



Znak sprawy: DDP-2.0530.6.2020

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że Państwa petycja w sprawie realizacji zadania polegającego na budowie drogi ekspresowej S7 Warszawa – Grójec, odc. Lesznowola – Tarczyn Północ, w szczególności kwestii przełożenia linii energetycznej WN 110 kV w ramach tego zadania, została rozpatrzona negatywnie na obecnym etapie procesu inwestycyjnego.

Ad.1a

Należy wskazać, iż ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1474) (Specustawa drogowa) wyznacza zakres regulacji ustawowej, określając go jako "zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych", a więc zamierzenia budowlanego obejmującego - prócz przygotowania budowy samej drogi - również realizację infrastruktury drogowej, tak związaną, jak i niezwiązaną z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego.

Akt ten, jak sama nazwa wskazuje, stanowi „specustawę”, a więc akt normatywny regulujący daną kwestię w sposób odrębny, inny, niezależny, na określonych w nim indywidualnie zasadach, nie mający powiązań z innymi aktami prawnymi regulującymi daną kwestię w sposób powszechny. Stanowisko to znalazło odzwierciedlenie w orzecznictwie sądów powszechnych a także Trybunału Konstytucyjnego, m.in. w postanowieniu z dnia 13 stycznia 2015 r. sygn. akt. SK 17/3, w którym TK wskazał, iż ustawa o inwestycjach drogowych zawiera szereg unormowań szczególnych, co do przygotowania i prowadzenia inwestycji. Aby zapewnić odpowiednie tempo realizacji inwestycji drogowych, które stanowią istotny element infrastruktury państwa, ustawodawca zdecydował się na wprowadzenie regulacji szczególnych, zawierających rozwiązania odrębne. Także w wyroku pełnego składu Trybunału Konstytucyjnego z 16 października 2016 r. o sygn. K 4/10 (OTK ZU nr 9/A2012, poz. 106), który odnosi się do ustawy o inwestycjach drogowych, Trybunał wskazał, że ze względu na sprawne realizowanie ważnego celu publicznego, jakim jest rozbudowa infrastruktury drogowej, wprowadzone w ustawie o inwestycjach drogowych modyfikacje i uproszczenia dotyczące podstawowych regulacji prawnych są uzasadnione i nie naruszają istoty praw konstytucyjnych.

Zgodnie z art. 11a ust. 2a Specustawy drogowej wojewoda albo starosta wydają decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla inwestycji objętej wnioskiem właściwego zarządcy drogi, w tym dla wszystkich elementów, o których mowa w art. 11f ust. 1.

Wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera w szczególności: określenie nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone (art. 11d ust. 1 pkt 3b). W art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e) ustawodawca uregulował kwestię uprawnienia do ujęcia w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej („ZRID”) wykonania „budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu”.

niepodległa

POLSKA
STRAŻNIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Zawarte w art. 11f ust. 2 lit. i) Specustawy drogowej odesłanie do art. 124 ust. 4-7 i art. 124a ustawy o gospodarce nieruchomościami, przesądza, że budowa lub przebudowa sieci uzbrojenia terenu, może być realizowana poza liniami rozgraniczającymi drogę (pas drogowy). I w takim wypadku celowe jest ograniczanie sposobu korzystania z nieruchomości. Nie ma zatem prawnego znaczenia, czy realizacja linii energetycznej stanowi lub posiada nazwę budowy, czy też przebudowy sieci.

Przepis art. 33 ust. 1 ustawy Prawo budowlane stanowiący, iż pozwolenie na budowę dotyczy całego zamierzenia budowlanego, oraz regulacja art. 11f Specustawy drogowej, zawierającego sformułowanie "w szczególności", wskazują na to, iż oprócz wymienionych w tym przepisie składników decyzji wydawanej w sprawie, mogą mieścić się również inne niezbędne do "realizacji inwestycji drogowej" składniki. Zasadne jest zatem twierdzenie, że wskazane przepisy Specustawy drogowej, Prawa budowlanego i rozporządzeń wykonawczych dopuszczają wykonanie urządzeń zarówno związanych jak i niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego w ramach budowy lub przebudowy drogi publicznej w trybie Specustawy.

