



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI
IF-AB.7820.19.2024.KS

Wrocław, dnia 05 stycznia 2026 r.

DECYZJA Nr 1/2026
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

Na podstawie art. 11a ust. 1 i ust. 2a, art. 11c, art. 11f ust. 1, art. 11i, art. 12 ust. 1, ust. 2, ust. 3 i ust. 4 pkt 1, art. 16 ust. 2, art. 17 ust. 1 i ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 311) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 1691), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, złożonego dnia 15 lipca 2024 r., uzupełnionego pod względem formalnym dnia 24 września 2024 r.,

zezwalam

Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad

na realizację inwestycji drogowej, nazwanej przez Inwestora:

**„Rozbudowa i przebudowa drogi krajowej nr 94 na odcinku od km 117+130
do km 119+300 w ramach zadania: „Przebudowa drogi krajowej nr 94 na odcinku
Marcinkowice – Stanowice – Olawa””.**

Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

I. Charakterystyka inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa dolnośląskiego, w powiecie oławskim, w gminie Olawa, w miejscowościach Stanowice (obręb 0026 Stanowice) oraz Marcinkowice (obręb 0013 Marcinkowice). Objęty opracowaniem odcinek drogi krajowej nr 94 znajduje się częściowo na terenie zabudowy.

W ramach przedmiotowej Inwestycji planowana jest rozbudowa drogi krajowej nr 94 klasy GP na odcinku od km 117+130 do km 119+300. Inwestycja ma na celu poprawę stanu technicznego i użytkowego jezdni oraz bezpieczeństwa ruchu samochodowego i pieszego, poprzez budowę wydzielonych pasów dla pojazdów skręcających w lewo w drogi boczne, budowę azylów dla pieszych, budowę ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych oraz rozbiórkę i budowę chodnika, rozbiórkę i budowę zatok autobusowych wraz z rozbiórką wiat. Zaplanowano również roboty budowlane w zakresie infrastruktury związanej z drogą:

- przebudowę i budowę sieci odwodnienia, tj. przebudowę rowów przydrożnych, budowę kanalizacji deszczowej,
- rozbiórkę i budowę, przebudowę przepustów, budowę wylotów,
- budowę sieci elektroenergetycznej oświetlenia drogowego, w tym doświetlenia przejść dla pieszych,
- budowę kanału technologicznego,

- budowę ekranów akustycznych,
- rozbiórkę i budowę zjazdów.

W ramach inwestycji przewidziano nadto rozbiórkę ogrodzeń do nieruchomości i zbiornika na nieczystości wraz z odcinkiem przyłącza oraz roboty budowlane w zakresie sieci niezwiązanych z drogą: rozbiórkę i budowę sieci wodociągowej, rozbiórkę, budowę i przebudowę sieci elektroenergetycznych niskiego napięcia, rozbiórkę, budowę i przebudowę sieci teletechnicznych. Planowana jest również wycinka i nasadzenia zieleni.

II. Powiązanie z innymi drogami publicznymi

W obrębie inwestycji droga krajowa nr 94 klasy GP łączy się z drogą gminną nr 111274D (ul. Topolowa) klasy Z na końcu opracowania w km 119+306,40 – skrzyżowanie skanalizowane.

Poza zakresem opracowania droga krajowa nr 94 klasy GP krzyżuje się:

- w km 117+093,75 z drogą powiatową nr 1570D klasy Z oraz z drogą powiatową nr 1972D klasy Z w odległości 38,8 m od początku opracowania,
- w km 119+773,90 krzyżuje się z drogą powiatową nr 1569D klasy Z w odległości 473,9 m od końca opracowania.

III. Określenie linii rozgraniczających teren inwestycji

Linie rozgraniczające teren inwestycji oznaczono na mapie sytuacyjnej w skali 1:500, stanowiącej załącznik nr 1 (1.1-1.4) do niniejszej decyzji w następujący sposób:

- linia przerywana w kolorze czerwonym – pas drogowy drogi krajowej nr 94 (tabela nr 1, tabela nr 2 niniejszej decyzji),
- linia przerywana w kolorze błękitnym – nieruchomości stanowiące teren wody płynącej (tabela nr 3 niniejszej decyzji),
- linia przerywana w kolorze niebieskim – nieruchomości zajmowane dla celu realizacji obowiązków, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. c, lit. e, lit. g, lit. h ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, tj.: rozbiórki obiektów nieprzeznaczonych do dalszego użytkowania, budowy i przebudowy sieci uzbrojenia terenu, przebudowy innych dróg publicznych, budowy zjazdów (tabela nr 4 niniejszej decyzji).

Wnioskowana inwestycja realizowana będzie na działkach o niżej wymienionych numerach ewidencyjnych gruntów:

Tabela nr 1 Nieruchomości zajęte dla celów rozbudowy drogi krajowej nr 94 klasy GP

L.p.	Jednostka ewidencyjna	Obręb	Nr działki		Powierzchnia zajęcia stałego działki przeznaczonej pod inwestycję [ha]
			Przed podziałem	Po podziale pod inwestycję	
1	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/11	494/1165	0,0382
2	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/28	-	0,5147
3	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/436	494/1167	0,0230
4	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/464	494/1169	0,0034
5	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/866	494/1171	0,0071
6	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	526	526/1	0,2707

Tabela nr 2 Nieruchomości stanowiące istniejący pas drogowy drogi krajowej nr 94 klasy GP

L.p.	Jednostka ewidencyjna	Obręb	Nr działki	Powierzchnia zajęcia stałego działki przeznaczonej pod inwestycję [ha]
1	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	502/4	3,1601
2	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	477/3	2,7098

Tabela nr 3 Nieruchomości stanowiące teren wody płynącej

L.p.	Jednostka ewidencyjna	Obręb	Nr działki	Powierzchnia zajęcia stałego działki przeznaczonej pod inwestycję [ha]	Cel zajęcia działki
1	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	494/7	0,0112	Budowa wylotu przepustu drogowego (PP2) oraz umocnienie skarpi i dna cieku Zielona
2	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	432	0,0009	Budowa umocnienia skarpy cieku Zielona

Tabela nr 4 Nieruchomości zajęte dla celów obowiązku rozbiórki obiektów nieprzeznaczonych do dalszego użytkowania, budowy i przebudowy sieci uzbrojenia terenu, przebudowy innych dróg publicznych, budowy zjazdów, dla których określa się ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązku i zezwolenie na jego wykonanie, zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. c, lit. e, lit. g, lit. h, lit. i, lit. j ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych:

L.p.	Jednostka ewidencyjna	Obręb	Nr działki		Pow. zajęcia działki przeznaczona pod inwestycję [ha]	Cel czasowego zajęcia	Ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości na czas wykonywania robót budowlanych na rzecz inwestora	Ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości na rzecz kadłubowego właściciela sieci/urzędnika	Zezwolenie na wykonanie robót budowlanych
			Przed podziałem	Po podziale					
1	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	332/3	-	0,0011	Rozbiórka sieci wodociągowej	TAK	NIE	TAK
1a	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	332/3	-	0,0011	Budowa sieci wodociągowej	TAK	TAK	TAK
1b	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	332/3	-	0,0055	Rozbiórka zjazdu indywidualnego w km 117+251,71 SL do działki nr 332/3	TAK	NIE	TAK
1c	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	332/3	-	0,0055	Budowa zjazdu indywidualnego w km 117+251,71 SL do działki nr 332/3	TAK	NIE	TAK
2	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	334/1	-	0,0001	Budowa zjazdu publicznego w km 117+420,40 SL do działki nr 334/5	TAK	TAK	TAK
3	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	337/20	-	0,0017	Rozbiórka sieci elektroenergetycznej – linii napowietrznej niskiego napięcia	TAK	NIE	TAK
3a	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	337/20	-	0,0017	Budowa sieci elektroenergetycznej – kabli niskiego napięcia	TAK	TAK	TAK
4	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	340/24	-	0,0137	Rozbiórka zjazdu publicznego w km 117+654,44 SL do działki nr 340/24	TAK	NIE	TAK
4a	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	340/24	-	0,0137	Budowa zjazdu publicznego w km 117+654,44 SL do działki nr 340/24	TAK	NIE	TAK
5	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	411/11	-	0,0028	Rozbiórka zjazdu publicznego w km 117+439,51 SP do działki nr 411/11	TAK	NIE	TAK
5a	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	411/11	-	0,0028	Budowa zjazdu publicznego w km 117+439,51 SP do działki nr 411/11	TAK	NIE	TAK
6	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	411/15	-	0,0004	Budowa zjazdu publicznego w km 117+439,51 SP do działki nr 411/11	TAK	TAK	TAK
6a	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	411/15	-	0,0002	Przebudowa sieci elektroenergetycznej – regulacja wysokościowa szafki energetycznej	TAK	NIE	TAK

7	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	411/5	-	0,0010	Rozbiórka sieci elektroenergetycznej – przyłącza napowietrznego niskiego napięcia	TAK	NIE	TAK
7a	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	411/5	-	0,0010	Budowa sieci elektroenergetycznej – przyłącza napowietrznego niskiego napięcia	TAK	NIE	TAK
8	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	412/1	-	0,0006	Rozbiórka sieci elektroenergetycznej – linii napowietrznej niskiego napięcia wraz ze słupem	TAK	NIE	TAK
8a	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	412/1	-	0,0006	Budowa sieci elektroenergetycznej – kabla niskiego napięcia wraz ze słupem	TAK	TAK	TAK
8b	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	412/1	-	0,0008	Rozbiórka sieci elektroenergetycznej – przyłącza napowietrznego niskiego napięcia	TAK	NIE	TAK
8c	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	412/1	-	0,0008	Budowa sieci elektroenergetycznej – przyłącza napowietrznego niskiego napięcia	TAK	NIE	TAK
8d	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	412/1	-	0,0001	Rozbiórka sieci elektroenergetycznej – przyłącza napowietrznego niskiego napięcia do działki nr 411/5, obręb 0013 Marcinkowice	TAK	NIE	TAK
8e	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	412/1	-	0,0001	Budowa sieci elektroenergetycznej – przyłącza napowietrznego niskiego napięcia do działki nr 411/5, obręb 0013 Marcinkowice	TAK	TAK	TAK
9	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	413/4	-	0,0005	Rozbiórka sieci wodociągowej – przyłącza	TAK	NIE	TAK
9a	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	413/4	-	0,0005	Budowa sieci wodociągowej – przyłącza	TAK	NIE	TAK
10	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	549	-	0,0049	Rozbiórka zjazdu publicznego w km 117+609,12 SP do działki nr 549	TAK	NIE	TAK
10a	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	549	-	0,0049	Budowa zjazdu publicznego w km 117+609,12 SP do działki nr 549	TAK	NIE	TAK
11	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/595	-	0,0203	Rozbiórka zjazdu publicznego w km 117+928,68 SL do działki nr 494/595	TAK	NIE	TAK
11a	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/595	-	0,0203	Budowa zjazdu publicznego w km 117+928,68 SL do działki nr 494/595	TAK	NIE	TAK
11b	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/595	-	0,0002	Budowa sieci elektroenergetycznej – kabla i słupa oświetleniowego niskiego napięcia	TAK	NIE	TAK
12	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	546	-	0,0116	Rozbiórka zjazdu publicznego w km 117+931,87 SP do działki nr 546	TAK	NIE	TAK
12a	021504_2 Olawa – gmina	0013 Marcinkowice	546	-	0,0116	Budowa zjazdu publicznego w km 117+931,87 SP do działki nr 546	TAK	NIE	TAK
13	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/29	-	0,0580	Rozbiórka zjazdu publicznego w km 118+272,26 SL do działki nr 494/29	TAK	NIE	TAK
13a	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/29	-	0,0580	Budowa zjazdu publicznego w km 118+272,26 SL do działki nr 494/29	TAK	NIE	TAK

13b	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	494/29	-	0,0023	Przebudowa sieci elektroenergetycznej – kabla niskiego napięcia oraz budowa sieci elektroenergetycznej – kabla i słupa oświetleniowego niskiego napięcia	TAK	NIE	TAK
14	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	494/11	494/1166	0,0041	Rozbiórka zjazdu publicznego w km 118+432,15 SL do działki nr 449/11 (po podziale nr 494/1166)	TAK	NIE	TAK
14a	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	494/11	494/1166	0,0041	Budowa zjazdu publicznego w km 118+432,15 SL do działki nr 449/1166 (przed podziałem nr 494/11)	TAK	NIE	TAK
14b	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	494/11	494/1166	0,0012	Przebudowa kabla telekomunikacyjnego (rura osłonowa)	TAK	NIE	TAK
15	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	54	-	0,0056	Rozbiórka zjazdu indywidualnego w km 118+666,13 SP do działek nr 54 i nr 56	TAK	NIE	TAK
15a	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	54	-	0,0056	Budowa zjazdu indywidualnego w km 118+666,13 SP do działek nr 54 i nr 56	TAK	NIE	TAK
16	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	56	-	0,0035	Rozbiórka zjazdu indywidualnego w km 118+666,13 SP do działek nr 54 i nr 56	TAK	NIE	TAK
16a	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	56	-	0,0035	Budowa zjazdu indywidualnego w km 118+666,13 SP do działek nr 54 i nr 56	TAK	NIE	TAK
17	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	494/5	-	0,0086	Przebudowa drogi gminnej nr 111274D	TAK	NIE	TAK
18	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	418/2	-	0,0054	Rozbiórka zjazdu indywidualnego w km 118+145,91 SP do działki nr 418/2	TAK	NIE	TAK
18a	021504_2 Oława – gmina	0013 Marcinkowice	418/2	-	0,0054	Budowa zjazdu indywidualnego w km 118+145,91 SP do działki nr 418/2	TAK	NIE	TAK
19	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	42/4	-	0,0074	Rozbiórka zjazdu indywidualnego w km 118+325,23 SP do działki nr 42/4	TAK	NIE	TAK
19a	021504_2 Oława – gmina	0026 Stanowice	42/4	-	0,0074	Budowa zjazdu indywidualnego w km 118+321,93 SP do działki nr 42/4	TAK	NIE	TAK

IV. Warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska

Zgodnie z wymogiem art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 1112, z późn. zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. poz. 1839, z późn. zm.) przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Wobec powyższego Inwestor przedłożył decyzję Wójta Gminy Oława z dnia 17 czerwca 2021 r., Nr 11/2021 (znak: GK.6220.15.2018) o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi krajowej nr 94 na odcinku Marcinkowice – Stanowice – Oława” wraz postanowieniami tego Organu z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) – wyjaśniającym oraz z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) – uzupełniającym.

Do wniosku Inwestor dołączył również załącznik graficzny określający przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który

będzie oddziaływać przedsięwzięcie, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 7b ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Powyższa decyzja w punkcie 1.3. zawiera uwarunkowania niezbędne do uwzględnienia w projekcie budowlanym, o którym mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Szczegółowe odniesienie znajduje się w części opisowej projektu zagospodarowania terenu. Stwierdzono, że przedłożony projekt budowlany jest zgodny z warunkami powyższej decyzji.

Ponadto w decyzji określono warunki, obowiązujące podczas realizacji i eksploatacji inwestycji, a także stwierdzono konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej, ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania na podstawie ustaleń analizy porealizacyjnej, nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania o wydanie niniejszej decyzji. W decyzji nałożono na Inwestora obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej.

Ponadto planowana inwestycja, tak w fazie realizacji jak i w trakcie eksploatacji, nie może spowodować pogorszenia jakości powietrza wg norm określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (tekst jednolity: Dz. U. z 2021, poz. 845), z zastosowaniem przepisów Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 870) oraz jakości ziemi i gleby, o których mowa w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz. U. poz. 1395, zm. Dz. U. z 2024 r., poz. 1657).

Nadto, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 1587, z późn. zm.), należy – podczas budowy i użytkowania inwestycji – określić zasady postępowania z odpadami w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę środowiska naturalnego.

Inwestor zobowiązany jest również przestrzegać ustaleń ostatecznych decyzji Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie:

- a) z dnia 05 stycznia 2022 r. (znak: WR.ZUZ.5.4210.668.2021.MK), uzupełnionej postanowieniem tego Organu z dnia 03 marca 2022 r. (znak: WR.ZUZ.5.4210.668.2021.MK), wygaszonej w części decyzją tego Organu z dnia 25 września 2023 r. (znak: WR.ZUZ.5.4210.370.2023.SK), o pozwoleniu wodnoprawnym na:
 - przebudowę urządzeń wodnych – rowów przydrożnych z wykonaniem przepustów pod zjazdami,
 - likwidację urządzenia wodnego – przepustu pod drogą krajową nr 94,
 - wykonanie urządzenia wodnego – przepustu pod drogą krajową nr 94,
 - przebudowę przepustów pod drogą krajową nr 94,
 - wykonanie wylotów kanalizacji deszczowej,
 - usługi wodne,
- b) z dnia 31 lipca 2024 r. (znak: VC.ZUZ.4210.279.2024.MG) o pozwoleniu wodnoprawnym na przebudowę rowu przydrożnego drogi krajowej nr 94, polegającą na wykonaniu przepustu.

V. Warunki wynikające z potrzeb ochrony zabytków i dóbr kultury

Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków we Wrocławiu, pismem z dnia 21 sierpnia 2023 r. (znak: WZA.5183.3719.2023.ES), zaopiniował pozytywnie przedmiotową inwestycję w myśl art. 11d ust. 1 pkt 8 lit. f ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*.

