



Warszawa, 3 lipca 2025 r.

**GŁÓWNY INSPEKTOR
NADZORU BUDOWLANEGO
DOR.7110.78.2025.MM**

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 i pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572, dalej jako k.p.a.), po rozpatrzeniu odwołania [.....] od decyzji Wojewody Mazowieckiego Nr 767/SAAB/2024 z 19 grudnia 2024 r., znak: WIR-I.7840.9.6.2024.DR, w przedmiocie pozwolenia na budowę,

- 1. utrzymuję w mocy zaskarżoną decyzję w części dotyczącej zatwierdzenia projektu budowlanego (składającego się z projektu zagospodarowania terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego) i udzielenia pozwolenia na budowę w zakresie budowy stacji A12 oraz jej infrastruktury towarzyszącej,**
- 2. umarzam postępowanie odwoławcze w pozostałym zakresie.**

UZASADNIENIE

Decyzją z 19 grudnia 2024 r. Wojewoda Mazowiecki zatwierdził projekt budowlany (składający się z projektu zagospodarowania terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego) i udzielił Miastu Stołecznemu Warszawa pozwolenia na budowę i rozbiórkę, dla inwestycji: „Budowa stacji A12, wentylatorni szlakowych B12 i B13 oraz infrastruktury towarzyszącej wraz z rozbiórką istniejącego tunelu B12/B13 na długości projektowanych obiektów”, na terenie działki ew. nr 90/14 - obręb 5-05-01, działki ew. nr 2/2 – obręb 5-05-02, działek ew. nr 76, 127/3, 127/4, 127/5, 127/6, 129/1, 129/2 z obrębu 5-05-03, działek ew. nr 39/2, 39/3, 39/5, 40/1, 192/1, 192/2 z obrębu 5-05-04, działek ew. nr 12/1, 12/2 z obrębu 5-05-06, działki ew. nr 2 – obręb 5-05-07, jednostka ewidencyjna 146510_8 m. st. Warszawa, woj. mazowieckie. Decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

Od decyzji organu wojewódzkiego Nr 767/SAAB/2024 z 19 grudnia 2024 r. [.....]
.....] złożyły w ustawowym terminie odwołanie.

Po rozpatrzeniu odwołania oraz przeanalizowaniu akt sprawy Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego stwierdza, co następuje.

Jak wyjaśnił WSA w Warszawie w wyroku z 2 lutego 2016 r., sygn. akt VII SA/Wa 2436/15, w przypadku inwestycji liniowych, zakres postępowania musi odpowiadać interesowi prawnemu określonego podmiotu. Decyzja wydana w postępowaniu odwoławczym, którego przedmiotem jest inwestycja liniowa, może dotyczyć kwestionowanej decyzji tylko w tej części, w której odnosi się ona do interesu prawnego odwołującego się (podobnie wyrok NSA z 4 października 2016 r., II OSK1412/16).

Pomimo tego, że zezwolenie na realizację przedmiotowej inwestycji ze względu na swój liniowy charakter obejmuje wiele nieruchomości, a w konsekwencji stronami postępowania w jego przedmiocie jest wiele podmiotów, to interes prawny każdego z nich nie dotyczy całej decyzji. Interes prawny poszczególnych stron postępowania o wydanie tego rodzaju

zezwolenia dotyczy tej części decyzji, która dotyczy nieruchomości danej osoby. Innymi słowy, każdy z właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości oraz osób mających inne prawa do nieruchomości jest stroną decyzji o pozwoleniu na budowę tylko w części dotyczącej jego nieruchomości.

W postępowaniu w sprawie dotyczącej decyzji o pozwoleniu na budowę, w oparciu o art. 28 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418, dalej Prawo budowlane) pojęcie strony w sprawach dotyczących pozwolenia na budowę ogranicza się do inwestora oraz właścicieli, użytkowników wieczystych lub zarządców nieruchomości znajdujących się w obszarze oddziaływania obiektu.

Przez obszar oddziaływania obiektu, zgodnie z art. 3 pkt 20 Prawa budowlanego należy rozumieć teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zabudowie tego terenu.

GUNB pismem z 10 marca 2025 r., znak: DOR.7110.78.2025.MM, wezwał Skarżące do wskazania indywidualnego interesu prawnego do kwestionowania decyzji Wojewody Mazowieckiego z 19 grudnia 2024 r.

