Znak pisma: DLI-II.7621.49.2021.PMJ.9

Warszawa, 6 grudnia 2022 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2000), 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, z późn. zm.), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, po rozpatrzeniu odwołania Z.B. od decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego Nr 12/2021 z dnia 23 sierpnia 2021 r., znak: AP-4.7820.225-25.2021.MM, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa drogi S6 na odcinku Koszalin – Słupsk” Część nr 1 Dokumentacja 1: Odcinek 1: „Koniec obwodnicy Koszalina i Sianowa /bez w. „Sianów Wschód”/ - początek obwodnicy m. Sławno /z w. „Bobrowice”/”,

1. **Uchylam:**

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w tabeli określającej działki przeznaczone pod inwestycję w całość lub podlegające podziałowi:
* znajdujący się w pozycji nr 30, na str. 6, zapis:

„0,151”,

* znajdujący się w pozycji nr 51, na str. 8, zapis:

„0,054”,

* znajdujący się w pozycji nr 53, na str. 8, zapis:

„0,05”,

* znajdujący się w pozycji nr 221, na str. 27, zapis:

„0,7”,

* znajdujący się w pozycji nr 225, na str. 27, zapis:

„0,005”,

* znajdujący się w pozycji nr 233, na str. 28, zapis:

„0,706”,

* znajdujący się w pozycji nr 294, na str. 33, zapis:

„0,156”,

* znajdujący się w pozycji nr 446, na str. 48, zapis:

„0,007”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w tabeli określającej działki z ograniczonym sposobem korzystania, w kolumnie pn.: „obręb”, w pozycjach nr 170-174   
  i pozycjach nr 176-179, na str.93-95, zapis:

„Malechowo”,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, w tabeli określającej działki przeznaczone pod inwestycję w całość lub podlegające podziałowi:
* nowego zapisu znajdującego się w pozycji nr 30, na str. 6:

„0,1510”,

* nowego zapisu znajdującego się w pozycji nr 51, na str. 8:

„0,0540”,

* nowego zapisu znajdującego się w pozycji nr 53, na str. 8:

„0,0500”,

* nowego zapisu znajdującego się w pozycji nr 221, na str. 27:

„0,70”,

* nowego zapisu znajdującego się w pozycji nr 225, na str. 27:

„0,0050”,

* nowego zapisu znajdującego się w pozycji nr 233, na str. 28:

„0,7060”,

* nowego zapisu znajdującego się w pozycji nr 294, na str. 33:

„0,1560”,

* nowego zapisu znajdującego się w pozycji nr 446, na str. 48:

„0,0070”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, w tabeli określającej działki z ograniczonym sposobem korzystania, w kolumnie   
  pn.: „obręb”, w pozycjach nr 170-174 i pozycjach nr 176-179, na str. 93-95, nowego zapisu:

„Malechówko”,

1. **Uchylam:**

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, tabelę określającą działki z ograniczonym sposobem korzystania - w zakresie pozycji nr 20 (strona 61) - dotyczącej działki   
  nr 347, z obrębu Dąbrowa,
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 111, w wierszu   
  1-4, licząc od góry strony, zapis:

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

* strony 17-18, 71-72, 75-78 części opisowej projektu zagospodarowania terenu, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* plan orientacyjny (rysunek nr 1) oraz rysunki nr 2.05, 2.07, 2.34 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu,
* strony 28-29, 34-35 części opisowej projektu architektoniczno-budowlanego   
  – branży drogowej (tom 2.1), stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* plan orientacyjny (rysunek nr 1) oraz rysunki nr 2.05, 2.07, 2.34 projektu architektoniczno-budowlanego – branży drogowej (tom 2.2), stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* rysunek nr 1.03 projektu architektoniczno-budowlanego – branży drogowej (tom 2.3), stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, w tabeli określającej działki z ograniczonym sposobem korzystania, zapisu stanowiącego nową treść pozycji nr 20 (strona 61) - dotyczącej działki nr 347, z obrębu Dąbrowa,

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 20 | Dąbrowa | 347 | 0,6274 | 347/1 | 0,1074 | pod inwestycję | GMINA SIANÓW  URZĄD GMINY  I MIASTA  W SIANOWIE |
| 347/2 | 0,5200 | przebudowa innych dróg publicznych  – droga publiczna Gminy Sianów [0,155673 ha] |

”

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 111, w wierszu 1-4, 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.”,

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, stron 17-18, 71-72, 75-78 części opisowej projektu zagospodarowania terenu, stanowiących załącznik nr 1.1 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, planu orientacyjnego (rysunek nr 1) oraz rysunków nr 2.05, 2.07, 2.34 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu, stanowiących załączniki nr 1.2-1.5 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, stron 28-29, 34-35 części opisowej projektu architektoniczno-budowlanego – branży drogowej (tom 2.1), stanowiących załącznik nr 1.6 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, planu orientacyjnego (rysunek nr 1) oraz rysunków nr 2.05, 2.07, 2.34 projektu architektoniczno-budowlanego – branży drogowej (tom 2.2), stanowiących załączniki nr 1.7-1.10 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunku nr 1.03 projektu architektoniczno-budowlanego – branży drogowej – (tom 2.3), stanowiącego załącznik nr 1.11   
  do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie dokumentów potwierdzających uprawnienia budowlane projektantów oraz sprawdzających i przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa, stanowiących załącznik nr 1.12 do niniejszej decyzji.

