



Milanówek, 28 maja 2026 roku

Do Wiceburmistrza Miasta Milanówka
Mirośława Kaznowskiego
za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta
Milanówka Dariusza Kopia

Replika na drugą odpowiedź na interpelację w sprawie zasad kwalifikowania dróg do remontów i budowy oraz transparentności tego procesu

Szanowny Panie Wiceburmistrzu,

Dziękuję za odpowiedź z dnia 26 maja 2026 r. na moją replikę dotyczącą Pańskiej odpowiedzi na moją interpelację w sprawie zasad kwalifikowania dróg do remontów i budowy oraz transparentności tego procesu. Na wstępie chcę wskazać, że w porównaniu z pierwszą odpowiedzią obecna odpowiedź zawiera kilka istotnych doprecyzowań, które należy odnotować jako merytorycznie ważne.

Po pierwsze, jednoznacznie wskazano, że tabele rankingu dróg mają charakter pomocniczy i niewiążący. Jest to ważna informacja, ponieważ porządkuje status tego dokumentu i pozwala odróżnić go od formalnego harmonogramu inwestycji.

Po drugie, potwierdzono, że tabele nie wykazują kolejności wykonania robót, lecz jedynie wyznaczają ogólny kierunek harmonogramu prac w zakresie inwestycji drogowych. Jest to istotne doprecyzowanie, ponieważ oznacza, że sama punktacja nie przesądza o kolejności realizacji zadań.

Po trzecie, wskazano, że konsultacje społeczne w sprawie kierunku, kryteriów i formuły klasyfikacji dróg odbyły się na przełomie 2024 i 2025 r., a informacje o nich były zamieszczane na stronie internetowej miasta. Dziękuję również za wskazanie adresów publikacji materiałów dotyczących tych konsultacji.

Po czwarte, doprecyzowano, że od czasu sporządzenia dokumentu nie zaszły – według Urzędu – istotne zmiany co do stanu dróg lub ich uzbrojenia, które wymuszałyby konieczność aktualizacji rankingu.



Po piąte, wskazano, że przed typowaniem dróg do realizacji każdorazowo dokonywana jest ocena, czy stan własności nieruchomości umożliwia przeprowadzenie inwestycji.

Po szóste, podano dodatkowe informacje dotyczące regulacji stanów prawnych dróg, w tym wyjaśniono zależność tych działań od instytucji zewnętrznych, takich jak Starostwo Powiatowe oraz Mazowiecki Urząd Wojewódzki, a także wskazano na znaczenie wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z dnia 28 lutego 2024 r.

Po siódme, wskazano, że lista dróg objętych regulacją została określona między innymi w wyroku WSA z dnia 28 lutego 2024 r., priorytetowo regulowane są drogi, na których Urząd planuje realizację inwestycji, a termin zakończenia całego procesu jest trudny do określenia.

Powyższe informacje są istotne i za nie dziękuję. Jednocześnie jednak odpowiedź nadal nie usuwa zasadniczych wątpliwości dotyczących transparentności, kompletności danych oraz rzeczywistego mechanizmu podejmowania decyzji inwestycyjnych. W kilku punktach odpowiedź doprecyzowuje wcześniejsze stanowisko, ale równocześnie ujawnia szerszy problem systemowy: ranking istnieje, lecz nie jest wiążący; punktacja istnieje, lecz nie przesądza o kolejności; stan prawny dróg nie był elementem rankingu, choć ma zasadnicze znaczenie dla realizacji inwestycji; gmina nie posiadała dotąd gotowego, kompletnego zestawienia statusów prawnych dróg, choć decyzje inwestycyjne wymagają każdorazowej analizy tego statusu.

W związku z tym proszę o dalsze doprecyzowanie poniższych kwestii.

I. Status rankingu i jego rzeczywiste znaczenie w procesie decyzyjnym

Skoro Urząd jednoznacznie wskazuje, że ranking ma charakter pomocniczy i niewiążący, proszę o doprecyzowanie, jakie jest jego realne znaczenie w praktyce.

