



GPB-III.7821.19.2025

DECYZJA NR 33 / 2026

Administratorem danych osobowych jest Wojewoda Łódzki. Dane przetwarzane są w celu realizacji czynności urzędowych. Masz prawo do dostępu, sprostowania, ograniczenia przetwarzania danych. Więcej informacji znajdziesz na stronie <https://www.gov.pl/web/uw-lodzki> w zakładce ochrona danych osobowych.

- zatwierdzenia projektu zagospodarowania terenu w zakresie rysunku projektu zagospodarowania terenu – nr rys. 2.1 - 2.6, stanowiącego załącznik do decyzji;
- zapisu pkt X.2, znajdującego się na stronie 8:
 „Teren, na którym zostanie przeprowadzona przebudowa, został oznaczony linią przerywaną w kolorze granatowym na załączniku nr 1 do niniejszej decyzji”;
- zapisu pkt X.3, znajdującego się na stronie 8:
 „Szczegółowy zakres przebudowy w/w ulicy określa projekt zagospodarowania terenu oraz projekt architektoniczno – budowlany, stanowiący załącznik nr 3 do niniejszej decyzji”;
- zapisu pkt X.4, znajdującego się na stronie 8:
 „Realizacja przebudowy wyżej wymienionej drogi wymaga określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązku przebudowy tej drogi – szczegóły w załącznik 3 do niniejszej decyzji”;
- zapisu pkt XI.2, znajdującego się na stronie 11:
 „Teren, na którym zostanie przeprowadzona przebudowa / budowa, został oznaczony linią przerywaną w kolorze niebieskim na załączniku nr 1 do niniejszej decyzji”;
- zapisu pkt XI.3, znajdującego się na stronie 11:
 „Szczegółowy zakres przebudowy lub budowy sieci uzbrojenia terenu określa projekt budowlany, dotyczący całego przedsięwzięcia, stanowiący załącznik nr 3 do niniejszej decyzji”;
- pkt XII.2, znajdującego się na stronie 11:
 „Szczegółowy zakres przebudowy / budowy ww. zjazdów określa projekt budowlany, dotyczący całego przedsięwzięcia, stanowiący załącznik nr 3 do niniejszej decyzji”;

i orzec w tym zakresie poprzez:

- określenie linii rozgraniczających teren przedmiotowej inwestycji na mapie w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi (6 arkuszy), stanowiącej załącznik nr 1 do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej;

- wprowadzenie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w punkcie III, na stronie 3, nowego zapisu:

„Linie rozgraniczające teren inwestycji oznaczono linią przerywaną w kolorze czerwonym dla drogi powiatowej – ul. Zakładowej oraz w kolorze fioletowym dla drogi gminnej – ul. Tranzytowej, na mapach w skali 1:500, obrazującej proponowany przebieg drogi wraz z istniejącym uzbrojeniem terenu (...) Mapy te stanowią załącznik nr 1 do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej;

- zatwierdzenie projektu zagospodarowania terenu w zakresie rysunku projektu zagospodarowania terenu, nr rys. 2.1 – 2.6, stanowiącego załącznik nr 2 do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej;

- wprowadzenie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w punkcie X.2, na stronie 8, nowego zapisu:

„Teren, na którym zostanie przeprowadzona przebudowa, został oznaczony linią przerywaną w kolorze granatowym na załączniku nr 1 do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej”;

- wprowadzenie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w punkcie X.3, na stronie 8, nowego zapisu:

„Szczegółowy zakres przebudowy w/w ulicy określa projekt zagospodarowania terenu oraz projekt architektoniczno – budowlany, stanowiący załącznik nr 3 do niniejszej decyzji oraz załącznik nr 2 do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej”;

- wprowadzenie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w punkcie X.4, na stronie 8, nowego zapisu:

„Realizacja przebudowy wyżej wymienionej drogi wymaga określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązku przebudowy tej drogi – szczegóły w załącznik 3 do niniejszej decyzji oraz w załączniku nr 2 do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej”;

- wprowadzenie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w punkcie XI.2, na stronie 11, nowego zapisu:

„Teren, na którym zostanie przeprowadzona przebudowa / budowa, został oznaczony linią przerywaną w kolorze niebieskim na załączniku nr 1 do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej”;

- wprowadzenie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w punkcie XI.3, na stronie 11, nowego zapisu:

„Szczegółowy zakres przebudowy lub budowy sieci uzbrojenia terenu określa projekt budowlany, dotyczący całego przedsięwzięcia, stanowiący załącznik nr 3 do niniejszej decyzji oraz załącznik nr 2 do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej”;

- wprowadzenie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w punkcie XII.2, na stronie 11, nowego zapisu:

„Szczegółowy zakres przebudowy / budowy ww. zjazdów określa projekt budowlany, dotyczący całego przedsięwzięcia, stanowiący załącznik nr 3 do niniejszej decyzji oraz załącznik nr 2 do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej”;

II. w pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymać w mocy.

U z a s a d n i e n i e

W dniu 25 lutego 2025 r. Prezydent Miasta Łodzi, działający za pośrednictwem Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich, złożył do Prezydenta Miasta Łodzi wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn. „Rozbudowa ul. Zakładowej na odcinku od al. Hetmańskiej do ul. Gajcego z wyłączeniem skrzyżowania z al. Józefiaka oraz rozbudowie ul. Tranzytowej na odcinku od ul. Zakładowej do ul. Trakcyjnej w Łodzi”.

