Data: 10 maja 2022 r.

 Znak sprawy: DLI-II.7621.39.2021.PMJ.11

 **DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. 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 S.od decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego nr 10/2021 z dnia 30 czerwca 2021 r., znak: AP-4.7820.223-17.2020.MM, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Zaprojektowanie i budowa drogi S11 Koszalin-Szczecinek. Odcinek 1. węzeł Koszalin Zachód - węzeł Zegrze Pomorskie (z węzłem)”,

1. **Uchylam:**
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 61:
* w wierszu 1-2, licząc od góry strony, zapis:

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

* w wierszu 9, licząc od góry strony, zapis:

„budowa pasów technologicznych,”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 65, zapis stanowiący dotychczasową treść pkt III pn.: „Określenie linii rozgraniczających teren.”,
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, tabelę określającą działki z ograniczonym sposobem korzystania - w zakresie pozycji nr: 57, 58 i 59 dotyczących działek nr: 92/6, 93 i 94/3, z obrębu Dunowo (str.38-39),
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 58, w wierszu 2-5, licząc od dołu 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”,

* tom 1/1 - część opisowa projektu zagospodarowania terenu, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,
* rysunek nr 02.00 pn.: „Plan Zagospodarowania Terenu Oznaczenia” części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu, stanowiącego integralną część zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 61:
* w wierszu 1-2, 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 9, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„budowa utwardzonego terenu na potrzeby utrzymania drogi,”

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 65, 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.”,
* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, w tabeli określającej działki z ograniczonym sposobem korzystania zapisu stanowiącego nową treść pozycji nr: 57, 58 i 59 dotyczących działek nr: 92/6, 93 i 94/3, z obrębu Dunowo (str.38-39):

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 57 | Dunowo | 92/6 | 76,72 | 92/9 | 0,1195 | budowa i użytkowanie tymczasowej drogi | --- | własność 1/1:Jolanta Katarzyna Abbas |
| 92/10 | --- | pod inwestycje | --- |
| 92/11 | 1,5215 | budowa i użytkowanie tymczasowej drogi, przebudowa linii napowietrznej SN oraz WN,przebudowa rowu melioracyjnego | 1,5215(słup elektroenergetyczny oraz linia napowietrzna wysokiego napięcia) |
| 92/12 | --- | pod inwestycje | --- |
| 92/13 | --- | pod inwestycje | --- |
| 58 | Dunowo | 93 | 1,74 | 93/1 | 0,2229 | przebudowa drogi publicznej - droga powiatowa, budowa i użytkowanie tymczasowej drogi | --- | własność 1/1:Powiat KoszalińskiTrwały zarząd 1/1:Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie |
| 93/2 | --- | pod inwestycje | --- |
| 93/3 | 0,2678 | przebudowa drogi publicznej - droga powiatowa, budowa i użytkowanie tymczasowej drogi,przebudowa linii napowietrznej SN oraz WN | 0,2678(napowietrzna linia wysokiego napięcia) |
| 59 | Dunowo | 94/3 | 86,83 | 94/4 | 2,4510 | przebudowa linii napowietrznych SN oraz WN | 2,4510(słup elektroenergetyczny wysokiego napięcia oraz linia napowietrzna średniego i wysokiego napięcia) | własność 1/1:Jolanta Abbas |
| 94/5 | --- | pod inwestycje | --- |
| 94/6 | --- | pod inwestycje | --- |
| 94/7 | --- | pod inwestycje | --- |
| 94/8 | --- | pod inwestycje | --- |
| 94/9 | --- | pod inwestycje | --- |
| 94/10 | 0,7516 | przebudowa linii napowietrznych SN oraz WN | 0,7516 (napowietrzna linia elektroenergetyczna średniego oraz wysokiego napięcia) |

 ”

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 58, w wierszu
2-5, licząc od dołu 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, tomu 1/1 - 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, znajdujący się na stronie 66, w wierszu 15-16, licząc
od góry strony, zapis:

„postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie znak: WTS-K.4222.3.2021.BM.5 z 29.06.2021 r. o uzgodnieniu realizacji przedsięwzięcia:”

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 77, w wierszu 4, licząc od góry strony, zapis:

„1. Zakazu realizacji ogrodzenia ochronnego równolegle do ekranów akustycznych.”,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 66, w wierszu 15-16, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 czerwca 2021 r., znak: WST-K.4222.3.2021.BM.5, uzgadniającym realizację przedsięwzięcia
i określającym warunki jego realizacji, sprostowanym postanowieniem z dnia 22 listopada 2021 r., znak: WST-K.4222.3.2021.BM.6:”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 77, nowego zapisu:

„1. Zakazu realizacji ogrodzenia ochronnego równolegle do ekranów akustycznych.

**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 Zachód – węzeł Zegrze Pomorskie (z węzłem), zgodnie
z postanowieniem uzgadniającym Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie
z dnia 29 czerwca 2021 r., sprostowanym postanowieniem z dnia 22 listopada 2021 r., **wprowadzono następujące wymagania:**

1. **W miejsce pozycji dotyczącej ekranu E4L (km. 1+217-1+447) oraz poz. dotyczącej ekranu E6L (km. 1+586-1+940) tabeli pod pkt III e):**

W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony akustycznej, należy zastosować ekrany akustyczne (klasa właściwości pochłaniających A3, klasa izolacyjności od dźwięków powietrznych B3, kolorystyka w odcieniach szarości, zieleni lub brązu) oraz rezerwę terenu pod ekrany akustyczne, w niżej podanych lokalizacjach:

| **Lp.** | **Symbol ekranu** | **Kilometraż S11 [km]** | **Długość[m]** | **Wysokość[m]** | **Strona drogi** | **Typ zabezpieczenia** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **od** | **do** |  |
| 1 | E01 | 1+890 | 2+004 | 114 | 2,0 | Prawa | Ekran obustronnie pochłaniający |
| 2 | E02 | 2+100 | 2+226 | 126 | 2,0 | Lewa | Ekran jednostronnie pochłaniający |
| 3 | RE01 | 2+226 | 2+316 | 90 | - | Lewa | Rezerwa terenu |

