Znak pisma: DLI-III.7621.63.2022.AW.22

Warszawa, 27 czerwca 2024 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572), zwanej dalej „*kpa*”, oraz art. 11g ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania   
i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 311), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, po rozpatrzeniu odwołań Pani A.M. i Pana J.M., Pana W.W, Pana Z.M., Pana A.S., Pana A.M., Pani A.D. i Pana R.D. od decyzji Wojewody Małopolskiego Nr 27/2022 z dnia 15 września 2022 r., znak: WI-VI.7820.1.63.2021.DS, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn. Budowa drogi ekspresowej S7 Warszawa – Kraków, od węzła Miechów (bez węzła) do węzła Szczepanowice (bez węzła) na odcinku od km 622+185 do km 627+501,46, o długości 5.316 km zlokalizowana w województwie małopolskim w powiecie miechowskim w gminie Miechów, na terenie miasta Miechów oraz miejscowości Bukowska Wola, Wymysłów, Parkoszowice, Poradów i Szczepanowice w ramach zadania: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 od granicy woj. świętokrzyskiego do Krakowa, odcinek: węzeł Miechów (bez węzła) – węzeł Szczepanowice (bez węzła)”,

1. **Uchylam**:

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 2, w wierszu 4, licząc od góry strony, oraz na stronie 11, w wierszu 1, licząc od dołu strony, zapis:

„346/3 (346/2)”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 2, w wierszu 20, licząc od góry strony, oraz na stronie 12, w wierszu 16, licząc od góry strony, zapis:

„51/11 (51/5)”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 3, w wierszach 3-4, licząc od dołu strony, oraz na stronie 47, w wierszu 9, licząc od dołu strony, zapis:

„346/5 (346/2)”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 4, w wierszach 7-8, licząc od góry strony, na stronie 4, w wierszu 13, licząc od dołu strony, na stronie 50, w wierszu 21, licząc od góry strony, oraz na stronie 54, w wierszu 6, licząc od góry strony, zapis:

„51/13 (51/5)”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 4, w wierszu 10, licząc od dołu strony, oraz na stronie 54, w wierszu 15, licząc od góry strony, zapis:

„51/12 (51/5)”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 19, w pkt 15,   
  w tabeli dotyczącej lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| PZM-8 | 624+040,00 | Przepust pełniący funkcję przejścia dla małych zwierząt | 2,5  Szerokość strefy przeznaczonej na ew. spływ wód 1,00 m  Szerokość strefy przeznaczonej dla migracji zwierząt 1,50 m | 2,05 | 0,17 |
| PZM-1 | 624+400,00 | Przepust pełniący funkcję przejścia dla małych zwierząt | 3,00  Szerokość strefy przeznaczonej na ew. spływ wód 1,00 m  Szerokość strefy przeznaczonej dla migracji zwierząt 2,00 m | 2,52 | 0,21 |

„

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 20, w pkt 15,   
  w tabeli dotyczącej lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| PZS-7 | 627+007,45 | Przepust pełniący funkcję przejścia dla średnich zwierząt | 9,00  Szerokość strefy przeznaczonej na ew. spływ wód 3,00 m  Szerokość strefy przeznaczonej dla migracji zwierząt 6 m | 7 | 0,78 |
| PZS-7 w ciągu drogi dodatkowej JD5L | 1+260,502 | 9,00  Szerokość strefy przeznaczonej na ew. spływ wód 3,00 m  Szerokość strefy przeznaczonej dla migracji zwierząt 6 m | 4,50 | 2,57 |
| PZS-7 w ciągu drogi dodatkowej JD4P | 1+219,843 | 9,00  Szerokość strefy przeznaczonej na ew. spływ wód 3,00 m  Szerokość strefy przeznaczonej dla migracji zwierząt 6 m | 4,50 | 5,30 |

„

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 29, pod pozycją 14 i 15 tabeli zawierającej podziały nieruchomości z obrębu 0003 Bukowska Wola, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 14 | 345/1 | 5,9422 | 345/3 | 0,5686 | pod inwestycję |
| 345/4 | 1,1432 | dotychczasowe |
| 345/5 | 4,2304 | dotychczasowe |
| Razem: | 5,9422 |  |
| 15 | 346/2 | 4,9070 | 346/3 | 0,4992 | pod inwestycję |
| 346/4 | 1,1548 | dotychczasowe |
| 346/5 | 3,2530 | dotychczasowe |
| Razem: | 4,9070 |  |

„

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 35, pod pozycją 48 tabeli zawierającej podziały nieruchomości z obrębu 0016 Parkoszowice, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 48 | 51/5 | 0,8182 | 51/11 | 0,0858 | pod inwestycję |
| 51/12 | 0,3066 | dotychczasowe |
| 51/13 | 0,4258 | dotychczasowe |
| Razem: | 0,8182 |  |

„

* arkusze nr 2.2, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9 i 2.10 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, stanowiące załączniki nr 1/2, 1/5, 1/6, 1/7, 1/8, 1/9, 1/10 do zaskarżonej decyzji,
* strony nr 5-6 i 195-196 tomu I.1 Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiącego załącznik nr 3 do zaskarżonej decyzji,
* rysunki nr 2.2, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10 tomu I.2 Projektu zagospodarowania terenu – Części rysunkowej, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiącego załącznik nr 3 do zaskarżonej decyzji,
* strony nr 11-12 tomu III.3 Przejście dla zwierząt małych PZM-1 w km 624+400, strony nr 11-15 tomu III.12 Przejście dla zwierząt średnich PZS-7 w km 627+007,45 S7; PZS-7 JD4P w km 1+219,84; PZS-7 JD5L w km 1+260,51, stronę nr 11 tomu III.13 Przejście dla zwierząt PZM-8 w km 624+040 - Branży konstrukcyjno-inżynierskiej Projektu architektoniczno-budowlanego, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiącego załącznik nr 3 do zaskarżonej decyzji,
* rysunki nr 3.3 i 3.4 tomu III.12 Przejście dla zwierząt średnich PZS-7 w km 627+007,45 S7; PZS-7 JD4P w km 1+219,84; PZS-7 JD5L w km 1+260,51, rysunek nr 3.2 tomu III.13 Przejście dla zwierząt PZM-8 w km 624+040 - Branży konstrukcyjno-inżynierskiej Projektu architektoniczno-budowlanego, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiącego załącznik nr 3 do zaskarżonej decyzji,
* zbiorczą mapę w skali 1:2000 z projektami podziału nieruchomości z obrębu 0016 Parkoszowice, wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiące załączniki nr 2/3/1 i 2/3/3 do zaskarżonej decyzji – w zakresie dotyczącym działki nr 51/5,
* zbiorczą mapę w skali 1:2000 z projektami podziału nieruchomości z obrębu 0003 Bukowska Wola, wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiące załączniki   
  nr 2/2/1 i 2/2/3 do zaskarżonej decyzji – w zakresie dotyczącym działek nr 346/2 i 345/1,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 2,   
  w wierszu 4, licząc od góry strony, oraz na stronie 11, w wierszu 1, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

„346/8 (346/7)”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 2,   
  w wierszu 20, licząc od góry strony, oraz na stronie 12, w wierszu 16, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„51/11 (51/10)”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 3,   
  w wierszach 3-4, licząc od dołu strony, oraz na stronie 47, w wierszu 9, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

„346/10 (346/7)”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 4,   
  w wierszach 7-8, licząc od góry strony, na stronie 4, w wierszu 13, licząc od dołu strony, na stronie 50, w wierszu 21, licząc od góry strony, oraz na stronie 54,   
  w wierszu 6, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„51/12 (51/10)”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 4,   
  w wierszu 10, licząc od dołu strony, oraz na stronie 54, w wierszu 15, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„51/8”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 19,   
  w pkt 15, w tabeli dotyczącej lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| PZM-8 | 624+040,00 | Przepust pełniący funkcję przejścia dla małych zwierząt | 2,5  Szerokość strefy przeznaczonej na ew. spływ wód 1,00 m  Szerokość strefy przeznaczonej dla migracji zwierząt 1,50 m | 2,05 | 0,14 |
| PZM-1 | 624+400,00 | Przepust pełniący funkcję przejścia dla małych zwierząt | 3,00  Szerokość strefy przeznaczonej na ew. spływ wód 1,00 m  Szerokość strefy przeznaczonej dla migracji zwierząt 2,00 m | 2,55 | 0,19 |

„

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 20,   
  w pkt 15, w tabeli dotyczącej lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| PZS-7 | 627+007,45 | Przepust pełniący funkcję przejścia dla średnich zwierząt | 9,00  Szerokość strefy przeznaczonej na ew. spływ wód 3,00 m  Szerokość strefy przeznaczonej dla migracji zwierząt 6 m | 7 | 0,78 |
| PZS-7 w ciągu drogi dodatkowej JD5L | 1+260,502 | 9,00  Szerokość strefy przeznaczonej na ew. spływ wód 3,00 m  Szerokość strefy przeznaczonej dla migracji zwierząt 6 m | 4,50 | 1,62 |
| PZS-7 w ciągu drogi dodatkowej JD4P | 1+219,843 | 9,00  Szerokość strefy przeznaczonej na ew. spływ wód 3,00 m  Szerokość strefy przeznaczonej dla migracji zwierząt 6 m | 4,50 | 3,34 |

„

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 29, pod pozycją 14 i 15 tabeli zawierającej podziały nieruchomości z obrębu 0003 Bukowska Wola, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 14 | 345/1 | 5,9422 | 345/3 | 0,5763 | pod inwestycję |
| 345/4 | 1,1390 | dotychczasowe |
| 345/5 | 4,2269 | dotychczasowe |
| Razem: | 5,9422 |  |
| 15 | 346/7 | 2,4551 | 346/8 | 0,4915 | pod inwestycję |
| 346/9 | 1,1539 | dotychczasowe |
| 346/10 | 0,8097 | dotychczasowe |
| Razem: | 2,4551 |  |

„

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 35, pod pozycją 48 tabeli zawierającej podziały nieruchomości z obrębu 0016 Parkoszowice, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 48 | 51/10 | 0,5111 | 51/11 | 0,0858 | pod inwestycję |
| 51/12 | 0,4253 | dotychczasowe |
| Razem: | 0,5111 |  |

„

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych arkuszy nr 2.2, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9 i 2.10 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi,   
  z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, stanowiących załączniki nr 1.1-1.7 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych stron nr 5-6 i 195-196 tomu I.1 Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiących załącznik nr 2.1 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych rysunków nr 2.2, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10 tomu I.2 Projektu zagospodarowania terenu – Części rysunkowej, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiących załączniki nr 2.2-2.8 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych stron nr 11-12 tomu III.3 Przejście dla zwierząt małych PZM-1 w km 624+400, zamiennych stron nr 11-15 tomu III.12 Przejście dla zwierząt średnich PZS-7 w km 627+007,45 S7; PZS-7 JD4P w km 1+219,84; PZS-7 JD5L w km 1+260,51, zamiennej strony nr 11 tomu III.13 Przejście dla zwierząt PZM-8 w km 624+040 - Branży konstrukcyjno-inżynierskiej Projektu architektoniczno-budowlanego, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiących załączniki nr 2.9-2.11 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych rysunków nr 3.3 i 3.4 tomu III.12 Przejście dla zwierząt średnich PZS-7 w km 627+007,45 S7; PZS-7 JD4P w km 1+219,84; PZS-7 JD5L w km 1+260,51, zamiennego rysunku nr 3.2 tomu III.13 Przejście dla zwierząt PZM-8 w km 624+040 - Branży konstrukcyjno-inżynierskiej Projektu architektoniczno-budowlanego, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiących załączniki nr 2.12-2.14 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie zaświadczeń potwierdzających wpis projektantów na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, które stanowią załącznik nr 2.15 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych map w skali 1:2000 i 1:5000   
  z projektem podziału nieruchomości oznaczonych jako działki nr 345/1 i 346/7, obręb 0003 Bukowska Wola oraz nr 51/10, obręb 0016 Parkoszowice wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiących załączniki nr 3.1-3.3 do niniejszej decyzji.

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

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 8 grudnia 2021 r., uzupełnionym w trakcie prowadzonego postępowania, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zwany dalej „*inwestorem*”, reprezentowany przez ustanowionego w sprawie pełnomocnika, wystąpił do Wojewody Małopolskiego o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: Budowa drogi ekspresowej S7 Warszawa – Kraków, od węzła Miechów (bez węzła) do węzła Szczepanowice (bez węzła) na odcinku od km 622+185 do km 627+501,46, o długości 5.316 km zlokalizowana w województwie małopolskim   
w powiecie miechowskim w gminie Miechów, na terenie miasta Miechów oraz miejscowości Bukowska Wola, Wymysłów, Parkoszowice, Poradów i Szczepanowice   
w ramach zadania: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 od granicy woj. świętokrzyskiego do Krakowa, odcinek: węzeł Miechów (bez węzła) – węzeł Szczepanowice (bez węzła). *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając konieczność jego nadania interesem społecznym i gospodarczym.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 15 września 2022 r. decyzję, znak: WI-VI.7820.1.63.2021.DS, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: Budowa drogi ekspresowej S7 Warszawa – Kraków, od węzła Miechów (bez węzła) do węzła Szczepanowice (bez węzła) na odcinku od km 622+185 do km 627+501,46, o długości 5.316 km zlokalizowana w województwie małopolskim w powiecie miechowskim w gminie Miechów, na terenie miasta Miechów oraz miejscowości Bukowska Wola, Wymysłów, Parkoszowice, Poradów   
i Szczepanowice w ramach zadania: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 od granicy woj. świętokrzyskiego do Krakowa, odcinek: węzeł Miechów (bez węzła) – węzeł Szczepanowice (bez węzła), zwaną dalej „*decyzją Wojewody Małopolskiego”,* i nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Małopolskiego* odwołanie do organu II instancji, za pośrednictwem organu I instancji, wnieśli:

- Pani A.M. i Pan J.M. – odwołanie z dnia 5 października   
2022 r.,

- Pan W.W – odwołanie z dnia 10 października 2022 r.,

- Pan Z.M. – odwołanie z dnia 10 października 2022 r.,

- Pan A.S. – odwołanie z dnia 6 października 2022 r.,

- Pan A.M. – odwołanie z dnia 17 października 2022 r.,

- Pani A.D. i Pan R.D. – odwołanie z dnia 17 października 2022 r.

W ww. odwołaniach, wniesionych w terminie, skarżące strony podniosły zarzuty   
w sprawie *decyzji Wojewody Małopolskiego*, jak i postępowania zakończonego wydaniem tej decyzji.

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie – stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 maja 2024 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Technologii (Dz. U. z 2024 r. poz. 739) – jest obecnie Minister Rozwoju i Technologii, zwany dalej „*Ministrem*”, stwierdzono, co następuje.

Kompetencje organu odwoławczego obejmują zarówno korygowanie wad prawnych decyzji organu I instancji, polegających na niewłaściwym zastosowaniu przepisu prawa materialnego, bądź postępowania administracyjnego, jak i wad polegających na niewłaściwej ocenie okoliczności faktycznych. Zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą, organy administracyjne powinny działać wnikliwie, prowadząc wyczerpujące postępowanie dowodowe w celu uzyskania prawdy obiektywnej, a fakty istotne dla podjęcia rozstrzygnięcia powinny zostać w miarę możliwości bezsprzecznie ustalone. Obowiązek ten wynika z art. 7 i art. 77 *kpa.* Dlatego też trafność rozstrzygnięcia w każdym indywidualnym przypadku wymaga szczegółowego zbadania i rozważenia wszelkich argumentów, które stanowiłyby podstawę do przyjęcia określonego stanowiska. Wydając decyzję, organ zobowiązany jest do przestrzegania przepisów *kpa*, a przede wszystkim do podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego.

W trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego *Minister* rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez Wojewodę Małopolskiego, w tym zbadał poprawność postępowania organu I instancji oraz poprawność kończącej to postępowanie *decyzji Wojewody Małopolskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty zawarte we wniesionych odwołaniach.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, do wniosku załączono mapę w skali 1:500, na której przedstawiono proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu. Ponadto, dołączono mapy zawierające projekty podziału nieruchomości (art. 11d ust. 1 pkt 3   
ww. ustawy). W myśl art. 11d ust. 1 pkt 2 i 4 *specustawy drogowej,* wewnioskuzawartoanalizę powiązania projektowanej drogi z innymi drogami publicznymi oraz określono zmiany w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu.

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

Projekt budowlany został wykonany i sprawdzony przez osoby spełniające warunki,   
o których mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane   
(t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 682 z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo budowlane*”. Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 tej ustawy, do projektu dołączono oświadczenia projektantów i sprawdzających o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Po dokonaniu analizy przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego, organ odwoławczy stwierdził, że – poza uchybieniem, o którym będzie mowa w dalszej części niniejszej decyzji – spełnia on wymagania określone w art. 34 ust. 2 i ust. 3 *ustawy Prawo budowlane* oraz w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1679), zwanego dalej „*rozporządzeniem w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*”, jak również jest zgodny z:

* decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 12 listopada 2019 r., znak: OO.421.2.2.2018.TP, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku Moczydło (granica   
  z województwem Świętokrzyskim) – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków (do węzła Igołomska) Odcinek I: Granica województwa Świętokrzyskiego – węzeł Szczepanowice (bez węzła) – długość ok. 23.2 km. Etap II – węzeł Miechów – węzeł Szczepanowice (bez węzła)”, zwaną dalej„*decyzją RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*”,
* postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia   
  16 grudnia 2019 r., znak: OO.4220.5.49.2019.TP, o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 12 listopada 2019 r., znak: OO.421.2.2.2018.TP,
* decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 15 marca 2021 r., znak:   
  DOOŚ-WDŚ/ZIL.420.9.2020.EK.15, uchylającą w części i orzekającą w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującą w mocy *decyzję RDOŚ   
  o środowiskowych uwarunkowaniach*, zwaną dalej„*decyzją GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*”,
* postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia   
  13 września 2022 r., znak: OO.4222.2.2022.TP.4, uzgadniającym realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S7 Warszawa – Kraków, od węzła Miechów (bez węzła) do węzła Szczepanowice (bez węzła) na odcinku od km 622+185 do km 627+501,46, o długości 5.316 km zlokalizowana w województwie małopolskim w powiecie miechowskim w gminie Miechów, na terenie miasta Miechów oraz miejscowości Bukowska Wola, Wymysłów, Parkoszowice, Poradów i Szczepanowice w ramach zadania: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 od granicy woj. świętokrzyskiego do Krakowa, odcinek: węzeł Miechów (bez węzła) – węzeł Szczepanowice (bez węzła)”, zwanym dalej „*postanowieniem uzgadniającym*”,
* decyzją Dyrektora Zarządu Zlewni w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 9 listopada 2021 r., znak: KR.RUZ.4210.329.2021.MLP, o udzieleniu pozwolenia wodnoprawnego,
* decyzją Dyrektora Zarządu Zlewni w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 17 listopada 2021 r., znak: KR.RUZ.4210.330.2021.MLP, o udzieleniu pozwolenia wodnoprawnego,
* decyzją Dyrektora Zarządu Zlewni w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 2 grudnia 2021 r., znak: KR.RUZ.4210.347.2021.MLP, o udzieleniu pozwolenia wodnoprawnego.

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

Analizując złożony przez *inwestora* wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, organ odwoławczy uznał, że zawiera on elementy wskazane w art. 11b oraz art. 11d ust. 1 *specustawy drogowej*.

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

W ocenie organu II instancji, Wojewoda Małopolski prawidłowo poinformował strony   
o wszczętym postępowaniu, podał jego podstawę prawną, poinformował strony   
o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z tą dokumentacją, a zatem należycie i wyczerpująco poinformował strony o okolicznościach faktycznych i prawnych, będących przedmiotem postępowania administracyjnego, które mogły mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków.

Wojewoda Małopolski pismem z dnia 4 maja 2022 r., znak: WI-VI.7820.1.63.2021.DS, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji, wysyłając zawiadomienia na adresy wskazane   
w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane   
o powyższym w drodze obwieszczeń. W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy. W toku postępowania przed Wojewodą Małopolskim wniesiono zastrzeżenia odnośnie rzeczonej inwestycji drogowej, które organ pierwszej instancji przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do poruszonych zagadnień.

Z uwagi na obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wynikający z *decyzji* *RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach,* działając na podstawie art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz   
o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*”, pismem z dnia   
5 maja 2022 r., znak: WI-VI.7820.1.63.2021.DS, Wojewoda Małopolski zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia drogowego.

Podczas procedowania w kwestii ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, na etapie postępowania prowadzonego przez Wojewodę Małopolskiego, został zapewniony udział społeczeństwa w trybie art. 33-36 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*. Jak wynika z akt niniejszej sprawy, Wojewoda Małopolski podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jak również o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag   
i wniosków w przedmiotowej sprawie.

Po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wydał *postanowienie uzgadniające.*

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Małopolski w dniu 15 września 2022 r. wydał decyzję, znak:   
WI-VI.7820.1.63.2021.DS, o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji drogowej.Nadając ww. decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, Wojewoda Małopolski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*.

