Data: 10 sierpnia 2022 r.

Znak sprawy: DLI-III.7621.30.2021.KS.19

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, 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 2022 r. poz. 176), zwanej dalej „*specustawą drogową*”,   
po rozpatrzeniu odwołania Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot z siedzibą w Bystrej   
od decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego Nr 8/2021 z dnia 21 czerwca 2021 r., znak:   
AP-4.7820.224-22.2020.JR, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Zaprojektowanie   
i budowa drogi S11 Koszalin – Szczecinek, odc. w. Koszalin Zachód (bez węzła) – w. Bobolice.   
Odcinek 3. Węzeł Koszalin Południe (bez węzła) – węzeł Bobolice (z węzłem)”,

1. **Uchylam:**

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 48, w wierszach 10-13, licząc od góry strony, zapis:

„Obowiązek wynikający z art. 11f ust. 2 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania   
i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych ustanawiany jest na rzecz każdorazowego właściciela sieci bądź urządzenia”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 50:
* w wierszach 19-20, licząc od góry strony, zapis:

„budowa dodatkowych jezdni zlokalizowanych w pasie drogowym obsługujących przyległy teren wraz z budową zjazdów,”,

* w wierszu 27, licząc od góry strony, zapis:

„budowa pasów technologicznych,”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 54, zapis stanowiący dotychczasową treść pkt III pn.: „Określenie linii rozgraniczających teren.”,
* Tom I/1 – Część opisowa Projektu Zagospodarowania Terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* rysunek nr 02.00 pn.: „Plan Zagospodarowania Terenu Oznaczenia” części rysunkowej Projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 48, w wierszach 10-13, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„Decyzją w sprawie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości na potrzeby konserwacji i usuwania awarii sieci uzbrojenia terenu – ustanawia się na rzecz każdoczesnego właściciela sieci.”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 50:
* w wierszach 19-20, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„budowa innych dróg publicznych oraz dodatkowych jezdni zlokalizowanych w pasie drogowym obsługujących przyległy teren wraz z budową zjazdów,”

* w wierszu 27, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„budowa utwardzonego terenu na potrzeby utrzymania drogi,”

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 54, 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 czerwonego), oraz granice pasów drogowych innych dróg publicznych (linia przerywana koloru żółtego), 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 żółtego 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, Tomu I/1 – Część opisowa Projektu Zagospodarowania Terenu, stanowiącego załącznik nr 1 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunku nr 02.00 pn.: „Plan Zagospodarowania Terenu Oznaczenia” części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu, stanowiącego załącznik   
  nr 2 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie zaświadczeń o przynależności projektantów i sprawdzających do Izby Inżynierów Budownictwa, stanowiących załącznik nr 3 do niniejszej decyzji.

1. **Uchylam:**

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, tabelę znajdującą się na stronach 2-23 – w zakresie dotyczącym działki nr 159, z obrębu Bobolice 4 (strona 23, poz. 143 tabeli),
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, tabelę znajdującą się na stronach 25-46 – w zakresie dotyczącym działki nr 159, z obrębu Bobolice 4 (strona 44, poz. 84 tabeli),
* arkusze nr 7 i nr 8 mapy z projektem podziału nieruchomości, wraz z wykazem zmian danych ewidencyjnych, stanowiącej integralną część zaskarżonej decyzji – w zakresie dotyczącym działki nr 159, z obrębu Bobolice 4,
* rysunki nr 02.10Z i 02.10aZ Tomu I/2 – Część rysunkowa Projektu Zagospodarowania Terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* strony nr 11-12 i 15 Tomu I/5 – Dane ewidencyjne Projektu Zagospodarowania Terenu, będącego częścią Projektu budowlanego, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 23, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 143 | Bobolice 4 | 159/3 | 0,1171 | 159/6 | 0,0038 | Monika Borowska  Józef Borowski |
| 159/7 | 0,1133 |

”

* ustalenie, w rozstrzygnięciu decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 44, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 84 | Bobolice 4 | 159/4 | 0,1110 | 159/4 | 0,0120 | Przebudowa rowu melioracyjnego- Rów bez nazwy | --- | Monika Borowska  Józef Borowski |
| 84a | Bobolice 4 | 159/5 | 0,1021 | 159/5 | 0,0464 | Przebudowa rowu melioracyjnego- Rów bez nazwy | --- | Monika Borowska  Józef Borowski |

”

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, mapy z projektem podziału działki nr 159/3, z obrębu   
  Bobolice 4, wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiącej załącznik nr 4 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunków zamiennych nr 02.10Z i 02.10aZ Tomu I/2 – Część rysunkowa Projektu Zagospodarowania Terenu, stanowiącego załączniki nr 5 i nr 6 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, stron 11-12 i 15 Tomu I/5 – Dane ewidencyjne Projektu Zagospodarowania Terenu, stanowiących załączniki nr 7.1 – 7.2 do niniejszej decyzji,

1. **Uchylam:**

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 55, w wierszach 2-3, licząc   
  od góry strony, zapis:

„b. postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie znak   
WTS-K.4222.1.2021.BM.7 z 17.06.2021 r. w szczególności:”

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 62, w wierszu 6, licząc od dołu strony, zapis:

„w obrębie kompleksów leśnych.”,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 55, nowego zapisu:

„b. postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 17 czerwca 2021 r., znak: WST-K.4222.1.2021.BM.7, uzgadniającego realizację przedsięwzięcia   
i określającego warunki jego realizacji, sprostowanego postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 28 czerwca 2022 r., znak: WST-K.4222.1.2021.BM.9:”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 62, nowego zapisu:

„w obrębie kompleksów leśnych.

**IIIa.** W zakresie wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,   
w stosunku do zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego odcinkadrogi S11,tj. odwęzła Koszalin Południe (bez węzła) do węzła Bobolice (z węzłem), zgodnie   
z postanowieniem uzgadniającym Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie   
z dnia 17 czerwca 2021 r., sprostowanym postanowieniem z dnia 28 czerwca 2022 r., **wprowadzono następujące wymagania:**

1. **W miejsce poz. 5-15 tabeli pod pkt III a) a):**

Należy zaprojektować przejścia dla zwierząt w podanych poniżej lokalizacjach oraz o następujących przybliżonych parametrach:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Aktualne oznaczenie obiektu (oznaczenie wg decyzji środowiskowej)** | **Aktualny pikietaż**  **obiektu** | **Istotne parametry techniczne** | **Nazwa przejścia** | **Minimalne parametry przejścia** |
|  | **PRZEJŚCIA DLA DUŻYCH ZWIERZĄT** | | | | |
| 1 | ES-39.1  (PZD-8) | 38+885,73 | * główni użytkownicy: dzik, daniel, borsuk, lis, kuna leśna, wilk, płazy, nietoperze, * liczba przęseł: 8, * **długość obiektu: 326,2 m,** * szerokość strefy dostępnej dla zwierząt: 310 m, * wysokość skrajni przejścia: od 6 m do 10,9 m, * szczelina doświetleniowa pomiędzy jezdniami o **szerokości 1,55 m,** * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º, * pokrywa wierzchnia z ziemi pod estakadą, * po obu stronach drogi: pełny nieprzezroczysty ekran akustyczny  (z funkcją przeciwolśnieniową)  o wysokości co najmniej 2,0 m wyprowadzony poza obiekt co najmniej na odległość 30 m, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio  z przyczółkami przejścia. | przejście dolne dla dużych zwierząt (pod estakadą) | szerokość a> 20,0 m, wysokość h> 5,0 m |
| 2 | WE-41.0  (PZD-9) | 41+025,00 | * główni użytkownicy: jeleń, sarna, dzik, daniel, borsuk, lis, kuna leśna, wilk, * długość obiektu: 43,17 m, * szerokość strefy dostępnej dla zwierząt: 41,80 m (na całej szerokości obiektu, bez najść), * skosy rozszerzające (na obiekcie mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º, * skosy naprowadzające (poza obiektem mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 60º, * maksymalne nachylenie stref podejścia: 15º, * pokrywa wierzchnia ziemi urodzajnej na całej szerokości użytkowej przejścia o grubości co najmniej  0,7 m, * powierzchnia trawiasta na obiekcie mostowym oraz luźne zadrzewienia  w strefach podejścia, * po obu stronach przejścia pełne, nieprzezroczyste ekrany akustyczne (z funkcją przeciwolśnieniową)  o wysokości minimum 2 m, wyprowadzone poza obiekt na odległość co najmniej 30 m, * wzdłuż drogi obustronne ogrodzenie naprowadzające zwierzęta do przejścia połączone z końcami ekranów akustycznych | **przejście górne** dla dużych zwierząt | szerokość a> 40 m |
| 3 | WE-45.7  (PZD-10) | 45+674,70 | * główni użytkownicy: jeleń, sarna, dzik, daniel, borsuk, lis, kuna leśna, wilk, * szerokość użytkowa min. 50 m, * skosy rozszerzające (na obiekcie mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º, * skosy naprowadzające (poza obiektem mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 60º, * **maksymalne nachylenie stref podejścia: 15º,** * pokrywa wierzchnia ziemi urodzajnej na całej szerokości użytkowej przejścia o grubości co najmniej  0,7 m, * powierzchnia trawiasta na obiekcie mostowym oraz luźne zadrzewienia  w strefach podejścia i dojścia do przejścia, a przy skrajach zwarta roślinność krzewiasta, * po obu stronach przejścia pełne, nieprzezroczyste ekrany akustyczne (z funkcją przeciwolśnieniową)  o wysokości minimum 2 m, wyprowadzone poza obiekt na odległość co najmniej 30 m, * wzdłuż drogi obustronne ogrodzenie naprowadzające zwierzęta do przejścia połączone z końcami ekranów akustycznych, | przejście górne dla dużych zwierząt | szerokość a> 50 m |
|  | **PRZEJŚCIA DLA MAŁYCH ZWIERZĄT** | | | | |
| 1 | **PMZ-40.0**  (PZM-8) | 39+950 | * główni użytkownicy: lis, kuny, borsuk, zając, tchórz, żaba moczarowa, żaby zielone, * przekrój prostokątny o min. **szerokości 1,8 m** i min. wysokości 2,0 m, * pokrywa wierzchnia z ziemi na **szerokości min. 1,8 m** (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu | przejście dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a> 1,5 m, wysokość h> 1,0 m, współczynnik ciasnoty min. 0,07 |
| 2 | **PMZ-42.3**  (PMZ-9) | 42+337 | * główni użytkownicy: lis, kuny, borsuk, zając, tchórz, rzekotka drzewna, ropucha szara, grzebiuszka ziemna, żaba moczarowa, żaby zielone, jaszczurka zwinka, * przekrój prostokątny o min. **szerokości 1,8 m** i min. wysokości 2,0 m, * pokrywa wierzchnia z ziemi na **szerokości min. 1,8 m** (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu | przejście dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a> 1,5 m, wysokość h> 1,0 m, współczynnik ciasnoty min. 0,07 |
| 3 | **PMZ-43.0**  (PP-27) | **43+019** | * główni użytkownicy: lis, kuny, borsuk, zając, tchórz, żaby zielone, jaszczurka zwinka, gryzonie, * przekrój prostokątny (bez skosów lub wyokrągleń) o min. szerokości 1,5 m (w części przeznaczonej dla zwierząt) i min. wysokości (w części przeznaczonej dla zwierząt) 0,75 m, * obustronne półki dla ruchu zwierząt stanowiące wydzieloną część dla zwierząt, wyniesione o min. 0,5 m ponad dno rowu, * pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości min. 1,2 m  (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia | przejście dla małych zwierząt (przepust) zespolone z ciekiem | szerokość a> 1,0 m, wysokość h> 0,75 m |
| 4 | **PMZ-44.7**  (PZM-10) | **43+700** | * główni użytkownicy: lis, kuny, borsuk, zając, tchórz, żaba trawna, grzebiuszka ziemna, żaby zielone, jaszczurka zwinka, * przekrój prostokątny o min. **szerokości 1,8 m** i min. wysokości 2,0 m, * pokrywa wierzchnia z ziemi na **szerokości min. 1,8 m** (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a> 1,5 m, wysokość h> 1,0 m, współczynnik ciasnoty min. 0,07 |
| 5 | **PMZ PD-TG8\*\*)**  (-) | **44+785** | * główni użytkownicy: lis, kuny, borsuk, zając, tchórz, żaby zielone, * przekrój prostokątny (bez skosów lub wyokrągleń) o min. szerokości 1 m  (w części przeznaczonej dla zwierząt) i min. wysokości (w części przeznaczonej dla zwierząt) 0,75 m, * obustronne półki dla ruchu zwierząt stanowiące wydzieloną część dla zwierząt, wyniesione o min. 0,5 m ponad dno rowu, * pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości min. 1 m  (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia | **przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) zespolone z ciekiem** | szerokość a> 1,5 m, wysokość h> 1 m |
| 6 | **PMZ 46.5**  (PZM-11) | 46+564 | * główni użytkownicy: lis, kuny, borsuk, zając, tchórz, wydra, żaby zielone, rzekotka drzewna, * przekrój prostokątny o min. **szerokości 1,8 m** i min. wysokości 2,0 m, * pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na **szerokości min. 1,8 m**  (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a> 1,5 m,  wysokość h>1,0 m,  współczynnik ciasnoty >0,07 |
| 7 | **PMZ 47.3**  (PP-28) | 47+308 | * główni użytkownicy: lis, kuny, borsuk, zając, tchórz, wydra, żaby zielone, rzekotka drzewna, * przekrój prostokątny (bez skosów lub wyokrągleń) o min. szerokości 1,5 m (w części przeznaczonej dla zwierząt) i min. wysokości (w części przeznaczonej dla zwierząt) 0,75 m, * pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości min. 1,2 m  (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia, | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a> 1,0 m, wysokość h> 0,75 m |
| 8 | **PMZ 48.1**  (PZM-12) | **47+800** | * główni użytkownicy: lis, kuny, borsuk, zając, tchórz, żaby zielone, żaba trawna, rzekotka drzewna, * przekrój prostokątny o min. **szerokości 1,8 m** i min. wysokości 2,0 m, * pokrywa wierzchnia z ziemi na **szerokości min. 1,8 m** (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu, | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a> 1,5 m, wysokość h> 1,0 m, współczynnik ciasnoty >0,07 |
| 9 | **PMZ 48.4**  (PP-29) | 48+352 | * główni użytkownicy: lis, kuny, borsuk, zając, tchórz, gryzonie, żaby zielone, rzekotka drzewna, żaba trawna, * przekrój prostokątny (bez skosów lub wyokrągleń) o min. szerokości 1,5 m (w części przeznaczonej dla zwierząt) i min. wysokości (w części przeznaczonej dla zwierząt) 0,75 m, * pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości min. 1,2 m  (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia, | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a> 1,0 m, wysokość h> 0,75 m, |
| **10** | **PMZ 41.75\*\*)**  **(-)** | 41+750 | * główni użytkownicy: lis, kuny, zając, tchórz, gryzonie, ropucha szara, żaby zielone, żaba trawna, * przekrój prostokątny (bez skosów lub wyokrągleń) o min. szerokości 1,5 m (w części przeznaczonej dla zwierząt) i min. wysokości (w części przeznaczonej dla zwierząt) 0,75 m, * pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości min. 1,2 m  (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia, | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a> 1,5 m,  wysokość h>1,0 m,  współczynnik ciasnoty >0,07 |
| **11** | **PMZ 42.55\*\*)**  **(-)** | 42+550 | * główni użytkownicy: lis, kuny, zając, tchórz, gryzonie, żaba trawna, * przekrój prostokątny (bez skosów lub wyokrągleń) o min. szerokości 1,5 m (w części przeznaczonej dla zwierząt) i min. wysokości (w części przeznaczonej dla zwierząt) 0,75 m, * pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości min. 1,2 m  (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia, | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a> 1,5 m,  wysokość h> 1,0 m,  współczynnik ciasnoty >0,07 |
| **12** | **PMZ 46.80\*\*)**  **(-)** | 46+800 | * główni użytkownicy: wydra, lis, kuny, zając, tchórz, gryzonie, żaby zielone, * przekrój prostokątny (bez skosów lub wyokrągleń) o min. szerokości 1,5 m (w części przeznaczonej dla zwierząt) i min. wysokości (w części przeznaczonej dla zwierząt) 0,75 m, * pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości min. 1,2 m  (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia, | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a> 1,5 m,  wysokość h> 1,0 m,  współczynnik ciasnoty >0,07 |
| **13** | **PMZ 48.05\*\*)**  **(-)** | 48+050 | * główni użytkownicy: lis, kuny, borsuk, zając, tchórz, gryzonie, żaby zielone, rzekotka drzewna, żaba trawna, * przekrój prostokątny (bez skosów lub wyokrągleń) o min. szerokości 1,5 m (w części przeznaczonej dla zwierząt) i min. wysokości (w części przeznaczonej dla zwierząt) 0,75 m, * pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości min. 1,2 m  (w części przeznaczonej dla zwierząt), * skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º, * obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia, | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a> 1,5 m,  wysokość h> 1,0 m,  współczynnik ciasnoty >0,07 |

