Znak sprawy: DLI-II.7621.3.2023.AZ.10

Warszawa, 17 listopada 2023 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775, 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r.   
poz. 162, z późn. zm.), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, po rozpatrzeniu odwołań Pani M. P., Pani B. P., Pani D. P. od decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego Nr 19/2022   
z dnia 28 listopada 2022 r., znak: AP-4.7820.244-32.2021.LW/PM, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa drogi S-11 na odcinku Koszalin-Szczecinek. Odcinek węzeł „Bobolice”/bez węzła/ - węzeł „Szczecinek Północ”/z węzłem/”,

1. **Uchylam:**

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, tabelę określającą działki przeznczone pod inwestycję w całości lub podlegające podziałowi - w zakresie pozycji nr 4 dotyczącej działki nr 4, z obrębu 102-Ostrówek (strona 2),
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 72, w wierszu   
  13-15, licząc od góry strony, zapis:

„Obowiązek wynikający z art. 11 f ust.2 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych ustanawiany jest na rzecz każdorazowego właściciela sieci bądź urządzenia.”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 76, zapis stanowiący dotychczasową treść pkt III pn.: „Określenie linii rozgraniczających teren.”,
* stronę nr 6 projektu zagospodarowania terenu (tom I/1), zawierającą wykaz działek objętych inwestycją, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* rysunek nr 0200 projektu zagospodarowania terenu, będący legendą do części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu (tom I/3), stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* rysunek nr 0201 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu (tom I/3), stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* rysunek nr 0208 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu (tom I/3), stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* rysunek nr 0209 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu (tom I/3), stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* rysunek nr 0213 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu (tom I/3), stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* rysunek nr 0215 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu (tom I/3), stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* arkusz nr 1/12 zbiorczej mapy z projektami podziałów nieruchomości z obrębu 106-Chlebowo oraz z obrębu 102-Ostrówek, stanowiący integralną część zaskarżonej decyzji – w zakresie dotyczącym działki nr 4, z obrębu 102-Ostrówek,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 2 w tabeli określającej działki przeznczone pod inwestycję w całości lub podlegające podziałowi, zapisu stanowiącego nową treść pozycji nr 4 tabeli:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 4 | 102-Ostrówek | 4/5 | 2,5977 | 4/16 | 0,2329 |
| 4/17 | 0,1837 |
| 4/15 | 2,0199 |
| 4/18 | 0,1612 |

”

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 72, w wierszu 13-15, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„Decyzją w sprawie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości na potrzeby konserwacji   
i usuwania awarii sieci uzbrojenia terenu – ustanawia się na rzecz każdoczesnego właściciela sieci.”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 76, zapisów stanowiących nową treść pkt III zaskarżonej decyzji:

„**III. Określenie linii rozgraniczających teren i granic pasów drogowych innych dróg publicznych.**

1. Linie rozgraniczające teren (linia przerywana koloru różowego), oraz granice pasów drogowych innych dróg publicznych (linia przerywana koloru fioletowego), określono na mapach stanowiących część graficzną projektu zagospodarowania terenu, będącego elementem zatwierdzonego decyzją   
   w sprawie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej projektu budowlanego.
2. Stosownie do art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, linie rozgraniczające teren, w tym granice pasów drogowych, ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości.
3. Zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g, j ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r.   
   o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, określam obowiązek budowy innych dróg publicznych i zezwalam na wykonanie tego obowiązku.
4. W myśl art. 11f ust. 2a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę   
   do przekazania wybudowanych i oddanych do użytkowania innych dróg publicznych właściwym zarządcom dróg.”,

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, strony nr 6 projektu zagospodarowania terenu (tom I/1), stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie pkt 7a pn. „obszar oddziaływania” na str. 117 opisu technicznego projektu zagospodarowania terenu (tom I/1), stanowiącego załącznik nr 2 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunku nr 0200 projektu zagospodarowania terenu (tom I/3), stanowiącego załącznik nr 3.1 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunku nr 0201 projektu zagospodarowania terenu (tom I/3), stanowiącego załącznik nr 3.2 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunku nr 0208 projektu zagospodarowania terenu (tom I/3), stanowiącego załącznik nr 3.3 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunku nr 0209 projektu zagospodarowania terenu (tom I/3), stanowiącego załącznik nr 3.4 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunku nr 0213 projektu zagospodarowania terenu, stanowiącego załącznik nr 3.5 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunku nr 0215 projektu zagospodarowania terenu, stanowiącego załącznik nr 3.6 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie dokumentów potwierdzających uprawnienia budowlane projektantów oraz sprawdzających i przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa, stanowiących załącznik nr 4 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie mapy z projektem podziału działki nr 4/5, z obrębu 102-Ostrówek, stanowiącej załącznik nr 5 do niniejszej decyzji.

1. **W pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymuję w mocy.**

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 30 września 2021 r., skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zwany dalej „*inwestorem*”, reprezentowany przez ustanowionego w sprawie pełnomocnika, wystąpił do Wojewody Zachodniopomorskiego o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa drogi S-11 na odcinku Koszalin-Szczecinek. Odcinek węzeł „Bobolice”/bez węzła/ - węzeł „Szczecinek Północ”/z węzłem/”. *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności oraz wniósł o ponowne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Zachodniopomorski wydał w dniu 28 listopada 2022 r. decyzję Nr 19/2022, znak:   
AP-4.7820.244-32.2021.LW/PM, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej   
pn.: „Budowa drogi S-11 na odcinku Koszalin-Szczecinek. Odcinek węzeł „Bobolice”/bez węzła/ - węzeł „Szczecinek Północ”/z węzłem/”, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego”* oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* odwołania, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, wniosły Pani M. P., Pani B. P. i Pani D. P. W odwołaniach (wniesionych w terminie) skarżące podniosły zarzuty w sprawie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego.* Ponadto, odwołania od *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* wnieśli także Pani K. L. i Pan Z. L. oraz Pan W. A. Odrębnym rozstrzygnięciem organ odwoławczy stwierdził uchybienie terminu do wniesienia odwołania przez tych skarżących.

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie - stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 kwietnia 2022 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Technologii (Dz. U. z 2022 r.   
poz. 838) - jest Minister Rozwoju i Technologii, zwany dalej „Ministrem”, stwierdzono,   
co następuje.

Kompetencje organu odwoławczego obejmują zarówno korygowanie wad prawnych decyzji organu I 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 bezsprzecznie 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.

Mając powyższe na uwadze, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego Ministerrozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez organ I instancji, w tym zbadał prawidłowość przeprowadzonego przez organ I instancji postępowania oraz kończącej  
je *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego,* jak również rozpatrzył zarzuty podniesione przez skarżące strony.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, do wniosku załączono mapę w skali 1:1000, na której przedstawiono proponowany przebieg inwestycji, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu. Ponadto, przedstawiono analizę powiązania projektowanej drogi z innymi drogami publicznymi, dołączono mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości, określono zmiany w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu, określono nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa oraz określono nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone.

