



Warszawa, 23 listopada 2017 r.

WOJEWODA MAZOWIECKI

WI-II.7820.2.3.2017.LO(LK)

DECYZJA NR 448/II/2017
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

Na podstawie art. 11a ust. 1, art. 11f i art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1496), czytaj dalej zrid oraz na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), po rozpatrzeniu wniosku złożonego w dniu 2.02.2017 r., zarządcy drogi – Prezydenta m. st. Warszawy, reprezentowanego przez pełnomocnika – [REDAKTED] - Dyrektora Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych, ul. Sokratesa 15, 01-909 Warszawa, uzupełnionego w dniu 10.03.2017 r.,

**zezwalam na realizację inwestycji drogowej, w tym zatwierdzam projekt
budowlany, stanowiący integralną część decyzji o zezwoleniu na realizację ww.
inwestycji drogowej**

dla inwestycji pn.: „Rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od „ronda” z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2, leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 801 w ramach zadania pn. Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2”,

Działki usytuowania obiektu - drogi

- w projektowanym pasie drogowym, do przejęcia pod inwestycję (w nawiasach numery działek po podziale – **tlustym drukiem** numery działek przeznaczone do przejęcia pod inwestycję):

Dzielnica Wawer m. st. Warszawy:

- **obręb 3-14-05** działki nr ew.: 1/3, 1/4, 2, 21/1, 21/4 (**21/5, 21/6**), 23/1, 23/2 (**23/3, 23/4**), 41/10, 41/11,
- **obręb 3-14-08** działka nr ew. 2/1, 2/3, 17 (**17/1, 17/2**),
- **obręb 3-14-12** działki nr ew.: 20 (**20/1, 20/2**), 23 (**23/1, 23/2**), 24 (**24/1, 24/2**), 55/1, 55/2 (**55/5, 55/6**), 62 (**62/3, 62/4**), 63 (**63/1, 63/2**)
- **obręb 3-14-14** działka nr ew.: 2/1, 2/2 (**2/6, 2/7**), 3 (**3/1, 3/2**), 5/1 (**5/9, 5/10**), 8 (**8/1, 8/2**), 9/1 (**9/3, 9/4**), 9/2 (**9/5, 9/6**), 10/1, 10/2, 11 (**11/1, 11/2**), 12 (**12/1, 12/2**), 13 (**13/1, 13/2**), 14 (**14/1, 14/2**), 15 (**15/1, 15/2**), 16/1 (**16/3, 16/4, 16/5**), 16/2 (**16/6, 16/7**), 21/1, 30 (**30/1, 30/2**)
- **obręb 3-14-17** działki nr ew.: 1/2, 2/6 (**2/8, 2/9, 2/10**), 3/3 (**3/6, 3/7**), 17/1 (**17/5, 17/6**), 19/3 (**19/12, 19/13**), 19/10 (**19/14, 19/15**), 19/11 (**19/16, 19/17**), 20/2 (**20/34, 20/35**), 20/19 (**20/36, 20/37**), 21/6 (**21/7, 21/8**), 22/6 (**22/7, 22/8**), 23/1 (**23/10, 23/11**), 24 (**24/1, 24/2**), 25 (**25/1, 25/2**), 26/1 (**26/4, 26/5**), 27 (**27/1, 27/2**), 29 (**29/1, 29/2**), 30/1 (**30/3, 30/4**), 30/2, 32 (**32/1, 32/2**), 33, 37 (**37/1, 37/2**),

- **obręb 3-14-18** działki nr ew.: 1/4 (1/12, 1/13), 1/9, 5/6 (5/13, 5/14), 5/7 (5/15, 5/16), 7 (7/1, 7/2), 12 (12/1, 12/2), 13 (13/1, 13/2), 16 (16/1, 16/2), 20/6 (20/23, 20/24), 20/10 (20/27, 20/28), 20/11 (20/29, 20/30), 20/12 (20/31, 20/32), 20/18 (20/33, 20/34), 20/20 (20/35, 20/36), 21/2 (21/3, 21/4), 22 (22/3, 22/4, 22/5), 23, 24/2 (24/4, 24/5), 24/3, 25, 29 (29/1, 29/2), 31 (31/1, 31/2)
- **obręb 3-14-20** działki nr ew.: 1/1 (1/3, 1/4), 1/2, 2/2 (2/13, 2/14), 2/3 (2/5, 2/6), 2/4 (2/7, 2/8), 3 (3/1, 3/2), 4 (4/1, 4/2), 5 (5/1, 5/2), 6,
- **obręb 3-14-28** działka nr ew. 1/7 (1/8, 1/9).

Numery działek poza pasem drogowym przeznaczone pod przebudowę innych dróg publicznych, niewchodzące w skład projektowanego pasa drogowego:

Dzielnica Wawer m. st. Warszawy:

- **obręb 3-14-14** działki nr ew.: 21/2, 16/4,
- **obręb 3-14-17** działka nr ew.: 1/1, 2/9,

Numery działek poza pasem drogowym przeznaczone pod budowę lub przebudowę sieci uzbrojenia terenu, niewchodzące w skład projektowanego pasa drogowego:

Dzielnica Wawer m. st. Warszawy:

- **obręb 3-14-05** działki nr ew.: 21/3, 21/6, 23/4, 24, 41/9,
- **obręb 3-14-08** działka nr ew.: 2/4, 15/2,
- **obręb 3-14-12** działki nr ew.: 19, 20/2, 22/1, 23/2, 24/2, 25, 55/6, 62/4, 63/2,
- **obręb 3-14-14** działka nr ew.: 2/7, 3/2, 5/10, 8/2, 9/4, 9/6, 11/2, 12/2, 14/2, 15/2, 16/5, 16/7, 21/2, 30/2,
- **obręb 3-14-17** działki nr ew.: 1/1, 2/10, 3/7, 8/4, 9/12, 9/13, 11, 15, 17/6, 19/13, 19/15, 19/17, 20/35, 20/37, 21/8, 22/8, 23/11, 24/2, 25/2, 26/5, 28, 29/2, 30/4, 31/23, 32/2, 37/2, 40,
- **obręb 3-14-18** działki nr ew.: 1/13, 1/8, 5/14, 5/16, 7/2, 12/2, 13/2, 16/2, 20/24, 20/28, 20/30, 20/32, 20/34, 20/36, 22/5, 29/2, 31/2,
- **obręb 3-14-20** działki nr ew.: 2/8, 3/2, 4/2, 5/2,
- **obręb 3-14-28** działka nr ew.: 1/9,

Numery działek poza pasem drogowym niezbędne dla budowy/przebudowy zjazdów, niewchodzące w skład projektowanego pasa drogowego:

Dzielnica Wawer m. st. Warszawy:

- **obręb 3-14-12** działki nr ew.: 23/2, 24/2, 63/2,
- **obręb 3-14-14** działka nr ew.: 3/2, 8/2, 11/2, 12/2, 30/2,
- **obręb 3-14-17** działki nr ew.: 5/1, 6/1, 8/4, 9/13, 19/13, 19/15, 20/35, 20/37, 22/2, 26/5, 29/2, 37/2,
- **obręb 3-14-18** działki nr ew.: 5/14, 5/16, 7/2, 13/2, 20/24, 20/28, 20/30, 20/32, 20/36, 21/4, 22/5, 29/2, 31/2,
- **obręb 3-14-20** działki nr ew.: 2/6, 2/8, 3/2, 4/2, 5/2,

Numery działek przeznaczone pod przebudowę urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczegółowych, niewchodzące w skład projektowanego pasa drogowego:

Dzielnica Wawer m. st. Warszawy:

- **obręb 3-14-18** działki nr ew.: 22/5,
- **obręb 3-14-20** działki nr ew.: 2/6,

Numery działek podlegające ograniczeniu w korzystaniu w związku z koniecznością określenia obowiązku i terminów rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania oraz tymczasowych obiektów budowlanych (art. 11 f ust. 1 pkt 8 ppkt c ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych) niewchodzące w skład projektowanego pasa drogowego (z budynkami przeznaczonymi pod rozbiórkę):

Dzielnica Wawer m. st. Warszawy:

- **obręb 3-14-05** działki nr ew.: 23/4,
- **obręb 3-14-18** działki nr ew.: 5/16, 22/5, 29/2,

Zatwierdzam na potrzeby ww. inwestycji podział nieruchomości:

Lp.	Obręb	Nr działki przed podziałem	Nr działki po podziale pozostającej przy dotychczasowym właścicielu	Nr działki po podziale przeznaczonej pod inwestycję
Dzielnica Wawer m. st. Warszawy				
1.	3-14-05	21/4	21/6	21/5
2.	3-14-05	23/2	23/4	23/3
3.	3-14-08	17	17/2	17/1
4.	3-14-12	20	20/2	20/1
5.	3-14-12	23	23/2	23/1
6.	3-14-12	24	24/2	24/1
7.	3-14-12	55/2	55/6	55/5
8.	3-14-12	62	62/4	62/3
9.	3-14-12	63	63/2	63/1
10.	3-14-14	2/2	2/7	2/6
11.	3-14-14	3	3/2	3/1
12.	3-14-14	5/1	5/10	5/9
13.	3-14-14	8	8/2	8/1
14.	3-14-14	9/1	9/4	9/3
15.	3-14-14	9/2	9/6	9/5
16.	3-14-14	11	11/2	11/1
17.	3-14-14	12	12/2	12/1
18.	3-14-14	13	13/2	13/1
19.	3-14-14	14	14/2	14/1
20.	3-14-14	15	15/2	15/1
21.	3-14-14	16/1	16/5	16/3, 16/4
22.	3-14-14	16/2	16/7	16/6
23.	3-14-14	30	30/2	30/1
24.	3-14-17	2/6	2/10	2/8, 2/9

25.	3-14-17	3/3	3/7	3/6
26.	3-14-17	17/1	17/6	17/5
27.	3-14-17	19/3	19/13	19/12
28.	3-14-17	19/10	19/15	19/14
29.	3-14-17	19/11	19/17	19/16
30.	3-14-17	20/2	20/35	20/34
31.	3-14-17	20/19	20/37	20/36
32.	3-14-17	21/6	21/8	21/7
33.	3-14-17	22/6	22/8	22/7
34.	3-14-17	23/1	23/11	23/10
35.	3-14-17	24	24/2	24/1
36.	3-14-17	25	25/2	25/1
37.	3-14-17	26/1	26/5	26/4
38.	3-14-17	27	27/2	27/1
39.	3-14-17	29	29/2	29/1
40.	3-14-17	30/1	30/4	30/3
41.	3-14-17	32	32/2	32/1
42.	3-14-17	37	37/2	37/1
43.	3-14-18	1/4	1/13	1/12
44.	3-14-18	5/6	5/14	5/13
45.	3-14-18	5/7	5/16	5/15
46.	3-14-18	7	7/2	7/1
47.	3-14-18	12	12/2	12/1
48.	3-14-18	13	13/2	13/1
49.	3-14-18	16	16/2	16/1
50.	3-14-18	20/6	20/24	20/23
51.	3-14-18	20/10	20/28	20/27
52.	3-14-18	20/11	20/30	20/29
53.	3-14-18	20/12	20/32	20/31
54.	3-14-18	20/18	20/34	20/33
55.	3-14-18	20/20	20/36	20/35
56.	3-14-18	21/2	21/4	21/3
57.	3-14-18	22	22/5	22/3, 22/4
58.	3-14-18	24/2	24/5	24/4
59.	3-14-18	29	29/2	29/1
60.	3-14-18	31	31/2	31/1
61.	3-14-20	1/1	1/4	1/3
62.	3-14-20	2/2	2/14	2/13
63.	3-14-20	2/3	2/6	2/5
64.	3-14-20	2/4	2/8	2/7
65.	3-14-20	3	3/2	3/1
66.	3-14-20	4	4/2	4/1
67.	3-14-20	5	5/2	5/1
68.	3-14-28	1/7	1/9	1/8

Mapy zatwierdzające projekt podziału nieruchomości jako załącznik nr 2 stanowią integralną część niniejszej decyzji. Ww. pogrubione numery działek stanowią oznaczenie części nieruchomości, według katastru nieruchomości, które stają się własnością właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i katastrze nieruchomości – art. 12 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Jednocześnie informuje się, że w przypadku, w którym dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętej decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej odpowiednio wyda tę nieruchomość lub wyda nieruchomość i opróżni lokal oraz inne pomieszczenia niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 30 dni od dnia otrzymania zawiadomienia o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej posiadającej rygor natychmiastowej wykonalności - wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5 % wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego.

