

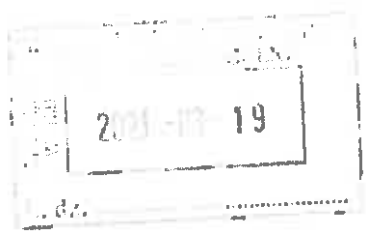


Warszawa, dnia 10 marca 2021 r.

RPW/17795/2021 N  
Data: 2021-03-19  
PK1S

Szanowny Pan  
Michał Woś  
Minister Środowiska RP

ul. Wawelska 52/54,  
00-922 Warszawa



Wnioskodawca:



Obywatelstwo:

polskie


Adres zamieszkania:



reprezentowany przez:



## Petycja

Działając w imieniu i na rzecz  obywatela Rzeczypospolitej Polskiej, w oparciu o zapisy ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. 2014 poz. 1195 ze zm.), niniejszym składam petycję, wnosząc o podjęcie przez Pana Ministra stosownych działań w kierunku zapewnienia przestrzegania przez organy administracji Rzeczypospolitej Polskiej zasad wynikających z „Dyrektywy 2011/92/UE w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne” (dalej jako dyrektywa OOS).

Jako podstawę wniesienia przedmiotowej petycji wskazuję, istniejącą zdaniem Wnioskodawcy, rażącą nieprawidłowość zastosowania prawa wewnętrznego RP - ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2019r. poz. 1474, zwanej dalej też „specustawą drogową”)

dla realizacji inwestycji w postaci budowy linii energetycznych i objęcie decyzją Wojewody Mazowieckiego nr 161/SPEC/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „budowa Południowego Wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca odcinek B od węzła Lesznówola (bez węzła) do węzła Tarczyn Północ (z węzłem) długość odcinka ok. 14,80 km. Zadanie 2 km 8+241,47-21+746,16”, nie tylko budowy przywołanego odcinka drogi ekspresowej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, ale także budowy nowej infrastruktury energetycznej (linia energetyczna 110kV) , która wykonywana jest niejako przy okazji budowy drogi ekspresowej, co pierwotnie tłumaczono koniecznością likwidacji kolizji dotychczasowych linii energetycznych z przedmiotową trasą szybkiego ruchu. Podkreślenia jednak wymaga, że w toku postępowania odwoławczego, które toczy się przed Ministrem Rozwoju Pracy i Technologii ujawnione zostały okoliczności, które w sposób jednoznaczny ukazały, że nowoprojektowana linia jest inwestycją mającą za cel poprawę parametrów technicznych infrastruktury należącej do operatora (PGE Dystrybucja S.A. z siedzibą w Lublinie - zwany dalej PGE), a jej nowa lokalizacja oraz założone parametry techniczne (przystosowanie do obciążania przynajmniej dwukrotnie większego niż dotychczasowa moc urządzeń istniejących w okolicy) nie wynikają bezpośrednio z likwidacji kolizji dotychczasowych linii energetycznych z projektowaną drogą szybkiego ruchu. Tym samym zdaniem mego Klienta, w świetle przywoływanych dalej uregulowań budowa nowej linii energetycznej winna być traktowana jako przedsięwzięcie całkowicie odrębne od budowy trasy S7 i jako przedsięwzięcie odrębne powinna być oceniana pod kątem wpływu na środowisko i dalszych wymagań prawnych w zakresie planowanej budowy.

W tych okolicznościach, mając na uwadze fakt, iż jednym z zasadniczych zadań Ministra Środowiska jest współtworzenie polityki państwa w zakresie dbałości o środowisko w Polsce i na świecie oraz wpływanie na długofalowy, realizowany z poszanowaniem przyrody i praw człowieka rozwój kraju, formułuję niniejszą petycję, wierząc iż Pan Minister pochyli się nad opisanym problemem.

Jednocześnie zastrzegam, iż Wnoszący, ani jego pełnomocnik nie wyrażają zgody na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję swych danych, w tym danych osobowych lub innych danych identyfikujących.

## Uzasadnienie szczegółowe

I

Działając w oparciu o ustawę z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2019r. poz. 1474) Wojewoda Mazowiecki decyzją nr 161/SPEC/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r. zezwolił na realizację inwestycji drogowej pn.: „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. Zadanie 2 km 8+241,47-21+746,16”.

