



Wojewoda Pomorski

Gdańsk, 23 stycznia 2026 r.

WI-III.7821.1.17.2024.ZK

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 1691), zwanej dalej „Kpa” oraz art. 11g ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 311), zwanej dalej „specustawą drogową” - po rozpatrzeniu odwołań Morskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Gdyni, Pani [REDAKTOWANE] oraz Pana [REDAKTOWANE] działającego w imieniu własnym oraz w imieniu Kosayar Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, od decyzji Prezydenta Miasta Gdyni nr RAAI.6740.8.4.2023.MB-570/ulica z dnia 3 lipca 2024 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Przebudowa oraz budowa odcinka ul. Ramułka pod estakadą Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni na odcinku o długości 228,11m”,

I. Uchylam:

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 1 w punkcie 1.2., w wierszach 8-11 licząc od dołu strony, zapis:

„Wykaz działek z których korzystanie będzie ograniczone:

432/2, (432), 433/1, (433), 433/3, 465/2, (465), 469/1, (469), 473/2, (473), 472/2, (472), 543/2, (543), (545), (546), 544/2, (544), 574/2, (574), 484, 483, 482, 502, 503, 512, 520, 519, 521, 522, 538, 539 – obręb 0018 Leszczynki;”

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, tabelę w pkt 10.1. określającą ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, znajdującą się na stronach 5-6;

- mapę przedstawiającą proponowany przebieg drogi, stanowiącą załącznik nr 1 do zaskarżonej decyzji,

i orzekam w tym zakresie poprzez:

- ustalenie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia na stronie 1, w wierszach 8-11 licząc od dołu strony, nowego zapisu:

„1.2. Wykaz działek z których korzystanie będzie ograniczone:

432/2 (432), 433/1 (433), 433/3 (433), 465/2 (465), 469/1 (469), 473/2 (473), 472/2 (472), 543/2 (543), 545, 546, 544/2 (544), 574/2 (574) – obręb 0018 Leszczynki;

1.3. Wykaz działek, na których inwestor będzie prowadził roboty budowlane w oparciu o oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane:

484, 483, 482, 502, 503, 512, 520, 519, 521, 522, 538, 539 – obręb 0018 Leszczynki;”

- ustalenie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia na stronach 5-6, w pkt 10.1 nowej tabeli:

Lp.	Gmina	Obręb geodezyjny	Nr działki przed podziałem	Nr działki	Opis ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości
1	Gdynia	0018 Leszczynki	433	433/1	przebudowa kanalizacji deszczowej
2	Gdynia	0018 Leszczynki	433	433/3	przebudowa kanalizacji deszczowej i oświetlenia ulicznego

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

3	Gdynia	0018 Leszczynki	432	432/2	przebudowa kanalizacji deszczowej
4	Gdynia	0018 Leszczynki	472	472/2	przebudowa sieci telekomunikacyjnej
5	Gdynia	0018 Leszczynki	465	465/2	przebudowa zjazdu
6	Gdynia	0018 Leszczynki	469	469/1	przebudowa zjazdu
7	Gdynia	0018 Leszczynki	473	473/2	przebudowa wodociągu
8	Gdynia	0018 Leszczynki	-	545	przebudowa ul. Drzymały
9	Gdynia	0018 Leszczynki	-	546	przebudowa ul. Drzymały
10	Gdynia	0018 Leszczynki	543	543/2	przebudowa ul. Drzymały i przebudowa sieci telekomunikacyjnej
11	Gdynia	0018 Leszczynki	544	544/2	przebudowa ul. Drzymały
12	Gdynia	0018 Leszczynki	574	574/2	przebudowa sieci telekomunikacyjnej

- zatwierdzenie mapy przedstawiającej proponowany przebieg drogi, stanowiącej **załącznik nr 1** do niniejszej decyzji.

II. W pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymuję w mocy.

III. Umarzam postępowanie odwoławcze w zakresie odwołania Pana [REDAKTOWANO] działającego w imieniu Kosayar Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 19 grudnia 2023 r. Prezydent Miasta Gdyni jako zarządca dróg publicznych Miasta Gdynia, zwany dalej „inwestorem”, reprezentowany przez ustanowionego w sprawie pełnomocnika Pana [REDAKTOWANO] Zastępcę Prezesa Zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, wystąpił do Prezydenta Miasta Gdyni o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Przebudowa oraz budowa odcinka ul. Ramułka pod estakadą Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni na odcinku o długości 228,11m”. Inwestor w uzupełnieniu wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie Prezydent Miasta Gdyni wydał decyzję nr RAAI.6740.8.4.2023.MB-570/ulica z dnia 3 lipca 2024 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Przebudowa oraz budowa odcinka ul. Ramułka pod estakadą Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni na odcinku o długości 228,11m”.

Pismem z 24 lipca 2024 r. odwołanie od decyzji Prezydenta Miasta Gdyni, za pośrednictwem organu I instancji, wniosła Morska Spółdzielnia Mieszkaniowa w Gdyni. Odwołania od ww. decyzji złożyli również Pan [REDAKTOWANO] pismem z 7 sierpnia 2024 r. oraz Pan [REDAKTOWANO] pismem z 8 sierpnia 2024 r., działający w imieniu własnym jak i Kosayar Sp. z o.o. w Gdyni.

W odwołaniu, wniesionym w terminie, strony skarżące podniosły zarzuty dotyczące decyzji Prezydenta Miasta Gdyni, jak i postępowania administracyjnego zakończonego wydaniem tej decyzji.

Rozpatrując przedmiotową sprawę w trybie odwoławczym, Wojewoda zważył i ustalił, co następuje.

Kompetencje organu odwoławczego obejmują zarówno korygowanie wad prawnych decyzji organu I instancji, polegających na niewłaściwym zastosowaniu przepisu prawa materialnego, bądź postępowania administracyjnego, jak i wad polegających na niewłaściwej ocenie okoliczności faktycznych. Zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą organy administracyjne powinny działać wnikliwie, prowadząc wyczerpujące postępowanie dowodowe w celu uzyskania prawdy obiektywnej, a fakty istotne dla podjęcia rozstrzygnięcia powinny zostać, w miarę możliwości, bezspornie ustalone. Obowiązek ten wynika z art. 7 i 77 Kpa. Dlatego też trafność rozstrzygnięcia w każdym indywidualnym

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

przypadku wymaga szczegółowego zbadania i rozważenia wszelkich argumentów, które stanowiłyby podstawę do przyjęcia określonego stanowiska. Wydając decyzję, organ zobowiązany jest do przestrzegania przepisów *Kpa*, a przede wszystkim do podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego.

Mając na uwadze powyższe, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego Wojewoda rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez Prezydenta Miasta Gdyni, w tym zbadał poprawność postępowania organu I instancji oraz poprawność wydanej przez niego decyzji, jak również rozpoznał zarzuty podniesione przez skarżących.

Analizując złożony przez *inwestora* wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej organ odwoławczy uznał, że zawiera on elementy wymienione w art. 11d ust. 1 *specustawy drogowej*, bowiem inwestor do wniosku dołączył mapę w skali 1:500 przedstawiającą proponowany przebieg drogi, analizę powiązania drogi z innymi drogami publicznymi, mapy zawierające projekt podziału nieruchomości, określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu oraz trzy egzemplarze projektu zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno-budowlanego przedmiotowej inwestycji.

