Znak pisma: DLI-I.7621.21.2022.LB.9

Warszawa, 12 marca 2024 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.), zwanej dalej „*kpa*”, oraz   
art. 11g ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 162, z późn. zm.), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, po rozpatrzeniu odwołania Pani R. B., reprezentowanej przez r. pr. Ł. B.-L., od decyzji Wojewody Małopolskiego Nr 23/2022 z dnia 30 czerwca 2022 r., znak: WI-VI.7820.1.67.2021.EF, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 975 od ok. odc. 120 km 0+443 do ok. odc. 140 km 0+103 w miejscowości Wierzchosławice, gmina Wierzchosławice, powiat tarnowski województwo małopolskie”,

1. **Uchylam** w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 18,   
   w wierszach 12-16, licząc od dołu strony, zapis:

„- właścicieli lub użytkowników wieczystych ww. nieruchomości do udostępnienia inwestorowi nieruchomości w celu wykonania robót budowlanych związanych   
z przebudową zjazdów, przebudową sieci uzbrojenia terenu, przebudową innych dróg publicznych, rozbiórką istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania, budową urządzeń wodnych”,

**i orzekam** w tym zakresie poprzez ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji,   
w miejsce uchylenia, na stronie 18, nowego zapisu:

„ - właścicieli lub użytkowników wieczystych ww. nieruchomości do udostępnienia inwestorowi nieruchomości w celu wykonania robót budowlanych związanych   
z przebudową zjazdów, przebudową sieci uzbrojenia terenu, przebudową innych dróg publicznych, rozbiórką istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania, budową urządzeń wodnych,

- właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości objętych obowiązkiem przebudowy sieci uzbrojenia terenu do udostępnienia nieruchomości każdoczesnemu właścicielowi sieci w celu wykonania czynności związanych   
z konserwacją oraz usuwaniem awarii sieci uzbrojenia terenu”.

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

**UZASADNIENIE**

Zarząd Województwa Małopolskiego, zwany dalej „*inwestorem*”, reprezentowany przez Panią J. Z., wystąpił do Wojewody Małopolskiego z wnioskiem z dnia   
20 grudnia 2021 r., uzupełnionym i skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla inwestycji pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 975 od ok. odc. 120 km 0+443   
do ok. odc. 140 km 0+103 w miejscowości Wierzchosławice, gmina Wierzchosławice, powiat tarnowski województwo małopolskie”. Jednocześnie, działając na podstawie   
art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej*, *inwestor* wystąpił o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie, Wojewoda Małopolski wydał decyzję z dnia 30 czerwca 2022 r., znak: WI-VI.7820.1.67.2021.EF, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Małopolskiego*”, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej   
pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 975 od ok. odc. 120 km 0+443 do ok. odc.   
140 km 0+103 w miejscowości Wierzchosławice, gmina Wierzchosławice, powiat tarnowski województwo małopolskie” i nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Małopolskiego* odwołanie, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, wniosła Pani R. B., reprezentowana przez r. pr. Ł. B.-L. [pismo z dnia 26 lipca 2022 r., nadane w tym samym dniu w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe   
(t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1640, z późn. zm.)].

W odwołaniu, wniesionym w terminie, skarżąca podniosła zarzuty w stosunku do *decyzji Wojewody Małopolskiego,* postępowania administracyjnego zakończonego wydaniem tej decyzji, oraz postanowienia Wojewody Małopolskiego z dnia 31 marca 2022 r, znak: WI-VI.7820.4.29.2021.ASk, w przedmiocie udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, zwanego dalej „*postanowieniem Wojewody Małopolskiego”.*

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie - stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Technologii (Dz. U. z 2023 r. poz. 2721) - jest obecnie Minister Rozwoju i Technologii, zwany dalej „*Ministrem*”, stwierdzono, co następuje.

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

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

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, do wniosku załączono mapę w skali 1:500, na której przedstawiono proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu. Ponadto, przedstawiono analizę powiązania projektowanej drogi z innymi drogami publicznymi, dołączono mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości oraz określono zmiany   
w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu, określono nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa, oraz określono nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone.

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 sprawdzającego o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Po dokonaniu analizy przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego, organ odwoławczy stwierdził, że 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,z późn. zm.).

Przedmiotowy projekt budowlany jest zgodny z:

* decyzją Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 22 września 2021 r., znak: KR.ZUZ.3.4210.497.2021.RW, o udzieleniu pozwolenia wodnoprawnego, zwaną dalej „*pozwoleniem wodnoprawnym* *Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu*”,
* *postanowieniem Wojewody Małopolskiego*.

Do wniosku *inwestor* dołączył również wymagane opinie, o których mowa w art. 11b   
ust. 1 oraz art. 11d ust. 1 pkt 8 *specustawy drogowej*, bądź dowody potwierdzające doręczenie wystąpień o ich wydanie, w przypadku ich niewydania, co należało potraktować jako brak zastrzeżeń do wniosku. Ponadto, *inwestor* dołączył również wymagany przepisami odrębnymi akt administracyjny, tj. *pozwolenie wodnoprawne Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu.*

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 25 stycznia 2022 r., znak:   
WI-VI.7820.1.67.2021.EF, 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 i wnioski odnośnie rzeczonej inwestycji drogowej, które organ pierwszej instancji przesłał *inwestorowi*   
w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do poruszonych zagadnień.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Małopolski wydał decyzję z dnia 30 czerwca 2022 r., znak:   
WI-VI.7820.1.67.2021.EF, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,   
pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 975 od ok. odc. 120 km 0+443 do ok. odc.   
140 km 0+103 w miejscowości Wierzchosławice, gmina Wierzchosławice, powiat tarnowski województwo małopolskie”. Nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, Wojewoda Małopolski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora.*

Zgodnie z art. 11f ust. 3 *specustawy 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 zawiadomienia z dnia 1 lipca 2022 r., znak: WI-VI.7820.1.67.2021, wysłanego na adres wskazany w katastrze nieruchomości. W zawiadomieniu oraz   
w obwieszczeniu zamieszczono, zgodnie z art. 11f ust. 4 *specustawy drogowej*, informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

Kontrolowana *decyzja Wojewody Małopolskiego* czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 11f ust. 1 *specustawy drogowej*, zawiera bowiem wszystkie niezbędne elementy określone w tym przepisie.

Zaskarżona *decyzja Wojewody Małopolskiego* określa również termin wydania nieruchomości, opróżnienia lokali oraz innych pomieszczeń, o którym mowa   
w art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej*. Pozytywnie należy ocenić określenie przez Wojewodę Małopolskiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej* – ww. terminu na 121 dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez *inwestora* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

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

Organ odwoławczy, w ramach swoich uprawnień kontrolnych, ocenia bowiem materiał dowodowy, uwzględniając stan faktyczny stwierdzony w czasie wydania decyzji przez organ w pierwszej instancji, jak i zmiany stanu faktycznego, które zaszły pomiędzy wydaniem decyzji organu pierwszej instancji, a wydaniem decyzji w postępowaniu odwoławczym. W toku postępowania odwoławczego możliwe jest więc korygowanie wniosku przez inwestora.

W trakcie trwania postępowania odwoławczego, *inwestor* pismem z dnia   
19 stycznia 2023 r. wystąpił o uwzględnienie w punkcie 10 *decyzji Wojewody Małopolskiego* zapisu dotyczącego udostępnienia nieruchomości każdoczesnemu właścicielowi sieci w celu wykonania czynności związanych z konserwacją oraz usuwaniem awarii sieci uzbrojenia terenu. *Inwestor* wyjaśnił, że konieczność wprowadzenia powyższej korekty wynika z problemów z podpisaniem porozumienia   
z zarządcami sieci na przebudowę lub budowę sieci na prywatnych działkach.