Zgodnie z art. 11f ust. 3 *specustaw*y *drogowej*,Wojewoda Małopolski doręczył   
ww. decyzję wnioskodawcy oraz zawiadomił o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń. Dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Małopolskiego* organ I instancji poinformował o wydaniu decyzji w drodze zawiadomień z dnia 19 września 2022 r., znak:   
WI-VI.7820.1.63.2021.DS, wysłanych na adresy wskazane w katastrze nieruchomości.   
W zawiadomieniach oraz w obwieszczeniu zamieszczono, zgodnie z art. 11f ust. 4 *specustawy drogowej*, informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

W stanie faktycznym przedmiotowej sprawy, kontrolowana decyzja (z zastrzeżeniem uchybień, o których będzie mowa poniżej) czyni zadość wymogom przedstawionym   
w art. 11f ust. 1 *specustawy drogowej*.

Po zapoznaniu się ze zgromadzonym materiałem dowodowym organ II instancji stwierdził, iż wydana decyzja wymaga dokonania korekty merytoryczno-reformacyjnej. Należy zauważyć, iż przepis art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* umożliwia organowi odwoławczemu korektę zaskarżonej decyzji przez jej uchylenie i orzeczenie w tym zakresie co do istoty sprawy.

Zauważenia wymaga, iż zgodnie z art. 12 ust. 2 *specustawy drogowej* linie rozgraniczające teren, w tym granice pasów drogowych, ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości.

Z dokonanej przez organ odwoławczy analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym treści *decyzji Wojewody Małopolskiego*, projektu zagospodarowania terenu, stanowiącego część projektu budowalnego zatwierdzonego jako załącznik do *decyzji Wojewody Małopolskiego*, jak również mapy z projektem podziału nieruchomości, wynika, że działka nr 51/5, z obrębu 0016 Parkoszowice, została objęta w części liniami rozgraniczającymi teren planowanego przedsięwzięcia i uległa podziałowi na działkę   
nr 51/11 (przeznaczoną pod planowaną inwestycję drogową) oraz działki nr 51/12   
i 51/13 (pozostające własnością dotychczasowego właściciela).

Natomiast decyzją Ministra Rozwoju i Technologii 9 grudnia 2022 r., znak:   
DLI-III.7621.31.2021.KŻ.10, zmieniającą decyzję Ministra Rozwoju z dnia 28 kwietnia   
2020 r., znak: DLI-III.7621.38.2019.KM.17 (DLI-III.4621.42.2019.KM), uchylającą w części   
i orzekającą w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującą w mocy decyzję Wojewody Małopolskiego Nr 30/2019 z dnia 23 sierpnia 2019 r., znak:   
WI-XI.7820.1.74.2018.MS, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku Szczepanowice – Widoma; Odcinek II: węzeł Szczepanowice (z węzłem) – węzeł Widoma (z węzłem). Początek inwestycji km 627+500, koniec inwestycji km 640+600. Zadanie realizowane jest w województwie małopolskim,   
w powiecie miechowskim w gminie Miechów w miejscowościach: Parkoszowice, Wielki Dół, Szczepanowice; w powiecie krakowskim w gminie Słomniki w miejscowościach: Orłów, Smroków, Zagaje Smrokowskie, Lipna Wola, Kacice, Zaborze i w gminie Iwanowice   
w miejscowościach: Biskupice, Sieciechowice, Przestańsko, Poskwitów, Widoma, Domiarki, Zalesie w ramach zadania: «Budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków (Ptaszyckiego/Igołomska)»”, zatwierdzony został podział nieruchomości oznaczonej w ewidencji gruntów jako działka nr 51/5, na działki nr 51/7, 51/8, 51/9 i 51/10.

Co więcej, z dokonanej przez organ odwoławczy analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wynika, że działka nr 346/2, z obrębu 0003 Bukowska Wola, została objęta w części liniami rozgraniczającymi teren planowanego przedsięwzięcia   
i uległa podziałowi na działkę nr 346/3 (przeznaczoną pod planowaną inwestycję drogową) oraz działki nr 346/4 i 346/5 (pozostające własnością dotychczasowego właściciela).

Natomiast jak wynika z pisma Wydziału Skarbu Państwa i Nieruchomości Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie z dnia 21 lutego 2023 r., znak:   
WS-II.7570.5.537.2022.AP, zgodnie z operatem P.1208.2022.1441 przyjętym do zasobu   
w dniu 25 listopada 2022 r. i wprowadzonym do ewidencji gruntów w dniu 28 listopada 2022 r. działka nr 346/2 podzieliła się na działki nr 346/6 i 346/7.

Z uwagi na powyższe, nastąpiła konieczność dokonania zmian w *decyzji Wojewody Małopolskiego* zezwalającej na realizację omawianej inwestycji drogowej, a tym samym konieczne było skorygowanie dokumentacji podziałowej i projektowej dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego poprzez wprowadzenie odpowiednich zmian wynikających z podziału działki nr 51/5 i 346/2.

Powyższe stanowiło przedmiot wezwania organu odwoławczego z dnia 23 lutego 2023 r., znak: DLI-III.7621.63.2022.AW.4.

*Inwestor* przy piśmie z dnia 21 lipca 2023 r., znak: ZK/MTU/400140/51702/23, przedłożył skorygowaną dokumentację mapową i projektową uwzględniającą powyższe zmiany.   
W ww. piśmie poinformował, że przedmiotową inwestycją drogową zostanie objęta działka nr 51/10, ulegająca podziałowi na działki nr 51/11 i 51/12, oraz działka nr 346/7, ulegająca podziałowi na działki nr 346/8, 346/9 i 346/10.

Dodatkowo *inwestor* poinformował, iż zgodnie z operatem nr P.1208.2022.1441 przyjętym do zasobu w dniu 25 listopada 2022 r. i wprowadzonym do ewidencji gruntów w dniu   
28 listopada 2022 r., z uwagi na regulacje w zakresie granic, dotychczasowa działka nr 346/2 zmieniła swoją powierzchnię. W związku z powyższym nastąpiła także zmiana powierzchni działki sąsiadującej, tj. działki nr 345/1, obręb 0003 Bukowska Wola.

Zauważenia jednak wymaga, iż zakres ograniczenia na działce nr 51/12 (powstałej z podziału działki nr 51/5) wynikający z załączników graficznych do *decyzji Wojewody Małopolskiego* znajduje się *de facto* w granicach aktualnej działki nr 51/8, która jednak w części opisowej dokumentacji zamiennej, przekazanej przez *inwestora* przy ww. piśmie z dnia 21 lipca   
2023 r., nie została uwzględniona jako objęta przedmiotową inwestycją. Powyższe spowodowało konieczność przedłożenia skorygowanych wykazów działek, na których zlokalizowana jest przedmiotowa inwestycja drogowa, tj. str. 5-6 i 195-196 tomu I.1 Projektu zagospodarowania terenu, uwzględniających konieczność ograniczenia   
w korzystaniu działki nr 51/8, obręb 0016 Parkoszowice dla realizacji obowiązku wynikającego z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e *specustawy drogowej*. Powyższe stanowiło przedmiot wezwania organu odwoławczego z dnia 1 marca 2024 r., znak: DLI-III.7621.63.2022.AW.17.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie przy piśmie z dnia 28 marca 2024 r., znak: ZK/JJ/400140/51755/24, *inwestor* przedłożył skorygowane wykazy działek, na których zlokalizowana jest przedmiotowa inwestycja drogowa.

W doktrynie prawa administracyjnego, jak również w orzecznictwie sądowym utrwalony jest pogląd, iż kompetencje organu odwoławczego nie sprowadzają się jedynie do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do rozstrzygnięcia organu I instancji. Jak już zasygnalizowano, organ II instancji jest bowiem obowiązany uwzględnić zarówno zmiany stanu prawnego, jak i faktycznego, jakie zaszły w sprawie pomiędzy wydaniem orzeczenia przez organ I instancji, a orzeczeniem organu odwoławczego.

Organ II instancji ustala stan faktyczny w oparciu o materiał dowodowy zebrany   
w postępowaniu I instancji, rozszerzając granice postępowania dowodowego na nowe okoliczności faktyczne pominięte przez organ I instancji, jak i te, które po wydaniu decyzji przez organ I instancji uległy zmianie, a które są istotne z punktu widzenia rozstrzygnięcia sprawy (por. A. Wróbel [w:] M. Jaśkowska, A. Wróbel, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, Warszawa 2005, s. 796-797, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 18 grudnia 2000 r., sygn. akt V SA 1799/00, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 maja 2002 r., sygn. akt III RN 59/01, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 21 kwietnia 2005 r., sygn. akt II SA/Wa 2413/04).

Przenosząc powyższe na grunt przedmiotowej sprawy, wskazać należy,   
iż w pkt I niniejszej decyzji *Minister* dokonał korekt w odpowiednich jednostkach redakcyjnych *decyzji Wojewody Małopolskiego*, w zakresie działek znajdujących się   
w linach rozgraniczających teren inwestycji, działek znajdujących się w granicach terenu objętego obowiązkiem budowy lub przebudowy zjazdów, w granicach terenu objętego obowiązkiem budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, jak również   
w zakresie podziałów nieruchomości dokonanych na potrzeby realizacji omawianego przedsięwzięcia drogowego. Organ odwoławczy zatwierdził podział działek: nr 51/10 obręb 0016 Parkoszowice na działki nr 51/11 i 51/12 oraz nr 346/7 obręb 0003 Bukowska Wola na działki 346/8, 346/9 i 346/10. Skorygował ponadto powierzchnie działek powstałych z podziału działki nr 345/1. Wskazał również, że przedmiotowa inwestycja drogowa będzie realizowana na działkach nr 51/11 i 346/8 – znajdujących się w liniach rozgraniczających teren projektowanego pasa drogi ekspresowej S7, na działkach 51/12 i 346/10 - w granicach terenu objętego obowiązkiem budowy lub przebudowy zjazdów oraz na działkach 51/12 i 51/8 – w granicach terenu, dla którego istnieje potrzeba ustalenia obowiązku budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu.

W ten sposób uwzględniono aktualny oraz rzeczywiście istniejący stan faktyczny   
i prawny nieruchomości objętych planowaną inwestycją drogową. W rezultacie, konieczna stała się również zmianaczęści załączników do *decyzji Wojewody Małopolskiego* (arkuszy nr 2.2 i 2.9 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, map z projektami podziału ww. nieruchomości, stron nr 5-6 i 195-196 tomu I.1 Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią   
Projektu budowlanego, rysunków nr 2.2 i 2.9 tomu I.2 Projektu zagospodarowania terenu – Części rysunkowej, będącego częścią Projektu Budowlanego). Zatwierdzone zostały także zaświadczenia potwierdzające wpis projektantów sporządzających zamienną dokumentację projektową na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

Dalej, wyjaśnienia wymaga, że pismem z dnia 12 stycznia 2023 r., znak: ZK/MOC/400140/50712/23, stanowiącym odpowiedź na wezwanie organu II instancji z dnia 9 grudnia 2022 r., znak: DLI-III.7621.63.2022.AW.1, do szczegółowego wypowiedzenia się w sprawie zarzutów podniesionych przez strony skarżące w złożonych odwołaniach, *inwestor* poinformował, że dokonał korekty w przyjętych rozwiązaniach projektowych w odniesieniu do działki nr 47/3, powstałej z podziału działki nr 47, obręb 0016 Parkoszowice, stanowiącej własność Pana Z.M. oraz działki   
nr 11/3, powstałej z podziału działki nr 11, obręb 0016 Parkoszowice, stanowiącej własność Pani A.D. i Pana R.D., poprzez doprojektowanie zjazdów do ww. działek.

Jednocześnie przy piśmie z dnia 21 lipca 2023 r. *inwestor* przedłożył cztery egzemplarze arkuszy nr 2.7, 2.8, 2.9, 2.10 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, a także 3 egzemplarze arkuszy nr 2.7, 2.8, 2.9, 2.10 części rysunkowej Projektu zagospodarowania terenu, uwzględniające wyżej opisaną zmianę.

Konsekwencją opisanej powyżej zmiany musiała być zatem zmiana ww. arkuszy mapy   
z proponowanym przebiegiem drogi oraz arkuszy Projektu zagospodarowania terenu poprzez zatwierdzenie nowych załączników do decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej.

Następnie, zauważyć trzeba, że w ww. piśmie z dnia 12 stycznia 2023 r., zawierającym stanowisko *inwestora* w sprawie podniesionych przez skarżące strony zarzutów,   
po zapoznaniu się z informacją przekazaną przez Pana W.W. dotyczącą braku możliwości przesunięcia przydomowej oczyszczalni ścieków z uwagi na pojawienie się we wskazanym miejscu instalacji fotowoltaicznej, *inwestor* wyjaśnił, iż na etapie prowadzenia robót budowlanych została wprowadzona korekta usytuowania   
ww. obiektu z uwzględnieniem konieczności spełnienia warunku zachowania odległości 5 m od budynku. Mając na uwadze powyższe, konieczne było skorygowanie dokumentacji projektowej dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego poprzez wprowadzenie odpowiednich zmian wynikających ze zmiany lokalizacji rozwiązań projektowych. Powyższe stanowiło przedmiot korespondencji kierowanej do *inwestora* za pismem z dnia 27 kwietnia 2023 r., znak: DLI-III.7621.63.2022.AW.7.

Przy piśmie z dnia 21 lipca 2023 r. *inwestor* przedłożył zamienny arkusz nr 2.5 Projektu zagospodarowania terenu.

Jednakże na ww. zamiennym arkuszu, przesłanym przy piśmie z dnia 21 lipca 2023 r., projektowany obiekt nie był zgodny z fragmentem planu sytuacyjnego przedstawionego na rys. nr 5 w ww. piśmie z dnia 12 stycznia 2023 r. Projektowana budowla na działce nr 30/8 wykraczała bowiem poza linię ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości z uwagi na budowę i przebudowę sieci uzbrojenia terenu.

Powyższe wymagało szczegółowego wyjaśnienia przez *inwestora*, co stanowiło przedmiot wezwania *Ministra* z dnia 14 marca 2024 r., znak: DLI-III.7621.63.2022.AW.19.

Przy piśmie z dnia 17 maja 2024 r., znak: ZK/MTU/400140/51833/24, *inwestor* przesłał skorygowany arkusz nr 2.5 Projektu zagospodarowania terenu uwzględniający korektę przebiegu linii ograniczenia w granicach działki nr 30/8 obejmującą nowy zakres przebiegu sieci. Jednocześnie *inwestor* poinformował, że powierzchnia ograniczenia   
ww. działki nie uległa zmianie po wprowadzeniu korekty rozwiązań projektowych.   
W konsekwencji ww. zamienny arkusz nr 2.5 Projektu zagospodarowania terenu został zatwierdzony jako załącznik do niniejszej decyzji. Z kolei przy piśmie z dnia 24 maja   
2024 r., znak: ZK/MTU/400140/51839/24, *inwestor* przesłał zamienny arkusz nr 2.5 mapy przedstawiającej proponowany przebieg drogi uwzględniający ww. korektę, który również został zatwierdzony jako załącznik do niniejszej decyzji. Zatwierdzone zostały także zaświadczenia potwierdzające wpis projektantów sporządzających zamienną dokumentację projektową na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

*Inwestor* w ww. piśmie z dnia 21 lipca 2023 r. poinformował również, że z uwagi na otrzymaną informację o rozbieżności w wykazie działek, ujawnionej w zasobach ośrodka geodezyjnego Starostwa Powiatowego w Miechowie, polegającej na błędnie oznaczonej numeracji działek nr 49/5 i 49/6, obręb 0020 Poradów i przypisaniu im błędnych powierzchni, wprowadzono stosowną korektę w dokumentacji mapowej i projektowej.   
W następstwie powyższego konieczna stała się zmiana załączników do decyzji   
o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, tj. arkusza nr 2.6 Projektu zagospodarowania terenu oraz arkusza nr 2.6 mapy z proponowanym przebiegiem drogi.

Podkreślić należy także, iż zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 3 *specustawy drogowej*, decyzja   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera m.in. warunki wynikające   
z potrzeb ochrony środowiska.

W pkt IV *decyzji Wojewody Małopolskiego* organ I instancji wskazał, określone w *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, *decyzji GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* oraz w *postanowieniu uzgadniającym,* wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, w szczególności w Projekcie budowlanym. Mianowicie wskazano, że w celu utrzymania ciągłości ekologicznej należy wykonać przejścia dla zwierząt w konkretnych lokalizacjach, o konkretnych parametrach.

Niemniej jednak, w toku niniejszego postępowania odwoławczego, *inwestor* poinformował, że na skutek zaistnienia oczywistych omyłek rachunkowych i pisarskich na etapie sporządzania projektów architektoniczno-budowlanych obiektów (przepustów) pełniących funkcję przejścia dla zwierząt oraz raportu ponownej oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, zwanego dalej „*raportem ooś*”, a następnie konsekwentnego przeniesienia błędnych wartości do kolejnych dokumentów, w *decyzji Wojewody Małopolskiego* zostały zapisane błędne wartości współczynnika ciasnoty.

Jak wyjaśnił *inwestor,* rozwiązania projektowe w zakresie przejść dla zwierząt były przygotowywane w oparciu o *decyzję RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* oraz *decyzję GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach.* Przyjęte rozwiązania obiektów inżynierskich pełniących funkcje ekologiczne zachowują minimalne wymagania przedstawione w decyzji reformatoryjnej GDOŚ. Z uwagi na dostosowanie rozwiązań koncepcyjnych do uwarunkowań terenowych oraz technologicznych konieczne było wprowadzenie na etapie Projektu budowlanego uszczegółowień względem zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które były przedmiotem ponownej oceny odziaływania na środowisko i zostały opisane w *raporcie ooś*. Przygotowywane projekty zakładały spełnienie minimalnych parametrów przejść dla zwierząt, w tym m.in. istotnego z punktu widzenia migracji zwierząt współczynnika ciasnoty, będącego korelacją światła poziomego i pionowego oraz długości przepustu. Ostateczne przekroje przyjęte dla obiektów inżynierskich opracowanych w ramach Projektu budowlanego posiadają zwiększone parametry (szerokość i wysokość przekroju konstrukcji), które nie wynikają z wymagań środowiskowych. Powyższe znajduje odzwierciedlenie w tabeli nr 75 zatytułowanej „Zestawienie i parametry przejść dla zwierząt” na stronie 202 *raportu ooś*, która przedstawia błędnie obliczone wartości współczynnika ciasnoty dla czterech obiektów: PZM-1, PZS-7 w ciągu drogi dodatkowej JD5L, PZS-7 w ciągu drogi dodatkowej JD4P i PZM-8, czego konsekwencją było wprowadzenie błędnych wartości współczynnika ciasnoty zarówno w *postanowieniu uzgadniającym*, jak i w *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Wobec powyższego *inwestor* wystąpił o uchylenie w kontrolowanej decyzji błędnie wskazanych wartości współczynnika ciasnoty w odniesieniu do obiektów inżynierskich pełniących funkcje ekologiczne i orzeczenie w to miejsce prawidłowych wyliczeń. Powyższe umotywował poniższymi wyjaśnieniami.

Dla projektowanego przejścia dla zwierząt PZM-1 błędnie przeniesiono z Projektu architektoniczno-budowlanego do *raportu ooś* wartość długości i światła pionowego przepustu. Zamiast wartości 40,73 m (wartość z gzymsami) wskazano błędny wymiar 35,10 m, który w rzeczywistości określa szerokość korony drogi ekspresowej w przekroju przepustu. Powyższe spowodowało błędne obliczenie współczynnika ciasnoty obiektu   
i jego zastosowanie w pozostałych dokumentach. Minimalne parametry środowiskowe zostają zachowane. Obiekt będzie spełniał zatem założoną funkcję. Jeśli chodzi   
o przejście dla zwierząt PZS-7 w ciągu drogi dodatkowej JD5L, wskazać zależy,   
że w odniesieniu do ww. obiektu błędnie wskazano przekrój przejścia w zakresie obliczenia współczynnika ciasnoty. Do wyliczeń przyjęto bowiem omyłkowo przekrój obiektu głównego PZS-7 (pod trasą główną S7) a nie obiektu PZS-7 – JD5L. Rozwiązanie dla przejścia dla zwierząt średnich nie ulega zmianie, a zmiana wartości współczynnika nie wpłynie w sposób negatywny na warunki migracji zwierząt. Parametry obiektu   
i minimalne wymiary wskazane w dokumentacji zostają zachowane. Dalej, dla projektowanego przejścia dla zwierząt PZS-7 w ciągu drogi dodatkowej JD4P błędnie wskazano przekrój przejścia w zakresie obliczenia współczynnika ciasnoty. Podobnie jak w przypadku obiektu PZS-7 – JD5L do wyliczeń przyjęto omyłkowo przekrój obiektu głównego PZS-7. Rozwiązanie dla przejścia dla zwierząt średnich nie ulega zmianie,   
a zmiana wartości współczynnika nie wpłynie w sposób negatywny na warunki migracji zwierząt. Parametry obiektu i minimalne wymiary wskazane w dokumentacji zostają zachowane. Finalnie, omawiany współczynnik błędnie obliczono także dla przejścia dla zwierząt PZM-8. Zmiana ww. współczynnika nie wpłynie w sposób negatywny na warunki migracji zwierząt.

