



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

DLI.II.6621.145.2016.AC.19

OBWIESZCZENIE

Na podstawie art. 11f ust. 3 i 6 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2031, z późn. zm.) oraz na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.),

Minister Infrastruktury i Budownictwa

zawiadamia, że wydał decyzję z dnia 13 marca 2017 r., znak: DLI.II.6621.145.2016.AC.17, uchylającą w części i orzekającą w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującą w mocy decyzję Wojewody Podlaskiego nr 11/2016 z dnia 30 sierpnia 2016 r., znak: WI-I.7820.1.2.2016.IA, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie Trasy Niepodległości w Białymstoku, etap III – budowa Alei I. J. Paderewskiego w Białymstoku w granicach pasa drogowego drogi wojewódzkiej Nr 669 na odcinku od Alei Niepodległości do drogi wojewódzkiej Nr 678 wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej oraz zatwierdzenia podziału nieruchomości.

Strony w sprawie mogą zapoznać się z treścią decyzji oraz aktami sprawy - w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4/6, pok. 308, III piętro, w dni robocze, w godzinach od 9.00 do 15.30, jak również z treścią decyzji - w urzędzie gminy właściwej ze względu na przebieg drogi, tj. Urzędzie Miasta Białegostoku.

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
J. Kapłon
Jarosław Kapłon
Zastępca Dyrektora
Departamentu Lokalizacji Inwestycji



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

Warszawa, dnia 13 marca 2017 r.

DLI.II.6621.145.2016.AC.17
NK: 40793/17

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.), zwanej dalej „*kpa*” oraz art. 11g ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2031, z późn. zm.), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, po rozpatrzeniu odwołań Fundacji Towarzystwo Ulepszania Świata, Stowarzyszenia Federacja Zielonych z siedzibą w Białymstoku, Stowarzyszenia Zielony Białystok z siedzibą w Białymstoku, Stowarzyszenia Innowacyjny Białystok z siedzibą w Białymstoku, reprezentowanych przez Rafała Kosno, od decyzji Wojewody Podlaskiego nr 11/2016 z dnia 30 sierpnia 2016 r., znak: WI-I.7820.1.2.2016.IA, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie Trasy Niepodległości w Białymstoku, etap III – budowa Alei I. J. Paderewskiego w Białymstoku w granicach pasa drogowego drogi wojewódzkiej Nr 669 na odcinku od Alei Niepodległości do drogi wojewódzkiej Nr 678 wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej oraz zatwierdzenia podziału nieruchomości,

I. Uchylam w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji,

- w pkt IV lit. a, dotyczącym obowiązku dokonania budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, znajdujący się na stronie 23, w wierszach 14-16 licząc od góry strony, zapis:

„- 778/7 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową sieci teletechnicznej, przebudową sieci ciepłowniczej, przebudową sieci kanalizacji deszczowej DN300 i DN400, przebudową sieci wodociągowej DN400, przebudową gazociągu De280, przebudową linii kablowej oświetleniowej,”

- w pkt IV lit. c, dotyczącym obowiązku dokonania budowy lub przebudowy innych dróg publicznych:

- znajdujące się na stronie 24, w wierszach 1-16 licząc od dołu strony, i na stronie 25, w wierszach 1-22 licząc od dołu strony, zapisy:

„- 99/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową krawężnika,

- 100/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z dowiązaniem do istniejącej drogi dojazdowej,

- 101/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika,

- 101/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z dowiązaniem do istniejącej drogi dojazdowej,

- 102/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika,

- 102/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z dowiązaniem do istniejącej drogi dojazdowej,

- 103/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,

- 104/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 105/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 106/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 107/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 108/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 109/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 109/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 109/3 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 110 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 111 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową drogi innej kategorii,
- 116/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 117/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 145/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 146 (działka po podziale 146/3) – związane z przebudową chodnika, przebudową drogi innej kategorii,
- 185 (działka po podziale 185/2) – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową drogi innej kategorii,
- 240/2 (działka po podziale 240/3) – obręb 0007 Ścianka – związane z odtworzeniem nawierzchni,
- 241/2 (działka po podziale 241/4) – obręb 0007 Ścianka – związane z odtworzeniem nawierzchni,”
- znajdujący się na stronie 25, w wierszach 8-9 licząc od dołu strony, zapis:
- „- 620/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika i przebudową drogi innej kategorii,”
- znajdujące się na stronie 25, w wierszach 1-5 licząc od dołu strony, i na stronie 26, w wierszach 1-6 licząc od góry strony, zapisy:

„- 757/23 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową chodnika i przebudową drogi innej kategorii,

- 778/7 – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z budową drogi innej kategorii,

- 789 (działka po podziale 789/2) – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową drogi innej kategorii,

- 800 – obręb 0007 Ścianka – związane z budową drogi innej kategorii, przebudową infrastruktury kolejowej, regulacją skarpy,

- 785/6 (działka po podziale 785/14) – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z odtworzeniem nawierzchni,

- 806/1 (działka po podziale 806/4) – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z przebudową drogi innej kategorii,”

- znajdujące się na stronie 26, w wierszach 9-13 licząc od góry strony, zapisy:

„- 882 – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z przebudową chodnika i przebudową drogi innej kategorii,

- 982 – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z budową chodnika,

- 985 – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z odtworzeniem nawierzchni,

- 989/1 – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z odtworzeniem nawierzchni,”

– w pkt IV lit. d, dotyczącym obowiązku dokonania budowy lub przebudowy zjazdów, znajdujący się na stronie 26, w wierszu 20 licząc od góry strony, zapis:

„- 744 (działka po podziale 744/1) – obręb 0007 Ścianka – związane z budową zjazdu,”

i orzekam w tym zakresie, poprzez ustalenie w rozstrzygnięciu decyzji, w miejsce uchylecia, odpowiednio

– na stronie 26, w wierszu 20 licząc od góry strony, nowego zapisu:

„- 744 (działka po podziale 744/1) – obręb 0007 Ścianka – związane z budową zjazdu,

- 99/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,

- 100/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z budową zjazdu,

- 101/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z budową zjazdu,

- 102/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z budową zjazdu,

- 789 (działka po podziale 789/2)– obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,

- 785/6 (działka po podziale 785/14) – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z przebudową zjazdu,

- 806/1 (działka po podziale 806/4) – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z przebudową zjazdu,

- 982 – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z przebudową zjazdu,

- 985 – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z przebudową zjazdu,

- 989/1 – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z przebudową zjazdu,

- 101/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 102/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 103/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 104/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 105/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 106/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 107/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 108/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 109/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 109/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 109/3 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 110 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 116/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 117/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 145/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 146 (działka po podziale 146/3) – związane z przebudową zjazdu,
- 620/1 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 757/23 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 111 – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 185 (działka po podziale 185/2) – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową zjazdu,
- 882 – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z przebudową zjazdu.”

II. Uchylam w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w pkt IV lit. e, dotyczącym obowiązku dokonania rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania, znajdujący się na stronie 26, w wierszu 14 licząc od dołu strony, zapis:

„- 620/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z rozbiórką ogrodzenia,”

i orzekam w tym zakresie poprzez ustalenie w rozstrzygnięciu decyzji, w miejsce uchylenia, nowego zapisu:

„- 620/2 – obręb 0007 Ścianka – związane z rozbiórką ogrodzenia,

- 621/14 (działka po podziale 621/17) – obręb 0007 Ścianka – związane z rozbiórką obiektu usługowo – handlowego,

- 689/25 (działka po podziale 689/26) – obręb 0007 Ścianka – związane z rozbiórką obiektu usługowo – handlowego,

- 2061 (działka po podziale 2061/1) – obręb 0007 Ścianka – związane z rozbiórką budynku garaży,
- 815 (działka po podziale 815/2) – obręb 0009 Nowe Miasto – związane z rozbiórką budynku portierni i budynku garażu,”.

