



RPU/371915/2021 P
Data: 2021-10-20

Warszawa, dnia 1 października 2021r.

M. ZOWIECKI URZĄD WOJEWODZKI W WARSZAWIE ODDZIAŁ KANCELARII I ARCHIWUM		
wpl. dnia	2021 -10- 20	wpl. dnia
zał. 1		

Wojewoda Mazowiecki

Mazowiecki Urząd Wojewódzki

w Warszawie

Plac Bankowy 3/5

00-950 Warszawa

Wnoszący:

Obywatelstwo:

polskie

Adres zamieszkania:

reprezentowany przez:

radcę prawnego

Petycja

Jako pełnomocnik Pana _____ w odniesieniu do decyzji Wojewody Mazowieckiego nr 161/SPEC/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „budowa Południowego Wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7 na odcinku od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca odcinek B od węzła Lesznowola (bez węzła) do węzła Tarczyn Północ (z węzłem) długość odcinka ok. 14,80 km. Zadanie 2 km 8+241,47-21+746,16”, w oparciu o zapisy ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, wnoszę o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Czy dla wydania decyzji 161/SPEC/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej Wojewoda Mazowiecki dokonał analizy co do zakresu przedmiotowego inwestycji, które mogą być prowadzone w oparciu o ustawę z dnia 10 kwietnia 2003r. o

szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2019r. poz. 1474)?

2. Na jakiej podstawie faktycznej Wojewoda Mazowiecki przy wydaniu decyzji 161/SPEC/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej uznał że budowa drogi ekspresowej oraz budowa linii energetycznej WN 110 kV są inwestycjami o jednolitym charakterze, pozwalającym na zastosowanie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2019r. poz. 1474)?

3. W jakim zakresie Wojewoda Mazowiecki przy wydaniu decyzji 161/SPEC/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r. dokonywał oceny stanu faktycznego oraz przedłożonych dokumentów, skoro w toku postępowania odwoławczego Minister zmuszony był wzywać zarówno Wojewodę Mazowieckiego, jak i Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad do licznych uzupełnień akt sprawy (vide np. pismo Ministra Rozwoju z dnia 27.07.2020r. ?

4. Jakie działania zmierzające do wyjaśnienia stanu faktycznego podjął Wojewoda Mazowiecki w związku z zaskarżeniem decyzji 161/SPEC/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r. w zakresie niezgodności tejże decyzji z prawem?

5. Jakie znaczenie dla decyzji wydawanych przez Wojewodę Mazowieckiego na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2019r. poz. 1474) ma rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, Dz. Urz. UE 2013 L 348?

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

Uzasadnienie

Uzasadniając postawione na wstępie pytania pragnę przypomnieć, iż mój mocodawca dokonał zaskarżenia decyzji nr 161/SPEC/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Jako Skarżący podtrzymuje on swe stanowisko w przedmiocie bezzasadności stosowania ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach

przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tj. Dz. U. 2018 poz. 1474 ze zm.; dalej specustawa drogowa) do kwestionowanej budowy linii energetycznej wysokiego napięcia.

Zakres przedmiotowy specustawy drogowej definiuje art. 1 ust.1, zgodnie z którym określa ona „zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222 oraz z 2018 r. poz. 12, 138, 159 i 317), zwanych dalej »drogami« (...)”. Jej przepisy znajdą zatem zastosowanie tylko w stosunku do tych inwestycji, które wypełniają określone w tym artykule przesłanki. W pozostałych przypadkach zastosowanie powinny znaleźć reguły ogólne.

Zgodnie z zawartym we wskazanym wyżej przepisie odesłaniem „drogą publiczną” w rozumieniu specustawy drogowej jest „droga zaliczona do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych” (art. 1 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych; dalej ustawa o drogach publicznych).

„Droga” natomiast została zdefiniowana jako budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym (art. 4 pkt 2 ustawy o drogach publicznych). Przez „pas drogowy” należy rozumieć z kolei wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą (art. 4 pkt 1 ustawy o drogach publicznych). Jak podnosi się w doktrynie (W. Bryś, Zakres przedmiotowy tzw. specustawy, <https://sip.lex.pl/#/publication/151117342> i powoływana tam literatura przedmiotu) pojęcia te nie są tożsame, gdyż w istocie droga jest obiektem budowlanym w rozumieniu prawa budowlanego nieobejmującym gruntu, na którym się znajduje, natomiast pas drogowy to grunt, prawnie wyznaczony liniami rozgraniczającymi, zawierający w sobie m.in. drogę oraz inne elementy, w tym urządzenia niezwiązane z gospodarką drogową lub obsługą ruchu (vide art. 38 ust. 1 ustawy o drogach publicznych), takie jak linie elektroenergetyczne. Linie energetyczne nie są zatem objęte pojęciem „drogi” w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, ergo – nie wchodzą w zakres semantyczny pojęcia „drogi” na gruncie specustawy drogowej.

