Znak pisma: DLI-III.7621.3.2022.AW.30

Warszawa, 19 grudnia 2023 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.), zwanej dalej „*kpa*”, oraz art. 11g ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r.   
poz. 162 z późn. zm.), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, po rozpatrzeniu odwołań Pana Ś.P., Pani K.P., Pana K.P., Pana T.P., Pana I.P., Pani T.R., Pana W.R., Pana B.J., Pani G.F. i Pana D.F. oraz po zapoznaniu się z odwołaniem w zakresie wniesionym przez Pana Z.M. od decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego Nr 23/2021 z dnia 23 grudnia 2021 r., znak: AP-4.7820.235-31.2021.JR, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: "Budowa drogi S3 Troszyn – Świnoujście. Odcinek 2. Dargobądz (z węzłem) - Troszyn”,

1. **Uchylam**:

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 12, w poz. 157 tabeli określającej działki przeznaczone pod inwestycję w całości lub podlegające podziałowi, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 157 | Płocin | 10 | 1,9534 | 10/1 | 0,2922 |
| 10/2 | 1,6607 |

„,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 12, w poz. 159 tabeli określającej działki przeznaczone pod inwestycję w całości lub podlegające podziałowi, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 159 | Płocin | 148 | 0,0579 | 148/1 | 0,0057 |
| 148/2 | 0,0522 |

„,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 22, w poz. 339 tabeli określającej działki przeznaczone pod inwestycję w całości lub podlegające podziałowi, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 339 | Recław | 500 | 6,7045 | 500/3 | 5,4734 |
| 500/4 | 0,4262 |
| 500/5 | 0,7217 |

„,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 48, w poz. 115 tabeli określającej działki z ograniczonym sposobem korzystania, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 115 | 10 | 1,9534 | 10/1 | 0,2922 | pod inwestycję | - |
| 10/2 | 1,6607 | budowa sieci telekomunika-cyjnej [0,1074] | sieć telekomunika-cyjna [0,0079] |

„,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 64 i 65, w poz. 237-239 tabeli określającej działki z ograniczonym sposobem korzystania, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 237 | 261/11 | 0,5219 | Nie dzielona | budowa i przebudowa sieci elektro-energetycznej WN [0,1858] | sieć elektr. WN [0,0241] |
| 238 | 260 | 0,1800 | Nie dzielona | budowa i przebudowa sieci elektro-energetycznej WN [0,0085] | sieć elektr. WN [0,0084] |
| 239 | 261/ 124 | 1,4389 | Nie dzielona | budowa i przebudowa sieci elektro-energetycznej WN [0,2724] | sieć elektr. WN [0,0517] |

„,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 65, w poz. 242 tabeli określającej działki z ograniczonym sposobem korzystania, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 242 | 261/9 | 0,8466 | Nie dzielona | budowa i przebudowa sieci elektro-energetycznej WN [0,2641] | sieć elektr. WN [0,0592] |

„,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 65, w poz. 245 tabeli określającej działki z ograniczonym sposobem korzystania, zapis:

„

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 245 | 500 | 6,7045 | 500/3 | 5,4734 | pod inwestycję | - |
| 500/4 | 0,4262 | - | - |
| 500/5 | 0.7217 | budowa sieci elektroenerge-tycznej – oświetlenie; budowa zjazdu; przebudowa drogi istniejącej [0,1368] | oświetlenie [0,0019]; zjazd [0,0026] |

„,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 74, w poz. 5 tabeli określającej działki, w stosunku do których inwestor jest uprawiony do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji, zapis:

„

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 5 | Recław | 46/6 | 5,5329 | budowa sieci elektroenergetycznej  SN i WN [0,6782] |

„,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 81, zapis stanowiący dotychczasową treść pkt III pn.: „Określenie linii rozgraniczających teren.”,
* mapę w skali 1:500 z projektem podziału nieruchomości oznaczonej jako działka   
  nr 10, z obrębu 0018 Płocin wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiącą załącznik do zaskarżonej decyzji,
* zbiorczą mapę w skali 1:500 z projektami podziału nieruchomości z obrębu 0025 Recław, wraz ze zbiorczym wykazem zmian gruntowych, stanowiącą załącznik   
  do zaskarżonej decyzji – w zakresie dotyczącym działki nr 500,
* rysunki nr 2.06, 2.07, 2.08 i 2.09 części graficznej Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* strony nr 3-6 (zawierające wykaz działek znajdujących się w liniach rozgraniczających teren inwestycji oraz wykaz działek objętych ograniczeniami   
  w korzystaniu z nieruchomości) Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* tom 2.5c Przebudowa sieci elektroenergetycznych 110kV i 220 kV, Branży elektroenergetycznej, Projektu architektoniczno-budowlanego, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w miejsce uchylenia, na stronie 12, w poz. 157 tabeli określającej działki przeznaczone pod inwestycję w całości lub podlegające podziałowi, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 157 | Płocin | 186 | 2,0907 | 186/1 | 0,2925 |
| 186/2 | 1,7982 |

„,

* ustalenie, w miejsce uchylenia, na stronie 12, w poz. 159 tabeli określającej działki przeznaczone pod inwestycję w całości lub podlegające podziałowi, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 159 | Płocin | 148 | 0,0579 | 148/1 | 0,0057 |
| 148/2 | 0,0522 |

„,

* ustalenie, w miejsce uchylenia, na stronie 22, w poz. 339 tabeli określającej działki przeznaczone pod inwestycję w całości lub podlegające podziałowi, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 339 | Recław | 500/1 | 6,6020 | 500/3 | 5,4734 |
| 500/4 | 0,4068 |
| 500/5 | 0,7217 |

„,

* ustalenie, w miejsce uchylenia, na stronie 48, w poz. 115 tabeli określającej działki z ograniczonym sposobem korzystania, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 115 | 186 | 2,0907 | 186/1 | 0,2925 | pod inwestycję | - |
| 186/2 | 1,7982 | budowa sieci telekomunika-cyjnej [0,1074] | sieć telekomunika-cyjna [0,0079] |

„,

* ustalenie, w miejsce uchylenia, na stronie 64 i 65, w tabeli określającej działki   
  z ograniczonym sposobem korzystania, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 237 | 261/11 | 0,5219 | Nie dzielona | budowa i przebudowa sieci elektro-energetycznej WN [0,0793] | sieć elektr. WN [0,0241] |
| 239 | 261/ 124 | 1,4389 | Nie dzielona | budowa i przebudowa sieci elektro-energetycznej WN [0,1648] | sieć elektr. WN [0,0517] |

„,

* ustalenie, w miejsce uchylenia, na stronie 65, w poz. 242 tabeli określającej działki przeznaczone pod inwestycję w całości lub podlegające podziałowi, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 242 | 261/9 | 0,8466 | Nie dzielona | budowa i przebudowa sieci elektro-energetycznej WN [0,2041] | sieć elektr. WN [0,0592] |

„,

* ustalenie, w miejsce uchylenia, na stronie 65, w poz. 245 tabeli określającej działki przeznaczone pod inwestycję w całości lub podlegające podziałowi, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 245 | 500/1 | 6,6020 | 500/3 | 5,4734 | pod inwestycję | - |
| 500/4 | 0,4068 | - | - |
| 500/5 | 0.7217 | budowa sieci elektroenerge-tycznej – oświetlenie; budowa zjazdu; przebudowa drogi istniejącej [0,1368] | oświetlenie [0,0019]; zjazd [0,0026] |

„,

* ustalenie, w miejsce uchylenia, na stronie 74, w poz. 5 tabeli określającej działki,   
  w stosunku do których inwestor jest uprawiony do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 5 | Recław | 46/6 | 5,5329 | budowa sieci elektroenergetycznej  SN i WN [0,5827] |

„,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 81, zapisów stanowiących nową treść pkt III zaskarżonej decyzji:

„**III. Określenie linii rozgraniczających teren i granic pasów drogowych innych dróg publicznych.**

1. Linie rozgraniczające teren (linia przerywana koloru granatowego), oraz granice pasów drogowych innych dróg publicznych (linia przerywana koloru jasnoniebieskiego), określono na mapach stanowiących część graficzną projektu zagospodarowania terenu, będącego elementem zatwierdzonego decyzją w sprawie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej Projektu budowlanego.
2. Stosownie do art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, linie rozgraniczające teren, w tym granice pasów drogowych, ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości.
3. Zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g, j ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r.   
   o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, określam obowiązek budowy innych dróg publicznych na działkach oznaczonych na mapach części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu linią przerywaną koloru jasnoniebieskiego   
   i zezwalam na wykonanie tego obowiązku.
4. W myśl art. 11f ust. 2a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do przekazania wybudowanych i oddanych do użytkowania innych dróg publicznych właściwym zarządcom dróg.”,

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, arkuszy nr 1 i 2 mapy w skali 1:1000   
  z projektem podziału działki nr 500/1, z obrębu 0025 Recław, stanowiących załączniki nr 1.1 – 1.2 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, mapy w skali 1:500 z projektem podziału działki nr 186, z obrębu 0018 Płocin, stanowiącej załącznik nr 2 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych rysunków nr 2.06, 2.07, 2.08 i 2.09 części graficznej Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiących załączniki nr 3.1 – 3.4 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych stron nr 3-6 (zawierających wykaz działek znajdujących się w liniach rozgraniczających teren inwestycji oraz wykaz działek objętych ograniczeniami w korzystaniu z nieruchomości) Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiących załącznik nr 4 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennego tomu 2.5c Przebudowa sieci elektroenergetycznych 110kV i 220 kV, Branży elektroenergetycznej, Projektu architektoniczno-budowlanego, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiącego załącznik nr 5 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie zaświadczeń potwierdzających wpis projektantów na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, które stanowią załącznik nr 6 do niniejszej decyzji.

1. **W pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymuję w mocy.**
2. **Umarzam postępowanie odwoławcze w zakresie odwołania Pana Z.M..**

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 28 czerwca 2021 r., uzupełnionym w trakcie prowadzonego postępowania, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zwany dalej „*inwestorem*”, reprezentowany przez ustanowionego w sprawie pełnomocnika, wystąpił do Wojewody Zachodniopomorskiego o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: "Budowa drogi S3 Troszyn – Świnoujście. Odcinek 2. Dargobądz (z węzłem) - Troszyn". *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając konieczność jego nadania interesem społecznym   
i gospodarczym.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie, Wojewoda Zachodniopomorski wydał w dniu 23 grudnia 2021 r. decyzję, znak:   
AP-4.7820.235-31.2021.JR, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: "Budowa drogi S3 Troszyn – Świnoujście. Odcinek 2. Dargobądz (z węzłem) - Troszyn", zwaną dalej „*decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego”,* i nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

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

* Pan Ś.P., Pani K.P., Pan K.P., Pan T.P., Pan I.P., Pani T.R., Pan W.R., Pan Z.M. – odwołanie z dnia 4 stycznia 2022 r.
* Pan B.J. - odwołanie z dnia 14 stycznia 2022 r.
* Pani G.F. i Pan D.F. – odwołanie z dnia 19 stycznia 2022 r.

W ww. odwołaniach, wniesionych w terminie, Skarżący podnieśli zarzuty w sprawie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*.