Podstawą prawną przywołanej decyzji jest regulacja o charakterze wyjątkowym (lex specialis) względem zasad projektowania i realizacji inwestycji, jakie obowiązują w polskim systemie prawnym. Podkreślenia wymaga, że ustawa o inwestycjach drogowych, uchwalona 10 kwietnia 2003 r., była pomyślana jako akt epizodyczny, bo wprowadzony na okres do 31 grudnia 2007 r., stanowiący regulację szczególną na tle ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, ze zm.; dalej: ustawa o drogach publicznych) oraz - gdy chodzi o pozyskiwanie gruntów - na tle ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2010 r. Nr 102, poz. 651, ze zm.; dalej u.g.n.), który miał ułatwić realizację inwestycji drogowych w ramach programu Unii Europejskiej i z wykorzystaniem unijnych środków finansowych na ten cel przeznaczonych.

II

Charakterystyczne dla całej ww. ustawy o inwestycjach drogowych są przepisy służące przyspieszeniu postępowania. Istotnym rozwiązaniem jest narzucenie organom administracji - pod groźbą sankcji finansowej - terminów podejmowania wskazanych w ustawie działań. Zgodnie z art. 11a ust. 3 ustawy o inwestycjach drogowych, decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydaje się w terminie 90 dni od dnia złożenia wniosku, zaś za każdy dzień opóźnienia organ nadrzędny może wymierzyć karę w wysokości 500 zł (art. 11h ust. 1 ustawy o inwestycjach drogowych). Ustawa określa także terminy

rozpoznania środków odwoławczych, tj. 30 dni na rozpatrzenie odwołania do wojewody (jeśli decyzję wydał starosta) albo ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej (jeśli decyzję wydał wojewoda) oraz dwa miesiące na rozpoznanie skargi do sądu administracyjnego (art. 11g ust. 2 ustawy o inwestycjach drogowych). Przyspieszeniu postępowania służyć ma też przyjęty w ustawie sposób doręczenia zawiadomienia o wszczęciu postępowania i doręczenia samej decyzji. W obu wypadkach, poza obwieszczeniem w urzędzie wojewódzkim, starostwie powiatowym, urzędzie gminnym właściwym ze względu na przebieg drogi, a także na stronach internetowych tejże gminy i w prasie lokalnej, zawiadomienie i decyzję doręcza się stronom na adres wskazany w katastrze nieruchomości (art. 11d ust. 5 i art. 11f ust. 3 ustawy o inwestycjach drogowych). Rygor natychmiastowej wykonalności, który może być nadany przez organ wydający decyzję, ma na celu przyspieszenie inwestycji, jeśli jest to uzasadnione interesem społecznym lub gospodarczym (art. 17 ust. 1 ustawy o inwestycjach drogowych). Także egzekucja obowiązków wynikających z decyzji - co do zasady - ma być prowadzona w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku właściwego zarządcy (art. 16 ust. 3 ustawy o inwestycjach drogowych).

Podkreślenia wymaga jak doniosłe są skutki materialnoprawne decyzji, a nawet wszczęcia postępowania o jej wydanie. Samo zawiadomienie przez organ prowadzący postępowanie (wojewodę albo starostę) o wszczęciu postępowania powoduje, że objęte wnioskiem nieruchomości Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego zostają wyłączone z obrotu prawnego (art. 11d ust. 9 ustawy o inwestycjach drogowych). Wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera, między innymi, zatwierdzenie podziału nieruchomości i zatwierdzenie projektu budowlanego (art. 11f ust. 1 pkt 5, 6, 7, art. 12 ust. 1 ustawy o inwestycjach drogowych), zastępujące odpowiednie decyzje administracyjne, których uzyskiwanie jest regulowane w odrębnych przepisach i których odrębne wydanie było wymagane w ustawie o inwestycjach drogowych w brzmieniu obowiązującym do 9 września 2008 r. (art. 7 - decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi, art. 24 - decyzja o pozwoleniu na budowę). Najbardziej doniosły skutek cywilnoprawny uregulowany jest w art. 12 ust. 4 (wprowadzonym ustawą zmieniającą z 2006 r.), stanowiącym, że z dniem w którym decyzja stała się ostateczna, oznaczone w decyzji

nieruchomości lub ich części stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa albo właściwych jednostek samorządu terytorialnego; decyzja stanowi podstawę do dokonania odpowiednich wpisów w księdze wloczystej i w katastrze nieruchomości (art. 12 ust. 3). W terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, organ który ją wydał, ustala, także w formie decyzji, wysokość odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości (art.12 ust. 4a, 4b). Skutkiem decyzji jest też wygaśnięcie trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości państwowej lub samorządowej objętej decyzją (art. 19), a także - obligatoryjne ustanowienie trwałego zarządu na teje nieruchomości na rzecz właściwego zarządcy drogi.

