczających teren inwestycji. Sporne zamierzenie swoim zakresem nie obejmuje jakichkolwiek robót dotyczących ww. budynku. Oceniając powyższą kwestię w ocenie GINB, należy również mieć na uwadze okres czasu przez jaki procedowana jest przedmiotowa sprawa - wniosek o pozwolenie na budowę spornego zamierzenia wpłynął do organu wojewódzkiego 30 sierpnia 2019 r.

Ustosunkowując się do kwestii naruszenia art. 5 ust. 1 pkt 9 Prawa budowlanego poprzez naruszenie uzasadnionych interesów osób trzecich należy wskazać, że zgodnie z ww. przepisem obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej. Wyjaśnić przy tym należy, że postanowienia art. 5 Prawa budowlanego konkretyzowane są w dalszych przepisach ustawy oraz rozporządzeniach wydanych na jej podstawie, szczególnie w przepisach techniczno-budowlanych. Wymaga podkreślenia, że chociaż ustalenia zawarte w omawianym przepisie są wprawdzie wiążące i muszą być uwzględniane przy interpretacji dalszych przepisów ustawy i rozporządzeń, niemniej, z uwagi na swój ogólny, generalny charakter, nie powinny stanowić samodzielnej podstawy rozstrzygnięć administracyjnych (R. Dziwiński, P. Ziemiński, Komentarz do art. 5 ustawy Prawo budowlane, [w:] R. Dziwiński, P. Ziemiński, Prawo budowlane – Komentarz, ABC 2006). Jednocześnie należy wyjaśnić, że Poszanowanie interesów osób trzecich polega na umożliwieniu tym podmiotom skorzystania z prawa zabudowy w takim zakresie, w jakim przysługuje ono inwestorowi. Interes osób trzecich chroniony przepisem art. 5 ust. 1 pkt 9 ustawy - Prawo budowlane nie może naruszać prawa inwestora wynikającego z art. 4 ustawy. Poszanowanie występujących w obszarze oddziaływania obiektu uzasadnionych interesów osób trzecich, na etapie postępowania o pozwolenie na budowę następuje

wyłącznie w takim zakresie, w jakim przepisy wprowadzają określone wymogi, czy ograniczenia (zob. wyrok NSA z 21 grudnia 2022 r., sygn. akt II OSK 2290/21).

W toku postępowania odwoławczego GINB pismem z 7 czerwca 2023 r., znak: DOA.7110.10.2022.ROS, zwrócił się do inwestora o wyjaśnienia jak została rozwiązana kolizja ogrodzenia działek nr ewid. [REDAKTOWANE] z wykonanym przez inwestora zjazdem do tych działek, który ma zastąpić zjazd zlikwidowany w ramach inwestycji objętej ww. decyzją Wojewody Mazowieckiego. Pismem z 23 czerwca 2023 r., stanowiącym odpowiedź na ww. wezwanie inwestor wskazał, że został odtworzony zjazd do zabudowanych obiektom usługowym działek nr ewid. [REDAKTOWANE], zgodnie z uzgodnieniem przez Zarządcę Drogi lokalizacji przenoszono

zjazdu publicznego z ul. Świerkowej do działek nr [REDAKTOWANO] zapewniając tym samym nieruchomości dostęp do drogi publicznej.

Tym samym należy wskazać, że sporne przedsięwzięcie nie narusza ww. art. 5 ust. 9 Prawa budowlanego. Jednocześnie należy wyjaśnić, mając na uwadze stanowisko pełnomocnik właściciela ww. działek nr ewid. [REDAKTOWANO] że okoliczność wykonania ww. zjazdu nie zabezpiecza interesów spółki i stanowi próbę najprostszego załatwienia sprawy bez uwzględnienia interesów poszkodowanej spółki, należy wskazać, że w ocenie GINB, w przedmiotowym postępowaniu istotne jest to, że ww. działki odzyskały dostęp do drogi publicznej. To że w przywrócony dostęp do drogi publicznej, w ocenie spółki nie spełnia jej interesów, jest kwestią odrębną. Z punktu widzenia Prawa budowlanego istotne jest bowiem, że dla ww. nieruchomości został przywrócony dostęp do drogi publicznej.

Odnosząc się do kwestii nadanego przez wojewodę rygoru natychmiastowej wykonalności, należy wyjaśnić, że zgodnie z art. 108 § 1 zd. 1 k.p.a. decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne 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.

