



MINISTER  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

DOI.III.6621.52.2015.AK.8

**OBWIESZCZENIE**

Na podstawie art. 11f ust. 3 i 6 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 2031) oraz na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2013, poz. 267 z późn. zm.),

**Minister Infrastruktury i Budownictwa**

zawiadamia, że wydał decyzję z dnia 17 grudnia 2015 r., znak: DOI.III.6621.52.2015.AK.7, uchylającą w części i orzekającą w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującą w mocy decyzję Wojewody Małopolskiego nr 04/2015 z dnia 26 lutego 2015 r., znak: WI-IX.7820.1.37.2014, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: Rozbudowa dróg wojewódzkich: nr 964 od km 1+397,65 odc. ref. 210 (ul. Lednicka) do km 0+194,21 odc. ref. 230 (ul. Asnyka) i nr 966 od km 0+000,00 odc. ref. 010 do km 0+046,85 odc. ref. 010 (ul. Gdowska) wraz z budową ronda na skrzyżowaniu tych dróg oraz przebudową drogi gminnej (ul. Chopina) w Wieliczce.

Strony w sprawie mogą zapoznać się z treścią decyzji oraz aktami sprawy - w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4/6, pok. 302, III piętro, w dni robocze, w godzinach od 9.00 do 15.30, jak również z treścią decyzji (bez załączników) - w urzędzie gminy właściwej ze względu na przebieg drogi, tj. Urzędzie Miasta i Gminy Wieliczka.

Z upoważnienia  
MINISTRA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

*Jakub Lepalczyk*



DOI.III.6621.52.2015.AK.7  
NK: 342 313/15

## 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 Pani Anieli Kłapy i Pana Pawła Kluzy od decyzji Wojewody Małopolskiego nr 04/2015 z dnia 26 lutego 2015 r., znak: WI-IX.7820.1.37.2014, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: Rozbudowa dróg wojewódzkich: nr 964 od km 1+397,65 odc. ref. 210 (ul. Lednicka) do km 0+194,21 odc. ref. 230 (ul. Asnyka) i nr 966 od km 0+000,00 odc. ref. 010 do km 0+ 046,85 odc. ref. 010 (ul. Gdowska) wraz z budową ronda na skrzyżowaniu tych dróg oraz przebudową drogi gminnej (ul. Chopina) w Wieliczce,

### I. Uchylam:

- mapę w skali 1:500 przedstawiającą linie rozgraniczające teren przedmiotowej inwestycji oraz linie określające nieruchomości objęte obowiązkiem przebudowy sieci uzbrojenia terenu i dróg innej kategorii, która stanowi integralną część zaskarżonej decyzji jako załącznik nr 1,
- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się w pkt III. „Określenie linii rozgraniczających teren inwestycji oraz oznaczenie nieruchomości lub ich części według katastru nieruchomości, które stają się własnością Województwa Małopolskiego”, na stronie 3, w wierszach od 1 do 3 licząc od dołu strony, zapis:

„Linie rozgraniczające teren inwestycji planowanego do realizacji odcinka drogi, określające powierzchnię terenu niezbędnego dla jej realizacji, zostały uwidocznione w załączniku Nr 1 do niniejszej decyzji, tj. na mapie opracowanej w skali 1:500 z proponowanym przebiegiem drogi”

### i orzekam w tym zakresie poprzez:

- zatwierdzenie, w miejsce uchylecia, zamiennego arkusza nr 11 mapy w skali 1:500 przedstawiającej linie rozgraniczające teren przedmiotowej inwestycji oraz linie określające nieruchomości objęte obowiązkiem przebudowy sieci uzbrojenia terenu i dróg innej kategorii, który stanowi integralną część niniejszej decyzji jako załącznik nr 1,
- ustalenie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylecia, nowego zapisu:

„Linie rozgraniczające teren inwestycji – linia przerywana koloru granatowego – 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”.

### II. Uchylam:

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, tabelę znajdującą się w pkt VII. „Zatwierdzenie podziału nieruchomości” – w zakresie pozycji nr 13 (strona 8), dotyczącej działki nr 1866/1, z obrębu 1 Wieliczka,

- mapę w skali 1:1000 zawierającą projekt podziału nieruchomości oznaczonej jako działka nr 1866/1, z obrębem 1 Wieliczka, powiat krakowski, wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiącą załącznik nr 2 do zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie poprzez:**

- ustalenie, w miejsce uchylecia, na stronie 8, nowego zapisu:

13	1866/4	0,3663	1866/5	0,1165	pod inwestycję
			1866/4	0,2498	dotychczasowy
			Razem:	0,3663	

- zatwierdzenie mapy z projektem podziału nieruchomości oznaczonej jako działka nr 1866/4, z obrębem 1 Wieliczka wraz z wykazem zmian gruntowych, która stanowi załącznik nr 2 do niniejszej decyzji,

**III. Uchylam** w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący na stronie 1, w wierszu 15 licząc od dołu strony, oraz na stronie 4, w wierszu 9 licząc od góry strony, zapis:

„1866/3 (1866/1)”

**i orzekam w tym zakresie** poprzez ustalenie, w miejscu uchylecia, nowego zapisu:

„1866/5 (1866/4)”