W okolicznościach przedmiotowej sprawy Wnioskodawca pragnie dodatkowo podnieść, iż jego zdaniem stosowanie zapisów przywołanej ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2019r. poz. 1474) dla budowy opisanej linii energetycznej 110 kV stanowi o przekroczeniu granic prawa. Daje to podstawę do stwierdzenia, że przedmiotowy przypadek należy do bardzo istotnych nie tylko w wymiarze spójności prawa wspólnotowego, lecz także w zakresie skutków przewidzianych prawem wewnętrznym. Według zasad polskiego systemu prawnego (procedury administracyjnej) działanie organu administracji bez podstawy prawnej, stanowiąc rażące naruszenie prawa, staje się przesłanką dla stwierdzenia nieważności decyzji w zakresie w jakim nie znajduje ona podstawy prawnej. Nie są to jednak wszystkie istotne konsekwencje, bowiem rażące naruszenie prawa, generuje skutki wykraczające poza obszar prawa administracyjnego, tj. skutki dające podstawy prawne dochodzenia odpowiedzialności nie tylko w zakresie odszkodowania, rozumianego jako świadczenie wypłacane przez skarb państwa, ale także podstawy odpowiedzialności indywidualnej konkretnych urzędników na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 stycznia 2011 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy publicznych za rażące naruszenie prawa (Dz. U. z 2016 r., poz. 1169 z zm.) , czy nawet podstawy odpowiedzialności karnej za naruszenie uprawnień przez funkcjonariusza publicznego (vide art. 231 Kodeksu karnego).

Już sama możliwość zaistnienia opisanych powyżej skutków ukazuje, iż przedmiotowe zagadnienie należy do kategorii istotnych zarówno w wymiarze interesu społecznego, ale także w wymiarze interesu indywidualnych osób, których sprawa ta dotyczy.

### III

W czasie obowiązywania przywołanej regulacji podnoszono niejednokrotnie, że zawarte w niej reguły stanowią nadmierne ograniczenie jednego z elementów prawa do sądu, a mianowicie prawa do uzyskania merytorycznego orzeczenia sądowego. Zapisy przywołanej ustawy nie dają faktycznej możliwości wyeliminowania z obrotu prawnego (stwierdzenia nieważności) wadliwych decyzji drogowych, gdyż dopuszczalne jest jedynie stwierdzenie ich wydania z naruszeniem prawa. W tym zakresie polski Rzecznik Praw Obywatelskich forsował przez Trybunałem Konstytucyjnym RP stanowisko że zapisy tejsze ustawy de facto "odwracają" strukturę zasad konstytucyjnych RP i wprowadzają "dozwolenie" na łamanie zasady legalizmu, co może być następczo zrekompenrowane (z inicjatywy poszkodowanego) jedynie przez finansowe zadośćuczynienie. W ocenie wyrażonej przez Rzecznika, kwestionowany przepis stwarza sytuację, w której obywatel ma tylko "formalny dostęp do sądu", gdyż biorąc aktywny udział w postępowaniu zachowującym wszelkie wymogi jawności i sprawiedliwości, nie uzyska orzeczenia sądu rozstrzygającego o jego prawie majątkowym. Efektem tego ograniczenia jest to, że "sąd nie orzeka o istocie stosunku prawnego (w tym - o skuteczności odjęcia prawa własności)", gdyż jak słusznie podnosił Rzecznik w takim postępowaniu nie jest rozpatrywany spór o nieruchomości. Nie mniej jednak polski Trybunał Konstytucyjny uznał, iż rozwiązania zastosowane w przywołanym akcie prawnym są dopuszczalne z uwagi na cel wprowadzonej regulacji (vide wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 16 października 2012 r., sygn. akt K 4/10). Natomiast we wcześniejszym wyroku z 6 czerwca 2006 r., sygn. K 23/05, polski Trybunał Konstytucyjny stwierdził m.in., że "Przyspieszenie rozwoju sieci dróg krajowych jest warunkiem nadrobienia zaległości w tym zakresie występujących między Polską a większością krajów europejskich oraz podstawą do długotrwałego rozwoju ekonomicznego i cywilizacyjnego kraju" (cz. III, pkt 2, s. 632). Dalej Trybunał przyjął, że "ze względu (...) na priorytetowy interes publiczny, jakim jest niewątpliwie poprawa infrastruktury drogowej w Polsce, i konieczność racjonalnego wykorzystania unijnych środków finansowych, możliwe są odstępstwa, a nawet wyłączenia stosowania niektórych ustaw w związku z realizacją inwestycji drogowych. Ustawodawca korzysta w tym zakresie z szerokiej swobody, ograniczonej jedynie zasadami konstytucyjnymi. Wyłączenie stosowania procedur przewidzianych w ustawie o planowaniu i