Na potwierdzenie ww. wyjaśnień *inwestor* przedłożył analizę zmiany parametrów przejść dla zwierząt w odniesieniu do uwarunkowań przyrodniczych i warunków określonych   
w decyzji środowiskowej sporządzoną i podpisaną przez kierownika zespołu autorskiego *raportu ooś* i kierownika inwentaryzacji przyrodniczej przedstawiającą tabelarycznie różnicę pomiędzy parametrami przejść dla zwierząt zamieszczonymi w *raporcie ooś*   
a dokumentacją projektową wraz ze stanowiskiem zespołu przyrodniczego w zakresie proponowanych korekt.

Jak wynika z ww. analizy w *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* zostały określone minimalne parametry przejść wskazujące ich wysokość i szerokość stref dostępnych dla zwierząt, podany został również współczynnik ciasnoty. Na etapie projektowym parametry te zostały uwzględnione, a przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała potrzeby zwiększenia minimalnych parametrów określonych w *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* i zastosowania większych obiektów niż te zaproponowane na etapie *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach.*Z uwagi na zaawansowanie prac projektowych w *raporcie ooś* możliwe było określenie dokładnych wysokości i szerokości przejść. Wskazane parametry obiektów wynikają   
z wymagań technicznych.

Jak podkreślili autorzy przedmiotowej analizy, wszystkie przejścia wytypowane na etapie *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* zostały wprowadzone do projektu budowlanego. Obiekt MS/PZM1 został nieznacznie przesunięty ze względu na występowanie populacji chomika europejskiego. Ponadto, dodano przejście dla zwierząt małych w km 627+007,45 (obiekt MS/PZM-8), które dodatkowo ma umożliwić migrację chomika europejskiego. W wyniku prowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko, stwierdzono liczne stanowiska chomika europejskiego. Z uwagi na brak zaplanowanego przejścia w *decyzji RDOŚ   
o środowiskowych uwarunkowaniach* od km 623+800 do 624+400, tj., na odcinku występujących stanowisk chomika europejskiego, uznano za niezbędne wprowadzenie dodatkowego przejścia, które zapewni ciągłość siedlisk tego gatunku po obydwu stronach projektowanej trasy.

Stwierdzić należy, że w efekcie popełnionych omyłek rachunkowych i pisarskich   
w Projekcie architektoniczno-budowlanym oraz *raporcie ooś*, a w konsekwencji także   
i *w postanowieniu uzgadniającym*, w kontrolowanej decyzji znalazły się niemożliwe do zrealizowania lub technicznie niezasadne parametry dotyczące projektowanych przejść dla zwierząt, które – w świetle dokonanej przez kierownika zespołu autorskiego *raportu ooś* i kierownika inwentaryzacji przyrodniczej szczegółowej analizy – wymagają skorygowania w niezbędnym zakresie. W ocenie *Ministra*, taką możliwość daje powołany w niniejszym rozstrzygnięciu art. 11f ust. 1 pkt 3 *specustawy drogowej*, który wprost wskazuje, iż obowiązkiem organu orzekającego w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej jest określenie wymagań w zakresie potrzeb ochrony środowiska.

Nadmienić również należy, że postanowienie w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia jest niezaskarżalne z powodu wyłączenia stosowania odnośnie do niego dyspozycji art. 106 § 5 *kpa*, niemniej nie może to oznaczać, że postanowienie to zostało wyłączone z kontroli instancyjnej. Oznacza to, iż kontrola decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej obejmuje także swoim zakresem postanowienie uzgadniające warunki realizacji inwestycji wydane w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Skoro zaś w niniejszej sprawie zwrócono uwagę na omyłki w *postanowieniu uzgadniającym* spowodowane błędnymi ustaleniami w *raporcie ooś*, to   
w świetle rewizji tegoż dokumentu w zakresie parametrów przejść dla zwierząt dokonanej przez osoby do tego uprawnione, obowiązkiem organu było uwzględnienie w zapisach *decyzji Wojewody Małopolskiego* prawidłowych parametrów przejść dla zwierząt.

Mając na uwadze powyższe, *Minister* – w pkt I niniejszego rozstrzygnięcia, korzystając   
z uprawnień nadanych mu w art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* – skorygował zapisy dotyczące światła pionowego obiektu PZM-1 oraz współczynnika ciasnoty obiektów inżynierskich PZM-1, PZS-7 w ciągu drogi dodatkowej JD5L, PZS-7 w ciągu drogi dodatkowej JD4P i PZM-8. Sformułowane przez *Ministra* zapisy są konieczne dla prawidłowej ochrony środowiska   
w związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dodatkowo, z uwagi na omyłki rachunkowe i pisarskie zaistniałe w zakresie   
ww. parametrów obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt w Projekcie architektoniczno-budowlanym, stanowiącym część Projektu budowlanego, organ   
II instancji pismem z dnia 1 marca 2024 r., znak: DLI-III.7621.63.2022.AW.17, wezwał *inwestora* do przedłożenia 3 egzemplarzy odpowiednich stron Projektu architektoniczno-budowlanego, branży konstrukcyjno-inżynierskiej, uwzględniających korektę współczynników ciasnoty oraz światła pionowego obiektów inżynierskich: PZM-1,   
PZM-8, PZS-7 w ciągu drogi dodatkowej JD5L i PZS-7 w ciągu drogi dodatkowej JD4P.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie *inwestor* przy pismach z dnia 28 marca 2024 r. oraz z dnia 17 maja 2024 r. skorygował odpowiednie strony oraz rysunki tomu III.3, III.12, III.13 Branży konstrukcyjno-inżynierskiej Projektu architektoniczno-budowlanego, które zostały zatwierdzone jako załączniki do niniejszej decyzji.

Dokonując rozstrzygnięć, o których mowa w pkt I niniejszej decyzji, *Minister* uznał,   
że nie naruszają one zasady dwuinstancyjności postępowania, o której mowa   
w art. 15 *kpa*.

Badając zgodność z prawem pozostałej części zaskarżonej decyzji, organ odwoławczy stwierdził, że nie narusza ona obowiązujących przepisów prawa i dlatego –   
w pkt II niniejszej decyzji – w pozostałej części utrzymał w mocy *decyzję Wojewody Małopolskiego.*

Rozpatrując zaś odwołania Pani A.M. i Pana J.M., Pana W.W., Pana Z.M., Pana A.S., Pana A.M. oraz Pani A.D. i Pana R.D. a, w pierwszej kolejności wskazać należy, że zarówno wojewoda orzekający w sprawie jako organ I instancji, jak   
i *Minister* działający jako organ odwoławczy, pełnią w procesie inwestycyjnym funkcję organów, które będąc właściwe do wydania decyzji w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, nie są jednocześnie uprawnione do wyznaczania   
i korygowania trasy inwestycji drogowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

Ponadto, 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 wojewoda, jak i organ odwoławczy, mogą działać tylko   
w granicach tego wniosku, nie mają możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji,   
a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości, zaproponowany przez wnioskodawcę. Ocenie dokonanej przez organy pierwszej i drugiej instancji może jedynie podlegać zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach *specustawy drogowej*, bowiem stosownie do przepisu art. 11e *specustawy drogowej* nie można uzależniać zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13).

Inwestor jest zatem kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji inwestycji, natomiast organ orzekający wyznacza dopuszczalne prawem granice tej kreacji, poprzez dokonywanie oceny prawnej, kończącej się aktem władztwa publicznego, zakreślającego te granice. Zadaniem organu jest bowiem sprawdzenie, czy wyznaczone przez wnioskodawcę linie rozgraniczające pas drogowy oraz zaproponowane rozwiązania techniczne odpowiadają woli ustawodawcy wyrażonej w innych regulacjach prawnych, mających znaczenie dla wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Zgodnie z powszechnie przyjmowanym w orzecznictwie sądowoadministracyjnym poglądem dotyczącym przedmiotowej materii (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 września 2017 r., sygn. akt II OSK 1705/17, z dnia 24 lutego 2015 r., sygn. akt 3221/14 i z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14 oraz wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 25 kwietnia 2017 r.,   
sygn. akt VII SA/Wa 2952/16, z dnia 30 stycznia 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 2513/16 i z dnia 15 stycznia 2016 r., sygn. akt VII SA/Wa 2446/15, 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, mając na uwadze spowodowanie jak najmniejszych uciążliwości dla właścicieli nieruchomości.

W tym miejscu zasadnym jest również przywołanie stanowiska przedstawionego przez skład siedmiu sędziów Naczelnego Sądu Administracyjnego w postanowieniu z dnia   
17 grudnia 2014 r., sygn. akt II OPS/2/14, odmawiającym podjęcia, z wniosku Rzecznika Praw Obywatelskich, uchwały mającej na celu wyjaśnienie przepisów prawnych, których stosowanie wywołało rozbieżności w orzecznictwie sądów administracyjnych,   
„Czy przesłanki niezbędności i celowości realizacji inwestycji publicznej w kształcie przedstawionym przez inwestora, mieszczą się w zakresie oceny przez organ administracji publicznej wniosku inwestora o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (art. 11a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – Dz. U. z 2013 r.,   
poz. 687 ze zm.), pod kątem spełniania przez ten wniosek dopuszczalności wywłaszczenia w rozumieniu art. 21 ust. 2 Konstytucji RP i art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r., poz. 518 ze zm.)?”. Według Sądu, Rzecznik Praw Obywatelskich w istocie rzeczy przedstawił do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne, które dotyczy istotnego problemu konstytucyjnego, co do tego w jaki sposób ma być oceniana dopuszczalność pozbawienia własności   
z uwagi na cele publiczne [art. 21 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78 poz. 483), zwanej dalej „*Konstytucją RP*”, i art. 112 ust. 3 ustawy   
z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 344 z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o gospodarce nieruchomościami*”] w sprawie   
o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

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

Należy przy tym wyjaśnić, 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 tej ustawy, właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Tym samym, decyzja o pozwoleniu na budowę nie ma charakteru uznaniowego i w razie spełnienia przez inwestora wymagań określonych w przepisach prawa budowlanego organ architektoniczno-budowlany jest zobligowany zezwolić na realizację inwestycji drogowej (stosownie do wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 stycznia 2011 r., sygn. akt VII SA/Wa 1955/10).

Wobec powyższego, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się   
w sprawie zarzutów podniesionych przez Skarżących w odwołaniu oraz w ich uzupełnieniach. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, w pismach   
z dnia 12 stycznia 2023 r., 21 lipca 2023 r., 14 listopada 2023 r. odniósł się do zarzutów skarżących stron. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu   
o art. 9 *kpa*, przesłał Skarżącym, zawiadamiając jednocześnie, stosownie do art. 10 *kpa*, o prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, w tym zarzutów stron skarżących, *Minister* stwierdził, co następuje.

Na wstępie wyjaśnić należy, iż *specustawa drogowa* jest aktem prawnym szczególnym, przewidującym uproszczoną (przyśpieszoną) procedurę przygotowania i realizacji inwestycji drogowych. Jest oczywiste, że szybka i sprawna budowa dróg publicznych   
w Polsce i w związku z tym poprawa infrastruktury drogowej leży w interesie społecznym i gospodarczym. Tymi okolicznościami należy uzasadniać z jednej strony znaczne zwiększenie uprawnień *inwestora* (decyzja o zezwoleniu na inwestycję drogową rozstrzyga jednocześnie o ustaleniu lokalizacji drogi, zatwierdzeniu projektu budowlanego, zatwierdza podział nieruchomości, wprowadza ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości dla przebudowy kolidującej infrastruktury i zezwala na wykonanie tego obowiązku, 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.

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.

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

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

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

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

Odnosząc się do wyrażonego przez Panią A.M. i Pana J.M. niezadowolenia wynikającego z faktu, że *inwestor* nie zadecydował o wywłaszczeniu całej nieruchomości należącej do Skarżących, w tym o wyburzeniu budynku mieszkalnego, a jedynie o zajęciu jej części, wyjaśnić należy, co następuje.

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

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

Zajęcie każdej z działek czy to częściowe czy w całości musi być uzasadnione i wynikać z konieczności zapewnienia prawidłowych i bezpiecznych rozwiązań technicznych inwestycji drogowej. W konsekwencji *inwestor* nie może pozyskiwać więcej terenu pod realizację inwestycji niż ten, który jest niezbędny.

Przenosząc powyższe na grunt przedmiotowej sprawy wskazać należy, że omawianą inwestycją drogową objęta jest nieruchomość oznaczona jako działka nr 50/17, obręb 0020 Poradów, stanowiąca własność Pani A.M. i Pana J.M.. *Decyzją Wojewody Małopolskiego* zatwierdzony został podział ww. działki na działki nr 50/27, 50/28, 50/29, z których działka nr 50/27 jest przeznaczona pod realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, zaś działki nr 50/28 i 50/29 pozostają własnością dotychczasowych właścicieli. Szczegółowa analiza zatwierdzonego *decyzją Wojewody Małopolskiego* projektu budowlanego wykazała, iż nie ma potrzeby przejęcia pod inwestycję działki nr 50/28, na której ulokowany jest budynek mieszkaniowy i gospodarczy, oraz działki nr 50/29, gdyż pod budowę drogi ekspresowej S7 w liniach rozgraniczających teren inwestycji jest niezbędna do przejęcia na własność Skarbu Państwa wyłącznie wydzielona działka nr 50/27, w zakresie w jakim wynika to z *decyzji Wojewody Małopolskiego* i załączników graficznych do tej decyzji.

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

Co do zaś zastrzeżeń Skarżących wyrażonych w uzupełnieniu odwołania z dnia   
5 października 2022 r. oraz z dnia 10 marca 2023 r. co do wielkości działki nr 50/29, powstałej z podziału działki nr 50/17, oraz możliwości jej użytkowania, wyjaśnienia wymaga, że jeśli skarżące strony uznają, że któraś z pozostałych w ich własności działek, nie nadaje się na dotychczasowe cele, mogą skorzystać z regulacji przepisu art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej* i skierować żądanie jej wykupu (tzw. „resztówki”). Ustawodawca   
w przepisie tym zabezpieczył interesy właścicieli nieruchomości, które jedynie w części niezbędne są do realizacji inwestycji, a pozostała część nieruchomości na skutek podziału nie nadaje się do prawidłowego wykorzystywania na dotychczasowe cele. Wykup pozostałej po podziale części nieruchomości odbywa się poza postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i nie podlega załatwieniu w drodze decyzji administracyjnej. Jest to roszczenie cywilnoprawne, którego w razie sporu strona może dochodzić przed sądem powszechnym.

Jednocześnie podkreślić należy, że kwestie związane z możliwością korzystania z działki nr 50/29 pozostają bez wpływu na wynik niniejszego postępowania odwoławczego. Tego rodzaju zagadnienia wykraczają bowiem poza zakres postępowania w sprawie udzielenia zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Na aprobatę nie zasługuje argumentacja Skarżących, iż rozwiązania projektowe   
w sąsiedztwie działki nr 50/28, powstałej po podziale działki nr 50/17, doprowadziły do „zamknięcia” ww. nieruchomości poprzez trzy drogi: projektowaną jezdnię dodatkową 4L od strony wschodniej, projektowaną drogą ekspresową S7 od strony zachodniej, oraz istniejącą drogę powiatową 1209K od strony południowej, co spowoduje wiele uciążliwości dla stron skarżących.

Jak wynika z wyjaśnień *inwestora*, zaprojektowanie dodatkowej jezdni 4L, w zakresie której Skarżący żądają uchylenia *decyzji Wojewody Małopolskiego*, było niezbędne z uwagi na konieczność połączenia wjazdu/wyjazdu awaryjnego z drogą powiatową 1209K oraz konieczność realizacji obowiązku wynikającego z art. 120 *ustawy o gospodarce nieruchomościami* poprzez zapewnienie dostępu do drogi publicznej nieruchomościom, które na skutek budowy odcinka drogi ekspresowej S7 taki dostęp utracą. Godzi się zauważyć, iż zastosowanie rozwiązania w postaci jezdni dodatkowej jest zgodne z § 8arozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.   
w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.), zwanego dalej „*rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*”, mającego zastosowanie w przedmiotowej sprawie, w myśl którego obsługa ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi publicznej, z zachowaniem warunków zawartych w § 9 ww. rozporządzenia, może być realizowana przez dodatkowe jezdnie, odpowiadające parametrom technicznym dróg klasy D, L lub Z – zlokalizowane w jej pasie drogowym. Dodatkową jezdnię stosuje się w przypadku, gdy w wyniku budowy lub przebudowy drogi nieruchomość przyległa do jej pasa drogowego traci dostęp do drogi publicznej lub w celu ograniczenia liczby zjazdów z jezdni głównej.

Jak wyjaśnił *inwestor*, w omawianym przypadku zaszła konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej nieruchomościom oznaczonym jako działki nr 177/1 i 50/35, powstałej z podziału działki nr 50/19, obręb 0020 Poradów. Sposób skomunikowania ww. działek – poprzez zaprojektowanie jezdni dodatkowej 4L – był podyktowany przede wszystkim uwarunkowaniami terenowymi oraz dostępnym terenem realizacji przedsięwzięcia wyznaczonym w *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*. Dodatkowo *inwestor* podkreślił, że przy ustaleniu optymalnego miejsca włączenia przedmiotowej jezdni dodatkowej do drogi powiatowej nr 1209K projektant brał pod uwagę przede wszystkim obowiązujące przepisy, tj. § 9 ust. 3 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, konsekwencją których jest konieczność zachowania odpowiedniego pochylenia podłużnego jezdni dodatkowej w miejscu połączenia z odcinkiem drogi powiatowej (pochylenie niwelety maksymalnie 3% na odcinku 20 m), krzyżującej się bezkolizyjnie   
z drogą ekspresową S7 (w formie wiaduktu nad drogą ekspresową), jak i zachowanie pochylenia podłużnego na drodze powiatowej, które w miejscu włączenia dodatkowej jezdni nie może przekraczać pochylenia wynoszącego maksymalnie 5%. Jednocześnie poinformowano, że projekt budowalny został opracowany z uwzględnieniem minimalizowania uciążliwości przedmiotowej inwestycji oraz jej ingerencji w teren nieruchomości, stanowiącej własność stron skarżących. Dokonano tego m.in. poprzez korektę linii podziałowej po uszczegółowieniu rozwiązań projektowych, potwierdzających możliwość zarurowania odcinka rowu, a skutkujących ograniczeniem zajętości działki od strony drogi powiatowej i uniknięciu robót związanych z przebudową zlokalizowanych na niej sieci.

Zaznaczenia w tym miejscu wymaga, że to inwestor jest kreatorem miejsca, sposobu   
i kształtu realizacji inwestycji, natomiast organ orzekający wyznacza dopuszczalne prawem granice tej kreacji, poprzez dokonywanie oceny prawnej, kończącej się aktem władztwa publicznego, zakreślającego te granice. Zadaniem organu jest bowiem sprawdzenie, czy wyznaczone przez wnioskodawcę linie rozgraniczające pas drogowy oraz zaproponowane rozwiązania techniczne odpowiadają woli ustawodawcy wyrażonej w innych regulacjach prawnych, mających znaczenie dla wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Godzi się zauważyć, że ochrona interesów osób trzecich w procesie inwestycyjnym nie może prowadzić do sytuacji, w której to osoby trzecie, a nie inwestor, decydować będą o dopuszczalności wybudowania obiektów budowlanych, miejscu posadowienia takich obiektów, rodzaju obiektu budowlanego i to nawet z naruszeniem ogólnego interesu społecznego. Niedopuszczalna jest zatem sytuacja, w której uprawnienia właściciela nieruchomości całkowicie ograniczają uprawnienia inwestora. Uzależnianie funkcjonowania dróg publicznych od wyrażenia zgody przez osobę prywatną nie byłoby do pogodzenia z charakterem inwestycji o znaczeniu ponadlokalnym, stanowiącej realizację celów, o których mowa w art. 6 *ustawy o gospodarce nieruchomościami*. Przy ocenie, czy decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w sposób prawidłowy zapewnia poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich, należy mieć na względzie, że inwestor realizujący inwestycję drogową działa w interesie publicznym. Zauważyć przy tym należy, że interes publiczny 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 (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13).

Dodać należy, iż 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.

Nie wydaje się zatem możliwe zaprojektowanie inwestycji w zakresie dróg publicznych   
o takim przebiegu przez nieruchomości niestanowiące własności publicznej, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli tych nieruchomości. Sprzeciw taki wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania własności nieruchomości przez jej dotychczasowego właściciela, 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. W takich okolicznościach inwestor zawsze będzie narażony na niezadowolenie części właścicieli działek   
z przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i projektowych, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych a następnie techniczno-wykonawczych inwestycji.

Brak zgody stron skarżących na lokalizację przedmiotowej inwestycji w przebiegu ustalonym w zaskarżonym rozstrzygnięciu, nie stanowi zatem o wadliwości *decyzji Wojewody Małopolskiego*, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *specustawy drogowej*, nie uzależniają wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody stron postępowania.