Projekt został wykonany i sprawdzony przez osoby spełniające warunki, o których mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, zwanej dalej „*ustawą Prawo budowlane*”. Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 tej ustawy, do projektu dołączono oświadczenia projektantów i sprawdzających o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Po dokonaniu analizy przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego organ odwoławczy stwierdza, że spełnia on wymagania określone w art. 34 ust. 2 i ust. 3 ustawy *Prawo budowlane*.

Do wniosku *inwestor* dołączył również wymagane opinie, o których mowa w art. 11 b ust. 1 oraz art. 11d ust. 1 pkt 8 *specustawy drogowej*.

Następnie organ odwoławczy poddał kontroli przeprowadzone przez Prezydenta Miasta Gdyni postępowanie w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację ww. przedsięwzięcia i ustala, co następuje.

Pismem z 12 marca 2024 r. Prezydent Miasta Gdyni, działając na podstawie art. 11d ust. 5 *specustawy drogowej*, poinformował strony o wszczętym postępowaniu, podał jego podstawę prawną, poinformował strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z tą dokumentacją, a zatem należycie i wyczerpująco poinformował strony o okolicznościach faktycznych i prawnych, będących przedmiotem postępowania administracyjnego, które mogły mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczenia ogłoszonego w lokalnej prasie oraz umieszczonego w Biuletynie Informacji Publicznej i na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Gdyni. W toku postępowania przed organem I instancji, wniesiono zastrzeżenia dotyczące inwestycji, które zostały przekazane inwestorowi w celu udzielenia wyjaśnień, a ten ustosunkował się do poruszonych zagadnień.

Po uzupełnieniu dokumentacji, zgodnie z postanowieniami organu I instancji z dnia 5 kwietnia 2024 r., uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Prezydent Miasta Gdyni wydał decyzję nr RAAI.6740.8.4.2023.MB-570/ulica z dnia 3 lipca 2024 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Przebudowa oraz budowa odcinka ul. Ramuła pod estakadą Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni na odcinku o długości 228,11m”. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji odniósł się wyczerpująco do zastrzeżeń Pana [REDAKOWANE] i Morskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Gdyni wniesionych w toku postępowania oraz przychylił się do wniosku *inwestora* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Kontrolowana decyzja Prezydenta Miasta Gdyni (z zastrzeżeniem uchybień, o których będzie mowa w dalszej części niniejszej

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

decyzji) czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 11f ust. 1 *specustawy drogowej*.

Zgodnie z art. 11f ust. 3 *specustawy drogowej* organ I instancji doręczył decyzję wnioskodawcy, a pozostałe strony zawiadomił o jej wydaniu w drodze obwieszczenia umieszczonego na tablicy ogłoszeń i w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Gdyni, a także przez ogłoszenie w prasie lokalnej. Dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych inwestycją organ I instancji poinformował o wydaniu decyzji w drodze zawiadomienia z 11 lipca 2024 r., wysłanego na adres wskazany w katastrze nieruchomości.

Oceniając czynności wykonane przez organ I instancji w ramach prowadzonego przez niego postępowania organ odwoławczy stwierdza, że posiadają one wady w zakresie wymogu określonego w art. 11d ust. 5 *specustawy drogowej*, który nakazuje staroście wysłać 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. Jak słusznie zauważyli odwołujący i co wynika z uzasadnienia skarżonej decyzji, Prezydent Miasta Gdyni „zawiadomił strony postępowania poprzez administratora i właściciela nieruchomości – Morską Spółdzielnię Mieszaniową”, a zatem zaniechując obowiązku wysłania ww. zawiadomienia do pozostałych współwłaścicieli nieruchomości położonej przy ul. Stefana Ramułka 33 i ul. Jana Dantyszka 2 i 4 w Gdyni. Niemniej zdaniem Wojewody charakter opisanych wad postępowania nie powoduje takiego naruszenia prawa, które prowadziłoby do uchylenia decyzji. Zauważyć bowiem należy, że w każdej indywidualnej sprawie strona zobowiązana jest wykazać, że między brakiem zawiadomienia o wszczęciu postępowania, a treścią decyzji administracyjnej zachodził jakikolwiek związek przyczynowy. W rozpatrywanej sprawie odwołująca Pani [REDAKTURA] będąca współwłaścicielką ww. nieruchomości, co prawda nie otrzymała zawiadomienia o wszczęciu postępowania, ale otrzymała zawiadomienie o wydaniu decyzji i w ustawowym terminie wniosła odwołanie. Z jego treści nie wynika, aby opisane wyżej naruszenie uniemożliwiło stronie podjęcie konkretnie wskazanej czynności procesowej, która miałaby istotny wpływ na rozstrzygnięcie sprawy. Natomiast do zarzutów skarżącej sformułowanych wobec *decyzji Prezydenta Miasta Gdyni* organ odwoławczy szczegółowo odniesie się w dalszej części uzasadnienia.

Dalej po zapoznaniu się ze zgromadzonym materiałem dowodowym organ II instancji stwierdził, że wydana decyzja wymaga dokonania korekty merytoryczno-reformatoryjnej. Należy zauważyć, iż przepisy art. 138 § 1 pkt 2 *Kpa* umożliwiają organowi odwoławczemu korektę zaskarżonej decyzji przez jej uchylenie i orzeczenie w tym zakresie co do istoty sprawy.

Z uwagi na dostrzeżone braki i nieprawidłowości przedłożonej dokumentacji, Wojewoda Pomorski pismem z 30 maja 2025 r. wezwał *inwestora* m.in. do:

- uzupełnienia przedłożonej analizy powiązań z istniejącymi drogami publicznymi poprzez podanie kategorii i numerów dróg publicznych, z którymi powiązany będzie projektowany odcinek ul. Ramułka;
- korekty celu zajęcia następujących nieruchomości:
 - nr 472/2 (powstałej w wyniku podziału nr 472), ponieważ w załączniku do wniosku jako cel zajęcia wskazano przebudowę gazociągu, natomiast z projektu wynikało, że na obszarze tej działki projektowana jest przebudowa sieci telekomunikacyjnej;
 - nr 543/2 (powstałej w wyniku podziału 543), z uwagi na brak informacji, że na terenie tej działki projektowana jest przebudowa sieci telekomunikacyjnej;
 - nr 545, 546, 543/2 (543), 544/2 (544), bowiem we wniosku wskazano przebudowę nawierzchni ul. Drzymały i przebudowę ul. Drzymały, jednak z przedłożonych materiałów nie wynikało, by ul. Drzymały była droga publiczną, a zatem brak było podstaw do określenia ograniczenia ww. nieruchomości z tytułu przebudowy drogi;
 - nr 484, 483, 482, 502, 503, 512, 520, 519, 521, 522, 538, 539 – organ odwoławczy wyjaśnił, że wymienione działki ograniczono z uwagi na przebudowę ul. Ramułka pod pasem drogowym Estakady Kwiatkowskiego, jednak z dokumentacji projektowej wynikało, iż na obszarze tych nieruchomości

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

ul. Ramułka obecnie nie istnieje, planowana jest natomiast jej budowa; zatem nie jest możliwa przebudowa drogi, która jeszcze nie została wybudowana;