III. Uchylam w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujące się na stronie 26, w wierszach 1-11 licząc od dołu strony oraz na stronie 27 w wierszach 1-3 licząc od góry strony, zapisy:

„Nakładam na właściwego zarządcę drogi obowiązek

f) wykonania robót na nieruchomościach, stanowiących działki o nr:

- 2059/18 (teren PKP) – obręb 0006 Starosielce Płd. – związane z budową tunelu,
- 2059/18 (teren PKP) – obręb 0006 Starosielce Płd. – związane z przebudową sieci teletechnicznej, przebudową sieci kanalizacji deszczowej DN300, DN400, DN1600, przebudową sieci wodociągowej D600, przebudową linii kablowej oświetleniowej, budową sieci kanalizacji elektroenergetycznej, przebudową sieci trakcyjnej, przebudową kanalizacji teletechnicznej,
- 800 (teren PKP) – obręb 0007 Ścianka – związane z przebudową sieci kanalizacji deszczowej DN300, DN800 i DN1600, przebudową sieci teletechnicznej, przebudową sieci wodociągowej DN600, budową sieci elektroenergetycznej nn, budową linii kablowej oświetleniowej.

Zezwalam na wykonanie ww. obowiązku.

Zgodnie z art. 20a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2031) zarządca drogi jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia terenu wyszczególnionego w pkt f.”

i orzekam w tym zakresie poprzez ustalenie w rozstrzygnięciu decyzji, w miejsce uchylenia, nowego zapisu:

„Realizacja inwestycji wymaga przejścia przez tereny linii kolejowych, znajdujących się na działkach:

- 2059/18 – obręb 0006 Starosielce Płd.,
- 800 – obręb 0007 Ścianka,
- 778/7 – obręb 0009 Nowe Miasto.

Zgodnie z art. 20a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, w przypadku gdy inwestycja drogowa wymaga przejścia przez tereny wód płynących bądź tereny linii kolejowej, właściwy zarządca drogi jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia tego terenu na czas realizacji tej inwestycji. Właściwy zarządca drogi nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia w drodze pisemnego porozumienia z zarządcą infrastruktury kolejowej lub z odpowiednimi organami, o których mowa w art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne, zakres, warunki i termin zajęcia tego terenu.”

IV. W pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymuję w mocy.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 24 marca 2016 r., znak: ZDM-X.7011.1.2015, który wpłynął w tym samym dniu do Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku, uzupełnionym pismami z dnia 30 marca 2016 r., znak: ZDM-X.7011.1.2015, 6 lipca 2016 r., znak: ZDM-X.7011.1.2015, 21 lipca 2016 r., znak: ZDM-

X.7011.1.2015, i 3 sierpnia 2016 r., znak: ZDM-X.7011.1.2015, Prezydent Miasta Białegostoku, zwany dalej „inwestorem”, wystąpił do Wojewody Podlaskiego o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na „Budowie Trasy Niepodległości w Białymstoku, etap III – Budowa Alei I.J. Paderewskiego w Białymstoku w granicach pasa drogi wojewódzkiej Nr 669 na odcinku od Alei Niepodległości do drogi wojewódzkiej Nr 678 wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej”.

Ponadto inwestor wniósł o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając konieczność jego nadania ważnym interesem społecznym i gospodarczym. Inwestor wskazał, że budowa Trasy Niepodległości w Białymstoku jest odpowiedzią na potrzebę niezwłocznego rozwiązania problemu komunikacji w tym rejonie miasta. Stały wzrost natężenia ruchu negatywnie wpływa na przepustowość istniejącego układu drogowego, jak również znacznie zwiększa stężenie zanieczyszczeń pochodzących ze spalin samochodowych, pyłu z klocków hamulcowych oraz przyczynia się do wzrostu poziomu emisji hałasu. Inwestor wyjaśnił, że budowa Trasy Niepodległości w Białymstoku – budowa Alei I. J. Paderewskiego w Białymstoku w granicach pasa drogi wojewódzkiej Nr 669 na odcinku od Alei Niepodległości do drogi wojewódzkiej Nr 678 wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej, łącząc dwie drogi wojewódzkie o nr 669 oraz 678, uzupełni istniejący na terenie miasta układ drogowy i w znacznym stopniu odciążą zatłoczone centrum Białegostoku. Inwestor wskazał, że planowana inwestycja stworzy wygodną alternatywę komunikacyjną, skutkując skróceniem czasu dojazdu, jak również zmieni niekorzystny układ transportowy miasta i pozytywnie wpłynie na poziom hałasu oraz zanieczyszczeń w centrum aglomeracji. Ponadto, poprzez budowę chodników i ścieżek rowerowych, wnioskowana inwestycja uzupełni sieć dróg rowerowych stanowiących alternatywę dla ruchu kołowego, co również znacznie poprawi płynność ruchu i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg. Inwestor wskazał również, że przedmiotowa inwestycja została objęta wnioskiem o współfinansowanie ze środków Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury drogowej w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020, a jednym z kryteriów niezbędnych do wypełnienia jest posiadanie przez Miasto Białystok decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej umożliwiającej niezwłoczne rozpoczęcie prac. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji pozwoli na niezwłoczne przedłożenie instytucji oceniającej kompletność wniosku o dofinansowanie wszystkich wymaganych załączników oraz dotrzymanie wszelkich terminów narzuconych przez organ udzielający dofinansowania, co przyczyni się do podpisania przez Miasto Białystok umowy na dofinansowanie i realizację inwestycji.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie, Wojewoda Podlaski wydał w dniu 30 sierpnia 2016 r. decyzję nr 11/2016, znak: WI-I.7820.1.2.2016.IA, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie Trasy Niepodległości w Białymstoku, etap III – budowa Alei I. J. Paderewskiego w Białymstoku w granicach pasa drogowego drogi wojewódzkiej Nr 669 na odcinku od Alei Niepodległości do drogi wojewódzkiej Nr 678 wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej oraz zatwierdzenia podziału nieruchomości, zwaną dalej „decyzją Wojewody Podlaskiego” oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od decyzji Wojewody Podlaskiego odwołania do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, zwanego dalej „Ministrem”, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, wnieśli: Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata, reprezentowana przez Prezesa Zarządu Marcina Wróbla, Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku, Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku (w likwidacji), Stowarzyszenie Zielony Białystok, Stowarzyszenie Innowacyjny Białystok i Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata, reprezentowane przez Pana Rafała Kosno, oraz Pan Rafał Kosno działający w imieniu własnym.

W związku z faktem, że postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej nie dotyczyło interesu prawnego Pana Rafała Kosno, oraz że Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku (w likwidacji), którego likwidatorem jest Pan Rafał Kosno, nie może prowadzić działalności statutowej, Minister Infrastruktury i Budownictwa odrębną decyzją umorzył postępowanie odwoławcze w zakresie wniesionych przez te podmioty odwołań.

W odwołaniu, które wpłynęło do Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku w dniu 15 września 2016 r., Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata, reprezentowana przez Prezesa Zarządu Marcina Wróbla, wniosła o uchylenie rygoru natychmiastowej wykonalności oraz uchylenie w całości decyzji Wojewody Podlaskiego i skierowanie sprawy do ponownego rozpoznania.

W uzasadnieniu ww. odwołania skarżąca fundacja wskazała, w odniesieniu do wniosku o uchylenie rygoru natychmiastowej wykonalności, że art. 108 *kpa* daje możliwość wykonania decyzji nieostatecznej tylko w ściśle określonych okolicznościach, mających charakter siły wyższej (niemożliwych do przewidzenia). Skarżąca fundacja podkreśliła, że rygor natychmiastowej wykonalności decyzji stanowi drastyczne ograniczenie praw strony, która nie zgadza się z rozstrzygnięciem organu I instancji, oraz może prowadzić do działania „metodą faktów dokonanych”, a nawet wbrew prawu, w przypadku uchylenia decyzji przez organ II instancji. Zdaniem skarżącej fundacji, wyjątki dopuszczone w art. 108 *kpa* są ściśle określone i nie mogą być interpretowane rozszerzająco, ponieważ godziłoby to w podstawowe prawa strony.

Odwołując się do przesłanki „niezbędności” niezwłocznego działania oraz powołując się na orzecznictwo sądów administracyjnych, skarżąca fundacja wskazała, że intencją ustawodawcy było to, aby niezwłoczne działanie mogło nastąpić wówczas, gdy w danym czasie i w danej sytuacji nie można się obejść bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym określonym w art. 108 § 1 *kpa*. Skarżąca fundacja podkreśliła, że zagrożenie to musi mieć charakter realny, co zdaniem skarżącej fundacji, nie miało miejsca w przedmiotowej sprawie. Ważny interes społeczny inwestor uzasadnił „potrzebą niezwłocznego rozwiązania problemu komunikacji w tym rejonie miasta”. Skarżąca fundacja podkreśliła, że w niniejszej sprawie nie wykazano, dlaczego konkretnie istnieje konieczność takiego rozwiązania oraz poddała w wątpliwość nagłość utworzenia połączenia oraz odstąpienie od powszechnych procedur, skoro przedmiotowego rozwiązania nie ma od dziesięcioleci.

W dalszej części uzasadnienia, skarżąca fundacja wskazała, że w toku składania uwag i wniosków do postępowania administracyjnego wnioskowano o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu na środowisko o oznaczenia rodzajów budynków na mapach emisji hałasu. Brak takiego oznaczenia, według skarżącej, uniemożliwia prawidłową weryfikację właściwej ochrony przed hałasem poszczególnych elementów zabudowy. Skarżąca fundacja zwróciła uwagę na fakt, że rozporządzenie dotyczące norm hałasu podaje różne wartości dopuszczalne dla poszczególnych rodzajów budynków. Skarżąca fundacja wskazała, że Prezydent Miasta Białegostoku w odpowiedzi na ww. wniosek nie wprowadził ww. poprawek do dokumentacji, wskazując jedynie, że w wersji tekstowej Raportu zostało szczegółowo przedstawione zagospodarowanie terenów leżących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przebiegu drogi według planów miejscowych i faktycznego zagospodarowania terenu. Zdaniem skarżącej fundacji, nie jest to wystarczające doprecyzowanie, ponieważ brak umieszczenia w dokumentacji inwestycji rodzajów budynków na mapach emisji hałasu uniemożliwia ocenę zgodności z przepisami prawa dotyczącymi emisji hałasu.

W piśmie z dnia 7 grudnia 2016 r., stanowiącym uzupełnienie odwołania, skarżąca podtrzymała swoje stanowisko, wskazując, że inwestor w żaden sposób nie sprecyzował, w jaki sposób nadany rygor natychmiastowej wykonalności odnosi się do ram prawnych go regulujących. Zdaniem skarżącej fundacji, wyjaśnienie nawiązujące do terminów wydatkowania pozyskanych środków finansowych nie spełnia wymogów prawnych nadania rygoru natychmiastowej wykonalności. Rygor natychmiastowej wykonalności należy, według skarżącej fundacji, stosować tylko i wyłącznie w szczególnych „wyjątkowo uzasadnionych” przypadkach. Nie można z góry dla takiego wyjątku założyć uzyskania rygoru natychmiastowej wykonalności i podpisać umowy na wydatkowanie środków publicznych w wysokości ponad 314 milionów zł. Zdaniem skarżącej fundacji, jest to „niepoważne traktowanie prawa i obywateli”.

W kwestii uzupełnienia raportu oddziaływania na środowisko o oznaczenia rodzajów budynków na mapach emisji hałasu, skarżąca fundacja również podtrzymała swoje stanowisko, wskazując, że inwestor w żadnym stopniu nie udostępnił oznaczeń rodzajów budynków na mapach emisji hałasu przez co nie ma możliwości dokładnej weryfikacji spełnienia norm hałasowych. Według skarżącej fundacji, powyższe nie kwalifikuje inwestycji do realizacji. Skarżąca fundacja wskazała, że „próba pokrętnego tłumaczenia” o zawarciu ww. oznaczeń w dokumentacji w żadnym stopniu nie rozwiązuje sprawy, ponieważ nie ma możliwości precyzyjnej weryfikacji ewentualnych przekroczeń norm hałasu.

W odwołaniu, które wpłynęło do Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku w dniu 15 września 2016 r., oraz w pismach uzupełniających odwołanie z dnia 2 listopada 2016 r. i 16 grudnia 2016 r., Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku, Stowarzyszenie Zielony Białystok, Stowarzyszenie Innowacyjny Białystok i Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata, reprezentowane przez Pana Rafała Kosno, wniosły o to, aby nie realizować obwodnicy wewnątrz miasta, wskazując przy tym, że

najkorzystniejszym wariantem dla środowiska jest realizacja np. kolei miejskiej i aglomeracyjnej. Skarżące organizacje wskazały, że w raporcie oddziaływania na środowisko nie uwzględniono szeregu chronionych gatunków roślin i zwierząt oraz np. grzybów, których występowanie skarżące organizacje stwierdziły podczas wizji lokalnej np. w Lesie Bacieczkowskim. Skarżące organizacje dodały, że hałas płynący z planowanej drogi wprowadzi zakłócenia w siedlisku lęgowym wielu gatunków ptaków.

Według skarżących organizacji, brak rzetelnego porównania wariantów (zerowego, proponowanego i najkorzystniejszego dla środowiska) w toku wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia skutkuje nieważnością wydanych decyzji i żądaniem ponownego wszczęcia postępowania w sprawie.

Skarżące organizacje podkreśliły również, że rygor natychmiastowej wykonalności jest nieuzasadniony i może spowodować nieodwracalne szkody środowisku. Zdaniem skarżących organizacji, rygor natychmiastowej wykonalności stosowany powinien być w sytuacjach wyjątkowych, takich jak usuwanie skutków powodzi, klęsk żywiołowych.

W ww. odwołaniu oraz w ww. pismach uzupełniających, oprócz opisanych wyżej zarzutów, podniesiono również wiele innych kwestii nie dotyczących przedmiotowego postępowania lecz innych inwestycji oraz zawarto różne wnioski, które jednak nie dotyczą przedmiotowej sprawy.

Powyższe odwołania wniesiono w terminie.

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie – stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U z 2015 r. poz. 1907, z późn. zm.) – jest *Minister*, stwierdzono, co następuje.

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

W trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego *Minister* rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez Wojewodę Podlaskiego, w tym zbadął poprawność postępowania organu pierwszej instancji oraz poprawność kończącej to postępowanie *decyzji Wojewody Podlaskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty podniesione w odwołaniach i uzupełniających je pismach.

Zgodnie z art. 11a ust. 1 *specustawy drogowej*, z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej wystąpił do Wojewody Podlaskiego Prezydent Miasta Białegostoku.

Przed złożeniem wniosku, zgodnie z art. 11b ust. 1 *specustawy drogowej*, *inwestor* uzyskał następujące opinie:

- Zarządu Województwa Podlaskiego wyrażoną w postanowieniu z dnia 13 października 2015 r., znak: PBPP-PP.422.VA-52.2015, zmienionym postanowieniem z dnia 1 grudnia 2015 r., znak: PBPP-PP.422.VA-70.2015
- Zarządu Powiatu w Białymstoku wyrażoną w postanowieniu nr 237/15 z dnia 1 grudnia 2015 r.,
- Prezydenta Miasta Białegostoku z dnia 1 października 2015 r., zmienioną opinią z dnia 24 listopada 2015 r.

Ponadto *inwestor* zwrócił się do Wójta Gminy Juchnowiec Kościelny pismem z dnia 2 września 2015 r., znak: ZAR/0164/2815/JS/2015, z prośbą o wydanie opinii do wniosku w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Niewydanie właściwej opinii w terminie 30 dni od dnia zwrócenia się o nie przez *inwestora*, zgodnie z treścią art. 11d ust. 2 *specustawy drogowej* uznano za brak zastrzeżeń ww. podmiotu do wniosku.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, do wniosku załączono mapę w skali 1:500, na której przedstawiono proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu. Ponadto dołączono analizę powiązania projektowanej drogi z innymi drogami publicznymi, mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości oraz określono zmiany w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 5 *specustawy drogowej*, do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej *inwestor* dołączył projekt budowlany wraz z opiniami, uzgodnieniami, pozwoleniami oraz dokumentami wymaganymi przepisami szczególnymi. Projekt został wykonany i sprawdzony przez osoby spełniające warunki, o których mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 290, z późn. zm.), zwaną dalej „*ustawą Prawo budowlane*”. Zgodnie z art. 20 ust. 4 tej ustawy, do projektu dołączono oświadczenia projektantów i sprawdzających o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Przedmiotowy projekt budowlany jest zgodny z:

- decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 26 lutego 2016 r., znak: WOOŚ-II.4210.11.2015.AS, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Trasy Niepodległości w Białymstoku w zakresie budowy, przebudowy i rozbudowy Alei J.I. Paderewskiego, Alei Niepodległości i ul. Narodowych Sił Zbrojnych wraz z obiektami inżynierskimi tj.: wiaduktami, tunelami, kładkami, przepustami i konstrukcjami oporowymi oraz budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej, na nieruchomościach położonych w Białymstoku oraz w gminie Juchnowiec Kościelny”, zwaną dalej „*decyzją środowiskową*”,
- postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 22 czerwca 2016 r., znak: WOOŚ-II.4242.20.2016.PL, uzgadniającym realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, zwanym dalej „*postanowieniem uzgadniającym*”,
- decyzją Starosty Sokólskiego z dnia 5 kwietnia 2016 r., znak: OŚA-I.6341.11.2016, udzielającą pozwolenia wodnoprawnego na szczególne korzystanie z wód i wykonanie urządzeń wodnych.

Po dokonaniu analizy przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego organ odwoławczy stwierdził, że jest on zgodny z art. 34 ust. 2 i ust. 3 *ustawy Prawo budowlane* oraz z rozporządzeniem 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, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt. 8 *specustawy drogowej*, *inwestor* załączył do wniosku także opinie:

- Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 11 grudnia 2015 r., znak: TC-U-0213-(258)-0957-2015,
- Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Białymstoku z dnia 8 września 2015 r., znak: ZS.224.121.2015,
- Miejskiego Konserwatora Zabytków z dnia 11 grudnia 2015 r., znak: MKZ.410.67.2015, działającego na podstawie porozumienia z dnia 7 listopada 2014 r., zawartego pomiędzy Wojewodą Podlaskim a Miastem Białystok, w sprawie powierzenia Miastu Białystok prowadzenia niektórych spraw z zakresu właściwości Wojewody Podlaskiego, realizowanych przez Podlaskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (Dz. Urz. Województwa Podlaskiego z 2014 r. poz. 3794),
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 4 stycznia 2016 r., znak: NWa9.614.1686.2014.AG/21,
- Dyrektora Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Białymstoku z dnia 24 listopada 2015 r., znak: WZM.OTB.4022/058/15,

- Szefa Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Białymstoku z dnia 18 września 2015 r., Nr 1616/15, zmienionej opiniami z dnia 27 listopada 2015 r., Nr 2188/15, i z dnia 8 stycznia 2016 r., Nr 29/16.

Co do pozostałych opinii wskazanych w art. 11d ust. 1 pkt 8 *specustawy drogowej*, należy zauważyć, iż *inwestor* nie miał obowiązku ich przedkładania, gdyż w obszarze projektowanej inwestycji nie znajdują się tereny, z których istnieniem ustawodawca wiąże skutek uzyskania stosownych uzgodnień. Planowana inwestycja nie znajduje się na terenie miejscowości uzdrowiskowych i na terenach górniczych oraz zlokalizowana jest poza pasem technicznym i ochronnym morskich portów i przystani, co powoduje że nie było konieczne uzyskanie opinii ministra zdrowia, właściwego nadzoru górniczego oraz dyrektora właściwego urzędu morskiego.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 9 *specustawy drogowej*, do wniosku *inwestor* dołączył również:

- decyzję Starosty Sokólskiego z dnia 5 kwietnia 2016 r., znak: OŚA-I.6341.11.2016, udzielającą pozwolenia wodnoprawnego na szczególne korzystanie z wód i wykonanie urządzeń wodnych,
- decyzję środowiskową.

Następnie organ odwoławczy poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Podlaskiego postępowanie w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje.

W ocenie organu drugiej instancji Wojewoda Podlaski prawidłowo poinformował strony o wszczętym postępowaniu, podał jego podstawę prawną, pouczył o prawie do składania wniosków, uwag i zastrzeżeń, a zatem należycie i wyczerpująco poinformował strony o okolicznościach faktycznych i prawnych, będących przedmiotem postępowania administracyjnego, które mogły mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków.

Wojewoda Podlaski, zgodnie z dyspozycją art. 11d ust. 5 *specustawy drogowej*, pismem z dnia 30 marca 2016 r., znak: WI-I.7820.1.2.2016.IA, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji, wysyłając zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości.

Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o jego wszczęciu w drodze obwieszczenia w urzędzie wojewódzkim, w urzędzie gminy właściwej ze względu na przebieg drogi, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów i w prasie lokalnej.

W aktach sprawy znajdują się dowody potwierdzające obwieszczenie o wszczęciu przedmiotowego postępowania:

- w Podlaskim Urzędzie Wojewódzkim w Białymstoku oraz w urzędowym publikatorze teleinformatycznym – Biuletynie Informacji Publicznej tego urzędu w dniach od 5 do 19 kwietnia 2016 r.,
- w Urzędzie Miasta Białegostoku oraz w urzędowym publikatorze teleinformatycznym – Biuletynie Informacji Publicznej tego urzędu w dniach od 1 do 19 kwietnia 2016 r.,
- w prasie lokalnej – „Gazeta Wyborcza”, wydanie z dnia 5 kwietnia 2016 r.

W przedmiotowym obwieszczeniu organ pierwszej instancji poinformował strony o miejscu, gdzie strony lub ich pełnomocnicy mogą zapoznać się z dokumentacją dotyczącą inwestycji oraz o możliwości składania uwag i wniosków.

Działając na podstawie art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku”, pismem z dnia 9 kwietnia 2016 r., znak: WI-I.7820.1.2.2016.IA, Wojewoda Podlaski zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia drogowego.

Jednocześnie, Wojewoda Podlaski, postanowieniem z dnia 6 kwietnia 2016 r., znak: WI-I.7820.1.2.2016.IA, zawiesił z urzędu prowadzone postępowanie w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej do czasu wydania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowienia w zakresie uzgodnienia warunków realizacji ww. przedsięwzięcia.

Pismem bez daty, znak: WOOŚ-II.4242.20.2016.PL, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wezwał *inwestora* do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji środowiskowej.

Odpowiadając na powyższe wezwanie, *inwestor* przy piśmie z dnia 20 kwietnia 2016 r., znak: ZDM-X.7011.1.2015, uzupełnił dokumentację i przesłał dodatkowe wyjaśnienia w tej materii.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Białymstoku, działając na podstawie art. 90 ust. 2 pkt 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku*, pismem z dnia 22 kwietnia 2016 r., znak: WOOŚ-II.4242.20.2016.PL, zwrócił się do Wojewody Podlaskiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w sprawie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia drogowego w trybie art. 33-36 i 38 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku*.

Spełniając powyższy obowiązek, zawiadomieniem z dnia 26 kwietnia 2016 r., na podstawie art. 90 ust. 2 pkt 1 w zw. z art. 33 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku*, Wojewoda Podlaski poinformował o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków.