1. **W miejsce poz. 1-12 tabeli w pkt III a) lit. b):**

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Aktualne oznaczenie obiektu** | **Aktualny pikietaż****obiektu** | **Istotne parametry techniczne** | **Typ przejścia** | **Minimalne parametry przejścia** |
|  | **PRZEJŚCIA DLA DUŻYCH ZWIERZĄT** |
| 1 | WS-8.5 | 8+467/8+467 | * główni użytkownicy: dzik, sarna, jeleń, małe ssaki, herpetofauna,
* długość całkowita obiektu: 17,9 m (nitka lewa i prawa),
* szerokość całkowita obiektu: nitka lewa i prawa - 12,85 m każda,
* szczelina doświetleniowa o szerokości 1,8 m,
* liczba przęseł: 1,
* pokrywa wierzchnia z ziemi pod obiektem w strefie dostępnej dla zwierząt,
* po obu stronach drogi: pełny nieprzezroczysty ekran akustyczny (z funkcją przeciwolśnieniową) o wysokości 2,4 m, na obiekcie oraz na odcinkach drogi o długości co najmniej 50 m poza przejściem, w obu kierunkach,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio z przyczółkami przejścia,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º
 | przejście dolne dla dużych zwierząt  | szerokość min. 15 m wysokość min. 3,5 m, współczynnik ciasnoty 1,5 |
| 2 | MS-15.4 | **15+417/15+417 S11** | * główni użytkownicy: jeleń, daniel, dzik, sarna, wydra, bóbr, małe ssaki, herpetofauna (potencjalnie również; wilk, ryś, żubr i łoś),
* liczba przęseł: 7,
* **długość obiektu: 201,5 m,**
* szczelina doświetleniowa pomiędzy jezdniami o szerokości 0,1 m,
* pokrywa wierzchnia z ziemi pod estakadą (w części dostępnej dla zwierząt),
* po obu stronach drogi: pełny nieprzezroczysty ekran akustyczny (z funkcją przeciwolśnieniową) o wysokości co najmniej 2,4 m wyprowadzony poza obiekt co najmniej na odległość 50 m,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio z przyczółkami przejścia,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º.
 | przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z rzeką Radew (pod estakadą) | łączna szerokość a≥ 180 m, wysokość h≥ 3,8m-8,3 m |
|  | **PRZEJŚCIA DLA ŚREDNICH ZWIERZĄT** |
| 1 | MS-6.1 | 6+039/6+039 S11 | * główni użytkownicy: dzik, sarna, wydra, bóbr, inne małe ssaki, herpetofauna,
* długość całkowita obiektu: 19,9 m (nitka lewa i prawa),
* szerokość całkowita obiektu: nitka lewa i prawa - 12,85 m każda,
* szczelina doświetleniowa o szerokości 1,8 m,
* liczba przęseł: 1,
* pokrywa wierzchnia z ziemi pod obiektem w strefie dostępnej dla zwierząt,
* po obu stronach drogi: ekran przeciwolśnieniowy o wysokości 2,4 m, na obiekcie oraz na odcinkach drogi o długości co najmniej 50 m poza przejściem, w obu kierunkach,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio z przyczółkami przejścia,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º.
 | przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekiem | szerokość min. 6 m (2x3m), wysokość min. 3,5 m, współczynnik ciasnoty 0,7 |
| 2 | MS-7.2 | 7+168/7+175 | * główni użytkownicy: dzik, sarna, małe ssaki, herpetofauna,
* długość całkowita obiektu: 21,49 m (nitka lewa i prawa),
* szerokość całkowita obiektu: nitka lewa i prawa - 12,85 m każda,
* szczelina doświetleniowa o szerokości 1,8 m,
* liczba przęseł: 1,
* pokrywa wierzchnia z ziemi pod obiektem w strefie dostępnej dla zwierząt,
* po obu stronach drogi: ekran przeciwolśnieniowy o wysokości 2,4 m, na obiekcie oraz na odcinkach drogi o długości co najmniej 50 m poza przejściem, w obu kierunkach,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio z przyczółkami przejścia,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º.
 | przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z rzeką Czarną | szerokość min. 6 m (2x3m), wysokość min. 3,5m, współczynnik ciasnoty 0,7 |
| 3 | PZDs-17.1 | **17+346/17+346 S11** | * główni użytkownicy: dzik, sarna, małe ssaki,
* długość całkowita obiektu: 7,2 m (nitka lewa i prawa),
* szerokość całkowita obiektu: nitka lewa i prawa – 14,35 m każda,
* szczelina doświetleniowa o szerokości 1,8 m,
* liczba przęseł: 1,
* pokrywa wierzchnia z ziemi pod obiektem w strefie dostępnej dla zwierząt,
* po obu stronach drogi: ekran przeciwolśnieniowy o wysokości 2,4 m, na obiekcie oraz na odcinkach drogi o długości co najmniej 50 m poza przejściem, w obu kierunkach,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio z przyczółkami przejścia,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º.
 | przejście dolne dla średnich zwierząt | **szerokość: min. 6,2 m**, wysokość min. 3,5 m, współczynnik ciasnoty 0,7 |
| 4 | MS-18.0 | **7+168/7+175 S11** | * główni użytkownicy: dzik, sarna, małe ssaki, herpetofauna,
* długość całkowita obiektu: 18,64 m (nitka lewa i prawa),
* szerokość całkowita obiektu: nitka lewa i prawa - 12,85 m każda,
* szczelina doświetleniowa o szerokości 1,8 m,
* liczba przęseł: 1,
* pokrywa wierzchnia z ziemi pod obiektem w strefie dostępnej dla zwierząt,
* po obu stronach drogi: ekran przeciwolśnieniowy o wysokości 2,4 m, na obiekcie oraz na odcinkach drogi o długości co najmniej 50 m poza przejściem, w obu kierunkach,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio z przyczółkami przejścia,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30º.
 | przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z rzeką Czarną | szerokość min. 6 m (2x3m), wysokość min. 3,5 m, współczynnik ciasnoty 0,7 |
|  | **PRZEJŚCIA DLA MAŁYCH ZWIERZĄT** |
| 1 | PMZ 2.3 | 2+375 S11 | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój kołowy o min. średnicy wewnętrznej 2,6 m,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 2,0 m,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º.
 | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a≥ 2 m, wysokość h≥ 1,6 m, współczynnik ciasnoty 0,07  |
| 2 | PMZ 2.4 | 2+444 S11 | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój kołowy o min. średnicy wewnętrznej 2,6 m,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 2,0 m,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º.
 | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a≥ 2 m, wysokość h≥ 1,6 m, współczynnik ciasnoty 0,07 |
| 3 | PMZ 2.5 | 2+544 S11 | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój kołowy o min. średnicy wewnętrznej 2,6 m,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 2,0 m,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º.
 | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a≥ 2 m, wysokość h≥ 1,6 m, współczynnik ciasnoty 0,07 |
| 4 | PMZ 2.7 | 2+644 S11 | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój kołowy o min. średnicy wewnętrznej 2,6 m,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 2,0 m,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º.
 | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a≥ 2 m, wysokość h≥ 1,6 m, współczynnik ciasnoty 0,07 |
| 5 | PMZ 3.3 | **3+500 S11** | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój kołowy o min. średnicy wewnętrznej 2,6 m,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 2,0 m,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º.
 | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a≥ 2 m, wysokość h≥ 1,6 m, współczynnik ciasnoty 0,07 |
| 6 | PMZ 4.5 | 4+447 S11 | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój łukowo-kołowy,
* obustronne suche półki o szerokości min. 0,5 m i wysokości min. 1,0 m nad ich powierzchnią w środkowej części półki,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 1,0 m (w części dostępnej dla zwierząt),
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º,
 | przejście dolne dla małych zwierząt zespolone z ciekiem (przepust) | szerokość a≥ 2,5 m, wysokość h≥ 2,0 m, współczynnik ciasnoty 0,07 |
| **7\*\*)** | **PMZ DP02** | **0+140 DP02** | * główni użytkownicy: herpetofauna,
* przekrój kołowy o min. średnicy wewnętrznej 1,3 m,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 1,0 m,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu.
 | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a≥ 1 m, wysokość h≥ 0,75 m |
| 8 | PMZ 8.5 | 8+540 S11 | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój łukowo-kołowy,
* obustronne suche półki o szerokości min. 0,5 m i wysokości min. 1,5 m nad ich powierzchnią w środkowej części półki,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 1,0 m (w części dostępnej dla zwierząt),
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º.
 | przejście dolne dla małych zwierząt zespolone z ciekiem (przepust) | szerokość a≥ 4,5 m, wysokość h≥ 2,5 m, współczynnik ciasnoty 0,07 |
| 9 | PMZ 8.8 | 8+880 S11 | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój łukowo-kołowy,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 2,5 m,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º.
 | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a≥ 2,5 m, wysokość h≥ 1,7 m, współczynnik ciasnoty 0,07 |
| 10 | PMZ 9.1 | 9+075 S11 | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój łukowo-kołowy,
* obustronne suche półki o szerokości min. 0,5 mi wysokości 1,0 m nad ich powierzchnią,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 1,0 m (w części dostępnej dla zwierząt),
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º.
 | przejście dolne dla małych zwierząt zespolone z ciekiem (przepust) | szerokość a≥ 3,5 m, wysokość h≥ 2,5 m, współczynnik ciasnoty 0,07 |
| 11 | PMZ 9.3 | 9+371 S11 | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój łukowo-kołowy,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 3,5 m,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º
 | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a≥ 3,5 m, wysokość h≥ 2,45 m, współczynnik ciasnoty 0,07 |
| 12 | PMZ 9.4 | 9+444 S11 | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój kołowy,
* średnica wewnętrzna: min. 2,6 m,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 2,0 m,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu.
 | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a≥ 2,0 m, wysokość h≥ 1,6 m, współczynnik ciasnoty 0,07 |
| **13\*\*)** | **PMZ 10.3\*\*)** | 10+325 S11 | * główni użytkownicy: herpetofauna,
* przekrój łukowo - kołowy,
* obustronne suche półki o szerokości min. 0,5 m i wysokości min. 0,85 m nad ich powierzchnią,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 1,0 m (w części dostępnej dla zwierząt),
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º.
 | przejście dolne dla małych zwierząt zespolone z ciekiem (przepust) | szerokość a≥ 2,0 m, wysokość h≥ 1,5 m |
| **14\*\*)** | **PMZ 11.5\*\*)** | 11+550 S11 | * główni użytkownicy: herpetofauna,
* przekrój łukowo - kołowy
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 2,0 m,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º.
 | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a≥ 2,0 m, wysokość h≥ 1,5 m |
| 15 | PMZ 13.3 | 13+294 S11 | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój kołowy,
* średnica wewnętrzna: min. 2,6 m,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 2,0 m,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu.
 | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a≥ 2,0 m, wysokość h≥ 1,6 m, współczynnik ciasnoty 0,07 |
| 16 | PMZ 13.5 | 13+494 S11 | * główni użytkownicy: małe ssaki, herpetofauna,
* przekrój kołowy,
* średnica wewnętrzna: min. 2,6 m,
* pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości min. 2,0 m,
* skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45º,
* obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu.
 | przejście dolne dla małych zwierząt (przepust) | szerokość a≥ 2,0 m, wysokość h≥ 1,6 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. Parametry południowego przęsła wiaduktu WS 5.7 winny umożliwiać migrację dużych zwierząt,
tj. minimalna szerokość skrajni przejścia winna wynosić nie mniej niż 8,8 m, a wysokość – min. 7,8 m. Należy zapewnić prześwit między ustrojami nośnymi min. 1,8 m.
2. Na odcinku drogi S11 prowadzonym obiektem mostowym MS-6.1, MS-7.2, WS-8.5, MS-18.0 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.
3. Na następujących odcinkach drogi S11 wykonać nawierzchnię gruntową następujących dróg serwisowych i lokalnych kolidujących ze strefą dojścia zwierząt do przejścia lub alternatywnie
- z drobnoziarnistego kruszywa naturalnego:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kilometraż drogi S11** | **Strona drogi S11** | **Droga** |
| 5+940-6+160 | lewa  | JD05 |
| 8+370-8+585 | lewa | JD06b |
| 8+370-8+585 | prawa | JD07b i JD07c |
| 15+320-15+720 | lewa | JD09 i JD10a |
| 15+320-15+720 | prawa | JD08 i JD11a |
| 17+245-17+455 | lewa | JD10 |
| 17+245-17+455 | lewa | JD11 |
| 17+875-18+090 | lewa | JD10 |
| 17+860-18+080 | prawa | JD13 |