**IV. Uchylam** w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się pkt III. „Określenie linii rozgraniczających teren inwestycji oraz oznaczenie nieruchomości lub ich części według katastru nieruchomości, które stają się własnością Województwa Małopolskiego”, na stronie 4, w wierszach 15-19 licząc od góry strony, zapis:

„Ww. nieruchomości, oznaczone według katastru nieruchomości, **wydzielone liniami rozgraniczającymi teren stają się z mocy prawa własnością Województwa Małopolskiego** z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna, za odszkodowaniem ustalonym przez Wojewodę w odrębnej decyzji (dotyczy nieruchomości niebędących w dniu wydania niniejszej decyzji własnością Województwa Małopolskiego)”

**i orzekam w tym zakresie** poprzez ustalenie, w miejsce uchylecia, nowego zapisu:

„Nieruchomości wymienione powyżej, oznaczone według katastru nieruchomości, wydzielone liniami rozgraniczającymi teren stają się z mocy prawa własnością Województwa Małopolskiego z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna, za odszkodowaniem ustalonym przez Wojewodę Małopolskiego w odrębnej decyzji”

**V. Uchylam** w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 11 w tabeli przedstawiającej zakres przebudowy istniejących sieci uzbrojenia terenu, w pozycjach U6, U8 (w wierszach 10 i 11 licząc od góry strony) oraz U16, zapis:

„budowa”

**i orzekam w tym zakresie** poprzez ustalenie, w miejsce uchylecia, nowego zapisu:

„przebudowa”

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

## UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 7 października 2014 r. Zarząd Województwa Małopolskiego, reprezentowany przez Panią Marię Rapacz, zwany dalej „*inwestorem*”, wystąpił do Wojewody Małopolskiego o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: Rozbudowa dróg wojewódzkich: nr 964 od km 1+397,65 odc. ref. 210 (ul. Lednicka) do km 0+194,21 odc. ref. 230 (ul. Asnyka) i nr 966 od km 0+000,00 odc. ref. 010 do km 0+ 046,85 odc. ref. 010 (ul. Gdowska) wraz z budową ronda na skrzyżowaniu tych dróg oraz przebudową drogi gminnej (ul. Chopina) w Wieliczce.

*Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając konieczność jego nadania ważnym interesem społecznym i gospodarczym. *Inwestor* wskazał, że na przedmiotowym skrzyżowaniu obserwuje się wzrostową tendencję wypadkowości, co potwierdza baza zdarzeń drogowych prowadzona przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie oraz Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie.

Ponadto *inwestor* stwierdził, że realizacja przedmiotowego projektu spowoduje zmniejszenie szkodliwego oddziaływania ruchu drogowego, w szczególności pojazdów ciężkich na centrum miasta Wieliczka, jak również przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi poprzez zastosowanie rond, przejść i azyli dla pieszych, zatok autobusowych, chodników oraz oznakowania poziomego i pionowego. Zgodnie z przedstawioną przez *inwestora* argumentacją, realizacja inwestycji wpłynie korzystnie na dostępność i atrakcyjność regionu poprzez ułatwienie dojazdu do strefy turystycznej (miasto Wieliczka) oraz do stref aktywności gospodarczej (Niepołomicka Strefa Inwestycyjna oraz Strefa Przemysłowa „Zielonych Dobczyc”). Wskazano również na konieczność szybkiej realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z uwagi na zagrożenie utratą pozyskanych na ten cel środków z funduszy unijnych.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, działając na podstawie art. 11a ust. 1, art. 11f ust. 1 i 2, art. 11i oraz art. 12 ust. 1-4 oraz art. 16 i 17 *specustawy drogowej*, art. 74 i 75 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku*”, oraz art. 104 i art. 107 § 1-3 *kpa*, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 26 lutego 2015 r. decyzję Nr 04/2015 znak: WI.IX.7820.1.37.2014, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: Rozbudowa dróg wojewódzkich: nr 964 od km 1+397,65 odc. ref. 210 (ul. Lednicka) do km 0+194,21 odc. ref. 230 (ul. Asnyka) i nr 966 od km 0+000,00 odc. ref. 010 do km 0+ 046,85 odc. ref. 010 (ul. Gdowska) wraz z budową ronda na skrzyżowaniu tych dróg oraz przebudową drogi gminnej (ul. Chopina) w Wieliczce, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Małopolskiego*”, oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Małopolskiego* odwołanie do Ministra Infrastruktury i Rozwoju, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, wnieśli Pani Aniela Kłapa i Pan Paweł Kluza, reprezentowani przez radcę prawnego Mikołaja Miścickiego (pismo z dnia 13 marca 2015 r.; data wpływu do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie: 17 marca 2015 r.).

Pani Aniela Kłapa i Pan Paweł Kluza zaskarżyli *decyzję Wojewody Małopolskiego* w całości, w tym również w zakresie orzeczenia o nadaniu tej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zaskarżonej *decyzji Wojewody Małopolskiego* zarzucono:

- 1) naruszenie art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku w zw. z § 3 ust. 2 pkt 3 i § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397), zwanego dalej „*rozporządzeniem w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*”, poprzez zaniechanie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
- 2) naruszenie art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej*, poprzez jego błędną wykładnię, polegającą na uznaniu, jakoby rygor taki mógł być nadany, jeśli interes publiczny przemawia za realizacją inwestycji drogowej.