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 budowlany 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 (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 682, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo budowlane*”. Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 tej ustawy, do projektu dołączono oświadczenia projektantów   
i sprawdzającego o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Przedmiotowy projekt budowlany jest zgodny z:

* decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie (dalej: RDOŚ   
  w Szczecinie) Nr 20/2011 z dnia 3 października 2011 r., znak: WST.K.4200.1.79.2011.ML, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Koszalin – początek obwodnicy m. Szczecinek”,
* decyzją RDOŚ w Szczecinie Nr 19/2012, z dnia 30 października 2012 r., znak: WST-K.4200.3.2010.ML.24, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy miasta Szczecinek w ciągu drogi krajowej nr 11 wraz   
  z obwodnicą w ciągu drogi krajowej nr 20”,
* postanowieniem RDOŚ w Szczecinie z dnia 18 października 2022 r., znak: WONS-OŚ.4222.4.2021.EP.15, uzgadniającym realizację przedsięwzięcia i określającym warunki jego realizacji, zwanym dalej „*postanowieniem uzgadniającym*”,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 27 sierpnia 2021 r., znak: SZ.RUZ.4210.121-4.2021.PM.ZK, w przedmiocie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 2 września 2021 r., znak: SZ.RUZ.4210.124.2021.PM, w przedmiocie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 30 września 2021 r., znak: BD.RUZ.4210.81.2021.PC, w przedmiocie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 12 października 2021 r., znak: BD.RUZ.4210.80.2021.PC, w przedmiocie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego,
* postanowieniem Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 1 września 2022 r.,   
  znak: AP-4.7820.2.1-7.2022.KD, w przedmiocie udzielenia zgody na odstępstwo   
  od przepisów techniczno-budowlanych.

Po dokonaniu analizy przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego, organ odwoławczy stwierdził, że poza uchybieniami, o których mowa w dalszej części niniejszej decyzji, spełnia on wymagania określone w art. 34 ust. 2 i ust. 3 *ustawy Prawo budowlane* oraz w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1679).

Stosownie do art. 11d ust. 1 pkt 7a *specustawy drogowej*, *inwestor* załączył do wniosku wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 645, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o drogach publicznych*”, oraz uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 *ustawy o drogach publicznych*. Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt   
7b *specustawy drogowej*, do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej *inwestor* przedłożył załącznik graficzny określający przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Do wniosku *inwestor* dołączył również wymagane opinie, o których mowa w art. 11b   
ust. 1 oraz art. 11d ust. 1 pkt 8 *specustawy drogowej*, bądź dowody potwierdzające doręczenie wystąpień o ich wydanie, w przypadku ich niewydania, co należało potraktować jako brak zastrzeżeń do wniosku. Ponadto, *inwestor* dołączył również wymagane przepisami odrębnymi akty administracyjne. Analizując złożony przez *inwestora* wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, organ odwoławczy uznał, że zawiera on elementy wskazane   
w art. 11b oraz art. 11d ust. 1 *specustawy drogowej*, wymagane w okolicznościach niniejszej sprawy.

Następnie, organ odwoławczy poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Zachodniopomorskiego postępowanie w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu   
na realizację ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje. W ocenie organu II instancji, Wojewoda Zachodniopomorski prawidłowo poinformował strony o wszczętym postępowaniu, podał jego podstawę prawną, poinformował strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się   
z tą dokumentacją, 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 Zachodniopomorski pismem z dnia 4 listopada 2021 r., znak: AP-4.7820.244-1.2021.LW, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, wysyłając zawiadomienia na adresy wskazane w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczeń.   
W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy. W toku postępowania przed Wojewodą Zachodniopomorskim wniesiono zastrzeżenia odnośnie rzeczonej inwestycji drogowej, które organ pierwszej instancji przesłał *inwestorowi*   
w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do poruszonych zagadnień.

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 (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1094, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*”, Wojewoda Zachodniopomorski zwrócił się do RDOŚ w Szczecinie   
o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia drogowego. RDOŚ w Szczecinie, działając na podstawie art. 90 ust. 2 pkt 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, zwrócił się do Wojewody Zachodniopomorskiego   
o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w sprawie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia drogowego. Spełniając powyższy obowiązek Wojewoda Zachodniopomorski poinformował społeczeństwo   
o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków.   
Po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, RDOŚ w Szczecinie wydał *postanowienie uzgadniające*.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Zachodniopomorski w dniu 28 listopada 2022 r. wydał decyzję o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji drogowej.Nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, Wojewoda Zachodniopomorski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. Zgodnie z art. 11f ust. 3 *specustaw*y *drogowej*,Wojewoda Zachodniopomorski doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz zawiadomił o jej wydaniu pozostałe strony   
w drodze obwieszczeń. Dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* organ I instancji poinformował o wydaniu decyzji w drodze zawiadomień z dnia 30 listopada 2022 r., znak:   
AP-4.7820.244-33.2021.LW/PM, 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.

Kontrolowana *decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego* (z zastrzeżeniem uchybień,   
o którym będzie mowa w dalszej części niniejszej decyzji), czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 11f ust. 1 *specustawy drogowej*. Zaskarżona *decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego* określa również termin wydania nieruchomości lub wydania nieruchomości i opróżnienia lokali oraz innych pomieszczeń, o którym mowa   
w art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Zachodniopomorskiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 16 ust.   
2 *specustawy drogowej* – ww. terminu na 120 dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. 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 przepis art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* umożliwia organowi odwoławczemu korektę zaskarżonej decyzji przez jej uchylenie i orzeczenie w tym zakresie co do istoty sprawy.

Wojewoda Zachodniopomorski w trakcie trwania procedury odwoławczej dotyczącej *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, przekazał organowi odwoławczemu informację, iż działka nr 4, z obrębu 102-Ostrówek, gmina Bobolice, została już podzielona decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego Nr 8/2021 z dnia 21 czerwca 2021 r., znak:   
AP-4.7820.224-22.2020.JR, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotyczącej budowy drogi S11 na odcinku nr 3 [Węzeł Koszalin Południe (bez węzła) – węzeł Bobolice (z węzłem)], na działki nr: 4/5, 4/6 i 4/7. Decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego Nr 8/2021 z dnia 21 czerwca 2021 r., znak: AP-4.7820.224  
- 22.2020.JR, stała się ostateczna w dniu 10 sierpnia 2022 r., tj. w dniu wydania reformatoryjnej decyzji Ministra z dnia 10 sierpnia 2022 r., znak:   
DLI-III.7621.30.2021.KS.19, kończącej postępowanie odwoławcze prowadzone   
w sprawie tej decyzji.