W dniu 25 lipca 2022 r. oraz 16 sierpnia 2022 r. do organu II instancji wpłynęły pisma   
z dnia 20 lipca 2022 r. oraz 2 sierpnia 2022 r. wniesione m.in. przez Panią E.M., Pana M.P., podmiot (…) spółka jawna, Pana S.T. – prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą P.H.U. (…) – oraz Pana P.B. – prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą (…), które organ odwoławczy potraktował jako skargę z art. 234 § 1 i 2 *kpa*.

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie 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 Zachodniopomorskiego, w tym zbadał poprawność postępowania organu I instancji oraz poprawność kończącej to postępowanie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty zawarte we wniesionych odwołaniach.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, do wniosku załączono mapę w skali 1:1000, 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.

Wskazać również trzeba, 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 2020 r. poz. 1609). 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 w myśl art. 26 *ustawy nowelizującej,* przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie znowelizowanych przepisów, inwestor może do wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę albo wniosku o zatwierdzenie projektu budowlanego, albo zgłoszenia budowy załączyć projekt budowlany sporządzony na podstawie przepisów ustawy zmienianej   
w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym. Jednocześnie, zgodnie z art. 27 ust. 1 pkt 1 *ustawy nowelizującej* do zamierzeń budowlanych realizowanych w oparciu o projekt budowlany sporządzony na podstawie przepisów dotychczasowych w sytuacji, gdy opracowany został projekt budowlany zgodny z dotychczasowymi przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 682 z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo budowlane*”, dalszy przebieg procesu inwestycyjnego razem   
z postępowaniem w sprawie pozwolenia na budowę będzie się odbywał według dotychczasowych przepisów *ustawy Prawo budowlane*.

Zauważyć należy, że norma intertemporalna art. 26 *ustawy nowelizującej* umożliwia posługiwanie się projektem budowlanym sporządzonym na podstawie przepisów *ustawy Prawo budowlane* w brzmieniu obowiązującym do dnia 19 września 2020 r., bez odwołania się do *rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*. W ocenie *Ministra* racjonalny ustawodawca, decydując się na możliwość posługiwania się przez pewien okres standardami sporządzania projektu budowlanego na poprzednich zasadach, objął tą normą nie tylko *ustawę Prawo budowlane*,  
w brzmieniu obowiązującym do dnia 19 września 2020 r., ale także wszystkie niezbędne do sporządzenia dokumentacji projektowej na cele prawne akty wykonawcze wydane na podstawie tej ustawy i kompatybilne z jej nieobowiązującą wersją. W innym wypadku cel art. 26 *ustawy nowelizującej* nie zostałby osiągnięty, gdyż *ustawa Prawo budowlane* reguluje tylko podstawowe aspekty i zasady sporządzenia tej dokumentacji (podobnie Wojewódzki Sąd Administracyjny w Lublinie w wyroku z dnia 8 czerwca 2021 r.,   
sygn. akt II SA/Lu 129/21 – wyrok nieprawomocny; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 24 listopada 2022 r., sygn. akt VII SA/Wa 1671/22).

Tym samym, mając na uwadze przedłożony przez *inwestora* projekt budowlany, zgodnie z art. 26 *ustawy nowelizującej* przedmiotowa sprawa podlega rozpatrzeniu w oparciu   
o przepisy *ustawy* *Prawo budowlane*, w brzmieniu dotychczas obowiązującym, a także   
w oparciu o przepisy *rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*.

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 sprawdzających   
o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Po dokonaniu analizy przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego, organ odwoławczy stwierdził, że – poza uchybieniem, o którym będzie mowa w dalszej części niniejszej decyzji – spełnia on wymagania określone w art. 34 ust. 2 i ust. 3 *ustawy Prawo budowlane* oraz w *rozporządzeniu w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*, jak również jest zgodny z:

* decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 28 sierpnia 2018 r., znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.32, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: Budowa drogi S3 na odcinku Świnoujście – Troszyn, zwaną dalej„*decyzją RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*”,
* decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 6 marca 2020 r., znak: DOOŚ-WDŚ/ZIL.420.131.2018.EK.1, uchylającą w części i orzekającą w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującą w mocy *decyzję RDOŚ   
  o środowiskowych uwarunkowaniach*, zwaną dalej„*decyzją GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*”,
* postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia   
  3 grudnia 2021 r., znak: WONS-OŚ.4222.2.2021.MM.14, uzgadniającym realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi S3 Troszyn – Świnoujście. Odcinek 2. Dargobądz (z węzłem) – Troszyn”, zwanym dalej „*postanowieniem uzgadniającym*”,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 29 czerwca 2021 r., znak: SZ.RUZ.4210.68-8.2021.ZK, o pozwoleniu wodnoprawnym,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 28 czerwca 2021 r., znak: SZ.RUZ.4210.69.2021.MD, o pozwoleniu wodnoprawnym,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 28 czerwca 2021 r., znak: SZ.RUZ.4210.70.2021.PM, o pozwoleniu wodnoprawnym,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 25 czerwca 2021 r., znak: SZ.RUZ.4210.80.2021.MD, o pozwoleniu wodnoprawnym,
* postanowieniem Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 7 października 2021 r., znak: AP-4.7840.2.9-10.2021.JR, udzielającym zgody na odstępstwo od przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.   
  w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.), zwanym dalej „*rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dróg publicznych*”,
* postanowieniem Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 28 czerwca 2021 r., znak:   
  AP-4.7840.2.7-2.2021.MM, udzielającym zgody na odstępstwo od warunków usytuowania budynków i budowli określonych w art. 53 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 602 z późn. zm.) oraz wykonywania robót ziemnych określonych w § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości   
  i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1247).

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

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

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

W ocenie organu II instancji, Wojewoda Zachodniopomorski 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 Zachodniopomorski pismem z dnia 20 lipca 2021 r., znak:   
AP-4.7820.235-1.2021.JR, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji, wysyłając zawiadomienia na adresy wskazane w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczeń.   
W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy. W toku postępowania przed Wojewodą Zachodniopomorskim wniesiono zastrzeżenia odnośnie rzeczonej inwestycji drogowej, które organ pierwszej instancji przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do poruszonych zagadnień.

Z uwagi na obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wynikający z *decyzji* *RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach,* działając na podstawie art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz   
o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn zm.), zwanej dalej „*ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*”, pismem z dnia   
30 lipca 2021 r., znak: AP-4.7820.235-8.2021.JR, Wojewoda Zachodniopomorski zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia drogowego.

Podczas procedowania w kwestii ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, na etapie postępowania prowadzonego przez Wojewodę Zachodniopomorskiego, 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 Zachodniopomorski podał do publicznej wiadomości informację   
o przystąpieniu do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jak również o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie.

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

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Zachodniopomorski w dniu 23 grudnia 2021 r. wydał decyzję, znak:   
AP-4.7820.235-31.2021.JR, o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji drogowej.Nadając ww. decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, Wojewoda Zachodniopomorski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*.

Zgodnie z art. 11f ust. 3 *specustaw*y *drogowej*,Wojewoda Zachodniopomorski doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz zawiadomił o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń. Dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* organ I instancji poinformował   
o wydaniu decyzji w drodze zawiadomień z dnia 28 grudnia 2021 r., znak:   
AP-4.7820.235-32.2021.JR, wysłanych na adresy wskazane w katastrze nieruchomości. W zawiadomieniach oraz w obwieszczeniu zamieszczono, zgodnie z art. 11f ust. 4 *specustawy drogowej*, informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

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

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

Godzi się zauważyć, iż zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 5 *specustawy drogowej* w brzmieniu obowiązującym przed wejściem w życie *ustawy nowelizującej*, wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera cztery egzemplarze projektu budowlanego wraz z zaświadczeniem, o którym mowa w art. 12 ust. 7 *ustawy Prawo budowlane*, aktualnym na dzień opracowania projektu. Z kolei art. 12 ust. 7 ww. ustawy stanowi, że podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych   
w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru, o którym mowa w art. 88a ust. 1 pkt 3 lit. a ww. ustawy, oraz – zgodnie z odrębnymi przepisami – wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.

Powyższe oznacza, że projekt budowlany winien zostać wykonany i sprawdzony przez osoby spełniające warunki, o których mowa w art. 12 ust. 7 *ustawy Prawo budowlane*. (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 30 kwietnia   
2015 r., sygn. akt II SA/Lu 1211/14).

Jak wynika z akt przedmiotowej sprawy, do wniosku z dnia 28 czerwca 2021 r. *inwestor* załączył cztery egzemplarze Projektu budowlanego sporządzonego w czerwcu 2021 r.   
Na rysunkach nr 2.03, 2.04, 2.08, 2.09 Projektu zagospodarowania terenu, stanowiącego część Projektu budowlanego jako data opracowania widnieje zaś „09.2021 r.”. Do   
ww. Projektu budowlanego przedmiotowej inwestycji drogowej załączonozaświadczenia o przynależności do właściwej izby samorządu zawodowego oraz o ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej, wydane m.in. dla Pana Ł.L. (ważne od dnia   
1 sierpnia 2020 r. do dnia 31 lipca 2021 r.), dla Pana M.T. (ważne od dnia 1 września 2020 r. do dnia 31 sierpnia 2021 r.), dla Pana K.B. (ważne od dnia 1 września 2020 r. do dnia 31 sierpnia 2021 r.), dla Pana M.M. (ważne od dnia 1 lipca 2020 r. do dnia 31 czerwca 2021 r.), dla Pana K.D. (ważne od dnia 1 września 2020 r. do dnia 31 sierpnia 2021 r.), dla Pana G.K. (wygenerowane w dniu 16 lipca 2020 r. i ważne do dnia 31 lipca 2021 r.), dla Pani A.K. (wygenerowane w dniu 14 stycznia 2020 r. i ważne do dnia   
30 czerwca 2021 r.).

W rezultacie, koniecznym stało się przedłożenie zaświadczeń o przynależności ww. osób do właściwej izby samorządu zawodowego oraz o ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej, aktualnych w całym okresie sporządzenia Projektu budowlanego, w tym rysunków nr 2.03, 2.04, 2.08, 2.09 Projektu zagospodarowania terenu, stanowiącego część Projektu budowlanego, co stanowiło przedmiot wezwania organu II instancji z dnia 13 maja 2022 r., znak: DLI-III.7621.3.2022.AW.10.

*Inwestor* przedłożył żądane dokumenty przy piśmie z dnia 1 czerwca 2022 r., znak: EURO/313/675/RK.

Wobec powyższego, w pkt I rozstrzygnięcia, *Minister* zatwierdził zaświadczenia, aktualne w dacie sporządzenia przedmiotowego Projektu budowalnego, potwierdzające wpis projektantów na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, jako załącznik do niniejszej decyzji.

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

Z dokonanej przez organ odwoławczy analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym treści *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, Projektu zagospodarowania terenu, stanowiącego część Projektu budowalnego zatwierdzonego jako załącznik do *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, jak również mapy z projektem podziału nieruchomości, wynikało, że działka nr 500, z obrębu 0025 Recław, została objęta w części liniami rozgraniczającymi teren planowanego przedsięwzięcia i uległa podziałowi na działkę nr 500/3 (przeznaczoną pod planowaną inwestycję drogową) oraz działki nr 500/4 i 500/5 (pozostające własnością dotychczasowego właściciela).