Postanowieniem z dnia 22 czerwca 2016 r., znak: WOOŚ-II.4242.20.2016.PL, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, w związku z czym postanowieniem z dnia 27 lipca 2016 r., znak: WI-I.7820.1.2.2016.IA, Wojewoda Podlaski podjął z urzędu zawieszone postępowanie w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej.

W toku postępowania przed Wojewodą Podlaskim strony postępowania wniosły zastrzeżenia i wnioski, które organ pierwszej instancji przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez strony postępowania.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Podlaski wydał w dniu 30 sierpnia 2016 r. decyzję nr 11/2016, znak: WI-I.7820.1.2.2016.IA, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie Trasy Niepodległości w Białymstoku, etap III – budowa Alei I. J. Paderewskiego w Białymstoku w granicach pasa drogowego drogi wojewódzkiej Nr 669 na odcinku od Alei Niepodległości do drogi wojewódzkiej Nr 678 wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej oraz zatwierdzenia podziału nieruchomości. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Podlaski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ pierwszej instancji, mając na względzie opinię przedstawioną przez *inwestora*, odniósł się do zarzutów i wniosków podniesionych przez strony postępowania.

Zgodnie z art. 11f ust. 3 *specustawy drogowej*, Wojewoda Podlaski doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz zawiadomił o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim, w urzędzie gminy właściwej ze względu na przebieg drogi, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów i w prasie lokalnej.

W aktach sprawy znajdują się dowody potwierdzające obwieszczenie o wydaniu przedmiotowej decyzji:

- w Podlaskim Urzędzie Wojewódzkim w Białymstoku w dniach od 13 do 27 września 2016 r. oraz w urzędowym publikatorze teleinformatycznym – Biuletynie Informacji Publicznej tego urzędu w dniach od 13 września 2016 r.,
- w Urzędzie Miasta Białegostoku oraz w urzędowym publikatorze teleinformatycznym – Biuletynie Informacji Publicznej tego urzędu w dniach od 9 do 27 września 2016 r.,
- w prasie lokalnej – „Gazeta Wyborcza”, wydanie z dnia 13 września 2016 r.

Dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Podlaskiego* organ pierwszej instancji poinformował o wydaniu decyzji w drodze zawiadomień wysłanych na adresy wskazane w katastrze nieruchomości.

W zawiadomieniach oraz w obwieszczeniu zamieszczono, zgodnie z art. 11f ust. 4 *specustawy drogowej*, informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

Analizując *decyzję Wojewody Podlaskiego* organ odwoławczy zważył, co następuje.

Na wstępie należy zaznaczyć, że kontrolowana decyzja czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 11f ust. 1 *specustawy drogowej*, zawiera bowiem niezbędne elementy określone w tym przepisie. Decyzja zawiera wymagania dotyczące powiązania drogi z innymi drogami publicznymi i określenie linii rozgraniczających teren inwestycji (mapa w skali 1:500 przedstawiająca proponowany przebieg drogi oraz linie rozgraniczające teren, stanowiąca integralną część decyzji).

Decyzja zawiera także zatwierdzenie podziału nieruchomości (mapy z projektami podziałów nieruchomości w skali 1:500 wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiące załącznik nr 40 do decyzji, będące jej integralną częścią).

Ponadto, na mocy przedmiotowej decyzji, zatwierdzono projekt budowlany, stanowiący załączniki nr 1-38 do zaskarżonej decyzji, będące jej integralną częścią. W decyzji określono także nieruchomości, które stają się z mocy prawa własnością Województwa Podlaskiego, nałożono na *inwestora* obowiązki budowy i przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu, urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji szczegółowych, innych dróg publicznych i zjazdów oraz obowiązek dokonania rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania, określono ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji tych obowiązków oraz zezwolono na ich wykonanie, jak również określono warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa, a także określono wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich. Decyzja zawiera również określenie szczególnych warunków zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych oraz określenie szczegółowych wymagań dotyczących nadzoru na budowie.

Zaskarżona *decyzja Wojewody Podlaskiego* określa również termin wydania nieruchomości, opróżnienia lokali oraz innych pomieszczeń, o którym mowa w art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej*. Pozytywnie należy ocenić określenie przez Wojewodę Podlaskiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej* – terminu wydania nieruchomości na 120 dzień od dnia ustatecznienia się decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (najkrótszy dopuszczalny termin). Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez *inwestora* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po zapoznaniu się ze zgromadzonym materiałem dowodowym organ II instancji stwierdził, iż wydana decyzja wymaga dokonania korekty merytoryczno-reformacyjnej.

Należy zauważyć, iż przepisy art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* umożliwiają organowi odwoławczemu korektę zaskarżonej decyzji przez jej uchylenie i orzeczenie w tym zakresie co do istoty sprawy.

Zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e, f, g oraz h *specustawy drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera w razie potrzeby ustalenia dotyczące określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązków w zakresie budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, budowy lub przebudowy urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczegółowych, obowiązku budowy lub przebudowy innych dróg publicznych, obowiązku budowy lub przebudowy zjazdów, jak również dotyczące zezwolenia na wykonanie tych obowiązków.

Wobec powyższego, w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej można określić ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości jedynie dla realizacji obowiązków w zakresie budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, budowy lub przebudowy urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczegółowych, budowy lub przebudowy innych dróg publicznych oraz budowy lub przebudowy zjazdów.

Konsekwencją takiej regulacji prawnej jest konieczność ustalenia, czy w związku realizacją inwestycji drogowej zachodzi konieczność dokonania budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, budowy lub przebudowy urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczegółowych, budowy lub przebudowy innych dróg publicznych, budowy lub przebudowy zjazdów. Obowiązkiem organu administracji publicznej jest również ustalenie, czy zachodzą przesłanki do określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości innych niż nieruchomości lub ich części, które stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Jeśli takie przesłanki istnieją, organ określa w decyzji ograniczenia w korzystaniu z takich nieruchomości, przy czym warunkiem koniecznym określenia ograniczeń, o jakich mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i *specustawy drogowej*, jest istnienie podstawy prawnej nałożenia konkretnych ograniczeń.

W piśmie z dnia 25 października 2016 r., znak: ZDM-X.7011.1.2015, uzupełnionym pismem z dnia 20 grudnia 2016 r., znak: ZDM-X.7011.1.2015, *inwestor* wskazał kategorie, jakie posiadają drogi zlokalizowane na działkach, o których mowa w pkt IV lit. c *decyzji Wojewody Podlaskiego* oraz poinformował, jakie prace są przewidziane do wykonania na ww. działkach.

Z wyjaśnień przedstawionych przez *inwestora* wynika, że prace zaplanowane na działkach nieposiadających statusu drogi publicznej a wskazanych w pkt IV lit. c *decyzji Wojewody Podlaskiego*, są *de facto* pracami związanymi z budową i przebudową zjazdów.

Wobec powyższego, koniecznym było dokonanie odpowiednich korekt przez organ odwoławczy na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, szczegółowo określonych w punkcie I niniejszej decyzji.

Następnie wskazać należy, że zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. c i i *specustawy drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera określenie obowiązku i terminów rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania oraz określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji ww. obowiązku.

W piśmie z dnia 25 października 2016 r., znak: ZDM-X.7011.9.2015, *inwestor* wskazał, że wnioskuje o nałożenie obowiązku rozbiórki obiektów budowlanych, nałożenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji tego obowiązku oraz zezwolenie na wykonanie tego obowiązku m.in. dla działek nr 621/14 (działka po podziale 621/17), 689/25 (działka po podziale 689/26), 2061 (działka po podziale 2061/1), z obrębu 0007 Ścianka, oraz nr 815 (działka po podziale 815/2), z obrębu 0009 Nowe Miasto, określając przy tym rodzaj obiektu budowlanego, którego dotyczy rozbiórka.