zagospodarowaniu przestrzennym [przewidziane w kontrolowanym art. 10 ustawy o inwestycjach drogowych, obowiązującym do 9 września 2008 r.], ze względu na konkretne wartości konstytucyjne, nie zwalnia decydentów od troski o należyte przestrzeganie i kształtowanie ładu przestrzennego w Polsce oraz roztropnej troski o interesy lokalne, ale uwalnia od typowych procedur, które mogłyby uniemożliwić i paraliżować podejmowanie decyzji w zakresie lokalizacji dróg i pozwoleń budowlanych. Ma też służyć procesowi harmonizacji interesów lokalnych z interesem ogólnonarodowym" (cz. III, pkt 4, s. 635).

W świetle przywołanych okoliczności jest zatem oczywistym, iż akt normatywny jakim jest ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2019r. poz. 1474), musi być interpretowany jako rozwiązanie wyjątkowe i ukierunkowane na ściśle określony cel - rozwiązanie stosowane z najwyższą ostrożnością, podyktowaną możliwą kolizją z podstawowymi demokratycznego państwa prawnego oraz fundamentalnymi zasadami porządku UE.

Zdaniem Wnioskodawcy zastosowanie przepisów przywołanej ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2019r. poz. 1474) dla przeprowadzenia budowy linii energetycznej w zakresie de facto niezwiązanym z potrzebami budowanej drogi ekspresowej (S7), stanowi rażące naruszenie prawa krajowego oraz wspólnotowego, w tym w szczególności Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne.

#### IV

Mając na uwadze treść oraz regulacje wewnętrzne RP Wnioskodawca w ustawowym terminie wniósł odwołanie od decyzji Wojewody Mazowieckiego nr 161/SPEC/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r. w styczniu 2020 roku. Do chwili obecnej (przez 12 miesięcy) odwołanie to nie zostało rozpoznane przez uprawniony organ - Ministra, zaś inwestycja, którą obejmuje przedmiotowa decyzja została już rozpoczęta.



Podkreślenia wymaga, iż zasadnicze podstawy zaskarżenia decyzji Wojewody Mazowieckiego nr 161/SPEC/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „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. Zadanie 2 km 8+241,47-21+746,16” to naruszenie przepisów prawa poprzez objęcie przywołaną decyzją inwestycji, polegającej na wybudowaniu linii energetycznej przez PGE Dystrybucja S.A. z siedzibą w Lublinie (dalej też „PGE”) dla celów rozwoju infrastruktury liniowej przywołanego przedsiębiorstwa, nie zaś dla likwidacji kolizji z budowaną trasą S7 lub dla potrzeb rzeczonyj trasy szybkiego ruchu.

Obrazuje to jak daleko niewłaściwe było i jest zakwalifikowanie tejże budowy – budowy dwutorowej linii energetycznej 110 kV jako związanej z budową trasy S7. Jest to tym bardziej widoczne gdy porówna się parametry linii obecnie eksploatowanej przez PGE Dystrybucja i parametry linii projektowanej. Według oceny mojego Mocodawcy faktyczna moc linii energetycznej zwiększy się dwukrotnie (do 750A). a tym samym jej oddziaływanie na otoczenie będzie znacząco większe, niż oddziaływanie dotychczasowych konstrukcji.

## V

Mając powyższe na uwadze tym bardziej należy podkreślić, że ujawniające się w trakcie trwania postępowania odwoławczego fakty, w jednoznaczny sposób wskazują na słuszność zarzutów sformułowanych przez mojego Mocodawcę. Analiza przebiegu planowanej linii energetycznej ukazuje, iż jej budowa nie jest podyktowana żadną kolizją z przebiegiem trasy S7, gdyż nowoprojektowana linia energetyczna nie jeden raz na odcinku pomiędzy Warszawą a Tarczynem przekracza trasę S7 i zdaniem projektanta tej linii, jak również zdaniem wykonawcy prac, nie stanowi to już kolizji. Jest zatem logicznie uzasadnionym pytanie o przyczyny rezygnacji z przebudowy / remontu dotychczasowej linii energetycznej i podjęcie decyzji o budowie nowej, konstrukcyjnie innej linii (dwutorowej) z nowym przebiegiem i wyższą niż dotychczas mocą przesyłową. Odpowiedź na tak postawione pytanie ujawnia się w oparciu o informacje przekazywane obecnie przez przedstawicieli PGE jak i GDDKIA. W



wypowiedzi dla lokalnych mediów rzeczniczka warszawskiego oddziału GDDKIA Małgorzata Tarnowska wskazała że:

„W ramach realizowanego kontraktu, wzdłuż trasy S7, jako likwidacja istniejącej kolizji, jest przebudowywana linia WN 110 kV. Linia ta będzie przebiegała w pasie drogowym i w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Jej budowa ma na celu uporządkowanie rozproszonych sieci dystrybucyjnych. Po zakończeniu budowy istniejąca linia WN 110 kV zostanie wraz ze słupami zdemontowana. Prace są poprzedzone uzgodnieniami z zakładem energetycznym” (źródło: <https://piasecznonews.pl/czy-wzdłuż-pulawskiej-bis-powstanie-nowa-linia-energetyczna>, ; <http://www.kurierpoludniowy.pl/wiadomosci.php?art=22288>). Wypowiedź ta wskazuje wyraźnie na zgoła inny cel niż likwidacja kolizji, a tym samym stanowi wyraźną podstawę do wnioskowania o zasadności zarzutów formułowanych przez Skarżącego.

Ujawnianie w kolejnych dokumentach rzeczywiste okoliczności budowy przedmiotowej linii energetycznej wskazują jednoznacznie na zasadność stanowiska Wnioskodawcy, iż niedopuszczalnym jest wykorzystywanie przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2019r. poz. 1474) dla potrzeb realizacji przedsięwzięcia odrębnego od budowy drogi – przedsięwzięcia prowadzonego przy okazji budowy drogi ekspresowej. Potwierdzeniem stanowiska Wnioskodawcy w tej mierze jest między innymi dość drobiazgowo analiza dokonana w opinii prawnej z dnia 21 lutego 2020r. sporządzonej przez ██████████ z Akademii Im. Jakuba z Paradyża w Gorzowie Wielkopolskim (kopia opinii w załączeniu).

Co więcej, w toku postępowania odwoławczego ujawnione zostały braki w dokumentacji niezbędnej dla wydania przywołanej decyzji o nr 161/SEPC/2019, które pokazują, iż konsultacje w zakresie przebiegu rzeczonyj linii energetycznej i informowanie mieszkańców o pracach projektowych nie były realizowane w sposób wymagany przepisami prawa, na co obecnie zwracają uwagę sami mieszkańcy terenów, przez które przebiegać ma nowo projektowana linia. De facto dopiero po wydaniu zaskarżonej decyzji niektórzy mieszkańcy dowiedzieli się o tym, iż linia ta została zaprojektowana i zostanie wybudowana przebiegając przez należące do nich nieruchomości. Potwierdzeniem tego faktu są między innymi materiały prasowe oraz reportaż dostępny na <https://itvpiaseczno.pl/artykul/protest->

mieszkańców/1080465. Właściciele nieruchomości przez które ma przebiegać przedmiotowa linia energetyczna dopiero w obecnej chwili są informowani o skutkach tejże budowy (vide <https://www.rdc.pl/Informacje/protesty-przeciwko-linii-wysokiego-napiecia-gddkia-wszystko-zgodne-z-prawem-posluchaj/>).

## VI

W przedmiotowej sprawie, dla Wnioskodawcy [REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE] jest wyraźnym iż nieuprawnione wykorzystanie przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2019r. poz. 1474) prowadzi bezpośrednio do naruszenia podstawowych zasad dbałości o dobra kultury oraz unikalne walory środowiska naturalnego.

Należy bowiem również zwrócić uwagę, że przywołana powyżej decyzja Wojewody Mazowieckiego nr 161/SPEC/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r. nie gwarantuje należytej ochrony zespołowi dworsko-parkowemu położonemu w miejscowości [REDAKTOWANE] [REDAKTOWANE] zarówno poprzez brak właściwego odizolowania tegoż zespołu od wpływu budowanej drogi ekspresowej, jak również poprzez zaprojektowanie przebiegu linii energetycznej w bezpośrednim sąsiedztwie użytku ekologicznego, który stanowi część ww. zespołu. W przedmiotowej sprawie zwrócenia uwagi wymaga przede wszystkim, iż zatwierdzony przywołaną decyzją projekt budowlany dotyczy realizacji inwestycji drogowej oraz infrastruktury technicznej (budowy linii energetycznej) w bezpośrednim sąsiedztwie obiektu objętego ochroną Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z uwagi na unikalny w skali Mazowsza charakter obiektu, będącego wartością jedynie w formie zwartego zespołu elementów, w tym użytku ekologicznego o walorach unikalnych w skali powiatu i województwa (vide decyzja MWKZ w załączeniu).

