Znak pisma: DLI-I.7621.15.2022.LB.10

Warszawa, 6 października 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), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, po rozpatrzeniu odwołania Pana K. T. oraz Pani M. W. od decyzji Wojewody Wielkopolskiego Nr 8/2022 z dnia 23 czerwca 2022 r., znak: IR-III.7820.6.2021.3, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 190 na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 188 w miejscowości Krajenka do skrzyżowania z drogą krajową nr 10 – etap I od km 0+535,10 do km 5+335,29”,

1. **Uchylam:**

* rysuneknr 1 projektu budowlanego tom PB.DW190.T5.1 Przebudowa istniejących sieci wodociągowych – branża sanitarna, stanowiącego część załącznika   
  nr 3 do zaskarżonej decyzji,

**i** **orzekam w tym zakresie poprzez:**

* zatwierdzenie zamiennego rysunku nr 1 projektu budowlanego tom PB.DW190.T5.1 Przebudowa istniejących sieci wodociągowych – branża sanitarna, stanowiącego załącznik nr 1 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie zaświadczeń o przynależności projektantów i sprawdzających   
  do Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej oraz decyzji o nadaniu im uprawnień budowlanych, stanowiących załącznik nr 2 do niniejszej decyzji,

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

**UZASADNIENIE**

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, zwany dalej „*inwestorem*”, reprezentowany przez Pana P. K. – D. W. Z. D. W., wystąpił do Wojewody Wielkopolskiego z wnioskiem z dnia 18 marca 2021 r. (data wpływu do Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu – 24 marca 2021 r.), uzupełnionym i skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla inwestycji pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 190   
na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 188 w miejscowości Krajenka   
do skrzyżowania z drogą krajową nr 10 – etap I od km 0+535,10 do km 5+335,29”. *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając konieczność jego nadania interesem społecznym.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie, Wojewoda Wielkopolski wydał decyzję nr 8/2022 z dnia 23 czerwca 2022 r., znak: IR-III.7820.6.2021.3, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Wielkopolskiego*”, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 190 od km 0+593,36 do km 5+393,55 (kilometraż lokalny: od km 0+535,10 do km 5+335,29), realizowanej w ramach inwestycji pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 190 na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 188 w miejscowości Krajenka do skrzyżowania z drogą krajową nr 10 – etap I od km 0+535,10 do km 5+335,29”, i nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Wielkopolskiego* odwołania, za pośrednictwem organu I instancji, wnieśli:

* Pan K. T. [pismo z dnia 9 lipca 2022 r., nadane tego samego dnia   
  w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia   
  23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1640), zwanej dalej „*ustawą Prawo pocztowe*”],
* Pani M. W. [pismo z dnia 20 lipca 2022 r., nadane tego samego dnia   
  w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe.*

W odwołaniu, wniesionym w terminie, skarżący podnieśli zarzuty w stosunku do *decyzji Wojewody Wielkopolskiego*, jak i postępowania zakończonego wydaniem tej decyzji*.*

Ponadto, w trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego do organu II instancji wpłynęło pismo Pana L. R. z dnia 17 października 2022 r., które zostało potraktowane przez organ odwoławczy jako skarga wniesiona w trybie art. 234   
pkt 1 *kpa*, o czym będzie mowa poniżej.

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 obecnie 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 art. 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 na uwadze powyższe, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego *Minister* rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez Wojewodę Wielkopolskiego,   
w tym zbadał poprawność postępowania organu I instancji oraz poprawność wydanej przez niego *decyzji Wojewody Wielkopolskiego*, jak również rozpoznał zarzuty podniesione przez skarżące strony.

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

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 5 *specustawy drogowej*, do wniosku o wydanie decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej *inwestor* dołączył projekt budowlany wraz z opiniami, uzgodnieniami, pozwoleniami oraz dokumentami wymaganymi przepisami szczególnymi.

Wskazać również trzeba, iż w dniu 19 września 2020 r. weszła w życie ustawa z dnia   
13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw   
(t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 471), zwana dalej „*ustawa nowelizującą*”. Jednocześnie wydane zostało rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1609). Zgodnie z § 25 tego rozporządzenia, uchylone zostało dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r.   
w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1935), zwane dalej „*rozporządzeniem w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*”.

Jednakże w myśl art. 26 *ustawy nowelizującej,* przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie znowelizowanych przepisów, inwestor może do wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę albo wniosku o zatwierdzenie projektu budowlanego, albo zgłoszenia budowy załączyć projekt budowlany sporządzony na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym. Jednocześnie, zgodnie z art. 27 ust.   
1 pkt 1 *ustawy* *nowelizującej* do zamierzeń budowlanych realizowanych w oparciu   
o projekt budowlany sporządzony na podstawie przepisów dotychczasowych w sytuacji, gdy opracowany został projekt budowlany zgodny z dotychczasowymi przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 682), zwanej dalej „*ustawą Prawo* *budowlane*”, dalszy przebieg procesu inwestycyjnego razem   
z postępowaniem w sprawie pozwolenia na budowę będzie się odbywał według dotychczasowych przepisów *ustawy* *Prawo budowlane*.