Stosownie do zapisów art. 11d ust. 5 specustawy drogowej, Prezydent Miasta Łodzi pismem z dnia 30 kwietnia 2025 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Zawiadomienie wysłano wnioskodawcy oraz właścicielom i użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych złożonym wnioskiem, na adres wskazany w katastrze nieruchomości.

W dniu 24 lipca 2025 r. Prezydent Miasta Łodzi wydał decyzję Nr DPRG-UA-II.6.2025, znak: DPRG-UA-II.6740.5.1.2024, zwaną dalej „decyzją ZRiD”, udzielającą Prezydentowi

materialnego, bądź postępowania administracyjnego, jak i wad polegających na niewłaściwej ocenie okoliczności faktycznych. Podstawową zasadą postępowania odwoławczego jest to, iż organ II instancji nie ogranicza się jedynie do oceny zarzutów zawartych w odwołaniu, lecz rozpoznaje sprawę co do istoty. Art. 7 Kpa stanowi, że w toku postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności i podejmują wszelkie kroki niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. W myśl art. 8 § 1 Kpa, organy administracji publicznej prowadzą postępowanie w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej, kierując się zasadami proporcjonalności, bezstronności i równego traktowania. Organ administracji publicznej jest zobowiązany w sposób wyczerpujący zebrać i rozpatrzyć cały materiał dowodowy, o czym stanowi art. 77 § 1 i 80 Kpa.

Zaskarżona decyzja ZRiD została wydana na podstawie przepisów specustawy drogowej. W postępowaniu odwoławczym organ II instancji bada zasadność wydania zaskarżonej decyzji oraz zachowanie przez organ I instancji procedury przewidzianej w specustawie drogowej. Specustawa drogowa jest zatem aktem prawnym o charakterze szczególnym w stosunku do ustawodawstwa zwykłego, w tym do zasad określonych w Kpa. Specustawa drogowa ma na celu stworzenie warunków prawnych zapewniających sprawny przebieg realizacji inwestycji drogowych. Wyjątkowy charakter ustawy, wyrażony jest nie tylko w jej tytule, ale wynika też z całokształtu uregulowań stanowiących uproszczenie postępowania administracyjnego w stosunku do uregulowań m.in. ustawy z dnia 7 lipca 1997 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. z 2025 r. poz. 418 ze zm.), zwanej dalej „Prawem budowlanym”, gdyż inwestor uzyskuje jedną decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawierającą w sobie m.in. ustalenie lokalizacji inwestycji, zatwierdzenie podziałów nieruchomości i pozwolenie na budowę. Przepisy specustawy drogowej mają w tym przypadku charakter *lex specialis*, gdyż regulują zasady i warunki przygotowywania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, w tym lokalizację, nabywanie nieruchomości oraz zasady realizacji, jak i organy właściwe do orzekania w tych sprawach.

Zgodnie z art. 138 § 1 pkt 2 Kpa, organ odwoławczy wydaje decyzję, w której uchyla zaskarżoną decyzję w całości albo w części i w tym zakresie orzeka co do istoty sprawy albo uchylając tę decyzję - umarza postępowanie organu I instancji w całości albo w części. Jednocześnie, jak stanowi art. 11g ust. 3 specustawy drogowej, w postępowaniu przed organem odwoławczym oraz przed sądem administracyjnym nie można uchylić decyzji w całości ani

stwierdzić jej nieważności, gdy wadą dotknięta jest tylko część decyzji dotycząca odcinka drogi, nieruchomości, działki.

Zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 2 specustawy drogowej, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera w szczególności określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych innych dróg publicznych w przypadku, gdy wniosek, o którym mowa w art. 11d, zawiera określenie granic tych pasów. W myśl art. 12 ust. 1 specustawy drogowej, decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zatwierdza się podział nieruchomości, natomiast zgodnie z ust. 2 powyższego artykułu, linie rozgraniczające teren ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości.

W punkcie III decyzji ZRiD organ I instancji wskazał: „Linie rozgraniczające teren inwestycji oznaczono linią przerywaną w kolorze czerwonym dla drogi powiatowej – ul. Zakładowej oraz w kolorze fioletowym dla drogi gminnej – ul. Tranzytowej, na mapach w skali 1:500, obrazującej proponowany przebieg drogi (...)”. Linie rozgraniczające teren inwestycji oznaczone na mapie z proponowanym przebiegiem drogi są tożsame z liniami rozgraniczającymi teren inwestycji naniesionymi na części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu.

Analizując arkusze mapy z proponowanym przebiegiem drogi, tutejszy organ stwierdził, iż linie rozgraniczające teren inwestycji przebiegają przez działki (nr ewid. 45/14, 83/30), które - jak wynika z treści decyzji ZRiD - nie ulegają podziałowi.