\*)**Boldem** zaznaczono wprowadzone zmiany projektowe w stosunku do zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

**\*\*)** Przejściawprowadzone na skutek ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko

1. **W miejsce pkt III c) tiret pierwszy:**

W projektowaniu estakady ES 39.1 należy przyjąć minimalną długość estakady w świetle (szerokość przejścia dla zwierząt) równą 310 m.

1. Na odcinku drogi S11 prowadzonym estakadą ES 39.1 zastosować „ciche urządzenia dylatacyjne”. W przypadku braku możliwości technicznych zastosowania urządzeń dylatacyjnych charakteryzujących się niską emisją hałasu w zetknięciu z przejeżdżającymi pojazdami,   
   na ww. odcinkach drogi należy zastosować środki techniczne ograniczające immisję hałasu,   
   tj. np. nakładki wyciszające, czy elastyczna obudowa pełniąca funkcję odbijająco-pochłaniającego ekranu akustycznego.
2. Na następujących odcinkach drogi S11 wykonać nawierzchnię następujących dróg serwisowych   
   i lokalnych kolidujących ze strefą dojścia zwierząt do przejścia lub alternatywnie wykonać   
   z drobnoziarnistego kruszywa naturalnego lub łamanego:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kilometraż drogi S11** | **Strona drogi S11** | **Droga** |
| 38+805 – 39+291 | lewa i prawa | Droga p.poż. nr 16 i fragmenty pasów technologicznych poza pasem drogowym |
| 40+910 – 41+095 | prawa | DD-25 |
| 40+910 – 41+120 | lewa | DD-24 |
| 45+520 – 45+827 | prawa | DD-29 |
| 45+505 – 45+845 | lewa | DD-28 |

1. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego stosować efektywny system ujmowania   
   i odprowadzania wód opadowych i roztopowych z korony drogi wraz z systemem urządzeń oczyszczających.
2. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane do gruntu lub wód powierzchniowych przed ich wprowadzeniem do odbiornika powinny być podczyszczone do wartości określonych   
   w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r.   
   w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311) lub innych przepisach obowiązujących podczas eksploatacji inwestycji.
3. Wygrodzenie zbiorników retencyjnych na wody opadowe/roztopowe wykonać z siatki o wysokości 2,4 m i wymiarach oczek analogicznych jak dla ogrodzenia drogowego, i dodatkowo zabezpieczyć przed dostępem małych zwierząt za pomocą szczelnych, litych płotków ochronnych, wykonanych z odpowiednio profilowanego tworzywa sztucznego lub prefabrykatów betonowych, zintegrowanych z ogrodzeniem drogowym, z przewieszką o długości minimum 10 cm odgiętą pod kątem 45-90º w kierunku otaczającego terenu.
4. Naziemne elementy systemu odwodnienia stanowiące potencjalne zagrożenie dla małych zwierząt, tam gdzie to możliwe, zlokalizować w przestrzeni niedostępnej dla zwierząt, za ogrodzeniem drogowym. Znajdujące się poza ogrodzeniem wyloty oraz okna studni wpadowych zabudowanych na rowach dróg równoległych i poprzecznych zabezpieczyć przed dostępem zwierząt o średnich rozmiarach ciała, a studnie wpadowe dodatkowo wyposażyć w elementy ucieczkowe dla płazów i małych ssaków. Wloty dopływowych rur kanalizacji deszczowej winny być wyposażone w kratę zabezpieczającą przed dostępem zwierząt o średnich rozmiarach ciała oraz być wyniesione ponad dno zbiornika retencyjnego i ulokowane na pionowym elemencie prefabrykowanym, minimum na wysokości 10 cm nad dnem prefabrykatu.
5. Misy zbiorników retencyjnych wód opadowych zlokalizować w minimalnej odległości 50 m od krawędzi przejść dla zwierząt.
6. Na projektowanym łączniku DK25, pomiędzy rondem wschodnim węzła Bobolice, a drogą DK11 oraz na odcinku przebudowywanej drogi DK11 w granicach obszaru Natura 2000 pn. „Dolina Radwi Chocieli i Chotli”, zastosować konstrukcję szczelną rowów drogowych, w następujących kilometrażach poszczególnych dróg:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Orientacyjny km trasy** | **Strona drogi** | **Droga** |
| 1 | 0+021 – 0+659 | Prawa | Projektowany odcinek DK25 |
| 2 | 0+023 – 0+667 | Lewa | Projektowany odcinek DK25 |
| 3 | 0+000 – 0+089 | Prawa | Projektowany odcinek DK11 |
| 4 | 0+000 – 0+080 | Lewa | Projektowany odcinek DK11 |
| 5 | 0+131 – 0+281 | Prawa | Projektowany odcinek DK11 |
| 6 | 0+140 – 0+281 | Lewa | Projektowany odcinek DK11 |
| 7 | 0+003 – 0+035 | Prawa | Projektowana jezdnia dodatkowa DD-LP |

1. Wody opadowe i roztopowe przed skierowaniem do nieszczelnych zbiorników retencyjnych podczyszczać w osadnikach wirowych o minimalnej sprawności urządzenia 78% i przepustowości odpowiadającej lub większej niż przepływ maksymalny Qmax charakteryzujący daną zlewnię. Wody opadowe retencjonowane w szczelnych zbiornikach przed odprowadzeniem do odbiorników oczyszczać w osadnikach poziomych o minimalnej sprawności urządzenia 75%.
2. Wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do rowu oznaczonego jako CH znajdującego się w granicach obszaru Natura 2000 pn. „Dolina Radwi Chocieli i Chotli” kierować do podczyszczania w osadniku i separatorze lamelowym substancji ropopochodnych zlokalizowanych w km. ok. 0+270 drogi DK11 (strona lewa) o sprawności min. 79%. Konstrukcja separatora winna zabezpieczać przed wymywaniem zgromadzonych substancji ropopochodnych i wtórnym zanieczyszczeniem wód opadowych przy przepływie maksymalnym.
3. Ścieki sanitarne socjalno-bytowe z budynków administracyjno-biurowych projektowanego obiektu utrzymania drogowego OD Bobolice, odprowadzać do projektowanej biologicznej oczyszczalni ścieków, a następnie do rowu melioracyjnego bez nazwy przy przebudowywanej drodze DW171. Projektowana oczyszczalnia ścieków komunalnych winna posiadać przepustowość i sprawność zapewniające oczyszczenie ścieków co najmniej do poziomów odpowiadających najwyższym dopuszczalnym wartościom substancji zanieczyszczających określonym w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (BZT5< 40 mg O2/l, CHZT<150 mgO2/l, Zog <50 mg/l).
4. Ścieki z budynku warsztatowego oraz myjni samochodów odprowadzać do szczelnego zbiornika bezodpływowego o pojemności 200 m3 i okresowo wywozić przez wyspecjalizowane służby.
5. Wykonać oświetlenie drogi S11 oraz iluminację obiektów w ciągu drogi S11 w odległości nie mniejszej niż 500 m od krawędzi przejść dla zwierząt.
6. Przejścia dla dużych zwierząt wyposażyć w ekrany akustyczne z funkcją przeciwolśnieniową,   
   o wysokości 2,4 m; w przypadku estakady ES 39.1 – na obiekcie oraz na odcinku długości minimum 50 m przed i za obiektem, po obu stronach drogi, w przypadku wiaduktów ekologicznych – na obiekcie oraz do podstawy najść na długości nie mniejszej niż 30 m od obiektu, w niżej przedstawionych lokalizacjach:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Oznaczenie ekranu** | **Lokalizacja** | |
| **km początku S11** | **strona** |
| 1 | EP01 | 38+834 | prawa |
| 2 | EL01 | 38+835 | lewa |
| 3 | EP02 | 39+219 | prawa |
| 4 | EL02 | 39+223 | lewa |
| 5 | EL03 | 40+976 | lewa |
| 6 | EP03 | 40+976 | prawa |
| 7 | EP04 | 41+057 | prawa |
| 8 | EL04 | 41+057 | lewa |
| 9 | EL05 | 45+578 | lewa |
| 10 | EP05 | 45+588 | prawa |
| 11 | EP06 | 45+710 | prawa |
| 12 | EL06 | 45+718 | lewa |

