Znak pisma: DLI-III.7621.66.2022.JG.12

Warszawa, 31 lipca 2023 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 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), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, po rozpatrzeniu odwołania Pana Ł. M., reprezentowanego przez Pana D. L., Pani B. O., Pani M. K., Pana P. O., Pani R. O. oraz Pana D. O., reprezentowanych przez Pana D. L., Pana A. M., Pana P. K. reprezentowanego przez adw. D. S., oraz T. Z., reprezentowanego przez Prezesa Zarządu - Pana P. R., od decyzji Wojewody Małopolskiego Nr 32/2022 z 18 października 2022 r., znak:   
WI-VI.7820.1.33.2021.MMo, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: Budowa drogi krajowej nr 44 od km 0+669,70 do km 9+713,98 stanowiącej obwodnicę Oświęcimia wraz z budową dwóch mostów nad rz. Wisłą i rz. Sołą, obiektów inżynieryjnych oraz niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi na terenie województwa śląskiego, w powiecie lędzińsko-bieruńskim, w gminie Bojszowy i w powiecie pszczyńskim, gmina Miedźna oraz na terenie województwa małopolskiego, w powiecie oświęcimskim, gminach Oświęcim oraz Miasto Oświęcim, w ramach zadania pn.: Budowa drogi ekspresowej S1 od węzła Kosztowy II w Mysłowicach do węzła Suchy Potok   
w Bielsku-Białej wg wariantu E,

1. **Uchylam:**

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 2 w wierszu 19, licząc od góry strony, oraz na stronie 13 w wierszu 22, licząc od góry strony, zapis:

„2442/32 (2442/3)”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 5 w wierszu 14, licząc od dołu strony, oraz na stronie 7 w wierszu 9, licząc od góry strony, zapis:

„2442/33 (2442/3)”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 5 w wierszu 4, licząc od dołu strony, zapis:

„540/9 (540/3);”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 11, w wierszu 11, licząc od góry strony, oraz na stronie 12, w wierszach 5 i 6, licząc od góry strony, zapis:

„drogą powiatową nr 4127S”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 49 w pozycji 35 tabeli zawierającej wykaz działek objętych podziałem nieruchomości z obrębu 0003 Brzezinka, zapis:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 35 | 2442/3 | 0,1455 | 2442/32 | 0,0019 | 2442/33 | 0,1436 |

„

„

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 73, w pozycji 10 tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu   
  w związku z obowiązkiem budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, zapis:

"

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 10. | OBSZAR WN-007 | 158/27 (158/3), 158/25 (158/6), 158/23 (158/9)  obręb 0009 Pławy, jednostka ewid. 121306\_2 Oświęcim – obszar wiejski | od km 0+800JD–4L do km ok. 3+250 DK44 przebudowa linii WN (demontaż istniejącego słupa, montaż nowego słupa, demontaż istniejących przewodów, montaż nowych przewodów) |

„

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 74 w pozycji 14 tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu   
  w związku z obowiązkiem budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, zapis:

„

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 14. | OBSZAR WN-010 | 2442/31 (2442/17), 2442/33 (2442/3), 2442/28 (2442/1), 2442/35 (2442/10)  obręb 0003 Brzezinka, jednostka ewid. 121306\_2 Oświęcim – obszar wiejski | od km ok. 4+600 DK44 do km ok. 0+090 ul. Pławskiej przebudowa linii WN (demontaż istniejących przewodów, montaż nowych przewodów) |

„

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 74, w pozycji 21 tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu   
  w związku z obowiązkiem budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, zapis:

„

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 21. | OBSZAR WN-015 | 1879/9 (1879/3), 1879/13 (1879/5), 1888/6 (1888/14) obręb 0001 Oświęcim, jednostka ewid. 121301\_1 Oświęcim - miasto | od km ok. 0+700JD-11L do km ok. 5+660 DK44 przebudowa linii WN (montaż nowych przewodów) |

„

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 86 w pozycji 34 tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu   
  w związku z obowiązkiem budowy lub przebudowy urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczególnych, zapis:

„

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 34. | OBSZAR M-030 | 396/10 (396/3), 397/13 (397/4), 386/5 obręb 0009 Pławy, jednostka ewid. 121306\_2 Oświęcim – obszar wiejski,  2442/31 (2442/17), 2442/3 (2442/33), 2442/1 (2442/28) obręb 0003 Brzezinka, jednostka ewid. 121306\_2 Oświęcim – obszar wiejski | Przełożenie  i przebudowa rowu melioracyjnego RM-8 i wykonanie zbieracza systemu drenarskiego |

„

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 87 w wierszu 7, licząc od dołu strony, zapis:

„załącznik nr 1 do niniejszej decyzji”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 89 i 90 w pozycji 10 tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu   
  w zakresie dotyczącym obowiązku budowy lub przebudowy sieci wysokiego napięcia elektroenergetycznego, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 10 | WN-007 | 0009 Pławy | 03-03 | 158/3 | 157/27 | 74,6 | Przebudowa linii WN (demontaż istniejącego słupa, montaż nowego słupa, demontaż istniejących przewodów, montaż nowych przewodów), czynności związane z konserwacją i usuwaniem awarii |
| 03-03 | 158/6 | 158/25 | 119,8 |
| 03-03 | 158/9 | 158/23 | 11,7 |

„

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujące się na stronie 90, w pozycjach 13 i 14 tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu w zakresie dotyczącym obowiązku budowy lub przebudowy sieci wysokiego napięcia elektroenergetycznego, zapisy:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 13 | WN-009 | 0009 Pławy | 03-05 | 376/4 | 376/19 | 2,9 | Przebudowa linii WN (demontaż istniejącego słupa, montaż nowego słupa, montaż nowych przewodów), czynności związane z konserwacją i usuwaniem awarii |
| 03-05 | 376/5 | 376/21 | 105,5 |
| 03-05 | 376/6 | 376/23 | 300,7 |
| 03-05 | 376/2 | 376/17 | 405,5 |
| 03-05 | 372/1 | 372/4 | 322 |
| 03-05 | 380/10 | 380/18 | 5135,1 |
| 03-05 | 380/11 | 380/15 | 311,9 |
| 03-05 | 469/5 | 469/5 | 203,6 |
| 03-05 | 397/6 | 397/15 | 150,8 |
| 03-05 | 396/7 | 396/15 | 2445,8 |
| 03-05 | 396/6 | - | 161,9 |
| 03-05 | 396/4 | - | 176,6 |
| 03-05 | 396/3 | 396/11 | 1718,8 |
| 03-05 | 397/4 | 397/20 | 82,6 |
| 03-05 | 392 | - | 41,9 |
| 03-05 | 389/16 | 389/20 | 78 |
| 03-05 | 385/2 | 385/4 | 48,9 |
| 14 | WN-010 | 0003 Brzezinka | 03-05 | 2442/17 | 2442/31 | 185,9 | Przebudowa linii WN (demontaż istniejących przewodów, montaż nowych przewodów), czynności związane z konserwacja i usuwaniem awarii |
| 03-05 | 2442/3 | 2442/33 | 63,3 |
| 03-05 | 2442/1 | 2442/28 | 3780,1 |
| 03-05 | 2442/10 | 2442/35 | 1181 |

„

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 91, w pozycji 21 tabeli określającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu   
  w zakresie dotyczącym obowiązku budowy lub przebudowy sieci wysokiego napięcia elektroenergetycznego, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 21 | WN-015 | 0001 Oświęcim | 03-06 | 1879/3 | 1879/9 | 362,4 | Przebudowa linii WN (montaż nowych przewodów), czynności związane z konserwacją i usuwaniem awarii |
| 03-06 | 1879/5 | 1879/13 | 417,1 |
| 03-06 | 1886/6 | 1888/14 | 2917 |

„

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 94, w pozycji 2 tabeli zawierającej wykaz terenów wód płynących, obręb 0009 Pławy, jednostka ewidencyjna 121306\_2 Oświęcim – obszar wiejski, zapis:

„

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 2 | 389/17 | 1. Przebudowa rowu melioracyjnego RM-8. 2. Budowa zbieracza systemu drenarskiego. |

„

* rysunki nr 03-03, 03-05, 03-06 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, stanowiącej załączniki nr 1 do zaskarżonej decyzji,
* strony nr 23-24 (zawierające wykaz działek objętych inwestycją) tomu 1.1 Projektu Zagospodarowania Terenu – część opisowa, będącego częścią Projektu Budowlanego, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji jako załącznik nr 3,
* rysunki nr 03-03, 03-05, 03-06 tomu 1/2 Projektu Zagospodarowania Terenu, część rysunkowa, będącego częścią Projektu Budowlanego, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji jako załącznik nr 3,
* rysunki nr 03-03, 03-05, 03-06 tomu 3/2 Projektu Zagospodarowania Terenu, Branża Drogowa, część rysunkowa 2/2, będącego częścią Projektu Budowlanego, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji jako załącznik nr 3,
* mapę z projektem podziału działki nr 2442/3, z obrębu 0003 Brzezinka, stanowiącą część załącznika nr 2m do zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie poprzez:**

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 2 w wierszu 19, licząc od góry strony, oraz na stronie 13 w wierszu 22, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„2442/37 (2442/15)”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 5 w wierszu 14, licząc od dołu strony, oraz na stronie 7 w wierszu 9, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„2442/38 (2442/15)”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 5 w wierszu 4, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

„540/9 (540/3), 2572/7, 2572/9;”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 11, w wierszu 11, licząc od góry strony, oraz na stronie 12, w wierszach 5 i 6, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„drogą powiatową nr 4137S”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 49 w pozycji 35 tabeli zawierającej wykaz działek objętych podziałem nieruchomości z obrębu 0003 Brzezinka, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 35 | 2442/15 | 0,1437 | 2442/37 | 0,0019 | 2442/38 | 0,1418 |

„

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 73, w pozycji 10 tabeli zawierającej ograniczenia w związku z obowiązkiem budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 10. | OBSZAR WN-007 | 141/2 (141), 158/27 (158/3), 158/25 (158/6), 158/23 (158/9),  obręb 0009 Pławy, jednostka ewid. 121306\_2 Oświęcim – obszar wiejski | od km 0+800JD–4L do km ok. 3+250 DK44 przebudowa linii WN (demontaż istniejącego słupa, montaż nowego słupa, demontaż istniejących przewodów, montaż nowych przewodów) |

**„**

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 74 w pozycji 14 tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem   
  w korzystaniu w związku z obowiązkiem budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 14. | OBSZAR WN-010 | 2442/31 (2442/17), 2442/38 (2442/15), 2442/28 (2442/1), 2442/35 (2442/10)  obręb 0003 Brzezinka, jednostka ewid. 121306\_2 Oświęcim – obszar wiejski | od km ok. 4+600 DK44 do km ok. 0+090 ul. Pławskiej przebudowa linii WN (demontaż istniejących przewodów, montaż nowych przewodów) |

„

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 74, w pozycji 21 tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem   
  w korzystaniu w związku z obowiązkiem budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 21. | OBSZAR WN-015 | 1879/9 (1879/3), 1879/13 (1879/5), 1888/14 (1888/6) obręb 0001 Oświęcim, jednostka ewid. 121301\_1 Oświęcim - miasto | od km ok. 0+700JD-11L do km ok. 5+660 DK44 przebudowa linii WN (montaż nowych przewodów) |

**„**

* dodanie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, na stronie 75, w tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu w związku   
  z obowiązkiem budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, po zapisie znajdującym się w pozycji nr 26, zapisu stanowiącego treść nowej pozycji nr 27 tabeli:

„

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 27. | OBSZAR WN-21 | 2572/7, 2572/9  Obręb 0004 Brzezinka, jednostka ewid. 121301\_1 Oświęcim - miasto | ok 5+350 DK44 str. L do km ok 5+405 DK44 str. L przebudowa linii NN 220 kV (rozbiórka przewodów, montaż przewodów) |

„

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 86 w pozycji 34 tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem   
  w korzystaniu w związku z obowiązkiem budowy lub przebudowy urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczególnych, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 34. | OBSZAR M-030 | 396/10 (396/3), 397/13 (397/4), 386/5 obręb 0009 Pławy, jednostka ewid. 121306\_2 Oświęcim – obszar wiejski,  2442/31 (2442/17), 2442/38 (2442/15), 2442/28 (2442/1) obręb 0003 Brzezinka, jednostka ewid. 121306\_2 Oświęcim – obszar wiejski | Przełożenie i przebudowa rowu melioracyjnego RM-8 i wykonanie zbieracza systemu drenarskiego |

„

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 87 w wierszu 7, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

„załącznik do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 89 i 90, w pozycji 10 tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem   
  w korzystaniu w zakresie dotyczącym obowiązku budowy lub przebudowy sieci wysokiego napięcia elektroenergetycznego, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 10 | WN-007 | 0009 Pławy | 03-03 | 158/3 | 158/27 | 74,6 | Przebudowa linii WN (demontaż istniejącego słupa, montaż nowego słupa, demontaż istniejących przewodów, montaż nowych przewodów), czynności związane z konserwacją i usuwaniem awarii |
| 03-03 | 158/6 | 158/25 | 119,8 |
| 03-03 | 158/9 | 158/23 | 11,7 |