W powyższym piśmie konserwator zabytków wskazał, że przedmiotowe zamierzenie planowane jest na terenie zachowanych reliktyw intensywnego osadnictwa pradziejowego i średniowiecznego, na obszarze występowania licznych udokumentowanych stanowisk archeologicznych, w tym w zasięgu i sąsiedztwie stanowisk archeologicznych ujętych w wojewódzkiej ewidencji zabytków pod numerami: 4/21/83-30 AZP (osada wczesnośredniowieczna: ślad osadnictwa z późnego średniowiecza), 1/20/83-30 AZP (ślad osadnictwa z okresu pradziejów i wczesnego średniowiecza), 7/19/83-30 AZP (cmentarzysko brytualne z epoki brązu - kultura łużycka; ślad osadnictwa z późnego okresu wpływów rzymskich i późnego średniowiecza), 8/63/83-30 AZP (cmentarzysko ciałopalne kultury łużyckiej), 7/62/83-30 AZP (osada z okresu wpływów rzymskich), 16/70/83-30 AZP (ślad osadnictwa z epoki kamienia, pradziejów i średniowiecza; osada kultury łużyckiej), 15/60/83-30 AZP (cmentarzysko ciałopalne kultury łużyckiej - III okres epoki brązu - halsztat; ślad osadnictwa pradziejowego i późnośredniowiecznego). Ponadto inwestycja przebiega częściowo w granicach historycznego układu ruralistycznego miejscowości Marcinkowice, ujętego w wykazie zabytków, a także może kolidować z historycznym drzewostanem zlokalizowanym przy drodze krajowej nr 94. Obszar ten oraz stwierdzone i potencjalnie znajdujące się na tym terenie relikty osadnicze i sepulkralne stanowią zabytek w rozumieniu art. 3 pkt 1, 4, 12 w związku z art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 1292).

W omawianej opinii Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków we Wrocławiu wskazał następujące uwarunkowania konserwatorskie:

- zasadnym jest zachowanie historycznej zieleni wzdłuż trasy planowanej inwestycji;
- wymagane jest przeprowadzenie stałego nadzoru i, w razie konieczności ratowniczych badań archeologicznych.

Zgodnie z art. 11d ust. 3 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, opinie, o których mowa w ust. 1 pkt 8 tej ustawy, zastępują uzgodnienia, pozwolenia, opinie bądź stanowiska właściwych organów wymagane odrębnymi przepisami.

Działając na podstawie art. 11f ust. 1 pkt 3 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* określám warunki wynikające z potrzeb ochrony zabytków wskazując na konieczność przeprowadzenia badań archeologicznych na podstawie sporządzonego programu prowadzenia badań.

VI. Warunki wynikające z potrzeb obronności państwa

Przebieg planowanej inwestycji nie koliduje z terenami zamkniętymi, ich strefami ochronnymi, jak również urządzeniami infrastruktury technicznej resortu obrony narodowej, co potwierdza pismo Szefa Ośrodka Zamiejscowego we Wrocławiu Centralnego Wojskowego Centrum Rekrutacji z dnia 17 sierpnia 2023 r. (znak: CWCROZ_Wroclaw-SL.0732.59.2023). Szef Centralnego Wojskowego Centrum Rekrutacji Ośrodka Zamiejscowego we Wrocławiu w powyższym piśmie poinformował, że przedmiotowa inwestycja obejmuje odcinek drogi istotnej dla sił zbrojnych, wobec czego w piśmie tym Organ wskazał warunki niezbędne do spełnienia dla projektowanej drogi krajowej nr 94, informując jednocześnie,

że uwzględniając wskazane czynniki nie wnosi zastrzeżeń do opracowywanej dokumentacji projektowej i realizacji przedsięwzięcia. Wykazanie spełnienia warunków wskazanych w opinii zawarto w projekcie zagospodarowania terenu.

Do wniosku dołączono również opinię Szefa Ośrodka Zamiejscowego we Wrocławiu Centralnego Wojskowego Centrum Rekrutacji z dnia 07 maja 2024 r. (znak: CWCROZ_Wroclaw-SL.0732.34.2024), akceptującą realizację przedmiotowej inwestycji.

Złożony projekt uwzględnił wymagania techniczno-obronne zawarte w Zarządzeniu NR 2 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 stycznia 2017 r. w *sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych w zakresie projektowania i użytkowania dróg i obiektów inżynierskich* (Dz. Urz. MliB poz. 3) w zw. z § 3 ust. 1 pkt 3 Zarządzenia NR 21 Ministra Infrastruktury z dnia 04 czerwca 2024 r. w *sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych dotyczących dróg publicznych o znaczeniu obronnym* (Dz. Urz. MI poz. 28) oraz § 6 ust. 1 pkt 3 Zarządzenia NR 29 Ministra Infrastruktury z dnia 21 listopada 2025 r. w *sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych dotyczących dróg o znaczeniu obronnym* (Dz. Urz. MI poz. 44) .

VII. Wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich

Realizacja inwestycji, objętej niniejszą decyzją, nie może naruszać uzasadnionych interesów osób trzecich. Wszelkie roboty budowlane oraz usuwanie kolizji dotyczących infrastruktury technicznej należy wykonywać w porozumieniu z właściwymi jej zarządcami.

Warunki ochrony przed pozbawieniem dostępu do drogi publicznej

Planowana inwestycja nie może naruszać interesów osób trzecich w zakresie dostępu do drogi publicznej. Należy zapewnić możliwość budowy nowych lub przebudowy istniejących zjazdów albo dojazd z innych dróg niższych klas do sąsiadujących nieruchomości, przy jednoczesnym spełnieniu warunków, o których mowa w § 9 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 124, zm. Dz. U. z 2019 r., poz. 1643).

W przypadku budowy lub przebudowy drogi, budowa lub przebudowa zjazdów dotychczas istniejących należy do zarządcy drogi, zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 889).

Warunki ochrony przed pozbawieniem możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz ze środków łączności

W przypadku, gdy budowa lub przebudowa drogi w miejscu jej przecięcia się z inną drogą transportu lądowego – z wyjątkiem skrzyżowania z linią kolejową w poziomie szyn, o którym mowa w art. 28 ust. 1 – wodnego, korytarzem powietrznym w strefie lotniska lub urządzeniem typu liniowego (w szczególności linią energetyczną lub telekomunikacyjną, rurociągiem, taśmociągiem) powoduje naruszenie tych obiektów lub urządzeń albo konieczność zmian dotychczasowego ich stanu, przywrócenie poprzedniego stanu lub dokonanie zmiany należy do zarządcy drogi – art. 32 ust. 1 ustawy *o drogach publicznych*.

Budowę i przebudowę, także przełożenie i/lub zabezpieczenie sieci lub ich fragmentów - elektroenergetycznej i urządzeń elektroenergetycznych, oświetlenia, sieci wodociągowej, gazowej, kanalizacji sanitarnej, deszczowej teletechnicznej lub innej, występującej na terenie objętym inwestycją - należy prowadzić zgodnie z uzgodnieniami dokonanymi z właściwymi zarządcami tych sieci.

Warunki ochrony przed pozbawieniem możliwości użytkowania nieruchomości

Nieruchomości, które stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa, z dniem uzyskania przez niniejszą decyzję waloru ostateczności, mogą być użytkowane nieodpłatnie przez dotychczasowego właściciela do czasu określonego w punkcie X niniejszej decyzji, zgodnie z uregulowaniem zawartym w art. 12 ust. 6 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*.

W przypadku, gdy przejęcie pod realizację inwestycji drogowej i przekazanie na własność Skarbu Państwa dotyczy części 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, tej części nieruchomości, o czym mówi art. 13 ust. 3 cytowanej ustawy.

Odszkodowanie za nieruchomości przejęte pod realizację inwestycji drogowej

Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte pod realizację inwestycji drogowej i przekazane na własność Skarbu Państwa, wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej - w przedmiotowej sprawie Wojewoda Dolnośląski (art. 12 ust. 4a ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*).

Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania wydaje się w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna (art. 12 ust. 4b ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*).

Jeżeli decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nadany został rygor natychmiastowej wykonalności, decyzję ustalającą wysokość odszkodowania wydaje się w terminie 60 dni od dnia nadania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności (art. 12 ust. 4g ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*).

Odszkodowanie za nieruchomości przejęte pod realizację inwestycji drogowej i przekazane na własność Skarbu Państwa przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym nieruchomości oraz osobom, którym przysługuje do nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe (art. 12 ust. 4f ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*).

W przypadku, w którym dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętej decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej odpowiednio wyda tę nieruchomość lub wyda nieruchomość i opróżni lokal oraz inne pomieszczenia niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 30 dni od dnia:

- 1) doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji, o której mowa w art. 17,
- 2) doręczenia postanowienia o nadaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności albo
- 3) w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna, wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5 % wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego (art. 18 ust. 1e ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*).

Ograniczone prawa rzeczowe ustanowione, na nieruchomości lub prawie użytkowania wieczystego nieruchomości objętych inwestycją, wygasają, z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna (art. 12 ust. 4c ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*).

Informację o gotowości wydania nieruchomości należy zgłaszać bezpośrednio do Inwestora tj. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, na adres: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu, ul. Powstańców Śląskich 186, 53-139 Wrocław.

VIII. Zatwierdzenie podziału nieruchomości, oznaczonych według katastru nieruchomości

Niniejsza decyzja zatwierdza podział nieruchomości. Zatwierdzeniu podlega następujący podział nieruchomości sporządzony na mapie sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500, przyjętej do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego przez Starostę Oławskiego w dniach:

- 27 lipca 2022 r. (identyfikator ewidencyjny materiału zasobu – operatu technicznego – P.0215.2022.1368) – 4 egzemplarze map, szkiców orientacyjnych oraz wykazów zmian gruntowych, stanowiące załączniki nr 2.1 - 2.12 do niniejszej decyzji (tabela nr 5, pozycje nr 1-4),
- 14 maja 2024 r. (identyfikator ewidencyjny materiału zasobu – operatu technicznego – P.0215.2024.763) – mapa oraz wykaz zmian gruntowych, stanowiące załączniki nr 2.13 - 2.14 do niniejszej decyzji (tabela nr 5, pozycja nr 5).

Tabela nr 5

L.p.	Jednostka ewidencyjna	Obręb	Stan przed podziałem		Stan po podziale	
			Nr działki	Powierzchnia działki [ha]	Nr działki projektowej	Powierzchnia działki [ha]
1	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/11	1,1363	494/1165	0,0382
					494/1166	1,0981
2	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/436	0,0614	494/1167	0,0230
					494/1168	0,0384
3	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/464	1,1322	494/1169	0,0034
					494/1170	1,1288
4	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/866	0,2203	494/1171	0,0071
					494/1172	0,2132
5	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	526	7,8861	526/1	0,2707
					526/2	7,6154

IX. Oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa

Niżej wymienione nieruchomości **przeznaczone pod pas drogowy drogi krajowej nr 94** (tabela nr 6), oznaczone wg katastru nieruchomości, przechodzą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa, w trwałą zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dniem, w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna, za odszkodowaniem ustalonym w odrębnym postępowaniu (art. 12 ust. 4 pkt 1 i ust. 4a oraz art. 20 ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych):

Tabela nr 6

L.p.	Jednostka ewidencyjna	Obręb	Nr działki		Powierzchnia zajęcia stałego działki przeznaczonej pod inwestycję [ha]
			Przed podziałem	Po podziale pod inwestycję	
1	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/11	494/1165	0,0382
2	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/28	-	0,5147
3	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/436	494/1167	0,0230
4	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/464	494/1169	0,0034
5	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	494/866	494/1171	0,0071
6	021504_2 Olawa – gmina	0026 Stanowice	526	526/1	0,2707

X. Wydanie nieruchomości

Działając na podstawie art. 16 ust. 2 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, określłam termin wydania nieruchomości na 121 dzień od dnia, w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna.

Jednocześnie, na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, nadano niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Wobec powyższego w myśl art. 17 ust. 3 tej ustawy, decyzja niniejsza:

- zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń,
- uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez właściwego zarządcę drogi,
- uprawnia do rozpoczęcia robót budowlanych,
- uprawnia do wydania przez właściwy organ dziennika budowy.

XI. Postępowanie odszkodowawcze

Wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w punkcie IX (tabela nr 6) niniejszej decyzji, zostanie ustalona odrębną decyzją Wojewody Dolnośląskiego, wg stanu nieruchomości w dniu wydania niniejszej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i jej wartości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania (art. 18 ust. 1 w zw. z art. 12 ust. 4a i ust. 4f cyt. ustawy).

XII. Zmiany w księdze wieczystej i katastrze nieruchomości

W myśl art. 12 ust. 3 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, niniejsza decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości.

XIII. Teren wody płynącej

Inwestycja przebiega przez działki stanowiące teren wody płynącej, będące własnością Skarbu Państwa i pozostające w administracji właściwego zarządcy i użytkownika wieczystego. W myśl art. 20a ust. 1 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, w przypadku, gdy inwestycja drogowa wymaga przejścia przez tereny wód płynących albo tereny linii kolejowej, właściwy zarządca drogi jest uprawniony do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji, a w przypadku terenów linii kolejowej również na czas użytkowania inwestycji.

Zatem, części nieruchomości terenu wody płynącej, wchodzące w zakres przedmiotowej inwestycji, nie zmienia właściciela z dniem, w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna. Status prawny wspomnianych działek nie ulega zmianie – pozostają one nadal własnością Skarbu Państwa, a jej administratorem pozostaje aktualny zarządca /użytkownik wieczysty (tabela nr 3).

XIV. Zatwierdzenie projektu budowlanego

Integralną część decyzji stanowi zatwierdzony przez Wojewodę Dolnośląskiego, projekt zagospodarowania terenu oraz projekt architektoniczno-budowlany, stanowiący załączniki nr 3 i nr 4 (4.1-4.2) – wielotomowe opracowania sporządzone przez:

- mgr inż. Renatę Ryszał-Chudy, nr uprawnień WKP/0241/POOD/04 – do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, wpisaną na listę członków Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa pod nr WKP/BD/0157/05,
- przy udziale w opracowaniu projektu budowlanego osób posiadających uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności, którego skład osobowy, numery uprawnień, przynależność branżową i zakres obowiązków pełnionych przy sporządzanym projekcie budowlanym podano w zatwierdzonym niniejszą decyzją projekcie budowlanym.
- Załączniki do projektu budowlanego, zawarte w odrębnym tomie, stanowią załącznik nr 5 do niniejszej decyzji.

XV. Inne ustalenia

Inwestycja winna być realizowana z zachowaniem następujących warunków, zgodnie z treścią art. 36 ust. 1 oraz art. 42 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 418, z późn. zm.):

1. W zakresie szczególnych warunków zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót:
 - a) budowę należy prowadzić zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym, obowiązującymi przepisami, w tym techniczno-budowlanymi, Polskimi Normami oraz sztuką budowlaną z uwzględnieniem przepisów BHP,
 - b) należy spełnić wymagania określone w uzgodnieniach, opiniach branżowych i decyzjach wynikających z przepisów szczególnych,
 - c) terminy rozbiórek – według harmonogramu robót,
2. Szczegółowe wymagania dotyczące nadzoru na budowie:

Na podstawie art. 19 ust. 1 ustawy – *Prawo budowlane* oraz § 2 ust. 1 pkt 15 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001 r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (Dz. U. Nr 138, poz. 1554), nakłada się na Inwestora obowiązek ustanowienia inspektora nadzoru inwestorskiego.
3. Kierownik budowy jest obowiązany prowadzić dziennik budowy.
4. Po zakończeniu robót budowlanych teren należy uporządkować.
5. Inwestor jest obowiązany zawiadomić o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych właściwy organ nadzoru budowlanego oraz projektanta sprawującego nadzór nad zgodnością realizacji budowy z projektem, dołączając na piśmie:
 - 1) oświadczenie kierownika budowy (robót) stwierdzające sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz przyjęcie obowiązku kierowania budową (robotami budowlanymi), a także zaświadczenie, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy *Prawo budowlane*;
 - 2) w przypadku ustanowienia nadzoru inwestorskiego – oświadczenie inspektora nadzoru inwestorskiego stwierdzające przyjęcie obowiązku pełnienia nadzoru inwestorskiego nad danymi robotami budowlanymi, a także zaświadczenie, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy *Prawo budowlane*.

UZASADNIENIE

W dniu 15 lipca 2024 r. do Wojewody Dolnośląskiego wpłynął wniosek Inwestora – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej dla wyżej wymienionego zamierzenia budowlanego. Wniosek został uzupełniony pod względem formalnym dnia 24 września 2024 r., w odpowiedzi na wezwanie tutejszego Organu z dnia 26 sierpnia 2024 r.