Jak wskazuje się w judykaturze nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji dotyczy sytuacji wyjątkowej i związane jest z realnym zagrożeniem dobra podlegającego ochronie. Zależy od okoliczności sprawy i wymaga rozstrzygnięcia w ramach tzw. uznania administracyjnego. Ponieważ art. 108 k.p.a. przewiduje wyjątek od zasady niewykonywania decyzji nieostatecznych, przesłanki uzasadniające taki rygor muszą być poddawane ścisłej wykładni i powinny być uzasadnione. Oznacza to, że w przypadku zastosowania tej restytucji organ powinien wskazać w uzasadnieniu decyzji okoliczności, ze względu na które zastosował wskazany rygor oraz powinien wyjaśnić zasadność odstąpienia od zasady niewykonywania decyzji nieostatecznych (zob. wyrok WSA w Opolu z 31 marca 2022 r., sygn. akt II SA/Op 571/21).

Jednocześnie należy podkreślić, że instytucja ta ma charakter wyjątku od zasady niewykonywania decyzji nieostatecznych, dlatego przesłanki uzasadniające nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności, które mają charakter zamknięty muszą być poddawane ścisłej wykładni (wyrok WSA w Gdańsku z 1 sierpnia 2018 r., sygn. Akt II SA/Gd 309/18, wyrok WSA w Rzeszowie z 2 czerwca 2010 r., sygn. akt II SA/RZ 269/10).

Jak wynika z analizy akt sprawy inwestor pismem z 19 września 2019 r., złożył do Wojewody Mazowieckiego wniosek o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności. Jako okoliczność uzasadniającą nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności dla ww. decyzji o pozwoleniu na budowę inwestor wskazał na interes społeczny wiążący się ze znaczącym zwiększeniem stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego, poprawa warunków ochrony środowiska, zmniejszeniem kosztów społecznych i strat gospodarczych, oraz okoliczności realizacji inwestycji ze środków Unii Europejskiej. Ponadto projektowana inwestycja umożliwi dostosowanie odcinka linii do standardów wynikających z umów międzynarodowych.

Mając na uwadze powyższe należy wskazać, że Wojewoda Mazowiecki nadając rygor natychmiastowej wykonalności ww. decyzji o pozwoleniu na budowę nie

naruszył norm wynikających z art. 108 § 1 k.p.a. W analizowanej sprawie zachodzą bowiem przesłanki o których mowa w art.108 § 1 k.p.a. tj. Inwestycja stanowi ważny interes społeczny oraz gospodarczy. Należy przy tym ponownie podkreślić, że ocena czy istnieją przesłanki nadania decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności należy do organu, który wydał decyzję.

Podsumowując, w sytuacji gdy inwestor złożył kompletny projekt budowlany, który spełnia wszystkie warunki określone w przepisach prawa tj. w art. 32 ust. 4, art. 33 oraz art. 35 ust. 1 ustawy Prawo budowlane, mając na uwadze treść art. 35 ust. 4 Prawa budowlanego właściwy organ jest zobligowany do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

Z uwagi na powyższe należało uchylić zaskarżoną decyzję Wojewody Mazowieckiego z 28 października 2021 r., Nr 760/SAAB/2021, znak: WI-I.7840.7.76.2019.MP, w części w jakiej udziela ona PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pozwolenia na budowę w zakresie dotyczącym działki nr ewid. 2033/16 i w miejsce uchylonego rozstrzygnięcia organu wojewódzkiego orzec o udzieleniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pozwolenia na budowę na działce nr ewid. 2044/16 oraz utrzymać w mocy zaskarżoną decyzję organu wojewódzkiego pozostałej części.

Z przytoczonych względów orzeczono jak w sentencji.

Decyzja niniejsza jest ostateczna. Strona może ją zaskarżyć do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, w terminie 30 dni od daty jej doręczenia. Skargę należy wnieść za pośrednictwem Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego (ul. Krucza 38/42, 00-926 Warszawa). Wysokość wpisu od skargi na niniejszą decyzję wynosi 500 zł. Strona ma prawo ubiegać się w Sądzie o zwolnienie kosztów sądowych albo przyznanie prawa pomocy.

Z upoważnienia
GŁÓWNEGO INSPEKTORA NADZORU BUDOWLANEGO
DYREKTOR DEPARTAMENTU ORZECZNICTWA

Dorota Klimberzin
(dokument podpisany elektronicznie)

Otrzymują:

1. [REDACTED]
2. [REDACTED]
3. [REDACTED]
[REDACTED]nego,
– adresy wg. odrębnego rozdzielnika w aktach sprawy;
4. a.a.

Do wiadomości:

1. Mazowiecki Urząd Wojewódzki, pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa (epuap)
z prośbą o dokonanie obwieszczeń o wydaniu niniejszej decyzji w trybie art. 9ac
ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym*;
2. Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego, ul. Czereśniowa 98,
02-456 Warszawa (epuap);
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, ul. H Sienkiewicza 3, 00-015
Warszawa (epuap);
4. Sekretariat.