W ramach realizacji inwestycji drogowej budowy trasy S7 inwestor (zarządca drogi) na podstawie art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w sytuacji, kiedy planowana budowa lub przebudowa drogi w miejscu jej przecięcia z urządzeniem liniowym spowoduje jego naruszenie albo konieczność zmian, jest zobowiązany do przywrócenia stanu poprzedniego lub dokonania zmian leży po stronie zarządcy drogi, z zastrzeżeniem m.in. art. 32 ust. 3 tejże ustawy. PGE Dystrybucja S.A. w dniu 27 lipca 2017 r., znak pisma: GR/PP/BZ/12848/17, wydało Warunki usunięcia kolizji planowanej trasy drogi S7 z siecią elektroenergetyczną WN 110 kV (tj. kolizja nr 2, nr 3, nr 4, nr 5) będącej w eksploatacji i na majątku PGE Dystrybucja S.A. W przedmiotowych warunkach usunięcia kolizji określono sieć wchodzącą w kolizję:

- Linia napowietrzna 110 kV Piaseczno — Tarczyn z przewodami fazowymi typu 3xAFL 6-120 i przewodem odgromowym typ OPGW,
- Linia napowietrzna 110 kV Piaseczno — Grójec z przewodami fazowymi typu 3xAFL 6-120 i przewodem odgromowym typ OPGW.

Mając na uwadze powyższe, podnoszony w Petycji argument, że budowa linii wysokiego napięcia (WN) nie należy do kategorii inwestycji obejmującej drogi w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w związku z czym nie może być przedmiotem decyzji ZRID należy uznać za niezasadny.

Ad. 1b.

Przepis art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e) Specustawy drogowej, przewiduje wprost możliwość budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu w ramach inwestycji drogowej, realizowanej w trybie tej ustawy. Taki też pogląd wyraził Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 11 lutego 2015 r. sygn. akt II OSK 3155/14.

W petycji wskazano na wyroki sądów wojewódzkich, jako argument dla poparcia stanowiska, a to na wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie o sygn. akt II SA/Sz 903/13, który dotyczy udzielenia zezwolenia na realizację inwestycji drogowej polegającej na rozbudowie ulicy i objęcia tym zezwoleniem budowy parkingu wielopoziomowego dla samochodów osobowych, a więc wydanego w stanie faktycznym odmiennym i nieprzystającym do przedmiotowej sprawy, stąd nieposiadający dla przedmiotu sprawy logicznego znaczenia dowodowego.

Wskazywany wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Olsztynie z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie o sygn. akt II SA/OI 299/11, również nie odnosi się do sytuacji lokalizacji urządzeń infrastruktury technicznej w ramach realizacji inwestycji drogowej.

Również trzeci ze wskazanych w petycji wyroków, mianowicie wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 13 sierpnia 2014 r. w sprawie o sygn. akt II SA/Po 312/14, nie dotyczy realizacji inwestycji drogowej, w ramach której realizowana jest budowa lub przebudowa sieci uzbrojenia terenu. Sprawa dotyczy natomiast zupełnie innego stanu prawnego, w tym głównie dostępu do drogi publicznej oraz właściwości organu wydającego decyzję, zatem nie może stanowić poparcia co do słuszności tezy stawianej przez autorów Petycji.

Ad.1c.

Przedmiotowa inwestycja tj.: „Budowa Południowego Wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca odcinek B od węzła Lesznowola (bez węzła) do węzła Tarczyn Północ (z węzłem) długość odcinka ok. 14,80 km