Do wniosku Inwestor dołączył wymagane ustawą opinie, uzgodnienia i decyzje, wśród których znajdują się:

- opinia Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 09 sierpnia 2023 r. (znak: IRT.ZPP.550.83.2023),
 - opinia Zarządu Powiatu w Oławie z dnia 04 sierpnia 2023 r. (znak: OR.7134.43.2023),
 - pozytywna opinia Wójta Gminy Oława z dnia 16 sierpnia 2023 r. (znak: GK-M.7234.55.2.2020.DR),
 - opinia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 17 sierpnia 2023 r. (znak: WR.RPP.430.96.2023.kb),
 - opinia Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu z dnia 21 sierpnia 2023 r. (znak: WZA.5183.3719.2023.ES), opisana w punkcie V niniejszej decyzji,
 - pozytywna opinia Szefa Ośrodka Zamiejscowego we Wrocławiu Centralnego Wojskowego Centrum Rekrutacji z dnia 17 sierpnia 2023 r. (znak: CWCROZ_Wroclaw-SL.0732.59.2023) oraz z dnia 07 maja 2024 r. (znak: CWCROZ_Wroclaw-SL.0732.34.2024), opisane w punkcie VI niniejszej decyzji,
 - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach Wójta Gminy Oława z dnia 17 czerwca 2021 r., Nr 11/2021 (znak: GK.6220.15.2018), wraz postanowieniami tego Organu z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) – wyjaśniającym oraz z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) – uzupełniającym, opisana w punkcie IV niniejszej decyzji,
 - decyzja Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 05 stycznia 2022 r. (znak: WR.ZUZ.5.4210.668.2021.MK), uzupełniona postanowieniem tego Organu z dnia 03 marca 2022 r. (znak: WR.ZUZ.5.4210.668.2021.MK), wygaszona w części decyzją tego Organu z dnia 25 września 2023 r. (znak: WR.ZUZ.5.4210.370.2023.SK) o pozwoleniu wodnoprawnym, a także decyzja tego Organu z dnia 31 lipca 2024 r. (znak: VC.ZUZ.4210.279.2024.MG) o pozwoleniu wodnoprawnym, opisane w punkcie IV niniejszej decyzji,
- a także uzgodnienia z właściwymi zarządcami infrastruktury technicznej.

Pozostałe opinie wymienione w art. 11d ust. 1 pkt 8 lit. a, lit. b, lit. c, lit. ca, lit. e, lit. g, lit. ga omawianej ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* nie są w przedmiotowej sprawie wymagane.

Stwierdzono ponadto, że odcinki dróg objęte przedmiotową inwestycją nie zaliczają się do dróg wymienionych w art. 24ga ust. 1 ustawy *o drogach publicznych*, zatem w przedmiotowej sprawie nie mają zastosowania przepisy Rozdziału 2B omawianej ustawy. Dla dróg tych nie jest wymagane sporządzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wobec powyższego tutejszy Organ stwierdził, że nie ma konieczności przedłożenia dokumentów, o których mowa w art. 11d ust. 1 pkt 7a i pkt 7aa ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*.

Weryfikacja złożonych materiałów, na podstawie obowiązujących przepisów prawa, wykazała, co następuje.

Zgodnie z art. 11a ust. 1 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, organem właściwym do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej jest Wojewoda Dolnośląski.

Analiza akt wykazała, że wniosek spełnia wymogi art. 11b ust. 1 oraz art. 11d ust. 1 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*.

O wszczętym postępowaniu administracyjnym w przedmiotowej sprawie Wojewoda Dolnośląski zawiadomił strony postępowania.

Stronom zapewniono czynny udział w postępowaniu, na zasadach określonych w art. 11d ust. 5 i ust. 6 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji*

w zakresie dróg publicznych. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania niniejszej decyzji, doręczono wnioskodawcy oraz właścicielom nieruchomości objętych wnioskiem, kierując pismo na adres wskazany w katastrze nieruchomości – zawiadomienie z dnia 18 listopada 2024 r.

Pozostałe strony Wojewoda Dolnośląski zawiadomił poprzez obwieszczenie na tablicy ogłoszeń Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego, Urzędu Gminy Oława, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych - Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów oraz w prasie lokalnej:

- na tablicy ogłoszeń oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego w dniach od 20 listopada 2024 r. do 03 grudnia 2024 r.,
- na tablicy ogłoszeń oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Oława, w dniach od 20 listopada 2024 r. do 03 grudnia 2024 r.,
- w prasie lokalnej (Gazeta Wrocławska), obwieszczenie zostało zamieszczone w dniu 20 listopada 2024 r.

W związku z korektą wniosku Inwestora z dnia 29 maja 2025 r., Wojewoda Dolnośląski poinformował właścicieli działek objętych korektą o planowanych robotach budowlanych – zawiadomienie z dnia 06 czerwca 2025 r.

Ponadto, w związku z kolejną korektą wniosku Inwestora z dnia 01 grudnia 2025 r., Wojewoda Dolnośląski zawiadomił o tym fakcie strony postępowania, tj. wnioskodawcę oraz właścicieli nieruchomości objętych wnioskiem – zawiadomieniem z dnia 03 grudnia 2025 r.

Ponadto w związku z błędem powstałym podczas komputerowej redakcji listy wysyłkowej, zawiadomienie z dnia 18 listopada 2024 r. zostało błędnie zaadresowane do jednej ze stron () – błędnie wpisano imię (), podczas gdy winno być wpisane (). W związku z zaistniałym błędem, zawiadomienie to zostało przez odebrane osobiście w siedzibie Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego w dniu 20 czerwca 2025 r. Ponadto w związku ze zmianą wniosku, stronie przesłano zawiadomienie z dnia 03 grudnia 2025 r., na prawidłowe dane adresowe wskazane w katastrze nieruchomości (ze skutkiem doręczenia) oraz na adres skrzynki elektronicznej ePUAP (informacyjnie).

W ten sposób spełniony został wymóg określony w art. 49 *Kodeksu postępowania administracyjnego*, zgodnie z którym zawiadomienie stron postępowania uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia. Dopelniony także został obowiązek wynikający z art. 10 *Kodeksu postępowania administracyjnego* zobowiązujący organy administracji publicznej do zapewnienia stronom czynnego udziału w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwienia im wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów.

W trakcie postępowania, strona postępowania – wniosła do złożonej dokumentacji uwagi i wnioski – wiadomość e-mail z dnia 02 sierpnia 2023 r., pisma z dnia: 24 lipca 2024 r., 08 stycznia 2025 r., 11 marca 2025 r. Ponadto kilkakrotnie udostępniono stronie akta sprawy w siedzibie Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu.

Wojewoda Dolnośląski, pismami z dnia 18 listopada 2024 r. oraz 14 stycznia 2025 r., przekazał Inwestorowi kopie pism strony, z prośbą o zajęcie stanowiska i niezwłoczne przekazanie odpowiedzi Pani oraz tutejszemu Organowi.

Inwestor, pismami z dnia 15 września 2023 r., 17 grudnia 2024 r., udzielił odpowiedzi stronie oraz tutejszemu Organowi. Z kolei w dniu 17 lutego 2025 r. do tutejszego Urzędu

wpłynęło pismo Inwestora z dnia 14 lutego 2025 r., wskazujące na brak konieczności sporządzenia analizy nasłonecznienia, o którą wnioskowała strona. Zgodnie z treścią pisma, zostało ono przekazane przez Inwestora również stronie do wiadomości.

W związku z powyższym Wojewoda Dolnośląski, postanowieniem Nr 91/25 z dnia 18 marca 2025 r., nałożył na Inwestora obowiązek uzupełnienia w dokumentacji budowlanej w zakresie analiz uwzględniających kwestię nasłonecznienia, przesłaniania i zacienienia. O powyższym fakcie strona została poinformowana pismem z dnia 20 marca 2025 r. W dniu 29 maja 2025 r. Inwestor dokonał uzupełnienia projektu zagospodarowania terenu we wskazanym powyżej zakresie. Z przedłożoną przez Inwestora analizą strona zapoznała się w siedzibie urzędu w dniu 17 czerwca 2025 r.

Analizując wnioski i uwagi strony oraz odniesienia Inwestora stwierdzono jak poniżej.

Strona wnioskowała o zaniechanie budowy nieprzeziernych ekranów akustycznych przy działce stanowiącej jej własność oraz o weryfikację wpływu projektowanych ekranów akustycznych na nasłonecznienie budynku znajdującego się na tej działce. Strona poprosiła również o wyjaśnienie braku zaprojektowania ekranu na wcześniejszym odcinku oraz wniosła, aby ekran akustyczny zakończyć przed jej nieruchomością, gdyż jest jedynym mieszkańcem nieruchomości, a hałas nie będzie jej przeszkadzał. Strona wskazała nadto, że ekran akustyczny spowoduje uciążliwości w prowadzonej działalności gospodarczej, m.in. zasłaniając szyld reklamowy.

Zgodnie z informacją przekazaną przez Inwestora lokalizacja ekranów akustycznych zależna jest od analiz akustycznych, technicznych i terenowych opracowywanych przez specjalistów, z których wynika konieczność podjęcia działań ograniczających oddziaływanie akustyczne. Potrzeba ich realizacji wynika z przepisów prawa i wydanych decyzji administracyjnych.

Zarządca drogi jest zobowiązany do zapewnienia ochrony przed hałasem wynikających z eksploatacji drogi. Stosownie do art. 112 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 647, z późn. zm.) ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez: utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie; zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w *sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Analiza wpływu przedmiotowego zamierzenia budowlanego na środowisko, w tym kwestia ochrony akustycznej terenów przyległych do drogi była przedmiotem oceny w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dla przedmiotowej inwestycji Inwestor uzyskał decyzję Wójta Gminy Oława z dnia 17 czerwca 2021 r., Nr 11/2021 (znak: GK.6220.15.2018) o środowiskowych uwarunkowaniach wraz postanowieniami tego Organu z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) – wyjaśniającym oraz z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) – uzupełniającym. W decyzji tej zawarto warunki ochrony akustycznej terenów przyległych. Wójt Gminy Oława w powyższej decyzji zobowiązał Inwestora między innymi do budowy ekranu akustycznego pochłaniającego E1a od km 117+235 do km117+416 o wysokości 5 m w celu ograniczenia wpływu prognozowanego, ponadnormatywnego oddziaływania drogi krajowej nr 94 na tereny

chronione akustycznej, w tym na omawianą nieruchomość. Zgodnie z informacją przekazaną przez Inwestora strona nie wносила uwag na etapie przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Inwestor zobowiązany jest do przestrzegania ustaleń powyższej decyzji. Tutejszy Organ nie ma możliwości zmiany ustaleń powyższej decyzji, natomiast jest zobligowany do weryfikacji zgodności przyjętych rozwiązań projektowych z jej ustaleniami oraz przepisami prawa (art. 35 ust. 1 pkt 1 lit. b, pkt 2 ustawy *Prawo budowlane*).

Inwestor wskazał ponadto, że nie ma możliwości wcześniejszego zakończenia ekranu i nieobjęcia tej nieruchomości ochroną akustyczną, gdyż spowodowałoby to obniżenie skuteczności zabezpieczenia akustycznego względem innych terenów. Brak zabezpieczeń na wcześniejszym odcinku uzasadniony jest natomiast zakresem robót, tj. na tym odcinku Inwestor nie zaprojektował rozbudowy drogi krajowej nr 94, a jedynie prace w zakresie dowiązania wysokościowego do stanu istniejącego. Ponadto Inwestor poinformował o planach rozbudowy drogi krajowej nr 94 na wcześniejszym odcinku w terminie późniejszym, dla których również analizowana będzie konieczność ochrony akustycznej terenów przyległych. Wskazać należy również, że brak budowy ekranu akustycznego na wysokości omawianej nieruchomości stanowiłoby naruszenie przepisów wskazanej powyżej ustawy, rozporządzenia oraz decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto w wyniku weryfikacji przedłożonej analizy nasłonecznienia i zacienienia Wojewoda Dolnośląski stwierdził, że projektowane ekrany nie naruszają przepisów § 280 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie* (Dz. U. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.), a także § 13 ust. 1, § 60 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (tekst jednolity: Dz.U. z 2022 r. poz. 1225, z późn. zm.) w związku z art. 5 ust. 1 pkt 9 Prawa budowlanego.

W celu zminimalizowania uciążliwości ekranów akustycznych dla mieszkańców przewidziano umieszczenie oznaczeń nieruchomości, skrzynek na listy, itp. na ekranach, w uzgodnieniu z zainteresowanymi mieszkańcami. Nie przewidziano jednak możliwości zamieszczania reklam na ekranach akustycznych.

Strona podniosła również kwestię zmian natężenia ruchu drogowego w związku z budową obwodnicy Oławy. Zarządca drogi poinformował, że na odcinku drogi krajowej nr 94 w rejonie miejscowości Marcinkowice nie zmieni się znacząco natężenie ruchu, z uwagi na planowane włączenie obwodnicy w drogę krajową nr 94 w miejscowości Stanowice.

Strona wskazała również, że przedmiotowa inwestycja spowoduje utrudnienia w poruszaniu się po zjeździe. Stwierdzić należy jednakże, że zapewniono długość zjazdu umożliwiającą zatrzymanie się pojazdu przed ścieżką pieszo-rowerową, co zapewnia bezpieczeństwo użytkownikowi zjazdu oraz drogi. Przewidziano pochylenia podłużne dostosowane do elementów drogi oraz odwodnienie liniowe zbierające wody opadowe i roztopowe na zjeździe na granicy ścieżki pieszo-rowerowej w celu zapewnienia skutecznego odwodnienia. W ekranach akustycznych zaprojektowano bramy przesuwne umożliwiające skomunikowanie nieruchomości, w której przewidziano wydzielenie drzwi/furtkę na etapie projektu wykonawczego. Do nieruchomości strony zaprojektowano zjazd indywidualny o szerokości jezdni wynoszącej 3 m z obustronnymi poboczami o szerokościach 0,75 m, spełniający przepis § 79 rozporządzenia w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*. Zjazd został dowiązany wysokościowo do nieruchomości. Zjazd zapewnia nie pogorszony dostęp do drogi publicznej.

Odnosnie poruszonej przez stronę kwestii dostępu do skrzynki elektrycznej na granicy posesji, a także w kwestii hydrantu, Inwestor wskazał, że zachowano pas technologiczny od granicy pasa drogowego do ekranu o szerokości wynoszącej ok. 1 m do zadań utrzymaniowych. Istniejący hydrant zostanie przebudowany w ramach usunięcia kolizji z siecią wodociągową. Z uwagi na powyższe, dostęp do obu urządzeń zachowany zostanie z pasa technologicznego.

Strona podniosła również kwestię tymczasowej organizacji ruchu w trakcie realizacji robót, a także terminów realizacji robót, co nie jest przedmiotem przedmiotowego postępowania. Inwestor w piśmie z dnia 13 czerwca 2023 r. (kierowanym do strony, przekazany tut. Organowi przy piśmie z dnia 17 grudnia 2024 r.) odniósł się do powyższych kwestii.

W odniesieniu do uwag i wniosków dotyczących przyjętych rozwiązań projektowych oraz materiałowych stwierdzić należy, że Organ wydający rozstrzygnięcie w zakresie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie ma podstaw prawnych do weryfikowania inwestycji w zakresie planowania przebiegu i rozwiązań techniczno-budowlanych.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, to inwestor we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz dołączonym projekcie budowlanym, decyduje o przebiegu drogi oraz wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg drogi oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Wojewoda może działać tylko w granicach tego wniosku, nie mając możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji, a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości zaproponowany przez wnioskodawcę. Ocenie dokonanej przez organ pierwszej instancji może jedynie podlegać zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach wyżej wymienionej ustawy, bowiem stosownie do przepisu art. 11e tej ustawy 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).

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, określającego 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 sądowo-administracyjnym w przedmiotowej materii (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12; z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14; z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13; z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13; z dnia 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10; z dnia 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, oraz wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 23 kwietnia 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 2753/13; z dnia 8 czerwca 2011 r., sygn. akt II SA/Wa 561/11; z dnia 14 maja 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1722/09), organ właściwy do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie jest upoważniony do korygowania rozwiązań przyjętych we wniosku. To inwestor samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej

korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych i następnie techniczno-wykonawczych inwestycji, mając na uwadze spowodowanie jak najmniejszych uciążliwości dla właścicieli nieruchomości. Ponadto, zgodnie z treścią art. 11i ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w tej ustawie stosuje się odpowiednio przepisy ustawy - Prawo budowlane. Jak wynika natomiast z treści art. 35 ust. 4 tej ustawy, w razie spełnienia wymagań określonych w art. 35 ust. 1 oraz art. 32 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane, właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Wynika z powyższego, że decyzja o pozwoleniu na budowę 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).

Wojewoda Dolnośląski, pismem z dnia 05 stycznia 2026 r., udzielił odpowiedzi stronie.

W trakcie postępowania mieszkańcy, za pośrednictwem [REDAKTOWANE], wnieśli uwagi i wnioski do przedmiotowej inwestycji - pismo z dnia 24 stycznia 2025 r., 14 kwietnia 2025 r.

Wojewoda Dolnośląski, pismami z dnia 03 lutego 2025 r., 25 kwietnia 2025 r., przekazał Inwestorowi kopie powyższych pism, z prośbą o zajęcie stanowiska i niezwłoczne przekazanie odpowiedzi [REDAKTOWANE] oraz tutejszemu Organowi.

Inwestor, pismami z dnia 06 marca 2025 r. oraz z dnia 30 maja 2025 r. udzielił odpowiedzi tutejszemu Organowi oraz mieszkańcom za pośrednictwem [REDAKTOWANE].

Analizując przedłożone pisma tutejszy Organ stwierdził, co następuje.