Ustalam obowiązek dokonania budowy/przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu i zezwalam na wykonanie powyższego obowiązku na poniższych nieruchomościach:

Lp.	Obręb	Nr działki	Nieruchomości (w nawiasie oznaczone numerami działek po podziale) położone poza liniami rozgraniczającymi drogi, na których istnieje konieczność budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu	Rodzaj przebudowywanego urządzenia
Dzielnica Wawer m. st. Warszawy				
1.	3-14-05	21/1	21/3	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
2.	3-14-05	21/4	21/6	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
3.	3-14-05	23/2	23/4	budowa sieci elektroenergetycznej
4.	3-14-05	24	24*	budowa sieci elektroenergetycznej
5.	3-14-05	41/9	41/9*	budowa sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
6.	3-14-08	2/4	2/4*	budowa sieci elektroenergetycznej
7.	3-14-08	15/2	15/2*	budowa sieci elektroenergetycznej
8.	3-14-12	19	19*	budowa sieci elektroenergetycznej
9.	3-14-12	20/1	20/2	budowa sieci elektroenergetycznej i sieci gazowej
10.	3-14-12	22/1	22/1*	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
11.	3-14-12	23	23/2	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej, sieci wodociągowej i sieci kanalizacji sanitarnej
12.	3-14-12	24	24/2	budowa sieci elektroenergetycznej
13.	3-14-12	25	25*	budowa sieci elektroenergetycznej

14.	3-14-12	55/2	55/6	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej, sieci wodociągowej, sieci gazowej,
15.	3-14-12	62	62/4	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej
16.	3-14-12	63	63/2	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej, sieci wodociągowej, sieci gazowej i sieci kanalizacji sanitarnej
17.	3-14-14	2/2	2/7	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej, sieci wodociągowej, sieci gazowej,
18.	3-14-14	3	3/2	budowa sieci elektroenergetycznej
19.	3-14-14	5/1	5/10	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej i sieci kanalizacji sanitarnej
20.	3-14-14	8	8/2	budowa sieci elektroenergetycznej
21.	3-14-14	9/1	9/4	budowa sieci elektroenergetycznej
22.	3-14-14	9/2	9/6	budowa sieci elektroenergetycznej
23.	3-14-14	11	11/2	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci gazowej
24.	3-14-14	12	12/2	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
25.	3-14-14	14	14/2	budowa sieci telekomunikacyjnej
26.	3-14-14	15	15/2	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
27.	3-14-14	16/1	16/5, 16/7	budowa sieci elektroenergetycznej i sieci kanalizacji sanitarnej
28.	3-14-14	21/2	21/2*	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej, sieci kanalizacji deszczowej, sieci gazowej;
29.	3-14-14	30	30/2	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
30.	3-14-17	1/1	1/1*	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej, sieci kanalizacji deszczowej, sieci gazowej;
31.	3-14-17	2/6	2/10	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej, sieci kanalizacji sanitarnej, sieci gazowej
32.	3-14-17	3/3	3/7	budowa sieci elektroenergetycznej i gazowej
33.	3-14-17	8/4	8/4*	budowa: sieci gazowej i sieci elektroenergetycznej
34.	3-14-17	9	9/12, 9/13	budowa sieci elektroenergetycznej
35.	3-14-17	11	11*	budowa sieci elektroenergetycznej
36.	3-14-17	15	15*	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci gazowej
37.	3-14-17	17/5	17/6	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci gazowej
38.	3-14-17	19/3	19/13	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej, sieci gazowej

39.	3-14-17	19/10	19/15	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci gazowej
40.	3-14-17	19/11	19/17	budowa sieci elektroenergetycznej
41.	3-14-17	20/2	20/35	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej, sieci kanalizacji sanitarnej, sieci gazowej
42.	3-14-17	20/19	20/37	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej
43.	3-14-17	21/6	21/8	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
44.	3-14-17	22/6	22/8	budowa: sieci wodociągowej i sieci kanalizacji sanitarnej
45.	3-14-17	23/1	23/11	budowa sieci wodociągowej i sieci kanalizacji sanitarnej
46.	3-14-17	24	24/2	budowa: sieci wodociągowej i sieci kanalizacji sanitarnej
47.	3-14-17	25	25/2	budowa: sieci wodociągowej, sieci kanalizacji sanitarnej, sieci telekomunikacyjnej
48.	3-14-17	26/1	26/5	budowa: sieci kanalizacji sanitarnej i sieci telekomunikacyjnej
49.	3-14-17	28	28*	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci gazowej
50.	3-14-17	29	29/2	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci kanalizacji sanitarnej, sieci gazowej
51.	3-14-17	30/1	30/4	budowa sieci elektroenergetycznej
52.	3-14-17	31/23	31/23*	budowa sieci elektroenergetycznej
53.	3-14-17	32	32/2	budowa sieci elektroenergetycznej
54.	3-14-17	37	37/20	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej
55.	3-14-17	40	40*	budowa sieci gazowej
56.	3-14-18	1/4	1/13	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci gazowej
57.	3-14-18	1/8	1/8*	budowa sieci elektroenergetycznej
58.	3-14-18	5/6	5/14	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci kanalizacji sanitarnej
59.	3-14-18	5/7	5/16	budowa sieci: elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
60.	3-14-18	7	7/2	budowa: sieci gazowej i sieci telekomunikacyjnej
61.	3-14-18	12	12/2	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
62.	3-14-18	13	13/2	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
63.	3-14-18	16	16/2	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci gazowej
64.	3-14-18	20/6	20/24	budowa sieci elektroenergetycznej
65.	3-14-18	20/10	20/28	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej, sieci gazowej
66.	3-14-18	20/11	20/30	budowa sieci elektroenergetycznej

67.	3-14-18	20/12	20/32	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci kanalizacji sanitarnej, sieci gazowej
68.	3-14-18	20/18	20/34	budowa sieci elektroenergetycznej
69.	3-14-18	20/20	20/36	budowa sieci elektroenergetycznej
70.	3-14-18	22	22/5	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci gazowej
71.	3-14-18	29	29/2	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci telekomunikacyjnej, sieci gazowej
72.	3-14-18	31	31/2	budowa: sieci elektroenergetycznej, sieci gazowej
73.	3-14-20	2/4	2/8	budowa sieci telekomunikacyjnej
74.	3-14-20	3	3/2	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
75.	3-14-20	4	4/2	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci gazowej
76.	3-14-20	5	5/2	budowa: sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej
77.	3-14-28	1/7	1/9	budowa sieci gazowej

* - działka nie podlegająca podziałowi

**Ustalam obowiązek dokonania przebudowy/budowy
innych dróg publicznych i zezwalam na wykonanie powyższego obowiązku
na poniższych nieruchomościach:**

Lp.	Obręb	Nr działki	Nieruchomości (oznaczone numerami działek po podziale) położone poza liniami rozgraniczającymi drogi, na których istnieje konieczność budowy lub przebudowy innych dróg publicznych	Kategoria drogi, której budowa lub przebudowa wymaga ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości
Dzielnica Wawer m. st. Warszawy				
1.	3-14-14	21/2	21/2*	droga powiatowa (ul. Przewodowa)
2.	3-14-14	16/1	16/4	droga powiatowa (ul. Przewodowa)
3.	3-14-17	1/1	1/1*	droga powiatowa (ul. Przewodowa)
4.	3-14-17	2/6	2/9	droga powiatowa (ul. Przewodowa)

* - działka nie podlegająca podziałowi

**Ustalám obowiązek dokonania przebudowy/budowy
zjazdów i zezwalam na wykonanie powyższego obowiązku
na poniższych nieruchomościach:**

Lp.	Obręb	Nr działki	Nieruchomości położone poza liniami rozgraniczającymi drogi, na których istnieje konieczność budowy lub przebudowy zjazdów	Zakres robót budowlanych
Dzielnica Wawer m.st. Warszawy				
1.	3-14-12	23	23/2	przebudowa zjazdu
2.	3-14-12	24	24/2	przebudowa zjazdu
3.	3-14-12	63	63/2	przebudowa zjazdu
4.	3-14-14	3	3/2	przebudowa zjazdu
5.	3-14-14	8	8/2	przebudowa zjazdu
6.	3-14-14	11	11/2	przebudowa zjazdu
7.	3-14-14	12	12/2	budowa zjazdu
8.	3-14-14	30	30/2	przebudowa zjazdu
9.	3-14-17	5/1	5/1*	przebudowa zjazdu
10.	3-14-17	6/1	6/1*	przebudowa zjazdu
11.	3-14-17	8	8/4	przebudowa zjazdu
12.	3-14-17	9	9/13	przebudowa zjazdu
13.	3-14-17	19/3	19/13	przebudowa zjazdu
14.	3-14-17	19/10	19/15	przebudowa zjazdu
15.	3-14-17	20/2	20/35	przebudowa zjazdu
16.	3-14-17	20/19	20/37	przebudowa zjazdu
17.	3-14-17	22	22/5*	przebudowa zjazdu
18.	3-14-17	26/1	26/5	przebudowa zjazdu
19.	3-14-17	29	29/2	przebudowa zjazdu
20.	3-14-17	37	37/2	przebudowa zjazdu
21.	3-14-18	5/6	5/14	przebudowa zjazdu
22.	3-14-18	5/7	5/16	przebudowa zjazdu
23.	3-14-18	7	7/2	przebudowa zjazdu
24.	3-14-18	13	13/2	przebudowa zjazdu
25.	3-14-18	20/6	20/24	przebudowa zjazdu
26.	3-14-18	20/10	20/28	przebudowa zjazdu
27.	3-14-18	20/11	20/30	przebudowa zjazdu
28.	3-14-18	20/12	20/32	przebudowa zjazdu
29.	3-14-18	20/20	20/36	przebudowa zjazdu
30.	3-14-18	21/2	21/4	przebudowa zjazdu
31.	3-14-18	22	22/5	przebudowa zjazdu
32.	3-14-18	29	29/2	przebudowa zjazdu
33.	3-14-18	31	31/2	przebudowa zjazdu
34.	3-14-20	2/3	2/6	budowa zjazdu
35.	3-14-20	2/4	2/8	przebudowa zjazdu
36.	3-14-20	3	3/2	przebudowa zjazdu

37.	3-14-20	4	4/2	przebudowa zjazdu
38.	3-14-20	5	5/2	przebudowa zjazdu

* - działka nie podlegająca podziałowi

Ustalam obowiązek dokonania przebudowy/budowy urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczegółowych i zezwalam na wykonanie powyższego obowiązku na poniższych nieruchomościach:

Lp.	Obręb	Nr działki	Nieruchomości (oznaczone numerami działek po podziale) położone poza liniami rozgraniczającymi drogi, na których istnieje konieczność budowy lub przebudowy urządzeń melioracji wodnych szczegółowych	Zakres robót budowlanych
Dzielnica Wawer m. st. Warszawy				
1.	3-14-18	22/5	22/5*	przebudowa urządzeń melioracji wodnych szczegółowych
2.	3-14-20	2/6	2/6*	przebudowa urządzeń melioracji wodnych szczegółowych

Ustalam obowiązek dokonania rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania i zezwalam na wykonanie powyższego obowiązku, w terminie przed zakończeniem prac budowlanych objętych niniejszą decyzją na poniższych nieruchomościach:

Lp.	Obręb	Nr działki	Nieruchomości położone poza liniami rozgraniczającymi drogi, na których istnieje konieczność rozbiórki budynków nieprzewidzianych do dalszego użytkowania	Zakres robót budowlanych
Dzielnica Wawer m. st. Warszawy				
1.	3-14-05	23/4	23/4*	rozbiórka budynku
2.	3-14-18	5/16	5/16*	rozbiórka budynku
3.	3-14-18	22/5	22/5*	rozbiórka budynku
4.	3-14-18	29/2	29/2*	rozbiórka budynku

Działki przeznaczone pod przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej i przebudowywanych dróg innych kategorii, nie wchodzi w skład projektowanego pasa drogowego, jednakże przedmiotową decyzją **ograniczam na rzecz inwestora sposób korzystania z ww. nieruchomości.**

Do ograniczeń, o których mowa powyżej stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-8 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r., poz. 2147 ze zm.)

Zamierzenie inwestycyjne odzwierciedla projekt budowlany sporządzony zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012 r., poz. 462 ze zm.).

Autorzy projektu:

- mgr inż. [REDACTED] posiadający uprawnienia budowlane o [REDACTED] bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr ew. [REDACTED]
- mgr inż. [REDACTED] posiadający uprawnienia budowlane o nr [REDACTED] bez ograniczeń bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ewidencyjnym [REDACTED]
- mgr inż. [REDACTED] posiadający uprawnienia budowlane o nr [REDACTED] bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ewidencyjnym [REDACTED]
- mgr inż. [REDACTED] posiadający uprawnienia budowlane o nr [REDACTED] bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr ew. [REDACTED]
- mgr inż. [REDACTED] posiadający uprawnienia budowlane o nr [REDACTED] bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ewidencyjnym [REDACTED]
- mgr inż. [REDACTED] posiadający uprawnienia budowlane o nr [REDACTED] bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr ewidencyjny [REDACTED]
- mgr inż. [REDACTED] posiadający uprawnienia budowlane o nr [REDACTED] bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ewidencyjnym [REDACTED]
- mgr inż. [REDACTED] posiadający uprawnienia budowlane o nr [REDACTED] bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ewidencyjnym [REDACTED]
- mgr inż. [REDACTED] posiadający uprawnienia budowlane o nr [REDACTED] bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ewidencyjnym [REDACTED]
- mgr inż. [REDACTED] posiadający uprawnienia budowlane o nr [REDACTED] w specjalności telekomunikacyjnej bez ograniczeń, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ewidencyjnym [REDACTED]
- [REDACTED] posiadający uprawnienia budowlane w telekomunikacji o nr [REDACTED] [REDACTED] w specjalnościach instalacyjnych w telekomunikacji przewodowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą w zakresie linii, instalacji i urządzeń liniowych, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ewidencyjnym [REDACTED]
- mgr [REDACTED] – zieleni;
- mgr inż. [REDACTED] – zieleni.

Działając na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych,

nadaje niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Wobec powyższego, decyzja niniejsza:

- zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości,
- uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez właściwego zarządcę drogi,
- uprawnia do rozpoczęcia robót budowlanych.