Zauważyć należy, że norma intertemporalna art. 26 *ustawy nowelizującej* umożliwia posługiwanie się projektem budowlanym sporządzonym na podstawie przepisów *ustawy* *Prawo budowlane* w brzmieniu obowiązującym do dnia 19 września 2020 r.,   
bez odwołania się do *rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu* *budowlanego*. W ocenie *Ministra* racjonalny ustawodawca, decydując się na możliwość posługiwania się przez pewien okres standardami sporządzania projektu budowlanego na poprzednich zasadach, objął tą normą nie tylko *ustawę Prawo budowlan*e, w brzmieniu obowiązującym do dnia 19 września 2020 r., ale także wszystkie niezbędne   
do sporządzenia dokumentacji projektowej na cele prawne akty wykonawcze wydane na podstawie tej ustawy i kompatybilne z jej nieobowiązującą wersją. W innym wypadku cel art. 26 *ustawy nowelizującej* nie zostałby osiągnięty, gdyż *ustawa Prawo budowlane* reguluje tylko podstawowe aspekty i zasady sporządzenia tej dokumentacji (podobnie Wojewódzki Sąd Administracyjny w Lublinie w wyroku z dnia 8 czerwca 2021 r.,   
sygn. akt II SA/Lu 129/21 – wyrok nieprawomocny; por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 24 listopada 2022 r., sygn. akt VII SA/Wa 1671/22).

Projekt został wykonany i sprawdzony przez osoby spełniające warunki, o których mowa w art. 12 ust. 7 *ustawy Prawo budowlane*. Zgodnie z art. 20 ust. 4 tej ustawy, do projektu dołączono oświadczenia projektantów i sprawdzających o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Przedmiotowy projekt budowlany jest zgodny z:

* decyzją Burmistrza Gminy i Miasta Krajenka z dnia 31 lipca 2017 r., znak: GOS.6220.1.58.2016, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia,zwaną dalej *„decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”,*
* decyzją Dyrektora Zarządu Zlewni w Pile Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 14 maja 2020 r., znak: BD.ZUZ.2.421.328.2019.SA,   
  w przedmiocie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego., zwanej „*pozwoleniem wodnoprawnym*”, sprostowanej postanowieniem Dyrektora Zarządu Zlewni w Pile Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 15 kwietnia 2022 r., znak:BD.ZUZ.2.421.328.2019.SA,
* postanowieniem Wojewody Wielkopolskiego z dnia 18 października 2021 r., znak: IR-III.7820.6.2021.3, w przedmiocie udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych.

Po dokonaniu analizy przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego, organ odwoławczy stwierdził, że spełnia on - poza uchybieniami, o których będzie mowa poniżej - wymagania określone w art. 34 ust. 2 i ust. 3 *ustawy Prawo budowlane* oraz   
w *rozporządzeniu w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*.

*Inwestor* dołączył wymagane opinie, o których mowa w art. 11b ust. 1 oraz art. 11d ust. 1 pkt 8 *specustawy drogowej*. Ponadto, *inwestor* dołączył również wymagane przepisami odrębnymi akty administracyjne, tj. *pozwolenie wodnoprawne* i *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach*.

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*.

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

W ocenie organu II instancji, Wojewoda Wielkopolski 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 Wielkopolski pismem z dnia 26 sierpnia 2021 r., znak: IR-III.7820.6.2021.3, DOK. 52004/21, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji, wysyłając zawiadomienia na 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.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Wielkopolski wydał w dniu 23 czerwca 2022 r. decyzję nr 8/2022, znak:   
IR-III.7820.6.2021.3, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej   
na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 190 od km 0+593,36 do km 5+393,55 (kilometraż lokalny: od km 0+535,10 do km 5+335,29), realizowanej w ramach inwestycji   
pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 190 na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 188 w miejscowości Krajenka do skrzyżowania z drogą krajową nr 10 – etap I od km 0+535,10 do km 5+335,29”. Nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, Wojewoda Wielkopolski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora.*

Zgodnie z art. 11f ust. 3 *specustawy drogowej*, Wojewoda Wielkopolski doręczył   
ww. decyzję wnioskodawcy oraz zawiadomił o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń. Dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych decyzją Wojewody Wielkopolski organ I instancji poinformował o wydaniu decyzji w drodze zawiadomienia z dnia 24 czerwca 2022 r., znak: IR-III.7820.6.2021.3, DOK. 39614/22, wysłanego na adres wskazany w katastrze nieruchomości.   
W zawiadomieniu 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 Wielkopolskiego* (z zastrzeżeniem uchybień w zakresie stanowiącego jej integralną część załącznika nr 3 – projektu budowlanego, o których będzie mowa poniżej) czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 11f   
ust. 1 *specustawy drogowej*, zawiera bowiem wszystkie niezbędne elementy określone   
w tym przepisie.

Pozytywnie należy przy tym ocenić określenie przez Wojewodę Wielkopolskiego w treści przedmiotowej decyzji – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej* – terminu wydania nieruchomości na 120 dzień od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna. 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-reformatoryjnej.

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

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 5 *specustawy drogowej* (w brzmieniu znajdującym zastosowanie w niniejszej sprawie), wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera cztery egzemplarze projektu budowlanego wraz   
z zaświadczeniem, o którym mowa w art. 12 ust. 7 *ustawy Prawo budowlane*, aktualnym na dzień opracowania projektu. Z kolei art. 12 ust. 7 *ustawy Prawo budowlane* stanowi, że podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru, o którym mowa w art. 88a   
ust. 1 pkt 3 lit. a, oraz – zgodnie z odrębnymi przepisami – wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.

Powyższe oznacza, że projekt budowlany winien zostać wykonany i sprawdzony przez osoby spełniające warunki, o których mowa w art. 12 ust. 7 *ustawy Prawo budowlane* (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 30 kwietnia   
2015 r., sygn. akt II SA/Lu 1211/14).