1. Kolorystykę projektowanych obiektów, w tym ekranów akustycznych dostosować w możliwie największym stopniu do dominującej kolorystyki otoczenia.
2. Wyjścia półek przepustów zintegrowanych z ciekami winny być wyprowadzone na teren poza rowami drogowymi.
3. Na odcinkach długości ok. 100 m od osi przejść dla zwierząt wykonać nachylenia skarp dróg równoległych i rowów na najściach na przejścia nie większe niż 1:3. W przypadku przepustu   
   w km 46+800 po prawej stronie drogi ekspresowej, wzdłuż jezdni dodatkowej, dopuszcza się nachylenie skarp rowu 1:2 na długości po 100 m od osi przejścia.
4. W celu zabezpieczenia drożności migracji płazów przez drogę S11 na etapie użytkowania inwestycji, należy zrealizować lite płotki ochronno-naprowadzające, wykonane z profilowanego tworzywa sztucznego lub prefabrykatów betonowych, w obu kierunkach od projektowanych przejść dla zwierząt, zachowujące szczelność w kontekście zabezpieczenia pasa drogowego przed dostępem herpetofauny, w następujących lokalizacjach:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Kilometraż** | | **Strona** | **Powiązane obiekty** |
| **od** | **do** |
| 1 | 37+671,72 | 49+287,03 | prawa | Zintegrowane ze zbiornikiem ZB60 oraz z estakadą  ES 39.1, przepustem PMZ 40.0, wiaduktem WE-41.0, przepustem PMZ 41.75, przepustem PMZ 42.3, przepustem PMZ 42.55, przepustem PMZ 46.80, węzłem Głodowa (przechodzące w wygrodzenie wzdłuż DW 169), przepustem PMZ 43.0, zbiornikiem ZB71  i ZB73, przepustem PMZ 44.7, wiaduktem WD-44.2, przepustem PZM PD-TG8, wiaduktem WD 45.0, wiaduktem WE 45.7, przepustem PMZ 46.5, zbiornikiem ZB80, przepustem PMZ 47.3, wiaduktem WD 47.4, przepustem PMZ 48.05, przepustem PMZ 48.1, zbiornikiem ZB83, przepustem PMZ 48.4, wiaduktem WD 48.4, węzłem Bobolice, zbiornikiem ZB85 i ZB86 |
| 2 | 38+786 | 39+378 | lewa | Zintegrowane ze zbiornikiem ZB63 oraz z estakadą  ES 39.1 |
| 3 | 39+850 | 40+050 | lewa | Zintegrowane z przepustem PMZ 40.0 |
| 4 | 40+460 | 40+760 | lewa | Zintegrowane ze zbiornikiem ZB65 |
| 5 | 40+925 | 41+125 | lewa | Zintegrowane z wiaduktem WE-41.0 |
| 6 | 41+439 | 49+287,03 | lewa | Zintegrowane z: przepustem PMZ 41.75, przepustem PMZ 42.3, węzłem Głodowa (przechodzące  w wygrodzenie wzdłuż DW 169), przepustem  PMZ 42.55, przepustem PMZ 43.0, zbiornikiem ZB72  i ZB74, przepustem PMZ 44.7, wiaduktem WD-44.2, przepustem PZM PD-TG8, wiaduktem WD 45.0, wiaduktem WE 45.7, przepustem PMZ 46.5, przepustem PMZ 46.80, przepustem PMZ 47.3, wiaduktem WD 47.4, zbiornikiem ZB82, przepustem PMZ 48.050, przepustem PMZ 48.1, przepustem PMZ 48.4, wiaduktem WD 48.4, węzłem Bobolice, zbiornikiem ZB87 |

1. Należy wykonać zbiorniki retencyjne o następujących parametrach i w następujących lokalizacjach:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Oznaczenie zbiornika** | **Typ zbiornika** | | **Lokalizacja zbiornika** | | **Pow. dna zbiornika [m2]** | **Odbiornik ostateczny** |
| **Kilometraż** | **Strona drogi** |
| 1 | ZB60 | retencyjny | nieszczelny | 38+810 | Prawa | 2134 | Rów bez nazwy w km 38+987 |
| 2 | ZB63 | retencyjny | nieszczelny | 39+250 | Lewa | 1005 | Rów bez nazwy w km 38+987 |
| 3 | ZB64 | retencyjny | nieszczelny | 40+205 | Prawa | 1417 | Rów bez nazwy w km 38+987 |
| 4 | ZB65 | retencyjny | nieszczelny | 40+620 | Lewa | 2880 | Rów bez nazwy w km 38+987 |
| 5 | ZB71 | retencyjny | szczelny | 42+830 | Prawa | 1637 | Rów CB |
| 6 | ZB72 | retencyjny | szczelny | 43+015 | Lewa | 1733 | Rów CB |
| 7 | ZB73 | retencyjny | nieszczelny | 43+160 | Prawa | 2402 | Rów CB |
| 8 | ZB74 | retencyjny | nieszczelny | 43+335 | Lewa | 946 | Rów CB |
| 9 | ZB76 | retencyjny | nieszczelny | 44+720 | Lewa | 1787 | Rów bez nazwy w km 44+785 |
| 10 | ZB77 | retencyjny | nieszczelny | 44+905 | Lewa | 2838 | Rów bez nazwy w km 44+785 |
| 11 | ZB79 | retencyjny | nieszczelny | 46+330 | Lewa | 1773 | Rów bez nazwy w km 47+308 |
| 12 | ZB80 | retencyjny | szczelny | 47+200 | Prawa | 1880 | Rów bez nazwy w km 47+308 |
| 13 | ZB82 | retencyjny | szczelny | 47+445 | Lewa | 1260 | Rów bez nazwy w km 47+308 |
| 14 | ZB83 | retencyjny | nieszczelny | 48+220 | Prawa | 2165 | Rów bez nazwy w km 48+352 |
| 15 | ZB85 | retencyjny | szczelny | 48+515 | Prawa | 986 | Rów bez nazwy w km 48+352 |
| 16 | ZB86 | retencyjny | nieszczelny | 48+535 | Prawa | 996 | Rów bez nazwy w km 48+352 |
| 17 | ZB87 | retencyjny | nieszczelny | 48+745 | Lewa | 2050 | Rów bez nazwy w km 48+352 |

1. Zastosować nachylenie skarp zbiorników retencyjnych od strony terenów zielonych na min. 25% długości linii brzegowej nie większe niż 1:2.

**IIIb.** W zakresie wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia   
w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji określonych w art. 72 ust. 1 pkt ustawy ooś,   
w stosunku do zapisów przedmiotowej decyzji środowiskowej, dla odcinka drogi S11 od węzła Koszalin Południe (bez węzła) do węzła Bobolice (z węzłem), odstępuje się od:

1. Obowiązku realizacji ekranu akustycznego P6 i P7, każdy o długości 300 m, których lokalizację określono w pkt III lit. f sentencji decyzji środowiskowej odpowiednio w km 39+401 – 39+701   
i w km 41+701 – 42+001 (prawa strona drogi), pod warunkiem zachowania na ww. odcinkach rezerwy terenu pod ewentualne ekrany akustyczne. Realizacja ekranu uzależniona będzie od wyników analizy porealizacyjnej w zakresie akustycznego oddziaływania projektowanej drogi ekspresowej.

2. Obowiązku realizacji poboczy tłuczniowo-trawiastych na rzecz poboczy trawiastych stanowiących element systemu oczyszczania wód opadowych i roztopowych.”.

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

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 22 grudnia 2020 r., uzupełnionym i zmienionym w trakcie prowadzonego postępowania, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zwany dalej „*inwestorem*”, reprezentowany przez Pana M. S., wystąpił do Wojewody Zachodniopomorskiego o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla inwestycji pn.: „Zaprojektowanie i budowa drogi S11 Koszalin – Szczecinek,   
odc. w. Koszalin Zachód (bez węzła) – w. Bobolice. Odcinek 3. Węzeł Koszalin Południe (bez węzła) – węzeł Bobolice (z węzłem)”. *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając konieczność jego nadania ważnym interesem społecznym i gospodarczym, oraz wniósł o ponowne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Zachodniopomorski wydał   
w dniu 21 czerwca 2021 r. decyzję Nr 8/2021, znak: AP-4.7820.224-22.2020.JR, o zezwoleniu   
na realizację inwestycji drogowej pn.: „Zaprojektowanie i budowa drogi S11 Koszalin – Szczecinek,   
odc. w. Koszalin Zachód (bez węzła) – w. Bobolice. Odcinek 3. Węzeł Koszalin Południe (bez węzła) – węzeł Bobolice (z węzłem)”, zwaną dalej *„decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego”*, oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* odwołania, za pośrednictwem organu I instancji, wnieśli: Pan B. C. i Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot z siedzibą w Bystrej, zwane dalej *„Stowarzyszeniem*”.

W związku z tym, iż odwołanie wniesione przez Pana B. C. zawierało brak formalny, organ odwoławczy wezwał skarżącą stronę do jego usunięcia. Z uwagi na fakt, że ww. brak nie został skutecznie usunięty, organ odwoławczy – działając na podstawie art. 64 § 2 *kpa* – zawiadomił Pana B. C. o pozostawieniu bez rozpoznania wniesionego przez niego odwołania od *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*.

W odwołaniu z dnia 13 lipca 2021 r. (wniesionym w tym samym dniu za pośrednictwem platformy ePUAP), *Stowarzyszenie* podniosło zarzuty w sprawie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, jak   
i postępowania zakończonego wydaniem tej decyzji. Ponadto, *Stowarzyszenie* zaskarżyło w całości postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 17 czerwca 2021 r., znak: WST-K.4222.1.2021.BM.7, zwane dalej „*postanowieniem uzgadniającym*”, uzgadniające realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i określające warunki jego realizacji.

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie – stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 kwietnia 2022 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju   
i Technologii (Dz. U. z 2022 r. poz. 838) – jest obecnie Minister Rozwoju i Technologii, zwany dalej „*Ministrem*”, stwierdzono, co następuje.

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

Mając na uwadze powyższe, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego, *Minister* rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, 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 *Stowarzyszenia.*

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, przedstawiono analizę powiązania drogi   
z innymi drogami publicznymi, dołączono mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości, określono zmiany w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu, określono nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa, oraz określono nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 5 *specustawy drogowej*, do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu   
na realizację inwestycji drogowej *inwestor* dołączył projekt budowlany wraz z opiniami, uzgodnieniami, pozwoleniami oraz dokumentami wymaganymi przepisami szczególnymi. 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 (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, 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*.

Tym samym, przedmiotowa sprawa podlega rozpatrzeniu w oparciu o przepisy *ustawy* *Prawo budowlane*, w brzmieniu dotychczas obowiązującym (a więc sprzed nowelizacji dokonanej ww. ustawą z dnia   
13 lutego 2020 r.), a także w oparciu o przepisy *rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*. Projekt 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, iż spełnia on (z zastrzeżeniem uchybień, o których będzie mowa w dalszej części niniejszej decyzji) wymagania określone w art. 34 ust. 2 i ust. 3 *ustawy Prawo budowlane* oraz w *rozporządzeniu*   
*w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.*

Przedmiotowy projekt budowlany jest zgodny z:

* decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie Nr 20/2011 z dnia 3 października 2011 r., znak: WST.K.4200.1.79.2011.ML, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Koszalin – początek obwodnicy m. Szczecinek”, zwaną dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*”,
* *postanowieniem* *uzgadniającym*, sprostowanym postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 28 czerwca 2022 r., znak: WST-K.4222.1.2021.BM.9, zwanym dalej „*postanowieniem prostującym*”,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 15 grudnia 2020 r., znak: SZ.RUZ.4210.98-9.2020.ZK, w przedmiocie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego w ramach ww. inwestycji drogowej.

Do wniosku *inwestor* dołączył również wymagane opinie, o których mowa w art. 11b ust. 1 oraz   
art. 11d ust. 1 pkt 8 *specustawy drogowej*, jak i wymagane przepisami odrębnymi akty administracyjne,   
tj.:

* *decyzję* *o środowiskowych uwarunkowaniach*,
* postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 7 listopada 2014 r., znak: WST-K.4200.1.2014.ML.3, stwierdzające, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że nie zmieniły się warunki określone w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*,
* ww. pozwolenie wodnoprawne,
* decyzję Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie Nr 721.2017.K z dnia 3 listopada 2017 r., znak: ZArch.K.5152.946.2017.MJ., ustalającą zakres sondażowych badań archeologicznych na trasie planowanej budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Szczecinek – Kłanino.

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 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 19 stycznia 2021 r., znak: AP-4.7820.224-2.2020.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 obwieszczenia w Zachodniopomorskim Urzędzie Wojewódzkim w Szczecinie, Urzędzie Miejskim w Bobolicach, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów i w prasie lokalnej. W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy.

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 2022 r. poz. 1029, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą   
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*”, Wojewoda Zachodniopomorski zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia drogowego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, działając na podstawie art. 90 ust. 2 pkt 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, zwrócił się do Wojewody Zachodniopomorskiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w sprawie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia drogowego. Spełniając powyższy obowiązek Wojewoda Zachodniopomorski poinformował społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków (obwieszczenie z dnia 4 maja 2021 r., znak:   
AP-4.7820.224-16.2020.JR).