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

**UZASADNIENIE**

W dniu 2 lutego 2021 r. do Wojewody Zachodniopomorskiego został złożony wniosek   
z dnia 29 stycznia 2021 r. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, zwanego dalej *„inwestorem”*, reprezentowanego przez ustanowionego w sprawie pełnomocnika, skorygowany i uzupełniony w trakcie prowadzonego postępowania, o wydanie decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa drogi S6 na odcinku Koszalin – Słupsk” Część nr 1 Dokumentacja 1: Odcinek 1: „Koniec obwodnicy Koszalina i Sianowa /bez w. „Sianów Wschód”/ - początek obwodnicy m. Sławno  
/z w. „Bobrowice”/”. *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając konieczność jego nadania interesem gospodarczym   
i społecznym oraz wniósł o ponowne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Zachodniopomorski wydał w dniu 23 sierpnia 2021 r. decyzję Nr 12/2021, znak:   
AP-4.7820.225-25.2021.MM, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej   
pn.: „Budowa drogi S6 na odcinku Koszalin – Słupsk” Część nr 1 Dokumentacja   
1: Odcinek 1: „Koniec obwodnicy Koszalina i Sianowa /bez w. „Sianów Wschód”/   
- początek obwodnicy m. Sławno /z w. „Bobrowice”/”, zwaną dalej *„decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego”* oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* odwołanie, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, wniósł Z.B. W odwołaniu z dnia 22 września   
2021 r., wniesionym w terminie, skarżący podniósł zarzuty w sprawie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*.

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

Kompetencje organu odwoławczego obejmują zarówno korygowanie wad prawnych decyzji organu I instancji, polegających na niewłaściwym zastosowaniu przepisu prawa materialnego, bądź postępowania administracyjnego, jak i wad polegających   
na niewłaściwej ocenie okoliczności faktycznych. Zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą organy administracyjne powinny działać wnikliwie, prowadząc wyczerpujące postępowanie dowodowe w celu uzyskania prawdy obiektywnej, a fakty istotne dla podjęcia rozstrzygnięcia powinny zostać w miarę możliwości bezsprzecznie ustalone. Obowiązek ten wynika z art. 7 i 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 pierwszej instancji oraz poprawność kończącej to postępowanie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego,* jak również rozpatrzył zarzuty skarżącego.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, do wniosku załączono mapę w skali 1:500, na której przedstawiono proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu. Ponadto, przedstawiono analizę powiązania 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 Prawa budowlanego, 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   
z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo budowlane*”, w brzmieniu dotychczas obowiązującym (a wiec 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.

Przedmiotowy projekt budowlany jest zgodny z:

* decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie Nr 15/2010 z dnia 9 lipca 2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOŚ.TŚ-6613/2-29/2010/at,ac, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie)”, zwaną dalej „*decyzją   
  o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*”,
* decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 1 marca 2011 r., znak: DOOŚ-idk.4200.13.2011.4 zwaną dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ”*, uchylającą w części i orzekającą w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującą w mocy *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*,
* postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia   
  26 lipca 2021 r., znak: WONS-OŚ.4222.1.2021.AW.6, uzgadniającym realizację przedsięwzięcia i określającym warunki jego realizacji, zwanym dalej *„postanowienia uzgadniającym”*, sprostowanympostanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 18 sierpnia 2021 r., znak: WONS-OŚ.4222.1.2021.AW.7,
* decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 25 lutego 2021 r., znak: SZ.RUZ.4210.116-12.2020.ZK, w przedmiocie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego w ramach ww. inwestycji drogowej.

Po dokonaniu analizy przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego, organ odwoławczy stwierdził, że spełnia on wymagania określone w art. 34 ust. 2 i ust.   
3 *ustawy Prawo budowlane* oraz w *rozporządzeniu w sprawie szczegółowego zakresu   
i formy projektu budowlanego*.

Do wniosku *inwestor* dołączył również wymagane opinie, o których mowa w art. 11b ust. 1 oraz art. 11d ust. 1 pkt 8 *specustawy drogowej*, bądź dowody potwierdzające doręczenie wystąpień o ich wydanie, w przypadku ich niewydania, co należało potraktować się jako brak zastrzeżeń do wniosku. Stosownie do art. 11d ust.   
7a *specustawy drogowej*, *inwestor* załączył do wniosku wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r.   
o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1693, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o drogach publicznych*”, oraz uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 *ustawy o drogach publicznych*. Ponadto, *inwestor* dołączył również wymagane przepisami odrębnymi akty administracyjne.