Proszę o odpowiedź na następujące pytania:

1. Czy istnieją sytuacje, w których droga o niższej punktacji może zostać skierowana do realizacji przed drogą o wyższej punktacji?
2. Jeśli tak, proszę wskazać, jakie przesłanki mogą uzasadniać takie odstępstwo.
3. Czy odstępstwa od kolejności wynikającej z punktacji są w jakikolwiek sposób dokumentowane?
4. Czy mieszkańcy mogą uzyskać informację, dlaczego dana droga została wybrana do realizacji mimo niższej punktacji albo dlaczego droga z wyższą punktacją nie została wybrana?
5. Czy przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych istnieje wewnętrzna procedura ważenia poszczególnych czynników, takich jak: punktacja z rankingu, stan prawny drogi, stan techniczny, odwodnienie, uzbrojenie, bezpieczeństwo ruchu, wnioski



mieszkańców, wnioski radnych, możliwość pozyskania dofinansowania, możliwości finansowe gminy?

6. Jeżeli taka procedura istnieje, wnoszę o jej udostępnienie. Jeżeli nie istnieje, proszę o jednoznaczne potwierdzenie, że decyzje są podejmowane indywidualnie, bez formalnej procedury porównawczej.

II. Kryteria wyboru inwestycji drogowych

W odpowiedzi wskazano, że decyzje inwestycyjne podejmowane są w oparciu o możliwości finansowe, wnioski mieszkańców i radnych oraz pomocniczo w oparciu o ranking dróg. To nadal nie wyjaśnia, jak te kryteria są stosowane w praktyce. Proszę zatem o wskazanie:

1. Czy istnieje zamknięty katalog kryteriów wyboru dróg do remontu lub budowy?
2. Czy każdemu kryterium przypisana jest jakakolwiek waga?
3. Czy wnioski mieszkańców i radnych są ewidencjonowane oraz zestawiane z rankingiem?
4. Czy Urząd prowadzi wykaz wniosków mieszkańców i radnych dotyczących remontów i budowy dróg?
5. Czy taki wykaz może zostać udostępniony w zakresie dotyczącym: nazwy ulicy, daty wpływu wniosku, rodzaju zgłoszonego problemu, sposobu rozpatrzenia, informacji, czy ulica została ujęta w planach inwestycyjnych?

Bez takich danych trudno mówić o rzeczywistej możliwości społecznej weryfikacji procesu podejmowania decyzji.

III. Zgodność realizowanych inwestycji z punktacją

W moich wcześniejszych pytaniach prosiłam o informację, czy inwestycje drogowe realizowane od czasu przedstawienia rankingu były zgodne z przyjętą punktacją. W odpowiedzi ponownie wskazano jedynie, że ranking ma charakter pomocniczy i niewiążący. To nadal nie jest odpowiedź na pytanie.

W związku z tym ponownie proszę o przygotowanie zestawienia obejmującego wszystkie inwestycje drogowe zrealizowane, rozpoczęte lub skierowane do przygotowania od czasu opracowania rankingu, zawierającego co najmniej:

1. nazwę ulicy lub odcinka drogi,
2. rodzaj zadania, czyli remont, przebudowa, budowa, projekt, dokumentacja techniczna albo regulacja stanu prawnego,
3. punktację tej drogi w rankingu,
4. pozycję tej drogi w rankingu, o ile taka pozycja była ustalona,
5. informację, czy zadanie wynikało z rankingu,



6. informację, czy zadanie zostało wybrane mimo niższej punktacji niż inne drogi oczekujące,
7. krótkie uzasadnienie wyboru danej drogi do realizacji.

Bez takiego zestawienia nie da się ocenić, czy ranking realnie wspiera proces planowania, czy pełni jedynie funkcję informacyjną.

IV. Aktualizacja rankingu

W odpowiedzi wskazano, że aktualizacja rankingu zostanie dokonana w razie potrzeby i w przypadku zaistnienia istotnych zmian. Jednocześnie stwierdzono, że od chwili sporządzenia dokumentu nie zaszły istotne zmiany co do stanu dróg lub ich uzbrojenia.