Powyższe oznacza, że ww. działka nr 4, z obrębu 102-Ostrówek, uległa podziałowi przed wydaniem *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*. Zatem na dzień wydania *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* (tj. 28 listopada 2022 r.), ww. działka nr 4 nie istniała już w obrocie prawnym, bowiem w jej miejsce powstały ww. działki nr: 4/5, 4/6 i 4/7. Natomiast *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* dokonano podziału ww. działki   
nr 4 na działki nr 4/8 i nr 4/9 (przechodzące pod inwestycję) i nr 4/10 (pozostającą przy dotychczasowym właścicielu). Przy piśmie z dnia 29 maja 2023 r., znak: O/SZ.I-1.4110.12.4a.2023.PD - stanowiącym odpowiedź na wezwanie Ministra z dnia   
17 kwietnia 2023 r., znak: DLI-II.7621.3.2023.AZ.5 - *inwestor* przekazał skorygowane dokumenty (mapa podziałowa i odpowiednie części projektu zagospodarowania terenu), uwzględniające aktualny stan prawny ww. działki nr 4, z obrębu 102-Ostrówek, wynikający z ostatecznej decyzji Ministra z dnia 10 sierpnia 2022 r., znak: DLI-III.7621.30.2021.KS.19. Z zamiennej dokumentacji przekazanej przez *inwestora* wynika, iż w miejsce działki nr 4, podziałowi ulega działka nr 4/5, która dzieli się na działki   
nr 4/16 i nr 4/17 (obie działki przechodzą pod inwestycję) oraz na działki nr 4/15   
i nr 4/18 (pozostające przy dotychczasowym właścicielu).

Ponadto, przy ww. piśmie z dnia 29 maja 2023 r. *inwestor* przedłożył także zamienne rysunki projektu zagospodarowania terenu uwzględniające zapewnienie skomunikowania dwóch nieruchomości, poprzez zaprojektowanie zjazdów w pasie drogowym.

Następnie Minister analizując zatwierdzony *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* projekt budowlany stwierdził, iż nie określono w nim obszaru oddziaływania obiektu przedmiotowej inwestycji drogowej, jak również nie wskazano przepisów prawa,   
w oparciu o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektu. Natomiast zgodnie z art. 34 ust. 3 pkt 1e *ustawy Prawo budowlane*, projekt budowlany zawiera projekt zagospodarowania działki lub terenu sporządzony na aktualnej mapie do celów projektowych lub jej kopii, obejmujący informację o obszarze oddziaływania obiektu.   
W myśl art. 20 ust. 1c *ustawy Prawo budowlane*, do podstawowych obowiązków projektanta należy określenie obszaru oddziaływania obiektu. Stosownie zaś do § 18 ww. rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, informacja o obszarze oddziaływania obiektu zawiera wskazanie przepisów prawa, w oparciu o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektu (pkt 1); zasięg obszaru oddziaływania obiektu przedstawiony   
w formie opisowej lub graficznej albo informację, że obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działce lub działkach, na których został zaprojektowany (pkt 2).

Przy piśmie z dnia 9 marca 2023 r., znak: O/SZ.I-1.4110.12.4.2023.PD - stanowiącym odpowiedź na wezwanie Ministra z dnia 10 lutego 2023 r., znak: DLI-II.7621.3.2023.AZ.1 - *inwestor* przekazał str. 117 opisu technicznego projektu zagospodarowania terenu (tom I/1), na której dodano nowy pkt 7a pn. „obszar oddziaływania”, zawierający informację   
o obszarze oddziaływania obiektu i przepisy prawa, w oparciu o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektu.

Minister analizując zatwierdzony przez Wojewodę Zachodniopomorskiego projekt budowlany stwierdził także brak uzgodnienia projektu z Rzeczoznawcą ds. Zabezpieczeń Przeciwpożarowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych   
i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie uzgadniania projektu zagospodarowania działki lub terenu, projektu architektoniczno-budowlanego, projektu technicznego oraz projektu urządzenia przeciwpożarowego pod względem zgodności   
z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1722) [mającym   
w sprawie zastosowanie na podstawie przepisu przejściowego zawartego w § 10 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 sierpnia 2023 r. w sprawie uzgadniania projektu zagospodarowania działki lub terenu, projektu architektoniczno-budowlanego, projektu technicznego oraz projektu urządzenia przeciwpożarowego pod względem zgodności z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej (Dz.U. z 2023 r. poz. 1563)].

Natomiast w wyniku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego Minister ustalił, iż projekt budowlany wymagał uzgodnienia z Rzeczoznawcą ds. Zabezpieczeń Przeciwpożarowych w zakresie projektu zagospodarowania terenu Miejsca Obsługi Podróżnych. W celu naprawienia stwierdzonego uchybienia, *inwestor* - na wezwanie organu odwoławczego - przedłożył zamienny rysunek projektu zagospodarowania terenu zawierający odcisk pieczęci i podpis Rzeczoznawcy ds. Zabezpieczeń Przeciwpożarowych potwierdzający uzgodnienie projektu.

Minister w piśmie z dnia 17 kwietnia 2023 r., znak: DLI-II.7621.3.2023.AZ.5, wezwał *inwestora* do wyjaśnienia rozbieżności pomiędzy częścią rysunkową projektu zagospodarowania terenu, a *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego*, w zakresie dotyczącym oznaczenia w legendzie projektu zagospodarowania terenu (rysunek   
nr 0200) linii przerywanej koloru niebieskiego jako linii określającej: „Teren objęty ograniczeniem korzystania z nieruchomości”, poprzez wskazanie powodów, dla których ww. linia jest również przeprowadzona przez nieruchomości zajmowane nieodpłatnie,   
na podstawie art. 20a ust. 1 *specustaw drogowej*, tj. tereny wód płynących (działka   
nr 170, z obrębu 24-Stare Wierzchowo i działka nr 236/2, z obrębu 21-Wierzchowo).

W myśl art. 20a ust. 1 *specustawy drogowej*, w przypadku gdy realizacja inwestycji drogowej wymaga przejścia przez tereny wód płynących albo tereny linii kolejowej, właściwy zarządca drogi jest uprawniony do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji. Ze str. 69 *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* wynika, iż działka nr 170, z obrębu 24-Stare Wierzchowo i działka nr 236/2, z obrębu 21-Wierzchowo, stanowią tereny wód płynących, w stosunku do których inwestor jest uprawniony do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji. Wobec tych działek, w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* nie określono ograniczeń w korzystaniu, a wskazano   
je do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji. Jednakże ww. działki nr 170,   
z obrębu 24-Stare Wierzchowo i nr 236/2, z obrębu 21-Wierzchowo, niezbędne do zajęcia na podstawie art. 20a ust. 1 *specustawy drogowej*, w części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu, zostały objęte linią przerywaną koloru niebieskiego.   
W legendzie projektu zagospodarowania terenu (rysunek nr 0200) wskazano, iż linią przerywaną koloru niebieskiego oznaczono: „Teren objęty ograniczeniem korzystania   
z nieruchomości”. W celu skorygowania opisanych powyżej nieprawidłowości, *inwestor* przy ww. piśmie z dnia 29 maja 2023 r., przekazał rysunki projektu zagospodarowania terenu oraz legendę do części graficznej projektu zagospodarowania terenu, uwzględniające wprowadzenia oznaczenia linii zakresu inwestycji na nieruchomości wód płynących zajmowanych nieodpłatnie na podstawie art. 20a ust. 1 *specustawy drogowej*.

Podsumowując, konsekwencją opisanych powyżej okoliczności zaistniałych w toku postępowania odwoławczego*,* jak i stwierdzonych błędów w zaskarżonej decyzji   
i załącznikach graficznych do tej decyzji, są dokonane - na podstawie art. 138 § 1 pkt   
2 *kpa* - zmiany w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, o których mowa w pkt   
I niniejszej decyzji.