I. Ogólna charakterystyka inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest „Rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2, leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 801 w ramach zadania pn. Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2”.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Stołecznego Warszawy w województwie mazowieckim w dzielnicy Wawer. Droga podlegająca rozbudowie to droga wojewódzka DW801 i pełni funkcję trasy wylotowej w kierunku południowo-wschodnim z miasta, łącząc się z opracowywanym przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad projektem budowy Południowej Obwodnicy Warszawy. Prowadzona jest po istniejącym śladzie ul. Wał Miedzeszyński. Będzie stanowiła bezpośrednie połączenie Obwodnicy Centrum oraz wschodnich dzielnic miasta z drogą ekspresową S2 – POW, która znajdzie się w II korytarzu sieci TEN-T. Przedsięwzięcie będzie kontynuacją wcześniejszej przebudowy ulicy Wał Miedzeszyński, wykonanej w związku z budową Trasy Siekierskiej.

Rozbudowie podlega odcinek drogi biorący swój początek na skrzyżowaniu ul. Wał Miedzeszyński z ul. Trakt Lubelski, kończący się w rejonie projektowanego węzła z trasą ekspresową.

W ramach inwestycji planuje się wykonanie poniższych elementów układu drogowego:

- rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński na odcinku od istniejącego ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z trasą ekspresową S2
- budowa dróg lokalnych celem zapewnienia dojazdu do przyległych nieruchomości,
- rozbudowa skrzyżowania z ul. Trakt Lubelski,
- rozbudowa skrzyżowania z ul. Przewodową,
- budowa skrzyżowania z ul. Ogórkową,
- budowa skrzyżowań z drogami lokalnymi,
- rozbudowa oraz budowa chodników i ścieżek rowerowych,
- budowa dróg dojazdowych w celu zapewnienia obsługi terenów,
- budowa kanalizacji deszczowej,
- budowa sieci elektroenergetycznej oświetlenia drogowego,
- budowa sieci wodno-kanalizacyjnej,
- budowa sieci elektroenergetycznej,
- budowa sieci telekomunikacyjnej,
- budowa sieci gazowej,
- wycinka kolidujących drzew i krzewów,
- rozbiórka obiektów budowlanych kolidujących z projektowaną inwestycją.

II. Wymagania dotyczące powiązania drogi z innymi drogami publicznymi z określeniem ich kategorii.

Początek projektowanej ul. Wał Miedzeszyński znajduje się na skrzyżowaniu z ul. Trakt Lubelski, koniec natomiast w rejonie skrzyżowania z ul. Ogórkową w sąsiedztwie węzła z drogą ekspresową S2. Celem zapewnienia dojazdu do przyległych nieruchomości zaprojektowano drogi lokalne równoległe do rozbudowywanej ulicy.

W ramach inwestycji przewidywane są następujące powiązania z drogami publicznymi:

- km 0+027,54 – ul. Trakt Lubelski – skrzyżowanie skanalizowane,
- km 0+078,26 – droga lokalna zachodnia – wyjazd z ul. Wał Miedzeszyński,
- km 0+081,04 – droga lokalna wschodnia nr 1 – wjazd na ul. Wał Miedzeszyński,
- km 0+354,41 – droga lokalna wschodnia nr 1 – wyjazd z ul. Wał Miedzeszyński,
- km 0+392,73 – ul. Przewodowa – skrzyżowanie skanalizowane,
- km 0+686,05 – ul. Ogórkowa – skrzyżowanie skanalizowane.

III. Określenie linii rozgraniczających teren.

Linie rozgraniczające terenu ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości. Ustalone linie rozgraniczające teren inwestycji przedstawiono linią koloru fioletowego, na kopii mapy zasadniczej do celów projektowych w skali 1:500. Przedmiotowa mapa stanowi część graficzną projektu zagospodarowania terenu, zatwierdzonego niniejszą decyzją projektu budowlanego.

IV. Oznaczenie nieruchomości lub ich części według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

Nieruchomości wchodzące w skład projektowanego pasa drogowego, oznaczone jako: nr ewidencyjne działek w projektowanym pasie drogowym, do przejęcia pod inwestycję (tłustym drukiem - numery działek przeznaczone pod przejęcie dla inwestycji, w nawiasach - numery działek po podziale), wskazane zgodnie z wnioskiem inwestora, przechodzą z mocy prawa na rzecz właściwej jednostki samorządu terytorialnego (zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych) z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna.

V. Warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa.

Stołeczny Konserwator Zabytków pismem z dnia 7 października 2016 r. znak: KZ-A.4120.456.2016.AGW (2.AGW.KZ-A), nie zgłosił uwag i zastrzeżeń do planowanej inwestycji polegającej na rozbudowie ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2. W przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem, należy roboty przerwać i powiadomić o fakcie jego odkrycia Stołecznego Konserwatora Zabytków - art. 32 i art. 33 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446 ze zm.).

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie pismem z dnia 11 października 2016 r. znak: TC-U-0213-0312-002-2016 oraz pismem z dnia 3 stycznia 2017 r. znak: TC-U-0213-0006-002-2016/2017 nie wniósł zastrzeżeń do działań związanych z realizacją niniejszej inwestycji.

Ponadto, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, decyzją Nr 758/D/TC-U/16 z dnia 21.10.2016 r. znak: TC-U-021-0370-003/2016, zwolnił inwestora od zakazu wykonywania robót i czynności na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, w tym

zakazu prowadzenia robót budowlanych i budowy obiektów budowlanych, w związku z realizacją przedsięwzięcia w zakresie rozbudowy ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2.

Marszałek Województwa Mazowieckiego decyzją Nr 282/16/PZ.W z dnia 22 grudnia 2016 r. znak: PZ-II.7322.5.147.2016.MR, udzielił inwestorowi – Prezydentowi Miasta Stołecznego Warszawy, pozwolenia wodnoprawnego na przebudowę i wykonanie urządzenia wodnego oraz wznoszenie obiektów budowlanych oraz wykonywanie robót na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w związku z realizacją inwestycji pn.: „Rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2.”

Dyrektor Okręgowego Urzędu Górniczego w Warszawie postanowieniem z dnia 5 marca 2014 r. znak: WAR-5147.6.2014/AG odmówił wszczęcia postępowania w sprawie zaopiniowania planowanego przedsięwzięcia.

Postanowieniem Nr 128/OŚ/2014 z dnia 5 czerwca 2014 r. Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy poinformował, że przedsięwzięcie nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jak również do przedsięwzięć mogących znacząco potencjalnie oddziaływać na środowisko, w związku z tym nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, z uwagi na całkowitą długość przedsięwzięcia, tj. drogi o nawierzchni twardej – poniżej 1 km.

VI. Wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich

Inwestycja powinna spełniać wymagania obejmujące ochronę w szczególności przed:

1. pozbawieniem:
 - dostępu do drogi publicznej,
 - możliwości korzystania z urządzeń infrastruktury technicznej,
2. uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne, promieniowanie,
3. zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleby.

Obiekty i urządzenia w pasie drogowym, przeznaczone dla uczestników ruchu, powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania, w tym również przez osoby niepełnosprawne.

Należy uwzględnić wszelkie warunki i normy wynikające z obowiązującego prawa budowlanego, ze szczególnym uwzględnieniem art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 ze zm.).

VII. Termin wydania nieruchomości

Działając na podstawie art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych określam termin wydania nieruchomości lub wydania nieruchomości i opróżnienia lokali oraz innych pomieszczeń na 120 dzień, od dnia w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna.

VIII. Szczególne warunki zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych

- należy przestrzegać wymogów i uwag instytucji uzgadniających i opiniujących projekt budowlany,
- należy zapewnić bezpieczeństwo ludzi i mienia przy wykonywaniu robót budowlanych,
- należy zabezpieczyć interesy osób trzecich przy wykonywaniu robót budowlanych,

- inwestor jest zobowiązany zorganizować proces budowlany przez zapewnienie wykonania i odbioru robót budowlanych przez osoby o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych,
- obiekty podlegają geodezyjnemu wyznaczeniu w terenie, a po ich wykonaniu inwentaryzacji powykonawczej,
- należy zachować warunki protokołu z narady koordynacyjnej w sprawie uzgodnienia usytuowania projektowanej sieci uzbrojenia terenu Wydziału Koordynacji Usytuowania Projektowanych Sieci Uzbrojenia Terenu Biura Geodezji i Katastru Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 29 grudnia 2016 r. znak: BG.6630.2416.2016,
- należy zachować warunki postanowienia Wojewody Mazowieckiego z dnia 1 marca 2017 r. Nr 170/II/2017 znak: WI-II.7840.11.19.2017.EZ.
- do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, z wyjątkiem drzew i krzewów usuwanych z nieruchomości wpisanej do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów o ochronie przyrody w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych, zgodnie z art. 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych,
- po zakończeniu robót budowlanych teren budowy należy uporządkować.

IX. Określenie czasu użytkowania tymczasowych obiektów budowlanych

Obiekty przeznaczone do czasowego użytkowania w trakcie realizacji robót budowlanych, położone na terenie budowy oraz ustawione w związku z ich realizacją należy usunąć przed zamierzonym terminem przystąpienia do użytkowania obiektu.

X. Określenie terminów rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nie przewidzianych do dalszego użytkowania oraz tymczasowych obiektów budowlanych

Obiekty przeznaczone do rozbiórki należy usunąć przed zakończeniem prac budowlanych objętych niniejszą decyzją.

XI. Szczegółowe wymagania dotyczące nadzoru na budowie

Inwestor ma obowiązek ustanowienia inspektorów nadzoru inwestorskiego zgodnie z ustaleniami § 2 ust. 1 pkt 4 i 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (Dz. U. Nr 138 poz. 1554) i ich funkcje powierzyć osobom uprawnionym.

Kierownik budowy jest obowiązany prowadzić dziennik budowy lub rozbiórki oraz umieścić na budowie lub na rozbieranym obiekcie, w widocznym miejscu, tablicę informacyjną oraz ogłoszenie zawierające dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia.

Zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, stanowiącym, że: „1. Do oddawania do użytkowania drogi stosuje się przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane”, inwestor jest zobowiązany przed przystąpieniem do użytkowania uzyskać ostateczną decyzję o pozwoleniu na użytkowanie na zasadach i w trybie przepisów ustawy Prawo budowlane.

UZASADNIENIE

W dniu 2 lutego 2017 r. wpłynął do tutejszego organu wniosek inwestora: Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy, reprezentowanego przez [REDAKTURA] – Dyrektora Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie, ul. Sokratesa 15, 01-909 Warszawa,

w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2, leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 801 w ramach zadania pn. Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2”.

Wniosek został uzupełniony w dniu 10 marca 2017 r., po wcześniejszym wezwaniu organu wojewódzkiego. Następnie, w dniu 7 kwietnia 2017 r. Wojewoda Mazowiecki zawiadomił strony o wszczęciu postępowania informując, „że w dniu 10 marca 2017 r. zostało wszczęte postępowanie w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na: „Rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2, leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 801 w ramach zadania pn. Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2”.

Inwestorem przedsięwzięcia jest zarządca drogi – Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy, reprezentowany przez [REDAKTOWANO] – Dyrektora Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie, ul. Sokratesa 15, 01-909 Warszawa.

Po dokonaniu sprawdzenia kompletności wniosku pod względem formalnym, zgodnie z art. 11d ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, na podstawie art. 11d ust. 5 ww. ustawy wojewoda zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Zawiadomienie wysłano wnioskodawcy, właścicielom i użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony zawiadomiono w drodze obwieszczeń, odpowiednio w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie, w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg inwestycji tj. Urzędzie Miasta dla Dzielnicy Wawer m. st. Warszawy, na stronach internetowych wymienionych urzędów i w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości uznaje się za skuteczne. W zawiadomieniach organ wskazał miejsce, w którym strony mogą zapoznać się z dokumentacją oraz składać ewentualne uwagi i wnioski.

Na dalszym etapie postępowania, zgodnie z art. 35 ust. 1 ustawy Prawo budowlane, dokonano sprawdzenia wniosku pod względem materialno-prawnym.

Wobec stwierdzenia nieprawidłowości w tym zakresie, postanowieniem Nr 369/II/2017 z dnia 15 maja 2017 r., znak: WI-II.7820.2.3.2017.LO, nałożono na inwestora obowiązek ich usunięcia, w terminie 60 dni od dnia doręczenia postanowienia.

O tym fakcie powiadomiono strony postępowania w drodze obwieszczeń na tablicach ogłoszeń oraz stronach internetowych Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg inwestycji tj. Urzędzie Miasta dla Dzielnicy Wawer m. st. Warszawy.

W terminie przysługującym na uzupełnienie braków, tj. w dniu 25 lipca 2017 r. inwestor złożył do tegoż organu uzupełniony projekt budowlany, dokonując jednocześnie zmiany przedmiotowego wniosku w zakresie działek podlegających ograniczeniu w korzystaniu, w związku z obowiązkiem dokonania budowy/przebudowy urządzeń infrastruktury technicznej (niewchodzących w skład projektowanego pasa drogowego).

W wyniku analizy zmienionego wniosku, projektu budowlanego, załączonych opinii i uzgodnień oraz zakresu planowanej inwestycji, organ wojewódzki stwierdził szereg niejasności i rozbieżności w przedłożonym projekcie budowlanym.

Wskutek powyższego, Wojewoda Mazowiecki na podstawie art. 50 Kpa, pismem z dnia 15 września 2017 r. znak: WI-II.7820.2.3.2017.LO(LK), wezwał inwestora w terminie 7 dni od dnia skutecznego doręczenia, do złożenia dodatkowych wyjaśnień.

W dniu 20 września 2017 r. pełnomocnik inwestora wypożyczył cztery egzemplarze projektu budowlanego, zobowiązując się do jego zwrotu do dnia 26 września 2017 r.