„

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 90, w pozycjach 13 i 14 tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu w zakresie dotyczącym obowiązku budowy lub przebudowy sieci wysokiego napięcia elektroenergetycznego, nowych zapisów:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 13 | WN-009 | 0009 Pławy | 03-05 | 376/4 | 376/19 | 2,9 | Przebudowa linii WN (demontaż istniejącego słupa, montaż nowego słupa, montaż nowych przewodów), czynności związane z konserwacją i usuwaniem awarii |
| 03-05 | 376/5 | 376/21 | 105,5 |
| 03-05 | 376/6 | 376/23 | 300,7 |
| 03-05 | 376/2 | 376/17 | 405,5 |
| 03-05 | 372/1 | 372/4 | 322 |
| 03-05 | 380/10 | 380/18 | 5135,1 |
| 03-05 | 380/11 | 380/15 | 311,9 |
| 03-05 | 469/5 | 469/8 | 203,6 |
| 03-05 | 397/6 | 397/15 | 150,8 |
| 03-05 | 396/7 | 396/15 | 2445,8 |
| 03-05 | 396/6 | - | 161,9 |
| 03-05 | 396/4 | - | 176,6 |
| 03-05 | 396/3 | 396/11 | 1718,8 |
| 03-05 | 397/4 | 397/20 | 82,6 |
| 03-05 | 392 | - | 41,9 |
| 03-05 | 389/16 | 389/20 | 78 |
| 03-05 | 385/2 | 385/4 | 48,9 |
| 14 | WN-010 | 0003 Brzezinka | 03-05 | 2442/17 | 2442/31 | 185,9 | Przebudowa linii WN (demontaż istniejących przewodów, montaż nowych przewodów), czynności związane z konserwacja i usuwaniem awarii |
| 03-05 | 2442/15 | 2442/38 | 63,3 |
| 03-05 | 2442/1 | 2442/28 | 3780,1 |
| 03-05 | 2442/10 | 2442/35 | 1181 |

„

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 91, w pozycji 21 w tabeli zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem   
  w korzystaniu w zakresie dotyczącym obowiązku budowy lub przebudowy sieci wysokiego napięcia elektroenergetycznego, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 21 | WN-015 | 0001 Oświęcim | 03-06 | 1879/3 | 1879/9 | 362,4 | Przebudowa linii WN (montaż nowych przewodów), czynności związane z konserwacją  i usuwaniem awarii |
| 03-06 | 1879/5 | 1879/13 | 417,1 |
| 03-06 | 1888/6 | 1888/14 | 2917 |

„

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 94, w pozycji 2 tabeli zawierającej wykaz terenów wód płynących, obręb 0009 Pławy, jednostka ewidencyjna 121306\_2 Oświęcim – obszar wiejski, nowego zapisu:

„

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 2 | 389/17 | 1.Przebudowa rowu melioracyjnego RM-8.  2. Budowa zbieracza systemu drenarskiego.  3. Przebudowa linii NN 220 kV Byczyna – Poręba, Poręba – Czeczot. |

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych rysunków nr: 03-03, 03-05,   
  03-06 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi,   
  z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, stanowiących załączniki nr 1.1-1.3 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych stron nr: 23-24 (zawierających wykaz działek objętych inwestycją) tomu 1.1 Projektu Zagospodarowania Terenu – część opisowa, będącego częścią Projektu Budowlanego, stanowiących załącznik nr 2.1 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych rysunków nr: 03-03, 03-05,   
  03-06 tomu 1/2 Projektu Zagospodarowania Terenu, część rysunkowa, stanowiących załączniki nr 2.2-2.4 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych rysunków nr: 03-03, 03-05,   
  03-06 tomu 3/2 Projektu Zagospodarowania Terenu, Branża Drogowa, część rysunkowa, stanowiących załączniki nr 2.5-2.7 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie dokumentów potwierdzających uprawnienia budowlane projektantów i sprawdzających oraz przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa, stanowiących załączniki nr 2.8 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, mapy w skali 1:500 z projektem podziału działki nr 2442/15 z obrębu 0003 Brzezinka, stanowiącej załącznik nr 3 do niniejszej decyzji,

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

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem złożonym osobiście w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie   
w dniu 10 maja 2021 r., skorygowanym i uzupełnionym w trakcie prowadzonego postępowania, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zwany dalej „*inwestorem*”, reprezentowany przez Pana P. Z., wystąpił do Wojewody Małopolskiego   
o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: Budowa drogi krajowej nr 44 od km 0+669,70 do km 9+713,98 stanowiącej obwodnicę Oświęcimia wraz z budową dwóch mostów nad rz. Wisłą i rz. Sołą, obiektów inżynieryjnych oraz niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi na terenie województwa śląskiego, w powiecie lędzińsko-bieruńskim, w gminie Bojszowy i w powiecie pszczyńskim, gmina Miedźna oraz na terenie województwa małopolskiego, w powiecie oświęcimskim, gminach Oświęcim oraz Miasto Oświęcim, w ramach zadania pn.: Budowa drogi ekspresowej S1 od węzła Kosztowy II w Mysłowicach do węzła Suchy Potok w Bielsku-Białej wg wariantu E. *Inwestor* wniósł także, odrębnym wnioskiem złożonym w dniu 21 czerwca 2022 r., 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 18 października 2022 r. decyzję Nr 32/2022 z 18 października 2022 r., znak: WI-VI.7820.1.33.2021.MMo, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: Budowa drogi krajowej nr 44 od km 0+669,70 do km 9+713,98 stanowiącej obwodnicę Oświęcimia wraz z budową dwóch mostów nad rz. Wisłą i rz. Sołą, obiektów inżynieryjnych oraz niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi na terenie województwa śląskiego, w powiecie lędzińsko-bieruńskim, w gminie Bojszowy i w powiecie pszczyńskim, gmina Miedźna oraz na terenie województwa małopolskiego, w powiecie oświęcimskim, gminach Oświęcim oraz Miasto Oświęcim, w ramach zadania pn.: Budowa drogi ekspresowej S1 od węzła Kosztowy II   
w Mysłowicach do węzła Suchy Potok w Bielsku-Białej wg wariantu E, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Małopolskiego*”.

Postanowieniem z dnia 19 października 2022 r., znak: WI-XI.7820.1.33.2021.MMo, Wojewoda Małopolski, działając na podstawie art. 17 ust. 1 i 3 *specustawy drogowej* oraz art. 108 § 2 *kpa*, nadał *decyzji Wojewody Małopolskiego* rygor natychmiastowej wykonalności.

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

* Pan Ł. M., reprezentowany przez Pana D. L. (pismo z dnia 21 października 2022 r., przesłane za pośrednictwem platformy ePUAP, pismo uzupełniające z dnia   
  2 listopada 2022 r.),
* Pani B. O., Pani M. K. oraz Pan P. O., reprezentowani przez Pana D. L. [pismo z dnia 2 listopada 2022 r., nadane w dniu 4 listopada 2022 r. w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 896, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo pocztowe*”, pismo uzupełniające z dnia 16 listopada 2022 r.],
* Pani R. O. oraz Pan D. O., reprezentowani rzez Pana D. L. (pismo z dnia 3 listopada 2022 r., nadane w dniu 4 listopada 2022 r. w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo Pocztowe*),
* Pan A. M. (pismo z dnia 10 listopada 2022 r., nadane w tym samym dniu   
  w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo Pocztowe*),
* Pan P. K., reprezentowany przez adw. D. S. (pismo z dnia 21 listopada 2022 r., nadane w tym samy dniu w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego   
  w rozumieniu *ustawy Prawo Pocztowe*),
* Pan P. R., Prezes Zarządu T. Z. (pismo z dnia 9 listopada 2022 r. przesłane za pośrednictwem platformy ePUAP, pismo uzupełniające z dnia 4 stycznia 2023 r.).

W odwołaniach, wniesionych w terminie, oraz pismach uzupełniających, 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 15 kwietnia 2022 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Technologii (Dz. U. z 2022 r.   
poz. 838) - jest 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.

W tym miejscu należy wyjaśnić, iż w dniu 19 września 2020 r. weszła w życie ustawa   
z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 471), zwana dalej „*ustawą nowelizującą*”. Jednocześnie wydane zostało rozporządzenie 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). Zgodnie z § 25 tego rozporządzenia, uchylone zostało dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r.   
w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1935), zwane dalej „*rozporządzeniem w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*”. Jednakże, zgodnie z art. 26 *ustawy nowelizującej*, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy inwestor do wniosku o wydanie decyzji   
o pozwoleniu na budowę albo wniosku o zatwierdzenie projektu budowlanego,   
albo zgłoszenia budowy może dołączyć projekt budowlany sporządzony na podstawie przepisów ustawy zmienianej w [art. 1](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytiobyg42taltqmfyc4njtgyytgojqha) w brzmieniu dotychczasowym. W niniejszym postępowaniu *inwestor* zastosował powyższy przepis, a tym samym przedmiotowa sprawa podlega rozpatrzeniu w oparciu o przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (t.j. 2023 r. poz. 682, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo budowlane*”,   
w brzmieniu dotychczas obowiązującym, a także w oparciu o przepisy *rozporządzenia   
w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*.

Zaznaczenie wymaga również, 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)](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytimbrge3te), oraz samo ww. 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 2016 r. [poz. 124](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtgmydsmjvgyytc)   
z późn. zm.), zwane dalej „*rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dróg publicznych*”**.** 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 niniejszego 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, przedmiotowa sprawa podlega rozpatrzeniu w oparciu   
o przepisy *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dróg publicznych.*

Projekt budowlany został wykonany i sprawdzony przez osoby spełniające warunki,   
o których mowa w art. 12 ust. 7 *ustawy Prawo budowlane*. Zgodnie z art. 20 ust. 4 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 – 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 w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*, jak również jest zgodny z:

* decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia   
  30 czerwca 2016 r., znak: WOOŚ.4200.1.2015.AM.48, zwaną dalej „*decyzją RDOŚ   
  w Katowicach z dnia 30 czerwca 2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach*”, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S1 od węzła „Kosztowy II” w Mysłowicach do węzła „Suchy Potok”   
  w Bielsku – Białej” wg wariantu E,
* decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 3 października 2022 r., znak: DOOŚ-WDŚZOO.420.30.2022,mko.8, zwaną dalej „*decyzją GDOŚ   
  o środowiskowych uwarunkowaniach*”, uchylającą w części i orzekającą co do istoty sprawy lub umarzającą postępowanie w tym zakresie, a w pozostałej części utrzymującą w mocy *decyzję RDOŚ w Katowicach z dnia 30 czerwca 2016 r.   
  o środowiskowych uwarunkowaniach,*
* decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia   
  5 października 2021 r., znak: WOOŚ.420.10.2021.KC.15, zwaną dalej „*decyzją RDOŚ w Katowicach z dnia 5 października 2021 r. określającą środowiskowe uwarunkowania”,* określającą środowiskowe uwarunkowania przedsięwzięcia pn.: Budowa   
  i przebudowa dróg lokalnych, dodatkowych jezdni, linii energetycznych WN, SN i NN, sieci wodociągowej, linii sieci teletechnicznych, urządzeń melioracyjnych, rowów odwodnieniowych oraz wykonaniu odcinkowych regulacji cieków   
  i przebudowie innej infrastruktury technicznej w związku z realizacją inwestycji Budowa drogi krajowej nr 44 od km 0+669,70 do km 9+713,98 stanowiącej obwodnicę Oświęcimia wraz z budową dwóch mostów nad rz. Wisłą i rz. Solą, obiektów inżynieryjnych oraz niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami   
  i urządzeniami budowlanymi na terenie województwa śląskiego, w powiecie lędzińsko – bieruńskim, w gminie Bojszowy i powiecie pszczyńskim, gmina Miedźna oraz na terenie województwa małopolskiego, w powiecie oświęcimskim, gmina Oświęcim oraz Miasto Oświęcim w ramach Budowy drogi ekspresowej S1 od węzła „Kosztowy II” w Mysłowicach do węzła „Suchy Potok” w Bielsku – Białej według wariantu E,
* decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 20 sierpnia 2021 r., znak: OO.420.7.2021.MSI, zwaną dalej „*decyzją RDOŚ w Krakowie   
  o środowiskowych uwarunkowaniach*”, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: Budowa i przebudowa linii elektroenergetycznej WN o napięciu znamionowym 220 kV w związku z realizacją inwestycji: Budowa drogi krajowej   
  nr 44 od km 0+669,70 do km 9+713,98 stanowiącej obwodnicę Oświęcimia wraz   
  z budową dwóch obiektów mostowych nad rz. Wisła i rz. Solą, obiektów inżynieryjnych oraz niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi na terenie województwa śląskiego, w powiecie lędzińsko – bieruńsko, w gminie Bojszowy i powiecie pszczyńskim, gmina Miedźna oraz na terenie województwa małopolskiego, w powiecie oświęcimskim, gmina Oświęcim oraz Miasto Oświęcim w ramach Budowy drogi ekspresowej S1 pd węzła „Kosztowy II”   
  w Mysłowicach do węzła „Suchy Potok” w Bielsku – Białej według wariantu E.
* postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia   
  4 października 2022 r., znak: OO.4222.5.2021.TP, uzgadniającym realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, zwanym dalej „*postanowieniem uzgadniającym*”,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 10 maja 2021 r., znak: KR.RUZ.4210.48.2021.BS, udzielającą pozwolenia wodnoprawnego,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 19 lipca 2021 r., znak: KR.RUZ.4210.68.2021.BS, udzielającą pozwolenia wodnoprawnego,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 23 lipca 2021 r., znak: GL.RUZ.4210.68.2021.BS, udzielającą pozwolenia wodnoprawnego,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 23 lipca 2021 r., znak: GL.RUZ.4210.70.2021.BS, udzielającą 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*, bądź dowody potwierdzające doręczenie wystąpień o ich wydanie, w przypadku ich niewydania, co należało potraktować jako brak zastrzeżeń do wniosku.