*Minister* uznał, iż argumentacja przedstawiona przez *inwestora* przemawia za dokonaniem zmiany *decyzji Wojewody Małopolskiego* we wskazanym powyżej zakresie.

Odnotować należy, iż zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 3b *specustawy drogowej*, wniosek   
o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera określenie nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone. W myśl zaś   
art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i *specustawy* *drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera, w razie potrzeby, ustalenia dotyczące określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązków dotyczących   
np. budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu. Do tych ograniczeń stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-7 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r.   
o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 344, z późn. zm.), zwaną dalej *ustawą o gospodarce nieruchomościami*.

Biorąc pod uwagę powyższe przepisy, należy stwierdzić, iż w decyzji o zezwoleniu   
na realizację inwestycji drogowej organ orzekający zobowiązany jest określić ograniczenia w korzystaniu z sąsiednich nieruchomości wobec terenu przeznaczonego do wybudowania danej drogi publicznej nie tylko na czas np. przebudowy/budowy sieci uzbrojenia terenu, ale również na czas po wykonaniu tych obowiązków. Przebudowa/budowa sieci może bowiem wymagać nie tylko czasowego zajęcia nieruchomości, ale posadowienia na nich lub pod ich powierzchnią przebudowanych odcinków tej sieci. W takiej sytuacji przebudowane sieci uzbrojenia terenu pozostaną   
na tych nieruchomościach.

Z tego zaś faktu właściciele czy też użytkownicy wieczyści tych nieruchomości mogą doznać ograniczeń w dotychczasowym sposobie korzystania z nich lub w możliwym dotychczas sposobie ich zagospodarowania. W dalszej kolejności może to również spowodować spadek wartości tych nieruchomości, na których w wyniku budowy drogi publicznej zostały zlokalizowane sieci uzbrojenia terenu. Z kolei gestorzy tych sieci muszą mieć zapewnioną możliwość każdorazowego wstępu na te nieruchomości w celu dokonania konserwacji lub usunięcia awarii tych sieci, co może również wiązać się   
z koniecznością wypłacania odszkodowania za poniesione z tego tytułu szkody na nieruchomości, na której zlokalizowane są te sieci. To wszystko oznacza, iż w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej należy określić obowiązek właścicieli   
i użytkowników wieczystych nieruchomości, wynikający z art. 124 ust. 6 *ustawy   
o gospodarce nieruchomościami* (w brzmieniu sprzed nowelizacji, która weszła w życie   
w dniu 3 września 2023 r., znajdującym zastosowanie w przedmiotowej sprawie)   
w zw. z art. 11f ust. 2 *specustawy drogowej*, o każdorazowym udostępnianiu nieruchomości po zrealizowaniu przebudowy inwestycji infrastrukturalnej, w celu wykonania czynności związanych z konserwacją oraz usuwaniem awarii przebudowanych urządzeń infrastrukturalnych. Taki obowiązek podlega przy tym ujawnieniu w dziale III księgi wieczystej, którego podstawą wpisu jest ostateczna decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zawierająca w swojej treści orzeczniczej określenie tego obowiązku (zob. M. Wolanin, Komentarz do art. 11f ustawy z dnia   
10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji   
w zakresie dróg publicznych, Legalis).

Do czasu zakończenia realizacji inwestycji drogowej i oddania jej do użytkowania ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości sąsiednich i ewentualna wypłata odszkodowań, zgodnie z przepisami *ustawy o gospodarce nieruchomościami*,   
za spowodowane szkody powstałe wskutek przebudowy sieci, w tym za zmniejszenie wartości nieruchomości, powinny być określone na rzecz zarządcy drogi jako inwestora realizującego inwestycję drogową. Jednakże późniejsze korzystanie gestorów tych sieci   
z nieruchomości, prawo do każdorazowego wstępu na te nieruchomości w celu dokonania konserwacji lub usunięcia awarii i wypłata ewentualnych odszkodowań   
z tytułu wyrządzonych szkód nie powinny obciążać zarządcy drogi. Ograniczenie   
w korzystaniu z nieruchomości w celu dokonania konserwacji sieci lub usunięcia awarii powinno być ustanowione na rzecz właściciela sieci.

Zwrócić przy tym należy również uwagę na zakres zadań zarządcy drogi publicznej określonych w art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 645, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o drogach publicznych*”,i obowiązek właściwego wydatkowania środków publicznych na cele związane z realizacją inwestycji drogowej, tzn. finansowaniem budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich. W świetle ww. art. 20 *ustawy   
o drogach publicznych* zarządca drogi publicznej nie jest podmiotem, w którego gestii leżałoby dokonywanie konserwacji i usuwanie awarii sieci uzbrojenia terenu. Wskazania również wymaga, iż zaistnienie awarii wymaga podjęcia natychmiastowych działań   
ze strony właściciela sieci w celu jej usunięcia. Ograniczenie prawa własności mocą decyzji administracyjnej, czyli w drodze władczego aktu organu administracji, pozwala   
na zrealizowanie takiego celu.

Konsekwencją przedstawionego powyżej stanowiska jest dokonanie – na podstawie   
art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* – zmian, szczegółowo określonych w pkt I niniejszej decyzji.

I tak, poprzez dokonanie korekt w odpowiednich jednostkach redakcyjnych zaskarżonej decyzji, organ odwoławczy, precyzyjnie określił ograniczenia w korzystaniu   
z nieruchomości sąsiednich, tzn. na czas realizacji inwestycji drogowej ograniczenie zostało ustanowione na rzecz zarządcy drogi (*inwestora*), natomiast w celu późniejszej konserwacji sieci uzbrojenia terenu lub usunięcia awarii ograniczenie w korzystaniu   
z nieruchomości zostało ustanowione na rzecz każdoczesnego właściciela tej sieci, zgodnie z wnioskiem *inwestora*.

Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięcia, o którym mowa w pkt I niniejszej decyzji, uznał, że nie narusza ono zasady dwuinstancyjności postępowania, o której mowa   
w art. 15 *kpa*. Badając zgodność z prawem pozostałej części zaskarżonej decyzji, organ odwoławczy stwierdził, że czyni ona zadość innym wymogom *specustawy drogowej* oraz że brak było podstaw do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną i orzeczoną   
w niniejszej decyzji.

Rozpatrując zaś zarzuty skarżącej strony, w pierwszej kolejności wskazać należy,   
że zarówno wojewoda orzekający w sprawie jako organ I instancji, jak i *Minister* działający jako organ odwoławczy, pełnią w procesie inwestycyjnym funkcję organów, które będąc właściwe do wydania decyzji w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, nie są jednocześnie uprawnione do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji drogowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, to 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 i nie mają możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji,   
a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości, zaproponowany przez wnioskodawcę. Ocenie dokonanej przez organy pierwszej i drugiej instancji może jedynie podlegać zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach *specustawy drogowej*, bowiem stosownie do przepisu art. 11e *specustawy drogowej* nie można uzależniać zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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

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

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

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

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

Wobec powyższego, pismem z dnia 25 sierpnia 2022 r., znak: DLI-I.7621.21.2022.LB.1, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji drogowej poruszonych w odwołaniu skarżącej. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, pismem z dnia   
8 września 2022 r. odniósł się do uwag skarżącej, a organ odwoławczy, działając   
w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał stanowisko *inwestora* skarżącej przy piśmie z dnia   
20 września 2022 r., znak: DLI-I.7621.21.2022.LB.2, zawiadamiając jednocześnie, stosownie do art. 73 *kpa*, o możliwości zapoznania się z całością dokumentacji zgromadzonej w sprawie.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, jak również zarzutów podniesionych przez skarżącą, *Minister* stwierdził, że przebieg przedmiotowej inwestycji drogowej w zakresie dotyczącym interesu prawnego skarżącej został wyznaczony zgodnie z prawem, a rozwiązania projektowe zatwierdzone w *decyzji Wojewody Małopolskiego* są prawidłowe. Stanowisko to znajduje potwierdzenie w przedstawionej poniżej argumentacji.