W dniu 5 grudnia 2025 r. organ wojewódzki wezwał inwestora do skorygowania mapy z proponowanym przebiegiem drogi oraz części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu w powyższym zakresie. Odpowiadając na powyższe wezwanie, w dniu 13 stycznia 2026 r. inwestor przedłożył mapę z projektowanym przebiegiem drogi, z której wynika, że linie rozgraniczające teren inwestycji uprzednio przebiegające przez działki o nr ewid. 45/14, 83/30 i nie dzielące ich, zostały określone jako „linia określająca zakres inwestycji”. Powyższe uzupełnienie/korekta dotyczyło również części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu.

Ponadto, z akt sprawy wynika, że w związku z planowaną inwestycją planowana była przebudowa dróg wewnętrznych. Mając na uwadze konstytucyjne zasady należy stwierdzić, że ustawy takiej jak specustawa drogowa, przewidującej możliwość ograniczenia a nawet odebrania prawa własności nieruchomości, i to w szczególnym, uproszczonym trybie, nie można interpretować rozszerzająco. Zatem zawarte w art. 1 ust. 1 specustawy drogowej odesłanie nie przewiduje żadnych wyjątków, co oznacza, iż jedynie inwestycja dotycząca drogi

stanowiącej drogę publiczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych może być prowadzona na zasadach i warunkach przewidzianych w tej specustawie. Niedopuszczalna jest zatem interpretacja art. 1 ust. 1 specustawy drogowej wykraczająca poza jego wyraźne i jednoznaczne brzmienie. W konsekwencji decyzję ZRiD można wydać dla takiego rodzaju inwestycji, która mieści się w ustawowym pojęciu drogi zdefiniowanym w ustawie o drogach publicznych, a więc dla realizacji inwestycji drogowej jako budowli, a nie wszystkiego, co ma znajdować się w pasie drogowym (patrz: wyrok NSA z dnia 5 czerwca 2019 r., sygn. akt II OSK 528/19).

Należy wskazać, że roboty polegające na przebudowie drogi wewnętrznej wykraczają poza zakres przedmiotowy specustawy drogowej określony art. 1 ust. 1, tj. przebudowa drogi wewnętrznej nie może być realizowana na podstawie specustawy drogowej.

W związku z powyższym, wezwaniem z dnia 5 grudnia 2025 r. organ wojewódzki wezwał inwestora do doprowadzenia zakresu przedmiotowej inwestycji do zgodności z przepisami specustawy drogowej.

Odpowiadając w dniu 13 stycznia 2026 r. na powyższe wezwanie, inwestor uzupełnił akta sprawy przedkładając skorygowaną część rysunkową projektu zagospodarowania terenu oraz mapę zawierającą proponowany przebieg drogi. Przedłożona dokumentacja swoim zakresem nie obejmuje już przebudowy dróg wewnętrznych.

Wobec faktu, że przedłożona przez inwestora mapa z projektowanym przebiegiem drogi oraz część rysunkowa projektu zagospodarowania terenu odpowiada prawu, organ II instancji postanowił dokonać w powyższym zakresie konwalidacji zaskarżonej decyzji.

W związku z dokonaną przez organ odwoławczy konwalidacją decyzji ZRiD w przedmiocie linii rozgraniczających teren inwestycji (zmiana nazewnictwa linii określających zakres inwestycji w przypadku braku podziału nieruchomości) oraz zakresu przedmiotowej inwestycji (wyłączenie przebudowy dróg wewnętrznych), celem ujednolicenia i zachowania zgodności dokonanych zmian z ustaleniami decyzji ZRiD, nastąpiła konieczność zmiany treści poszczególnych zapisów w sentencji decyzji ZRiD.

Specustawa drogowa jest regulacją poprzedzającą budowę drogi w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2025 r. poz. 889), zwanej dalej „ustawą DP”. Przepis art. 1 ust. 1 specustawy drogowej stanowi, że ustawa określa zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych w rozumieniu ustawy DP. Zatem należy ocenić, czy w danej sytuacji mamy do czynienia z drogą publiczną, aby móc realizować inwestycję na podstawie specustawy drogowej. Zgodnie z art. 1 ustawy

DP, drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych. Jednocześnie, znaczenie pojęcia „droga” zostało ujęte w art. 4 pkt 2 ustawy DP, z którego wynika, że droga oznacza budowlę składającą się z części i urządzeń drogi, budowli ziemnych, lub drogowych obiektów inżynierskich, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 7 Prawa budowlanego, stanowiącą całość techniczno-użytkową, usytuowaną w pasie drogowym i przeznaczoną do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt. Natomiast, pas drogowy to wydzielony liniami rozgraniczającymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym jest lub będzie usytuowana droga (art. 4 pkt 1 ustawy DP). Dodatkowo, zgodnie z treścią art. 4 pkt 17 ustawy DP, budowa drogi polega na wykonywaniu połączenia drogowego między określonymi miejscami lub miejscowościami, a także jego odbudowę i rozbudowę. Drogi publiczne ze względu na funkcję w sieci drogowej dzielą się na następujące kategorie: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe oraz drogi gminne (art. 2 ust. 1 ustawy DP). Zawarte w art. 1 ust. 1 specustawy drogowej odesłanie nie przewiduje żadnych wyjątków, co oznacza, iż jedynie inwestycja dotycząca drogi stanowiącej drogę publiczną w rozumieniu ustawy DP może być prowadzona na zasadach i warunkach przewidzianych w specustawie drogowej.