Proszę o doprecyzowanie:

1. Kto dokonuje oceny, czy zaszły „istotne zmiany”?
2. Jakie zmiany uznawane są za istotne?
3. Czy zgłoszenia mieszkańców mogą stanowić podstawę aktualizacji rankingu?
4. Czy remonty, budowy, pogorszenie stanu nawierzchni, zmiana organizacji ruchu, nowe inwestycje mieszkaniowe, zmiana natężenia ruchu lub zmiany w odwodnieniu są traktowane jako przesłanki aktualizacji?
5. Czy aktualizacja rankingu będzie publikowana?
6. Czy mieszkańcy będą mogli zgłaszać uwagi do aktualizacji?

Obecna odpowiedź nie wyjaśnia trybu aktualizacji, a jedynie wskazuje, że aktualizacja może nastąpić w przyszłości.

V. Stan prawny dróg jako element kluczowy dla inwestycji

Z obu odpowiedzi Urzędu wyłania się bardzo istotny obraz. Z jednej strony wskazano, że przy tworzeniu rankingu dróg nie brano pod uwagę stanu własności nieruchomości pod drogami. Z drugiej strony wskazano, że przed typowaniem dróg do realizacji każdorazowo dokonywana jest ocena, czy stan własności umożliwi przeprowadzenie inwestycji. Oznacza to, że stan prawny dróg nie jest elementem punktacji, ale w praktyce może przesądzać o możliwości realizacji inwestycji.

To jest zagadnienie kluczowe, ponieważ mieszkańcy mogą otrzymać informację, że dana droga ma określoną punktację, ale nie wiedzą, czy jej realizacja jest faktycznie możliwa ze względów prawnych. W konsekwencji ranking może nie odzwierciedlać realnej wykonalności inwestycji.

W związku z tym proszę o doprecyzowanie:



- 1 Dlaczego stan prawny dróg nie został uwzględniony w metodologii rankingu, skoro ma bezpośredni wpływ na możliwość realizacji inwestycji?
- 2 Czy Urząd rozważa uzupełnienie rankingu o kolumnę dotyczącą stanu prawnego drogi?
- 3 Czy Urząd rozważa oznaczenie w rankingu dróg jako: możliwe do realizacji bez regulacji stanu prawnego, wymagające częściowej regulacji, wymagające pełnej regulacji, niemożliwe obecnie do realizacji z przyczyn prawnych?
- 4 Czy mieszkańcy mogą otrzymać informację, że dana droga, mimo wysokiej punktacji, nie może być obecnie realizowana z powodu nieuregulowanego stanu prawnego?
- 5 Czy przy kolejnej aktualizacji rankingu zostanie uwzględniony element wykonalności prawnej inwestycji?

VI. Zestawienie dróg o nieuregulowanym stanie prawnym

W odpowiedzi wskazano, że Gmina ma dostęp do Ewidencji Gruntów i Budynków prowadzonej przez Starostwo Powiatowe oraz że te dane są wystarczające do racjonalnej regulacji stanu prawnego dróg. Jednocześnie wskazano, że nie istnieje dokument z wykazem dróg do regulacji, ponieważ informacje te są dostępne online w EGiB. Tego stanowiska nie można uznać za wystarczające.

Dostęp do EGiB nie jest tym samym, co posiadanie przez gminę uporządkowanego zestawienia dróg o nieuregulowanym stanie prawnym. Ewidencja gruntów i budynków jest rejestrem danych geodezyjnych i własnościowych, ale nie zastępuje gminnej analizy drogowej wskazującej, które drogi są własnością gminy, które są współwłasnością, które znajdują się na gruntach prywatnych, które wymagają komunalizacji, regulacji, wykupu, przejęcia albo innych działań prawnych.

Skoro Urząd wskazuje, że przed typowaniem dróg do realizacji każdorazowo dokonuje oceny stanu własności, oznacza to, że takie analizy są prowadzone. Skoro natomiast regulacja stanów prawnych jest jednym z warunków realizacji inwestycji, mieszkańcy powinni mieć możliwość poznania skali problemu.

W związku z tym wnoszę o przygotowanie i udostępnienie zbiorczego zestawienia dróg o nieuregulowanym stanie prawnym.

Zestawienie powinno obejmować co najmniej:

- 1 nazwę drogi lub ulicy,
- 2 numer lub numery działek, na których znajduje się droga,
- 3 informację, czy droga jest: drogą publiczną gminną, drogą wewnętrzną, drogą faktycznie użytkowaną publicznie, drogą na gruntach prywatnych, drogą na gruntach Skarbu Państwa, drogą na gruntach gminnych, drogą o mieszanym stanie własnościowym,



- 4 wskazanie, czy stan prawny jest: uregulowany, częściowo uregulowany, nieuregulowany, w trakcie regulacji,
- 5 wskazanie rodzaju wymaganych działań: komunalizacja, wykup, podział geodezyjny, decyzja administracyjna, postępowanie przed Wojewodą, czynności przed Starostą, inne działania,
- 6 informację, czy droga została objęta wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z dnia 28 lutego 2024 r.,
- 7 informację, czy w sprawie danej drogi złożono wniosek do Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego,
- 8 etap postępowania,
- 9 informację, czy droga jest planowana do inwestycji,
- 10 przewidywany dalszy tryb działania.

Jeżeli przygotowanie pełnego zestawienia wymaga czasu, proszę o wskazanie terminu, w jakim Urząd może je opracować i przedstawić Radzie Miasta oraz mieszkańcom.

Nie jest wystarczające odesłanie mieszkańców do EGiB. Mieszkańcy nie pytają o surowe dane geodezyjne, lecz o informację publiczną dotyczącą tego, które drogi w Milanówku wymagają regulacji i jaki ma to wpływ na planowanie inwestycji drogowych.

VII. Lista dróg objętych wyrokiem WSA z dnia 28 lutego 2024 r.

W odpowiedzi wskazano, że lista dróg objętych regulacją została określona między innymi w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z dnia 28 lutego 2024 r. Proszę zatem o udostępnienie tej listy w formie czytelnej dla mieszkańców, ze wskazaniem:

1. nazw ulic,
2. numerów działek,
3. obecnego etapu regulacji,
4. informacji, czy dana droga została ujęta w planach inwestycyjnych,
5. informacji, czy dla danej drogi złożono już wniosek do Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego,
6. informacji, czy są wymagane dodatkowe czynności geodezyjne lub administracyjne.

Skoro Urząd powołuje się na wyrok WSA jako podstawę określenia listy dróg objętych regulacją, lista ta powinna być możliwa do przedstawienia w sposób zbiorczy i zrozumiały.

VIII. Publiczny dostęp mieszkańców do informacji

W odpowiedzi wskazano, że mieszkańcy posiadają rzeczywisty i realny dostęp do decyzji związanych z planowaniem inwestycji drogowych, ponieważ informacje są przekazywane na stronie internetowej, w BIP, podczas sesji, w raporcie o stanie gminy oraz podczas spotkań z mieszkańcami. Nie kwestionuję znaczenia tych kanałów informacyjnych.



Nie są one jednak równoważne z istnieniem jednego, kompletnego i aktualnego zestawienia, które pozwala mieszkańcom samodzielnie zweryfikować:

- jakie drogi mają najwyższą punktację,
- jakie drogi zostały wybrane do realizacji,
- dlaczego wybrano właśnie te drogi,
- jakie drogi mają nieuregulowany stan prawny,
- które drogi są w trakcie regulacji,
- które drogi nie mogą być obecnie realizowane,
- jakie są priorytety działań gminy.

Informacja rozproszona po stronie internetowej, BIP, uchwałach budżetowych, WPF, raportach, sesjach i spotkaniach nie zapewnia pełnej transparentności, jeżeli nie da się jej zestawić w logiczną całość. Dlatego proszę o rozważenie publikacji jednej zbiorczej tabeli dotyczącej dróg, obejmującej co najmniej:

1. nazwę drogi,
2. rodzaj nawierzchni,
3. punktację w rankingu,
4. status w rankingu,
5. stan prawny,
6. potrzebę regulacji,
7. etap regulacji,
8. planowany lub możliwy zakres inwestycji,
9. informację, czy droga jest objęta dokumentacją projektową,
10. informację, czy droga jest ujęta w budżecie lub WPF,
11. przewidywany termin dalszych działań, o ile jest możliwy do wskazania.