Odnosząc się do zarzutów przedstawionych przez skarżącą w odwołaniu, przede wszystkim stwierdzić należy, iż brak zgody skarżącej na realizację przedmiotowej inwestycji na części jej działki, w koncepcji przyjętej przez *inwestora* i zatwierdzonej   
w *decyzji Wojewody Małopolskiego*, nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *specustawy drogowej*, nie uzależniają udzielenia *inwestorowi* zezwolenia na realizację inwestycji drogowej na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tejże nieruchomości. Wobec powyższego, brak zgody skarżącej na realizację przedmiotowej inwestycji w obszarze jej działki nie stanowi   
o wadliwości zaskarżonej *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

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

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

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

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

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

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

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

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

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, jak również zarzutów podniesionych przez Panią R. B., reprezentowaną przez r. pr. Ł. B.-L., *Minister* stwierdził, że przebieg przedmiotowej inwestycji drogowej w zakresie dotyczącym interesu prawnego skarżącej został wyznaczony zgodnie z prawem, a rozwiązania projektowe zatwierdzone w *decyzji Wojewody Małopolskiego* są prawidłowe. W ocenie *Ministra*, zaskarżona decyzja nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną,   
a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności skarżącej strony. Teren będący własnością skarżącej nie został zajęty w wymiarze większym, niż jest   
to wymagane dla realizacji przedmiotowej inwestycji.

Jak wynika z akt sprawy, powierzchnia działki nr, której właścicielem jest Pani R. B., wynosi 0,0809 ha. Na podstawie *decyzji Wojewody Małopolskiego* została podzielona   
na działkę nr o powierzchni 0,0139 ha - przeznaczoną pod inwestycję, oraz działkę   
nr o powierzchni 0,0670 ha - pozostającą przy dotychczasowym właścicielu. *Inwestor*w piśmie z dnia 24 maja 2022 r. wyjaśnił, że w przewidzianej powierzchni zajęcia części działki zaprojektowano:

* nawierzchnię jezdni drogi wojewódzkiej nr 975 o powierzchni ok. 54 m²,
* chodnik (celu publicznego) o powierzchni ok. 63 m², w tym ok. 18 m² zjazdu indywidualnego do działki nr .

Pozostałą część przejętej działki o powierzchni ok 22 m² ma stanowić miejsce   
do budowy oświetlenia ulicznego, przebudowy naziemnej sieci elektrycznej oraz nawiązania wysokościowego rozbudowywanej drogi wojewódzkiej nr 975 do działki   
nr .

Podkreślić należy, że nie wydaje się możliwe zaprojektowanie inwestycji w zakresie dróg publicznych o takim przebiegu przez nieruchomości nie stanowiące 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.

Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej w wielu wypadkach musi zatem uwzględniać sprzeczne interesy, z jednej strony *inwestora*, a z drugiej strony osób lub podmiotów których prawa lub interesy mogą być przez to zezwolenie zagrożone lub naruszone. Granice tych praw i interesów określają przepisy prawa budowlanego 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 określonego przebiegu inwestycji. Nieuwzględnienie ich nie może jednak stanowić podstawy kwestionowania legalności zezwolenia na realizację inwestycji drogowej   
(vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 13 czerwca 2011 r., sygn. akt VII SA/Wa 810/11, Lex nr 996831).

Dodać również należy, że właściciel nieruchomości nie ma zagwarantowanego przepisami prawa określonego status quo, czy też pewnej gwarancji niezmienności otoczenia, zwłaszcza położonego w bezpośredniej bliskości planowanej inwestycji drogowej, gdyż żaden przepis prawa materialnego nie przyznaje w tym zakresie całkowitej ochrony przed jakimkolwiek pogorszeniem obecnej sytuacji. Wskazania również wymaga, że przedmiotem niniejszego postępowania nie jest analiza, jak również ocena, czy w ogóle, a jeśli tak to w jaki sposób, użytkowanie przedmiotowej drogi będzie oddziaływało na nieruchomość *skarżącej*. *Skarżąca* nie może przedwcześnie zakładać,   
że już sama realizacja inwestycji może prowadzić do pogorszenia sposobu korzystania   
z jej działki.

Odnosząc się do zarzutów skarżącej dotyczących braku ustaleń w zakresie oddziaływania inwestycji na jej nieruchomość, tj. natężenia poziomu hałasu i wibracji, wskazać należy,   
iż tak sformułowany interes faktyczny skarżącejjest analogiczny z interesem każdej innej osoby, na której funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji. W praktyce nie istnieją bowiem przedsięwzięcia drogowe niemające żadnego wpływu na otoczenie. Interes faktyczny, który można nawet racjonalnie uzasadnić, nie stanowi podstawy skutecznego żądania stosownych czynności od organu administracji, o czym już była mowa powyżej. Gdyby organ musiał brać pod uwagę w toku postępowania zarzuty o zwiększeniu natężenia ruchu drogowego   
czy hałasu w terenie zabudowanym, nie dochodziłoby do rozbudowy czy budowy dróg publicznych, co niewątpliwie leży w interesie społecznym (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z dnia 9 maja 2018 r., sygn. akt II SA/Gl 43/18, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Co więcej, wskazać należy, iż powyższe kwestie stanowią zasadniczo przedmiot postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia. Regułą jest bowiem, że zgoda na realizację inwestycji drogowej dotyczy przedsięwzięcia, które wymaga ubiegania się przez zarządcę drogi jako *inwestora*   
o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jednakże obowiązek ten nie jest bezwzględny. Zgodnie bowiem z art. 72 ust. 1 pkt 10 w zw. z art. 71 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.), przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu   
na realizację inwestycji drogowej konieczne jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o ile inwestycja ta jest przedsięwzięciem mogącym zawsze albo potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Planowana rozbudowa przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej, ze względów na jej zakres i parametry (nie przekracza długości 1 km), zgodnie § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839, z późn. zm.), nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie oddziaływać   
na środowisko, a tym samym nie jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

Wskazania również wymaga, że przedmiotem niniejszego postępowania nie jest też kwestia sposobu użytkowania drogi, a co za tym idzie to, czy w ogóle i w jaki sposób jego użytkowanie będzie oddziaływało na nieruchomość skarżącej, w tym jej zabudowania. Skarżąca nie może zakładać że już sama realizacja rzeczonej inwestycji może prowadzić do pogorszenia warunków korzystania z jej nieruchomości, w tym zwiększenia hałasu   
i wibracji.

Trudno zatem uznać za uzasadnione wywody skarżącej odnoszące się do zwiększenia oddziaływania negatywnych czynników związanych z ruchem pojazdów.

Niezależnie od powyższego, zauważyć należy, iż jak wynika z akt sprawy, w tym wyjaśnień *inwestora* złożonych w toku postępowania, nawierzchnia warstwy ścieralnej, jaka została przewidziana do wykonania drogi, należy do grupy nawierzchni   
z rodzaju „nawierzchni cichych" – mieszanka mastyksowo - grysowa SMA. Wymiana warstwy ścieralnej jezdni na mieszankę mastysksowo - grysową SMA to redukcja hałasu na poziomie 2,5-4,0 dB. Dobrze rozwinięta tekstura wpłynie na bezpieczeństwo użytkowników oraz podniesie odporność na deformacje trwałe (koleiny). Podniesienie jakości drogi wpłynie bezpośrednio na obniżenie hałasu na terenach przyległych. Dodatkowym elementem, który zredukuje hałas wytwarzany na styku nawierzchni – opony, będzie ograniczenie prędkości. W przedmiotowym projekcie w sąsiedztwie działki nr zostało zaprojektowane ograniczenie prędkości do 40 km/h.

Nie ulega wątpliwości, że ww. argumentacja skarżącej, zgodnie z którą realizacja przedmiotowej inwestycji może wpływać niekorzystnie na jej warunki mieszkaniowe, świadczy wyłącznie o posiadaniu przez nią interesu faktycznego (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 grudnia 2011 r., sygn. akt II OSK 61/11 oraz z dnia   
28 września 2006 r., sygn. akt II OSK 726/06, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 11 lipca 2013 r., sygn. akt II SA/Rz 116/13), który nie podlega ochronie prawnej na podstawie art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej*. Interes faktyczny, który można nawet racjonalnie uzasadnić, nie stanowi podstawy skutecznego żądania stosownych czynności od organu administracji.

Tak sformułowany interes faktyczny skarżącej jest analogiczny z interesem każdej innej osoby, na której funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji. Uznanie przy tym, jak chciałaby skarżąca, że ochronie przewidzianej w powołanym powyżej przepisie podlegać winien interes faktyczny osób trzecich, mogło by prowadzić do paraliżu inwestycji związanych z realizacją dróg publicznych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw, które są zagrożone w związku z planowana inwestycją (stanowisko wyrażone przez Naczelny Sąd Administracyjny   
w wyroku z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13, Lex nr 1367353).

Do uznania, że zostały naruszone warunki dotyczące ochrony interesów osób trzecich nie wystarcza subiektywne poczucie właściciela nieruchomości, że – poprzez realizację obiektu budowlanego – jego interes został bezprawnie naruszony, o ile nie znajduje ono oparcia w obowiązującym przepisie prawa materialnego. Według *Ministra*, ochrona interesów osób trzecich w procesie inwestycyjnym nie może prowadzić do sytuacji,   
w której to osoby trzecie, a nie inwestorzy decydować będą o wybudowaniu obiektów budowlanych, miejscu posadowienia takich obiektów, rodzaju obiektu budowlanego   
i to nawet z naruszeniem ogólnego interesu społecznego. Nie można dopuścić   
do sytuacji, w której uprawnienia właściciela nieruchomości całkowicie ograniczają uprawnienia inwestora.

Nieuniknione jest to, że realizacja inwestycji drogowych stwarza określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości objętych jej zakresem. Ocena decyzji w aspekcie poszanowania uzasadnionych interesów osób trzecich wymaga uwzględnienia,   
że *inwestor* realizujący inwestycję drogową działa w interesie publicznym, który   
ma prymat nad interesem prawnym jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego w sposób niezgodny z prawem, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Z powyższych względów za bezpodstawne uznać należy żądanie skarżącej dotyczące przeprowadzenia dodatkowych badań, dotyczących analizy potencjalnego hałasu, jaki może wywołać realizacja przedmiotowej inwestycji drogowej.

Zwrócić bowiem należy uwagę, że organy administracji 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 miał 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 (wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12 i z dnia 29 marca 2017 r., sygn. akt II OSK 1936/15).

To, że organy mają obowiązek zgromadzenia i rozpatrzenia całości materiału dowodowego w sprawie, nie oznacza, że automatycznie powinny uwzględnić każdy wniosek dowodowy zgłoszony przez stronę. Potrzeba przeprowadzenia dowodów zgłaszanych przez stronę powinna wynikać z uzasadnionych twierdzeń i zarzutów dotyczących ustalenia istotnych okoliczności sprawy, a nie tylko z faktu samego negowania stanowiska wyrażonego przez wnioskodawcę postępowania (inwestora) lub organ administracji.

W omawianej sprawie – jak już wskazano powyżej – wszystkie okoliczności mające znaczenie dla sprawy zostały przez organy administracji ustalone w oparciu   
o zgromadzony materiał dowodowy. Podkreślenia wymaga, iż w ocenie organu odwoławczego, zgromadzony w sprawie materiał dowodowy był wystarczający   
do wydania rozstrzygnięcia i nie wymagał uzupełnienia.

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

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 i zostało obszernie powołane w uzasadnieniu niniejszej decyzji, nie ma zatem potrzeby jego ponownego przytaczania.

Z powyższych względów, za niezasadne uznać należy także stanowisko skarżącej   
w kwestii zmiany lokalizacji przedmiotowej inwestycji drogowej.

Jak wcześniej wskazano, organ administracji publicznej bada jedynie legalność inwestycji będącej przedmiotem wniosku *inwestora*. Tylko bowiem stwierdzenie przez organ,   
iż kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku narusza normę wynikającą   
z określonych przepisów prawa, zobowiązuje ten organ do wydania decyzji odmawiającej zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Jeśli nie występuje taka sytuacja, organ jest zobligowany wydać decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji.

Zatem ani Wojewoda Małopolski, ani *Minister*, nie mogli, jak chciałaby tego skarżąca, dokonać zmian w przedstawionej przez *inwestora* koncepcji przebiegu przedmiotowej inwestycji drogowej. Organ wydający decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie jest władny nakazać *inwestorowi* innej lokalizacji inwestycji, skoro   
ta zaproponowana przez i*nwestora* we wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji   
nie narusza prawa.

Ponadto, o czym była już mowa powyżej, przepisy *specustawy drogowej* nie określają obowiązku zaproponowania przez inwestora różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji, dlatego też organy orzekające w I i II instancji mają jedynie obowiązek dokonać oceny zgodności z prawem takiego wariantu, jaki przedstawił *inwestor.*

W toku postępowania, *inwestor* wyjaśnił, iż przedmiotowa rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 975 została zaprojektowana po istniejącym śladzie, tak aby jak najoszczędniej wykorzystać teren przyległy znajdujący się poza istniejącym pasem drogowym drogi wojewódzkiej nr 975. Przy projektowaniu przedmiotowej drogi projektant przyjął parametry zgodne rozporządzeniem 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., mającego zastosowanie w niniejszej sprawie, uchylonego w dniu 20 września 2022 r.), zwane dalej „*rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”.* Na rozwiązania, które nie były zgodne   
z warunkami technicznymi *inwestor* uzyskał zgodę na odstępstwo od ww. przepisów.

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

*Inwestor* wskazał, że przesunięcie drogi, zgodnie z koncepcją skarżącej, w kierunku działek nr i byłoby rozwiązaniem niekorzystnym z punktu widzenia projektowo-ekonomicznego. Usytuowanie lokalizacyjne projektowanego łuku poziomego drogi wojewódzkiej nr 975 przy działce nr wynikało w głównej mierze z istniejącej geometrii drogi wojewódzkiej, co w połączeniu z koniecznością zaprojektowania płynnego przebiegu prowadzonej trasy oraz koniecznością rozbudowy skrzyżowania DW 975 z DP i dostosowaniu do istniejących przepisów, jednoznacznie wpłynęło na dodatkową zajętość działki nr . Ponadto, przesunięcie drogi w kierunku działek nr i byłoby rozwiązaniem mogącym doprowadzić do poważnej katastrofy z udziałem zbiorników   
na gaz i paliwo ciekłe, które są elementem wyposażenia stacji benzynowej zlokalizowanej na ww. działkach. Mając na uwadze bezpieczeństwo uczestników ruchu kołowego, jak   
i pieszych, projektant wraz z *inwestorem* ustalił istniejące położenie rozbudowywanej drogi wojewódzkiej. Głównym założeniem było zachowanie istniejących odległości krawędzi jezdni od zbiorników na gaz i na paliwo płynne. Zaprojektowanie przebiegu drogi wojewódzkiej po całej działce nr lub jej części spowodowałoby konieczność zwiększenia zakresu rozbudowy przedmiotowej drogi, jak również zaistniałaby konieczność likwidacji kolizji drogi z elementami stacji paliw np. zbiornikami podziemnymi, co w konsekwencji znacznie podniosłoby koszty całej inwestycji drogowej, a jednocześnie zwiększyłoby to oddziaływanie na środowisko naturalne.