- usunięcia rozbieżności treści wniosku z zawartością mapy z proponowanym przebiegiem drogi, w zakresie nieruchomości objętych ograniczeniami – we wniosku nieruchomości zlokalizowane w pasie istniejącej Estakady Kwiatkowskiego, na których planowana jest budowa drogi, inwestor wymienił w wykazie działek, dla których należy określić ograniczenia, natomiast na mapie działki te nie zostały objęte granicami terenu podlegającemu ograniczeniom;
- przedłożenia mapy przedstawiającej proponowany przebieg przedmiotowej drogi z zaznaczeniem granic terenu podlegającego ograniczeniom w korzystaniu, w związku z koniecznością budowy lub przebudowy innych dróg publicznych, zjazdów i sieci uzbrojenia terenu. Wojewoda wyjaśnił, że na przedłożonej mapie z proponowanym przebiegiem drogi wskazano „*granice terenu niezbędnego do realizacji – zajęcie tymczasowe*” (czerwona linia przerywana), tymczasem przez teren niezbędny dla obiektów budowlanych należy rozumieć teren niezbędny dla projektowanej drogi, która w myśl definicji zawartej w ustawie o drogach, jest budowlą, składającą się z części i urządzeń drogi, budowli ziemnych, lub drogowych obiektów inżynierskich, stanowiącą całość techniczno-użytkową, usytuowaną w pasie drogowym. Zatem obszar „niezbędny dla obiektów budowlanych” jest tożsamy z obszarem przeznaczonym pod budowę drogi i jako taki musi się mieścić w granicach projektowanego pasa drogowego. Czym innym są natomiast nieruchomości, które inwestor zamierza zająć w trakcie realizacji inwestycji drogowej, w związku z koniecznością przebudowy sieci uzbrojenia terenu, zjazdów i innych dróg publicznych, która to konieczność spowodowana jest kolizją przebiegu projektowanej drogi z istniejącą infrastrukturą. Przy czym organ odwoławczy podkreślił, że sformułowanie ‘czasowe zajęcie’ jest nieadekwatne do projektowanych obiektów. Część z nich – jak budowana droga, zjazdy oraz odcinki sieci uzbrojenia terenu pozostanie na zajętych nieruchomościach i będzie stanowić ich stałe zagospodarowanie, co z kolei może oznaczać trwałe ograniczenie w sposobie korzystania z tych nieruchomości. Właściciele tych sieci muszą zaś mieć zapewnioną możliwość każdorazowego wstępu na te nieruchomości, w celu dokonania konserwacji lub usunięcia awarii sieci. Z tego powodu, w decyzji zrid właściwy organ nie tylko ustala ograniczenia w korzystaniu z tych nieruchomości bądź ich części, których zajęcie jest konieczne dla usunięcia zaistniałych kolizji, przyznając w ten sposób inwestorowi prawo do ich zajęcia oraz zobowiązując do usunięcia kolizji, ale też określa ograniczenia na czas po wykonaniu inwestycji – w odniesieniu do nieruchomości, na których pozostaną projektowane sieci uzbrojenia terenu.

13 czerwca 2025 r. do organu odwoławczego wpłynęła odpowiedź na powyższe wezwanie, do której dołączono m.in. uzupełnioną analizę powiązań z istniejącymi drogami publicznymi, w której podano numer i kategorię ul. Drzymały oraz skorygowany cel zajęcia nieruchomości z materiałów do zrid. Z kolei 14 listopada 2025 r. pełnomocnik *inwestora* przedłożył następujące dokumenty: skorygowany wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, obejmujące działki nr: 484, 483, 482, 502, 503, 512, 520, 519, 521, 522, 538, 539, oraz poprawioną mapę z proponowanym przebiegiem drogi.

W związku z powyższym, w pkt I niniejszej decyzji, Wojewoda – korzystając z uprawnień reformatoryjnych wynikających z art. 138 § 1 pkt 2 *Kpa* – wprowadza do zaskarżonej decyzji zapis, zgodnie z którym dla działek nr: 484, 483, 482, 502, 503, 512, 520, 519, 521, 522, 538, 539 – obręb 0018 Leszczynki, *inwestor* przedłożył oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania tymi działkami na cele budowlane. Ponadto organ odwoławczy usuwa nieprawidłowości dotyczące celu zajęcia poszczególnych nieruchomości. Podkreślenia bowiem wymaga, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej powinna w sposób prawidłowy określać ewentualne ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości w związku z realizacją obowiązków, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 *specustawy drogowej*, aby zapewnić przejrzystość i pewność co do zakresu ingerencji w prawa

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

właścicieli nieruchomości. Zatwierdzeniu podlegała również skorygowana mapa przedstawiająca proponowany przebieg drogi.

Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięcia, o którym mowa w pkt I niniejszej decyzji, uznał, że nie narusza ono zasady dwuinstancyjności postępowania, o której mowa w art. 15 *Kpa*. Badając zgodność z prawem pozostałej części zaskarżonej decyzji, organ odwoławczy stwierdza, że czyni ona zadość innym wymogom *specustawy drogowej*, oraz że brak było podstaw do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną i orzeczoną w pkt I niniejszej decyzji i dlatego – w pkt II niniejszej decyzji – w pozostałej części zaskarżona decyzja Prezydenta Miasta Gdyni została utrzymana w mocy.

Z kolei uzasadniając rozstrzygnięcie podjęte w pkt III niniejszej decyzji, tj. umorzenie postępowania odwoławczego w zakresie odwołania Pana [REDAKTOWANE] działającego w imieniu Kosayar Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Wojewoda stwierdza, co następuje.

Przepisy *specustawy drogowej* nie regulują wprost, komu przysługuje status strony w postępowaniu dotyczącym zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Z kolei na mocy art. 11i ust. 1 tej ustawy w postępowaniu tym wyłączono wyrażnie stosowanie art. 28 ust. 2 *Prawa budowlanego*, zgodnie z którym stronami w postępowaniu w sprawie pozwolenia na budowę są: inwestor oraz właściele, użytkownicy wieczystości lub zarządcy nieruchomości znajdujących się w obszarze oddziaływania obiektu. W takiej sytuacji nie może ulegać wątpliwości, że w sprawach prowadzonych w przedmiocie udzielenia zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, o tym, czy określone podmiotowi przysługuje przymiot strony rozstrzygać należy na zasadach ogólnych procedury administracyjnej (art. 11c *specustawy drogowej*), czyli w oparciu o przepis art. 28 *Kpa*, zgodnie z którym stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Natomiast pośrednio z przepisów *specustawy drogowej* normujących zawiadamianie o wszczęciu postępowania i wydaniu decyzji (art. 11d ust. 5 i art. 11f ust. 3) można wywieść, że poza właścicielami i użytkownikami wieczystymi nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, status stron przysługuje podmiotom mającym inne prawa rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze objętym liniami rozgraniczającymi projektowanej inwestycji

oraz podmiotom, dla których ustala się ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji wskazanych w tej decyzji obowiązków (art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. b, c i e-h *specustawy drogowej*).

Należy ponadto zauważyć, że wobec wyłączenia stosowania art. 28 ust. 2 *Prawa budowlanego*, przy określaniu stron postępowania w sprawie dotyczącej wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie znajduje zastosowania art. 3 pkt 20 *Prawa budowlanego*, który stanowi, co należy rozumieć przez obszar oddziaływania obiektu. Zaliczenie określonego podmiotu do kręgu stron postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wymaga natomiast ustalenia związku pomiędzy sferą indywidualnych praw i obowiązków danego podmiotu a tą decyzją, stosownie do art. 28 *Kpa*.