Analizując przedmiotowa sprawę, *Minister* dostrzegł, że Pani N. K., Pan K. F., Pan A. P., Pan M. P. oraz Pan A. S. brali udział w opracowywaniu projektu budowlanego - branża teletechniczna, stanowiącego część załącznika nr 3 do *decyzji Wojewody Wielkopolskiego*, lecz w aktach sprawy brak jest zaświadczenia o ich przynależności do właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa wraz z wymaganym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, aktualnym na dzień sporządzenia projektu budowlanego przedmiotowej inwestycji drogowej oraz decyzji o nadaniu dla nich uprawnień budowlanych.

W dalszej kolejności wskazać należy, iż w dniu 9 sierpnia 2023 r. weszło w życie rozporządzenie 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). W myśl § 10 ust. 1 ww. rozporządzenia do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia   
w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

Z kolei w dniu 19 września 2021 r. weszło w życie rozporządzenie 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). Stosownie do § 7 ww. rozporządzenia, do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

Z uwagi na powyższe, w niniejszej sprawie zastosowanie znajdują przepisy rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 grudnia 2015 r.   
w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej (Dz. U. z 2015 r., poz. 2117, z późn. zm.), zwanego dalej „*rozporządzeniem w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej*”, przewidującego – w określonych w tym rozporządzeniu przypadkach – obowiązek uzgodnienia projektu budowlanego z rzeczoznawcą ds. zabezpieczeń przeciwpożarowych pod względem ochrony przeciwpożarowej.

Stosownie do § 5 ust. 1 ww. rozporządzenia, uzgodnienia projektu budowlanego dokonuje się w toku wzajemnej współpracy projektanta z rzeczoznawcą do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych w trakcie sporządzania przez projektanta projektu budowlanego polegającej na konsultacji rozwiązań projektowych w zakresie oceny ich zgodności z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej oraz wymianie uwag i stanowisk   
w zakresie projektowanych technicznych środków zabezpieczenia przeciwpożarowego. W myśl § 5 ust. 2 *rozporządzenia w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej*, odcisk pieczęci i podpis rzeczoznawcy do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych, potwierdzające uzgodnienie projektu budowlanego, umieszcza się na częściach rysunkowych egzemplarzy projektu budowlanego. Wzór pieczęci jest określony w załączniku nr 1 do ww. rozporządzenia.

Tymczasem w aktach sprawy brak było informacji czy w przedmiotowej sprawie projekt budowlany wymagał ww. uzgodnienia, jak również brak było takiego uzgodnienia   
w projekcie budowlanym zatwierdzonym *decyzją Wojewody Wielkopolskiego*.

Mając na uwadze powyższe, pismem z dnia 12 sierpnia 2022 r., znak:   
DLI-I.7621.15.2022.LB.1, *Minister* wezwał *inwestora* do:

1. przedłożenia 4 egzemplarzy zaświadczeń o przynależności Pani N. K., Pana K. F., Pana A. P., Pana M. P. oraz Pana A. S. do właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa wraz z wymaganym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, aktualnym na dzień sporządzenia projektu budowlanego przedmiotowej inwestycji drogowej oraz decyzji o nadaniu im uprawnień budowlanych,
2. wskazania, czy projekt budowlany wymagał uzgodnienia z Rzeczoznawcą   
   ds. Zabezpieczeń Przeciwpożarowych, zgodnie z przepisami *rozporządzenia w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej.*

*Inwestor* uczynił zadość ww. wezwaniu *Ministra*, przedkładając brakujące dokumenty przy pismach z dnia 30 sierpnia 2022 r., znak: WZD.WD.5320/8.79/21, 27 września 2022 r., znak: WZDW.WD.5320/8.84/21, oraz 2 października 2023 r., znak: WZDW.WD.5320/8.96/21.

Wobec tego, w pkt I rozstrzygnięcia niniejszej decyzji, organ odwoławczy, działając   
na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, dokonał stosownej korekty w *decyzji Wojewody Wielkopolskiego*, w ramach której uchylił rysuneknr 1 projektu budowlanego tom PB.DW190.T5.1 Przebudowa istniejących sieci wodociągowych – branża sanitarna, stanowiącego część załącznika nr 3 do zaskarżonej decyzji i zatwierdził w jego miejsce zamienny rysunek nr 1 projektu budowlanego tom PB.DW190.T5.1 Przebudowa istniejących sieci wodociągowych – branża sanitarna, zawierający stosowny wpis uzgodnienia z Rzeczoznawcą ds. Zabezpieczeń Przeciwpożarowych. Jednocześnie, czyniąc zadość opisanym powyżej wymogom wynikającym z art. 11d ust. 1 pkt   
5 *specustawy drogowej, Minister* zatwierdził brakujące zaświadczenia o przynależności projektantów i sprawdzających do Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej oraz decyzje   
o nadaniu im uprawnień budowlanych, stanowiące załącznik nr 2 do niniejszej decyzji.

Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięcia, o którym mowa w pkt I niniejszej decyzji, uznał, że nie narusza ono 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 zarzuty skarżących, w pierwszej kolejności wskazać należy, że zarówno wojewoda orzekający w sprawie jako organ I instancji, jak i *Minister* działający jako organ odwoławczy, pełnią w procesie inwestycyjnym funkcję organów, które będąc właściwe do wydania decyzji w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, nie   
są jednocześnie uprawnione do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji drogowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, to inwestorwe wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej decyduje o przebiegu drogi oraz wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg drogi oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Zarówno wojewoda, jak i organ odwoławczy mogą działać tylko   
w granicach tego wniosku 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 pas drogowy oraz zaproponowane rozwiązania techniczne odpowiadają woli ustawodawcy wyrażonej w innych regulacjach prawnych, mających znaczenie dla wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Zgodnie z powszechnie przyjmowanym w orzecznictwie sądowoadministracyjnym poglądem dotyczącym przedmiotowej materii (zob. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: 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 z dnia 21 sierpnia 1997 r.   
o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1899, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą 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, a dla dróg gminnych – odpowiednio wójt, burmistrz, 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, pismem z dnia 12 sierpnia 2022 r., znak: DLI-I.7621.15.2022.LB.1, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji drogowej poruszonych w odwołaniach. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, pismem z dnia 30 sierpnia 2022r., znak: WZDW.WD.5320/8.79/21, 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 Panu K. T. oraz Pani M. W. przy piśmie z dnia 14 września 2022 r., znak: DLI-I.7621.15.2022.LB.3, zawiadamiając jednocześnie, stosownie do art. 73 *kpa*, o możliwości zapoznania się z całością dokumentacji zgromadzonej w sprawie. Skarżące strony nie skorzystały   
z przysługującego im prawa.

Organ odwoławczy, pismem z dnia 29 marca 2023 r., znak: DLI-I.7621.15.2022.LB.7, działając na podstawie art. 10 *kpa* zawiadomił zgromadzeniu materiału dowodowego umożliwiającego zakończenie przedmiotowego postępowania, jak również o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Skarżące strony nie skorzystały z przysługującego im prawa.

Odnosząc się do zarzutów Pana K. T. oraz Pani M. W., przede wszystkim stwierdzić należy, iż brak zgody skarżących na realizację przedmiotowej inwestycji na części ich działek, w koncepcji przyjętej przez *inwestora* i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Wielkopolskiego*, 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. Wobec powyższego, brak zgody skarżących   
na realizację przedmiotowej inwestycji w obszarze ich działek nie stanowi o wadliwości zaskarżonej *decyzji Wojewody Wielkopolskiego*.

Wskazać należy, iż *specustawa drogowa*, w oparciu o której przepisy wydano zaskarżoną *decyzję Wojewody Wielkopolskiego* jest aktem prawnym szczególnym, przewidującym uproszczoną (przyśpieszoną) procedurę przygotowania i realizacji inwestycji drogowych. Jest oczywiste, że szybka i sprawna budowa dróg publicznych w Polsce i w związku z tym poprawa infrastruktury drogowej leży w interesie społecznym i gospodarczym. Tymi okolicznościami należy uzasadniać z jednej strony znaczne zwiększenie uprawnień *inwestora* (decyzja o zezwoleniu na inwestycję drogową rozstrzyga jednocześnie   
o ustaleniu lokalizacji drogi, zatwierdzeniu projektu budowlanego, zatwierdza podział nieruchomości, wprowadza ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości i orzeka   
o przejściu z mocy prawa nieruchomości lub ich części na własność odpowiedniego podmiotu publicznoprawnego), natomiast z drugiej zdecydowane ograniczenie uprawnień właścicieli nieruchomości znajdujących się w obszarze inwestycji.

Następnie szczególnego podkreślenia wymaga to, że w postępowaniu w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej organ jest związany wnioskiem *inwestora*, co do kształtu i przebiegu inwestycji. W przepisach *specustawy drogowej* ustawodawca nie upoważnił bowiem organów do oceny racjonalności, czy słuszności zaproponowanych rozwiązań projektowych. Oznacza to, że organy nie mogą korygować trasy i zakresu inwestycji ani dokonywać zmian w projekcie. Przepisy *specustawy drogowej* nakładają na organ architektoniczno-budowlany wyłącznie obowiązek oceny zgodności z prawem przedstawionej inwestycji drogowej. To *inwestor* wyznacza miejsce oraz sposób realizacji inwestycji.

Potwierdza to bogate orzecznictwo sądowoadministracyjne dotyczące spraw z zakresu inwestycji drogowych prowadzonych na podstawie *specustawy drogowej*, które jasno wskazuje, iż w przypadku realizacji tego typu przedsięwzięć organ administracji nie może dokonywać jakichkolwiek zmian np. w zakresie lokalizacji, przebiegu oraz planowanych parametrów technicznych konkretnej inwestycji. Organ wydający zezwolenie realizacyjne nie może w ramach tych przepisów uznaniowo modyfikować przebiegu linii rozgraniczających oraz linii podziału, jeżeli zaproponowane rozwiązanie projektowe nie narusza prawa. Rolą orzekającego w sprawie organu jest sprawdzenie kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz tego, czy koncepcja składającego wniosek mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Jeśli przyjmujemy, że przebieg drogi jest wyznaczany w sposób racjonalny przez grono specjalistów z zakresu transportu, geologii, ochrony środowiska, musimy też przyjąć nieuchronność zajęcia ściśle oznaczonych gruntów pod budowę drogi. Liniowy charakter inwestycji drogowych dyktuje w sposób naturalny pewne rozstrzygnięcia, w szczególności co do wyboru nieruchomości objętych decyzją.   
W żadnym razie nie może być w takiej sytuacji mowy o niedopuszczalnej ingerencji. Jak wyżej bowiem zasygnalizowano, zakres badania przez organy w kwestiach badania zasadności "wywłaszczenia" i badania zasadności określonego przebiegu drogi ogranicza się do kontroli zgodności z przepisami wariantu przedstawionego przez wnioskodawcę bez prawa do dokonywania zmian w przedstawionej przez inwestora koncepcji przebiegu drogi (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 kwietnia 2021 r., sygn. akt II OSK 156/21, z dnia 20 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 852/21, z dnia 5 sierpnia 2021 r. sygn. akt II OSK 1235/21, z dnia 14 września 2021 r. sygn. akt II OSK 1332/21, z dnia 30 września 2021 r. sygn. akt II OSK 193/21).