Jednocześnie, zamierzonego skutku nie może osiągnąć argumentacja Skarżących,   
iż we wcześniejszym projekcie przebieg zarówno jezdni dodatkowej 4L, jak i drogi ekspresowej S7 był inny, korzystniejszy dla stron skarżących. Powyższe pozostaje poza przedmiotem postępowania w sprawie *decyzji Wojewody Małopolskiego*. Zadaniem organu jest bowiem sprawdzenie tego, czy projekt przedstawiony przez inwestora przy wniosku o udzielenie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Dopiero wniosek *inwestora* i zaproponowane w nim rozwiązania podlegają ocenie organów orzekających w sprawie. Wobec tego,   
w postępowaniu administracyjnym w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej organ obowiązany jest do dokonania oceny przebiegu i kształtu inwestycji wyrażonych w złożonym wniosku i załączonej do niego dokumentacji. Poza oceną organów administracji pozostają natomiast pozostałe koncepcje przebiegu i kształtu inwestycji.

Dodatkowo warto zwrócić uwagę, że wariantowanie przebiegu inwestycji drogowej odbywa się na etapie postępowania w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań przedsięwzięcia i to właśnie w tym postępowaniu społeczeństwo może wnosić uwagi co do trasy projektowanej inwestycji (por. wyrok Naczelnego Sadu Administracyjnego z dnia 11 października 2011 r., sygn. akt II OSK 1688/11). Tym samym, to przede wszystkim w postępowaniu zakończonym decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięciaSkarżący mogli wnosić zastrzeżenia dotyczące przebiegu przedmiotowej inwestycji drogowej. Tymczasem jak wynika z uzasadnienia *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach,* Państwo A. i J.M. zwrócili się do organu środowiskowego o całkowity wykup działki nr 50/17, powołując się na okoliczność, iż w trakcie realizacji inwestycji pozostaną w zasięgu znaczącego negatywnego oddziaływania. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wyjaśnił natomiast, że nie jest organem właściwym do rozpatrywania wniosków w sprawie wykupu działek, a wnioski w tym aspekcie należy kierować do *inwestora*.

Na uwzględnienie nie zasługują również zarzuty, że pomimo wielu pism kierowanych do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie zaskarżona decyzja nie wpłynęła na zmianę położenia drogi dodatkowej 4L. Z uzasadnienia *decyzji Wojewody Małopolskiego,* jak i z akt postępowania pierwszoinstancyjnego,wynika, żeorgan wojewódzki przeprowadził postępowanie wyjaśniające w zakresie uwag złożonych przez Skarżących. Organ wojewódzki wezwał *inwestora* do ustosunkowania się do ww. uwag   
i przedstawienia swojego stanowiska, a następnie przekazał Skarżącym kopię stanowiska *inwestora* celem zapoznania się z nim. W uzasadnieniu zaskarżonej decyzji Wojewoda Małopolski prawidłowo wskazał na rolę inwestora w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, jako podmiotu decydującego   
o kształcie inwestycji i przyjętych rozwiązaniach.

W konsekwencji powyższego, w obliczu niedokonania zmiany przez Wojewodę Małopolskiego przebiegu jezdni dodatkowej 4L – czego oczekiwali Skarżący – za niezasadne należy uznać zarzuty niekompetentnej i niefachowej analizy dokumentacji projektowej przedmiotowej inwestycji drogowej dokonanej przez organ I instancji   
w zakresie rozwiązań dotyczących działki nr 50/17. Podkreślić należy, że organ administracji publicznej właściwy w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie posiada kompetencji do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji, czy też do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań. Niedopuszczalna jest również ocena racjonalności czy słuszności koncepcji przedstawionej przez inwestora, bowiem miałaby ona charakter pozaprawny. O przebiegu drogi   
i rozwiązaniach technicznych decyduje zarządca (wnioskodawca) i to on wybiera najbardziej korzystne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno-wykonawcze (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 czerwca 2019 r., sygn. akt VII SA/Wa 941/19).

W odniesieniu do wszelkich prób zmiany lokalizacji omawianej jezdni dodatkowej podejmowanych przez Skarżących, stanowczo podkreślić trzeba, że to inwestor jest kreatorem inwestycji drogowej i to on decyduje o przyjętych rozwiązaniach   
i parametrach inwestycji.

Przepisy *specustawy drogowej* nie zobowiązują przy tym inwestorado przedstawienia różnych wariantów przebiegu i kształtu planowanej inwestycji i nie ma on obowiązku uwzględniać w tym zakresie oczekiwań stron postępowania. Gospodarzem projektu jest tylko inwestor*,* zaś organ wydający decyzję w oparciu o przedłożony projekt nie jest uprawniony do ingerowania w jego założenia, w tym w przebieg inwestycji liniowej.

Stosownie do przepisu art. 11e *specustawy drogowej* nie można uzależniać zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami. Stanowisko to jest ugruntowane i jednolite w orzecznictwie sądów administracyjnych, powołanym w uzasadnieniu niniejszej decyzji.

W świetle zarzucanej projektantom omawianego przedsięwzięcia niekompetencji oraz żądań ze strony Skarżących wyciągnięcia konsekwencji niedopełnienia przez projektantów swoich obowiązków służbowych, zaznaczyć trzeba, że przebieg drogi   
w ramach realizowanych inwestycji jest wyznaczany w sposób racjonalny przez grono specjalistów z zakresu transportu, geologii, ochrony środowiska. Zgodnie z treścią przepisów *ustawy Prawo budowlane*, za przyjęte rozwiązania projektowe uwzględnione   
w projekcie budowlanym (np. w zakresie zaprojektowania jezdni dodatkowych), stanowiącym podstawę do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę (decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej), jest odpowiedzialny projektant, tj. osoba uprawniona do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie.

Projektant jest osobą, na której spoczywa odpowiedzialność za kształt inwestycji   
i użycie takich rozwiązań, aby te nie zagrażały zdrowiu i życiu ludzkiemu. W myśl bowiem art. 20 ust. 1 pkt 1 *ustawy Prawo budowlane*, opracowanie projektu budowlanego   
w sposób zgodny z wymaganiami *ustawy Prawo budowlane*, przepisami innych ustaw oraz zasadami wiedzy technicznej, należy do podstawowych obowiązków projektanta.

Nieprzestrzeganie przez projektanta przy projektowaniu przepisów prawa może zaś powodować odpowiedzialność zawodową w budownictwie (art. 95 *ustawy Prawo budowlane*) skutkującą nałożeniem jednej z kar wymienionych w art. 96 *ustawy Prawo budowlane*, aż do zakazu wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie, na okres od roku do 5 lat, połączonego z obowiązkiem złożenia egzaminu, o którym mowa w art. 12 ust. 3 tej ustawy. Niezależnie od odpowiedzialności korporacyjnej, projektant - jako podmiot gospodarczy - może podlegać dochodzeniu roszczeń cywilnoprawnych związanych ze szkodami będącymi efektem wadliwego projektowania.

W kontekście wyżej zaprezentowanych rozważań dotyczących możliwych uciążliwości wynikających z przyjętych rozwiązań projektowych na działce nr 50/17 oraz w jej sąsiedztwie, za niezasadne należy uznać twierdzenia Skarżących, iż „przy ocenie głośności nie wzięto pod uwagę faktu, że hałas z S7 nakładał się będzie na hałas z drogi powiatowej K1209, hałas z drogi technicznej 4L, co (…) będzie stwarzało stałą uciążliwość w ciągu dnia”.

Wyjaśnić należy, że wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi zostały przeanalizowane w postępowaniu w sprawie wydania decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska   
w Krakowie i zakończonym *decyzją RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, następnie wpostępowaniu odwoławczym prowadzonym w sprawie ww. rozstrzygnięcia   
i zakończonym *decyzją GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, jak również w toku przeprowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, zakończonego *postanowieniem uzgadniającym*.

Wyjaśnienia wymaga, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest jedną   
z pierwszych decyzji administracyjnych uzyskiwanych przed realizacją przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko. Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W myśl art. 72 ust. 3 powołanej ustawy, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie ww. zezwolenia. Omawiana regulacja znajduje odzwierciedlenie w przepisach *specustawy drogowej*, określających obligatoryjne elementy wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wśród których znajdują się wymagane przepisami odrębnymi decyzje administracyjne, takie jak np. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach   
(art. 11d ust. 1 pkt 9 *specustawy drogowej*).

Postępowanie toczące się w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy planowanego dopiero przedsięwzięcia i sprowadza się do ustalenia, czy inwestycja w kształcie opisanym przez inwestora we wniosku zagraża środowisku oraz czy spełnia wymagania i parametry w zakresie ochrony środowiska. Istotą decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest określenie wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz wymagań, jakie powinny być spełnione,   
by zminimalizować skutki negatywnego wpływu na środowisko czynników dla niego szkodliwych.

W myśl art. 86 pkt 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, decyzja   
o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy wydające decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 tej ustawy, zatem m.in. organy administracji publicznej rozstrzygające   
w przedmiocie lokalizacji inwestycji drogowej (art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*). Oznacza to, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma charakter „rozstrzygnięcia wstępnego” względem przyszłego zezwolenia na realizację konkretnego przedsięwzięcia inwestycyjnego i pełni wobec niego funkcję prejudycjalną. Określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach środowiskowe warunki realizacji przedsięwzięcia nie mogą być zatem na dalszych etapach procesu inwestycyjnego modyfikowane, a decyzja o odmowie określenia środowiskowych uwarunkowań i tym samym wyrażenia zgody na realizację przedsięwzięcia przesądza *de facto* o braku możliwości realizacji określonego przedsięwzięcia w danym miejscu, czasie i na proponowanych warunkach (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 maja 2019 r., sygn. akt II OSK 652/19,   
z dnia 16 stycznia 2019 r., sygn. akt II OSK 304/17, i z dnia 12 lipca 2016 r., sygn. akt   
II OSK 2732/14).

W związku ze wspomnianą prejudycjalnością decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w stosunku do decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 *ustawy   
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, w kolejnych decyzjach inwestycyjnych należy uwzględniać ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Tym samym, ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w dużym stopniu determinują kształt inwestycji, który nie może w zasadzie ulec zmianom w kolejnych decyzjach inwestycyjnych.

Tak więc należy stwierdzić, że to na etapie postępowania środowiskowegonastąpiła ocena oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko. Zagadnienia związane   
z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny były zaś elementami postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wskazał, że w miejscach lokalizacji zabudowy podlegającej ochronie akustycznej należy zastosować zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych w lokalizacjach i o parametrach wskazanych w rozstrzygnięciu ww. decyzji.

Ponadto, w pkt IV *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie stwierdził konieczność wykonania analizy porealizacyjnej, w zakresie dotrzymania standardów jakości środowiska dla ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zwrócić należy uwagę, iż także na etapie ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzonej w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji drogowej, zakończonej wydaniem *postanowienia uzgadniającego*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie doprecyzował poprzednie – zawarte w ww. decyzji środowiskowej – oraz określił dodatkowe warunki realizacji inwestycji, których uzgodnienie pozwoli zapobiec występowaniu negatywnych oddziaływań na środowisko (w tym na zdrowie i życie ludzi) lub ograniczyć ich skalę w możliwie jak największym stopniu. W przedmiotowym postanowieniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska   
w Krakowie zmienił i uszczegółowił m.in. zapis *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, zreformowanej *decyzją GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, dotyczący lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych. Wskazano m.in. na konieczność zastosowania ekranu akustycznego EL7 w kilometrażu od 625+648 do 625+761 o długości 112,5 m i wysokości 3,5 m po lewej stronie drogi, tj. po stronie północno-zachodniej od działki 50/17. Organ środowiskowy wyjaśnił, iż zaistniała konieczność optymalizacji parametrów projektowanych ekranów akustycznych,   
tj. przesunięcia kilometraży ekranów związana z aktualizacją niwelety drogi oraz dodania dodatkowych ekranów w miejscach wymagających ochrony akustycznej, które nie były wskazane w *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach.* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie podtrzymał konieczność wykonania analizy porealizacyjnej, w ramach której – w celu weryfikacji dokładności prognoz   
i potwierdzenia dotrzymania standardów akustycznych w środowisku ewentualnie wskazania na konieczność podjęcia dodatkowych działań – nastąpi pomiar hałasu   
we wskazanych przez organ środowiskowy punktach, w których prognozuje się występowanie najwyższych poziomów hałasu po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych. Jednym z punktów badanych w trakcie analizy porealizacyjnej będzie punkt P20 znajdujący się na zabudowie mieszkaniowej na działce nr 50/17. Powyższe pozwoli na sprawdzenie, czy obliczenia zawarte w raporcie, przyjęte prognozy ruchu   
i lokalizacja infrastruktury drogowej spełnią wymagania w zakresie ochrony środowiska, czy też istnieje konieczność wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń.

Powyższe pozwala na stwierdzenie, że niezasadne są zarzuty Skarżących o enigmatycznej odpowiedzi *inwestora* w zakresie lokalizacji ekranu akustycznego w pobliżu nieruchomości. Warunki środowiskowe uregulowane w *postanowieniu uzgadniającym* znalazły bowiem swoje odzwierciedlenie w Projekcie zagospodarowania terenu przedmiotowej inwestycji drogowej.

Dodać wypada, że jak wynika z uzasadnienia *postanowienia uzgadniającego*, ruch na drodze dojazdowej 4L – wobec zakończenia jej placem manewrowym służącym do zawracania, a nie połączeniem z inną drogą – będzie znikomy. Wobec powyższego nie przewiduje się żadnych zabezpieczeń akustycznych przed hałasem generowanym z drogi dodatkowej 4L.

Zauważenia wymaga, że organy orzekające w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej co do zasady związane są ustaleniami decyzji w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań realizacji projektowanego przedsięwzięcia (co wynika z treści ww. art. 86 pkt 2 *ustawy   
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*), jak i treścią *postanowienia uzgadniającego* (stosownie do art. 92 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*).

Powyższe związanie realizuje się w tym, że organ orzekający w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej zobowiązany jest uwzględnić warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz przywołanym postanowieniu (art. 93 ust. 1 pkt 1 i 2 *ustawy o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie*).

Uznać zatem trzeba, iż organ wydający decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie ma kompetencji do samodzielnego, w oderwaniu od zapisów decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach i postanowienia wydanego po ponownym przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, decydowania   
o lokalizacji i parametrach zabezpieczeń akustycznych, w tym ekranów akustycznych. Organ architektoniczno-budowlany nie jest bowiem właściwy do rozstrzygnięcia kwestii związanych z oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko, unormowanych w *ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, i nie może wkraczać w kompetencje przysługujące organom właściwym w tych sprawach. Organ wydający zezwolenie na realizację inwestycji drogowej bada więc, czy inwestor spełnił wszystkie wymagania przewidziane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (i postanowieniu uzgadniającym, jeśli w danej sprawie było wydane), i jeżeli nie ma w tym zakresie wątpliwości, nie może odmówić wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Reasumując, skoro w *postanowieniu uzgadniającym* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie ustalił konieczności zastosowania ochrony przed hałasem dla nieruchomości oznaczonej jako działka nr 50/17 wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej S7, zaś nie widział takiej potrzeby wzdłuż projektowanej jezdni dodatkowej 4L, to ustalenia te są wiążące dla organu wydającego decyzję o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Organ wydający decyzję o zezwoleniu na realizację projektowanego przedsięwzięcia nie ma jakichkolwiek uprawnień do podważania ustaleń dokonanych przez właściwy organ środowiskowy.

Mając na uwadze fakt, iż Skarżący oprócz wniesienia odwołania od *decyzji Wojewody Małopolskiego* chcieliby także odwołać się od *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, wyjaśnić należy, że ww. decyzja organu środowiskowego podlegała odrębnemu trybowi zaskarżenia. Natomiast zgodnie z art. 142 *kpa* organ odwoławczy rozpoznający odwołanie od decyzji wojewody w ramach sprawowanej kontroli instancyjnej ma obowiązek przeanalizować również zarzuty dotyczące postanowienia   
w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia (zauważyć należy, iż zarzuty Skarżących dotyczące klimatu akustycznego dotyczą w istocie tego rozstrzygnięcia). Powyższe nie oznacza jednak, że właściwość rzeczowa organu odwoławczego odpowiada przez to działaniu organu współdziałającego, określającego warunki środowiskowe realizacji przedsięwzięcia.

Uwzględnić bowiem należy charakter i właściwość kompetencyjną organów działających   
we współdziałaniu (organ uzgadniający jest organem wyspecjalizowanym w dziedzinie ochrony środowiska, zaś organ architektoniczno-budowlany, jakim jest tu *Minister,* takich cech nie posiada). Okoliczność, że kontrola instancyjna decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej obejmuje wskazane postanowienie, nie sprzeciwia się jednakże temu, by kompetencja kontrolna organu odwoławczego była węższa aniżeli kompetencja przysługująca organowi badającemu oddziaływanie inwestycji na środowisko   
i określającemu warunki realizacji przedsięwzięcia.

Dokonywana w postępowaniu odwoławczym weryfikacja niezaskarżalnego zażaleniem postanowienia uzgadniającego warunki środowiskowe ograniczona jest wyłącznie do stwierdzenia błędów powodujących, że wydana w oparciu o uzgodnienie środowiskowe decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej byłaby sprzeczna z prawem. Podobnie jak raportowi o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, tak   
i postanowieniu uzgadniającemu wydawanemu w trybie art. 90 ust. 1 *ustawy   
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* przysługuje bowiem szczególna wartość dowodowa, która wynika z kompleksowego charakteru analizy przedstawionego do zatwierdzenia przedsięwzięcia. Dlatego też organ architektoniczno-budowlany tylko po stwierdzeniu błędów w postępowaniu przed organem badającym oddziaływanie inwestycji na środowisko, mających wpływ na wynik sprawy, mógłby wstrzymać się   
z wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, nie może natomiast zastępować merytorycznie takiego organu i modyfikować postanowienia uzgadniającego warunki środowiskowe.

Powyższe potwierdza jednolita w tym zakresie linia orzecznicza sądów administracyjnych (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 28 lipca 2021 r., sygn. akt   
II OSK 974/21, z dnia 15 czerwca 2021 r., sygn. akt II OSK 337/21, z dnia 7 lutego   
2018 r., sygn. akt II OSK 3308/17, z dnia 5 grudnia 2017 r., sygn. akt II OSK 2343/17,   
z dnia 24 lutego 2012 r., sygn. akt II OSK 2581/11, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 21 marca 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 2131/17, z dnia 19 lipca 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1071/18, z dnia 9 października 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1361/18, z dnia 29 listopada 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1981/18,   
z dnia 4 kwietnia 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 199/17 i z dnia 22 września 2016 r.,   
sygn. akt VII SA/Wa 23/16, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W kontekście powyższego należy wskazać, iż *Minister* przeprowadził stosowną do sprawowanej funkcji kontrolę *postanowienia uzgadniającego*. W jej efekcie doszedł do wniosku, iż rozstrzygnięcie to nie narusza prawa w omawianym zakresie. *Minister*   
w ramach niniejszego postępowania nie jest organem uprawnionym do oceny *postanowienia uzgadniającego* pod kątem szczegółowych uregulowań merytorycznych   
w nim zawartych. *Minister* po zapoznaniu się ze stanowiskiem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie zajętym w *postanowieniu uzgadniającym* w kwestii zabezpieczeń akustycznych, stwierdza, iż jest ono oparte na rzeczowych argumentach   
i nie nosi cech dowolności. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie   
w ramach dokonanych analiz wziął pod uwagę wszystkie okoliczności mogące mieć realny wpływ na zapewnienie właściwego stanu ochrony akustycznej terenów   
i budynków tego wymagających.

Zamierzonego skutku nie może odnieść również sprzeciw Skarżących wobec planowanej wycinki drzew i krzewów z działki nr 50/28, powstałej z podziału działki nr 50/17. Realizacja przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S7 wymaga bowiem przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowanymi obiektami inżynierskimi. Wskazać należy, że część działki nr 50/28 została ograniczona   
w korzystaniu z uwagi na budowę zjazdu, budowę sieci elektroenergetycznej oraz rozbiórkę sieci elektroenergetycznej. Realizacja powyższych obowiązków koliduje   
z istniejącą na ww. działce roślinnością. Tym samym, dwie grupy krzewów lub drzew znajdujących się na ww. nieruchomości zostały wskazane do usunięcia, co przedstawia ark. 1.7 Planu sytuacyjnego tomu X.1 Inwentaryzacja i gospodarka zielenią Projektu architektoniczno-budowlanego, będącego części Projektu budowlanego, zatwierdzonego *decyzją Wojewody Małopolskiego*. Jak wynika z wyjaśnień *inwestora*, zakres wycinki na działce stanowiącej własność Skarżących był uzasadniony.

Wyjaśnić należy, że w przypadku wycinki drzew bądź innej ingerencji w części nieruchomości objęte ograniczeniem sposobu korzystania właścicielom będzie przysługiwało prawo złożenia wniosku o ustalenie odszkodowania do Wojewody Małopolskiego, który po zakończeniu inwestycji przeprowadzi postępowanie w celu ustalenia odszkodowania za poniesione szkody.