Wskazując na powyższe zarzuty skarżący wnieśli o uchylenie skarżonej decyzji i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia organowi I instancji.

W uzasadnieniu odwołania skarżący podnieśli, iż *decyzję Wojewody Małopolskiego* wydano na skutek wniosku *inwestora*, który poddaje sukcesywnej przebudowie ruchliwą drogę przebiegającą przez miasto Wieliczka, przy czym całe zamierzenie dzielone jest na krótkie odcinki, z których każdy został uczyniony przedmiotem odrębnego postępowania administracyjnego. Ponadto, wskazano na przedstawioną przez *inwestora* argumentację, zgodnie z którą niewielka długość przebudowywanego odcinka drogi powoduje, iż objęte wnioskiem przedsięwzięcie nie zalicza się do mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Skarżący poinformowali również, że *inwestor* uzasadnił konieczność realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przed upływem połowy roku 2015 zagrożeniem utratą pozyskanych funduszy europejskich.

Skarżący stwierdzili, że zaskarżona *decyzja Wojewody Małopolskiego* uwzględniająca w całości żądanie *inwestora* została wydana wbrew zaprezentowanemu przez nich stanowisku, z czym nie mogą się zgodzić.

Skarżący nie zgadzają się z twierdzeniami *inwestora*, iż cała sieć dróg w Polsce ma charakter ciągłej, a więc połączenie odcinka objętego niniejszym postępowaniem z innymi nie oznacza, iż można traktować go jako dłuższy niż to wskazuje *inwestor*. W ocenie skarżących niniejsza sprawa dotyczy w istocie odcinka drogi publicznej o długości określonej w § 3 ust. 2 pkt 3 i § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*. Wynika to z faktu, iż odcinek drogi wojewódzkiej, objęty niniejszym postępowaniem, stanowi fragment oddzielnej części owej drogi, a mianowicie ciągu komunikacyjnego biegnącego przez Wieliczkę na odcinku znacznie przekraczającym 1 kilometr, i w ciągu tej właśnie drogi realizowano podobne przedsięwzięcia.

Następnie skarżący powołali przepis § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* stanowiący, iż do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”. Ponadto wskazano, iż § 3 ust. 2 pkt 3 tego rozporządzenia stanowi, że do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia „nieosiągające progów określonych w ust. 1, jeżeli po zsumowaniu parametrów charakteryzujących przedsięwzięcie z parametrami planowanego, realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia tego samego rodzaju znajdującego się na terenie jednego zakładu lub obiektu osiągną progi określone w ust. 1”.

W ocenie skarżących, objęte wnioskiem przedsięwzięcie musi być uznawane za fragment większej całości, o jakiej mowa w drugim z powołanych wyżej przepisów, gdyż *inwestor* uzyskał w nieodległej przeszłości decyzje lokalizacyjne obejmujące końcowy odcinek drogi (przebudował sąsiadujące skrzyżowanie), zaś w prasie informowano o przebudowie całej drogi w obrębie miasta jako o jednym przedsięwzięciu.

Skarżący zauważyli, że zamierzona przez *inwestora* przebudowa drogi ma skutkować zwiększeniem jej przepustowości przy jednoczesnym zwiększeniu prędkości przejazdu („skoro zamiast zwykłych skrzyżowań, na których pojazdy się zatrzymują, pojawią się ronda, przed którymi pojazdy li tylko zwalniają”), a zatem wzrośnie emisja hałasu i spalin. Ich zdaniem również z tego punktu widzenia istotne jest zbadanie, jak przedmiotowa inwestycja wpłynie na środowisko. W związku z przedstawionym powyżej stanowiskiem skarżący stwierdzili, że w niniejszej sprawie niezbędnym było zastosowanie art. 63 w związku z art. 59 ust. 1 pkt 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku*, tymczasem organ owego przepisu nie zastosował i bezzasadnie uznał, że nie było potrzeby prowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Przedmiotem niezadowolenia skarżących jest także fakt nadania *decyzji Wojewody Małopolskiego* rygoru natychmiastowej wykonalności z uwagi na uznanie, że wykonanie zamierzenia *inwestora* leży

w interesie publicznym, gdyż poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego i pozwoli uniknąć konieczności zwrotu dotacji, jaką otrzymał *inwestor* na wykonanie tego przedsięwzięcia.

Taka argumentacja jest, według skarżących, błędna, wypacza bowiem sens instytucji natychmiastowej wykonalności decyzji, która – nawet na gruncie *specustawy drogowej* – stanowi wyjątek, a nie zasadę. Skarżący stwierdzili, że przyjęcie za słuszne stanowiska organu pierwszej instancji prowadziłyby do wniosku, że rygor natychmiastowej wykonalności winien być nadawany zawsze, albowiem każda inwestycja drogowa zmierza do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na poparcie zaprezentowanego stanowiska o wyjątkowym charakterze instytucji rygoru natychmiastowej wykonalności z art. 17 *specustawy drogowej* skarżący powołali wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 4 listopada 2011 r., sygn. akt I OSK 1910/10, LEX nr 1131496, w którym Sąd stwierdził, iż „ustawa nie określa, co należy rozumieć przez uzasadniony przypadek, co oznacza, iż w każdej sprawie ograny winny ocenić na tle całokształtu okoliczności, czy uzasadniona jest ingerencja w prawo własności jeszcze przed odjęciem jej w drodze wywłaszczenia”.