Dla Wnioskodawcy, [REDAKTOWANE] jest ewidentnym, iż projektowanie i realizacja linii energetycznej o tak dużej mocy (110 kV) doprowadzi w niedługim czasie do degradacji otoczenia, w którym znajduje się park z

drzewami będącymi ponikami przyrody oraz użytek ekologiczny z fauną i florą unikalną dla ziemi mazowieckiej.

## VII

Wnioskodawca pragnie zaznaczyć, iż zespół dworsko-parkowy w [REDAKTOWANE] składa się nie tylko z dworu murowanego, powstałego w XVIII w. i przebudowanego w 1843 r. oraz dawnego domu ogrodnika z 1843 r., ale w jego skład wchodzi także park krajobrazowy klasycystyczny z XVIII w. o pow. 3,6 ha, przekształcony w XIX w., z dwoma stawami o łącznej pow. 0,7 ha, na terenie którego wszystkie drogi obsadzone są szpaierami drzew, w większości w wieku 100-150 lat (pomniki przyrody). Decyzją nr [REDAKTOWANE] z dnia [REDAKTOWANE] [REDAKTOWANE] Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków (MWKZ) objął ochroną nieruchomości [REDAKTOWANE] oznaczone jako działki [REDAKTOWANE] [REDAKTOWANE] tj. cały ten zespół dworsko-parkowy. W uzasadnieniu tej decyzji wskazano, że jest to jeden z niewielu zachowanych zespołów dworsko-parkowych z XVIII-XIX w. w okolicach Warszawy.

Wnioskodawca czyni to niechętnie, ale zmuszony jest w okolicznościach tej sprawy wyraźnie podkreślić, iż o zachowanie walorów zespołu oraz użytku ekologicznego walczy samotnie od wielu lat, na przekór decyzjom władz gminy (np. uchylene w części MPZP w zakresie w jakim przewidywał on poprowadzenie drogi gminnej przez ww. użytek ekologiczny). Wieloletnie starania Wnioskodawcy zaowocowały decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o objęciu ochroną całego zespołu, w skład którego wchodzi park i użytek ekologiczny. Wielokrotnie Wnioskodawca spotykał się w czasie tej batalii z pytaniem po co to robi, [REDAKTOWANE]. Wnioskodawca zawsze stał na stanowisku, że zależy mu na zachowaniu wartości historycznych i przyrodniczych, szczególnie teraz, tj. w czasach inwestycji gwałtem odciskających się na otoczeniu i przyrodzie.

## VIII

Jest także koniecznym wskazanie na § 2 i 4 rozporządzenia nr 15 Wojewody Mazowieckiego z dnia 31 lipca 2009r. w sprawie ustanowienia pomników przyrody położonych

na terenie powiatu piaseczyńskiego, wydanego w związku z art. 45 ustawy o ochronie przyrody z dnia 3.06.2013r. (Dz.U.2013.627). Obecna sytuacja budzi uzasadnione obawy naruszenia zasad ochrony pomników przyrody wskazanych w pkt 140 wykazu stanowiącego załącznik nr 1 do ww. rozporządzenia. Podkreślenia bowiem wymaga, iż realizowana w niedalekim sąsiedztwie budowa drogi ekspresowej, dróg rozprowadzających ruch, jak również budowa linii energetycznej wysokiego napięcia, a zatem dokonywanie poważnych prac ziemnych, naruszających strukturę gleby, osadzanie w bliskim sąsiedztwie dużych konstrukcji (w tym konstrukcji o dużych gabarytach), a wreszcie ulokowanie napowietrznej linii energetycznej emitującej pole elektromagnetyczne o stosunkowo dużej sile, będzie powodować zmianę uwarunkowań hydrologicznych, środowiskowych, jak i estetycznych nie tylko w obrębie danej inwestycji, lecz także na obszarze sąsiadującym z tą inwestycją, czyli de facto na terenie zespołu dworsko-parkowego.

Doprowadzi to w niedalekiej przyszłości do nieodwracalnej dewastacji tego terenu. Sama inwestycja obejmująca budowę pobliskiej trasy S7 będzie przyczyną zmian środowiskowych na tym terenie, tym samym jest zupełnie nielogicznym eskalowanie tych zmian poprzez planowanie dalszych inwestycji, mogących jedynie sytuację pogorszyć.