Przepisy *specustawy drogowej* nie zobowiązują również *inwestora* do przedstawienia różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji i nie ma on obowiązku uwzględniać oczekiwań stron postępowania. Organy orzekające w niniejszej sprawie nie posiadały kompetencji do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji, czy też do zmiany proponowanych rozwiązań, co do jej przebiegu. Gospodarzem projektu jest tylko *inwestor*, organ wydający decyzję w oparciu o przedłożony projekt nie jest uprawniony do ingerowania w jego założenia, w tym w przebieg inwestycji liniowej.

Tym samym, to *inwestor* dokonuje wyboru najkorzystniejszych rozwiązań, a rola organu ogranicza się do sprawdzenia kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz tego, czy przedstawiona koncepcja mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Stosownie bowiem do przepisu art. 11e *specustawy drogowej* nie można uzależniać zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami. Stanowisko to jest ugruntowane i jednolite w orzecznictwie sądów administracyjnych.

*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 dnia 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”.

Wprowadzenie regulacji prawnej, polegającej m.in. na uproszczeniu postępowania   
w sprawie nabywania nieruchomości położonych na terenach przeznaczonych   
na budowę dróg, w tym rezygnacja z indywidualnej oceny niezbędności lokalizacji drogi na każdej nieruchomości, jest zamierzoną decyzją ustawodawcy wpisaną w ratio legis specustawy drogowej (zob. orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego: postanowienie   
z dnia 13 stycznia 2015 r., sygn. akt SK 17/13, publ. OTK-A 2015/1/5 wyrok z dnia   
6 czerwca 2006 r., sygn. akt K 23/05, publ. OTK ZU nr 6/A/2006, poz. 62; wyrok z dnia 16 października 2012 r., sygn. akt K 4/10, publ. OTK ZU nr 9/A/2012, poz. 106).

Inaczej mówiąc, w odniesieniu do przepisów specustawy drogowej stosuje się rzymską paremię dura lex, sed lex („surowe prawo, ale jednak prawo”).

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, w tym stanowiska *inwestora*, jak również zarzutów podniesionych przez Pana L. T. oraz Panią M. W., *Minister* stwierdził, że objęcie zakresem przedmiotowej inwestycji działek skarżących,   
w sposób wskazany we wniosku *inwestora*, a następnie w *decyzji Wojewody Wielkopolskiego*, nie narusza prawa. W ocenie *Ministra*, zaskarżona decyzja nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną, a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności skarżących stron. Teren będący własnością skarżących stron nie został ograniczony w korzystaniu w wymiarze większym, niż jest to wymagane dla lokalizacji przedmiotowej inwestycji.

Jak wynika z akt sprawy, w szczególności wyjaśnień *inwestora* przedstawionych w piśmie z dnia 30 sierpnia 2022 r., znak: WZDW.WD.5320/8.79/21, zakres zajęcia działki   
o nr ewidencyjnym x obręb x, stanowiącej własność Pani M. W., wynika   
z zaprojektowania jezdni o szerokości 7 m (poszerzonej na łuku w planie do 7,6 m) wymaganej rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm., mającego zastosowanie w niniejszej sprawie, uchylonego w dniu 20 września 2022 r.), zwanym dalej „*rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*”, wykonania poboczy, rowu drogowego wraz z wykonaniem pozostałych niezbędnych elementów drogi (w tym nasadzeń rekompensacyjnych oraz ogrodzenia dla płazów wynikających z *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*). Zgodnie z dokumentacją projektową, przejęciu pod przedmiotową inwestycję drogową podlega 518 m² działki nr x z całkowitej jej powierzchni 2129 m², a co istotne - pas drogowy został poszerzony jedynie o niezbędne, wymagane ww. przepisami, minimum.

W tym miejscu warto wyjaśnić, iż w dniu 21 września 2022 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518), zastępujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.   
w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [(Dz. U. z 2019 r. poz. 1643)](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytimbrge3te), oraz samo *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie***.** Zgodnie jednak z § 115 ust.   
1 pkt 1 ww. rozporządzenia z dnia 24 czerwca 2022 r.,do budowy lub przebudowy drogi publicznej, jeżeli przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zezwoleniu   
na realizację inwestycji drogowej, a także odrębny wniosek o zatwierdzenie projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego, stosuje się przepisy techniczno-budowlane obowiązujące przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Tym samym, zgodnie z ww. przepisem, w niniejszej sprawie stosuje się przepisy *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.*

Natomiast w odniesieniu do działki nr x, obręb x, stanowiącej własność Pana K. T. *inwestor* w piśmie z dnia 30 sierpnia 2022 r., znak: WZDW.WD.5320/8.79/21, wyjaśnił, że zakres zajęcia działki nr x wynika z zaprojektowania jezdni o szerokości 7 m, wymaganej *rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, wykonania zatoki autobusowej, pobocza oraz rowu drogowego. Zgodnie z dokumentacją projektową *inwestor* przewidział zajęcie terenu   
o powierzchni 392 m² z całkowitej powierzchni ww. działki 81100 m², co stanowi poniżej 0,5% powierzchni działki o nr x. Pas drogowy został poszerzony o niezbędne minimum dla prowadzenia inwestycji. Ponadto, jak poinformował *inwestor*, na przejmowanym obszarze nie znajdują się żadne zabudowania – jest to wyłącznie grunt rolny.