Następnie, pismem z dnia 22 września 2017 r., złożonym w tutejszym urzędzie w dniu 25 września 2017 r., wnioskodawca, poprzez wyznaczonego pełnomocnika, wystąpił z prośbą o przedłużenie wyznaczonego terminu złożenia wyjaśnień i uzupełnień do dnia 6 października 2017 r.

Mając na względzie, że termin wskazany w wezwaniu z dnia 15 września 2017 r. znak: WI-II.7820.2.3.2017.LO(LK) określa organ administracji, stosownie do zakresu uzupełnienia wniosku, termin ten, może być też na wyraźny wniosek wnioskodawcy zmieniony, pod warunkiem że wniosek ten został złożony przed jego upływem.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt złożenia przez inwestora wniosku o wydłużenie przedmiotowego terminu do złożenia wyjaśnień, przed upływem 7-dniowego terminu do uzupełnienia, uwzględniono przedłożony wniosek o wydłużenie terminu wykonania ww. obowiązku i pismem z dnia 29 września 2017 r., znak: WI-II.7820.2.3.2017.LO(LK), wyznaczono nowy termin do dnia 6 października 2017 r.

Zgodnie z terminem wskazanym ww. piśmie, w dniu 6 i 13 października 2017 r. inwestor złożył wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie, dokonując jednocześnie kolejnej korekty wniosku zrid, o czym organ wojewódzki, zgodnie z art. 11d ust. 5 ustawy zrid, ponownie zawiadomił strony postępowania. W dniu 22 listopada 2017 r. inwestor dokonał ostatecznego uzupełnienia projektu budowlanego.

W wyniku powyższego, Wojewoda Mazowiecki ponownie dokonał sprawdzenia:

1. zgodności projektu budowlanego z wymaganiami ochrony środowiska,
2. zgodności projektu zagospodarowania terenu z przepisami w tym techniczno-budowlanymi,
3. kompletności projektu budowlanego i posiadania wymaganych opinii, uzgodnień, pozwoleń i sprawdzeń oraz informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,
4. wykonania i sprawdzenia projektu przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane i legitymujące się aktualnymi na dzień opracowania i sprawdzenia projektu – zaświadczeniami.

W tym zakresie organ stwierdził, iż przedłożony projekt budowlany spełnia wszystkie wymagania. Zaprojektowane rozwiązania są typowe dla układu drogowego miejskiego, a dla elementów niezgodnych z obowiązującymi przepisami uzyskano stosowne odstępstwo od obowiązujących przepisów techniczno – budowlanych.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego organ I instancji zebrał i szczegółowo przeanalizował zgromadzony materiał dowodowy, mając na celu ustalenie stanu faktycznego sprawy. Całe postępowanie administracyjne zakończone przedmiotową decyzją wojewoda prowadził zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. W toku postępowania dokonano sprawdzeń wniosku pod względem formalno-prawnym oraz materialno-prawnym. W tym zakresie stwierdzono spełnienie przez wnioskodawcę ustawowych obowiązków. Wojewoda przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dokonał stosownych sprawdzeń oraz spełnił inne obowiązki nałożone na organ w przepisach prawa powszechnie obowiązującego w tym zapewnił stronom postępowania czynny udział.

Należy również zaznaczyć, że w trakcie postępowania zainteresowane strony zapoznały się z aktami sprawy i wniosły uwagi.

Firma [REDAKTOWANE] pismem złożonym w dniu 27 marca 2017 r. złożyła następujące uwagi, cyt.: „Po przeprowadzeniu kolejnej analizy projektu rozbudowy ul. Wał Miedzeszyński stwierdzamy, że projekt jest również niezgodny z przepisami prawa § 9 ust. 3 pkt 1 w zakresie bezpośredniego włączenia drogi dodatkowej wschodniej (kiasa D) do ulicy Wał Miedzeszyński (kiasa GP) w km około 0+686 oraz w zakresie odległości od kolejnego

skrzyżowania, co jest niezgodne z przepisami prawa budowlanego. Ponadto jak już wcześniej wskazywaliśmy w pismach do ZMID niezgodności dotyczą: § 67 i 68 w zakresie nie zastosowania dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w prawo z ul. Wał Miedzeszyński w drogę dodatkową wschodnią, a także brak dodatkowego pasa ruchu z prawej strony wylotu ze skrzyżowania ulicy Wał Miedzeszyński. § 7-1 - Z uwagi na stosowaną zasadę minimalizacji szerokości pasa drogowego na którą ZMID powoływał się w korespondencji z nami, pas drogowy na ostatnich 100m projektowanej rozbudowy w bliskim sąsiedztwie działki [REDAKTOWANA] na szerokość około 30m, przy wymaganych minimum 40m szerokość pasa drogowego dla projektowanego przekroju ulicy klasy GP. Powyżej opisane działania doprowadziły do sytuacji w której Projektant nie zachował również: o Art. 34 - minimalnej odległości granicy pasa drogowego od urządzeń wymienionych w art. 4 pkt 1 i 2 ustawy o drogach publicznych, która powinna wynosić minimum 0,75m, a w projekcie wynosi około 0,20m, § 15.1 - minimalnej szerokości pasa ruchu, która została określona dla drogi klasy D jako minimum 2,50m, a co za tym idzie projektowana droga powinna mieć 5,00m szerokości, a nie 4,00m jak przedstawia to projekt, o § 44.2 - szerokość chodnika w przypadku zlokalizowania bezpośrednio przy jezdni została określona w rozporządzeniu jako minimum 2,00m, a nie tak jak zastosował ZMID w projekcie tj. 1,50m. Rozporządzenie dopuszcza możliwość lokalnego zawężenia chodnika nawet do 1,25m, ale tylko w przypadku przebudowy lub remontu drogi. Zwracamy uwagę, że realizowana przez ZMID inwestycja jest rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński, a rozbudowa zgodnie z Art. 4 pkt. 17 Ustawy o drogach publicznych definiowana jest jako budowa drogi. Mając na uwadze powyższe nie ma możliwości zawężenia chodnika. Biorąc pod uwagę tryb specustawy w którym realizowana jest inwestycja i deklarowane przez nas na wcześniejszych etapach chęci współpracy w zakresie ustalenia nowego przebiegu linii rozgraniczających, wymienione powyżej niezgodności z przepisami prawa nie mają żadnego uzasadnienia i jednocześnie w sposób rażący pogarszają warunki bezpieczeństwa. Informujemy, że ZMID stosując się do wspomnianej zasady minimalizacji szerokości pasa drogowego próbuje ograniczać wypłaty należnych społeczeństwu odszkodowań zasłaniając się przy tym uzyskiwanymi od Ministra odstępstwami projektowymi. W rzeczywistości, przy takiej ilości błędów projektowych występujących w jednym miejscu nie ma możliwości, aby warunki bezpieczeństwa nie były pogarszane. Są one pogarszane w sposób rażący, w związku z czym brak jest przesłanki umożliwiającej wydanie odstępstwa zgodnie z Art. 9. 1. Prawa budowlanego tj.: „W przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, o których mowa w art. 7. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia, a w stosunku do obiektów, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4 - ograniczenia dostępności dla osób niepełnosprawnych oraz nie powinno powodować pogorszenia warunków zdrowotno - sanitarnych i użytkowych, a także stanu środowiska, po spełnieniu określonych warunków zamiennych. Informujemy, że Minister przed wydaniem Wojewodzie upoważnienia do zgody na odstępstwa projektowe w przeciwieństwie do Wojewody nie był przez nas informowany o tym, że projekt ten zawiera błędne rozwiązania projektowe, niezgodne z przepisami prawa, które w sposób rażący pogarsza warunki bezpieczeństwa. Informacje takie zostały przekazane Ministrowi dopiero w dniu 7.03.2017 pismem nr 12e_01M/2017 w odpowiedzi na które Minister napisał: „Na wstępie informujemy, że zgodnie z art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2016r. poz. 290, z późn. zm.) zgody lub odmowy na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych nie udziela Minister, a właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej (w tym przypadku Wojewoda). Minister jedynie upoważnia lub nie Wojewodę do udzielenia takiej zgody na odstępstwo, natomiast w przypadku braku upoważnienia Ministra, takiego odstępstwa Wojewoda udzielić nie może.” Dodatkowo, informujemy, że zgodnie z art. 35 ust. 1 pkt. 2 ustawy Prawo budowlane zgodność rozwiązań projektowych z przepisami techniczno-budowlanymi sprawdza właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej (Wojewoda Mazowiecki) przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę (decyzji o zezwoleniu na realizacji inwestycji drogowej). Biorąc pod uwagę powyższe, zwracamy się z prośbą, aby Wojewoda udzielając ewentualnej zgody na odstępstwa od warunków techniczno - budowlanych

jak i samej decyzji ZRID na rozbudowę ul. Wał Miedzeszyński, wziął pod uwagę wszystkie opisane powyżej okoliczności, a także zalecenia Ministra dotyczące zapewnienia warunków bezpieczeństwa. Z uwagi na brak reakcji i chęci współpracy ze strony ZMIDu, zwracamy się również z prośbą do Wojewody o wsparcie w działaniach mających na celu uszanowanie interesów spółki [REDAKTOWANE]. Jesteśmy otwarci na podjęcie rozmów ze ZMID mających na celu ustalenie nowego przebiegu linii rozgraniczającej, pozwalającego na realizowanie projektu zgodnie z przepisami Prawa Budowlanego przy jednoczesnej gwarancji wypłacenia należnego nam odszkodowania w trybie specustawy pokrywającego koszt przebudowy budynku naszej firmy umożliwiającej odtworzenie parkingu poprzez co w przyszłości będziemy mogli prawidłowo wykorzystywać naszą nieruchomość na dotychczasowe cele."

W odpowiedzi na ww. pismo, inwestor wskazał, że dla rozwiązań rozbudowy ul. Wał Miedzeszyński zostało uzyskane odstępstwo od przepisów: § 9 ust. 3 pkt 1, § 15 ust. 1, § 67 ust. 1 pkt 2 oraz § 68 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - postanowienie nr 170/11/2017 z dnia 01.03.2017 r. zostanie załączone do projektu budowlanego; w dniu 27.04.2016 r. z udziałem przedstawicieli ZMID i GDDKiA odbyło się spotkanie, którego celem było omówienie granic projektów budowlanych będących załącznikami do wniosków o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowych (tzw. styku formalno - prawnego) dla rozbudowy ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z trasą ekspresową S2 - inwestycja ZMID oraz budowy drogi ekspresowej S2 Południowej Obwodnicy Warszawy na odc. węzeł „Puławska” węzeł „Lubelska” zadanie B od węzła z Przyczółkową (z węzłem) do węzła Wał Miedzeszyński (z węzłem) - inwestycja GDDKiA Oddział w Warszawie (dalej GDDKiA); „styk” inwestycji został ustalony po granicach istniejących działek co spowodowało, że część zakresu ZMID objęta została linia rozgraniczającymi inwestycji GDDKiA; po wybudowaniu inwestycji ZMID i GDDKiA rozbudowana ul. Wał Miedzeszyński będzie miała szerokości w liniach rozgraniczających zgodną z § 7 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie; projektowany chodnik w rejonie posesji przy ul. Wał Miedzeszyński 162 zastąpiony został utwardzonym poboczem.

Firma [REDAKTOWANE] pismem złożonym w dniu 10 maja 2017 r. poinformował, że cyt.: „Wraz z małżonką [REDAKTOWANE] jesteśmy właścicielami nieruchomości nr [REDAKTOWANE] obręb [REDAKTOWANE] położonej w Warszawie przy ulicy [REDAKTOWANE] róg ulicy [REDAKTOWANE]”. W odpowiedzi na państwa pismo pragniemy poinformować, że planowana inwestycja drogowa koliduje z naszą nowo powstającą inwestycją na którą uzyskaliśmy pozwolenie na budowę i jesteśmy na etapie jej realizacji. W dniu 2015/04/03 uzyskaliśmy decyzję nr 162 z Zarządu Dzielnicy Wawer Miasta Stołecznego Warszawy o warunkach zabudowy dla inwestycji polegającej na budowie budynku usługowo-mieszkalnego (stacji kontroli pojazdów, myjni bezdotykowej) oraz szamba szczelnego. Po zaprojektowaniu, w dniu 2016/04/08 złożyliśmy wniosek do Wydziału Architektury i Budownictwa dla Dzielnicy Wawer Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy o pozwolenie na budowę budynku usługowo-mieszkalnego (stacji kontroli pojazdów, myjni bezdotykowej) oraz trzech szczelnych szamb o pojemności 10 m³ każde. Złożyliśmy wniosek o rozbiórkę istniejącego budynku oraz budowę zjazdu na co uzyskaliśmy zgodę nr ZDM/ZUWD/PS/ZLZ/152016. Z uwagi na braki formalne i niezgodności z Warunkami Zabudowy po licznych poprawkach i uzupełnieniach w dniu 2017/01/20 uzyskaliśmy pozwolenie na budowę numer 45/2017 z dnia 17.01.2017 Znak: UD-XIII-WAB.1679.AB.6740.270,2016.EGR. Projektowany chodnik przy ulicy Przewodowej koliduje z wjazdem do nowo powstającej inwestycji jaką jest Stacja Kontroli Pojazdów. W związku z małymi wymiarami działki nie jesteśmy w stanie w inny sposób zapewnić wjazdu do obiektu. Proszę o zmianę koncepcji projektu chodnika z uwzględnieniem naszego planu zagospodarowania działki 16/1 w załączeniu ;inwestycja nasza

jest na ukończeniu. Wobec powyższych faktów nie wyrażamy zgody na wykup części naszej nieruchomości.”

Jak wynika z wyjaśnień zawartych w piśmie inwestora, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych pismem znak: ZMID-PI.4101.106.2015.MAR(4.MAR) z dnia 26 marca 2015 r. skierowanym do Wydziału Architektury i Budownictwa dla Dzielnicy Wawer przedstawił uwagi dotyczące ustalenia warunków zabudowy dla inwestycji polegającej na budowie budynku usługowo-mieszkalnego na działce nr ew. [REDAKTOWANO] z obręb [REDAKTOWANO] oraz przesłał fragment projektu ul. Wał Miedzeszyński przedstawiający zakres ingerencji projektu drogowego w ww. działkę. Stanowisko ZMID w sprawie kolizji rozwiązań projektowych rozbudowy ul. Wał Miedzeszyński z planowaną na działce nr ew. [REDAKTOWANO] z obręb [REDAKTOWANO] zostało wyrażone w piśmie z dnia 15.03.2017 r. znak: ZMID-PI.4101.106.2015.MAR(4.MAR).

Pani [REDAKTOWANO] pismem złożonym do tutejszego organu w dniu 11 maja 2017 r. wskazała, że: „W związku z zawiadomieniem w sprawie zajętości terenu pod rozbudowę ul. Wał Miedzeszyński od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową. Rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński pociąga za sobą zajętość mojej działki obręb [REDAKTOWANO] dz. nr [REDAKTOWANO]. Na planach z którymi się zapoznałam jest przeznaczony do rozbiórki 1 dom położony przy ulicy, a pominięty dom położony w głębi działki, który nie będzie się nadawał do użytku z powodu: - dom jest położony blisko linii rozgraniczającej, a na czas robót nie będzie możliwości z niego korzystania ponieważ zajętość terenu uniemożliwia wejście do niego, - dom jest stary i zniszczony więc praca sprzętu ciężkiego spowoduje trwałe jego uszkodzenie lub zawalenie. W związku z tym proszę o rozważenie wyburzenia również tego budynku.

Inwestor wyjaśnił, że zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych liniami rozgraniczającymi teren inwestycji mogą zostać objęte jedynie nieruchomości niezbędne dla planowanych przez inwestora obiektów budowlanych. Zatem, drugi budynek zlokalizowany na działce nr ew. [REDAKTOWANO] z obręb [REDAKTOWANO] (po podziale działka nr ew. [REDAKTOWANO] znajduje się poza projektowanymi liniami rozgraniczającymi drogi. Ewentualna rozbiórka ww. budynku leży po stronie właściciela nieruchomości. Zaś zgodnie z art. 13 ust. 3 ww. ustawy w przypadku przejęcia tylko części nieruchomości pod inwestycję właścicielowi przyznane zostało przez ustawodawcę uprawnienie do żądania od zarządcy drogi, nabycia pozostałej części nieruchomości (zlokalizowanej poza liniami rozgraniczającymi ulicą), jeśli nie nadaje się ona do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele. Organizacja ruchu na czas robót budowlanych zostanie opracowana i będzie wdrażana przez wykonawcę robót budowlanych, który będzie również zobowiązany do zapewnienia dostępu do wszystkich posesji przez cały czas trwania rozbudowy.

Pismem złożonym w dniu 24 maja 2017 r. kolejne uwagi wnieśli Pani [REDAKTOWANO] i Pan [REDAKTOWANO], cyt.: W nawiązaniu do zawiadomienia Wojewody Mazowieckiego z dn. 07.04.2017 r. Nr WI-II.7820.2.3.2017. LO i zapoznaniu się z aktami sprawy w Wydz. Infrastruktury Maz. Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie, wnosimy następujące zastrzeżenia :

1. Dotyczy działki [REDAKTOWANO] z obręb [REDAKTOWANO] Zgadząmy się na czasowe ograniczenia w związku z przebudową infrastruktury technicznej, ale bez burzenia ogrodzenia, w którym posadowione są dwie bramy przesuwne, napędzane elektrycznie osadzone na potężnych fundamentach /przeciwwaga /. Rozwiązanie likwidujące istniejące połączenie drogi lokalnej z Rondem , uważamy za błąd. Utrudniona będzie nie tylko obsługa istniejących przy niej posesji prowadzących działalność gospodarczą ale także dużego osiedla mieszkaniowego / a dalsze mają powstać/ przez służby porządkowe /wywóz śmieci, nieczystości płynnych, odśnieżanie, p.poż czy karetki pogotowia ratunkowego/. Wyjazd ten należy pozostawić jako awaryjny , ograniczony odpowiednimi znakami ruchu .
2. Dotyczy działki [REDAKTOWANO] z obręb [REDAKTOWANO] Rozumiemy korektę tej działki, ale nie zgadzamy się z takim rozwiązaniem, które pozbawia nas prowadzenia działalności gospodarczej, której dalsze prowadzenie chcemy przekazać naszym dzieciom / Likwidacja tej działalności pozbawi kilkanaście rodzin środków do życia. Mimo zapewnień Rządu, że rozwój

takich działalności będzie popierał, odnosimy wrażenie na podstawie dotychczasowych ustaleń z Inwestorem, że jest odwrotnie. Prosimy o ponowne przeanalizowanie naszej prośby, która zawarta została w piśmie do ZMID z dn. 20.06.2016 r. /załącznik nr 1/. Proponowane obecnie rozwiązanie znacznie odbiega od wcześniej uzgodnionego. Dojazd od [redacted] o szer. 4,50 m jest zbyt wąski, powinien być 6,00m /nie stoi na przeszkodzie by go powiększyć - właściciel dz. [redacted] nie zgłasza sprzeciwu/. Zapewnienie projektanta z dn. 26.02.2016 r. / załącznik nr 2/ o swobodnym poruszaniu się samochodu ciężarowego z przyczepą - TIR, po działce [redacted] uważamy za bardzo wątpliwe, brak jest wymiaru odległości skraju działki do skraju pawilonu handlowego/daszku nad wejściem do pawilonu/. Mamy nadzieję, że przychylicie się Państwo do naszych postulatów i prób z dn. 20.06.2016 r.”

W odpowiedzi inwestor wskazał, że odnośnie działek nr ew. [redacted] i [redacted] z obrębu [redacted] wyjaśnił, że projekt budowlany rozbudowy ul. Wał Miedzeszyński zostanie skorygowany w zakresie linii rozgraniczających teren podlegających ograniczeniu w korzystaniu z nieruchomości. Zgodnie ze skorygowanymi liniami czasowemu ograniczeniu podlegać będzie tylko działka ew. nr [redacted]. W przypadku prowadzenia robót budowlanych poza liniami rozgraniczającymi inwestycji, do obowiązków Wykonawcy robót budowlanych będzie należało spisanie protokołu z właścicielem nieruchomości/użytkownikiem wieczystym potwierdzającego przywrócenie nieruchomości do stanu poprzedniego po wykonaniu ww. prac. Ze względu na zmianę geometrii skrzyżowania ulic Wał Miedzeszyński - Trakt Lubelski (zaprojektowane zostało skrzyżowanie skanalizowane, na którym zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu zasady organizacji ruchu zostały zaprojektowane jak dla skrzyżowania typu „rondo”) oraz bezpieczeństwo ruchu, wlot drogi lokalnej na rondo został zlikwidowany. Natomiast, odnośnie działki nr ew. [redacted] z obrębu [redacted] inwestor wyjaśnił, iż zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, liniami rozgraniczającymi teren inwestycji mogą zostać objęte jedynie nieruchomości niezbędne dla planowanych przez inwestora obiektów budowlanych. Obecne rozwiązania rozbudowy ul. Wał Miedzeszyński zapewniają prawidłowe skomunikowanie działki nr ew. [redacted] z obrębem [redacted]. Powyższe rozwiązanie zostało pozytywnie zaopiniowane przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy - opinia do geometrii ul. Wał Miedzeszyński nr 696/2016 z dnia 12.07.2016 r. Stanowisko ZMID w sprawie rozwiązań projektowych w rejonie posesji zlokalizowanej przy ul. Wał Miedzeszyński 231 zostało zawarte w piśmie znak ZMID PI.4101.22.2016.MAR(6.MAR) z dnia 28.07.2016 r.

[redacted] oraz pan [redacted] pismami o tożsamej treści, złożonymi w dniu 22.05.2017 r. i 25.05.2017 r., dotyczącymi tej samej nieruchomości wnieśli następujące uwagi cyt.: „W nawiązaniu do obwieszczenia Wojewody Mazowieckiego nr WI-II.7820.2.3.2017.LO dotyczącego postępowania na wniosek z dnia 10.03.2017 w sprawie inwestycji pn. „Rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński na ode. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2, leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 801 w ramach zadania pn. Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na ode. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2”, po zapoznaniu się z dostępną dokumentacją zwracamy się z prośbą o zmianę geometrii i zmianę charakteru zjazdów z indywidualnych na publiczne dla działek o numerach ewidencyjnych [redacted] z obrębu [redacted] zgodnie z załączonym opracowaniem graficznym. Powyższy wniosek jest uzasadniony charakterem planowanej inwestycji (zgodnie z decyzją o WZ nr 301/2014 z dnia 21.07.2014) na terenie ww. nieruchomości, która to powinna być obsługiwana poprzez zjazdy publiczne o podanych na części rysunkowej parametrach technicznych a nie zjazdy indywidualne. Dodatkowo, poza linią rozgraniczającą teren ZRID od terenów prywatnych przeznaczonych na inwestycję, na terenie poza inwestycją drogową, na rysunkach w branży sanitarnej w zakresie odwodnienia drogi (rysunek KD, 02-01) na działkach [redacted] nie zajętych pod budowę drogi znajduje się obszar oznaczony niebieską przerywaną linią, opisany w legendzie jako: „linia rozgraniczająca teren podlegający ograniczeniu w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązku: budowy tymczasowych obiektów budowlanych, rozbiórki istniejących obiektów budowlanych do dalszego użytkowania oraz tymczasowych obiektów budowlanych,

budowy sieci uzbrojenia terenu, budowy lub przebudowy urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczegółowych, budowy lub przebudowy innych dróg publicznych budowy lub przebudowy zjazdów. Wnosimy o ujednolicenie ww. linii z granicą inwestycji ZRID tak aby teren działki nie zajęty pod realizację ZRID nie posiadał już żadnych ograniczeń opisanych powyżej, których możliwość lokalizacji wyklucza realizację zaplanowaną przez nas inwestycji zgodnej z WZ objętej wnioskiem o wydanie pozwolenia na budowę z dn. 18.01.2017r. Ewentualnie prosba o informacje od projektanta jakie ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości ozn. Jako działki [REDAKTOWANO] oraz [REDAKTOWANO] planuje poza terenem ZRID dla realizacji:

- czy planuje się budowę tymczasowych obiektów budowlanych, jeżeli tak to jakich i gdzie?, czy planuje się rozbiórki istniejących obiektów budowlanych do dalszego użytkowania oraz tymczasowych obiektów budowlanych, jeżeli tak to jakich i gdzie?,

- czy planuje się budowę sieci uzbrojenia terenu, jeżeli tak to jakich i gdzie?, czy przewiduje się budowę lub przebudowę urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczegółowych, jeżeli tak to jakich i gdzie?,

- czy planuje się budowę lub przebudowę innych dróg publicznych budowy lub przebudowy zjazdów, jeżeli tak to jakich i gdzie poza tymi określonymi w projekcie.

Dodatkowo, uprzejma prosba o informację i dokładne wskazanie lokalizacji kabla telekomunikacyjnego na przekroju poprzecznym, wnioskujemy o przeniesie tego kabla pod chodnik. Jego lokalizacja w obecnym położeniu koliduje z krawężnikiem od zaprojektowanych miejsc postojowych a szerokość krawężnika z ławą wynosi minimum 30 cm. Przeniesienia kabla telekomunikacyjnego pod chodnik umożliwi wykonanie zaplanowanej ilości miejsc postojowych. Pozostawienie kabla w obecnym położeniu może spowodować konieczność usunięcia sporej części miejsc co pogorszy obsługę komunikacyjną planowanej inwestycji. Zwracamy się z prośbą o uwzględnienie naszych wniosków opisanych powyżej."

W odpowiedzi inwestor wyjaśnił, że projekt budowlany rozbudowy ul. Wał Miedzeszyński zostanie skorygowany w zakresie zjazdów na działkę ew. nr [REDAKTOWANO] z obręb [REDAKTOWANO] oraz w zakresie linii rozgraniczających teren podlegających ograniczeniu w korzystaniu z nieruchomości. Zgodnie ze skorygowanymi liniami na działce nr ew. [REDAKTOWANO] (nr działki po podziale) przewidziane są nw. ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości dotyczące: obowiązku rozbiórki istniejącego budynku zlokalizowanego na działce ew. nr [REDAKTOWANO] z obręb [REDAKTOWANO], obowiązku budowy sieci uzbrojenia terenu (sieci elektroenergetycznej i sieci telekomunikacyjnej).

Pani [REDAKTOWANO] pismem złożonym w dniu 26 maja 2017 r. wniosła następujące zastrzeżenia, cyt.: „W związku z otrzymanym zawiadomieniem Wojewody Mazowieckiego o wszczęciu postępowania w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej pn.: „Rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2...” niniejszym wnoszę zastrzeżenia do dokumentacji technicznej związanej z planowaną inwestycją. Zastrzeżenia to dotyczą zakresu i sposobu planowanej przebudowy układu drogowego w rejonie działki nr ew. [REDAKTOWANO] z obręb [REDAKTOWANO] posesja przy [REDAKTOWANO]. Projektowana przebudowa układu drogowego - korekta przebiegu krawężników ronda, przesunięcie chodnika oraz wytyczenie drogi dla rowerów oraz zaprojektowanie jezdni lokalnej - najprawdopodobniej wymusiła zmianę lokalizacji wjazdu na posesję. Stanowi to już dość duże utrudnienie w korzystaniu z zagospodarowanej nieruchomości, tym bardziej, że fragment nieruchomości od strony ulicy, wolny od zabudowań, jest przewidywany do przejęcia na potrzeby inwestycji. Dodatkowo, rozmiary zaprojektowanego placu do zawracania na końcu drogi lokalnej (powiększonego w stosunku do wersji pierwotnej, prawdopodobnie na wniosek osób prowadzących działalność gospodarczą - stacja napraw pojazdów ciężarowych) powodują zmniejszenie odległości granicy działki ewidencyjnej od ściany budynku mieszkalnego, znajdującego się na posesji. Tak wąska „droga przejazdowa” uniemożliwia obsługę techniczną posesji (np. wybieranie nieczystości z szamba - dzielnica Wawer nie jest w zasadzie podłączona do miejskiej sieci kanalizacyjnej), nie wspominając nawet o dostępności dla służb ratunkowych. Nadmieniam, że w głębi posesji znajduje się następny budynek, przeznaczony na pobyt ludzi, na posesji przewidywana jest również budowa

budynku jednorodzinnego - wydane warunki o zabudowie). Ponadto, na posesji znajduje się użytkowany budynek, mający dostęp jednostronny tylko od strony od [REDAKTOWANO] - [REDAKTOWANO]. W trakcie budowy ronda w roku 2003 budynek ten został pozbawiony istniejącego wówczas dostępu do drogi publicznej (w postaci asfaltowego wjazdu) - na potrzeby obsługi wyznaczono na mój wniosek ciąg pieszo-jezdny wzdłuż ronda. W projektowanym rozwiązaniu ciąg ten jest likwidowany, przejmowana jest również część nieruchomości, która mogłaby stanowić drogę dostępu do tego budynku. Zwracam się zatem o wskazanie sposobu obsługi tego budynku po zrealizowaniu inwestycji drogowej. Proszę także o przeanalizowanie rozwiązań projektowych w aspekcie wspomnianych powyżej kwestii związanych z budynkami mieszkalnymi. Będąc mieszkańcem Warszawy cieszę mnie rozwój miasta, ale prowadzone inwestycje nie mogą powodować w zasadzie całkowitej niemożliwości korzystania przez właścicieli z ich nieruchomości, chyba że te nieruchomości zostaną przejęte w całości na potrzeby realizacji inwestycji."

W odpowiedzi inwestor wskazał, że w stanie istniejącym zjazd na działkę nr ew. [REDAKTOWANO] z obrębu [REDAKTOWANO] odbywa się bezpośrednio z [REDAKTOWANO]. Z uwagi na charakter rozbudowywanej drogi (droga wojewódzka - klasy GP) oraz jej planowane powiązanie z drogą ekspresową S2, w dokumentacji projektowej została przewidziana likwidacja istniejącego zjazdu, w celu zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu. Obsługa komunikacyjna ww. działki odbywać się będzie poprzez zjazd zaprojektowany z placu do zawracania. Jednocześnie poinformował tutejszy organ wojewódzki, że w 2016 r. ZMID prowadził korespondencję z [REDAKTOWANO] dotyczącą rozwiązań projektowych ul. Wał Miedzeszyński (kopia pism w załączeniu). Zaznaczył także, że ustawodawca przewidział możliwość przejęcia przez Zarządcę drogi nieruchomości poza liniami rozgraniczającymi inwestycji pod warunkiem, że nie nadaje się ona do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele (art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).

Ponadto, firma [REDAKTOWANO] w dniu 21 lipca 2017 r. wniosła następujące uwagi: „Nawiązując do pisma nr WI-II.7820.2.3.2017.LO z dnia 06.07.2017r. w pierwszej kolejności chcielibyśmy odnieść się do informacji o zamianie dokonanej przez ZMID chodnika znajdującego się na wysokości naszej nieruchomości na pobocze utwardzone. Pragniemy zauważyć, że od półtora roku prowadzimy korespondencję ze ZMID, a także z Wojewodą w której wielokrotnie prosiliśmy o uwzględnienie interesu indywidualnego naszej spółki wykazując przy tym szereg niezgodności projektu z przepisami prawa wynikających tylko i wyłącznie z chęci realizacji błędnego założenia jakim jest minimalizacja szerokości pasa drogowego. Proponowaliśmy też konkretne rozwiązanie, którego zastosowanie było by korzystne dla wszystkich stron a które pozwoliło by wyeliminować wszelkie wymienione przez nas naruszenia prawa budowlanego. Informujemy, że realizując zamówienia publiczne których odbiorcą jest całe społeczeństwo należy wykonać projekt zgodnie z przepisami prawa. Tylko tak wykonany projekt może pozwolić Inwestorowi prawidłowo wyznaczyć wielkość terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych. Logicznym jest, że aby prawidłowo wyznaczyć niniejszy teren najpierw należy zaprojektować obiekt zgodnie z prawem budowlanym. Art. 9.1. W przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, o których mowa w art. 7. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia życia ludzi *lub* bezpieczeństwa mienia, a w stosunku do obiektów, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4 - ograniczenia dostępności dla osób niepełnosprawnych *oraz* nie powinno powodować pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych i użytkowych, a także stanu środowiska, po spełnieniu określonych warunków zamiennych. Inwestor pomimo wielokrotnie otrzymywanych od [REDAKTOWANO] informacji o możliwości dokonania rozbiórki przedniej części budynku, zamiast rozwiązać napotkany problem postanowił „zamieść go pod dywan”. Zgodnie z życzeniem ZMID [REDAKTOWANO] na własny koszt zleciło opracowanie dokumentacji technicznej o możliwościach technicznych dokonania rozbiórki części budynku. W opracowanej dokumentacji została potwierdzona teza, że rozbiórka wskazanej

przez naszą firmę części nieruchomości jest technicznie możliwa i nie ma zagrożenia powstania katastrofy budowlanej. Niniejsze opracowanie zostało przekazane wszystkim Instytucjom biorącym udział w tej sprawie, w tym i do ZMID. Kolejny wątek sprawy, który wymaga wyjaśnienia i zajęcia stanowiska to decyzja Ministra określona w treści upoważnienia nr DDP.4.454.576.2016.LK.4 w którym napisał: „Ponadto informuję, że zgodnie z art. 35 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane zgodność rozwiązań zastosowanych przez Projektanta z przepisami techniczno-budowlanymi sprawdza właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej). Przyjęte rozwiązania projektowe mogą naruszać m. in. następujące przepisy: 5 9 ust. 3 pkt 1 (bezpośrednie podłączenie wschodniej dodatkowej jezdni z jezdnią główną w km 0+686), 5 44 ust. 2 (na odcinku zwężonej wschodniej jezdni dodatkowej zaprojektowano chodnik o szerokości 1,5 m) oraz § 75 (rozporządzenie nie przewiduje innego kształtu wyspy środkowej niż okrąg), które nie były objęte niniejszym wnioskiem” W wydanym upoważnieniu nr DDP.4.454.576.2016.LK.4 Minister wskazał, że chodnik szerokości 1,50m na wysokości naszej działki narusza przepisy prawa, sugerując tym samym konieczność doprowadzenia rozwiązania do zgodności z przepisami ZMID w reakcji na treść upoważnienia zamiast poszerzyć chodnik postanowił zastosować zabieg prawny mający na celu doprowadzenie projektu do zgodności z prawem budowlanym poprzez zawężenie chodnika z szerokości 1,50m do szerokości 1,20m i nazwanie go poboczem utwardzonym. Zaproponowane rozwiązanie z pewnością spowoduje dodatkowe zagrożenie życia ludzi, ograniczy dostępność dla osób niepełnosprawnych i będzie powodować pogorszenie warunków użytkowych tym zalewanie wodami opadowymi naszej posesji. Biorąc to pod uwagę oraz fakt, że jednym z załączników do wniosku o wydanie odstępstwa jest plan sytuacyjny, twierdzimy że tak wielce nieuzasadniona i niezgodna z przepisami prawa zmiana projektowa wprowadzona w bezpośrednim styku z miejscem dla którego Minister wydał upoważnienie do udzielenia odstępstwa (§15 ust. 1 - zawężenie pasów ruchu drogi klasy L do 2,0m) sprawi, że przywołane odstępstwo projektowe straci swoją skuteczność i nie będzie mogło być użyte przez ZMID w przedmiotowym projekcie. Powyższe pozwala również domniemać, że Minister opierając się na załączniku graficznym zawierającym w swojej treści utwardzone pobocze zamiast chodnika nie udzieliłby upoważnienia do wydania odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych w zakresie zawężenia pasów ruchu na drodze klasy L. Informujemy, że do Ministra Infrastruktury i Budownictwa zostało przekazane zapytanie o stanowisko w tej sprawie co prosimy wziąć pod uwagę w procesie wydawania decyzji ZMID dla przedmiotowej Inwestycji. Zwracamy się również z prośbą do Wojewody o pomoc w ochronie interesu indywidualnego naszej spółki w prowadzonym postępowaniu administracyjnym. Będąc stroną, która w następstwie wydania orzeczenia administracyjnego w aktualnej formie zostanie pokrzywdzona wymagamy od organu administracji jakim jest Wojewoda, aby ten, działając w celu wykonania nałożonych przepisami k.p.a. obowiązków: dokładnie wyjaśnił stan faktyczny sprawy, dążąc do jej załatwienia z uwzględnieniem interesu społecznego oraz słusznego interesu obywateli, wyczerpująco rozpatrzył materiał dowodowy i równie wyczerpująco uzasadnił wydane rozstrzygnięcie, wykazał, że działania ZMID mające na celu odjęcie firmie [REDAKCYJNA] prawa do użytkowania nieruchomości na dotychczasowe cele jest uzasadnione konkretną potrzebą związaną z realizacją celu publicznego, dokładnie wyjaśnił jak brzmiało szczegółowe uzasadnienie konieczności wprowadzenia odstępstw projektowych stanowiące załącznik do wniosku o udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych nr ZMID- PL.4100.5.2016.MAR (Prośba taka została skierowana do Ministra, sprawdził czy uzasadnienie jest prawdziwe i zgodne ze stanem faktycznym, co może z zyskiem dla społeczeństwa ewentualnie pozwolić na wykluczenie potrzeby stosowania odstępstw projektowych, (Prośba taka została skierowana do Ministra), poinformował nas czy po dogłębnej analizie sprawy i zgromadzonego materiału dowodowego wciąż nie istnieje realna możliwość uwzględnienia interesu indywidualnego naszej spółki.”

W odpowiedzi na ww. pismo złożone w dniu 21 lipca 2017 r. inwestor wskazał, że zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji

w zakresie dróg publicznych liniami rozgraniczającymi teren inwestycji mogą zostać objęte jedynie nieruchomości niezbędne dla planowanych przez Inwestora obiektów budowlanych. Zgodnie z dokumentacją projektową rozbudowy ul. Wał Miedzeszyński budynek firmy [REDAKTOWANO] znajduje się poza projektowanymi liniami rozgraniczającymi drogi. Ewentualna rozbiórka części ww. budynku i wybudowanie na jego miejscu parkingu leżą po stronie właściciela nieruchomości. Dla rozwiązań projektowych przedstawionych w projekcie budowlanym rozbudowy ul. Wał Miedzeszyński zostało uzyskane odstępstwo od przepisów techniczno - budowlanych — postanowienie Wojewody Mazowieckiego Nr 115/II/2017 z dnia 13 lutego 2017 r. W km 0 + 686 zostało zaprojektowane skrzyżowanie ul. Wał Miedzeszyński z ul. Ogórkową (klasy L) i drogą lokalną nr 2 klasy L; we wskazanym pikietażu brak jest włączenia drogi klasy D. Przedstawione w projekcie budowlanym rozwiązanie skrzyżowania ul. Wał Miedzeszyński z ul. Trakt Lubelski należy traktować jako skrzyżowanie skanalizowane, które w myśl rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z2016r., poz. 124 t.j.) nie jest rondem. Zapisy zawarte w projekcie budowlanym tj.: „rondo” zostały skorygowane. W rejonie zawężonej wschodniej jezdni lokalnej zostało zaprojektowane pobocze umocnione.