Wniesiono o zmianę rozwiązań projektowych w zakresie lokalizacji przejść dla pieszych, wnioskując o zaprojektowanie przejścia dla pieszych na wysokości działek nr 411/5, nr 414/1, wskazując, że zwiększyłoby to bezpieczeństwo i komfort użytkowania drogi dla mieszkańców terenów przyległych. Ponadto złożono uwagi do rozwiązań projektowych w zakresie ekranów akustycznych, wskazując, że ograniczą one dostęp do promieni słonecznych, ograniczą możliwość kontaktu wzrokowego osób znajdujących się na drodze i ścieżkach pieszych oraz pieszo-rowerowych, powodując brak możliwości reagowania na potencjalne zagrożenia.

Inwestor wskazał, że nie ma możliwości lokalizacji dodatkowego przejścia przez drogę krajową nr 94 klasy GP. W ramach inwestycji na początkowym odcinku opracowania zaprojektowano chodnik po prawej stronie drogi oraz ścieżkę rowerową z dopuszczonym ruchem pieszych po lewej stronie, które dowiązują do istniejącej infrastruktury, co umożliwia dojście do skrzyżowania drogi krajowej nr 94 z drogą powiatową nr 1570D i drogą powiatową nr 1972D w km 117+093,75 (znajdującego się poza zakresem opracowania), które wyposażone jest w wyznaczone zwykłe przejście dla pieszych. Kolejne przejście zaprojektowane w ramach przedmiotowej inwestycji znajduje się w km ok. 117+950 w obrębie połączenia drogi krajowej nr 94 z drogami gminnymi wewnętrznymi w celu zapewnienia dojścia do projektowanych w tym rejonie zatok autobusowych. Jest to przejście z azylem i dedykowanym oświetleniem drogowym. Inwestor wskazał, że przejścia dla pieszych są miejscami, gdzie ruch pieszy przecina się z ruchem pojazdów i w ten sposób tworzą się obszary konfliktów, w których występuje duże zagrożenie wypadkami drogowymi i obniżona jest sprawność funkcjonowania drogi. Przejścia dla pieszych powinny koncentrować możliwie największą liczbę pieszych przekraczających drogę, przy czym lokalizacja tych przejść powinna uwzględniać najkrótszą drogę między źródłem, a celem ruchu pieszych oraz przejścia należy lokalizować przede wszystkim przy skrzyżowaniach dróg. Na potrzeby analizy zasadności wyznaczenia lokalizacji przejścia dla pieszych bierze się pod uwagę m.in. dane o stanie istniejącym i projektowanym

drogi i jej otoczenia – tj. lokalizację i charakterystykę obiektów generujących ruch pieszych jak i kołowy w obszarze wpływu analizowanego przejścia. Na wskazanym odcinku tj. od działki nr 411/4 do działki nr 414/2, po obu stronach drogi krajowej jest zlokalizowana zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Nie występują tutaj obiekty użyteczności publicznej (szkoły, przedszkola) czy też zakłady przemysłowe i przystanki komunikacji zbiorowej. W stanie istniejącym przejście dla pieszych we wskazanym przez Mieszkańców obszarze nie występuje. Analiza rozwiązań projektowych również nie wykazała zasadności wyznaczenia dodatkowych przejść dla pieszych na drodze krajowej nr 94, dlatego zostały one zapewnione w obszarze wspomnianych powyżej skrzyżowań. Inwestor poinformował, że w 2024 r. zatwierdzony został Projekt Stałej Organizacji Ruchu dla inwestycji na podstawie m.in. pozytywnej opinii Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu oraz pozytywnej opinii Urzędu Gminy Oława.

Odnosząc się do kwestii ekranów akustycznych stwierdzono, że ich lokalizacja zależna jest od analiz akustycznych, technicznych i terenowych opracowywanych przez specjalistów, z których wynika konieczność podjęcia działań ograniczających oddziaływanie akustyczne. Potrzeba ich realizacji wynika z przepisów prawa i wydanej decyzji administracyjnej o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.

Zarządca drogi jest zobowiązany do zapewnienia ochrony przed hałasem wynikających z eksploatacji drogi. Stosownie do art. 112 ustawy *Prawo ochrony środowiska* ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez: utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie; zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku określa rozporządzenie w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*.

Analiza wpływu przedmiotowego zamierzenia budowlanego na środowisko, w tym kwestia ochrony akustycznej terenów przyległych do drogi była przedmiotem oceny w postępowaniu w sprawie wydania decyzji środowiskowej. Dla przedmiotowej inwestycji Inwestor uzyskał decyzję Wójta Gminy Oława z dnia 17 czerwca 2021 r., Nr 11/2021 (znak: GK.6220.15.2018) o środowiskowych uwarunkowaniach wraz postanowieniami tego Organu z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) – wyjaśniającym oraz z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018)- uzupełniającym. W decyzji tej zawarto warunki ochrony akustycznej terenów przyległych. Wójt Gminy Oława w powyższej decyzji zobowiązał Inwestora między innymi do budowy ekranu akustycznego pochłaniającego:

- E1a od km 117+235 do km117+416 o wysokości 5 m, po stronie PN,
- E1b od km 117+422 do km117+475 o wysokości 5,5 m, od km 117+475 do km117+615 o wysokości 5 m, po stronie PN,
- E2 od km 117+442 do km117+607 o wysokości 6 m, po stronie PD,

a także zachowania rezerwy terenowych do wykonania ekranów akustycznych w późniejszych latach eksploatacji drogi:

- RP1 od km 117+404 do km117+435, po stronie PD,
- RL2 od km 117+615 do km117+651, po stronie PN,
- RL3 od km 117+658 do km117+775, po stronie PN,

w celu ograniczenia wpływu prognozowanego, ponadnormatywnego oddziaływania drogi krajowej nr 94 na tereny chronione akustycznej, w tym na nieruchomość strony. Zgodnie z informacją przekazaną przez Inwestora nie wnoszono uwag na etapie przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Inwestor zobowiązany jest do przestrzegania ustaleń powyższej decyzji. Tutejszy Organ nie ma możliwości zmiany ustaleń powyższej decyzji, natomiast jest zobligowany do weryfikacji zgodności przyjętych rozwiązań projektowych z jej ustaleniami oraz przepisami prawa (art. 35 ust. 1 pkt 1 lit. b, pkt 2 ustawy *Prawo budowlane*).

Ponadto w wyniku weryfikacji przedłożonej analizy nasłonecznienia i zacielenia Wojewoda Dolnośląski stwierdził, że projektowane ekrany nie naruszają przepisów § 280 rozporządzenia w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie*, a także § 13 ust. 1, § 60 rozporządzenia w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* w związku z art. 5 ust. 1 pkt 9 *Prawa budowlanego*.

Zauważyć należy również, że celu zminimalizowania uciążliwości ekranów akustycznych dla mieszkańców przewidziano umieszczenie oznaczeń nieruchomości, skrzynek na listy, itp. na ekranach, w uzgodnieniu z zainteresowanymi mieszkańcami.

Nie stwierdzono naruszeń przepisów prawa oraz ustaleń decyzji środowiskowej przez projektowane ekrany akustyczne.

W odniesieniu do uwag i wniosków dotyczących przyjętych rozwiązań projektowych oraz materiałowych stwierdzić należy, że Organ wydający rozstrzygnięcie w zakresie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie ma podstaw prawnych do weryfikowania inwestycji w zakresie planowania przebiegu i rozwiązań techniczno-budowlanych.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 ustawy o *szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, to inwestor we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz projekcie budowlanym decyduje o przebiegu drogi oraz wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg drogi oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Wojewoda może działać tylko w granicach tego wniosku, nie mając możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji, a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości zaproponowany przez wnioskodawcę. Ocenie dokonanej przez organ pierwszej instancji może jedynie podlegać zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach wyżej wymienionej ustawy, bowiem stosownie do przepisu art. 11e tej ustawy 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).

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 sądowo-administracyjnym w przedmiotowej materii (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12; z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14; z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13; z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13; z dnia 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10; z dnia 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, oraz wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 23 kwietnia 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 2753/13; z dnia 8 czerwca 2011 r., sygn. akt II SA/Wa 561/11; z dnia 14 maja 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1722/09), organ właściwy do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie jest upoważniony do korygowania rozwiązań przyjętych we wniosku. To inwestor samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych i następnie techniczno-wykonawczych inwestycji, mając na uwadze spowodowanie jak najmniejszych uciążliwości dla właścicieli nieruchomości. Ponadto, zgodnie z treścią art. 11i ust. 1 ustawy o *szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* w sprawach dotyczących zezwolenia

na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w tej ustawie stosuje się odpowiednio przepisy ustawy - Prawo budowlane. Jak wynika natomiast z treści art. 35 ust. 4 tej ustawy, w razie spełnienia wymagań określonych w art. 35 ust. 1 oraz art. 32 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane, właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Wynika z powyższego, że decyzja o pozwoleniu na budowę 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).

Wojewoda Dolnośląski, pismem z dnia 05 stycznia 2026 r., udzielił odpowiedzi mieszkańcom za pośrednictwem [REDAKTOWANE].

W toku postępowania, strona postępowania [REDAKTOWANE] wniosła szereg uwag i wniosków. Wpływające pisma strony były na bieżąco przekazywane Inwestorowi celem zajęcia stanowiska.

Biorąc pod uwagę poruszone przez stronę kwestie oraz udzielone przez Inwestora odpowiedzi, stwierdzono, jak poniżej.

Zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy *o drogach publicznych*, w przypadku budowy lub przebudowy drogi budowa lub przebudowa zjazdów dotychczas istniejących należy do zarządcy drogi. W takiej sytuacji nie ma potrzeby wydawania przez zarządcę drogi decyzji o zezwoleniu na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu, o której mowa w art. 29 ust. 1 tej ustawy.

Zgodnie z przyjętym orzecznictwem o przebiegu drogi decyduje zarządca (wnioskodawca) i to on wybiera najbardziej korzystne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno-wykonawcze. Rolą orzekającego w sprawie organu jest sprawdzenie kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz czy koncepcja składającego wniosek mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Oczywiście organy orzekające w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej powinny zbadać legalność tego przedsięwzięcia, tj. zweryfikować, czy dokumentacja złożona przez inwestora jest kompletna, rzetelna i odpowiada wymogom przewidzianym przez ustawodawcę (zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 grudnia 2024 r., sygn. akt II OSK 2414/24). Ponadto, decyzja o realizacji inwestycji drogowej w sposób prawidłowy winna zapewniać poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich – mając jednakże na względzie, że inwestycja drogowa realizowana jest w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki - oczywiście rozwiązania projektowe nie mogą naruszać interesu prawnego jednostki w sposób niezgodny z prawem (zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 września 2024 r., sygn. akt II OSK 2113/23).

Poniżej przedstawiam szczegółowe odniesienie się do merytorycznych kwestii lokalizacji i parametrów poszczególnych zjazdów.

Zjazd z drogi krajowej nr 94 do działki nr 42/4 (powstałej z podziału działki nr 42/1), obręb Stanowice, gmina Oława.

Według posiadanej wiedzy i przedłożonych dokumentów:

- działka nr 42/1 została podzielona na działki nr 42/3 i nr 42/4 (znajdująca się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 94),
- działka nr 42/1 (obecnie nr 42/4) posiada dostęp do drogi krajowej nr 94 poprzez istniejący

zjazd od strony wschodniej,

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA Oddział we Wrocławiu) pismem z dnia 25 października 2021 r. (znak: O.WR.Z-3.4241.104.2019.6.kl) zaopiniował pozytywnie remont istniejącego zjazdu indywidualnego z drogi krajowej nr 94 w km 118+330 do działki nr 42/1 zgodnie z przedłożonym projektem datowanym na październik 2021. Z przedłożonego projektu remontu, zatwierdzonego przez GDDKiA Oddział we Wrocławiu wynika cyt.: „Po przeprowadzonej w dniu 09-09-2021 r. wizji w terenie z udziałem Inwestora oraz przedstawicieli, że szerokość zjazdu może wynieść maksymalnie 6,00 m: pełna szerokość strefy zjazdu od skrajni drzewa zlokalizowanego w pasie drogowym do krawędzi granicy działki Inwestora wynosi 6,58 m, szerokość strefy zjazdu pomiędzy skrajniami drzew w pasie drogowym i na działce inwestora wynosi 4,80 m. Z uwagi, że Inwestor deklaruje wykonanie wycinki drzewa na swoim terenie powstaje, zatem możliwość wykonania zjazdu o szerokości 6,00 m – co zostało potwierdzone przez pracowników GDDKiA w czasie przeprowadzonej wizji.”,

- dla działki nr 42/4 Wójt Gminy Oława wydał w dniu 05 sierpnia 2024 r. decyzję (znak: RG.6730.45.24.GP) o warunkach zabudowy dla budynku usługowo-handlowego i wskazał na obsługę komunikacyjną z drogi – działki nr 554/2, obręb Marcinkowice oraz ustanowioną służebność przechodu i przejazdu przez działki nr 40 i nr 42/3, obręb Stanowice. Powyższy sposób komunikacji został uzgodniony przez GDDKiA postanowieniem z dnia 25 lipca 2024 r. (OWR.Z-3.4351.58.2024.1.mw),

- dla działki nr 42/3 Wójt Gminy Oława decyzją z dnia 26 czerwca 2025 r. (znak: RG.6730.23.25.GP) ustalił warunki zabudowy dla budynku usługowo-handlowego i wskazał na obsługę komunikacyjną z drogi – działki nr 554/2, obręb Marcinkowice oraz ustanowioną służebność przechodu i przejazdu przez działkę nr 40, obręb Stanowice.

Zgodnie z informacją uzyskaną od zarządcy drogi remont zjazdu indywidualnego został wykonany przez stronę na podstawie wspomnianego powyżej pisma z dnia 25 października 2021 r. W terenie znajduje się indywidualny zjazd o nawierzchni tłuczniowej o szerokości całkowitej 4,76 m (szerokość zjazdu według mapy do celów projektowych z 09 września 2025 r. – włączona w odpowiedź Inwestora z dnia 22 września 2025 r.). Zjazd w terenie nie posiada rozgraniczenia na jezdnię i pobocza. Zjazd posiada skarpy stanowiące dowiązanie wysokościowe zjazdu z terenem istniejącym.

Przedłożony do zatwierdzenia w niniejszym postępowaniu projekt budowlany zakłada rozbiórkę istniejącego zjazdu indywidualnego i budowę zjazdu indywidualnego o parametrach: szerokość 5,0 m, w tym jezdnia o szerokości 3,5 m z obustronnymi poboczami o szerokości 0,75 m, oraz promienie łuków 3 m. Zaprojektowano również skarpy stanowiące dowiązanie wysokościowe zjazdu z terenem istniejącym.

Wobec powyższego należy stwierdzić, że w ramach przedmiotowej inwestycji zjazd do działki nr 42/4 zostanie wybudowany, a jego parametry są zgodne z obowiązującymi przepisami. W ramach remontu strona nie wykonała zjazdu o dopuszczonej przez zarządcę drogi szerokości 6,0 m, lecz 4,76 m.

Budowany obecnie zjazd zlokalizowany jest w km 118+321,93 drogi krajowej nr 94, natomiast podany przez stronę kilometraż od 118+322 do 118+338 dotyczy zezwolenia na czasowe zajęcie pasa drogowego, celem prowadzenia robót związanych z remontem tego zjazdu wydanego w roku 2022.

Zjazd z drogi krajowej nr 94 do działki nr 418/2, obręb Marcinkowice, gmina Oława.

Według strony do działki nr 418/2, obręb Marcinkowice prowadzą dwa zjazdy. Na dowód powyższego faktu strona przedstawiła mapę zasadniczą z dnia 23 października 2023 r. oraz powołała się na protokół z wizji lokalnej z dnia 24 listopada 2023 r.

Zarządca drogi poinformował jednakże, że w obrębie zatoki autobusowej od strony drogi krajowej nr 94, nie stwierdził rzeczywistego funkcjonowania drugiego zjazdu do działki z drogi krajowej nr 94. Na drodze krajowej znajduje się linia krawędziowa ciągła. Zgodnie z rzędnymi terenu w tym miejscu jest różnica wysokości między korpusem drogi krajowej 94, a terenem istniejącym około 100 cm. Inwestor wskazał, że w ewidencji zjazdów posiada jeden sklasyfikowany jako istniejący zjazd indywidualny.

Omawiana działka objęta jest ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu położonego w obrębie wsi Jankowice, Marcinkowice w gminie Oława podjętego Uchwałą NR XLV/279/2017 z dnia 27 października 2017 r. (Dz. Urz. Woj. Doln. poz. 4820) i położona na obszarze oznaczonym symbolem 18R.

W myśl § 17 ust. 1 powyższego planu na terenach oznaczonych symbolami J1ZP – J2ZP, M1ZP (tereny zieleni urządzonej), 1R – 21R (tereny rolnicze) oraz 1R,Z – 3R,Z (tereny rolnicze, tereny zieleni nieurządzonej) ustala się zakaz zabudowy, z zastrzeżeniem ust. 2. Ustęp 2 tego przepisy wskazuje, że zasady zagospodarowania terenów, o których mowa w ust. 1, w tym dopuszczenia i ograniczenia w ich zagospodarowaniu i użytkowaniu, określone zostały w § 33 (odnosi się do obszaru oznaczonego symbolem J1US), § 55 (odnosi się do obszaru oznaczonego symbolem M1US,U), § 57 (odnosi się do obszaru oznaczonego symbolem M2ZC) i § 58 (odnosi się do obszaru oznaczonego symbolem M1ZD).