Skarżący stwierdzili, że w niniejszej sprawie taka ingerencja nie jest uzasadniona, gdyż niekorzystny układ komunikacyjny, który zamierza poprawić *inwestor*, trwa od lat, a związane z nim uciążliwości nie doznały żadnego nasilenia, które wymagałoby natychmiastowych działań zarządcy drogi. Skarżący wskazali, że do wykonania inwestycji przymierzano się od dawna, jednak wnioski złożone dotychczas przez *inwestora* pozostawiano bez rozpoznania z powodu braków formalnych, co ich zdaniem świadczy o tym, że *inwestor* sprawy nie traktował jako pilnej. W ocenie skarżących niekorzystny układ komunikacyjny w okolicy i zdarzenia drogowe niosące poważne, negatywne skutki dla uczestników ruchu są faktami, jednakże *inwestor* nie wykazał, aby w tym konkretnym wypadku wynikająca z nich uciążliwość miała być większa niż gdzie indziej, co uzasadniałoby konieczność natychmiastowego działania i drastycznego ograniczania praw właścicieli gruntów przyległych do drogi.

Skarżący zanegowali również możliwość nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności z uwagi na okoliczność otrzymania wsparcia finansowego z funduszy wspólnotowych, gdyż w ich ocenie kwestia finansowania inwestycji dotyczy wyłącznie sfery praw i obowiązków *inwestora*. Stwierdzili również, że kwestia zachowania przez *inwestora* terminów określonych w umowie o dofinansowanie zadania nie jest przesłanką nadawania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, a jego ewentualny interes w zachowaniu tych terminów nie może być ważniejszy, niż prawo własności stron i prawo do zamieszkiwania w godnych warunkach.

Skarżący podkreślili, że wzgląd na poprawę bezpieczeństwa ruchu w sytuacji, w której *inwestor* zwlekał uprzednio z realizacją inwestycji, nie może być podstawą nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Na poparcie przedstawionego poglądy skarżący powołali wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 29 listopada 2011 r., sygn. akt II OSK 2113/11, LEX nr 1152140, stwierdzając jednocześnie, że orzecznictwo uznaje poprawę bezpieczeństwa ruchu za podstawę nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności tylko w przypadkach, w których chodzi o inwestycję realizowaną niezwłocznie i w terminach przewidzianych odpowiednimi dokumentami planistycznymi.

Wobec przedstawionych powyżej argumentów skarżący stwierdzili, że *decyzja Wojewody Małopolskiego* powinna ulec uchyleniu, a sprawę winien rozpatrywać ponownie organ I instancji, w szczególności prowadząc ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Odwołanie wniesiono w terminie.

Po rozpatrzeniu wniesionego odwołania, uwzględniając fakt, iż obecnie właściwym w przedmiotowej sprawie - stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U z 2015 r., poz. 1907, ze zm.) - jest Minister Infrastruktury i Budownictwa, stwierdzono, co następuje.

Kompetencje organu odwoławczego obejmują zarówno korygowanie wad prawnych decyzji organu I instancji, polegających na niewłaściwym zastosowaniu przepisu prawa materialnego, bądź postępowania administracyjnego, jak i wad polegających na niewłaściwej ocenie okoliczności faktycznych. Zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą organy administracyjne powinny działać wnikliwie, prowadząc wyczerpujące postępowanie dowodowe w celu uzyskania prawdy obiektywnej, a fakty istotne

dla podjęcia rozstrzygnięcia powinny zostać w miarę możliwości bezsprzecznie ustalone. Obowiązek ten wynika z art. 7 i 77 *kpa*. Dlatego też trafność rozstrzygnięcia w każdym indywidualnym przypadku wymaga szczegółowego zbadania i rozważenia wszelkich argumentów, które stanowiłyby podstawę do przyjęcia określonego stanowiska. Wydając decyzję, organ zobowiązany jest do przestrzegania przepisów *kpa*, a przede wszystkim do podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego.

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

Na wstępie należy wyjaśnić, iż w dniu 27 października 2015 r. weszła w życie ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r., poz. 1590), zwana dalej „*ustawą zmieniającą*”, której art. 1 wprowadził zmiany m.in. w przepisach rozdziału 2a *specustawy drogowej* regulującego postępowanie poprzedzające rozpoczęcie robót budowlanych.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 *ustawy zmieniającej*, do postępowań administracyjnych prowadzonych na podstawie ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

W myśl zaś art. 5 ust. 2 *ustawy zmieniającej* do postępowań, o których mowa w ust. 1, na wniosek właściwego zarządcy drogi, stosuje się przepisy art. 11f ust. 1 pkt 8 lub art. 12 ust. 7 i 8 *specustawy drogowej* w brzmieniu nadanym *ustawą zmieniającą*.

Wobec nie złożenia przez *inwestora* wniosku, o którym mowa w art. 5 ust. 2 *ustawy zmieniającej*, w przedmiotowym postępowaniu stosuje się przepisy dotychczasowe.