Naczelný Sąd Administracyjny wielokrotnie prezentował pogląd, że właściciel nieruchomości znajdującej się w obszarze bezpośredniego oddziaływania inwestycji drogowej powinien mieć możliwość uczestniczenia w postępowaniu służącym wyjaśnieniu, jak ograniczenia związane z inwestycją drogową wpłyną na jego sytuację w zakresie korzystania z prawa własności do budynku czy lokalu. W takim przypadku przyjmuje się, że interes prawny właściciela nieruchomości, w rozumieniu art. 28 *Kpa*, wynika z norm, które gwarantują prawo korzystania z przedmiotu własności zgodnie z przeznaczeniem i w sposób wolny od nadmiernych (ponadnormatywnych) uciążliwości, a konkretnie z przepisów art. 64 ust. 1 i 3 Konstytucji RP, art. 140 i 144 k.c. oraz art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej* stanowiącego, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera w szczególności wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich (por. wyroki NSA z: 25 stycznia 2013 r. sygn. akt II OSK 2763/12, z 24 stycznia 2014 r. sygn. akt II OSK 2600/13, z 18 maja 2017 r. sygn. akt II OSK 2375/15, czy z 9 maja 2019 r. sygn. akt II OSK 373/19).

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

Tymczasem z materiału dowodowego zgromadzonego w przedmiotowej sprawie nie wynika, aby firma KOSAYAR Sp. z o.o. figurowała jako właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej i decyzją Prezydenta Miasta Gdyni. W aktach przedmiotowej sprawy brak jest również dokumentów potwierdzających przysługujące KOSAYAR Sp. z o.o. ograniczone prawo rzeczowe do nieruchomości objętych tą decyzją. Ponadto w odwołaniu nie przywołano przepisów prawa materialnego uzasadniających interes prawny Spółki do zaskarżenia decyzji Prezydenta Miasta Gdyni, ani nie załączono dokumentów potwierdzających przysługujący jej tytuł prawny do nieruchomości.

W związku z powyższym, Wojewoda pismem z 23 sierpnia 2024 r. wezwał Pana [REDAKTOWANE] Dyrektora Zarządzającego KOSAYAR Sp. z o.o. w Gdyni do: wykazania interesu prawnego przysługującego KOSAYAR Sp. z o.o., stanowiącego podstawę do zaskarżenia decyzji Prezydenta Miasta Gdyni oraz do wskazania numeru nieruchomości, właścicielem której jest KOSAYAR Sp. z o.o., a w tym przedłożenia dokumentów potwierdzających posiadanie tytułu prawnego do tej nieruchomości.

Odpowiedź na powyższe wezwanie została nadesłana pismem z dnia 2 września 2024 r., w której odwołujący wyjaśnił, że „jedynym właścicielem nieruchomości jest [REDAKTOWANE] Kosayar Sp. z o.o. jako spółka należąca do mnie oraz żony jest podmiotem gospodarczym prowadzącym działalność gospodarczą sklasyfikowaną jako 55.10.Z. Planowana inwestycja będzie mieć realny wpływ na działalność spółki. Odwołanie składał w imieniu swoim jak i spółki”. Do pisma załączony został akt notarialny Repertorium A nr 6640/2019, z którego wynika, że Pan [REDAKTOWANE] nabył nieruchomości, składające się z działek nr 454, 451, 450 i 453, położone w Gdyni przy ul. Morskiej nr 162A.

Powyższe okoliczności, a w tym zapisy ksiąg wieczystych nr GD1Y/0000792/9 i GD1Y/00111525/5, potwierdzają, że Pan [REDAKTOWANE] jest jedynym właścicielem ww. działek, a zatem odwołujący nie przedstawił dokumentów potwierdzających, że KOSAYAR Sp. z o.o. przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości objętych decyzją Prezydenta Miasta Gdyni. Świadczy to również o tym, że wyłącznie Pan [REDAKTOWANE] posiada interes prawny w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Natomiast o interesie prawnym KOSAYAR Sp. z o.o., której Pan [REDAKTOWANE] jest współnikiem, nie może decydować przysługujące mu wyłączne prawo własności do ww. działek, bowiem nie jest to własny interes prawny Spółki, a jedynie własny interes prawny Pana [REDAKTOWANE]. W tej sytuacji faktycznej i prawnej sprawy, należy stwierdzić, że interes Pana [REDAKTOWANE] w zakresie w jakim odwołanie wniósł w imieniu KOSAYAR Sp. z o.o. - przybiera w sprawie postać interesu faktycznego, przesądzając w konsekwencji o braku przymiotu strony w postępowaniu odwoławczym. Zachodzi zatem przesłanka bezprzedmiotowości postępowania odwoławczego w rozumieniu art. 105 § 1 *Kpa*, skutkująca koniecznością wydania przez organ decyzji o umorzeniu postępowania odwoławczego na podstawie art. 138 § 1 pkt 3 *Kpa*.

Wobec powyższego oraz biorąc pod uwagę oceną prawną zawartą w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 stycznia 2019 r., sygn. akt II OSK 468/17, dotyczącą konieczności orzekania co do wszystkich odwołań w jednej decyzji, orzeczono jak w pkt III rozstrzygnięcia niniejszej decyzji.

Z kolei w odniesieniu do zarzutów postawionych w odwołaniach Morskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Gdyni, Pani [REDAKTOWANE] oraz Pana [REDAKTOWANE], działającego w imieniu własnym, Wojewoda zważył i ustalił, co następuje.

W pierwszej kolejności należy zaznaczyć, że w wypadku, kiedy odwołaniem objęta jest decyzja dotycząca zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, oddziałującej na prawa wielu osób, czy też innych podmiotów wywodzone z własności (użytkowania wieczystego) nieruchomości, skarżący mogą wywodzić własny interes prawny, uzasadniający ich legitymację czynną, wyłącznie z konieczności ochrony własnego, indywidualnego określonego prawa i to tylko w tym zakresie w jakim decyzja lub jej część na prawo to rzeczywiście wpływa. Interes właścicieli konkretnych nieruchomości co do kwestionowania decyzji przesądzających o przebiegu inwestycji liniowych może dotyczyć wyłącznie tych odcinków, których przebieg skutkuje bezpośrednią ingerencją w ich prawa podmiotowe – prawo własności. Osoba, czy też inny podmiot, posiadający prawo własności, użytkowania wieczystego

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

lub inne ograniczone prawo rzeczowe są stroną w decyzji, ale tylko w części dotyczącej ich nieruchomości. Z tej przyczyny przedmiotem odwołania może być zaskarżenie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, ale wyłącznie w części, w której dotyczy ona owego prawnie chronionego interesu prawnego strony skarżącej. Skarżący nie mają zatem interesu prawnego kwestionowania decyzji Prezydenta Miasta Gdyni dotyczącej inwestycji liniowej w innej części niż ta, która wiąże się z przysługującym skarżącym prawem własności do nieruchomości objętych tą decyzją (por. M. Wolanin, Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Komentarz 2. Wydanie C.H. Beck Warszawa 2010, str. 93-94). Z tego też tytułu należy przyjąć, że skarżący nie posiadają interesu prawnego zaskarżania w całości decyzji Prezydenta Miasta Gdyni.