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, stalowego 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 odcinkach trasy głównej S11 w miejscach dolin rzecznych oraz gęstej sieci rowów melioracyjnych, a także 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 | 4+300-4+700 | prawa i lewa | S11 |
| 2 | 5+750-6+600 | prawa i lewa | S11 |
| 3 | 7+100-7+325 | prawa i lewa | S11 |
| 4 | 15+250-15+675 | prawa i lewa | S11 |
| 5 | 17+900-18+400 | prawa i lewa | S11 |
| 6 | 0+020-0+260 | prawa | DW167\_3 |
| 7 | 0+020-0+145 | lewa | DW167\_3 |

1. Wody opadowe i roztopowe przed skierowaniem do nieszczelnych zbiorników retencyjnych,
a także wody opadowe i roztopowe retencjonowane w szczelnych zbiornikach - przed odprowadzeniem do odbiorników, podczyszczać w osadnikach poziomych o minimalnej sprawności urządzenia 50% i przepustowości odpowiadającej lub większej niż przepływ maksymalny Qmax charakteryzujący daną zlewnię.
2. Wody opadowe i roztopowe ujmowane z korony drogi S11, przed odprowadzeniem do rzeki Radew, Czarna i Zaspianka, a także ujmowane z terenów projektowanych MOP, przed odprowadzeniem do zbiornika retencyjnego ZB6, a następnie do rowu CK2-97, kierować
do podczyszczania w osadniku poziomym i separatorze lamelowym substancji ropopochodnych, o sprawności odpowiednio min. 50% i min. 99%. Konstrukcja separatorów winna zabezpieczać przed wymywaniem zgromadzonych substancji ropopochodnych i wtórnym zanieczyszczeniem wód opadowych przy przepływie maksymalnym.
3. Na wylocie z kanału do zbiornika retencyjnego ZB23 (km 15+210 S11, strona prawa) oraz na wylocie bezpośrednim do rzeki Radew (km 15+595 S11, strona prawa) zastosować zastawki naścienne.
4. Ścieki sanitarne z projektowanych MOP Niekłonice Zachód i MOP Niekłonice Wschód, odprowadzać do dwóch projektowanych mechaniczno-biologiczno-chemicznych oczyszczalni ścieków, a następnie do rowu drogowego zlokalizowanego w granicach dz. ew. nr 8/19, obr. Giezkowo, gmina Świeszyno. Projektowane oczyszczalnie ścieków komunalnych winny posiadać przepustowość min. 15 m3/d każda i sprawność zapewniającą 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).
5. Wykonać oświetlenie drogi S11/obiektów drogowych w ciągu drogi S11 w odległości nie mniejszej niż 500 m od krawędzi przejść dla zwierząt średnich i dużych. Na odcinkach drogi wymagających oświetlenia i zlokalizowanych w odległości mniejszej niż 500 m od krawędzi przejść dla zwierząt należy zlokalizować lampy na możliwie najniższej wysokości (12 m), ograniczyć moc latarń
do niezbędnego dla zachowania bezpieczeństwa ruchu minimum (dopuszczalnego przez przepisy) oraz zastosować oprawy kierunkowe, ograniczające rozpraszanie strumieni świetlnych na obszary otaczające (poza pasem drogowym).
6. Przejścia dla średnich i dużych zwierząt wyposażyć w ekrany o wysokości 2,4 m; ekrany zlokalizować na obiektach oraz do podstawy najść na długości nie mniejszej niż 50 m od obiektu, w niżej przedstawionych lokalizacjach:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Oznaczenie ekranu** | **Rodzaj ekranu** | **Lokalizacja** | **Długość ekranu (m)** |
| **km początku S11** | **strona** |
| 1 | EPO1L | przeciwolśnieniowy | 5+989 | lewa | 121.00 |
| 2 | EPO1P | przeciwolśnieniowy | 5+989 | prawa | 121.00 |
| 3 | EPO2L | przeciwolśnieniowy | 7+113 | lewa | 122.00 |
| 4 | EPO2P | przeciwolśnieniowy | 7+129 | prawa | 122.00 |
| 5 | EPO3L | akustyczny z funkcją przeciwolśnieniową | 8+416 | lewa | 119.00 |
| 6 | EPO3P | akustyczny z funkcją przeciwolśnieniową | 8+416 | prawa | 119.00 |
| 7 | EPO4L | akustyczny z funkcją przeciwolśnieniową | 15+367 | lewa | 302.00 |
| 8 | EPO4P | akustyczny z funkcją przeciwolśnieniową | 15+367 | prawa | 304.00 |
| 9 | EPO5L | przeciwolśnieniowy | 17+296 | lewa | 108.00 |
| 10 | EPO5P | przeciwolśnieniowy | 17+296 | prawa | 108.00 |
| 11 | EPO6L | przeciwolśnieniowy | 17+925 | lewa | 119.00 |
| 12 | EPO6P | przeciwolśnieniowy | 17+910 | prawa | 120.00 |