Odpowiedzialność odszkodowawcza *inwestora* za szkody wynikłe z jego działań na nieruchomościach zajmowanych dla wykonania obowiązków, o których mowa   
w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. b, c oraz e-h *specustawy drogowej* kształtowana jest na zasadach określonych w art. 124 ust. 4 i 5 *ustawy o gospodarce nieruchomościami*. Zgodnie bowiem z art. 11f ust. 2 *specustawy drogowej*, do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 8 lit. i, przepisy art. 124 ust. 4-7 i art. 124a *ustawy o gospodarce nieruchomościami,* stosuje się odpowiednio.

Stosownie więc do art. 124 ust. 4 *ustawy o gospodarce nieruchomościami*, na osobie lub jednostce organizacyjnej występującej o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej, ciąży obowiązek przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego, niezwłocznie po założeniu lub przeprowadzeniu ciągów, przewodów i urządzeń, o których mowa w ust. 1. Jeżeli przywrócenie nieruchomości do stanu poprzedniego jest niemożliwe albo powoduje nadmierne trudności lub koszty, stosuje się odpowiednio przepis art. 128   
ust. 4 *ustawy o gospodarce nieruchomościami*. Z tej regulacji wynika jednoznacznie,   
iż odszkodowanie może być przyznane dopiero po zakończeniu na nieruchomości prac, związanych z realizacją inwestycji i przysługuje ono jedynie wówczas, gdy przywrócenie nieruchomości do stanu poprzedniego jest niemożliwe albo powoduje nadmierne trudności lub koszty. Ponadto, zauważyć należy, iż w trakcie prowadzonych postępowań w sprawach o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, *Minister,* jako organ administracji architektoniczno-budowlanej, nie zajmuje się etapem realizacji inwestycji drogowej i sposobem wykonywania prac.

Odnosząc się do zarzutu stron skarżących, iż dokumentacja przedmiotowej sprawy jest przygotowana nierzetelnie, gdyż rysunek nr 2.6 opracowania „Budowa kanalizacji deszczowej” Projektu architektoniczno-budowlanego nie zawiera oznaczeń budynków mieszkalnych i gospodarczych na nieruchomości Skarżących, wyjaśnić należy,   
co następuje.

Projekt kanalizacji deszczowej jest tylko jednym z elementów, które są realizowane   
w ramach zadania inwestycyjnego. Plan zagospodarowania terenu w opracowaniu pn.: Projekt Zagospodarowania Terenu zawiera wszystkie niezbędne elementy wraz   
z podkładem mapowym i uwidocznione są na nim budynki oraz projektowana trasa kanalizacji deszczowej. Tom II.2 „Budowa kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami oczyszczającymi wody opadowe" Projektu architektoniczno-budowlanego jest opracowaniem szczegółowo pokazującym rozwiązania odwodnienia drogi na podkładzie mapy ewidencyjnej i projektowanego układu drogowego. Projekt branżowy nie musi zawierać podkładu mapowego, którego elementami są m.in. istniejące budynki, gdyż jest zawarty w opracowaniu ogólnym Projektu zagospodarowania terenu. Jak podkreślił *inwestor*, zawartość Projektu architektoniczno-budowlanego to rysunki szczegółowe, techniczne wraz z profilami podłużnymi, a całą dokumentację Projektu zagospodarowania terenu i Projektu architektoniczno-budowlanego należy rozpatrywać łącznie, gdyż są one dokumentami wzajemnie uzupełniającymi się. *Inwestor* wskazał,   
że dokumentacja w zakresie budowy kanalizacji deszczowej jest przygotowana rzetelnie i opracowana zgodnie z *ustawą Prawo budowlane* i *rozporządzeniem w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*. Podsumowując, plany sytuacyjne zastosowane w Projekcie architektoniczno-budowlanym nie świadczą   
o nieuwzględnieniu w projekcie istniejącego zagospodarowania terenu.

Ustosunkowując się zaś do zarzutów stron skarżących, iż wskutek realizacji przedmiotowej inwestycji w kształcie zaproponowanym przez *inwestora* nieruchomość stanowiąca własność Skarżących straci na wartości i atrakcyjności, a ich dotychczasowe plany budowlane w stosunku do ww. działki nie będą mogły być zrealizowane, stwierdzić należy, iż powyższe kwestie nie są przedmiotem rozważań organów administracji właściwych w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Zauważyć bowiem należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez organ I instancji, jak   
i *Ministra*, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku Skarżących, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych, i w tym zakresie podnoszone przez Skarżących zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia. Wskazać przy tym należy, iż organ wydający decyzję dotyczącą zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez inwestora. Do organu administracji należy jedynie ocena wniosku inwestora pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym. Jeżeli, w wyniku realizacji ww. inwestycji, Skarżący poniosą jakiekolwiek szkody materialne, to będzie im przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym.

Za chybioną należy uznać argumentację Skarżących, wyrażoną w piśmie z dnia 22 grudnia 2022 r., iż *inwestor* zaplanował na działce stanowiącej własność stron skarżących tymczasowe zajęcie gruntu poprzez ułożenie kanału technicznego, nie informując o tym właścicieli. Analiza rys. 2.6 Projektu zagospodarowania terenu, rys. 1.3 Branży telekomunikacyjnej Budowa kanału technologicznego Projektu architektoniczno-budowlanego, jak i *decyzji Wojewody Małopolskiego* nie wykazała, aby na działce   
nr 50/28, powstałej z podziału działki nr 50/17, miałby być usytuowany kanał technologiczny. Powyższe potwierdził *inwestor* w piśmie z dnia 21 lipca 2023 r. Jednocześnie poinformował, że kanał technologiczny w pobliżu nieruchomości stanowiącej własność Skarżących został zaprojektowany w pasie drogowym (drogi ekspresowej S7 i drogi powiatowej 1209K) celem połączenia kanału z trasy głównej   
tj. drogi ekspresowej z drogą powiatową. Wobec powyższego zarzuty Skarżących   
w omawianym zakresie należy uznać za bezzasadne.

Odnosząc się do zarzutów Skarżących w przedmiocie naruszania interesu osób trzecich poprzez uciążliwości związane z rozpoczęciem prac budowlanych, wyjaśnić należy,   
co następuje.

Art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej* stanowi o tym, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej powinna zawierać wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich. Zasada ochrony interesu prawnego osób trzecich znajduje zaś konkretyzację w art. 5 ust. 1 pkt 9 *ustawy Prawo budowlane*. Zgodnie z ww. przepisem, obiekt budowlany wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej.

W rozpatrywanej sprawie Wojewoda Małopolski zastosował się do przepisu   
art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej* i określił w pkt VI zaskarżonej decyzji wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich. Organ wojewódzki wyraźnie wskazał, że inwestycję zaprojektowano stosownie do wymagań art. 5 ust. 1 pkt 9 *ustawy Prawo budowlane,* w sposób zapewniający poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich zarówno w trakcie realizacji inwestycji, jak i po oddaniu jej do użytkowania.   
W ramach projektowanej inwestycji zapewniono: dostęp do drogi publicznej, dopływ światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi, możliwość korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej oraz ze środków łączności, ochronę przed uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne, promieniowanie, ochronę przed zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleby. Niekorzystne wpływy i uciążliwości występujące na etapie realizacji zostaną usunięte po zakończeniu robót budowlanych. Roboty budowlane prowadzone będą w sposób stwarzający najmniejszą uciążliwość dla środowiska oraz z zachowaniem bezpieczeństwa ludzi i mienia.

Wobec tego wskazać należy, że do uznania, iż zostały naruszone warunki dotyczące ochrony interesów osób trzecich, nie wystarcza subiektywne poczucie właścicieli nieruchomości, że – poprzez realizację obiektu budowlanego – ich interes został bezprawnie naruszony, o ile nie znajduje ono oparcia w obowiązującym przepisie prawa materialnego. Tym samym, w przedmiotowej sprawie nie może być mowy o naruszeniu interesów stron skarżących, poprzez prowadzenie robót budowlanych w pobliżu działki Skarżących.

Podkreślenia ponownie wymaga przy tym, iż ochrona interesów osób trzecich w procesie inwestycyjnym nie może prowadzić do sytuacji, w której to osoby trzecie, a nie inwestor, decydować będą o dopuszczalności wybudowania obiektów budowlanych, miejscu posadowienia takich obiektów, rodzaju obiektu budowlanego i jego parametrach,   
i to nawet z naruszeniem ogólnego interesu społecznego. Niedopuszczalna jest zatem sytuacja, w której uprawnienia właściciela nieruchomości całkowicie ograniczają uprawnienia inwestora. Uzależnianie funkcjonowania dróg publicznych od wyrażenia zgody przez osobę prywatną nie byłoby do pogodzenia z charakterem inwestycji   
o znaczeniu ponadlokalnym, stanowiącej realizację celów, o których mowa   
w art. 6 *ustawy o gospodarce nieruchomościami*. Przy ocenie, czy decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w sposób prawidłowy zapewnia poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich, należy mieć na względzie, że inwestor realizujący inwestycję drogową działa w interesie publicznym. Zauważyć przy tym należy, że interes publiczny 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 (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13).

Ustosunkowując się z kolei do twierdzeń Skarżących dotyczących wpływu robót budowlanych na zdrowie Skarżących, a także uciążliwości związanych z hukiem pracujących maszyn i drganiami budynku, wyjaśnić ponownie należy, iż wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko, w tym na zdrowie i życie ludzi, zostały przeanalizowane w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i zakończonym *decyzją RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, następnie wpostępowaniu odwoławczym prowadzonym w sprawie ww. rozstrzygnięcia i zakończonym *decyzją GDOŚ   
o środowiskowych uwarunkowaniach*, jak również w toku przeprowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, zakończonego *postanowieniem uzgadniającym*. Należy w tym miejscu przypomnieć   
o wspomnianej prejudycjalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach   
w stosunku do decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie*.

W *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* organ środowiskowy wskazał,   
że przedstawiono szczegółowe analizy możliwych oddziaływań przedsięwzięcia, a także sposoby ich minimalizacji na etapie realizacji inwestycji. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń z maszyn i środków transportu będzie polegać na wykorzystaniu nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu. Transport elementów pylących będzie odbywać się pod przykryciem, a w rejonach zabudowy mieszkaniowej, przy pogodzie suchej i wietrznej, stosowane będzie zraszanie terenu wodą, co ochroni przed nadmiernym pyleniem. Zaplecze techniczne i socjalne budowy będzie zlokalizowane na terenach oddalonych od zabudowy mieszkalnej. Drogi technologiczne w miarę możliwości będą lokalizowane w pasie drogowym projektowanej drogi. Dojazd do dróg technologicznych zapewniony będzie istniejącym drogami, za zgodą ich właściciela.

Jako środki minimalizujące emisję hałasu w czasie budowy organ środowiskowy zalecił stosowanie urządzeń o niskiej emisji hałasu do środowiska, stosowanie nowoczesnego sprawnego technicznie sprzętu budowlanego i transportowego. W uzasadnionych przypadkach można zastosować lokalne, indywidualne ekranowanie wrażliwych obiektów przenośnymi ekranami akustycznymi. Oddziaływanie na etapie realizacji będzie krótkotrwałe (front robót będzie prowadzony odcinkami) i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie w *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* wskazał, że w czasie prowadzenia prac mogą występować drgania związane z pracą urządzeń i sprzętu budowlanego. Podkreślił jednak, że będzie to zjawisko przemijające w czasie i będzie przesuwać się wraz z postępem prac budowlanych. To wykonawca będzie odpowiadał za wszelkie uszkodzenia zabudowy spowodowane jego działalnością. Jako środki minimalizujące w zakresie wpływu drgań zaproponowano: prowadzenie prac w rejonie zabudowy mieszkaniowej o wysokich częstotliwościach drgań jedynie w porze dziennej (w godzinach 6-22), w miejscach, gdzie zabudowa jest w odległości mniejszej niż 20 m brak stosowania urządzeń wibracyjnych o wysokich częstotliwościach drgań, czy ograniczenie prędkości i tonażu pojazdów ciężkich dostarczających materiał. Po zastosowaniu działań minimalizujących na etapie realizacji nie przewiduje się obciążeń budynków wywołanych drganiami.

Co do zaś ustaleń dokonanych przez Skarżących dotyczących innych osób, które odwołały się od *decyzji Wojewody Małopolskiego,* a także kwestionowania rozwiązań projektowych przyjętych przez *inwestora* na działkach objętych omawianą inwestycją drogową, niestanowiących ich własności, podkreślić należy, że wszelkie próby argumentacji podniesionej w tym zakresie przez Skarżących pozostają poza ich interesem prawnym. Pani A.M. i Pan J.M. mogą skutecznie kwestionować *decyzję Wojewody Małopolskiego*, jak i postępowanie organu I instancji zakończone wydaniem tej decyzji, jedynie w zakresie, w jakim dotyczą one ich interesu prawnego, a nie innych stron postępowania.

Przechodząc do zgłoszonego przez Skarżącychwniosku o przeprowadzenie de facto oględzin w terenie, zauważyć należy, że w orzecznictwie sądowoadministracyjnym ugruntowane jest stanowisko, zgodnie z którym organy administracji publicznej mają obowiązek podejmować czynności niezbędne do wyjaśniania sprawy, nie zaś wszystkie czynności, których przeprowadzenie postuluje strona postępowania. To, czy dany dowód zostanie przeprowadzony, zależy od przydatności tego dowodu dla wyjaśnienia okoliczności sprawy, co do których organ ma wątpliwości. Szeroki zakres środków dowodowych możliwych do przeprowadzenia w sprawie na podstawie art. 75 *kpa* nie powoduje konieczności ich przeprowadzenia, jeśli dana okoliczność została już wyjaśniona w oparciu o inny dowód i nie został on podważony (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 29 marca 2017 r., sygn. akt II OSK 1936/15, i z dnia   
2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12). Jakkolwiek w polskim prawie administracyjnym obowiązuje zasada oficjalności, obligująca organ do zebrania materiału dowodowego, nie może to jednak prowadzić do nakładania na organ nieograniczonego obowiązku poszukiwania faktów, które podnosi strona. Organy administracji publicznej mają obowiązek działać wnikliwie i szybko, posługując się możliwie najprostszymi środkami prowadzącymi do załatwienia sprawy, zgodnie z art. 12 § 1 *kpa*, a także obowiązek podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do jej wyjaśnienia i załatwienia w myśl art. 7 i art. 77 § 1 *kpa*. Oznacza to obowiązek podjęcia nie jakichkolwiek działań, lecz działań celowych (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 1 czerwca 2011 r., sygn. akt I SAB/Wa 79/11).

*Minister* uznał, iż zgromadzony w niniejszej sprawie materiał dowodowy jest wystarczający do wydania rozstrzygnięcia kończącego postępowanie odwoławcze   
w sprawie *decyzji Wojewody Małopolskiego* i nie wymaga uzupełnienia np. o wspomniane stawiennictwo na terenie posesji Skarżących. Podkreślenia wymaga, że *decyzja Wojewody Małopolskiego* wydana została w szczególnym trybie przewidzianym *specustawą drogową*, której celem jest uproszczenie procedur dotyczących podejmowania aktów administracyjnych warunkujących rozpoczęcie budowy drogi publicznej. Akt ten przewiduje połączenie w jednej decyzji administracyjnej rozstrzygania o ustaleniu lokalizacji drogi, zatwierdzanie podziału nieruchomości, przejmowanie jej na własność   
i zatwierdzanie projektu budowlanego oznaczające jednocześnie udzielenie pozwolenia na budowę. Przeprowadzenie oględzin co do możliwości zaprojektowania inwestycji   
w inny sposób nie tylko nie dotyczy okoliczności istotnej dla rozstrzygnięcia (skoro zaprojektowane przez *inwestora* rozwiązania, w tym jezdnia dodatkowa 4L nie narusza prawa), ale i byłoby sprzeczne z celem szczególnego postępowania administracyjnego,   
tj. jego uproszczeniem i przyspieszeniem [vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16, zapadły wprawdzie w odniesieniu do regulacji ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1786 z późn. zm.), ale w pełni aktualny w świetle rozwiązań przyjętych w *specustawie drogowej*].

Rozpatrując natomiast odwołanie Pana W.W., w którym Skarżący stwierdza, że *decyzja Wojewody Małopolskiego* nie została wydana w oparciu o słuszny interes obywateli poprzez brak podjęcia wszelkich czynności niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego i prawnego, a mianowicie poprzez przeznaczenie działki nr 30/5, obręb 0020 Poradów na cel publiczny, jakim ma być realizacja przedmiotowej inwestycji drogowej, wobec określonych zamierzeń zagospodarowania tej działki przez Skarżącego, wyjaśnić należy, co następuje.

Analiza dokumentacji projektowej zatwierdzonej *decyzją Wojewody Małopolskiego* wykazała, że niemożliwe było zaprojektowanie przedmiotowej inwestycji bez zajęcia części działki należącej do strony skarżącej, w takim zakresie, jak to zostało określone   
w zaskarżonejdecyzji. Jak wynika bowiem z dokumentacji przedmiotowej inwestycji, omawianą inwestycją drogową została objęta działka nr 30/5, obręb 0020 Poradów, ulegająca podziałowi na działki nr 30/6, 30/7 i 30/8, z czego działki nr 30/6 i 30/7 zostały przeznaczone do przejęcia na własność Skarbu Państwa pod budowę drogi ekspresowej S7 oraz pod rozbudowę drogi powiatowej nr 1210K, zaś część działki   
nr 30/8 przeznaczona została pod budowę zjazdu, rozbiórkę i budowę sieci elektroenergetycznej i sanitarnej, na podstawieograniczenia w korzystaniu z części   
ww. nieruchomości.

Jednocześnie, z mapy przedstawiającej projektowany podział ww. działki oraz wykazu zmian gruntowych, stanowiących załączniki nr 2/4/1 i 2/4/3 do *decyzji Wojewody Małopolskiego*, wynika, iż powierzchnia działki nr 30/5 wynosi 0,2985 ha, natomiast powierzchnia wydzielonej z niej działki nr 30/6, przeznaczonej do przejęcia pod budowę drogi ekspresowej, wynosi 0,1107 ha, zaś działki nr 30/7, przeznaczonej do przejęcia pod rozbudowę drogi powiatowej, wynosi 0,0156 ha. Działka nr 30/8, pozostająca własnością dotychczasowego właściciela, ma powierzchnię 0,1722 ha.

Jak wynika z wyjaśnień *inwestora* przedstawionych w piśmie z dnia 12 stycznia 2023 r., projektant zobowiązany był do wyznaczania przebiegu linii rozgraniczających teren inwestycji oraz zaprojektowania urządzeń chroniących zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ponadto projekt budowlany został przygotowany na podstawie zapisów decyzji w przedmiocie środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie aktualnej mapy do celów projektowych, z uwzględnieniem konieczności dowiązania sytuacyjno-wysokościowego do realizowanych odcinków sąsiadujących z przedmiotowym odcinkiem drogi ekspresowej oraz z uwzględnieniem otrzymanych w procesie projektowym warunków i uzgodnień. Część działki nr 30/8 nieprzeznaczona pod wykonanie elementów drogowych lub związanych z drogą, na której ulokowany jest budynek mieszkalny, ma powierzchnię ok. 17a, co uznaje się za teren wystarczający do użytkowania w dotychczasowy sposób.

Zdaniem *Ministra,* zatwierdzony projekt budowlany nie przewiduje zatem rozwiązań, które wprowadzają nadmierną, a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności skarżącej strony. Ingerencja we własność związana z realizacją inwestycji odpowiada tylko jej koniecznemu zakresowi. Teren będący własnością Skarżącego nie został zajęty w wymiarze większym, niż jest to wymagane dla realizacji inwestycji.

Podkreślenia w tym miejscu wymaga, że inwestor realizujący inwestycję drogową działa w interesie publicznym. Zauważyć należy, że interes publiczny 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. Zaakcentować trzeba,   
iż projektowane w niniejszej sprawie przedsięwzięcie niewątpliwie stanowi inwestycję celu publicznego. Zgodnie bowiem z art. 6 pkt 1 *ustawy o gospodarce nieruchomościami*, wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji, są celami publicznymi w rozumieniu tej ustawy. Uzależnianie funkcjonowania dróg publicznych od indywidualnych postulatów   
i preferencji dotyczących lokalizacji inwestycji drogowej nie byłoby do pogodzenia   
z charakterem inwestycji o znaczeniu ponadlokalnym, stanowiącej realizację ww. celów.

Przy realizacji inwestycji drogowej, której celem jest poprawa bezpieczeństwa, komunikacji, transportu, nie dochodzi również do naruszenia proporcji między interesem publicznym, a ingerencją w sferę praw i wolności, które na mocy *specustawy drogowej* są rekompensowane stosownym odszkodowaniem.

Z uwagi na zajęcie nieruchomości oznaczonych jako działki nr 30/6 i 30/7 Skarżącemu przysługuje bowiem odszkodowanie w trybie *specustawy drogowej* (ustalone decyzją Wojewody Małopolskiego w odrębnym postępowaniu).

Niezależnie od powyższego, nadmienić należy, że to inwestor jest kreatorem inwestycji drogowej i to on decyduje o przyjętych rozwiązaniach i przebiegu inwestycji. Wyjaśnić trzeba przy tym, iż 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 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 w zakresie parametrów technicznych inwestycji. Przepisy *specustawy drogowej* nakładają na organ architektoniczno-budowlany wyłącznie obowiązek oceny zgodności z prawem przedstawionej przez inwestora koncepcji inwestycji drogowej.   
To *inwestor* wyznacza miejsce oraz sposób realizacji inwestycji.