Ponadto, analiza *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* wykazała, iż konieczna jest zmiana zapisu pkt III tejże decyzji pn.: „Określenie linii rozgraniczających teren”. W tym zakresie wskazać należy, w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej istnieje możliwość określania pasów drogowych innych dróg publicznych, które są niezbędne   
do budowy/rozbudowy w związku z planowanym przedsięwzięciem (art. 11f ust. 1 pkt   
2 *specustawy drogowej*) oraz możliwość dokonania podziału działek niezbędnych do takiej rozbudowy (art. 12 ust. 1 i ust. 2 *specustawy drogowej*).

Daje to możliwość dokonania podziału działek w zakresie niezbędnym zarówno dla budowy/rozbudowy drogi głównej (w przedmiotowej sprawie – budowie drogi ekspresowej S11), jak i budowy/rozbudowy innych dróg publicznych. Taka konstrukcja ma za zadanie ułatwienie przekazania przez *inwestora* na rzecz właściwego zarządcy drogi, odcinków innych dróg publicznych wybudowanych w związku z inwestycją drogową. Zgodnie z art. 11f ust. 2a *specustawy drogowej,* decyzja o zezwoleniu   
na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do przekazania wybudowanych   
i oddanych do użytkowania dróg, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g *specustawy drogowej*, właściwym zarządcom dróg. Zgodnie zaś z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g *specustawy drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera ustalenia dotyczące obowiązku budowy lub przebudowy innych dróg publicznych.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy, wskazać należy, iż w części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu, który został zatwierdzony zaskarżoną decyzją, określono linie rozgraniczające teren (linia przerywana koloru różowego  
– oznaczona w legendzie jako: „Linia rozgraniczająca teren inwestycji”), w tym określono granice pasów drogowych innych dróg publicznych podlegających rozbudowie/budowie w ramach inwestycji (linia przerywana koloru fioletowego – oznaczona w legendzie jako: „Granice pasów drogowych innych dróg”).

Jednakże wrozstrzygnięciu *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* brak jest informacji, iż organ I instancji ustalił obowiązek budowy innych dróg publicznych, o którym mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g *specustawy drogowej*, jak również zezwolił na jego wykonanie (art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. j *specustawy drogowej*). Natomiast, jak już to zostało wyjaśnione powyżej, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę   
do przekazania właściwym zarządcom dróg wybudowanych i oddanych do użytkowania dróg, ale wyłącznie tych dla których w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej określono obowiązek ich budowy, zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit.   
g *specustawy drogowej*.

Dalej zauważyć należy, iż przepisy prawa umożliwiają ustanowienie w decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ograniczenia w sposobie korzystania   
z nieruchomości na potrzeby konserwacji i usuwania awarii sieci uzbrojenia terenu,   
na rzecz każdoczesnego właściciela sieci. Zgodnie bowiem z art. 11f ust. 2 *specustawy drogowej* do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 8 lit. i, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-7 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 344, z późn. zm.), zwanej dalej „*ugn*”. To zaś oznacza, że do ograniczania – w drodze decyzji wydawanej na podstawie art. 11f *specustawy drogowej* – sposobu korzystania z nieruchomości odpowiednie zastosowanie znajduje przepis art. 124 ust. 6 *ugn*. W myśl art. 124 ust. 6 *ugn*, właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości jest obowiązany udostępnić nieruchomość w celu wykonania czynności związanych z konserwacją oraz usuwaniem awarii ciągów, przewodów   
i urządzeń, o których mowa w ust. 1. Obowiązek udostępnienia nieruchomości podlega egzekucji administracyjnej. Przepisy ust. 4 stosuje się odpowiednio.

Analizując w powyższym kontekście zapis w pkt 4 na str. 72 *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, Minister stwierdził, iż zapis ten jest nieprecyzyjny, bowiem odwołuje się do „obowiązku wynikającego z art. 11f ust. 2 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych”. Zauważyć natomiast należy, iż art. 11f ust. 2 *specustawy drogowej* nie dotyczy żadnego obowiązku, a stanowi jedynie o tym, iż do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 8 lit. i, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-7 i art. 124a *ugn*.

Wobec powyższego - również w pkt I niniejszej decyzji – organ odwoławczy dokonał korekty zapisów w pkt 4 na str. 72 i pkt III na str. 76 zaskarżonej decyzji, eliminujących opisane powyżej nieprawidłowości. Minister naprawił błędy związane z brakiem ustalenia w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* obowiązku budowy innych dróg publicznych w zakresie przewidzianym w projekcie zagospodarowania terenu, stanowiącym integralną część decyzji w przedmiocie zezwolenia na realizację   
ww. inwestycji drogowej, jak również związane z brakiem zezwolenia na wykonanie tego obowiązku.Minister jednoznacznie wskazał, iż decyzją w sprawie zezwolenia   
na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, ograniczenie sposobu korzystania   
z nieruchomości na potrzeby konserwacji i usuwania awarii sieci uzbrojenia terenu ustanawia się na rzecz każdoczesnego właściciela sieci.

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

Rozpatrując odwołania skarżących stron, w pierwszej kolejności wskazać należy,   
że zarówno wojewoda orzekający w sprawie jako organ I instancji, jak i Ministerdziałający 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.

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 inwestycji oraz wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg inwestycji oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Zarówno wojewoda jak i organ odwoławczy mogą działać tylko w granicach tego wniosku i 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 teren inwestycji 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 (zob. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z 13 kwietnia 2021 r., sygn. akt II OSK 156/21, z 20 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 852/21, z 5 sierpnia 2021 r. sygn. akt II OSK 1235/21, z 14 września 2021 r. sygn. akt II OSK 1332/21, z 30 września 2021 r. sygn. akt II OSK 193/21,   
z 13 listopada 2018 r., sygn. akt II OSK 2933/18, z 5 września 2018 r., sygn. akt II OSK 1737/18, z 13 września 2017 r., sygn. akt II OSK 1705/17, z 8 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 2572/15, z 19 lipca 2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16, z 25 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 524/16, z 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15, z 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, z 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, z 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, z 26 lipca 2013 r. sygn. akt II OSK 762/13, z 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt   
II OSK 432/13, z 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, z 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych), 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.

W tym miejscu zasadnym jest również przywołanie stanowiska przedstawionego przez skład siedmiu sędziów Naczelnego Sądu Administracyjnego w postanowieniu   
z dnia 17 grudnia 2014 r., sygn. akt II OPS/2/14, odmawiającym podjęcia, z wniosku Rzecznika Praw Obywatelskich, uchwały mającej na celu wyjaśnienie przepisów prawnych, których stosowanie wywołało rozbieżności w orzecznictwie sądów administracyjnych, „Czy przesłanki niezbędności i celowości realizacji inwestycji publicznej w kształcie przedstawionym przez inwestora, mieszczą się w zakresie oceny przez organ administracji publicznej wniosku inwestora o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (art. 11a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r.   
o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych - Dz. U. z 2013 r., poz. 687 ze zm.), pod kątem spełniania przez ten wniosek dopuszczalności wywłaszczenia w rozumieniu art. 21 ust. 2 Konstytucji RP i art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r., poz. 518 ze zm.)”. Według Sądu, Rzecznik Praw Obywatelskich w istocie rzeczy przedstawił do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne, które dotyczy istotnego problemu konstytucyjnego, co do tego w jaki sposób ma być oceniana dopuszczalność pozbawienia własności z uwagi na cele publiczne (art. 21 Konstytucji RP i art. 112 ust. 3 ustawy   
o gospodarce nieruchomościami) w sprawie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