W związku z powyższym, działka nr, należąca do Gminy Wierzchosławice, została wykorzystana pod budowę i przebudowę sieci podziemnych i naziemnych, takich jak kanalizacja deszczowa, sieć elektryczna, sieć teletechniczna, sieć oświetleniowa. Zgodnie z wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych (WRD), które stanowią wzorce   
i standardy rekomendowane przez ministra właściwego do spraw transportu, najważniejszym kryterium przy projektowaniu jest zapewnienie bezpieczeństwa niechronionym użytkownikom ruchu, tj. pieszym i rowerzystom, wobec czego rezygnacja z budowy chodnika dla pieszych na działce nr byłaby niezgodna z przepisami   
i wytycznymi projektu. *Inwestor* wskazał, że bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych jest zachowane, jeżeli przejście będzie miało zapewnione warunki widoczności, minimalną długość oraz niską prędkość pojazdów. Przejście dla pieszych zgodnie z WRD powinno być wyznaczone na skrzyżowaniu i usytuowane możliwie blisko tarczy skrzyżowania, tak aby zapewnić przestrzeń akumulacji jednego pojazdu tj. od 5 m do 7 m. Takie właśnie zostało przyjęte rozwiązanie w opracowaniu dotyczącym rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 975. Brak połączenia dwóch przejść dla pieszych (przez DW975 i DP1346K) poprzez budowę chodnika zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu pieszego i kołowego. Pieszy, który ma możliwość pokonania poprzecznie drogi, powinien mieć wydzielone miejsce,   
w którym może w sposób bezpieczny zatrzymać się i mieć możliwość ocenić sytuację, jaka panuje w danym momencie na jezdni. Dodatkowym elementem chroniącym pieszego będzie krawężnik drogowy, który w razie popełnienia błędu przez kierowcę ma za zadanie „odbić" oponę, a zarazem zmienić kierunek ruchu, zredukować prędkość pojazdu wyjeżdżającego z jezdni, powodującego nieplanowane zdarzenie drogowe. Likwidacja chodnika mogłaby doprowadzić do sytuacji zagrażających bezpieczeństwa ruchu pieszych w związku z brakiem ciągłości komunikacyjnej.

Za chybiony uznać należy zarzut skarżącej, upatrującej wadliwości *decyzji Wojewody Małopolskiego* w niewłaściwym, w jej ocenie, zapewnieniu dostępu jej działki do drogi publicznej, poprzez zaprojektowanie nieodpowiedniego zjazdu, co skarżąca powiązała   
z naruszeniem art. 11f ust. 1 pkt 8h *specustawy drogowej* w zw. z §79 *rozporządzenia   
w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*.

W pierwszej kolejności wyjaśnić należy, iż 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. 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.

W orzecznictwie sądowoadministracyjnym wskazuje się, że pojęcie dostępu do drogi publicznej należy rozumieć możliwie jak najszerzej. Przyjmuje się, że warunek dostępu   
do drogi publicznej spełniony jest zawsze wtedy kiedy na działkę można dostać się - zgodnie z prawem - z drogi publicznej. Ustawodawca nie stawia przy tym wymagań   
co do rodzaju tego dostępu (por. wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 6 października 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 1388/17, z dnia 5 stycznia 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1732/09, z dnia 26 listopada 2009 r., sygn. akt   
IV SA/Wa 1433/09). Brak jest bowiem przepisu prawa, który nakazywałby zapewnienie określonego charakteru dostępu do drogi publicznej, ewentualnie dostępu do określonej kategorii dróg publicznych, bądź projektowanie dostępu zgodnie z żądaniem osoby zainteresowanej.

Z akt sprawy oraz wyjaśnień *inwestora* złożonych w toku postępowania przed organami obu instancji, działka nr posiada dostęp do drogi publicznej poprzez zjazd indywidualny, który na skutek przedmiotowej inwestycji będzie przebudowywany. Obowiązek przebudowy zjazdu został wskazany w *decyzji Wojewody Małopolskiego* na str. 14 w pkt 5, jako Zl14 oraz został oznaczony na mapie z proponowanym przebiegiem drogi, stanowiącej załącznik nr 1 do *decyzji Wojewody Małopolskiego*. Działka nr posiada również zjazd z drogi powiatowej DP 1346K.

Ponadto, *inwestor* w toku postępowania wyjaśnił, że zjazd indywidualny   
na działkę nr został zaprojektowany zgodnie z § 79 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, gdyż:

1. szerokość całkowita mierzona prostopadle do osi zjazdu wynosi 6,90 m,
2. szerokość jezdni wynosi 5,40 m,
3. szerokość obustronnych poboczy wynosi 0,75 m,
4. przecięcie krawędzi jezdni zjazdu i drogi zostało zaprojektowane jako ścięte skosem 1,5:1,5 m,
5. pochylenie podłużne zjazdu zostało dopasowane do ukształtowania elementów drogi, które ten zjazd przecina, i jest nie większe niż 5%,
6. nawierzchnia jezdni zjazdu została zaprojektowana z kostki betonowej wibroprasowanej,
7. nawierzchnia poboczy zjazdu została zaprojektowana z kostki betonowej wibroprasowanej.

Podsumowując powyższe, wskazać należy, iż niewątpliwie działka skarżącej   
ma zapewniony dostęp do drogi publicznej, a przebudowywany zjazd indywidualny jest zgodny z art. 11f ust. 1 pkt 8 h *specustawy drogowej* oraz § 79 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.* Podkreślić ponownie należy, że organ orzekający w sprawie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej nie posiada uprawnień do nakazania *inwestorowi* zmiany przyjętych rozwiązań, zgodnie z oczekiwaniami strony skarżącej, w sytuacji gdy odpowiadają one przepisom prawa. Wyraźnego podkreślenia wymaga przy tym, iż niezadowolenie strony skarżącej w zakresie zapewnionego dostępu do drogi publicznej w żaden sposób nie świadczy o wadliwości decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Na uwzględnienie nie zasługują również wniesione w odwołaniu Pani R. B., reprezentowanej przez r. pr. Ł. B.-L., zarzuty dotyczące *postanowienia Wojewody Małopolskiego*, tj. naruszenia art. 124 § 2 *kpa* w zw. z art. 144 *kpa* w zw. z art*.* 7, 8 i 107§ 3 *kpa,* w zw. z art. 9 ust. 1 i art. 9 ust. 3 pkt 2 *ustawy Prawo budowlane,* poprzez zbyt skrótowe uzasadnienie podjętego rozstrzygnięcia, w szczególności brak uargumentowania szczególnie uzasadnionego przypadku udzielenia zgody na odstępstwo.

W pierwszej kolejności wyjaśnić należy, iż w orzecznictwie jak i literaturze przeważa pogląd, iż ww. postanowienie nie jest uznawane za kończące postępowanie, ani też rozstrzygające sprawę co do istoty. Jest ono traktowane jako dotyczące kwestii wynikających w toku postępowania w rozumieniu przepisów *kpa*. Podkreślić należy,   
że przepisy *ustawy Prawo budowlane* nie przewidują na ww. postanowienia zażalenia.   
W myśl art. 141 § 1 *kpa* na wydane w toku postępowania postanowienie służy stronie zażalenie, gdy kodeks tak stanowi. Natomiast zgodnie z treścią art. 142 *kpa* postanowienie, na które nie przysługuje zażalenie, strona może zaskarżyć tylko   
w odwołaniu od decyzji.