Zakres przedmiotowej inwestycji obejmuje rozbudowę ul. Zakładowej (droga powiatowa nr 1151E, klasa drogi: Z) na odcinku od al. Hetmańskiej do ul. Gajcego z wyłączeniem skrzyżowania z al. Józefiaka (długość projektowanej drogi powiatowej: 1 433,22 m) oraz rozbudowie ul. Tranzytowej (droga gminna nr 161814E, klasa drogi: D) na odcinku od ul. Zakładowej do ul. Trakcyjnej w Łodzi (długość projektowanej drogi gminnej: 491,51 m). W ramach przedmiotowego zamierzenia planowane jest wykonanie robót budowlanych polegających m. in. na:

- rozbudowie ul. Zakładowej na odcinku od al. Hetmańskiej do ul. Gajcego z wyłączeniem skrzyżowania z al. Józefiaka oraz rozbudowa ul. Tranzytowej od ul. Zakładowej do ul. Trakcyjnej w Łodzi;
- budowie kanalizacji deszczowej wraz z odwodnieniem;
- budowie zbiorników retencyjnych;
- budowie chodników, ścieżek rowerowych i pieszo – rowerowych;

- budowie i przebudowie zjazdów;
- przebudowie przystanków komunikacji zbiorowej;
- budowie i przebudowie oświetlenia;
- budowie kanału technologicznego;
- przebudowie sygnalizacji świetlnej;
- przebudowie kolidujących sieci uzbrojenia terenu: odcinków wodociągów wraz z przyłączami wodociągowymi, gazociągu wraz z przyłączami gazociągowymi, sieci elektroenergetycznej z przyłączami elektroenergetycznymi i teletechnicznej z przyłączami teletechnicznymi, kanalizacji sanitarnej i przyłączy do kanalizacji sanitarnej.

Zastosowanie procedury dotyczącej dróg publicznych zawartej w specustawie drogowej jest zatem zasadne.

Zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 5 specustawy drogowej, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera w szczególności zatwierdzenie podziału nieruchomości; pkt 6 – oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego. W myśl art. 12 ust. 1 specustawy drogowej, decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zatwierdza się podział nieruchomości, natomiast zgodnie z ust. 2 powyższego artykułu, linie rozgraniczające teren ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości.

W zaskarżonej decyzji ZRiD w punkcie VII.1 wskazano, że: „Nieruchomości przedstawione w trzeciej kolumnie poniższej tabeli, staną się z mocy prawa własnością Miasta Łódź z dniem, w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna (...)”. Zestawiając ze sobą wskazane działki określone w powyższej trzeciej kolumnie z aktami sprawy, wynika, że działki z przedmiotowej trzeciej kolumny są działkami, które w całości leżą w liniach rozgraniczających teren przedmiotowej inwestycji i winny stać się własnością jednostki samorządu terytorialnego, oraz działki, które dopiero ulegną podziałowi w związku z planowaną rozbudową drogi. Dopiero w czwartej kolumnie omawianej tabeli określono numery działek powstałych w wyniku podziału działek i leżących w liniach rozgraniczających teren inwestycji, które winny stać się własnością jednostki samorządu terytorialnego.

W toku prowadzonego postępowania odwoławczego dotyczącego decyzji ZRiD, w dniu 5 września 2025 r. do tutejszego organu wpłynęło, przekazane przez organ I instancji,

postanowienie Prezydenta Miasta Łodzi Nr DPRG-UA-II.1898.2025, z dnia 1 września 2025 r., prostujące oczywistą omyłkę w sentencji decyzji ZRiD, w zakresie punktu VII.1.

W treści powyższego postanowienia wskazano, że wiersz 222 i 223 na stronie 6 decyzji ZRiD otrzymuje brzmienie: „Nieruchomości przedstawione w czwartej kolumnie poniższej tabeli staną się z mocy prawa własnością Miasta Łódź z dniem, w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna”. Mocą ww. postanowienia, zamieszczoną w punkcie VII.1. tabelę zastąpiono tabelą, w której w czwartej kolumnie zostały określone działki, które w całości położone są w liniach rozgraniczających teren przedmiotowej inwestycji oraz numery działek powstałych w wyniku podziału działek i leżących w liniach rozgraniczających teren inwestycji.

Organ wojewódzki wskazuje, że powyższe postanowienie Prezydenta Miasta Łodzi Nr DPRG-UA-II.1898.2025, z dnia 1 września 2025 r., w połączeniu z treścią decyzji ZRiD zawiera tekst kompletny.

Zgodnie art. 11d ust. 5 specustawy drogowej, wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych wysyłają 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 dniu 3 września 2025 r. Wojewoda Łódzki wystąpił do Prezydenta Miasta Łodzi z wezwaniem, a w dniu 18 września 2025 r. ponowił wezwanie, o uzupełnienie akt o informacje dotyczące:

1. okresu publikacji obwieszczenia Prezydenta Miasta Łodzi o wszczęciu postępowania w Biuletynie Informacji Publicznej i na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Łodzi;
2. dnia publikacji powyższego obwieszczenia w prasie lokalnej, z wskazaniem tytułu prasowego.