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

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 (t.j.  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 i ust. 3 *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.

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

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Zachodniopomorski wydał w dniu 23 sierpnia 2021 r. decyzję Nr 12/2021   
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.

Zgodnie z art. 11f ust. 3 *specustaw*y *drogowej*, Wojewoda Zachodniopomorski doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz zawiadomił o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń. Dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* organ I instancji poinformował   
o wydaniu decyzji w drodze zawiadomienia z dnia 1 września 2021 r. znak:   
AP-4.7820.225-26.2021.MM, wysłanego na adres wskazany w katastrze nieruchomości.   
W zawiadomieniu oraz w obwieszczeniu zamieszczono, zgodnie z art. 11f ust.   
4 *specustawy drogowej*, informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się   
z treścią decyzji.

Kontrolowana *decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego* (z zastrzeżeniem uchybień,   
o którym będzie mowa w dalszej części niniejszej decyzji), czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 11f ust. 1 *specustawy drogowej*. Zaskarżona *decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego* określa również termin odpowiednio wydania nieruchomości, lub wydania nieruchomości 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 uzyskania waloru ostateczności decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (najkrótszy dopuszczalny termin). Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez *inwestora* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po zapoznaniu się ze zgromadzonym materiałem dowodowym organ II instancji stwierdził, iż wydana decyzja wymaga dokonania korekty merytoryczno-reformacyjnej. Należy zauważyć, iż 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 toku postępowania odwoławczego *inwestor* zwrócił się o korektę *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* w zakresie doprecyzowania powierzchni niektórych działek wymienionych w tabeli określającej działki przeznaczone pod inwestycję w całość lub podlegające podziałowi. Uzasadniając konieczność wprowadzenia wnioskowanej korekty, *inwestor* wyjaśnił, iż zgodnie z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu   
na realizację inwestycji drogowej oraz materiałami geodezyjnymi, powierzchnie przejmowanych gruntów podane się w metrach lub hektarach, z dokładnością   
do czterech lub dwóch miejsc po przecinku.

Ponadto, *inwestor* wniósł także o zmianę zapisów w tabeli określającej działki   
z ograniczonym sposobem korzystania, w pozycjach nr 170-174 i pozycjach nr 176-179, na str. 93-95, gdzie omyłkowo wskazano zamiast obrębu „Malechówko” obręb „Malechowo”. W ocenie *Ministra* wskazana nieprawidłowość w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* mogłaby zostać wyeliminowana w trybie art. 113 § 1 *kpa* (zgodnie z którym organ administracji publicznej może z urzędu lub na żądanie strony prostować w drodze postanowienia błędy pisarskie i rachunkowe oraz inne oczywiste omyłki w wydanych przez ten organ decyzjach). W wyroku z dnia 18 lipca 2001 r., sygn. akt V SA 3928/00, Naczelny Sąd Administracyjny w Warszawie stwierdził jednak,   
że możliwość korekty w wypadkach oczywistych omyłek powinna przysługiwać także organowi odwoławczemu, a podstawą tego rodzaju działania może być art. 138 § 1 pkt 2 *kpa.* Sąd wskazał, że skoro w powyższym trybie organ odwoławczy może skorygować orzeczenie *in merito*, to tym bardziej może dokonać sprostowania, działając jednak   
w formie procesowej właściwej dla art. 138 *kpa* (decyzja), nie zaś dla art. 113 *kpa* (postanowienie).

Następnie wskazać należy, iż analiza zatwierdzonego *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* projektu budowlanego wykazała, iż w ramach przedmiotowej inwestycji zaprojektowane zostały drogi wewnętrzne, bowiem na rysunku nr 2.05 projektu zagospodarowania terenu wskazano, iż budowane drogi DZ\_5b i DZ\_5a to drogi wewnętrzne. Natomiast, zgodnie z art. 1 ust. 1 *specustawy drogowej*, akt ten określa zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych w rozumieniu przepisów *ustawy o drogach publicznych*. Na tle wykładni wskazanego przepisu   
w orzecznictwie sądów administracyjnych ukształtowało się stanowisko, że uproszczone zasady i procedury przygotowania i realizacji inwestycji drogowych, przewidziane   
w *specustawie drogowej*, mają zastosowanie do inwestycji mających na celu budowę/przebudowę dróg innych niż drogi wewnętrzne, w rozumieniu *ustawy o drogach publicznych* (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 września 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1649/18, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Ponadto, ze str. 61 *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* wynikało, iż działka   
nr 347/2 (powstała z podziału działki nr 347), z obrębu Dąbrowa, został ograniczona   
w korzystaniu na potrzeby budowy zjazdu. Natomiast z rysunku nr 2.05 projektu zagospodarowania terenu wynika, iż na tej działce przewidziano, na ograniczeniu   
w korzystaniu, budowę drogi oznaczonej jako „DZ\_5b – droga wewnętrzna”.