Dalej należy wyjaśnić, że organ odwoławczy pismami z dnia 19 sierpnia 2024 r. i 16 kwietnia 2025 r. wezwał Prezydenta Miasta Gdyni do szczegółowego wypowiedzenia się w sprawie zarzutów podniesionych przez skarżących. *Inwestor*, stosownie do wezwania Wojewody, odniósł się do uwag odwołujących w pismach z dnia 12 września 2024 r., 23 stycznia 2025 r. i 19 maja 2025 r. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *Kpa*, przesłał skarżącym 24 listopada 2025 r., zawiadamiając jednocześnie, stosownie do art. 10 *Kpa*, o prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłaszanych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania tego pisma, oraz o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym w niniejszej sprawie materiałem dowodowym, w tym uzupełnieniami dokonanymi przez *inwestora* w ramach dodatkowego postępowania wyjaśniającego. Z przysługującego stronom uprawnienia do zapoznania się z aktami sprawy skorzystali: Morska Spółdzielnia Mieszkaniowa w Gdyni dnia 3 grudnia 2025 r., Pani [REDAKTOWANE] dnia 8 grudnia 2025 r. Natomiast kolejne zastrzeżenia do sprawy wniosła już tylko Morska Spółdzielnia Mieszkaniowa w Gdyni, pismem z 5 grudnia 2025 r.

Przechodząc następnie do odpowiedzi na zarzuty skarżących, zauważyć należy, że zarówno Prezydent Miasta Gdyni orzekający w sprawie jako organ I instancji, jak i Wojewoda działający jako organ odwoławczy, pełnią w procesie inwestycyjnym funkcję organów, które będąc właściwe do wydania decyzji w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, nie są jednocześnie uprawnione do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji drogowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, to inwestor we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej decyduje o przebiegu drogi oraz wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg drogi oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Zarówno Prezydent, jak i organ odwoławczy mogą działać tylko w granicach tego wniosku i nie mają możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji, a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości, zaproponowany przez wnioskodawcę. Ocenie dokonanej przez organy I i II instancji może jedynie podlegać zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach *specustawy drogowej*, bowiem stosownie do przepisu art. 11e *specustawy drogowej* nie można uzależniać zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Wyjaśnić też należy, że przepisy *specustawy drogowej* nie zobowiązują *inwestora* do poprzedzenia wystąpienia z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przeprowadzeniem uzgodnień, czy też konsultacji, które miałyby na celu ustalenie przebiegu projektowanej inwestycji z właścicielami nieruchomości objętych inwestycją. Nie zasługuje zatem na uwzględnienie zarzut Morskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Gdyni, dotyczący nieinformowania o zamiarze budowy drogi na etapie projektowania i braku uzgodnień ze skarżącą.

Bezsprzecznie inwestor jest kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji inwestycji,

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

natomiast organ orzekający wyznacza dopuszczalne prawem granice tej kreacji, poprzez dokonywanie oceny prawnej, kończącej się aktem władztwa publicznego, zakreślającego te granice. Zadaniem organu jest bowiem sprawdzenie, czy wyznaczone przez wnioskodawcę linie rozgraniczające pas drogowy

oraz zaproponowane rozwiązania techniczne odpowiadają woli ustawodawcy wyrażonej w innych regulacjach prawnych, mających znaczenie dla wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Zgodnie z powszechnie przyjmowanym w orzecznictwie sądowoadministracyjnym poglądem dotyczącym przedmiotowej materii (zob. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z 13 listopada 2018 r., sygn. akt II OSK 2933/18, z 5 września 2018 r., sygn. akt II OSK 1737/18, z 13 września 2017 r., sygn. akt II OSK 1705/17, z 8 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 2572/15, z 19 lipca 2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16, z 25 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 524/16, z 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15, z 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, z 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, z 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, z 26 lipca 2013 r. sygn. akt II OSK 762/13, z 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, z 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, z 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych), organ właściwy do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie jest upoważniony do korygowania rozwiązań przyjętych we wniosku o wydanie ww. decyzji. To inwestor samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych i następnie techniczno-wykonawczych inwestycji.

W tym miejscu zasadnym jest również przywołanie stanowiska przedstawionego przez skład siedmiu sędziów Naczelnego Sądu Administracyjnego w postanowieniu z dnia 17 grudnia 2014 r., sygn. akt II OPS/2/14, odmawiającym podjęcia, z wniosku Rzecznika Praw Obywatelskich, uchwały mającej na celu wyjaśnienie przepisów prawnych, których stosowanie wywołało rozbieżności w orzecznictwie sądów administracyjnych, „Czy przesłanki niezbędności i celowości realizacji inwestycji publicznej w kształcie przedstawionym przez inwestora, mieszczą się w zakresie oceny przez organ administracji publicznej wniosku inwestora o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (art. 11a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych - Dz. U. z 2013 r., poz. 687 ze zm.), pod kątem spełniania przez ten wniosek dopuszczalności wyłączenia w rozumieniu art. 21 ust. 2 Konstytucji RP i art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r., poz. 518 ze zm.)”. Według Sądu, Rzecznik Praw Obywatelskich w istocie rzeczy przedstawił do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne, które dotyczy istotnego problemu konstytucyjnego, co do tego w jaki sposób ma być oceniana dopuszczalność pozbawienia własności z uwagi na cele publiczne (art. 21 Konstytucji RP i art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2023 r. poz. 344), zwanej dalej „*ustawą o gospodarce nieruchomościami*”) w sprawie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

Naczelny Sąd Administracyjny przywołał w ww. postanowieniu stanowisko Trybunału Konstytucyjnego zawarte w uzasadnieniu wyroku z dnia 16 października 2012 r., K 4/10, w którym Trybunał zwrócił uwagę na specyfikę spraw dotyczących budowy dróg publicznych, których budowa jest realizacją celu publicznego. Budowa bezpiecznych dróg w Polsce stanowi nadal priorytetowy cel publiczny, gdyż jest konieczna zarówno dla ochrony środowiska, jak i zdrowia, wolności i praw konstytucyjnych całych społeczności. Trybunał Konstytucyjny trafnie zwrócił uwagę, że po pierwsze, drogi są budowane nie w interesie państwa, jednostki samorządu terytorialnego czy zarządcy drogi, lecz w interesie wszystkich członków społeczeństwa, także tych wyłączonego; po drugie, uproszczona procedura wyłączenia z mocy prawa podczas realizacji inwestycji liniowych, obejmujących wiele nieruchomości, jest metodą skuteczną; po trzecie, lokalizacja (wytyczenie) drogi niejako narzuca listę nieruchomości, które muszą być zajęte, a zatem wyłączone. Jeżeli przyjmujemy, że przebieg drogi jest wyznaczony w sposób racjonalny przez grono specjalistów

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

z zakresu transportu, geologii, ochrony środowiska, musimy przyjąć nieuchronność zajęcia ściśle oznaczonych gruntów pod budowę drogi. Trzeba mieć na względzie liniowy charakter inwestycji drogowych, który dyktuje w sposób naturalny pewne rozstrzygnięcia, w szczególności co do wyboru nieruchomości objętych decyzją i – w następstwie jej wydania – wywłaszczonych. Przy założonym przebiegu drogi – z jednej strony, wybór działek, przez które ma ona przebiegać, jest bardzo ograniczony albo wręcz wybór taki nie istnieje, z drugiej strony – wypadnięcie choćby jednej z grup wywłaszczonych nieruchomości może unicestwić całą inwestycję. Należy ponadto mieć na uwadze, że wniosek

o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej składa zarządca drogi (dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa, dla dróg powiatowych – zarząd powiatu, a dla dróg gminnych – odpowiednio wójt, burmistrz, prezydent miasta).