Wobec powyższego zasadne wydaje się pozostawienie skomunikowania działki nr 418/2 z drogi krajowej nr 94 poprzez jeden zjazd indywidualny. W ramach przedmiotowej inwestycji nastąpi rozbiórka i budowa zjazdu indywidualnego w km 118+145,91 o następujących parametrach: szerokość 5,0 m, w tym jezdni o szerokości 3,5 m z obustronnymi poboczeniami o szerokości 0,75 m, oraz promienie łuków 3 m.

Należy również wskazać, na co zwraca także uwagę Inwestor, że droga klasy GP jest drogą o ograniczonej dostępności, co zgodnie z przepisami powoduje konieczność ograniczania liczby i częstości zjazdów. Jest to każdorazowo podyktowane dbałością o płynność ruchu i bezpieczeństwo użytkowników drogi. Każdy kolejny bezpośredni zjazd do drogi krajowej stanowi potencjalne miejsce kolizji.

Powyższe wynika, między innymi, z § 9 ust. 1 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U z 2016 r., poz. 124, zm. Dz. U. z 2019 r., poz. 1643), zgodnie z którym stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2 tego aktu.

W przedmiotowym przypadku działka nr 418/2 posiada istniejące trzy dostępy do drogi krajowej – dostęp pośredni poprzez działkę drogową nr 546 obręb Marcinkowice (droga gminna wewnętrzna), dostęp pośredni przez działkę drogową nr 554/2 obręb Marcinkowice (droga gminna wewnętrzna) oraz dostęp bezpośredni przez zjazd w km około 118+145,91 z drogi krajowej nr 94.

Rozwiązania projektowe zawarte w dokumentacji zachowują powyższy sposób komunikacji.

Zjazd z drogi krajowej nr 94 do działki nr 411/11, obręb Marcinkowice, gmina Oława.

Decyzją z dnia 26 września 2017 r. (znak: O.WR.Z-3.4241.69.2017.2.ms) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad udzielił na rzecz Gminy Oława zezwolenia na lokalizację zjazdu publicznego z drogi krajowej nr 94 (działka nr 502/4, obręb Marcinkowice) do nieruchomości tj. działki nr 411/11, AM-2, obręb Marcinkowice, gmina Oława (droga wewnętrzna gminna).

Zgodnie z wymienioną decyzją, zjazd powinien mieć szerokość nie mniejszą niż 5,0 m, w tym jezdnię o szerokości nie mniejszej niż 3,5 m i nie większą niż szerokość jezdni na drodze, oraz być dowiązany do krawędzi drogi krajowej łukiem o promieniu nie mniejszym niż 5 m.

Inwestor przedsięwzięcia drogowego dokonał w dniach 08 lipca 2025 r. oraz 27 sierpnia 2025 r. pomiaru przedmiotowego zjazdu, których wyniki przedstawiają się następująco:

- szerokość zjazdu w granicy pasa drogowego i działki nr 411/11 - 3,50 m (nawierzchnia bitumiczna) + pobocza z frezu bitumicznego o szerokościach odpowiednio: od strony Oławy – 0,5 m, od strony Wrocławia – 0,3 m;
- szerokość zjazdu na styku z krawędzią jezdni drogi krajowej nr 94 - 16,50 m;
- długość zjazdu mierzona od granicy pasa drogowego do krawędzi jezdni drogi krajowej nr 94 - 11,20 m.

Według przedłożonego projektu budowlanego w ramach omawianego zadania inwestycyjnego przewidziana jest rozbiórka i budowa zjazdu publicznego o parametrach: szerokość 5,0 m, w tym jezdni o szerokości 3,5 m z obustronnymi poboczami o szerokości 0,75 m, oraz promienie łuków 8 m i 9 m. Nawierzchnia zjazdu bitumiczna, nawierzchnia poboczy gruntowa umocniona. Pochylenie zjazdu na długości nie mniejszej niż 7,0 m od krawędzi korony drogi nie większe niż 5%, a na dalszym odcinku nie większe niż 12%. Pod zjazdem zaprojektowano przepust długości 20,2 m. Odwodnienie zjazdu odbywać się będzie powierzchniowo. Zjazd funkcjonować będzie na pełne relacje.

Zjazd z drogi krajowej nr 94 do działki nr 554/2, obręb Marcinkowice, gmina Oława.

Według informacji uzyskanej od zarządcy drogi, wynikające z ewidencji zjazdów, w stanie istniejącym zjazd publiczny na działkę nr 554/2 ma szerokość 4,5 m i nawierzchnię gruntową. Z uwagi na to, że zjazd jest rozkopany w kilku miejscach, Inwestor w dniu 27 sierpnia 2025 r. dokonał pomiaru zjazdu w miarę możliwości. Pomiar wykazał, że zjazd ma około 5 m szerokości, co pokrywa się z danymi zawartymi we wskazanej powyżej ewidencji zjazdów, jak i treścią mapy do celów projektowych.

W ramach przedmiotowego zamierzenia przewidziano jego rozbiórkę i budowę poprzez utwardzenie w obrębie pasa drogowego do parametrów: szerokość 6,5 m, w tym szerokość jezdni 5 m oraz obustronnych poboczy 0,75 m, promienie łuków 5 m i 8 m. Szerokość zjazdu wpisuje się w szerokość istniejącej drogi wewnętrznej.

Należy nadto zauważyć, że Wójt Gminy Oława, działając na podstawie art. 11b ust. 1 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, pismem z dnia 16 sierpnia 2023 r., zaopiniował pozytywnie przedmiotową inwestycję, nie wnosząc uwag do przedstawionych przez Inwestora rozwiązań projektowych.

Wojewoda Dolnośląski zaznacza, że naczelną zasadą przy wyrażaniu zgody na wykonanie nowego zjazdu z drogi lub przebudowę istniejącego jest zasada bezpieczeństwa w ruchu drogowym, która może ograniczać uprawnienia właściciela nieruchomości w swobodnym korzystaniu ze swojej własności (zob. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego

w Warszawie z dnia 16 kwietnia 2024 r., sygn. akt VI SA/Wa 4535/23). Przewidziane w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. h ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* rozstrzygnięcie o obowiązku budowy/przebudowy zjazdu w związku z realizacją inwestycji drogowej jest uzależnione od tego, czy przed rozpoczęciem inwestycji drogowej istniał już zjazd (chodzi o legalnie istniejący zjazd) do danej nieruchomości. Decyzja, co do budowy zjazdu do określonej nieruchomości z drogi objętej inwestycją, która ma być zrealizowana na podstawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej wydawanego w trybie specustawy drogowej, jest częścią koncepcji przedstawianej przez inwestora, której racjonalności czy słuszności organ nie ma podstawy kwestionować (zob. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z dnia 24 kwietnia 2024 r., II SA/Bd 368/21).

Mając na uwadze przedstawione przez Inwestora wyjaśnienia oraz obowiązujące przepisy prawa, tutejszy Organ nie dopatrzył się naruszenia prawa przez zarządcę drogi na etapie projektowania omówionych rozwiązań komunikacyjnych.

W kwestii rozbieżności pomiędzy kilometrażami wskazywanymi w posiadanych przez stronę materiałach, a określonymi w dokumentacji budowlanej, stwierdzono, że w dokumentacji budowlanej Inwestor wskazał kilometraż drogi w odniesieniu do projektowanych robót budowlanych na drodze krajowej nr 94. Wskazując lokalizację istniejących zjazdów w projekcie budowlanym wzięto pod uwagę aktualne i projektowe dane w zakresie lokalizacji obiektów zgodnie z treścią mapy do celów projektowych. Wobec powyższego Wojewoda Dolnośląski uznał, że rozbieżności w kilometrażach nie stanowią nieprawidłowości, a jedynie wynikową przyjętych wartości kilometrażu przez zarządcę drogi. Przesunięcie projektowanych zjazdów względem ich istniejących lokalizacji jest konieczne z uwagi na ukształtowanie terenu oraz ochronę interesów właścicieli działek sąsiednich. Budowa zjazdu do działki nr 42/4 (powstałej z podziału działki nr 42/1), obręb Stanowice, gmina Oława w jego istniejącym kilometrażu spowodowałaby konieczność budowy skarp na działce sąsiedniej, co naruszałoby interes jej właściciela. Projektowana lokalizacja zapewnia działce dostęp do drogi publicznej bez ingerencji w tereny sąsiednie.

Ponadto odnosząc się do kwestii dowiązania wysokościowego projektowanych zjazdów, stwierdzono, że wskazane powyżej zjazdy zostały dowiązane wysokościowo do terenu obsługiwanych nieruchomości.

Inwestor przy piśmie z dnia 01 grudnia 2025 r. dokonał korekty projektu budowlanego oraz wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej w następującym zakresie:

- zaprojektowano dowiązanie wysokościowe zjazdu z drogi krajowej nr 94 do działki nr 42/4 (powstałej z podziału działki nr 42/1), obręb Stanowice, gmina Oława - na działce nr 42/4, obręb Stanowice, gmina Oława, w ramach zajęcia czasowego o powierzchni wynoszącej 74 m², na podstawie art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. h ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*. Jednocześnie Inwestor wniósł o wydanie zezwolenia na wykonanie robót budowlanych w zakresie zjazdu oraz ustanowienie ograniczenia na czas wykonywania robót budowlanych w związku z budową przedmiotowego zjazdu, na podstawie art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i, lit. j w zw. z lit. h omawianej ustawy,
- zaprojektowano dowiązanie wysokościowe zjazdu z drogi krajowej nr 94 do działki nr 418/2, obręb Marcinkowice, gmina Oława - na działce nr 418/2, obręb Marcinkowice, gmina Oława, w ramach zajęcia czasowego o powierzchni wynoszącej 54 m², na podstawie art. 11f ust. 1

pkt 8 lit. h ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*. Jednocześnie Inwestor wniosł o wydanie zezwolenia na wykonanie robót budowlanych w zakresie zjazdu oraz ustanowienie ograniczenia na czas wykonywania robót budowlanych w związku z budową przedmiotowego zjazdu, na podstawie art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i, lit. j w zw. z lit. h omawianej ustawy.

Z kolei zgodnie z uprzednio przedłożonym oraz aktualnie skorygowanym projektem budowlanym:

- zjazd z drogi krajowej nr 94 do działki nr 411/11, obręb Marcinkowice, gmina Oława, został dowiązany wysokościowo na działkach nr 411/11 oraz nr 411/15 obręb Marcinkowice, gmina Oława, w ramach zajęć czasowych o powierzchniach wynoszących odpowiednio 28 m² oraz 4 m², na podstawie art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. h ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*. Jednocześnie Inwestor wniosł o wydanie zezwolenia na wykonanie robót budowlanych w zakresie zjazdu oraz ustanowienie ograniczenia na czas wykonywania robót budowlanych oraz ograniczenia stałego na działce nr 411/15 w związku z budową przedmiotowego zjazdu, na podstawie art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i, lit. j w zw. z lit. h omawianej ustawy.

- zjazd z drogi krajowej nr 94 do działki nr 554/2, obręb Marcinkowice, gmina Oława został dowiązany wysokościowo w granicach pasa drogowego drogi krajowej nr 94.

Zauważyć należy również, że w celu wykonania robót budowlanych określonych w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. b, lit. c oraz lit. e-h omawianej ustawy zarządca drogi nie musi legitymować się prawem do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, gdyż omawiana ustawa przewiduje możliwość ich realizacji na podstawie zezwolenia (art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. j tej ustawy) oraz ograniczenia w trybie art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i tej ustawy – co nie wymaga zgody właściciela nieruchomości.

Wskazuję ponadto, że o zmianie wniosku strona została dodatkowo poinformowana w formie zawiadomienia.

Jednocześnie wyjaśniam, że w przypadku wprowadzenia ograniczenia działki jej właścicielom przysługiwać będzie odszkodowanie po zakończeniu realizacji inwestycji, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. *o gospodarce nieruchomościami* (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 1145, z późn. zm.), gdyż w myśl art. 11f ust. 2 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* do ograniczeń, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i tej ustawy, przepisy art. 124 ust. 4-7 i art. 124a ustawy *o gospodarce nieruchomościami* stosuje się odpowiednio.

Stosownie do art. 124 ust. 4 ustawy *o gospodarce nieruchomościami* na osobie lub jednostce organizacyjnej występującej o zezwolenie ciąży obowiązek przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego, niezwłocznie po założeniu lub przeprowadzeniu ciągów, przewodów i urządzeń, o których mowa w ust. 1. Jeżeli przywrócenie nieruchomości do stanu poprzedniego jest niemożliwe albo powoduje nadmierne trudności lub koszty, stosuje się odpowiednio przepis art. 128 ust. 4 tej ustawy. Zgodnie z art. 128 ust. 4 omawianej ustawy odszkodowanie przysługuje również za szkody powstałe wskutek zdarzeń, o których mowa w art. 120 i art. 124-126. Odszkodowanie powinno odpowiadać wartości poniesionych szkód. Jeżeli wskutek tych zdarzeń zmniejszy się wartość nieruchomości, odszkodowanie powiększa się o kwotę odpowiadającą temu zmniejszeniu.

Odszkodowanie ustalone zostanie przez wojewodę w odrębnej decyzji.

Ponadto należy zauważyć, że zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy o *drogach publicznych*, w przypadku budowy lub przebudowy drogi budowa lub przebudowa zjazdów dotychczas istniejących należy do zarządcy drogi. Zatem w miejscu istniejącego zjazdu indywidualnego Inwestor nie ma obowiązku budowy zjazdu publicznego. Nie można zatem uznać za nieprawidłowe zaprojektowanie zjazdu indywidualnego w miejscu istniejącego zjazdu o takim samym charakterze.

Z uwagi na fakt, iż zjazd jest własnością właściciela nieruchomości, to wraz ze zmianą sposobu użytkowania nieruchomości, właściciel winien – w razie konieczności, zmienić również charakter zjazdu poprzez uzyskanie niezbędnych dokumentów administracyjnych.

Jednocześnie wyjaśniam, że załącznik do wniosku, o którym mowa w art. 11d ust. 1 pkt 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, tj. określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu, dotyczyć ma zmian w zagospodarowaniu powodowanych wnioskowaną inwestycją drogową w stosunku do stanu istniejącego.

Zgodnie z orzecznictwem sądowo-administracyjnym przewidziane w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. h specustawy drogowej rozstrzygnięcie o obowiązku budowy zjazdu w związku z realizacją inwestycji drogowej jest uzależnione od tego czy przed rozpoczęciem inwestycji drogowej istniał już zjazd (chodzi o legalnie istniejący zjazd) do danej nieruchomości. Jeżeli taki zjazd istniał to inwestor jest zobowiązany zapewnić zjazd do takiej nieruchomości (art. 29 ust. 2 ustawy o drogach publicznych w zw. z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. h specustawy drogowej). W przeciwnym przypadku - stosownie do art. 29 ust. 1 ustawy o drogach publicznych - inicjatywa w zapewnieniu zjazdu należy do właściciela nieruchomości, przepis ten bowiem stanowi, że budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi. Decyzja co do budowy zjazdu do określonej nieruchomości z drogi objętej inwestycją, która ma być zrealizowana na podstawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej wydawanego w trybie specustawy drogowej, jest częścią koncepcji przedstawianej przez inwestora, której racjonalności czy słuszności organ nie ma podstawy kwestionować (zob. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z dnia 24 kwietnia 2024 r., II SA/Bd 368/21).

W odniesieniu do zarzutów strony, co do rozbieżności w dokumentacji projektowej stwierdzono, co następuje.

Cały zakres inwestycji ujęty w części rysunkowej, jest przedmiotem niniejszego postępowania. Część opisową i część rysunkową projektu należy czytać łącznie, jako elementy uzupełniające się wzajemnie. W wykazie nieruchomości wskazano wszystkie nieruchomości, na których przewidziano roboty budowlane. Zjazd do działki nr 554/2, obręb Marcinkowice, gmina Oława jest objęty przedmiotową inwestycją. Działki nr 554/2 nie ujęto w wykazie nieruchomości, gdyż na działce tej nie zaplanowano robót budowlanych. Zjazd ten zaprojektowano do granic pasa drogowego drogi krajowej nr 94 w dowiązaniu do istniejącej infrastruktury na działce nr 554/2. W związku z brakiem robót budowlanych na tej działce nie zasadne również byłoby wskazywanie jej we wniosku Inwestora, a w dalszej kolejności w zawiadomieniu organu architektoniczno-budowlanego o prowadzonym postępowaniu.

Zjazd ten jest widoczny w części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu. Inwestor dokonał uzupełnienia projektu budowlanego w zakresie ujęcia zjazdów w części opisowej projektu zagospodarowania terenu.

Jednocześnie wskazuję, że tutejszy Organ nie stwierdził rozbieżności pomiędzy przedłożonym

przez Inwestora skorygowanym wnioskiem, a przedłożonym do zatwierdzenia projektem budowlanym. Wykaz działek we wniosku jest spójny z zakresem działek objętych robotami budowlanymi, przedstawionym w projekcie budowlanym. Skorygowany przez Inwestora wniosek nie zawiera braków formalnych.

Odnosząc się do kwestii projektowanych ekranów akustycznych stwierdzono, że w projekcie budowlanym zawarto analizę zacieniania, przesłaniania, nasłonecznienia nieruchomości sąsiednich. Z przedłożonej analizy wynika, że projektowane ekrany nie naruszają przepisów § 280 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, a także § 13 ust. 1, § 60 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie w związku z art. 5 ust. 1 pkt 9 Prawa budowlanego.