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

- Zarządu Województwa Małopolskiego, wyrażoną w postanowieniu z dnia 19 listopada 2013 r., znak: PR-VIII.8012.117.2013.AS,
- Zarządu Powiatu Wielickiego, wyrażoną w uchwale nr 168/442/14 z dnia 5 lutego 2014 r.,
- Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka z dnia 21 marca 2014 r., znak: WGKOŚ.7011.9.2013.

Zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1 *specustawy drogowej*, do wniosku załączono mapę w skali 1:500, na której przedstawiono proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu. Ponadto 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 2013 r., poz. 1409, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo budowlane*”. Zgodnie z art. 20 ust. 4 tej ustawy, do projektu dołączono oświadczenia projektantów i sprawdzających o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Zgodnie z przepisami *rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* przedmiotowa inwestycja drogowa nie zalicza się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, czy też mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko, a zatem wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla jej realizacji nie było wymagane.

Potwierdzeniem powyższego jest postanowienie Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka z dnia 28 grudnia 2012 r., znak: WGKOS.6220.I.17.2012, odmawiające wszczęcia postępowania w sprawie

wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Przebudowa DW 964 na odcinku ul. Asnyka w Wieliczce z budową rond”, zwane dalej „*postanowieniem w sprawie środowiskowych uwarunkowań*”.

Po dokonaniu analizy przedłożonego przez *inwestora* projektu budowlanego, organ odwoławczy stwierdził, że spełnia on wymagania określone w art. 34 ust. 2 i ust. 3 *ustawy Prawo budowlane*, oraz w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012 r., poz. 462, z późn. zm.).

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

- Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie z dnia 10 grudnia 2013 r., znak: OZKr.5183.1716.2013.ED,
- Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 6 listopada 2013 r., znak: IZDK3-505-155p/13.

Ponadto, przed złożeniem wniosku, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 8 lit. d *specustawy drogowej*, *inwestor* zwrócił się pismem z dnia 30 października 2013 r., znak: A/ED/08/10/13, do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z prośbą o wydanie opinii do wniosku w przedmiocie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. Niewydanie opinii w terminie 30 dni od dnia zwrócenia się o nią przez *inwestora*, zgodnie z treścią art. 11d ust. 2 *specustawy drogowej*, uznano za brak zastrzeżeń do wniosku.

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 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 lub właściwego organu nadzoru górniczego.

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

- *postanowienie w sprawie środowiskowych uwarunkowań*,
- decyzję Dyrektora Gminnego Zarządu Dróg w Wieliczce z dnia 19 grudnia 2013 r., znak: GZD-6853.390.wst.zg/DP/13, zezwalającą na lokalizację sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej w pasie drogi gminnej publicznej nr 560861K, działka nr 1828/2 – ul. Słowackiego położonej w miejscowości Wieliczka stanowiącej własność gminy Wieliczka.

Analizując złożony przez *inwestora* wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, organ odwoławczy uznał, że zawiera on elementy wskazane w art. 11b oraz art. 11d ust. 1 *specustawy drogowej*.

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

W ocenie organu drugiej instancji Wojewoda Małopolski 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 Małopolski, pismem z dnia 27 listopada 2014 r., znak: WI-IX.7820.1.37.2014, 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 Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie w dniach od 28 listopada do 2 grudnia 2014 r.,
- w Urzędzie Miasta i Gminy Wieliczka w dniach od 28 listopada do 3 grudnia 2014 r. oraz na stronie internetowej tego urzędu w tym samym terminie,
- w prasie lokalnej – krakowskie wydanie „Gazety Wyborczej” z dnia 29-30 listopada 2014 r.

W przedmiotowym obwieszczeniu organ pierwszej instancji poinformowało 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 Małopolskim strony postępowania wniosły zastrzeżenia i wnioski, które organ pierwszej instancji przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez strony postępowania.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 26 lutego 2015 r. decyzję nr 04/2015 znak: WI-IX.7820.1.37.2014, o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej. 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 Małopolski doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz zawiadomił o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim oraz w urzędzie gminy właściwej ze względu na przebieg drogi, na stronie internetowej tej gminy, a także w prasie lokalnej.

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

- w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie w dniach od 2 do 6 marca 2015 r.,
- w Urzędzie Miasta i Gminy Wieliczka w dniach od 2 do 6 marca 2015 r. oraz na stronie internetowej tego urzędu w tym samym terminie,
- w prasie lokalnej – „Gazeta Krakowska” z dnia 4 marca 2015 r.

Dotychczasowych właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Małopolskiego* 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.

Analizując powyższą *decyzję Wojewody Małopolskiego* organ odwoławczy zważył, co następuje.

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 załącznik nr 1). Decyzja zawiera także zatwierdzenie podziału nieruchomości (mapy z projektami podziałów nieruchomości w skali 1:500 i 1:1000 wraz z wykazami zmian gruntowych, stanowiące załącznik nr 2 do decyzji, będący jej integralną częścią), choć w odniesieniu do jednej z nieruchomości podziału dokonano w sposób nieprawidłowy, o czym będzie mowa poniżej.

Ponadto na mocy przedmiotowej decyzji zatwierdzono projekt budowlany, stanowiący załącznik nr 3 do decyzji, będący jej integralną częścią. W decyzji określono także nieruchomości, które stają się z mocy prawa własnością Województwa Małopolskiego, 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 istniejącej sieci uzbrojenia terenu i dróg innych kategorii, określił ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji tych obowiązków, a także zezwolił na ich wykonanie.