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 drogowych, w obszarze położonym na zewnątrz ogrodzenia drogi oraz na najściach na przejścia, nie większe niż 1:3.
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, stalowego lub prefabrykatów betonowych, w obu kierunkach
od projektowanych przejść dla zwierząt, zachowujące szczelność w kontekście zabezpieczenia pasa drogowego przed dostępem herpetofauny, w następujących lokalizacjach:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Kilometraż** | **Droga** | **Strona** | **Powiązane obiekty** |
| 2+012 – 3+234  | S11 | prawa | zintegrowane z przejściem PMZ 2.3, PMZ 2.4, PMZ 2.5, PMZ 2.7,  |
| 0+356 – 0+540 | DP01 WD-3.3 | prawa | wygrodzenie wzdłuż drogi poprzecznej DP01 połączone z wygrodzeniem wzdłuż S11 |
| 2+050 – 3+237 | S11 | lewa | zintegrowane z przejściem PMZ 2.3, PMZ 2.4, PMZ 2.5, PMZ 2.7,  |
| 3+277 – 3+796 | S11 | prawa | zintegrowane z przejściem PMZ 3.3 |
| 3+272 – 3+600 | S11 | lewa | zintegrowane z przejściem PMZ 3.3 |
| 4+282 – 4+598 | S11 | prawa | zintegrowane z przejściem PMZ 4.5 |
| 4+121 – 4+581 | S11 | lewa | zintegrowane z przejściem PZM 4.5 |
| 0+384 – 0+494 | DP02 WD-4.6 | prawa | wygrodzenie wzdłuż drogi poprzecznej DP02 połączone z wygrodzeniem wzdłuż S11 |
| 0+055 – 0+317 | DP02 WD-4.6 | prawa | wygrodzenie wzdłuż drogi poprzecznej DP02 połączone z wygrodzeniem wzdłuż S11, zintegrowane z przejściem PMZ DP02 |
| 0+109 – 0+318 | DP02 WD-4.6 | lewa | wygrodzenie wzdłuż drogi poprzecznej DP02 połączone z wygrodzeniem wzdłuż S11, zintegrowane z przejściem PMZ DP02 |
| 4+629 – 4+875 | S11 | lewa | wzdłuż S11 |
| 4+989 - 5+010 | S11 | prawa | wokół zbiornika na MOP |
| 5+056 - 5+079 | S11 | lewa | wokół zbiornika na MOP |
| 5+561 – 6+617 | S11 | prawa | zintegrowane z obiektem WS-5.7 i przejściem MS-6.1 |
| 5+315 – 6+589 | S11 | lewa | zintegrowane z obiektem WS-5.7 i przejściem MS-6.1 |
| 6+865 – 7+459 | S11 | prawa | zintegrowane z przejściem MS-7.2 |
| 7+054 – 7+300 | S11 | lewa | zintegrowane z przejściem MS-7.2 |
| 8+072 – 9+803  | S11 | prawa | zintegrowane z przejściem: WS-8.5, PMZ 8.5, PMZ 8.8, PMZ 9.1, PMZ 9.3, PMZ 9.4 |
| 8+276 – 9+808 | S11 | lewa | zintegrowane z przejściem: WS-8.5, PMZ 8.5, PMZ 8.8, PMZ 9.1, PMZ 9.3 i PMZ 9.4 |
| 10+008 – 10+575 | S11 | prawa | zintegrowane z przejściem PMZ 10.3 |
| 10+075 – 10+770 | S11 | lewa | zintegrowane z przejściem PMZ 10.3 |
| 11+400 – 11+650 | S11 | prawa | zintegrowane z przepustem PMZ 11.5 |
| 11+400 – 11+650 | S11 | lewa | zintegrowane z przepustem PMZ 11.5 |
| 12+350 – 13+358 | S11 | prawa | zintegrowane z przejściem PMZ 13.3 |
| 0+196 – 0+201 | DP07 WS-13.4 | prawa | wygrodzenie wzdłuż drogi poprzecznej DP07 połączone z wygrodzeniem wzdłuż S11 |
| 12+075 – 13+389 | S11 | lewa | zintegrowane z przejściem PMZ 13.3  |
| 0+054 – 0+130 | DP07 WS-13.4 | prawa | wzdłuż drogi poprzecznej DP07 |
| 13+384 – 13+700 | S11 | prawa | zintegrowane z przejściem PMZ 13.5 |
| 0+087 – 0+098 | DP07 WS-13.4 | lewa | wygrodzenie wzdłuż drogi poprzecznej DP07 połączone z wygrodzeniem wzdłuż S11 |
| 13+427 – 13+595 | S11 | lewa | zintegrowane z przejściem PMZ 13.5 |
| 15+056 – 15+723 | S11 | prawa | zintegrowane z przejściem MS-15.4 |
| 15+138 – 16+082 | S11 | lewa | zintegrowane z przejściem MS-15.4 |
| 17+248 – koniec opracowania | S11 | prawa | zintegrowane z przejściem PZDs-17.1 i MS-18.0 |
| 17+248 – koniec opracowania | S11 | lewa | zintegrowane z przejściem PZDs-17.1 i MS-18.0 |

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

| **Lp.** | **Oznaczenie zbiornika** | **Typ zbiornika** | **Lokalizacja zbiornika** | **Przewidywana** **pow. dna zbiornika [m2]** | **Odbiornik ostateczny** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kilometraż** | **Strona drogi** |
| 1 | ZB1 | retencyjny | szczelny | 2+200 | prawa | 1816 | Rów bez nazwy w km ok. 1+613 |
| 2 | ZB4 | retencyjny | nieszczelny | 3+650 | prawa | 1375 | Rów CH3/2 |
| 3 | ZB5 | retencyjny | szczelny | 4+250 | lewa | 770 | Rów CH3/2 |
| 4 | ZB6 | retencyjny | szczelny | 4+725 | lewa | 3228 | Rów CK2-97 |
| 5 | ZB7 | retencyjny | szczelny | 5+450 | lewa | 1614 | Rów CH1 |
| 6 | ZB8 | retencyjny | szczelny | 6+475 | prawa | 506 | Rów CH1/1 |
| 7 | ZB9 | retencyjny | szczelny | 7+000 | prawa | 876 | Rów C30B |
| 8 | ZB10 | retencyjny | szczelny | 7+325 | prawa | 1378 | Rzeka Czarna |
| 9 | ZB12 | retencyjny | nieszczelny | 8+225 | prawa | 1310 | Rów C20/1 |
| 10 | ZB13 | retencyjny | nieszczelny | 8+640 | prawa | 913 | Rów C20/1 |
| 11 | ZB15 | retencyjny | nieszczelny | 9+180 | prawa | 929 | Rów bez nazwy 11 |
| 12 | ZB16 | retencyjny | szczelny | 10+150 | prawa | 2225 | Rzeka Dopływ spod Gołogóry |
| 13 | ZB18 | retencyjny | nieszczelny | 10+625 | lewa | 2457 | Rzeka Dopływ spod Gołogóry |
| 14 | ZB21 | retencyjny | szczelny | 13+100 | lewa | 3015 | Rzeka Radew |
| 15 | ZB22 | retencyjny | nieszczelny | 0+100 DP07 | prawa | 1001 | Rzeka Radew |
| 16 | ZB23 | retencyjny | nieszczelny | 15+200 | prawa | 2336 | Rzeka Radew |
| 17 | ZB25 | retencyjny | nieszczelny | 15+900 | lewa | 3456 | Rzeka Radew |
| 18 | ZB27 | retencyjny | nieszczelny | 17+850 | prawa | 854 | Rzeka Dopływ z Siereni (Zaspianka) |

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 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
w stosunku do zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego odcinkadrogi S11,tj. odwęzła Koszalin Zachód – węzeł Zegrze Pomorskie (z węzłem), zgodnie
z ww. postanowieniem uzgadniającym Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Szczecinie z dnia 29 czerwca 2021 r., sprostowanym ww. postanowieniem z dnia 22 listopada
2021 r., **odstępuje się od:** 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**

W dniu 22 grudnia 2020 r. do Wojewody Zachodniopomorskiego został złożony wniosek z dnia
22 grudnia 2020 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.: „Zaprojektowanie i budowa drogi S11 Koszalin-Szczecinek. Odcinek 1. węzeł Koszalin Zachód - węzeł Zegrze Pomorskie (z węzłem)”. *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 30 czerwca 2021 r. decyzję Nr 10/2021, znak: AP-4.7820.223-17.2020.MM, o zezwoleniu
na realizację inwestycji drogowej pn.: „Zaprojektowanie i budowa drogi S11 Koszalin-Szczecinek. Odcinek 1. węzeł Koszalin Zachód - węzeł Zegrze Pomorskie (z węzłem)”, zwaną dalej *„decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego”*, oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* odwołanie, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, wniosło S., zwane dalej *„S.”* (pismo z dnia 29 lipca 2021 r. wniesione w tym samym dniu za pośrednictwem platformy ePUAP).