Odnosząc się do kwestii niezachowania standardów ochrony środowiska naturalnego, zwracam uwagę, iż zatwierdzony decyzją Wojewody Mazowieckiego projekt budowy w żadnej mierze nie uwzględnia konieczności ochrony użytku ekologicznego zlokalizowanego na działce [REDAKOWANE] tym bardziej, iż czynione pierwotnie uzgodnienia środowiskowe dotyczyły de facto samej infrastruktury drogowej, nie zaś zaprojektowanej linii energetycznej. Tym samym, prowadzone postępowanie nie pozwoliło na rzeczywiste zbadanie uwarunkowań środowiskowych mającej powstać linii energetycznej, zaś czynione uzupełnienia, nie dają pełnego obrazu oddziaływania środowiskowego.

Jedną z kluczowych kwestii w przedmiotowej sprawie jest to, iż w okresie trwania postępowania ujawnione zostały istotne fakty na temat wartości ekologicznej, przedmiotowych nieruchomości. Potwierdzone w stosownej formie zostało, iż przedmiotowy teren jest zamieszkiwany przez stosunkowo rzadkie gatunki. Opinia w tej mierze została przedłożona organom administracji, a jej treść stanowi wyraźne potwierdzenie słuszności zarzutów i obaw. Teren, o którego zachowanie Wnioskodawca walczy, od lat zamieszkuje

liczne gatunki ptactwa, co na terenie powiatu piaseczyńskiego, czy nawet województwa mazowieckiego, jest wartością wyjątkową, biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe danej okolicy. Jest bez wątpienia ewenementem w skali gminy, iż na obszarze użytku ekologicznego ujawniona została tak liczna i tak urozmaicona grupa ptaków, które są unikalne w skali województwa, a nawet kraju. Sporządzona Inwentaryzacja, w jednoznaczny sposób obrazuje jak istotne straty dla ekosystemu będzie powodować realizacja przywołanych inwestycji w uzgodnionej obecnie postaci (vide załączona inwentaryzacja ornitologiczna).

Co więcej, już przed laty zaobserwowano na terenie obecnego użytku ekologicznego licznych przedstawicieli rodziny płazów, co stało się jednym z bezpośrednich powodów usankcjonowania ochrony w ramach rzeczzonego użytku ekologicznego.

Z niezrozumiałych dla Wnioskodawcy przyczyn zaniechano sprawdzenia rzeczywistych walorów przedmiotowego użytku ekologicznego. Moc projektowanej linii oraz sposób jej poprowadzenia, niejako „gwarantują” degradację przyrody w jej sąsiedztwie. Należy bowiem do wiedzy powszechnej, że linie przesyłowe emitują pole elektromagnetyczne, a to z kolei ma wpływ na organizmy żywe. Obecne działania inwestora, mające na celu rzekomą pełną ochronę, są daleko niewystarczające, gdyż zamieszkujące dany teren zwierzęta, w tym przede wszystkim ptaki i płazy są podatne na fale elektromagnetyczne.

Do wiedzy powszechnej należy też, że zwierzęta, w przeciwieństwie do ludzi, mają zdolność wyczuwania pola magnetycznego, zaś niektórzy naukowcy twierdzą, że może to przybierać postać widzenia tegoż pola. Relacje w tym zakresie nie dotyczą jedynie wyspecjalizowanych źródeł naukowych, lecz także publikacji o charakterze popularnym (vide <https://www.focus.pl/artykul/zwierzeta-wyczuwala-pole-magnetyczne>, a także [http://www.eklipse-mechanism.eu/documents/15803/0/EMR-KnowledgeOverviewReport\\_FINAL\\_27042018.pdf/1326791c-f39f-453c-8115-0d1c9d0ec942](http://www.eklipse-mechanism.eu/documents/15803/0/EMR-KnowledgeOverviewReport_FINAL_27042018.pdf/1326791c-f39f-453c-8115-0d1c9d0ec942) oraz [http://pauza.krakow.pl/487\\_5\\_2019.pdf](http://pauza.krakow.pl/487_5_2019.pdf)). Wiedza na ten temat jest co raz powszechniej dostępna, podobnie jak na temat zgubnych skutków oddziaływania pola elektromagnetycznego np. na żaby, tzw. „bolled frog syndrome” (vide np. [https://books.google.pl/books?id=RBAOBAAAQBAJ&pg=PA74&lpg=PA74&dq=harmful+electromagnetic+radiation+for+frogs&source=bl&ots=3CJZ\\_Jnuw8&sig=ACfU3U379IJUZex2g99IW](https://books.google.pl/books?id=RBAOBAAAQBAJ&pg=PA74&lpg=PA74&dq=harmful+electromagnetic+radiation+for+frogs&source=bl&ots=3CJZ_Jnuw8&sig=ACfU3U379IJUZex2g99IW)

mQFAp5Ch55lpQ&hl=en&sa=X&ved=2ahUKEwi027Wxu63nAhUFI1AKHUI5AD0Q6AEWEHoECAYQAQ#v=onepage&q=harmful%20electromagnetic%20radiation%20for%20frogs&f=false).