Zaskarżona decyzja Wojewody Małopolskiego określa również termin wydania nieruchomości, lub wydania nieruchomości i opróżnienia lokali oraz innych pomieszczeń, o którym mowa w art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Małopolskiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 16 ust. 2 *specustawy drogowej* – powyższego terminu na 121 dzień od dnia uzyskania przez decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej waloru ostateczności (jeden z najkrótszych dopuszczalnych terminów). Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez inwestora o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

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

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

Analizując mapę przedstawiającą proponowany przebieg drogi oraz projekt budowlany zatwierdzony decyzją Wojewody Małopolskiego, Minister stwierdził, iż działka nr 1866/1, z obrębu 1 Wieliczka, stanowiąca istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 964, została objęta zakresem przedmiotowej inwestycji drogowej jedynie w części, która po podziale oznaczona została jako działka nr 1866/3. Tymczasem z analizy załącznika nr 2 do decyzji Wojewody Małopolskiego, tj. mapy przedstawiającej projekt podziału nieruchomości wynika, że zatwierdzony został podział przedmiotowej działki na trzy działki, tj. działkę nr 1866/3 - przeznaczoną pod przedmiotową inwestycję drogową, działkę nr 1866/4 - pozostającą poza zakresem inwestycji oraz działkę nr 1866/5 - przeznaczoną pod realizację inwestycji objętej odrębnym wnioskiem.

Stwierdzić w tym miejscu należy, iż zgodnie z art. 12 ust. 2 *specustawy drogowej*, linie rozgraniczające teren ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości. Stąd też, o ile w pasie wydzielonym liniami rozgraniczającymi teren znajduje się część nieruchomości, linie rozgraniczające stanowią linie podziału nieruchomości i dla tej sytuacji art. 12 ust. 1 *specustawy drogowej* stanowi podstawę do zatwierdzenia tego podziału. Artykuł 11f ust. 1 pkt 5 *specustawy drogowej* przewiduje w takiej sytuacji konieczność zawarcia w decyzji rozstrzygnięcia o zatwierdzeniu podziału nieruchomości dokonywanego w odniesieniu do nieruchomości usytuowanej na terenie objętym liniami rozgraniczającymi (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 29 kwietnia 2010 r. sygn. akt IV SA/Wa 1968/09).

Należy zauważyć, iż przepisy *specustawy drogowej* są w tej kwestii jednoznaczne, a wykładnia przepisu art. 12 ust. 2 nie nasuwa jakichkolwiek wątpliwości co do skutków prawnych związanych z przebiegiem linii rozgraniczających teren inwestycji. Orzeczenie o zatwierdzeniu podziału nieruchomości jest zatem obowiązkowym elementem decyzji, jeżeli w liniach rozgraniczających projektowanej drogi publicznej ujęte zostaną części powierzchni nieruchomości niewyodrębnione dotychczas ewidencyjnie w osobne działki gruntu. W takim przypadku istnieje bowiem konieczność ewidencyjnego oddzielenia części nieruchomości objętej zamiarem zrealizowania na niej inwestycji od pozostałej jej powierzchni. Powyższe jest niezbędne również z uwagi na obowiązek odzwierciedlenia w odpowiednich rejestrach zaistniałych na nieruchomościach zmian stanu faktycznego i prawnego, wynikających z realizacji na tychże gruntach określonej inwestycji drogowej.

Z powyższych regulacji wynika, iż decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie można dokonać podziału nieruchomości, który byłby niezgodny z przebiegiem linii rozgraniczających teren przez daną nieruchomość. Przedmiotowe linie wskazują zaś obszar niezbędny do zajęcia stałego w celu realizacji inwestycji drogowej objętej daną decyzją. Ze wskazanych powyżej powodów zatwierdzenie podziału nieruchomości przedstawionego na mapie stanowiącej załącznik nr 2 do decyzji Wojewody Małopolskiego, na której ukazano podział działki nr 1866/1, z obrębu 1 Wieliczka, wyodrębniający działkę nie przeznaczoną pod realizację inwestycji drogowej objętą przedmiotową decyzją, uznać należało za niedopuszczalne na gruncie uregulowań *specustawy drogowej*.

Rozpatrując niniejszą kwestię Minister miał również na względzie również fakt wydania przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju ostatecznej decyzji z dnia 27 października 2015 r., znak: DOI.III.6621.14.2015.AK.8, uchylającej w części i orzekającej w tym zakresie co do istoty sprawy oraz utrzymującej w mocy w pozostałej części decyzję Wojewody Małopolskiego nr 01/2015 z dnia 14 stycznia 2015 r., znak: WI-IX.7820.1.34.2014, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.:

Rozbudowa drogi wojewódzkiej DW nr 964 na odcinku w kilometrażu istniejącym: od km 0+011.01 odc. 240 (ul. Asnyka) do km 0+117.29 odc. 250 (ul. Piłsudskiego) wraz z budową ronda na skrzyżowaniu ul. Asnyka (w kilometrażu roboczym środka ronda hm 1+52.42) z ul. Piłsudskiego (w km roboczym środka ronda hm 0+00.00) w Wieliczce. Wskazaną powyżej decyzją organ odwoławczy zatwierdził podział działki nr 1866/1, z obręb 1 Wieliczka, na działkę 1866/3 - przeznaczoną pod inwestycję drogową, oraz działkę nr 1866/4 - pozostającą przy dotychczasowym właścicielu. W związku z tym działka nr 1866/1 przestała istnieć w stanie prawnym i faktycznym, a w jej miejsce powstały działki nr 1866/3 oraz 1866/4.