Co więcej, wyjaśnić należy, iż zgodnie z treścią art. 11i ust. 1 *specustawy drogowej* w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w *specustawie drogowej* stosuje się odpowiednio przepisy ustawy *Prawo budowlane*. Jak wynika natomiast z treści art. 35 ust. 4 ustawy *Prawo budowlane*, w razie spełnienia wymagań określonych w art. 35 ust. 1 oraz art. 32 ust. 4, właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o pozwoleniu na budowę (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej). Wynika z powyższego, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie ma charakteru uznaniowego i w razie spełnienia przez inwestora wymagań określonych w przepisach prawa budowlanego organ architektoniczno-budowlany jest zobligowany zezwolić na realizację inwestycji drogowej (stosownie do wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 stycznia 2011 r., sygn. akt VII SA/Wa 1955/10).

Tymczasem z treści wniesionych odwołań wynika, że zarzuty skarżących są w wielu punktach zbieżne i koncentrują się na następujących kwestiach, tj. uzasadnienia dla przyjętej lokalizacji inwestycji oraz związanego z tym „pozbawienia spółdzielców własności drogi osiedlowej”. Z akt sprawy wynika bowiem, że działka nr 433 (należąca m.in. do Morskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Gdyni i Pani [redacted] została podzielona w ramach przedmiotowej inwestycji na następujące działki: nr 433/2 (działka w liniach rozgraniczających, która z mocy prawa stała się własnością Gminy Miasta Gdynia) i działki nr 433/1 i 433/3 (działki poza liniami rozgraniczającymi, dla których określone zostały ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości na potrzeby przebudowy kanalizacji deszczowej i oświetlenia ulicznego). Obszar wydzielonej działki nr 433/2 stanowił dotąd drogę wewnętrzną zarządzaną przez Spółdzielnię.

W odniesieniu do ww. zarzutów należy przywołać stanowisko pełnomocnika inwestora zawarte w piśmie z dnia 19 maja 2025 r., z którego wynika, że „projekt przedłużenia ul. Ramułka ma na celu zrealizowanie dojazdu do zabudowy znajdującej się po północnej stronie ulicy Morskiej, dla której bieżącym dojazdem jest droga gruntowa (ul. Drzymały). W wyniku przebudowy ul. Ramułka uzyska ona status ulicy publicznej – gminnej, co spowoduje jej lepsze bieżące utrzymanie, usystematyzowanie odprowadzenia wód opadowych, likwidację nielegalnych parkingów pod estakadą oraz realizację infrastruktury pieszej po obu stronach ulicy, zapewniając bezpieczniejsze warunki funkcjonowania pieszym użytkownikom przestrzeni publicznej. W ramach zadania wzdłuż całego odcinka zaprojektowano oświetlenie uliczne, co znacząco poprawi warunki bezpieczeństwa w szczególności pod estakadą, gdzie zlokalizowane są ogólnodostępne obiekty sportowe, z których korzystają mieszkańcy dzielnicy. Dodatkowo, możliwości techniczne przeprowadzenia drogi pod estakadą, z uwagi

na ewentualne kolizje z podporami obiektu, istniejącą zabudową i uwarunkowania projektowe prowadzenia drogi publicznej (minimalne promienie łuków, skrajnia drogowa, czytelność i prostoliniowość układów drogowych) spowodowały, że podjęto decyzję o prowadzeniu drogi i nowego pasa drogowego w bieżącym śladzie. Zakres zaprojektowanych robót uzupełnia wykonane już zagospodarowanie terenu pod samą estakadą. Połączy infrastrukturalnie Park Zielone Leszczyńki,

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

oraz skatepark (...). Zaprojektowana ulica Ramułka została zaprojektowana jako strefa „tempo 30”. W związku z powyższym przejście dla pieszych jest w formie wyniesionego chodnika wzmocnionego przejezdnego wraz z doświetleniem, co uspokajać będzie ruch pojazdów (...).”

Z kolei w odniesieniu do zarzutu Spółdzielni, że „inwestycja – planowana kosztem utraty terenu należącego do spółdzielców – nie ma faktycznego związku z Przedsiębiorstwem Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. i jej zajezdnią” należy zauważyć, że budowa dróg publicznych nie jest przeznaczona wyłącznie na cele ruchu pojazdów komunikacji miejskiej. Nie należy również tracić z oczu faktu, że inwestorem w sprawie jest zarządca drogi, a nie ww. Spółka. Przede wszystkim należy jednak pamiętać, że wnioskowana inwestycja stanowi realizację inwestycji celu publicznego i wbrew sugestiom skarżących służyć ma szerokiej grupie użytkowników infrastruktury drogowej, a w tym mieszkańcom

ul. Ramułka i ul. Dantyszka. To konieczność uwzględnienia w ramach inwestycji liniowej szeregu czynników wpływa na jej projektowany przebieg, a nie faworyzowanie poszczególnych podmiotów zlokalizowanych w obrębie samej inwestycji. Tym samym polemizowanie z argumentacją inwestora przemawiającą za polepszeniem funkcjonowania infrastruktury w obszarze należącym do spółdzielców nie ma znaczenia dla sprawy.

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

Dodać również trzeba, że zezwolenie na realizację inwestycji w zakresie dróg publicznych w wielu wypadkach musi uwzględniać sprzeczne interesy, z jednej strony inwestora, a z drugiej strony osób, których prawa lub interesy mogą być zagrożone lub naruszone w związku z realizacją takiej inwestycji. Granice tych praw i interesów określają przepisy *specustawy drogowej*, ustawy *Prawo budowlane* oraz innych aktów prawnych wydanych na podstawie i w wykonaniu przepisów tego prawa lub przepisów wydanych dla ochrony środowiska. Poza tymi granicami, a zatem poza ochroną prawną wynikającą z norm prawa pozytywnego pozostają natomiast protesty obywateli wyrażające ich osobiste zapatrywania, oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonej polityki planowania przestrzennego, wzajemnych relacji między planowanymi lub realizowanymi inwestycjami. Nieuwzględnienie ich nie może jednak stanowić podstawy kwestionowania legalności zezwolenia na realizację inwestycji w zakresie dróg użytku publicznego.