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

Wobec powyższego za bezzasadne należy uznać zarzuty w przedmiocie naruszenia   
art. 11f ust. 1 pkt 2 oraz pkt 8 lit. c, e, g, h *specustawy drogowej* poprzez błędne wyznaczenie linii rozgraniczającej teren projektowanego pasa drogi ekspresowej S7, granic pasa drogowego drogi powiatowej nr 1210K, terenu objętego obowiązkiem budowy lub przebudowy zjazdów, terenu objętego obowiązkiem budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu oraz terenu objętego obowiązkiem rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania.

Wskazać przy tym ponownie należy, iż organ wydający decyzję dotyczącą zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*. Do organu administracji należy jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności   
z prawem powszechnie obowiązującym.

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

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

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

Tym samym, zadaniem zarówno organu I instancji, jak i organu odwoławczego nie jest ocena, czy dotychczasowe walory mieszkaniowe, ze względu na które Skarżący zakupił przedmiotową nieruchomość, zostaną utrzymane.

Bez znaczenia dla przedmiotowej sprawy pozostają twierdzenia Skarżącego,   
że nieruchomość stanowiąca jego własność oznaczona jest w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako tereny upraw polowych i ogrodniczych. *Specustawa drogowa* w art. 11i ust. 2 stanowi bowiem wprost, iż w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu   
i zagospodarowaniu przestrzennym.

Wskazać trzeba, iż budowa drogi publicznej możliwa jest zarówno na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.), zwanej dalej „*upzp*”, jak i na podstawie przepisów *specustawy drogowej*. Jeżeli jednak inwestor występuje z wnioskiem o wydanie zezwolenia w trybie *specustawy drogowej*, to organy właściwe w sprawie wydawania zezwoleń na realizację inwestycji drogowej nie dokonują oceny zamierzenia inwestycyjnego przez pryzmat przepisów *upzp*, 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.

W związku z powyższym, wbrew oczekiwaniom Skarżącego, powyższe w żaden sposób nie świadczy o wadliwości *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Podsumowując powyższe rozważania, stwierdzić należy, że Wojewoda Małopolski przeprowadził kontrolowane postępowanie w sposób zgodny z wymogami *kpa*, przy podjęciu wszystkich kroków niezbędnych dla dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego, jako warunku niezbędnego wydania decyzji o przekonującej treści.

Odnosząc się do zaskarżenia *postanowienia uzgadniającego,* a także podniesionych zarzutów w kwestii nadmiernego hałasu powodowanego ruchem pojazdów na drodze ekspresowej S7 i drodze powiatowej nr 1210K oraz zanieczyszczenia powietrza w fazie eksploatacji inwestycji, ponownie wyjaśnić należy, że wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko, w tym na zdrowie i życie ludzi, zostały przeanalizowane w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i zakończonym *decyzją RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, następnie wpostępowaniu odwoławczym prowadzonym w sprawie ww. rozstrzygnięcia i zakończonym *decyzją GDOŚ   
o środowiskowych uwarunkowaniach*, jak również w toku przeprowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, zakończonego *postanowieniem uzgadniającym*.

Postanowienie określone w art. 90 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku   
i jego ochronie* w zakresie kwestii środowiskowych co do zasady wiąże organ wydający decyzję w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej i praktycznie tę decyzję w odniesieniu do rozstrzygniętych w postanowieniu zagadnień kształtuje. Organ wydający zezwolenie na realizację inwestycji drogowej bada więc, czy inwestor spełnił wszystkie wymagania przewidziane w postanowieniu w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia i jeżeli nie ma w tym zakresie wątpliwości, nie może odmówić wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Postanowienie w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia jest niezaskarżalne z powodu wyłączenia stosowania odnośnie do niego dyspozycji art. 106 § 5 *kpa*, niemniej nie może to oznaczać, że postanowienie to zostało wyłączone z kontroli instancyjnej. Możliwość kwestionowania tego postanowienia jest bowiem dostępna dla stron postępowania prowadzonego w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej   
w toku złożenia odwołania od decyzji organu I instancji (art. 142 *kpa*).

Okoliczność, że organ odwoławczy rozpoznający odwołanie od decyzji wojewody   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w ramach kontroli instancyjnej zobowiązany jest poddać analizie zarzuty dotyczące postanowienia, o którym mowa   
w art. 90 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, nie oznacza, że jego właściwość rzeczowa w tym zakresie odpowiada działaniu organu współdziałającego, który rozstrzyga o warunkach środowiskowych realizacji przedsięwzięcia. Należy zauważyć, że współdziałanie jest wynikiem podziału kompetencji pomiędzy różnymi organami administracji publicznej – służy włączeniu określonego organu w proces rozpatrywania indywidualnej sprawy ze względu na potrzebę uzgodnienia projektowanego rozstrzygnięcia z uwagi na jego szczególny charakter, co wymaga np. włączenia w proces orzekania wyspecjalizowanego organu administracji.

Dodatkowo warto wyjaśnić, iż zasadą klasycznego postępowania uzgodnieniowego jest to, że organ prowadzący postępowanie w sprawie głównej nie weryfikuje prawidłowości postępowania prowadzonego przez organ dokonujący uzgodnienia i nie ma wpływu na jego treść. Może być ona poddana kontroli i ewentualnie zmieniona wyłącznie w toku postępowania zażaleniowego zainicjowanego złożeniem przez stronę postępowania środka odwoławczego, które to prawo nie przysługuje organowi orzekającemu w sprawie głównej. Jeżeli przepisy prawa materialnego nie tylko kreują obowiązek współdziałania przy wydaniu decyzji administracyjnej, ale również stanowisku przyjętemu przez organ uzgodnieniowy nadają charakter wiążący, to tego rodzaju forma współdziałania oddziałuje nie tylko na treść decyzji organu I instancji, ale również na decyzję organu odwoławczego, którego także obejmuje obowiązek podporządkowania się stanowisku organu współdziałającego.

Wobec tego fakt, że kontrola instancyjna decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej obejmuje wskazane postanowienie, nie sprzeciwia się temu, by kompetencja kontrolna organu odwoławczego była węższa aniżeli kompetencja przysługująca organowi badającemu oddziaływanie inwestycji na środowisko i określającemu warunki realizacji przedsięwzięcia w powiązaniu z wydaną wcześniej decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach (por. ww. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 3308/17). Uwzględnić bowiem należy właściwość kompetencyjną organów działających we współdziałaniu (organ uzgadniający jest organem wyspecjalizowanym w dziedzinie ochrony środowiska, zaś organ architektoniczno-budowlany, jakim w niniejszej sprawie jest *Minister*, takich cech nie posiada).

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy, stwierdzić należy,   
że *Minister* przeprowadził stosowną do sprawowanej funkcji kontrolę *postanowienia uzgadniającego* i w jej efekcie doszedł do wniosku, iż rozstrzygnięcie to nie narusza prawa, z zastrzeżeniem zmian wprowadzonych niniejszą decyzją. Według organu odwoławczego z treści *postanowienia uzgadniającego* wynika, że właściwie   
i w przekonujący sposób omówiono w nim kwestie dotyczące poszczególnych elementów środowiska. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie w ramach dokonanych analiz wziął pod uwagę wszystkie okoliczności mogące mieć realny wpływ na zapewnienie właściwego stanu ochrony środowiska i ludzi (wpływ inwestycji na hałas i zanieczyszczenie powietrza).

W *postanowieniu uzgadniającym*, jak i w punkcie IV kontrolowanej decyzji w brzmieniu nadanym jej niniejszą decyzją, zostały zdefiniowane warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zapewniające ochronę środowiska. Zdaniem *Ministra*, uzgodnienie takich właśnie warunków zapobiegnie występowaniu negatywnych oddziaływań na środowisko.

Organ orzekający w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie jest uprawniony do decydowania, jakie środki są odpowiednie dla należytej ochrony środowiska i ludzi, lecz jest zobowiązany do przeprowadzenia kontroli, czy strona wykonała i to w prawidłowy sposób zalecenia organu ochrony środowiska, tj. czy projekt budowlany odzwierciedla warunki, wymagania i obowiązki nałożone przez organ ochrony środowiska.

*Minister* po zapoznaniu się ze stanowiskiem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie zajętym w *postanowieniu uzgadniającym* w kwestii zabezpieczeń akustycznych oraz wpływu na powietrze, stwierdza, iż jest ono oparte na rzeczowych argumentach i nie nosi cech dowolności. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska   
w Krakowie w ramach dokonanych analiz wziął pod uwagę wszystkie okoliczności mogące mieć realny wpływ na zapewnienie właściwego stanu ochrony akustycznej terenów i budynków tego wymagających.

W *postanowieniu uzgadniającym* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wskazał m.in. na konieczność zastosowania ekranu akustycznego EP5 w kilometrażu od 624+514 do 624+915, w tym w km od 624+716 do 624+915 o wysokości 6 m po prawej stronie drogi. Organ środowiskowy podtrzymał konieczność wykonania analizy porealizacyjnej, w ramach której – w celu weryfikacji dokładności prognoz   
i potwierdzenia dotrzymania standardów akustycznych w środowisku ewentualnie wskazania na konieczność podjęcia dodatkowych działań – nastąpi pomiar hałasu we wskazanych przez organ środowiskowy punktach, w których prognozuje się występowanie najwyższych poziomów hałasu po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych. Jednym z punktów badanych w trakcie analizy porealizacyjnej będzie punkt P13 znajdujący się na wysokości działki Skarżącego, w km 624+815. Powyższe pozwoli na sprawdzenie, czy obliczenia zawarte w raporcie, przyjęte prognozy ruchu   
i lokalizacja infrastruktury drogowej spełnią wymagania w zakresie ochrony środowiska, czy też istnieje konieczność wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń.

Powyższe rozwiązania były poparte przeprowadzeniem odpowiedniej analizy akustycznej. Zastosowany ekran akustyczny ma zapewniać odpowiednią i zgodną   
z przepisami ochronę przed hałasem. Ustalenia te są wiążące dla organu wydającego decyzję o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej.

Ustosunkowując się do obaw Skarżącego o jakość powietrza po zrealizowaniu przedmiotowej inwestycji drogowej, wskazać należy, że jak wynika z *decyzji RDOŚ   
o środowiskowych uwarunkowaniach* oraz *postanowienia uzgadniającego,* w ramach oceny pod względem oddziaływania przedsięwzięcia – na etapie eksploatacji – na stan powietrza wykonano obliczenia emisji i rozprzestrzeniania substancji do powietrza. Symulację wykonano programem Operat FB, a wielkości emisji obliczono metodą EMEP/Corinair. Rozprzestrzenianie zanieczyszczeń obliczono metodą Caline3. Obliczenia wykonano dla następujących substancji: pył PM2,5, pył PM10, dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, amoniak, benzen, ołów, węglowodory aromatyczne   
i węglowodory alifatyczne. Obliczenia wielkości emisji oraz przeprowadzona analiza rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu wykazały, że przedmiotowy odcinek projektowanej drogi ekspresowej nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza (dla przeanalizowanego horyzontu czasowego dla roku 2021 oraz 2031). Wobec powyższego stosowanie środków minimalizujących nie znajduje uzasadnienia. Realizacja inwestycji pozwoli na przeniesienie ruchu pojazdów z istniejącej drogi krajowej na drogę o znacznie lepszych parametrach ruchu, dostosowaną do prowadzenia ruchu tranzytowego o dużym natężeniu. Ruch na tej drodze będzie odbywał się płynnie, bez zbędnych operacji hamowania i zatrzymywania się, jak ma to miejsce na drogach lokalnych, a usprawnienie ruchu przełoży się na zmniejszenie emisji substancji ze źródeł komunikacyjnych w rejonie przedsięwzięcia.

Podkreślić należy, iż szczególnie w przypadku przedsięwzięcia, które wzbudza negatywne nastawienie części społeczeństwa, jedynie tzw. kontrraportem można byłoby podważyć ustalenia raportu przedłożonego przez *inwestora*. Podważenie jego ustaleń mogłoby nastąpić jedynie, co do zasady, przez przedstawienie równie kompleksowej analizy uwarunkowań, sporządzonej przez specjalistów posiadających wiedzę w danej dziedzinie, której wnioski pozostawałyby w rażącej sprzeczności do tych zawartych   
w raporcie przedłożonym przez *inwestora* (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 1642/13 i z dnia 20 marca 2014 r., sygn. akt II OSK 2564/12, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W niniejszej sprawie Skarżący podnosząc zarzuty w sprawie ochrony akustycznej oraz zanieczyszczeniu środowiska, „kontrraportu” (tj. opracowania o cechach raportu) nie przedłożył.

W kontekście powyższego należy wskazać, iż *Minister* przeprowadził stosowną do sprawowanej funkcji kontrolę *postanowienia uzgadniającego*. W jej efekcie doszedł do wniosku, iż rozstrzygnięcie, w kwestii ekranów akustycznych oraz wpływu na zanieczyszczenie środowiska na etapie eksplantacji inwestycji, nie narusza prawa.

W kontekście powyższych rozważań, na uwzględnienie nie mogą zasłużyć także argumenty, iż ekrany akustyczne o projektowanej wysokości będą zacieniały dom   
i instalację fotowoltaiczną znajdujące się na działce Skarżącego, co podważa opłacalność takiej instalacji i doprowadzi do spadku wartości całej nieruchomości.

Po pierwsze, jak już wyjaśniono w niniejszym rozstrzygnięciu kwestię konieczności budowy ekranów akustycznych oraz ich parametrów i lokalizacji przesądził już organ środowiskowy. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zadecydował   
o konieczności wybudowania ekranu EP5 o wysokości 6 m w sąsiedztwie działki Skarżącego na podstawie ponownie przeprowadzonej przez *inwestora* analizy akustycznej, która wskazuje parametry niezbędne do zachowania dopuszczalnych poziomów dźwięku. Stwierdzić należy, że odległość obiektu od zabudowy mieszkaniowej jest wystarczająca do zapewnienia jej dostępu światła.

Po drugie, wyjaśnić trzeba, że kwestie podnoszone przez Skarżącego dotyczące spadku opłacalności instalacji fotowoltaicznej po wybudowaniu ekranu akustycznego nie są przedmiotem rozważań organów administracji publicznej właściwych w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W postępowaniu w sprawie wydania ww. decyzji zarówno organ I, jak i II instancji, badają zgodność z prawem wniosku inwestora, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. Z samej istoty tego przedsięwzięcia, będącego inwestycją liniową, wynika ingerencja w prawa przysługujące innym podmiotom w stosunku do nieruchomości objętych projektowaną inwestycją. Nie oznacza to jednak, że decyzja o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej jest wadliwa.

Wyraźnego podkreślenia wymaga – co już wielokrotnie w niniejszej decyzji było podkreślane - że organ wydający w niniejszej sprawie decyzję dotyczącą zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez inwestora. Do organu należy jedynie ocena wniosku inwestora pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym. Przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Małopolskiego, jak i *Ministra*, nie jest zatem prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku Skarżącego, jako czynnika decydującego o wyborze przez inwestora konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone przez Skarżącego zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia.

Na marginesie wyjaśnić wypada, że jeżeli w związku z wybudowaniem – w wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej – ekranów akustycznych Skarżący uzna,   
że doznał szkody, to może skorzystać ze stosownego powództwa cywilnego   
i przedstawić dowody na okoliczność powstałej szkody i jej wielkości. Argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym zezwolenia na realizację inwestycji drogowej ma jednak charakter interesu faktycznego, a więc takiego który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej (por. ww. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 19 lipca 2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16).

Odnosząc się do twierdzeń Skarżącego, iż w związku z uwagami wobec projektowanej inwestycji drogowej zgłaszał on wnioski o przesunięcie drogi dalej lub przeznaczenie całej nieruchomości na cele drogowe, stwierdzić należy, że jak wynika z akt postępowania pierwszoinstancyjnego, Skarżący wprawdzie zapoznał się   
ze zgromadzonym materiałem dowodowym, natomiast nie wniósł żadnych uwag wobec projektowanej drogi ekspresowej w toku postępowania prowadzonego przez Wojewodę Małopolskiego. Powyższe kwestie nie są zatem przedmiotem prowadzonego postępowania w sprawie *decyzji Wojewody Małopolskiego*, a tym samym – nie wywierają żadnego wpływu na prawidłowość decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej. Podkreślenia wymaga, iż *Minister* może odnieść się do pism kierowanych do organu I instancji od momentu wszczęcia postępowania w sprawie zezwolenia na realizację omawianej inwestycji drogowej.

Mając na uwadze aktualność wniosków Skarżącego, na marginesie nadmienić należy,   
że Skarżący, jako dysponujący nieruchomością na konkretnym odcinku planowanej inwestycji, może skutecznie kwestionować *decyzję Wojewody Małopolskiego* jedynie   
w zakresie, w jakim dotyczy ona jego interesu prawnego wynikającego z tytułów prawnorzeczowych przysługujących do nieruchomo­ści położonych w obszarze projektowanej inwestycji drogowej. Osoba posiadająca prawo własności, użytkowania wieczystego lub inne ograniczone prawo rzeczowe jest stroną decyzji, ale tylko w części dotyczącej jej nieruchomości (tak M. Wolanin, Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Komentarz 2. wydanie, C.H. Beck Warszawa 2010). Założenie to pozwala na stwierdzenie, iż Skarżący nie posiada interesu prawnego do żądania zmiany lokalizacji inwestycji, poprzez przesunięcie planowanej drogi ekspresowej z części jego nieruchomości na działkę innych właścicieli. Wskazać należy, że określenie innego przebiegu inwestycji mogłoby również stanowić podstawę do sprzeciwu innych właścicieli/użytkowników wieczystych nieruchomości zlokalizowanych wzdłuż proponowanego przez Skarżącego przebiegu inwestycji. Realizacja inwestycji drogowych z reguły wiąże się z ograniczeniem a często   
z odebraniem praw do nieruchomości. Zmiana przebiegu planowanej inwestycji mająca na celu polepszenie sytuacji jednych właścicieli następuje zawsze kosztem drugich. Ich interesy są najczęściej sprzeczne i trudne do pogodzenia.

Natomiast co do chęci przeznaczenia całej nieruchomości pod przedmiotową inwestycję drogową, należy ponownie wskazać, – co zostało szczegółowo objaśnione w odpowiedzi na zarzuty Pani A.M. i Pana J.M. – że przedmiotem odjęcia prawa własności może być wyłącznie ten grunt, przez który przebiegać ma budowana w trybie *specustawy drogowej* inwestycja i to właśnie wnioskodawca wskazał nieruchomości niezbędne do budowy drogi. Wyjaśnienia ponownie wymaga, że jeśli skarżąca strona uzna, że pozostała w jej własności działka, nie nadaje się na dotychczasowe cele, może skorzystać z regulacji przepisu art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej* i skierować żądanie jej wykupu (tzw. „resztówki”). Ustawodawca w przepisie tym zabezpieczył interesy właścicieli nieruchomości, które jedynie w części niezbędne są do realizacji inwestycji, a pozostała część nieruchomości na skutek podziału nie nadaje się do prawidłowego wykorzystywania na dotychczasowe cele. Wykup pozostałej po podziale części nieruchomości odbywa się poza postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i nie podlega załatwieniu w drodze decyzji administracyjnej. Jest to roszczenie cywilnoprawne, którego w razie sporu strona może dochodzić przed sądem powszechnym.

Na aprobatę nie zasługuje zarzut strony skarżącej, że wybudowanie nowego zjazdu na drogę publiczną z działki nr 30/8 w kształcie zaproponowanym przez *inwestora*,   
tj. o szerokości 3 m, po łuku i pod górę, spowoduje znaczne uciążliwości w jego korzystaniu.

Zgodnie z § 79 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* zjazd indywidualny powinien mieć szerokość nie mniejszą niż 4,5 m, w tym jezdnię o szerokości nie mniejszej niż 3,0 m   
i nie większej niż szerokość jezdni na drodze.

Jak wynika z rys. 2.5 Projektu zagospodarowania terenu, przedmiotowy zjazd indywidualny spełnia powyższe wymagania określone w *rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.* Szerokość całkowita projektowanego zjazdu wynosi 4,5 m, a nie jak mylnie sądzi Skarżący 3 m. Do 3 m szerokości jezdni należy bowiem doliczyć szerokość obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m każde.

Podkreślenia wymaga zatem, iż *inwestor* wypełnił ciążący na nim obowiązek zapewnienia nieruchomości Skarżącego dostępu do drogi publicznej, zaś organ orzekający w sprawie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej nie posiada uprawnień do nakazania *inwestorowi* zmiany przyjętych rozwiązań, w tym w zakresie zaprojektowanego zjazdu,   
w sytuacji gdy pozostają one zgodne z obowiązującymi przepisami. Wyjaśnić przy tym trzeba, iż dojazd ten ma być odpowiedni, co nie oznacza, że ma być zgodny   
z oczekiwaniami strony skarżącej. Brak jest bowiem przepisu prawa, który nakazywałby zapewnienie określonego charakteru dostępu do drogi publicznej, bądź projektowanie dostępu zgodnie z żądaniem osoby zainteresowanej (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 5 stycznia 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1732/09, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 sierpnia 2010 r., sygn. akt   
II OSK 875/10).