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 7 września r., znak:   
WI-VI.7820.1.33.2021.MMo, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczeń w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie, w Śląskim Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach, w Urzędzie Miasta Oświęcim, w Urzędzie Gminy Oświęcim, Urzędzie Gminy Bojszowy, w Urzędzie Gminy Miedźna, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów oraz w prasie lokalnej. W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy.

Następnie, w związku ze zmianą zakresu inwestycji na wniosek inwestora, zgodnie   
z art. 11d ust. 5 *specustawy drogowej*, Wojewoda Małopolski pismem z dnia 29 kwietnia 2022 r., znak: WI-VI.7820.1.33.2021.MMo, zawiadomił o powyższym fakcie wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji   
o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczeń   
w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie, w Śląskim Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach, w Urzędzie Miasta Oświęcim, w Urzędzie Gminy Oświęcim, Urzędzie Gminy Bojszowy, w Urzędzie Gminy Miedźna, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów oraz w prasie lokalnej. 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 strony postępowania wniosły uwagi i zastrzeżenia do planowanej inwestycji, które organ I instancji przesłał *inwestorowi*   
w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez strony postępowania.

Z uwagi na wniosek *inwestora* oraz nałożony w *decyzji RDOŚ w Katowicach z dnia   
30 czerwca 2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach* obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, działając na podstawie art. 89 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*”, pismem   
z dnia 3 listopada 2021 r., znak: WI-VI.7820.1.33.2021.MMo, 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. W trakcie postępowania, do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego zostały zgłoszone uwagi i wniosku dotyczące przedmiotowego przedsięwzięcia, które zostały przekazane Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie.

Wojewoda Małopolski pismem z dnia 12 kwietnia 2022 r. poinformował Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o zmianach zakresu inwestycji wprowadzonych przez *inwestora* we wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. W związku z powyższym, Regionalny dyrektor Ochrony Środowiska   
w Krakowie pismem z dnia 4 maja 2022 r., znak: OO.4222.5.2021.TP, wystąpił do Wojewody Małopolskiego o ponowne zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie   
z art. 33-36 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, 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. Złożone uwagi i wniosku zostały przekazane Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie.

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 18 października 2022 r. wydał decyzję, znak:   
WI-VI.7820.1.33.2021.MMo, o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji drogowej.Nadając postanowieniem z dnia 19 października 2022 r., znak:   
WI-XI.7820.1.33.2021.MMo, 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 w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie, w Śląskim Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach, w Urzędzie Miasta Oświęcim, w Urzędzie Gminy Oświęcim, Urzędzie Gminy Bojszowy, w Urzędzie Gminy Miedźna, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów oraz w prasie lokalnej. Dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Małopolskiego* organ I instancji poinformował o wydaniu decyzji w drodze zawiadomień z dnia 28 października 2022 r., znak:   
WI-VI.7820.1.33.2021.MMo, 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*.

Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Małopolskiego w treści przedmiotowej decyzji – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej* – terminu wydania nieruchomości i opróżnienia lokali oraz innych pomieszczeń na 121 dzień od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację omawianego przedsięwzięcia stanie się ostateczna. 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 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.

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. 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).

Przekładając powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy, zauważyć należy,   
iż z treści pisma Wydziału Skarbu Państwa i Nieruchomości Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie z dnia 19 stycznia 2023 r., znak:   
WS-II.7570.5.780.2022.MS, wynika, iż na mocy decyzji Wojewody Małopolskiego z dnia 3 stycznia 2022 r., znak: WS-IV.7533.1.1664.2021.DC, dokonano w ewidencji gruntów i budynków podziału działki 2442/3, położonej w obrębie 0003 Brzezinka, na działki 2442/13, 2442/14 i 2442/15. Działki nr 2442/13 i 2442/14 z mocy prawa stały się własnością Powiatu Oświęcimskiego.

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 2442/3, obręb 0003 Brzezinka, została objęta w części liniami rozgraniczającymi teren planowanego przedsięwzięcia i uległa podziałowi na działkę   
nr 2442/32 (przeznaczoną pod planowaną inwestycję drogową) oraz na działkę   
nr 2442/33 (pozostającą własnością dotychczasowego właściciela).

Z uwagi na powyższe, nastąpiła konieczność dokonania zmian w d*ecyzji Wojewody Małopolskiego*, a tym samym konieczne było skorygowanie dokumentacji mapowej   
(w tym podziałowej) i projektowej dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego poprzez wprowadzenie odpowiednich zmian wynikających z ww. informacji pozyskanych od Wojewody Małopolskiego.

Powyższe stanowiło przedmiot korespondencji kierowanej do *inwestora* za pismem z dnia 22 maja 2023 r., znak: DLI-III.7621.66.2022.JG.7.

Przy piśmie z dnia 6 czerwca 2023 r., znak: KW\_3053\_2023\_2S5S, *inwestor* przedłożył skorygowaną dokumentację mapową (w tym podziałową) i projektową uwzględniającą powyższe zmiany. Z powyższych dokumentów wynika, iż przedmiotową inwestycją drogową aktualnie objęta jest działka nr 2442/15, która ulega podziałowi na działki   
nr 2442/37 i 2442/38, z czego działka nr 2442/37 przewidziana jest pod inwestycję,   
a działka nr 2442/38 zostanie przy dotychczasowym właścicielu.

Przenosząc powyższe na grunt przedmiotowej sprawy, stwierdzić 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, dla którego istnieje potrzeba ustalenia obowiązku budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu oraz urządzeń wodnych zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e i f *specustawy drogowej*, jak również w zakresie podziałów nieruchomości dokonanych na potrzeby realizacji omawianego przedsięwzięcia drogowego. Organ odwoławczy zatwierdził podział działki nr 2442/15, obręb 0003 Brzezinka, na działki nr 2442/37   
i 2442/38, obręb 0003 Brzezinka. Wskazał również, że przedmiotowa inwestycja drogowa będzie realizowana na działce nr 2442/37 znajdującej się w liniach rozgraniczających teren projektowanego pasa drogi wojewódzkiej, oraz na działce 2442/38 – położonej w granicach terenu, dla którego istnieje potrzeba ustalenia obowiązku budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu oraz urządzeń wodnych zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e i f *specustawy drogowej*.

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* [rysunku nr 03-05 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych,   
oraz istniejące uzbrojenie terenu, mapy z projektem podziału ww. nieruchomości, strony nr 24 (zawierającej wykaz działek objętych inwestycją) tomu 1.1 Projektu Zagospodarowania Terenu – część opisowa, będącego częścią Projektu Budowlanego, rysunku nr 03-05 tomu 1/2 Projektu Zagospodarowania Terenu, część rysunkowa, będącego częścią Projektu Budowlanego, oraz rysunku nr 03-05 tomu 3/2 Projektu Zagospodarowania Terenu, Branża Drogowa, część rysunkowa 2/2, będącego częścią Projektu Budowlanego].

Analizując kontrolowaną *decyzję Wojewody Małopolskiego* wraz z załącznikami do niej,  
tj. mapą z proponowanym przebiegiem drogi z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenia terenu, załącznikami nr 2s i 2m zawierającymi mapy z projektami podziałów nieruchomości wraz z tabelarycznymi wykazami zmian gruntowych, jak również biorąc pod uwagę treść pism *inwestora* z dnia 10 stycznia 2023 r., znak: KW\_2603\_2023\_2S5S, z dnia 1 lutego 2023 r., znak: KW\_2672\_2023\_2S5S, oraz z dnia 16 marca 2023 r., znak: KW\_2819\_2023\_2S5S, *Minister* dostrzegł niżej opisane nieprawidłowości.

Organ odwoławczy zauważył, iż w pkt I i II na stronie 11 i 12 zaskarżonej decyzji Wojewoda Małopolski błędnie wskazał numer drogi powiatowej jako 41273S. Zgodnie bowiem ze zgromadzonym materiałem dowodowym ww. droga powiatowa została oznaczona numerem 4137S. Mając powyższe na uwadze, w pkt I niniejszej decyzji *Minister* skorygował powyższy zapis.

Poza tym, *Minister* zwrócił uwagę na rozbieżności występujące w decyzji organu   
I instancji dotyczące działki nr 141 z obrębu 0009 Pławy. Na stronie 5 kontrolowanej decyzji, w części, gdzie wymieniono numery działek podlegające ograniczeniu   
w korzystaniu dla realizacji obowiązku budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu, Wojewoda Małopolski wskazał, iż pod realizację omawianej inwestycji przeznaczona jest   
m.in. działka 141/2, obręb 0009 Pławy, powstała z podziału działki nr 141, obręb 0009 Pławy. Natomiast zgodnie z zapisem widniejącym na stronie 73 tabeli zawierającej ograniczenia w związku z obowiązkiem budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu w pozycji 10 nie wskazano działki 141/2, obręb 0009 Pławy. Ponadto, *inwestor* w piśmie z dnia 16 marca 2023 r. zasygnalizował, iż w przedmiotowej tabeli pominięto działkę 141/2 (wydzieloną z działki nr 141), podczas gdy na rysunku 03-03 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, występuje ona w OBSZARZE   
WN-007, gdzie ujęto działki podlegające ograniczeniu w korzystaniu.

Ponadto, *inwestor* pismem z dnia 16 marca 2023 r. zwrócił się do organu odwoławczego o dokonanie korekty w tabeli na stronie 74 zaskarżonej decyzji, zawierającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu w związku z obowiązkiem budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu oraz w tabeli na stronie 91 *decyzji Wojewody Małopolskiego* określającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu   
w zakresie dotyczącym obowiązku budowy lub przebudowy sieci wysokiego napięcia elektroenergetycznego. *Inwestor* wyjaśnił, iż dostrzeżona rozbieżność polega na tym,   
że w tabeli na stronie 74 działkę nr 1888/14 (1888/6) wpisano „w odwrotnej kolejności”, natomiast w tabeli na stronie 91 podano błędny numer działki 1886/6, zamiast 1888/6. Powyższe znajduje potwierdzenie we wniosku o wydanie *decyzji Wojewody Małopolskiego* oraz na załączniku nr 1 do ww. decyzji, tj. rysunku 03-06 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu.

Dodatkowo, z dokonanej przez organ odwoławczy analizy *decyzji Wojewody Małopolskiego* wynika, że w tabeli na stronie 89 zaskarżonej decyzji, w części, gdzie wskazano wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości, Wojewoda Małopolski błędnie podał, iż działka nr 158/3, obręb 0003 Pławy, podzieliła się m.in. na działkę nr 157/27 podlegającą ograniczeniu w korzystaniu. Zgodnie bowiem z załączoną do wniosku *inwestora* mapą zawierającą projekt podziału nieruchomości   
nr 158/3, obręb 0003 Pławy, stanowiącą załącznik nr 2m do *decyzji Wojewody Małopolskiego*,z działki nr 158/3 powstała m.in. działka nr 158/27 (a nie – jak wskazano na stronie 89 przedmiotowej decyzji – działka nr 157/27). Wobec powyższego, *Minister* uchylił znajdujący się na stronie 89 *decyzji Wojewody Małopolskiego* błędny zapis i orzekł w tym zakresie poprzez wskazanie prawidłowego numeru działki powstałej po podziale.

Dalsza analiza zebranego w niniejszej sprawie materiału dowodowego wykazała, iż na stronie 90 zaskarżonej decyzji w tabeli określającej wykaz obszarów objętych ograniczeniem w korzystaniu w zakresie dotyczącym obowiązku budowy lub przebudowy sieci wysokiego napięcia elektroenergetycznego błędnie wskazano numer działki 469/5 w kolumnie określającej numer działki po podziale. Wobec tego nastąpiła konieczność wyeliminowania opisanej wyżej nieprawidłowości poprzez wskazanie,   
iż z działki 469/5, obręb 0009 Pławy, została wydzielona działka 469/8, która podlega ograniczeniu w korzystaniu. Powyższe koresponduje z rozwiązaniami przedstawionymi w dokumentacji podziałowej i mapowej przedłożonej przez *inwestora* wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację spornej inwestycji, a następnie zatwierdzonej przez Wojewodę Małopolskiego jako załączniki do zaskarżonej decyzji.