W odwołaniu, wniesionym w terminie, skarżąca organizacja ekologiczna podniosła zarzuty w sprawie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, jak i postępowania zakończonego wydaniem tej decyzji. Ponadto, *S.* zaskarżyło w całości postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 czerwca 2021 r., znak: WST-K.4222.3.2021.BM.5, 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 27 października 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Technologii (Dz. U. z 2021 r. poz. 1945) – 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 *S.*

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 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 2020 r. poz. 1333, 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 20/11 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 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 czerwca
2021 r., znak: WST-K.4222.3.2021.BM.5, uzgadniającym realizację przedsięwzięcia i określającym warunki jego realizacji, zwanym dalej *„postanowienia uzgadniającym”*, sprostowanympostanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 22 listopada 2021 r., znak: WST-K.4222.3.2021.BM.6,
* decyzjami Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 18 grudnia 2020 r., znak: SZ.RUZ.4210.118.2020.PM, znak: SZ.RUZ.4210.106-6.2020.ZK, znak: SZ.RUZ.4210.107-6.2020.ZK, w przedmiocie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego w ramach ww. inwestycji drogowej,
* postanowieniami Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 5 listopada 2020 r., znak: AP-4.7840.4.20-1.2020.MM i z dnia 4 lutego 2021 r., znak: AP-4.7840.4.21-3.2020.MM, w przedmiocie udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych.

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. 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, pismem 12 lutego 2021 r., znak: AP-4.7820.223-2.2020.MM, 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.

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 2021 r. poz. 2373, 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.

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 30 czerwca 2021 r. decyzję Nr 10/2021 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 8 lipca 2021 r. znak: AP-4.7820.223-18.2020.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 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.

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 rozgraniczającą”), 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 15 lutego 2022 r., znak: KW\_1796\_2022\_2H54\_RaK, 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 1/1)].

Z wyjaśnień *inwestora* przedstawionych w ww. piśmie z dnia 15 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” i dokonanych korekt w części opisowej projektu zagospodarowania terenu, wynika, iż działki położone w linii przerywanej koloru żółtego zostały przeznaczone pod projektowane pasy drogowe innych 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. oznaczania
w legendzie do części graficznej pzt) zatwierdzonego *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* wynikało, 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 *rozporządzeniem 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 (por. oświadczenia projektanta i sprawdzającego z dnia 24 listopada 2021 r., znak: PR-784/20-510/MCz-DZ, dostarczone przez *inwestora* przy piśmie z dnia 30 listopada 2021 r., znak: KW\_1606\_2021\_2H54\_RaK).

Przedłożone przez *inwestora* przy ww. piśmie z dnia 15 lutego 2022 r. skorygowane dokumenty projektowe (tj. rysunek nr 02.00 pzt i część opisowa pzt), uwzględnią powyższe wyjaśnienia,
tj. zastąpienie określenia: „pas technologiczny” określeniem: „utwardzenie terenu na potrzeby utrzymania drogi”. Przedłożona przez *inwestora* przy ww. piśmie z dnia 15 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, a przedłożona legenda części rysunkowej projektu zagospodarowania
(ww. rysunek nr 02.00) uwzględnia dodatkowo doprecyzowanie opisu linii przerywanej koloru niebieskiego, poprzez uwzględnienie, iż zakresem tej linii objęte są również działki dla których *inwestor* przedłożył oświadczenie o dysponowaniu nimi na cele budowlane.

Dalej, wyjaśnić należy, iż w orzecznictwie sądowym, jak również w doktrynie prawa administracyjnego, utrwalił się pogląd, że organ odwoławczy rozpatrując ponownie sprawę zobowiązany jest uwzględniać zmiany stanu prawnego i faktycznego sprawy zaistniałe po wydaniu zaskarżonej decyzji organu pierwszej instancji i nie może ograniczyć się tylko do kontroli decyzji organu I instancji (zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 23 września 2010 r., sygn. akt I OSK 1566/09, Lex nr 745088, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z 23 listopada 2010 r., sygn. akt III SA/Gl 1228/10, Lex nr 756450, B. Adamiak [w:] B. Adamiak, J. Borkowski, Kpa. Komentarz, Warszawa 2008, s. 618-619, A. Wróbel [w:] M. Jaśkowska, A. Wróbel, Kpa. Komentarz, Warszawa 2005, s. 796-797). Organ odwoławczy, w ramach swoich uprawnień kontrolnych, ocenia bowiem materiał dowodowy, uwzględniając stan faktyczny stwierdzony w czasie wydania decyzji przez organ w pierwszej instancji, jak i zmiany stanu faktycznego, które zaszły pomiędzy wydaniem decyzji organu pierwszej instancji,
a wydaniem decyzji w postępowaniu odwoławczym.

Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy, zauważyć należy, iż w piśmie z dnia 28 kwietnia
2022 r., znak: KW\_2081\_2022\_2H54\_LuD, *inwestor* wniósł o zmianę na etapie postępowania odwoławczego zapisów *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* w zakresie podanych w tabeli określającej działki z ograniczonym sposobem korzystania, powierzchni trwałych ograniczeń
na działkach nr 92/11 (powstałej z podziału działki nr 92/6), z obrębu Dunowo, nr 93/3 (powstałej
z podziału działki nr 93), z obrębu Dunowo, nr 94/4 i nr 94/10 (powstałych z podziału działki nr 94/3),
z obrębu Dunowo. Wnioskowana zmiana polega na zwiększeniu ustanowionego obszaru ograniczenia trwałego w korzystaniu z nieruchomości odnośnie terenu niezbędnego do konserwacji i usuwania awarii przebudowanej w ramach inwestycji linii elektroenergetycznej. *Inwestor* wyjaśnił, iż wnioskowana korekta wynika z pisma gestora sieci - Polskich Sieci Elektroenergetycznych S.A. z siedzibą
w Konstancinie Jeziornej z dnia 5 kwietnia 2022 r., znak: DE-PZ-WG.727.58.2021.6.

W tym miejscu warto podkreślić, 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.

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. 61 zaskarżonej decyzji dotyczących zakresu przedmiotowej inwestycji.

*Minister* zatwierdził także skorygowane załączniki graficzne do zaskarżonej decyzji w zakresie dotyczącym tomu 1/1 (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 15 lutego 2022 r.