Skoro zgodnie ze stanowiskiem doktryny specustawa drogowa może znaleźć zastosowanie „wyłącznie do przygotowania i realizacji inwestycji, jaką jest droga w rozumieniu nadanym temu pojęciu przez art. 4 pkt 2 ustawy o drogach publicznych” (W. Bryś, Zakres przedmiotowy ..., op. cit.), a pojęcie to nie obejmuje linii energetycznych, to budowa napowietrznej linii energetycznej w zakresie objętym zatwierdzonym przez Wojewodę projektem wykracza poza ramy realizacji inwestycji drogowej w rozumieniu specustawy drogowej.

Ponadto podkreślenia wymaga, że specustawa drogowa znajduje zastosowanie wyłącznie do realizacji wskazanego w niej celu, a zatem realizacji drogi publicznej, a właściwe

organy państwa są zobowiązane do zbadania, czy w istocie nie chodzi o realizację innych celów niż zakładane (zob. Bryś Wojciech. Zakres przedmiotowy tzw. specustawy..., op. cit. oraz cytowane tam orzecznictwo sądów administracyjnych). Zakres kwestionowanego projektu w odniesieniu do budowy linii energetycznej wskazuje natomiast, że realizacja inwestycji drogowej, podlegającej procedurze uproszczonej, stała się okazją do budowy elementu infrastruktury, której nie można uznać za cel specustawy drogowej, tj. budowy linii energetycznej. Potwierdzeniem słuszności tego wniosku jest fakt, iż w pierwotnych planach nie uwzględniano budowy tej linii. Takie działania uznać należy za próbę nadużycia przewidzianych specustawą drogową przywilejów do realizacji zadań niezgodnych z celem, jaki przyświecał autorom ustawy.

Powyższe znajduje potwierdzenie w ugruntowanym orzecznictwie, zgodnie z którym stosowanie specustawy drogowej „odnosi się tylko do realizacji inwestycji drogowej jako budowli, a nie wszystkiego, co ma znajdować się w pasie drogowym” (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 6 listopada 2013 r., sygn. akt II SA/Sz 903/13). W konsekwencji decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej można wydać „dla takiego rodzaju inwestycji, która mieści się w ustawowym pojęciu drogi zdefiniowanym w ustawie o drogach publicznych, a więc do realizacji inwestycji drogowej jako budowli, a nie wszystkiego, co ma znajdować się w pasie drogowym. Treść tego przepisu jednoznacznie nawiązuje do pojęcia »drogi«, a nie do pojęcia »pasa drogowego«, zdefiniowanego odrębnie” (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 10 maja 2018 r., sygn. akt II Sa/Bk 256/18). W świetle powyższego budowa napowietrznej linii energetycznej na nie może być realizowana na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę drogi ekspresowej S7 (decyzja 161/SPEC/2019).

W opinii Skarżącego wadliwym jest także, z punktu widzenia obowiązujących regulacji, realizowanie budowy linii energetycznej wysokiego napięcia na podstawie pozwolenia na budowę oraz w ramach budżetu obejmującego przedmiotową inwestycję drogową, w sytuacji istnienia odrębnej specustawy obejmującej linie energetyczne o statusie strategicznym. Wykładnia celowościowa prowadzi bowiem do wniosku, iż zamysłem ustawodawcy było, że budowa linii energetycznej w oparciu o szczególną procedurę jest ograniczona jedynie do wyjątkowych sytuacji ujętych w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych (vide wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 września 2017 r., sygn. akt II OSK 847/17). Budowa taka nie powinna zatem być traktowana jako część inwestycji realizowanej w oparciu o specustawę drogową i *de facto* w tym zakresie finansowaną.