realizowana jest na podstawie przepisów Specustawy drogowej, której celem jest stworzenie prawnych instrumentów, zapewniających sprawny przebieg inwestycji drogowej. Inwestycja w zakresie realizacji drogi publicznej ma na celu zaspokojenie określonych potrzeb społeczności lokalnej (ponadlokalnej), zatem jest inwestycją określonego celu publicznego. Specyfika uregulowań ustawowych wyraża się w uproszczeniu postępowania administracyjnego. Interes społeczny i gospodarczy, który znajduje oparcie w omawianym akcie prawnym i który w tym wypadku ma prymat nad słusznym interesem strony, przemawia za szybką i sprawną budową drogi. Z tych przyczyn, z jednej strony znacznie zwiększa uprawnienia inwestora, natomiast z drugiej zdecydowanie ogranicza uprawnienia właścicieli nieruchomości znajdujących się w obszarze oddziaływania inwestycji. Z przepisów art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e, f i h ustawy wynika, że decyzja, taka jaka zapadła w niniejszej sprawie (decyzja nr 122/SPEC/2019 oraz 161/SPEC/2019) może a czasem nawet musi swym rozstrzygnięciem obejmować tereny leżące poza tą konkretną drogą (pasem drogowym), której dotyczy. Ustawodawca bowiem wskazał, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w razie potrzeby zawiera także inne ustalenia dotyczące m.in. obowiązku dokonania przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu, obowiązku przebudowy dróg innej kategorii i zezwolenia na wykonanie tych obowiązków.

Bez względu na nazewnictwo „budowa”, czy „przebudowa”, inwestycja została oparta o zasady przewidziane w Specustawie, która zawiera szereg unormowań szczególnych, co do przygotowania i prowadzenia inwestycji. Należy zwrócić uwagę, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ma charakter kompleksowy, ponieważ łączy decyzje:

- 1) o lokalizacji inwestycji,
- 2) o zatwierdzeniu podziału nieruchomości,
- 3) o zatwierdzeniu projektu budowlanego i o pozwoleniu na budowę,
- 4) o wyłączeniu prawa do nieruchomości objętych projektowaną inwestycją,
- 5) o ograniczeniu korzystania z nieruchomości sąsiednich w celu przebudowy infrastruktury technicznej i dróg innej kategorii.

Bez względu zatem na to, czy realizacja infrastruktury jest nazwana w omawianej sprawie budową, czy przebudową, spełnia ona niezbędne kryteria dla obu robót budowlanych, i przez to nie stanowi naruszenia przepisów prawa.

Ad. 2

W ramach realizacji inwestycji drogowej budowy drogi S7 inwestor był zobligowany m.in. do przebudowy kolizji wszystkich sieci elektroenergetycznych w tym linii WN 110 kV. Zgodnie z art. 32 ust 3 ustawy o drogach publicznych koszty przełożenia urządzeń liniowych w pasie drogowym, wynikające z naruszenia lub konieczności zmian stanu dotychczasowego urządzenia liniowego, w wysokości odpowiadającej wartości tych urządzeń i przy zachowaniu dotychczasowych właściwości użytkowych i parametrów technicznych, z zastrzeżeniem ust. 4, pokrywa zarządca drogi. Warunki przebudowy kolizji sieci elektroenergetycznych linii 110 kV z dnia 27 lipca 2017 r. GR/PP/BZ/12848/17, przewidywały oprócz przebudowy wskazanych kolizji linii 110 kV w zakresie bezpośredniego przecięcia z planowaną trasą drogi S7, również przebudowę linii WN 110 KV położonej w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego wraz z późniejszą rozbiórką istniejącej linii stanowiącą tzw. ulepszenie w rozumieniu art. 32 ust. 4 ustawy o drogach publicznych, polegające na zmianie właściwości użytkowych oraz parametrów technicznych przebudowywanych linii WN 110 KV. Koszty realizacji przedmiotowego ulepszenia zgodnie z art. 32 ust. 4 oraz zawartym porozumieniem pomiędzy inwestorem a właścicielem sieci ponosi w całości PGE Dystrybucja S.A.

W związku z powyższym realizacja przedmiotowej kolizji oraz ulepszenia nie zmienia oraz nie ma wpływu na finansowanie inwestycji budowy drogi S7 oraz nie jest objęta dofinansowaniem ze środków UE.

Ad.3

Decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej (ZRID) wydawana na podstawie Specustawy drogowej nie wymaga ustalenia zgodności z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Wynika to z literalnego brzmienia przepisu art. 11i ust. 2 Specustawy drogowej, w świetle którego w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Z uwagi na powyższe, niezależnie od tego, czy na danym terenie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, właściwe organy mogą wydać decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Jeżeli chodzi o „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy”, to zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, nie jest to akt prawa miejscowego (nie jest to akt normatywny), tylko dokument wewnętrzny, strategiczny gminy. Wyznacza generalną wizję kierunku rozwoju gminy. W doktrynie, w orzecznictwie NSA podnosi się nawet, że jest aktem polityki, nie ma mocy aktu powszechnie obowiązującego. Postanowienia studium bezpośrednio nie kształtują sytuacji prawnej podmiotów spoza administracji publicznej ani nie są do nich adresowane. Ustalenia studium mają charakter nienormatywny, nie stanowią podstawy do wydawania decyzji administracyjnej w indywidualnej sprawie. W oparciu o ten dokument gmina, jak również inny organ administracji publicznej, nie podejmuje żadnych decyzji.

Co do stosowania „Specustawy przesyłowej”, należy wskazać, że jest ona „zarezerwowana” dla wyższych napięć tj. dla 400 kV i reguluje ten zakres ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych. W załączniku do tej ustawy są enumeratywnie wyliczone inwestycje strategiczne, z podaniem ich nazwy, które w trybie zasad i warunków określonych w ww. ustawie mogą być realizowane. Nie stosuje się zatem ww. ustawy do inwestycji dotyczących linii 110kV.

Ad.4.

Zgodnie z art. 11 ust. 2 Specustawy drogowej do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 8 lit. i, przepisy art. 124 ust. 4–7 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami stosuje się odpowiednio. Tak też zostało to ujęte w obu ww. decyzjach ZRID wydanych przez Wojewodę Mazowieckiego. Zgodnie z treścią ww. decyzji ZRID ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości zostało określone jako prawo wykonania robót budowlanych w tym budowy/przebudowy sieci uzbrojenia terenu na działkach wskazanych w tabeli zamieszczonej w decyzji.

Dla realizacji ww. robót budowlanych Wojewoda określił w decyzjach ZRID ograniczenie sposobu korzystania z ww. nieruchomości wskazanych w tabeli polegające na obowiązku udostępniania w nieograniczonym zakresie całości lub części tych nieruchomości w celu wykonania ww. robót. Mając powyższe na względzie, do ww. ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązków budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu i zezwolenia na wykonanie obowiązków budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4–7 i art. 124a ustawy o gospodarce nieruchomościami, a więc następujące:

- 1) Na osobie lub jednostce organizacyjnej występującej o zezwolenie ciąży obowiązek przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego.
- 2) Jeżeli przywrócenie nieruchomości do stanu poprzedniego jest niemożliwe albo powoduje nadmierne trudności lub koszty, stosuje się odpowiednio przepis art. 128 ust. 4 ug. tj. płaci się odszkodowanie.
- 3) Odszkodowanie powinno odpowiadać wartości poniesionych szkód.
- 4) Jeżeli skutek tych zdarzeń zmniejszy się wartość nieruchomości, odszkodowanie powiększa się o kwotę odpowiadającą temu zmniejszeniu.
- 5) Jeżeli realizacja inwestycji (założenie lub przeprowadzenie ciągów, przewodów i urządzeń), uniemożliwia właścicielowi albo użytkownikowi wieczystemu dalsze prawidłowe korzystanie z nieruchomości w sposób dotychczasowy albo w sposób zgodny z jej dotychczasowym przeznaczeniem, właściciel lub użytkownik wieczysty może żądać, aby odpowiednio starosta, wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej, lub występujący z wnioskiem o zezwolenie, nabył od niego na rzecz Skarbu Państwa, w drodze umowy, własność albo użytkowanie wieczyste nieruchomości.

Wobec powyższego właściciele nieruchomości na których przebiega przebudowywana w ramach decyzji ZRID linia WN 110 KV są uprawnieni do skorzystania z w /w i inwestor w żadnej mierze im tego nie ograniczył.

Ad. 5.

Dla inwestycji polegającej na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7 w kierunku Grójca, na wniosek z dnia 26 maja 2008r. została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko w efekcie czego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał w dniu 22 kwietnia 2011 r. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (decyzja nr WOOŚ-II.4200.11.2011.TS). Ze względu na wniesione do decyzji odwołania dla inwestycji zostały dodatkowo wydane: Decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 29 stycznia 2015 r. nr DOOŚIdk.4200.8.2011.aj.31, Decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 6 kwietnia 2017 r. nr DOOŚ-OAll.4200.8.2011.aj.44, zmieniające i doprecyzowujące zapisy decyzji z

dnia 22 kwietnia 2011 r. W pierwotnej decyzji środowiskowej był zapis o przebudowie kolizji linii WN 110kV.