*Minister* uwzględnił także ww. wniosek *inwestora* z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zmianę zapisów w tabeli określającej działki z ograniczonym sposobem korzystania, odnośnie zwiększenia obszaru trwałego ograniczenia w korzystaniu z ww. działek dla zapewnienia niezbędnego obszaru do konserwacji
i usuwania awarii sieci uzbrojenia terenu. *Minister* dokonał także korekty zapisu na str. 58 *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. Dotychczasowy zapis na str. 58 zaskarżonej decyzji był w tym zakresie 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*.

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

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.

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

Niezasadne są zarzuty *S.* 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*, ponadto wprowadzona zmiana powoduje znaczące negatywne oddziaływanie na obszar Natura 2000 „Dolina Radwi Chocieli i Chotli”.

*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 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.

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 ta 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 w pkt VI *decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach* stwierdziła konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Z uzasadnienia *decyzji o środowiskowych uwarunkowania*ch wynika, iż organ środowiskowy stwierdził konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, biorąc pod uwagę w szczególności okoliczność,
iż posiadane na etapie wydawania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* dane na temat przedsięwzięcia i 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*, gdzie w art. 93 ust. 2 pkt 4 ustawodawca wskazał, że 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 stwierdzić, 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 wystąpił także *inwestor*, przekładając, wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, raport o odziaływaniu 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 *S.*, 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 od nich możliwość wniesienia 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*. O tyle zakresu tejże kontroli nie powinno się 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. 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 powyższego należy wskazać, 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 (zezwolenie 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.

Po dokonaniu analizy zatwierdzonego *decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego* projektu budowlanego, *Minister* stwierdził, iż projekt budowlany jest zgodny z *postanowieniem uzgadniającym*
i *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach* (w zakresie nie zmienionym *postanowieniem uzgadniającym*). Okoliczność tą potwierdził także główny projektant inwestycji w oświadczeniu z dnia
30 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. *S.*, w trakcie procedowania ponownej oceny w ramach realizacji wymogu udziału społeczeństwa, mogło wnieść zastrzeżenia. Zarzuty *S.* 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.

Natomiast wnosząc odwołanie od decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, *S.* nie może 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).
To więc, 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 *S.*, iż zmiany parametrów przejścia dla zwierząt dużych, tj. estakady MS-15.4 (skrócenie długości do 201,5 m), zmienione 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.* Bezpodstawne są także twierdzenia skarżącej organizacji ekologicznej, iż skrócenie estakady MS-15.4 nie będzie prawidłowo minimalizować negatywnego wpływu drogi na obszar Natura 2000 „Dolina Radwi, Chocieli i Chotli”.

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 zarówno do kwestii związanych z oddziaływaniem przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 (m.in. rozdz. 5.6.2
- dotyczący wpływu na obszary Natura 2000 oraz rozdz. 5.6.3 - dotyczący oddziaływania
na bioróżnorodność), jak i do kwestii parametrów obiektu MS-15.4 (m.in. rozdz. 6.6 zawierający opis przewidywanych działań, mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze). Natomiast w rozdziale 12 *raportu ooś* porównano przyjęte rozwiązania do wymagań określonych w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*. Na stronie 274 tegoż rozdziału 12, wskazano parametry ww. estakady wg *decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach* oraz podano parametry po analizie uwarunkowań środowiskowych przeprowadzonych na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Po wpływie dokumentacji do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie rozpoczęto weryfikację materiału. Organ środowiskowy prowadził szczegółową weryfikację w zakresie kwestii związanej z oddziaływaniem na obszary Natura 2000 oraz m.in. parametrami obiektu MS-15.4. Organ środowiskowy wzywał autorów *raportu ooś* do złożenia dodatkowych wyjaśnień w tym zakresie.

W uzupełnieniu *raportu ooś* z kwietnia 2021 r. wyjaśniono, iż zgodnie z informacjami przedstawionymi w treści raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach inwestycji, w km 15+417 przewidziano realizację estakady, której parametry dostosowano do lokalnych warunków terenowych
i środowiskowych, przy jednoczesnym obniżeniu projektowanej niwelety drogi (w stosunku do założeń poprzednich etapów proceduralnych) dla uniknięcia zbędnego wynoszenia trasy S11 ponad poziom terenu. Dzięki obniżeniu niwelety trasa nie zostanie w sposób zbędny wyniesiona ponad poziom terenu otaczającego, a co za tym idzie, ograniczeniu ulegnie jej oddziaływanie na lokalny krajobraz, w postaci dominanty. Dzięki obniżeniu niwelety, ograniczona zostanie również ilość potrzebnych do wykonania nasypów oraz powierzchnia zajmowana przez korpus drogowy, co pociąga za sobą redukcję wycinki drzew w granicach obszaru Natura 2000. W ww. uzupełnieniu *raportu ooś* wyjaśniono także,
iż realizacja rzeczonej estakady zgodnie z założeniami projektu budowlanego w pełni zapewnia możliwość migracji wszystkich grup zwierząt w poprzek trasy wzdłuż doliny rzeki Radew i jednocześnie umożliwia zachowanie drożności i funkcjonalności przebiegającego korytarza ekologicznego.
W rzeczonym uzupełnieniu *raportu ooś* stwierdzono, że projektowane aktualnie parametry estakady zapewnią utrzymanie ciągłości dotychczasowych ścieżek migracyjnych o największej intensywności użytkowania przez zwierzęta. W ww. uzupełnieniu *raportu ooś* wskazano także, iż estakada jest zlokalizowana w kluczowym dla występowania obecnych i przyszłych migracji miejscu. Wydłużenie estakady w kierunku północno - zachodnim mogłoby w przyszłości i tak okazać się bezcelowe
ze względu na sąsiedztwo potencjalnych obszarów zagospodarowanych.

Celem obiektywnego określenia, czy obiekt MS-15.4 o parametrach zaproponowanych w przedłożonym *raporcie ooś* zapewni warunki swobodnej migracji wszystkich gatunków zwierząt, w tym zwłaszcza zwierząt dużych, autorzy *raportu ooś* przeanalizowali dostępne dane z monitoringów skuteczności przejść dolnych dla zwierząt dużych pod estakadami o zbliżonych parametrach do obiektu MS-15.4.
W ocenie autorów *raportu ooś*, do tej pory przeprowadzone liczne monitoringi skuteczności tego typu przejść dla zwierząt na drogach krajowych i bogata literatura w tym zakresie stanowi istotny wyznacznik określający prawidłowość doboru parametrów przejścia dla zwierząt (str. 35-37 uzupełnienia *raportu ooś* z kwietnia 2021 r.).