Naczelny Sąd Administracyjny przywołał w ww. postanowieniu stanowisko Trybunału Konstytucyjnego zawarte w uzasadnieniu wyroku z dnia 16 października 2012 r., K 4/10, w którym Trybunał zwrócił uwagę na specyfikę spraw dotyczących budowy dróg publicznych, których budowa jest realizacją celu publicznego. Budowa bezpiecznych dróg w Polsce stanowi nadal priorytetowy cel publiczny, gdyż jest konieczna zarówno dla ochrony środowiska, jak i zdrowia, wolności i praw konstytucyjnych całych społeczności. Trybunał Konstytucyjny trafnie zwrócił uwagę, że po pierwsze, drogi są budowane nie   
w interesie państwa, jednostki samorządu terytorialnego czy zarządcy drogi, lecz   
w interesie wszystkich członków społeczeństwa, także tych wywłaszczonych; po drugie, uproszczona procedura wywłaszczenia z mocy prawa podczas realizacji inwestycji liniowych, obejmujących wiele nieruchomości, jest metodą skuteczną; po trzecie, lokalizacja (wytyczenie) drogi niejako narzuca listę nieruchomości, które muszą być zajęte, a zatem wywłaszczone. Jeżeli przyjmujemy, że przebieg drogi jest wyznaczony   
w sposób racjonalny przez grono specjalistów z zakresu transportu, geologii, ochrony środowiska, musimy przyjąć nieuchronność zajęcia ściśle oznaczonych gruntów pod budowę drogi. Trzeba mieć na względzie liniowy charakter inwestycji drogowych, który dyktuje w sposób naturalny pewne rozstrzygnięcia, w szczególności co do wyboru nieruchomości objętych decyzją i – w następstwie jej wydania – wywłaszczonych. Przy założonym przebiegu drogi – z jednej strony, wybór działek, przez które ma ona przebiegać, jest bardzo ograniczony albo wręcz wybór taki nie istnieje, z drugiej strony   
– wypadnięcie choćby jednej z grup wywłaszczonych nieruchomości może unicestwić całą inwestycję. Należy ponadto mieć na uwadze, że wniosek o wydanie decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej składa zarządca drogi (dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa, dla dróg powiatowych – zarząd powiatu, dla dróg gminnych   
– odpowiednio wójt, burmistrz, prezydent miasta, dla dróg znajdujących na terenie miasta na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – prezydent miasta).

Co więcej, wyjaśnić należy, iż 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 *ustawy Prawo budowlane*,   
w razie spełnienia wymagań określonych w art. 35 ust. 1 oraz art. 32 ust. 4, właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o pozwoleniu na budowę (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej). Wynika z powyższego, że decyzja o zezwoleniu   
na realizację inwestycji drogowej 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).

Wobec powyższego, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się   
w sprawie zarzutów w przedmiocie lokalizacji ww. inwestycji podniesionych przez skarżące. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, odniósł się   
do uwag skarżących wskazując, iż w jego ocenie nie zasługują one na uwzględnienie. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał skarżącym, zawiadamiając jednocześnie, stosownie do art. 10 *kpa*, o prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przeglądania akt sprawy. Skarżące nie odniosły się do przesłanego im stanowiska *inwestora*, jak również nie złożyły dalszych zastrzeżeń w sprawie.

Odnosząc się do zarzutów przedstawionych przez skarżące strony Minister stwierdził,   
co następuje.

Brak zgody skarżących na realizację przedmiotowej inwestycji na części ich działki   
nr 328/4, z obrębu 21-Wierzchowo, w koncepcji przyjętej przez *inwestora*   
i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *specustawy drogowej*, nie uzależniają udzielenia *inwestorowi* zezwolenia na realizację inwestycji drogowej na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tejże nieruchomości.

Wyjaśnić należy, iż kwestia dopuszczalności zastosowania ingerencji wywłaszczeniowej na gruncie *specustawy drogowej* jest ukształtowana całkowicie odmiennie niż w ramach postępowania wywłaszczeniowego prowadzonego w trybie ogólnym. Celem *specustawy drogowej* jest uproszczenie procedur dotyczących podejmowania aktów administracyjnych warunkujących rozpoczęcie inwestycji w zakresie drogi publicznej. Akt ten przewiduje zintegrowanie w jednej decyzji administracyjnej rozstrzygnięć   
o ustaleniu lokalizacji inwestycji, zatwierdzeniu podziału nieruchomości, przejmowaniu nieruchomości na własność publiczną i zatwierdzeniu projektu budowlanego. Wszystkie działania w ramach zezwolenia na realizację inwestycji drogowej dokonywane   
są w oparciu o władztwo administracyjne, a *specustawa drogowa*, nie przewiduje w tej materii konsultacji lub uzyskania zezwoleń właścicieli nieruchomości objętych zakresem inwestycji. Oczywiste jest, że szybka i sprawna budowa/rozbudowa dróg publicznych   
w Polsce i w związku z tym poprawa infrastruktury drogowej niewątpliwie leży w dobrze pojętym interesie społecznym i gospodarczym. Te okoliczności uzasadniają z jednej strony znaczne zwiększenie uprawnień *inwestora* i co za tym idzie - ograniczenie uprawnień właścicieli nieruchomości znajdujących się w obszarze inwestycji.

Wypada przypomnieć, że w ugruntowanym już orzecznictwie sądów administracyjnych (powołanym powyżej) prezentowane jest jednolite stanowisko, że wyznaczenie przebiegu inwestycji liniowych pozostaje jedynie w gestii *inwestora*, który samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych. Organ administracji nie może oceniać racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację danej inwestycji drogowej toczy się na wniosek zarządcy drogi, którym to wnioskiem organ jest związany. W konsekwencji organ nie może ingerować w lokalizację inwestycji, a zatem również korygować jej przebiegu. Przepisy *specustawy drogowej* nie zobowiązują również *inwestora* do przedstawienia różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji i nie ma on obowiązku uwzględniać oczekiwań stron postępowania.

Inaczej mówiąc, w odniesieniu do przepisów *specustawy drogowej* stosuje się rzymską paremiędura lex, sed lex („surowe prawo, ale jednak prawo”). *Specustawa drogowa* przyjęła więc bardzo szybki i „bezdyskusyjny” tryb postępowania wywłaszczeniowego. Może on budzić wątpliwości co do swoich ekonomicznych i społecznych skutków, ale takie są właśnie obowiązujące wzorce prawne. Jak stwierdził Trybunał Konstytucyjny   
w wyroku z 16 października 2012 r., sygn. akt K 4/10, radykalne skrócenie i uproszczenie procedury wywłaszczeniowej jest niezbędne, gdyż konieczność działania organów według innych reguł „paraliżowałaby prowadzenie inwestycji drogowych”.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, jak również zarzutów podniesionych przez skarżące, Minister stwierdza, że przebieg przedmiotowej inwestycji drogowej w zakresie dotyczącym interesu prawnego skarżących stron został wyznaczony zgodnie z prawem, a rozwiązania projektowe zatwierdzone w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* są prawidłowe. W ocenie Ministra, zatwierdzony projekt budowlany nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną, a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności skarżących. Zgodnie z *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* działka skarżących nr 328/4 została podzielona na działki:   
nr 328/6 oraz nr 328/7 (przeznaczone pod projektowany pas drogowy) i działkę nr 328/8 (pozostającą przy dotychczasowym właścicielu) ograniczoną w korzystaniu dla wykonania obowiązku budowy sieci wodociągowej, budowy sieci teletechnicznej oraz rozbiórki sieci elektroenergetycznej.