Za wąskim zdefiniowaniem zakresu przedmiotowego specustawy drogowej, poza którym znajduje się budowa linii energetycznej, przemawiają nie tylko względy techniki prawodawczej i argument racjonalnego ustawodawcy, ale także charakter specustawy drogowej. Ustawa ta pomyślana była jako akt epizodyczny, stanowiący regulację szczególną na tle innych aktów normatywnych, w tym przywoływanej już ustawy o drogach publicznych, który miał ułatwić realizację inwestycji drogowych w ramach programu Unii Europejskiej i z wykorzystaniem unijnych środków finansowych na ten cel przeznaczonych (wyrok Trybunału Konstytucyjnego z

dnia 16 października 2012 r., sygn. akt K 4/10, LEX nr 1220282). *Ratio legis* komentowanej ustawy sprowadza się zatem do przyspieszenia procesu rozwoju infrastruktury drogowej w Polsce (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 12 stycznia 2011 r., II OSK 2348/10, LEX nr 953047 czy wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z dnia 5 lipca 2010 r., II SA/GI 134/10, LEX nr 664553, a także P. Antoniak i in., Przygotowanie i realizacja inwestycji w zakresie dróg publicznych. Komentarz, <https://sip.lex.pl/#/commentary/587334871>) w zakresie skorelowanym z regulacjami unijnymi. Analiza relewantnych przepisów prawa unijnego potwierdza natomiast konieczność zakwalifikowania jako odrębnych przedsięwzięć objętych decyzją 161/SPEC/2019, tj. budowy przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S7 (przedsięwzięcia objętego załącznikiem nr I do dyrektywy 2011/92) oraz budowy linii energetycznej wysokiego napięcia 110 kV (przedsięwzięcia objętego załącznikiem nr II do dyrektywy 2011/92) oraz technologicznie niepowiązanych (*vide* rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, Dz. Urz. UE 2013 L 348). W konsekwencji, zgodnie z zasadą prounijnej wykładni prawa krajowego, wymagane jest zaklasyfikowanie na gruncie znajdujących zastosowanie w przedmiotowej sprawie przepisów prawa krajowego obu przedsięwzięć jako odrębnych oraz zbadanie wpływu na środowisko odrębnie dla każdego z nich.

Niezależnie od powyższego należy zauważyć, że gdyby uznać budowę infrastruktury energetycznej za element budowy drogi w rozumieniu specustawy drogowej, jak utrzymuje Inwestor, to w dalszym ciągu wymaganiem koniecznym jest uwzględnienie wpływu napowietrznej linii elektroenergetycznej (tym bardziej linii 110 kV 2x3) przy ocenie środowiskowej budowy przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S7, jako oddzielnego źródła negatywnych czynników, czego Inwestor nie uczynił.

Należy wreszcie podkreślić, że przewidując daleko idące ułatwienia dla organów administracji publicznej przy realizacji celu publicznego, jakim jest budowa dróg publicznych, specustawa drogowa w istotny sposób wpływa na ograniczenie uprawnień jednostek, których nieruchomości znajdują się w zakresie oddziaływania planowanej inwestycji. Wobec tego, skoro jest to regulacja stanowiąca wyjątek od powszechnie obowiązujących procedur gospodarowania nieruchomościami, nie można dokonywać wykładni rozszerzającej, rozciągającej stosowanie uproszczonych zasad i procedur nią przewidzianych do inwestycji niebędących drogami publicznymi w rozumieniu ustawy o drogach publicznych. Należy mieć na względzie, że stosownie do art. 64 ust. 3 Konstytucji własność może być ograniczona tylko w drodze ustawy i tylko w zakresie, w jakim nie narusza ona istoty prawa własności. Dlatego też tylko wąska wykładnia art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. zapewnia poszanowanie prawa własności gwarantowanego Konstytucją, co oznacza dopuszczenie ingerencji państwa w prawo własności w zakresie ściśle określonym regulacją szczególną, co potwierdził Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 12 stycznia 2011 r., II OSK 2348/10, LEX nr 953047.

A *contrario* przekroczenie wąskiego zakresu zastosowania specustawy drogowej oznaczać będzie przekroczenie dopuszczalnych prawem warunków ingerencji w konstytucyjnie

chronione prawo jednostki – prawo własności. Takie konsekwencje, w ocenie Skarżącego, ma realizowanie budowy linii energetycznej wysokiego napięcia na podstawie pozwolenia na budowę przedmiotowej inwestycji drogowej oraz bez przeprowadzenia badania oddziaływania na środowisko tej linii.