Powyższe prowadzi do wniosku, iż postanowienie w sprawie udzielenia zgody   
na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych nie podlega odrębnemu zaskarżeniu i ewentualne zaskarżenie może nastąpić tylko na etapie postępowania dotyczącego wydania pozwolenia na budowę, tj. w odwołaniu od decyzji w przedmiocie pozwolenia na budowę (postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
23 października 2009 r., sygn. akt II OSK 1647/09, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 11 grudnia 2012 r., sygn. akt II OSK 1461/11, postanowienie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 10 listopada 2009 r., sygn. akt II SA/Sz 1177/09, T. Babiel, Gdy życie każe projektować inaczej, Rzeczp.   
z 8.9.2000 r.).

W konsekwencji powyższego, *Minister* ustosunkowuje się do zarzutów skarżącej strony skierowanych przeciwko *postanowieniu Wojewody Małopolskiego*.

W myśl art. 9 ust. 1 *ustawy Prawo budowlane*, w przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się bowiem odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, o których mowa w art. 7. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia, a w stosunku do obiektów, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4 - ograniczenia dostępności dla osób niepełnosprawnych oraz nie powinno powodować pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych i użytkowych, a także stanu środowiska, po spełnieniu określonych warunków zamiennych. Zgodnie z ust. 2 ww. przepisu, organ administracji architektoniczno-budowlanej udziela bądź odmawia zgody na odstępstwo (w drodze postanowienia) po uzyskaniu upoważnienia ministra, który ustanowił przepisy techniczno-budowlane.

W świetle art. 9 ust. 3 *ustawy Prawo budowlane*, wniosek do właściwego ministra   
w sprawie upoważnienia do udzielenia zgody na odstępstwo właściwy organ składa przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę (w niniejszej sprawie decyzji o zezwoleniu   
na realizację inwestycji drogowej). Wniosek taki powinien zawierać między innymi: szczegółowe uzasadnienie konieczności wprowadzenia odstępstwa (pkt 2) oraz propozycje rozwiązań zamiennych (pkt 3).

Wyjaśnienia wymaga, iż przesłanka powołująca się na „szczególnie uzasadnione przypadki” (sytuacje), o której mowa w art. art. 9 ust. 1 *ustawy Prawo budowlane,* jest typowym przykładem klauzuli generalnej opartej na zastosowaniu pojęcia nieostrego. Klauzula generalna jest wypełniana treścią na gruncie danego stanu faktycznego, przez organ stosujący prawo. Ocena czy w danej sytuacji zachodzi „przypadek szczególnie uzasadniony” należy do organu administracji architektoniczno-budowlanej, który powinien brać pod uwagę charakter przepisu techniczno-budowlanego, od którego   
ma być udzielone odstępstwo, ukształtowanie nieruchomości, na której ma być realizowany obiekt budowlany, stan zagospodarowania nieruchomości sąsiednich, ocenę proponowanych rozwiązań w świetle zasad wiedzy technicznej. Organ zobligowany jest do dokładnej oceny, czy celowe jest zastosowanie odstępstwa ze szczególnie ważnych względów i to nie tylko subiektywnych, lecz również obiektywnych. Chodzi   
w szczególności o sytuację, kiedy inwestor napotyka na techniczne utrudnienia, jak   
np. ukształtowanie terenu lub zwarta zabudowa. A to sprawia, że inwestycji nie da się wykonać zgodnie z przepisami budowlanymi, co ma miejsce w niniejszej sprawie.

Zgodnie bowiem z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 16 czerwca 2016 r., sygn. akt II OSK 2534/14, prowadzona w postępowaniu o pozwolenie   
na budowę (decyzję w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej) ocena inwestycji bierze pod uwagę uzyskaną przez inwestora zgodę na odstępstwo   
od przepisów techniczno-budowlanych. Udzielenie zgody na odstępstwo w stosownym zakresie wyklucza niezgodność budowy z przepisami. Uwzględnienie udzielonej zgody powoduje, że przepisy określonego rozporządzenia, w danej konkretnej sytuacji, zostaną zastąpione normą indywidualnie dostosowaną do konkretnej sytuacji. Organ administracji ocenia wówczas zgodność projektu budowlanego z tą indywidualną normą techniczno-budowlaną, której celem pozostaje przede wszystkim umożliwienie modyfikacji szczegółowych oraz bezwzględnie obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych w wyjątkowych stanach faktycznych, w których nie jest możliwe zastosowanie się do nich z uwagi na różnego rodzaju okoliczności.

W niniejszej sprawie pozytywne rozpoznanie wniosku *inwestora* o wydanie decyzji   
o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej wymagało zgody organu na odstępstwo od warunków określonych m.in. § 21 ust. 3 pkt. 2 lit. b i § 22 ust. 1, § 119 ust. 1 pkt 2 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.*

Z akt administracyjnych wynika, iż przesłany Ministrowi Infrastruktury wniosek z dnia   
21 lutego 2022 r., znak: WI-VI.7820.4.29.2021.ASk, w sprawie upoważnienia   
do udzielenia zgody na odstępstwo, spełniał warunki wymagane dyspozycją art. 9 ust. 3 pkt 2 i 3 *ustawy Prawo budowlane*.

Jako przesłanki przemawiające za koniecznością zastosowania rozwiązań wymagających uzyskania zgody na odstępstwo od ww. przepisów techniczno-budowlanych, *inwestor* wskazał na:

1) w odniesieniu do odstępstwa od przepisu § 21 ust. 3 pkt 2 lit. b:

* dużą krętość drogi wojewódzkiej nr 975 (na odcinku objętym zakresem inwestycji) i przeciwne kąty zwrotu trasy, powodujące konieczność dużych zmian pochyleń poprzecznych jezdni na krótkich odcinkach,
* ograniczenia możliwości zmiany trasy drogi wojewódzkiej nr 975 związane   
  z koniecznością: rozbiórek zabudowań mieszkalnych, zapewnienia obsługi komunikacyjnej nieruchomościom, które utraciłyby dostęp do drogi publicznej, ingerencji w istniejący rów melioracyjny, rozbiórki lub przeniesienia kapliczki przydrożnej, zwiększenia zakresu inwestycji i w konsekwencji zwiększenia środków finansowych przeznaczonych na odszkodowania dla dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości przejętych pod inwestycję,
* zastosowanie ograniczenia prędkości dopuszczalnej do 40 km/h (za pomocą oznakowania pionowego B-33) na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej nr 975;

2) w odniesieniu do odstępstwa od przepisu § 22 ust. 1:

* krótkie załomy trasy drogi wojewódzkiej nr 975, kąty zwrotu trasy zbliżone   
  do 90° oraz łuki o promieniach wynoszących 40 m, 45 m i 50 m uniemożliwiające zastosowanie krzywych przejściowych o normatywnych parametrach   
  na połączeniu odcinków o stałych i różnych wartościach krzywizn,
* ww. ograniczenia możliwości zmiany trasy drogi wojewódzkiej nr 975 wymienione w odniesieniu do odstępstwa od przepisu § 21 ust. 3 pkt 2 lit. b;

3) w odniesieniu do odstępstwa od przepisu § 119 ust. 1 pkt 2:

* ograniczenia w zakresie dostępności terenu możliwego do przejęcia pod pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 975, związane z dużą gęstością zabudowy zlokalizowanej w otoczeniu skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 975 z drogą powiatową nr 1344K,
* bezpośrednie sąsiedztwo zabytkowego kościoła w Wierzchosławicach.

W przedmiotowej sprawie Wojewoda Małopolski, po uzyskaniu upoważnienia Ministra Infrastruktury z dnia 29 marca 2022 r., znak: DDP-4.454.92.2022.ŁK.1, *postanowieniem Wojewody Małopolskiego* zezwolił na odstępstwo w zakresie § 21 ust. 3 pkt. 2 lit. b, § 22 ust. 1 i § 119 ust. 1 pkt 2 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.*

W ocenie organu II instancji ustalenia poczynione przez Wojewodę Małopolskiego   
są prawidłowe i wystarczające do przyjęcia, iż w niniejszej sprawie zachodzi przypadek szczególnie uzasadniony dopuszczający odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych*.* Zaznaczyć przy tym należy, że minister jako autor przepisów techniczno-budowlanych ma szczególne kwalifikacje, aby interpretować zasadność odstąpienia   
od nich w indywidualnie określonym przypadku. W analizowanym przypadku Minister Infrastruktury uznał, że zachodzi uzasadniona potrzeba zastosowania odstępstwa i nie zachodzą negatywne przesłanki określone w art. 9 ust. 1 *ustawy Prawo budowlane*,   
w związku z czym udzielił upoważnienia do wyrażenia zgody na odstępstwo.

W ocenie *Ministra* nie ulega zatem wątpliwości, iż Wojewoda Małopolski udzielając zgody na odstępstwo od ww. przepisów, powołał się na obiektywne okoliczności uzasadniające wyrażenie takiej zgody. Udzielenie odstępstwa od ww. przepisów techniczno-budowlanych wynikło z przyjętej przez *inwestora* koncepcji przebiegu inwestycji i rozwiązań komunikacyjnych, w taki sposób, by przedmiotowa inwestycja drogowa w jak najmniejszym stopniu ingerowała w przyległe nieruchomości, w tym nie powodowała wyburzeń budynków. Dla przedstawionej oceny nie bez znaczenia jest także szczególny charakter *specustawy drogowej*, na podstawie której wydawana jest decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

W konsekwencji powyższych wyjaśnień, nie można zgodzić się zeskarżącą, że *postanowienie Wojewody Małopolskiego* zostało wydane z naruszeniem art. 126 *kpa* w zw. z art. 107 § 2 -5 *kpa,* poprzez zbyt skrótowe i lakoniczne uzasadnienie faktyczne i prawne tego rozstrzygnięcia organu I instancji. Jak bowiem wynika z uzasadnienia *postanowienia Wojewody Małopolskiego* (str. 2 - 4)*,* organ I instancji szczegółowo przenalizował złożony przez *inwestora* wniosek o wydanie zgody na odstępstwo od przepisów *rozporządzenia   
w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* oraz jego korekty złożone w toku postępowania.

Dodać należy, że w myśl art. 107 § 3 *kpa* w zw. art. 126 *kpa* uzasadnienie faktyczne postanowienia zawiera w szczególności wskazanie faktów, które organ uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł, oraz przyczyn, z powodu których innym dowodom odmówił wiarygodności i mocy dowodowej, zaś uzasadnienie prawne – wyjaśnienie podstawy prawnej postanowienia, z przytoczeniem przepisów prawa.

W ocenie *Ministra*, Wojewoda Małopolski w sposób odpowiadający art. 107 § 3 *kpa* uzasadnił swoje postanowienie, wskazując przesłanki, które wziął pod rozwagę przy rozpatrywaniu sprawy. Analizy materiału dowodowego organ I instancji dokonał zgodnie z art. 80 *kpa* i wynik tej analizy, łącznie z oceną zebranych dowodów, przedstawił   
w uzasadnieniu tego rozstrzygnięcia. Zatem uzasadnienie postanowienia *Wojewody Małopolskiego* – wbrew twierdzeniu zawartym w odwołaniu – zostało sporządzone   
w zgodzie z art. 107 § 3 *kpa*.

Podkreślić przy tym należy, że przepis art. 107 *kpa*, choć statuuje uzasadnienie faktyczne i prawne jako składnik postanowienia administracyjnego, to jednak nie wskazuje jak bardzo szczegółowe musi być uzasadnienie i zawarte w nim wywody. Należy zatem przyjąć, że do naruszenia tego przepisu dochodzi wówczas, gdy z treści postanowienia nie wynika jaki stan faktyczny został ustalony w zakresie elementów mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, czy też rozważania prawne nie pozwalają na ich ocenę pod względem zgodności z prawem materialnym. Nie każde zbyt lakoniczne uzasadnienie może być więc naruszeniem norm prawa procesowego, ale tylko takie, gdzie ta jego skrótowość prowadzi do niemożności weryfikacji rozstrzygnięcia pod kątem zgodności z prawem procesowym lub materialnym. Chodzi więc o uchybienia kwalifikowane, do których nie doszło jednak w kontrolowanej sprawie.

Dodać należy, że wbrew twierdzeniom skarżącej, *postanowienie Wojewody Małopolskiego*, nie mogło zostać wydane z naruszeniem art. 126 *kpa* w zw. z art. 107 § 4 -5 *kpa,* gdyż przepisy te w ogóle nie znalazły zastosowania w omawianej sprawie, skoro organ   
I instancji nie odstąpił od uzasadnienia tego rozstrzygnięcia. Skoro bowiem *postanowienie Wojewody Małopolskiego* zawiera uzasadnienie, którego adekwatność zresztą skarżąca kwestionuje, to nie mógł jednocześnie naruszyć art. 107 § 4 -5 *kpa*, dotyczącego możliwości odstąpienia od tego uzasadnienia, bo taka sytuacja w ogóle nie ma miejsca   
w przypadku ww. postanowienia.

W przedmiotowej sprawie, przyjęte przez *inwestora* rozwiązania techniczne, w zakresie w jakim uzyskał on zgodę na odstępstwo od warunków *rozporządzenia*, w żaden sposób nie naruszają interesu prawnego skarżącej strony. Nie można bowiem uznać   
za naruszenie interesu prawnego *skarżącej*, niespełnienie przez *inwestora* jej żądań   
co do zaprojektowania inwestycji drogowej zgodnie z jej koncepcją.

Zawarty w art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej*, o czym szczegółowo była mowa powyżej, obowiązek uwzględnienia uzasadnionych (co trzeba tu podkreślić) interesów osób trzecich, należy interpretować w taki oto sposób, że chodzi tu o interesy obiektywnie uzasadnione. Tymczasem *skarżąca* powołuje się jedynie na interes subiektywny, upatrując go w uszczupleniu jej prawa własności i przewidywanego pogorszenia warunków korzystania z jej nieruchomości.

Dodać należy, że skarżąca, poza kwestionowaniem wskazywanych przez *inwestora* okoliczności, jako szczególnie uzasadnionych, nie przedstawiła żadnej argumentacji, mogącej świadczyć o wadliwości *postanowienia Wojewody Małopolskiego*. Przy czym umknęło skarżącej, że wniosek *inwestora* o udzielenie zgodny na odstępstwo   
od przepisów *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* dotyczy przedmiotowej inwestycji drogowej, jako całości, a nie działki skarżącej. W konsekwencji nie można się zgodzić ze skarżącą,   
że wniosek *inwestora* oraz *postanowienie Wojewody Małopolskiego* nie uwzględnia ukształtowania nieruchomości, stanu zagospodarowania działek sąsiednich, warunków lokalnych, kształtu i wymiarów nieruchomości, gdyż właśnie z takich powodów, opisanych szczegółowo powyżej, *inwestor* wystąpił o udzielenie o udzielenie zgody na odstępstwo od przepisów *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.*

Za niezasadny również należy uznać zarzut dotyczący naruszenia art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej* oraz naruszenia prawa własności zagwarantowanego w art. 21 ust. 1 oraz art. 64 Konstytucji RP.

Należy wyjaśnić, iż prawo własności jest przedmiotem szczególnej ochrony zawartej   
w art. 21 ust. 1 Konstytucji RP, ale nie jest prawem bezwzględnym. W art. 64 ust. 1 Konstytucja RP przewiduje możliwość ograniczenia tego prawa, w zakresie, w jakim nie narusza istoty prawa własności, a więc poszanowania zasady proporcjonalności wyrażającej się zakazem nadmiernej w stosunku do chronionej wartości, ingerencji   
w sferę praw i wolności.

Zatem przy realizacji systemu dróg publicznych, służących poprawie bezpieczeństwa, komunikacji, transportu nie dochodzi do naruszenia proporcji między interesem publicznym, a ingerencją w sferę praw i wolności, które na mocy *specustawy drogowej*   
są rekompensowane stosownym odszkodowaniem (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 11 października 2011 r., sygn. akt II OSK 1688/11, LEX   
nr 1152000). Stworzenie szczególnej procedury nabywania nieruchomości pod realizację inwestycji drogowych było rozwiązaniem proporcjonalnym do zamierzonego przez ustawodawcę celu, w pełni legitymowanego w demokratycznym państwie prawa.

W rozpoznawanej sprawie interes ogólny (publiczny) jest na tyle ważny i znaczący,   
że bezwzględnie wymaga ograniczenia uprawnień indywidualnych podmiotów   
i powoduje konieczność przedłożenia w tym konkretnym wypadku interesu publicznego nad indywidualny, bowiem w interesie publicznym leży odjęcie, chronionego przez Konstytucję RP prawa własności. W ocenie *Ministra*, w przypadku realizacji celów publicznych niemal zawsze dochodzi do nieuchronnej kolizji interesu publicznego   
i interesów indywidualnych. Co do zasady, w tego rodzaju sytuacji prymat przyznany zostaje interesowi publicznemu, chyba że zakres planowanej ingerencji w prawo podmiotowe doprowadziłby do naruszenia jego istoty, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca.

Własność nie stanowi „prawa nieskończonego" (ius infinitum), tzn. wartości absolutnej, niepodlegającej żadnym ograniczeniom. Mogłoby to także obrócić się przeciwko samym właścicielom rzeczy (wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 25 maja 1999 r., sygn. akt SK 9/98, OTK ZU nr 4/1999, poz. 78). Treść prawa własności oraz zakres ochrony tego prawa, jak stwierdził Trybunał Konstytucyjny w orzeczeniu w sprawie sygn. akt K 1/91 (wyrok z dnia 28 maja 1991 r., sygn. akt K 1/91, OTK w 1991 r., poz. 4), zamykają się   
w określonych przez prawo granicach, mających swoją podstawę w przepisach ustawy zasadniczej, w szczególności w zasadzie dobra ogółu, a zatem także dobra wszystkich właścicieli. Przepisy ustawowe określające ograniczenia prawa własności, będąc koniecznym składnikiem porządku prawnego powinny we właściwy sposób równoważyć interesy właścicieli i interes publiczny.

Wskazać należy, iż jak wynika z dokumentacji zgromadzonej w sprawie, zasadniczym celem realizacji przedmiotowej inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jest to zatem niewątpliwie cel publiczny i fakt ten należy uwzględnić przy ocenie, czy decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zapewnia poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich. Niemniej zaznaczenia wymaga, że interes publiczny ma prymat nad interesem jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego w sposób niezgodny z prawem (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13).

W konsekwencji powyższych wyjaśnień, za bezpodstawne uznać należy zarzuty Pani   
R. B., reprezentowanej przez r. pr. Ł. B.-L., upatrującej wadliwości *decyzji Wojewody Małopolskiego* w naruszeniu art. 7, 8, 11, 77 oraz 107 *kpa.*

Wojewoda Małopolski przeprowadził kontrolowane postępowanie w sposób zgodny   
z wymogami *kpa*, o czym świadczą ustalenia dokonane w całokształcie materiału dowodowego, zgromadzonego i zbadanego w sposób wyczerpujący (art. 77 *kpa*), a więc przy podjęciu wszystkich kroków niezbędnych dla dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego, jako warunku niezbędnego wydania decyzji o przekonującej treści   
(art. 7 *kpa*). Ponadto, organ wojewódzki przeprowadził postępowanie, kierując się zasadami proporcjonalności, bezstronności i równego traktowania (art. 8 *kpa*).

Natomiast uzasadnienie zaskarżonej decyzji w wystarczający sposób wskazuje na tok rozumowania organu I instancji przyjęty przy rozpoznawaniu sprawy. Organ wojewódzki wyjaśnił również stronom zasadność przesłanek, którymi kierował się przy załatwieniu sprawy (art. 11 *kpa*). Uzasadnienie zaskarżonej decyzji, w ocenie *Ministra*, spełnia zatem wymogi przewidziane w art. 107 *kpa*.

Ponownie należy zaznaczyć, że podjęcie przez organ rozstrzygnięcia odmiennego   
od oczekiwanego przez skarżącą stronę w sytuacji, gdy organ prawidłowo zebrał materiał dowodowy, a ocena tego materiału jest logiczna, nie przekroczył zasady swobodnej oceny dowodów oraz wskazał prawidłową podstawę prawną, nie oznacza niezgodności zaskarżonego rozstrzygnięcia z prawem. Strona ma natomiast prawo do własnego subiektywnego przekonania o zasadności wniesionego środka zaskarżenia,   
zaś przekonanie to nie musi mieć odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach prawnych i ich wykładni (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi  
z dnia 26 września 2012 r., sygn. akt I SA/Łd 961/12).

W świetle okoliczności przedmiotowej sprawy nie sposób zatem przyjąć, że organ   
I instancji rozpoznając niniejszą sprawę nie dopełnił obowiązków przewidzianych   
w art. 7, 8, 11, 77 oraz 107 *kpa*, nie wykazując niezbędnej dbałości o dokładne wyjaśnienie sprawy, jak również o należyte uzasadnienie zaskarżonej decyzji. Wszystkie istotne w sprawie fakty i zdarzenia zostały ustalone oraz w dostateczny sposób rozważone, a motywy podjętego rozstrzygnięcia należycie przedstawione   
w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji.

W ocenie *Ministra* materiał zgromadzony w sprawie daje jednoznaczną odpowiedź,   
co do istotnych elementów niezbędnych dla sformułowania oceny prawnej rozpatrywanej sprawy, a nadto zapewnia możliwość oceny zgodności z prawem zaskarżonego aktu.

Dodać należy także, iż z akt sprawy zakończonej wydaniem *decyzji Wojewody Małopolskiego* wynika, że zgłoszone w toku postępowania zarzuty, uwagi i wnioski skarżącej podlegały analizie i były przedmiotem postępowania wyjaśniającego, o czym każdorazowo powiadamiano skarżącą. W szczególności organ I instancji zwrócił się   
do *inwestora* o zajęcie stanowiska odnośnie zarzutów skarżącej. Zatem – wbrew twierdzeniom skarżącej – organ I instancji przeprowadził wyczerpujące postępowanie, doprowadzając do wyjaśnienia całokształtu istotnych okoliczności sprawy, a zwłaszcza kwestii spornych przez nią podniesionych. Zgromadzony przez organ I instancji materiał dowodowy był kompletny i umożliwiał wydanie rozstrzygnięcia, zatem powyższe zarzuty należy uznać za bezpodstawne.

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

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

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

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

**Z upoważnienia**

Marta Maikowska

zastępca dyrektora departamentu

/ kwalifikowany podpis elektroniczny /