Natomiast w uzupełnieniu *raportu ooś* z maja 2021 r. autorzy *raportu ooś,* w odniesieniu do estakady MS-15.4 wyjaśnili, że jej parametry (tj. długość ok. 550 m) przyjmowane na etapie materiałów
do wniosku o wydanie *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* nie znalazły precyzyjnego uzasadnienia w treści raportu stanowiącego podstawę wydania tej decyzji. W przywołanym dokumencie z etapu wydania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniac*h długość estakady (ok. 550 m) była przedstawiana jako działanie minimalizujące w kontekście przebiegu przez obszar Natura 2000 w celu ochrony siedlisk oraz gatunków będących przedmiotem ochrony tego obszaru - rozpiętość estakady obejmowała wówczas cały odcinek kolizji z obszarem Natura 2000 „Dolina Radwi, Chocieli i Chotli" (PLH320022). Należy tutaj podkreślić, że etap uzyskiwania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* jest co do zasady etapem studialnym bazującym na ogólnych danych i założeniach i został przeprowadzony ok. 10 lat temu. Dodatkowo, na etapie tym nie były jeszcze znane szczegółowe rozwiązania techniczne i wysokościowe, które stanowią przedmiot projektu budowlanego.

Na obecnym etapie projektowym dokonano zarówno identyfikacji aktualnych uwarunkowań środowiskowych, jak i przeprowadzono szczegółową analizę wpływu przyjętych w projekcie budowlanym rozwiązań, w tym realizacji estakady o nowych parametrach. W jej wyniku - jak wyjaśniono
w uzupełnieniu *raportu ooś* z maja 2021 r. - nie stwierdzono znacząco negatywnego oddziaływania
na obszar Natura 2000 (w tym jego integralność), ani na przedmioty jego ochrony. Na wysokości odcinka, gdzie trasa koliduje z obszarem Natura 2000 poza projektowaną obecnie estakadą nie stwierdzono występowania ani siedlisk przyrodniczych, ani stanowisk gatunków stanowiących przedmiot ochrony tego obszaru. Z tego też względu autorzy *raportu ooś* (sporządzonego przez osoby wykwalifikowane jeżeli chodzi o wykształcenie, jak też praktykę przy przygotowywaniu tego rodzaju dokumentu) ocenili, że przyjęte w projekcie budowlanym rozwiązania (w tym parametry estakady) zostały zaprojektowane w dostosowaniu do aktualnie zidentyfikowanych uwarunkowań środowiskowych i są wystarczające dla zapewnienia właściwego stanu ochrony omawianego obszaru Natura 2000.

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 MS-15.4 i jednocześnie brak występowania znacząco negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000 „Dolina Radwi, Chocieli i Chotli”. 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 wydania *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 MS-15.4, 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 uzasadniania *postanowienia uzgadniającego*, bowiem w odwołaniu powołuje się jedynie zapisy ze str. 25 *postanowienia uzgadniającego*. Natomiast to na str. 33, 40-41 *postanowienia uzgadniającego* Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przedstawił szczegółową argumentację odnośnie konieczności skrócenia długości estakady MS-15.4, w stosunku do wymagań zawartych w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, jak również wskazał, iż realizacja inwestycji nie spowoduje zmniejszenia bioróżnorodności w obszarze Natura 2000, tym samym nie będzie znacząco oddziaływać
na ww. obszar.

Przedmiotowa estakada posiadać będzie długość 201,5 m, co oznacza, iż długość obiektu, w stosunku do wymagań zawartych w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, została skrócona o 348,5 m. Tym samym całkowita szerokość przestrzeni dostępnej dla zwierząt wyniesie ok. 180 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 1,5, a projektowana estakada - jak wyjaśnił organ środowiskowy na str. 40 *postanowienia uzgadniającego* - o długości
201,5 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.

*S.* natomiast wysuwa wniosek, iż skrócenie estakady MS-15.4 nie będzie zapewniało swobodnej migracji zwierząt i skutecznie minimalizowało barierowego oddziaływania inwestycji, nie poparty żadnymi dowodami. Jedynie natomiast kontrraportem można byłoby podważyć ustalenia raportu 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 *S.* „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.

*S.* zarzuca także odwołanie się w pkt IV.2 *postanowienia uzgadniającego*
do niewłaściwych zapisów *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*. Punkt IV.2 *postanowienia uzgadniającego* dotyczy parametrów przejść dla zwierząt i odwołuje się do: „poz. 1-12 tabeli w rozdziale III b)” *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, która to część *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* nie dotyczy parametrów, a lokalizacji przejść dla zwierząt. Sam zapis *postanowienia uzgadniającego* w punkcie IV.2 powinien odnosić się do poz. 1-12 tabeli znajdującej się w pkt III a) lit. b) *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*. A zatem w treści pkt IV.2 *postanowienia uzgadniającego* doszło w istocie do omyłki edycyjnej, poprzez wpisanie na str. 8 ww. postanowienia w pkt IV. 2 zapisu:
„W miejsce poz. 1-12 tabeli w rozdziale III b)”, natomiast poprawny zapis winien być następujący:
„W miejsce poz. 1-12 tabeli w pkt III a) lit. b).

Powyższe zostało skorygowane w postanowieniu prostującym Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 22 listopada 2021 r., znak: WST-K.4222.3.2021.BM.6. Zaistniała pomyłka nie jest jednak - wbrew opinii wyrażonej w odwołaniu - „celową manipulacją”, a jedynie omyłką edycyjną, która została skorygowana ww. postanowieniem prostującym z dnia 22 listopada
2021 r.

Z powyższych względów - w punkcie II niniejszej decyzji - *Minister* dokonał korekty reformatoryjnej *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, poprzez uwzględnienie w jej treści wydanego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinieww.postanowienia prostujące z dnia
22 listopada 2021 r.

Odnosząc się do zarzutu *S.* 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, parametrów przejść dla zwierząt, zwłaszcza, że - jak wskazuje skarżąca organizacja ekologiczna - 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; 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. 66-78 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. 78 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. pominiecie 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 II 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 *postanowienie 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. 78 zaskarżonej decyzji. Rzeczone rozstrzygnięcia środowiskowe (tj. *decyzję środowiskową* i *postanowienie uzgadniające*) należy czytać łącznie jako wzajemnie komplementarne
i mające charakter wiążący.

Tym samym nie można się zgodzić z zarzutem *S.*, 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.

Chybiony jest także zarzut *S.* 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* rygoru natychmiastowej wykonalności.

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 uzasadnianą interesem społecznym i gospodarczym przemawiającymi za nadaniem decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, która została następnie przytoczona na str. 87 *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 S-11 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 roku 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 *S.* 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 1/1 - 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.