W ramach projektu budowlanego drogi S7 składanego wraz z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID została ujęta przebudowa kolizji drogi S7 z linią wysokiego napięcia 110kV. Do wniosku o ZRID został dołączony Raport do ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla drogi ekspresowej S7, w którym szczegółowo został opisany zakres związany z realizacją linii WN 110 kV.

Dla całości inwestycji obejmującej pełny zakres przebudowy WN 110 kV w ramach udziału w procedurze wydawania decyzji ZRID przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zgodnie ze Specustawą drogową była przeprowadzona procedura ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Wojewoda Mazowiecki na wniosek RDOŚ informował o niej strony (czyli właściciele nieruchomości na których realizowane będzie zamierzenie inwestycyjne ujętych w Projekcie budowlanym) zgodnie z trybem określonym w art. 49 KPA, poprzez opublikowanie w BIP oraz na tablicach ogłoszeniowych zawiadomienia o zapewnieniu możliwości udziału społeczeństwa w trakcie przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz o toczącym się postępowaniu w sprawie wydania ww. decyzji ZRID i możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków, które zostaną rozpatrzone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie przed uzgodnieniem warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Organ zawiadomił, że właściwym do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedmiotowej inwestycji jest Wojewoda Mazowiecki, zaś organem właściwym do wydania postanowienia w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie. Jednocześnie Wojewoda poinformował o możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy, możliwości składania uwag i wniosków w formie pisemnej, elektronicznej i ustnej do protokołu, w terminach od 8 maja 2019 r. do 7 czerwca 2019 r. w Wydziale Infrastruktury Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie.

Ad.6.

Ograniczenie praw jednostki w takim zakresie jak wynika to z decyzji ZRID stanowi ingerencję organu administracji publicznej w dobro konstytucyjnie chronione, jakim jest własność. Zostało ono jednak usprawiedliwione koniecznością ochrony innych wartości podlegających konstytucyjnej ochronie. Konieczność urządzania nowych dróg, modernizacji istniejących, służąca swobodnemu przemieszczaniu się, m.in. służb komunalnych i ratowniczych, dostosowywanie istniejących dróg do wymogów bezpieczeństwa określonych w przepisach prawa mieści się w granicach ograniczeń w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw określonych w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 14 sierpnia 2012 r., II SA/Łd 643/12, LEX nr 1224060).

W przedmiotowej sprawie wykazano, iż interes ogólny (publiczny) jest na tyle ważny i znaczący, że bezwzględnie wymaga ograniczenia uprawnień indywidualnych obywateli i powoduje konieczność przedłożenia w tym konkretnym wypadku interesu publicznego nad indywidualny.

Zgodnie z przepisem art. 12 Specustawy drogowej decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zatwierdza się podział nieruchomości. Jeżeli natomiast przejęta jest część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, właściwy zarządca drogi jest obowiązany do nabycia, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego tej części nieruchomości.

Organ wydający decyzję ZRID w przedmiotowej sprawie dokonał oceny wniosku złożonego przez inwestora zarówno pod względem formalnym jak i merytorycznym i uznał, że zaproponowany przez inwestora przebieg inwestycji wraz z wszystkimi jej elementami (w tym kolizją z linią WN 110 kV) spełnienia wymogi formalnoprawne, skutkiem czego zostały wydane decyzje ZRID 122/SPEC/2019 oraz 161/SPEC/2019, którym organ nadał rygor natychmiastowej wykonalności, który uprawniał do rozpoczęcia realizacji robót budowlanych.

Aktualnie podnoszone uwagi mieszkańców/właścicieli nieruchomości były podnoszone na etapie postępowania o wydanie decyzji ZRID, jak również na etapie trwającego postępowania odwoławczego przed Ministerstwem Infrastruktury. Tym niemniej główny ich trzon skupia się na wniosku o rezygnację z przebudowy, a zatem, nie jest to kwestia o charakterze optymalizacyjnym projektu, bowiem zakłada rezygnację z przebudowy WN 110 kV.