Odpowiadając na powyższe wezwanie, w piśmie z dnia 23 września 2025 r. Prezydent Miasta Łodzi wskazał, że: „Informacja dotycząca wszczęcia postępowania została zamieszczona na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Łodzi, natomiast nie została zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w prasie lokalnej”.

Oceniając powyższe uchybienie związane z brakiem zamieszczenia przez organ I instancji obwieszczenia o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji ZRiD w Biuletynie Informacji Publicznej i w prasie lokalnej należy zbadać, czy uchybienie to miało wpływ na wynik sprawy, tj. że wynik sprawy byłby odmienny gdyby do naruszenia takiego nie doszło. Wpływ na ocenę powyższego uchybienia ma fakt, że Prezydent Miast Łodzi, za pośrednictwem operatora pocztowego, wysłał wnioskodawcy, właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem zawiadomienie o wydaniu tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości. Istotnym jest, że zgodnie z wymogiem art. 11f ust. 3 specustawy drogowej, Prezydent Miasta Łodzi oprócz wysłania zawiadomień o wydaniu decyzji ZRiD dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystemu na adres wskazany w katastrze nieruchomości, pozostałe strony zawiadomił w drodze obwieszczenia zamieszczonego w prasie lokalnej, na BIP i tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Łodzi. Tym samym żadna ze stron nie została pozbawiona prawa wniesienia odwołania od decyzji ZRiD. Podkreślić należy fakt, że odwołanie od decyzji złożyły wyłącznie strony, które otrzymały od organu I instancji zawiadomienie o wydaniu decyzji ZRiD.

Biorąc pod uwagę powyższe fakty, tutejszy organ wskazuje, że ww. uchybienie proceduralne nie świadczy o wadliwości wydanej przez Prezydenta Miasta Łodzi decyzji ZRiD w stopniu uzasadniającym jej uchylenie (patrz: wyrok WSA w Rzeszowie z dnia 17 stycznia 2023 r., sygn. akt II SA/Rz 944/22).

Zgodnie z art. 11b ust. 1 specustawy drogowej, właściwy zarządca drogi składa wnioski po uzyskaniu opinii m. in. właściwych miejscowo zarządu województwa, zarządu powiatu oraz wójta (burmistrza, prezydenta miasta). W aktach przedmiotowej sprawy znajduje się pismo Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 8 kwietnia 2025 r., znak: BPPWŁ.ZP.4041.44.2025, pozytywnie opiniujące realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. W niniejszej sprawie nie ma umocowania prawnego obowiązku uzyskania opinii właściwego miejscowo zarządu powiatu oraz wójta. Zgodnie z ustawą z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2024 r. poz. 107 ze zm.), prezydent miasta na prawach powiatu, jakim jest miasto Łódź, jednocześnie wykonuje funkcję starosty oraz zarządu powiatu (art. 92 ust. 1).

Do wniosku o wydanie decyzji o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej zarządca drogi, zgodnie z art. 11d ust. 1 specustawy drogowej, załączył:

- mapę przedstawiającą proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu, sporządzoną na kopii mapy do celów projektowych w skali 1:500 (w 6 arkuszach)- skorygowaną na etapie postępowania odwoławczego;
- analizę powiązania drogi z innymi drogami publicznymi;
- mapy zawierające podział nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami;
- określenie nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz samorządu terytorialnego – Miasto Łódź;
- określenie nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone;
- określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu;
- projekt zagospodarowania terenu i projekt architektoniczno-budowlany wraz z zaświadczeniami, o których mowa w art. 12 ust. 7 Prawa budowlanego, aktualnymi na dzień opracowania projektu;
- opinię Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 7 czerwca 2023 r., znak: WUOZ-ZA.5152.271.2023.ED, w której wskazano, że obszar objęty przedmiotową inwestycją nie jest objęty żadną formą ochrony konserwatorskiej, wobec czego „(...) Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków nie zajmuje stanowiska w powyższej sprawie”.

Ponadto, do projektu budowlanego załączone zostały:

- ostateczna decyzja Dyrektora Zarządu Zlewni w Sieradzu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 20 listopada 2023 r., znak: PO.ZUZ.5.4210.766.2023.PŁ – pozwolenie wodnoprawne dla Gminy Miasto Łódź na likwidację urządzeń wodnych w ramach przedmiotowej inwestycji;
- ostateczną decyzję Prezydenta Miasta Łodzi Nr 35/U/2023, z dnia 30 maja 2023 r., znak: DEK.OŚR-I.6220.178.2022, o środowiskowych uwarunkowaniach, w której stwierdzono brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia;
- ostateczną decyzję Prezydenta Miasta Łodzi Nr 8/U/2025, z dnia 24 lutego 2025 r., znak: DEK-OR-I.6220.110.2024, w sprawie zmiany (głównie w zakresie wycinki drzew) decyzji Prezydenta Miasta Łodzi Nr 35/U/2023, z dnia 30 maja 2023, o środowiskowych uwarunkowaniach.

W ocenie tutejszego organu przedłożony wniosek o zezwolenie na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej jest kompletny i spełnia wymogi określone w art. 11d ust. 1 specustawy drogowej.