IX. Obraz wynikający łącznie z obu odpowiedzi Urzędu

Zestawiając obie odpowiedzi Urzędu, należy zauważyć, że tworzą one spójny, ale wymagający doprecyzowania obraz obecnego systemu planowania inwestycji drogowych. Po pierwsze, istnieje ranking dróg, ale ma on charakter pomocniczy i niewiążący. Po drugie, punktacja nie wyznacza kolejności realizacji inwestycji. Po trzecie, stan prawny dróg nie był uwzględniany przy tworzeniu rankingu. Po czwarte, stan prawny dróg jest jednak każdorazowo analizowany przed wyborem drogi do realizacji i może wpływać na możliwość wykonania inwestycji. Po piąte, Urząd nie przedstawił dotąd pełnego zestawienia dróg o nieuregulowanym stanie prawnym. Po szóste, Urząd wskazuje, że dane są dostępne w EGiB, lecz nie przedstawił gminnego zestawienia ani analizy tych danych. Po siódme, nie przedstawiono dotąd zestawienia pokazującego zgodność dotychczasowych decyzji inwestycyjnych z punktacją. Po ósme, nie wskazano formalnego trybu odstępowania od rankingu ani dokumentowania takich odstępstw. Po dziewiąte, mieszkańcy są informowani różnymi kanałami, ale nadal nie mają jednego narzędzia umożliwiającego całościową kontrolę procesu.



Powyższe oznacza, że system wymaga uporządkowania, doprecyzowania i przedstawienia mieszkańcom w bardziej przejrzystej formie. W związku z tym ponownie wnoszę o:

1. przygotowanie i udostępnienie zestawienia dróg o nieuregulowanym lub częściowo nieuregulowanym stanie prawnym,
2. udostępnienie listy dróg objętych wyrokiem WSA z dnia 28 lutego 2024 r.,
3. wskazanie, które drogi objęte regulacją są jednocześnie planowane do realizacji inwestycyjnej,
4. przygotowanie zestawienia inwestycji drogowych zrealizowanych, rozpoczętych lub przygotowywanych od czasu sporządzenia rankingu, wraz z punktacją tych dróg,
5. wskazanie, czy i w jakich przypadkach realizowano inwestycje drogowe poza kolejnością wynikającą z punktacji,
6. przedstawienie zasad dokumentowania odstępstw od rankingu,
7. doprecyzowanie kryteriów wyboru inwestycji drogowych,
8. rozważenie uzupełnienia rankingu o informację dotyczącą stanu prawnego dróg i wykonalności inwestycji,
9. wskazanie terminu, w jakim możliwe będzie przygotowanie zbiorczej, publicznej tabeli obejmującej ranking, punktację, stan prawny i etap działań inwestycyjnych,
10. zapewnienie mieszkańcom dostępu do jednego, przejrzystego i aktualizowanego na bieżąco źródła informacji o planowaniu inwestycji drogowych.

Podkreślam, że celem niniejszego pisma nie jest kwestionowanie potrzeby elastyczności w planowaniu inwestycji drogowych. Zrozumiałe jest, że decyzje muszą uwzględniać możliwości finansowe, dokumentacyjne, prawne i techniczne. Elastyczność nie powinna jednak oznaczać braku czytelnych zasad, braku dokumentowania odstępstw ani braku zbiorczych danych pozwalających mieszkańcom i radnym ocenić sposób podejmowania decyzji. Transparentność procesu inwestycyjnego wymaga nie tylko publikowania pojedynczych informacji, lecz także przedstawienia ich w sposób umożliwiający realne porównanie, kontrolę i zrozumienie.

Z poważaniem

Mamba Matuszkiewicz