Ad.7

Odwoływanie się do art. 64 Konstytucji nie ma skutku formalno-prawnego, ponieważ artykuł ten nie stanowi bezpośredniej podstawy prawnej do dochodzenia na podstawie konstytucji przewidzianych w tym przepisie "praw". Oznacza to, iż "prawa" wskazane w Konstytucji dochodzone mogą być na podstawie ustaw realizujących założenia konstytucyjne. Art. 64 nie może stanowić samodzielnej podstawy zarzutów, bowiem zasady w nim wyrażone konkretyzowane są przez przepisy szczegółowe, i dopiero wspólnie z kryteriami w nich zawartymi, mogą stanowić łączne kryterium oceny. Przepisami szczegółowymi są przepisy ustaw. Specustawa drogowa służy realizacji celu publicznego jakim jest budowa dróg publicznych, stąd trudno dopatrywać się naruszenia przepisów Konstytucji w regulacji tej ustawy.

Wprowadzenie odrębnego trybu administracyjnego w sprawie realizacji inwestycji drogowych służy realizacji celu publicznego w postaci poprawy bezpieczeństwa układu komunikacyjnego i transportowego, a jednocześnie skutki z tym związane są rekompensowane w formie odszkodowania (art. 12 ust. 4 w zw. z ust. 4a). Ustawodawca wyznacza też termin dla wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Zatem pomimo odjęcia własności, dochodzi do równoważenia strat i szkód związanych z prowadzonym postępowaniem. Niewątpliwie prawo własności jest chronione konstytucyjnie w art. 21 ust. 1 Konstytucji RP, a także przez przepis art. 6 ust. 1 Europejskiej Konwencji o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności i art. 1 Protokołu nr 1 do tej Konwencji. Prawo to jednak nie jest prawem chronionym bezwzględnie, gdyż Konstytucja w art. 64 ust. 1 dopuszcza możliwość ograniczeń tego prawa, gdy następuje w ustawie i w zakresie, w jakim nie narusza istoty prawa własności, a więc poszanowania zasady proporcjonalności wyrażającej się zakazem nadmiernej w stosunku do chronionej wartości, ingerencji w sferę praw i wolności. Przy realizacji systemu dróg publicznych służących poprawie bezpieczeństwa, komunikacji, transportu nie dochodzi do naruszenia proporcji między interesem publicznym, a ingerencją w sferę praw i wolności, które na mocy ustawy są rekompensowane stosownym odszkodowaniem. Takim celem jest z pewnością realizacja przedmiotowej inwestycji. Stanowi ona konieczną inwestycję celu publicznego. Brak jest zatem podstaw do podważania dotyczącej jej decyzji lokalizacyjnej (wyrok NSA z dnia 23 kwietnia 2010 r., sygn. akt II OSK 704/09, Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Zawarte w art. 11f ust. 2 lit. i specustawy drogowej odesłanie do art. 124 ust. 4-7 i art. 124a ustawy o gospodarce nieruchomościami, przesądza o tym, że budowa lub przebudowa sieci uzbrojenia terenu, może być realizowana poza liniami rozgraniczającymi drogę (pas drogowy), stąd w takim wypadku celowe jest ograniczanie sposobu korzystania z nieruchomości. Każdy taki przypadek robót budowlanych może być realizowany w ramach uproszczonej procedury, określonej ustawą z 2003 r.

Ad.8.

Projektowana napowietrzna linia elektroenergetyczna WN 110kV nie znajduje się na terenie obszaru chronionego tj. użytku ekologicznego w Woli Gołkowskiej. Przebieg projektowanej napowietrznej linii elektroenergetycznej WN 110kV relacji Piaseczno-Grójec, Piaseczno Tarczyn został zaprojektowany zgodnie ze wskazaniem zamieszczonymi w decyzjach Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (Pismo sygn. WOOS-II.4200.11.2011.TS z dn. 22.04.2011 r., Pismo sygn. DOOS-idk.4200.8.201.aj.31 z dn. 29.01.2015 r., Pismo sygn. DOOS-OAll.4200.8.2011.aj.44 z dn. 6.04.2017 r.), poprzez ominięcie nieruchomości stanowiących użytek ekologiczny.