Dla przedmiotowej inwestycji, na podstawie art. 71 ust. 1, 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz.U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.), zwanej dalej „ustawą środowiskową”, a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem środowiskowym”, w dniu 30 maja 2023 r. Prezydent Miasta Łodzi wydał decyzję Nr 35/U/2023, znak: DEK-OŚR-I.6220.178.2022, o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, w której stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia i określił istotne warunki oraz wymagania korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Decyzją Nr 8/U/2025, z dnia 24 lutego 2025 r., znak: DEK-OR-I.6220.110.2024, Prezydent Miasta Łodzi zmienił ww. własną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach głównie w zakresie wycinki drzew, a pozostałe zapisy zmienianej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie uległy zmianie.

W myśl § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia środowiskowego, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

W następnej kolejności organ odwoławczy sprawdził, czy analizowana decyzja ZRiD spełnia wymagania art. 11f ust. 1 specustawy drogowej, w którym wymieniono niezbędne elementy, jakie powinna zawierać decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Zaskarżona decyzja ZRiD zawiera m.in.: wymagania dotyczące powiązania dróg z innymi drogami publicznymi; określenie linii rozgraniczających teren inwestycji (konwalidowane na etapie postępowania odwoławczego); warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa oraz wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich. Decyzja ZRiD, zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 5 specustawy drogowej, zatwierdza podział nieruchomości oraz określa

14

nieruchomości lub ich części, które staną się własnością Miasta Łódź. Ponadto, zgodnie z art. 16 ust. 2 specustawy drogowej w pkt VIII.1 decyzji ZRiD określono termin wydania nieruchomości na 121 dzień od dnia, w którym decyzja stanie się ostateczna z zastrzeżeniem warunków wynikających z nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Na mocy przedmiotowej decyzji ZRiD zatwierdzono również projekt zagospodarowania terenu oraz projekt architektoniczno-budowlany (załącznik nr 3 do decyzji ZRiD). Zaskarżona decyzja ZRiD ustala również obowiązek przebudowy innych dróg publicznych, obowiązek przebudowy/budowy sieci uzbrojenia terenu oraz zjazdów położonych poza liniami rozgraniczającymi teren inwestycji. Decyzja określa także szczególne warunki zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych oraz wymagania dotyczące nadzoru na budowie.

W ocenie organu odwoławczego zaskarżona decyzja ZRiD wypełnia warunki zawarte w art. 11f ust. 1 specustawy drogowej, w którym są wymienione niezbędne elementy, jakie powinna zawierać decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 20 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego, do podstawowych obowiązków projektanta należy opracowanie projektu budowlanego w sposób zgodny z wymogami ustawy, przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. W związku z powyższym, za wszystkie rozwiązania zawarte w projekcie odpowiada jego autor. W celu potwierdzenia ich prawidłowości projektanci, a także projektanci sprawdzający dołączyli, w myśl art. 34 ust. 3d pkt 3 ww. ustawy, oświadczenie o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Wszelkie zastosowane rozwiązania zostały zaprojektowane przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane, aktualne na dzień ich opracowania.

W przedmiotowej sprawie, po dokonaniu analizy przedłożonego projektu budowlanego, tutejszy organ stwierdził, że jest on zgodny z art. 34 ust. 1 i ust. 2 Prawa budowlanego oraz 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 ze zm.).

Na wniosek inwestora, organ I instancji nadał zaskarżonej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności (punkt XVIII decyzji ZRiD). Zgodnie z art. 17 ust. 1 specustawy drogowej, wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych nadają decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek właściwego zarządcy drogi, uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym.

15

Nie może budzić wątpliwości (co potwierdza również ugruntowany pogląd w orzecznictwie), iż budowa drogi publicznej leży w interesie społecznym. *Jest bowiem oczywiste, że szybka i sprawna budowa, przebudowa, czy rozbudowa dróg publicznych w Polsce i w związku z tym poprawa infrastruktury drogowej leży w interesie społecznym i gospodarczym, stanowiąc tym samym cel publiczny* (wyrok WSA w Łodzi z dnia 6 czerwca 2024 r., sygn. akt II SA/Łd 905/23).

W ocenie organu wojewódzkiego w rozpatrywanej sprawie zostały spełnione warunki do nadania zapadłej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Inwestor w toku powadzonego przez organ I instancji postępowaniu, w dniu 11 lipca 2025 r. złożył w tym zakresie stosowny wniosek uzasadniony interesem społecznym, w którym m. in. wskazał: „Ul. Zakładowa nie posiada żadnych udogodnień dla rowerzystów. Po ulicy odbywa się regularne kursowanie pojazdów transportu zbiorowego, ale jednocześnie nie są zapewnione bezpieczne dojścia do przystanków komunikacyjnych. Nie wszystkie miejsca, gdzie piesi przekraczają drogę, są odpowiednio oznakowane jako przejścia dla pieszych. Istniejący stan elementów pasa drogowego, a w przypadku niektórych jego całkowitego braku, stanowi zagrożenie dla zdrowia i życia ludzkiego. Na ul. Tranzytowej występuje jednostronny chodnik o szerokości 1 m. Droga ma nawierzchnię gruntową. Na ul. Zakładowej występuje duże natężenie ruchu z racji, że stanowi ona dojazd do autostrady A1 zarówno od strony wschodniej jak i zachodniej.auta z ul. Zakładowej skręcają w Al. Józefiaka, która bezpośrednio prowadzi ruch na autostradę. (...) Z racji złego i bardzo złego stanu technicznego jezdni i chodników, braku infrastruktury dla rowerzystów i dużego natężenia ruchu istnieje bardzo wysokie ryzyko wypadków. (...) Wydanie decyzji ZRID wraz z rygorem natychmiastowej wykonalności pozwoli na realizację inwestycji, zgodnie z założonymi w umowie terminami i ograniczy możliwe finansowe roszczenia Wykonawcy z tytułu późnego przekazania placu budowy. Ponadto, gdy miasto nie rozpocznie realizacji inwestycji w br. istnieje ryzyko utraty środków finansowych przeznaczonych na ten cel oraz narażenie na zarzut niegospodarności”.

