



MINISTERSTWO
ROZWOJU

DEPARTAMENT LOKALIZACJI
INWESTYCJI

P. W. Gonińca

Data: 24 kwietnia 2020 r.
Znak sprawy: DLI-I.7621.6.2019.SG.31
(DLI-I.4621.2.2018)



Wg rozdzielnika

Działając na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 256) i art. 11f ust. 3 i 6 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1474, z późn. zm.), przekazuję w załączeniu obwieszczenie – wraz z załącznikiem, tj. informacją o przetwarzaniu danych osobowych – informujące o wydaniu przez Ministra Rozwoju decyzji z dnia 26 marca 2020 r., znak: DLI-I.7621.6.2019.SG.30 (DLI-I.4621.2.2018), utrzymującej w mocy decyzję Wojewody Łódzkiego Nr 39/18 z dnia 5 marca 2018 r., znak: IR-II.7820.16.2017.SA/RP, zezwalającej na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie zatok autobusowych wraz z ciągami pieszymi w ciągu drogi krajowej nr 42 na odcinku od km 141+225 do km 167+500 Radomsko – Strzelce.

Jednocześnie przekazują ww. decyzję Ministra Rozwoju decyzji z dnia 26 marca 2020 r., znak: DLI-I.7621.6.2019.SG.30 (DLI-I.4621.2.2018).

Proszę o opublikowanie obwieszczenia wraz z ww. załącznikiem na okres 14 dni, na tablicy ogłoszeń oraz w urzędowym publikatorze teleinformatycznym – Biuletynie Informacji Publicznej urzędu.

Ponadto zwracam się o potwierdzenie faktu upublicznienia przedmiotowego obwieszczenia.

NACZELNIK WYDZIAŁU
Noceń
Aleksandra Noceń

Załączniki: 2 (zgodnie z treścią pisma).

Otrzymują:

1. Urząd Gminy Kodrab,
2. Urząd Gminy Masłowice,
3. Urząd Gminy Radomsko,
4. Urząd Miasta Radomsko,
5. A/a.

Pismo przygotowała: Paulina Socha

E-mail: paulina.socha@mr.gov.pl

Telefon: (22) 522 52 07



MINISTER
ROZWOJU

Znak sprawy: DLI-I.7621.6.2019.SG.30
(DLI-I.4621.2.2018)

OBWIESZCZENIE

Na podstawie art. 11f ust. 3 i 6 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1474, z późn. zm.) oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 256),

Minister Rozwoju

zawiadamia, że wydał decyzję z dnia 26 marca 2020 r., znak: DLI-I.7621.6.2019.SG.30 (DLI-I.4621.2.2018), utrzymującą w mocy decyzję Wojewody Łódzkiego Nr 39/18 z dnia 5 marca 2018 r., znak: IR-II.7820.16.2017.SA/RP, zezwalającą na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie zatok autobusowych wraz z ciągami pieszymi w ciągu drogi krajowej nr 42 na odcinku od km 141+225 do km 167+500 Radomsko – Strzelce.

W związku z wprowadzonym na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanem epidemii [rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz. U. poz. 491)] strony w sprawie mogą zapoznać się z treścią ww. decyzji z dnia 26 marca 2020 r. w Ministerstwie Rozwoju w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4/6, po wcześniejszym uzgodnieniu drogą telefoniczną (tel. 022 522 52 00) lub drogą elektroniczną, po uprzednim wysłaniu prośby na adres: sekretariatDLI@mr.gov.pl o przekazanie kopii tej decyzji na adres poczty elektronicznej wnoszącego podanie.

Ponadto należy wskazać, iż właściwym w przedmiotowej sprawie – stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju (Dz. U. z 2019 r., poz. 2261) – jest obecnie Minister Rozwoju.

Załącznik: informacja o przetwarzaniu danych osobowych.

MINISTER ROZWOJU
z up. 
Aleksandra Nocer
Naczelnik Wydziału

Informacja o przetwarzaniu danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. U. L 119 z 4 maja 2016, z późn. zm.), zwanego dalej „RODO”, informuję, że:

1. Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Minister Rozwoju z siedzibą w Warszawie, przy Placu Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa, tel. +48 22 262 90 00.
2. Dane kontaktowe do Inspektora Ochrony Danych w Ministerstwie Rozwoju: Inspektor Ochrony Danych, Ministerstwo Rozwoju, Plac Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa, adres e-mail: iod@mpit.gov.pl.
3. Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane na podst. art. 6 ust. 1 lit. c RODO, tj. wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze, w celu prowadzenia postępowań administracyjnych realizowanych na podst. przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256), dalej „KPA”, oraz w związku z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474, z późn. zm.).
4. Podanie danych osobowych jest wymogiem ustawowym.
5. W związku z przetwarzaniem Pani/Pana danych osobowych, w celu wskazanym powyżej, Pani/Pana dane mogą być udostępnione innym odbiorcom lub kategoriom odbiorców. Odbiorcami danych mogą być:
 - a) strony i inni uczestnicy postępowania administracyjnego w rozumieniu przepisów KPA;
 - b) organy władzy publicznej oraz podmioty wykonujące zadania publiczne lub działające na zlecenie organów władzy publicznej, w zakresie i w celach, które wynikają z przepisów powszechnie obowiązującego prawa;
 - c) inne podmioty, w tym dostawcy usług informatycznych, które na podstawie stosownych umów podpisanych z Ministerstwem Rozwoju, przetwarzają dane osobowe, dla których Administratorem jest Minister Rozwoju.
6. Odbiorcą Pani/Pana danych osobowych jest również Wojewoda Podlaski, w związku z korzystaniem przez Administratora z systemu elektronicznego zarządzania dokumentacją (EZD PUW).
7. Pani/Pana dane osobowe będą przechowywane przez okres niezbędny do realizacji celu ich przetwarzania, nie krócej niż okres wskazany w przepisach o archiwizacji tj. ustawie z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. 2020 r. poz. 164).
8. Przysługuje Pani/Panu:
 - a) prawo do żądania od Administratora dostępu do treści swoich danych osobowych oraz informacji o ich przetwarzaniu;
 - b) prawo do ich sprostowania, jeśli są błędne lub nieaktualne, a także uzupełnienia jeżeli są niekompletne;
 - c) prawo żądania ograniczenia przetwarzania, z zastrzeżeniem art. 2a § 3 KPA - wystąpienie z żądaniem nie wpływa na tok i wynik postępowania.
9. Pani/Pana dane osobowe nie będą przekazywane do państwa trzeciego.
10. Pani/Pana dane nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym również profilowaniu.
11. W przypadku powzięcia informacji o niezgodnym z prawem przetwarzaniu w Ministerstwie Rozwoju Pani/Pana danych osobowych, przysługuje Pani/Panu prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego właściwego w sprawach ochrony danych osobowych, tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa.



MINISTER
ROZWOJU

Data: 26 marca 2020 r.
Znak sprawy: DLI-I.7621.6.2019.SG.29
(DLI-I.4621.2.2018)

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096, 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 (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474, z późn. zm.), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, po rozpatrzeniu odwołania Pana Krzysztofa Dukalskiego, Pana Grzegorza Zająca, Pana Janusza Nowaka, Pani Danuty Nowak, Pana Wincentego Jakóbczyka, Pani Elżbiety Nowickiej, Pana Konrada Janca, Pana Tadeusza Łuszczynskiego, Pani Mirosławy Niepsuj, Pani Ewy Piechowicz oraz Pani Leokadii Chybowskiej od decyzji Wojewody Łódzkiego Nr 39/18 z dnia 5 marca 2018 r., znak: IR-II.7820.16.2017.SA/RP, zezwalającej na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie zatok autobusowych wraz z ciągami pieszymi w ciągu drogi krajowej nr 42 na odcinku od km 141+225 do km 167+500 Radomsko – Strzelce,

utrzymuję w mocy zaskarżoną decyzję.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 6 listopada 2017 r., uzupełnionym w trakcie prowadzonego postępowania, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zwany dalej „*inwestorem*”, reprezentowany przez Pana Czesława Polednioka, wystąpił do Wojewody Łódzkiego z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa zatok autobusowych wraz z ciągami pieszymi w ciągu drogi krajowej nr 42 na odcinku od km 141+225 do km 167+500 Radomsko – Strzelce”.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie, Wojewoda Łódzki wydał w dniu 5 marca 2018 r. decyzję Nr 39/18, znak: IR-II.7820.16.2017.SA/RP, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Łódzkiego*”, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie zatok autobusowych wraz z ciągami pieszymi w ciągu drogi krajowej nr 42 na odcinku od km 141+225 do km 167+500 Radomsko – Strzelce.

Od *decyzji Wojewody Łódzkiego* odwołanie, za pośrednictwem organu I instancji, wnieśli: Pan Krzysztof Dukalski, Pan Grzegorz Zając, Pan Janusz Nowak, Pani Danuta Nowak, Pan Wincenty Jakóbczyk, Pani Elżbieta Nowicka, Pan Konrad Janiec, Pan Tadeusz Łuszczynski, Pani Mirosława Niepsuj oraz Pan Ryszard Chybowski.