Po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wydał *postanowienie uzgadniające*, które zostało następnie sprostowane *postanowieniem prostującym*.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Zachodniopomorski wydał w dniu 21 czerwca 2021 r. decyzję Nr 8/2021 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Zachodniopomorski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ   
I instancji, mając na uwadze stanowisko przedstawione przez *inwestora*, odniósł się do uwag wniesionych w trakcie postępowania.

Kontrolowana *decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego* (z zastrzeżeniem uchybień, o których będzie mowa poniżej) czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 11f ust. 1 *specustawy drogowej*.

Zaskarżona *decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego* określa również termin wydania nieruchomości   
i opróżnienia lokali oraz innych pomieszczeń, o którym mowa w art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej*. Pozytywnie należy ocenić określenie przez Wojewodę Zachodniopomorskiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej* – ww. terminu na 120 dzień od dnia, w którym decyzja   
o zezwoleniu na realizację omawianego przedsięwzięcia stanie się ostateczna (najkrótszy dopuszczalny termin). Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez *inwestora*   
o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zgodnie z art. 11f ust. 3 *specustaw*y *drogowej*, Wojewoda Zachodniopomorski doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz zawiadomił o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczenia   
w Zachodniopomorskim Urzędzie Wojewódzkim w Szczecinie, Urzędzie Miejskim w Bobolicach,   
w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów   
i w prasie lokalnej. Dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* organ I instancji poinformował o wydaniu decyzji w drodze zawiadomienia z dnia 23 czerwca 2021 r. znak: AP-4.7820.224-24.2020.JR, wysłanego na adres wskazany w katastrze nieruchomości. W zawiadomieniu oraz w obwieszczeniu zamieszczono, zgodnie   
z art. 11f ust. 4 *specustawy drogowej*, informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

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

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 S11), 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.

Nie zmienia to jednak faktu, iż samo wydzielenie działek pod pasy drogowe innych dróg publicznych nie skutkuje orzeczeniem w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, iż te działki mają stać się własnością odpowiedniego zarządcy drogi (innego niż zarządca inwestycji głównej). Dopiero bowiem decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej jest podstawą do przekazania właściwemu zarządcy drogi innych dróg publicznych wybudowanych na jej podstawie, na co w szczególności wskazuje brzmienie ww. art. 11f ust. 2a *specustawy drogowej*.

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 czerwonego   
– oznaczona w legendzie jako: „projektowana linia rozgraniczająca”), w tym określono granice pasów drogowych innych dróg publicznych (linia przerywana koloru żółtego – oznaczona w legendzie jako: „projektowana linia rozgraniczająca innych dróg publicznych”), 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*.

Co więcej, w legendzie do części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu, przy określeniu granic pasów drogowych innych dróg publicznych (linia przerywana koloru żółtego), posłużono się także sformułowaniem: „oraz podziały wewnętrzne”, nie wyjaśniając, co to sformułowanie oznacza   
w kontekście niniejszej sprawy. W tym miejscu wyraźnie bowiem wskazać należy, iż zarówno brzmienie *specustawy drogowej* sprzed nowelizacji dokonanej ww. ustawą z dnia 5 sierpnia 2015 r., jak i obecnie brzmienie *specustawy drogowej*, nie dopuszczało i nie dopuszcza wyznaczania tzw. „wewnętrznych” linii rozgraniczających teren pasa drogowego, dzielących nieruchomości. W tym zakresie organ I instancji nie wezwał *inwestora* do złożenia wyjaśnień.

Powyższy błąd nie został dostrzeżony przez Wojewodę Zachodniopomorskiego, a zatem musiał zostać naprawiony przez *Ministra*. Sam bowiem *inwestor*, w piśmie z dnia 11 lutego 2022 r., znak:   
PR-786/20-292/ŁG-ZD1, zwrócił się do organu odwoławczego o dokonanie korekty *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* w tym zakresie, przekładając skorygowane dokumenty projektowe [tj. rysunek   
nr 02.00 pn.: „Plan Zagospodarowania Terenu Oznaczenia” i część opisową projektu zagospodarowania terenu (Tom I/1)].

Z wyjaśnień *inwestora* przedstawionych w ww. piśmie z dnia 11 lutego 2022 r. odnośnie rezygnacji   
ze sformułowania: „oraz podziały wewnętrzne” przy linii przerywanej koloru żółtego i pozostawienie wyłącznie sformułowania: „projektowana linia rozgraniczająca innych dróg publicznych”, oraz odnośnie dokonanych korekt w części opisowej projektu zagospodarowania terenu, wynika, iż działki objęte   
linią przerywaną koloru żółtego zostały przeznaczone pod projektowane pasy drogowe innych dróg publicznych i dlatego też dokonano ich ewidencyjnego wydzielenia. Natomiast w dokumentacji projektowej niektóre wyodrębnione ewidencyjnie odcinki innych dróg publicznych zostały jednocześnie opisane jako dodatkowe jezdnie drogi ekspresowej, bowiem w przypadku, gdyby jednak *inwestorowi* nie udało się przekazać wybudowanych odcinków innych dróg publicznych właściwym zarządcom – zgodnie   
z ww. art. 11f ust. 2a *specustawy drogowej* drogi te pozostaną w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jako dodatkowe jezdnie drogi ekspresowej, o których mowa w § 8a ust. 1 pkt 2 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), zwanego dalej „*rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dróg publicznych*”.

Ponadto, z części opisowej i rysunkowej projektu zagospodarowania terenu (por. oznaczenia   
w legendzie do części graficznej) zatwierdzonego *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* wynika,   
iż w zakres przedmiotowej inwestycji wchodzi budowa pasów technologicznych. Natomiast zgodnie   
z § 139 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dróg publicznych*, stosowanie pasów technologicznych jest możliwe tylko na drogach klasy A. Przedmiotowe przepisy nie dopuszczają stosowania pasów technologicznych na drogach klasy S i niższych klas. Stosowanie pasów technologicznych – w rozumieniu przepisów *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dróg publicznych* – na drogach klasy S i niższych, wymaga uzyskania zgody na odstępstwo na podstawie   
art. 9 *ustawy Prawo budowlane*.

W konsekwencji, powyższe było przedmiotem przeprowadzonego przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego (korespondencja organu odwoławczego z *inwestorem*). W wyniku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego na etapie odwoławczym ustalono, iż zaprojektowany element o nazwie: „pas technologiczny” nie jest pasem technologicznym w rozumieniu § 139 *rozporządzenia* *w sprawie warunków technicznych dróg publicznych*. W przedmiotowym projekcie element ten stanowi wyłącznie utwardzenie terenu na potrzeby służb zarządzających drogą ekspresową (stosownie do wyjaśnień projektanta zawartych w piśmie z dnia 22 września 2021 r., znak: PR-786/20-257/ŁG-ZD1).

Przedłożone przez *inwestora* przy ww. piśmie z dnia 11 lutego 2022 r. skorygowane dokumenty projektowe (tj. rysunek nr 02.00 części graficznej i Tom I/1 – Część opisowa Projektu Zagospodarowania Terenu), uwzględniają powyższe wyjaśnienia, tj. zastąpienie określenia: „pas technologiczny” określeniem: „utwardzenie terenu na potrzeby utrzymania drogi”. Przedłożona przez *inwestora* przy   
ww. piśmie z dnia 11 lutego 2022 r. skorygowana część opisowa projektu zagospodarowania terenu uwzględnia także doprecyzowanie zapisów pkt 7.8, dotyczącego obszaru oddziaływania obiektu, odnośnie przepisów prawa, w oparciu o które dokonano określenia tego obszaru. Dodatkowo – w związku z uszczegółowieniem zapisów dotyczących projektowanych pasów innych dróg publicznych –   
ww. część opisowa projektu zagospodarowania terenu skorygowana została również w zakresie zapisu pkt 3.2.6, w którym doprecyzowano charakter dróg obsługujących teren przyległy, oraz poprzez dodanie pkt 3.2.6.1, zatytułowanego „Projektowane pasy drogowe innych dróg publicznych”, w którym opisano sposób oznaczenia innych dróg publicznych w dokumentacji projektowej, wraz ze wskazaniem, których dróg dotyczy wydzielenie działek przeznaczonych pod projektowane inne drogi publiczne.

Ponadto podkreślić trzeba, iż przepisy prawa umożliwiają ustanowienie w decyzji o zezwoleniu   
na realizację inwestycji drogowej ograniczenia w sposobie korzystania z nieruchomości na potrzeby konserwacji i usuwania awarii sieci uzbrojenia terenu, na rzecz każdoczesnego właściciela sieci. Zgodnie bowiem z art. 11f ust. 2 *specustawy drogowej* do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 8 lit. i, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-7 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1899, ze późn. zm.), zwanej dalej „*ugn”.* To zaś oznacza, że do ograniczania – w drodze decyzji wydawanej na podstawie art. 11f *specustawy drogowej* – sposobu korzystania z nieruchomości odpowiednie zastosowanie znajduje przepis art. 124 ust. 6 *ugn*. W myśl   
art. 124 ust. 6 *ugn*, właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości jest obowiązany udostępnić nieruchomość w celu wykonania czynności związanych z konserwacją oraz usuwaniem awarii ciągów, przewodów i urządzeń, o których mowa w ust. 1. Obowiązek udostępnienia nieruchomości podlega egzekucji administracyjnej. Przepisy ust. 4 stosuje się odpowiednio. W pkt 4 znajdującym się na str. 48 kontrolowanej decyzji organ I instancji nałożył taki obowiązek, natomiast uczynił to nie do końca precyzyjnie powołując się na art. 11f ust. 2 *specustawy drogowej*, bez wskazania konkretnej jednostki redakcyjnej (która wskazuje na obowiązek budowy/przebudowy sieci uzbrojenia terenu – lit. e).

Konsekwencją opisanych powyżej okoliczności zaistniałych w toku postępowania odwoławczego   
w sprawie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, jak i stwierdzonych błędów w zaskarżonej decyzji oraz w załącznikach do niej są – dokonane na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* – zmiany, szczegółowo określone w pkt I niniejszej decyzji.

*Minister* naprawił błędy związane z brakiem ustalenia w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* obowiązku budowy innych dróg publicznych w zakresie przewidzianym w części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu, jak również związane z brakiem zezwolenia na wykonanie tego obowiązku, oraz doprecyzował treść zapisów na str. 50 zaskarżonej dotyczących zakresu przedmiotowej inwestycji.

*Minister* zatwierdził także skorygowane załączniki graficzne do zaskarżonej decyzji w zakresie dotyczącym Tomu I/1 – Część opisowa Projektu Zagospodarowania Terenu, i legendy do części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu (rysunek nr 02.00 pn.: „Plan Zagospodarowania Terenu Oznaczenia”), które uwzględniają okoliczności, o których była mowa powyżej. Mając na uwadze powyższe zmiany w projekcie budowlanym, *Minister* zatwierdził także zaświadczenia o przynależności projektantów i sprawdzających do Izby Inżynierów Budownictwa, aktualne na dzień sporządzenia zamiennej dokumentacji projektowej, które to dokumenty zostały przedłożone przez *inwestora* przy   
ww. piśmie z dnia 11 lutego 2022 r. i uzupełniającym je piśmie z dnia 15 kwietnia 2022 r., znak:   
PR-786/20-319/ŁD-ZD1.

Dodatkowo, w toku postępowania odwoławczego *Minister* powziął informację o wydaniu przez Burmistrza Bobolic, w dniu 18 czerwca 2021 r., decyzji znak: GG.6831.7.2021.AR, zatwierdzającej podział działki   
nr 159, z obrębu Bobolice 4, na działki nr: 159/3, 159/4 i 159/5 [przy piśmie z dnia 1 września 2021 r., znak: GG.6831.7.2021.AR, stanowiącym odpowiedź na wezwanie organu odwoławczego z dnia   
25 sierpnia 2021 r., znak: DLI-III.7621.30.2021.KS.7, Burmistrz Bobolic przesłał ww. decyzję z dnia   
18 czerwca 2021 r.]. Ww. decyzja Burmistrza Bobolic uzyskała walor ostateczności w związku z brakiem wniesienia od niej odwołań przez strony postępowania.

Zaznaczenia wymaga, że działka nr 159, z obrębu Bobolice 4, objęta została w części liniami rozgraniczającymi teren przedmiotowej inwestycji drogowej i *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* zatwierdzony został jej podział na działki nr 159/1 (przeznaczoną pod planowaną inwestycję drogową)   
i nr 159/2 (pozostającą własnością dotychczasowego właściciela i przeznaczoną w części do czasowego ograniczenia w korzystaniu w związku z planowaną przebudową rowu melioracyjnego).