Skarżące do pisma z 31 marca 2025 r., stanowiącego odpowiedź na wezwanie, załączyły odpis zwykły księgi wieczystej oraz Akt Notarialny [.....], z których to dokumentów wynika, że są współwłaścicielkami lokalu niemieszkalnego [.....] w budynku położonym na działce ew. nr 134 – obręb 5-05-04 przy ul. Pięknej 28/34 w Warszawie – Śródmieście, oraz użytkownikami wieczystymi nieruchomości wspólnej [.....].

W decyzji Nr 767/SAAB/2024 z 19 grudnia 2024 r. na str. 4 Wojewoda Mazowiecki informuje: „*Obszar oddziaływania obiektu, o którym mowa w art. 3 pkt 20 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, obejmuje nieruchomości: województwo mazowieckie, jedn. ew. 146510_8, m. st. Warszawa (...) obręb 5-05-04, działki ew. nr: 39/2, 39/3, 39/5, 40/1, 192/1, 192/2, 23, 94, 95, 109, 114, 119, 110, 115, 120, 125, 126, 129/3, 129/4, 39/4, 134.*

Mając powyższe na względzie oraz orzecznictwo sądowoadministracyjne wniesione odwołanie (jak wynika z jego treści, dotyczące całej decyzji) zostało rozpatrzone w części, w jakiej dotyczy ono interesu prawnego Skarżących, tj. w części dotyczącej obszaru planowanej inwestycji graniczącego z działką ew. nr 134, na której usytuowany jest budynek z lokalem Skarżących.

Ze względu na lokalizację działki nr 134, [.....], są stronami w sprawie pozwolenia na budowę tylko w zakresie budowy stacji metra A12 „Plac Konstytucji” oraz infrastruktury towarzyszącej (zob. Projekt zagospodarowania terenu TOM I, rys nr MB-L1-A12-493F/02). Zgodnie z projektem budowlanym projektowana stacja A12 położona będzie wzdłuż ul. Marszałkowskiej, na jej odcinku pomiędzy ul. Wilczą a północną ścianą Palcu Konstytucji i ul. Piękną i Koszykową. Stacja ta w części podziemnej posiada 2 główne poziomy oraz 1 poziom pomocniczy: poziom peronu oraz poziom antresoli i poziom podperonia z pomieszczeniami dozorowymi i technicznymi (podszybia schodów ruchomych i wind, pompownia ścieków, podstacja energetyczna). Ruch pasażerski z terenu zorganizowany jest przy pomocy dwóch wejść (poprzez 4 pary schodów stałych i 2 wind osobowo-towarowych w strefie wejściowej), jedno od strony wschodniej, drugie od strony zachodniej. Wejścia te usytuowane są wzdłuż obu stron ul. Marszałkowskiej. W części nadziemnej projektuje się 2 pawilony

wyjściowe oraz pawilon dla dźwigu osobowego, a także przewidziano zatokę parkingową dla obsługi technicznej i służb ratunkowych.

Zatem w pozostałej części, tj. w części dotyczącej zatwierdzenia projektu budowlanego i udzielenia pozwolenia na budowę, postępowanie odwoławcze należało umorzyć z uwagi na fakt, że Skarżące nie posiadają legitymacji do skutecznego wniesienia odwołania w tym zakresie.

Jak wynika z wyroku WSA w Warszawie z 12 marca 2019 r., sygn. akt I SA/Wa 1791/18, w sytuacji gdy postępowanie odwoławcze powinno zostać umorzone w części, organ powinien orzec jednocześnie, w odpowiednim zakresie, na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 lub 2 oraz pkt 3 k.p.a. Takie rozstrzygnięcia, w tym umotywowane posiadaniem przez skarżącego interesu prawnego jedynie w odniesieniu do części decyzji, są powszechnie akceptowane w praktyce orzecznictwa administracyjnego i sądowniczo-administracyjnego (zob. wyroki: WSA w Warszawie z 20 sierpnia 2020 r., IV SA/Wa 2425/19; NSA z 13 maja 2016 r., I OSK 1770/14 i I OSK 1905/14; wyrok WSA w Olsztynie z 1 kwietnia 2015 r., II SA/OI 68/15).

Przechodząc do oceny zaskarżonej decyzji w określonej wyżej części, tj. budowy stacji metra A12 i infrastruktury towarzyszącej, należy wskazać, co następuje.

Stosownie do treści art. 32 ust. 4 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego, pozwolenie na budowę może być wydane wyłącznie temu, kto złożył wniosek w tej sprawie w okresie ważności decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli jest ona wymagana zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz temu kto złożył oświadczenie, pod rygorem odpowiedzialności karnej, o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane. Powyższe oświadczenie inwestor winien dołączyć do wniosku o pozwolenie na budowę wraz z decyzją o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli jest ona wymagana zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (art. 33 ust. 2 pkt 2 i 3 Prawa budowlanego).

W niniejszej sprawie Inwestor złożył: oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania działkami inwestycyjnymi na cele budowlane, decyzję Wojewody Mazowieckiego Nr 33/SPEC/2024 z 11 marca 2024 r., znak: WIR-I.747.2.1.2023 o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla wnioskowanej inwestycji (sprostowanej postanowieniem Nr 1331/SAAB/2024 z 4 listopada 2024 r., znak: WIR-I.747.2.1.2023.IK1), uzupełniony (zgodnie z wezwaniem Wojewody Mazowieckiego z 8 lipca 2024 r., znak: WIR-I.7840.9.6.2024.DW (IK1)) wniosek o pozwolenie na budowę o pozwolenie na rozbiórkę wraz z zaświadczeniem Wojewody Mazowieckiego z 6 sierpnia 2024 r., znak: WIR-I.747.2.1.2023.IK1, że ww. decyzja Nr 33/SPEC/2024 z 11 marca 2024 r. stała się ostateczna w dniu 24 kwietnia 2024 r.

Stosownie do art. 35 ust. 1 pkt 1 lit. a i b Prawa budowlanego, przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego organ administracji architektoniczno-budowlanej sprawdza: zgodność projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i innymi aktami prawa miejscowego albo decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w przypadku braku miejscowego planu oraz wymaganiami ochrony środowiska, w szczególności określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której

mowa w art. 71 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.

Stosownie do § 4 ust. 1 pkt 1 i 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 maja 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie (Dz. U. z 2023 r. poz. 1210), obiekty budowlane metra projektuje się i sytuje w sposób uwzględniający uwarunkowania gospodarcze, społeczne, ochrony warunków życia, zdrowia i środowiska przez m.in.: uwzględnienie oddziaływania linii metra na istniejącą zabudowę, uwzględnienie warunków wynikających z badań geologicznych, hydrogeologicznych oraz geotechnicznych.

W analizowanym przypadku powyższe wymogi zostały spełnione. Kwestia oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, w tym stacja A12 oraz towarzysząca jej infrastruktura, została poddana ocenie w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z 31 lipca 2023 r., znak: WOOS-II.420.48.2020.PT.34 o środowiskowych uwarunkowaniach ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „budowie stacji A12 wraz z wentylatorami szlakowymi B12 i B13 oraz infrastrukturą towarzyszącą, na eksploatowanej I linii metra w Warszawie” według wariantu I (wariant rekomendowany przez Inwestora), sprostowanej postanowieniem z 26 października 2023 r., znak: WOOS-II.420.48.2020.PT.36, i ostatecznej (zob. zaświadczenie RDOŚ w Warszawie z 26 października 2023 r., znak: WOOS-II.420.48.2020.PT.38). Decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Zatwierdzony projekt budowlany w zakresie stacji A12 oraz towarzyszącej jej infrastruktury nie narusza warunków zawartych w ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (zob. Projekt zagospodarowania terenu, TOM I, Opis techniczny pkt 9. Zestawienie uwarunkowań wskazanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, str. 66 ÷ 88 oraz Projekt architektoniczno-budowlany, TOM II/1, Opis techniczny pkt 3.15. Zestawienie uwarunkowań wskazanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, str. 38 ÷ 57).

Zatwierdzony projekt budowlany w ww. zakresie nie narusza również ustaleń zawartych w sprostowanej decyzji Wojewody Mazowieckiego Nr 33/SPEC/2024 z 11 marca 2024 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla wnioskowanej inwestycji, której nadano rygor natychmiastowej wykonalności, ze względu na ważny interes społeczny i gospodarczy (art. 9w ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym - Dz. U. z 2024 r. poz. 697 ze zm.).

Stosownie do treści art. 35 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego, przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego organ administracji architektoniczno-budowlanej sprawdza zgodność projektu zagospodarowania działki lub terenu z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi.

Analiza projektu zagospodarowania terenu, w zakresie stacji A12 oraz towarzyszącej jej infrastruktury, zatwierdzonego decyzją Wojewody Mazowieckiego Nr 767/SAAB/2024 z 19 grudnia 2024 r. wykazała, że nie narusza on przepisów techniczno-budowlanych, w szczególności przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 maja 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie oraz rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1679 ze zm.).

Zgodnie z art. 35 ust. 1 pkt 3 i 3a Prawa budowlanego przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego organ administracji architektoniczno-budowlanej sprawdza: kompletność projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego, w tym dołączenie kopii zaświadczeń, o którym mowa w art. 12 ust. 7, dotyczącego projektanta i projektanta sprawdzającego, dołączenie wymaganych opinii, uzgodnień, pozwoleń i sprawdzeń, oświadczeń, o których mowa w art. 33 ust. 2 pkt 9 i 10. Ponadto organ sprawdza, czy projekt zawiera informację dotyczącą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ze względu na specyfikę projektowanego obiektu budowlanego, uwzględnianej w planie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, o której mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1b.

Stosownie do art. 35 ust. 1 pkt 4 i 4a Prawa budowlanego przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego organ administracji architektoniczno-budowlanej sprawdza posiadanie przez projektanta i projektanta sprawdzającego odpowiednich uprawnień budowlanych oraz przynależność projektanta i projektanta sprawdzającego do właściwej izby samorządu zawodowego.

Jak wynika z analizy akt projekt budowlany jest kompletny i zawiera wymagane opinie, uzgodnienia, pozwolenia i sprawdzenia, a także informację dotyczącą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, o której mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1b Prawa budowlanego (zob. TOM IV/1 Załączniki Projektu Budowlanego, zał. 19, str.138). Projekt został sporządzony i sprawdzony przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane legitymujące się aktualnymi na dzień opracowania projektu - lub jego sprawdzenia – zaświadczeniami, które złożyły oświadczenia o sporządzeniu projektu budowlanego, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Z uwagi na to, że teren inwestycji objęty jest ochroną konserwatorską, Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków decyzją z 6 czerwca 2024 r., znak: WZWL.5142.569.2024 JS, pozwolił Miastu Stołecznemu Warszawa na prowadzenie robót budowlanych polegających m. in. na budowie stacji A12, oraz infrastruktury jej towarzyszącej na długości projektowanych obiektów, określając warunki wykonania tych robót.

Podsumowując należy wskazać, że w sytuacji gdy Inwestor złożył kompletny projekt budowlany, który spełnia wszystkie warunki określone w ww. przepisach prawa, oraz mając na uwadze treść art. 35 ust. 4 Prawa budowlanego, tj. w razie spełnienia wymagań określonych w ust. 1 oraz w art. 32 ust. 4, organ administracji architektoniczno-budowlanej nie może odmówić wydania decyzji o pozwoleniu na budowę, organ ten jest zobligowany do jej wydania.

W odwołaniu Skarżące kwestionują *rzetelność analizy architektoniczno-budowlanej wykazanej w Tomie II/4 w Analizie Rozwiązań Proekologicznych*, dotyczącej wykonania analizy drgań i obciążeń dynamicznych na konstrukcję budynków oraz wykazanych w analizie wniosków przedstawiających tylko wstępne dane dotyczące hałasu w fazie eksploatacji metra.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że załączona do projektu architektoniczno-budowlanego „Analiza rozwiązań proekologicznych” (TOM II/4), to analiza rozwiązań architektonicznych i ekologicznych zastosowanych na etapie realizacji jak i eksploatacji

inwestycji w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania tej inwestycji na środowisko m.in. emisji hałasu i drgań.

Skarżące w odwołaniu podnoszą, że wykonana analiza drgań i obciążeń dynamicznych na konstrukcje budynków została przeprowadzona dla budynku pod adresem ul. Marszałkowska 53. (...) została przeprowadzona w sposób niekompletny (nie dotyczy wszystkich narażonych budynków). Przeprowadzona została dla budynku, który jest po remoncie, a na jej podstawie została przedstawiona teza o oddziaływaniu inwestycji na wszystkie pozostałe budynki w rejonie inwestycji. Analiza zawiera stwierdzenia teoretyczne nieoparte analizą dotychczasowych uszkodzeń w innych budynkach wywołanych już samym przebiegiem linii metra w tunelu szlakowym (bez uwzględnienia zmian trwałości gruntu wywołanych planowaną budową komory stacji metra wraz z korytarzami oraz szybami windowymi i wentylacyjnymi).

Z „Analizy rozwiązań proekologicznych” wynika, że została ona wykonana dla budynku przy ul. Marszałkowskiej 53 wytypowanego na podstawie największego przewidywanego poziomu oddziaływań dynamicznych, i jak w niej wskazano m. in. przy obecnym poziomie zakłóceń dynamicznych nie jest wymagane zastosowanie elementów lub rozwiązań obniżających poziom drgań. (...) Prognozowane maksymalne wartości szczytowe amplitud przyspieszenia drgań podłoża gruntowego w miejscu istniejących budynków zlokalizowanych w sąsiedztwie projektowanej stacji A12 nie przekraczają wartości granicznej określonej w normie PN-B-02170:2016-12P. Prognozowany poziom drgań po wybudowaniu projektowanej stacji A12 z dużym prawdopodobieństwem będzie zbliżony do poziomu występującego obecnie (pkt 4.2.3. Drgania, str. 15-17).

Natomiast odnosząc się do zarzutów dotyczących wniosków zawartych w Analizie Rozwiązań Proekologicznych, TOM II/4 w dziale 4.1.5. Hałas, należy wskazać, że na str. 14 analizy zapisano, że hala peronowa i tunele projektowanego fragmentu metra będą znajdować się pod ziemią, hałas kolejowy związany z ruchem pociągów nie będzie miał wpływu na warunki akustyczne w środowisku zewnętrznym. Ponadto wyjaśniono, że Lokalne instalacje i urządzenia wentylacyjne, np. związane z wentylacją pomieszczeń obsługi metra, pomieszczeń sanitarnych, usługowych, itp. będą wyposażone w tłumiki akustyczne i inne konieczne zabezpieczenia przed hałasem.

Uzupełniając należy dodać, że pismem z 9 maja 2025 r. Inwestor – Miasto Stołeczne Warszawa (reprezentowane przez [.....]), złożyło do GUNB wyjaśnienia w nawiązaniu do odwołania Skarżących, w którym m. in. poinformował, że Analiza drgań została przeprowadzona dla budynku, który wytypowany został na podstawie największego przewidywanego poziomu oddziaływań dynamicznych. Mając na uwadze kwestie bezpieczeństwa wybrano budynek usytuowany w bezpośrednim sąsiedztwie wielu zróżnicowanych źródeł drgań (tunele metra, torowisko tramwajowe, ulice i ich skrzyżowanie) i tym samym narażony w największym stopniu na występowanie zakłóceń dynamicznych.(...) Wyniki wykonanych pomiarów drgań w odniesieniu do budynku reprezentatywnego wskazują, że dominujące źródła drgań stanowią przejazdy taboru tramwajowego taboru metra, natomiast najbardziej wyczuwalnym i uciążliwym źródłem drgań są przejazdy taboru tramwajowego. (...) Z wykonanych analiz wynika, że prognozowany poziom drgań po wybudowaniu projektowanej stacji A12 z dużym prawdopodobieństwem będzie zbliżony do poziomu występującego obecnie. W związku z tym, że zarówno obecny poziom oddziaływań dynamicznych jak i poziom prognozowany nie przekraczają wartości granicznej, nie ma konieczności stosowania dodatkowych elementów zabezpieczających konstrukcję

budynków i ludzi w budynkach przed niekorzystnym wpływem drgań. Ponadto wskazano, że przed rozpoczęciem realizacji robót budowlanych zostaną wykonane: aktualizacja oceny stanu budynków, projekt monitoringu i zabezpieczenia obiektów z uwzględnieniem aktualnego stanu technicznego budynków. Przyszły Wykonawca robót zobowiązany będzie do prowadzenia prac zgodnie z przepisami prawa, w tym w zakresie odpowiedzialności za spowodowane szkody, a także będzie zobligowany, przed rozpoczęciem prac, do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej Wykonawcy. Umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej będzie dotyczyła odpowiedzialności cywilnej za wszystkie szkody rzeczowe i osobowe oraz następstwa finansowe tych szkód, powstałe w wyniku realizacji inwestycji, w tym wynikające z niewykonania lub nienależytego wykonania inwestycji, jak również szkody w obiektach i budynkach sąsiadujących z terenem budowy. (...) jeśli w wyniku realizacji inwestycji powstaną jakiegokolwiek szkody na elewacji budynku, przyszły Wykonawca robót budowlanych będzie zobligowany do ich usunięcia w ramach swojej odpowiedzialności oraz w oparciu o zawartą umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

W kontekście tego co wyżej podkreślenia wymaga, że z uwagi na czas, jaki upłynął od zakończenia zabudowy przy ul. Marszałkowskiej z jednoczesnym wieloletnim oddziaływaniem emitowanym przez ruch taboru metra i taboru tramwajowego na tej ulicy, proces osiadań istniejących budynków można uznać w dużym stopniu za zakończony. Zatem drgania emitowane przez ruch taboru szynowego i przekazywane przez podłoże gruntowe, nie będą znacznie oddziaływać na stan techniczny zabudowy znajdującej się w obszarze ich oddziaływania zwłaszcza, że poziom drgań po wybudowaniu projektowanej stacji A12 z dużym prawdopodobieństwem będzie zbliżony do poziomu występującego obecnie, jak wskazano w analizie rozwiązań proekologicznych (pkt 6. Dane techniczne przedsięwzięcia charakteryzujące jego wpływ na obiekty sąsiednie, str. 21) *zarówno obecny poziom oddziaływań dynamicznych powodowanych eksploatacją linii metra jak i poziom prognozowany nie przekraczają wartości granicznej nie ma konieczności stosowania dodatkowych elementów zabezpieczających konstrukcję budynków i ludzi w budynkach przed niekorzystnym wpływem drgań.*

W ocenie GINB, mając na uwadze wskazane informacje, brak jest podstaw do uznania, że zarzuty Skarżących, dotyczące rzetelności „Analizy rozwiązań proekologicznych” w zakresie hałasu oraz drgań, zasługują na uwzględnienie.

Poruszona w odwołaniu kwestia ryzyka katastrofy budowlanej również nie zasługuje na uwzględnienie, bowiem jak opisano w ww. Analizie (pkt 5.2. Katastrofa naturalna i budowlana, str. 19) *Planowane przedsięwzięcie poprzez zastosowanie najlepszych rozwiązań technicznych i technologicznych będzie odporne na oddziaływanie ekstremalnych zjawisk pogodowych (...) Przy prawidłowo prowadzonych pracach ziemnych i budowlanych planowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem katastrof budowlanych.*

Należy ponadto podkreślić, że organ administracji architektoniczno-budowlanej nie jest uprawniony do kwestionowania rozwiązań technicznych zawartych w projekcie. Żadna część projektu budowlanego. O ile PZT podlega ocenie organu także pod kątem zgodności z przepisami techniczno-budowlanym, to żadna część projektu nie podlega ocenie organu pod kątem zgodności z zasadami wiedzy technicznej i sztuki budowlanej.

Materia ta pozostaje w odpowiedzialności projektanta, który posiada odpowiednie uprawnienia.

W świetle powyższego należało utrzymać w mocy decyzję Wojewody Mazowieckiego Nr 767/SAAB/2024 z 19 grudnia 2024 r., w części dotyczącej zatwierdzenia projektu budowlanego i udzielenia pozwolenia na budowę w zakresie budowy stacji A12 i jej infrastruktury towarzyszącej, a w pozostałym zakresie umorzyć postępowanie odwoławcze.

Z przytoczonych względów orzeczono jak w sentencji.

Decyzja niniejsza jest ostateczna. Strona może ją zaskarżyć do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, w terminie 30 dni od daty jej otrzymania. Skargę należy wnieść za pośrednictwem Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, 00-926 Warszawa, ul. Krucza 38/42. Wysokość wpisu od skargi na niniejszą decyzję wynosi 500 zł. Strona ma prawo ubiegać się w Sądzie o przyznanie prawa pomocy obejmującego m.in. zwolnienie od kosztów sądowych.

z upoważnienia
GŁÓWNEGO INSPEKTORA NADZORU BUDOWLANEGO
Zastępca Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego

Filip Prusik-Serbinowski
(dokument podpisany elektronicznie)

Otrzymują:

1. [.....]
2. [.....]
3. [.....] – pełnomocnik inwestora

Do wiadomości:

1. Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie, Plac Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, z prośbą o dokonanie obwieszczeń o wydaniu niniejszej decyzji w trybie art. 9ac ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697),
2. Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego, ul. Czereśniowa 98, 02-456 Warszawa
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. H. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa
4. Sekretariat DOR
5. aa