W tym miejscu należy przypomnieć, że ograniczenie praw i wolności przewidzianych Konstytucją może nastąpić jedynie przy spełnieniu przesłanek przewidzianych art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. Przepis ten ma podstawowe znaczenie dla ograniczania wszystkich konstytucyjnych wolności i praw, także wtedy, gdy poszczególne przepisy konstytucyjne formułują szczegółowe klauzule limitacyjne, jak na przykład przytoczony powyżej art. 64 ust. 3 Konstytucji. Kluczowe znaczenie dla wyznaczania dopuszczalnych ograniczeń konstytucyjnych wolności ma trójstopniowa zasada proporcjonalności, co potwierdza zarówno stanowisko doktryny (P. Tuleja (red.), Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz, <https://sip.lex.pl/#/commentary/587806625/604065?keyword=art.%2031%20konstytucji%20komentarz&tochHit=1&cm=STOP>), jak i judykatury (wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 16 października 2012 r., sygn. akt 4/10, LEX nr 1220282). Pierwszą ze składowych zasady proporcjonalności jest zasada konieczności, w myśl której ograniczenie praw konstytucyjnych jest dopuszczalne tylko przy użyciu środków prawnych, za pomocą których można zrealizować cel usprawiedliwiający ograniczenie. Rzeczony cel legitymizowany musi być przy tym realizowany przy wykorzystaniu środków w najmniejszym stopniu ingerujących w konstytucyjnie chronioną wolność czy prawo (zasada najłagodniejszego środka). Trzeci element zasady proporcjonalności – tzw. proporcjonalność *sensu stricto* – polega na wważeniu dwóch lub więcej kolidujących ze sobą zasad i wskazaniu, która z nich w danych okolicznościach faktycznych i prawnych ma pierwszeństwo.

W ujawnionych okolicznościach faktycznych przedmiotowej sprawy oczywistym jest niespełnienie w/w wymogów zasady proporcjonalności. Wątpliwości budzi już sam cel ograniczenia konstytucyjnego prawa własności Skarżącego – budowa linii energetycznej przy okazji budowy trasy szybkiego ruchu S7, który nie może zostać uznany za cel legitymizowany na gruncie specustawy drogowej. Zamiarem ustawodawcy było bowiem takie wyważenie, przy wykorzystaniu specustawy drogowej, „sprzecznych ze sobą interesów, aby z jednej strony doprowadzić do umożliwienia realizacji zadania publicznego polegającego na budowie drogi (...), z drugiej zaś strony zapewnić ochronę interesów naruszonych w związku z taką realizacją” (M. Peljan, Ochrona interesu indywidualnego w postępowaniu administracyjnym dotyczącym lokalizacji i budowy dróg publicznych - na podstawie przepisów tzw. specustawy drogowej (rozprawa doktorska), https://repozytorium.amu.edu.pl/bitstream/10593/13301/1/rozprawa%20doktorska%20Micha%C5%82%20Peljan_Ochrona%20interesu%20indywidualnego%20w%20post%C4%99powaniu%20administracyjnym%20dotycz.pdf, s. 38). Wydanie decyzji w przedmiocie inwestycji niestanowiącej celu publicznego (tzn. takiej, której przedmiot obejmuje elementy inne niż droga w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, np. napowietrzną linię energetyczną) będzie prowadziło nie tylko do sprzeczności z przepisami specustawy drogowej, ale również do sprzeczności z konstytucyjnymi przesłankami ograniczenia praw i wolności jednostki, co

skutkować powinno jej nieważnością.

Na gruncie specustawy drogowej to budowa dróg publicznych jest celem działania administracji publicznej, które podyktowane jest koniecznością realizacji różnego rodzaju interesów publicznych, w tym zapewnienia zwiększonego bezpieczeństwa drogowego. Trudno natomiast uznać budowę linii energetycznej w przedmiotowej sprawie za podyktowaną interesem publicznym, który wymagałby przyznania pierwszeństwa przed interesem Skarżącego. W ocenie Skarżącego zakres inwestycji decyduje o tym, iż jej cel nie może być postrzegany w ogóle jako cel publiczny, a jako *de facto* inwestycja przedsiębiorstwa prywatnego. Co więcej, takie rozwiązanie idzie wbrew interesowi publicznemu, za jaki uznać należy zachowanie nienaruszonej substancji użytku ekologicznego, do którego dewastacji doprowadzi budowa planowanej linii energetycznej. Powyższe godzi w wymóg z art. 31 ust. 3 Konstytucji, by ograniczenie praw i wolności było „konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób”.