Standardy dzisiejszej wiedzy pozwalają jednoznacznie stwierdzić, iż dbałość o obszary zamieszkiwane przez zwierzęta wymaga daleko idącej wstrzeźliwości w projektowaniu i budowie urządzeń emitujących pole magnetyczne, gdyż wpływ tych urządzeń na przyrodę ożywioną może mieć zgubny i nieodwracalny w cyklu ludzkiego życia wpływ (vide M. Rochalska, Wpływ pól elektromagnetycznych na organizmy żywe, rośliny, ptaki i zwierzęta, *MedycynaPracy*, 2007 ; 58(1) s. 37)

Nie sposób zatem zrozumieć, z jakiej przyczyny w sytuacji istnienia obszaru o tak istotnej wartości ekologicznej oraz kulturowej (co z wartością ekologiczną immanentnie się wiąże) realizowana ma być inwestycja, która wartości te pogrzebie. Jest to tym bardziej niezrozumiałe w obecnej chwili gdy na forach międzynarodowych dyskutuje się o konieczności ograniczenia zgubnego wpływu cywilizacji na ekosystem oraz ustala się wielomiliardowe kary za niewywiązywanie się przez kraje z postanowień umów traktujących o ochronie środowiska. W tej perspektywie decyzja Wojewody Mazowieckiego nr 161/SPEC/2019 prowadzi do pogrzebania wartości tak istotnych zarówno dla społeczności lokalnej, jak i społeczności regionalnej.

## IX

Przedmiotowy przykład w dobitny sposób ukazuje zasadność wątpliwości jakie Komisja Europejska miała i ma w zakresie stosowania przepisów przywołanej ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2019r. poz. 1474). Wnioskodawca w pełni podziela stanowisko Komisji, że przywoła regulacja wyklucza możliwość zwrócenia się do sądu o środki tymczasowe w odniesieniu do przedsięwzięcia, co stanowi uchybienie zobowiązaniom ciążącym na Polsce na mocy art. 11 ust. 1 i 3 dyrektywy OOS. Podobnie jako uzasadniony jawi się zarzut ograniczania skutków kontroli sądowej przewidzianej w przywołanej specustawie w odniesieniu do decyzji z rygiorem natychmiastowej wykonalności do możliwości stwierdzenia, że decyzja narusza prawo, ale bez uchylenia takiej decyzji (vide art. 31 ust. 2 specustawy o drogach), co także stanowi uchybienie zobowiązaniom ciążącym na Polsce na mocy art. 11 ust. 1 dyrektywy OOS.

W tym zakresie, jako w pełni uzasadniona jawi się konieczność zajęcia stanowiska przez Pana Ministra, gdyż opisany tu problem stosowania przepisów ustawy o szczególnym charakterze dotyka polityki środowiskowej RP. Na kanwie zaś przedstawionego przypadku o konkretnej lokalizacji, problem ten staje się rzeczywistym i dotyka stosunkowo dużej liczby mieszkańców powiatu piaseczyńskiego.

Biorąc pod uwagę, powyższe okoliczności wnoszę jak na wstępie informując, iż będę oczekiwał pilnej odpowiedzi ze strony Pana Ministra.

Załącznik:

1. Pełnomocnictwo;
  2. płyta CD z następującymi dokumentami:
    - 2.1. decyzja 161/SPEC/2019 z dnia 31.12.2019r.
    - 2.2. decyzja MWKZ 653/2019 z dnia 24.10.2019r.
    - 2.3. opinia do decyzji 161/SPEC/2019
    - 2.4. opinia ornitologiczna
    - 2.5. pismo pełnomocnika Skarżącego (luty 2020)
    - 2.6. pismo ministra z dnia 26.08.2020 r. w sprawie DLI-III.7621/9.220.KS.14
    - 2.7. wystąpienia Wnioskodawcy do RDOŚ ze stycznia, lutego i marca 2021 r. (3szt.)
- 