W odwołaniu z dnia 10 kwietnia 2018 r. [nadanym w placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 2188, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo pocztowe*”, w dniu 11 kwietnia 2018 r.], Pan Krzysztof Dukalski nie zgodził się z projektowaną, na części jego nieruchomości, lokalizacją zatoki. Uzasadniając powyższe, skarżący wskazał, iż planowana zatoka ma się znajdować 10 cm od studni stanowiącej ujęcie wody pitnej. Skarżący wyraził obawę, iż zatrzymujące się w zatoce autobusy, spowodują zarwanie studni oraz zatrucie wody. Jak dalej wyjaśnił skarżący, z powyższymi wątpliwościami zwrócił się do *inwestora*, który udzielił co prawda odpowiedzi, jednakże zdaniem skarżącego, brak w niej informacji w sprawie zagrożenia zarwania czy zanieczyszczenia studni. W przypadku podtrzymania stanowiska przez *inwestora*, skarżący wniósł o przeprowadzenie wnikliwej analizy tej kwestii przez biegłych.

Ponadto skarżący podniósł, iż zatoka autobusowa została tak zlokalizowana, że jej koniec znajduje się w całości w jedynej bramie wjazdowej na jego posesję, co będzie utrudniać wjazd na nią.

W dalszej części odwołania, Pan Krzysztof Dukalski poinformował, iż w sytuacji nieuwzględnienia jego żądań, gotowy jest do odsprzedania całej działki wraz z budynkiem, gdyż w jego ocenie zamieszkiwanie w sąsiedztwie zatoki autobusowej, będzie niemożliwe.

Pan Grzegorz Zając odwołaniem z dnia 10 kwietnia 2018 r., nadanym w placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe* w dniu 11 kwietnia 2018 r., zaskarżył *decyzję Wojewody Łódzkiego* w zakresie, w jakim zatwierdza ona projekt podziału nieruchomości stanowiącej działkę ewidencyjną nr 517 położoną w miejscowości Masłowice. Jak podniósł skarżący, podziału ww. działki dokonano bez jakichkolwiek ustaleń z jej właścicielem. Zdaniem skarżącego zaproponowany podział uniemożliwi uprawę i utrzymanie działki w dobrej kulturze rolniczej. Ponadto, jak wskazał skarżący, zaprojektowanie zatoki autobusowej w aktualnym miejscu, spowoduje brak możliwości dojazdu do części działki, gdyż na wysokości ww. zatoki znajduje się słup energetyczny. Mając powyższe na uwadze, skarżący zwrócił się z prośbą o przesunięcie zatoki autobusowej o ok. 30 m od samego klina, tak aby znajdowała się na początku działki.

Pismem z dnia 11 kwietnia 2018 r., nadanym w placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe* w tym samym dniu, Pan Janusz Nowak i Pani Danuta Nowak zaskarżyli *decyzję Wojewody Łódzkiego*, nie wyrażając zgody na realizację zatoki autobusowej na nieruchomościach stanowiących działki ewidencyjne nr 594 i 634 z obrębu Strzelce Małe, będących ich własnością.

Pan Wincenty Jakóbczyk pismem z dnia 10 kwietnia 2018 r., wniesionym osobiście w siedzibie Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi w dniu 11 kwietnia 2018 r., zaskarżył *decyzję Wojewody Łódzkiego* w zakresie nieruchomości stanowiącej działkę ewidencyjną nr 825 położoną w obrębie 0017 w miejscowości Strzelce Małe, gmina Masłowice. Skarżący zarzucił naruszenie art. 7 *kpa*, poprzez nieuwzględnienie słusznego interesu obywateli. Uzasadniając wniesione odwołanie skarżący wskazał, iż inwestycja drogowa nie może naruszać dobra i mienia osoby nim władającej w taki sposób, aby stała się uciążliwa dla codziennego funkcjonowania.

Dalej skarżący poinformował, iż planowana zatoka autobusowa będzie realizowana na szerokości około 3 m i długości 60 m na terenie jego działki, w miejscu usytuowania wjazdu na jego posesję. Skarżący poinformował, iż prowadzi gospodarstwo rolne i wyjeżdża maszynami rolniczymi na drogę, co w sytuacji tak umiejscowionej zatoki – w jego ocenie - będzie powodować spore utrudnienia w sprawnym prowadzeniu działalności rolniczej. Skarżący powołując się na art. 49 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo o ruchu drogowym*”, wskazał, iż umiejscowienie zatoki przed wjazdami na posesje będzie powodować naruszenie prawa w powyższym zakresie. W dalszej kolejności skarżący podniósł, iż omawiana inwestycja skutkować będzie spadkiem wartości nieruchomości i brakiem możliwości realizacji w przyszłości na ww. działce jakiegokolwiek działalności lub rozbudowy.

Mając powyższe na uwadze, skarżący zaproponował zmianę lokalizacji zatoki autobusowej, polegającą na jej przesunięciu, w taki sposób, aby nie utrudniała wjazdu i wyjazdu z posesji zgodnie z prawem.

Pani Elżbieta Nowicka pismem z dnia 10 kwietnia 2018 r., nadanym w placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe* w tym samym dniu, zaskarżyła *decyzję Wojewody Łódzkiego*, wnosząc o jej uchylenie w całości.

Skarżąca wyjaśniła, iż zaskarżoną decyzją wydzielono z terenu jej posesji działkę nr 289/1 o powierzchni 0,0090 ha, na której *inwestor* zaplanował wybudowanie zatoki autobusowej, w miejscu, w którym aktualnie znajduje się wybetonowane przydomowe szambo. Pani Elżbieta Nowicka dodała, iż na terenie gminy Masłowice brak jest sieci kanalizacyjnej, a z drugiej strony domu zlokalizowana jest studnia, będąca jedynym źródłem wody pitnej w gospodarstwie. Z tego względu trudno będzie – w ocenie skarżącej - wyznaczyć na jej posesji miejsce na wybudowanie nowej instalacji kanalizacyjnej, co spowoduje że zostanie jej pozbawiona.

Pismem z dnia 17 grudnia 2018 r. Pani Elżbieta Nowicka poinformowała, iż szambo znajdujące się na jej działce zostało wybudowane 31 lat temu. W związku z tym, że w owym czasie nie była wymagana rejestracja tego typu instalacji, przedmiotowe szambo nie figuruje w ewidencji. Na dowód istnienia rzeczonoego szamba, skarżąca przedłożyła kopie faktury za wywóz nieczystości płynnych z 2012 r. oraz kopie protokołu z oględzin nieruchomości – inwentaryzacji naniesień na działce przeznaczonej pod budowę zatok autobusowych wraz z ciągami pieszymi w ciągu drogi krajowej nr 42 na odcinku od km 141+225 do km 167+500 Radomsko – Strzelce, sporządzony w dniu 10 kwietnia 2018 r.

Odwołaniem z dnia 7 kwietnia 2018 r., nadanym w placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe* w dniu 9 kwietnia 2018 r., Pan Konrad Janiec zaskarżył *decyzję Wojewody Łódzkiego*, informując, iż nie wyraża zgody na realizację omawianej inwestycji drogowej na stanowiącej jego własność działce nr 642 z obrębu Strzelce Małe, w proponowanym przez *inwestora* kształcie.

W ocenie skarżącego, planowanie inwestycji objętej zaskarżoną decyzją odbyło się w sposób pochopny i sprzeczny z zasadami dobrego współzycia społecznego Państwa z obywatelem. Skarżący podniósł, iż mimo jego propozycji przesunięcia inwestycji o kilkanaście metrów, nikt nie rozpoznał sytuacji w terenie. Zdaniem skarżącego, ulokowanie inwestycji w odległości 2 - 3 m od domu mieszkalnego, jest nieprzemyślanym działaniem *inwestora*, gdyż taki projekt zagraża zdrowiu i życiu mieszkających tam ludzi.

Oddzielnymi pismami z dnia 11 kwietnia 2018 r., nadanymi w placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe* w dniu 12 kwietnia 2018 r., Pan Tadeusz Łuszczynski i Pani Mirosława Niepsuj wnieśli odwołanie od *decyzji Wojewody Łódzkiego*.

Skarżący nie wyrazili zgody na realizację inwestycji w planowanym miejscu oraz wnieśli o:

- 1) zwrócenie się do właściwej miejscowo Komendy Powiatowej Policji w celu uzyskania opinii co do lokalizacji zjazdu w miejscowości Strzelce Małe (działka nr 880/4), w szczególności co do celowości zmiany dotychczasowego położenia zjazdu i zagrożenia, jakie wiążą się z umiejscowieniem zjazdu na najmniejbezpiecznym odcinku, na którym od początku wykonania drogi obowiązuje zakaz wyprzedzania,
- 2) przedstawienia uzasadnienia i kalkulacji kosztów zmiany dotychczasowego położenia zjazdu,
- 3) przedstawienie kalkulacji wysokości należnych odszkodowań dla właścicieli nieruchomości, na których ma być zlokalizowany zjazd, w tym koszt wykupu nieruchomości, odszkodowania w związku z uszkodzeniem ogrodzenia, bramy zjazdowej oraz koniecznością przebudowy sieci wodno-kanalizacyjnej,
- 4) ustalenia stopnia zagrożenia dla życia i zdrowia Pani Danuty Łuszczynskiej zamieszkałej na działce nr 880/1, związanego z realizacją inwestycji w zamierzonym miejscu, np. utrudnienie dojazdu pojazdów pogotowia ratowniczego.

Pismem z dnia 10 kwietnia 2018 r., nadanym w placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe* w dniu 11 kwietnia 2018 r., uzupełnionym pismem z dnia 27 kwietnia 2018 r., Pan Ryszard Chybowski wniósł odwołanie od *decyzji Wojewody Łódzkiego*.