Podkreślenia wymaga po raz kolejny, iż organ wydający decyzję o zezwoleniu   
na realizację inwestycji drogowej nie może dokonywać jakichkolwiek zmian,   
np. w zakresie lokalizacji, przebiegu oraz planowanych parametrów technicznych konkretnej inwestycji. Co więcej, organ nie może także uwzględniać protestów obywateli, wyrażających ich osobiste zapatrywania, czy też ich odmiennego stanowiska, które pozostają poza ochroną prawną i nie wynikają z norm prawa. Oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonego przebiegu inwestycji - nie mające prawnego osadzenia - są bezskuteczne.

Mając na uwadze charakter podniesionych przez skarżące strony zarzutów, sprowadzających się do kwestii lokalizacji inwestycji na ich działkach, a co za tym idzie, ich podziału, wyjaśnić należy także, że określenie przebiegu przedmiotowej inwestycji nastąpiło na etapie postępowania w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań przedsięwzięcia i w tym postępowaniu strony mogły wnosić uwagi co do trasy projektowanej inwestycji (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 7 września 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 1749/17, wydany w sprawie rozpatrywanej na podstawie *specustawy przesyłowej*, lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych w *specustawie drogowej*). Jak wynika z uzasadnienia *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,* stronom zapewniono czynny udział   
w każdym stadium trwania postępowania w sprawie wydania przedmiotowego rozstrzygnięcia środowiskowego. Tym samym, to przede wszystkim ww. postępowanie prowadzone przez organ środowiskowy było właściwym etapem do zgłaszania uwag   
w przedmiocie lokalizacji spornej inwestycji, z którego to uprawnienia, jak wynika   
z uzasadnienia *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, skarżący nie skorzystali.

Warto dodać przy tym, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji towarzyszącej inwestycjom w zakresie terminalu i określone w niej środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia są wiążące. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach  
ma bowiem charakter sui generis „rozstrzygnięcia wstępnego” względem przyszłego ustalenia lokalizacji inwestycji towarzyszącej inwestycjom w zakresie terminalu i pełni ona względem niego funkcję prejudycjalną. Zarówno Wojewoda Wielkopolski, jak i organ odwoławczy w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji towarzyszącej inwestycjom w zakresie terminalu z mocy prawa są związani ustaleniami *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*. Stosownie bowiem do art.   
86 pkt 2 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”,* decyzja   
o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie terminalu oraz inwestycji towarzyszących.

Co więcej, organy właściwe do wydania decyzji o zezwoleniu na realizacji inwestycji drogowej, nie są uprawnione do oceny prawidłowości postępowania zakończonego wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Kompetencja w tym zakresie przysługuje organom wskazanym   
w *ustawie* *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*.

Związanie decyzji następczych przez warunki decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest również spełnieniem wymogów wynikających z przepisów   
art. 8a dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia   
2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne   
i prywatne na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. UE. L. z 2012 r. Nr 26, str. 1 ze zm.).

Zauważyć również należy, iż w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zarówno wojewoda, jak i organ odwoławczy, badają zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. Z samej bowiem 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.

Przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Wielkopolskiego, jak i *Ministra*, nie jest również prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżących stron, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone przez skarżących 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.

Tym samym, za chybione uznać należy zarzuty Pana K. T. i Pani M. W. dotyczące ich obaw co do strat finansowych związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji drogowej na części ich działek, jak również podnoszone przez skarżących zarzuty   
co do niemożności korzystania z działek w sposób dotychczasowy i realizacji własnych planów związanych z tymi nieruchomościami, gdyż tego rodzaju argumentacja wykracza poza zakres niniejszego postępowania i nie stanowi przedmiotu rozstrzygania   
w postępowaniu dotyczącym zezwolenia na realizacje inwestycji drogowej.

Odnosząc się do zarzutu Pana K. T. dotyczącego kwestii wysokości odszkodowania   
za przejętą pod inwestycję część jego nieruchomości, zwrócić należy uwagę,   
że zagadnienia te dotyczą de facto postępowania odszkodowawczego, stanowiącego odrębne postępowanie od procedury w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. W konsekwencji, w toku wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie przesądza się o kwestiach dotyczących odszkodowania, wobec czego ani Wojewoda Wielkopolski ani *Minister*, nie może w niniejszym postępowaniu zająć stanowiska w powyższej sprawie.

Ponadto należy zaznaczyć, że jeżeli w wyniku realizacji inwestycji skarżący poniesie jakiekolwiek szkody materialne, to przysługuje mu roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym, jednak nie jest   
to przedmiotem niniejszego postępowania.

Dalej, zwrócić należy uwagę, że poruszana przez Panią M. W. kwestia wykupu całości nieruchomości ma charakter roszczenia cywilnoprawnego i nie podlega rozpatrzeniu   
w toku niniejszego postępowania odwoławczego, bowiem kwestia dotycząca nabywania pozostałej po podziale części nieruchomości nie może być przedmiotem badania przez organ orzekający w sprawie udzielenia zgody na realizację inwestycji drogowej*.*

Wyjaśnić należy, że przedsięwzięcie, jakim jest inwestycja w zakresie dróg publicznych, może być realizowane wyłącznie ze wskazaniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych. Na gruncie *specustawy drogowej* linie rozgraniczające teren inwestycji powinny obejmować teren, który przeznaczony jest pod projektowaną inwestycję   
w zakresie dróg publicznych. Zakres zajęcia tego terenu wynika z kolei z projektu budowlanego, który jest niezbędnym elementem wniosku o wydanie decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a następnie stanowi integralną cześć tej decyzji, jako jeden z załączników.