Powyższe było przedmiotem przeprowadzonego przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego (korespondencja organu odwoławczego z *inwestorem*). W wyniku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego na etapie odwoławczym, ustalono,   
że w ramach przedmiotowej inwestycji drogowej planuje się budowę/przebudowę dróg publicznych, a nie dróg wewnętrznych. Z informacji przedstawionych przez *inwestora* wynika, iż w ramach inwestycji planuje się budowę dodatkowej jezdni drogi S6, oznaczonej DZ\_5a (omyłkowo opisanej w projekcie budowlanym jako wewnętrzna) oraz przebudowę drogi gminnej (oznaczonej w dokumentacji jako DZ\_5b) na działce nr 347/2, z obrębu Dąbrowa (powstałej z podziału ww. działki nr 347), z miejscowym poszerzeniem jej pasa drogowego. Z akt sprawy wynika, iż Uchwałą Nr XLIV/305/2021 Rady Miejskiej w Sianowie z dnia 22 grudnia 2021 r. droga położona na ww. działce nr 347, z obrębu Dąbrowa, został zaliczona do kategorii dróg gminnych publicznych. Z uwagi na zaliczenie drogi zlokalizowanej na działce nr 347 do kategorii dróg publicznych, na wydzielonej działce nr 347/2, będą wykonane prace, w ramach ograniczenia w korzystaniu, polegające przebudowie drogi gminnej - a nie jak wskazano w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* *–* polegające na budowie zjazdu.

Zaistniałe błędy w opisanym powyżej zakresie wymagały skorygowania przez *inwestora* odpowiednich części projektu budowlanego.Z tego powodu, *inwestor* przedłożył zamienną dokumentację projektową w zakresie projektu zagospodarowania terenu (część opisowa i część rysunkowa) i projektu architektoniczno-budowlanego branży drogowej (część opisowa i rysunkowa). *Inwestor* przedłożył także dokumenty potwierdzające uprawnienia budowlane projektantów oraz sprawdzających, opracowujących skorygowane części projektu, i ich przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa. Przedłożona przez *inwestora* skorygowana dokumentacja uwzględnia także wyjaśnienia *inwestora* zawarte w pkt 4 i 5 pisma z dnia 1 lutego 2022 r., znak: MG/W/180/01/22, odnośnie wykonania drogi krajowej nr 37 w klasie technicznej   
GP na Węźle „Karwice”, jak również uciąglenia drogi krajowej nr 6, poprzez odcinki dodatkowych jezdni, odpowiadające parametrom technicznym drogi klasy Z.

Dalej zauważyć należy, 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.

Analizując w powyższym kontekście zapis na str. 111 *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, *Minister* stwierdził, iż zapis ten jest nieprecyzyjny, bowiem odwoływał się do „obowiązku wynikającego z art. 11f ust. 2 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych”. Zauważyć natomiast należy, iż art. 11f ust. 2 *specustawy drogowej* nie dotyczy żadnego obowiązku, a stanowi jedynie o tym, iż do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 8 lit. i, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-7 i art. 124a *ugn*.

Konsekwencją opisanych powyżej okoliczności zaistniałych w toku postępowania odwoławczego w sprawie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, stwierdzonych błędów w zaskarżonej decyzji oraz w załącznikach graficznych do niej, jak   
i przedłożonych przez *inwestora* skorygowanych materiałów projektowych,   
są - dokonane na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* - zmiany, szczegółowo określone  
w punkcie I i II niniejszej decyzji.

W punkcie I niniejszej decyzji, *Minister* dokonał korekty *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, poprzez doprecyzowanie (w zakresie podania odpowiedniej wartości po przecinku) powierzchni niektórych działek wymienionych w tabeli określającej działki przeznaczone pod inwestycję w całość lub podlegające podziałowi, jak również skorygował omyłkę polegającą na błędnym wskazaniu zamiast obrębu „Malechówko”, obrębu „Malechowo” w poszczególnych pozycjach tabeli określającej działki z ograniczonym sposobem korzystania.

W pkt II niniejszej decyzji, *Minister* uwzględnił, iż na ww. działce nr 347/2, należy wprowadzić ograniczanie w korzystaniu celem przebudowy innej drogi publicznej (drogi gminnej) - a nie jak ma to miejsce dotychczas - z uwagi na budowę zjazdu. *Minister* dokonał także zmiany części załącznika graficznego (projektu budowlanego)   
do zaskarżonej decyzji, w zakresie błędnego wskazania dróg DZ\_5b i DZ\_5a, jako dróg wewnętrznych. Zatwierdzone przez *Ministra* skorygowane części projektu budowlanego, uwzględniają również wyjaśnienia *inwestora* odnośnie drogi krajowej nr 37, jaki i drogi krajowej nr 6, o których była mowa powyżej. *Minister* dokonał także korekty zapisu   
na str. 111 *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, poprzez jednoznaczne wskazanie, iż 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.

Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięć, o których w pkt I i II 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.

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

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

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

Zgodnie z powszechnie przyjmowanym w orzecznictwie sądowoadministracyjnym poglądem dotyczącym przedmiotowej materii (zob. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z 13 kwietnia 2021 r., sygn. akt II OSK 156/21, z 20 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 852/21, z 5 sierpnia 2021 r. sygn. akt II OSK 1235/21, z 14 września 2021 r. sygn. akt II OSK 1332/21, z 30 września 2021 r. sygn. akt II OSK 193/21,   
z 13 listopada 2018 r., sygn. akt II OSK 2933/18, z 5 września 2018 r., sygn. akt II OSK 1737/18, z 13 września 2017 r., sygn. akt II OSK 1705/17, z 8 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 2572/15, z 19 lipca 2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16, z 25 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 524/16, z 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15, z 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, z 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, z 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, z 26 lipca 2013 r. sygn. akt II OSK 762/13, z 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13,   
z 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, z 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych), organ właściwy   
do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie jest upoważniony do korygowania rozwiązań przyjętych we wniosku o wydanie ww. decyzji. To inwestor samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych   
i następnie techniczno-wykonawczych inwestycji.

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

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

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

Wobec powyższego, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się   
w sprawie zarzutów w przedmiocie lokalizacji ww. inwestycji podniesionych przez skarżącego. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, pismem z dnia   
25 listopada 2021 r. odniósł się do uwag skarżącej strony wskazując, iż w jego ocenie nie zasługują one na uwzględnienie. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, pismem   
z dnia 22 grudnia 2021 r., znak: DLI-II.7621.49.2021.PMJ.3, działając w oparciu o art.   
9 *kpa*, przesłał skarżącemu, zawiadamiając jednocześnie, stosownie do art. 10 *kpa*,   
o prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przeglądania akt sprawy. Skarżący w trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego nie odniósł się do przesłanego stanowiska *inwestora.*

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, jak również zarzutów podniesionych przez skarżącą stronę - Z.B., właściciela działek   
o nr: 112/5 i 112/12, z obrębu Dąbrowa - *Minister* stwierdza, że przebieg przedmiotowej inwestycji drogowej w zakresie dotyczącym interesu prawnego skarżącego został wyznaczony zgodnie z prawem, a rozwiązania projektowe zatwierdzone w *decyzji Wojewody* *Zachodniopomorskiego* są prawidłowe. W ocenie *Ministra*, zatwierdzony projekt budowlany nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną,   
a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności skarżącego.

Przede wszystkim stwierdzić należy, iż brak zgody skarżącego na realizację przedmiotowej inwestycji na części jego działek, w koncepcji przyjętej przez *inwestora*   
i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *specustawy drogowej*, nie uzależniają udzielenia *inwestorowi* zezwolenia na realizację inwestycji drogowej na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tejże nieruchomości.

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

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

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

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

Inaczej mówiąc, w odniesieniu do przepisów *specustawy drogowej* stosuje się rzymską paremię *dura lex, sed lex* („surowe prawo, ale jednak prawo”). *Specustawa drogowa* przyjęła więc bardzo szybki i „bezdyskusyjny” tryb postępowania wywłaszczeniowego. Może on budzić wątpliwości co do swoich ekonomicznych i społecznych skutków, ale takie są właśnie obowiązujące wzorce prawne. Jak stwierdził Trybunał Konstytucyjny   
w wyroku z 16 października 2012 r., sygn. akt K 4/10, radykalne skrócenie i uproszczenie procedury wywłaszczeniowej jest niezbędne, gdyż konieczność działania organów według innych reguł „paraliżowałaby prowadzenie inwestycji drogowych”.

Mając na uwadze powyższe, na uwzględnienie nie mogą zasłużyć zarzuty skarżącego, jakoby można było drogę dojazdową do Lasów Państwowych zaprojektować na działce nr 112/5, z obręb Dąbrowa (jak wskazał skarżący: „wpisać” drogę dojazdową   
do kompleksu leśnego w „drogę techniczną” projektowaną na działce nr 112/5), nie zaś na działce nr 112/12, która według skarżącego, nie musiałaby być dzielona i w części przechodzić pod inwestycję.