Skarżący podniósł, iż w związku z przebudową wjazdu i przesunięciem ogrodzenia, zostaje pozbawiony możliwości wjazdu na pole uprawne. Skarżący nie zgodził się z przedstawionymi mu wyjaśnieniami *inwestora*, przedstawionymi w trakcie postępowania przed organem I instancji, iż słup energetyczny na działce nr 88 z obrębu 0050 Radomsko, nie koliduje z bramą i wjazdem na posesję. Jak wskazał skarżący, rozkraka słupa energetycznego, mierzona przy ziemi, znajduje się w odległości 3,3 m od bramy. W związku z powyższym, skarżący wniósł o przeprowadzenie konsultacji z zakładem energetycznym celem ustalenia możliwości przestawiania słupa energetycznego w innym kierunku lub wymiany słupa na pojedynczy. Ponadto skarżący podniósł, iż zabranie części terenu pod zatokę autobusową spowoduje przesunięcie bramy wjazdowej i skrócenie wjazdu, a w konsekwencji uniemożliwi swobodne korzystanie z własności. Dodał ponadto, iż o likwidację lub przesunięcie słupa energetycznego znajdującego się przy samej bramie wjazdowej, wnioskował na etapie postępowania

przed organem I instancji. Skarżący nadmienił także, iż nie był informowany o tym, jak przedstawiają się inne aspekty przedmiotowej sprawy, w tym np. kwestie drzew, nasadzeń i nowego ogrodzenia. Do wniesionego odwołania skarżący załączył fragment mapy przedstawiającej dotychczasowy i nowy wjazd na jego posesję.

W związku z uzyskaną przez organ odwoławczy informacją, że skarżący – Pan Ryszard Chybowski zmarł, organ mając na uwadze treść art. 30 § 4 *kpa*, zgodnie z którym w sprawach dotyczących praw zbywalnych lub dziedzicznych w razie zbycia prawa lub śmierci strony w toku postępowania na miejsce dotychczasowej strony wstępują jej następcy prawni, podjął czynności mające na celu ustalenie następców prawnych ww. zmarłego. W konsekwencji, organ odwoławczy ustalił, iż następcami ww. zmarłego – Pana Ryszarda Chybowskiego, są Pani Leokadia Chybowska oraz Pani Ewa Piechowicz.

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie - stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju (Dz.U. z 2019 r. poz. 2261) - jest obecnie Minister Rozwoju, 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, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez Wojewodę Łódzkiego, w tym zbadał poprawność postępowania organu I instancji oraz poprawność wydanej przez niego *decyzji Wojewody Łódzkiego*, jak również rozpoznał zarzuty podniesione względem tej decyzji.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, do wniosku załączono mapę w skali 1:500, na której przedstawiono proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu. Ponadto, przedstawiono analizę powiązania projektowanej drogi z innymi drogami publicznymi, dołączono mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości oraz określono zmiany w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 5 *specustawy drogowej*, do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej *inwestor* dołączył projekt budowlany wraz z opiniami, uzgodnieniami, pozwoleniami oraz dokumentami wymaganymi przepisami szczególnymi. Projekt został wykonany i sprawdzony przez osoby spełniające warunki, o których mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r. poz. 1186, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą 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:

- ostateczną decyzją Starosty Powiatu Radomszczańskiego z dnia 22 sierpnia 2017 r., znak: PŚI.6341.1.35.2017, w przedmiocie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego, zwaną dalej „*pozwoleniem wodnoprawnym*”.

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 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1935), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie 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*, jak i wymagane przepisami odrębnymi akty administracyjne, tj. *pozwolenie wodnoprawne*.

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 Łódzkiego postępowanie w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje.

W ocenie organu II instancji, Wojewoda Łódzki prawidłowo poinformował strony o wszczętym postępowaniu, podał jego podstawę prawną, poinformował strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z tą dokumentacją, a zatem należycie i wyczerpująco poinformował strony o okolicznościach faktycznych i prawnych, będących przedmiotem postępowania administracyjnego, które mogły mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków.

Wojewoda Łódzki, pismem z dnia 5 stycznia 2018 r., znak: IR-II.7820.16.2017.SA, 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 Łódzkim Urzędzie Wojewódzkim w Łodzi, w Urzędzie Gminy Masłowice, Urzędzie Gminy Kodrąb, Urzędzie Gminy Radomsko oraz Urzędzie Miasta Radomsko, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów oraz w prasie lokalnej. W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Łódzki wydał w dniu 5 marca 2018 r. decyzję Nr 39/18 o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji drogowej.

Zgodnie z art. 11f ust. 3 *specustawy drogowej*, Wojewoda Łódzki doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz zawiadomił o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń w Łódzkim Urzędzie Wojewódzkim w Łodzi, w Urzędzie Gminy Masłowice, Urzędzie Gminy Kodrąb, Urzędzie Gminy Radomsko oraz Urzędzie Miasta Radomsko, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów oraz w prasie lokalnej. Dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Łódzkiego* organ I instancji poinformował o wydaniu decyzji w drodze zawiadomienia z dnia 20 marca 2018 r., znak: IR -II.7820.16.2017.SA/RP, 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 Łódzkiego* czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 11f ust. 1 *specustawy drogowej*, zawiera bowiem wszystkie niezbędne elementy określone w tym przepisie.

Zaskarżona *decyzja Wojewody Łódzkiego* określa również termin wydania nieruchomości, opróżnienia lokali oraz innych pomieszczeń, o którym mowa w art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Łódzkiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej* – terminu wydania nieruchomości na 120 dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (najkrótszy dopuszczalny termin).

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

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

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

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

W tym miejscu zasadnym jest również przywołanie stanowiska przedstawionego przez skład siedmiu sędziów Naczelnego Sądu Administracyjnego w postanowieniu z dnia 17 grudnia 2014 r., sygn. akt II OPS/2/14, odmawiającym podjęcia, z wniosku Rzecznika Praw Obywatelskich, uchwały mającej na celu wyjaśnienie przepisów prawnych, których stosowanie wywołało rozbieżności w orzecznictwie sądów administracyjnych, „Czy przesłanki niezbędności i celowości realizacji inwestycji publicznej w kształcie przedstawionym przez inwestora, mieszczą się w zakresie oceny przez organ administracji publicznej wniosku inwestora o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (art. 11a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych - Dz. U. z 2013 r., poz. 687 ze zm.), pod kątem spełniania przez ten wniosek dopuszczalności wyłączenia w rozumieniu art. 21 ust. 2 Konstytucji RP i art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r., poz. 518 ze zm.)”. Według Sądu, Rzecznik Praw Obywatelskich w istocie rzeczy przedstawił do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne, które dotyczy istotnego problemu konstytucyjnego, co do tego w jaki sposób ma być oceniana dopuszczalność pozbawienia własności z uwagi na cele publiczne (art. 21 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483, z późn. zm.), zwanej dalej „*Konstytucją RP*”, i art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce

nieruchomościami [Dz. U. z 2018 r. poz. 2204, z późn. zm.], zwanej dalej „ustawą o gospodarce nieruchomościami”) w sprawie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

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

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

Wobec powyższego, pismami z dnia 15 maja 2018 r., znak: DLI-1.4621.2.2018.SG.2, z dnia 26 czerwca 2018 r., znak: DLI-1.4621.2.2018.SG.5, oraz z dnia 15 stycznia 2019 r., znak: DLI-1.4621.2.2018.SG.17, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji drogowej poruszonych w odwołaniach przez skarżących.

Pismami z dnia: 30 maja 2018 r., znak: L.dz. Mosty 2018/05/01531, 6 lipca 2018 r., znak: L.dz. Mosty 2018/07/00294, 28 stycznia 2019 r., znak: L.dz. Mosty 2019/01/01730, *inwestor* odniósł się do uwag stron skarżących wskazując, iż w jego ocenie nie zasługują one na uwzględnienie.

Powyższe stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał stronom skarżącym przy pismach z dnia: 26 czerwca 2018 r., znak: DLI-1.4621.2.2018.SG.4, 25 lipca 2018 r., znak: DLI-1.4621.2.2018.SG.6, zawiadamiając jednocześnie, stosownie do art. 10 *kpa*, o prawie wypowiedzenia się, w terminie 7 dni od dnia doręczenia pisma, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przeglądania akt sprawy.

Z powyższego uprawnienia skorzystał Pan Konrad Janiec, przedkładając pismo z dnia 12 września 2018 r., w którym ponowił wniosek o zmianę lokalizacji przystanku autobusowego. Jak wskazał skarżący, proponowana lokalizacja przystanku autobusowego w istniejącym miejscu oznaczonej D-15 i oznakowaniem poziomym P-17 niezgodna jest ze stanem faktycznym. Na poparcie powyższego skarżący przedłożył dokumentację fotograficzną. Pan Konrad Janiec dodał, iż aktualnie przystanek znajduje się o ok. 100 m od lokalizacji opisanej w dokumentacji projektowej, i wnioskuje o jego

pozostawianie w tym miejscu. W ocenie skarżącego, takie rozwiązanie pozwoli na uniknięcie dodatkowych kosztów inwestycyjnych związanych z przesunięciem istniejącego ogrodzenia i pozwoli na normalne funkcjonowanie rodziny skarżącego w granicach posesji.