Z uwagi na powyższe, działając na podstawie art. 136 kpa, w piśmie z dnia 29 października 2015 r., znak: DOII.III.6621.152.2015.AK.5, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do dostarczenia 4 egzemplarzy mapy opatrzonej stosownymi klauzulami właściwego państwowego ośrodka geodezyjnego i kartograficznego, przedstawiającej projekt podziału nieruchomości oznaczonej jako działka nr 1866/4 (powstała z podziału działki nr 1866/1), obręb 1 Wieliczka, odpowiadający przebiegowi linii rozgraniczających teren przedmiotowej inwestycji, tj. uwzględniającej podział ww. nieruchomości jedynie na dwie działki, jak również mapy w skali co najmniej 1:5000, opatrzonej stosownymi klauzulami właściwego państwowego ośrodka geodezyjnego i kartograficznego, przedstawiającej proponowany przebieg drogi z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu, uwzględniającej objęcie liniami rozgraniczającymi teren działki nr 1866/4, z obręb 1 Wieliczka.

Przy piśmie z dnia 19 listopada 2015 r. *inwestor* przekazał cztery egzemplarze mapy w skali 1:1000 przedstawiającej projekt podziału działki nr 1866/4, z obręb 1 Wieliczka, na działkę nr 1866/5 - przeznaczoną pod inwestycję, i działkę nr 1866/6 - pozostającą przy dotychczasowym właścicielu, oraz skorygowaną mapę przedstawiającą proponowany przebieg drogi.

Konsekwencją przedstawionego powyżej stanowiska oraz wskazanych działań są – dokonane na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 Kpa – zmiany w *decyzji Wojewody Małopolskiego* uwzględniające stan prawny nieruchomości aktualny w dniu wydawania niniejszej decyzji. Zmiany te dotyczyły odpowiednich jednostkach redakcyjnych zaskarżonej *decyzji Wojewody Małopolskiego*, jak i niektórych załączników tej decyzji, co zostało szczegółowo określone w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji (pkt I-III).

Analizując dalej *decyzję Wojewody Małopolskiego Minister* dostrzegł również, iż organ I instancji nieprecyzyjnie wskazał nieruchomości lub ich części, które staną się własnością Województwa Małopolskiego z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna.

Zgodnie bowiem z art. 11f ust. 1 pkt 6 *specustawy drogowej* decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera m.in. oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

Natomiast w pkt III *decyzji Wojewody Małopolskiego* określono, iż nieruchomości, oznaczone według katastru nieruchomości, wydzielone liniami rozgraniczającymi teren stają się z mocy prawa własnością Województwa Małopolskiego z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna, za odszkodowaniem ustalonym przez Wojewodę w odrębnej decyzji, z zastrzeżeniem, iż powyższe „dotyczy nieruchomości niebędących w dniu wydania niniejszej decyzji własnością Województwa Małopolskiego”.

Za niewystarczające należy uznać ww. zapisy *decyzji Wojewody Małopolskiego*, które o jednym z ważniejszych skutków prawnych decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej orzekają w sposób niejednoznaczny, dorozumiany. Taki zapis sprawia, iż z lektury treści decyzji nie można uzyskać informacji, które z wymienionych w niej działek, objętych liniami rozgraniczającymi teren inwestycji, stają się z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna, własnością Województwa Małopolskiego.

Konsekwencją przedstawionego powyżej stanowiska jest zmiana dokonana w pkt IV niniejszej decyzji. *Minister* zobowiązany był bowiem do uchylecia nieprecyzyjnego zapisu w *decyzji Wojewody*

*Małopolskiego* dotyczącego wskazania, jakie nieruchomości staną się własnością Województwa Małopolskiego.

Jednocześnie, analizując *decyzję Wojewody Małopolskiego*, organ odwoławczy dostrzegł, iż w ramach obowiązku przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu organ pierwszej instancji zezwolił m.in. na budowę kanalizacji opadowej DN300 o długości 1,0m i budowę kanalizacji sanitarnej DN200 o długości 1,0m. W tym miejscu natomiast wskazać należy iż decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydana w toku postępowania wszczętego przed wejściem w życie *ustawy zmieniającej* może jedynie zawierać rozstrzygnięcie w przedmiocie zezwolenia na przebudowę istniejącej sieci uzbrojenia terenu, a nie samą budowę nowej sieci uzbrojenia terenu.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, iż niedopuszczalne było określenie w *decyzji Wojewody Małopolskiego* określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązku polegającego na budowie sieci uzbrojenia terenu.