O wadliwości *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* nie świadczy zarzut skarżących dotyczący tego, iż „istnieje wiele opcji wybudowania ronda zjazdowego w tym miejscu bez naruszania naszej posesji”.

Na wstępie zauważyć należy, iż z akt sprawy (por. rys. 0211 projektu zagospodarowania terenu) i pisma *inwestora* z dnia 9 marca 2023 r., znak: O/SZ.I-1.4110.12.4.2023.PD, wynika, że projektowane rondo W60.6L nie jest zlokalizowane na obszarze ww. działki   
nr 328/4 (numer działki przed podziałem). Droga, która będzie przebiegać po stronie północnej oraz zachodniej względem działki skarżących nr 328/4 stanowi przełożenie istniejącej drogi powiatowej nr 1272Z, która w celu zachowania istniejących połączeń komunikacyjnych dowiązana jest do projektowanego ronda (W60.6L)   
i zaprojektowanego przejazdu drogowego dla starodroża istniejącej drogi krajowej nr 11. *Inwestor* wyjaśnił, iż analizował inne możliwe przebiegu „uciąglenia” istniejącej drogi powiatowej bez naruszenia nieruchomości skarżących, niemniej jednak wówczas posesja skarżących znalazłaby się wewnątrz dróg istniejących i projektowanych - co w ocenie projektanta - generowałoby negatywne oddziaływanie hałasowe. Ponadto, jak wyjaśnił *inwestor*, na tak radykalną zmianę przebiegu drogi powiatowej lub odsunięcie przebiegu całej trasy nie pozwalał ograniczony korytarz wskazany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W kontekście powyższego, wyjaśnić należy, iż wariantowanie przebiegu inwestycji drogowej odbywa się na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia i to właśnie w tym postępowaniu społeczeństwo (w tym skarżące) mogło wnosić uwagi, co do trasy projektowanej inwestycji. Postępowanie środowiskowe poprzedza postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 11 października 2011 r., sygn. akt II OSK 1688/11, z dnia 1 lutego 2013 r., sygn. akt   
II OSK 2520/12, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia   
25 października 2013 r., sygn. akt VII SA/Wa 1587/13, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

RDOŚ w Szczecinie w ramach postępowania zakończonego wydaniem decyzji   
Nr 20/2011 z dnia 3 października 2011 r., znak: WST.K.4200.1.79.2011.ML,   
o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Koszalin – początek obwodnicy m. Szczecinek”, dokonał wielokryterialnej analizy (uwzględniającej kwestie środowiskowe, społeczne i ekonomiczne) przedstawionych wariantów realizacji inwestycji. Wybór wariantu przebiegu oraz rozwiązań koncepcyjnych trasy S-11 nastąpił na etapie wydania decyzji w przedmiocie określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji. Obecnie realizowane rozwiązania projektowe są uszczegółowieniem tych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach   
i na obecnym etapie (tj. wydawania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej) nie jest możliwa zmiana przebiegu trasy, z uwagi na wyznaczony korytarz inwestycji w decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach. Przebieg inwestycji drogowej zatwierdzony   
w decyzji o zezwoleniu na jej realizację musi być bowiem zgodny z wariantem jej przebiegu wskazanym w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co w niniejszej sprawie ma miejsce.

Natomiast na etapie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zarówno Wojewoda Zachodniopomorski, jak i Minister nie posiadają kompetencji   
do badania alternatywnej trasy inwestycji, gdyż analiza taka została dokonana podczas prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 lutego   
2013 r., sygn. akt II OSK 2520/12, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 25 października 2013 r., sygn. akt VII SA/Wa 1587/13, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych). Podnieść również należy, iż organy orzekające o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie są właściwe do oceny prawidłowości postępowania zakończonego wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i samej decyzji. Kompetencja w tym zakresie przysługuje organom wskazanym w *ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*.

Jak wskazał Naczelny Sąd Administracyjny, badanie zasadności ingerencji w prawo własności i badanie zasadności określonego przebiegu inwestycji, ogranicza się do kontroli zgodności z przepisami wariantu przedstawionego przez wnioskodawcę bez prawa do dokonywania zmian w przedstawionej przez *inwestora* koncepcji przebiegu inwestycji (por. wyrok z dnia 30 września 2021 r. sygn. akt II OSK 193/21, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Dostrzec trzeba, że skarżące domagają się utrzymania swojego status quo w zakresie,   
w jakim dotychczas korzystały z ww. nieruchomości i w tym kontekście ich sprzeciw wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania dotychczasowego prawa własności nieruchomości. Jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności. Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej   
w wielu wypadkach musi uwzględniać sprzeczne interesy, z jednej strony *inwestora*,   
a z drugiej strony osób lub podmiotów których prawa lub interesy mogą być przez   
to zezwolenie zagrożone lub naruszone. Granice tych praw i interesów określają przepisy prawa powszechnie obowiązującego. Poza ochroną prawną wynikającą z norm prawa pozytywnego, pozostają protesty obywateli lub innych podmiotów wyrażające ich osobiste zapatrywania, oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonego przebiegu inwestycji. Nieuwzględnienie ich nie może jednak stanowić podstawy kwestionowania legalności zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Odnosząc się do zarzutów skarżących, iż budowa drogi S-11 według obecnego projektu, w sposób znaczny obniży jakość życia na ich nieruchomości, spowoduje pomniejszenie areału działki, obniżenie jej wartości oraz zbyt bliskie usytuowanie dróg względem ogrodzenia nieruchomości, podkreślić trzeba wyraźnie, iż wskazane przez skarżące kwestie nie są przedmiotem rozważań organów administracji właściwych w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

W postępowaniu w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zarówno Wojewoda Zachodniopomorski, jak i Minister, badają zgodność   
z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. Tak sformułowany interes faktyczny skarżącychjest analogiczny z interesem każdej innej osoby, na której funkcjonowanie   
w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji.   
W praktyce nie istnieją bowiem przedsięwzięcia drogowe niemające żadnego wpływu   
na otoczenie. Interes faktyczny, który można nawet racjonalnie uzasadnić, nie stanowi podstawy skutecznego żądania stosownych czynności od organu administracji. Z samej istoty przedsięwzięcia drogowego, będącego inwestycją liniową, wynika ingerencja   
w prawa przysługujące innym podmiotom w stosunku do nieruchomości objętych projektowaną inwestycją. Z omawianej ingerencji wynikać mogą z kolei inne utrudnienia dla podmiotów dotychczas wykorzystujących daną nieruchomość w określony sposób. Nie oznacza to jednak, że taka decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej jest wadliwa.