*Inwestor,* pismem z dnia 25 listopada 2021 r., znak: MG/W/097/11/21 wyjaśnił,   
iż dojazd do działki nr 166, z obrębu Dąbrowa, będącej we władaniu Nadleśnictwa Karnieszewice, która po zrealizowaniu inwestycji zostałaby pozbawiona dojazdu do drogi publicznej, został zapewniony przez budowę dodatkowej jezdni drogi S6 na działce będącej własnością skarżącego o nr 112/12. Zgodnie z § 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 poz. 124, z późn. zm.), zwanego dalej „*rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dróg publicznych*” [mającego w niniejszej sprawie zastosowanie   
na podstawie § 115 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r.   
w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych   
(Dz. U. z 2022 r. poz. 1518)], obsługa ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi publicznej może być realizowana przez dodatkowe jezdnie, odpowiadające parametrom technicznym dróg klasy D, L lub Z - zlokalizowane w jej pasie drogowym.

*Inwestor* wskazał, iż wniosek o zapewnienie dostępu do kompleksu leśnego   
od wschodniej strony działki leśnej nr 166, z uwagi na ochronę przeciwpożarową drzewostanu, został zgłoszony przez PGL Lasy Państwowe w 2014 r. na etapie przygotowania Koncepcji Programowej drogi S6.

Natomiast działkę skarżącego nr 112/5 zajęto w zakresie niezbędnym dla budowy drogi ekspresowej S6. *Inwestor* wyjaśnił, iż na etapie opracowania projektu budowlanego zrezygnowano m.in. z budowy dodatkowej jezdni wzdłuż drogi ekspresowej S6, która zapewniłaby dojazd do działek Lasów Państwowych, a która kolidowała z basenem skarżącej strony, zlokalizowanym na przedmiotowej działce. Ponadto, z uwagi   
na zachowanie basenu, zminimalizowano ingerencję w działki skarżącego, poprzez m.in. przerwanie rowów drogowych i zaprojektowanie kanalizacji deszczowej oraz ograniczenie skarp nasypu konstrukcją oporową. *Inwestor*, wskazał także, iż zrezygnował również z budowy dodatkowej jezdni, zapewniającej dojazd do działki Lasów Państwowych po działce nr 112/4, na której to działce została ustanowiona służebność gruntowa polegająca na prawie przejazdu i przechodu na rzecz każdoczesnego właściciela/użytkownika lub posiadacza działki nr 112/2.

Nawet jednak dokonana przez *inwestora* optymalizacja rozwiązań projektowych, niestety nie jest w stanie wyeliminować wszystkich utrudnień występujących   
w indywidualnych przypadkach, tak aby jeszcze dodatkowo zmniejszyć ingerencję planowanej inwestycji w nieruchomości osób prywatnych. W wypadku inwestycji liniowych ich przebieg zawsze pozostaje kompromisem uwzględniającym szereg czynników i nie jest możliwe całkowite zrezygnowanie z ich przebiegu przez nieruchomości będące własnością prywatną. Zdaniem *inwestora*, propozycja przebiegu drogi dojazdowej do Lasów Państwowych wskazana przez skarżącego do realizacji   
na działce nr 112/5, o której była mowa powyżej, jest niemożliwa do zaakceptowania. Przedmiotowa droga projektowana na działce nr 112/5 stanowi utwardzenie terenu   
na potrzeby utrzymania drogi ekspresowej i nie spełnia parametrów dodatkowej jezdni, a zatem nie może stanowić dojazdu do działki będącej własnością Lasów Państwowych.

Organ II instancji, po szczegółowej analizie materiału dowodowego, przychyla się do powyższych wyjaśnień *inwestora,* jako podmiotu wyspecjalizowanego w przedmiotowej dziedzinie i posiadającego odpowiednią wiedzę fachową. Zgodnie z treścią przepisów *ustawy Prawo budowlane*, za przyjęte rozwiązania projektowe uwzględnione w projekcie budowlanym, stanowiącym podstawę do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej), jest odpowiedzialny projektant, tj. osoba uprawniona do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie. Organ we wskazanym zakresie nie jest upoważniony do podważenia rozwiązania techniczno-wykonawczego wybranego przez *inwestora* (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 3138/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Odnosząc się zaś do działki skarżącego o nr 112/5, na której posadowiony jest budynek mieszkalny i jego zarzutu, iż po podziale działka ta straci wartość, zauważyć należy,   
iż w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zarówno wojewoda, jak i organ odwoławczy*,* badają zgodność z prawem wniosku *inwestora,* nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. Z samej bowiem istoty przedsięwzięcia drogowego, będącego inwestycją liniową, wynika ingerencja w prawa przysługujące innym podmiotom w stosunku do nieruchomości objętych projektowaną inwestycją.   
Z omawianej ingerencji wynikać mogą z kolei inne utrudnienia dla podmiotów dotychczas wykorzystujących daną nieruchomość w określony sposób. Nie oznacza   
to jednak, że taka decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej jest wadliwa.

Przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Zachodniopomorskiego, jak i *Ministra*, nie jest również prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżącej strony, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone przez skarżącego zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia. Wskazać przy tym należy, iż organ wydający decyzję dotyczącą zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*. Do organu administracji należy jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym.