Następnie, pismem złożonym w dniu 9 sierpnia 2017 r. firma [REDAKTOWANO] wniosła kolejne uwagi, cyt.: „W uzupełnieniu do pisma nr SK-00729-2017 z dnia 20.07.2017r zwracamy się do Wojewody jako do organu administracji architektoniczno-budowlanej, który zgodnie z art. 35 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane ma obowiązek sprawdzić zgodność rozwiązań zastosowanych przez Projektanta z przepisami techniczno-budowlanymi o informację czy ZMID uzyskał bądź jest w trakcie uzyskiwania odstępstw projektowych od niezastosowania się do poniżej wymienionych przepisów: § 10.1, Droga powinna mieć w szczególności: 2) pobocza lub chodnik - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pieszych, (ZMID w swoim rozwiązaniu projektowym proponuje zastosowanie chodnika i pobocza, a nie tak jak to wskazano w powyższym paragrafie "LUB") § 38. 1. Na drogach klasy GP, G i Z, w zależności od potrzeb, w tym ruchu lokalnego i pieszych, część pobocza przylegająca do jezdni może być utwardzona. (Droga projektowana przez ZMID jest drogą klasy L. Rozporządzenie dopuszcza stosowanie utwardzonego pobocza tylko na drogach klasy GP, G, Z.) § 38. 2. Utwardzone pobocze powinno mieć szerokość nie większą niż 1,5 m, a jego pochylenie podłużne i poprzeczne powinno być dostosowane do pochyłości pasa ruchu, przy którym się ono znajduje, (Jeżeli ZMID stosując pobocze nie zastosuje się do powyższego paragrafu będzie to wymagało uzyskania odstępstwa od przepisów techniczno budowlanych.) § 38. 4. Gruntowe pobocze, przylegające do utwardzonego pobocza, powinno mieć szerokość nie mniejszą niż 0,75 m, a w wypadku przebudowy albo remontu drogi dopuszcza się szerokość 0,50 m, (W przypadku stosowania utwardzonego pobocza prawo narzuca konieczność zastosowania pobocza gruntowego zgodnie z powyższym paragrafem.) § 119 ust. 1. Zatokę autobusową, ze względu na bezpieczeństwo ruchu, należy usytuować: 1) na prostym w planie odcinku drogi lub na tuku, z zastrzeżeniem ust. 6 i 7, § 119 ust. 6. Można wykonać zatokę autobusową po wewnętrznej stronie tuku w planie, jeżeli: 1) na terenie zabudowy - jest zapewniona odległość widoczności na zatrzymanie, § 119 ust. 7. Zatoka autobusowa na łuku w planie powinna być oddzielona od jezdni bocznym pasem dzielącym § 119 ust. 8. Zatoka autobusowa powinna być wykonana, z zastrzeżeniem ust. 9, o parametrach nie mniejszych niż: 3) szerokość zatoki - 3,5 m, jeżeli jest ona oddzielona od jezdni bocznym pasem dzielącym, (Informujemy, że przynajmniej dwie projektowane przez ZMID zatoki autobusowe zostały zlokalizowane na łuku jednakże nie zostały one oddzielone od jezdni bocznym pasem dzielącym a projektowana szerokość to 3,00m a nie 3,50m jak stanowią przepisy.) Ponadto zgodnie z informacją przekazaną przez Ministra w upoważnieniu nr DDP.4.454.576.2016.ŁK.4 ZMID nie wystąpił o udzielenie odstępstwa od poniżej wymienionych paragrafów: § 44.2 - szerokość chodnika w przypadku zlokalizowania bezpośrednio przy jezdni została określona w rozporządzeniu jako minimum 2,00m, a nie tak jak zastosował ZMID tj. 1,50m. (przed zmianą na również niezgodne z przepisami pobocze utwardzone). o § 75 rozporządzenie nie przewiduje innego kształtu wyspy środkowej niż okrąg. § 9

ust. 1 pkt 3 w zakresie bezpośredniego włączenia drogi dodatkowej wschodniej (klasa D) do ulicy Wał Miedzeszyński (klasa GP) w km około 0+686 oraz w zakresie odległości od kolejnego skrzyżowania co jest niezgodne z przepisami prawa budowlanego. Przyjęte rozwiązania projektowe mogą naruszać m. in. następujące przepisy: § 9 ust. 3 pkt 1 (bezpośrednie podłączenie wschodniej dodatkowej jezdni z jezdnią główną w km 0+686), § 44 ust. 2 (na odcinku zwężonej wschodniej jezdni dodatkowej zaprojektowano chodnik o szerokości 1,5 m) oraz 6 75 (rozporządzenie nie przewiduje innego kształtu wyspy środkowej niż okrąg), które nie były objęte niniejszym wnioskiem". Jeżeli odstępstwa od wymienionych w piśmie paragrafów nie zostały uzyskane przez ZMID, informujemy, że we wskazanym zakresie projekt wciąż jest nie zgodny z przepisami prawa budowlanego i wymaga dokonania zmiany projektowej."

W odpowiedzi na ww. pismo złożone w dniu 9 sierpnia 2017 r. inwestor wskazał, że w projekcie budowlanym w przekroju gdzie zaprojektowano chodnik nie ma pobocza, natomiast w przekroju gdzie zaprojektowano pobocze brak jest chodnika. W projekcie budowlanym zostało zaprojektowane umocnione pobocze. Zaprojektowane pobocze jest poboczem umocnionym a nie poboczem gruntowym. Zatoki autobusowe zostały zaprojektowane z uwzględnieniem wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu. Mając na uwadze szczególne warunki ruchu związane z geometrią skrzyżowania ulicy Wał Miedzeszyński z ul. Ogórkową została przeprojektowana zatoka autobusowa po zachodniej stronie ul. Wał Miedzeszyński. Zaprojektowane pobocze jest poboczem umocnionym. Przedstawione w projekcie budowlanym rozwiązanie skrzyżowania ul. Wał Miedzeszyński z ul. Trakt Lubelski należy traktować jako skrzyżowanie skanalizowane, które w myśl rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r., poz. 124 t.j.) nie jest rondem; zapisy zawarte w projekcie budowlanym tj.: „rondo” zostały skorygowane. W km 0 + 686 zostało zaprojektowane skrzyżowanie ul. Wał Miedzeszyński z ul. Ogórkową (klasy L) i drogą lokalną nr 2 klasy L; we wskazanym pikiecieżu brak jest włączenia drogi klasy D.

W dalszej kolejności firma [REDAKTOWANE] w dniu 11 sierpnia 2017 r. wniosła co następuje, cyt.: „Nawiązując do odpowiedzi Ministra Infrastruktury i Budownictwa pismo nr DDF.4.454.57 6.20 17 LK.6 na zapytanie firmy [REDAKTOWANE] pismo numer SK-000753-2017 informujemy, że Minister napisał: „Odnosząc się do przedmiotowej sprawy należy stwierdzić, że stanowisko Ministra Infrastruktury i Budownictwa przedstawione w piśmie nr DDP.4.454.576.2Q17.LK.4 z dnia 17 stycznia 2017 r. odnosiło się wyłącznie do wniosku Wojewody Mazowieckiego nr WI- 11.7340.11.19.2016.E2 z dnia 5 września 2016 r. Jest zatem wiążące dla rozwiązań projektowych, które były w nim przyjęte. Ponadto informujemy, że minister nie przedstawia stanowiska dla rozwiązań, które nie były objęte zakresem wniosku." Minister pisząc powyższe jasno wypowiedział się, że wydane upoważnienie wiążące jest dla rozwiązań projektowych, które zostały przyjęte przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa we wniosku nr WI-11.7840.11.19.2016.EZ z dnia 5 września 2016r. Jednocześnie Minister poinformował, że nie przedstawia stanowiska dla rozwiązań, które nie były objęte zakresem wniosku tj. przedstawionego ministrowi rozwiązania projektowego w którym ZMID zamienił niezgodny z przepisami chodnik na niezgodne z przepisami pobocze utwardzone. Biorąc pod uwagę powyższe zwracamy uwagę, że wspomniana zmiana projektowa uniemożliwia skorzystanie z wydanego przez wojewodę odstępstwa od przepisów techniczno budowlanych polegającego na zawężeniu pasów ruchu jezdni dodatkowej drogi klasy L, gdyż odstępstwo to zostało wydane dla innego rozwiązania projektowego dotyczącego parametrów użytkowych wspomnianej drogi. Powyższe oznacza, że zamieniając chodnik na utwardzone pobocze ZMID powinien poszerzyć pasy ruchu do zgodnych z przepisami 2,75m bądź ponownie, jednym wnioskiem wystąpić do wojewody z prośbą o udzielenie zgody na odstępstwo od §15 ust. 1 (zawężenie pasów ruchu drogi klasy L do 2,0m), a także wszystkich paragrafów dotyczących tej samej drogi, które zostaną naruszone w wyniku zastosowania pobocza w ciągu chodnika. Chcielibyśmy zauważyć, że aktualne działanie ZMID jest niczym innym jak świadomą manipulacją i wprowadzaniem Wojewody oraz Ministra

w błąd, poprzez nie przedstawienie końcowego rozwiązania projektowego we wniosku o udzielenie zgody na odstąpienie od przepisów techniczno - budowlanych. Zwracamy się z prośbą o ochronę praw naszej spółki do zapewnienia bezpieczeństwa naszym pracownikom i klientom, do posiadania zdolności do planowanego rozwoju spółki, a także interesu społeczeństwa, które będzie głównym beneficjentem tej inwestycji. Prosimy o wezwanie ZMID do wprowadzenia zmian projektowych mających na celu doprowadzenie projektu do zgodności z przepisami w zakresie paragrafów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie wskazywanych przez [REDAKTOWANO]. Po raz kolejny informujemy, że w celu wykonania projektu zgodnie z przepisami w zakresie wschodniej drogi dodatkowej, niezbędna jest rozbiórka przedniej części budynku naszej spółki na co wyrażamy zgodę i prosimy o to od prawie 2 lat. Prosimy o wezwanie ZMID do skorygowania linii rozgraniczających tak by powstały warunki zaprojektowania zatoki postojowej na wysokości naszego budynku, a także poprawę warunków ruchowych na zjeździe na naszą nieruchomość, co pozwoli nam na dalsze wykorzystywanie naszej nieruchomości na dotychczasowe cele."

W odpowiedzi na ww. pismo złożone w dniu 11 sierpnia 2017 r. inwestor wyjaśnił, że w projekcie budowlanym w rejonie nieruchomości zlokalizowanej przy ul. Wał Miedzeszyński 162 zostało zaprojektowane pobocze umocnione.

Następnie, w dniu 6 października 2017 r. [REDAKTOWANO] dwoma pismami o tożsamej treści wniosła następujące uwagi, cyt.: „Wobec milczenia Miasta Stołecznego Warszawy, w osobie Prezydenta będącego inwestorem projektowanych inwestycji drogowych na terenie miasta wobec naszego wezwania do poszanowania podstawowych praw jakie przysługują mieszkańcom Warszawy będących obywatelami Rzeczypospolitej a polegających przede wszystkim na poszanowaniu praw własności zwracamy się do Pana Wojewody jako strony będącej ostateczną instancją w przeprowadzanych procedurach związanych z planowanymi inwestycjami. Nasze podstawowe prawa są łamane, jesteśmy zatem w obowiązku wnieść Sprzeciw wobec podejmowanych z naruszeniem prawa decyzji władz Miasta Stołecznego Warszawy oraz Zarządu Dróg Miejskich Inwestycji Drogowych. Niniejszy sprzeciw dotyczy procedur oraz podejmowanych z naruszeniem prawa decyzji dotyczących realizacji końcowego odcinka inwestycji drogowej polegającej na „Rozbudowie ulicy Wał Miedzeszyński na odcinku od Ronda z Traktem Lubelskim do węzła z trasą ekspresową S2” będącej w realizacji Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych. Od lat miasto stołeczne Warszawa narusza prawo własności korzystając bezumownie z części naszej nieruchomości określonej jak wyżej, wykorzystując ją bez naszej zgody dla potrzeb zakładu Transportu Miejskiego. Składane skargi oraz wezwania nie znalazły odpowiedzi w prawie obowiązującym trybie administracyjnym. Wobec nie podjęcia przez odpowiednie organy działań korygujących oraz odszkodowawczych zostaliśmy zmuszeni do wystąpienia w tej sprawie na drogę sądową. Analizując projekty inwestycji jakie są planowane w bezpośrednim sąsiedztwie naszej nieruchomości odkrywamy z oburzeniem, iż projekt wyżej wskazanego zadania „wykonany dla potrzeb Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych Miasta Stołecznego Warszawy przez biuro projektów MOSTY w Katowicach zakłada wprowadzenie inwestycji na naszą nieruchomość. Założony projekt ignoruje fakt, iż nieruchomość jest własnością prywatną, co do której jej właściciele mają określone plany i w żadnej mierze nie zakładają one przeznaczenia jej dla potrzeb projektów i inwestycji realizowanych przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Planowany przebieg rozwiązania połączeń poszerzonego w wyniku wykonanego zadania Wału Miedzeszyńskiego z realizowaną już obwodnicą Południową Warszawy - S8 zakłada pozbawienia nas prawie 40% powierzchni działki powodując jednocześnie, że pozostała część stałaby się bezużyteczna i bezwartościowa. Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych a więc Miasto Stołeczne Warszawa w osobie jego Prezydenta działa ewidentnie na szkodę właściciela nieruchomości - działki ewidencyjnej [REDAKTOWANO] z obrębu [REDAKTOWANO]. Powoływanie się na ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych nie