Przedmiotem odjęcia prawa własności może być wyłącznie ten grunt, przez który przebiegać ma budowana w trybie *specustawy drogowej* droga. Po to bowiem ustawodawca nałożył na *inwestora* w art. 11d ust. 1 pkt 1, 3 i 3a *specustawy drogowe*j obowiązek zawarcia we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej określonych dokumentów (mapy w skali co najmniej 1:5000, przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu oraz mapy zawierającej projekty podziału nieruchomości, sporządzonych zgodnie z odrębnymi przepisami i określenie nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego) – aby to właśnie wnioskodawca wskazał nieruchomości niezbędne do realizacji inwestycji.

Zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 5 i 6 *specustawy drogowej*, decyzja wojewody jedynie zatwierdza podział nieruchomości, o którym mowa powyżej, i wskazuje nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego (w niniejszym przypadku – Województwa Wielkopolskiego). Linie rozgraniczające teren inwestycji ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości (art. 12 ust. 2 *specustawy drogowej*). Wynika z tego wprost, że ustawodawca dopuścił wyłącznie taki podział nieruchomości, którego celem jest wytyczenie terenu inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem pasa drogowego. Powstające na skutek podziału, którego projekt sporządza wnioskodawca, nowe nieruchomości muszą bezpośrednio służyć budowie drogi. W przepisie tym mowa jest więc nie tylko o tym, że linie rozgraniczające drogę (pas drogowy) w celu ustalenia jej przebiegu w decyzji stanowią linie podziału, ale również o tym, że podział nieruchomości dokonywany jest wyłącznie co do gruntu, przejmowanego pod drogę. I tylko taki podział jest zatwierdzany decyzją   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (art. 12 ust. 1 *specustawy drogowej*).

Zajęcie każdej z działek, czy to częściowe, czy w całości, jest uzasadnione i wynika   
z konieczności zapewnienia prawidłowych i bezpiecznych rozwiązań technicznych inwestycji drogowej. Fakt, że niezbędna do realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej jest tylko część działki skarżącej, nie stanowi podstawy do zmiany linii rozgraniczających terenu inwestycji i do przejęcia – w drodze decyzji o zezwoleniu na realizację   
inwestycji drogowej - przez Województwo Wielkopolskie części pozostającej przy dotychczasowym właścicielu, powstałej po podziale działki.

W konsekwencji, inwestor nie może pozyskiwać więcej terenu pod realizację inwestycji niż ten, który jest niezbędny. Szczegółowa analiza zatwierdzonego *decyzją Wojewody Wielkopolskiego* projektu budowlanego wykazała, iż nie ma potrzeby obejmowania należącej do skarżącej strony ww. działki nr x w całości linią rozgraniczającą teren inwestycji, gdyż jest ona niezbędna jedynie w części dla realizacji inwestycji.

Nie jest również rolą organu zatwierdzającego podział nieruchomości w procesie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji, o czym była już mowa powyżej, ocena 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 administracji jest związany.

Za niedopuszczalne natomiast uznać należałoby takie rozwiązania projektowe, w tym zatwierdzenie podziału nieruchomości, które pozbawiałoby dotychczasowych właścicieli praw do gruntu, który nie jest niezbędny pod realizację inwestycji drogowej. Tylko przy powyższym założeniu usprawiedliwionym prawnie jest ograniczenie prawa własności [chronionego zarówno art. 140 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny   
(t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1610), jak i art. 21 ust. 1 w zw. z art. 64 ust. 3 Konstytucji RP] dotychczasowych właścicieli, jako wynikające z celu publicznego, realizowanego dla dobra ogólnospołecznego (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 12 kwietnia 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 2920/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Dodać należy, że żądanie skarżącej, w zakresie wykupu całych jej nieruchomości, dotyczy w istocie kwestii badania zasadności wykupu pozostałej po podziale działki nr x z obrębu x części nieruchomości - działki nr x (tzw. „resztówki”), co przewidziane jest w art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej.* Zgodnie z tym przepisem, jeżeli w przypadku, o którym mowa   
w art. 12 ust. 4 *specustawy drogowej* 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. Konstrukcja zastosowana w art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej*, w oparciu o który *inwestor* podejmuje czynności zmierzające do nabywania gruntów pod inwestycje   
w zakresie dróg publicznych, stanowi roszczenie cywilnoprawne, którego zasadność może ocenić jedynie sąd powszechny.

Poza wszelką wątpliwością jest, że żądanie nabycia części nieruchomości w warunkach określonych w przywołanym przepisie nie jest elementem administracyjnego postępowania wywłaszczeniowego i nie podlega załatwieniu w drodze decyzji administracyjnej. Organ administracji publicznej nie prowadzi w tego typu sprawach postępowania administracyjnego i nie orzeka w formie decyzji administracyjnej (patrz: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 24 listopada 2011 r., sygn. akt I OSK 1351/11, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 29 marca 2012 r., sygn. akt I SA/Wa 2289/11, Legalis nr 485867, z dnia 5 czerwca 2012 r., sygn. akt VII SA/Wa 716/12, Lex nr 1275973, oraz z dnia 4 czerwca 2007 r., sygn. akt I SA/Wa 137/07, Lex nr 351339).

Wobec powyższego, żądania skarżącej dotyczące wykupu pozostałej po podziale części nieruchomości nie mogą zostać rozpatrzone w niniejszym postępowaniu, a właściciel zainteresowany wykupem całości nieruchomości powinien wystąpić z odrębnym wnioskiem do *inwestora* o wykup nieruchomości.