Ww. działki, po ich podziale zatwierdzonym *decyzją Wojewody Podlaskiego*, pozostają przy dotychczasowym właścicielu. Z wypisów z rejestru gruntów wynika, że działka nr 621/17, powstała w wyniku podziału działki nr 621/14, i działka nr 689/26, powstała w wyniku podziału działki nr 689/25, z obrębu 0007 Ścianka, stanowią własność spółki P1 Sp. z o.o. z siedzibą w Lublinie, działka nr 2061/1, powstała w wyniku podziału działki nr 2061, z obrębu 0007 Ścianka, stanowi współwłasność Spółdzielni Mieszkaniowej „Elemencik” i osób fizycznych, działka nr 815/2, powstała w wyniku podziału działki nr 815, z obrębu 0009 Nowe Miasto, znajduje się w użytkowaniu wieczystym spółki Pilkington IGP Sp. z o.o. z siedzibą w Sandomierzu. Jednocześnie ww. działki nie zostały wymienione w pkt IV lit. e *decyzji Wojewody Podlaskiego*, co do których, zgodnie z pkt VI ppkt 3 *decyzji Wojewody Podlaskiego*, nałożono ograniczenia w korzystaniu.

Wobec powyższego, koniecznym było dokonanie odpowiednich korekt przez organ odwoławczy na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, szczegółowo określonych w punkcie II niniejszej decyzji.

Ponadto, jak wynika ze zgromadzonej w niniejszej sprawie dokumentacji, działki nr 2059/18, z obrębu 0006 Starosielce Płd., nr 800, z obrębu 0007 Ścianka, i nr 778/7, z obrębu 0009 Nowe Miasto, stanowią tereny linii kolejowej. Ww. działki – jak wynika z wniosku oraz wyjaśnień *inwestora* – są niezbędne dla przejścia inwestycji przez teren linii kolejowej.

Zauważyć jednak należy, iż działka nr 800, z obrębu 0007 Ścianka, została wskazana w pkt IV lit. c *decyzji Wojewody Podlaskiego*, zawierającym wykaz nieruchomości wymagających wprowadzenia ograniczenia w korzystaniu dla dokonania budowy lub przebudowy innych dróg publicznych. Z kolei działka nr 778/7, z obrębu 0009 Nowe Miasto, została wskazana w pkt IV lit. a (w którym błędnie też określono obręb ww. działki) i lit. c *decyzji Wojewody Podlaskiego*, zawierających wykaz nieruchomości

wymagających wprowadzenia ograniczenia w korzystaniu dla dokonania budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu oraz budowy lub przebudowy innych dróg publicznych.

W przypadku terenów linii kolejowej ustawodawca przewidział uregulowanie określone w art. 20a ust. 1 *specustawy drogowej*. Zgodnie z tym przepisem właściwy zarządca drogi jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji terenu linii kolejowej, gdy inwestycja drogowa wymaga przejścia przez ten teren. Uregulowanie z art. 20a *specustawy drogowej* było celowym działaniem ustawodawcy dotyczącym wszystkich przypadków, w których inwestycja drogowa wymaga przejścia przez teren linii kolejowej (por: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 15 stycznia 2016 r., sygn. akt VII SA/Wa 2446/15, dotyczący analogicznych zmian w odniesieniu do terenów pokrytych wodami płynącymi, o których również stanowi art. 20a *specustawy drogowej*).

W konsekwencji, przypadku terenów linii kolejowej nie ma zatem możliwości ograniczenia ich w korzystaniu ze względu na obowiązek budowy lub przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu oraz budowy lub przebudowy innych dróg publicznych.

Wobec powyższego, koniecznym było dokonanie odpowiednich korekt przez organ odwoławczy na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, szczegółowo określonych w punktach I i III niniejszej decyzji.

Organ odwoławczy dokonując powyższych rozstrzygnięć uznał, że nie naruszają one zasady dwuinstancyjności postępowania, o której mowa w art. 15 *kpa*. Badając zgodność z prawem pozostałej części zaskarżonej decyzji, *Minister* stwierdził, że czyni ona zadość innym wymogom *specustawy drogowej* oraz że brak było podstaw do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną i ustaloną w punktach I – III niniejszej decyzji.

Odnosząc się natomiast do zarzutów przedstawionych w odwołaniu Fundacji Towarzystwo Ulepszania Świata, Stowarzyszenia Federacja Zielonych, Stowarzyszenia Zielony Białystok, Stowarzyszenia Innowacyjny Białystok, *Minister* uznał, że nie zasługują one na uwzględnienie.

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

Ponadto, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, to inwestor we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej decyduje o przebiegu drogi oraz wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg drogi oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Zarówno wojewoda, jak i organ odwoławczy, mogą działać tylko w granicach tego wniosku, nie mają możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji, a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości, zaproponowany przez wnioskodawcę. Ocenie dokonanej przez organy pierwszej i drugiej instancji może jedynie podlegać zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach *specustawy drogowej*, bowiem stosownie do przepisu art. 11e *specustawy drogowej* nie można uzależniać zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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

Zgodnie z powszechnie przyjmowanym w orzecznictwie sądowoadministracyjnym poglądem dotyczącym przedmiotowej materii (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 19 lipca

2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16, z dnia 25 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 524/16, Lex nr 2083578, z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, Lex nr 2066406, z dnia 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15, Lex nr 1775368, z dnia 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, Lex nr 1772490, z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, Lex nr 1798570, z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, Lex nr 1569073, z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13, Lex nr 1367353, z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, z dnia 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, Lex nr 746859, z dnia 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, Lex nr 953051 oraz wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 15 stycznia 2016 r., sygn. akt. VII SA/Wa 2446/15, Lex nr 2071569, z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, Lex nr 1820086, z dnia 20 kwietnia 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 2887/14, Lex nr 1820065, z dnia 5 lutego 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1987/14, Lex nr 1730465, z dnia 23 stycznia 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1001/14, Lex nr 1748276, z dnia 23 kwietnia 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 2753/13, Lex nr 1468403, z dnia 14 maja 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1722/09, Lex nr 706736), 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.

Zgodnie z treścią art. 11i ust. 1 *specustawy drogowej* w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w *specustawie drogowej* stosuje się odpowiednio przepisy *ustawy Prawo budowlane*. Jak wynika natomiast z treści art. 35 ust. 4 tej ustawy, 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. Tym samym 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).

Mając na uwadze powyższe oraz odnosząc się do zarzutu budowy obwodnicy wewnątrz miasta, z pominięciem wariantów bardziej korzystnych dla środowiska (np. kolei miejskiej i aglomeracyjnej) podniesionego przez skarżące organizacje, wskazać należy, że to inwestor decyduje o celowości powstania danej inwestycji, o jej zakresie terytorialnym i kształcie.

Podkreślenia wymaga fakt, iż wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi, w tym wybór wariantu przebiegu przedmiotowej inwestycji, zostały przeanalizowane w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, zakończonym *decyzją środowiskową*.

W myśl art. 86 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku*, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1. Związanie to oznacza, że zarówno Wojewoda Podlaski, jak i *Minister*, nie mógł kształtować odmiennie środowiskowych warunków realizacji inwestycji. Wynik postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko jest wiążący dla organu prowadzącego postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej i nie może być przez ten organ samodzielnie weryfikowany.

Tak więc należy stwierdzić, że to na etapie postępowania środowiskowego, zakończonego wydaniem *decyzji środowiskowej* nastąpiła ocena oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji, w tym wybór wariantu jej przebiegu. Ewentualne uwagi i zastrzeżenia co do skutków środowiskowych realizacji przedmiotowej inwestycji strony mogły zgłaszać w toku ww. postępowania środowiskowego. Natomiast zarówno Wojewoda Podlaski, jak i *Minister* w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej związani byli ustaleniami decyzji w kwestii środowiskowych uwarunkowań realizacji ww. przedsięwzięcia, w zakresie wyboru wariantu przebiegu przedmiotowej inwestycji drogowej.