Podkreślić także należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Zachodniopomorskiego, jak i Ministra, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżących, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone przez skarżące zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia. Wskazać przy tym należy, iż organ wydający decyzję dotyczącą zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych, oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*. Do organu administracji należy jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności   
z prawem powszechnie obowiązującym.

Nieuniknione jest to, że realizacja inwestycji drogowych może stwarzać określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości objętych jej zakresem. Wymaga jednak uwzględnienia, że *inwestor* realizujący inwestycję drogową działa w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego w sposób niezgodny z prawem, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca   
(por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia   
10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych). Z uwagi na zajęcie części nieruchomości należącej do skarżących przysługuje im odszkodowanie w trybie *specustawy drogowej* (ustalone decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego w odrębnym postępowaniu), zaś za inne szkody możliwość uzyskania odszkodowania na zasadach ogólnych. Jeżeli w związku   
z przejęciem części nieruchomości skarżące uważają, że doznały szkody, to mogą skorzystać ze stosownego powództwa cywilnego i przedstawić dowody na okoliczność powstałej szkody i jej wielkości. Argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym zezwolenia na realizację inwestycji drogowej ma jednak charakter interesu faktycznego, a więc takiego który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej.

Zauważyć przy tym należy, iż stosownie do art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej*,   
w przypadku, jeżeli przejęta jest część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, właściwy zarządca drogi jest obowiązany do nabycia, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego tej części nieruchomości. Ustawodawca w ww. przepisie zabezpieczył interesy właścicieli nieruchomości, które jedynie w części niezbędne są do realizacji inwestycji, a pozostałe części nieruchomości na skutek podziału nie nadają się   
do prawidłowego wykorzystywania na dotychczasowe cele. Organem właściwym   
do rozpoznania wniosku o wykup nieruchomości spełniającej przesłanki wskazane w art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej* (a więc stanowiącej część pozostałą po dokonanym podziale nieruchomości, która nie nadaje się do wykorzystania zgodnego   
z dotychczasowym przeznaczeniem) jest *inwestor*. Roszczenie o wykup całej nieruchomości w trybie ww. przepisu ma charakter cywilnoprawny, dlatego może być dochodzone wyłącznie w postępowaniu cywilnym przed sądem powszechnym. Organ administracji publicznej nie prowadzi w tego typu sprawach postępowania administracyjnego i nie orzeka w formie decyzji administracyjnej (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 12 kwietnia 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 2920/17 i powołane tam orzecznictwo, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Na uwzględnienie nie zasługują zarzuty skarżących dotyczące tego, iż realizacja przedmiotowej inwestycji będzie negatywnie oddziaływała na jakość życia („otocznie” działki skarżących drogami), na objęte ścisłą ochroną gatunki zwierząt oraz wywoła „spustoszenie ekologiczne”.

Wyjaśnić należy, iż wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi zostały przeanalizowane, po pierwsze, w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, a po drugie, w postępowaniu w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko zakończonym *postanowieniem uzgadniającym*. To w tych postępowaniach prowadzonych przez organ środowiskowy (RDOŚ w Szczecinie) analizowano i oceniano m.in. bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na środowisko, zdrowie   
i warunki życia ludzi, jak i możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zatem zagadnienia związane z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny, środowisko i ludzi było elementem postępowania środowiskowego. W uzyskanych dla inwestycji uzgodnieniach środowiskowych określono konkretne warunki realizacji   
i późniejszej eksploatacji inwestycji, które mają zapobiec występowaniu negatywnych oddziaływań na środowisko (w tym na zdrowie i życie ludzi) lub ograniczyć ich skalę   
w możliwie jak największym stopniu.

Zarówno na etapie postępowania o środowiskowe uwarunkowania (etap wydawania decyzji w przedmiocie określenia środowiskowych uwarunkowań), jak także podczas procedowania w kwestii ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko,   
na etapie postępowania prowadzonego przez Wojewodę Zachodniopomorskiego, został zapewniony udział społeczeństwa. Skarżące miały zatem możliwość wniesienia uwag   
i zastrzeżeń dotyczących ww. kwestii opisanych przez nie w odwołaniach, które zostałyby następnie rozpatrzone przez wyspecjalizowany organ ochrony środowiska. Natomiast zarówno Wojewoda Zachodniopomorski, jak i Minister, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej związani są ustaleniami rozstrzygnięć w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Istotą decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest określenie wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz wymagań, jakie powinny być spełnione,   
by zminimalizować skutki negatywnego wpływu na środowisko czynników dla niego szkodliwych. W uzasadnieniu decyzji Nr 20/2011 z dnia 3 października 2011 r., znak: WST.K.4200.1.79.2011.ML, o środowiskowych uwarunkowaniach dla rzeczonego przedsięwzięcia, RDOŚ w Szczecinie wyjaśnił, iż każdy z analizowanych wariantów lokalizacyjnych projektowanej drogi w różnym stopniu oddziałuje na poszczególne gatunki zwierząt, których obecność stwierdzono w trakcie prowadzenia inwentaryzacji przyrodniczej. Jednakże z dokumentacji zgromadzonej w toku postępowania środowiskowego, w tym raportu oddziaływania inwestycji na środowisko, wynikało,   
że planowana inwestycja w wybranym do realizacji wariancie w najmniejszym stopniu oddziałuje negatywnie na gatunki zwierząt. Organ środowiskowy zaznaczył, że dla zapewnienia minimalizacji negatywnych oddziaływań w związku z realizowaną inwestycją na chronione gatunki zwierząt, nałożył na *inwestora* zobowiązania w postaci szeregu warunków, szczegółowo określonych w ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Nr 20/2011 z dnia 3 października 2011 r.

Jak już to wskazano powyżej, przedsięwzięcie zostało poddane także ponownej ocenie oddziaływania na środowisko przeprowadzonej w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji drogowej, zakończonej wydaniem *postanowienia uzgadniającego*. Przeprowadzona ocena wpływu inwestycji   
na środowisko przyrodnicze, w tym chronione gatunki zwierząt, nie wykazała negatywnego oddziaływania na gatunki występujące w okolicy działki skarżących.

Projektowane zagospodarowanie terenu zostało poddane ocenie oddziaływania   
na środowisko i nie wykazano ponadnormatywnego wpływu inwestycji na istniejącą zabudowę zlokalizowaną na przedmiotowej nieruchomości skarżących stron. *Inwestor*   
w ww. piśmie z dnia 9 marca 2023 r. wskazał, iż istniejąca zabudowa oddalona jest od jezdni drogi ekspresowej w odległości ok. 70 m, natomiast odległość od jezdni projektowanej drogi powiatowej wynosi ok. 30 m. W stanie istniejącym droga powiatowa przebiega po stronie zachodniej w odległości ok. 45 m od krawędzi istniejącej zabudowy na nieruchomości skarżących. *Inwestor*, dla przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej przewidział rezerwę terenu w poboczu drogi pod ewentualne posadowienie ekranów przeciwhałasowych (strona lewa od km 60+370 do 60+530) w przypadku wystąpienia przekroczeń norm oddziaływania hałasowego, wykazanych w ramach przewidzianej   
do wykonania analizy porealizacyjnej. *Inwestor* wyjaśnił również, iż projektowany odcinek drogi powiatowej obsługuje ruch o znaczeniu lokalnym i zgodnie z opracowaną dokumentacją, ruch prognozowany dla 2036 roku na tym odcinku nie przekroczy średnio 50 pojazdów na dobę, natomiast na starodrożu drogi krajowej nr 11 ruch spadnie do ok. 6% natężeń dobowych przewidywanych w przypadku braku realizacji inwestycji.