Pismem z dnia 9 listopada 2018 r., znak: DLI-1.4621.2.2018.SG.11, organ odwoławczy, działając na podstawie art. 136 *kpa*, przekazał *inwestorowi* kopię pisma Pana Konrada Jańca z dnia 12 września 2018 r. wraz z kopią załączników, i wezwał do wypowiedzenia się w sprawie podniesionych przez skarżącego zastrzeżeń w przedmiocie lokalizacji planowanej inwestycji.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie, *inwestor* przy piśmie z dnia 22 listopada 2019 r., znak: L.dz. Mosty 2018/11/01013, przesłał wyjaśnienia odnoszące się do zagadnień poruszonych w piśmie z dnia 12 września 2018 r.

Organ odwoławczy pismem z dnia 29 listopada 2018 r., znak: DLI-I.4621.2.2018.SG.14, przekazał, na podstawie art. 9 *kpa*, Panu Konradowi Janiec ww. stanowisko *inwestora*, zawiadamiając stosownie do treści art. 73 *kpa*, o możliwości zapoznania się z całością dokumentacji zgromadzonej w sprawie.

Pismem z dnia 14 czerwca 2019 r., znak: DLI-I.4621.2.2018.SG.22, organ odwoławczy zawiadomił o zakończeniu postępowania wyjaśniającego, umożliwiające wydanie rozstrzygnięcia w przedmiotowej sprawie, oraz poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się z aktami sprawy osobiście lub przez pełnomocnika, jak i o możliwości wypowiedzenia się, przed wydaniem rozstrzygnięcia, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Z możliwości wypowiedzenia się do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań strony postępowania nie skorzystały.

Odnosząc się do zarzutów przedstawionych przez skarżące strony, *Minister* uznał je za niezasadne z przyczyn, o których szczegółowo jest mowa w dalszej części niniejszej decyzji.

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

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

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

Przepisy *specustawy drogowej* nie zobowiązują również *inwestora* do przedstawienia różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji i nie ma on obowiązku uwzględniać oczekiwań stron

postępowania. Organy orzekające w niniejszej sprawie nie posiadały kompetencji do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji, czy też do zmiany proponowanych rozwiązań, co do jej przebiegu. Gospodarzem projektu jest tylko *inwestor*, organ wydający decyzję w oparciu o przedłożony projekt nie jest uprawniony do ingerowania w jego założenia, w tym w przebieg inwestycji liniowej.

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

Zauważyć również należy, iż w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zarówno wojewoda, jak i organ odwoławczy, badają zgodność z prawem wniosku inwestora, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. Z samej bowiem istoty przedsięwzięcia drogowego, będącego inwestycją liniową, wynika ingerencja w prawa przysługujące innym podmiotom w stosunku do nieruchomości objętych projektowaną inwestycją. Z omawianej ingerencji wynikać mogą z kolei inne utrudnienia dla podmiotów dotychczas wykorzystujących daną nieruchomość w określony sposób. Nie oznacza to jednak, że taka decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej jest wadliwa.

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

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

Inaczej mówiąc, w odniesieniu do przepisów *specustawy drogowej* stosuje się rzymską paremię *dura lex, sed lex* („surowe prawo, ale jednak prawo”).

Mając na uwadze wyżej opisaną systemową charakterystykę decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, w tym stanowisk *inwestora*, jak również zarzutów zawartych w odwołaniach i uzupełniających je pismach, *Minister* stwierdza, że objęcie działek skarżących stron przedmiotową inwestycją, w sposób wskazany we wniosku *inwestora* nie narusza prawa, a rozwiązania projektowe zatwierdzone w *decyzji Wojewody Łódzkiego* są prawidłowe.

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

Z akt sprawy, w tym wyjaśnień *inwestora* zawartych w ww. piśmie z dnia 30 maja 2018 r. wynika, iż celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa w ciągu drogi krajowej nr 42. Inwestycja ta ma zapewnić bezpieczne poruszanie się pieszych oraz zapewnić dojście do przystanków autobusowych. Powyższe planuje się osiągnąć poprzez budowę zatok autobusowych z dojściami, przebudowę odwodnienia, budowę oświetlenia i budowę bezpiecznych przejść dla pieszych.

Jednocześnie w celu ograniczenia zajęcia działek niezbędnych dla realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej, na całej długości omawianego zamierzenia przewidziano budowę kanalizacji deszczowej pod zatokami, tym samym rezygnując z budowy rowów otwartych, wymuszających większe zajęcia nieruchomości.

Odnosząc się do przedstawionych w odwołaniach propozycji skarżących, co do lokalizacji przedmiotowej inwestycji drogowej według zaprezentowanych przez nich koncepcji, podkreślić należy, o czym była już mowa powyżej, że w świetle przepisów *specustawy drogowej*, organy nie mają uprawnienia do oceny racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej toczy się na wniosek zarządcy drogi, którym to wnioskiem organ administracji jest związany. Regulacja zawarta w *specustawie drogowej* wskazuje na związanie organu określeniem linii rozgraniczających teren.

Przepisy *specustawy drogowej* nie zobowiązują *inwestora* do przedstawienia różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji, stąd też ocena organów ogranicza się wyłącznie do zgodności z prawem takiego wariantu, jaki przedstawił wnioskodawca. Tym samym brak jest podstaw do badania alternatywnych wariantów realizacji inwestycji drogowej. Zdaniem *Ministra*, przyjęcie stanowiska skarżących stron, jakoby organ orzekający w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej posiadał uprawnienia w zakresie badania alternatywnych wariantów przeprowadzenia inwestycji liniowej oraz badania indywidualnych skutków ingerencji w prawo własności z punktu widzenia swobody jego wykonywania względem pozostawionych części podzielonych działek, doprowadziłoby do paraliżu inwestycyjnego.

Powyższe spowodowałoby bowiem konieczność zamawiania przez organ administracji, przed wydaniem rozstrzygnięcia, wielu ekspertyz specjalistycznych z różnych dziedzin, w tym np. z zakresu projektowania inwestycji liniowych. Przypomnieć zaś należy, iż wolą ustawodawcy ustanawiającego szczególne reguły dotyczące inwestycji w zakresie dróg publicznych było przyspieszenie procesu inwestycyjnego.

Rolą orzekających w sprawie organów jest sprawdzenie kompletności wniosku *inwestora* w świetle wymogów ustawowych oraz czy koncepcja składającego wniosek mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Tylko w przypadku stwierdzenia przez organy, że kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku narusza określony przepis prawa, zobowiązuje te organy do odmowy wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Taka sytuacja – w odniesieniu do interesu prawnego skarżących - nie miała miejsca w niniejszej sprawie.

Zawarty w art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej* obowiązek uwzględnienia uzasadnionych (co trzeba tu podkreślić) interesów osób trzecich, należy interpretować w taki oto sposób, że chodzi tu o interesy obiektywnie uzasadnione. Tymczasem skarżący powołują się jedynie na interes subiektywny, upatrując go w uszczupleniu ich praw własności i pogorszeniu warunków korzystania z nieruchomości.

Tak sformułowany interes faktyczny skarżących jest analogiczny z interesem każdej innej osoby, na której funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji. Uznanie przy tym, że ochronie przewidzianej w powołanym powyżej przepisie podlegać winien interes faktyczny osób trzecich, mogło by prowadzić do paraliżu inwestycji związanych z realizacją dróg publicznych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją.

Kwestie utrudnień w dalszym prowadzeniu działalności rolniczej, utrzymanie działki w dobrej kulturze rolniczej, obniżenie wartości działek, brak możliwości realizacji w przyszłości działalności bądź rozbudowy, dogodniejszego wjazdu na posesję, usytuowanie słupa energetycznego utrudniającego wjazd na pole uprawne, pogorszenie komfortu życia poprzez zmianę usytuowania wjazdu na posesję, stanowi w istocie próbę wykazania posiadania interesu faktycznego, który nie podlega ochronie prawnej na podstawie art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej*. Tak sformułowany interes faktyczny skarżących jest analogiczny z interesem każdego innego podmiotu, na którego funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji (np. kwestie utrudnienia, wydłużenia dojazdów osób zamieszkujących w pobliżu drogi). Uznanie, że ochronie przewidzianej w powołanym powyżej przepisie art. 11f ust. 1 pkt *specustawy drogowej* winien podlegać interes faktyczny osób trzecich,

mogło by prowadzić do paraliżu inwestycji związanych z realizacją dróg publicznych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13, opubl. Lex nr 1367353 i z dnia 3 września 2013 r., sygn. akt II OSK 1730/14, opubl. Lex nr 1664490).

W świetle poglądów judykatury, aprobowanych przez *Ministra*, wyrażonych m.in. w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach z dnia 15 kwietnia 2011 r., sygn. akt II SA/Ke 193/11, „do uznania, że zostały naruszone warunki dotyczące ochrony interesów osób trzecich nie wystarcza subiektywne poczucie właściciela nieruchomości, że - poprzez realizację obiektu budowlanego - jego prawa wynikające z własności są ograniczane, o ile nie znajduje ono oparcia w obowiązującym przepisie prawa materialnego”. W wyroku z dnia 30 listopada 2010 r., sygn. akt II SA/OI 545/10, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Olsztynie wskazał natomiast, że w celu oceny, czy nie zostały naruszone uzasadnione interesy osób trzecich konieczne jest ustalenie, czy wzniesienie danego obiektu budowlanego odpowiada warunkom techniczno-budowlanym i czy nie powoduje pogorszenia warunków sanitarnych oraz uciążliwości dla otoczenia. O naruszeniu interesu osób trzecich można mówić jedynie wtedy, gdy zostały naruszone w tym względzie konkretne przepisy.