Natomiast decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego Nr 12/2020 z dnia 7 września 2020 r., znak: AP-4.7820.198-17.2019.MM, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 111 na odcinku Recław – Stepnica”, utrzymaną w mocy (w części dotyczącej działki nr 500 z obrębu 0025 Recław) decyzją Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 24 sierpnia 2022 r., znak:   
DLI-III.7621.45.2020.KS.35, uchylającą w części i orzekającą w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującą w mocy ww. decyzję Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 7 września 2020 r. zatwierdzony został podział nieruchomości oznaczonej w ewidencji gruntów jako działka nr 500, na działki nr 500/1 i 500/2.

Z uwagi na powyższe, nastąpiła konieczność dokonania zmian w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* zezwalającej na realizację omawianej inwestycji drogowej, a tym samym konieczne stało się skorygowanie dokumentacji podziałowej i projektowej dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego poprzez wprowadzenie odpowiednich zmian wynikających z podziału działki nr 500, obręb 0025 Recław.

Powyższe stanowiło przedmiot wezwania organu odwoławczego z dnia 15 września   
2022 r., znak: DLI-III.7621.3.2022.AW.14.

*Inwestor* przy ww. piśmie z dnia 10 stycznia 2023 r., znak: EURO/313/775/RK, przedłożył skorygowaną dokumentację mapową i projektową uwzględniającą powyższe zmiany.

W ww. piśmie *inwestor* dodatkowo poinformował o rezygnacji z ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości oznaczonej jako działka nr 260, obręb 0025 Recław oraz o zmniejszeniu zajętości ograniczenia na działkach nr 261/11, 261/124, 261/9, obręb 0025 Recław, a także o zmniejszeniu obszaru nieodpłatnego zajęcia działki nr 46/6, obręb 0025 Recław.

Wskazać jednak należy, iż przy ww. piśmie z dnia 10 stycznia 2023 r. *inwestor* przekazał zamienne rysunki Projektu zagospodarowania terenu, które nie stanowiły dokładnego odzwierciedlenia map, będących częścią Projektu zagospodarowania terenu, zatwierdzonych jako załącznik do *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*   
a dodatkowo, nie były poświadczone za zgodność z oryginałem (brak podpisu projektanta pod oświadczeniem o zgodności z oryginałem)*.* Mając na uwadze powyższe, zaistniała konieczność przedłożenia 4 egzemplarzy zamiennych arkuszy nr 8 i 9 Projektu zagospodarowania terenu, w celu zatwierdzenia ich jako załączniki do decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Do skorygowanej dokumentacji projektowej konieczne było również załączenie zaświadczeń o przynależności projektantów i sprawdzających do właściwej izby samorządu zawodowego oraz o ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej, aktualnych w dacie sporządzenia skorygowanej dokumentacji projektowej.

W związku z powyższym organ odwoławczy pismem z dnia 30 marca 2023 r., znak:   
DLI-III.7621.3.2022.AW.20, wezwał *inwestora* do przedłożenia ww. dokumentów.

Przy piśmie z dnia 26 kwietnia 2023 r., znak: EURO /313/800/RK, *inwestor* przekazał skorygowane rysunki nr 8 i 9 Projektu zagospodarowania terenu oraz zaświadczenia   
o przynależności projektantów do właściwej izby samorządu zawodowego.

W toku prowadzonego postępowania odwoławczego *Minister* ustalił, iż działka nr 10, obręb 0018 Płocin, uległa scaleniu, w wyniku czego powstała działka nr 186. W związku   
z powyższym *inwestor* przy piśmie z dnia 27 października 2023 r., znak:   
EURO /313/845/RK, przedłożył skorygowaną dokumentacją mapową i projektową uwzględniającą przedmiotową zmianę.

W ślad za ww. pismem z dnia 27 października 2023 r., przy piśmie z dnia 14 listopada   
2023 r., znak: EURO/313/847/RK, przekazane zostały: 4 egzemplarze arkusza nr 6 Projektu zagospodarowania terenu, stanowiącego jednocześnie odzwierciedlenie mapy, będącej częścią Projektu zagospodarowania terenu, zatwierdzonego jako załącznik do *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, dodatkowo poświadczonego za zgodność   
z oryginałem, 4 egzemplarze ujednoliconych wykazów działek znajdujących się w liniach rozgraniczających teren inwestycji oraz podlegających ograniczeniu w korzystaniu   
z nieruchomości, zaświadczenia o przynależności projektantów przygotowujących zamienne rysunki Projektu zagospodarowania terenu do właściwej izby samorządu zawodowego, korekta załącznika nr 3b do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej dotyczącego określenia nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone.

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

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

Przenosząc powyższe na grunt przedmiotowej sprawy, stwierdzić należy,   
iż w pkt I niniejszej decyzji *Minister* dokonał korekt w odpowiednich jednostkach redakcyjnych *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* w zakresie działek przeznaczonych pod inwestycję, podziałów nieruchomości dokonanych na potrzeby realizacji omawianego przedsięwzięcia drogowego, działek z ograniczonym sposobem korzystania. Organ odwoławczy zatwierdził podział działek nr 186, z obrębu 0018 Płocin oraz 500/1, z obrębu 0025 Recław. Skorygował również powierzchnię ograniczenia   
w korzystaniu z nieruchomości oznaczonych jako działki nr 261/11, 261/124, 261/9, obręb 0025 Recław, a także powierzchnię nieodpłatnego zajęcia działki nr 46/6, obręb 0025 Recław.

W ten sposób uwzględniono aktualny oraz rzeczywiście istniejący stan faktyczny   
i prawny nieruchomości objętych planowaną inwestycją drogową, a także zmiany dokonane przez *inwestora* w rozwiązaniach projektowych przedmiotowej inwestycji drogowej. W rezultacie, konieczna stała się również zmianaczęści załączników do *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* [mapy w skali 1:1000 z projektem podziału działki   
nr 500/1, mapy w skali 1:500 z projektem podziału działki nr 186, rysunków nr 2.06, 2.08 i 2.09 części graficznej Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, stron nr 3-6 (zawierających wykaz działek znajdujących się   
w liniach rozgraniczających teren inwestycji oraz wykaz działek objętych ograniczeniami w korzystaniu z nieruchomości) Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, tomu 2.5c Przebudowa sieci elektroenergetycznych 110kV   
i 220 kV, Branży elektroenergetycznej, Projektu architektoniczno-budowlanego, będącego częścią Projektu budowlanego]. *Minister* zatwierdził również zaświadczenia potwierdzające wpis projektantów na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

Dalej, pismem z dnia 8 grudnia 2023 r., znak: DLI-III.7621.3.2022.AW.2, *Minister* wezwał *inwestora* do doprecyzowania wyjaśnień dotyczących zapewnienia dostępu do drogi publicznej działce nr 213/36, obręb 0004 Wolin (powstałej z podziału działki   
nr 213/20), zawartych w piśmie z dnia 1 czerwca 2022 r., znak: EURO/313/675/RK.   
W ww. piśmie *inwestor* wskazał bowiem, iż w ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się zachowanie dojazdu do ww. nieruchomości w sposób zbliżony do stanu istniejącego. Niemniej jednak, *inwestor* przewidział delikatną korektę istniejącego dojazdu wynikającą z przebudowy układu infrastruktury sąsiadującej. Ponadto, wskazano, że parametry projektowanego zjazdu są zgodne z obowiązującymi przepisami. Natomiast podkreślenia wymaga, iż na odpowiednim rysunku Projektu zagospodarowania terenu brak było oznaczenia jakiegokolwiek zjazdu z działki   
nr 213/36 na drogę publiczną ulokowaną na działce nr 213/34, o którym to zjeździe *inwestor* wspomniał w ww. piśmie.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie *inwestor* przy piśmie z dnia 14 grudnia 2023 r., znak: EURO/313/854/RK, przedłożył 4 egzemplarze zamiennego rysunku nr 2.07 Projektu zagospodarowania terenu, uwzględniającego projektowany zjazd z działki   
nr 213/36, a także aktualne zaświadczenie potwierdzające wpis jednego   
z projektantów na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego. Powyższe wymagało zmiany załącznika do skarżonej decyzji (rysunku nr 2.07 części graficznej Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego) oraz zatwierdzenia ww. zaświadczenia, co znalazło odzwierciedlenie w pkt I niniejszej decyzji.

Następnie wyjaśnienia wymaga, iż w dniu 27 października 2015 r. weszła w życie ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 1590). Jednym z podstawowych skutków ww. nowelizacji jest możliwość określania pasów drogowych innych dróg publicznych, które są niezbędne do budowy/rozbudowy w związku z planowanym przedsięwzięciem (art. 11f ust. 1 pkt *specustawy drogowej*) oraz możliwość dokonania podziału działek niezbędnych do takiej rozbudowy (art. 12 ust. 1 i ust. 2 *specustawy drogowej*).

Po dokonaniu nowelizacji *specustawy drogowej*, ww. ustawą z dnia 5 sierpnia 2015 r.,   
w myśl art. 11f ust. 1 pkt 2 *specustawy drogowej*, w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej można określić linie rozgraniczające teren inwestycji, w tym określić granice pasów drogowych innych dróg publicznych i dokonać podziału działek niezbędnych do takiej rozbudowy (art. 12 ust. 1 i ust. 2 *specustawy drogowej*). Daje to możliwość dokonania podziału działek w zakresie niezbędnym zarówno dla budowy/rozbudowy drogi głównej (w przedmiotowej sprawie – budowie drogi ekspresowej S3), jak i budowy/rozbudowy innych dróg publicznych. Taka konstrukcja ma za zadanie ułatwienie przekazania przez inwestora na rzecz właściwego zarządcy drogi, odcinków innych dróg publicznych wybudowanych w związku z inwestycją drogową. Zgodnie z art. 11f ust. 2a *specustawy drogowej,* decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do przekazania wybudowanych i oddanych do użytkowania dróg, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g *specustawy drogowej*, właściwym zarządcom dróg. Zgodnie zaś z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g *specustawy drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera ustalenia dotyczące obowiązku budowy lub przebudowy innych dróg publicznych.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy, wskazać należy, iż w części rysunkowej Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, który został zatwierdzony zaskarżoną decyzją, określono linie rozgraniczające teren (linia przerywana koloru granatowego – oznaczona w legendzie jako: „granica pasa drogowego”), w tym określono granice pasów drogowych innych dróg publicznych (linia przerywana koloru jasnoniebieskiego – oznaczona w legendzie jako: „granica pasa drogowego dróg innych kategorii”), które, w myśl art. 12 ust. 2 *specustawy drogowej*, stanowią linie podziału nieruchomości, co znalazło swoje potwierdzenie   
w zapisach pkt III zaskarżonej decyzji.

Jednakże wrozstrzygnięciu *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* brak jest informacji, iż organ I instancji ustalił obowiązek budowy innych dróg publicznych, o którym mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g *specustawy drogowej*, jak również zezwolił na jego wykonanie (art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. j *specustawy drogowej*). Natomiast, jak już to zostało wyjaśnione powyżej, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do przekazania właściwym zarządcom dróg wybudowanych i oddanych do użytkowania dróg, ale wyłącznie tych dla których w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej określono obowiązek ich budowy, zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g *specustawy drogowej*.