Podkreślić należy także, iż stosownie do art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej*,   
w przypadku, jeżeli przejęta jest część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, właściwy zarządca drogi jest obowiązany do nabycia, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego tej części nieruchomości. Roszczenie o wykup całej nieruchomości   
w trybie ww. przepisu ma charakter cywilnoprawny, dlatego może być dochodzone wyłącznie w postępowaniu cywilnym przed sądem powszechnym. Organ administracji publicznej nie prowadzi w tego typu sprawach postępowania administracyjnego i nie orzeka w formie decyzji administracyjnej (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 12 kwietnia 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 2920/17 i powołane tam orzecznictwo, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

*Minister* podziela stanowisko *inwestora* zawarte w ww*.* piśmie z dnia 25 listopada   
2021 r., iż brak jest podstaw prawnych do wywłaszczenia całej działki nr 112/5 w ramach zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, gdyż pod budowę drogi w liniach rozgraniczających teren inwestycji, jest niezbędna do przejęcia na własność Skarbu Państwa wyłącznie wydzielona cześć ww. działki nr 112/5, w zakresie w jakim wynika   
to z *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* i załączników graficznych do tej decyzji. Natomiast *inwestor* nie może pozyskiwać więcej terenu pod realizację inwestycji niż ten, który jest niezbędny.

Niezasadne są zarzuty skarżącego jakoby jego działki zostały wywłaszczone bezpodstawnie, a skarżący został „zmuszony” do wydania swoich nieruchomości.

Wyjaśnić należy, iż kwestia dopuszczalności zastosowania ingerencji wywłaszczeniowej na gruncie *specustawy drogowej* jest ukształtowana całkowicie odmiennie niż w ramach postępowania wywłaszczeniowego prowadzonego w trybie ogólnym. Celem *specustawy drogowej* jest uproszczenie procedur dotyczących podejmowania aktów administracyjnych warunkujących rozpoczęcie inwestycji w zakresie drogi publicznej. Akt ten przewiduje zintegrowanie w jednej decyzji administracyjnej rozstrzygnięć   
o ustaleniu lokalizacji inwestycji, zatwierdzeniu podziału nieruchomości, przejmowaniu nieruchomości na własność publiczną i zatwierdzeniu projektu budowlanego (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 5 września 2019 r., sygn. akt II OSK 1823/19, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Z przepisów *specustawy drogowej* nie wynika obowiązek legitymowania się przez *inwestora* tytułem prawnym do nieruchomości objętej zakresem inwestycji, jako warunek złożenia wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, czy też koniecznością uzyskania zgody właściciela nieruchomości na realizację inwestycji na terenie danej nieruchomości. Wszystkie działania w ramach realizacji inwestycji drogowej dokonywane są w oparciu o władztwo administracyjne,   
a *specustawa drogowa* nie przewiduje w tej materii konsultacji lub uzyskania zezwoleń właścicieli nieruchomości objętych zakresem inwestycji.

Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej może więc pozbawiać prawa własności właścicieli nieruchomości, przejętych pod realizację inwestycji w zakresie dróg publicznych w rozumieniu *specustawy drogowej*, gdyż stanowi to cel publiczny,   
a wywłaszczonemu właścicielowi/użytkownikowi wieczystemu, w odrębnym postępowaniu, zostaje przyznane odszkodowanie. Należy stwierdzić, że zdecydowana większość inwestycji publicznych, zwłaszcza inwestycji drogowych, realizowana jest   
na terenach, które w znaczącej części stanowią własność prywatną. Jednak wynikające   
z zakresu inwestycji naruszenie prawa własności dokonywane jest w sposób przewidziany na gruncie obowiązujących przepisów i w zgodzie z nimi oraz, co istotne, za odszkodowaniem (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 23 kwietnia 2010 r., sygn. akt II OSK 704/09, i z dnia 11 października 2011 r., sygn. akt II OSK 1688/11, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W związku z powyższym, bez znaczenia dla przedmiotowej sprawy są zarzuty skarżącego, iż brak było woli kupna działek będących jego własnością, wyceny nieruchomości,   
czy też braku przeprowadzenia negocjacji.

Odnosząc się zaś do zarzutu skarżącego, iż dzieląc działkę nr 112/12, skarżący zmuszony będzie dojeżdżać na swoje pozostałe działki drogami publicznymi, wyjaśnić należy,   
iż obowiązek zapewnienia dostępu do drogi publicznej nie jest równoznaczny   
z obowiązkiem dostępu do drogi publicznej co najmniej na dotychczasowych warunkach (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 15 października 2015 r., sygn. akt II OSK 1785/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Na *inwestorze* ciążył obowiązek zapewnienia dostępu do drogi publicznej, co nie oznacza, że ten dostęp ma być zgodny z oczekiwaniami właściciela działki.   
W orzecznictwie sądowoadministracyjnym zgodnie przyjmuje się, że warunek dostępu do drogi publicznej spełniony jest zawsze wtedy kiedy na działkę można dostać się   
- zgodnie z prawem - z drogi publicznej. Ustawodawca nie stawia przy tym wymagań   
co do rodzaju tego dostępu (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
6 kwietnia 2018 r., sygn. akt II OSK 365/18, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 21 listopada 2019 r., sygn. akt VII SA/Wa 1749/19, z dnia 6 października 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 1388/17 i z dnia 26 listopada 2009 r., sygn. akt IV SA/Wa 1433/09, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Z analizy części graficznej projektu zagospodarowania terenu (por. rysunek nr 2.5) wynika, iż do działek skarżącego pozostających jego własnością po zatwierdzonym podziale, został zapewniony dojazd.