Ponadto nie stwierdzono kolizji ekranu E2 ze zjazdem publicznym do działki nr 411/11, obręb Marcinkowice, gmina Oława. Projektowany ekran akustyczny kończy się przed wskazanym wyżej zjazdem.

W kwestii aktualności mapy do celów projektowych, stwierdzono, co następuje.

W myśl art. 2 pkt 7a ustawy z dnia 17 maja 1989 r. *Prawo geodezyjne i kartograficzne* (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 1151, z późn. zm.) przez mapę do celów projektowych rozumie się opracowanie kartograficzne, wykonane z wykorzystaniem wyników pomiarów geodezyjnych i materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego, zawierające elementy stanowiące treść mapy zasadniczej lub mapy, o której mowa w art. 4 ust. 2, a także informacje niezbędne do sporządzenia dokumentacji projektowej oraz, z uwzględnieniem art. 12c ust. 1 pkt 1, klauzulę urzędową, o której mowa w art. 40 ust. 3g pkt 3, stanowiącą potwierdzenie przyjęcia do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego zbiorów danych lub dokumentów, o których mowa w art. 12a ust. 1, w oparciu o które mapa do celów projektowych została sporządzona, albo oświadczenie wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji.

Analizując projekt zagospodarowania terenu stwierdzono, że został on wykonany kopii aktualnej mapy do celów projektowych, co potwierdzają oświadczenia wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji. Oświadczenia te zawierają dane identyfikujące zgłoszenie prac, w tym nazwę organu Służby Geodezyjnej i Kartograficznej, który otrzymał zgłoszenie prac, wykonawcę prac geodezyjnych, numer uprawnień zawodowych kierownika prac geodezyjnych, a także numer oraz datę wystawienia protokołu. Jednocześnie wyjaśnić należy, że obowiązek aktualizacji mapy dotyczy terenu, na którym przewidziano roboty budowlane.

Odnosząc się do kwestii niepełnych uzgodnień środowiskowych i konserwatorskich, wyjaśniam, że dla przedmiotowej inwestycji Inwestor uzyskał wszelkie wymagane przepisami prawa decyzje i uzgodnienia w tym zakresie, tj.:

- decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach Wójta Gminy Oława z dnia 17 czerwca 2021 r., Nr 11/2021 (znak: GK.6220.15.2018), wraz postanowieniami tego Organu z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) – wyjaśniającym oraz z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) - uzupełniającym.

Stwierdzono, że przedłożony projekt budowlany jest zgodny z warunkami powyższej decyzji.

- opinię Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 21 sierpnia 2023 r.

(znak: WZA.5183.3719.2023.ES), o której mowa w art. 11d ust. 1 pkt 8 lit. f ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*. Wyjaśniam, że w myśl art. 11d ust. 3 omawianej ustawy, opinie, o których mowa w ust. 1 pkt 8, zastępują uzgodnienia, pozwolenia, opinie bądź stanowiska właściwych organów wymagane odrębnymi przepisami.

Niniejsza decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera określenie warunków wynikających z potrzeb ochrony zabytków, w tym wynikające z przepisu art. 32 ustawy *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* – na podstawie art. 11 f ust. 1 pkt 3 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*.

Stwierdzono ponadto, że Inwestor uzyskał wymagane przepisami prawa decyzje wodnoprawne, tj. decyzję Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 05 stycznia 2022 r. (znak: WR.ZUZ.5.210.668.2021.MK), uzupełnionej postanowieniem tego Organu z dnia 03 marca 2022 r. (znak: WR.ZUZ.5.4210.668.2021.MK), wygaszonej w części decyzją tego Organu z dnia 25 września 2023 r. (znak: WR.ZUZ.5.4210.370.2023.SK) o pozwoleniu wodnoprawnym, a także decyzję tego Organu z dnia 31 lipca 2024 r. (znak: VC.ZUZ.4210.279.2024.MG) o pozwoleniu wodnoprawnym. Stwierdzono, że przedłożony projekt budowlany jest zgodny z warunkami powyższych decyzji.

Dla projektowanych sieci uzbrojenia terenu uzyskano uzgodnienia z właściwymi zarządcami infrastruktury technicznej, które zawarto w tomie załączników do projektu budowlanego. Jednocześnie stwierdzono, że uzgodnienia branżowe sieci z ich gestorami nie są wymagane w przypadku braku robót budowlanych.

Ponadto związku z projektowanymi sieciami uzbrojenia terenu w załącznikach do projektu budowlanego zawarto protokół i mapę z narady koordynacyjnej przeprowadzonej przez Starostę Oławskiego, zakończonej w dniu 20 maja 2022 r. (znak: GK.6630.44.2022). Nie stwierdzono rozbieżności między przedłożonym projektem, a powyższą naradą koordynacyjną, ani kolizji przepustów z projektowanymi sieciami.

Analizując przedłożoną dokumentację budowlaną stwierdzono, że wszelkie wymagane decyzje, opinie i uzgodnienia są aktualne, a przedłożony do zatwierdzenia projekt budowlany jest z nimi zgodny.

Stwierdzono również, że projekt zagospodarowania terenu oraz projekt architektoniczno-budowlany zawiera wszelkie informacje, wymagane Rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w *sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego* (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 1679, zm. Dz. U. z 2023 r., poz. 2405). Nie jest wymagane przepisami prawa zawieranie szczegółowych obliczeń obiektów, analiz wytrzymałościowych, wodnych we wskazanych powyżej elementach projektu budowlanego. Wyjaśniam nadto, że ocenie organu architektoniczno-budowlanego nie podlega projekt techniczny.

W odniesieniu do uwag i wniosków dotyczących przyjętych rozwiązań projektowych stwierdzono ponadto, że Organ wydający rozstrzygnięcie w zakresie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie ma podstaw prawnych do weryfikowania inwestycji w zakresie planowania przebiegu i rozwiązań techniczno-budowlanych – jak wskazano w powyższej części uzasadnienia.

Wyjaśniono stronie również, że w myśl art. 11d ust. 5 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych wysyła zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wnioskodawcy, właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości, a w przypadku, o którym mowa w art. 11a ust. 2, wojewodom albo starostom, na których obszarze właściwości znajdują się nieruchomości lub ich części objęte wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, oraz zawiadamiają pozostałe strony w drodze obwieszczeń, odpowiednio w urzędzie wojewódzkim lub starostwie powiatowym, a także w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych - Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów i w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne.

W przedmiotowej sprawie Wojewoda Dolnośląski zawiadomił strony postępowania pismem z dnia 18 listopada 2024 r. W wyniku błędu powstałego podczas komputerowej redakcji listy wysyłkowej, zawiadomienie to zostało błędnie zaadresowane do strony – błędnie wpisano imię [REDAKOWANE], podczas gdy winno być wpisane [REDAKOWANE]. W związku z zaistniałym błędem, zawiadomienie to zostało odebrane przez stronę osobiście w siedzibie Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego w dniu 20 czerwca 2025 r.

Ponadto w związku ze zmianą wniosku, do strony przesłano zawiadomienie z dnia 03 grudnia 2025 r., na prawidłowe dane adresowe wskazane w katastrze nieruchomości (ze skutkiem doręczenia) oraz na adres skrzynki elektronicznej ePUAP (informacyjnie).

Wojewoda Dolnośląski, pismem z dnia 05 stycznia 2026 r., udzielił odpowiedzi na wnioski i uwagi strony.

W dniu 03 lipca 2025 r. (oraz w kolejnych składanych pismach) strona postępowania – [REDAKOWANE], zwróciła się z wnioskiem o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej z udziałem wszystkich stron, mającej na celu omówienie kwestii zjazdów i dostępu do nieruchomości w związku z projektowaną rozbudową i przebudową drogi krajowej nr 94 na odcinku od km 117+130 do km 119+300 Marcinkowice – Stanowice – Oława.

Zgodnie z art. 89 *Kodeksu postępowania administracyjnego*, organ administracji publicznej przeprowadzi, z urzędu lub na wniosek strony, w toku postępowania rozprawę, w każdym przypadku gdy zapewni to przyspieszenie lub uproszczenie postępowania lub gdy wymaga tego przepis prawa, oraz gdy zachodzi potrzeba uzgodnienia interesów stron oraz gdy jest to potrzebne dla wyjaśnienia sprawy przy udziale świadków lub biegłych albo w drodze oględzin.

W przedmiotowej sprawie, [REDAKOWANE] wniosła swoje uwagi dotyczące przebudowy zjazdów z drogi krajowej nr 94 działki nr 42/4, obręb Stanowice oraz nr 418/2, obręb Marcinkowice, gmina Oława – będących własności wnioskującej, a także nr 411/11, obręb Marcinkowice oraz nr 554/2, obręb Marcinkowice, gmina Oława – stanowiących gminne drogi wewnętrzne. Wpływające pisma były na bieżąco przekazywane Inwestorowi celem zajęcia stanowiska. Inwestor udzielił w trakcie postępowania szeregu wyjaśnień popartych dowodami w postaci pomiarów na gruncie, ewidencji zjazdów oraz mapami. Mając powyższe na uwadze pismem z dnia 05 stycznia 2026 r. Wojewoda Dolnośląski udzielił [REDAKOWANE]

██████ odpowiedzi wskazując, że nie dopatrzył się naruszenia prawa przez zarządcę drogi na etapie projektowania omówionych rozwiązań komunikacyjnych.

Wyjaśnić należy, że zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy *o drogach publicznych*, w przypadku budowy lub przebudowy drogi budowa lub przebudowa zjazdów dotychczas istniejących należy do zarządcy drogi. W takiej sytuacji nie ma potrzeby wydawania przez zarządcę drogi decyzji o zezwoleniu na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu, o której mowa w art. 29 ust. 1 tej ustawy.

Zgodnie z przyjętym orzecznictwem o przebiegu drogi decyduje zarządca (wnioskodawca) i to on wybiera najbardziej korzystne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno-wykonawcze. Rolą orzekającego w sprawie organu jest sprawdzenie kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz czy koncepcja składającego wniosek mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Oczywiście organy orzekające w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej powinny zbadać legalność tego przedsięwzięcia, tj. zweryfikować, czy dokumentacja złożona przez inwestora jest kompletna, rzetelna i odpowiada wymogom przewidzianym przez ustawodawcę (zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 grudnia 2024 r., sygn. akt II OSK 2414/24). Ponadto, decyzja o realizacji inwestycji drogowej w sposób prawidłowy winna zapewniać poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich – mając jednakże na względzie, że inwestycja drogowa realizowana jest w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki - oczywiście rozwiązania projektowe nie mogą naruszać interesu prawnego jednostki w sposób niezgodny z prawem (zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 września 2024 r., sygn. akt II OSK 2113/23).

Wskazać także należy, że kwestie parametrów i rodzaju zjazdów reguluje, w przedmiotowej sprawie, rozporządzenie *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*. Przepisy tego aktu w § 78 i § 79 zawierają unormowania odpowiednio co do zjazdu publicznego i indywidualnego. Zatem parametry zjazdów nie są kwestią mogącą być przedmiotem wypracowanego kompromisu. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad realizuje budżet państwa w zakresie dróg krajowych i podlega zapisom ustawy z dnia 27 sierpnia 2019 r. *o finansach publicznych* (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 1483, z późn. zm.). Zgodnie z przepisami tej ustawy, środki publiczne przeznacza się na wydatki publiczne, które powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów. Celem omawianej inwestycji publicznej jest rozbudowa drogi krajowej. W ramach inwestycji zjazdy do sąsiadujących działek zostały przewidziane do rozbioru i budowy, parametry zjazdów nie zostały jednak pogorszone w stosunku do stanu istniejącego oraz są zgodne z obowiązującymi przepisami. Inwestor, będący podmiotem publicznym, nie może przeznaczać środków publicznych na wykonanie zjazdu do działki prywatnej o parametrach wyższych, niż w stanie istniejącym. Stanowiłoby to wydawanie środków publicznych na rzecz osoby prywatnej, co jest niezgodne z ustawą *o finansach publicznych*.

Zgodnie z przyjętym orzecznictwem, wniosek o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej postępowaniu administracyjnym nie wiąże organu. Nie jest ona też formą realizacji wskazanej w art. 11 *Kodeksu postępowania administracyjnego* zasady objaśniania stronom przesłanek załatwienia sprawy. Rozprawa ma służyć organowi do jak najpełniejszego ustalenia stanu faktycznego sprawy, zwłaszcza gdy wymaga tego udział świadków, biegłych lub przeprowadzenie oględzin. Jej celem nie jest więc wyjaśnianie stronom postępowania przesłanek, którymi kieruje się organ ani polemika z jego stanowiskiem. Objasnianiu stronom

przyczyn określonego załatwienia sprawy służy przede wszystkim możliwość zapoznania się z zebraniem materiałem dowodowym oraz uzasadnienie decyzji (zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 01 grudnia 2020 r., sygn. akt II OSK 3866/19). W wyroku z dnia 04 listopada 2021 r. (sygn. akt II OSK 421/19) Naczelny Sąd Administracyjny wskazał, że treść art. 89 § 2 omawianej ustawy niesie ze sobą potrzebę dokonania oceny, czy zachodzą okoliczności do przeprowadzenia rozprawy administracyjnej (tj. czy zawiodły inne sposoby do wyjaśnienia sprawy). Przeprowadzenie rozprawy administracyjnej nie jest sposobem procedowania, który miałby gwarantować zawarcie "jakiegoś" kompromisu.

Z uwagi na fakt, że istotne okoliczności i dowody w niniejszym postępowaniu dotyczące kwestii wymienionych na wstępie czterech zjazdów zostały już przeprowadzone zgodnie z art. 77 § 1 *Kodeksu postępowania administracyjnego*, w ocenie tutejszego Organu, przeprowadzenie dodatkowej rozprawy administracyjnej, na której zostaną wysłuchane strony postępowania zmierzałoby jedynie do nieuzasadnionego przedłużenia postępowania. Nie zachodzi zatem w tej sprawie potrzeba uzgodnienia interesów stron. Należy podkreślić, że zgodnie z art. 86 przytoczonej ustawy, jeżeli po wyczerpaniu środków dowodowych lub z powodu ich braku pozostały niewyjaśnione fakty istotne do rozstrzygnięcia sprawy, organ administracji publicznej dla ich wyjaśnienia może przesłuchać stronę. W niniejszej sprawie takie okoliczności nie zachodzą.

W związku z powyższym, Wojewoda Dolnośląski, postanowieniem Nr 4/2026 z dnia 05 stycznia 2026 r., odmówił przeprowadzenia rozprawy.

W dniu 16 grudnia 2025 r. strona postępowania – ██████████, zwróciła się z wnioskiem o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłych, motywowaną potrzebą uzupełnienia materiału dowodowego o opinie biegłych, wynikającą z licznych sprzeczności pomiędzy stanem faktycznym a dokumentacją ZRID, braku jednoznacznego odtworzenia istniejących zjazdów i dróg, konieczności oceny funkcjonalności dojazdów, w tym dojazdu ratowniczego, ustalenia rzeczywistego zakresu ingerencji w nieruchomości, w związku z projektowaną rozbudową i przebudową drogi krajowej nr 94 na odcinku od km 117+130 do km 119+300 Marcinkowice – Stanowice – Oława.

W myśl art. 84 *Kodeksu postępowania administracyjnego*, gdy w sprawie wymagane są wiadomości specjalne, organ administracji publicznej może zwrócić się do biegłego lub biegłych o wydanie opinii.

W ocenie tutejszego Organu w niniejszej sprawie nie zachodzą okoliczności wskazane w art. 84 ust. 1 *Kodeksu postępowania administracyjnego*, tj. w sprawie nie są wymagane wiadomości specjalne. Całość problematyki sprawy wynika wprost z przepisów techniczno-budowlanych, które organ zna z urzędu. Przedmiotowe postępowanie dotyczy wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz zatwierdzenia projektu budowlanego, który został sporządzony przez osoby posiadające stosowne uprawnienia, potwierdzające specjalistyczną wiedzę. Ponadto projekt podlegał sprawdzeniu przez projektantów posiadających odpowiednie uprawnienia budowlane. Zgodność projektu budowlanego z przepisami prawa została potwierdzona przez projektantów oraz projektantów sprawdzających stosownym oświadczeniem.

Wskazać należy również, że mapa do celów projektowych została sporządzona przez geodetę posiadającego stosowne uprawnienia i przyjęta do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego, co potwierdzają zawarte w części rysunkowej oświadczenia wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji.

Nie stwierdzono nieścisłości i braków merytorycznych, które powodowałyby potrzebę powołania biegłych. Tutejszy Organ na podstawie dostępnych dokumentów i przepisów prawa budowlanego (w tym art. 35 *Prawa budowlanego*) w postępowaniu administracyjnym samodzielnie ocenia zgodność projektu zagospodarowania terenu z przepisami i ustala stan faktyczny, bez potrzeby sięgania do opinii eksperta.

W związku z powyższym, Wojewoda Dolnośląski, postanowieniem Nr 5/2026 z dnia 05 stycznia 2026 r., odmówił zasięgnięcia opinii biegłych.

Ponadto do tutejszego Organu wpłynęło pismo Wójta Gminy Oława z dnia 28 lipca 2025 r., dotyczące parametrów projektowanych zjazdów z drogi krajowej nr 94 do działki nr 411/11, obręb Marcinkowice, gmina Oława oraz do działki nr 554/2, obręb Marcinkowice, gmina Oława.