Na uwzględnienie nie zasługuje także zarzut skarżących w przedmiocie prawdopodobnego zniszczenia poprzez wibracje i wstrząsy zabytkowego transformatora usytuowanego przy obecnie istniejącym skrzyżowaniu dróg (krajowej i powiatowej) oraz rodzinnego domu wybudowanego w latach 30-tych ubiegłego stulecia.

Na wstępie wyjaśnić należy, iż w przypadku inwestycji liniowych zakres chronionego interesu prawnego stron jest zasadniczo determinowany tym, na ile przedmiotowa inwestycja oddziałuje na ich prawa rzeczowe wynikające zwłaszcza z własności nieruchomości lub prawa użytkowania wieczystego. Powyższe powoduje, że o tym, czy dany podmiot jest stroną danego postępowania, czy nie i jakie w tym zakresie uzyskuje uprawnienia procesowe, decyduje przysługujący mu interes prawny. Innymi słowy, każdy z właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości oraz osób mających inne prawa do nieruchomości jest stroną decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie *specustawy drogowej*, ale tylko w części dotyczącej jego nieruchomości. Założenie to pozwala na stwierdzenie, iż skarżące nie posiadają interesu prawnego do podnoszenia zarzutów dotyczących wpływu realizacji inwestycji   
na zabytkowy transformator, usytuowany przy skrzyżowaniu dróg, bowiem nie dotyczy to ich nieruchomości.

Następnie wskazać należy, iż na etapie postępowania w sprawie o zatwierdzenie projektu budowlanego i pozwolenie na budowę organ architektoniczno-budowlany nie zajmuje się przyszłą realizacją budowy (patrz wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Kielcach z dnia 4 września 2008 r., sygn. akt II SA/Ke 349/08, opubl. LEX nr 526501). Właściwym w tej sprawie są odpowiednie organ nadzoru budowlanego. Ponadto, zgodnie z art. 652 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz.U.   
z 2023 r. poz. 1610, z późn. zm.), jeżeli wykonawca przejął protokolarnie od inwestora teren budowy, ponosi on aż do chwili oddania obiektu odpowiedzialność na zasadach ogólnych za szkody wynikłe na tym terenie.

Niezależnie od powyższego, *inwestor* w ww. piśmie z dnia 9 marca 2023 r. poinformował, że zabytkowy transformator zlokalizowany jest przy starodrożu istniejącej drogi krajowej nr 11. Na wysokości istniejącego transformatora projektowane są odcinku dróg   
w odległości od transformatora min. 11 m od projektowanych krawędzi jezdni. Mając   
na uwadze, że istniejąca droga znajduje się tylko w odległości 6 m od obiektu, inwestycja będzie miała korzystny wpływ, ograniczając oddziaływanie na obiekt. Ponadto, *inwestor* podał, że po wybudowaniu przedmiotowej inwestycji, zgodnie z wykonaną prognozą   
i analizą ruchu, ruch na istniejącej drodze krajowej nr 11 spadnie z ok. 13200 pojazdów do około 800 pojazdów na dobę (porównanie wariantu bezinwestycyjnego do wariantu inwestycyjnego dla roku 2036). Tym samym z całą pewnością zmniejszy się negatywne oddziaływanie ruchu samochodowego na zabytkowy obiekt, w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji, poprzez znaczący spadek ruchu pojazdów na drodze sąsiadującej z zabytkowym transformatorem.

Wskazania również wymaga, że przedmiotem niniejszego postępowania nie jest też kwestia sposobu użytkowania drogi, a co za tym idzie to, czy w ogóle i w jaki sposób użytkowanie drogi będzie oddziaływało na nieruchomość skarżących i położone na niej zabudowania. Skarżące nie mogą zakładać że już sama realizacja drogi może prowadzić do powstania ewentualnych szkód w substancji ich budynku. Taka ocena będzie możliwa dopiero po dokonaniu stosownych pomiarów już w trakcie użytkowania drogi. Co za tym idzie w ramach tego postępowania nie jest zasadne domaganie się uwzględnienia interesu konkretnej strony postępowania, który nie wiązałby się bezpośrednio   
z realizacją przedsięwzięcia drogowego (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 stycznia 2011 r., sygn. akt VII SA/Wa 1955/10).

Podkreślić nalży, iż to projektant odpowiada za opracowanie projektu inwestycji   
w sposób zapewniający bezpieczeństwo użytkowania, a nie organ udzielający zezwolenia na realizację inwestycji w postaci decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.   
W wypadku więc spełnienia przez wnioskodawcę wymagań określonych w art. 11b   
w zw. z art. 11d *specustawy drogowej* właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – art. 11a *specustawy drogowej*   
(por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 25 kwietnia   
2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 2952/16, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji został ustalony prawidłowo. Organ uznał racje przemawiające za ustaloną lokalizacją, które przedstawił *inwestor* w dokumentacji przedłożonej w trakcie postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Stwierdzić należy także, że zarówno wniosek *inwestora*, postępowanie przeprowadzone przez organ   
I instancji, jak i zaskarżona *decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego* - poza częścią uchyloną niniejszą decyzją - nie naruszają prawa, a wniesione odwołania nie zasługują   
na uwzględnienie.

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 (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1634,   
z późn. zm.), zwanej dalej „*ppsa*”, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Rozwoju   
i Technologii, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

Jednocześnie informuję, że do skargi należy załączyć dowód uiszczenia wpisu   
od wniesienia skargi w kwocie 500 zł, płatnego w kasie sądu lub na rachunek bankowy sądu wskazany w publikatorze teleinformatycznym – Biuletynie Informacji Publicznej sądu (*http://bip.warszawa.wsa.gov.pl*). Strony mogą ubiegać się o przyznanie prawa pomocy, polegającego na zwolnieniu z kosztów sądowych oraz ustanowieniu adwokata lub radcy prawnego. Szczegółowe zasady dotyczące przyznawania prawa pomocy uregulowane są w art. 243-262 *ppsa*.

**Załączniki:**

**Nr 1** - strona nr 6 projektu zagospodarowania terenu (tom I/1),

**Nr 2** - pkt 7a pn. „obszar oddziaływania” opisu technicznego projektu zagospodarowania terenu (tom I/1 - str. 117),

**Nr 3.1-3.6** - rysunki nr: 0200, 0201, 0208, 0209, 0213, 0215 projektu zagospodarowania terenu (tom I/3),

**Nr 4** -dokumenty potwierdzające uprawnienia budowlane projektantów oraz sprawdzających i przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa,

**Nr 5** - mapa z projektem podziału działki nr 4/5, z obrębu 102-Ostrówek.