Warto dodać, iż w piśmie z dnia 12 stycznia 2023 r. *inwestor* – jako wyspecjalizowany organ o fachowej wiedzy - wskazał, że kształt i lokalizację zjazdu dostosowano zarówno do zagospodarowania działki, jak i przebiegu sytuacyjno-wysokościowego drogi powiatowej nr 1210K. Dodatkowo *inwestor* przedstawił analizę przejezdności samochodem osobowym potwierdzającą możliwość korzystania z garażu podziemnego, która to analiza została przekazana Skarżącemu przy piśmie z dnia 23 lutego 2023 r., znak: DLI-III.7621.63.2022.AW.5.

Ustosunkowując się do argumentacji strony skarżącej, że analiza przejezdności dokonana przez projektanta jest czysto teoretyczna i nie zawiera wszystkich elementów, podkreślić ponownie należy, że za przyjęte rozwiązania projektowe uwzględnione w projekcie budowlanym odpowiedzialność ponosi przede wszystkim projektant, tj. osoba uprawniona do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie. Organ nie jest zaś upoważniony do podważenia rozwiązania techniczno-wykonawczego wybranego przez inwestora (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
8 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 3138/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Niezrozumiałym jest powoływanie się przez Skarżącego na uciążliwości wynikające   
z projektowanego zjazdu na drogę publiczną z sąsiadującej działki nr 32/1. Strona skarżąca w żaden sposób nie uargumentowała, w jaki sposób zjazd z innej nieruchomości miałby utrudniać swobodne korzystanie ze zjazdu Skarżącego.

Odnosząc się do zarzutu, iż nie jest możliwym przesunięcie przydomowej oczyszczalni ścieków, gdyż w planowanym miejscu przeniesienia ulokowana jest instalacja fotowoltaiczna, wyjaśnić należy, że – jak wskazał *inwestor* w piśmie z dnia 12 stycznia 2023 r. – wprowadzono korektę usytuowania oczyszczalni z uwzględnieniem konieczności spełnienia warunku zachowania odległości 5 m od budynku – o czym szerzej mowa była w powyższej części niniejszej decyzji. Jednocześnie, jak już wskazano, przy piśmie z dnia 17 maja 2024 r. *inwestor* przesłał skorygowany arkusz nr 2.5 Projektu zagospodarowania terenu uwzględniający wyżej opisaną zmianę. W konsekwencji   
ww. zamienny arkusz został zatwierdzony jako załącznik do niniejszej decyzji. Z kolei przy piśmie z dnia 24 maja 2024 r. *inwestor* przesłał zamienny arkusz nr 2.5 mapy przedstawiającej proponowany przebieg drogi uwzględniający ww. korektę, który również został zatwierdzony jako załącznik do niniejszej decyzji.

Bez wpływu na wynik przedmiotowej sprawy pozostaje zarzut, że w czasie, kiedy Skarżący zakupił omawianą działkę, tj. w latach 90. ubiegłego wieku, nie było żadnych planów, aby w tej lokalizacji miała powstać droga ekspresowa S7. Stricte na gruncie postępowania w sprawie udzielenia zezwolenia na realizację inwestycji drogowej obowiązek informowania o planowanej inwestycji drogowej pojawia się bowiem dopiero po złożeniu przez inwestora do właściwego organu wniosku o wydanie decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Obowiązek taki wynika z treści art. 11d ust. 5 *specustawy drogowej*. Jednocześnie przepisy *specustawy drogowej* nie przewidują obowiązku po stronie inwestora w zakresie informowania właścicieli nieruchomości   
o planowanej inwestycji, czy też nawet przeprowadzania z nimi jakichkolwiek konsultacji społecznych. Tym samym, za bezzasadną należy uznać argumentację strony skarżącej   
w tym zakresie. Rolą organu odwoławczego w niniejszym postępowaniu w omawianym zakresie jest bowiem jedynie zbadanie, czy organ I instancji dopełnił obowiązków wynikających z przepisów *specustawy drogowej* odnośnie poinformowania   
o prowadzonym postępowaniu.

Odnośnie zaś argumentacji strony skarżącej, że w planach nie zostało w ogóle uwzględnione przesunięcie instalacji fotowoltaicznej, która znajduje się częściowo na działce przeznaczonej do wywłaszczenia, wskazać należy, że jak wynika z wyjaśnień *inwestora* zawartych w piśmie z dnia 21 lipca 2023 r. i doprecyzowanych w piśmie z dnia 14 listopada 2023 r., przedmiotowa instalacja fotowoltaiczna została wykonana po terminie wykonania mapy do celów projektowych i tym samym nie została ujawniona   
w procesie projektowania i złożenia wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Została ona ujawniona w Protokole opisu stanu nieruchomości dla działki nr 30/8, obręb 0020 Poradów z dnia 14 października 2022 r. Przy czym, przydomowa instalacja fotowoltaiczna nie wymaga zgłoszenia ani pozwolenia na budowę, stąd też *inwestor* nie miał o niej wiedzy. Ustalono, że panel fotowoltaiczny swoim narożem wchodzi w zakres terenu przeznaczonego na budowę drogi ekspresowej S7 na długości 73 cm i w żaden sposób nie wpływa na budowę   
i użytkowanie drogi, stąd też nie będzie konieczności przenoszenia instalacji. Nieznaczne sprostowania uznane za zmiany nieistotne (nieujęte w art. 36a ust. 5 *ustawy Prawo budowlane*) – takie jak powyższa – będą natomiast odbywały się w ramach Nadzoru autorskiego na etapie Projektu wykonawczego.

Zamierzonego skutku nie mogą również osiągnąć zarzuty, że zarówno część ogrodzenia przed posesją Skarżącego, instalacja fotowoltaiczna w pobliżu ekranu akustycznego, jak i fakt bliskości budynku mieszkalnego od hałaśliwej drogi powinny być przedmiotem wyceny rzeczoznawcy majątkowego. Kwestie związane z ustaleniem wysokości i wypłatą odszkodowania nie są przedmiotem postępowania o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej, bowiem są one przedmiotem odrębnego rozstrzygnięcia. Podkreślić wyraźnie należy, iż decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie określa w swej treści wysokości odszkodowania za nieruchomości przejmowane pod realizację inwestycji. Sprawy z zakresu zezwolenia na realizację inwestycji oraz z zakresu ustalenia wysokości i wypłaty odszkodowania stanowią oddzielne byty, podlegające odrębnym trybom zaskarżenia.

Co do zaś twierdzeń strony skarżącej, że do pisma *inwestora* z dnia 21 lipca 2023 r. nie został Skarżącemu przesłany rysunek nr 2.5 Projektu zagospodarowania terenu, do którego mógłby się odnieść w kwestii zmiany lokalizacji przydomowej oczyszczalni ścieków na działce nr 30/8 (powstałej z podziału działki nr 30/5), wskazać należy   
w pierwszej kolejności, że zgodnie z art. 73 § 1 *kpa* strona ma prawo wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Prawo to przysługuje również po zakończeniu postępowania. Czynności określone w § 1 są dokonywane w lokalu organu administracji publicznej w obecności pracownika tego organu. W orzecznictwie sądowoadministracyjnym przyjmuje się, że przepis ww. art. 73 *kpa* przyznający stronom, obok możliwości przeglądania akt, także prawo sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, pozostawia bowiem im te uprawnienia do własnej realizacji. Rola organu administracji kończy się tu na zapewnieniu stronom możliwości skorzystania z tych uprawnień. Strona postępowania nie może jednak żądać, aby takie kopie wykonywał   
i dostarczał sam organ administracji (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego   
z dnia 24 lipca 2013 r., sygn. akt II GSK 507/12, z dnia 5 lipca 2005 r., sygn. akt GSK 898/04, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 15 listopada 2019 r., sygn. akt II SAB/Łd 65/19).

W związku z powyższym Skarżący miał możliwość zapoznania się z aktami sprawy   
w siedzibie Ministra Rozwoju i Technologii, o czym był informowany w pismach organu odwoławczego, kierowanych do wszystkich stron skarżących w toku postępowania odwoławczego.

Jednocześnie na marginesie wyjaśnić należy, iż przy piśmie z dnia 30 października   
2023 r., znak: DLI-III.7621.63.2022.AW.15, organ odwoławczy przekazał kopie fragmentów zamiennego arkusza nr 2.5 Projektu zagospodarowania terenu, przedłożonego przez *inwestora* przy ww. piśmie z dnia 21 lipca 2023 r. w zakresie działki nr 30/5.

Przechodząc do rozpatrzenia odwołania Pana Z.M., stwierdzić należy, że sprowadza się ono do zarzutu, iż organ I instancji nie nałożył na *inwestora* obowiązku wykonania zjazdu indywidualnego z działki nr 47/3, powstałej z podziału działki nr 47, obręb 0016 Parkoszowice, na nowoprojektowaną jezdnię dodatkową JD5L, przez co naruszył art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. h *specustawy drogowej*. Powyższe, zdaniem Skarżącego, miało pozbawić ww. nieruchomość odpowiedniego dostępu do drogi publicznej, a stronie skarżącej uniemożliwić dotychczasowe użytkowanie rolnicze działki.

Jak wyjaśnił *inwestor* w piśmie z dnia 12 stycznia 2023 r., działka 47/3 posiada dostęp do drogi publicznej – drogi powiatowej DP 1210 od strony wschodniej (ul. Parkoszowice), co nie obligowało *inwestora* do wybudowania dodatkowego zjazdu. Niemniej jednak po przeanalizowaniu przytoczonych przez Skarżącego argumentów, mając na uwadze występującą zabudowę we wschodniej części działki, *inwestor* przychylił się do żądania Skarżącego i zadecydował o doprojektowaniu zjazdu z dodatkowej jezdni JD5L. Zjazd wykonany z kruszywa zapewni obsługę części działki, do której uwarunkowania terenowe uniemożliwiają dojazd. Zjazd ulokowany jest w całości w liniach rozgraniczających teren projektowanego pasa drogi ekspresowej S7. Dodatkowo *inwestor* wyjaśnił, że wykonanie przepustu na rowie pod projektowanym zjazdem zaprojektowanym jako szczelny nie wymaga uzyskania decyzji o pozwoleniu wodnoprawnym.

Jednocześnie, jak już wskazano w niniejszej decyzji, przy piśmie z dnia 21 lipca 2023 r. *inwestor* przedłożył cztery egzemplarze arkuszy nr 2.9 i 2.10 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, a także 3 egzemplarze arkuszy nr 2.9 i 2.10 części rysunkowej Projektu zagospodarowania terenu, uwzględniające wyżej opisaną zmianę.

Tym samym, w postępowaniu prowadzonym przez *Ministra* uczyniono zadość wnioskowi Skarżącego o doprojektowanie zjazdu z działki nr 47/3 na jezdnię dodatkową JD5L,   
co - w ocenie organu odwoławczego - powoduje, iż bezcelowe jest szczegółowe ustosunkowywanie się do wszelkich kwestii podniesionych w tym zakresie przez Skarżącego.

Odnosząc się do odwołania Pana A.S., *Minister* stwierdził, co następuje.

Za niezasadny należy uznać zarzut Skarżącego dotyczący zaprojektowania na działce Skarżącego, w ramach przedmiotowej inwestycji drogowej, jezdni dodatkowej mającej obsługiwać inne nieruchomości.

Należy zaznaczyć, że w świetle przepisów *specustawy drogowej*, organy nie mają uprawnienia do oceny racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację danej inwestycji drogowej toczy się na wniosek zarządcy drogi, którym to wnioskiem organ administracji jest związany. Regulacja zawarta w art. 11a ust. 1, art. 11e oraz art. 11f ust. 1 pkt 2   
ww. ustawy wskazuje na związanie organu określeniem linii rozgraniczających teren,   
w tym granic pasów drogowych. Organ nie może dokonywać jakichkolwiek zmian,   
np. w zakresie lokalizacji, przebiegu oraz planowanych parametrów technicznych konkretnej inwestycji. Rolą orzekającego w sprawie organu tj. Wojewody Małopolskiego było sprawdzenie kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz czy koncepcja składającego wniosek mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo.

Jak już wyjaśniono w niniejszej decyzji w odniesieniu do zarzutów Pani A.M. i Pana J.M., zaprojektowanie dodatkowej jezdni 4L było niezbędne z uwagi na konieczność połączenia wjazdu/wyjazdu awaryjnego z drogą powiatową 1209K oraz konieczność realizacji obowiązku wynikającego z art. 120 *ustawy o gospodarce nieruchomościami* poprzez zapewnienie dostępu do drogi publicznej nieruchomościom, które na skutek budowy odcinka drogi ekspresowej S7 taki dostęp utracą. Ponownie zauważyć należy, iż zastosowanie rozwiązania w postaci jezdni dodatkowej jest zgodne z § 8a *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, w myśl którego obsługa ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi publicznej, z zachowaniem warunków zawartych w § 9 ww. rozporządzenia, może być realizowana przez dodatkowe jezdnie, odpowiadające parametrom technicznym dróg klasy D, L lub Z – zlokalizowane w jej pasie drogowym. Dodatkową jezdnię stosuje się w przypadku, gdy w wyniku budowy lub przebudowy drogi nieruchomość przyległa do jej pasa drogowego traci dostęp do drogi publicznej lub w celu ograniczenia liczby zjazdów z jezdni głównej. Jak wyjaśnił *inwestor*, w omawianym przypadku zaszła konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej nieruchomościom oznaczonym jako działki nr 177/1 i 50/35, powstałej z podziału działki nr 50/19, obręb 0020 Poradów, nie zaś - jak mylnie twierdzi Skarżący - działkom nr 50/11 i 50/13. Przy czym podkreślenia wymaga, że działka nr 177/1 posiadała uprzednio bezpośredni dostęp do drogi gminnej nr 140366K, zaś działka nr 50/19 do ww. drogi gminnej przylegała. Sposób skomunikowania ww. działek – poprzez zaprojektowanie jezdni dodatkowej 4L – był podyktowany przede wszystkim uwarunkowaniami terenowymi oraz dostępnym terenem realizacji przedsięwzięcia wyznaczonym w *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*. Dodatkowo *inwestor* podkreślił, że przy ustaleniu optymalnego miejsca włączenia przedmiotowej jezdni dodatkowej do drogi powiatowej nr 1209K projektant brał pod uwagę przede wszystkim obowiązujące przepisy, tj. § 9 ust. 3 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, konsekwencją których jest konieczność zachowania odpowiedniego pochylenia podłużnego jezdni dodatkowej w miejscu połączenia z odcinkiem drogi powiatowej (pochylenie niwelety maksymalnie 3% na odcinku 20 m), krzyżującej się bezkolizyjnie z drogą ekspresową S7 (w formie wiaduktu nad drogą ekspresową), jak i zachowanie pochylenia podłużnego na drodze powiatowej, które w miejscu włączenia dodatkowej jezdni nie może przekraczać pochylenia wynoszącego maksymalnie 5%.

Analiza akt sprawy wykazała, że część działki nr 50/7, obręb 0020 Poradów, stanowiącej własność strony skarżącej, przeznaczona pod budowę jezdni dodatkowej nr 4L, została wydzielona wyłącznie w zakresie niezbędnym do realizacji przedmiotowej inwestycji. Należy stwierdzić, że objęcie działki Skarżącego zezwoleniem realizacyjnym w żadnej mierze nie stoi w sprzeczności z prawem, skoro zakres prac budowlanych projektowanych na ww. działce jest związany z urządzeniem pasa drogowego.   
W konsekwencji dopuszczalne było przejęcie nieruchomości z mocy prawa na podstawie art. 12 ust. 4 pkt 2 *specustawy drogowej*.

Na marginesie należy zauważyć, że sytuacja, kiedy wskutek inwestycji publicznej, zrealizowanej z wykorzystaniem uprawnienia wywłaszczeniowego, inny podmiot uzyskuje szczególną korzyść (ulepszenie lokalizacyjne) nie jest czymś nadzwyczajnym uzasadniającym uznanie, że doszło do rażącego naruszenia praw osób wywłaszczanych. O takiej sytuacji można by mówić, jeżeli doszłoby do wywłaszczenia nieruchomości bezpośrednio na rzecz innego podmiotu prywatnego (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 2572/15).

W ocenie *Ministra* nie ma wątpliwości, że w związku z realizacją inwestycji drogowej konieczne jest zapewnienie, aby każda nieruchomość, która dostęp do drogi publicznej posiadała, taki dostęp zachowała. Dlatego też w orzecznictwie sądowoadministracyjnym uznaje się, iż w ramach realizacji inwestycji drogowej możliwe jest wywłaszczenie nieruchomości w celu budowy zjazdu, w tym także do innej nieruchomości. W żadnym razie nie może być w takiej sytuacji mowy o niedopuszczalnej ingerencji wywłaszczeniowej w rozumieniu art. 21 *Konstytucji RP* (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 29 sierpnia 2018 r., sygn. akt II OSK 1472/18, z dnia 8 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 2572/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych). Mając na uwadze, że jezdnia dodatkowa co do zasady służy do obsługi lokalnego ruchu drogowego, zapewniając dostęp do drogi publicznej, w tym kontekście analogicznie należy rozpatrywać możliwość wywłaszczenia w celu budowy jezdni dodatkowej.

Ustosunkowując się do zarzutów strony skarżącej dotyczących nadmiernej zajętości terenu pod planowaną inwestycję, podkreślić trzeba, że analiza dokumentacji projektowej zatwierdzonej *decyzją Wojewody Małopolskiego* wykazała, że niemożliwe było zaprojektowanie przedmiotowej inwestycji bez zajęcia części działki należącej do strony skarżącej, w takim zakresie, jak to zostało określone w zaskarżonejdecyzji.

Zdaniem *Ministra,* zatwierdzony projekt budowlany nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną, a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności skarżącej strony. Ingerencja we własność związana z realizacją inwestycji odpowiada tylko jej koniecznemu zakresowi. Teren będący własnością Skarżącego nie został zajęty w wymiarze większym, niż jest to wymagane dla realizacji inwestycji.

Bez znaczenia dla przedmiotowej sprawy pozostają twierdzenia strony skarżącej,   
iż „wartość terenu zajętego pod tę drogę przewyższa wartość rzekomo obsługiwanych działek, nie mówiąc nic o kosztach budowy drogi dojazdowej, która to droga praktycznie jest zbędna”. Po pierwsze, organ II instancji wskazał już na zasadność budowy omawianej jezdni dodatkowej. Po drugie, uwypuklić trzeba, iż przepisy *specustawy drogowej* nie dają organowi orzekającemu w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej kompetencji do oceny zarówno przesłanek ekonomicznych planowanej inwestycji,   
jak i kwestii dotyczących jej finansowania.

Ustosunkowując się do zarzutów Skarżącego, że wskutek realizacji inwestycji pozostanie niewykorzystany pasek terenu o szerokości 6-8 m zakończony klinem, niemożliwy do użytkowania rolniczego, wyjaśnić należy, że jeśli Skarżący uzna, że któraś z pozostałych w jego własności działek, nie nadaje się na dotychczasowe cele, może skorzystać   
z regulacji przepisu art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej* i skierować żądanie jej wykupu (tzw. „resztówki”). Ustawodawca w przepisie tym zabezpieczył interesy właścicieli nieruchomości, które jedynie w części niezbędne są do realizacji inwestycji, a pozostała część nieruchomości na skutek podziału nie nadaje się do prawidłowego wykorzystywania na dotychczasowe cele. Wykup pozostałej po podziale części nieruchomości odbywa się poza postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i nie podlega załatwieniu w drodze decyzji administracyjnej. Jest to roszczenie cywilnoprawne, którego w razie sporu strona może dochodzić przed sądem powszechnym.

Odnosząc się do argumentacji strony skarżącej w przedmiocie błędnego zaprojektowania na części działki nr 50/7 w ramach przedmiotowej inwestycji drogowej zjazdu awaryjnego na drogę ekspresową S7 z uwagi na występujące różnice wysokościowe, które w opinii Skarżącego będą powodowały spływanie wód opadowych i błota na jezdnię drogi ekspresowej, wyjaśnić należy, co następuje.

Zgodnie z treścią przepisów *ustawy Prawo budowlane*, za przyjęte rozwiązania projektowe uwzględnione w projekcie budowlanym (np. w zakresie zaprojektowanego zjazdu awaryjnego oraz odwodnienia), stanowiącym podstawę do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej), jest odpowiedzialny projektant, tj. osoba uprawniona do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej   
w budownictwie. Organ nie jest zaś upoważniony do podważenia rozwiązania techniczno-wykonawczego wybranego przez *inwestora* (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 3138/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

To projektant jest osobą, na której spoczywa odpowiedzialność za kształt inwestycji i użycie takich rozwiązań, aby te nie zagrażały zdrowiu i życiu ludzkiemu. W myśl bowiem   
art. 20 ust. 1 pkt 1 *ustawy Prawo budowlane*, opracowanie projektu budowlanego w sposób zgodny z wymaganiami *ustawy Prawo budowlane*, przepisami innych ustaw oraz zasadami wiedzy technicznej, należy do podstawowych obowiązków projektanta.