W świetle powyższego za niezasadny należy uznać zarzut skarżących organizacji dotyczący budowy obwodnicy wewnątrz miasta, gdyż zmiana lokalizacji wiązałaby się z wykroczeniem poza korytarz przedmiotowej inwestycji drogowej określony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Chybiony jest zarzut dotyczący nieuzasadnionego nadania *decyzji Wojewody Podlaskiego* rygoru natychmiastowej wykonalności.

Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej następuje na podstawie art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej*, a nie jak twierdzi Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata, na podstawie art. 108 *kpa*.

Zgodnie z art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej*, nadanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności musi być uzasadnione interesem społecznym lub gospodarczym.

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sądowoadministracyjnym dotyczącym *specustawy drogowej*, nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji jest obligatoryjne, jeżeli tylko inwestor złoży wniosek uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym. Brak określenia w tym przepisie rodzaju i natężenia tego interesu wskazuje, że chodzi tu o jakikolwiek interes społeczny lub gospodarczy, co odróżnia instytucję uregulowaną w art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej* od regulacji dotyczącej nadawania decyzjom administracyjnym rygoru natychmiastowej wykonalności, zawartej w art. 108 *kpa*, gdzie nadanie decyzji rygoru możliwe jest ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach z dnia 10 listopada 2010 r., sygn. akt II SA/Ke 649/10, Lex nr 753327). Ocena, czy w sprawie zachodzi uzasadniony przypadek w rozumieniu art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej* pozostawiona została organowi rozpoznającemu sprawę. Ustawodawca nie ustanowił przy tym żadnych szczególnych kryteriów do takiej oceny (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 sierpnia 2010 r., sygn. akt I OSK 1399/09, Lex nr 745002).

W przypadku inwestycji drogowych już sam przedmiot postępowania wskazuje, że jest nierozzerwalnie związany z interesem społecznym i gospodarczym. Okoliczności dotyczące realizacji inwestycji drogowych, ich znaczenie dla gospodarki kraju i poprawy komfortu życia mieszkańców oraz o przyznaniu na ten cel środków finansowych z Unii Europejskiej i o związanym z tym obowiązku terminowego ich wykorzystania są powszechnie znane i jako takie - zgodnie z art. 77 § 4 *kpa* - nie wymagają dowodu.

W niniejszej sprawie, zarówno w ocenie organu I jak i II instancji uzasadnienie przedstawione przez *inwestora* przemawiało za nadaniem zaskarżonej *decyzji Wojewody Podlaskiego* takiego rygoru. Zdaniem *Ministra*, Wojewoda Podlaski działał w granicach przyznanych mu uprawnień i uprawnień tych nie nadużył.

Wskazać należy, iż organ I instancji w uzasadnieniu *decyzji Wojewody Podlaskiego* dokładnie wyjaśnił przyczyny uwzględnienia wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności, uznając za przekonującą argumentację opartą na uzasadnionym interesie społecznym i gospodarczym, przedstawioną przez *inwestora*.

Jak wskazał *inwestor* w swoim wniosku, budowa Trasy Niepodległości w Białymstoku jest odpowiedzią na potrzebę niezwłocznego rozwiązania problemu komunikacji w tym rejonie miasta. Stały wzrost natężenia ruchu negatywnie wpływa na przepustowość istniejącego układu drogowego, jak również znacznie zwiększa stężenie zanieczyszczeń pochodzących ze spalin samochodowych, pyłu z klocków hamulcowych oraz przyczynia się do wzrostu poziomu emisji hałasu. *Inwestor* wyjaśnił, że budowa Trasy Niepodległości w Białymstoku – budowa Alei I. J. Paderewskiego w Białymstoku w granicach pasa drogi wojewódzkiej Nr 669 na odcinku od Alei Niepodległości do drogi wojewódzkiej Nr 678 wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej, łącząc dwie drogi wojewódzkie o nr 669 oraz 678, uzupełni istniejący na terenie miasta układ drogowy i w znacznym stopniu odciążą zatłoczone centrum Białegostoku. *Inwestor* wskazał, że planowana inwestycja stworzy wygodną alternatywę komunikacyjną, skutkując skróceniem czasu dojazdu, jak również zmieni niekorzystny układ transportowy miasta i pozytywnie wpłynie na poziom hałasu oraz zanieczyszczeń w centrum aglomeracji. Ponadto, poprzez budowę chodników i ścieżek rowerowych, wnioskowana inwestycja uzupełni sieć dróg rowerowych stanowiących alternatywę dla ruchu kołowego, co również znacznie poprawi płynność ruchu i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg. *Inwestor* wskazał również, że przedmiotowa inwestycja została objęta wnioskiem o współfinansowanie ze środków Unii Europejskiej w zakresie

infrastruktury drogowej w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020, a jednym z kryteriów niezbędnych do wypełnienia jest posiadanie przez Miasto Białystok decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej umożliwiającej niezwłoczne rozpoczęcie prac. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji pozwoli na niezwłoczne przedłożenie instytucji oceniającej kompletność wniosku o dofinansowanie kompletu wymaganych załączników oraz dotrzymanie wszelkich terminów narzuconych przez organ udzielający dofinansowania, co przyczyni się do podpisania przez Miasto Białystok umowy na dofinansowanie i realizację inwestycji.

Tak opisany i zakładany cel realizowanej inwestycji może być uznany za interes społeczny i gospodarczy, a to przy pozostawieniu organom dużego marginesu władzy dyskrecyjnej, pozwala przyjąć, że w tym zakresie Wojewoda Podlaski nie naruszył granic uznania przy orzekaniu o natychmiastowej wykonalności decyzji zezwalającej na realizację ww. inwestycji. Dla przedstawionej oceny nie bez znaczenia jest także szczególny charakter *specustawy drogowej*, na podstawie której wydawana jest decyzja o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji. Z powyższego jasno wynika, iż nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności jest uzasadnione zarówno interesem gospodarczym, jak i społecznym, co tym samym czyni wniosek Fundacji Towarzystwo Ulepszania Świata, reprezentowanej przez Prezesa Zarządu Pana Marcina Wróbla, o uchylenie rygoru natychmiastowej wykonalności bezzasadnym.

Odnosząc się do zarzutów dotyczących braku oznaczenia rodzajów budynków na mapach emisji hałasu oraz nieuwzględnienia szeregu chronionych roślin i zwierząt w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a także dotyczących zakłócenia w siedlisku lęgowym wielu gatunków ptaków spowodowanym przez hałas płynący z planowanej drogi, oraz braku porównania wariantów w toku wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wskazać należy, iż ocena tych zagadnień należy do kompetencji organów badających oddziaływanie inwestycji na środowisko.

W orzecznictwie sądowoadministracyjnym (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 24 lutego 2012 r., sygn. akt. II OSK 2581/11 LEX nr 1145619) podkreśla się, iż możliwości działania organu architektoniczno-budowlanego wydającego pozwolenie na budowę (za które w niniejszej sprawie uznać trzeba zezwolenie na realizację inwestycji drogowej) w zakresie kontroli decyzji i postanowienia wydanych na podstawie art. 86 i 90 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku* są w pewnym zakresie ograniczone. Organ ten bowiem nie może wchodzić sam w kompetencje organów badających oddziaływanie inwestycji na środowisko, ani też ich zastępować, bo w takim przypadku niecelowe byłoby współdziałanie organów w ramach swoich kompetencji. Organ wydający pozwolenie na budowę bada więc, czy inwestor spełnił wszystkie wymagania przewidziane w postanowieniu i jeżeli nie ma w tym zakresie wątpliwości nie może odmówić wydania pozwolenia na budowę, gdyż po spełnieniu wymogów przewidzianych w art. 32 ust. 1 i 4 oraz art. 35 ust. 1 nie zezwala na to przepis art. 35 ust. 4 *ustawy Prawo budowlane*. W tym zakresie ww. przepis nie dopuszcza jakiegokolwiek uznania przy wydawaniu pozwolenia na budowę.