Organ II instancji dostrzegł również, iż w zaskarżonej decyzji na stronie 94 w pozycji 2 tabeli zawierającej wykaz terenów wód płynących wskazano, że na działce nr 389/17, obręb 0009 Pławy, przewidziano do wykonania przebudowę rowu melioracyjnego RM-8 oraz budowę zbieracza systemu drenarskiego. Organowi I instancji umknęło natomiast, iż *inwestor* we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji przewidział na ww. działce również przebudowę linii NN 220 kV Byczyna – Poręba, Poręba – Czeczot. Powyższe wynika także z dokumentacji projektowej niniejszej sprawy. W związku z powyższym, koniecznym stało się skorygowanie zapisów widniejących w tabeli na stronie 94 *decyzji Wojewody Mazowieckiego*.

Jednocześnie, *inwestor* w toku postępowania odwoławczego przedłożył niezbędną dokumentację mapową (w tym podziałową) i projektową uwzględniające wszelkie zmiany, jakie zostały dokonane w trakcie niniejszego postępowania, co zostało uwzględnione w niniejszym rozstrzygnięciu poprzez uchylenie odpowiednich rysunków mapy z przebiegiem drogi, mapy podziałowej oraz odpowiednich arkuszy części rysunkowej Projektu zagospodarowania terenu i zatwierdzenie w to miejsce właściwej dokumentacji, stanowiące załączniki do niniejszej decyzji.

Wobec powyższego, w pkt I rozstrzygnięcia, *Minister* zatwierdził dokumenty potwierdzające uprawnienia budowlane projektantów oraz sprawdzających   
i przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa aktualne w dacie sporządzenia skorygowanych arkuszy części rysunkowych Projektu zagospodarowania terenu, jako załączniki do niniejszej decyzji.

Należy również zauważyć, iż w piśmie z dnia 1 lutego 2023 r., uszczegółowionym pismem z dnia 6 czerwca 2023 r. oraz z dnia 4 lipca 2023 r., *inwestor* wniósł o określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości nr 2572/7 i 2572/9, obręb 0004 Brzezinka, stanowiących teren linii kolejowej, podlegających – zgodnie z *decyzją Wojewody Małopolskiego* – zajęciu na podstawie art. 20a *specustawy drogowej* (nieodpłatne zajęcie), na których przewidziano do wykonania m.in. przebudowę linii NN 220 kV. *Inwestor* wniósł o określenie wobec ww. działek ograniczenia w korzystaniu poprzez nałożenie na właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości obowiązku udostępnienia nieruchomości nie tylko w czasie trwania robót budowlanych, ale także po zakończeniu tych robót w związku z koniecznością konserwacji urządzeń przesyłowych lub usunięcia ich awarii.

W ww. piśmie z dnia 4 lipca 2023 r. *inwestor* wskazał, iż ustanowienie trwałego ograniczenia w sposobie korzystania z działki nr 2572/7 i 2572/9 na rzecz każdoczesnego właściciela linii 220kV w obszarze pasa technologicznego ww. linii, związane jest z koniecznością zapewnienia dostępu w celu prowadzenia prac konserwatorskich oraz usuwania awarii. Trwałe ograniczenie, o którym mowa powyżej, dotyczy nieruchomości, na których planowane są nowe stanowiska słupów, oraz nieruchomości, które znajdować się będą w pasie technologicznym przełożonego odcinka linii, w zakresie którego nastąpi, w wyniku usunięcia kolizji, zmiana przebiegu osi linii w stosunku do osi istniejącej linii. *Inwestor* podkreślił przy tym, iż tego rodzaju zmiany w *decyzji Wojewody Małopolskiego* są niezbędne również z uwagi na konieczność wywiązania się z zapisów umowy zawartej z zarządcą przedmiotowej sieci.

Wobec tego wskazać należy, iż w decyzji o zezwoleniu na realizację omawianej inwestycji drogowej, na stronie 5 i 6 oraz w tabeli na stronach od 71 do 83 organ I instancji określił ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości na czas realizacji obowiązków ustalonych   
w myśl rt.. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e *specustawy drogowej* poprzez zobowiązanie właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości do ich udostępnienia w celu dokonania budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu – na czas prowadzonych robót budowlanych. Ponadto, na stronie 87 w pkt. 10 organ wojewódzki ustanowił obowiązek udostępnienia ww. nieruchomości w celu wykonania czynności związanych   
z konserwacją oraz usuwaniem awarii ww. urządzeń (czyli tzw. „trwałe ograniczenie”,   
a nie tylko na czas realizacji inwestycji). Powyższe zapisy w *decyzji Wojewody Małopolskiego* nie dotyczyły jednak ww. działek, ujętych w pkt 11 zaskarżonej decyzji.

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](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytanrzg44teltqmfyc4mzxgi2tknrvgi) i [art. 124a](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytanrzg44teltqmfyc4mzxgi2tknrvg4) 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*”.

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 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.Ustawa 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.

Powyższego, w ocenie *Ministra*, nie zmienia fakt, iż *decyzja Wojewody Małopolskiego* wobec przedmiotowych nieruchomości wywołuje skutek określony w art. 20a *specustawy drogowej*.

Wskazać należy, iż zgodnie z art. 20a ust. 1 *specustawy drogowej* (w brzmieniu sprzed nowelizacji, która weszła w życie w dniu 2 października 2022 r., znajdującym zastosowanie w przedmiotowej sprawie), w przypadku gdy inwestycja drogowa wymaga przejścia przez tereny wód płynących bądź tereny linii kolejowej, właściwy zarządca drogi jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia tego terenu na czas realizacji tej inwestycji. Zgodnie zaś z ust. 2 tego przepisu, właściwy zarządca drogi nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia w drodze pisemnego porozumienia z zarządcą infrastruktury kolejowej lub z odpowiednimi podmiotami, o których mowa w [art. 212 ust. 1](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytcmzyheydeltqmfyc4mzzg4ztanjrga) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, zakres, warunki   
i termin zajęcia tego terenu.

Powyższe przepis - według stanu prawnego znajdującego zastosowanie w analizowanym przypadku - reguluje zatem kwestię zajęcia terenu linii kolejowej wyłącznie na czas realizacji inwestycji drogowej.

W omawianym przepisie ustawodawca nie uregulował zatem w sposób szczególny kwestii znoszenia przez zarządcę infrastruktury kolejowej prac związanych z usuwaniem awarii i konserwacją sieci uzbrojenia terenu. Pozostawienie tej kwestii porozumieniu stron, o którym mowa w art. 20a ust. 2 *specustawy drogowej*, bądź konieczności zawarcia odpowiedniej umowy cywilnoprawnej, wypaczałoby zaś cel, dla jakiego tak istotna kwestia, jakim jest budowa drogi publicznej, została poddana regulacji w formie specustawy   
(por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 24 stycznia 2018 r., sygn. akt II OSK 2977/17).

Tym samym, w ocenie *Ministra,* wykładnia dotychczasowego brzmienia art. 20a *specustawy drogowej* prowadzi do wniosku, iż możliwe jest określenie ograniczenia w korzystaniu   
z nieruchomości, a w szczególności tzw. trwałego ograniczenia, w stosunku do terenów linii kolejowej.

*Minister* uznał zatem, iż argumentacja przedstawiona przez *inwestora* w ww. pismach przemawia za dokonaniem zmiany *decyzji Wojewody Małopolskiego* we wskazanym powyżej zakresie. W związku z powyższym, *Minister* ujął wskazane przez *inwestora* działki nr 2572/7 i 2572/9, obręb 0004 Brzezinka, również w tabeli znajdującej się na stronie 75 *decyzji Wojewody Małopolskiego* (dodana pozycja nr 27) tak, aby znajdował do nich zastosowanie zapis znajdujący się w pkt 10 zaskarżonej decyzji, określający obowiązek udostępniania nieruchomości każdoczesnemu właścicielowi sieci uzbrojenia terenu.

Wyjaśnić również należy, iż w dniu 19 września 2021 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie uzgadniania projektu zagospodarowania działki lub terenu, projektu architektoniczno-budowlanego, projektu technicznego oraz projektu urządzenia przeciwpożarowego pod względem zgodności z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej (Dz. U. z 2021 r.   
poz. 1722).

Stosownie do § 7 ww. rozporządzenia, do postępowań administracyjnych wszczętych   
i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

Z uwagi na powyższe, w niniejszej sprawie zastosowanie znajdują przepisy rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 grudnia 2015 r.   
w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 2117, z późn. zm.), zwanego dalej *„rozporządzeniem w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej”,* przewidującego – w określonych w tym rozporządzeniu przypadkach – obowiązek uzgodnienia projektu budowlanego z rzeczoznawcą ds. zabezpieczeń przeciwpożarowych pod względem ochrony przeciwpożarowej.

W myśl § 3 ust. 1 pkt 9 ww. rozporządzenia, do obiektów budowlanych istotnych   
ze względu na konieczność zapewnienia ochrony życia, zdrowia, mienia lub środowiska przed pożarem, klęską żywiołową lub innym miejscowym zagrożeniem, których projekty budowlane wymagają uzgodnienia, należy zaliczyć sieć wodociągową przeciwpożarową z hydrantami zewnętrznymi przeciwpożarowymi, przeciwpożarowy zbiornik wodny oraz stanowisko czerpania wody do celów przeciwpożarowych.

Stosownie do § 5 ust. 1 ww. rozporządzenia, uzgodnienia projektu budowlanego dokonuje się w toku wzajemnej współpracy projektanta z rzeczoznawcą do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych w trakcie sporządzania przez projektanta projektu budowlanego polegającej na konsultacji rozwiązań projektowych w zakresie oceny ich zgodności z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej oraz wymianie uwag i stanowisk   
w zakresie projektowanych technicznych środków zabezpieczenia przeciwpożarowego. W myśl § 5 ust. 2 *rozporządzenia w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej*, odcisk pieczęci i podpis rzeczoznawcy do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych, potwierdzające uzgodnienie projektu budowlanego, umieszcza się na częściach rysunkowych egzemplarzy projektu budowlanego. Wzór pieczęci jest określony w załączniku nr 1 do ww. rozporządzenia.

W związku z powyższym,organ II instancji pismem z dnia 22 maja 2023 r., znak:   
DLI-III.7621.66.2022.JG.7, wezwał *inwestora* do wskazania, czy w przedmiotowej sprawie projekt budowlany wymagał ww. uzgodnienia, a jeśli tak – gdzie dokładnie   
w projekcie budowlanym zostało zawarte ww. uzgodnienie.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie, *inwestor* przy piśmie z dnia 6 czerwca 2023 r., znak: KW\_3053\_2023\_2S5S, potwierdził, że projekt budowalny został uzgodniony   
z Rzeczoznawcą ds. Zabezpieczeń Przeciwpożarowych i przedłożył 4 egzemplarze rysunku nr 03-03 projektu zagospodarowania terenu, na którym znajduje się stosowna pieczęć potwierdzająca dokonane uzgodnienie.

Konsekwencją powyższych okoliczności są zmiany dokonane przez organ odwoławczy, na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, szczegółowo określone w pkt I 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 stron skarżących, 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. 1997 Nr 78, poz. 483, z późn. zm.), zwanej dalej „*Konstytucją 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).

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, pismem z dnia 24 stycznia 2023 r., znak:   
DLI-III.7621.66.2022.WK.1, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zarzutów dotyczących przedmiotowej inwestycji drogowej, podniesionych   
w odwołaniach oraz pismach uzupełniających Pani B. O., Pani M. K., Pana P. O., Pani R. O., Pana D. O., Pana A. M., Pana P. K. oraz T. Z.

W piśmie z dnia 17 lutego 2022 r., znak: KW\_2728\_2023\_2S5S, *inwestor* odniósł się do uwag podniesionych przez strony skarżące.

Następnie, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, organ odwoławczy przy piśmie z dnia   
18 kwietnia 2023 r., znak: DLI-III.7621.66.2023.JG.4, przesłał Skarżącym stanowisko *inwestora* zawarte w ww. piśmie z dnia 24 stycznia 2023 r., zawiadamiając jednocześnie o prawie wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, w tym stanowiska *inwestora* zawartego w ww. piśmie z dnia 17 lutego 2023 r., jak również zarzutów skarżących stron, *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).

Ustosunkowując się do odwołań Pani R. O. i Pana D. O. oraz Pani B. O., Pani M. K. i Pana P. O. dotyczących zasadności ograniczenia korzystania z nieruchomości w związku   
z lokalizacją urządzeń i infrastruktury na działkach skarżących, a w konsekwencji prowadzenia prac wobec istnienia, zdaniem skarżących, alternatyw mniej ingerujących   
w ich prawo własności, 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 drogi (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). 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.

W postępowaniu w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej organy nie mogą oceniać przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez inwestora. To inwestor, którym jest właściwy zarządca drogi, posiada wiedzę i odpowiednie kompetencje w zakresie wyboru miejsca, zakresu i sposobu realizacji przedsięwzięcia drogowego, natomiast organy orzekające w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej oceniają jedynie legalność zamierzeń inwestora, a nie potrzebę realizacji czy ich celowość.

W niniejszej sprawie zatem ani Wojewoda Małopolski, ani *Minister*, nie mogli dokonać zmian w przedstawionej przez wnioskodawcę koncepcji przebiegu przedmiotowej inwestycji drogowej. Przy czym 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.