Zamierzonego skutku nie mogą odnieść również twierdzenia dotyczące możliwości lokalizacji ww. zjazdu awaryjnego w różnych innych miejscach. Przypomnieć należy, że to inwestor jest kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji inwestycji, natomiast organ orzekający w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wyznacza dopuszczalne prawem granice tej kreacji, poprzez dokonywanie oceny prawnej, kończącej się aktem władztwa publicznego, zakreślającego te granice. Organ nie jest zatem uprawniony do wyznaczania i korygowania kształtu inwestycji drogowej. Jeszcze raz warto przy tym zaznaczyć, że na inwestorze nie spoczywa obowiązek uwzględniania oczekiwań właścicieli nieruchomości objętych inwestycją co do kształtu inwestycji drogowej.

Ustosunkowując się do argumentu Skarżącego, iż nie przeprowadzono żadnych konsultacji społecznych w przedmiocie omawianej inwestycji drogowej, w wyniku czego nie miał on możliwości zapoznania się z rozwiązaniami projektowymi należy wyjaśnić,   
że *specustawa drogowa* nie zobowiązuje *inwestora* do poprzedzenia wystąpienia   
z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przeprowadzeniem konsultacji społecznych, które miałyby na celu ustalenie przebiegu projektowanej inwestycji z właścicielami bądź użytkownikami wieczystymi nieruchomości.

Tym samym, *inwestor* nie miał żadnego obowiązku informować właścicieli   
i użytkowników wieczystych działek objętych inwestycją, o planowanym przedsięwzięciu drogowym, jak i jego przebiegu. Powyższe powoduje zaś, iż przedmiotem postępowania w sprawie zezwolenia na realizację omawianej inwestycji drogowej nie są kwestie związane z przeprowadzonymi przez *inwestora* konsultacjami społecznymi przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Natomiast przez cały okres trwania postępowania pierwszoinstancyjnego Skarżący miał zapewnioną możliwość zapoznania się z aktami sprawy, w tym z Projektem budowlanym przedmiotowej inwestycji drogowej. Wojewoda Małopolski pismem z dnia 4 maja   
2022 r., znak: WI-VI.7820.1.63.2021.DS, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli   
i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji, wysyłając zawiadomienia na adresy wskazane w katastrze nieruchomości.

Na uwagę nie zasługują też twierdzenia Skarżącego o tym, że ostateczne rozwiązania projektowe znacznie odbiegają od zapewnień, jakie były składane w trakcie wcześniejszych spotkań z mieszkańcami. Powyższa kwestia nie jest bowiem przedmiotem prowadzonego postępowania w sprawie *decyzji Wojewody Małopolskiego,*a tym samym – nie wywiera żadnego wpływu na prawidłowość decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Podkreślenia wymaga, iż ocenie organów w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej podlega jedynie rozwiązanie zaproponowane przez inwestora w złożonym wniosku. Na marginesie dodać wypada,   
że twierdzenia strony skarżącej zdają się być sprzeczne, w jednym miejscu traktując   
o braku konsultacji społecznych, w innym zaś o mających miejsce spotkaniach   
z mieszkańcami.

Mając na uwadze podniesioną przez Skarżącego absurdalność rozwiązań np. w rejonie wiaduktu nad drogą ekspresową S7 w ciągu ulicy Spacerowej, stwierdzić należy,   
że Skarżący, jako dysponujący nieruchomością na konkretnym odcinku planowanej inwestycji, może skutecznie kwestionować *decyzję Wojewody Małopolskiego* jedynie   
w zakresie, w jakim dotyczy ona jego interesu prawnego wynikającego z tytułów prawnorzeczowych przysługujących do nieruchomo­ści położonych w obszarze projektowanej inwestycji drogowej. Osoba posiadająca prawo własności, użytkowania wieczystego lub inne ograniczone prawo rzeczowe jest stroną decyzji, ale tylko w części dotyczącej jej nieruchomości (tak M. Wolanin, Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Komentarz 2. wydanie, C.H. Beck Warszawa 2010). Założenie to pozwala na stwierdzenie, iż Skarżący nie posiada interesu prawnego do żądania rezygnacji z zaprojektowania wiaduktu na działce nr 98/2, powstałej z podziału działki nr 98/1, obręb 0020 Poradów, i wprowadzenia takich korekt, aby „ulicę Spacerową doprowadzić do drogi lokalnej Parkoszowice – Wymysłów, wykorzystując teren zaprojektowanych tam dróg dojazdowych”. Wskazać należy, że określenie innego przebiegu inwestycji mogłoby również stanowić podstawę do sprzeciwu innych właścicieli/użytkowników wieczystych nieruchomości zlokalizowanych wzdłuż proponowanego przez Skarżącego przebiegu inwestycji. Realizacja inwestycji drogowych z reguły wiąże się z ograniczeniem a często   
z odebraniem praw do nieruchomości. Zmiana przebiegu planowanej inwestycji mająca na celu polepszenie sytuacji jednych właścicieli następuje zawsze kosztem drugich. Ich interesy są najczęściej sprzeczne i trudne do pogodzenia.

Odnosząc się do zarzutów strony skarżącej, iż w ostatecznym projekcie pojawiły się rozwiązania, które będą stwarzać duże problemy w eksploatacji, wyjaśnić trzeba,   
że powyższe kwestie nie są przedmiotem rozważań organów administracji publicznej właściwych w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W postępowaniu w sprawie wydania ww. decyzji zarówno organ I, jak i II instancji, badają zgodność z prawem wniosku inwestora, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. Z samej istoty tego przedsięwzięcia, będącego inwestycją liniową, wynika ingerencja w prawa przysługujące innym podmiotom w stosunku do nieruchomości objętych projektowaną inwestycją. Nie oznacza to jednak, że decyzja o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej jest wadliwa.

Niezrozumiała jest argumentacja Skarżącego w przedmiocie zaprojektowania „zastoiska wody na drodze lokalnej 1209K poniżej mojego domu”. Zauważyć należy, że działka   
nr 50/7, którą Skarżący powołuje w swoim odwołaniu, nie jest zabudowana budynkiem mieszkalnym. Natomiast działka nr 58/2 obręb 0020 Poradów, na której znajduje się budynek z adresu wskazanego w nagłówku odwołania, nie jest objęta przedmiotową inwestycją drogową.

Jedynie na marginesie wspomnieć wypada, że za przyjęte rozwiązania projektowe uwzględnione w projekcie budowlanym, stanowiącym podstawę do wydania decyzji   
o pozwoleniu na budowę (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej), jest odpowiedzialny projektant, tj. osoba uprawniona do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie. Organ nie jest zaś upoważniony do podważenia rozwiązania techniczno-wykonawczego wybranego przez *inwestora* (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 3138/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Jeśli przyjmujemy, że przebieg drogi jest wyznaczany w sposób racjonalny przez grono specjalistów z zakresu transportu, geologii, ochrony środowiska, musimy też przyjąć nieuchronność zajęcia ściśle oznaczonych gruntów pod budowę drogi. Liniowy charakter inwestycji drogowych dyktuje w sposób naturalny pewne rozstrzygnięcia,   
w szczególności co do wyboru nieruchomości objętych decyzją. W żadnym razie nie może być w takiej sytuacji mowy o niedopuszczalnej ingerencji. Zakres badania przez organy w kwestiach badania zasadności "wywłaszczenia" i badania zasadności określonego przebiegu drogi ogranicza się bowiem do kontroli zgodności z przepisami wariantu przedstawionego przez wnioskodawcę bez prawa do dokonywania zmian   
w przedstawionej przez inwestora koncepcji przebiegu drogi (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 kwietnia 2021 r., sygn. akt II OSK 156/21, z dnia 20 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 852/21, z dnia 5 sierpnia 2021 r. sygn. akt II OSK 1235/21, z dnia 14 września 2021 r. sygn. akt II OSK 1332/21, z dnia 30 września 2021 r. sygn. akt II OSK 193/21).

Jeśli chodzi zaś o wniosek Skarżącego o wstrzymanie natychmiastowego wykonania zaskarżonej decyzji, nazwany przez stronę skarżącą wnioskiem o „zawieszenie rygoru” natychmiastowej wykonalności ww. decyzji, został on rozpatrzony postanowieniem *Ministra* z dnia 23 lutego 2023 r., znak: DLI-III.7621.63.2022.AW.6.

Ustosunkowując się do zarzutów Pana A.M. dotyczących braku zaprojektowania zjazdu do działki nr 20/3, powstałej z podziału działki nr 20, obręb 0016 Parkoszowice, stanowiącej własność strony skarżącej, należy mieć na uwadze poniższe ustalenia.

Zgodnie z art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych   
(t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 320), zwanej dalej „*ustawą o drogach publicznych”*, budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu. Stosownie zaś do art. 29 ust. 2 *ustawy   
o drogach publicznych*, w przypadku budowy lub przebudowy drogi budowa lub przebudowa zjazdów dotychczas istniejących należy do zarządcy drogi.

Wskazać należy, że ww. art. 29 ust. 2 *ustawy o drogach publicznych* nakłada na zarządcę drogi, w przypadku budowy lub przebudowy drogi, obowiązek budowy lub przebudowy zjazdów dotychczas istniejących, przy czym, przez zjazdy „dotychczas istniejące” należy rozumieć zjazdy istniejące w sensie prawnym, tj. formalnie ustanowione przed rozpoczęciem budowy lub przebudowy drogi. W odniesieniu do zjazdów, których budowy nie uzgodniono z właściwym zarządcą drogi, podobnie jak w sytuacji potrzeby utworzenia nowego zjazdu, konieczne jest zezwolenie na jego usytuowanie wydane przez właściwego zarządcę drogi – na podstawie art. 29 ust. 1 *ustawy o drogach publicznych* (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 lipca 2019 r., sygn. akt II OSK 1067/19 i z dnia 7 czerwca 2018 r., sygn. akt II OSK 597/18, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 5 maja 2016 r., sygn. akt VII SA/Wa 2667/15 i z dnia 26 lipca 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 1995/16, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z dnia 4 grudnia 2012 r., sygn. akt II SA/Bd 627/12, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Zarówno z dokonanej przez *Ministra* analizy zgromadzonego w przedmiotowej sprawie materiału dowodowego (w tym treści skarżonej decyzji, rys. nr 2.8 Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego), jak i z wyjaśnień *inwestora* przedstawionych w ww. piśmie z dnia 12 stycznia 2023 r. wynika, co następuje.

Działka nr 20 z obrębu 0016 Parkoszowice, stanowiąca własność Pana A.M., uległa podziałowi na działki nr 20/1, 20/2 i 20/3, z czego działka nr 20/1 została przejęta pod budowę drogi ekspresowej S7 na własność Skarbu Państwa, zaś działki nr 20/2   
i 20/3 pozostały własnością dotychczasowego właściciela. Do działki 20/2 został zaprojektowany zjazd z nowoprojektowanej jezdni dodatkowej JD4P, będącej w liniach rozgraniczających drogi S7. Natomiast na działce nr 20/3 *inwestor* nie zaprojektował zjazdu z uwagi na istniejący dla tej działki dostęp do drogi publicznej, tj. z drogi powiatowej DP 1210. W związku z powyższym, dostęp do drogi pozostaje niezmieniony, gdyż działka ta posiadała bezpośredni dostęp do drogi powiatowej i dostęp ten nie uległ zmianie.

Zaznaczenia wymaga, iż na inwestorzerealizującym inwestycję drogowąciąży jedynie obowiązek zapewnienia nieruchomościom dostępu do drogi publicznej. Dojazd ten ma być odpowiedni, co nie oznacza, że ma być zgodny z oczekiwaniami stron skarżących. Brak jest bowiem przepisu prawa, który nakazywałby zapewnienie określonego charakteru dostępu do drogi publicznej, bądź projektowanie dostępu zgodnie z żądaniem osoby zainteresowanej (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 5 stycznia 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1732/09, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 sierpnia 2010 r., sygn. akt II OSK 875/10).

Pojęcie dostępu do drogi publicznej należy rozumieć możliwie jak najszerzej. Przyjmuje się bowiem, że warunek dostępu do drogi publicznej spełniony jest zawsze wtedy kiedy na działkę można dostać się – zgodnie z prawem – z drogi publicznej. Dostęp do drogi publicznej może mieć charakter bezpośredni lub pośredni. Dostęp bezpośredni do drogi publicznej to takie położenie działki względem drogi publicznej, które zapewnia możliwość obsługi komunikacyjnej tej działki z wyłączeniem konieczności wykorzystania innych terenów (działek), celem zapewnienia dojazdu. Aby uznać, że Skarżący mają dostęp do drogi publicznej należy wykazać, iż w pobliżu nieruchomości Skarżących znajduje się droga mająca charakter drogi publicznej w rozumieniu przepisów *ustawy   
o drogach publicznych*. Natomiast dostęp pośredni do drogi publicznej polega na wykorzystaniu komunikacyjnym innej działki oddzielającej daną działkę od drogi publicznej i jest możliwy poprzez ustanowienie służebności drogowej, bądź poprzez drogę wewnętrzną. Brak jest przepisu prawa, który nakazywałby zapewnienie określonego dostępu do drogi publicznej (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 22 kwietnia 2020 r., sygn. akt VII SA/Wa 397/20, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W świetle powyższych ustaleń bezspornym jest, iż nieruchomości pozostające własnością Skarżącego mają zapewniony dostęp do drogi publicznej. Nadmienić przy tym trzeba, że do uznania, iż zostały naruszone warunki dotyczące ochrony interesów osób trzecich, nie wystarcza subiektywne poczucie właścicieli nieruchomości o naruszeniu ich interesu, o ile nie znajduje ono oparcia w obowiązującym przepisie prawa materialnego.

Podsumowując powyższe, wskazać należy, iż *inwestor* wypełnił ciążący na nim obowiązek zapewnienia nieruchomości Skarżącego dostępu do drogi publicznej, zaś organ orzekający w sprawie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej nie posiada uprawnień do nakazania *inwestorowi* zmiany przyjętych rozwiązań, w tym w zakresie zaprojektowania dodatkowych zjazdów, w sytuacji gdy stan projektowany nie narusza interesów strony skarżącej poprzez pozbawienie jej dostępu do drogi publicznej, bowiem – jak wyżej wskazano – taki dostęp jest zapewniony.

Podkreślić należy, iż Skarżącemu, zgodnie z dyspozycją art. 29 ust. 1 *ustawy o drogach publicznych*, przysługuje prawo wystąpienia z wnioskiem do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad o zezwolenie na lokalizację dodatkowego zjazdu na działkę   
nr 20/3 z działki nr 20/1. Ostateczne rozstrzygnięcie ww. kwestii może nastąpić jedynie w odrębnej decyzji administracyjnej (a nie w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej) na lokalizację zjazdu po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego (dowodowego) i przeanalizowaniu konkretnego wniosku strony określającego m.in. lokalizację i rodzaj zjazdu.

Ustosunkowując się zaś do argumentacji Skarżącego, iż brak zjazdu od strony nowopowstającej drogi ekspresowej S7 będzie powodować utrudnienia w prowadzeniu działalności rolniczej, ponownie wskazać należy, iż organy orzekające w sprawie   
o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej badają zgodność z prawem wniosku inwestora, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. Tym samym, w ramach niniejszego postępowania zadaniem organu nie jest ocena kwestii podniesionych w tym zakresie przez Skarżącego.

Odnośnie zaś zarzutu, iż w sąsiedztwie są działki, które – podobnie jak działka Skarżącego – posiadają dostęp do drogi publicznej od strony miejscowości Parkoszowice, a jednak otrzymały zjazd na drogę dojazdową od strony drogi S7, godzi się zauważyć,   
że Skarżący jako dysponujący nieruchomością na konkretnym odcinku planowanej inwestycji, może skutecznie kwestionować *decyzję Wojewody Małopolskiego* jedynie   
w zakresie, w jakim dotyczy ona jego interesu prawnego wynikającego z tytułów prawnorzeczowych przysługujących do nieruchomo­ści położonych w obszarze projektowanej inwestycji drogowej. Powyższe nie stanowi zaś interesu prawnego Pana A.M., tym samym ww. zagadnienie pozostaje bez wpływu na kształt niniejszego rozstrzygnięcia.

Przechodząc do rozpatrzenia odwołania Pani A.D. i Pana R.D., uzupełnionego pismem z dnia 24 listopada 2022 r., stwierdzić należy, że sprowadza się ono do zarzutu, iż w projekcie budowlanym dla przedmiotowej inwestycji drogowej nie ujęto budowy zjazdu na działkę nr 11/3, powstałą z podziału działki nr 11, obręb 0016 Parkoszowice. Skarżący wyjaśnili, że działka nr 11/3 posiada wprawdzie dostęp do drogi publicznej, tj. drogi powiatowej DP 1210, jednakże z uwagi na występujący na działce głęboki na ok. 10 m wąwóz porośnięty drzewami i krzewami możliwy będzie dostęp jedynie do części działki znajdującej się po wschodniej stronie wąwozu.

Mając na uwadze powyższą argumentację, *inwestor* przychylił się do żądania Skarżących i zadecydował o doprojektowaniu zjazdu z dodatkowej jezdni JD5L. Zjazd wykonany   
z kruszywa zapewni obsługę części działki, do której uwarunkowania terenowe uniemożliwiają dojazd w obecny sposób. Zjazd ulokowany jest w całości w liniach rozgraniczających teren projektowanego pasa drogi ekspresowej S7. Dodatkowo *inwestor* wyjaśnił, że wykonanie przepustu na rowie pod projektowanym zjazdem zaprojektowanym jako szczelny nie wymaga uzyskania decyzji o pozwoleniu wodnoprawnym.

Jednocześnie, jak już wskazano w niniejszej decyzji, przy piśmie z dnia 21 lipca 2023 r. *inwestor* przedłożył cztery egzemplarze arkuszy nr 2.7 i 2.8 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, a także 3 egzemplarze arkuszy nr 2.7 i 2.8 części rysunkowej Projektu zagospodarowania terenu, uwzględniające wyżej opisaną zmianę.

Tym samym, w postępowaniu prowadzonym przez *Ministra* uczyniono zadość wnioskowi Skarżących o doprojektowanie zjazdu z działki nr 11/3 na jezdnię dodatkową JD5L,   
co - w ocenie organu odwoławczego - powoduje, iż bezcelowe jest szczegółowe ustosunkowywanie się do wszelkich kwestii podniesionych w tym zakresie przez Skarżących.

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji i przyjęte rozwiązania są prawidłowe. Organ uznał racje przemawiające za ustaloną lokalizacją, które przedstawił *inwestor* w załączonej do wniosku dokumentacji. Stwierdzić należy także, że zarówno wniosek *inwestora*, postępowanie przeprowadzone przez organ   
I instancji, jak i zaskarżona *decyzja Wojewody Małopolskiego* – poza uchybieniami omówionymi i skorygowanymi w niniejszej decyzji – nie naruszają prawa.

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo   
o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1634 z późn. zm.), zwanej dalej „*ppsa*”, na decyzję przysługuje prawo złożenia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Ministra Rozwoju i Technologii, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

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

**Załączniki:**

**Nr 1.1-1.7** – zamienne arkusze nr 2.2, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9 i 2.10 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu,

**Nr 2.1** – zamienne strony nr 5-6 i 195-196 tomu I.1 Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego,

**Nr 2.2-2.8** – zamienne rysunki nr 2.2, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10 tomu I.2 Projektu zagospodarowania terenu – Części rysunkowej, będącego częścią Projektu budowlanego,

**Nr 2.9-2.11** – zamienne strony nr 11-12 tomu III.3 Przejście dla zwierząt małych PZM-1 w km 624+400, zamienne strony nr 11-15 tomu III.12 Przejście dla zwierząt średnich PZS-7 w km 627+007,45 S7; PZS-7 JD4P w km 1+219,84; PZS-7 JD5L w km 1+260,51, zamienna strona nr 11 tomu III.13 Przejście dla zwierząt PZM-8 w km 624+040 - Branży konstrukcyjno-inżynierskiej Projektu architektoniczno-budowlanego, będącego częścią Projektu budowlanego,

**Nr 2.12-2.14** – zamienne rysunki nr 3.3 i 3.4 tomu III.12 Przejście dla zwierząt średnich PZS-7 w km 627+007,45 S7; PZS-7 JD4P w km 1+219,84; PZS-7 JD5L w km 1+260,51, zamienny rysunek nr 3.2 tomu III.13 Przejście dla zwierząt PZM-8 w km 624+040 - Branży konstrukcyjno-inżynierskiej Projektu architektoniczno-budowlanego, będącego częścią Projektu budowlanego.

**Nr 2.15** – zaświadczenia potwierdzające wpis projektantów na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego,

**Nr 3.1-3.3** – zamienne mapy w skali 1:2000 i 1:5000 z projektem podziału nieruchomości oznaczonych jako działki nr 345/1 i 346/7, obręb 0003 Bukowska Wola oraz nr 51/10, obręb 0016 Parkoszowice wraz z wykazem zmian gruntowych.

**Z upoważnienia**

Marta Maikowska

zastępca dyrektora departamentu

/ kwalifikowany podpis elektroniczny /