W związku z powyższym, nastąpiła konieczność uwzględnienia zmiany stanu prawnego w zakresie  
ww. nieruchomości, poprzez ujawnienie nowych numerów działek powstałych z podziału działki nr 159, zatwierdzonego ww. decyzją Burmistrza Bobolic, na odpowiednich załącznikach graficznych do decyzji   
o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej oraz w zestawieniu działek objętych planowanym przedsięwzięciem, znajdującym się Tomie I/5 – Dane ewidencyjne Projektu Zagospodarowania Terenu. Przy piśmie z dnia 7 października 2021 r., znak: PR-786/20-259/MH-ZG (stanowiącym odpowiedź na wezwanie organu odwoławczego z dnia 23 września 2021 r., znak:   
DLI-III.7621.30.2021.KS.9), *inwestor* przekazał m.in. 4 egzemplarze skorygowanych rysunków nr 02.10Z   
i nr 02.10aZ Tomu I/2 – Część rysunkowa Projektu Zagospodarowania Terenu, oraz 5 egzemplarzy mapy z projektem podziału działki nr 159/3, z obrębu Bobolice 4 (wraz z wykazem zmian danych ewidencyjnych), zaś przy piśmie z dnia 14 lipca 2022 r., znak: PR-786/20-341/ŁG-ZD1 – skorygowane strony nr 11 i 15 Tomu I/5 – Dane ewidencyjne Projektu Zagospodarowania Terenu, zawierającego zestawienie działek objętych planowaną inwestycją drogową – uwzględniające ostatecznie zatwierdzony podział działki nr 159, oraz stronę 12 ww. dokumentu, skorygowaną w zakresie jednoznacznego wskazania wszystkich robót przewidzianych na działkach objętych planowaną inwestycją drogową, co do których nastąpi ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości.

Mając powyższe na uwadze, w pkt II niniejszej decyzji *Minister* uchylił arkusz nr 7 i nr 8 mapy   
z projektem podziału nieruchomości (wraz z wykazem zmian danych ewidencyjnych) w zakresie działki nr 159, dokonał korekty odpowiednich załączników do *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* oraz skorygował odpowiednie zapisy zaskarżonego rozstrzygnięcia, uwzględniając tym samym ostateczny podział ww. nieruchomości zatwierdzony ww. decyzją Burmistrza Bobolic.

O powodach zmian dokonanych w pkt III niniejszej decyzji, będzie mowa w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji.

Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięć, o których w pkt I – III przedmiotowej decyzji, 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 czyni ona zadość innym wymogom *specustawy drogowej* oraz, że brak było podstaw do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną i orzeczoną w niniejszej decyzji.

Odnosząc się do zarzutów *Stowarzyszenia*, *Minister* stwierdził, co następuje.

Niezasadne są zarzuty *Stowarzyszenia* dotyczące *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego,* tj. zarzuty naruszenia:

* art. 86 pkt 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* w związku   
  z art. 11a ust. 4 w związku z art. 11f ust. 1 pkt 3 *specustawy drogowej*, poprzez brak uwzględnienia   
  w wydanej decyzji istotnych rozstrzygnięć zawartych w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* oraz warunków wynikających z potrzeb ochrony środowiska (zwłaszcza w zakresie ograniczenia parametrów przejść dla dużych zwierząt), a tym samym wydanie zaskarżonej decyzji sprzecznej   
  z *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach,*
* art. 11c *specustawy drogowej* w związku z art. 7 w zw. z art. 77 § 1 w zw. z art. 107 § 3 *kpa*,przez brak dokładnego i wyczerpującego zbadania okoliczności przedmiotowej sprawy oraz zebrania   
  i rozpatrzenia materiału dowodowego w sprawie, a w związku z tym wydanie rozstrzygnięcia sprzecznego z ustaleniami faktycznymi sprawy, co w ocenie skarżącej organizacji ekologicznej, skutkowało wadliwym uzasadnieniem skarżonej decyzji.

Powyższe zarzuty podlegają rozpoznaniu łącznie z niezasadnym – w ocenie *Ministra* – zarzutem skierowanym wobec *postanowienia uzgadniającego*, tj. zarzutem naruszenia art. 90 ust. 1 i ust. 7   
w związku z art. 91 ust. 1 i ust. 2 w związku z art. 93 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, poprzez wydanie *postanowienia uzgadniającego*, mimo że przedsięwzięcie to nie spełnia wymogów określonych w przepisach prawa w zakresie parametrów przejść dla zwierząt, gdyż jest w tym zakresie sprzeczne z *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*,a z ponownej oceny oddziaływania na środowisko nie wynikają żadne okoliczności   
o charakterze środowiskowym uzasadniające dokonanie zmian w stosunku do treści *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach*.

*Minister* rozpoznał ww. zarzuty łącznie z uwagi na wspólny mianownik, jakim jest negatywna ocena przez skarżącą organizację ekologiczną wymagań środowiskowych przyjętych w toku postępowania   
w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji drogowej.

Mając na uwadze charakter ww. zarzutów, w pierwszej kolejności należy wyjaśnić systemową charakterystykę decyzji o zezwoleniu na realizacji inwestycji drogowej oraz relację tej decyzji do uprzednio wydanej *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* i *postanowienia uzgadniającego*, a po drugie – zakres kognicji *Ministra* do rozpatrzenia zarzutów dotyczących postanowienia w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, wydanego po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowiskowo, bowiem zgłoszone zarzuty dotyczą równieżtego rozstrzygnięcia.

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

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, to inwestor we wniosku o wydanie decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej decyduje o przebiegu drogi oraz wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg drogi oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Zarówno wojewoda, jak i organ odwoławczy, mogą działać tylko w granicach tego wniosku i nie mają możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji, a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości, zaproponowany przez wnioskodawcę. Ocenie dokonanej przez organy pierwszej i drugiej instancji może jedynie podlegać zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach *specustawy drogowej*, bowiem stosownie do przepisu art. 11e *specustawy drogowej* nie można uzależniać zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt   
II OSK 432/13, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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

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

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

Stosownie natomiast do treści art. 86 pkt 2 w zw. z art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wyjątkiem w tym zakresie, dopuszczającym modyfikacje środowiskowych warunków realizacji przedsięwzięcia, jest możliwość przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, na podstawie art. 88 i nast. *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*.

W świetle przepisów *ustawy* *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, decyzja   
o środowiskowych uwarunkowaniach nie kończy procesu oceny oddziaływania na środowisko. Może się zdarzyć, że informacje dotyczące planowanego przedsięwzięcia (zwłaszcza rozwiązań projektowych), dostępne na etapie ustalania uwarunkowań środowiskowych, będą zbyt ogólne i nieprecyzyjne, aby   
w pełni zidentyfikować możliwe oddziaływania oraz zaproponować ostateczną listę działań zapobiegawczych i łagodzących. Będzie to dotyczyło w szczególności postępowań w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, które przeprowadzono przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu   
na realizację inwestycji drogowej, kiedy to inwestorzy rzadko dysponują wyczerpującymi danymi   
na temat inwestycji. Dodatkowo, od wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach mogą zmienić się niektóre okoliczności, w których analizowano planowane przedsięwzięcie i jego potencjalny wpływ na środowisko.

Biorąc więc pod uwagę fakt, że ponowna ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko będzie przeprowadzana na dalszym etapie procesu inwestycyjnego, ustawodawca w art. 88-95 *ustawy   
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* określił autonomiczne zasady jej przeprowadzania.

Zawarte w tych przepisach rozwiązania są również konsekwencją poglądów zaprezentowanych przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości, który w jednym ze swych orzeczeń (wyrok ETS z dnia 4 maja   
2006 r. w sprawie C-508/03, LEX nr 226555), stwierdził, że „wieloetapowe procedury wydawania zezwolenia, w której jedna z decyzji jest decyzją główną, a druga decyzją wykonawczą, która nie może wykraczać poza zakres decyzji głównej, możliwe oddziaływanie danego przedsięwzięcia należy określić   
i ocenić w trakcie postępowania w sprawie wydania decyzji głównej. Jedynie w przypadku, gdy oddziaływanie to można określić dopiero w trakcie postępowania w sprawie wydania decyzji wykonawczej, oceny tej należy dokonać w trakcie tego ostatniego postępowania”. Przepis art. 2 ust. 1 dyrektywy 2011/92/EU z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne, obliguje państwa członkowskie do podjęcia wszystkich niezbędnych środków, pozwalających na właściwą ocenę skutków środowiskowych wynikających z realizacji przedsięwzięcia. (por. K. Gruszecki: Komentarz do art. 88 ustawy   
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Lex/el).

W szczególności art. 2 ust. 2 ww. dyrektywy 2011/92/EU z dnia 13 grudnia 2011 r. stanowi, że ocena oddziaływania na środowisko może być zintegrowana z istniejącymi procedurami udzielania zezwolenia na inwestycję w państwach członkowskich lub, jeżeli takie nie istnieją, z innymi procedurami albo   
z procedurami, które będą ustanowione do realizacji celów niniejszej dyrektywy. Kluczowe znaczenie ma przy tym kwestia, aby procedura ta realizowała cele dyrektywy.

Mając na uwadze szczegółowość projektu budowlanego, jak również obecne dane przyrodnicze   
i środowiskowe, przedsięwzięcie zostało poddane ponownej analizie oddziaływania na środowisko zgodnie z przepisami prawa w tym względzie. W takiej sytuacji, aby dokonać wyboru optymalnych rozwiązań chroniących środowisko przyrodnicze przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia koniecznym było powtórzenie postępowania w sprawie oceny oddziaływania   
na środowisko i ocena przedsięwzięcia na podstawie aktualnych, rzeczywistych okoliczności.

Wskazać należy, iż organ środowiskowy w pkt VI *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Z uzasadnienia ww. rozstrzygnięcia wynika,   
iż posiadane na etapie wydawania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* dane na temat przedsięwzięcia oraz elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie pozwoliły wystarczająco ocenić jego oddziaływania   
na środowisko. Zatem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie już na etapie wydawania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* stał na stanowisku, że materiał dowodowy nie posiada odpowiedniej szczegółowości i celem właściwego ocenienia wpływu przedsięwzięcia na środowisko nałożył obowiązek wykonania ponownej oceny oddziaływania na środowisko na dalszym etapie procedury.

Możliwość doprecyzowania m.in. parametrów urządzeń ochrony środowiska na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, znajduje również potwierdzenie w *ustawie o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie*. W myśl art. 93 ust. 2 pkt 4 ww. ustawy, na etapie wydawania decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej można zmienić wymagania dotyczące ochrony środowiska określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jeżeli potrzeba zmiany została stwierdzona   
w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Należy zatem uznać, że wprowadzanie na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko zmian/modyfikacji w warunkach określonych *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach* jest zgodne zarówno z zapisami tejże decyzji, jak i z samą *ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*. Działanie takie jest istotą procedury ponownej oceny oddziaływania na środowisko, której celem jest określenie oddziaływania na środowisko inwestycji na etapie projektu budowlanego w oparciu o bardziej szczegółowe dane wyjściowe, niż te posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – i tym samym weryfikacja ustaleń podjętych na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (por. wyrok Naczelnego Sadu Administracyjnego z dnia 24 listopada 2021 r., sygn. akt II OSK 1674/21, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

O przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko wystąpił także *inwestor*, przekładając, wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej,   
raport w ramach ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zwany dalej   
„*raportem ooś*”.

Z powyższych względów, w ocenie *Ministra*, Wojewoda Zachodniopomorski upoważniony do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, jak i Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, upoważniony do uzgodnienia realizacji inwestycji, słusznie wszczęły procedurę przewidzianą w art. 88 i nast. *ustawy* *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, która zakończona została wydaniem *postanowienia uzgadniającego*.

Jednocześnie wyjaśnić należy, iż w utrwalonym orzecznictwie sądowoadministracyjnym [obejmującym także wyroki oddalające skargi *Stowarzyszenia*, podnoszące podobne lub wręcz identyczne zarzuty jak w niniejszej sprawie – vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 28 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 974/21, z dnia 15 czerwca 2021 r., sygn. akt II OSK 337/21, z dnia 7 lutego 2018 r., sygn. akt   
II OSK 3308/17, z dnia 5 grudnia 2017 r., sygn. akt II OSK 2343/17, z dnia 24 lutego 2012 r., sygn. akt   
II OSK 2581/11, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 21 marca 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 2131/17, z dnia 19 lipca 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1071/18, z dnia 9 października 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1361/18, z dnia 29 listopada 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1981/18, z dnia   
4 kwietnia 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 199/17 i z dnia 22 września 2016 r., sygn. akt VII SA/Wa 23/16, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych] podkreśla się, iż możliwości działania organu architektoniczno-budowlanego wydającego decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej   
w zakresie kontroli postanowienia wydanego na podstawie art. 90 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* są w pewnym zakresie ograniczone. Organ ten bowiem nie może wchodzić sam w kompetencje organów badających oddziaływanie inwestycji na środowisko, ani też ich zastępować, bo w takim przypadku niecelowe byłoby współdziałanie organów w ramach swoich kompetencji.