Na marginesie wyjaśnić też należy, że określenie innego przebiegu inwestycji, np. jak chciałaby Spółdzielnia poprzez „urządzenie i dostosowanie istniejącego nieutwardzonego przejazdu ul. Drzymały”, mogłoby również stanowić podstawę do sprzeciwu innych właścicieli nieruchomości zlokalizowanych wzdłuż proponowanego przez skarżących przebiegu inwestycji. Zmiana przebiegu planowanej inwestycji mająca na celu polepszenie sytuacji jednych właścicieli następuje zawsze kosztem innych. Ich interesy są najczęściej sprzeczne i trudne do pogodzenia. Dlatego też organ administracji publicznej nie jest zobowiązany do badania alternatywnych wariantów przeprowadzenia inwestycji liniowej, w sytuacji, gdyby właściciele nieruchomości zgłosili sprzeciw wobec lokalizacji przedsięwzięcia zaproponowanej przez *inwestora* (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 listopada 2018 r., sygn. akt II OSK 2933/18; z dnia 5 września 2018 r., sygn. akt II OSK 1737/18; z dnia 5 września 2017 r., sygn. akt II OSK 2892/15, z dnia 17 maja 2017 r., sygn. akt II OSK 203/17; z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Zaprojektowanie inwestycji pozostawia się specjalistom posiadającym odpowiednie przygotowanie zawodowe, a nie powinny decydować o tym strony postępowania, których nieruchomości zostały objęte wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, gdyż żaden z przepisów *specustawy drogowej* nie przewiduje takich uprawnień. Organ nie może bowiem uwzględniać protestów obywateli, wyrażających ich osobiste zapatrywania, czy też ich odmiennego stanowiska, które pozostają poza ochroną prawną i nie wynikają z norm prawa. Oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonego przebiegu inwestycji - nie mające prawnego osadzenia - są bezskuteczne.

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

Odstąpienie od ustalonego kształtu przebiegu przedmiotowej inwestycji, poprzez ingerencję w konkretne rozwiązania zaproponowane przez *inwestora* w złożonym wniosku, należałoby uznać za nieuprawnioną w świetle obowiązujących przepisów ingerencję organów administracyjnych. Kwestia zmiany przebiegu inwestycji drogowej uwzględniająca interesy skarżących, w sposób przez nich wskazany, nie może stanowić podstawy do uchylenia zaskarżonej decyzji jako wadliwej w tym zakresie (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 5 kwietnia 2019 r., sygn. akt VII SA/Wa 301/19).

Za bezzasadny należy również uznać zarzut dotyczący „likwidacji istniejących miejsc postojowych w osiedlu”. Morska Spółdzielnia Mieszkaniowa w Gdyni argumentuje, że aktualnie przy drodze wewnętrznej (osiedlowej) może zaparkować ok. 15 pojazdów. Z dołączonych do odwołania zdjęć wynika tymczasem, że samochody parkowane są na drodze wewnętrznej, która co do zasady nie służy do parkowania aut oraz na zlokalizowanym przy tej drodze chodniku. *Inwestor* zwrócił uwagę, że „samochody widoczne na zdjęciu stoją poza miejscami spełniającymi warunki techniczne miejsc postojowych, a ponadto brak jest dokumentacji przedstawiającej w tym rejonie możliwość realizacji i użytkowania miejsc postojowych zgodnych z przepisami prawa”. Ponadto należy podkreślić, że projektowania inwestycja nie ingeruje w istniejący parking zlokalizowany przy ul. Ramuła 33, uwzględniając zarówno wjazd, jak i wyjazd z tego parkingu. W postępowaniu prowadzonym w I instancji inwestor w piśmie z 10 czerwca 2024 r. wyjaśnił, że „w dokumentacji uwzględniono istniejące miejsca postojowe zlokalizowane na działce nr 433 (przed podziałem), a dojazd do nich zapewniony będzie przez chodnik przejezdny połączony z istniejącą nawierzchnią najazdami (o wysokości 5 cm) zgodnie z załącznikami graficznymi”.

Z kolei odnośnie postulatu zgłaszanego przez Pana [REDAKTURA] dotyczącego zwiększenia liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w związku z prowadzoną przez skarżącego działalnością hotelową na wstępie należy wyjaśnić, że w ramach inwestycji należące do skarżącego działki nr 450 i 451 zostaną podzielone na działki nr 450/1 - o powierzchni 2 m² i nr 451/1 - o powierzchni 13 m² (w liniach rozgraniczających, które z mocy prawa stają się własnością Gminy Miasta Gdynia) i działki nr 450/2 i 451/2 (poza liniami rozgraniczającymi, na które nie zostały nałożone ograniczenia w korzystaniu). Z wyjaśnień przedstawionych przez inwestora w piśmie z 10 czerwca 2024 r. wynika

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

również, że „miejsca zlokalizowane przy budynku (działka nr 451, 450) nie są planowane do odtworzenia, bo ich wyznaczenie nie zostało również uzgodnione z Wydziałem Inwestycji (który będzie zarządcą pasa drogowego po zakończeniu procedury). Niemniej wygospodarowano miejsca postojowe pod Estakadą oraz zapewniono dojazd do parkingu istniejącego po południowej stronie ul. Ramuła, wzdłuż Estakady (w śladzie ul. Niemojewskiego)”. W piśmie z dnia 12 września 2024 r. podkreślono też, że w ramach projektu nie zostały zlikwidowane jakiegokolwiek miejsca postojowe. Następnie w wyjaśnieniach z 23 stycznia 2025 r. inwestor zwrócił uwagę, że „miejsca w pasie drogowym nie mogą być wliczane do sposobu funkcjonowania prywatnej firmy. Podmiot winien wykonać miejsca postojowe na potrzeby swojej działalności w ramach swojej działki”. W rezultacie należy zaznaczyć, że w ramach inwestycji zaprojektowano 6 miejsc postojowych, przy czym co do zasady są to miejsca ogólnodostępne, a więc takie, które służą obsłudze uczestników ruchu, a nie zaspokajają potrzeby prywatnych inwestorów. Zauważyć również trzeba, że należący do Pana [REDAKTOWANE] budynek zlokalizowany przy ul. Morskiej 162A w Gdyni jest oznaczony na mapie do celów projektowych symbolem mj, co oznacza budynek mieszkalny jednorodzinny, a zatem nie wiadomo na jakich zasadach jest w nim prowadzona działalność hotelowa. Stosownie zaś do wymogu § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2022 r. poz. 1225), zagospodarowując działkę budowlaną, należy urządzić, stosownie do jej przeznaczenia i sposobu zabudowy, stanowiska postojowe dla samochodów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również stanowiska postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne. Inwestor z woli ustawodawcy, przystępując do realizacji zamierzenia budowlanego, ma związane z tym i wynikające z przepisów prawa publicznego obowiązki, w tym również obowiązki poniesienia ciężarów wiążących się z zapewnieniem miejsc parkingowych dla przyszłych użytkowników obiektu budowlanego. Z uregulowania tego wynika więc, że obowiązku urządzania miejsc postojowych dla prowadzonej prywatnej działalności nie można przerzucać na zarządcę drogi publicznej.

Powyższe roszczenia skarżących „o kompensację miejsc postojowych” niewątpliwie stanowią próbę wykazania posiadania interesu faktycznego, który nie podlega ochronie prawnej na podstawie art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej*. Interes faktyczny, który można nawet racjonalnie uzasadnić, nie stanowi podstawy skutecznego żądania stosownych czynności od organu administracji. Tak sformułowany interes faktyczny skarżących jest analogiczny z interesem każdej innej osoby, na której funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji. Uznanie przy tym, jak chcieliby skarżący, że ochronie przewidzianej w powołanym powyżej przepisie podlegać winien interes faktyczny osób trzecich, mogłoby prowadzić do paraliżu inwestycji związanych z realizacją dróg publicznych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw, które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją (stanowisko wyrażone przez Naczelnego Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13).