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

Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej w wielu wypadkach musi zatem uwzględniać sprzeczne interesy, z jednej strony *inwestora*, a z drugiej strony osób lub podmiotów których prawa lub interesy mogą być przez to zezwolenie zagrożone lub naruszone. Granice tych praw i interesów określają przepisy prawa budowlanego oraz innych aktów prawnych wydanych na podstawie i w wykonaniu przepisów tego prawa lub przepisów wydanych dla ochrony środowiska. Poza tymi granicami, a zatem poza ochroną prawną wynikającą z norm prawa pozytywnego, pozostają natomiast protesty obywateli wyrażające ich osobiste zapatrywania, oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonego przebiegu inwestycji. Nieuwzględnienie ich nie może jednak stanowić podstawy kwestionowania legalności zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 13 czerwca 2011 r., sygn. akt VII SA/Wa 810/11, Lex nr 996831).

Rozwiązania projektowe przyjęte w przedmiotowej dokumentacji budowlanej w żaden sposób nie naruszają uzasadnionych interesów skarżących. Kwestie utrudnień w dalszym prowadzeniu działalności rolniczej, utrzymanie działki w dobrej kulturze rolniczej, obniżenie wartości działek, brak możliwości realizacji w przyszłości działalności bądź rozbudowy, dogodniejszego wjazdu na posesję, usytuowanie słupa energetycznego utrudniającego wjazd na pole uprawne, pogorszenie komfortu życia poprzez zmianę usytuowanie wjazdu na posesję, nie mogą być przedmiotem oceny w postępowaniu dotyczącym decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, bowiem w postępowaniu w sprawie wydania takiej decyzji zarówno wojewoda, jak i *Minister*, badają zgodność z prawem wniosku inwestora, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją.

Wskazać przy tym należy, iż organ wydający decyzję dotyczącą zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych, oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez inwestora. Do organu administracji należy jedynie ocena wniosku inwestora pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym. Reasumując stwierdzić należy, że w sprawie nie doszło do naruszenia wymagań dotyczących ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich w rozumieniu przepisów administracyjnych. Nie zamyka to skarżącym, prawa do dochodzenia ochrony naruszonych, w ich ocenie, dóbr w postępowaniu przed sądami powszechnymi w drodze ewentualnych roszczeń cywilnoprawnych.

W konsekwencji, za chybiony uznać także należy zarzut Pana Wincentego Jakóbczyka, dotyczący naruszenia art. 7 kpa, poprzez nieuwzględnienie słusznego interesu obywateli.

Odnosząc się do zarzutów skarżących dotyczących kwestii dojazdu do nieruchomości, w pierwszej kolejności wyjaśnić należy, że na *inwestorze* ciążył jedynie obowiązek zapewnienia dostępu do drogi publicznej, co w zakresie nieruchomości skarżących, zostało zapewnione. Dojazd ten ma być odpowiedni, co nie oznacza, że ma być zgodny z oczekiwaniami skarżących. Brak jest bowiem przepisu prawa, który nakazywałby zapewnienie określonego charakteru dostępu do drogi publicznej, ewentualnie dostępu do określonej kategorii dróg publicznych, bądź projektowanie dostępu zgodnie z żądaniem osoby zainteresowanej (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 5 stycznia 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1732/09, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 sierpnia 2010 r., sygn. akt II OSK 875/10).

W kontekście powyższego odnieść się należy do kwestii braku możliwości dojazdu do pozostałej po podziale części działki nr 517 z obrębem 0014 Maślowice, z uwagi na położenie na wysokości planowanej zatoki autobusowej, słupa energetycznego, na którą zwrócił uwagę Pan Grzegorz Zajac. Z wyjaśnień *inwestora* zawartych w piśmie z dnia 30 maja 2018 r., znak: L.dz. Mosty 2018/05/01531, wynika, iż odległość słupa elektrycznego do krawędzi projektowanego pasa drogowego w linii prostej wynosić będzie około 4,8 m, a tym samym, wbrew twierdzeniom skarżącego, dojazd do całej, pozostałej po podziale, części działki będzie możliwy. Powyższe potwierdza także analiza arkusza mapy nr 02.09, stanowiącej część projektu architektoniczno-budowlanego, będącego elementem projektu budowlanego, zatwierdzonego zaskarżoną decyzją, z którego wprost wynika, że działka skarżącego położona jest bezpośrednio przy drodze publicznej.

Podobnie na uwzględnienie nie zasługują zarzuty Pana Ryszarda Chybowskiego (którego następcami prawnymi są Pani Leokadia Chybowska oraz Pani Ewa Piechowicz) dotyczące przestawienia, zlokalizowanego na działce nr 88 z obrębem 0050 Radomsko, słupa energetycznego lub jego wymiany.

Wyjaśnić należy, że przepis art. 1 ust. 1 *specustawy drogowej* wyznacza zakres regulacji ustawowej, określając go jako „zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych”, a więc zamierzenia budowlanego obejmującego - prócz przygotowania budowy samej drogi - również realizację infrastruktury drogowej.

Zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 e) *specustawy drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera także, w razie potrzeby, ustalenia dotyczące obowiązku budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu. Niemniej, jak podkreśla się w piśmiennictwie, użyty przez ustawodawcę w art. 11f ust. 1 pkt 8 e) *specustawy drogowej* zwrot oznacza pozwolenie udzielone inwestorowi na rozpoczęcie robót budowlanych w tym zakresie, jako powiązanych z realizacją drogi publicznej, przy czym konieczność budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu stanowi skutek kolizji z przebiegiem projektowanej drogi publicznej w danym miejscu. W ramach decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej inwestor zobowiązany jest do budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu tylko w takim zakresie, w jakim wynika to z kolizji z projektowaną drogą publiczną w danym miejscu, a nie jak chciałby tego skarżący z bramą i wjazdem na jego posesję, znajdującymi się poza terenem przedmiotowej inwestycji drogowej (por. Marian Wolanin, Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Komentarz, s. 163). Ponadto, zgodnie z art. 11 f ust. 1 pkt 8 i) i j) *specustawy drogowej*, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zawiera w razie powyższej potrzeby, określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji takich obowiązków, oraz zezwolenie na ich wykonanie.

Skoro zatem na działce stanowiącej własność skarżącego, nie wystąpiła kolizja przedmiotowej inwestycji drogowej ze słupem energetycznym, to brak było konieczności przebudowy sieci energetycznej, w tym zmiany lokalizacji słupa lub jego wymiany, w tym miejscu. Natomiast samo wykonanie wnioskowanych przez skarżącego robót budowlanych, w celu optymalizacji wjazdu na nieruchomość skarżącego, nie można uznać za realizację celu publicznego związanego z realizacją przedmiotowej inwestycji drogowej.

Podkreślić w tym miejscu należy, że *inwestor* nie jest zobowiązany, co więcej nie ma podstaw, do objęcia inwestycją do budowy lub przebudowy tej sieci, jeśli nie pozostaje ona w kolizji z realizowanym zadaniem. W konsekwencji organy obu instancji nie były uprawnione do objęcia decyzją

o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, prac polegających na przestawieniu słupa energetycznego lub jego wymianie, których przeprowadzenia żąda skarżący. Bez znaczenia pozostają wnioski skierowane przez skarżącego konsultacje z zakładem energetycznym w tym zakresie.

Co zaś się tyczy żądania Pana Ryszarda Chybowskiego (którego następcami prawnymi są Pani Leokadia Chybowska oraz Pani Ewa Piechowicz) o zaprojektowanie zjazdu na działkę nr 88 z obrębu 0050 Miasto Radomsko, w jego dotychczasowym położeniu, nadmienić należy, iż lokalizacja zjazdu w km 141+588 z drogi na ww. działkę jest zgodna z lokalizacją zjazdu w stanie istniejącym i przewiduje wjazd na posesję przez istniejącą bramę (pismo *inwestora* z dnia 6 lipca 2018 r., znak: L. dz. Mosty 2018/07/00294).

Za chybione uznać także należy zarzuty skarżących, koncentrujące się na błędnym, w ich przekonaniu, zaprojektowaniu przedmiotowej inwestycji drogowej oraz błędnych rozwiązaniach technicznych, zatwierdzonych *decyzją Wojewody Łódzkiego*, jak również obawy skarżących co do wpływu omawianej inwestycji drogowej na zdrowie, życie i bezpieczeństwo mieszkańców.

Ponownie podkreślić należy, że do organu administracji należy jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym.

Zauważyć należy, iż zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 5 *specustawy drogowej* do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej *inwestor* dołączył projekt budowlany wraz z opiniami, uzgodnieniami, pozwoleńiami oraz dokumentami wymaganymi przepisami szczególnymi. 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.

Projektant jest osobą, na której spoczywa odpowiedzialność za konstrukcję drogi i użycie takich rozwiązań, aby te nie zagrażały zdrowiu i życiu ludzkiemu. Zgodnie bowiem z art. 20 ust. 1 pkt 1 *ustawy Prawo budowlane* do podstawowych obowiązków projektanta należy opracowanie projektu budowlanego w sposób zgodny m.in. z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, wymaganiami *ustawy Prawo budowlane*, przepisami innych ustaw oraz zasadami wiedzy technicznej. Powyższe musi być potwierdzone stosownym oświadczeniem o sporządzeniu projektu budowlanego, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej, które w niniejszej sprawie znajduje się w projekcie budowlanym.

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

Wskazać również należy, iż ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o zmianie ustawy - Prawo budowlane oraz zmianie niektórych ustaw (Dz.U. Nr 80, poz. 718), która weszła w życie z dniem 11 lipca 2003 r., wprowadziła zasadę wyłącznej odpowiedzialności za projekt architektoniczno - budowlany projektanta oraz osoby sprawdzającej projekt (art. 20 *ustawy Prawo budowlane*). Sprawdzenie zgodności z przepisami, w tym techniczno - budowlanymi, zostało natomiast ograniczone dla organu administracji architektoniczno-budowlanej do projektu zagospodarowania działki (art. 35 ust. 1 pkt. 2 *ustawy Prawo budowlane*). Powyższe przepisy korespondują z szeroką odpowiedzialnością projektanta za sporządzony przez niego projekt architektoniczno-budowlany – art. 20, art. 93 pkt. 1, art. 95 i nast. *ustawy Prawo budowlane* (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 25 kwietnia 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 2952/16, opubl. Legalis nr 1680462).

Jak już wyjaśniono powyżej w niniejszej decyzji, 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 zakresu i formy*

projektu budowlanego. Zatem analizy poprzedzające sporządzenie projektu budowlanego i przyjętych w nim rozwiązań techniczno – projektowych, nie mogą stanowić przedmiotu rozstrzygnięcia w przedmiotowym postępowaniu o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Kwestie te bowiem należą do obowiązków projektanta, do którego należy opracowanie projektu budowlanego.

Organ odwoławczy, po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, w tym stanowiska inwestora stwierdza, że zaproponowane rozwiązania techniczne odpowiadają woli ustawodawcy wyrażonej w regulacjach prawnych, mających znaczenie dla wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, w tym przepisów techniczno-budowlanych określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dróg publicznych”, zwłaszcza określone w § 119 ww. rozporządzenia, odnoszące się do lokalizacji zatoki autobusowej.

Niemniej jednak, jeżeli skarżący uważają, iż doznają szkody w wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji i przyjętych rozwiązań projektowych to mogą skorzystać ze stosownego powództwa cywilnego i przedstawić dowody na okoliczność powstałej szkody i jej wielkości. Argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym zezwolenia na realizację inwestycji drogowej ma jednak charakter interesu faktycznego, a więc takiego który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej.

Za chybiony uznać należy zarzut podniesiony przez Pana Wincentego Jakóbczyka, że zaplanowanie zatoki autobusowej przed wjazdem na posesję, skutkować będzie naruszeniem w przyszłości art. 49 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Prawo o ruchu drogowym”.

Powołany przepis stanowi, iż zabrania się zatrzymywania pojazdu w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek, a na przystanku z zatoką - na całej jej długości. Treść przywołanego przepisu w żaden sposób nie ogranicza możliwości lokalizowania zatoki autobusowej w sąsiedztwie lub na terenie zjazdu. Jednocześnie zauważyć należy, iż zgodnie z treścią art. 49 ust. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zakaz zatrzymania lub postoju pojazdu nie dotyczy unieruchomienia pojazdu wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego. Co za tym idzie, jeśli zatrzymanie pojazdu w obszarze zatoki autobusowej będzie wynikało z warunków drogowych, to nie będzie ono naruszało przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Należy wyraźnie podkreślić, że zapewnienie skarżącemu dostępu do drogi publicznej (w formie zjazdu poprzez zatokę autobusową) w zaproponowanym przez inwestora przebiegu i kształcie nie jest przesłanką stwierdzenia, że zaskarżona decyzja została wydana niezgodnie z prawem. Na inwestorze ciążył obowiązek zapewnienia dostępu do drogi publicznej i taki dostęp do nieruchomości Pana Wincentego Jakóbczyka został zapewniony.

Odnosząc się do wniosku Pana Krzysztofa Dukalskiego o „odsprzedaż” działki nr 290 z obrębem 0004 Granice, gmina Masłowice, wraz z budynkiem, z uwagi na fakt, iż zamieszkiwanie w sąsiedztwie zatoki autobusowej stanie się dla rodziny skarżącego niemożliwe, podkreślić trzeba wyraźnie, iż wskazane przez skarżącego kwestie nie są przedmiotem rozważań organów administracji właściwych w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Żądanie sformułowane w taki sposób dotyczy w istocie kwestii badania zasadności wykupu pozostałej po podziale części nieruchomości (tzw. „resztówki”, tj. części nieruchomości pozostałej po wywłaszczeniu, która wskutek wywłaszczenia nie nadaje się na dotychczasowe cele), co przewidziane jest w art. 13 ust. 3 specustawy drogowej. Ustawodawca w przepisie tym zabezpieczył interesy właścicieli nieruchomości, które jedynie w części niezbędne są do realizacji inwestycji, a pozostałe części nieruchomości na skutek podziału nie nadają się do prawidłowego wykorzystywania na dotychczasowe cele.

Konstrukcja zastosowana w art. 13 ust. 3 specustawy drogowej, w oparciu o który inwestor podejmuje czynności zmierzające do nabywania gruntów pod inwestycje drogowe samodzielnie decyduje o tym,

czy dana nieruchomość spełnia kryteria wskazane w powołanym przepisie stanowi roszczenie cywilnoprawne, którego zasadność może ocenić jedynie sąd powszechny. Organ administracji publicznej nie prowadzi w tego typu sprawach postępowania administracyjnego i nie orzeka w formie decyzji administracyjnej.

Poza wszelką wątpliwością jest, że żądanie nabycia części nieruchomości w warunkach określonych w przywołanym przepisie nie jest elementem administracyjnego postępowania w przedmiocie udzielenia zezwolenia na realizację inwestycji drogowej i nie podlega załatwieniu w drodze decyzji administracyjnej. Roszczenie o wykup całej nieruchomości w trybie tego przepisu ma bowiem charakter cywilnoprawny, dlatego może być dochodzone wyłącznie w postępowaniu cywilnym przed sądem powszechnym (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 listopada 2011 r., sygn. akt I OSK 1932/10, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 12 kwietnia 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 2920/17, z dnia 17 września 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 935/14, z dnia 29 marca 2012 r., sygn. akt I SA/Wa 2289/11, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Wobec powyższego, organy architektoniczno-budowlane w postępowaniu o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej nie są właściwe do oceny spełnienia przesłanek dotyczących przejęcia jako tzw. „resztówki” działki Pana Krzysztofa Dukalskiego.

Odnosząc się do zarzutów Pana Krzysztofa Dukalskiego, dotyczących lokalizacji zatoki autobusowej w pobliżu znajdującej się na jego posesji studni oraz obaw związanych z jej zarzaniem się wskutek zatrzymywania się autobusów w zatoce oraz ewentualnym zanieczyszczeniem wody, wskazać należy, że ww. studnia znajdować się będzie na działce nr 290/2 z obrębu 0004 Granice, gmina Masłowice powstałej z podziału działki nr 290. Jak wynika z dokumentacji mapowej zatwierdzonej *decyzją Wojewody Łódzkiego*, w tym rys. nr 02.08 mapy przedstawiającej proponowany przebieg drogi oraz mapy z projektem podziału działki nr 290, rzeczona studnia znajdować się będzie w odległości ok. 3 m od granicy inwestycji drogowej. Zwrócić należy uwagę, o czym była już mowa powyżej, że to projektant odpowiada za opracowanie projektu inwestycji w sposób zapewniający bezpieczeństwo użytkownika, a nie organ udzielający zezwolenia na realizację inwestycji w postaci decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Z tego względu, *Minister* nie może w przedmiotowym postępowaniu dokonywać ustaleń w zakresie rzetelności przyjętych rozwiązań, jak również ewentualnych ich skutków, gdyż to projektant jest osobą, na której spoczywa odpowiedzialność za konstrukcję drogi i użycie takich rozwiązań, aby te nie zagrażały zdrowiu i życiu ludzkiemu.

Dodatkowo wskazać należy, że jeżeli skarżący uważa, iż doznaje szkody w wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej i przyjętych rozwiązań projektowych, to może skorzystać ze stosownego powództwa cywilnego i przedstawić dowody na okoliczność powstałej szkody oraz jej wielkości. Argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym zezwolenia na realizację inwestycji drogowej ma jednak charakter interesu faktycznego, a więc takiego który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej.

Nieuniknione jest bowiem to, że realizacja inwestycji drogowych stwarza określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości objętych jej zakresem. Ocena decyzji w aspekcie poszanowania uzasadnionych interesów osób trzecich wymaga uwzględnienia, że *inwestor* realizujący inwestycję drogową działa w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego w sposób niezgodny z prawem, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Podkreślenia wymaga, że przedmiotem niniejszego postępowania nie jest analiza, jak również ocena, czy w ogóle, a jeśli tak to w jaki sposób, użytkowanie przedmiotowej drogi będzie oddziaływało na nieruchomość skarżącego. Skarżący nie może przedwcześnie zakładać, że już sama realizacja drogi może prowadzić do pogorszenia sposobu korzystania z jego działki, w tym zlokalizowanej na tej działce studni.

Odnosząc się do twierdzenia Pani Elżbiety Nowickiej, iż w związku z realizacją omawianej inwestycji drogowej, zostanie pozbawiona sieci kanalizacyjnej oraz obaw skarżącej związanych z trudnościami

w wyznaczeniu miejsca na wybudowanie nowej instalacji kanalizacyjnej, wyjaśniam, iż skutkiem wywłaszczenia jest konstytucyjne i ustawowe prawo do rekompensaty, tj. słusznego odszkodowania za wywłaszczenie spowodowane działaniem władczym Państwa, ingerującym w sferę własności prywatnej dla realizacji inwestycji celu publicznego (art. 12 ust. 4f *specustawy drogowej*). Ustawodawca w *specustawie drogowej* wyznacza termin dla wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania, stanowiącej odrębne rozstrzygnięcie od zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Zatem, pomimo odjęcia własności, dochodzi do równoważenia strat i szkód związanych z prowadzonym postępowaniem w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 11 października 2011 r., sygn. akt II OSK 1688/11). Zgodnie z regulacjami *specustawy drogowej* za nieruchomości przejęte pod budowę drogi, stosownie do art. 12 ust. 4f *specustawy drogowej*, przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym nieruchomości oraz osobom, którym przysługuje do nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe odszkodowanie. Należy jednak podkreślić, iż w toku wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie przesądza się o kwestiach dotyczących odszkodowania.

Z uwagi na zajęcie części nieruchomości należącej do Pani Elżbiety Nowickiej, w tym za znajdujący się na tym terenie zbiornik bezodpływowy na nieczystości ciekłe (szambo), przysługuje jej odszkodowanie w trybie *specustawy drogowej* (ustalone decyzją Wojewody Łódzkiego w odrębnym postępowaniu), zaś za inne szkody możliwość uzyskania odszkodowanie na zasadach ogólnych. Dodać trzeba, iż w okolicznościach niniejszej sprawy nie ma znaczenia fakt, iż ww. zbiornik bezodpływowy na nieczystości ciekłe nie jest naniesiony na mapach do celów projektowych. Jak bowiem wyjaśnił *inwestor* w piśmie z dnia 28 stycznia 2019 r., znak: L.dz. Mosty 2019/01/01730, za przejętą pod przedmiotową inwestycję nieruchomość skarżąca otrzyma odszkodowanie, w tym między innymi za zbiornik bezodpływowy na nieczystości ciekłe.

Bez wpływu na przyjęte rozstrzygnięcie pozostają także zarzuty Pana Grzegorza Zająca, kwestionującego sposób podziału stanowiącej jego własność działki nr 571 z obrębem 0014 Masłowice.

Podkreślić należy, że przedsięwzięcie, jakim jest inwestycja w zakresie dróg publicznych, może być realizowane wyłącznie ze wskazaniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych. Na gruncie *specustawy drogowej* linie rozgraniczające teren inwestycji powinny obejmować teren, który przeznaczony jest pod projektowaną inwestycję w zakresie dróg publicznych. Zakres zajęcia tego terenu wynika z kolei z projektu budowlanego, który jest niezbędnym elementem wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a następnie stanowi integralną część tej decyzji, jako jeden z załączników.

Przedmiotem odjęcia prawa własności może być wyłącznie ten grunt, przez który przebiegać ma budowana w trybie *specustawy drogowej* droga. Po to bowiem ustawodawca nałożył na *inwestora* w art. 11d ust. 1 pkt 1, 3 i 3a *specustawy drogowej* obowiązek zawarcia we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej określonych dokumentów (mapy w skali co najmniej 1:5000, przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu oraz mapy zawierającej projekty podziału nieruchomości, sporządzonych zgodnie z odrębnymi przepisami i określenie nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego) – aby to właśnie wnioskodawca wskazał nieruchomości niezbędne do budowy.

Zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 5 i 6 *specustawy drogowej*, decyzja wojewody jedynie zatwierdza podział nieruchomości, o którym mowa powyżej i oznacza nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Linie rozgraniczające teren, w tym granice pasów drogowych, ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości (art. 12 ust. 2 *specustawy drogowej*). Wynika z tego wprost, że ustawodawca dopuścił wyłącznie taki podział nieruchomości, którego celem jest wytyczenie terenu inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem pasa drogowego. Powstające na skutek podziału, którego projekt sporządza wnioskodawca, nowe nieruchomości muszą bezpośrednio służyć budowie drogi. W przepisie tym mowa jest więc nie tylko o tym, że linie rozgraniczające drogę (pas drogowy) w celu ustalenia jej przebiegu w decyzji stanowią linie podziału, ale również o tym, że podział nieruchomości dokonywany jest wyłącznie co do gruntu, przejmowanego na drogę. I tylko taki podział jest zatwierdzany decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (art. 12 ust. 1 *specustawy drogowej*).

Zajęcie każdej z działek, czy to częściowe, czy w całości jest uzasadnione i wynika z konieczności zapewnienia prawidłowych i bezpiecznych rozwiązań technicznych inwestycji drogowej. Fakt, że niezbędne do realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej są tylko części niektórych działek skarżących, nie stanowi podstawy do zmiany linii rozgraniczających teren inwestycji i do nabycia przez jednostkę samorządu terytorialnego, pozostałych działek, powstałych po ich podziale, a pozostających przy dotychczasowym właścicielu.

W konsekwencji inwestor nie może pozyskiwać więcej terenu pod realizację inwestycji niż ten, który jest niezbędny. Szczegółowa analiza zatwierdzonego *decyzją Wojewody Łódzkiego* projektu budowlanego wykazała, iż nie ma potrzeby obejmowania należących do skarżącej strony działek w całości linią rozgraniczającą teren inwestycji, gdyż są one niezbędne jedynie w części dla budowy drogi.

Nie jest również rolą organu zatwierdzającego podział nieruchomości w procesie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji ocena racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację danej inwestycji drogowej toczy się na wniosek zarządcy drogi, którym to wnioskiem organ administracji jest związany.

Za niedopuszczalne natomiast uznać należałoby takie rozwiązania projektowe, w tym zatwierdzenie podziału, które pozbawiałoby dotychczasowych właścicieli praw do gruntu, który nie jest na ten cel niezbędny. Tylko przy powyższym założeniu usprawiedliwionym prawnie jest ograniczenie prawa własności [chronionego zarówno art. 140 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (Dz. U. z 2017 r. poz. 459, z późn. zm.), jak i art. 21 ust. 1 w zw. z art. 64 ust. 3 *Konstytucji RP*] dotychczasowych właścicieli, jako wynikające z celu publicznego, realizowanego dla dobra ogólnospołecznego (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 12 kwietnia 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 2920/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Nadmienić na marginesie należy, iż skarżący został prawidłowo, zgodnie z wymogami określonymi w art. 11d ust. 5 *specustawy drogowej*, zawiadomiony przez organ I instancji o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie. Z akt przedmiotowej sprawy wynika, że skarżący nie wniósł uwag na etapie postępowania przed organem I instancji.

Odnosząc się do wniosków Pana Tadeusza Łuszczyńskiego i Pani Mirosławy Niepsuj o: zwrócenie się do właściwej miejscowo Komendy Powiatowej Policji w celu uzyskania opinii co do lokalizacji zjazdu w miejscowości Strzelce Małe (działka nr 880/4), w szczególności co do celowości zmiany dotychczasowego położenia zjazdu z uwagi na zagrożenia, jakie wiążą się z umiejscowieniem zjazdu na najniebezpieczniejszym zakresie, na którym od początku wykonania drogi obowiązuje zakaz wyprzedzania, przedstawienia uzasadnienia i kalkulacji kosztów zmiany dotychczasowego położenia zjazdu, przedstawienie kalkulacji wysokości należnych odszkodowań dla właścicieli nieruchomości, na których ma być zlokalizowany zjazd, w tym koszt wykupu nieruchomości, odszkodowania w związku z uszkodzeniem ogrodzenia, bramy zjazdowej oraz koniecznością przebudowy sieci wodno-kanalizacyjnej, oraz ustalenia stopnia zagrożenia dla życia i zdrowia dla Pani Danuty Łuszczyńskiej zamieszkałej na działce nr 880/1 związanych z realizacją inwestycji w zamierzonym miejscu, np. utrudnienie dojazdu pojazdów pogotowia ratowniczego, oraz wniosku Pana Krzysztofa Dukalskiego o analizę biegłego w zakresie usytuowania zatoki autobusowej w pobliżu ujęcia wody, wyjaśnić należy, że organy administracji mają obowiązek podejmować czynności niezbędne do wyjaśniania sprawy, nie zaś wszystkie czynności, których przeprowadzenie postuluje strona postępowania. To, czy dany dowód zostanie przeprowadzony, zależy od przydatności tego dowodu dla wyjaśnienia okoliczności sprawy, co do których organ miał wątpliwości.

To, że organy mają obowiązek zgromadzenia i rozpatrzenia całości materiału dowodowego w sprawie, nie oznacza, że automatycznie powinny uwzględnić każdy wniosek dowodowy zgłoszony przez stronę. Potrzeba przeprowadzenia dowodów zgłaszanych przez stronę powinna wynikać z uzasadnionych twierdzeń i zarzutów dotyczących ustalenia istotnych okoliczności sprawy, a nie tylko z faktu samego negowania stanowiska wyrażonego przez wnioskodawcę postępowania (inwestora) lub organ administracji.

W omawianej sprawie wszystkie okoliczności mające znaczenie dla sprawy zostały przez organy administracji ustalone w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy. Podkreślenia wymaga, iż w ocenie

organu odwoławczego, zgromadzony w sprawie materiał dowodowy był wystarczający do wydania rozstrzygnięcia i nie wymagał uzupełnienia, zaś okoliczności co do których skarżący wnieśli o przeprowadzenie postępowania dowodowego pozostają bez wpływu na ocenę legalności zaskarżonego rozstrzygnięcia.

Zaznaczenia wymaga to, że przepisy *specustawy drogowej* nie nakładają na inwestora obowiązku przedłożenia dowodów, opinii i dokumentów, w żądanym przez skarżących zakresie.

Dodania także wymaga, że szczególny charakter postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polega m.in. na skróceniu i uproszczeniu postępowania wyjaśniającego. Po raz kolejny wypada przypomnieć, że to inwestor decyduje o przebiegu projektowanej inwestycji. Prowadzenie dowodów z oględzin i opinii wskazywanych przez skarżących, co do możliwości lokalizacji przedmiotowej inwestycji w inny sposób, nie tylko nie dotyczy okoliczności istotnej dla rozstrzygnięcia (skoro przeprowadzenie inwestycji zgodnie z wnioskiem inwestora nie narusza prawa), ale i byłoby sprzeczne z celem szczególnego postępowania administracyjnego, tj. jego uproszczeniem i przyspieszeniem [(por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 30 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 762/17, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16. opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, zapadłe wprawdzie w odniesieniu do regulacji ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.), ale w pełni aktualne w świetle rozwiązań przyjętych w *specustawie drogowej*].

Co do kwestii związanych z wysokością odszkodowania to powtórzyć należy, iż za nieruchomości lub ich części przejęte pod budowę drogi, stosownie do art. 12 ust. 4f *specustawy drogowej*, przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym nieruchomości oraz osobom, którym przysługuje do nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe odszkodowanie. Zgodnie z art. 12 ust. 4a *specustawy drogowej*, decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za przejęte nieruchomości, wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, tj. wojewoda w odrębnym postępowaniu. Tym samym decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie przesądza się o kwestiach związanych z należnym odszkodowaniem.

Na marginesie zauważyć trzeba, iż interes właścicieli konkretnych nieruchomości co do kwestionowania decyzji przesądzających o przebiegu inwestycji liniowych może dotyczyć wyłącznie tych ich odcinków, których przebieg skutkuje bezpośrednią ingerencją w ich prawa podmiotowe - prawo własności. Osoba posiadająca prawo własności, użytkownika wieczystego lub inne ograniczone prawo rzeczowe jest stroną decyzji, ale tylko w części dotyczącej jej nieruchomości. W wypadku, kiedy odwołaniem objęta jest decyzja dotycząca inwestycji liniowej, jaką jest inwestycja drogowa, oddziaływującej na prawa wielu osób wywodzone z własności (użytkowania wieczystego) nieruchomości, skarżąca może wywodzić własny interes prawny, uzasadniający jej legitymację czynną, wyłącznie z konieczności ochrony własnego, indywidualnego i określonego prawa i to tylko w tym zakresie, w jakim decyzja lub jej część na prawo to rzeczywiście wpływa.

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

W konsekwencji zarzuty Pani Mirosławy Niepsuj w odniesieniu do nieruchomości oznaczonej jako działka nr 880/1 z obrębem 0017 Strzelce Małe, której nie jest właścicielem, są nieskuteczne.

Odnosząc się do twierdzenia Pana Ryszarda Chybowskiego (którego następcami prawnymi są Pani Leokadia Chybowska oraz Pani Ewa Piechowicz), iż nie był informowany o innych aspektach przedmiotowej sprawy takich jak nasadzenia, nowe ogrodzenia, wyjaśnienia wymaga, o czym była już mowa powyżej, że Wojewoda Łódzki, pismem z dnia 5 stycznia 2018 r., znak: IR-II.7820.16.2017.SA, 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 Łódzkim Urzędzie Wojewódzkim w Łodzi, w Urzędzie Gminy Masłowice, Urzędzie Gminy Kodrąb, Urzędzie Gminy Radomsko oraz Urzędzie Miasta Radomsko, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych –

Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów oraz w prasie lokalnej. W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy.

Podkreślić należy, że zawiadomienie o wszczęciu postępowania administracyjnego ma umożliwić stronom realizację uprawnień procesowych określonych przepisami *kpa* przez podejmowanie przez nie czynności procesowych mających wpływ na ustalenie stanu faktycznego i prawnego sprawy administracyjnej. Uzyskanie przez stronę informacji o wszczęciu postępowania administracyjnego w określonej sprawie umożliwia stronie podjęcie stosownych działań i pozwala na zadbanie o należyłą ochronę własnych interesów prawnych (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 28 lutego 2012 r., sygn. akt II OSK 2394/10).

Jak wynika z powyższego, Pan Ryszard Chybowski, wiedział o toczącym się postępowaniu w sprawie przedmiotowej inwestycji drogowej i miał możliwość składania wniosków dowodowych oraz przedstawienia swojego stanowiska w sprawie w toku postępowania, co zresztą skarżący czynił. Skarżący przez cały czas trwania postępowania przed organem pierwszej instancji miał także możliwość zapoznania się z aktami sprawy i zgromadzoną dokumentacją, z czego nie skorzystał.

Zwrócić należy uwagę, że zasady ogólne *kpa* mają chronić prawa strony w postępowaniu administracyjnym, ale nie zwalniają jej od wszelkiej dbałości o własne interesy i od wszelkiej aktywności procesowej (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 30 czerwca 2015 r., sygn. akt II OSK 2880/13; z dnia 30 lipca 2015 r., sygn. akt II GSK 1475/14; z dnia 8 stycznia 2014 r., sygn. akt II GSK 1507/12; z dnia 20 listopada 2012 r., sygn. akt II OSK 1301/11).

Zgodnie z art. 9 *kpa* organy administracji publicznej są obowiązane do należytego i wyczerpującego informowania stron o okolicznościach faktycznych i prawnych, które mogą mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków będących przedmiotem postępowania administracyjnego. Niemniej, organy administracyjne nie mogą, jak chciałby tego skarżący, kompleksowo informować stron o wszelkich aspektach podejmowanych przez nie czynnościach procesowych, ani też podejmować działań za strony. Nie mogą również uprzedzać stron o treści rozstrzygnięcia, po to zwłaszcza aby umożliwić im odpowiednią reakcję. Obowiązek informowania stron, określony w art. 9 *kpa*, nie oznacza konieczności udzielania stronie wszelkich informacji prawnych, w tym o konsekwencjach zaistnienia wszelkich możliwych stanów faktycznych dotyczących jej sytuacji prawnej związanej z prowadzonym postępowaniem. Dyspozycja normy prawnej zawartej w art. 9 *kpa* nie może być również utożsamiana z obowiązkiem zawiadamiania strony o powszechnie obowiązujących, publikowanych aktach prawnych i wynikających z nich obowiązkach, czy konsekwencjach niedostosowania się do konkretnych przepisów (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 27 kwietnia 2017 r., sygn. akt I OSK 770/16).

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji został ustalony prawidłowo. Organ uznał racje przemawiające za ustaloną lokalizacją, które przedstawił *inwestor* w załączonej do wniosku dokumentacji. Stwierdzić należy także, że zarówno wniosek *inwestora*, postępowanie przeprowadzone przez organ I instancji, jak i zaskarżona *decyzja Wojewody Łódzkiego* nie naruszają prawa, a zarzuty skarżących stron nie zasługują na uwzględnienie, wobec czego orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

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 „*ppsą*”, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Finansów, Inwestycji i Rozwoju, 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*.

MINISTER ROZWOJU
z up.
Bartłomiej Szczęśniak
Dyrektor

Otrzymują (wraz z załącznikiem):

1. Wojewoda Łódzki (za pośrednictwem systemu informatycznego ePUAP),
2. Pan Czesław Połedniok
Mosty Katowice Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach
pełnomocnik Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
(3 egz. decyzji, m.in. w celu wprowadzenia zmian w ewidencji gruntów
i budynków oraz w księgach wieczystych),
3. Pan Konrad Janiec,
4. Pani Elżbieta Nowicka,
5. Pan Wincenty Jakóbczyk,
6. Pan Janusz Nowak,
7. Pani Danuta Nowak,
8. Pan Grzegorz Zając,
9. Pan Krzysztof Dukalski,
10. Pan Tadeusz Łuszczynski,
11. Pani Mirosława Niepsuj,
12. Pani Ewa Piechowicz,
13. Pani Leokadia Chybowska,
14. A/a.

Do wiadomości (bez załącznika):

1. Starosta Powiatu Radomszczańskiego
wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej,
2. Sąd Rejonowy w Radomsku
V Wydział Ksiąg Wieczystych,
3. Łódzki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego,
4. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Łodzi,
5. Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi
Wydział Gospodarki Nieruchomościami,
6. Urząd Gminy Kodrąb,
7. Urząd Gminy Masłowice,
8. Urząd Gminy Radomsko,
9. Urząd Miasta Radomsko.