Organ wydający zezwolenie na realizację inwestycji drogowej bada więc, czy *inwestor* spełnił wszystkie wymagania przewidziane w postanowieniu w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia   
i jeżeli nie ma w tym zakresie wątpliwości – nie może odmówić wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Treść art. 90 ust. 8 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* wyklucza do postanowień w przedmiocie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia obowiązywanie rozwiązań wynikających z art. 106 § 3, 5 i 6 *kpa,* w następstwie czego, przedmiotowe postanowienia są wydawane w trybie współdziałania pomiędzy organami, o którym mowa   
w art. 106 § 1 *kpa*. Nie przysługuje możliwość wniesienia od nich zażalenia. Nie oznacza to jednak,   
że strona posiadająca w tym interes prawny nie będzie miała możliwości kwestionowania prawidłowości ich wydania.

Błędy popełnione na tym etapie postępowania będą mogły bowiem – zgodnie z ogólnymi regułami – być przedmiotem kontroli w ramach postępowania odwoławczego od decyzji kończącej postępowanie   
w sprawie wymienionej w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*. Zakresu tejże kontroli nie powinno się jednak utożsamiać z zakresem merytorycznego postępowania, jakie w odniesieniu do tego rozstrzygnięcia mogłoby być prowadzone, gdyby postępowanie uzgodnieniowe wskutek złożenia zażalenia było przeprowadzane przez organ wyższego stopnia względem regionalnego dyrektora ochrony środowiska (ponowne rozpoznanie sprawy). Okoliczność,   
że kontrola instancyjna decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej obejmuje wskazane postanowienie, nie sprzeciwia się jednakże temu, by kompetencja kontrolna organu odwoławczego była węższa aniżeli kompetencja przysługująca organowi badającemu oddziaływanie inwestycji na środowisko i określającemu warunki realizacji przedsięwzięcia w powiązaniu z wydaną wcześniej decyzją   
o środowiskowych uwarunkowaniach (por. ww. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 3308/17).

Dokonywana w postępowaniu odwoławczym weryfikacja niezaskarżalnego zażaleniem postanowienia uzgadniającego warunki środowiskowe ograniczona jest wyłącznie do stwierdzenia błędów powodujących, że wydana w oparciu o uzgodnienie środowiskowe decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej byłaby sprzeczna z prawem. Podobnie jak raportowi o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, tak i postanowieniu uzgadniającemu wydawanemu w trybie art. 90 ust. 1 *ustawy   
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, przysługuje bowiem szczególna wartość dowodowa, która wynika z kompleksowego charakteru analizy przedstawionego do zatwierdzenia przedsięwzięcia (por. ww. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 5 grudnia 2017 r., sygn. akt II OSK 2343/17).

Dlatego też organ architektoniczno-budowlany tylko po stwierdzeniu błędów w postępowaniu przed organem badającym oddziaływanie inwestycji na środowisko, mających wpływ na wynik sprawy, mógłby wstrzymać się z wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, nie może natomiast zastępować merytorycznie takiego organu i modyfikować postanowienia uzgadniającego warunki środowiskowe, a tym bardziej wydawać mu zaleceń odnośnie prowadzonego postępowania.

W kontekście powyższych wyjaśnień, wskazać należy, iż *Minister* przeprowadził stosowną do sprawowanej funkcji kontrolę *postanowienia uzgadniającego*. W jej efekcie doszedł do wniosku,   
iż rozstrzygnięcie to nie narusza prawa. *Minister* nie dopatrzył się błędów w postępowaniu, które zakończyło się wydaniem *postanowienia uzgadniającego*, zaś w ramach niniejszego postępowania *Minister* nie jest organem uprawnionym do oceny *postanowienia uzgadniającego* pod kątem szczegółowych uregulowań merytorycznych w nim zawartych.

Przepis art. 35 ust. 1 pkt 1 *ustawy Prawo budowlane* nakazuje organowi administracji architektoniczno-budowlanej przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej) sprawdzanie zgodności projektu budowlanego m.in. z wymaganiami ochrony środowiska, w szczególności określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*. Użycie zwrotu   
„w szczególności” i uwzględnienie treści ww. art. 92 i art. 93 *ustawy o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie* nakazuje przeprowadzenie tego sprawdzenia także w odniesieniu   
do postanowienia w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, o którym mowa   
w art. 90 ust. 1 tej ustawy.

Organ wydający pozwolenie na budowę (zezwolenie na realizację inwestycji drogowej) bada więc, czy *inwestor* spełnił wszystkie wymagania przewidziane w postanowieniu w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia i jeżeli nie ma w tym zakresie wątpliwości – nie może odmówić wydania pozwolenia na budowę (zezwolenia na realizację inwestycji drogowej), gdyż po spełnieniu wymogów przewidzianych w art. 32 ust. 1 i 4 oraz art. 35 ust. 1 nie zezwala na to przepis art. 35 ust. 4 *ustawy Prawo budowlane*. W tym zakresie ww. przepis nie dopuszcza jakiegokolwiek uznania przy wydawaniu pozwolenia na budowę (zezwolenia na realizację inwestycji drogowej).

Tym samym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, jako organ właściwy do wydania rozstrzygnięcia w przedmiocie lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt, w *postanowieniu uzgadniającym* ustalił ich lokalizację oraz parametry techniczne i te ustalenia są dla Wojewody Zachodniopomorskiego i *Ministra* wiążące. Organ orzekający w przedmiocie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, nie jest uprawniony do decydowania, jakie środki są odpowiednie dla należytej ochrony środowiska i ludzi, lecz jest zobowiązany do przeprowadzenia kontroli, czy strona wykonała   
i to w prawidłowy sposób, zalecenia organu ochrony środowiska, tj. czy projekt budowlany odzwierciedla warunki, wymagania i obowiązki nałożone przez organ ochrony środowiska (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 4 stycznia 2011 r., sygn. akt II OSK 2319/10).

Po dokonaniu analizy zatwierdzonego *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* projektu budowlanego, *Minister* stwierdził, iż projekt budowlany jest zgodny z *postanowieniem uzgadniającym* (sprostowanym *postanowieniem prostującym*) i *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach* (w zakresie nie zmienionym *postanowieniem uzgadniającym*). Okoliczność tą potwierdził także główny projektant inwestycji   
w oświadczeniu z dnia 17 czerwca 2021 r. złożonym w postępowaniu przed Wojewodą Zachodniopomorskim.

Niezależnie od powyższego, zauważyć należy, iż podczas procedowania w kwestii ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, na etapie postępowania prowadzonego przez Wojewodę Zachodniopomorskiego, został zapewniony udział społeczeństwa. *Stowarzyszenie*, w trakcie procedowania ponownej oceny w ramach realizacji wymogu udziału społeczeństwa, mogło wnieść zastrzeżenia. Zarzuty *Stowarzyszenia* zostałyby wtedy rozpoznane przez wyspecjalizowany organ ochrony środowiska, jakim jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie. Z uprawnienia tego skarżąca organizacja ekologiczna jednak nie skorzystała.

Wnosząc odwołanie od decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, *Stowarzyszenie* nie może natomiast oczekiwać rozpoznania jego zarzutów merytorycznych względem *postanowienia uzgadniającego* i *raportu ooś*, w taki sposób, jak rozpatruje się sprawę wskutek wniesienia zażalenia (ponowne rozpatrzenie). Przypomnieć bowiem należy, jak już to zostało zresztą wyjaśnione powyżej, iż możliwość kwestionowania w trybie art. 142 *kpa* *postanowienia uzgadniającego* musi odnosić się jednak do ewentualnych błędów dotyczących zaskarżonej decyzji (tu *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*), którą wydano przy uwzględnieniu *postanowienia uzgadniającego*.

To z kolei musi uwzględniać charakter i właściwość kompetencyjną organów działających   
we współdziałaniu (organ uzgadniający jest organem wyspecjalizowanym w dziedzinie ochrony środowiska, zaś organ architektoniczno-budowlany, jakim jest tu *Minister,* takich cech nie posiada).   
Fakt, że organ odwoławczy rozpoznający odwołanie od zaskarżonej decyzji wojewody w ramach sprawowanej kontroli instancyjnej ma obowiązek przeanalizować również zarzuty dotyczące *postanowienia uzgadniającego* (art. 90 ust. 1 *ustawy* *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*) nie oznacza, że jego właściwość rzeczowa odpowiada przez to działaniu organu współdziałającego, określającego warunki środowiskowe realizacji przedsięwzięcia.

Poparcia w zgromadzonym materiale dowodowym nie znajduje zarzut *Stowarzyszenia*, iż zmiany parametrów przejścia dla zwierząt dużych, tj. estakady PZD-8 (skrócenie długości do 326,2 m), dokonane zostały bez żadnych podstaw merytorycznych i są w tym zakresie sprzeczne z *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach,* a z ponownej oceny oddziaływania na środowisko nie wynikają żadne okoliczności   
o charakterze środowiskowym uzasadniające dokonanie zmian w stosunku do treści *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach.*

Z akt sprawy wynika, iż kwestia przejść dla zwierząt była szczegółowo analizowana i oceniana   
w ramach ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowiskowo. W przedłożonym na etapie ponownej oceny *raporcie* *ooś* dokonano weryfikacji wskazanego w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* systemu przejść dla zwierząt. W *raporcie ooś* szczegółowo odniesiono się do kwestii parametrów obiektu PZD-8 (aktualne oznaczenie ES-39.1) (w rozdziale 6.6 zawierającym opis przewidywanych działań, mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze, jak również w rozdziale 12, gdzie porównano przyjęte rozwiązania do wymagań określonych w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*).   
Na stronie 252 *raportu ooś* (w Tabeli 118) wskazano parametry ww. estakady według *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach* oraz podano parametry po analizie uwarunkowań środowiskowych przeprowadzonych na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Stosownie do informacji zawartej w ww. tabeli, podstawowa różnica między parametrami obiektu wskazanymi w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, a rozwiązaniami projektowymi zatwierdzonymi *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego*, polega na skróceniu długości obiektu   
ES-39.1 z 600 m (przewidzianej w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*) do 326 m.

W *raporcie ooś* wyjaśniono, iż skrócona długość estakady wynika z dopasowania (wkomponowania) obiektu do kształtu przecinanej doliny, przy zakładanej niwelecie trasy głównej. Omawiany obiekt zlokalizowany jest na terenie Nadleśnictwa Bobolice i oprócz przeprowadzenia szlaku migracji zwierząt prowadzi także drogę leśną przeciwpożarową o nawierzchni z kruszywa oraz ciek/rów bez nazwy będący dopływem Chocieli. Zwierzęta przemieszczające się dnem doliny mogą do migracji wykorzystywać zarówno przęsło prowadzące ciek, jak i przęsło prowadzące drogę – nawierzchnia drogi z kruszywa nie będzie utrudniała migracji zarówno ssakom, jak i płazom. W ramach aktualizacji inwentaryzacji przyrodniczej w kompleksie leśnym w rejonie, w którym zlokalizowany jest przedmiotowy obiekt, zidentyfikowano bowiem występowanie dużych i średnich zwierząt, takich jak: jeleń, daniel, dzik, sarna, wilk (dorosły i młode osobniki), jak również mniejszych ssaków, jak np. borsuk, lis, kuna leśna, a ponadto przedstawicieli herpetofauny.

Autorzy *raportu ooś* stwierdzili, iż wprowadzenie estakady o długości 600 m (wskazanej w *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach*) wymagałoby podniesienia niwelety trasy głównej, co pociągnęłoby za sobą określone skutki środowiskowe. Przede wszystkim – podniesienie niwelety drogi spowodowałoby jej wyższe zlokalizowanie, co w konsekwencji sprzyjałoby propagacji hałasu na większe odległości   
(co w otoczeniu terenów leśnych, należących do korytarza ekologicznego, może wpłynąć ujemnie na wykorzystywanie obszaru przez niektóre gatunki zwierząt). W związku z tym, autorzy *raportu ooś* podkreślili, że skrócona estakada wypełnia środowiskowe wymagania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, będąc jednocześnie rozwiązaniem najkorzystniejszym dla środowiska.

Autorzy *raportu ooś* wskazali ponadto, iż oddziaływanie akustyczne w rejonie obiektów mostowych/estakad jest również wzmagane przez konieczność stosowania w nich dylatacji. Dłuższa estakada może być związana z koniecznością zastosowania większej ilości dylatacji, a co za tym idzie – doprowadzić do potencjalnego wzrostu oddziaływania akustycznego. Mniejsza hałaśliwość dylatacji krótszej estakady ma swoje uzasadnienie w kontekście obecności nowo stwierdzonego w tym miejscu gatunku – wilka, który należy do gatunków płochliwych. Oddziaływanie akustyczne pochodzące z dylatacji nie jest jednocześnie hałasem jednostajnym, w związku z czym ma potencjalnie większy wpływ na płoszenie się zwierząt.