Analizując *decyzję Wojewody Zachodniopomorskiego*, *Minister* dostrzegł, iż w tabeli określającej działki przeznaczone do przejęcia pod realizację przedmiotowej inwestycji drogowej w poz. 159 organ I instancji błędnie nie oznaczył działki nr 148/1 (powstałej   
z podziału działki nr 148) szarym wypełnieniem. Jak wynika z wniosku *inwestora*   
o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej oraz   
z dokumentacji projektowej omawianego przedsięwzięcia, działka nr 148/1 znajduje się w liniach rozgraniczających teren inwestycji. Natomiast zapis organu I instancji zawarty na stronie 30 kontrolowanej decyzji wskazuje, że nieruchomości lub ich części, przeznaczone pod pas drogowy dla przedmiotowej inwestycji, wyróżnione w tabeli znajdującej się na stronach 2-30, niebędące własnością Skarbu Państwa, stają się nią   
z mocy prawa. Mając na uwadze powyższe *Minister* skorygował powyższy zapis.

Podsumowując, konsekwencją stwierdzonych powyżej uchybień w zaskarżonej decyzji, dokonano - na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* - zmian w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, o których mowa 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 Zachodniopomorskiego.*

Uzasadniając natomiast rozstrzygnięcie podjęte w pkt III niniejszej decyzji, tj. umorzenie postępowania odwoławczego w zakresie odwołania wniesionego przez Pana Z.M., *Minister* stwierdził, co następuje.

Jedną z podstawowych czynności organu odwoławczego jest określenie, czy odwołanie od decyzji organu I instancji wniosła osoba, której przysługuje interes prawny do bycia stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Powyższy obowiązek wynika wprost z art. 127 § 1 *kpa*, który stanowi,   
że odwołanie od decyzji służy stronie.

Wyjaśnić należy, że przepisy *specustawy drogowej*, w oparciu o które została wydana *decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego* nie zawierają definicji strony postępowania prowadzonego w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Z przepisów *specustawy drogowej* wynika jedynie, iż stroną tego postępowania jest   
z pewnością inwestor. Natomiast katalog „pozostałych stron” postępowania w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej ustalany być musi w oparciu o art. 28 *kpa*.

Przepis art. 11c *specustawy drogowej* stanowi, iż „do postępowania w sprawach dotyczących wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy”. Podkreślić przy tym należy, że w przedmiotowej sprawie nie ma zastosowania art. 28 ust. 2 *ustawy* *Prawo budowlane*, zgodnie z którym stronami postępowania są m.in. właściciele, użytkownicy wieczyści lub zarządcy nieruchomości znajdujących się   
w obszarze oddziaływania obiektu. Został on bowiem wyłączony na mocy   
art. 11i ust. 1 *specustawy drogowej*.

Wyłączenie powyższego przepisu nie oznacza, że stronami postępowania w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie mogą być podmioty wskazane   
w art. 28 ust. 2 *ustawy Prawo budowlane*. W ich przypadku przysługiwanie przymiotu strony uzależnione jest bowiem od spełnienia przesłanek wskazanych w art. 28 *kpa*.

Do kręgu „pozostałych stron” zaliczyć można, mając na uwadze treść *specustawy drogowej*, właścicieli, użytkowników wieczystych nieruchomości oraz podmioty, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze realizacji inwestycji. Podkreślić przy tym należy raz jeszcze, iż wskazany powyżej katalog podmiotów nie wyczerpuje zakresu pojęcia „pozostałe strony”, gdyż przymiot strony   
w postępowaniu w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej ustalany jest   
w oparciu o treść art. 28 *kpa*. Zgodnie zaś z art. 28 *kpa*, stroną postępowania administracyjnego jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo, kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek.

Wykazanie interesu prawnego jest zatem konieczne do prawidłowego ustalenia przymiotu strony w rozumieniu art. 28 *kpa*. Wskazać należy, iż interes prawny strony postępowania administracyjnego w rozumieniu art. 28 *kpa* powinien wynikać   
z konkretnej i zindywidualizowanej normy prawa materialnego wpływającej na sytuację prawną wnoszącego dany wniosek, żądanie, czy środek zaskarżenia.

W orzecznictwie podkreślany jest w szczególności realny i aktualny charakter interesu prawnego strony postępowania administracyjnego, wynikający z zastosowania konkretnej normy prawnej. Stwierdzenie istnienia interesu prawnego wymaga ustalenia związku o charakterze materialnoprawnym między obowiązującą normą prawa,   
a sytuacją prawną konkretnego podmiotu prawa, polegającego na tym, że akt stosowania tej normy może mieć wpływ na sytuację prawną tego podmiotu w zakresie prawa materialnego. Aktualność interesu prawnego oznacza, że nadaje się on do urzeczywistnienia w danej sytuacji faktycznej i prawnej i wiąże się z realnością, co oznacza, że powinien on istnieć w dacie stosowania norm. O interesie prawnym osobistym, własnym i indywidualnym można zaś mówić, gdy przypisać go można do zindywidualizowanego podmiotu w tym znaczeniu, że akt prawny skierowany do danego podmiotu musi wpływać na jego sytuację prawną. Przy tym interes prawny powinien mieć charakter obiektywny, a nie wynikać z subiektywnego przekonania podmiotu o jego naruszeniu, czy wreszcie jego woli prowadzenia określonego postępowania   
(zob. np. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 marca 2009 r., sygn. akt   
II OSK 732/08, postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 14 grudnia 2016 r., sygn. akt II OZ 1394/16).

Podkreślenia również wymaga konieczność odróżniania interesu prawnego od interesu faktycznego. Pod pojęciem „interes prawny” należy rozumieć interes zgodny z prawem   
i interes chroniony przez prawo. Mieć interes prawny to coś więcej niż mieć interes faktyczny w sprawie. Interes prawny musi wynikać z norm prawa materialnego, regulujących określoną sferę stosunków społecznych. Natomiast z interesem faktycznym mamy do czynienia wtedy, kiedy to dany podmiot jest wprawdzie bezpośrednio zainteresowany rozstrzygnięciem sprawy administracyjnej, jednak nie może wskazać przepisu prawa powszechnie obowiązującego, który stanowiłby podstawę jego roszczenia i w konsekwencji uprawniał go do żądania stosownych czynności organu administracji (por. np. postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
2 września 2014 r., sygn. akt II OZ 819/14).

Podmiot, dla którego z przepisów prawa materialnego nie wynikają żadne uprawnienia ani obowiązki, nie ma przymiotu strony w świetle art. 28 *kpa* i nie jest legitymowany do żądania wszczęcia postępowania, czy też kwestionowania zapadłych w tym postępowaniu rozstrzygnięć.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt przedmiotowej sprawy stwierdzić wypada,   
iż jak wynika ze zgromadzonego przez organ I instancji materiału dowodowego, Panu Z.M. przysługuje tytuł prawny do działki nr 12/2, obręb 0018 Płocin, która nie jest jednak objęta *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego*. Pan Z.M. nie figuruje jako właściciel ani użytkownik wieczysty jakiejkolwiek nieruchomości objętej wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. W aktach sprawy brak jest także dokumentów potwierdzających, iż ww. osobie przysługuje ograniczone prawo rzeczowe do nieruchomości wchodzących w zakres projektowanego przedsięwzięcia.

W związku z powyższym, zasadnym było wykazanie przez Skarżącego interesu prawnego, dotyczącego zaskarżonego rozstrzygnięcia, co było przedmiotem wezwania Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 23 lutego 2022 r., znak: DLI-III.7621.3.2022.AW.2.

Powyższej czynności Skarżący miał dokonać w terminie 14 dni od dnia doręczenia wezwania, pod rygorem załatwienia sprawy na podstawie posiadanego materiału dowodowego. Ww. wezwanie zostało skutecznie doręczone stronie skarżącej   
w dniu 7 marca 2022 r. Pomimo upływu wyznaczonego terminu, Skarżący nie udzielił odpowiedzi na przedmiotowe wezwanie.

W konsekwencji, w ocenie *Ministra*, Pan Z.M. nie może być uznany za stronę w postępowaniu odwoławczym dotyczącym *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*.

Mając na uwadze fakt, że odwołanie zostało wniesione przez podmiot nie posiadający przymiotu strony w rozumieniu art. 28 *kpa*, organ odwoławczy stwierdził, że zachodzi przesłanka bezprzedmiotowości postępowania odwoławczego w rozumieniu   
art. 105 § 1 *kpa*. Stwierdzenie przez organ odwoławczy, że wnoszący odwołanie nie jest stroną w rozumieniu art. 28 *kpa*, skutkuje koniecznością wydania przez organ decyzji   
o umorzeniu postępowania odwoławczego na podstawie art. 138 § 1 pkt 3 *kpa*. Wobec powyższego oraz biorąc pod uwagę oceną prawną zawartą w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 stycznia 2019 r., sygn. akt II OSK 468/17 (opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych), dotyczącą konieczności orzekania co do wszystkich odwołań (w tym tych niepochodzących od stron) w jednej decyzji, orzeczono jak w pkt III rozstrzygnięcia niniejszej decyzji.

Rozpatrując zaś odwołanie Pana Ś.P., Pani K.P., Pana K.P., Pana T.P., Pana I.P, Pani T.R., Pana W.R., Pana B.J., Pani G.F. i Pana D.F., 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 RP i art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 344 z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o gospodarce nieruchomościami*”] w sprawie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

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

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

Wobec powyższego, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się   
w sprawie zarzutów podniesionych przez Skarżących w odwołaniach oraz ich uzupełnieniach. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, w pismach   
z dnia 24 marca 2022 r. oraz z dnia 1 czerwca 2022 r., odniósł się zarzutów skarżących stron. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał Skarżącym, zawiadamiając jednocześnie, stosownie do art. 10 *kpa*, o prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, w tym stanowiska *inwestora* zawartego w ww. pismach, jak również zarzutów Skarżących, *Minister* stwierdził, co następuje.

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

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

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

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

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

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

Ustosunkowując się do zarzutu Pana Ś.P., Pani K.P., Pana K.P., Pana T.P., Pana I.P., Pani T.R. i Pana W.R. dotyczącego braku powiązania nieruchomości stron skarżących z drogą o nawierzchni utwardzonej, wyjaśnić należy, że powyższe nie stanowi o wadliwości *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *specustawy drogowej*, nie stawiają takiego wymogu.

Zaznaczenia wymaga, iż na inwestorzerealizującym inwestycję drogowąciąży jedynie obowiązek zapewnienia nieruchomościom dostępu do drogi publicznej. Dojazd ten ma być odpowiedni, co nie oznacza, że ma być zgodny z oczekiwaniami stron skarżących. Brak jest bowiem przepisu prawa, który nakazywałby zapewnienie określonego charakteru dostępu do drogi publicznej, bądź projektowanie dostępu zgodnie z żądaniem osoby zainteresowanej (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 5 stycznia 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1732/09, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 sierpnia 2010 r., sygn. akt II OSK 875/10; wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 19 lipca 2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16,   
i z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13).