Podkreślenia wymaga, niebudzący wątpliwości w doktrynie, brak dowolności organów administracji przy dokonywaniu wykładni pojęcia celu publicznego (a tym samym interesu publicznego, którego zaspokojeniu zawsze służyć ma realizacja celu publicznego) na gruncie określonych przepisów prawa, w tym – specustawy drogowej – co ograniczyć ma możliwość bezpodstawnego wkraczania w sferę prawa i wolności jednostki (M. Peljan, Ochrona interesu indywidualnego..., op. cit., s. 62 i powoływana tam doktryna). Jednoznaczne stanowisko w tym przedmiocie zajął także Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 18 listopada 1993 r. (sygn. akt III ARN 49/93, OSN 1994, nr 9, poz. 181), stwierdzając, że „w państwie prawa nie ma miejsca dla mechanicznej i sztywno pojmowanej zasady nadrzędności interesu ogólnego nad interesem indywidualnym. Oznacza to, że w każdym indywidualnym przypadku działający organ ma obowiązek wskazać, o jaki interes ogólny (publiczny) chodzi i udowodnić, iż jest on na tyle ważny i znaczący, że bezwzględnie wymaga ograniczeń uprawnień indywidualnych obywateli. Zarówno istnienie takiego interesu jak i jego znaczenie, a także przesłanki powodujące konieczność przedłożenia w konkretnym przypadku interesu publicznego nad indywidualny podlegać muszą zawsze wnikliwej kontroli instancyjnej i sądowej, a już szczególnie wówczas, gdy chodzi o udowodnienie, iż w interesie publicznym leży ograniczenie (lub odjęcie) określonego przez Konstytucję prawa własności”.

W końcu należy także odnotować, że w przypadku, gdy naruszenie praw lub wolności gwarantowanych jednostce Konstytucją RP polega na zaniechaniu lub pominięciu ich ochrony, można się odwołać do tzw. odwróconej proporcjonalności. Służy ona ustaleniu, czy nakaz ochrony praw konstytucyjnych jest realizowany w wymaganym przez Konstytucję stopniu (P. Tuleja (red.), Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej..., op. cit.). Zastosowanie tzw. odwróconej proporcjonalności jako miary konstytucjonalności ingerencji w prawo Skarżącego ujawnia, po raz kolejny, nieprawidłowość tejże. Brak przeprowadzenia badania środowiskowych konsekwencji budowy linii energetycznej o niekwestionowanym negatywnym oddziaływaniu na unikalny charakter użytku ekologicznego zlokalizowanego na działce nr 46 w Woli Gołkowskiej nie licuje tym samym ze standardem ochronnym rangi konstytucyjnej. Narusza także, co warte

odnotowanie, ukształtowane analogicznie, europejskie rozwiązania normatywne gwarantujące prawo własności, tj. art. 17 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej oraz art. 1 protokołu dodatkowego nr 1 do Europejskiej Konwencji o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności.

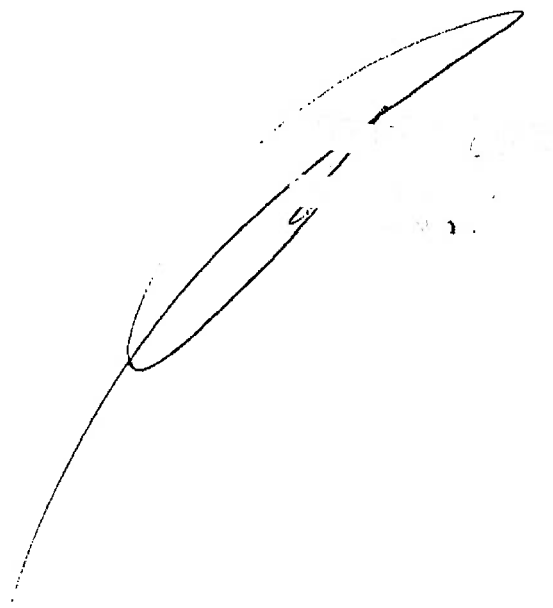
Reasumując, specustawa drogowa nie powinna być stosowana w zakresie szerszym niż ten, jaki został wyznaczony przez jej art. 1, w szczególności ze względu na skutki wydawanych na jej podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w postaci ograniczenia prawa własności. Uniemożliwia to realizację inwestycji infrastrukturalnej w postaci budowy linii energetycznej na podstawie specustawy drogowej przy okazji budowy trasy szybkiego ruchu S7. Tym samym w przypadku budowy linii energetycznej w przedmiotowej sprawie konieczne jest, zdaniem Skarżącego, przeprowadzenie odrębnego postępowania w zakresie oddziaływania na środowisko i pozwolenia na budowę.

Oczekuję za pilną odpowiedź ze strony Wojewody Mazowieckiego.

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

Załącznik:

pełnomocnictwo

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style, is positioned diagonally across the page. To the right of the signature, there is a circular stamp, likely an official seal or stamp, though its details are not clearly legible.