wyczerpuje uzasadnienia podejmowanych błędnych i szkodliwych dla wszystkich stron decyzji. Proponowany przebieg poszerzonego Wału Miedzeszyńskiego nie bierze w ogóle pod uwagę: Faktu ewidentnych kolizji z istniejącą infrastrukturą, budynkami mieszkalnymi oraz przedsiębiorstwami przemysłowymi, Kosztami jakie Wojewoda Mazowiecki miałby ponieść w wyniku ewentualnych procedur odszkodowawczych, Dobra mieszkańców tej części Wawra. Działanie to jest tym bardziej niezrozumiałe, iż istnieje techniczna możliwość realizacji zadania bez tak drastycznej ingerencji w nieruchomości mieszkańców. Wzdłuż całej długości ulicy Wał Miedzeszyński gdzie projektowana jest jej rozbudowa projekt zakłada zajęcie poszczególnych nieruchomości, w tym poważne kolizje budowlane a działka [REDAKTOWANA] zostaje praktycznie unicestwiona pod planowaną inwestycją. Tymczasem projekt powinien założyć poszanowanie własności, zaplanować szerokość ulicy i pozostałej infrastruktury tak jak zostało to zrobione na wcześniejszych odcinkach ul. Wał Miedzeszyński. Według proponowanego projektem przebiegu, zadanie kończy się zakrętem na naszej nieruchomości, wjazdem prywatnym - do sąsiedniej nieruchomości umieszczonym na powierzchni naszej działki, jakim prawem miasto rozporządza naszym dobrem nie zasięgnąwszy niczyjej opinii? Tymczasem istnieje możliwość przeprowadzenia tego zakrętu oraz innych rozwiązań - 100 metrów dalej unikając łamania prawa własności z narażeniem właścicieli nieruchomości na ogromną stratę materialną oraz moralną. Aktualnie wartość przedmiotowej nieruchomości, ze względu na jej strategiczne położenie została wyceniona na około 2 000 000 złotych, (dwa miliony złotych). Pozbawienie właścicieli możliwości uzyskania takiej korzyści w przypadku zbycia nieruchomości byłoby bezprecedensową grabieżą. Dodatkowo obciąża kosztami budżet odszkodowawczy a więc budżet Wojewody Mazowieckiego. Powstaje poważne pytanie czy działanie zmierzające do narażenia organu wydającego Decyzję Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej, wobec licznych protestów właścicieli nieruchomości objętych projektem nie jest prowadzone jako celowe i doprowadzające Wojewodę Mazowieckiego do rujnujących finansowo zobowiązań odszkodowawczych. I to w sytuacji gdy istnieją rozwiązania alternatywne - zadowalające zarówno dla właścicieli nieruchomości jak i budżetu Wojewody. Wobec zaistniałej sytuacji, wraz i innymi właścicielami nieruchomości dotkniętymi niekompetentnym i rujnującym wszystkich projektem, nie możemy pozostać bezczynni i będziemy dochodzić naszych praw korzystając z obowiązujących przepisów prawa polskiego oraz unijnego. Mamy nadzieję, że Wydział Infrastruktury Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego a zwłaszcza Pan Wojewoda weźmie pod uwagę dobro właścicieli a przede wszystkim dobro ogólne odmawiając wydania Zezwolenia na realizację projektu w obecnym stanie. W interesie nas wszystkich jest przypomnienie inwestorowi, że nienaruszalność prawa własności stanowi jeden z fundamentów demokratycznego państwa prawnego. Zgodnie zatem z obowiązującymi przepisami Konstytucji Rzeczpospolita chroni własność i na mocy art. 21 ust 1 narzuca powinność udzielania pomocy właściwych organów państwowych i administracyjnych w razie zagrożenia i naruszenia własności. Ufamy zatem, że skoro Prezydent miasta stołecznego Warszawy lekceważy ten imperatyw to Pan Wojewoda zajmie stanowisko chroniące interesy obywateli i zagwarantuje nam jako właścicielom nieruchomości pełną ochronę posesoryjną a więc dalsze sprawowanie władztwa nad przedmiotowymi nieruchomościami w całości określonej wypisem z rejestru gruntów oraz katastru. W aktualnej sytuacji to Pan Wojewoda może zagwarantować nam ,odmawiając wydania krzywdzącej wszystkich decyzji, zgodne z prawem wolne rozporządzanie naszą nieruchomością bez obawy, że będziemy ofiarą administracyjnej grabieży. Dziękując z góry za analizę problemu oraz uwzględnienie naszego wniosku, łączymy wyrazy szacunku."

W odpowiedzi na ww. pismo inwestor wskazał, że dokumentacja projektowa rozbudowy ul. Wał Miedzeszyński opracowana została z uwzględnieniem przebiegu oraz klasy ww. ulicy, ustalonych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy; projektowana droga klasy GP, jaką będzie Wał Miedzeszyński powinna spełniać wymogi zawarte w obowiązujących przepisach, w szczególności w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Natomiast, z uwagi na dowiązanie układu drogowego ulicy jak

wyżej do planowanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad budowy trasy ekspresowej S2 - Południowej Obwodnicy Warszawy oraz klasę drogi zlikwidowane zostało skrzyżowanie ul. Wał Miedzeszyński z ul. Rosiecki, a ul. Rosiecki została poprowadzona nowym „śladem”. Ponadto, ww. piśmie podkreślono, że zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych liniami rozgraniczającymi teren inwestycji zostały objęte jedynie nieruchomości niezbędne dla planowanych przez Inwestora obiektów budowlanych.

W dniu 20.11.2017 r. do tutejszego organu zostało złożone przez firmę [REDAKTOWANO] następane pismo z uwagami dotyczące przebiegu przedmiotowej inwestycji i zastosowanych rozwiązań projektowych, co do których na podstawie odpowiedzi udzielonej przez inwestora, organ wojewódzki odniósł się już wcześniejszymi pismami, o czym jest mowa powyżej.

Mając na uwadze stanowisko inwestora, w tym miejscu należy dodatkowo wskazać, że zgodnie z art. 11 d ust. 1 pkt. 1 ustawy zrid, to inwestor we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej decyduje o przebiegu drogi oraz wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg drogi oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Organ wydający decyzję nie posiada ustawowych kompetencji do wpływu na kształt inwestycji, ani tym bardziej nie może on narzucić inwestorowi obowiązku zmiany założenia inwestycyjnego, ze względu na jakiegokolwiek kwestie nieuwzględnione w ustawie zrid. Może działać tylko w granicach tego wniosku i nie ma możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji, a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości, zaproponowany przez wnioskodawcę. Ocenie dokonanej przez organ pierwszej instancji może jedynie podlegać zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, a w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach ustawy zrid, bowiem stosownie do przepisu art. 11e ww. ustawy – nie można uzależniać zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13). Inwestor jest zatem kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji inwestycji, natomiast organ orzekający wyznacza dopuszczalne prawem granice tej kreacji, poprzez dokonywanie oceny prawnej, kończącej się aktem władztwa publicznego, zakreślającego te granice. Zadaniem organu jest bowiem sprawdzenie, czy wyznaczone przez wnioskodawcę linie rozgraniczające pas drogowy oraz zaproponowane rozwiązania techniczne odpowiadają woli ustawodawcy wyrażonej w innych regulacjach prawnych, mających znaczenie dla wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Zgodnie z powszechnie przyjmowanym w orzecznictwie sądowoadministracyjnym poglądem dotyczącym przedmiotowej materii (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z dnia 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15, z dnia 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, z dnia 28 lutego 2012 r., sygn. akt II OSK 93/14, z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13, z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, z dnia 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, z dnia 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, oraz wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII Sa/Wa 585/15), organ właściwy do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie jest upoważniony do korygowania rozwiązań przyjętych we wniosku o wydanie ww. decyzji. To inwestor samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych i następnie techniczno - wykonawczych inwestycji, mając na uwadze spowodowanie jak najmniejszych uciążliwości dla właścicieli nieruchomości.

Należy przy tym wyjaśnić, iż zgodnie z treścią art. 11 i ust. 1 ustawy zrid w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w ustawie zrid stosuje się odpowiednio przepisy ustawy Prawo budowlane. Jak wynika natomiast z treści art. 35 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w razie spełnienia wymagań określonych w art. 35 ust. 1 oraz art. 32 ust. 4, właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Wynika

z powyższego, że decyzja o pozwoleniu na budowę nie ma charakteru uznaniowego i w razie spełnienia przez inwestora wymagań określonych w przepisach prawa budowlanego organ architektoniczno-budowlany jest zobligowany zezwolić na realizację inwestycji drogowej (stosownie do wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 stycznia 2011 r., sygn. akt VII SA/Wa 1955/10 oraz z dnia 4 grudnia 2013 r., sygn. akt VII SA/Wa 1583/13).

Jednocześnie, w oparciu o art. 17 ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych inwestor wniósł o nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności z uwagi na ważny interes społeczny i gospodarczy, jakim jest realizacja ww. inwestycji.

We wniosku o zezwolenie na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej wskazano: „W stanie istniejącym ul. Wał Miedzeszyński ma przekrój jednojezdniowy, na przeważającym odcinku ciągu pieszego nie spełniają wymogów wynikających z przepisów. Droga jest w złym stanie technicznym, brak jest właściwego odwodnienia co powoduje pojawianie się rozlewisk. Planowana rozbudowa drogi poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego (m.in. poprzez likwidację zjazdów z drogi głównej) oraz ruchu pieszego (m.in. poprzez budowę chodników wzdłuż dróg lokalnych). Planowane przedsięwzięcie powiązane jest z planowaną do realizacji przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad budową Południowej Obwodnicy Warszawy i będzie stanowiło bezpośrednie połączenie z trasą ekspresową S2 (POW). Brak pilnej realizacji ulicy uniemożliwi prawidłowe funkcjonowanie POW w rejonie węzła Wał Miedzeszyński. Informuję, że rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński ubiega się o dofinansowanie przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Przedłużający się proces przygotowania inwestycji do realizacji może doprowadzić do cofnięcia przeznaczonych na ten cel środków Unii Europejskiej.”

Biorąc pod uwagę powyższe należy przyjąć, iż literalna wykładnia przepisu art. 17 ust. 1 ustawy z 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych wskazuje przede wszystkim, że nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji jest obligatoryjne, jeżeli tylko właściwy zarządca drogi złoży wniosek uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym. Przytoczony przepis jest jednym z instrumentów mających zapewnić realizację wskazanego na wstępie celu omawianej ustawy, jakim jest zapewnienie sprawnego przebiegu inwestycji drogowych, a tym samym szybkiej modernizacji i rozbudowy sieci dróg w kraju. Przez pryzmat takiego celu należy, więc odczytywać regulację zawartą w art. 17 ust. 1 specustawy drogowej. Uwzględniając przedstawione rozważania należy przyjąć zgodnie z przyjętym orzecznictwem sądowo-administracyjnym (wyrok II SA/Ke 649/10), że rola organu rozpatrującego wniosek o nadanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności sprowadza się do stwierdzenia, czy podane przez właściwego zarządcę drogi powody żądania nadania decyzji rygoru, mogą być uznane za odpowiadające pojęciu jakiegokolwiek interesu społecznego lub gospodarczego.

Z powyższego jednoznacznie wynika, że nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest podyktowane ważnym interesem gospodarczym i społecznym, zatem organ uznał wniosek inwestora o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności za zasadny.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego organ I instancji zebrał i szczegółowo przeanalizował zgromadzony materiał dowodowy, mając na celu ustalenie stanu faktycznego sprawy. Całe postępowanie administracyjne, zakończone przedmiotową decyzją prowadzono zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

W trakcie postępowania dokonano sprawdzeń wniosku pod względem formalno-prawnym oraz materialno-prawnym. W tym zakresie stwierdzono spełnienie przez wnioskodawcę ustawowych obowiązków. Na podstawie art. 20 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, projektant oraz

sprawdzający, do przedłożonego projektu budowlanego dołączył oświadczenie o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Wojewoda przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dokonał stosownych sprawdzeń oraz spełnił inne obowiązki nałożone na organ w przepisach prawa powszechnie obowiązującego w tym zapewnił stronom postępowania czynny udział.

Ponadto należy wskazać, iż zgodnie z art. 11i ust. 2 ustawy zrid, nie obowiązują przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Wojewoda doręcza decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wnioskodawcy oraz zawiadania o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń, odpowiednio w urzędzie wojewódzkim (...) oraz w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, na stronach internetowych tych gmin, a także w prasie lokalnej. Ponadto wysłał zawiadomienie o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu na adres wskazany w katastrze nieruchomości – art. 11f ust. 3 cytowanej wyżej ustawy.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, za pośrednictwem Wojewody Mazowieckiego, Plac Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.



z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO
Sylwester Janyszek
Dyrektor Wydziału Infrastruktury

Załączniki:

Załącznik nr 1 - projekt budowlany

Załącznik nr 2 – mapy zatwierdzające podział nieruchomości

Otrzymują:

1. [redacted] – pełnomocnik inwestora

adres do korespondencji: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych,

ul. Sokratesa 15, 01-909 Warszawa (+ załączniki, w tym 2 egz. załącznika nr 1 + 1 egzemplarz załącznika nr 2)

2. aa (+1 egz. załącznika nr 1 + 1 egzemplarz załącznika nr 2)

Pozostałe strony postępowania zawiadamia się, w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim oraz w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, na stronach internetowych tych gmin, a także w prasie lokalnej. Ponadto zawiadomienie o wydaniu przedmiotowej decyzji wysyła się dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystym na adres wskazany w katastrze nieruchomości.

Do wiadomości:

1. Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego,
ul. Czereśniowa 98, 02-456 Warszawa (+ 1 egz. załącznika nr 1)
2. Wydział Skarbu Państwa i Nieruchomości w miejscu, (+1 egz. załącznika nr 2)

ponadto zostaną przekazane ostateczne decyzje poniższym organom:

1. Wydział Skarbu Państwa i Nieruchomości w miejscu,
Oddział Nieruchomości Drogowych,
2. Sąd Rejonowy – Wydział Ksiąg Wieczystych – za pośrednictwem inwestora
(+ 1 egz. załącznika nr 2),
3. Miasto Stołeczne Warszawa – ewidencja gruntów
Pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa
4. Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego
ul. Czereśniowa 98, 02-456 Warszawa