Godzi się zauważyć, iż dostęp do drogi publicznej może mieć charakter bezpośredni lub pośredni. Dostęp bezpośredni do drogi publicznej to takie położenie działki względem drogi publicznej, które zapewnia możliwość obsługi komunikacyjnej tej działki   
z wyłączeniem konieczności wykorzystania innych terenów (działek), celem zapewnienia dojazdu. Natomiast dostęp pośredni do drogi publicznej polega na wykorzystaniu komunikacyjnym innej działki oddzielającej daną działkę od drogi publicznej i jest możliwy poprzez ustanowienie służebności drogowej, bądź poprzez drogę wewnętrzną (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 19 stycznia   
2012 r., sygn. akt II SA/Lu 554/11).

W orzecznictwie wskazuje się, że pojęcie dostępu do drogi publicznej należy rozumieć możliwie jak najszerzej. Z tego względu 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, czy ma być to droga, ścieżka, itp. (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
6 kwietnia 2018 r., sygn. akt II OSK 365/18, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 21 listopada 2019 r., sygn. akt   
VII SA/Wa 1749/19, z dnia 6 października 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 1388/17,   
i z dnia 26 listopada 2009 r., sygn. akt IV SA/Wa 1433/09).

Z treści odwołania z dnia 4 stycznia 2022 r. wynika, iż Pan Ś.P., Pani K.P., Pan K.P., Pan T.P. i Pan I.P. (posiadający tytuł prawny do działki nr 186, z obrębu 0018 Płocin, a Pan T.P. dodatkowo do działki nr 12/1, obręb 0018 Płocin) oraz Pani T.R. i Pan W.R. (właściciele działki nr 9/2, obręb 0018 Płocin) dotychczas korzystali z istniejącej w sąsiedztwie drogi wewnętrznej, zlokalizowanej na działkach nr 106/3, 103/1, 106/1, 9/1, 11/2, 43/2 (pozostających własnością Skarbu Państwa), która stanowiła dostęp do drogi krajowej nr 3 poprzez bezpośrednie połączenie na działce nr 106/1. Jak wynika z dokumentacji projektowej omawianej inwestycji drogowej działka nr 106/1 została podzielona na działki nr 106/4 i 106/5, z czego działka nr 106/4 została przeznaczona pod pas drogowy projektowanej drogi ekspresowej S-3. Jednocześnie, jak wyjaśnił *inwestor* w piśmie z dnia 1 czerwca 2022 r., znak: EURO/313/675/RK, w myśl obowiązujących przepisów droga klasy „S” charakteryzuje się ograniczoną dostępnością, co spowodowało konieczność zlikwidowania istniejącego połączenia drogi zlokalizowanej na działce nr 106/1. Natomiast dostęp do drogi publicznej dla nieruchomości stanowiących własność stron skarżących pozostaje zapewniony poprzez drugą z dotychczasowych możliwości, a mianowicie poprzez ww. drogę wewnętrzną prowadzącą do istniejącej drogi gminnej położonej na działce nr 107.

Podkreślenia wymaga zatem, iż *inwestor* wypełnił ciążący na nim obowiązek zapewnienia nieruchomości Skarżących dostępu do drogi publicznej. Fakt położenia nieruchomości przy drodze wewnętrznej jest bowiem wystarczający do przyjęcia, że działka ma dostęp do drogi publicznej (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie   
z dnia 11 czerwca 2019 r., sygn. akt II SA/Kr 355/19). Organ orzekający w sprawie   
o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej nie posiada zaś uprawnień do nakazania *inwestorowi* zmiany przyjętych rozwiązań, w tym w zakresie podjęcia dodatkowych prac polegających na poprawie stanu technicznego drogi wewnętrznej stanowiącej dostęp do drogi publicznej, w sytuacji gdy przyjęte rozwiązania pozostają zgodne z obowiązującymi przepisami.

Co więcej, takie działanie *inwestora* nie mogłoby mieć miejsca w ramach inwestycji drogowej realizowanej na podstawie przepisów *specustawy drogowej*, mając na uwadze przepis art. 1 ust. 1 *specustawy drogowej*,zgodnie z którymustawa ta określa zasady   
i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645 z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o drogach publicznych*”.

W myśl art. 8 ust. 1 *ustawy o drogach publicznych* drogami wewnętrznymi są drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym takiej drogi.

Stosownie zaś do treści art. 8 ust. 2 i 3 ww. ustawy budowa, przebudowa, remont, utrzymanie, ochrona i oznakowanie dróg wewnętrznych oraz zarządzanie nimi należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku - do właściciela tego terenu. Finansowanie zadań, o których mowa w ust. 2, należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku - do właściciela tego terenu.

Tym samym, za bezzasadne należy uznać próby wyegzekwowania podjęcia   
i sfinansowania przez *inwestora* działań zmierzających do utwardzenia drogi wewnętrznej stanowiącej dostęp do drogi gminnej.

Na uwzględnienie nie zasługuje również argumentacja stron skarżących dotycząca pominięcia przez *inwestora* w projekcie drogi dojazdowej do posesji Skarżących wzdłuż drogi ekspresowej S-3. Jak już podkreślono w niniejszym rozstrzygnięciu, dostęp do drogi publicznej został Skarżącym zapewniony. Zaznaczenia wymaga, iż dojazd ten ma być odpowiedni, co nie oznacza, że ma być zgodny z oczekiwaniami stron skarżących.

Ponownie należy zaznaczyć też, że to *inwestor* jest kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji inwestycji, natomiast organ orzekający w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wyznacza dopuszczalne prawem granice tej kreacji, poprzez dokonywanie oceny prawnej, kończącej się aktem władztwa publicznego, zakreślającego te granice. Organ nie jest zatem uprawniony do wyznaczania   
i korygowania kształtu inwestycji drogowej. Jeszcze raz trzeba przy tym zaznaczyć, że na *inwestorze* nie spoczywa obowiązek uwzględniania oczekiwań właścicieli nieruchomości objętych inwestycją co do kształtu inwestycji drogowej, w tym odnośnie rodzaju dostępu do drogi publicznej.

Warto dodać, że zgodnie z art. 11i *specustawy drogowej*, w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w tej ustawie stosuje się odpowiednio przepisy *ustawy Prawo budowlane*, z wyjątkiem art. 28 ust. 2. To odesłanie pozwala na stwierdzenie, że zakresem badania przez organ udzielający zezwolenia   
na realizację inwestycji drogowej jest po pierwsze to, czy wniosek odpowiada wymogom art. 11d *specustawy drogowej* (jako przepisowi szczególnemu – lex specialis – w stosunku do art. 33 ust. 2 *ustawy Prawa budowlane*), a następnie sprawdzenie rozwiązań projektowych, ale w sposób, który wynika z art. 35 *ustawy Prawa budowlane* (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 czerwca 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1012/18, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Innymi słowy, po sprawdzeniu kwestii formalnych wniosku zarządcy drogi, organ orzekający w sprawie zezwoleniowej sprawdza zgodność projektu zagospodarowania działki lub terenu z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi (por. art. 35 ust. 1 pkt 2 *ustawy Prawo budowlane*). *Minister* po dokonaniu sprawdzenia zgodności projektu budowlanego z przepisami *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dróg publicznych* (w szczególności z § 9 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzania), nie mógł odmówić zatwierdzenia projektu budowlanego i wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Jak wynika zaś z treści art. 35 ust. 4 *ustawy Prawo budowlane*, w razie spełnienia wymagań określonych w art. 35 ust. 1 oraz art. 32 ust. 4, właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o pozwoleniu na budowę (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej). Z powyższego wynika, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie ma charakteru uznaniowego i w razie spełnienia przez inwestora wymagań określonych w przepisach prawa budowlanego organ architektoniczno-budowlany jest zobligowany zezwolić na realizację inwestycji drogowej (stosownie do wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 stycznia 2011 r., sygn. akt VII SA/Wa 1955/10).

To projektant odpowiada za opracowanie projektu inwestycji w sposób zapewniający bezpieczeństwo użytkowania, a nie organ udzielający zezwolenia na realizację inwestycji w postaci decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W wypadku więc spełnienia przez wnioskodawcę wymagań określonych w art. 11b w zw. z art. 11d *specustawy drogowej*, właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – art. 11a *specustawy drogowej* (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 25 kwietnia 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 2952/16, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Tym samym, uznając, że rozwiązania zaproponowane przez *inwestora* są zgodne   
z prawem, organ nie ma jakichkolwiek podstaw do nakazania *inwestorowi* zmiany przyjętych rozwiązań w zakresie braku zaprojektowania drogi dojazdowej do posesji Skarżących wzdłuż drogi ekspresowej S-3, zwłaszcza w sytuacji, gdy Skarżący mają zapewniony dostęp do drogi publicznej.

Odnosząc się natomiast do podniesionej przez strony skarżące kwestii naruszenia uzasadnionych interesów osób trzecich, których poszanowanie zapewnia art. 5 ust. 1   
pkt 9 *ustawy Prawo budowlane,* wyjaśnić należy, że samo powoływanie się na brak określonego dostępu do drogi publicznej nie może stanowić wykazania naruszenia interesu prawnego Skarżących. Skoro roszczenia Skarżących sprowadzają się do żądania zapewnienia innego (oczekiwanego przez Skarżących) dostępu do drogi publicznej, niż ten przewidziany przez *inwestora*, wskazać należy, że stanowią one próbę wykazania posiadania interesu faktycznego, który nie podlega ochronie prawnej na podstawie   
art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej*. Tak sformułowany interes faktyczny Skarżących jest analogiczny z interesem każdej innej osoby, na której funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji. Uznanie przy tym, jak chcieliby Skarżący, że ochronie przewidzianej w powołanym powyżej przepisie podlegać winien interes faktyczny osób trzecich, mogłoby prowadzić do paraliżu inwestycji związanych z realizacją dróg publicznych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw, które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją (por. ww. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt   
II OSK 762/13).

Ponadto podkreślenia wymaga, że przepis art. 5 ust 1 pkt 9 *ustawy Prawo budowlane*, mający moc zasady ogólnej, nie zawiera obowiązku zapewnienia odpowiedniego dostępu do drogi publicznej (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
15 października 2015 r., sygn. akt II OSK 1785/15).

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

W rozpatrywanej sprawie Wojewoda Zachodniopomorski zastosował się do przepisu   
art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej* i określił w pkt VI zaskarżonej decyzji wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich. Organ wojewódzki wyraźnie wskazał, że inwestycję należy zaprojektować i realizować stosownie do wymagań   
art. 5 *ustawy Prawo budowlane,* w sposób zapewniający poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym poprzez m.in. zapewnienie dostępu do drogi publicznej.

Wobec tego wskazać należy, że do uznania, iż zostały naruszone warunki dotyczące ochrony interesów osób trzecich, nie wystarcza subiektywne poczucie właściciela nieruchomości, że – poprzez realizację obiektu budowlanego w kształcie zaproponowanym przez inwestora – jego interes został bezprawnie naruszony, o ile nie znajduje ono oparcia w obowiązującym przepisie prawa materialnego. Tym samym,   
w przedmiotowej sprawie nie może być mowy o naruszeniu interesów stron skarżących.

Wyjaśnienia wymaga przy tym, iż ochrona interesów osób trzecich w procesie inwestycyjnym nie może prowadzić do sytuacji, w której to osoby trzecie, a nie inwestor, decydować będą o dopuszczalności wybudowania obiektów budowlanych, miejscu posadowienia takich obiektów, rodzaju obiektu budowlanego i jego parametrach, i to nawet z naruszeniem ogólnego interesu społecznego. Niedopuszczalna jest zatem sytuacja, w której uprawnienia właściciela nieruchomości całkowicie ograniczają uprawnienia inwestora. 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).