W celu ochrony obszaru chronionego tj. użytku zastosowano szereg rozwiązań technicznych istotnie ograniczających prawdopodobieństwo kolizji z ornitofauną. Linia została zaprojektowana tak, aby ułatwić ptakom dostrzeganie drobnych jej elementów, takich jak przewody robocze i odgromowe. Dodatkowo na przewodach odgromowych, jako stwarzających największe ryzyko kolizji zaprojektowano montaż systemu ostrzegającego ptaki przed kolizją. W tym celu na przewodach zaprojektowano do zainstalowania spirale z tworzywa sztucznego naprzemiennie w kolorze szarym i żółtym.

Linia energetyczna nie stanowi bariery dla migracji zwierząt. Strefa oddziaływania linii tj. pas o szerokości większej niż pas zajętości linii, w żadnym miejscu nie przekroczy wartości 1kV/m dla składowej elektrycznej i 60A/m dla składowej magnetycznej.

Ad. 9

Wykonawca realizujący prace związane z przebudową linii WN 110 kV działa na podstawie wydanych decyzji ZRID, którym nadano rygor natychmiastowej wykonalności uprawniających do rozpoczęcia realizacji robót budowlanych oraz umową zawartą z PGE Dystrybucja S.A. na wykonanie tychże robót budowlanych.

Ad. 10 i 11

W związku z wyjaśnieniami wskazanymi w pkt. 1-9 niniejszego pisma, wszelka dokumentacja dotycząca przedmiotowej inwestycji była przedmiotem oceny organów oceniających przedmiotowe zadanie inwestycyjne w zakresie procedury wydawania decyzji ZRID, zatem podnoszony w tym zakresie w Petycji zarzut jest bezpodstawny.

Ad 12

Uprzejmie informuję, że rozwiązanie napowietrzne linii 110 kV zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji jest znacznie tańsze od rozwiązania alternatywnego w technologii kablowej. Skablowaniu podlegają odcinki jedynie w miejscach gdzie budowa tradycyjnej linii napowietrznej jest niemożliwa do zrealizowania. Koszty wykonania linii kablowej są wyższe ok. 2,5 krotnie niż koszty tradycyjnej linii napowietrznej. Podnoszony w tym zakresie w Petycji zarzut jest bezpodstawny.

Projekt przewiduje rozbiórkę przedmiotowej linii w obszarze bezpośrednio kolidującym z projektowanym pasem drogowym. Rozbiórka istniejącej linii poza w/w obszarem tj. na odcinku objętym kilkoma niezależnymi z punktu widzenia inwestycji drogowej decyzjami administracyjnymi nastąpi po przekazaniu całości projektowanej linii 110kV do eksploatacji i trwałym unieczynnieniu istniejącej linii 110kV na odcinkach wyłączonych z eksploatacji.

Zgodnie z przepisami prawa budowlanego rozbiórka istniejącego obiektu jest wyłączną decyzją jego właściciela niewymagającą uzyskiwania zgody właściciela nieruchomości, na której jest zlokalizowana, tym samym nie istnieje bezwzględna konieczność ujmowania w decyzji ZRID zakresu obejmującego wyłącznie rozbiórkę obiektu liniowego. Decyzja ZRID nie rozstrzyga o terminie rozbiórki istniejącej linii 110kV z punktu widzenia interesu publicznego.

Należy podkreślić, że obecny rząd przykłada wielką wagę do rozważnego i skutecznego rozwiązania problemów z obszaru transportu drogowego, mając jednocześnie na uwadze dostępne na ten cel środki finansowe.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia

MINISTRA INFRASTRUKTURY

Agnieszka Krupa

Zastępca Dyrektora

Departamentu Dróg Publicznych

Informacja na temat przetwarzania 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 (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Państwa danych osobowych jest *minister właściwy do spraw transportu* z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Państwa dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2018 r. poz. 2096, z późn. zm.);
- 3) podstawą przetwarzania Państwa danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Państwa zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiada Państwa prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
 - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Państwa dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Państwa dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2019 r. poz. 553, z późn. zm.), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Państwa danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.