Należy podkreślić, że w sytuacji gdy organ stwierdzi, że istnieją przesłanki określone w ww. przepisie, nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest uprawnione. Interes społeczny jest pojęciem niezdefiniowanym ustawowo, niedookreślonym i niejednolitym, natomiast wnioskujący zarządca drogi wskazał, na czym interes ten w konkretnym przypadku polega i dlaczego, jego zdaniem, ta przesłanka uzasadnia nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności.

Mając na uwadze powyższe, w przedmiotowej sprawie nie doszło do naruszenia przepisów postępowania oraz przepisów prawa materialnego w stopniu powodującym konieczność uchylenia w całości decyzji ZRiD.

Analiza projektu budowlanego i ustalonego przebiegu linii rozgraniczających inwestycję prowadzi do wniosku, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie narusza obowiązujących przepisów prawa oraz interesów osób trzecich.

Odnosząc się do zarzutów skarżących, organ odwoławczy wyjaśnia, co następuje.

Skarżący w złożonym odwołaniu kwestionują zasadność przebiegu przedmiotowej inwestycji przez nieruchomości stanowiącą ich własność. W pierwszej kolejności należy wskazać - zgodnie z linią orzecznictwa sądów administracyjnych - że zarówno organ wydający decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, jak i organ odwoławczy, mogą działać tylko w granicach złożonego przez zarządcę drogi wniosku i nie mają możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji, a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości, zaproponowany przez wnioskodawcę. To inwestor jest kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji całej inwestycji, natomiast organ orzekający wyznacza dopuszczalne prawem granice tej kreacji, poprzez dokonywanie oceny prawnej, kończącej się aktem władztwa publicznego, określającego te granice (patrz: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 16 maja 2024 r., sygn. akt II OSK 1314/22). Niedopuszczalna jest zatem ocena racjonalności i słuszności koncepcji przedstawionej przez inwestora. Z przepisów specustawy drogowej wynika bowiem jednoznacznie, że to inwestor decyduje o przebiegu trasy oraz najkorzystniejszych, z jego punktu widzenia, rozwiązaniach lokalizacyjnych i techniczno-organizacyjnych. Podkreślenia przy tym wymaga, że ustawodawca nie nałożył na inwestora obowiązku rozważenia i przedstawienia alternatywnych rozwiązań i wariantów przebiegu drogi, co w konsekwencji oznacza, że organ rozpoznający wniosek dokonuje jedynie sprawdzenia, czy spełnia on ustawowe wymogi – jest kompletny, inwestor uzyskał stosowne uzgodnienia, opinie i zezwolenia – oraz czy przedłożony projekt jest zgodny ze specustawą drogową i dotyczy dróg publicznych (patrz: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 28 listopada 2023 r., sygn. akt II OSK 2141/23; wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 stycznia 2025 r., sygn. akt II OSK 24/32/24). Ocenie dokonywanej przez organy pierwszej i drugiej instancji, podlega zatem zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach specustawy drogowej.

Mając na uwadze powyższe, organ wojewódzki w toku prowadzonego postępowania pismem z dnia 2 września 2025 r. wystąpił do inwestora o zajęcie stanowiska w zakresie

17

realizacji inwestycji na działce skarżących, dając tym samym inwestorowi możliwość modyfikacji projektu w tym zakresie.

W piśmie z dnia 10 września 2025 r., stanowiącym odpowiedź inwestora na powyższe wezwanie z dnia 2 września 2025 r., wskazano: „Poszerzenie pasa drogowego na wysokości ww. działki wynika z faktu, że zarówno po stronie północnej jak i południowej jezdni planowana jest budowa chodnika. W stanie istniejącym na wysokości pos. Zakładowa 142 brak jest ciągów komunikacyjnych dla pieszych. Na innych odcinkach ul. Zakładowej występują one jedynie odcinkowo. Jednocześnie w ul. Zakładowej funkcjonuje komunikacja zbiorowa i zlokalizowane są przystanki umożliwiające korzystanie z tej komunikacji. Zasadnym jest wykonanie chodników, które zapewnią bezpieczne dojścia do peronów autobusowych oraz możliwość bezpiecznego poruszania się przez pieszych. Najbliższy przystanek komunikacyjny zlokalizowany jest przy posesji Zakładowa 138, w bliskiej odległości od zamieszkania Skarżących. W stanie istniejącym piesi i korzystający z przystanków poruszają się poboczami. Biorąc pod uwagę duże natężenie ruchu samochodowego, w tym ruchu ciężkiego, który kieruje się m. in. do autostrady A1 poprzez Al. Józefiaka, korzystanie przez pieszych z pobocza jest niebezpieczne. Należy również nadmienić, że nadrzędnym celem inwestycji – poza polepszeniem stanu technicznego drogi – jest poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, w tym pieszych. Inwestor nie widzi możliwości zmian projektowych w rejonie pos. Zakładowa 142, bowiem spowodowałyby to przerwanie ciągłości chodnika, co w żaden sposób nie znajduje uzasadnienia z uwagi na potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa. Ponadto należy dodać, że odległość 8 m, o której piszą w odwołaniu Skarżące, ujęta jest w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (...). Przepisy Rozporządzenia z § 2 ust. 1 cyt.: (...) stosuje się przy projektowaniu, budowie i przebudowie oraz zmianie sposobu użytkowania budynków oraz budowli nadziemnych i podziemnych spełniających funkcje użytkowe budynków (...). Przepisy nie mają zastosowania przy remontach, budowie i rozbudowie dróg”.

W złożonym odwołaniu Skarżące wskazują: „Pod wskazanym w zawiadomieniu adresem (...) nie udało się odszukać decyzji DPRG-UA-II.6.2025, podany nr telefonu kontaktowego 42-68-43-64 jest nieprawidłowy”.

Z treści art. 11f ust. 3 specustawy drogowej wynika, że organ poprzez zawiadomienie informuje strony o wydaniu decyzji ZRiD. Z tegoż przepisu nie wynika, że w zawiadomieniu musi być wskazany adres strony internetowej, na której będzie opublikowana treść decyzji ZRiD lub numer telefonu, pod którym można uzyskać informację. Niemniej jednak, jak wynika

18

z treści ww. zawiadomienia, treść decyzji ZRiD została udostępniona na stronie BIP Urzędu Miasta Łodzi na okres 14 dni począwszy od 1 sierpnia 2025 r. Obowiązek udostępnienia treści decyzji ZRiD na stronie BIP organu, w przypadku uprzedniego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wynika z treści art. 72 ust. 6 ustawy środowiskowej. Należy stwierdzić, iż organ I instancji wypełnił przedmiotowy obowiązek. W związku z powyższym, ww. zarzuty nie mają wpływu na ocenę przez organ II instancji zawiadomienia Prezydenta Miasta Łodzi o wydaniu decyzji ZRiD, a tym bardziej na ocenę prawną decyzji ZRiD.

Po skorygowaniu, na etapie postępowania odwoławczego, wyżej wykazanych uchybień, Wojewoda Łódzki postanowił dokonać w powyższym zakresie konwalidacji zaskarżonej decyzji, zgodnie z sentencją niniejszej decyzji.

Niniejsza decyzja jest ostateczna w administracyjnym toku instancji.

Zgodnie z art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 roku Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2026 r. poz. 143), zwanej dalej „Ppsa”, na decyzję przysługuje stronom prawo wniesienia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi, ul. Piotrkowska 135, za pośrednictwem Wojewody Łódzkiego, w terminie 30 dni od dnia jej doręczenia. Wysokość wpisu od skargi wynosi 500 zł. Strona ma możliwość ubiegania się o zwolnienie od kosztów albo przyznanie pomocy prawnej. Stronie może być przyznane prawo pomocy na jej wniosek złożony przed wszczęciem postępowania lub w toku postępowania. Wniosek ten wolny jest od opłat sądowych (art. 243 § 1 Ppsa). Prawo pomocy obejmuje zwolnienie od kosztów sądowych oraz ustanowienie adwokata, radcy prawnego, doradcy podatkowego lub rzecznika patentowego (art. 244 § 1 Ppsa). W myśl art. 254 § 1 Ppsa wniosek o przyznanie prawa pomocy oraz wniosek o przyznanie kosztów nieopłaconej pomocy prawnej składa się do właściwego wojewódzkiego sądu administracyjnego. Strona, która nie ma miejsca zamieszkania, pobytu lub siedziby na obszarze właściwości sądu, o którym mowa w § 1, może złożyć wniosek, w innym wojewódzkim sądzie administracyjnym. Wniosek ten przesyła się niezwłocznie do sądu właściwego (§ 2).

Z up. WOJEWODY ŁÓDZKIEGO

Jakub Lepalczyk
Dyrektor Wydziału
Gospodarki Przestrzennej
i Budownictwa

Załączniki:

1. załącznik nr 1 (6 arkuszy) - mapa w skali 1:500 z proponowanym przebiegiem drogi
2. załącznik nr 2 (6 arkuszy) – część rysunkowa projektu zagospodarowania terenu

Otrzymują:

1. Prezydent Miasta Łodzi, reprezentowany przez Dyrektora Miejskiego Centrum Inwestycji
 2. xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
 3. xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
 4. aa
- pozostałe strony zgodnie z art. 11f ust. 6 w związku z ust. 3 specustawy drogowej

Do wiadomości:

1. Prezydent Miasta Łodzi
2. Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego do m. Łodzi

(podpisano elektronicznie)