Tutejszy Organ nie dopatrzył się naruszenia prawa przez zarządcę drogi na etapie projektowania powyższych zjazdów.

Zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy *o drogach publicznych*, w przypadku budowy lub przebudowy drogi budowa lub przebudowa zjazdów dotychczas istniejących należy do zarządcy drogi. W takiej sytuacji nie ma potrzeby wydawania przez zarządcę drogi decyzji o zezwoleniu na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu, o której mowa w art. 29 ust. 1 tej ustawy.

Zgodnie z przyjętym orzecznictwem o przebiegu drogi decyduje zarządca (wnioskodawca) i to on wybiera najbardziej korzystne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno-wykonawcze. Rolą orzekającego w sprawie organu jest sprawdzenie kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz czy koncepcja składającego wniosek mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Oczywiście organy orzekające w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej powinny zbadać legalność tego przedsięwzięcia, tj. zweryfikować, czy dokumentacja złożona przez inwestora jest kompletna, rzetelna i odpowiada wymogom przewidzianym przez ustawodawcę (zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 grudnia 2024 r., sygn. akt II OSK 2414/24). Ponadto, decyzja o realizacji inwestycji drogowej w sposób prawidłowy winna zapewniać poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich – mając jednakże na względzie, że inwestycja drogowa realizowana jest w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki - oczywiście rozwiązania projektowe nie mogą naruszać interesu prawnego jednostki w sposób niezgodny z prawem (zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 września 2024 r., sygn. akt II OSK 2113/23).

Wojewoda Dolnośląski, pismem z dnia 05 stycznia 2026 r., udzielił odpowiedzi stronie, w treści tożsamej z przywołanym we wcześniejszej części uzasadnienia niniejszej decyzji.

Pozostałe strony nie wniosły uwag do prowadzonego postępowania.

W toku postępowania administracyjnego, analizując akta sprawy, stwierdzono, że przedłożone dokumenty wymagają uzupełnienia i wyjaśnienia ze strony wnioskodawcy, wobec czego Wojewoda Dolnośląski nałożył w drodze postanowienia 10 grudnia 2024 r., Nr 473/24, obowiązek usunięcia nieprawidłowości występujących w złożonej dokumentacji w terminie do dnia 26 marca 2025 r., poprzez:

- 1) Dostosowanie projektu budowlanego do skorygowanego w dniu 24 września 2024 r. wniosku w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej.

- 2) Prawidłowe określenie na stronach tytułowych:
 - a) danych ewidencyjnych działek objętych inwestycją (wskazano działki po podziale nie objęte inwestycją, nie wskazano działki nr 56, nie podano numeru obrębu dla wszystkich działek, dodatkowo nieprawidłowo i niepotrzebnie określono cel zajęcia działek),
 - b) daty opracowania (w tabeli przy podpisach nie wskazano dnia),
 - c) jednoznaczne określenie numerów tomów (odrębnych opracowań danego elementu), wraz z informacją o łącznej liczbie tomów, na które dany element projektu budowlanego został podzielony – również w przypadku wspólnej oprawy,
– § 7 ust. 2 pkt 2 lit. c, pkt 3, ust. 6 rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.
- 3) Dostosowanie projektowanej drogi do wymogów § 151 pkt 1, pkt 5 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w zw. z § 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1643), § 115 ust. 1 pkt 3 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U., poz. 1518). Wskazano, że w projekcie występowały rozbieżności (projekt zagospodarowania terenu strona 37, projekt architektoniczno-budowlany str. 19).
- 4) Przedłożenie zgody na odstępstwo od wymagań przepisu § 113 ust. 7 pkt 5 w związku z § 78 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dla zjazdu w km 117+931,87 na działkę nr 546.
- 5) Dostosowanie nawierzchni zjazdów do wymogów § 78 ust. 2 pkt 1 lit. b, § 79 pkt 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- 6) Dowiązanie wysokościowe projektowanych zjazdów do działek, na które zostały zaprojektowane, w celu umożliwienia korzystania z nich zgodnie z przeznaczeniem, stosownie do art. 33 ust. 1 ustawy Prawo budowlane.
- 7) Uzupełnienie projektu zagospodarowania terenu o:
 - a) wskazanie pełnego zakresu inwestycji (wyszczególnienie wszystkich robót) wraz z prawidłowym określeniem rodzaju planowanych robót budowlanych, zgodnie z definicjami zawartymi ustawie Prawo budowlane,
 - b) informację, o kilometrażu na terenie zabudowy i poza terenem zabudowy, w odniesieniu do istniejącego zagospodarowania (nie tylko miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego),
 - c) podanie informacji, czy droga zalicza się do sieci dróg międzynarodowych, wraz z weryfikacją wymagań przepisu § 39 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
 - d) szczegółowe informacje o objazdach tymczasowych wraz z wskazaniem ich na mapie oraz określeniem terminu użytkowania i rozbiórki,
 - e) określenie kilometrażu rozbudowy i przebudowy drogi, rozbudowy i przebudowy chodników, budowy ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych,
 - f) szczegółowe, prawidłowe informacje o obiektach przewidzianych do rozbiórki wraz z opisem sposobu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia,
 - g) szczegółowe informacje o projektowanych zatokach autobusowych – długość krawędzi zatrzymania, promienie wyokrągłeń załomów, pochylenie poprzeczne jezdni w zatoce, wiata (jeżeli objęta opracowaniem),

- h) szczegółowe informacje o projektowanych i rozbieranych zjazdach, w tym podanie informacji o numerze i zagospodarowaniu działek, które obsługują, informacje o pochyleniach podłużnych i poprzecznych wraz z wykazaniem spełnienia wymagań przepisów § 78, § 113 ust. 7, § 79 rozporządzenia w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, wraz z wyjaśnieniem dowiązania zjazdu projektowanego w km 118+666,13,
- i) szczegółowe informacje dotyczące projektowanych barier i balustrad,
- j) podanie informacji o pochyleniach podłużnych i poprzecznych projektowanych obiektów,
- k) wyjaśnienie sposobu dowiązania projektowanej ścieżki rowerowej z której mogą korzystać piesi oraz zieleni na początku opracowania, w odniesieniu do istniejącej infrastruktury wraz z określeniem funkcji projektowanej „nawierzchni z kostki kamiennej” oznaczonej brązową szrafurą, wraz z odniesieniem do wymagań § 43 w zw. z § 46 rozporządzenia w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*,
- l) wyjaśnienie sposobu dowiązania projektowanego chodnika na końcu opracowania, wraz podaniem informacji o sposobie komunikacji pieszych poza opracowaniem,
- m) szczegółowe zwymiarowanie projektowanych obiektów, w tym w miejscach dowiązania (np. zjazdy, chodniki, pobocza),
- n) jednoznaczne określenie szerokości pobocza gruntowego (bark spójności części opisowej projektu zagospodarowania terenu z przekrojami),
- o) oznaczenie projektowanych nawierzchni poboczy (jezdni, zjazdów) na rysunku wraz z rozróżnieniem ich rodzaju oraz wyjaśnieniem w legendzie,
- p) wykazanie spełnienia § 54 ust. 2 pkt 1, ust. 4 rozporządzenia w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* dla skrajni obiektów w odniesieniu do projektowanych słupów, sieci napowietrznych,
- q) czytelne oznaczenie projektowanych oraz podlegających rozbiórce obiektów, a także ucytelnienie opisów w części rysunkowej,
- r) określenie położenia sytuacyjno-wysokościowego w części rysunkowej (rzędnych wysokościowych projektowanych obiektów w miejscach charakterystycznych),
- s) uszczegółowienie informacji o projektowanej kanalizacji deszczowej – wskazać parametry wszystkich projektowanych przykanalików, przyłącza,
- t) jednoznaczne określenie parametrów projektowanych sieci teletechnicznych – brak spójności parametrów rur osłonowych z częścią opisową projektu architektoniczno-budowlanego,
- u) prawidłową, szczegółową informację o istniejących i projektowanych przepustach – brak spójności z projektem architektoniczno-budowlanym,
- v) dostosowanie projektu do wymogów decyzji Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 05 stycznia 2022 r. (znak: WR.ZUZ.5.210.668.2021.MK), uzupełnionej postanowieniem tego Organu z dnia 03 marca 2022 r. (znak: WR.ZUZ.5.4210.668.2021.MK), wygaszonej w części decyzją tego Organu z dnia 25 września 2023 r. (znak: WR.ZUZ.5.4210.370.2023.SK) o pozwoleniu wodnoprawnym (parametry likwidowanego przepustu pod zjazdem w km 118+274,6 na rowie R3; wykazanie zgodności dla rowu R5 – kilometrą, współrzędne, długość, zarurowanie oraz dla rowu R6 – kilometrą, współrzędne, długość),
- w) wykazanie spełnienia wymogów zawartych w decyzji Wójta Gminy Olawa z dnia 17 czerwca 2021 r., Nr 11/2021 (znak: GK.6220.15.2018), wraz postanowieniami tego

- Organu z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) – wyjaśniającym oraz z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) – uzupełniającym,
- x) wykazanie spełnienia wymogów zawartych w piśmie Szefa Ośrodka Zamiejscowego we Wrocławiu Centralnego Wojskowego Centrum Rekrutacji z dnia 17 sierpnia 2023 r. (znak: CWCROZ_Wroclaw-SL.0732.59.2023),
 - y) odniesienie się do uwag zawartych w opinii Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 09 sierpnia 2023 r. (znak: IRT.ZPP.550.83.2023),
 - z) prawidłowe określenie informacji o ochronie konserwatorskiej – w odniesieniu do wszystkich form ochrony, a także wszystkich uwag zawartych w uzyskanej opinii Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu z dnia 21 sierpnia 2023 r. (znak: WZA.5183.3719.2023.ES),
 - aa) prawidłowe określenie informacji o obszarze oddziaływania obiektu – wskazać szczegółowo przepisy prawa, w oparciu o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektu w odniesieniu do wszystkich projektowanych obiektów, w tym sieci,
- zgodnie z § 14 pkt 1, pkt 2, pkt 3, pkt 5 lit. b, pkt 6, pkt 7, pkt 8, § 15 ust. 2 pkt 3, pkt 14, § 18 pkt 1 rozporządzenia *w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*.
- 8) Uzupełnienie projektu architektoniczno-budowlanego o:
- a) prawidłowe wskazanie rodzaju i kategorii obiektu budowlanego – w odniesieniu do przedmiotu opracowania,
 - b) przekroje na projektowanych zjazdach z nawiązaniem do poziomu terenu,
 - c) prawidłowe określenie osi ścieżki pieszo rowerowej oraz oznaczenie wymiarów obrzeży, krawężników,
 - d) jednoznaczne określenie szerokości pobocza – wskazano na brak spójności między częścią opisową, a rysunkową,
 - e) zweryfikowanie parametrów przykanalików – wskazano na brak spójności z częścią opisową projektu zagospodarowania terenu,
 - f) rysunki przedstawiające projektowane słupy, wraz z fundamentami oraz wymiarami, przekrój sieci w miejscu przekroczenia poprzecznego drogi,
 - g) potwierdzenie podpisem zmian w metrykach na rysunkach (wklejki),
 - h) prawidłowo określony rodzaj robót budowlanych dla projektowanych obiektów,
- § 20 ust. 1 pkt. 2, § 21 pkt 2 lit. b, lit. c rozporządzenia *w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*.
- 9) Uzupełnienie załączników do projektu budowlanego o uzgodnienie rozwiązań projektowych w zakresie projektowanych sieci z ich właścicielami – art. 34 ust. 3 pkt 5 ustawy *Prawo budowlane*.
- 10) Uzupełnienie załączników do projektu budowlanego o prawidłowo sporządzoną informację dotyczącą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, dostosowaną do zakresu inwestycji – § 5 pkt 4 lit. c rozporządzenia *w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*.

W takcie postępowania, strona postępowania – [REDAKTOWANE] wniosła do przedmiotowej inwestycji uwagi - pismo z dnia 08 stycznia 2025 r.

Wobec powyższego Wojewoda Dolnośląski, pismem z dnia 14 stycznia 2025 r. przekazał Inwestorowi jego kopię z prośbą o zajęcie stanowiska i niezwłoczne przekazanie odpowiedzi zainteresowanej stronie postępowania i tutejszemu Organowi.

W dniu 17 lutego 2025 r. do tutejszego Urzędu wpłynęło pismo Inwestora z dnia 14 lutego 2025 r., wskazujące na brak konieczności sporządzenia wnioskowanej analizy.

W wyniku analizy powyższych dokumentów uznano konieczność uzupełnienia dokumentacji budowlanej, wobec czego Wojewoda Dolnośląski, postanowieniem Nr 91/25

z dnia 18 marca 2025 r., nałożył na Inwestora obowiązek usunięcia nieprawidłowości występujących w przedłożonej dokumentacji poprzez: wykazanie spełnienia wymogów § 280 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, a także § 13 ust. 1, § 60 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (tekst jednolity: Dz.U. z 2022 r. poz. 1225, z późn. zm.) w związku z art. 5 ust. 1 pkt 9 Prawa budowlanego, poprzez zawarcie w dokumentacji budowlanej analiz uwzględniających kwestię nasłonecznienia, przesłaniania i zacieniania. Wykazano, że zawarcie powyższych informacji w projekcie budowlanym było konieczne do oceny poszanowania, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich. Poinformowano nadto, że analiza spełnienia wymogu zapewnienia naturalnego oświetlenia pomieszczeń mieszkalnych powinna być sporządzona przez projektanta i stanowić element opisu projektu zagospodarowania terenu, gdyż do obowiązków projektanta, zgodnie z art. 20 ust. 1 pkt 1 i pkt 3 Prawa budowlanego, należy opracowanie projektu budowlanego w sposób zgodny z przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej, a także wyjaśnianie wątpliwości dotyczących projektu i zawartych w nim rozwiązań.

Uzupełnioną w powyższym zakresie dokumentację należało złożyć w tutejszym Urzędzie w nieprzekraczalnym terminie do dnia 30 maja 2025 r.

Inwestor, pismem z dnia 25 marca 2025 r., zwrócił się z prośbą o zmianę terminu uzupełnienia dokumentacji budowlanej, w zakresie wskazanym w postanowieniu Wojewody Dolnośląskiego z dnia 10 grudnia 2024 r., Nr 473/24, do dnia 30 maja 2025 r.

Wobec powyższego Wojewoda Dolnośląski, uwzględniając wniosek Inwestora, postanowieniem z dnia 26 marca 2025 r., Nr 473_1/24, wyznaczył nowy termin uzupełnienia dokumentacji budowlanej w zakresie wskazanym na wstępie do dnia 30 maja 2025 r.

W dniu 29 maja 2025 r. do tutejszego Urzędu wpłynęła odpowiedź Inwestora na powyższe postanowienia Wojewody Dolnośląskiego – pismo z dnia 29 maja 2025 r, znak: OWR.I-1.4111.10.8.2024.11.AO, pismo z dnia 29 maja 2025 r, znak: OWR.I-1.4111.10.8.2024.12.AO.

W wyniku analizy przedłożonego uzupełnienia stwierdzono, że dokumentacja budowlana była w dalszym ciągu niekompletna i wymagała uzupełnienia. Wobec powyższego Wojewoda Dolnośląski, w drodze postanowienia z dnia 11 czerwca 2025 r., Nr 224/25, nałożył obowiązek usunięcia nieprawidłowości występujących w przedłożonej dokumentacji w nieprzekraczalnym terminie do dnia 27 sierpnia 2025 r., poprzez:

- 1) Prawidłowe określenie na stronach tytułowych numerów tomów (odrębnych opracowań danego elementu), wraz z informacją o łącznej liczbie tomów, na które dany element projektu budowlanego został podzielony – również w przypadku wspólnej oprawy – § 7 ust. 6 rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego. Wyjaśniono, że stosownie do § 5 powyższego rozporządzenia oprawia się następujące elementy projektu budowlanego: projekt zagospodarowania działki lub terenu; projekt architektoniczno-budowlany; projekt techniczny; załączniki projektu budowlanego. Przedłożony przez Inwestora element projektu – projekt architektoniczno-budowlany został podzielony na wiele tomów, które należało oznaczyć numerami, nawet w przypadku wspólnej oprawy.
- 2) Dowiązanie wysokościowe projektowanych zjazdów do działek, na które zostały zaprojektowane, w celu umożliwienia korzystania z nich zgodnie z przeznaczeniem, stosownie do art. 33 ust. 1 ustawy Prawo budowlane, a także zapewnienia bezpieczeństwa ruchu i odpowiedniego odwodnienia.
- 3) Uzupełnienie projektu zagospodarowania terenu o:
 - a) wskazanie pełnego zakresu inwestycji (wyszczególnienie wszystkich robót) wraz z prawidłowym określeniem rodzaju planowanych robót budowlanych, zgodnie

- z definicjami zawartymi ustawie *Prawo budowlane*. Rodzaj robót budowlanych winien być spójny z wnioskiem (zweryfikować projektowane sieci). Wyjaśniono ponadto, że nie wskazano wszystkich rozbiórek obiektów,
- b) kompletną informację, o kilometrażu na terenie zabudowy i poza terenem zabudowy, w odniesieniu do istniejącego zagospodarowania (nie tylko miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego),
 - c) szczegółowe, prawidłowe informacje o obiektach przewidzianych do rozbiórki wraz z opisem sposobu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia,
 - d) szczegółowe informacje o projektowanej wiacie (wymiary),
 - e) szczegółowe informacje o projektowanych i rozbieranych zjazdach, w tym podanie informacji o numerze i zagospodarowaniu działek, które obsługują, informacje o pochyleniach podłużnych i poprzecznych wraz z wykazaniem spełnienia wymagań przepisów § 78, § 113 ust. 7, § 79 rozporządzenia w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*. Informacje te należało zawrzeć w projekcie zagospodarowania terenu. Ponadto należało wykazać sposób zabezpieczenia przed spływem wód z drogi na działki prywatne poprzez projektowane zjazdy,
 - f) szczegółowe informacje dotyczące projektowanych barier i balustrad – wykazać spełnienie § 253 ust. 1 pkt 1, § 255, § 262 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 rozporządzenia w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* oraz rozporządzeniem w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie*.
W tym należało uzupełnić część rysunkową o zwymiarowanie odległości lica prowadnicy od krawędzi pasa ruchu lub utwardzonego pobocza,
 - g) podanie informacji o pochyleniach podłużnych i poprzecznych projektowanych obiektów (chodnik, ścieżka rowerowa z dopuszczeniem ruchu pieszych, zjazdy),
 - h) wyjaśnienie sposobu dowiązania projektowanej ścieżki rowerowej z której mogą korzystać piesi oraz zieleni na początku opracowania, w odniesieniu do istniejącej infrastruktury wraz z określeniem funkcji projektowanej „nawierzchni z kostki kamiennej” oznaczonej brązową szrafurą, wraz z odniesieniem do wymagań § 43 w zw. z § 46 rozporządzenia w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*. Informacje te należało zawrzeć w projekcie zagospodarowania terenu,
 - i) wyjaśnienie sposobu dowiązania projektowanego chodnika na końcu opracowania, wraz podaniem informacji o sposobie komunikacji pieszych poza opracowaniem,
 - j) wykazanie spełnienia § 54 ust. 2 pkt 1, ust. 4 rozporządzenia w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* dla skrajni obiektów w odniesieniu do projektowanych słupów, sieci napowietrznych. Należało uzupełnić projekt zagospodarowania terenu o informację o skrajni drogi krajowej nr 94 oraz minimalnej odległości linii napowietrznych w miejscu przekroczenia drogi,
 - k) czytelne oznaczenie projektowanych oraz podlegających rozbiórce obiektów wraz z ich jednoznacznym wyjaśnieniem w legendzie, a także uczytelnienie opisów w części rysunkowej,
 - l) uszczegółowienie informacji o projektowanej kanalizacji deszczowej – wskazać parametry wszystkich projektowanych przykanalików, przyłącza,
 - m) dostosowanie projektu do wymogów decyzji Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 05 stycznia 2022 r. (znak: WR.ZUZ.5.210.668.2021.MK), uzupełnionej postanowieniem tego Organu z dnia 03 marca 2022 r. (znak:

WR.ZUZ.5.4210.668.2021.MK), wygaszonej w części decyzją tego Organu z dnia 25 września 2023 r. (znak: WR.ZUZ.5.4210.370.2023.SK) o pozwoleniu wodnoprawnym (działek na których zlokalizowany jest przebudowywany przepust PP1, wykazanie zgodności dla rowu R5 – kilometr, współrzędne, długość, zarurowanie oraz dla rowu R6 – kilometr, współrzędne, długość),

- n) wykazanie spełnienia wymogów zawartych w decyzji Wójta Gminy Oława z dnia 17 czerwca 2021 r., Nr 11/2021 (znak: GK.6220.15.2018), wraz postanowieniami tego Organu z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) – wyjaśniającym oraz z dnia 28 czerwca 2021 r. (znak: GK.6220.15.2018) – uzupełniającym. W projekcie zagospodarowania terenu należało wykazać spełnienie wszystkich wymogów zawartych w decyzji (pkt 1.3.1-1.3.4). Podane informacje winny być jednoznaczne i spójne z projektem architektoniczno-budowlanym.
- o) wykazanie spełnienia wymogów zawartych w piśmie Szefa Ośrodka Zamiejscowego we Wrocławiu Centralnego Wojskowego Centrum Rekrutacji z dnia 17 sierpnia 2023 r. (znak: CWCROZ_Wroclaw-SL.0732.59.2023). W tym należało odnieść się do wymagań zawartych w Zarządzeniu nr 21 Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2024 r. w sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych dotyczących dróg publicznych o znaczeniu obronnym (Dz. Urz. MI z 2024 r. poz. 28),
- p) odniesienie się do uwag zawartych w opinii Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 09 sierpnia 2023 r. (znak: IRT.ZPP.550.83.2023) – zawrzeć informację w projekcie (dodatkowo odnieść się do kwestii wyniesienia przejścia),
- q) prawidłowe określenie informacji o obszarze oddziaływania obiektu – zweryfikować pod kątem zmian w zakresie krawędzi jezdni oraz art. 43 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, a także przedłożonej analizy zacienienia, pod kątem możliwych ograniczeń w zabudowie działek,
- r) sporządzenie części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu się na aktualnej mapie do celów projektowych lub jej kopii. Mapa winna zawierać klauzurę urzędową albo oświadczenie wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji,

zgodnie z § 14 pkt 1, pkt 2, pkt 3, pkt 7, pkt 8, § 15 ust. 1, ust. 2 pkt 3, § 18 pkt 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.

4) Uzupełnienie projektu architektoniczno-budowlanego o:

- i) prawidłowe wskazanie rodzaju i kategorii obiektu budowlanego – w odniesieniu do przedmiotu opracowania,
- j) przekroje na projektowanych zjazdach z nawiązaniem do poziomu terenu (uzupełnić o nawiązanie do poziomu terenu na końcu opracowania),
- k) prawidłowo określony rodzaj robót budowlanych dla projektowanych obiektów – spójnie z projektem zagospodarowania terenu i wnioskiem,
- l) prawidłowo określone parametry przepustów,
- m) szczegółowe informacje o projektowanej wiacie – wymiary, sposób posadowienia, rysunki, rozwiązania materiałowe, konstrukcyjne,
- n) informacje o zgodzie na odstępowanie, o którym mowa w art. 9 ustawy Prawo budowlane, w tym odniesienie do warunków zawartych w uzyskanym postanowieniu, – § 20 ust. 1 pkt. 2, pkt 5 § 21 pkt 2 lit. b, lit. c rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.

5) Uzupełnienie załączników do projektu budowlanego o uzgodnienie rozwiązań projektowych w zakresie projektowanych sieci z ich właścicielami – art. 34 ust. 3 pkt 5 ustawy Prawo budowlane. Zawarte w tomie załączniki do projektu budowlanego uzgodnienia winny być kompletne (zawierać kompletne, czytelne załączniki) i aktualne na dzień wydania decyzji.

- 6) Zawarcie w załącznikach do projektu budowlanego prawidłowo sporządzonej informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, dostosowaną do zakresu inwestycji (uszczegółowić w zakresie sieci, przenieść z elementu projekt architektoniczno-budowlany) – § 5 pkt 4 lit. c rozporządzenia *w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*.
- 7) Włączenie do projektu zagospodarowania terenu oraz do projektu architektoniczno-budowlanego prawidłowego oświadczenia projektanta o sporządzeniu projektu, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej, stosownie do art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy *Prawo budowlane*. Wyjaśniono, że oświadczenie winno zawierać informację o przepisach, od których uzyskano zgodę na odstępstwo.
- 8) Uzgodnienie projektu zagospodarowania działki lub terenu, projektu architektoniczno-budowlanego z rzeczoznawcą do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych, pod względem ochrony przeciwpożarowej, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 9 i ust. 2 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 sierpnia 2023 r. *w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej* (Dz. U. poz. 1563).

Inwestor, pismem z dnia 26 sierpnia 2025 r., zwrócił się z prośbą o zmianę terminu uzupełnienia dokumentacji budowlanej, w zakresie wskazanym w postanowieniu Wojewody Dolnośląskiego Nr 224/25 z dnia 11 czerwca 2025 r., do dnia 30 września 2025 r.

Wobec powyższego Wojewoda Dolnośląski, uwzględniając wniosek Inwestora, postanowieniem z dnia 28 sierpnia 2025 r., Nr 224_1/25, wyznaczył nowy termin uzupełnienia dokumentacji budowlanej w zakresie wskazanym na wstępie do dnia 30 września 2025 r.

Inwestor, pismem z dnia 22 września 2025 r., zwrócił się z prośbą o zmianę terminu uzupełnienia dokumentacji budowlanej, w zakresie wskazanym w postanowieniu Wojewody Dolnośląskiego z dnia 28 sierpnia 2025 r., Nr 224_1/25, do dnia 30 listopada 2025 r. (niedziela).

Wobec powyższego Wojewoda Dolnośląski, uwzględniając wniosek Inwestora, postanowieniem z dnia 24 września 2025 r., Nr 224_2/25, wyznaczył nowy termin uzupełnienia dokumentacji budowlanej do dnia 01 grudnia 2025 r. (poniedziałek).

W dniu 01 grudnia 2025 r. Inwestor dokonał uzupełnienia wskazanych nieprawidłowości. Ponadto w dniu 05 stycznia 2026 r. skorygował projekt budowlany w zakresie niewpływającym na rozwiązania projektowe.

Ponadto w toku postępowania, w związku ze zmianą wniosku przez Inwestora, działając na podstawie art. 50 § 1 *Kodeksu postępowania administracyjnego*, pismem z dnia 06 czerwca 2025 r., wezwał Inwestora, do przedłożenia mapy przedstawiającej proponowany przebieg drogi dostosowanej do zmienionego, przy piśmie z dnia 29 maja 2025 r., wniosku i projektu budowlanego, stosownie do art. 11d ust. 1 pkt 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Mapę należało przedłożyć w czterech egzemplarzach.

Uzupełnienie we wskazanym zakresie wraz ze stosownymi dokumentami należało złożyć w tutejszym Urzędzie w nieprzekraczalnym terminie do dnia 16 lipca 2025 r. pod rygorem skutków prawnych.

Inwestor, pismem z dnia 14 lipca 2025 r., zwrócił się z prośbą o zmianę terminu uzupełnienia wniosku do dnia 27 sierpnia 2025 r.

Uwzględniając złożony wniosek o zmianę terminu, Wojewoda Dolnośląski, pismem z dnia 23 lipca wezwał Inwestora – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, na podstawie art. 50 § 1 *Kodeksu postępowania administracyjnego*, do uzupełnienia stwierdzonych nieprawidłowości w terminie do dnia 27 sierpnia 2025 r. pod rygorem skutków prawnych.

Inwestor, pismem z dnia 26 sierpnia 2025 r., zwrócił się z prośbą o zmianę terminu uzupełnienia wniosku do dnia 30 września 2025 r.

Wobec powyższego, uwzględniając złożony wniosek o zmianę terminu, Wojewoda Dolnośląski, pismem z dnia 28 sierpnia 2025 r., wezwał Inwestora – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, na podstawie art. 50 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, do uzupełnienia stwierdzonych nieprawidłowości w terminie do dnia 30 września 2025 r. pod rygorem skutków prawnych.

Inwestor, pismem z dnia 22 września 2025 r., zwrócił się z prośbą o zmianę terminu uzupełnienia wniosku do dnia 30 listopada 2025 r. (niedziela).

Wobec powyższego, uwzględniając złożony wniosek o zmianę terminu, Wojewoda Dolnośląski, pismem z dnia 24 września 2025 r., wezwał Inwestora – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, na podstawie art. 50 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, do uzupełnienia stwierdzonych nieprawidłowości w terminie do dnia 01 grudnia 2025 r. (poniedziałek) pod rygorem skutków prawnych.

Inwestor, pismem z dnia 01 grudnia 2025 r., zwrócił się z prośbą o zmianę terminu uzupełnienia wniosku do dnia 31 grudnia 2025 r.

Uwzględniając złożony wniosek o zmianę terminu, Wojewoda Dolnośląski, pismem z dnia 02 grudnia 2025 r., wezwał Inwestora – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, na podstawie art. 50 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, do uzupełnienia stwierdzonych nieprawidłowości w terminie do dnia 31 grudnia 2025 r. pod rygorem skutków prawnych.

W dniu 05 stycznia 2026 r. wpłynęło (nadane w placówce pocztowej w dniu 31 grudnia 2025 r.) wymagane uzupełnienie.

W dalszym ciągu procedury, analizując przedłożony materiał dowodowy w aspekcie wymogów art. 35 ust. 1 ustawy – *Prawo budowlane*, stwierdzono:

- zgodność projektu budowlanego z wymaganiami ochrony środowiska,
- zgodność projektu zagospodarowania terenu z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi, za wyjątkiem przepisu § 113 ust. 7 pkt 5 w związku z § 78 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, dla którego Wojewoda Dolnośląski udzielił zgody na odstępstwo – postanowienie Wojewody Dolnośląskiego Nr 132/25 z dnia 16 kwietnia 2025 r. (znak: IF-AB.7840.6.66.2024.KS), zobowiązując Inwestora do wykonania oznakowania pionowego i poziomego spełniającego warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w *sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2311, z późn. zm.) na podstawie zatwierdzonego projektu organizacji ruchu sporządzonego zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w *sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 784),
- kompletność projektu budowlanego oraz przedłożenie wymaganych opinii, uzgodnień, pozwoleń i sprawdzeń, a także informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, o której mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1 b omawianej ustawy,
- wykonanie i sprawdzenie projektu budowlanego przez osoby posiadające wymagane kwalifikacje zawodowe i legitymujące się zaświadczeniem o wpisie na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, aktualnym na dzień opracowania i sprawdzenia projektu.

Na wniosek Inwestora, uzasadniony ważnym interesem społecznym i gospodarczym, decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności, co zgodne jest z zapisem zawartym w art. 17 ust. 1 ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*.

Stan techniczny istniejącej nawierzchni jezdni drogi krajowej nr 94 stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Projektowana infrastruktura ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczenie ilości wypadków uczestników ruchu drogowego, a także usprawnienia ruchu drogowego. Inwestycja spowoduje poprawę stanu technicznego i użytkowego jezdni oraz bezpieczeństwa ruchu samochodowego i pieszego, poprzez budowę wydzielonych pasów dla pojazdów skręcających w lewo w drogi boczne, budowę azylów dla pieszych, budowę ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych oraz rozbiórkę i budowę chodnika. Przewidziano również rozbiórkę i budowę zatok autobusowych wraz z rozbiórką wiat.

Ponadto Inwestor przewiduje realizację inwestycji budowlanych niezwłocznie po uzyskaniu decyzji o zezwoleniu na realizację robót budowlanych.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, usprawnienie transportu drogowego, jak i planowane terminy realizacji inwestycji, uzasadniają nadanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności (wyrok NSA z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14).

Biorąc pod uwagę całość akt sprawy i przeprowadzone postępowanie administracyjne, Wojewoda Dolnośląski nie dopatrzył się przesłanek opóźniających bądź uniemożliwiających wydanie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji decyzji.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom postępowania prawo złożenia odwołania do Ministra Finansów i Gospodarki, za pośrednictwem Wojewody Dolnośląskiego, w terminie czternastu dni od dnia jej doręczenia. Odwołanie winno zawierać zarzuty odnoszące się do decyzji, określać istotę i zakres żądania będącego przedmiotem odwołania oraz wskazywać dowody uzasadniające to żądanie.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załączniki:

- Nr 1 (1.1-1.4) – mapa przedstawiająca proponowany przebieg drogi w skali 1:500;
- Nr 2 (2.1-2.14) – mapa sytuacyjno – wysokościowa podziału nieruchomości w skali 1:500;
- Nr 3 – projekt zagospodarowania terenu;
- Nr 4 (4.1-4.2) – projekt architektoniczno-budowlany;
- Nr 5 – załączniki do projektu budowlanego.

Otrzymują:

- 1. Inwestor (załączniki: nr 1-5 (1 kpl.)),
- 2. Starosta Oławski Wydział odezji i Kartografii Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej, ul. 3 Maja 1, 55-200 Olawa (załączniki: nr 1-2 (1 kpl.)),
- 3. Sąd Rejonowy w Strzelinie IV Wydział Ksiąg Wieczystych, ul. 3 Maja 26, 55-200 Olawa (załączniki: nr 1-2 (1 kpl) – za pośrednictwem Inwestora),
- 4. IF-AB - a/a. (załączniki: nr 1-5 (1 kpl.)).

Do wiadomości:

1. Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego, ul. Purkyniego 1, 50-155 Wrocław (załączniki: nr 3-5 (1 kpl.)),
2. Wójt Gminy Oława (do sprawy: GK.6220.15.2018),
3. Dolnośląski Urząd Wojewódzki Wydział Infrastruktury, Oddział Wywłaszczeń i Odszkodowań, w miejscu.

Strony postępowania, w myśl art. 11f ust. 3 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, zostaną zawiadomione o wydaniu niniejszej decyzji, w drodze obwieszczenia, ze skutkiem doręczenia.

Obwieszczenie Wojewody Dolnośląskiego wywieszone zostanie na tablicy ogłoszeń na tablicy ogłoszeń Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego, Urzędu Gminy Oława, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych - Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów oraz w prasie lokalnej.

Dotychczasowym właścicielom zajmowanych działek zostanie wysłane zawiadomienie o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej na adres wskazany w katastrze nieruchomości.



Z up. WOJEWODY DOLNOŚLĄSKIEGO
Ewa Stachera
ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU
Infrastruktury

