



DOI-III-ak/II-jo/I-jm/pd-772-84- 584/14/15  
NK: 1867 58 /15

## DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267, 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 2013 r., poz. 687, z późn. zm.), zwanej dalej „specustawą drogową”, po rozpatrzeniu odwołania Polskiego Koncernu Naftowego ORLEN S.A., reprezentowanego przez Pana Adama Woźniaka, od decyzji Wojewody Pomorskiego Nr WI-II.7820.15.4.2013.MKH, z dnia 30 maja 2014 r., o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu dróg krajowych nr 22 i 55”,

### I. Uchylam:

- mapę w skali 1:1000 przedstawiającą proponowany przebieg drogi (2 arkusze), która stanowi integralną część zaskarżonej decyzji jako załącznik nr 1,
- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 2, w wierszach od 5 do 10 licząc od góry strony, zapis:

*„\* W nawiasach podano numery działek przed podziałem wg oznaczenia w katastrze nieruchomości.*

Mapa z liniami rozgraniczającymi teren pasa drogowego oraz liniami określającymi obszar objęty obowiązkiem przebudowy istniejącej infrastruktury stanowi **załącznik nr 1** do niniejszej decyzji i zawiera linie rozgraniczające teren pasa drogowego, oznaczone linią przerywaną koloru czerwonego, zakres terenu objętego wnioskiem o wydanie decyzji ZRID (wraz z obszarem objętym obowiązkiem przebudowy istniejącej infrastruktury) oznaczony linią przerywaną koloru niebieskiego”,

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 8, zapis stanowiący dotychczasową treść pkt 5. Określenie linii rozgraniczających teren,

### I orzekam w tym zakresie poprzez:

- zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, mapy w skali 1:500 przedstawiającej m.in. linie rozgraniczające teren inwestycji, składającej się z 4 arkuszy, które stanowią integralną część niniejszej decyzji jako załączniki nr 1.1, 1.2, 1.3 i 1.4,
- ustalenie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, zapisu stanowiącego nowy pkt 1.6 oraz nową treść pkt 5:

**„1.6 Działki, w stosunku do których inwestor przedstawił oświadczenie o prawie do dysponowania nimi na cele budowlane, zajęte czasowo w związku z konserwacją rowu melioracyjnego:**

województwo pomorskie, powiat malborski, gmina M. Malbork:

**obręb Grobelno:** nr 86/3, 87/3, 89/13, 111/2.

*\* W nawiasach podano numery działek przed podziałem wg oznaczenia w katastrze nieruchomości.*

## 5. Określenie linii rozgraniczających teren.

Linie rozgraniczające teren inwestycji – linia przerywana koloru fioletowego – określające powierzchnię terenu niezbędnego dla realizacji planowanej inwestycji zostały uwidocznione na mapie przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu w skali 1:500, stanowiącej integralną część decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej.

Granice terenu niezbędnego dla przebudowy sieci uzbrojenia terenu oraz przebudowy dróg innych kategorii kolidujących z realizacją przedmiotowej inwestycji drogowej oznaczono linią przerywaną w kolorze zielonym, teren niezbędny dla obiektów budowlanych w granicach wód płynących linią przerywaną w kolorze granatowym, zaś teren dla którego inwestor pozyskał prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane linią przerywaną w kolorze czerwonym”.

- II. **Uchylam** w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, tabelę znajdującą się na stronach 20-24, w pkt 11.1. Określenie ograniczeń w korzystaniu - w zakresie pozycji nr: 42, 43, 44, 47 i 51 (strony 23-24), dotyczących działek o nr 86/3, 87/3, 89/13, 111/2 i 167/2, z obrębu Grobelno,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez ustalenie, w miejsce uchylecia, nowych zapisów:

– na stronie 23:

|    |            |          |                 |      |      |                                                                                                    |
|----|------------|----------|-----------------|------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 42 | G. Malbork | Grobelno | GD1M/00002287/8 | 86/3 | 1780 | przebudowa konieczna infrastruktury:<br>- przebudowa sieci średniego napięcia, napowietrzna, 15 kV |
|----|------------|----------|-----------------|------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

– na stronie 24:

|    |            |          |                 |       |      |                                                                                                                                                      |
|----|------------|----------|-----------------|-------|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 43 | G. Malbork | Grobelno | GD1M/00034114/8 | 87/3  | 460  | przebudowa konieczna infrastruktury:<br>- przebudowa sieci średniego napięcia, napowietrzna, 15 kV                                                   |
| 44 | G. Malbork | Grobelno | GD1M/00004441/0 | 89/13 | 3740 | przebudowa konieczna infrastruktury:<br>- przebudowa sieci średniego napięcia, napowietrzna, 15 kV<br>- przebudowa sieci telekomunikacyjnej, kablowa |

– na stronie 24:

|    |            |          |                 |       |     |                                                                                                                                           |
|----|------------|----------|-----------------|-------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 47 | G. Malbork | Grobelno | GD1M/00019030/4 | 111/2 | 200 | przebudowa konieczna infrastruktury:<br>- przebudowa sieci telekomunikacyjnej, kablowa<br>- przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej, Dz90 |
|----|------------|----------|-----------------|-------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

– na stronie 24:

|    |            |          |                 |       |     |                                                                                                                                               |
|----|------------|----------|-----------------|-------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 51 | G. Malbork | Grobelno | GD1M/00032270/5 | 167/2 | 376 | przebudowa konieczna infrastruktury:<br>- przebudowa sieci oświetlenia, kablowe, 0,4 kV<br>- przebudowa sieci telekomunikacyjnej, kanalizacja |
|----|------------|----------|-----------------|-------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### III. Uchylam w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji pkt 6.3.

i orzekam w tym zakresie poprzez ustalenie, w miejsce uchylecia, nowego pkt 6.3:

„6.3. Zgodnie z art. 20 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otrzymuje z mocy prawa, nieodpłatnie, w trwały zarząd nieruchomości nabyte na własność Skarbu Państwa na cele budowy dróg, z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna, a ustanowienie trwałego zarządu stwierdzi wojewoda w drodze decyzji”.

### IV. W pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymuję w mocy.

## UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 13 grudnia 2013 r., znak: GDDKiA-O/Gd-P-2ps-410/333.472/2013, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowany przez Pana Waldemara Chejmanowskiego – Zastępcę Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku, zwany dalej „*inwestorem*”, wystąpił do Wojewody Pomorskiego o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu dróg krajowych nr 22 i 55”. *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając konieczność jego nadania ważnym interesem społecznym i gospodarczym, polegającym na terminowym rozpoczęciu i zakończeniu budowy inwestycji, na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz aktywizacji gospodarczej miasta Malbork.

Mając na uwadze, że ww. wniosek zawierał nieścisłości i braki, pismem z dnia 22 stycznia 2014 r., znak: WI-II.7820.15.2013.MKH, Wojewoda Pomorski wezwał *inwestora* do jego uzupełnienia. *Inwestor* uczynił zadość powyższemu wezwaniu, przekazując skorygowany wniosek wraz z wyjaśnieniami oraz brakującymi dokumentami przy piśmie z dnia 31 stycznia 2014 r., znak: GDDKiA-O/Gd-I-1ps-410/333.477/2014.

Następnie pismem z dnia 5 lutego 2014 r., znak: GDDKiA-O/Gd-I-1mb-410/333.479/2014, *inwestor* wystąpił do Wojewody Pomorskiego z wnioskiem o zawieszenie postępowania administracyjnego ze względu na brak zapewnionego finansowania przedmiotowej inwestycji. Uwzględniając powyższy wniosek Wojewoda Pomorski postanowieniem z dnia 20 marca 2014 r., znak: WI-II.7820.15f.2013.MKH, zawiesił postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedsięwzięcia pn. „Budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu dróg krajowych nr 22 i 55”, wszczęte na wniosek *inwestora* w dniu 13 grudnia 2013 r.

Na skutek wniosku *inwestora* z dnia 28 maja 2014 r., znak: GDDKiA-O/Gd-I-1ps-410/333.506/2014, o wycofanie wniosku o zawieszenie postępowania, Wojewoda Pomorski postanowieniem z dnia 29 maja 2014 r., znak: WI-II.7820.15j.2013.MKH, podjął postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie, działając na podstawie art. 11a ust. 1, art. 11f ust. 1, art. 12 i art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej*, oraz art. 49 i 104 *kpa*, Wojewoda Pomorski wydał w dniu 30 maja 2014 r. decyzję Nr WI-II.7820.15.4.2013.MKH, znak: WI-II.7820.15.4.2013.MKH, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu dróg krajowych nr 22 i 55”, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Pomorskiego*”, oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Mazowieckiego* odwołanie do Ministra Infrastruktury i Rozwoju, zwanego dalej „*Ministrem*”, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, wniósł Polski Koncern Naftowy S.A. (pismo z dnia 26 czerwca 2014 r., znak BAN/LK/2701//2014, nadane w placówce pocztowej tego samego dnia).

W odwołaniu skarżący wniósł o uchylenie *decyzji Wojewody Pomorskiego* w części dotyczącej nieruchomości położonej w miejscowości Grobelno, gmina Malbork, oznaczonej jako działki nr 168/29 i 168/30 i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania.

Skarżący zarzucił *decyzji Wojewody Pomorskiego* naruszenie art. 6 i art. 8 *kpa* w związku z art. 7, art. 77 *kpa*, wyrażających zasadę związania organu administracji publicznej prawem oraz zasadę pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa, polegające na wadliwej i dowolnej ocenie zebranych w sprawie dowodów bez wszechstronnego rozważenia zebranego materiału dowodowego oraz naruszenie słusznego interesu strony postępowania, poprzez objęcie czasowym zajęciem terenu stacji paliw prowadzonej przez skarżącego w zakresie uniemożliwiającym prawidłowe funkcjonowanie obiektu i stwarzającym zagrożenie dla użytkowników drogi oraz klientów stacji paliw.

W uzasadnieniu odwołania skarżący stwierdził, że zatwierdzony *decyzją Wojewody Pomorskiego* podział działki o nr 168/13 (obr. Grobelno) na działki nr 168/29 i 168/30 został dokonany w sposób nieprawidłowy i powinien zostać skorygowany w sposób uwzględniający słuszny interes skarżącego. Skarżący podniósł, że komunikacja drogowa z terenem stacji paliw przez jednokierunkowy wjazd/wyjazd, która została zaplanowana z uwagi na czasowe zajęcie części należącej do niego nieruchomości, uniemożliwi manewrowanie pojazdów i stworzy kolizyjny układ ruchu. Jednocześnie stwierdzono, że zaproponowany podział nieruchomości może pozostawać w sprzeczności z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. z 2014 r., poz. 1853), zwane dalej „*rozporządzeniem Ministra Gospodarki*”, z uwagi na niezachowanie odpowiednich odległości pomiędzy projektowanymi liniami rozgraniczającymi a infrastrukturą istniejącej stacji paliw, w szczególności naziemnymi zbiornikami LPG i stanowiskiem zlewowym oraz związaną z nimi strefą zagrożenia wybuchem. Zdaniem skarżącego, nieuwzględnienie powyższych okoliczności przez organ pierwszej instancji w znacznym stopniu narusza jego słuszny interes oraz pozostaje w sprzeczności z zasadą pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa.

W oparciu o powyższe zarzuty skarżący sformułował szereg postulatów do uwzględnienia przez organ pierwszej instancji przy ponownym rozpatrywaniu sprawy:

- dokonania ewentualnego podziału nieruchomości działki nr 168/13 w sposób nie kolidujący z właściwymi przepisami z uwzględnieniem istniejącej infrastruktury, niezbędnej dla funkcjonowania stacji paliw skarżącego, w szczególności z *rozporządzeniem Ministra Gospodarki*,
- zapewnienia odpowiedniego, bezkolizyjnego układu komunikacyjnego wjazdu/wyjazdu w oparciu o istniejące rozwiązanie (wjazd i wyjazd jednokierunkowe i odseparowane wysepką z terenem zielonym, latarnią i monitoringiem), poprzez ograniczenie zakresu terenu przeznaczonego do czasowego zajęcia,
- dokonania odpowiedniego doprowadzenia drogi tymczasowej do stacji celem umożliwienia prawidłowego manewrowania pojazdów i bezkolizyjnego wjazdu/wyjazdu ze stacji pojazdom typu TIR,
- maksymalnego skrócenia oraz zmniejszenia zakresu czasowego zajęcia terenu, poprzez zobowiązanie wykonawcy do prowadzenia prac na tym terenie w sposób odcinkowy,
- umożliwienia niezakłóconego dostępu do separatorów, przepompowni i ich urządzeń sterujących w połączeniu z ich zabezpieczeniem przed dostępem osób trzecich oraz zapewnienia nieprzerwanego funkcjonowania przepompowni w celu prawidłowego odprowadzania ścieków i wody ze stacji paliw,
- zabezpieczenia strefy zagrożenia wybuchem w pobliżu naziemnych zbiorników LPG i stanowiska zlewowego,
- zobowiązania inwestora do przeniesienia w ramach inwestycji (własnym staraniem i kosztem) pylonu cenowego oraz innych niezbędnych do przeniesienia w związku z realizacją inwestycji urządzeń stacji paliw, na teren skarżącego nie objęty *decyzją Wojewody Pomorskiego* i w miejsce wskazane przez skarżącego.

Odwołanie wniesiono w terminie.

Organ odwoławczy zważył, 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.

W trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego *Minister* rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez Wojewodę Pomorskiego, w tym zbadał poprawność postępowania organu I instancji oraz poprawność wydanej przez niego decyzji *Wojewody Pomorskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty podniesione w odwołaniu.

Zgodnie z art. 11a ust. 1 *specustawy drogowej*, z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji wystąpił do Wojewody Pomorskiego Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowany przez Pana Waldemara Chejmanowskiego – Zastępcę Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku.

Przed złożeniem wniosku, zgodnie z art. 11b ust. 1 *specustawy drogowej*, *inwestor* uzyskał następujące opinie:

- Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2012 r., znak: DRRP.GW.8012-8/12,
- Zarządu Powiatu w Malborku z dnia 22 sierpnia 2012 r., znak: AB.670.1.47.2012.PK,
- Burmistrza Miasta Malborka z dnia 21 września 2012 r., znak: RGP/MKZ-4120.112.2011.DB.

Ponadto, przed złożeniem wniosku, zgodnie z art. 11b ust. 1 *specustawy drogowej*, *inwestor* zwrócił się pismem z dnia 9 sierpnia 2012 r., znak: GDDKiA-O/Gd-P-2ps-410/333.305/2012, do Wójta Gminy Malbork z prośbą o wydanie opinii do wniosku w przedmiocie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Niewydanie opinii w terminie 14 dni od dnia zwrócenia się o nią przez *inwestora*, zgodnie z treścią art. 11b ust. 2 *specustawy drogowej*, uznano za brak zastrzeżeń do wniosku.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1, 2, 3 i 4 *specustawy drogowej*, do wniosku załączono mapę w skali 1:1000, na której przedstawiono proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu. Ponadto dołączono analizę powiązania projektowanej drogi z innymi drogami publicznymi, 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 (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm). Zgodnie z art. 20 ust. 4 tej ustawy, do projektu dołączono oświadczenia projektantów i sprawdzających o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Przedmiotowy projekt budowlany jest zgodny z decyzją Wójta Gminy Malbork z dnia 2 października 2012 r., znak: RG-III-7332/5/n/2012, określającą środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu dróg krajowych nr 22 i 55”, zwaną dalej „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”.

Po dokonaniu analizy przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego, *Minister* stwierdził, że spełnia on wymagania określone w art. 34 ust. 2 i ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo

budowlane (Dz. U. z 2013 r., poz. 1409, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą 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 2012 r., poz. 462, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 8 *specustawy drogowej*, inwestor załączył do wniosku także opinie:

- Konserwatora Zabytków Miasta Malborka wyrażoną w postanowieniu z dnia 21 września 2012 r., znak: RGP/MKZ-4120.112.2011.DB,
- Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dnia 18 września 2012 r., znak: ZGPW/834-32/1/2012/MR,

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza pasem technicznym i ochronnym morskich portów i przystani, nie znajduje się w obszarze miejscowości uzdrowiskowych, w obszarze gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa, nie jest wykonywana w obszarze linii kolejowej i terenów górniczych co powoduje, że w przedmiotowej sprawie nie są wymagane opinie dyrektora właściwego urzędu morskiego, ministra właściwego do spraw zdrowia, dyrektora właściwej regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych, właściwego organu nadzoru górniczego lub właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej.

Do wniosku *inwestor* dołączył również wymagane przepisami odrębnymi akty administracyjne:

- *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach*,
- decyzję Starosty Malborskiego z dnia 6 grudnia 2012 r., znak: OS 6341.42.2012.6, udzielającą pozwoleń wodnoprawnych na wykonanie, przebudowę, likwidację urządzeń wodnych (rowów, przepustów i wylotów) oraz odprowadzanie opadów w sześcioma wylotami, z powierzchni dróg krajowych nr 22 i 55, w miejscowości Malbork, do ziemi (rowów), rzeki Nogat oraz rozlewiska rzeki Nogat, w związku z planowaną inwestycją pn. „Budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu dróg krajowych nr 22 i 55”,
- decyzję Starosty Malborskiego z dnia 7 grudnia 2012 r., znak: OS 6341.43.2012.5, udzielającą pozwoleń wodnoprawnych na budowę obiektu mostowego w ciągu drogi krajowej nr 22 i 55 przekraczającego wody rzeki Nogat w km 18+194,2, budowę umocnień rzeki Nogat w rejonie projektowanego mostu, wykonanie robót w wodach związanych z jego budową oraz przekroczenie wód powierzchniowych rzeki Nogat w km. 18+194,2 siecią kanalizacji deszczowej, wodociągowej, kablami energetycznymi i telekomunikacyjnymi oraz likwidację istniejących przejść przez wody powierzchniowe rzeki Nogat sieciami infrastruktury technicznej,
- decyzję Starosty Malborskiego z dnia 3 stycznia 2013 r., znak: OS 6341.51.2012.3, ustalającą linię brzegu cieków – rzeki Nogat w obrębie Grobelno, gmina Malbork, powiat malborski, woj. Pomorskie.

Analizując złożony przez *inwestora* wniosek o wydanie *decyzji Wojewody Pomorskiego*, Minister uznał, że zawiera on elementy wskazane w art. 11b oraz art. 11d ust. 1 *specustawy drogowej*.

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

W ocenie organu drugiej instancji Wojewoda Pomorski prawidłowo poinformował strony o wszczętym postępowaniu, podał jego podstawę prawną, pouczył o prawie do składania wniosków, uwag i zastrzeżeń, 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 Pomorski, pismem z dnia 12 lutego 2014 r., znak: WI-II.7820.15A.2013.MKH, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji.

Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczeń:

- w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim w Gdańsku w dniach od 13 do 27 lutego 2014 r.,

- w Urzędzie Gminy Malbork w dniach od 17 lutego do 6 marca 2014 r. oraz na stronie internetowej tego urzędu w terminie od dnia 17 lutego do 19 marca 2014 r.,
- w prasie lokalnej – „Dziennik Bałtycki” wydanie z dnia 17 lutego 2014 r.

W przedmiotowym obwieszczeniu organ pierwszej instancji poinformował strony o miejscu, gdzie strony lub ich pełnomocnicy mogą zapoznać się z dokumentacją dotyczącą inwestycji oraz o możliwości składania uwag i wniosków.

W toku postępowania przed Wojewodą Pomorskim strony postępowania wniosły zastrzeżenia i wnioski, które organ pierwszej instancji przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zarzutów i wniosków podniesionych przez strony postępowania.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Pomorski wydał w dniu 30 maja 2014 r. decyzję Nr WI-II.7820.15.4.2013.MKH, znak: WI-II.7820.15.4.2013.MKH, o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Pomorski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji, mając na względzie opinię przedstawioną przez *inwestora*, ustosunkował się do zarzutów i wniosków podniesionych przez strony postępowania.

Zgodnie z art. 11f ust. 3 *specustawy drogowej*, Wojewoda Pomorski doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz zawiadomił o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim oraz w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, na stronie internetowej tych gmin, a także w prasie lokalnej.

W aktach sprawy znajdują się dowody potwierdzające obwieszczenie o wydaniu przedmiotowej decyzji:

- w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim w Gdańsku w dniach od 2 do 16 czerwca 2014 r.,
- w Urzędzie Miasta Malborka w dniach od 13 do 27 czerwca 2014 r. oraz na stronie internetowej tego urzędu w tym samym terminie,
- w Urzędzie Gminy Malbork w dniach od 4 do 20 czerwca 2014 r. oraz na stronie internetowej tego urzędu w terminie od dnia 4 czerwca do 4 lipca 2014 r.,
- w prasie lokalnej – „Dziennik Bałtycki” wydanie z dnia 5 czerwca 2014 r.

Dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Pomorskiego* organ pierwszej instancji poinformował o wydaniu decyzji w drodze zawiadomień wysłanych na adresy wskazane w katastrze nieruchomości.

W zawiadomieniach oraz w obwieszczeniu zamieszczono, zgodnie z art. 11f ust. 4 *specustawy drogowej*, informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

Należy jednak zauważyć, iż analizując akta przedmiotowej sprawy *Minister* stwierdził, że brak w nich było dowodu potwierdzającego obwieszczenie o wszczęciu postępowania w Urzędzie Miasta Malborka oraz na stronie internetowej tego urzędu. Wobec powyższego, pismem z dnia 4 marca 2015 r., znak: DOII-II-jo/DOII-I-jm/pd-772-84-537/14/15, *Minister* wezwał Wojewodę Pomorskiego do dostarczenia m.in. dowodów potwierdzających terminy, w jakich obwieszczono w Urzędzie Miasta Malborka oraz na stronie internetowej tego urzędu o wszczęciu postępowania w sprawie wydania ww. decyzji, zawierających podpis i podanie funkcji osoby (lub osób) upoważnionej do składania oświadczeń w zakresie potwierdzania faktu umieszczania obwieszczeń na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej urzędu oraz pieczęć urzędu.

W odpowiedzi na ww. wezwanie *Ministra* w piśmie z dnia 2 kwietnia 2014 r. Wojewoda Pomorski poinformował, iż „do Urzędu Miasta Malborka przesłano jedynie obwieszczenie o wydaniu przedmiotowej decyzji, którego umieszczenie na tablicy urzędu i jego stronie internetowej potwierdzają dokumenty przesłane wcześniej”. Należy zatem uznać, iż organ pierwszej instancji nie wykonał w pełni ciążącego na nim obowiązku zawiadomienia pozostałych stron postępowania (poza wnioskodawcą oraz właścicielami i użytkownikami wieczystymi nieruchomości objętych wnioskiem *inwestora*) o jego wszczęciu. Powyższe stanowi uchybienie dyspozycji art. 11d ust. 5 *specustawy drogowej*, zgodnie

z którym, wojewoda zawiadamia o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej m.in. w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi i na stronach internetowych tych gmin. Strony postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji były poinformowane o wszczęciu postępowania jedynie w drodze zawiadomień (pismo z dnia 12 lutego 2014 r., znak: WI-II.7820.15A.2013.MKH) wysłanych na adresy wskazane w katastrze nieruchomości oraz prawidłowo dokonanych obwieszczeń w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim w Gdańsku, w Urzędzie Gminy w Malborku, na stronie internetowej tej gminy, jak również w prasie lokalnej. Niemniej jednak należy uznać, że fakt niezamieszczenia obwieszczenia o wszczęciu przedmiotowego postępowania w Urzędzie Miasta Malborka i na stronie internetowej tego urzędu może stać się jedynie podstawą do wystąpienia z wnioskiem o wznowienie postępowania na podstawie art. 145 § 1 pkt 4 *kpa*, które to uprawnienie przysługuje wyłącznie stronie, a zatem nie stanowi podstawy do uchylenia *decyzji Wojewody Pomorskiego*.

Analizując natomiast *decyzję Wojewody Pomorskiego* organ odwoławczy zważył, co następuje.

Na wstępie należy zaznaczyć, że kontrolowana decyzja czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 11f ust. 1 *specustawy drogowej*, zawiera bowiem wszystkie niezbędne elementy określone w tym przepisie. Decyzja zawiera wymagania dotyczące powiązania drogi z innymi drogami publicznymi, określenie linii rozgraniczających teren inwestycji (mapa w skali 1:500 przedstawiająca proponowany przebieg drogi oraz linie rozgraniczające teren, stanowiąca graficzną część projektu zagospodarowania terenu, będącego częścią projektu budowlanego, stanowiącego integralną część decyzji). Decyzja zawiera także zatwierdzenie podziału nieruchomości (mapa z projektem podziałów nieruchomości w skali 1:500 wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiąca załącznik nr 2 do decyzji, będąca jej integralną częścią).

Ponadto, na mocy przedmiotowej decyzji, zatwierdzono projekt budowlany, stanowiący załącznik nr 1 do decyzji, będący jej integralną częścią. W decyzji określono także nieruchomości, które stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa, jak również określono warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej, a także określono wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich. W decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej organ I instancji ustalił również obowiązek dokonania przebudowy sieci uzbrojenia terenu, określił ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji tego obowiązku, a także zezwolił na jego wykonanie.

Zaskarżona *decyzja Wojewody Pomorskiego* określa również termin wydania nieruchomości, o którym mowa w art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Mazowieckiego – 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). Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez *inwestora* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po zapoznaniu się ze zgromadzonym materiałem dowodowym organ II instancji stwierdził, iż wydana decyzja wymaga dokonania korekty merytorycznej – reformacyjnej.

Należy zauważyć, iż przepisy art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* umożliwiają organowi odwoławczemu korektę zaskarżonej decyzji przez jej uchylenie i orzeczenie w tym zakresie co do istoty sprawy.

Wskazać w tym miejscu należy, że mapa stanowiąca załącznik nr 1 do *decyzji Wojewody Pomorskiego* określająca m.in. linie rozgraniczające teren przedmiotowej inwestycji nie została opatrzona stosownymi klauzulami właściwego państwowego ośrodka geodezyjnego i kartograficznego, a ponadto nie uwzględniła faktu, iż działka o nr 167/2 (obr. Grobelno) w zakresie budowy obiektu mostowego powinna być objęta linią wskazującą teren, co do którego zarządca drogi będzie uprawniony do nieodpłatnego zajęcia w oparciu o art. 20a ust. 1 *specustawy drogowej*.

Powyższe nie czyniło zadość postanowieniom *specustawy drogowej* w zakresie dotyczącym załączenia do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej mapy w skali co najmniej 1:5000 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu (art. 11d ust. 1 pkt 1).

Zgodnie z art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Prawo geodezyjne i kartograficzne”, mapą (o której również mowa w art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*), jest mapa zasadnicza, która zgodnie z art. 2 pkt 7 ustawy *Prawo geodezyjne i kartograficzne* stanowi wielkoskalowe opracowanie kartograficzne, zawierające aktualne informacje o przestrzennym rozmieszczeniu obiektów ogólnogeograficznych oraz elementów ewidencji gruntów i budynków, a także sieci uzbrojenia terenu: nadziemnych, naziemnych i podziemnych. Podkreślenia wymaga, że mapa zasadnicza to podstawowe studium geodezyjno-kartograficzne, będące podstawą do wykonywania innych opracowań kartograficznych, które służą do celów projektowych i budowlanych.

Ponadto w *decyzji Wojewody Pomorskiego* w tabeli wskazującej wykaz działek, dla których ustanowiono ograniczenia w korzystaniu, wskazano działkę nr 167/2 z obrębu Grobelno objętą przedmiotowym ograniczeniem z uwagi m.in. na „budowę obiektu mostowego”, oraz działki o nr 86/3, 87/3, 89/13, 111/2 z obrębu Grobelno ujęte w przedmiotowej tabeli z uwagi m.in. na „konserwację rowu melioracyjnego”. Należy wyjaśnić, iż zgodnie z art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e, f, g i h *specustawy drogowej* decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera w razie potrzeby ustalenia dotyczące określenia ograniczeń w sposobie korzystania z nieruchomości dla realizacji obowiązków w zakresie przebudowy dróg innych kategorii lub dokonania przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu, jak również dotyczące zezwolenia na wykonanie tych obowiązków. W świetle powyższego należy uznać, iż niedopuszczalne jest określenie w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ograniczeń w sposobie korzystania z nieruchomości dla realizacji obowiązku polegającego na „budowie obiektu mostowego”, czy „konserwacji rowu melioracyjnego”. Powyższe prace nie mieszczą się bowiem w zakresie dyspozycji art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. e i f *specustawy drogowej*. Z uwagi na fakt, iż budowa obiektu mostowego została zaplanowana na działce stanowiącej teren wód płynących, powinna zostać objęta linią wskazującą teren, co do którego zarządca drogi będzie uprawniony do nieodpłatnego zajęcia w oparciu o art. 20a ust. 1 *specustawy drogowej*. Natomiast objęcie zakresem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej działek, na których przewidziano konserwację rowu melioracyjnego, jest możliwe jedynie w przypadku przedłożenia przez inwestora oświadczenia o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, zgodnie z art. 33 ust. 2 pkt 2 *ustawy Prawo budowlane*.

Z uwagi na powyższe, działając na podstawie art. 136 *kpa*, w piśmie z dnia 14 listopada 2014 r., znak: DOII-I-jm/pd-772-84-1817/14, *Minister* wezwał inwestora do dostarczenia 4 egzemplarzy mapy w skali co najmniej 1:5000 przedstawiającej proponowany przebieg przedmiotowej drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, opatrzonych stosownymi klauzulami właściwego państwowego ośrodka geodezyjnego i kartograficznego, z uwzględnieniem objęcia działki o nr 167/2, obręb Grobelno, w zakresie budowy obiektu mostowego, linią wskazującą teren, co do którego zarządca drogi będzie uprawniony do nieodpłatnego zajęcia w oparciu o art. 20a ust. 1 *specustawy drogowej*, oraz ewentualnie do przedstawienia oświadczenia o posiadanym prawie do dysponowania działkami nr 86/3, 87/3, 89/13 i 111/2 z obrębu Grobelno (w zakresie konserwacji rowu melioracyjnego) na cele budowlane i zobrazowania na mapach przedstawiających proponowany przebieg drogi posiadania ww. oświadczenia (objęcia tych nieruchomości liniami wskazującymi teren, co do którego inwestor uzyskał oświadczenie o prawie do dysponowania na cele budowlane), bądź jego braku (wyłączenie w przedmiotowym zakresie ww. działek spod inwestycji).

Przy piśmie z dnia 15 grudnia 2014 r., znak: GDDKiA-O/Gd-I-1ps-410/333.555/2014, *inwestor* przekazał cztery egzemplarze mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, opatrzonych stosownymi klauzulami właściwego powiatowego ośrodka dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej, z uwzględnieniem linii wskazującej teren, co do którego zarządca drogi uzyskał oświadczenie o dysponowaniu nieruchomością na cele budowlane oraz będzie uprawniony do nieodpłatnego zajęcia w oparciu o art. 20a ust. 1 *specustawy drogowej*.

W związku z faktem, iż przekazane przez inwestora rysunki o nr 02.03 i 02.04 ww. mapy nie uwzględniały podziału działek o nr 163 i 167 z obrębu Grobelno, dokonanej decyzją Starosty Malborskiego z dnia 3 stycznia 2013 r., znak: OS 6341.51.2012.3, *Minister* pismem z dnia 30 marca 2015 r., znak: DOII-II-jo/DOII-I-jm/pd-7722-84-746/14/15, wezwał *inwestora* do ponownego dostarczenia dokumentacji uwzględniającej powyższy podział. *Inwestor* odpowiedział na powyższe

wezwanie przekazując przy piśmie z dnia 14 kwietnia 2015 r., znak: O.Gd.I-1-410.333.563.2015.ps, cztery egzemplarze mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z uwzględnieniem dokonania podziału działek nr 163 i 167 z obrębu Grobelno.

W konsekwencji w pkt I niniejszej decyzji, działając na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, *Minister* uchylił załącznik nr 1 do zaskarżonej decyzji, stanowiący mapę w skali 1:500 przedstawiającą plan proponowanego przebiegu drogi, w tym linie rozgraniczające teren inwestycji, ponadto znajdujący się na stronie 2 zaskarżonej decyzji, w wierszach 5-10 licząc od góry strony, zapis stanowiący o tym, na jakim załączniku mapowym określone zostały linie rozgraniczające inwestycji i jakiego są koloru, jak również znajdujący się na stronie 8 zaskarżonej decyzji zapis stanowiący treść pkt 5. Określenie linii rozgraniczających teren, oraz ustanowił przedłożoną przez *inwestora* przy piśmie z dnia 15 grudnia 2014 r. oraz skorygowaną przy piśmie z dnia 14 kwietnia 2015 r. mapę jako załączniki nr 1.1, 1.2, 1.3 i 1.4 do niniejszej decyzji, jednocześnie ustalając nową treść pkt 5 rozstrzygnięcia zaskarżonej decyzji wskazującą, że linie rozgraniczające teren inwestycji przedstawiono linią przerywaną koloru fioletowego, linie rozgraniczające teren, na którym prowadzone będą roboty budowlane, w przypadku, gdy teren nie wymaga wywłaszczenia i podziału przedstawiono linią przerywaną koloru zielonego, teren niezbędny dla obiektów budowlanych w granicach wód płynących linią przerywaną w kolorze granatowym, zaś teren dla którego inwestor pozyskał prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane linią przerywaną w kolorze czerwonym oraz określając, że przedmiotowa inwestycja została uwidoczniiona na mapie stanowiącej załącznik do ostatecznej decyzji o zezwoleniu na realizację ww. inwestycji. Jednocześnie w tym samym punkcie niniejszej decyzji ustalono nowy pkt 1.6 określający nieruchomości w stosunku do których inwestor przedstawił oświadczenie o prawie do dysponowania nimi na cele budowlane, zajęte czasowo w związku z konserwacją rowu melioracyjnego.

W pkt II niniejszej decyzji *Minister* dokonał odpowiednich zmian w tabeli znajdującej się w rozstrzygnięciu *decyzji Wojewody Pomorskiego* na stronach 20-24, stanowiącej treść pkt 11.1. Określenie ograniczeń w korzystaniu, w zakresie pozycji nr 42, 43, 44, 47 i 51, dotyczących działek o nr 86/3, 87/3, 89/13, 111/2 i 167/2 z obrębu Grobelno, orzekając w miejsce uchylenia poprzez poprawne określenie zakresu robót budowlanych uzasadniających orzeczenie o ograniczeniu w korzystaniu z tych nieruchomości ze względu na obowiązek przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu i dróg innej kategorii.

Analizując dalej decyzję *Wojewody Pomorskiego* organ odwoławczy stwierdził, iż w pkt 6.3 na str. 11-13 kontrolowanej decyzji organ I instancji zawarł zapisy określające nieruchomości, które zgodnie z art. 20 ust. 3 *specustawy drogowej* przechodzą nieodpłatnie w trwałe zarząd *Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad*.

Zgodnie z przepisami *specustawy drogowej* wśród elementów decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie przewidziano oznaczenia nieruchomości, które *Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad* bądź właściwa jednostka organizacyjna samorządu terytorialnego otrzymują w trwałe zarząd.

Ustanowienie prawa trwałego zarządu, wraz z określeniem takich nieruchomości następuje, zgodnie z art. 20 ust. 4 *specustawy drogowej*, w odrębnej decyzji właściwego organu, w niniejszej sprawie *Wojewody Pomorskiego*.

W ocenie *Ministra*, organ I instancji nie miał zatem podstaw do orzekania w tym zakresie. W konsekwencji zapis pkt 6.3 zaskarżonej decyzji jest niewłaściwy.

W związku z powyższym należało orzec, w pkt III niniejszej decyzji, o wykreśleniu tego zapisu z decyzji organu I instancji zastępując go zapisem informującym jedynie o skutkach wynikających z art. 20 ust. 3 i 4 *specustawy drogowej* w stosunku do nieruchomości nabywanych na rzecz Skarbu Państwa.

Organ odwoławczy dokonując powyższych rozstrzygnięć uznał, że nie naruszają one zasady dwuinstancyjności postępowania, o której mowa w art. 15 *kpa*, ponieważ zasadniczym rozstrzygnięciem *decyzji Wojewody Pomorskiego* było ustalenie przebiegu linii rozgraniczających

teren, zatwierdzenie podziału nieruchomości i projektu budowlanego, a te pozostają zgodne z wnioskiem *inwestora* oraz z decyzją organu pierwszej instancji.

Badając zgodność z prawem pozostałej części zaskarżonej decyzji, organ odwoławczy stwierdził, że czyni ona zadość innym wymogom *specustawy drogowej* oraz, że brak było podstaw do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną i ustaloną w punktach I-III rozstrzygnięcia niniejszej decyzji.

Odnosząc się zaś do zarzutów podniesionych przez Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A., opisanych na stronach 3-4 niniejszej decyzji, *Minister* uznał, że nie zasługują one na uwzględnienie.

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

Ponadto, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, to inwestor we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej decyduje o przebiegu drogi oraz wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg drogi oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Zarówno wojewoda jak i organ odwoławczy mogą działać tylko w granicach tego wniosku nie mają możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji, a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości, zaproponowany przez wnioskodawcę. Ocenie dokonanej przez organy pierwszej i drugiej instancji może jedynie podlegać zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach *specustawy drogowej*, bowiem stosownie do przepisu art. 11e *specustawy drogowej* nie można uzależniać zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami (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.

Stosownie do orzecznictwa sądowo-administracyjnego w przedmiotowej materii (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego 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, oraz wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 5 lutego 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1987/14, z dnia 23 stycznia 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1001/14, z dnia 23 kwietnia 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 2753/13, z dnia 8 czerwca 2011 r., sygn. akt II SA/Wa 561/11, z dnia 14 maja 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1722/09), 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 RP i art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r., poz. 518, z późn. zm.), w sprawie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

W uzasadnieniu wyroku z dnia 16 października 2012 r., K 4/10 Trybunał Konstytucyjny 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 wyłączonej; po drugie, uproszczona procedura wyłączenia 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 wyłączone. 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 – wyłączonej. 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 wyłączonej nieruchomości może unicestwić całą inwestycję. Należy ponadto mieć na uwadze, że wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej składa zarządca drogi (dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa, dla dróg powiatowych – zarząd powiatu, a dla dróg gminnych – odpowiednio wójt, burmistrz, prezydent miasta).

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

Wobec powyższego, pismem z dnia 31 lipca 2014 r., znak: DOII-I-pd-772-84-1189/14, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji drogowej i zastosowanych rozwiązań technicznych poruszonych przez skarżącego.

Pismem z dnia 13 sierpnia 2014 r., znak: GDDKiA-O/Gd-I-1ps-410/333.532/2014, *inwestor* odniósł się do uwag skarżącej spółki.

Powyższe stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał skarżącemu przy piśmie z 22 sierpnia 2014 r., znak: DOII-I-pd-772-84-1302/14.

Następnie w piśmie z dnia 16 września 2014 r., znak: BAN/LK/3673/2014, PKN ORLEN S.A., reprezentowany przez Pana Adama Woźniaka, podtrzymał stanowisko zaprezentowane w odwołaniu,

a ponadto nie zgodził się ze stwierdzeniem zawartym w piśmie *inwestora*, że tymczasowy układ wjazdu i wyjazdu ze stacji paliw będzie bezkolizyjny. W ocenie skarżącego w wyniku ogrodzenia części terenu przeznaczonego do czasowego zajęcia nie będzie możliwe prawidłowe funkcjonowanie stacji paliw, zaś tymczasowa organizacja ruchu będzie stwarzała zagrożenie dla użytkowników zarówno drogi, jak i stacji paliw. Ponadto, zdaniem skarżącego, z projektu budowlanego nie wynika, aby pozostawiono swobodny dostęp do separatora i urządzeń sterujących wobec ogrodzenia terenu czasowego zajęcia. Jednocześnie stwierdzono, że odległość granicy czasowego zajęcia terenu od naziemnych zbiorników LPG naruszy strefę zagrożenia wybuchem ZII.

W omawianym piśmie skarżąca spółka podtrzymała również zarzut nieprawidłowego dokonania podziału działki nr 168/13 na działki nr 168/29 i 168/30, gdyż zaproponowany przez inwestora podział może pozostawać w sprzeczności z § 98 *rozporządzenia Ministra Gospodarki*, poprzez niezachowanie odpowiednich odległości pomiędzy projektowanymi liniami rozgraniczającymi a infrastrukturą istniejącej stacji paliw, w szczególności naziemnymi zbiornikami LPG i stanowiskiem zlewowym oraz związaną z nimi sferą zagrożenia wybuchem.

W oparciu o powyższe argumenty skarżący wniósł o przeprowadzenie wizji lokalnej na terenie prowadzonej przez siebie stacji paliw, co pozwoli na weryfikację zaproponowanych rozwiązań projektowych i przyjęcie odpowiednich zmian.

Po przeanalizowaniu zarzutów zawartych w odwołaniu oraz uzyskaniu stanowiska *inwestora* w zakresie tych zarzutów, *Minister* stwierdził, co następuje.

Za niezasadny należy uznać zarzut podniesiony przez skarżącego, jakoby organ pierwszej instancji dopuścił się naruszenia art. 6 i art. 8 *kpa* w związku z art. 7 i art. 77 *kpa*, poprzez wadliwą i dowolną ocenę zebranych w sprawie dowodów bez wszechstronnego rozważenia zebranego materiału dowodowego oraz naruszenie słusznego interesu strony postępowania, poprzez objęcie czasowym zajęciem terenu stacji paliw prowadzonej przez skarżącego w zakresie uniemożliwiającym prawidłowe funkcjonowanie obiektu i stwarzającym zagrożenie dla użytkowników drogi oraz klientów stacji paliw.

Jak wynika ze zgromadzonej w niniejszej sprawie dokumentacji działka nr 168/13, stanowiąca dotychczas własność skarżącej spółki, ulegnie podziałowi na działki nr 168/29 i nr 168/30. Pod inwestycję zostaje przejęta działka nr 168/29, natomiast działka nr 168/30 pozostająca przy dotychczasowym właścicielu w części została przeznaczona pod przebudowę istniejącej sieci uzbrojenia terenu (przebudowa sieci niskiego napięcia, przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej, przebudowa sieci wodociągowej).

Jak wyjaśnił *inwestor* w piśmie z dnia 13 sierpnia 2014 r., konieczność czasowego zajęcia nieruchomości skarżącej spółki związana jest z pracami budowlanymi przy przebudowie istniejących sieci uzbrojenia terenu, głównie sieci elektroenergetycznych, będących własnością PKN ORLEN S.A., same prace będą krótkotrwale, a po ich wykonaniu teren zostanie przywrócony do stanu pierwotnego. *Inwestor* wskazał również, że czasowe zajęcie nieruchomości skarżącej spółki ogranicza się wyłącznie do terenu części miejsc postojowych dla samochodów osobowych, tym samym nie ma konieczności wyznaczania drogi tymczasowej do stacji paliw dla samochodów ciężarowych w celu manewrowania pojazdami i bezkolizyjnego wjazdu i wyjazdu ze stacji paliw, ponadto niezakłócony będzie dostęp do separatorów, przepompowni i ich urządzeń sterujących, a roboty budowlane nie kolidują ze strefą zagrożenia wybuchem, tj. ogrodzeniem naziemnych zbiorników LPG i stanowiskiem zlewowym.

Ponadto w omawianym piśmie *inwestor* zadeklarował, że prace budowlane mogą być prowadzone w uzgodnieniu z PKN ORLEN S.A. w taki sposób, aby stacja paliw funkcjonowała nieprzerwanie.

Rozpatrując powyższy zarzut podniesiony przez skarżącego należy stwierdzić, iż zajęcie terenu pod przebudowę infrastruktury technicznej ma co do zasady charakter tymczasowy i nie spowoduje trwałego ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości objętej tego rodzaju robotami, czy też w prawidłowym funkcjonowaniu znajdującej się na niej stacji paliw. Jednocześnie należy wskazać, iż stosownie do treści art. 124 ust. 4 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r., poz. 518, z późn. zm.) w związku z art. 11f ust. 2 *specustawy drogowej*, na inwestorze ciąży obowiązek przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego, niezwłocznie po założeniu lub przeprowadzeniu elementów przebudowywanej sieci infrastruktury

technicznej. A zatem po dokonaniu koniecznej przebudowy sieci *inwestor* ma obowiązek przywrócenia takiego zagospodarowania nieruchomości, jaki istniał przed podjęciem przebudowy, z uwzględnieniem przebudowanych elementów sieci uzbrojenia terenu.

Wobec zarzutu nieprawidłowego dokonania podziału należącej do skarżącego działki należy stwierdzić, iż nie znajduje on oparcia w zgromadzonym w sprawie materiale dowodowym. Jak wskazał *inwestor* w piśmie z dnia 13 sierpnia 2014 r., zakres zajęcia przedmiotowej działki został ograniczony do niezbędnego minimum i brak jest możliwości zmiany lokalizacji inwestycji zgodnie z żądaniami PKN ORLEN S.A. W ocenie *Ministra* brak jest podstaw do zakwestionowania przedłożonego przez *inwestora* wniosku w omawianym zakresie. Z analizy projektu budowlanego stanowiącego załącznik nr 3 do *decyzji Wojewody Pomorskiego* wynika bowiem, iż przejęta część nieruchomości skarżącej spółki, oznaczona po podziale jako działka gruntu nr 168/29, zostanie przeznaczona pod budowę pasa drogowego, a biorąc pod uwagę linię przebiegu przedmiotowej drogi, nie ma możliwości ograniczenia zakresu zajęcia tej nieruchomości. Ponadto należy podkreślić, iż w projekcie budowlanym przedmiotowej inwestycji przewidziany został bezkolizyjny układ komunikacyjny stacji paliw z projektowaną drogą.

Niezasadny jest również zarzut sprzeczności zaproponowanego przez *inwestora* podziału nieruchomości skarżącej spółki z § 98 *rozporządzenia Ministra Gospodarki*, wskazującym minimalne odległości sytuowania stacji paliw płynnych i stacji kontenerowych względem innych obiektów. Podkreślić należy wyraźnie, iż powołane przez skarżącego regulacje nie dotyczą sytuowania drogi względem istniejącej stacji paliw, lecz określają minimalne odległości, które co do zasady powinny być zachowane pomiędzy wznoszoną stacją paliw a innymi wymienionymi obiektami i gruntami podczas budowy takiego obiektu. Z uwagi na fakt, że stacja paliw należąca do skarżącego została posadowiona przed realizacją omawianej inwestycji, zarzut skarżącego dotyczący naruszenia § 98 *rozporządzenia Ministra Gospodarki* należy uznać za chybiony.

Wobec zawartego w odwołaniu postulatu dokonania odpowiedniego doprowadzenia drogi tymczasowej do stacji celem umożliwienia prawidłowego manewrowania pojazdów i bezkolizyjnego wjazdu/wyjazdu ze stacji pojazdom typu TIR należy stwierdzić, iż wobec faktu, iż obszar czasowego zajęcia nieruchomości skarżącego ogranicza się do terenu miejsc postojowych dla samochodów osobowych, komunikacja stacji paliw z drogą publiczną, również dla samochodów ciężarowych, pozostanie bez zmian.

Wobec niestwierdzenia przez *Ministra* wadliwości *decyzji Wojewody Pomorskiego*, w tym w zakresie działki skarżącej spółki, nie mógł odnieść skutku wniosek skarżącej spółki o uchylenie tej decyzji w części dotyczącej nieruchomości oznaczonej jako działka nr 168/13 z obrębu Grobelno i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania.

Odnosząc się do zaś do pozostałych sformułowanych w odwołaniu skarżącej spółki wniosków o maksymalne skrócenie oraz zmniejszenie zakresu czasowego zajęcia terenu, poprzez zobowiązanie wykonawcy do prowadzenia prac na tym terenie w sposób odcinkowy, umożliwienia niezakłóconego dostępu do separatorów, przepompowni i ich urządzeń sterujących w połączeniu z ich zabezpieczeniem przed dostępem osób trzecich oraz zapewnienia nieprzerwanego funkcjonowania przepompowni w celu prawidłowego odprowadzania ścieków i wody ze stacji paliw, zabezpieczenia strefy zagrożenia wybuchem w pobliżu naziemnych zbiorników LPG i stanowiska zlewowego, zobowiązania *inwestora* do przeniesienia w ramach inwestycji (własnym staraniem i kosztem) pylonu cenowego oraz innych niezbędnych do przeniesienia w związku z realizacją inwestycji urządzeń stacji paliw, na teren skarżącego nie objęty *decyzją Wojewody Pomorskiego* i w miejsce wskazane przez skarżącego, należy wyjaśnić, iż brak jest podstaw prawnych do nałożenia na *inwestora* przez organ orzekający w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej powyższych obowiązków. Jak wskazano powyżej regulacja zawarta w art. 11e *specustawy drogowej* zakazuje uzależniania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami. Wobec powyższego brak jest kompetencji *Ministra* do orzeczenia we wnioskowanym przez skarżącego zakresie.

Odpowiadając zaś na wniosek skarżącej spółki zawarty w jej piśmie z dnia 16 września 2014 r., o przeprowadzenie wizji lokalnej, wskazać należy, iż w ocenie *Ministra* bezcelowym byłoby uwzględnienie tego wniosku, gdyż kwestie, których dowodzeniu miałyby służyć wnioskowane

czynności zostały dostatecznie wyjaśnione i nie mają wpływu na prawidłowość zaskarżonego rozstrzygnięcia. Jak już bowiem wskazano powyżej, brak jest prawnych możliwości do uwzględnienia przez *Ministra* sformułowanych przez skarżącą spółkę żądań. Ponadto wskazać należy, iż zgodnie z orzecnictwem sądowoadministracyjnym, organ orzekający nie jest związany wnioskiem o przeprowadzenie dowodu na okoliczność, która w sposób nie budzący wątpliwości może być ustalona przez organ na podstawie dokumentów zebranych w sprawie, co ma miejsce w niniejszym przypadku (por. wyrok Naczelnego Sadu Administracyjnego z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12).

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

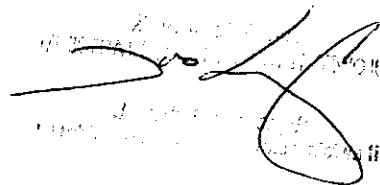
Stwierdzić należy także, że zarówno wniosek *inwestora*, postępowanie przeprowadzone przez organ I instancji, jak i zaskarżona *decyzja Wojewody Pomorskiego* – poza częścią uchyloną niniejszą decyzją – nie naruszają prawa, a zarzuty zawarte w odwołaniu nie zasługują na uwzględnienie, wobec czego orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na decyzję przysługuje, 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 2012 r., poz. 270, z późn. zm.), skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Infrastruktury i Rozwoju, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

#### **Załączniki:**

- Nr 1.1 – rysunek nr 02.01 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu
- Nr 1.2 – rysunek nr 02.02 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu
- Nr 1.3 – rysunek nr 02.03 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu
- Nr 1.4 – rysunek nr 02.04 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu



#### **Otrzymują (wraz z załącznikami):**

1. Wojewoda Pomorski
2. Pan Karol Markowski  
Zastępca Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku  
pełnomocnik Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad  
(3 egz. decyzji, w tym 2 egz. z załącznikami; w celu wprowadzenia zmian w ewidencji gruntów i budynków oraz w księgach wieczystych)
3. A/a

#### **Otrzymuje (bez załączników):**

1. Pan Adam Woźniak  
pełnomocnik Polskiego Koncernu Naftowego ORLEN S.A.

**Do wiadomości:**

1. Starosta Malborski  
– wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej
2. Sąd Rejonowy w Malborku  
V Wydział Ksiąg Wieczystych
3. Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku  
Wydział Nieruchomości i Skarbu Państwa
5. Urząd Miasta Malborka
6. Urząd Gminy Malbork
7. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju  
Departament Orzecznictwa I