Ponadto, w trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego do organu II instancji wpłynęło pismo Pana L. R. z dnia 17 października 2022 r., które biorąc pod uwagę treść ww. pisma, należało je potraktować jako skargę w rozumieniu art. 234 pkt 1 *kpa*.

Stosownie do przepisu art. 234 pkt 1 *kpa*, w sprawie, w której toczy się postępowanie administracyjne, skarga złożona przez stronę podlega rozpatrzeniu w toku postępowania, zgodnie z przepisami kodeksu.

Ww. pismem z dnia 17 października 2022 r. Pan L. R. wniósł o dokonanie korekty lokalizacji planowanej inwestycji w zakresie jego działki nr x (nr przed podziałem), obręb x, przedstawiając własne propozycje w tym zakresie i argumentację na poparcie tego stanowiska.

Jak zostało to już w niniejszej decyzji wyjaśnione, w postępowaniu w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej organ jest związany wnioskiem *inwestora*   
co do kształtu i przebiegu inwestycji. Przepisy *specustawy drogowej* nie zobowiązują również i*nwestora* do przedstawienia różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji i nie ma on obowiązku uwzględniać oczekiwań stron postępowania w tym zakresie. Tym samym, to *inwestor* dokonuje wyboru najkorzystniejszych rozwiązań, a rola organu ogranicza się do sprawdzenia kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz tego, czy przedstawiona koncepcja mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Co istotne, określenie przebiegu przedmiotowej inwestycji nastąpiło na etapie postępowania w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań przedsięwzięcia i w tym postępowaniu strony mogły wnosić uwagi co do trasy projektowanej inwestycji.

Reasumując, organy orzekające w niniejszej sprawie nie posiadają kompetencji   
do wyznaczania oraz korygowania trasy inwestycji, czy też do zmiany proponowanych rozwiązań co do jej przebiegu, w sytuacji gdy odpowiadają one przepisom prawa. Gospodarzem projektu jest tylko *inwestor,* zaś organ wydający decyzję w oparciu   
o przedłożony projekt nie jest uprawniony do ingerowania w jego założenia, w tym   
w przebieg inwestycji liniowej.

*Inwestor*, pismem z dnia 15 listopada 2022 r., znak: WZDW.WD.5320/8.90/21, wyjaśnił, iż zakres zajęcia działki nr x, obręb x, wynika z zaprojektowania jezdni   
o szerokości 7 m, chodnika o szerokości 2 m, wymaganych *rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* oraz wykonaniem skarp drogowych. Wskazane przez Pana L. R. rozwiązanie jest sprzeczne   
z przepisami *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, ponieważ przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej i wymagane jest wykonanie chodnika o szerokości minimum 2 m (ze względu na usytuowanie chodnika bezpośrednio przy jezdni). Miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,25 m możliwe byłoby jedynie w przypadku przebudowy   
i remontu drogi (zgodnie z § 44 ust. 2 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.).*

W ww. piśmie *inwestor* wyjaśnił także, że po lewej stronie drogi wojewódzkiej wzdłuż projektowanego chodnika, przewidziano odwodnienie pasa drogowego poprzez ściek przykrawężnikowy, wpusty krawężnikowo-jezdniowe i przykanaliki kierujące wodę opadową do rowu po prawej stronie drogi. Ze względu na znaczną różnicę wysokości przy działce nr x przewidziano wykonanie skarpy drogowej w celu powiązania elementów drogi z istniejącym terenem. Wprowadzone rozwiązania umożliwiły ograniczenie zajętości działki nr x, gdyż w przypadku wykonania rowu po stronie lewej zajętość nieruchomości uległaby zwiększeniu o szerokość dna skarpy i przeciwskarpy rowu drogowego. Granica pasa drogowego została wyznaczona zgodnie z art. 34 ustawy art. 34 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (w brzmieniu obowiązującym w dniu wydania zaskarżonej decyzji: Dz.U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm., aktualnie: Dz.U. z 2023 r. poz. 645, z późn. zm.)*,* czyli jest zlokalizowana w odległości   
co najmniej 75 cm od zewnętrznej krawędzi skarpy drogowej.

*Inwestor* podkreślił, iż zgodnie z dokumentacją projektową przewiduje się zajęcie terenu o powierzchni 0,0099 ha z całkowitej powierzchni 0,1957 ha działki nr x obręb x. Pas drogowy został poszerzony o niezbędne minimum dla prowadzenia inwestycji, które   
to wyjaśnienia, po przeanalizowaniu dokumentacji projektowej *Minister* podziela i uznaje za słuszne.

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji został ustalony prawidłowo. Organ uznał racje przemawiające za ustaloną lokalizacją, które przedstawił *inwestor* w załączonej do wniosku dokumentacji. Stwierdzić należy także,   
że zarówno wniosek *inwestora*, postępowanie przeprowadzone przez organ I instancji, jak i zaskarżona *decyzja Wojewody Wielkopolskiego* – poza częścią uchyloną niniejszą decyzją *-* nie naruszają prawa, a zarzuty skarżących stron nie zasługują na uwzględnienie, wobec czego orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

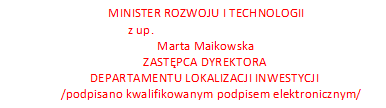
Na decyzję, na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1634), zwanej dalej „*ppsa*”, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra 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 -** zamienny rysunek nr 1 projektu budowlanego tom PB.DW190.T5.1 Przebudowa istniejących sieci wodociągowych – branża sanitarna,

**Nr 2 –** zaświadczenia o przynależności projektantów i sprawdzających   
do Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i ubezpieczeniu   
od odpowiedzialności cywilnej oraz decyzje o nadaniu im uprawnień budowlanych.

****