Stosownie do treści art. 86 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku*, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o których mowa w art. 72 ust. 1. Należy przy tym podkreślić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia ma charakter *sui generis* "rozstrzygnięcia wstępnego" względem ewentualnej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i pełni ona względem niej w istocie funkcję prejudycjalną. Określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach "środowiskowe warunki realizacji przedsięwzięcia" nie mogą być na dalszych etapach procesu inwestycyjnego modyfikowane.

Następstwem prawnym przyjęcia takiego rozwiązania jest pełne związanie organu wydającego decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, stosownie do treści cytowanego już powyżej art. 86 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku*, postanowieniami wynikającymi z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Oznacza to, że nie może on pominąć żadnych obowiązków i uprawnień wynikających z decyzji środowiskowych. Podnieść również należy, iż organy orzekające w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie są właściwe do oceny prawidłowości postępowania zakończonego wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Kompetencja w tym zakresie przysługuje organom wskazanym w *ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku*.

W dalszej kolejności wskazać należy, że treść art. 90 ust. 8 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku* wyklucza do postanowień w przedmiocie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia obowiązywania rozwiązań wynikających z art. 106 § 3, 5 i 6 *kpa*, w następstwie czego przedmiotowe postanowienia są wydawane w trybie współdziałania pomiędzy organami, o którym mowa w art. 106 § 1 *kpa*. Nie przysługuje jednak możliwość wniesienia zażalenia. Nie oznacza to jednak, że strona posiadająca w tym interes prawny nie będzie miała możliwości kwestionowania prawidłowości ich wydania. Błędy popełnione na tym etapie postępowania będą mogły bowiem, zgodnie z ogólnymi regułami, być przedmiotem kontroli w ramach postępowania odwoławczego od decyzji kończącej postępowanie w jednej ze spraw wymienionych w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku*. Istotą takiej kontroli będzie jednak wykazanie błędów, które by powodowały, iż wydana w oparciu o uzgodnienia środowiskowe decyzja o pozwoleniu na budowę byłaby niezgodna z przepisami prawa.

Dlatego też organ architektoniczno-budowlany, tylko przy wykazaniu przez stronę postępowania bardzo istotnych błędów w postępowaniu przed organami badającymi oddziaływanie inwestycji na środowisko, mógłby wstrzymać się z wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę do ewentualnego wyjaśnienia zarzutów, nie może natomiast zastępować merytorycznie takiego organu i modyfikować decyzji czy też postanowienia, a tym bardziej wydawać mu zaleceń odnośnie prowadzonego postępowania.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy stwierdzić należy, iż *Minister* nie dopatrywał się błędów w postępowaniu, które zakończyło się wydaniem *postanowienia uzgadniającego*, zaś w ramach niniejszego postępowania *Minister* nie jest organem uprawnionym do oceny *postanowienia uzgadniającego* pod kątem szczegółowych uregulowań merytorycznych w nim zawartych.

W toku postępowania w sprawie ponownej oceny przedmiotowego przedsięwzięcia drogowego na środowisko skarżące organizacje wniosły swoje zastrzeżenia i uwagi, które Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez skarżące organizacje.

Z treści *postanowienia uzgadniającego* wynika, że we właściwy sposób omówiono w nim kwestie dotyczące poszczególnych elementów środowiska, w tym wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze. W ocenie *Ministra*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku wydając zaskarżone rozstrzygnięcie, ocenił całokształt zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym również rozważył argumenty przedstawione przez skarżące organizacje. Dodatkowo organ wskazał, że łączne zastosowanie warunków określonych w *decyzji środowiskowej* oraz wykonanie wskazanych w przedmiotowym postanowieniu rozwiązań chroniących środowisko zminimalizuje niekorzystne oddziaływanie drogi na środowisko oraz na zdrowie i życie ludzi.

Podkreślić wyraźnie należy, iż zgodnie z art. 35 ust. 1 pkt 1 *ustawy Prawo budowlane*, do obowiązków organu orzekającego w przedmiocie pozwolenia na budowę (jak również zezwolenia na realizację inwestycji drogowej w trybie *specustawy drogowej*) należy sprawdzenie zgodności projektu budowlanego m.in. z wymaganiami ochrony środowiska, w szczególności określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku*.

Po dokonaniu analizy przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego organ odwoławczy stwierdził, iż przedmiotowy projekt budowlany jest zgodny z *decyzją środowiskową* oraz *postanowieniem uzgadniającym*.

Warto także zauważyć, iż organ orzekający w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, co zostało już wyżej wyjaśnione, jest związany postanowieniami rozstrzygnięć w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań i nie jest uprawniony do ich merytorycznej analizy.

Niezależnie od powyższego, *Minister* przekazał przy piśmie z dnia 11 października 2016 r., znak: DLI.II.6621.145.2016.MW.6, odwołanie skarżącej fundacji. W piśmie z dnia 25 października 2016 r., znak: ZDM-X.7011.1.2015, *inwestor* odniósł się do uwag skarżącej fundacji.

W ww. piśmie z dnia 25 października 2016 r., *inwestor* wyjaśnił, że w punkcie 2.3.2.1 raportu oddziaływania na środowisko zostało szczegółowo przedstawione zagospodarowanie terenów leżących

w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przebiegu drogi według planów miejscowych i faktycznego zagospodarowania terenu. Natomiast w punkcie 3.16 raportu, ww. tereny zostały przyporządkowane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tj. Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Na podstawie ww. rozporządzenia dla każdego terenu określono klasyfikacje w zakresie ochrony przed hałasem. W związku z powyższym, z raportu oddziaływania na środowisko jednoznacznie można stwierdzić, czy i jaki teren (budynek) podlega ochronie akustycznej. Ponadto, po przeprowadzeniu analizy akustycznej w miejscach, gdzie zostały stwierdzone przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu zastosowano ekrany akustyczne. Po ponownej analizie z umieszczonymi ekranami stwierdzono, że na wszystkich obszarach chronionych akustycznie, położonych wzdłuż planowanej drogi, nie ma przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu.


Podsumowując, organ odwoławczy uznał racje przemawiające za ustaloną lokalizacją, które przedstawił *inwestor* w załączonej do wniosku dokumentacji. W ocenie organu odwoławczego ustalony przebieg planowanej inwestycji nie narusza prawa.

Stwierdzić należy także, że zarówno wniosek *inwestora*, postępowanie przeprowadzone przez organ I instancji, jak i zaskarżona *decyzja Wojewody Podlaskiego* – poza częścią uchyloną niniejszą decyzją – nie naruszają prawa, a zarzuty zawarte w odwołaniach oraz pismach je uzupełniających, nie zasługują na uwzględnienie, wobec czego orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na decyzję, na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2016 r. poz. 718, z późn. zm.), przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Infrastruktury i Budownictwa, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA


Marcin Wójtowicz
DYREKTOR
Departamentu Lokalizacji Inwestycji

Otrzymują:

1. Wojewoda Podlaski
2. Prezydent Miasta Białegostoku
(3 egz. decyzji, w tym 2 egz. w celu wprowadzenia zmian w ewidencji gruntów i budynków oraz w księgach wieczystych)
3. Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata
reprezentowana przez Pana Rafała Kosno
4. Pan Rafał Kosno
przedstawiciel Stowarzyszenia Federacja Zielonych z siedzibą w Białymstoku, Stowarzyszenia Zielony Białystok z siedzibą w Białymstoku, Stowarzyszenia Innowacyjny Białystok z siedzibą w Białymstoku
5. A/a

Do wiadomości:

1. Prezydent Miasta Białegostoku
- wykonujący zadania z zakresu administracji rządowej
2. Sąd Rejonowy w Białymstoku
IX Wydział Ksiąg Wieczystych
3. Podlaski Urząd Wojewódzki w Białymstoku
Wydział Nieruchomości i Geodezji
4. Urząd Miasta w Białymstoku
5. Podlaski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego
6. Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata
reprezentowana przez Prezesa Zarządu Marcina Wróbla