Mając powyższe na uwadze, stwierdzić należy, iż w kontrolowanej sprawie nie może być mowy o pozbawieniu Skarżących dostępu do drogi publicznej, albowiem – jak zostało to omówione – dostęp do drogi dla Skarżących został zachowany.

Bez znaczenia dla przedmiotowego postępowania w sprawie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* pozostaje powoływanie się przez Skarżących na – sprzeczne w ich ocenie – pisma *inwestora* z dnia 21 maja 2018 r. oraz z dnia 11 maja 2021 r. Powyższe pozostaje poza przedmiotem prowadzonego postępowania odwoławczego. Wspomniane pisma zostały bowiem wystosowane jeszcze przed złożeniem wniosku inwestora do organu I instancji o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Wyjaśnienia wymaga, iż organ orzekający w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie bada korespondencji prowadzonej pomiędzy *inwestorem*   
a stronami postępowania przed wszczęciem postępowania. Powyższa kwestia nie wywiera zatem żadnego wpływu na prawidłowość *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*.

Ustosunkowując się natomiast do zarzutu stron skarżących, iż szkoda w postaci wywłaszczenia z gruntów rolnych na szeregu działek jest wystarczająco dotkliwa,   
a powiększenie jej przez odcięcie od możliwości dojazdu drogą utwardzoną tylko powiększa rozgoryczenie Skarżących, wyjaśnić należy, co następuje.

Z samej istoty inwestycji drogowej wynika ingerencja w prawa przysługujące innym podmiotom w stosunku do nieruchomości objętych projektowaną inwestycją, co nie oznacza jednak „automatycznej” wadliwości decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

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

Nie oznacza to jednak, iż pozyskiwanie gruntów na cele inwestycyjne, określone *specustawą drogową*, odbędzie się z pokrzywdzeniem ich właścicieli, bowiem wywłaszczonym właścicielom, w odrębnym postępowaniu, zostaje przyznane odszkodowanie. Za zajęcie pod inwestycję części ww. działek należących do stron skarżących przysługuje im odszkodowanie w trybie *specustawy drogowej*, zaś za inne szkody możliwość uzyskania odszkodowania na zasadach ogólnych.

Ustosunkowując się zaś do pisma z dnia 20 lipca 2022 r., stanowiącego uzupełnienie odwołania Pana Ś.P., Pani K.P., Pana K.P., Pana T.P., Pana I.P., Pani T.R. i Pana W.R., a w zakresie wniesionym przez Panią E.M., Pana M.P., podmiot (…) spółka jawna, Pana S.T. – prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą (…) – oraz Pana P.B. – prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą (…), potraktowanego przez organ odwoławczy jako skarga z art. 234 § 1 i 2 *kpa*, wyjaśnić należy, że wszelkie kwestie dotyczące utrzymania drogi wewnętrznej na działce nr 106/1 do końca działki nr 106/3, oraz dotyczące działań, jak i zaniechań ze strony zarządcy tej drogi, a także działań podejmowanych dotychczas przez właścicieli nieruchomości, nie stanowią przedmiotu postępowania odwoławczego w sprawie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*. W świetle powyżej zaprezentowanych ustaleń podkreślić należy, że za budowę, przebudowę, remont, utrzymanie, ochronę i oznakowanie spornej drogi wewnętrznej oraz finansowanie ww. zadań odpowiada zarządca terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku - właściciel tego terenu. Jak wynika z księgi wieczystej prowadzonej m.in. dla nieruchomości oznaczonych jako działki nr 103/1, 106/1, 106/3, 43/2, 9/1 i 11/2 z obrębu 0018 Płocin, właścicielem ww. działek jest Skarb Państwa – Starosta Kamieński.

Co do zaś zarzutu braku uwzględnienia przez *inwestora* interesu prawnego i faktycznego Skarżących, wskazać należy, że – jak już wyjaśniono w niniejszym rozstrzygnięciu   
w odniesieniu do argumentacji wyrażonej w odwołaniu właścicieli działek nr 186, nr 12/1   
i 9/2 z obrębu 0018 Płocin – interes prawny stron skarżących został uszanowany poprzez zapewnienie ich nieruchomościom dostępu do drogi publicznej, natomiast interes faktyczny, który wyraża się w chęci zapewnienia takiego dostępu do drogi publicznej, jakiego żądają Skarżący, nie podlega ochronie prawnej.

Ustosunkowując się do twierdzeń Skarżących, iż zastrzeżenia do zakresu inwestycji wnosili już w piśmie kierowanym do *inwestora* w dniu 27 kwietnia 2018 r., a zatem   
w terminie, który umożliwiał rozpoznanie problemu i jego właściwą ocenę, stwierdzić wypada, że organ prowadzący postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej jest zobligowany do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego w zakresie uwag złożonych przez strony postępowania od momentu wszczęcia takiego postępowania. Wszelkie zastrzeżenia stron zgłaszane przed złożeniem wniosku inwestora o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pozostają poza zakresem kompetencji organu I i II instancji.

Na aprobatę nie zasługuje również zarzut dotyczący uniemożliwienia prowadzenia dotychczasowych działalności gospodarczych wskutek realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej, a w konsekwencji likwidacji lokalnych miejsc pracy. Powyższe kwestie nie są bowiem przedmiotem rozważań organów administracji publicznej właściwych w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W postępowaniu w sprawie wydania ww. decyzji zarówno organ I, jak i II instancji, badają zgodność z prawem wniosku inwestora, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. Jednocześnie ponownie warto dodać, że jeżeli na skutek realizacji inwestycji strony poniosą jakiekolwiek szkody, będą mieli prawo do dochodzenia swoich roszczeń w trybie cywilnym.

Podkreślenia wymaga, że organ wydający w niniejszej sprawie decyzję dotyczącą zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*. Do organu należy jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym. Przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Zachodniopomorskiego, jak i *Ministra*, nie jest zatem prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku Skarżących, jako czynnika decydującego   
o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone przez Skarżących zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia. Ingerencja w sferę praw i wolności jest natomiast Ingerencja w sferę praw i wolności jest natomiast rekompensowana na mocy *specustawy drogowej* stosownym odszkodowaniem.

Odnosząc się natomiast do zarzutu, iż projektowane zmiany komunikacyjne odetną działkę nr 7 od bezpośredniego zjazdu z drogi S3, wyjaśnienia wymaga, iż *decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego* obejmuje swym zakresem działkę nr 7/4 z obrębu 0018 Płocin, stanowiącą własność Pana M.P., która ulega podziałowi na działkę nr 7/7 (przeznaczoną do przejęcia na własność Skarbu Państwa pod budowę drogi ekspresowej S3) oraz na działkę nr 7/8 (pozostającą przy dotychczasowym właścicielu). Działka nr 7/8 ma zapewniony dostęp publiczny poprzez zjazd na drogę wewnętrzną (oznaczoną jako działka 106/5, powstała z podziału działki nr 106/1) prowadzącą do istniejącej drogi gminnej położonej na działce nr 107. Jak już wyjaśniono w niniejszym rozstrzygnięciu, 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.

Ponadto, wyraźnego podkreślenia wymaga, iż zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 2 *rozporządzenia   
w sprawie warunków technicznych dróg publicznych* stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione.

Zamierzonego skutku nie może osiągnąć argumentacja Pana Ś.P., Pani K.P., Pana K.P., Pana T.P., Pana I.P., Pani T.R. i Pana W.R., zawarta w piśmie z dnia 2 sierpnia 2022 r., stanowiącym uzupełnienie odwołania od *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego,* oraz argumentacja Pani E.M., Pana M.P., podmiotu (…) spółka jawna, Pana S.T. – prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą (…) – oraz Pana P.B. – prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą (…), zawarta w ww. piśmie, potraktowanym przez organ odwoławczy w zakresie wniesionym przez ww. osoby jako skarga z art. 234 § 1 i 2 *kpa*, w przedmiocie likwidacji zaprojektowanych ekranów akustycznych w sąsiedztwie siedlisk nr (…) alternatywnie zamiany ww. ekranów na przezroczyste.

Wskazać w tym miejscu należy, iż kwestie związane z koniecznością wykonania obiektów, takich jak ekrany akustyczne, stanowiły przedmiot postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie i zakończonym *decyzją RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, która została następnie uchylona w części i utrzymana w pozostałej *decyzją GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, jak również w toku przeprowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, zakończonego *postanowieniem uzgadniającym*.

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

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

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

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

W *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie w pkt III rozstrzygnięcia wśród wymagań dotyczących ochrony środowiska wskazał na konieczność zastosowania środków ochrony akustycznej, zapewniających dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem. Organ środowiskowy stwierdził, iż w projekcie budowlanym, należy uszczegółowić położenie i parametry ekranów akustycznych, biorąc pod uwagę m.in. dokładny kilometraż drogi i infrastrukturę techniczną, a także ustalone obliczeniowo w raporcie parametry.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w *decyzji GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* zadecydował o konieczności rozszerzenia ww. obowiązku określonego w pkt A.III.11 *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach.* W związku z powyższym uchylił go i orzekł jego nowe brzmienie w pkt 15. Uzupełnienie warunku wynikało   
z konieczności wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń na ekranach akustycznych,   
tj. w taki sposób, aby uniknąć przypadków rozbijania się ptaków o przezroczyste ekrany. W przypadku gdy konieczne będzie zastosowanie przezroczystych ekranów akustycznych zostaną na nich zamontowane czarne pionowe pasy o szerokości 2 cm   
w rozstawie 10 cm.

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 Szczecinie zaktualizował położenie i parametry ekranów akustycznych w związku   
z przeprowadzeniem, w oparciu o szczegółowe dane projektowe i zaktualizowaną zabudowę oraz klasyfikację akustyczną, ponownej analizy, na podstawie której dobrano skuteczny system ochrony, wprowadzający modyfikacje względem systemu ustalonego na etapie decyzji środowiskowej. W przedmiotowym postanowieniu organ środowiskowy określił konieczność wybudowania m.in. ekranu akustycznego pochłaniającego 05A w kilometrażu od 22+376 do 22+562 po prawej stronie drogi   
o długości 186 m i wysokości 4,5 m oraz ekranu akustycznego pochłaniającego 05B   
w kilometrażu od 22+562 do 22+746 po prawej stronie drogi o długości 184 m   
i wysokości 3,5 m.

Na etapie postępowania uzgadniającego realizację omawianego przedsięwzięcia prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie (czyli na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko) żadna ze stron skarżących nie wniosła uwag wobec dodatkowych warunków środowiskowych.

Podkreślenia wymaga, iż *inwestor* jest związany warunkami *decyzji RDOŚ   
o środowiskowych uwarunkowaniach*, która została następnie uchylona w części   
i utrzymana w pozostałej *decyzją GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, a także *postanowienia uzgadniającego*. Nie może on zatem decydować w sposób dowolny   
o lokalizacji i parametrach ekranów akustycznych. Analogicznie, jak już wyżej zasygnalizowano, również organy orzekające w sprawie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej są związane warunkami określonymi w rozstrzygnięciach środowiskowych i nie mają uprawnień do ich dowolnej zmiany, jak również nie maja kompetencji do podważania ich prawidłowości.

W kontekście powyższych rozważań, na uwzględnienie nie może zasłużyć także propozycja zamiany w projekcie przedmiotowej inwestycji ekranów pochłaniających na ekrany przezroczyste, ani argumenty stron skarżących, iż ekrany pełne spowodują zniszczenie obecnych walorów widokowych, utratę możliwości świadczenia dotychczasowych usług, a tym samym spadek wartości działek.

Po pierwsze, jak już wyjaśniono w niniejszym rozstrzygnięciu kwestię konieczności budowy ekranów akustycznych oraz ich parametrów i lokalizacji przesądził już organ środowiskowy. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie zadecydował   
o konieczności wybudowania w spornej lokalizacji ekranów pochłaniających, nie zaś przezroczystych.

Zauważenia ponownie wymaga, że zarówno Wojewoda Zachodniopomorski,   
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.

Po drugie, ponownie zaznaczyć trzeba, że kwestie podnoszone przez Skarżących dotyczące uniemożliwienia prowadzenia dotychczasowych działalności gospodarczych, a także obniżenia wartości nieruchomości nie są przedmiotem rozważań organów administracji publicznej właściwych w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Zamierzonego skutku nie może również odnieść argumentacja Skarżących, iż decyzję środowiskową „można zmienić przez nową decyzję środowiskową nazywaną zamienną”. Podkreślenia wymaga ponownie, iż określenie kształtu inwestycji i przyjętych rozwiązań należy do zadań *inwestora*, nie zaś stron postępowania. Zaproponowany kształt inwestycji podlega zaś weryfikacji przez wyspecjalizowane organy, w tym organy środowiskowe. W danym kilometrażu przedmiotowej inwestycji wykazano natomiast przekroczenia norm hałasu, wobec czego zadecydowano o zastosowaniu środków minimalizujących skutki negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny poprzez zastosowanie ekranów akustycznych pochłaniających. Kwestia lokalizacji i parametrów ekranów 05A i 05B została już rozstrzygnięta w *postanowieniu uzgadniającym*. Tym samym, strony postępowania nie mają podstaw prawnych do skutecznego żądania podjęcia przez *inwestora* ww. działania.

Przechodząc do odwołania wniesionego przez Pana B.J., stwierdzić należy, co następuje.

Brak zgody skarżącej strony na planowane w ramach przedmiotowej inwestycji drogowej wyburzenie istniejących wiaduktów nad drogą S3, w tym jednego w bezpośrednim sąsiedztwie działki nr 49/1 z obrębu 0030 Troszyn, stanowiącej własność Skarżącego, oraz na wybudowanie nowych obiektów inżynierskich nie stanowi o wadliwości *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *specustawy drogowej*, nie uzależniają wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej na danych nieruchomościach od wyrażenia na to zgody właścicieli nieruchomości sąsiednich.

Zaznaczenia wymaga, iż celem *specustawy drogowej* jest stworzenie warunków prawnych zapewniających sprawny przebieg realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Wyjątkowy charakter *specustawy drogowej* wyrażony jest nie tylko w jej tytule, ale wynika też z całokształtu uregulowań stanowiących uproszczenie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Wprowadzenie do porządku prawnego szczególnych przepisów tzw. „specustawy” i – w konsekwencji – określenie specjalnego trybu realizacji zamierzeń inwestycyjnych uzasadnione jest celem publicznym w postaci konieczności sprawnego   
i szybkiego stworzenia nowej oraz usprawnienia i udoskonalenia istniejącej infrastruktury drogowej w kraju.

Wyjaśnić ponownie 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).

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

Nie wydaje się zatem możliwe zaprojektowanie inwestycji w zakresie dróg publicznych   
o takim przebiegu, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli nieruchomości nią objętych. Sprzeciw taki wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania własności nieruchomości przez jej dotychczasowego właściciela, jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności. W takich okolicznościach inwestor zawsze będzie narażony na niezadowolenie części właścicieli działek z przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych   
i projektowych, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych a następnie techniczno-wykonawczych inwestycji.

Na uwagę nie zasługuje argument Skarżącego, iż nie ma potrzeby wyburzania istniejącego wiaduktu, gdyż został on wybudowany dla potrzeb ruchu 2x2. W tym miejscu zaznaczyć należy, że to *inwestor* decyduje o kształcie i rozwiązaniach projektowych inwestycji. Zgodnie z treścią przepisów *ustawy Prawo budowlane*, za przyjęte rozwiązania projektowe uwzględnione w projekcie budowlanym (np. w zakresie zaprojektowanych nowych obiektów inżynierskich), 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).

Jak wyjaśnił *inwestor* w piśmie z dnia 24 marca 2022 r., znak: EURO/313/638/RK, obiekty inżynierskie, o których mowa w odwołaniu i pismach uzupełniających Pana B.J., tj. wiadukty nad drogą krajową nr 3 w miejscowości Troszyn zostały zaprojektowane w ramach inwestycji pn. „Budowa obwodnicy Troszyna, Parłówka i Ostromic wraz z budową drogi S-3 Wolin-Troszyn”. Dołączone przez Skarżącego przy piśmie z dnia 14 lutego 2022 r. fragmenty dokumentacji projektowej ww. inwestycji opisują przyjęte parametry wiaduktu K1 jako przejścia dla pieszych i zwierząt nad drogą krajową S3 odpowiednio: rozpiętość podpór – 6,75 m+ 24,60 m + 6,75 m, światło wiaduktu (poziomo) – 24,9 m, światło wiaduktu (pionowo) – 4,70 m (najniższy punkt nad jezdnią) oraz 1,98 m (przy ścianach przyczółkowych). Natomiast główne parametry geometryczne drogi określono wówczas w następujący sposób: prędkość projektowa – 100 km/h, prędkość miarodajna – 110 km/h, parametry przekroju poprzecznego – odcinek jednojezdniowy lub dwujezdniowy. *Inwestor* poinformował, że kładka dla pieszych realizowana była na odcinku przejściowym pomiędzy przekrojem 2x2 a przekrojem jednojezdniowym, natomiast wiadukt w ciągu drogi powiatowej DP 1017Z na odcinku jednojezdniowym trasy S3. Przyjęte parametry drogi ekspresowej realizowanej w ramach przedmiotowego zadania inwestycyjnego, które w dniu   
13 grudnia 2017 r. zostały przyjęte i zatwierdzone w ramach Komisji Oceny Przedsięwzięć dla spornego odcinka są następujące: prędkość projektowa – 120 km/h, prędkość miarodajna – 130 km/h, skrajnia pionowa – 5 m, przekrój – 2x2. Z uwagi na powyższe, mając na względzie konieczność dostosowania odcinka przejściowego oraz jednojezdniowego do docelowego przekroju 2x2, obiekty, będące przedmiotem odwołania Skarżącego, przewidziane są do rozbiórki. Zarówno analiza przyjętych dla obu inwestycji parametrów, jak i przeprowadzona inwentaryzacja istniejących obiektów   
w sposób jednoznaczny wskazują na brak możliwości zachowania istniejących wiaduktów w rejonie miejscowości Troszyn przy jednoczesnej realizacji budowy drogi S3 na odcinku Dargobądz – Troszyn z poszanowaniem obowiązujących przepisów oraz zapewnieniem wymaganych warunków bezpieczeństwa.

Bez znaczenia dla przedmiotowego postępowania w sprawie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* jest powoływanie się przez Skarżącego na porozumienia   
z *inwestorem* co do budowy drogi S3 w miejscowości Troszyn, do których miało dojść na zebraniu sołeckim w dniu 10 lutego 2011 r., czy na niespełnione obietnice naprawienia dróg uszkodzonych podczas budowy wiaduktów w 2011 r. Powyższe wykracza poza zakres prowadzonego postępowania odwoławczego w sprawie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*. Zauważyć należy, iż powyższe wydarzenia nie miały nawet miejsca w toku przedmiotowego postępowania. Organ orzekający w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie zajmuje się zaś zarówno badaniem ustaleń   
i zawieranych porozumień między stronami skarżącymi a *inwestorem* przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, jak i oceną realizacji innych inwestycji oraz ewentualnych szkód powstałych w ich wyniku.

W odniesieniu zaś do propozycji Skarżącego dotyczącej wykorzystania istniejącej drogi dwupasmowej w jednym kierunku oraz poprowadzenia drugiej drogi dwupasmowej za Troszynem, wskazać należy, iż – jak wyjaśnił *inwestor* w ww. piśmie z dnia 1 czerwca 2022 r. – nie jest ona możliwa do uwzględnienia. Inwestycja jest realizowana na podstawie *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, zmienionej następnie *decyzją GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*, która zatwierdziła wariant jej przebiegu do dalszej realizacji.

Godzi się zauważyć, iż wariantowanie przebiegu inwestycji drogowej odbywa się na etapie postępowania w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań przedsięwzięcia i to właśnie w tym postępowaniu strony mogły wnosić uwagi co do trasy projektowanej inwestycji. Jak wynika z uzasadnienia decyzji *RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach,* Skarżący nie skorzystał z powyższego uprawnienia.

To na etapie postępowania środowiskowego, zakończonego wydaniem ww. decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach dla rzeczonego przedsięwzięcia inwestycyjnego, nastąpiła ocena oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji, w tym przyjęcie wariantu jej lokalizacji, jak również w tym postępowaniu zostały przeanalizowane wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi. Ponownie warto podkreślić, iż organ orzekający w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej jest związany przebiegiem inwestycji określonym w rozstrzygnięciu środowiskowym.

Ponadto wyjaśnić należy, iż organy orzekające w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie posiadają 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. Stanowisko to jest ugruntowane i jednolite w orzecznictwie sądów administracyjnych, powołanym   
w uzasadnieniu niniejszej decyzji.

Na marginesie wskazać należy, że określenie innego przebiegu inwestycji mogłoby również stanowić podstawę do sprzeciwu innych właścicieli nieruchomości zlokalizowanych wzdłuż proponowanego przez Skarżącego przebiegu inwestycji. Realizacja inwestycji drogowych z reguły wiąże się z ograniczeniem a często   
z odebraniem praw do nieruchomości. Zmiana przebiegu planowanej inwestycji mająca na celu polepszenie sytuacji jednych właścicieli następuje zawsze kosztem drugich. Ich interesy są najczęściej sprzeczne i trudne do pogodzenia.

Warto nadmienić, iż nieuniknione jest to, że realizacja inwestycji drogowej stwarza określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości objętych inwestycją bądź znajdujących się w obszarze jej oddziaływania. Ocena decyzji w aspekcie poszanowania uzasadnionych interesów osób trzecich wymaga uwzględnienia, że inwestor realizujący inwestycję drogową działa w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki.

Ustosunkowując się natomiast do wniosku strony skarżącej, wyrażonego w piśmie z dnia 2 sierpnia 2022 r., o wydanie opinii czy projekt dotychczasowego wiaduktu K1 zrealizowanego w ramach inwestycji pn. „Budowa obwodnicy Troszyna, Parłówka   
i Ostromic wraz z budową drogi S-3 Wolin-Troszyn” spełnia wymogi dla przekroju drogi 2x2, wyjaśnić należy, że przesłana przy ww. piśmie dokumentacja projektowa,   
jak i zapytanie dotyczą innej inwestycji drogowej niż ta będąca przedmiotem *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*. Tym samym, zagadnienia poruszone przez stronę skarżącą w tym zakresie pozostają poza zakresem badanego przedsięwzięcia,   
a rozpatrzenie wniosku Skarżącego poza kompetencjami organu II instancji prowadzącego postępowanie w sprawie skarżonej decyzji. Jednocześnie dodać wypada, że *Minister* przy piśmie z dnia 30 marca 2023 r., znak: DLI-III.7621.3.2022.AW.21, uczynił zadość prośbie Pana B.J. zawartej w piśmie z dnia 26 stycznia 2023 r. o zwrot nadesłanej dokumentacji dotyczącej „Budowy obwodnicy Troszyna, Parłówka   
i Ostromic wraz z budową drogi S-3 Wolin-Troszyn”, mając na względzie,   
że ww. inwestycja nie była przedmiotem postępowania prowadzonego przez organ odwoławczy.

Odnosząc się z kolei do treści pisma Skarżącego z dnia 10 stycznia 2023 r., w którym Pan B.J. wskazał na konieczność ochrony swojego budynku przed drganiami,   
w tym poprzez zainstalowanie monitoringu drgań konstrukcji – spełniającego wymagania normy PN-B-02170:2016-12 – na czas wykonywania prac związanych z rozbiórką wiaduktu nad drogą krajową nr 3 w sąsiedztwie nieruchomości stanowiącej jego własność, wyjaśnić należy, że kwestie związane z emisją drgań stanowiły przedmiot postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie i zakończonym *decyzją RDOŚ   
o środowiskowych uwarunkowaniach*, która została następnie uchylona w części   
i utrzymana w pozostałej *decyzją GDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach*.

W *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* podkreślono, iż w fazie budowy źródłem hałasu emitowanego do otaczającego środowiska będą urządzenia wykorzystywane przy pracach budowlanych oraz przy pracach montażowych, jak również środki transportu. Na etapie prowadzenia prac budowlanych związanych   
z inwestycją należy spodziewać się również emisji drgań mechanicznych w związku   
z pracą ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, dowozu materiałów budowlanych itp. Pracujące maszyny mogą wywoływać drgania ciągłe o niskiej i wysokiej częstotliwości. O poziomie i uciążliwości emitowanego hałasu decydować będzie typ   
i jakość używanego sprzętu oraz czas jego pracy. Należy zaznaczyć, że podczas realizacji tego typu inwestycji (inwestycje o charakterze liniowym) urządzenia nie będą pracować równocześnie, a podczas pracy zmieniać się będzie ich obciążenie. Emisja hałasu będzie związana z miejscem realizacji przedsięwzięcia i będzie przesuwać się wraz z postępami prac budowlanych. Godzi się zauważyć, że hałas związany z robotami drogowymi nie podlega normalizacji. Niemniej jednak z uwagi na lokalizację poszczególnych odcinków inwestycji w pobliżu obszarów podlegających ochronie przed hałasem *inwestor* zobowiązał się do wykonywania wszelkich prac związanych z realizacją inwestycji   
z uwzględnieniem technicznych i organizacyjnych środków minimalizujących emisję hałasu w postaci:

* prowadzenia wszelkich prac w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie przed hałasem w porze dnia, przy czym możliwe jest wykonanie prac w porze nocnej jeśli ich konieczność jest wymuszona względami technologicznymi,
* planowania tras dojazdu, transportu materiałów i odpadów budowlanych tak, aby w możliwie najmniejszy sposób przebiegały przez tereny zabudowy mieszkaniowej,
* wykorzystania wyłącznie sprawnych maszyn i urządzeń, posiadających aktualne przeglądy techniczne oraz spełniających wymogi obowiązujących przepisów,
* organizacji wszelkich prac budowlanych w sposób zapewniający ich sprawną   
  i możliwie najszybszą realizację,
* lokalizacji zaplecza technicznego, miejsca postoju maszyn oraz składowania materiałów budowlanych w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych.

Dodatkowo, organ środowiskowy w ww. decyzji wskazał, iż w celu ograniczenia emisji hałasu należy m.in.: w miejscowościach, gdzie trasa drogi przebiega w odległości kilkudziesięciu metrów od zabudowań mieszkalno–gospodarczych, przed rozpoczęciem robót budowlanych uprzedzić mieszkańców o planowanych pracach i w razie konieczności zastosować przenośne ekrany akustyczne, na całym odcinku drogi objętej inwestycją stosować nowoczesny, odpowiednio wyciszony i sprawny technicznie sprzęt oraz najmniej uciążliwe pod względem akustycznym technologie prowadzenia prac budowlanych.

Wskazać należy, że to na etapie postępowania środowiskowego, zakończonego wydaniem ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla rzeczonego przedsięwzięcia inwestycyjnego, nastąpiła ocena oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji, w tym emisji drgań, jak również zostały przeanalizowane wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi. Jak wynika   
z uzasadnienia *decyzji RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach* Skarżący nie zgłosił żadnych zastrzeżeń co do rozwiązań dotyczących emisji hałasu przy wykonywanych pracach budowlanych. Natomiast wyraźnego podkreślenia wymaga, iż organ orzekający w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, nie jest uprawniony do decydowania, jakie środki są odpowiednie dla należytej ochrony środowiska i ludzi.

W kontekście powyższych rozważań stwierdzić należy, że *inwestor* działa   
w poszanowaniu przepisu art. 6 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 z późn. zm.), w myśl którego kto podejmuje działalność mogącą negatywnie oddziaływać na środowisko, jest obowiązany do zapobiegania temu oddziaływaniu.

Natomiast wszelkie kwestie dotyczące odpowiedzialności finansowej *inwestora* za ewentualne spowodowanie uszkodzeń sąsiedniej zabudowy wskutek nadmiernej emisji drgań w związku z prowadzonymi pracami rozbiórkowymi, wspomniane przez Skarżącego przypadki lekceważenia skarg mieszkańców przez wykonawców robót budowlanych czy zmuszania właścicieli nieruchomości do wykonania ekspertyzy drgań budynku na własny koszt pozostają poza zakresem kompetencji organów prowadzących postępowanie w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Zauważyć należy, iż w trakcie prowadzonego postępowania   
w sprawie o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, *Minister,* jako organ administracji architektoniczno-budowlanej, nie zajmuje się etapem realizacji inwestycji drogowej i skutkami wykonywanych prac.

Na marginesie warto wyjaśnić, że jeżeli Skarżący w wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej poniesie jakiekolwiek szkody materialne lub niematerialne, to będzie mu przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych   
w postępowaniu cywilnym. Powyższe nie stanowi jednak przedmiotu postępowania   
w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Na uwagę nie zasługują również twierdzenia Skarżącego dotyczące uszkodzenia budynku znajdującego się na nieruchomości stanowiącej jego własność w trakcie poprzednich prac przy powstawaniu wiaduktu. Jak już wspomniano w niniejszym rozstrzygnięciu, istniejący wiadukt nad drogą krajową nr 3 w miejscowości Troszyn został zaprojektowany w ramach inwestycji pn. „Budowa obwodnicy Troszyna, Parłówka   
i Ostromic wraz z budową drogi S-3 Wolin-Troszyn”, tj. w ramach innej inwestycji drogowej niż ta będąca przedmiotem *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego.*

Rozpatrując natomiast odwołanie Pani G.F. i Pana D.F., w którym Skarżący podnieśli zarzut, iż w wyniku rozbudowy drogi S-3 zostali pozbawieni zjazdu na posesję, wyjaśnić należy, co następuje.

Jak wyjaśnił *inwestor* w ww. piśmie z dnia 1 czerwca 2022 r., w ramach przedmiotowej inwestycji drogowej przewiduje się zachowanie dojazdu do nieruchomości nr 213/20, obręb 0004 Wolin w sposób zbliżony do stanu istniejącego, tj. z ul. Wiejskiej w Wolinie. Delikatna korekta istniejącego dojazdu do nieruchomości wynika z przebudowy układu infrastruktury sąsiadującej, związanej z budową drogi S-3. Analiza dokumentacji przedmiotowej sprawy wykazała, że omawianą inwestycją drogową została objęta działka nr 213/20 z obrębu 0004 Wolin, ulegająca podziałowi na działki nr 213/35   
i 213/36, z czego działka nr 213/35 została przeznaczona do przejęcia pod pas drogi gminnej L 03. Wyjaśnienia *inwestora* co do zaprojektowania zjazdu z działki nr 213/36 nie miały jednak odzwierciedlenia w części graficznej Projektu zagospodarowania terenu. Wobec powyższego, *Minister* – jak już wskazywano w niniejszym rozstrzygnięciu – wezwał *inwestora* do doprecyzowania wyjaśnień zawartych w ww. piśmie z dnia   
1 czerwca 2022 r. W odpowiedzi na wezwanie organu II instancji *inwestor* przedłożył   
4 egzemplarze zamiennego rysunku nr 2.07 Projektu zagospodarowania terenu, uwzględniającego projektowany zjazd z działki nr 213/36 w sposób zbliżony do stanu istniejącego. Powyższe wymagało zmiany załącznika do skarżonej decyzji (rysunku   
nr 2.07 części graficznej Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego), co znalazło odzwierciedlenie w pkt I niniejszej decyzji. Parametry zjazdu – jak podkreślił *inwestor* – są zgodne z przepisami oraz odpowiadają dotychczasowemu sposobowi użytkowania. Projektowany zjazd nie koliduje z innymi elementami infrastruktury.

W świetle powyższych ustaleń bezspornym jest, iż nieruchomość pozostająca własnością Skarżących nadal będzie posiadać dostęp do drogi publicznej.

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 Zachodniopomorskiego* – poza uchybieniami omówionymi i skorygowanymi w niniejszej decyzji – nie naruszają prawa. Jednocześnie należy stwierdzić, że zarzuty stron skarżących 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. 1634 z późn. zm.), zwanej dalej „*ppsa*”, na decyzję przysługuje prawo złożenia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Ministra Rozwoju i Technologii, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

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

**Załączniki:**

**Nr 1.1-1.2** – arkusze nr 1 i 2 mapy w skali 1:1000 z projektem podziału działki nr 500/1, z obrębu 0025 Recław,

**Nr 2** – mapa w skali 1:500 z projektem podziału działki nr 186, z obrębu 0018 Płocin,

**Nr 3.1-3.4** – zamienne rysunki nr 2.06, 2.07, 2.08 i 2.09 części graficznej Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego,

**Nr 4** – zamienne strony nr 3-6 (zawierające wykaz działek znajdujących się w liniach rozgraniczających teren inwestycji oraz wykaz działek objętych ograniczeniami   
w korzystaniu z nieruchomości) Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego,

**Nr 5** – zamienny tom 2.5c „Przebudowa sieci elektroenergetycznych 110kV i 220 kV, Branży elektroenergetycznej, Projektu architektoniczno-budowlanego, będącego częścią Projektu budowlanego,

**Nr 6** – zaświadczenia potwierdzające wpis projektantów na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

MINISTER ROZWOJU I TECHNOLOGII   
 z up.

Marta Maikowska

ZASTĘPCA DYREKTORA

DEPARTAMENTU LOKALIZACJI INWESTYCJI

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/