W *raporcie ooś* wyjaśniono, iż drugim aspektem podniesienia niwelety drogi byłby jej niekorzystny wpływ na lokalny krajobraz (droga stałaby się bardziej „widoczna”, uwypukleniu mogłaby ulec jej dominacja   
w krajobrazie). Podniesienie niwelety drogi oraz związany z nią wzrost wysokości nasypów   
(np. na odcinkach przylegających do obiektu) spowodowałby zwiększenie miejscowej zajętości terenu,   
a co za tym idzie – zwiększenie ilości koniecznej do usunięcia roślinności wysokiej.

Autorzy *raportu ooś* stwierdzili, że orientacyjna zajętość terenów leśnych (wycinki) w przypadku obiektu wskazywanego w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* [oszacowana na podstawie linii rozgraniczających prezentowanych w „Raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Koszalin (S6) – Początek Obwodnicy M. Szczecinek od km 0+352 do km 67+205”, wyk. DHV Polska   
Sp. z o.o., Warszawa, 2011 r., zwanym dalej „I *Raportem OOŚ*”, sporządzonym na potrzeby wniosku   
o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach] wynosi ok. 32,8 ha, natomiast orientacyjna skala wycinki w przypadku rozwiązań projektowych (estakady dopasowanej do ukształtowania terenu) wynosi ok. 15,8 ha.

Autorzy *raportu ooś* stanowczo podkreślili, że zakładane rozwiązania projektowe ze zdecydowanym nadmiarem spełniają wskazane w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* minimalne parametry przejść dla zwierząt wskazywanych w literaturze specjalistycznej (szerokość: a>20,0 m, wysokość:   
h>5,0 m).

W *raporcie ooś* zaznaczono także, iż przedmiotowa estakada zaprojektowana została o odmiennej szerokości szczeliny doświetleniowej, która pierwotnie wynosiła 4 m, a aktualnie projektuje się szczelinę o szerokości 1,55 m. Powyższe uzasadniono koniecznością zastosowania po wewnętrznej stronie obu jezdni elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego na obiekcie takich jak opaska, krawężnik, poszerzenie na widoczność, bariera energochłonna z poręczą, co zawęża szczelinę doświetleniową do ok. 1,5 m. Przy założonej wysokości projektowanej estakady wynoszącej od 5-10 m światło słoneczne będzie docierało do dna doliny nie tylko przez szczelinę doświetleniową, ale także z boków obiektu,   
co w konsekwencji nie będzie powodowało zacienienia strefy migracji pod obiektem. Ponadto zawężenie szczeliny doświetleniowej do minimum zmniejsza ryzyko docierania hałasu drogowego do dna doliny zwłaszcza w kontekście obecności nowo stwierdzonego w tym miejscu gatunku – wilka, który to należy do gatunków płochliwych.

Autorzy *raportu ooś* wskazali dodatkowo, iż w otoczeniu estakady zarówno projektowanej, jak   
i wskazywanej w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, nie stwierdzono występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej (siedlisk Natura 2000), dla których należałoby stosować dodatkowe środki minimalizujące w postaci odpowiednich długości i szerokości przęseł, a także specjalnych warunków doświetleniowych dna doliny. Projektowane parametry omawianej estakady zapewniają możliwość migracji i jednoczesnego przekraczania trasy dla wszystkich grup zwierząt, w tym nowo zidentyfikowanych taksonów nietoperzy, które w zależności od gatunku/ rodzaju przemieszczają się na wysokich, bądź niskich pułapach. Nietoperze latające wysoko (borowce) będą mogły w bezkolizyjny sposób przekroczyć trasę ponad jezdniami, natomiast pozostałe gatunki (karlik malutki, nocek duży) będą mogły przemieszczać się swobodnie pod estakadą. Jak wspomniano, dłuższa estakada wymagałaby podniesienia niwelety trasy, co zasadniczo jest zjawiskiem niepożądanym w kontekście migracji chiropterofauny ze względu na wymuszenie podniesienia pułapu lotu dla gatunków przemieszczających się na niższych poziomach. Zwłaszcza dotyczy to rejonu krawędzi doliny, gdzie występują obrzeża kompleksu leśnego, a rozpatrywany na etapie *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* układ drogowy dla dłuższej, wyniesionej ponad istniejący teren estakady, w tym miejscu może być najbardziej kolizyjny dla tej grupy zwierząt.

Zdaniem autorów *raportu ooś*, skrócenie obiektu połączone z obniżeniem niwelety przyczyni się do ograniczenia ryzyka potencjalnych kolizji z ptakami. Dodatkowo zastosowanie na estakadzie ekranów przeciwolśnieniowych o wys. 2,4 m oraz brak elementów transparentnych i ażurowych również zminimalizuje oddziaływanie względem tej grupy zwierząt.

Podsumowując, autorzy *raportu ooś* stwierdzili, że projektowana estakada swoimi parametrami obejmuje wszystkie najważniejsze struktury środowiskowe w omawianym rejonie. Zakładane rozwiązania projektowe są optymalne pod względem potrzeby ochrony lokalnego środowiska, gdyż zapewniają ochronę kluczowych elementów, takich jak: zachowanie koryta cieku oraz występujących wzdłuż niego szlaków migracji zwierząt. Z uwagi na ochronę głównych uwarunkowań środowiskowych rozwiązania projektowe wpisują się w zasadę zrównoważonego rozwoju zakładającą wzajemną relację (równowagę) pomiędzy czynnikami środowiskowymi, społecznymi i ekonomicznymi. Analiza projektowanych aktualnie parametrów estakady pozwala stwierdzić, że w pełni zapewniają one drożność przebiegającego w tym obszarze korytarza ekologicznego „Puszcza Goleniowska – Puszcza Koszalińska” (GKPn-21 A).

W tym miejscu zaznaczenia wymaga, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, prowadząc postępowanie w sprawie ponownej oceny przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadził szczegółową weryfikację przedłożonej przez *inwestora* dokumentacji w zakresie kwestii związanej m.in. z parametrami obiektu ES-39.1. Organ środowiskowy wezwał autorów *raportu ooś* do złożenia dodatkowych wyjaśnień w tym zakresie.

W uzupełnieniu *raportu ooś* z marca 2021 r. (str. 21-25 tego uzupełnienia) wyjaśniono, iż zgodnie   
z informacjami przedstawionymi w treści *raportu ooś*, w ramach inwestycji, w km 34+150 przewidziano realizację estakady, której parametry w optymalnym stopniu dostosowano do lokalnych warunków terenowych, tj. kształtu i zasięgu przecinanej doliny. W konsekwencji, w porównaniu z rozwiązaniami przewidywanymi na etapie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ograniczając nadmierne wynoszenie trasy ponad przyległe otoczenie, długość estakady uległa skróceniu, co miało związek z przyjętą w projekcie budowalnym niweletą (obniżoną w stosunku do założeń poprzednich etapów proceduralnych). Jednocześnie zaprojektowana konstrukcja obiektu pozwoliła na zachowanie – zmniejszonej w stosunku do zapisów *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* – szczeliny doświetleniowej.

W ww. uzupełnieniu *raportu ooś* wyjaśniono także, iż aktualnie w km 34+150 projektuje się obiekt   
8-przęsłowy, pod którym szerokość strefy dostępnej dla zwierząt wynosi 310 m (min. 34,5 m pod pojedynczym przęsłem), a wysokość waha się od 6 do 10,9 m. Taka wysokość obiektu wynika również   
z optymalnego dostosowania jego wysokości do otaczających obiekt terenów leśnych i zapewni jego maksymalnie możliwe zintegrowanie z krajobrazem. W ww. uzupełnieniu *raportu ooś* zaznaczono ponadto, że projektowane parametry przedmiotowego przejścia znacznie przekraczają minimalne parametry przejść dla dużych zwierząt wskazywane w literaturze specjalistycznej, jak również znacznie przekraczają parametry wielu istniejących obiektów (przejść dolnych dla dużych zwierząt),   
np. pod trasą S3 w województwie zachodniopomorskim, skutecznie wykorzystywanych (jak wynika   
z przeprowadzonych badań i monitoringów), przez duże zwierzęta lub/i gatunki o dużych areałach osobniczych, w tym m.in. przez wilki. Według autorów uzupełnienia *raportu ooś*, projektowany w obecnej postaci obiekt umożliwi efektywną migrację wszystkich grup zwierząt i zachowa swą funkcjonalność jako przejście specjalnie właśnie im dedykowane.

Jak wynika z powyższego, w *raporcie ooś* i jego uzupełnieniach w sposób szczegółowy wykazano   
i uzasadniono lokalizację, liczbę i parametry przejść dla zwierząt, w tym m.in. uzasadnienie dla modyfikacji parametrów estakady ES-39.1. Według *Ministra,* nie ma podstaw do kwestionowania rzetelności i wiarygodności sporządzonego na etapie ponownej oceny *raportu ooś*. Nie można uznać,   
że *raport ooś,* wraz z jego uzupełnieniami, został sporządzony w sposób nierzetelny, zawiera niejasności i nieścisłości. We właściwy sposób omówiono w nim kwestie dotyczące poszczególnych elementów środowiska. Przedstawione w *raporcie ooś* rozpoznanie środowiskowe jest wystarczające do oceny oddziaływania elementów inwestycji, które zostały zmienione na etapie projektu budowlanego w stosunku do założeń z etapu związanego z wydaniem *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*. W takiej sytuacji, skoro organy administracji publicznej orzekające w niniejszej sprawie uznały, że przedłożony przez *inwestora* *raport ooś*, wraz z jego uzupełnieniami, spełnia zarówno wymogi formalne (ustawowe) oraz sporządzony został w sposób rzetelny, a jego wnioski są logiczną konsekwencją wywodów w nim zawartych, to raport ten musiał zostać przyjęty jako podstawowy dowód w postępowaniu w sprawie   
o wydanie *postanowienia uzgadniającego* i decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej.

Według *Ministra*, uzasadnienie *postanowienia uzgadniającego* pozwala na poznanie motywów, którymi Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie kierował się przy uzgodnieniu warunków realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej, w tym pozwala na poznanie motywów które przesądziły   
o konieczności zmiany parametrów obiektu ES-39.1, w stosunku do tych przyjętych w *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach*. W tym zakresie skarżąca organizacja ekologiczna, stawiając zarzut, iż w *postanowieniu uzgadniającym* nie wyjaśniono szczegółowo przyczyn skrócenia długości   
ww. obiektu, dokonała jednakże mało uważnej lektury całości uzasadnienia *postanowienia uzgadniającego*, bowiem w odwołaniu powołuje się jedynie na zapisy ze str. 21 *postanowienia uzgadniającego*. Natomiast to na str. 33-35 *postanowienia uzgadniającego* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przedstawił szczegółową argumentację odnośnie konieczności skrócenia długości estakady ES-39.1, w stosunku do wymagań zawartych w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*.

W uzasadnieniu *postanowienia uzgadniającego* organ środowiskowy zaznaczył, że przedmiotowa estakada posiadać będzie długość 326 m, co oznacza, iż długość obiektu, w stosunku do wymagań zawartych w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, została skrócona o 274 m. Tym samym, całkowita szerokość przestrzeni dostępnej dla zwierząt wyniesie 310 m. Jak wyjaśnił Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, projektowana szerokość przejścia dla zwierząt znacząco przekracza zalecane według publikacji: Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach (Rafał T. Kurek, Warszawa 2010 r.) minimalne 130 m dla tego typu obiektów projektowanych w krajobrazach naturalnych i półnaturalnych lasów wchodzących w skład rozległych, niepodzielonych kompleksów leśnych. Zgodnie z zaleceniami ww. literatury branżowej, projektowane estakady powinny mieć współczynnik ciasnoty powyżej 6,0, a projektowana estakada – jak wyjaśnił organ środowiskowy na str. 34 *postanowienia uzgadniającego* – o długości 326 m spełnia ten warunek z nadmiarem. Tym samym zmniejszenie szerokości przywołanego przejścia, przy zachowaniu jego pierwotnej lokalizacji – w ocenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie – pozostanie bez wpływu na migrację zwierząt.

*Stowarzyszenie* wysuwa natomiast niepoparty żadnymi dowodami wniosek, iż organ środowiskowy nie zbadał w ogóle, czy skrócenie estakady ES-39.1 będzie zapewniało swobodną migrację dziko żyjących zwierząt i skutecznie minimalizowało barierowe oddziaływanie inwestycji. Podkreślenia wymaga,   
że wyłącznie kontrraportem można byłoby podważyć ustalenia *raportu ooś* przedłożonego przez *inwestora*. Podważenie jego ustaleń mogłoby nastąpić jedynie, co do zasady, przez przedstawienie równie kompleksowej analizy uwarunkowań przyrodniczych, sporządzonej przez specjalistów posiadających wiedzę w danej dziedzinie, której wnioski pozostawałyby w rażącej sprzeczności do tych zawartych w raporcie przedłożonym przez *inwestora* (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego   
z dnia 24 listopada 2021 r., sygn. akt II OSK 1674/21, z dnia 25 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 1642/13 i z dnia 20 marca 2014 r., sygn. akt II OSK 2564/12, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W niniejszej sprawie *Stowarzyszenie* „kontrraportu” (tj. opracowania o cechach raportu) nie przedłożyło. Natomiast w realiach niniejszej sprawy wyspecjalizowany do tego organ – organ środowiskowy, uznał przyjęte rozwiązania w *raporcie ooś* i jego uzupełnieniach za wystarczające i adekwatne.