Odnosząc się natomiast do strat finansowych, jakie zdaniem skarżącego poniesie   
w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji (ewentualne koszty nowego ogrodzenia) wskazać należy, iż jeżeli w wyniku realizacji ww. inwestycji, skarżący poniesie jakiekolwiek szkody materialne, to będzie mu przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym. Powtórzyć należy w tym miejscu, iż w postępowaniu w sprawie wydania decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zarówno wojewoda, jak i *Minister,* badają zgodność z prawem wniosku *inwestora,* nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją.

Bez znaczenia dla przedmiotowej sprawy ma także zarzut, iż skarżący, jako miłośnik astronomii, nie będzie mógł „prowadzić obserwacji nocnych z uwagi na zaśmiecenie światłem” z drogi ekspresowej.

Dostrzec trzeba, że skarżący domaga się utrzymania swojego status *quo* w zakresie,   
w jakim dotychczas korzystał z ww. nieruchomości i w tym kontekście jego sprzeciw wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania dotychczasowego prawa własności nieruchomości. Jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności. Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej,   
w wielu wypadkach musi uwzględniać sprzeczne interesy, z jednej strony *inwestora*,   
a z drugiej strony osób lub podmiotów których prawa lub interesy mogą być przez   
to zezwolenie zagrożone lub naruszone. W takich okolicznościach *inwestor* zawsze będzie narażony na niezadowolenie części właścicieli działek z przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i projektowych, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych a następnie techniczno-wykonawczych inwestycji.

*Inwestor* wyjaśnił, iż oświetlenie węzłów drogowych zostało zaprojektowane zgodnie   
z wymogami *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych* *dróg publicznych*. *Inwestor* podkreślił, iż ze względów bezpieczeństwa nie jest możliwa rezygnacja   
z oświetlenia na Węźle „Kawno”. Zaprojektowane oświetlenie zostało ukierunkowane   
na układ drogowy i w minimalnym stopniu (światłem rozproszonym) może rozjaśniać otoczenie oraz niebo. Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, wskazać należy, iż jednym z podstawowych wymogów stawianych drogom publicznym jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jak już zostało powyżej wskazane, projektant jest osobą, na której spoczywa odpowiedzialność za konstrukcję drogi i użycie takich rozwiązań, aby te nie zagrażały zdrowiu i życiu ludzkiemu. Obowiązkiem projektanta jest więc przyjmowanie rozwiązań zgodnie z posiadaną wiedzą techniczną przy uwzględnieniu obowiązujących przepisów prawa.

Odnosząc się zaś do kwestii przeznczonego do wycinki rosnącego na działce nr 112/5 drzewa (dąb), w pierwszej kolejności wyjaśnić należy, co podkreślił *inwestor*, iż według Programu Ochrony Środowiska dla Gminy i Miasta Sianów na lata 2017-2020   
z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024, przedmiotowe drzewo (dąb szypułkowy) nie zostało objęte ochroną prawną i nie stanowi Pomnika Przyrody. Przytoczone   
w odwołaniu drzewo zostało zinwentaryzowane i opisane w projekcie budowlanym (tom 4.1 - Inwentaryzacja zieleni) – jako dąb szypułkowy zakwalifikowany do wycinki.

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

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 2022 r. poz. 329,   
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 1.1 –** strony nr: 17-18, 71-72, 75-78 części opisowej projektu zagospodarowania terenu,

**Nr 1.2-1.5** - plan orientacyjny (rysunek nr 1) oraz rysunki nr: 2.05, 2.07, 2.34 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu,

**Nr 1.6** - strony nr: 28-29, 34-35 części opisowej projektu architektoniczno-budowlanego – branży drogowej (tom 2.1),

**Nr 1.7-1.10 -** plan orientacyjny (rysunek nr 1) oraz rysunki nr: 2.05, 2.07, 2.34 projektu architektoniczno-budowlanego – branży drogowej (tom 2.2),

**Nr 1.11** - rysunek nr 1.03 projektu architektoniczno-budowlanego – branży drogowej   
– (tom 2.3),

**Nr 1.12** - dokumenty potwierdzające uprawnienia budowlane projektantów oraz sprawdzających i przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa.