



DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 572), zwanej dalej: k.p.a., oraz art. 11c i art. 11g ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 311), zwanej dalej: specustawą, po rozpatrzeniu odwołania pana ██████████ od decyzji Prezydenta Miasta Poznania nr 551/2023 z 7 lipca 2023 r. (znak: UA-IV.6740.158.2023) o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie dróg na osiedlu Zieliniec: ul. Świątowidzka (odc. ul. Dzicza - ul. Sarnia oraz odc. przy ul. Warszawskiej z placem do zawracania), zwanej dalej: zaskarżoną decyzją:

I. Uchylam i orzekam poprzez zastąpienie w punkcie I.1. na stronie 1. (w wierszu 4., licząc od dołu strony z pominięciem stopki) zaskarżonej decyzji, zapisu: „877156P” zapisem: „878156P”.

II. Uchylam w całości punkt II.1. na stronie 2. zaskarżonej decyzji

i orzekam poprzez ustalenie, w miejsce uchylecia, następującego zapisu:

„1. Ustalam linie rozgraniczające teren, oznaczone na mapie stanowiącej załącznik nr 1 do decyzji i opisane w legendzie tej mapy jako: linie rozgraniczające teren drogi gminnej. Mapa sporządzona została w oparciu o:

- mapę do celów projektowych w skali 1:500, dla której geodeta uprawniony inż. Artur Perła (nr upr. 21473) złożył oświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji przez Prezydenta Miasta Poznania operatu technicznego zawierającego rezultaty prac geodezyjnych i kartograficznych (protokoły nr: ZG-OUG.4104.1790.2022_1_nr_2 z 23 maja 2022 r. i ZG-OUG.4104.1792.2022_1_nr_3 z 3 czerwca 2022 r.),
- kolejową mapę sytuacyjno-wysokościową, której aktualność potwierdzono dokumentami przyjętymi 14 września 2022 r. do zasobu PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu, Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Poznaniu, i zaewidencjonowanymi pod nr KNPo2a.6310.368.2022.”.

III. Uchylam załącznik nr 1 do zaskarżonej decyzji - mapę z zaznaczonymi liniami rozgraniczającymi teren (rys. nr 1 i 2)

i orzekam poprzez ustalenie, w miejsce uchylecia, nowej mapy z zaznaczonymi liniami rozgraniczającymi teren (rys. nr 1 i 2), która stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

IV. Uchylam zaskarżoną decyzję w zakresie, w jakim zatwierdzono następujące elementy projektu zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno-budowlanego, stanowiącego część załącznika nr 3 do zaskarżonej decyzji:

- fragmenty części opisowej projektu zagospodarowania terenu (str. 10.÷13., 16.÷17. i 22.÷23. projektu zagospodarowania terenu),
- rys. nr 2.1. i 2.2. Projekt zagospodarowania terenu (projekt zagospodarowania terenu),
- fragment części opisowej branży drogowej (str. 10.÷13. tomu I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa),
- rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa),
- rys. nr 4 Przekroje normalne (tom I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa),
- rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom II projektu architektoniczno-budowlanego: Branża wod.-kan. Budowa kanalizacji deszczowej),
- rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom III projektu architektoniczno-budowlanego: Branża elektroenergetyczna. Budowa oświetlenia drogowego),
- rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom IV projektu architektoniczno-budowlanego: Branża konstrukcyjna. Budowa kanału technologicznego),
- rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom V projektu architektoniczno-budowlanego: Branża elektroenergetyczna. Przebudowa sieci elektroenergetycznej),
- rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom VI projektu architektoniczno-budowlanego: Branża telekomunikacyjna. Przebudowa sieci telekomunikacyjnej),
- rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom VII projektu architektoniczno-budowlanego: Branża instalacyjna. Przebudowa sieci gazowej),

i orzekam poprzez zatwierdzenie, w miejsce uchyleń, nowych dokumentów projektowych:

- fragmentów części opisowej projektu zagospodarowania terenu (str. 10.÷13., 16.÷17. i 22.÷23. projektu zagospodarowania terenu),
- rys. nr 2.1. i 2.2. Projekt zagospodarowania terenu (projekt zagospodarowania terenu),
- fragmentu części opisowej branży drogowej (str. 10.÷13. tomu I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa),
- rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa),
- rys. nr 4 Przekroje normalne (tom I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa),
- rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom II projektu architektoniczno-budowlanego: Branża wod.-kan. Budowa kanalizacji deszczowej),

- rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom III projektu architektoniczno-budowlanego: Branża elektroenergetyczna. Budowa oświetlenia drogowego),
 - rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom IV projektu architektoniczno-budowlanego: Branża konstrukcyjna. Budowa kanału technologicznego),
 - rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom V projektu architektoniczno-budowlanego: Branża elektroenergetyczna. Przebudowa sieci elektroenergetycznej),
 - rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom VI projektu architektoniczno-budowlanego: Branża telekomunikacyjna. Przebudowa sieci telekomunikacyjnej),
 - rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom VII projektu architektoniczno-budowlanego: Branża instalacyjna. Przebudowa sieci gazowej),
- które stanowią odpowiednio załączniki nr 2÷12 do niniejszej decyzji.

V. Uchylam i orzekam poprzez zastąpienie w punkcie VIII. na stronie 5. (w wierszu 10., licząc od dołu strony z pominięciem stopki) zaskarżonej decyzji, zapisu: „instalacyjna” zapisem: „konstrukcyjno-budowlana”.

VI. Uchylam w całości punkt IX.4. na stronie 6. zaskarżonej decyzji
i **orzekam** poprzez ustalenie, w miejsce uchylecia, następującego zapisu:

„4. Szczegółowe wymagania dotyczące nadzoru na budowie - nie ustalam.”.

VII. Uchylam w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się w punkcie:

- 1) IX.8. na stronie 7. (w wierszu 6., licząc od dołu strony z pominięciem stopki) zapis: „VIII.3., VIII.5., VIII.6. i VIII.7.”,
- 2) IX.9. na stronie 7. (w wierszach 4.÷5., licząc od dołu strony z pominięciem stopki) zapis: „VIII.5., VIII.6. i VIII.7.”,

i **orzekam** poprzez ustalenie, w miejsce uchyleń, nowych zapisów:

- 1) „IX.3., IX.5., IX.6. i IX.7.”,
- 2) „IX.5. i IX.7.”.

VIII. W pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymuję w mocy.

Uzasadnienie

Wnioskiem z 15 lutego 2023 r. (znak: SMP/588/2023/0447/TW), uzupełnionym i skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, pan Marcin Matysik, zwany dalej: Pełnomocnikiem substytucyjnym zarządcy drogi, działając w oparciu o załączone pełnomocnictwo, wystąpił do organu I instancji o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie dróg na osiedlu Zieliniec: ul. Świętowidzka (odc. ul. Dzicza - ul. Sarnia oraz odc. przy ul. Warszawskiej z placem do zawracania). Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając konieczność jego nadania interesem społecznym.

Decyzją nr 551/2023 z 7 lipca 2023 r. (znak: UA-IV.6740.158.2023) Prezydent Miasta Poznania udzielił zarządcy drogi zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Od decyzji odwołanie do Wojewody Wielkopolskiego, za pośrednictwem organu I instancji, wniósł pan ■■■■■■■■■■ (współwłaściciel działki o nr. ewid. ■■■■■, ark. ■■■, obręb 0002 Głowieniec), zwany dalej: Odwołującym - pismo z 21 lipca 2023 r. (nadanie tego samego dnia w placówce pocztowej operatora wyznaczonego, wpływ do organu I instancji: 25 lipca 2023 r.), w którym zażądano uchylecia zaskarżonej decyzji i przekazania sprawy do ponownego rozpatrzenia organowi I instancji, podnosząc jednocześnie zarzuty:

- naruszenia art. 6, art. 7, art. 8 § 1 i art. 77 § 1 k.p.a. oraz konstytucyjnego prawa własności,
- wobec nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Odwołanie wniesiono w terminie.

Na mocy art. 11g ust. 1 pkt 1 specustawy właściwym organem odwoławczym w sprawie jest Wojewoda Wielkopolski. W związku z powyższym, Prezydent Miasta Poznania przekazał Wojewodzie odwołanie wraz z aktami sprawy (pismo z 31 lipca 2023 r., wpływ: 2 sierpnia 2023 r.).

W tym miejscu wskazać należy, że istotą postępowania odwoławczego, zgodnie z zasadą dwuinstancyjności postępowania administracyjnego, jest ponowne rozpoznanie sprawy przez organ II instancji w pełnym - co do zasady - zakresie. Oznacza to, że organ odwoławczy winien rozpatrzyć sprawę na nowo w jej całości. Organ nie jest przy tym związany uzasadnieniem środka zaskarżenia, a winien skontrolować postępowanie i decyzję organu pierwszej instancji z punktu widzenia legalności, celowości oraz słuszności rozstrzygnięcia, niezależnie od tego, czy zostały podniesione przez Odwołującego w tym zakresie zarzuty.

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 administracji publicznej 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 k.p.a. 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 k.p.a., a przede wszystkim do podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego.

Mając na uwadze powyższe, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego Wojewoda Wielkopolski rozpatrzył ponownie wnioski zarządcy drogi o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez Prezydenta Miasta Poznania, w tym zbadał poprawność postępowania

organu I instancji oraz poprawność zaskarżonej decyzji, jak również rozpatrzył zarzuty podniesione przez Odwołującego.

Zgodnie z art. 11b ust. 1 specustawy, wniosek został złożony po uzyskaniu następujących opinii:

- 1) Zarządu Województwa Wielkopolskiego (postanowienie nr 295/22 z 22 grudnia 2022 r., znak: DI-IV.8012.295.2022) - opinia pozytywna;
- 2) Prezydenta Miasta Poznania (pismo z 27 stycznia 2023 r., znak: UA-IV.6724.52.2023) - opinia bez uwag i zastrzeżeń.

Odnosnie wymaganej na podstawie ww. przepisu opinii właściwego zarządu powiatu oraz wójta, burmistrza lub prezydenta miasta należy zauważyć, że w analizowanym przypadku zachodzi tożsamość podmiotu występującego o opinię oraz podmiotu tę opinię wydającego (prezydenta miasta na prawach powiatu), tak więc uzyskane opinii Prezydenta Miasta Poznania nie było niezbędne.

Zgodnie z wymogami art. 11d specustawy, wniosek zawierał:

- 1) mapę w skali 1:500 przedstawiającą proponowany przebieg drogi - rys. nr 1 i 2 (przy czym rys. nr 1 z uchybieniem, o którym będzie mowa poniżej);
- 2) analizę powiązania drogi z innymi drogami publicznymi;
- 3) mapy zawierające projekty podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami;
- 4) określenie nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz właściwej jednostki samorządu terytorialnego;
- 5) określenie nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone (z uchybieniem, o którym będzie mowa poniżej);
- 6) określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 specustawy wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej winien zawierać mapę w skali co najmniej 1:5000 przedstawiającą proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu. Wojewoda Wielkopolski stwierdził, że na mapie (rys nr. 1) przedłożonej przez Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi, stanowiącej następnie załącznik nr 1 do zaskarżonej decyzji, w odniesieniu do działki o nr. ewid. 65 (ark. 26, obręb 0002 Głowieniec) błędnie oznaczono granice terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz granice terenu objętego obowiązkiem przebudowy sieci uzbrojenia terenu.

Ponadto, w skorygowanym w toku postępowania w I instancji piśmie przewodnim do wniosku (z 16 marca 2023 r., znak: SMP/588/2023/0447/TW) Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi na str. 3 zawarł zapis: „Wnoszę o ograniczenie z korzystania z ww. nieruchomości przedstawionych w powyższych tabelach (...)”. W jednej z tabel (tj. tabeli 5) wskazano zaś nieruchomości stanowiące tereny linii kolejowej. Zgodnie natomiast z art. 20a ust. 1 specustawy, w przypadku gdy realizacja inwestycji drogowej wymaga przejścia przez tereny linii kolejowej, właściwy zarządca drogi jest uprawniony do ich nieodpłatnego zajęcia

na czas realizacji oraz użytkowania inwestycji. Tym samym, nie zachodzi potrzeba ograniczania korzystania z tych nieruchomości.

Wobec powyższego, organ odwoławczy, działając na podstawie art. 136 k.p.a., pismem z 27 października 2023 r., zwanym dalej: pismem nr WW2, wezwał Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi do złożenia wyjaśnień na okoliczność zaplanowanych robót, związanych z przebudową sieci elektroenergetycznej, na wskazanej nieruchomości, a także do jednoznacznego określenia nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone.

Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi - w odpowiedzi na wezwanie organu odwoławczego - pismem z 23 listopada 2023 r. (znak: SMP/588/2023/2716/TW), zwanym dalej: pismem nr PZD2:

- 1) przekazał skorygowany rys. nr 2.1. Plan sytuacyjny (tom V projektu architektoniczno-budowlanego: Branża elektroenergetyczna. Przebudowa sieci elektroenergetycznej);
- 2) wyjaśnił, że przy określeniu nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone odniesienie do tabeli 5 jest omyłkowe.

Z uwagi na powyższe, pismem z 7 grudnia 2023 r., zwanym dalej: pismem nr WW3, organ odwoławczy wezwał Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi do doprowadzenia do zgodności linii określających granice terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz linii określających zakres przebudowy sieci uzbrojenia terenu na mapie przedstawiającej proponowany przebieg drogi w stosunku do zmian naniesionych na rys. nr 2.1. Plan sytuacyjny (tom V projektu architektoniczno-budowlanego: Branża elektroenergetyczna. Przebudowa sieci elektroenergetycznej).

W odpowiedzi na wezwanie, Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi pismem z 8 stycznia 2024 r. (znak: SMP/588/2024/0049/RZ, wpływ: 9 stycznia 2024 r.), zwanym dalej: pismem nr PZD3, przekazał mapę w skali 1:500 z zaznaczonymi liniami rozgraniczającymi teren (rys. nr 1).

Mając na uwadze powyższe, uznać należy, że Prezydent Miasta Poznania nieprawidłowo ustalił stan faktyczny sprawy, opierając się na niedokładnie zweryfikowanej dokumentacji sprawy, jednakże kwestia ta została wyjaśniona przez Wojewodę Wielkopolskiego w postępowaniu odwoławczym. Tym samym organ II instancji skorygował wady postępowania organu I instancji w zakresie zebranego materiału dowodowego.

Do wniosku inwestor dołączył również projekt zagospodarowania terenu i projekt architektoniczno-budowlany. Przedmiotowa dokumentacja projektowa została wykonana i sprawdzona przez osoby spełniające warunki, o których mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (obecnie: Dz.U. z 2024 r. poz. 725), zwanej dalej: ustawą - Prawo budowlane. Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy - Prawo budowlane, do ww. projektów dołączono oświadczenie o sporządzeniu ich zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Po dokonaniu analizy przedłożonego przez inwestora projektu, w kształcie zatwierdzonym zaskarżoną decyzją, organ odwoławczy stwierdził, że spełnia on (z zastrzeżeniem uchybień wskazanych w dalszej części niniejszej decyzji) wymagania określone w art. 34 ust. 2 i ust. 3

ustawy - Prawo budowlane, obowiązujących przepisach dotyczących projektowania dróg – w tym 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 ze zm.), zwanym dalej: rozporządzeniem w sprawie WT, i rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2022 r. poz. 1679), a także jest zgodny z pozostałymi elementami wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Do wniosku winny być również załączone opinie, o których mowa w art. 11d ust. 1 pkt 8 specustawy, oraz wymagane przepisami odrębnymi decyzje administracyjne. W aktach sprawy znajdują się następujące dokumenty:

- 1) opinia Miejskiego Konserwatora Zabytków w Poznaniu z 20 grudnia 2022 r. (znak: MKZ-IX.4125.6.109.2022.DB);
- 2) opinia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu z 4 stycznia 2023 r. (znak: IZ16IOSA.2133.178.2022.JZ.3);
- 3) pismo nr 80/23 Szefa Centralnego Wojskowego Centrum Rekrutacji, Ośrodek Zamiejscowy w Poznaniu, z 10 stycznia 2023 r. (znak: CWCR.OZ.Poz.-WO-zp.0732.341.2022).

Analizując złożony przez inwestora wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, organ odwoławczy uznał ostatecznie, że poza uchybieniami, o których była mowa powyżej i które to uchybienia zostały konwalidowane przez Wojewodę Wielkopolskiego, zawiera on wszystkie wymagane w niniejszej sprawie elementy wskazane w art. 11d ust. 1 specustawy.

W aktach sprawy znajdują się również:

- 1) pełnomocnictwa: nr 329/2019 z 8 marca 2019 r., nr 1205/2022 z 24 sierpnia 2022 r. i nr 1350/2022 z 2 września 2022 r., umocowujące odpowiednio pana Marcina Gołka (Wiceprezesa Zarządu spółki Poznańskie Inwestycje Miejskie sp. z o.o. w Poznaniu, zwanej dalej: PIM), pana Tomasza Płóciniczaka (Wiceprezesa Zarządu PIM) i panią Barbarę Plenzler-Horváth (Dyrektora ds. przygotowania i realizacji inwestycji w PIM) do działania i występowania w imieniu Prezydenta Miasta Poznania, jako zarządcy dróg publicznych;
- 2) pełnomocnictwa z: 13 lutego 2023 r. i 26 czerwca 2023 r., upoważniające Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi do działania w przedmiotowej sprawie;
- 3) pełnomocnictwo nr 23/2020 z 9 stycznia 2020 r. umocowujące pana Krzysztofa Olejniczaka (Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu) do dysponowania nieruchomościami będącymi w zasobie Miasta Poznania;
- 4) oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w odniesieniu do działki o nr. ewid. 61 (ark. 26, obręb 0002 Głowieniec);
- 5) pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z 3 stycznia 2023 r. (znak:

PO.RPP.430.233.2022.MS) wskazujące na brak potrzeby wydania opinii, o której mowa w art. 11d ust. 1 pkt 8 lit. d specustawy.

Ponadto, dla przedmiotowej inwestycji inwestor uzyskał postanowienie Prezydenta Miasta Poznania z 18 listopada 2022 r. (znak: UA-VIII.670.172.2022) udzielające zgody na odstępstwo od przepisów:

- art. 53 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (obecnie: Dz.U. z 2024 r. poz. 697),
- § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz.U. z 2020 r. poz. 1247 ze zm.).

Następnie organ odwoławczy poddał kontroli przeprowadzone przez organ I instancji postępowanie w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej i stwierdził, co następuje.

Złożony do organu I instancji wniosek był niekompletny, w związku z czym Prezydent Miasta Poznania, działając na podstawie art. 64 § 2 k.p.a., pismem z 1 marca 2023 r. wezwał Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi do usunięcia braków formalno-prawnych wniesionego podania.

Przy pismach z 16 marca 2023 r. (znak: SMP/588/2023/0682/TW) Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi przekazał uzupełnienie wniosku, czyniąc zadość wezwaniu.

Prezydent Miasta Poznania, zgodnie z art. 11d ust. 5 specustawy, prawidłowo poinformował wnioskodawcę oraz właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie, wysyłając zawiadomienie z 19 kwietnia 2023 r. na adres wskazany w katastrze nieruchomości (w wypisach z rejestru gruntów sporządzonych: 9 marca 2023 r. i 4 kwietnia 2023 r.). Pozostałe strony organ I instancji zawiadomił o wszczęciu postępowania w drodze obwieszczenia z 19 kwietnia 2023 r., które zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i w BIP UM Poznania 21 kwietnia 2023 r. na okres 14 dni. Obwieszczenie zostało również opublikowane 26 kwietnia 2023 r. w prasie lokalnej („Gazeta Wyborcza Poznań”). W aktach sprawy utrwalono dokonane ww. czynności.

Zgodnie z art. 11d ust. 6 pkt. 1 i 2 specustawy zawiadomienie o wszczęciu postępowania zawierało oznaczenie nieruchomości lub ich części objętych wnioskiem według katastru nieruchomości oraz informację o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy.

W związku z powyższym zawiadomieniem, Odwołujący wniósł uwagi i zastrzeżenia odnośnie rzeczowej inwestycji drogowej, które organ I instancji przekazał Pełnomocnikowi substytucyjnemu zarządcy drogi w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do poruszonych zagadnień. Uzyskane odpowiedzi na wezwania oraz stosowne wyjaśnienia organ I instancji przekazał następnie Odwołującemu.

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, pismem z 27 kwietnia 2023 r. organ I instancji wezwał Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia dokumentacji. Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi udzielił odpowiedzi pismem z 25 maja 2023 r. Ponadto, postanowieniem z 27 kwietnia 2023 r. organ I instancji zobowiązał wnioskodawcę do usunięcia nieprawidłowości w dokumentacji projektowej. Skorygowany projekt oraz stosowne wyjaśnienia i uzupełnienia zostały przekazane organowi I instancji przy piśmie Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi z 5 czerwca 2023 r.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, organ I instancji decyzją nr 551/2023 z 7 lipca 2023 r. (znak: UA-IV.6740.158.2023) udzielił zarządcy drogi zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, Prezydent Miasta Poznania podzielił argumenty przedstawione przez inwestora.

Zgodnie z art. 11f ust. 3 specustawy, organ I instancji doręczył decyzję Pełnomocnikowi substytucyjnemu zarządcy drogi oraz zawiadomił pozostałe strony o jej wydaniu w drodze obwieszczenia z 10 lipca 2023 r. W aktach sprawy znajduje się potwierdzenie umieszczenia obwieszczenia o wydaniu decyzji na tablicy ogłoszeń i w BIP UM Poznania 14 lipca 2023 r. na okres 14 dni. Obwieszczenie zostało również opublikowane 18 lipca 2023 r. w prasie lokalnej („Gazeta Wyborcza Poznań”). Ponadto organ I instancji zawiadomił (pismo z 10 lipca 2023 r.) o wydaniu decyzji właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości objętych decyzją, zgodnie z danymi widniejącymi w katastrze nieruchomości. W aktach sprawy utrwalono dokonane ww. czynności.

Zgodnie z art. 11f ust. 4 specustawy, zawiadomienie o wydaniu decyzji zawierało informację o miejscu, w którym strony mogły zapoznać się z treścią decyzji.

Kontrolowana decyzja (z zastrzeżeniem uchybień, o których będzie mowa w dalszej części niniejszej decyzji), czyni zadość wymogom przepisu art. 11f ust. 1 specustawy.

Pozytywnie należy ocenić także określenie w zaskarżonej decyzji terminu, o którym mowa w art. 16 ust. 2 specustawy, na 120 dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Organ I instancji prawidłowo wskazał w zaskarżonej decyzji przedmiot i zakres inwestycji.

Dokonując analizy zaskarżonej decyzji organ II instancji stwierdził również, że spełnia ona wymogi art. 107 § 1 k.p.a. Organ I instancji prawidłowo wskazał w decyzji jej adresata – Prezydenta Miasta Poznania. Zaskarżona decyzja zawiera prawidłowe oznaczenie stron postępowania. Uzasadnienie decyzji obejmuje szczegółowy opis złożonego wniosku i przebiegu sprawy oraz wyjaśnienie okoliczności faktycznych i prawnych mających wpływ na rozstrzygnięcie, w tym stanowisko organu I instancji odnośnie uwag wniesionych przez Odwołującego, a także uzasadnienie nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Organ I instancji odniósł się także w uzasadnieniu decyzji do wymogów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.).

Organ II instancji stwierdził również, że strony postępowania zostały prawidłowo pouczone, co do terminu wniesienia odwołania.

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

W orzecznictwie sądowym, jak również w doktrynie prawa administracyjnego, utrwalił się pogląd, że organ odwoławczy rozpatrując ponownie sprawę zobowiązany jest uwzględniać zmiany stanu prawnego i faktycznego sprawy zaistniałe po wydaniu zaskarżonej decyzji organu pierwszej instancji i nie może ograniczyć się tylko do kontroli decyzji organu I instancji (por. np. wyrok NSA z 23 września 2010 r., sygn. akt I OSK 1566/09; wyrok WSA w Gliwicach z 23 listopada 2010 r., sygn. akt III SA/GI 1228/10). Organ odwoławczy, w ramach swoich uprawnień kontrolnych, ocenia bowiem materiał dowodowy, uwzględniając stan faktyczny stwierdzony w czasie wydania decyzji przez organ I instancji, jak i zmiany stanu faktycznego, które zaszły pomiędzy wydaniem decyzji organu I instancji, a wydaniem decyzji w postępowaniu odwoławczym. W toku postępowania odwoławczego możliwe jest więc korygowanie wniosku przez inwestora.

Przekładając powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy, zauważyć należy, że analizując projekt architektoniczno-budowlany, organ odwoławczy dostrzegł, że pomiędzy bramą wjazdową na działkę o nr. ewid. 14/1, a granicą działki o nr. ewid. 70 (ul. Sarnia), zaprojektowano zieleń [por. rys. nr 2.1. Plan sytuacyjny (tom I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa)]. W piśmie z 5 czerwca 2023 r. Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi wskazał zaś, że działka o nr. ewid. 14/1 „posiada bezpośredni dostęp do drogi publicznej ul. Sarniej - poprzez obniżony krawężnik i chodnik oraz zjazd z ul. Sarniej. Nie przewiduje się ograniczenia w dostępie do drogi publicznej w/w działki”.

Wobec powyższego, organ odwoławczy pismem nr WW2 wezwał Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi do złożenia wyjaśnień na okoliczność sposobu zapewnienia dostępu do drogi publicznej dla działki o nr. ewid. 14/1 (ark. 13, obręb 0002 Głowieniec).

Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi, pismem nr PZD2 przekazał skorygowany rys. nr 2.1. Plan sytuacyjny (tom I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa), w którym odstąpiono do projektowanej zieleni na wysokości bramy wjazdowej do działki o nr. ewid. 14/1.

Ponadto, w trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego, pismem nr WW3 organ II instancji wezwał Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi, w odniesieniu do dokumentacji projektowej, do:

1) wyjaśnienia spełnienia wymagań:

- a) § 79 pkt 1 rozporządzenia w sprawie WT, dla projektowanych zjazdów na działki o nr. ewid.: 12, 15 (km 0+165,07), 15 (km 0+133,03), 15 (km 0+114,11), 16/1, 17/1, 24/4, 23/9 (km 0+055,35), w zakresie zapewnienia całkowitej szerokości zjazdów nie mniejszej niż 4,5 m,

- b) § 79 pkt 1 lit. a rozporządzenia w sprawie WT, dla projektowanego zjazdu na działkę o nr. ewid. 24/5, w zakresie zaprojektowania szerokość jezdni nie większej niż szerokość jezdni na drodze,
 - c) § 79 pkt 1 lit. b rozporządzenia w sprawie WT, dla projektowanych zjazdów na działki o nr. ewid.: 12, 73, 13, 14/2, 15 (km 0+165,07), 15 (km 0+133,03), 15 (km 0+114,11), 16/1, 17/1, 18, 24/5, 24/4, 23/9 (km 0+055,35), w zakresie zapewnienia obustronnych poboczy o szerokości nie mniejszej niż 0,75 m każde,
 - d) § 79 pkt 2 rozporządzenia w sprawie WT, dla projektowanych zjazdów na działki o nr. ewid.: 12, 15 (km 0+133,03), 15 (km 0+114,11), w zakresie przecięcia krawędzi jezdni zjazdu i drogi wyokrąglonego łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 3,00 m lub ścięcia skosem o proporcji n: m, gdzie $n = m \geq 1,50$ m;
- 2) wykazania spełnienia wymagań wynikających z § 125 ust. 2 pkt. 1 rozporządzenia w sprawie WT, zgodnie z którym plac do zawracania dla samochodów osobowych powinien mieć promień nie mniejszy niż 6,0 m, bądź § 125 ust. 3 rozporządzenia w sprawie WT, zgodnie z którym plac do zawracania samochodów może mieć inne wymiary i kształt w planie, jeśli będą spełnione warunki zawracania samochodów, o których mowa w ust. 2;
- 3) wykazania spełnienia wymagań wynikających z § 53 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie WT, w zakresie zapewnienia minimalnej szerokość pasa zieleni, która powinna wynosić 1 m.

Pismem nr PZD3 Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi:

- 1) złożył stosowne wyjaśnienia, czyniąc zadość wezwaniu;
- 2) przekazał skorygowane:
 - a) rys. nr 2.1. i 2.2. Projekt zagospodarowania terenu (projekt zagospodarowania terenu),
 - b) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa),
 - c) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom II projektu architektoniczno-budowlanego: Branża wod.-kan. Budowa kanalizacji deszczowej),
 - d) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom III projektu architektoniczno-budowlanego: Branża elektroenergetyczna. Budowa oświetlenia drogowego),
 - e) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom IV projektu architektoniczno-budowlanego: Branża konstrukcyjna. Budowa kanału technologicznego),
 - f) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom V projektu architektoniczno-budowlanego: Branża elektroenergetyczna. Przebudowa sieci elektroenergetycznej),
 - g) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom VI projektu architektoniczno-budowlanego: Branża telekomunikacyjna. Przebudowa sieci telekomunikacyjnej),
 - h) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom VII projektu architektoniczno-budowlanego: Branża instalacyjna. Przebudowa sieci gazowej).

Z uwagi na powyższe, Wojewoda Wielkopolski uchylił zaskarżoną decyzję w zakresie, w jakim zatwierdzono ww. elementy części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno-budowlanego i orzekł o zatwierdzeniu nowych elementów dokumentacji

projektowej przedłożonych przez Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi.

Organ II instancji analizując zapisy zaskarżonej decyzji zauważył także, że Prezydent Miasta Poznania błędnie zapisał:

- 1) numer innej drogi publicznej (tj. ul. Sarniej), powiązanej z ul. Świętowidzką (por. pkt. I.2.);
- 2) informację o specjalności projektanta tomu IV projektu architektoniczno-budowlanego (por. pkt. VIII.);
- 3) odniesienie do przywołanych jednostek redakcyjnych decyzji (por. pkt. IX.8. i IX.9.).

W ocenie Wojewody Wielkopolskiego wskazane powyżej nieprawidłowości w zaskarżonej decyzji mogły zostać wyeliminowane w trybie art. 113 § 1 k.p.a., zgodnie z którym organ administracji publicznej może z urzędu lub na żądanie strony prostować w drodze postanowienia błędy pisarskie i rachunkowe oraz inne oczywiste omyłki w wydawanych przez ten organ decyzjach.

W wyroku NSA w Warszawie z 16 lipca 2001 r. (sygn. akt V SA 3928/00) stwierdzono jednak, że możliwość korekty w wypadkach oczywistych omyłek powinna przysługiwać także organowi odwoławczemu, a podstawą takiego rodzaju działania może być art. 138 § 1 pkt 2 k.p.a. Sąd wskazał, że skoro w powyższym trybie organ odwoławczy może skorygować orzeczenie „in merito”, to tym bardziej może dokonać sprostowania, działając w formie właściwej dla art. 138 k.p.a. (decyzja), nie zaś dla art. 113 k.p.a. (postanowienie).

Organ odwoławczy skorygował zatem wskazane powyżej omyłki.

Wojewoda Wielkopolski uznał także za konieczne doprecyzowanie i uzupełnienie zapisów zaskarżonej decyzji w zakresie wskazania drugiego opracowania geodezyjno-kartograficznego, w oparciu o które sporządzona została mapa stanowiąca załącznik nr 1 do decyzji.

Ponadto, organ odwoławczy uchylił załącznik nr 1 do zaskarżonej decyzji - mapę z zaznaczonymi liniami rozgraniczającymi teren (rys. nr 1) i orzekł o ustaleniu w miejsce uchylenia, nowej mapy z zaznaczonymi liniami rozgraniczającymi teren (rys. nr 1), która została przedłożona przez Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi.

Organ II instancji stwierdził również, że dokumentacja projektowa nie przewiduje budowy obiektów budowlanych, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001 r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (Dz.U z 2001 r. Nr 138, poz. 1554). Zauważyć należy, że § 1 ww. rozporządzenia wyraźnie wskazuje, że akt określa rodzaje obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie nadzoru inwestorskiego. Obowiązujące przepisy nie zawierają zaś definicji pojęcia "realizacji obiektu budowlanego". Jednakże zgodnie ze stanowiskiem prezentowanym w orzecznictwie sądów administracyjnych pojęcie to jest równoznaczne z pojęciem budowy obiektu budowlanego. WSA w Warszawie stwierdził w wyroku z 26 listopada 2020 r. (sygn. akt VII SA/Wa 1299/20), że realizacja obiektu budowlanego to wykonywanie tego obiektu, czyli "budowa" w rozumieniu art. 3 pkt 6 ustawy - Prawo budowlane. W przypadku drogi krajowej nr 92, zaskarżona decyzja ustala jedynie obowiązek

jej przebudowy w zakresie m.in. peryferyjnych przedsięwzięć drogowych (tj. ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej). W związku z powyższym organ II instancji uznał za konieczne skorygowanie zapisu odnoszącego się do szczegółowych wymagań dotyczących nadzoru na budowie i zastąpienie go prawidłowym zapisem: „nie ustalam”.

Badając treść zaskarżonej decyzji, organ II instancji zwrócił także uwagę, że zapisy zawarte w punkcie IX.9. na stronach 7.÷8. nie korespondują z treścią wniosku Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi zawartego w aktach sprawy, przekazanych przez organ I instancji. Jak już wskazano wcześniej, w piśmie przewodnim do wniosku Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi zawarł zapis: „Wnoszę o ograniczenie z korzystania z ww. nieruchomości przedstawionych w powyższych tabelach (...)”. W jednej z tabel (tj. tabeli 4) wskazano zaś nieruchomości objęte obowiązkiem przebudowy innych dróg publicznych.

W tym miejscu należy zauważyć, że określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości może dotyczyć tych nieruchomości, które są położone poza liniami rozgraniczającymi teren przeznaczony pod budowę drogi, i jest konieczne w celu zajęcia nieruchomości dla zrealizowania planowanego obowiązku. Wskazać należy jednak, że umożliwienie inwestorowi zrealizowania przedmiotowego obowiązku może nastąpić również poprzez przedłożenie oświadczenia o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

Podkreślić należy również, że postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej toczy się na wniosek zarządcy drogi i to wniosek wyznacza granice sprawy administracyjnej podlegającej rozpoznaniu i rozstrzygnięciu w drodze decyzji. Konsekwencją wszczęcia postępowania na żądanie zarządcy drogi jest związanie organu administracyjnego zakresem tego żądania. Organ prowadzący postępowanie ma obowiązek wydać decyzję zgodnie z zakresem żądania wskazanym we wniosku, co oznacza, że nie może samodzielnie modyfikować wniosku inwestora.

Wobec powyższego organ odwoławczy pismem nr WW2 wezwał Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi do jednoznacznego określenia nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone.

Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi, pismem nr PZD2 wyjaśnił, że przy określeniu nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone odniesienie do tabeli 4 jest omyłkowe. Jednocześnie, Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi przedłożył oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane w odniesieniu do działek o nr. ewid.: 76 (ark. 13, obręb 0002 Głowieniec) oraz 23/8, 59/1 i 65 (ark. 26, obręb 0002 Głowieniec), objętych obowiązkiem przebudowy innych dróg publicznych. Tym samym, ograniczanie sposobu korzystania z ww. nieruchomości dla realizacji obowiązku określonego w punkcie IX.6. zaskarżonej decyzji jest zbędne.

Wobec powyższego, konsekwencją opisanych okoliczności zaistniałych w toku postępowania odwoławczego, stwierdzonych błędów i braków w zaskarżonej decyzji oraz w załącznikach nr 1 i 3 do niej, jak i przedłożonych przez inwestora skorygowanych materiałów mapowych

i projektowych, są dokonane zmiany w zaskarżonej decyzji, o których mowa w pkt. I÷VII. niniejszej decyzji.

O pozostałych powodach korekt dokonanych w zaskarżonej decyzji, o których orzeczono w pkt. III. i IV. niniejszej decyzji, będzie mowa przy rozpatrywaniu zarzutów Odwoływającego.

Ustalenia niniejszej decyzji w zakresie, w którym uchylono zaskarżoną decyzję i orzeczono w sprawie (tj. pkt. I÷VII.), nie naruszają zasady dwuinstancyjności postępowania, o której mowa w art. 15 k.p.a., ponieważ zasadnicze rozstrzygnięcia decyzji pozostają zgodne z decyzją organu I instancji. Zarówno przedmiot inwestycji, jak i jej lokalizacja, są takie same jak we wniosku rozpatrywanym w toku postępowania prowadzonego przez organ I instancji. Pozostała część zaskarżonej decyzji jest zgodna z przepisami prawa i dlatego - w pkt. VIII. niniejszej decyzji - została ona utrzymana w mocy.

Rozpatrując zaś wniesione odwołanie, w pierwszej kolejności wskazać należy, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej jest decyzją związaną i nie dopuszcza jakiegokolwiek uznaniowości przy jej wydawaniu. W orzecznictwie sądów administracyjnych ugruntowane jest stanowisko, że przepisy specustawy nie upoważniają organów orzekających do oceny racjonalności czy słuszności rozwiązań projektowych przyjętych we wniosku o udzielenie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. O przebiegu drogi oraz przyjętych rozwiązaniach technicznych decyduje wyłącznie jej zarządca. W toku postępowania organ winien ocenić kompletność złożonego wniosku, ustalić, czy spełnia on inne przesłanki określone przepisami specustawy oraz zbadać, czy wnioskowana inwestycja nie pozostaje w sprzeczności z prawem powszechnie obowiązującym. Co do przebiegu inwestycji jest natomiast tym wnioskiem związany. Organy administracji publicznej orzekające w sprawie wniosku (zarówno w I, jak i w II instancji) nie współuczestniczą w projektowaniu inwestycji i nie posiadają kompetencji do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji, czy też do zmiany proponowanych rozwiązań co do jej przebiegu, bowiem jej usytuowanie zależy od woli zarządcy drogi (por. wyroki WSA w Poznaniu z: 10 lutego 2016 r., sygn. akt IV SA/Po 893/15; 25 listopada 2015 r., sygn. akt II SA/Po 582/15; 11 września 2014 r., sygn. akt II SA/Po 328/14; 9 czerwca 2009 r., sygn. akt IV SA/Po 130/09; wyrok WSA w Opolu z 12 października 2010 r., sygn. akt II SA/Op 381/10; wyroki WSA w Warszawie z: 18 kwietnia 2007 r., sygn. akt IV SA/Wa 46/07; 9 listopada 2006 r., sygn. akt IV SA/Wa 638/06).

Należy przy tym wyjaśnić, że zgodnie z treścią art. 11i ust. 1 specustawy w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w specustawie 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 (por. wyrok WSA w Warszawie z 27 stycznia 2011 r., sygn. akt VII SA/Wa 1955/10).

Podkreślić również należy, że niedopuszczalna jest ocena racjonalności czy słuszności koncepcji przedstawionej przez inwestora, bowiem miałyby ona charakter pozaprawny. To inwestor, jako podmiot wyspecjalizowany w danej dziedzinie, posiadający odpowiednią wiedzę, decyduje o słuszności i racjonalności realizacji danego przedsięwzięcia drogowego, i to on wybiera najbardziej korzystne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno-wykonawcze (stanowisko wyrażone m.in. przez NSA w wyroku z 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13).

Przedmiotem orzekania w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej jest więc inwestycja w kształcie wskazanym we wniosku, nie zaś poszukiwanie rozwiązań alternatywnych w celu uwzględnienia interesów jednej lub kilku ze stron postępowania, bowiem drogi są budowane nie w interesie państwa, jednostki samorządu terytorialnego czy zarządcy drogi, lecz w interesie wszystkich członków społeczeństwa. Co do zasady budowa dróg publicznych stanowi bowiem działanie ze względu na dobro wspólne. Niewątpliwie jednak, przy opracowaniu koncepcji lokalizacji inwestycji drogowej na danym terenie, inwestor musi uwzględnić wszystkie ograniczenia prawne, wynikające z ustaw szczególnych, jak również ograniczenia faktyczne. Oceniając to, czy zaskarżona decyzja w sposób prawidłowy zapewnia poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich, należy jednak mieć na względzie, że inwestor realizujący inwestycje drogową działa w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego w sposób niezgodny z prawem. Obowiązek uwzględnienia uzasadnionych interesów osób trzecich należy interpretować w taki oto sposób, że chodzi tu o interesy obiektywnie uzasadnione.

Mając jednak na względzie zasadę prawdy obiektywnej ustanowioną w art. 7 k.p.a., organ odwoławczy umożliwił Pełnomocnikowi substytucyjnemu zarządcy drogi - jako kreatorowi i wnioskodawcy przedmiotowej inwestycji drogowej - odniesienie się do zarzutów podniesionych w odwołaniu. Pismem z 31 sierpnia 2023 r., zwanym dalej: pismem nr WW1, organ II instancji wezwał bowiem Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi do ustosunkowania się do uwag wniesionych w odwołaniu oraz określenia, czy istnieje możliwość zmiany przyjętych rozwiązań projektowych w sposób uwzględniający przedstawione żądania, a jeśli nie, to do szczegółowego i wyczerpującego uzasadnienia przyczyn nieuwzględnienia zgłaszanych żądań, wraz z przywołaniem odpowiednich podstaw prawnych.

Pismem z 7 września 2023 r. (znak: SMP/588/2023/2132/TW, wpływ: ePUAP-UPP113881890), zwanym dalej: pismem nr PZD1, Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi udzielił odpowiedzi na pismo nr WW1.

Przy piśmie z 27 października 2023 r. (data doręczenia: 3 listopada 2023 r.) organ II instancji przekazał Odwołującemu kopię pisma nr PZD1, zawierającą stanowisko Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi w sprawie zarzutów podniesionych w odwołaniu.

Po wystosowaniu ww. pisma, Odwołujący skorzystał z przysługującego jemu prawa, wnosząc kolejne pismo w toku postępowania odwoławczego, tj. pismo z 7 listopada 2023 r. (wpływ: 13 listopada 2023 r.), zwane dalej: pismem nr O1.

Pismem nr WW3 Wojewoda Wielkopolski przekazał Pełnomocnikowi substytucyjnemu zarządcy drogi kopię pisma nr O1, celem wypowiedzenia się w sprawie podniesionych zarzutów dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji drogowej na działce stanowiącej własność Odwołującego, w szczególności w zakresie kolizji projektowanej drogi z piwnicą zewnętrzną, której strop (zdaniem strony) częściowo zlokalizowany jest w obrębie projektowanego pasa drogowego. Jednocześnie, organ zwrócił uwagę, że zgodnie z art. 20 ust. 1 pkt 3 ustawy - Prawo budowlane, obowiązek wyjaśniania wątpliwości dotyczących projektu i zawartych w nim rozwiązań spoczywa na projektancie.

Jednocześnie, pismem z 7 grudnia 2023 r. (data doręczenia: 12 grudnia 2023 r.) Wojewoda Wielkopolski wezwał Odwołującego do udostępnienia posiadanej dokumentacji obiektu budowlanego, znajdującego się na działce o nr. ewid. [REDAKTED] (ark. [REDAKTED], obręb 0002 Głowieniec), w szczególności budynku mieszkalnego przy ul. [REDAKTED] [REDAKTED] wraz z rzutem kondygnacji podziemnych, w tym podnoszonej w odwołaniu piwnicy, umożliwiającym zlokalizowanie jej obrysu na mapie.

Odwołujący udzielił odpowiedzi pismem z 17 grudnia 2023 r. (wpływ: 20 grudnia 2023 r.), informując, że nie posiada żadnej dokumentacji projektowej dotyczącej budynku mieszkalnego przy ul. [REDAKTED] [REDAKTED].

Pismem nr PZD3 i pismem z 26 stycznia 2024 r. (znak: SMP/588/2024/0184/TW, wpływ: ePUAP-UPP124145395) Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi zwracał się z prośbą o przedłużenie terminu na przedstawienie stanowiska w sprawie.

Wojewoda Wielkopolski przychylił się do ww. wniosków, o czym informował odpowiednio pismami z 15 stycznia 2024 r. i 30 stycznia 2024 r.

Pismem z 22 lutego 2024 r. (znak: SMP/588/2024/0421/RZ, wpływ: 23 lutego 2024 r.), uzupełnionym pismem z 26 lutego 2024 r. (znak: jw., wpływ: ePUAP-UPP126376098), zwanym dalej: pismem nr PZD4, Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi:

- 1) wyjaśnił, że w związku z istniejącą zabudową w pasie drogowym (piwnica na działce o nr. ewid. [REDAKTED]), w celu uniknięcia kolizji, zgodnie z § 14 ust. 3 rozporządzenie w sprawie WT w km od 0+050 do 0+068 zaprojektowano zawężenie jezdni do jednego pasa ruchu o szerokości 3,5 m, a ponadto przeprojektowano przebieg sieci elektroenergetycznej i telekomunikacyjnej w sposób umożliwiający ominięcie istniejącego budynku (odsunięcie sieci o ok. 1,2 m w stronę zachodnią);
- 2) przekazał:
 - a) mapę w skali 1:500 z zaznaczonymi liniami rozgraniczającymi teren (rys. nr 2),
 - b) fragmenty części opisowej projektu zagospodarowania terenu (str. 10.÷13., 16.÷17. i 22.÷23. projektu zagospodarowania terenu),
 - c) rys. nr 2.1. i 2.2. Projekt zagospodarowania terenu (projekt zagospodarowania terenu),

- d) fragment części opisowej branży drogowej (str. 10.÷13. tomu I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa),
- e) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa),
- f) rys. nr 4 Przekroje normalne (tom I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa),
- g) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom II projektu architektoniczno-budowlanego: Branża wod.-kan. Budowa kanalizacji deszczowej),
- h) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom III projektu architektoniczno-budowlanego: Branża elektroenergetyczna. Budowa oświetlenia drogowego),
- i) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom IV projektu architektoniczno-budowlanego: Branża konstrukcyjna. Budowa kanału technologicznego),
- j) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom V projektu architektoniczno-budowlanego: Branża elektroenergetyczna. Przebudowa sieci elektroenergetycznej),
- k) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom VI projektu architektoniczno-budowlanego: Branża telekomunikacyjna. Przebudowa sieci telekomunikacyjnej),
- l) rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom VII projektu architektoniczno-budowlanego: Branża instalacyjna. Przebudowa sieci gazowej),
- m) aktualne pełnomocnictwo w sprawie.

Przy piśmie z 18 marca 2024 r. (data doręczenia: 21 marca 2024 r.) organ II instancji przekazał Odwołującemu wyjaśnienia uzyskane od Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi, zawierające stanowisko w sprawie zgłoszonych uwag i zastrzeżeń.

Jednocześnie, stosownie do art. 10 § 1 k.p.a., w związku z art. 11c i art. 11d ust. 5 specustawy, Wojewoda Wielkopolski pismem z 18 marca 2024 r. zawiadomił Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi i właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem (zgodnie z danymi widniejącymi w katastrze nieruchomości - informacja z rejestru gruntów z 4 marca 2024 r.) o zakończeniu postępowania dowodowego w toku postępowania administracyjnego, wyznaczając termin zapoznania się z aktami i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań do 11 kwietnia 2024 r. Pozostałe strony postępowania zostały zawiadomione w drodze obwieszczenia Wojewody Wielkopolskiego z 18 marca 2024 r.:

- 1) zamieszczonego na tablicy ogłoszeń i BIP WUW w Poznaniu w terminie od 21 marca 2024 r. do 5 kwietnia 2024 r.;
- 2) zamieszczonego na tablicy ogłoszeń i BIP UM Poznania w terminie od 21 marca 2024 r. do 4 kwietnia 2024 r.;
- 3) opublikowanego w prasie lokalnej („Głos Wielkopolski”) w wydaniu z 21 marca 2024 r.

W sprawie wypowiedział się Odwołujący - pismo z 29 marca 2024 r. (wpływ: 4 kwietnia 2024 r.), zwane dalej: pismem nr O2.

W wyznaczonym terminie (tj. do 11 kwietnia 2024 r.), jak i do dnia wydania niniejszej decyzji, pozostałe strony postępowania nie skorzystały z prawa do zapoznania się ze zgromadzonym

materiałem dowodowym, ani nie wniósł uwag. W związku z powyższym, zgodnie z art. 81 k.p.a., należy uznać za udowodnione wskazane w zgromadzonym materiale dowodowym okoliczności faktyczne.

Pismem z 9 kwietnia 2024 r. Wojewoda Wielkopolski przekazał Pełnomocnikowi substytucyjnemu zarządcy drogi kopię pisma nr O2, celem przedstawienia stanowiska w zakresie zawartych w nim uwag.

Pismem z 12 kwietnia 2024 r. (znak: SMP/588/2024/0764/TW, wpływ: ePUAP-UPP130080935), zwanym dalej: pismem nr PZD5, Pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi udzielił odpowiedzi.

Organ II instancji, pismem z 19 kwietnia 2024 r. (data doręczenia: 25 kwietnia 2024 r.) przekazał Odwołującemu kopię pisma nr PZD5 i jednocześnie ponownie zawiadomił o zakończeniu postępowania dowodowego w toku postępowania administracyjnego, wyznaczając siedmiodniowy termin do zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, przed wydaniem decyzji.

Odwołujący wypowiedział się w kwestii zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w drodze niedatowanego pisma (wpływ: 13 maja 2024 r.), zwanego dalej: pismem nr O3, do którego organ II instancji odniósł się w dalszej części uzasadnienia decyzji, w powiązaniu z zarzutami podniesionymi w odwołaniu.

Zgodnie z art. 36 k.p.a., pismami z: 31 sierpnia 2023 r., 27 października 2023 r., 7 grudnia 2023 r., 30 stycznia 2024 r. i 18 marca 2024 r., Wojewoda Wielkopolski informował o braku możliwości załatwienia sprawy w terminie i wskazał kolejno nowe terminy jej załatwienia odpowiednio do: 31 października 2023 r., 29 grudnia 2023 r., 9 lutego 2024 r., 28 marca 2024 r. i 30 maja 2024 r.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, w tym stanowiska Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi, jak również zarzutów podniesionych w odwołaniu, piśmie nr O1, piśmie nr O2 i piśmie nr O3, organ odwoławczy stwierdził, co następuje.

Na uwzględnienie zasługuje zarzut Odwołującego dotyczący kolizji projektowanej drogi z piwnicą zewnętrzną budynku mieszkalnego, postawiony w powiązaniu z brakiem należytego wyjaśnienia sprawy w tym zakresie przez Prezydenta Miasta Poznania. Niewątpliwie ww. kwestia powinna być zostać szczegółowo wyjaśniona i skorygowana już na etapie postępowania przed organem I instancji. Powyższych czynności zabrakło jednak w postępowaniu organu I instancji, który bezkrytycznie przyjął wyjaśnienia złożone przez Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi w piśmie z 19 maja 2023 r. (znak: SMP/588/2023/1284/TW), o treści: „Jeśli piwnica znajduje się poza obrysem budynku i zlokalizowana jest bliżej granicy działki niż budynek, Inwestor przyjmuje tą informację do wiadomości i zostanie uwzględniony ten fakt w opracowanej dokumentacji w projekcie wykonawczym/technicznym, aby zapewnić bezpieczeństwo budynku”. Natomiast ujawnione w toku postępowania kolizje powinny zostać rozwiązane w projekcie budowlanym. Wobec powyższego, podniesiony zarzut naruszenia art. 6, art. 7, art. 8 § 1 i art. 77 § 1 k.p.a. w tym

zakresie uznać należy za zasadny. Trzeba jednak zauważyć, że kwestia kolizji projektowanej drogi z piwnicą zewnętrzną budynku mieszkalnego została wyjaśniona przez Wojewodę Wielkopolskiego w postępowaniu odwoławczym. Tym samym, organ II instancji dokonując rozstrzygnięć, o których mowa w pkt. III. i IV. niniejszej decyzji, w zakresie ustalenia nowej mapy z zaznaczonymi liniami rozgraniczającymi teren (rys. nr 2) oraz zatwierdzenia nowych elementów dokumentacji projektowej, przedłożonych przez Pełnomocnika substytucyjnego zarządcy drogi przy piśmie nr PZD4, skorygował wady zaskarżonej decyzji.

Za chybiony należy uznać z kolei zarzut Odwołującego dotyczący naruszenia konstytucyjnego prawa własności.

Przywołane prawo własności, którego ochronę zapewniają przepisy Konstytucji RP nie jest prawem bezwzględny i doznaje określonych ograniczeń. Dopuszcza je Konstytucja RP, stanowiąc w art. 64 ust. 3, że własność może być ograniczona tylko w drodze ustawy i tylko w takim zakresie, w jakim nie narusza to istoty prawa własności. Ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być zatem ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób. Ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw. Taki właśnie charakter ma specustawa, na mocy której organy administracji zostały upoważnione do ingerencji w prawo własności innych podmiotów w celu przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, za słusznym odszkodowaniem (por. art. 12 ust. 4b specustawy). Specustawa dopuszcza zatem ingerencję w prawa własności i co więcej, czyni to w zgodzie z przepisami Konstytucji RP. Podobny pogląd wyraził Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 16 października 2012 r. (K 4/10, OTK ZU nr 9/A/2012, poz. 106), w którym wskazał, że ze względu na sprawne realizowanie ważnego celu publicznego, jakim jest rozbudowa infrastruktury drogowej, wprowadzone w specustawie modyfikacje i uproszczenia dotyczące podstawowych regulacji prawnych są uzasadnione i nie naruszają istoty praw konstytucyjnych. Co więcej, ograniczenia te są zgodne z zasadą proporcjonalności, ponieważ "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 (art. 31 ust. 3 Konstytucji); jest kwestią dobra wspólnego" (por. wyrok WSA w Białymstoku z 27 sierpnia 2020 r., sygn. akt II SA/Bk 769/19).

Odnosząc się następnie do zarzutu o lakonicznej treści: „Skarżę również rygor natychmiastowej wykonalności decyzji”, organ odwoławczy rozpatrzył zasadność i zgodność z prawem nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, wraz z żądaniem uchylecia tego rygoru i - w konsekwencji - zmiany terminu wykonania decyzji. Przedmiotowy rygor stanowi bowiem integralny składnik decyzji i jako element merytorycznego rozstrzygnięcia może być zaskarżony tylko w trybie odwołania (poza przypadkami przewidzianymi w art. 108 § 2 k.p.a.).

Zaznaczyć należy, że przepisy specustawy przewidują szczególną regulację w zakresie możliwości nadania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru

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

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

Przytoczony przepis art. 17 ust. 1 specustawy jest jednym z instrumentów mających zapewnić realizację celu specustawy, jakim jest zapewnienie sprawnego przebiegu inwestycji drogowych, a tym samym szybkiej budowy i rozbudowy sieci dróg w kraju. Przez pryzmat takiego celu należy więc odczytywać regulację zawartą w art. 17 ust. 1 specustawy (por. wyrok WSA w Warszawie z 15 października 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1560/15). Wskazać trzeba, że charakter specustawy, wyrażony jest nie tylko w jej tytule, ale wynika z całości uregulowań, których intencją jest stworzenie prawnych instrumentów zapewniających sprawny przebieg inwestycji drogowych. Powszechnie wiadomo, że budowa dróg jest priorytetowym zadaniem władz publicznych, gdyż drogi mają zasadnicze znaczenie dla rozwoju kraju (por. wyrok WSA w Warszawie z 26 listopada 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1839/15).

We wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności inwestor przedstawił argumentację uzasadnioną interesem społecznym, przemawiającą za nadaniem decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, która została następnie przytoczona w uzasadnieniu na stronach 19.÷20. zaskarżonej decyzji. Wojewoda Wielkopolski przychyliła się do argumentacji inwestora, że nadanie zaskarżonej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności leży w interesie społecznym, a to przy pozostawieniu organom dużego marginesu władzy dyskrecyjnej pozwala przyjąć, że w tym zakresie Prezydent Miasta Poznania nie naruszył granic uznania przy orzekaniu o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o zezwoleniu na realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej. Podkreślić również należy, że w przypadku drogi publicznej już sam przedmiot postępowania wskazuje, że jest nierozzerwalnie związany z interesem społecznym. Okoliczności dotyczące konieczności rozbudowy sieci dróg są powszechnie znane i jako takie - zgodnie z art. 77 § 4 k.p.a. - nie wymagają dowodu.

W orzecznictwie NSA wielokrotnie prezentowano stanowisko, że poprawa jakości i bezpieczeństwa ruchu drogowego uzasadnia nadanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności (por. wyroki NSA z: 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14; i 26 sierpnia 2010 r., sygn. akt I OSK 1399/09).

Wobec powyższego, z uwagi na przywołane okoliczności, organ II instancji utrzymał w mocy pkt XI. zaskarżonej decyzji.

Odwołujący kwestionuje także prawidłowość wytyczenia granicy pomiędzy działkami o nr. ewid. ■■■ i ■■■ w kontekście braku uwzględnienia stanu zabudowy i zagospodarowania działki, której jest współwłaścicielem.

W rozpatrywanej sprawie, dokumentacja projektowa sporządzona została w oparciu o mapę do celów projektowych w skali 1:500, dla której geodeta uprawniony inż. Artur Perła (nr upr. 21473) złożył oświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji przez Prezydenta Miasta Poznania operatu technicznego zawierającego rezultaty prac geodezyjnych i kartograficznych (protokoły nr: ZG-OUG.4104.1790.2022_1_nr_2 z 23 maja 2022 r. i ZG-OUG.4104.1792.2022_1_nr_3 z 3 czerwca 2022 r.).

Wobec powyższego, stwierdzić należy, że w ramach postępowania w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej organ orzekający nie ma kompetencji do kwestionowania dokumentacji geodezyjno-kartograficznej opatrzonej stosowną klauzulą ośrodka dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej bądź równoważnym oświadczeniem wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji, które stanowią potwierdzenie dokonania ich oceny przez wyspecjalizowane do tego rodzaju czynności służby geodezyjno-kartograficzne.

Zgodnie z treścią art. 40 ust. 3a ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz.U. z 2023 r. poz. 1752 ze zm.), nadzór nad prowadzeniem państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego należy do Głównego Geodety Kraju, a w zakresie zasobów wojewódzkich i powiatowych, także do wojewódzkich inspektorów nadzoru geodezyjnego i kartograficznego.

Organ wydający decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zobowiązany jest działać na podstawie przepisów specustawy, która przedmiotowe kwestie reguluje. Skoro natomiast przepisy specustawy nie uprawniają organu do wskazanego działania, nie mógł on poddawać pod wątpliwość zapisów określonych w dokumentacji geodezyjno-kartograficznej. Dodać należy, że zgodnie z art. 76 § 1 k.p.a. dokumenty urzędowe sporządzone w przepisanej formie przez powołane do tego organy państwowe w ich zakresie działania stanowią dowód tego, co zostało w nich urzędowo stwierdzone.

Prawidłowo sporządzony dokument urzędowy korzysta z domniemania prawdziwości (autentyczności) oraz domniemania zgodności z prawdą tego, co zostało w nim urzędowo zaświadczone. Wobec tego organ nie może, bez przeprowadzenia przeciwdowodu (art. 76 § 3 k.p.a.), nie uznać faktu stwierdzonego w dokumencie urzędowym, gdyż będzie to stanowiło naruszenie prawa procesowego (por. wyrok NSA z 29 marca 2011 r., sygn. akt II OSK 553/10).

Odnosząc się natomiast do zarzutów Odwołującego, że jakiegokolwiek roboty budowlane w pobliżu domu stanowią zagrożenie dla nieruchomości (grożą nawet „zawaleniem domu”), a zwężenie ul. Świętowidzkiej może stwarzać niebezpieczeństwo dla samochodów jadących w przeciwnych kierunkach, zauważyć należy, że za opracowanie projektu inwestycji w sposób zapewniający bezpieczeństwo użytkowania odpowiada projektant, a nie organ udzielający zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Tym samym, organ zatwierdzający projekt zagospodarowania terenu i projekt architektoniczno-budowlany oraz wydający pozwolenie budowlane kontroluje wyłącznie, czy zostało złożone stosowne oświadczenie o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej, co – jak wyżej wskazano - w niniejszej sprawie ma miejsce, a całkowitą odpowiedzialność za zgodność projektu z prawem ponosi projektant. Tak określona odpowiedzialność projektanta ma stanowić gwarancję dla inwestora, ale i dla organu, że projekt został opracowany zgodnie z przepisami.

Zamierzonego skutku nie może odnieść zarzut zawarty w odwołaniu, dotyczący odległości pomiędzy projektowaną drogą a istniejącym budynkiem.

Wskazać należy bowiem, że przepis art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 320) normuje odległości nowo sytuowanych obiektów budowlanych od krawędzi drogi publicznej, natomiast nie nakłada żadnych obowiązków na zarządcę drogi i nie normuje kwestii sytuowania drogi względem istniejącego obiektu budowlanego (z czym mamy do czynienia w niniejszej sprawie). W gestii zarządcy drogi stoi bowiem zapewnienie spełnienia przez nowe obiekty budowlane warunków wynikających z przywołanego powyżej przepisu prawa.

Odnosząc się do podniesionej przez Odwołującego kwestii zastosowania w sprawie przepisów rozporządzenia w sprawie WT, zauważyć należy, że takie działanie jest słuszne i zgodne z przepisami prawa.

W dniu 21 września 2022 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518), zwane dalej: rozporządzeniem w sprawie PTB. Zgodnie z § 115 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie PTB, do budowy lub przebudowy drogi publicznej, jeżeli przed dniem wejścia w życie rozporządzenia w sprawie PTB zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie projektu lub na opracowanie projektu i wykonanie robót budowlanych - stosuje się przepisy techniczno-budowlane obowiązujące przed dniem wejścia w życie rozporządzenia w sprawie PTB, tj. przepisy rozporządzenia w sprawie WT. Mając powyższe na uwadze należy wskazać, że umowa na projekt przedmiotowej inwestycji została podpisana 23 grudnia 2021 r., a więc przed wejściem w życie rozporządzenia w sprawie PTB.

Odwołujący podnosi również, że planowana inwestycja drogowa „znacznie wykracza poza potrzeby użytkowników”.

W tym miejscu zasadnym jest przywołanie stanowiska przedstawionego przez skład siedmiu sędziów NSA w postanowieniu z 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 specustawy), pod kątem spełniania przez ten wniosek dopuszczalności wywłaszczenia w rozumieniu art. 21 ust. 2 Konstytucji RP i art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami?”. 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. Nr 78, poz. 483 ze zm.) i art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (obecnie: Dz.U. z 2023 r. poz. 344 ze zm.)] w sprawie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. NSA przywołał w ww. postanowieniu stanowisko Trybunału Konstytucyjnego zawarte w uzasadnieniu wyroku z 16 października 2012 r. (sygn. akt 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 całej 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.

W kontekście zaś podniesionej kwestii nieracjonalnego i niepotrzebnego marnotrawienia funduszy publicznych, wskazać należy, że 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. Również prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku Odwołującego nie jest przedmiotem orzekania przez Wojewodę Wielkopolskiego.

Odnosząc się natomiast do poruszonej przez Odwołującego kwestii możliwości wykonania inwestycji w kształcie innym niż zaproponowany przez inwestora, podkreślić należy, że w orzecznictwie sądowoadministracyjnym (por. wyrok NSA z 3 września 2014 r., sygn. akt II OSK 1730/14), wyrażono wprawdzie pogląd, że należy dopuścić weryfikację zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, jednakże pogląd ten może znaleźć swoje uzasadnienie w szczególnych sytuacjach, w których dochodzi do rażącego naruszenia zasady proporcjonalności w taki sposób, że interes publiczny nie może stanowić uzasadnienia dla rozmiaru ingerencji w prawo własności (por. wyrok NSA z 14 lutego 2019 r., sygn. akt II OSK 3382/18). W niniejszej sprawie taka dysproporcja nie występuje.

W ocenie organu odwoławczego, przedłożony do zatwierdzenia PZT i PAB nie przewidują rozwiązań, które wprowadzają nadmierną, a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności Odwołującego. Ingerencja we własność związana z realizacją inwestycji odpowiada tylko jej koniecznemu zakresowi. Teren będący własnością Odwołującego nie został zajęty w wymiarze większym, niż jest to wymagane dla realizacji inwestycji.

W świetle powyższego nie można uznać, że w tym zakresie w niniejszej sprawie doszło do naruszenia podniesionej w odwołaniu zasady proporcjonalności.

Podkreślić trzeba także, że zaprojektowanie inwestycji pozostawia się specjalistom posiadającym odpowiednie przygotowanie zawodowe, a nie powinny decydować o tym strony postępowania, których nieruchomości zostały objęte wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, gdyż żaden z przepisów specustawy nie przewiduje takich uprawnień. Organ nie może uwzględniać protestów wyrażających osobiste zapatrywanie Odwołującego, czy też jego odmienne stanowisko. Oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonego przebiegu inwestycji - niemające prawnego osadzenia - są bezskuteczne.

Odnosząc się do treści odwołania oraz pisma nr O2 i pisma nr O3 zauważyć należy również, że ze względu na przepis art. 11e specustawy, nie można uzależniać zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami - w tym na przykład od wykonania ekspertyzy stanu technicznego budynku Odwołującego oraz ekspertyzy stanu korzeni drzew rosnących koło domu. Powyższe stanowi także uzasadnienie dla braku potrzeby wykonania przez inwestora na własny koszt zabezpieczenia przeciwwilgotnościowego fundamentów domu i piwnicy Odwołującego.

Z kolei brak zgody Odwołującego na realizację przedmiotowej inwestycji na jego działce w koncepcji przyjętej przez inwestora (zawarty w piśmie nr O3), nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy specustawy (por. art. 11e), nie uzależniają udzielenia zarządcy drogi zezwolenia na realizację inwestycji drogowej na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tejże nieruchomości.

Wyjaśnić należy, że kwestia dopuszczalności zastosowania ingerencji wyłączeniowej na gruncie specustawy jest ukształtowana całkowicie odmiennie niż w ramach postępowania wyłączeniowego prowadzonego na zasadach ogólnych.

Z przepisów specustawy nie wynika obowiązek legitymowania się przez zarządcę drogi tytułem prawnym do nieruchomości objętej zakresem inwestycji, jako warunek złożenia wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, czy też koniecznością uzyskania zgody właściciela nieruchomości na realizację inwestycji na terenie danej nieruchomości. Wszystkie działania w ramach realizacji inwestycji drogowej dokonywane są w oparciu o władztwo administracyjne, a specustawa nie przewiduje w tej materii konsultacji lub uzyskania zezwoleń właścicieli nieruchomości objętych zakresem inwestycji. Podkreślić należy, że inwestor nie musi mieć zgody na podjęcie czynności skutkujących wejściem na teren nieruchomości niezbędnych dla realizacji inwestycji, gdyż przejście własności nieruchomości niezbędnych do realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej, w granicach wydzielonych liniami rozgraniczającymi i pasami innych dróg publicznych, następuje z mocy prawa (por. art. 12 ust. 4 specustawy).

Ponadto, mając na uwadze brak aprobaty Odwołującego wobec przejścia części jego nieruchomości pod realizację inwestycji drogowej, wyjaśnić należy, że ochrona interesów osób trzecich w procesie inwestycyjnym nie może prowadzić do sytuacji, w której to osoby trzecie, a nie inwestor, decydować będą o dopuszczalności wybudowania obiektów budowlanych, miejscu posadowienia takich obiektów, rodzaju obiektu budowlanego i to nawet z naruszeniem ogólnego interesu społecznego. Niedopuszczalna jest zatem sytuacja, w której uprawnienia właściciela nieruchomości całkowicie ograniczają uprawnienia inwestora. Uzależnianie funkcjonowania dróg publicznych od wyrażenia zgody przez osobę prywatną nie byłoby do pogodzenia z charakterem inwestycji, stanowiącej realizację celu publicznego.

Nie zamyka to jednak Odwołującemu prawa do dochodzenia ochrony naruszonych, w jego ocenie, dóbr w postępowaniu przed sądami powszechnymi w drodze ewentualnych roszczeń cywilnoprawnych. Jeżeli bowiem Odwołujący uważa, że w wyniku przedmiotowej inwestycji drogowej i przyjętych przez inwestora rozwiązań projektowych doznał szkody, to może 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 charakter interesu faktycznego, a więc takiego, który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej. Nie istnieje taki przepis prawa, który pozwalałby na odmiennie stwierdzenie.

Należy stwierdzić także, że zdecydowana większość inwestycji publicznych, zwłaszcza inwestycji drogowych, realizowana jest na terenach, które w znaczącej części stanowią własność prywatną. Jednak wynikające z zakresu inwestycji naruszenie prawa własności dokonywane jest w sposób przewidziany na gruncie obowiązujących przepisów i w zgodzie z nimi oraz, co istotne, za odszkodowaniem, które uwzględnia wszelkie składniki majątkowe

znajdujące się na części nieruchomości przejmowanej pod realizację inwestycji drogowej, ustalone decyzją organu w odrębnym postępowaniu.

Zauważyć przy tym należy, że stosownie do art. 13 ust. 3 specustawy, w przypadku, jeżeli przejęta jest część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, właściwy zarządca drogi jest obowiązany do nabycia, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego tej części nieruchomości. Ustawodawca zabezpieczył zatem 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. Roszczenie o wykup całej nieruchomości w trybie ww. przepisu ma charakter cywilnoprawny, dlatego może być dochodzone wyłącznie w postępowaniu cywilnym przed sądem powszechnym.

Podkreślić należy także, że w kontrze do interesu właścicieli nieruchomości, którzy optowaliby za nienaruszalnością zagospodarowania ich własności i otoczenia, stoją potrzeby drogownictwa. Te drugie są pilne, a zarazem trudne do realizacji, gdyż drogi, jako budowle duże, ciągnące się przez kilometry i nie dające się łatwo kształtować, nieuchronnie przechodzić muszą obok prywatnych posesji, a nawet przez nie. To właśnie potrzeby budowy dróg wymusiły w ostatnich dziesięcioleciach na ustawodawcy przyjęcie takich restrykcyjnych rozwiązań, jak te zawarte w specustawie (por. wyrok WSA w Poznaniu z 5 sierpnia 2020 r., sygn. akt II SA/Po 65/20). Specustawę charakteryzuje więc bardzo szybki i „bezdyskusyjny” tryb postępowania wywłaszczeniowego. Może on budzić wątpliwości co do swoich ekonomicznych i społecznych skutków, ale takie są właśnie obowiązujące wzorce prawne. Jak stwierdził Trybunał Konstytucyjny w cytowanym już powyżej wyroku z 16 października 2012 r. (sygn. akt K 4/10), radykalne skrócenie i uproszczenie procedury wywłaszczeniowej jest niezbędne, gdyż konieczność działania organów według innych reguł „paraliżowałaby prowadzenie inwestycji drogowych”.

Na koniec zauważyć należy, że nie wydaje się również możliwe zaprojektowanie drogi publicznej 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 ograniczeniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności. W takich okolicznościach inwestor zawsze będzie narażony na niezadowolenie części właścicieli nieruchomości z przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych. Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej, zwłaszcza na obszarach zurbanizowanych (do jakich bez wątplenia zalicza się Miasto Poznań), w wielu wypadkach musi uwzględniać sprzeczne interesy, z jednej strony inwestora, a z drugiej strony osób lub podmiotów których prawa lub interesy mogą być przez to zezwolenie zagrożone lub naruszone w związku z realizacją takiej inwestycji. Granice tych praw i interesów

określają przepisy ustawy - Prawo budowlane oraz innych aktów prawnych. Poza tymi granicami, a zatem poza ochroną prawną wynikającą z norm prawa pozytywnego, pozostają natomiast protesty wyrażające zapatrywania odwołujących, a także ich oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonej polityki inwestycyjnej. Nieuwzględnienie ich nie może stanowić podstawy kwestionowania legalności zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Podsumowując, po przeprowadzonym postępowaniu odwoławczym organ II instancji ostatecznie uznał, że przebieg planowanej inwestycji i przyjęte rozwiązania są zgodne z przepisami prawa powszechnie obowiązującego. 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 - poza uchybieniami omówionymi i skorygowanymi w niniejszej decyzji - nie naruszają prawa, w związku z czym Wojewoda Wielkopolski nie jest władny do wydania negatywnego rozstrzygnięcia w sprawie.

Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Decyzja jest ostateczna w toku instancji. Na decyzję przysługuje prawo złożenia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, przy ul. Ratajczaka 10/12, 61-815 Poznań, za pośrednictwem Wojewody Wielkopolskiego, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji. Od skargi należy uiścić wpis stały w wysokości 500 zł, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz.U. z 2021 r. poz. 535). Strony mogą ubiegać się o przyznanie prawa pomocy, polegającego na zwolnieniu od kosztów sądowych oraz ustanowieniu adwokata lub radcy prawnego.

Skarga powinna czynić zadość wymaganiom pisma w postępowaniu sądowym, o których mowa w ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz.U. z 2023 r. poz. 1634 ze zm.), a ponadto zawierać:

- 1) wskazanie zaskarżonej decyzji, postanowienia, innego aktu lub czynności;
- 2) oznaczenie organu, którego działania, bezczynności lub przewlekłego prowadzenia postępowania skarga dotyczy;
- 3) określenie naruszenia prawa lub interesu prawnego.

z up. Wojewody Wielkopolskiego
Marcin Karpiński
Zastępca Dyrektora
Wydziału Infrastruktury i Rolnictwa

Załączniki:

- 1) Mapa w skali 1:500 z zaznaczonymi liniami rozgraniczającymi teren (rys. nr 1 i 2);
- 2) Fragmenty części opisowej projektu zagospodarowania terenu (str. 10.÷13., 16.÷17. i 22.÷23. projektu zagospodarowania terenu);
- 3) Rys. nr 2.1. i 2.2. Projekt zagospodarowania terenu (projekt zagospodarowania terenu);
- 4) Fragment części opisowej branży drogowej (str. 10.÷13. tomu I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa);
- 5) Rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa);
- 6) Rys. nr 4 Przekroje normalne (tom I projektu architektoniczno-budowlanego: Branża drogowa);
- 7) Rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom II projektu architektoniczno-budowlanego: Branża wod.-kan. Budowa kanalizacji deszczowej);
- 8) Rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom III projektu architektoniczno-budowlanego: Branża elektroenergetyczna. Budowa oświetlenia drogowego);
- 9) Rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom IV projektu architektoniczno-budowlanego: Branża konstrukcyjna. Budowa kanału technologicznego);
- 10) Rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom V projektu architektoniczno-budowlanego: Branża elektroenergetyczna. Przebudowa sieci elektroenergetycznej);
- 11) Rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom VI projektu architektoniczno-budowlanego: Branża telekomunikacyjna. Przebudowa sieci telekomunikacyjnej);
- 12) Rys. nr 2.1. i 2.2. Plan sytuacyjny (tom VII projektu architektoniczno-budowlanego: Branża instalacyjna. Przebudowa sieci gazowej).

Otrzymują:

- 1) Prezydent Miasta Poznania (1 egz. wraz z 1 kompletem załączników);
- 2) Pan Marcin Matysik, jako pełnomocnik substytucyjny zarządcy drogi (2 egz. wraz z 1 kompletem załączników);
- 3) Pan ██████████ (1 egz. bez załączników);
- 4) Aa (1 egz. wraz z 1 kompletem załączników).

Do wiadomości:

- 1) Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego dla Miasta Poznania (1 egz. wraz z 1 kompletem załączników);
- 2) ZGIKM GEOPOZ (ePUAP - bez załączników).

Sprawę prowadzą:

starszy specjalista Patryk Stojanowicz,
tel. 61 854 1081, e-mail: pstojanowicz@poznan.uw.gov.pl;
starszy specjalista Katarzyna Plesińska-Wasik,
tel. 61 854 1467, e-mail: kwasik@poznan.uw.gov.pl.

W treści niniejszej decyzji „wyczerpiono” informacje, które zostały wyłączone z obowiązku publikacji na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. (RODO).

Autor wyłączenia danych: Patryk Stojanowicz