Na marginesie wskazać również można, iż jak wynika ze stanowiska autorów *raportu ooś* przedłożonego w toku postępowania odwoławczego przy piśmie *inwestora* z dnia 20 grudnia 2021 r., znak:   
PR-786/20-289/ŁG-ZD1 (stanowiącym odpowiedź na wezwanie *Ministra* z dnia 16 listopada 2021 r., znak: DLI-III.7621.30.2021.KS.10), wskutek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko – w myśl zapisów *postanowienia uzgadniającego* – zaprojektowano więcej obiektów służących migracji zwierząt niż wynikało to z zapisów samej tylko *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* i w wielu miejscach na przebiegu trasy poprawiono warunki możliwości migracji zwierząt (np. płazów) poprzez dodanie (bądź dostosowanie) dodatkowych przepustów lub poprawiono warunki ich bytowania poprzez zaprojektowanie zbiorników zastępczych.

Odnosząc się do zarzutu *Stowarzyszenia* dotyczącego naruszenia art. 11f ust. 1 pkt 3 *specustawy drogowej*, poprzez brak określenia warunków wynikających z potrzeb ochrony środowiska, zwłaszcza warunków, które winny być przeniesione z *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* (w tym   
w szczególności dotyczących lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt), biorąc pod uwagę,   
że rozstrzygnięcia określające te warunki, wskazane jako wiążące w pkt IV.3 *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, są ze sobą sprzeczne, co – w opinii skarżącej organizacji ekologicznej – implikuje dla *inwestora* dowolność w zakresie realizacji tak istotnych środków minimalizujących odziaływanie na środowisko, jakimi są przejścia dla zwierząt, *Minister* stwierdził, co następuje.

W myśl art. 11f ust. 1 pkt 3 *specustawy drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera warunki m.in. wynikające z potrzeb ochrony środowiska. Stosownie do art. 93 ust. 1 pkt 1 i 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, właściwy organ wydaje decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18, oraz pozwolenie, o którym mowa w art. 82 ust. 1 pkt 4b, uwzględniając warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i w postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1.

W pkt IV *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego,* organ I instancji ustalił warunki wynikające   
z potrzeb ochrony środowiska. W ppkt IV.3 kwestionowanego rozstrzygnięcia, organ I instancji wskazał, iż należy zachować wymogi określone w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* i *postanowieniu uzgadniającym*. Na str. 55-64 Wojewoda Zachodniopomorski wymienił jakie zmiany *postanowienie uzgadniające* wprowadziło w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, przepisując do pkt IV zaskarżonej decyzji treść pkt I, II, III, VI, VII *postanowienia uzgadniającego* i pomijając treść pkt IV i V *postanowienia uzgadniającego*,dotyczących m.in. lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt. Natomiast w ppkt VI na str. 64 zaskarżonej decyzji organ I instancji wskazał, iż: „W pozostałym zakresie warunki określone w decyzji Nr 20/2011, z dnia 03.10.2011 r., znak: WST.K.4200.1.79.2011.ML   
o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska   
w Szczecinie dla przedmiotowego przedsięwzięcia, pozostają bez zmian”.

Przyjęta przez Wojewodę Zachodniopomorskiego konstrukcja, tj. pominięcie przy określeniu warunków wynikających z potrzeb ochrony środowiska treści zmian, jakie *postanowienie uzgadniające* w pkt IV i V wprowadziło w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* m.in. odnośnielokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt, a następnie użycie sformułowania (w tym samym punkcie zaskarżonej decyzji dotyczącym warunków wynikających z potrzeb ochrony środowiska), iż w pozostałym zakresie warunki określone w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* pozostają bez zmian, może w istocie nasuwać problemy interpretacyjne. W celu ich usunięcia – w pkt III niniejszej decyzji – *Minister* w oparciu o przepis art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, dokonał korekt w pkt IV zaskarżonej decyzji, przepisując do zaskarżonej decyzji zapisy pkt IV i V *postanowienia uzgadniającego* (treść nowo dodanych ppkt IIIa i IIIb w pkt IV zaskarżonej decyzji).

Jednocześnie wyjaśnić należy, że warunki określone w pkt IV zaskarżonej decyzji, uwzględniając opisaną powyżej korektę dokonaną przez *Ministra*, nie stoją ze sobą w sprzeczności. *Postanowienie uzgadniające* doprecyzowuje, bądź zmienia wybrane zapisy zawarte w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*,   
na podstawie analiz przeprowadzonych w trakcie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia   
na środowisko, nie zmienione warunki *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* utrzymano w mocy (pkt VIII *postanowienia uzgadniającego*), co znalazło swoje potwierdzenie także w zapisie ppkt VI   
na str. 64 zaskarżonej decyzji. Rzeczone rozstrzygnięcia środowiskowe (tj. *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach* i *postanowienie uzgadniające*) należy czytać łącznie jako wzajemnie komplementarne   
i mające charakter wiążący.

Tym samym, nie można się zgodzić z zarzutem *Stowarzyszenia*, jakoby *decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego* „implikowała dla inwestora dowolność w zakresie realizacji tak istotnych środków minimalizujących oddziaływanie na środowisko jakimi są przejścia dla zwierząt”. Wymogi w tym zakresie są jednoznacznie określonezarówno *w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,* jak   
i w *postanowieniu uzgadniającym,* a konieczność uwzględnienia tych warunków w projekcie jest wprost wskazana w pkt IV.3 zaskarżonej decyzji.

W punkcie III niniejszej decyzji, *Minister* dokonał również korekty reformatoryjnej *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, poprzez uwzględnienie w jej treści wydanego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie *postanowienia uzgadniającego*, sprostowanego *postanowieniem prostującym*.

Chybiony jest także zarzut *Stowarzyszenia* dotyczący naruszenia art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej*, poprzez nadanie *decyzji Wojewody Zachodniopolskiego* rygoru natychmiastowej wykonalności, mimo   
że w niniejszej sprawie nie zaistniały okoliczności związane z interesem społecznym lub gospodarczym uzasadniającym nadanie *decyzji Wojewody Zachodniopolskiego* takiego rygoru.

Przepisy *specustawy drogowej* przewidują szczególną regulację w zakresie możliwości nadania decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności. Zgodnie   
z art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej* wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych nadają decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek właściwego zarządcy drogi, uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym.

Literalna wykładnia przepisu art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej* wskazuje przede wszystkim,   
że nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji jest obligatoryjne, jeżeli tylko właściwy zarządca drogi złoży wniosek uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym. Brak określenia   
w tym przepisie rodzaju i natężenia tego interesu wskazuje, że chodzi tu o jakikolwiek interes społeczny lub gospodarczy, co odróżnia instytucję uregulowaną w art. 17 ust. 1 tej ustawy od regulacji dotyczącej nadawania decyzjom administracyjnym rygoru natychmiastowej wykonalności, zawartej w art. 108 *kpa*, gdzie nadanie decyzji rygoru możliwe jest ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Kielcach z dnia 10 listopada 2010 r., sygn. akt II SA/Ke 649/10).

Przytoczony przepis art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej* jest jednym z instrumentów mających zapewnić realizację celu *specustawy drogowej*, jakim jest zapewnienie sprawnego przebiegu inwestycji drogowych, a tym samym szybkiej budowy i rozbudowy sieci dróg w kraju. Przez pryzmat takiego celu należy więc odczytywać regulację zawartą w art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej* (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 15 października 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1560/15).

Wskazać trzeba, że charakter *specustawy drogowej* wyrażony jest nie tylko w jej tytule, ale wynika   
z całości uregulowań, których intencją jest stworzenie prawnych instrumentów zapewniających sprawny przebieg inwestycji drogowych. Powszechnie wiadomo, że budowa dróg jest priorytetowym zadaniem władz publicznych, gdyż drogi mają zasadnicze znaczenie dla rozwoju kraju (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 listopada 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1839/15,   
opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

We wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej *inwestor* przedstawił szczegółową argumentację uzasadniającą nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, która została następnie przytoczona na str. 72-73 *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*. *Minister* przychyla się do argumentacji *inwestora,* iż nadanie zaskarżonej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności leży   
w interesie społeczno-gospodarczym. W takim interesie leży z pewnością wskazana przez *inwestora* szybka realizacja przedsięwzięcia drogowego będącego fragmentem większej całości, zapewniającej sprawniejszą komunikację krajową. Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Koszalin – Szczecinek to zadanie, które Uchwałą Rady Ministrów nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r. zostało ujęte w załączniku nr 1 Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.). Kluczowym założeniem jest osiągnięcie w 2030 r. szkieletowej sieci połączeń o standardzie dróg szybkiego ruchu (drogi ekspresowe) dla sieci powiązań głównych ośrodków miejskich. Zgodnie z założeniami Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030) głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym.

Tak opisany i zakładany cel realizowanej inwestycji może być uznany za interes społeczny   
i gospodarczy, a to przy pozostawieniu organom dużego marginesu władzy dyskrecjonalnej pozwala przyjąć, że w tym zakresie Wojewoda Zachodniopomorski nie naruszył granic uznania przy orzekaniu   
o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o zezwoleniu na realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej.Podkreślić również należy, że w przypadku drogi publicznej już sam przedmiot postępowania wskazuje, że jest nierozerwalnie związany z interesem społecznym. Okoliczności dotyczące konieczności rozbudowy sieci dróg, w tym budowy dróg ekspresowych, są powszechnie znane i jako takie – zgodnie z art. 77 § 4 *kpa* – nie wymagają dowodu.

W orzecznictwie Naczelnego Sądu Administracyjnego wielokrotnie prezentowano stanowisko,   
iż poprawa jakości i bezpieczeństwa ruchu drogowego, usprawnienie transportu drogowego, jak   
i planowane terminy realizacji inwestycji, czy też finansowanie inwestycji z funduszy europejskich oraz efektywne gospodarowanie środkami publicznymi uzasadniają nadanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, Lex nr 1569073, z dnia 26 sierpnia 2010 r., sygn. akt I OSK 1399/09, Lex nr 745002).

Potrzeby związane z ochroną środowiska, mającą duże znaczenie z punktu widzenia interesu społecznego czy nawet gospodarczego, zostały zabezpieczone podczas oceny i ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, poprzez określenie rozwiązań technicznych mających zmniejszyć jego środowiskowe oddziaływanie i sprawić, by odpowiadało ono wymogom przewidzianym prawem ochrony środowiska. Dlatego względy ochrony środowiska mogłyby przemawiać przeciwko szybszej realizacji przedsięwzięcia (w wyniku nadania rygoru natychmiastowej wykonalności) wtedy, gdyby wynikało to z przeprowadzonej oceny (por. ww. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego   
z dnia 24 listopada 2021 r., sygn. akt II OSK 1674/21).

Wniosek *Stowarzyszenia* o wstrzymanie natychmiastowej wykonalności *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, został rozpatrzony w odrębnym postanowieniu odmawiającym wstrzymania natychmiastowego wykonania tej decyzji.

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji został ustalony prawidłowo. Organ uznał racje przemawiające za ustaloną lokalizacją, które przedstawił *inwestor* w załączonej do wniosku dokumentacji.

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na decyzję, na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo  
o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2019 r. poz. 2325, z późn. zm.), zwanej dalej „*ppsa*”, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona   
za pośrednictwem Ministra Rozwoju i Technologii, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

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

**Załączniki:**

**Nr 1** – Tom I/1 – Część opisowa Projektu Zagospodarowania Terenu,

**Nr 2** – rysunek nr 02.00 pn.: „Plan Zagospodarowania Terenu Oznaczenia” części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu,

**Nr 3** – zaświadczenia o przynależności projektantów i sprawdzających do Izby Inżynierów Budownictwa,

**Nr 4** – mapa z projektem podziału działki nr 159/3, z obrębu Bobolice 4, wraz z wykazem zmian gruntowych,

**Nr 5** – rysunek zamienny nr 02.10Z Tomu I/2 – Część rysunkowa Projektu Zagospodarowania Terenu,

**Nr 6** – rysunek zamienny nr 02.10aZ Tomu I/2 – Część rysunkowa Projektu Zagospodarowania Terenu,

**Nr 7.1-7.2** – strony 11-12 i 15 Tomu I/5 – Dane ewidencyjne Projektu Zagospodarowania Terenu.

MINISTER ROZWOJU I TECHNOLOGII

z up.

Marta Maikowska

ZASTĘPCA DYREKTORA

DEPARTAMENTU LOKALIZACJI INWESTYCJI

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/