Bez wpływu na wynik sprawy pozostaje również powołanie się przez Pana [REDAKTOWANE] na wymóg zgodności realizacji celu publicznego z uregulowaniami planu miejscowego. Stosownie do treści art. 11i ust. 2 *specustawy drogowej*, w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jednym z podstawowych skutków wskazanego powyżej wyłączenia jest brak związania inwestora i organu wydającego decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego czy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Ponadto, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sądowoadministracyjnym (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 marca 2012 r., sygn. akt II OSK 208/12, LEX nr 1251906 oraz wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 11 maja 2011 r., sygn. akt IV SA/Po 1093/10, LEX nr 795747), jeżeli inwestor występuje z wnioskiem o wydanie

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

zezwolenia w trybie *specustawy drogowej*, to organy właściwe w sprawie wydawania zezwoleń na realizację inwestycji drogowej nie dokonują oceny zamierzenia inwestycyjnego przez pryzmat przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, w tym nie ustalają, czy na danym terenie obowiązuje plan miejscowy i nie badają zgodności planowanej inwestycji drogowej z ustaleniami obowiązującego na danym terenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Z kolei odnośnie sygnalizowanych przez Morską Spółdzielnię Mieszkaniową w Gdyni możliwych utrudnieniach w korzystaniu przez poszczególne budynki z sieci mediów, w związku z przejęciem na własność Gminy Miasta Gdyni działki nr 433/2 zlokalizowanej pomiędzy budynkami będącymi w zarządzie Spółdzielni, zaznaczyć trzeba, że realizacja inwestycji nie pozbawi nieruchomości skarżących dostępu do szeroko rozumianych mediów. Biorąc pod uwagę, że w stanie istniejącym na obszarze ww. działki znajduje się droga wewnętrzna, zarzut dotyczący konieczności prowadzenia ewentualnych napraw sieci położonych pod drogą nie stanowi nowej okoliczności. Natomiast nieuniknione jest to, że realizacja inwestycji drogowych może stwarzać określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości objętych jej zakresem. Nie oznacza to jednak, że taka decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej jest wadliwa. Nie chodzi bowiem o wszelkie utrudnienia, jakie może przynieść planowane przedsięwzięcie, a jedynie o takie, które mogą dotyczyć naruszeń interesów prawnych, a nie interesów faktycznych. O naruszeniu interesu prawnego można mówić jedynie wtedy, gdy zostały naruszone w tym względzie konkretne przepisy. Jeżeli inwestycja nie wykazuje żadnej sprzeczności z przepisami prawa, to spowodowane realizacją inwestycji faktyczne dolegliwości dla otoczenia, jak ewentualne „rozliczenia i odszkodowania za wzajemne korzystanie z sieci mediów i ich naprawy”, możliwe czasowe „awarie sieci”, czy „pogorszenie komfortu korzystania z nieruchomości”, nie mogą zostać zakwalifikowane, jako naruszające uzasadniony interes prawny. Dodać należy, że właściciel nieruchomości nie ma zagwarantowanego przepisami prawa określonego statusu quo, czy też pewnej gwarancji niezmienności otoczenia (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 1 marca 2016r. sygn. akt II OSK 2334/15, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII/Wa 585/15).

Końcowo, odpowiadając na podnoszony w odwołaniu argument dotyczący znacznego spadku wartości nieruchomości Spółdzielni wyjaśnić należy, że związane z realizacją inwestycji obniżenie wartości sąsiednich nieruchomości nie może stanowić przesłanki dla odmowy udzielenia zezwolenia na realizację inwestycji drogowej i nie jest przedmiotem niniejszego postępowania.

Podsumowując zgłaszane przez odwołujących zastrzeżenia w niniejszej sprawie dostrzec trzeba, że skarżący domagają się przede wszystkim utrzymania obecnego stanu rzeczy w zakresie, w jakim dotychczas korzystali ze swoich nieruchomości i w tym kontekście ich sprzeciw wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania dotychczasowego prawa własności nieruchomości. Jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności. Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej, zwłaszcza na obszarach zurbanizowanych, w wielu wypadkach musi uwzględniać sprzeczne interesy, z jednej strony inwestora, a z drugiej strony osób lub podmiotów których prawa lub interesy mogą być przez to zezwolenie zagrożone lub naruszone.

Ocena decyzji w aspekcie poszanowania uzasadnionych interesów osób trzecich wymaga uwzględnienia, że inwestor realizujący inwestycję drogową działa w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego w sposób niezgodny z prawem, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15).

Po wnikliwym przeanalizowaniu sprawy organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji i przyjęte rozwiązania są prawidłowe. Stwierdzić należy także, że zarówno wniosek

Wydział Infrastruktury

Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel.: 58 30 77 482, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl
<https://www.gov.pl/web/uw-pomorski>

inwestora, postępowanie przeprowadzone przez organ I instancji, jak i zaskarżona decyzja Prezydenta Miasta Gdyni – poza częścią uchyloną niniejszą decyzją – nie naruszają prawa, a wniesione zarzuty nie zasługują na uwzględnienie.

Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak w sentencji.

DECYZJA NINIEJSZA JEST OSTATECZNA

Od decyzji przysługuje prawo wniesienia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gdańsku za pośrednictwem Wojewody Pomorskiego w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

Jednocześnie poucza się strony, o tym iż:

1. Zgodnie z art. 199 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz.U. z 2024 poz. 935 ze zm.) strony ponoszą koszty postępowania związane ze swym udziałem w sprawie, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej.
2. Zgodnie z § 2 ust.3 pkt 1) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz.U. z 2021, poz.535) wpis stały wynosi w sprawach skarg z zakresu budownictwa i architektury 500 zł.
3. Przy uiszczaniu wpisu – zarówno gotówką do kasy właściwego sądu administracyjnego, jak i na rachunek bankowy tego sądu – należy wskazać tytuł wpłaty, rodzaj pisma, od którego wpis jest uiszczany, oraz sygnaturę akt sądowych.
4. Zgodnie z art. 243 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz.U. z 2024 poz.935) stronie, na jej wniosek złożony przed wszczęciem postępowania lub w toku postępowania, może być przyznane prawo pomocy przez ustanowienie adwokata, radcy prawnego, doradcy podatkowego lub rzecznika patentowego. Prawo pomocy obejmuje, zgodnie z art. 244 § 1 ww. ustawy zwolnienie od kosztów sądowych oraz ustanowienie adwokata, radcy prawnego, doradcy podatkowego lub rzecznika patentowego.
Wniosek w tym przedmiocie powinien być złożony na urzędowym formularzu według ustalonego wzoru.
5. Urzędowe formularze, o których mowa w ust.4, udostępniane są w wojewódzkich sądach administracyjnych, Naczelnym Sądzie Administracyjnym, urzędach gmin, a także w internecie pod adresem: <http://www.nsa.gov.pl/>.
Wniosek ten wolny jest od opłat sądowych.

Załączniki:

NR 1 - mapa przedstawiająca proponowany przebieg drogi.

z upoważnienia Wojewody Pomorskiego

Dyrektor
Wydziału Infrastruktury
Małgorzata Cymerys

/dokument podpisany elektronicznie/

Otrzymują (wraz z załącznikami):

1. Prezydent Miasta Gdyni, reprezentowany przez Pana Marcina Połom
2. Prezydent Miasta Gdyni
3. Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego dla miasta na prawach powiatu w Gdyni
4. WI-III/aa.

Otrzymują (bez załączników):

1. Morska Spółdzielnia Mieszkaniowa w Gdyni
2. Pani [REDAKOWANE]
3. Pan [REDAKOWANE]