Analiza dokumentacji projektowej zatwierdzonej *decyzją Wojewody Małopolskiego* wykazała, że niemożliwe było zaprojektowanie przedmiotowej inwestycji bez zajęcia części działek należących do stron skarżących, w takim zakresie, jak to zostało określone   
w zaskarżonejdecyzji.

Jak wynika bowiem z dokumentacji przedmiotowej inwestycji, omawianą inwestycją drogową została objęta działka nr 1862, obręb 0001 Oświęcim, ulegająca podziałowi na działki nr 1862/1 i 1862/2, oraz działka 1866/3, obręb 0001 Oświęcim, ulegającą podziałowi na działki nr 1866/4, 1866/5, 1866/6 i 1866/7, z czego działki nr 1862/1 oraz 1866/4 i 1866/5 zostały przeznaczone do przejęcia na własność Skarbu Państwa pod rozbudowę drogi krajowej nr 44 w ramach przedmiotowej inwestycji, zaś części działek nr 1862/2 oraz 1866/7, na które wskazano we wniesionych odwołaniach, przeznaczone zostały pod budowę lub przebudowę sieci uzbrojenia terenu w zakresie rozbiórki i budowy sieci elektrycznej niskiego napięcia oraz budowy i rozbiórki sieci gazowej średniego ciśnienia. Z kolei działka nr 1866/1, na którą również wskazali skarżący, została przeznaczona pod budowę i likwidację sieci kanalizacji sanitarnej   
i tłocznej oraz pod przebudowę linii WN (montaż nowego słupa, montaż nowych przewodów, przewieszenie istniejących przewodów).

Jak wynika z projektu budowlanego oraz z ww. pisma *inwestora* z dnia 17 lutego 2023 r., zajęcie części nieruchomości pozostających we własności skarżących stron w ramach przedmiotowej inwestycji związane jest z koniecznością przebudowy sieci uzbrojenia terenu zlokalizowanej na przedmiotowych działkach. Jak wyjaśnił *inwestor,* urządzenia sieci elektroenergetycznych będących we władaniu gestorów sieci lokalizowane są poza pasem drogowym. W pasie drogowym lokalizowane są jedynie urządzenia określone   
w *rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dróg publicznych.* W związku   
z powyższym, w razie potrzeby na podstawie art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e *specustawy drogowej* decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera obowiązek budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu. Jak wskazał *inwestor*, na działkach skarżących,zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i *specustawy drogowej* ustalono ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości związanych z realizacją przebudowy sieci uzbrojenia terenu.

Przepis art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. i *specustawy drogowej* na zasadzie *lex specialis* przewiduje zatem szczególny tryb ustanowienia i wykonywania służebności publicznej w stosunku do generalnego rozwiązania dotyczącego służebności publicznej zawartego w art. 124 *ustawy o gospodarce nieruchomościami*.

Konstrukcja prawna służebności publicznej staje się coraz ważniejszym publicznoprawnym instrumentem kształtowania treści prawa własności w rozumieniu art. 140 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2022 r.   
poz. 1360, z późn. zm.), zwanej dalej „*kc*”. Służebność publiczna jest ustanawiana   
w interesie publicznym, które to pojęcie w polskim systemie prawnym zostało na poziomie ustawowym zdefiniowane w art. 6 *ustawy o gospodarce nieruchomościami*, jako cele publiczne. Podstawowym elementem służebności publicznej jest ograniczenie prawa własności właśnie w drodze aktu administracyjnego (decyzji administracyjnej). Decyzja administracyjna o ograniczeniu narzuca określoną treść służebności publicznej każdoczesnemu właścicielowi nieruchomości. Innymi słowy jest regulowana "pozycja rzeczy", a nie osoby. Decyzja taka wiąże każdoczesnego właściciela tak długo, jak nie zostanie wyeliminowana z obrotu prawnego. Nie wywołuje ona jednak skutków w sferze prawa cywilnego. Akt ten nakłada na adresata (każdoczesnego właściciela) obowiązek znoszenia określonej ingerencji. Służebność publiczna kształtuje treść prawa własności w ramach kompetencji regulacyjnej – narzucając właścicielowi obowiązek określonego zachowania (znoszenia ingerencji). Jej istotą jest właśnie ograniczenie uprawnień właścicielskich i narzucenie publicznego współkorzystania z nieruchomości w interesie publicznym (por. M. Gdesz, A. Milicka-Stojek, C. Kowalczyk, D. Konieczny: „Aspekty prawne i ekonomiczne administracyjnego ograniczenia korzystania z nieruchomości – służebność publiczna i odszkodowania”, wyd. Instytut Infrastruktury Liniowej, Olsztyn 2016).

Warto dodać, iż w omawianym przypadku nie stosuje się procedury uzyskiwania zgody właściciela nieruchomości na ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości, bowiem wyłączony jest obowiązek prowadzenia rokowań między właścicielem nieruchomości   
a *inwestorem* co do przeprowadzenia robót. *Specustawa drogowa* nie uzależnia uzyskania decyzji od zgód lub umów pochodzących od podmiotów, którym przysługuje tytuł prawny do gruntu. W tym zakresie wystarczające jest wskazanie we wniosku konkretnych nieruchomości, których mają dotyczyć skutki, o jakich mowa w art. 11f   
ust. 1 pkt 8 lit. i *specustawy drogowej*. Zauważyć bowiem należy, że przepis ten stanowi normę szczególną wobec art. 124 ust. 1 i ust. 3 *ustawy o gospodarce nieruchomościami*   
i okoliczność określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości i prowadzenia robót może być w tym przypadku oparta tylko na tym przepisie *specustawy drogowej*   
(por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 21 września 2012 r., sygn. akt II OSK 1614/12, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 marca 2012 r., sygn. akt VII SA/Wa 2632/11, jak również wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 lutego 2021 r., sygn. akt II OSK 2897/20, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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

Brak zgody skarżących stron na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej na części ich działek, w koncepcji przyjętej przez *inwestora* i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Małopolskiego*, nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, a w szczególności 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.

Ustosunkowując się zaś do kwestionowania przez Pana A. M. podziału nieruchomości stanowiącej jego własność, jak również do zarzutów, iż nie zgadza się z decyzją   
o budowie tej drogi przez jego wioskę i działkę, w pierwszej kolejności wyjaśnić trzeba, iż interes właścicieli konkretnych nieruchomości co do kwestionowania decyzji przesądzających o przebiegu inwestycji liniowych może dotyczyć wyłącznie tych   
ich odcinków, których przebieg skutkuje bezpośrednią ingerencją w ich prawa podmiotowe - prawo własności. Osoba posiadająca prawo własności, użytkowania wieczystego lub inne ograniczone prawo rzeczowe jest stroną decyzji, ale tylko w części dotyczącej jej nieruchomości.

Z tej przyczyny przedmiotem odwołania może być zaskarżenie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, ale wyłącznie w części, w której dotyczy ona owego prawnie chronionego interesu prawnego strony skarżącej.

Tym samym, skarżący jest uprawniony do kwestionowania *decyzji Wojewody Małopolskiego* jedynie w zakresie należącej do niego nieruchomości.

Podkreślić zatem należy, iż to *inwestor* jest kreatorem inwestycji drogowej i to on decyduje o przebiegu inwestycji, przyjętych rozwiązaniach i parametrach 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, a także przyjętych rozwiązań i parametrów 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.

Przepisy *specustawy drogowej* nie zobowiązują przy tym *inwestora* do przedstawienia różnych wariantów przebiegu i kształtu planowanej inwestycji i nie ma on obowiązku uwzględniać w tym zakresie oczekiwań stron postępowania. Organy orzekające   
w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie posiadają zatem kompetencji do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji, czy też do zmiany proponowanych rozwiązań, co do jej kształtu, przebiegu i parametrów. 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.

Powyższe potwierdza bogate orzecznictwo sadowoadministracyjne 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. 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. Przepisy *specustawy drogowej* nie uprawniają organów do dokonywania oceny racjonalności i słuszności rozwiązań projektowych przyjętych przez zarządcę drogi. Organ rozpoznający wniosek dokonuje jedynie sprawdzenia, czy spełnia on ustawowe wymogi, tzn. jest kompletny, inwestor uzyskał stosowne uzgodnienia, opinie i zezwolenia, oraz czy przedłożony projekt jest zgodny z ustawą i dotyczy dróg publicznych (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).

Jak wynika bowiem z dokumentacji przedmiotowej inwestycji, omawianą inwestycją drogową została objęta działka nr 376/6, obręb 0009 Pławy, będąca własnością Pana A. M., ulegająca podziałowi na działki nr 376/22 i 376/23, z czego działka   
nr 376/22 została przeznaczona do przejęcia na własność Skarbu Państwa pod rozbudowę drogi krajowej nr 44 w ramach przedmiotowej inwestycji, zaś część nowopowstałej działki nr 376/23, pozostającej własnością dotychczasowego właściciela, została objęta obowiązkiem budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu w zakresie budowy kanalizacji sanitarnej tłoczonej i grawitacyjnej i budowy sieci wodociągowej oraz budowy lub przebudowy urządzeń wodnych lub melioracji wodnych szczególnych w zakresie przełożenia i przebudowy rowu melioracyjnego RM-6, RM-7   
i RM-8 i wykonania zbieracza systemu drenarskiego. W opinii *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.

W związku z powyższym, mając na uwadze brak aprobaty Skarżącego wobec przejęcia części jego nieruchomości w związku z realizację inwestycji drogowej, wyjaśnić należy,   
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 to nawet z naruszeniem ogólnego interesu społecznego. Niedopuszczalna jest zatem sytuacja, w której uprawnienia właściciela nieruchomości sąsiedniej 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).

Brak zgody na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej w koncepcji przyjętej przez *inwestora* i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Małopolskiego* nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, a w szczególności 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. Zauważyć bowiem należy, iż *specustawa drogowa*, w oparciu o przepisy której wydano *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.

Zaznaczenia również wymaga, iż wariantowanie przebiegu przedmiotowej inwestycji odbyło się na etapie postępowania w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia i to właśnie w tym postępowaniu strony mogły wnosić uwagi co do trasy projektowanej drogi. Pamiętać należy, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i określone w niej środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia są wiążące.

Tak więc, to na etapie postępowania środowiskowego, zakończonego wydaniem *decyzji RDOŚ w Katowicach z dnia 30 czerwca 2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach*, zreformowanej częściowo *decyzją GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*,nastąpiła ocena oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, w tym przyjęcie wariantu jej lokalizacji. To zatem na tym etapie strony mogły wnosić żądania zmiany przebiegu przedmiotowej inwestycji i to w tym postępowaniu dochodzić swoich racji w tym zakresie. Z uzasadnienia *decyzji RDOŚ* *w Katowicach z dnia 30 czerwca 2016 r.   
o środowiskowych uwarunkowaniach* nie wynika natomiast, aby na etapie postępowania pierwszoinstancyjnego w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań dla omawianej inwestycji skarżąca strona wnosiła jakiekolwiek uwagi czy zastrzeżenia.

W *decyzji RDOŚ* *w Katowicach z dnia 30 czerwca 2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wyjaśnił,   
iż w przedmiotowej sprawie projektowana obwodnica Oświęcimia była analizowana   
w pięciu wariantach lokalizacyjnych (A, B, C, D, E). W celu wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, uwzględniającego zarówno kwestie przyrodnicze, jak i społeczne oraz ekonomiczne, została wykonana w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko analiza wielokryterialna, w której wykorzystano informacje i ustalenia dotyczące oddziaływania poszczególnych wariantów planowanej trasy drogi ekspresowej S7 na środowisko. Przeprowadzona analiza wykazała,   
iż wariantem najkorzystniejszym, z uwzględnieniem oceny wpływu planowanej inwestycji na poszczególne komponenty środowiska, w tym także na warunki życia lokalnej społeczności, jest wariant E.

Skutki prawne decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla dalszego procesu inwestycyjnego określone są w art. 86 pkt 2 *ustawy o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie*, zgodnie z którym 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 zezwolenia na realizację 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, co do zasady nie mogą 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. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w dużym stopniu determinują kształt inwestycji.

Tym samym wyraźnego podkreślenia wymaga, iż organ orzekający w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej związany jest przebiegiem inwestycji określonym   
w rozstrzygnięciu środowiskowym.

Ponadto, mając na uwadze argument Skarżącego, iż w „piśmie WM nie ma wzmianki   
o orzeczeniu Naczelnego Sądu Administracyjnego który wstrzymał realizację planowanej obwodnicy”, oraz pytania Skarżącego, czy ww. orzeczenie nadal obowiązuje, należy wspomnieć, iż po rozpatrzeniu odwołań od *decyzji RDOŚ w Katowicach z dnia 30 czerwca 2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach,* Generalny Dyrektor Ochrony Środowiskadecyzją z dnia 10 kwietnia 2020 r., zwaną dalej „*decyzją GDOŚ z dnia 10 kwietnia 2020 r. o środowiskowych uwarunkowaniach”,* uchylił zaskarżoną decyzję w części i w tym zakresie orzekł co do istoty sprawy oraz uchylił zaskarżoną decyzję w części i w tym zakresie umorzył postępowanie pierwszej instancji, zaś w pozostałym zakresie utrzymał w mocy *decyzję RDOŚ w Katowicach z dnia 30 czerwca 2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach.*

Na *decyzję GDOŚ z dnia 10 kwietnia 2020 r. o środowiskowych uwarunkowaniach* wpłynęła skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, który wyrokiem z dnia 18 stycznia 2021 r., sygn. akt IV SA/Wa 1307/20, oddalił przedmiotową skargę.

Następnie, w wyniku złożenia skargi kasacyjnej, Naczelny Sąd Administracyjny wyrokiem z dnia 14 czerwca 2022 r., sygn. akt III OSKA 5178/21, uchylił zaskarżony wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 18 stycznia 2021 r.,   
sygn. akt IV SA/Wa 1307/20, oraz *decyzję GDOŚ z dnia 10 kwietnia 2020 r.   
o środowiskowych uwarunkowaniach* i przekazał sprawę do ponownegorozpatrzenia organowi odwoławczemu.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 9 *specustawy drogowej*, wniosek o wydanie decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera wymagane przepisami odrębnymi decyzje administracyjne stanowiące element niezbędny dla wydania zezwolenia. Wśród decyzji wymaganych przepisami odrębnymi znajduje się decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację danego przedsięwzięcia.

W niniejszej sprawie do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację   
ww. inwestycji *inwestor* załączył *decyzję RDOŚ w Katowicach z dnia 30 czerwca 2016 r.   
o środowiskowych uwarunkowaniach*, zreformowaną częściowo *decyzją GDOŚ   
o środowiskowych uwarunkowaniach*. Uznać zatem trzeba, iż przed wydaniem *decyzji Wojewody Małopolskiego* wydana została ostateczna decyzja środowiskowa.

Zgodnie z art. 16 § 1 *kpa*, decyzje, od których nie służy odwołanie w administracyjnym toku instancji lub wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy, są ostateczne. Uchylenie lub zmiana takich decyzji, stwierdzenie ich nieważności oraz wznowienie postępowania może nastąpić tylko w przypadkach przewidzianych w *kpa* lub ustawach szczególnych. W rezultacie, w systemie prawa polskiego każda ostateczna decyzja administracyjna korzysta z domniemania prawidłowości (por. art. 16 KPA red. Wierzbowski 2018,   
wyd. 26/Komentarz, Legalis).

W orzecznictwie sądów administracyjnych utrwalony jest pogląd, iż przeszkodą   
w prowadzeniu postępowania administracyjnego w danej sprawie nie może być samo wszczęcie postępowania sądowoadministracyjnego, mającego na celu ocenę zgodności   
z prawem decyzji ostatecznej, która uprzednio rozstrzygnęła zagadnienie wstępne istotne dla załatwienia tej sprawy (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 13 października 2000 r., sygn. akt IV SA 1670/98, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 marca 2018 r., sygn. akt I SA/Wa 933/17).

W związku z powyższym, sam fakt zainicjowania postępowania sądowoadministracyjnego w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji drogowej nie powoduje braku możliwości rozpatrzenia sprawy dotyczącej zezwolenia na realizację ww. inwestycji drogowej, gdyż zgodnie z ideą art. 16 § 1 *kpa*, organ administracji publicznej, rozstrzygając sprawę, ma obowiązek respektować stan prawny ukształtowany inną ostateczną decyzją pozostającą w obrocie prawnym.

Zatem – w ocenie *Ministra* – dopóki ostateczna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji drogowej (stanowiąca o zagadnieniu wstępnym w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej) nie zostanie wyeliminowana z obrotu prawnego, możliwe jest zakończenie postępowania odwoławczego prowadzonego w sprawie *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Podsumowując, stwierdzić trzeba, że analiza potencjalnych wariantów przebiegu planowanej drogi przeprowadzona została na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację zamierzonego przedsięwzięcia drogowego, która to decyzja posiada walor ostateczności i zgodnie   
z wynikającą z art. 16 § 1 *kpa* zasadą trwałości decyzji ostatecznych, ma moc obowiązującą do czasu jej uchylenia lub zmiany. Natomiast zezwolenie na realizację inwestycji drogowej musi być zgodne z wariantem przebiegu inwestycji wskazanym   
w decyzji środowiskowej (art. 86 pkt 2 w zw. z art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*).

Mając zaś na uwadze zaskarżenie przez Pana A. M. „decyzji WM” o nadaniu tej sprawie rygoru natychmiastowej wykonalności, wskazać należy, iż w tym zakresie *Minister* wypowiedział się w postanowieniu wydanym po rozpatrzeniu zażaleń na postanowienie Wojewody Małopolskiego z dnia 19 października 2022 r., znak:   
WI-XI.7820.1.33.2021.MMo.

Za chybiony uznać również należy zarzut T. Z., iż *decyzja Wojewody Małopolskiego* narusza art. 127 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2022 r.   
poz. 2625, z późn. zm.), zwanej dalej „*Prawem wodnym*”, oraz przepisy rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie nr 24/2016 z dnia 22 lipca 2016 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej „Zasole” z rzeki Soły w miejscowości Oświęcim, zwanego dalej „*rozporządzeniem RZGW   
w Krakowie*”, jak również, że prace budowlane na terenie ujęcia wody powierzchniowej „Zasole” oraz na terenie użytku ekologicznego „Łęg Stare Stawy” prowadzone są   
z naruszeniem przepisów prawa.

Wskazać należy po pierwsze, że powyższa kwestia prowadzenia prac budowlanych   
z naruszeniem wskazanych przez skarżący podmiot przepisów nie jest przedmiotem niniejszego postępowania odwoławczego. *Minister* bada bowiem zgodność z prawem wniosku *inwestora*, *decyzji Wojewody Małopolskiego* zapadłej w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogoweji postępowania przeprowadzonego w tym zakresie przez organ I instancji. Przedmiotu niniejszego postępowania odwoławczego nie stanowią zaś poszczególne działania *inwestora* obejmujące etap realizacji inwestycji.

Biorąc zaś pod uwagę zarzut wydania decyzji z naruszeniem art. 127 *Prawa wodnego* oraz przepisów *rozporządzenia RZGW w Krakowie,* należy zwrócić uwagę, 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, 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*.

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 – wydawanej na podstawie *specustawy drogowej*.

Jak już wskazano w niniejszej decyzji, w myśl zaś art. 86 pkt 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1. Należy przy tym podkreślić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia ma charakter sui generis „rozstrzygnięcia wstępnego” względem ewentualnego przyszłego zamierzenia inwestycyjnego i pełni ona względem niego   
w istocie funkcję prejudycjalną.

Z *decyzji GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* wynika, że nie dojdzie do naruszenia zakazów i nakazów dla terenu ochrony bezpośredniej ustanowionych w *rozporządzeniu RZGW w Krakowie,* jak i w przepisach *ustawy Prawo wodne*, bowiem planowane przedsięwzięcie nie będzie bezpośrednio, w sposób trwały i nieodwracalny ingerować   
w teren ochrony bezpośredniej, zarówno na etapie budowy, jak i na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia, ani nie spowoduje zmiany sposobu użytkowania gruntów w granicach strefy ochrony bezpośredniej.

Ponadto, w *postanowieniu uzgadniającym* przewidziano działania mające na celu zabezpieczenie przed negatywnym wpływem ujęcia wód „Zasole" i jego strefy ochrony bezpośredniej przed możliwością zanieczyszczenia podczas prowadzenia robót budowlanych. W ww. dokumencie wskazano również, iż nie będą występowały negatywnie oddziaływania na ujęcie wód „Zasole" także na etapie eksploatacji. Ponadto, organ środowiskowy kilkukrotnie podkreślił, iż przebieg drogi przez ujęcie wody „Zasole" nie stanowi naruszenia przepisów *ustawy Prawo Wodne* i *rozporządzenia RZGW   
w Krakowie.* W *postanowieniu uzgadniającym* wskazano również, iż odpowiedni dobór rozwiązań technologicznych nie będzie powodował zakłóceń w przepływie wód podziemnych i nie wpłynie negatywnie na wydajność ujęcia wody „Zasole”.

Z powyższego wynika zatem, iż sporna kwestia stanowiła przedmiot rozważań wyspecjalizowanych organów środowiskowych, zaś organ orzekający w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie ma kompetencji do podważania prawidłowości stanowiska ww. organów.

Należy również zaznaczyć, iż do wniosku z dnia 10 maja 2021 r. *inwestor* załączył   
m.in. opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni   
w Katowicach z dnia 9 kwietnia 2021 r., znak: GL.RPP.430.39.2021.PAM, oraz opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 29 kwietnia 2021 r., znak: KR.RPU.430.63.2021.PŁ, w których nie wyrażono zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej.

Ponadto, *inwestor* dla omawianej inwestycji uzyskał m.in. decyzję Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 10 maja 2021 r., znak: KR.RUZ.4210.48.2021.BS, udzielającą pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie na lewym brzegu rzeki Soły wylotu otwartej kanalizacji deszczowej oraz na odprowadzanie ww. wylotem do rzeki Soły oczyszczonych wód opadowych lub roztopowych pochodzących z terenu tymczasowego zabezpieczenia ujęcia wód podziemnych „Zasole”.

Wskazać również należy, iż *Minister* pismem z dnia 24 stycznia 2023 r., znak:   
DLI-III.7621.66.2022.WK.1, zwrócił się do *inwestora* o ustosunkowanie się do zarzutów skarżącej strony.

Zgodnie z wyjaśnieniami *inwestora* złożonymi w piśmie z dnia 17 lutego 2023 r., w ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano minimalną powierzchnię wycinki drzew niezbędną do wykonywania prac budowlanych związanych z projektowanym obiektem mostowym. Powyższe jest zgodne z zapisami *decyzji RDOŚ w Katowicach z dnia 30 czerwca 2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach*, w tym pkt. 1.2.1.44. Odnośnie przywołanego art. 127 *Prawa wodnego*, *inwestor* podkreślił, iż dotyczy on jedynie użytkowania gruntów do celów niezwiązanych z eksploatacją ujęcia wody.   
Po zrealizowaniu inwestycji sposób użytkowania gruntów nie ulegnie zmianie. *Inwestor* wskazał, iż na gruntach objętych strefą ochrony bezpośredniej nie będą znajdowały się żadne elementy konstrukcji obiektu MGP-3 nad rzeką Sołą. Ponadto, zgodne z art. 128 ww. ustawy, teren ten zostanie zagospodarowany zielenią — wykonany będzie obsiew trawą.

*Inwestor* nadmienił również, że projektowane elementy infrastruktury drogowej zlokalizowane są poza strefą ochrony bezpośredniej ujęcia wód „Zasole”. *Inwestor* podkreślił, iż przedmiotowy zakres prac uzyskał wszystkie wymagane prawem uzgodnienia i opinie potrzebne do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizacji inwestycji drogowej.

W ww. piśmie *inwestor* przywołał również § 4 pkt 15 *rozporządzenia RZGW w Krakowie*, zgodnie z którym „na terenie strefy ochrony pośredniej zabrania się między innymi (...) budowy torów kolejowych, dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych oraz mostów na ich ciągach, a także urządzania parkingów bez ujmowania wód opadowych   
i roztopowych w systemy kanalizacji deszczowej zamkniętej lub otwartej w postaci rowów izolowanych oraz bez urządzeń zapewniających oczyszczenie ich przed wprowadzeniem do wód lub ziemi do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi". *Inwestor* wskazał, iż realizowana inwestycja zapewnia „ujmowanie wód opadowych   
i roztopowych w systemy kanalizacji deszczowej zamkniętej lub otwartej w postaci rowów izolowanych”, a także zostanie wyposażona w „urządzenia zapewniające oczyszczenie ich przed wprowadzeniem do wód lub ziemi do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi". *Inwestor* wyjaśnił, że celem przedmiotowego warunku jest niedopuszczenie do realizacji na terenie strefy ochrony pośredniej infrastruktury komunikacyjnej bez odpowiedniego systemu odwodnienia, ale nie całkowite wykluczenie możliwości realizacji takiej infrastruktury. *Inwestor* podkreślił*,* że obwodnica Oświęcimia w ciągu DK44 zawiera odpowiedni system odwodnienia, spełniający wymogi przedmiotowego rozporządzenia oraz gwarantujący odpowiednie podczyszczenie wód opadowych i roztopowych, toteż nie uchybia ww. warunkowi.

W nawiązaniu do kwestii podniesionych w uzupełnieniu złożonego przez T. Z. odwołania, *inwestor* w piśmie z dnia 17 lutego 2023 r. wskazał, że wszystkie działania związane   
z samym rygorem prowadzenia prac budowlanych i ograniczeniem ich wpływu na poszczególne komponenty środowiska zostały szczegółowo przenalizowane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie w ramach procedury ponownej oceny oddziaływania na środowisko i zostały zawarte w *postanowieniu uzgadniającym.* *Inwestor* zaakcentował, iż Wykonawca w ramach prowadzonych prac dochowuje wszystkich warunków tam zawartych. *Inwestor* wyjaśnił, iż przyjęte zabezpieczenie strefy ochronnej ujęcia wód zostało dobrane w sposób skutecznie ograniczający wpływ prowadzonych na tym obszarze prac budowlanych na stan wód podziemnych. Zabezpieczenie polega na wykonaniu uszczelnienia gruntu w celu wyeliminowania potencjalnego przenikania zanieczyszczeń w wody gruntowe na ujęciu wody. Dodatkowo wykonany zostanie system odprowadzenia wód opadowych poza ten obszar oraz grobla oddzielająca teren prac od pozostałego terenu ujęcia. *Inwestor* podkreślił, iż sposób ten został również zaakceptowany przez organ ustanawiający strefę ochronną ujęcia „Zasole" w wydanym przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie pozwoleniu wodnoprawnym (decyzja nr KR.RUZ.4210.48.2021.BS z dnia 10 maja 2021 r.). Ponadto, prawidłowe wykonywanie zabezpieczenia ujęcia, zgodnie z *postanowieniem uzgadniającym*, kontrolowane jest przez powołany nadzór przyrodniczy.

W piśmie z dnia 17 lutego 2023 r. *inwestor* wskazał, iż w zakresie wpływu na użytek ekologiczny „Łęg Stare Stawy" wystąpił do Rady Miasta Oświęcim z wnioskiem o wydanie uzgodnienia w zakresie realizacji inwestycji celu publicznego na terenie użytku ekologicznego i zespołu przyrodniczo krajobrazowego. Wniosek został złożony   
w oparciu o zapisy art. 45 ust. 2 pkt 2 w powiązaniu z art. 45 ust. 1 ustawy z dnia   
16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.). Następnie Rada Miasta Oświęcimia przyjęła dnia 28 października 2020 r. Uchwałę   
nr XXVIII/436/20 w sprawie uzgodnienia inwestycji pn. „Budowa srogi Si Kosztowy — Bielsko-Biała — Odcinek IV Obwodnica Oświęcimia w ciągu DK44 (Obwodnica Oświęcimia)". Przedmiotową Uchwałą Rada Miasta Oświęcimia uzgodniła pozytywnie projekt realizacji przedmiotowej inwestycji w granicach użytku ekologicznego „Łęg Stare Stawy". Ww. uchwała stanowiła załącznik Z\_2\_21 do raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko złożonego z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwolenie na realizacje inwestycji drogowej. Jak wskazał *inwestor*, tym samym spełniono wszelkie wymogi formalne względem kolizji inwestycji z użytkiem ekologicznym „Łęg Stare Stawy" i uzyskano stosowne odstępstwo.

Ponadto *inwestor* w ww. piśmie wskazał, że w toku postępowania prowadzonego przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w związku z ponownym rozpatrywaniem odwołania od *decyzji RDOŚ w Katowicach z dnia 30 czerwca 2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach*, przekazał pismem z dnia 11 sierpnia 2022 r. znak:   
0/KA.I-2.532.34.2022.MP, szczegółową analizę obejmującą przewidywane działania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, zarówno na etapie realizacji, jak i funkcjonowania przedsięwzięcia, wynikających z przecięcia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej, ustanowionej na mocy Rozporządzenia nr 24/2016 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 22 lipca 2016 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej „Zasole" z rzeki Soły   
w miejscowości Oświęcim, w kontekście wynikających z tego rozporządzenia zakazów   
i nakazów. W piśmie z dnia 17 lutego 2023 r. *inwestor* wskazał, że szczegółowe ustalenia poczynione w ramach przedmiotowego opracowania uzasadniają możliwość realizacji inwestycji w obecnym kształcie i zakresie, jak również szczegółowo odnoszą się do kwestii podnoszonych przez Towarzystwo na rzecz Ziemi w odwołaniu od *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Odnosząc się zaś do odwołania Pana P. K., w którym zarzuca, iż zaskarżona decyzja pozbawia skarżącą stronę dostępu do drogi publicznej, poprzez pozbawienie wjazdu na nieruchomość, na której oprócz domu jednorodzinnego znajduje się także skład opon   
i wulkanizacja wraz z wymianą opon, wyjaśnić trzeba, iż w ramach *specustawy drogowej* ustawodawca przewidział konieczność minimalizowania negatywnych skutków inwestycji drogowej dla sąsiednich nieruchomości, czego wyrazem jest art. 11f ust. 1   
pkt 8 lit. h tej ustawy, zgodnie z którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera w razie potrzeby ustalenia dotyczące obowiązku budowy lub przebudowy zjazdów. Celem tej normy jest ochrona właścicieli nieruchomości przylegających do drogi objętej inwestycją, przed pozbawieniem dostępu do drogi publicznej i tzw. pośrednim wywłaszczeniem. Ma to szczególne znaczenie, gdy wskutek inwestycji drogowej zmieniają się uwarunkowania dotyczące obsługi komunikacyjnej sąsiadujących z drogą nieruchomości (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego   
z dnia 9 maja 2017 r., sygn. akt II OSK 435/17).

Warto przy tym zaznaczyć, że 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).

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. Co więcej, obowiązek zapewnienia dostępu do drogi publicznej nie jest równoznaczny z obowiązkiem dostępu   
do drogi publicznej co najmniej na dotychczasowych warunkach.

Mając powyższe na uwadze, zauważyć należy, iż w piśmie z dnia 17 lutego 2023 r. *inwestor* wyjaśnił, że dostęp działki nr 21/16 z obrębu 0003 Stare Stawy, której właścicielem jest Skarżący, do drogi publicznej, będzie zgodny ze stanem dotychczasowym, tj. poprzez bezpośredni dostęp do drogi wojewódzkiej nr 948 w jej dotychczasowym miejscu. Powyższe wyjaśnienia *inwestora* znajdują potwierdzenie   
w dokumentacji projektowej obrazującej przedmiotową inwestycję drogową, z której wynika, iż na wysokości obecnego zjazdu z drogi wojewódzkiej nr 948 do działki nr 21/16 nie zaprojektowano żadnych trwałych elementów inwestycji drogowej, które uniemożliwiałyby korzystanie z tego zjazdu.

Wobec tego, bez wątpienia działka strony skarżącej ma zapewniony dostęp do drogi publicznej (i to bezpośredni), a przedmiotowa inwestycja pozostaje bez wpływu na lokalizację dotychczasowego zjazdu do ww. nieruchomości.

Ustosunkowując się do zarzutu Pana P. K. dotyczącego braku sprawdzenia, czy projekt budowlany jest zgodny z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, wyjaśnić należy, że *specustawa drogowa* w art. 11i ust. 2 stanowi wprost, iż w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz przepisów ustawy   
z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (t.j. Dz.U. z 2021 r. [poz. 485](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytmmjqga2toltqmfyc4njyga4teojqhe) z późn. zm.).

Wskazać trzeba, iż budowa drogi publicznej możliwa jest zarówno na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. 2023 r. poz. 977), 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. Wprawdzie decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej może dotyczyć drogi przewidzianej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, lecz w takim przypadku inwestor musi załączyć do wniosku całą dokumentację planistyczno-projektową przewidzianą przepisami *specustawy drogowej*, gdyż nie może w tym względzie odwołać się do ustaleń planu miejscowego (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 27 marca 2012 r., sygn. akt II OSK 208/12).

Tym samym, zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pozostają bez znaczenia w przypadku inwestycji drogowej realizowanej na podstawie przepisów *specustawy drogowej.*

Powyższe powoduje zaś, iż niesłuszne są zarzuty Skarżącego w przedmiocie naruszenia przez organ I instancji art. 104 § 2 *kpa* oraz art. 35 pkt 1 *ustawy Prawo budowlane.*

Za niezasadny należy uznać zarzut Pana P. K. dotyczący odprowadzania wód opadowych i ich retencji z uwzględnieniem prawa wodnego, w przypadku posadowienia inwestycji ponad poziom zero i dokonania podniesienia terenu, w rezultacie czego woda opadowa będzie zalewała nieruchomości sąsiednie, w tym działkę skarżącego.

*Inwestor* w piśmie z dnia 17 lutego 2023 r. słusznie wskazał, iż do wniosku o wydanie decyzji o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej dołączone zostało pozwolenie wodnoprawne, które m. in. zezwala na odprowadzania wód opadowych i roztopowych. Jak wyjaśnił *inwestor*, system rowów drogowych i kanalizacji deszczowej nie służy retencji tylko zabezpieczeniu konstrukcji drogowej oraz bezpieczeństwa na drodze. Posadowienie inwestycji (rzędna niwelety drogi) nie wpływa bezpośrednio na spływy wód opadowych. *Inwestor* wskazał, iż w rejonie prowadzonej przez Skarżącego działalności zaprojektowano ściek trójkątny oraz wpusty deszczowe.

Tak więc to na etapie postępowania wodnoprawnego, zakończonego wydaniem pozwolenia wodnoprawnego, nastąpiła ocena przyjętych przez *inwestora* rozwiązań dotyczących odprowadzenia wód opadowych dla przedmiotowej inwestycji drogowej. Natomiast zarówno Wojewoda Małopolski, jak i organ odwoławczy, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację omawianej inwestycji drogowej związani są ustaleniami pozwolenia wodnoprawnego dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Skoro zatem organ właściwy w sprawach odprowadzenia wód opadowych i niewątpliwie dysponujący wiedzą wymaganą dla rozstrzygania w tej dziedzinie, przesądził o tychże kwestiach dla przedmiotowej inwestycji, to znaczy, że kwestie poruszane przez Skarżącego dotyczące odprowadzania wód opadowych, zostały ostatecznie przesądzone.

W tym miejscu warto dodać również, iż zgodnie z treścią przepisów *ustawy Prawo budowlane*, za przyjęte rozwiązania projektowe uwzględnione w projekcie budowlanym   
(np. w zakresie zaprojektowanego 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.

Wyjaśnić należy przy tym, że projekt zagospodarowania działki lub terenu podlega sprawdzeniu tylko pod kątem zgodności z przepisami, w tym zwłaszcza techniczno-budowlanymi. Natomiast rozwiązania techniczne, ujęte w projekcie budowlanym,   
nie podlegają badaniu przez organy administracji architektoniczno-budowlanej. Organ ten nie jest uprawniony do badania zgodności projektu budowlanego z przepisami techniczno-budowlanymi lub z innymi przepisami prawa, poza przepisami określającymi wymogi ochrony środowiska. Wynika to zarówno z treści art. 35 ust. 1 *ustawy Prawo budowlane,* jak i faktu uchylenia przepisu art. 35 ust. 2 *ustawy Prawo budowlane*(por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 grudnia 2012 r., sygn. akt II OSK 1569/11, oraz wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 8 marca 2013 r., sygn. akt VII SA/Wa 176/13).

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o zmianie ustawy - Prawo budowlane oraz zmianie niektórych ustaw (Dz.U. Nr 80, poz. 718), która weszła w życie w dniu 11 lipca 2003 r., wprowadziła bowiem zasadę wyłącznej odpowiedzialności za projekt architektoniczno-budowlany projektanta oraz osoby sprawdzającej projekt (art. 20 *ustawy Prawo budowlane*). Sprawdzenie zgodności z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi, zostało natomiast ograniczone dla organu administracji architektoniczno-budowlanej do projektu zagospodarowania działki (art. 35 ust. 1 pkt 2 *ustawy Prawo budowlane*).

Rozszerzająca interpretacja uprawnień organu w zakresie kontroli na podstawie art. 35 ust. 1 *ustawy Prawo budowlane* oznaczałaby w istocie przywrócenie uchylonej zasady oceny materialnych rozwiązań projektu budowlanego przez organ i stanowiłaby naruszenie zasady związania organów administracji publicznej prawem (art. 7 *kpa*)   
(por. ww. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 25 kwietnia 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 2952/16).

Z powyższego wynika, iż organ architektoniczno-budowlany, od dnia 11 lipca 2003 r., nie ma uprawnień do merytorycznego badania projektu budowlanego i zgodności   
z przepisami techniczno-budowlanymi (uzyskanie wymaganych opinii, uzgodnień   
i sprawdzeń rozwiązań projektowych w zakresie wynikającym z przepisów prawa należy do obowiązków projektanta). Jak wyżej wskazano, od tej daty wprowadzono zasadę wyłącznej odpowiedzialności projektanta i osoby sprawdzającej za projekt architektoniczno-budowlany. Odpowiedzialność projektanta stanowi gwarancje dla *inwestora* i dla organu, że projekt jest opracowany zgodnie z przepisami, co zwalnia organy architektoniczno-budowlane z jego szczegółowego badania, poza przypadkami opisanymi w art. 35 ust. 1 pkt 1 i 2 *ustawy Prawo budowlane* (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 czerwca 2019 r., sygn. akt II OSK 2057/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Nieprzestrzeganie przez projektanta przy projektowaniu przepisów prawa może 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.

Tym samym, organ zatwierdzający projekt budowlany i wydający pozwolenie budowlane kontroluje wyłącznie, czy zostało złożone stosowne oświadczenie o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej (art. 20 ust. 4 w zw. z art. 35 ust. 1 pkt 3 *ustawy Prawo budowlane*), co - jak wyżej wskazano - w niniejszej sprawie ma miejsce, a całkowitą odpowiedzialność za zgodność projektu budowlanego z prawem ponoszą projektanci (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 30 stycznia 2015 r.,   
sygn. akt VII SA/Wa 1627/14, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W kontekście powyższych ustaleń, wyraźnego podkreślenia wymaga, iż organ orzekający  
w sprawie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej nie ma podstaw do zakwestionowania przyjętych przez *inwestora* rozwiązań technicznych w zakresie zaprojektowanego odwodnienia, jak również nie może nakazać *inwestorowi* zmiany przyjętych rozwiązań projektowych. Powyższe wykracza bowiem poza zakres uprawnień organu. Ponownie warto zaznaczyć też, że decyzja o pozwoleniu na budowę nie ma charakteru uznaniowego i w razie spełnienia przez inwestora wymagań określonych   
w przepisach prawa, organ architektoniczno-budowlany zobligowany jest zezwolić na realizację inwestycji drogowej.

Po dokonaniu kontroli przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego w zakresie wynikającym z uprawnień organu orzekającego w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, organ II instancji nie dopatrzył się zaś w przedmiotowym zakresie uchybień mających wpływ na wynik niniejszej sprawy.

Ustosunkowując się zaś do argumentacji Pana P. K. zaprezentowanej w odwołaniu z dnia 21 listopada 2022 r., iż realizacja przedmiotowej inwestycji będzie negatywnie oddziaływała na klimat akustyczny w obrębie nieruchomości stanowiącej jego własność oraz będzie miała negatywny wpływ na tzw. tereny zielone i w związku z powyższym powinna być wykonana ocena oddziaływania na środowisko, wyjaśnić należy,   
co następuje.

Ponownie należy podkreślić, iż 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 Katowicach i zakończonym *decyzją RDOŚ w Katowicach z dnia 30 czerwca 2016 r.   
o środowiskowych uwarunkowaniach*, następnie wpostępowaniu odwoławczym prowadzonym w sprawie ww. rozstrzygnięcia i zakończonym *decyzją GDOŚ   
o środowiskowych uwarunkowaniach*, jak również w *decyzji RDOŚ w Katowicach z dnia 5 października 2021 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzji RDOŚ w Krakowie   
o środowiskowych uwarunkowaniach*, a następnie w toku przeprowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, zakończonego *postanowieniem uzgadniającym*.

Warto ponownie wskazać, 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.

Jak już wyjaśniono w niniejszej decyzji, stosownie do 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*). 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.

Ponadto, należy zauważyć, iż zagadnienia związane z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny były elementami postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W *decyzji RDOŚ w Katowicach z dnia 20 czerwca 2016 r.* *o środowiskowych uwarunkowaniach* wskazano warunki realizacji przedsięwzięcia, które pozwolą na ograniczenie wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny. W miejscach lokalizacji zabudowy podlegającej ochronie akustycznej zaproponowano zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych w lokalizacjach i o parametrach wskazanych w rozstrzygnięciu ww. decyzji. W *postanowieniu uzgadniającym* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zmienił i uszczegółowił m.in. zapis *decyzji RDOŚ   
w Katowicach z dnia 30 czerwca 2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach*, zreformowanej *decyzją GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, dotyczący lokalizacji   
i parametrów ekranów akustycznych. Organ środowiskowy wyjaśnił, iż zmianom uległa nie tylko lokalizacja projektowanych ekranów akustycznych, ale także ich parametry, takie jak długość ekranu akustycznego oraz ich ilość. Dokonana przez *inwestora* analiza akustyczna nie wykazała możliwości występowania przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w roku 2025, jak i w perspektywie roku 2029.

Niemniej jednak Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie podtrzymał konieczność wykonania analizy porealizacyjnej wskazanej w *decyzji RDOŚ Katowicach   
z dnia 30 czerwca 2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach,* w ramach której nastąpi określenie skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem i przedstawienie jej   
w terminie 18 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania.

Zwrócić należy uwagę, iż 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 decyzji środowiskowej – oraz określił dodatkowe warunki realizacji inwestycji, których uwzględnienie pozwoli zapobiec występowaniu negatywnych oddziaływań na środowisko (w tym na zdrowie i życie ludzi) lub ograniczyć ich skalę w możliwie jak największym stopniu.

Godzi się zauważyć, że Skarżący nie wniósł żadnych uwag dotyczących przedmiotowej inwestycji drogowej zarówno na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, jak i w trakcie procedury ponownej oceny oddziaływania omawianego przedsięwzięcia na środowisko.

Zauważenia wymaga, że zarówno Wojewoda Małopolski, jak i *Minister*, w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej związani byli 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 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 nie ustalił konieczności zastosowania dodatkowej ochrony przed hałasem dla nieruchomości oznaczonej jako działka nr 21/16 z obrębu 0003 Stare Stawy, 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, w tym w szczególności nie może   
w dowolny sposób, wbrew ustaleniom zawartym w rozstrzygnięciach środowiskowych, decydować o lokalizacji ekranów akustycznych.

Za chybioną należy również uznać argumentację podniesioną przez Pana P. K. dotyczącą naruszenia art. 7, art. 9 i art. 107 § 3 *kpa*.

Godzi się zauważyć, iż naczelną zasadą postępowania administracyjnego jest zasada prawdy obiektywnej wyrażona w art. 7 *kpa*. Z zasady powyższej wynika, że organy administracji publicznej prowadzące postępowanie mają obowiązek zebrania   
i rozpatrzenia materiału dowodowego w taki sposób, aby ustalić stan faktyczny sprawy zgodny z rzeczywistością, a zwłaszcza mają obowiązek dokonać wszechstronnej oceny okoliczności konkretnej sprawy na podstawie analizy całego materiału dowodowego   
i swoje stanowisko wyrazić w uzasadnieniu podjętej decyzji (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 października 2001 r., sygn. akt I SA 1110/01). Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 23 listopada 1994 r., sygn. akt III ARN 55/94: „Jako dowolne należy traktować ustalenia faktyczne znajdujące wprawdzie potwierdzenie w materiale dowodowym, ale niekompletnym, czy nie w pełni rozpatrzonym. Zarzut dowolności wykluczają dopiero ustalenia dokonane   
w całokształcie materiału dowodowego (art. 80 k.p.a.), zgromadzonego i zbadanego   
w sposób wyczerpujący (art. 77 § 1 k.p.a.), a więc przy podjęciu wszelkich kroków niezbędnych dla dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego, jako warunku niezbędnego wydania decyzji o przekonującej treści (art. 7 k.p.a.)”.

Mając na uwadze dotychczasowe ustalenia, nie sposób zarzucić Wojewodzie Małopolskiemu naruszenia - w zakresie ingresu prawnego Skarżącego - przepisów postępowania administracyjnego, tj. art. 7, art. 77 § 1 oraz art. 107 § 3 *kpa*. Stwierdzić należy, iż w zakresie interesu prawnego Skarżącego organ I instancji przeprowadził postępowanie w sprawie wydania *decyzji Wojewody Małopolskiego* w sposób rzetelny, zgodny z wymogami *kpa*, wystarczający do wydania prawidłowego rozstrzygnięcia,   
a ponadto w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji ustosunkował się do uwag i zastrzeżeń Pana P. K. wniesionych w toku postępowania pierwszoinstancyjnego. Według *Ministra* uzasadnienie *decyzji Wojewody Małopolskiego* pozwala na poznanie motywów, którymi organ I instancji kierował się przy załatwianiu sprawy, a ustalenia poczynione przez organ wojewódzki, wskazujące na spełnienie przesłanek niezbędnych dla wydania decyzji o zezwoleniu na realizację zamierzonego przedsięwzięcia, znajdują odzwierciedlenie w aktach sprawy.

Następnie, zwrócić trzeba uwagę na przepis art. 9 *kpa*, zgodnie z którym organy administracji publicznej są obowiązane do należytego i wyczerpującego informowania stron o okolicznościach faktycznych i prawnych, które mogą mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków będących przedmiotem postępowania administracyjnego. Organy czuwają nad tym, aby strony i inne osoby uczestniczące w postępowaniu nie poniosły szkody z powodu nieznajomości prawa, i w tym celu udzielają im niezbędnych wyjaśnień i wskazówek. Powołany przepis obliguje zatem organ prowadzący postępowanie do udzielania stronom wszelkich informacji wiążących się z załatwieniem danej sprawy administracyjnej. Chodzi tu zarówno o informacje o przepisach prawa materialnego   
i procesowego, z których wynikają uprawnienia i obowiązki stron mające wpływ na wynik sprawy, jak i o wyjaśnienia w zakresie sposobu interpretacji treści obowiązujących przepisów oraz wskazówki co do sposobu postępowania, który umożliwi zapobieżenie szkodzie mogącej wyniknąć z powodu nieznajomości prawa (vide: R. Kędziora, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, Legalis).

Zdaniem *Ministra* organ I instancji należycie wypełnił dyspozycję omówionego powyżej przepisu art. 9 *kpa* i prawidłowo zawiadomił strony, w tym Skarżącego, o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej oraz o wydaniu kończącej to postępowanie decyzji. Zauważyć należy, iż w pismach kierowanych do stron organ wojewódzki zamieścił stosowne pouczenia o uprawnieniach i obowiązkach wynikających z przepisów prawa procesowego, których realizacja będzie miała wpływ na wynik sprawy.I tak,   
w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Wojewoda Małopolski poinformował strony m.in. o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz złożenia wniosków   
i zastrzeżeń. Z kolei w zawiadomieniu o wydaniu decyzji organ wojewódzki poinformował strony m.in. o możliwości zapoznania się z treścią decyzji oraz wniesienia odwołania. Ponadto, w zawiadomieniu zarówno o wszczęciu postępowania, jak i o wydaniu decyzji, Wojewoda Małopolski wyraźne wskazał, jakie nieruchomości wchodzą w zakres projektowanego przedsięwzięcia.

Mając zaś na uwadze odwołanie Pana Ł. M., podkreślić należy, że organ orzekający   
w przedmiotowej sprawie ma możliwość ustosunkowania się do skonkretyzowanych zarzutów i zastrzeżeń. Składając odwołanie, Skarżący podniósł, iż organ I instancji dopuścił się uchybień wydając *decyzję Wojewody Małopolskiego*, jednak nie podał konkretnego przepisu prawa, który – w jego ocenie – został naruszony wskutek wydania przedmiotowej decyzji. Pan Ł. M. nie wskazał zatem na nieprawidłowości w zaskarżonej decyzji, które miałyby przemawiać za jej uchyleniem. Niezależnie od powyższego, organ odwoławczy dokonał analizy zarówno postępowania przeprowadzonego przez Wojewodę Mazowieckiego, jak i zaskarżonej decyzji, i skorygował wady decyzji organu I instancji.

W ocenie *Ministra*, organ I instancji w zakresie interesu prawnego Skarżącego przeprowadził postępowanie w sprawie wydania *decyzji Wojewody Małopolskiego*w sposób rzetelny, zgodny z wymogami *kpa*, wystarczający do wydania prawidłowego rozstrzygnięcia. Według *Ministra* uzasadnienie *decyzji Wojewody Małopolskiego* pozwala na poznanie motywów, którymi organ I instancji kierował się przy załatwianiu sprawy,   
a ustalenia poczynione przez organ wojewódzki, wskazujące na spełnienie przesłanek niezbędnych dla wydania decyzji o zezwoleniu na realizację zamierzonego przedsięwzięcia, znajdują odzwierciedlenie w aktach sprawy, co w konsekwencji nie narusza norm postępowania administracyjnego.

Zaznaczenia wymaga, że podjęcie przez organ rozstrzygnięcia odmiennego od oczekiwanego przez stronę skarżącą 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).

Warto dodać, iż nie wydaje się możliwe zaprojektowanie inwestycji w zakresie dróg publicznych o takim przebiegu, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli nieruchomości objętych inwestycją. Sprzeciw taki wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania własności nieruchomości przez jej 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 wywołanie lokalnego konfliktu społecznego, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych, a następnie techniczno-wykonawczych, mając na uwadze spowodowanie jak najmniejszych uciążliwości dla właścicieli nieruchomości.

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 określonej polityki planowania przestrzennego, wzajemnych relacji między planowanymi lub realizowanymi inwestycjami. 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).

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. Jednocześnie należy stwierdzić, że zarzuty strony skarżącej nie zasługują na uwzględnienie, wobec czego orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

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. 259,   
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 1.1–1.3 –** zamienne rysunki nr: 03-03, 03-05, 03-06 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu,

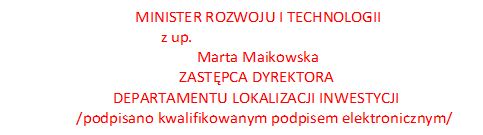
**Nr 2.1 –** zamienne strony nr: 23-24 (zawierające wykaz działek objętych inwestycją) tomu 1.1 Projektu Zagospodarowania Terenu – część opisowa, będącego częścią Projektu Budowlanego,

**Nr 2.2-2.4 -** zamienne rysunki nr: 03-03, 03-05, 03-06 tomu 1/2 Projektu Zagospodarowania Terenu, część rysunkowa,

**Nr 2.5-2.7 -** zamienne rysunki nr: 03-03, 03-05, 03-06 tomu 3/2 Projektu Zagospodarowania Terenu, Branża Drogowa, część rysunkowa,

**Nr 2.8 -** dokumenty potwierdzające uprawnienia budowlane projektantów oraz sprawdzających i przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa,

**Nr 3 -** mapa w skali 1:500 z projektem podziału działki nr 2442/15, z obrębu 0003 Brzezinka.

****