Należy przy tym zaznaczyć, iż wskazane w tabeli przedstawiającej zakres przebudowy istniejących sieci uzbrojenia terenu prace polegające na rozbiórce i budowie tego samego odcinka infrastruktury technicznej stanowią w istocie przebudowę istniejącej sieci uzbrojenia terenu. Na powyższe wskazuje analiza projektu budowlanego, jak i sama treść omawianej tabeli, zgodnie z którą w miejscu rozbiieranego fragmentu sieci będzie budowany nowy jej odcinek. W związku z powyższym konieczny do wyjaśnienia pozostawał jedynie przedmiot prac dokonywanych na działkach, na których przewidziano samą budowę sieci kanalizacyjnej (bez wcześniejszej rozbiórki). W piśmie z dnia 4 września 2015 r. *inwestor* wyjaśnił, że po analizie dokumentacji i przeprowadzeniu wizji w terenie stwierdził, iż w zakresie wniosku o zezwolenie na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej omyłkowo nie uwzględniono konieczności rozbiórki istniejących na działkach nr 1484, 1482 i 1476 (obr. 1 Wieliczka) studni kanalizacyjnych, a zatem prace wskazane do wykonania na ww. działkach stanowią w istocie przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej.

W konsekwencji powyższego organ odwoławczy dokonał korekty w tabeli znajdującej się w punkcie X *decyzji Wojewody Małopolskiego*, uwzględniającej wyjaśnienia *inwestora* w przedmiocie rodzaju przewidzianych do wykonania prac, tj. przebudowy sieci uzbrojenia terenu (pkt V niniejszej decyzji). 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 w punktach I-V niniejszej decyzji.

Odnosząc się zaś do zarzutów podniesionych przez skarżących, organ odwoławczy uznał, że nie zasługują one na uwzględnienie.

W toku postępowania odwoławczego, pismem z 7 lipca 2015 r., znak: DOI.II.6621.14.2015.AK.2, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zarzutów podniesionych przez Panią Anielę Kłapę i Pana Pawła Kluzę dotyczących celowego obejścia przepisów *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku*.

W piśmie z dnia 20 lipca 2015 r. *inwestor* odniósł się do zarzutów skarżących, uznając je za nieuzasadnione.

Powołując się na art. 71 ust. 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku* *inwestor* wskazał, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagana w przypadku realizacji planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko i planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonego w *rozporządzeniu w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*. W ocenie *inwestora*, w przedmiotowej sprawie organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka, rozpatrując wniosek o decyzję środowiskową, przeanalizował przedmiotową inwestycję w kontekście zapisów § 3 ust. 1 pkt 60 ww. rozporządzenia, jak również przeanalizował technologiczne powiązanie wyszczególnionych we wniosku zamierzeń budowlanych. Podkreślono, że ostatecznie organ niezależny od *inwestora*, tj. Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka, wydał postanowienie odmawiające wszczęcia postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji argumentując, iż przedsięwzięcie ze względu na skalę, w tym brak osiągnięcia progów określonych w *rozporządzeniu w sprawie*

przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, nie należy do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Ponadto inwestor zwrócił uwagę na treść uzasadnienia postanowienia w sprawie środowiskowych uwarunkowań, w którym stwierdzono, że:

- inwestycja przebiega w większości po śladzie istniejących skrzyżowań i drogi, a zajęcie powierzchni biologicznie czynnej będzie niewielkie,
- w związku z planowaną inwestycją nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze występujące w okolicach terenu inwestycyjnego,
- teren planowanej inwestycji nie wchodzi w kolizję z obszarami Sieci Natura 2000,
- obszary Natura 2000 znajdujące się najbliżej inwestycji to Łąki Nowohuckie PLH120069 oddalone o ok. 9,1 km i Puszcza Niepołomska PLB120002 oddalona o ok. 10,6 km,
- z uwagi na znaczną odległość od ww. obszaru prace wykonywane podczas realizacji przedsięwzięcia nie wpłyną negatywnie na stan siedlisk przyrodniczych oraz gatunki zwierząt występujące na analizowanym obszarze.

Jednocześnie inwestor nie zgodził się z przedstawioną przez skarżących argumentacją, iż odcinek należy traktować jako przekraczający długość 1 km, gdyż połączony jest z innymi odcinkami drogi wojewódzkiej oraz innymi ulicami wchodzącymi w skład infrastruktury drogowej miasta Wieliczka. Zdaniem inwestora taka interpretacja oznaczałaby, że niemal każda inwestycja drogowa wymagałaby uzyskiwania decyzji środowiskowej, gdyż podstawową cechą układu drogowego w dowolnym miejscu kraju jest jego ciągłość. Natomiast kwestią, którą w ocenie inwestora należy rozważyć w kontekście inwestycji drogowych, jest jej powiązanie technologiczne z innymi przedsięwzięciami w aspekcie funkcjonalno-użytkowym. Jak stwierdzono w omawianym piśmie, w przedmiotowym przypadku brak jest takiego powiązania, gdyż każde z przedsięwzięć może funkcjonować nawet w przypadku gdyby jedno z nich zostało wyłączone z ruchu.

Inwestor nie zgodził się ze stwierdzeniem, że przebudowa skrzyżowania przyczyni się do wzrostu prędkości pojazdów, gdyż w jego ocenie rondo poprzez swoją geometrię wymusza zmniejszenie prędkości poruszania się po drodze, podczas gdy w rozwiązaniu istniejącym samochody na kierunku z pierwszeństwem, na którym natężenie ruchu jest największe, przejeżdżały ze znacznymi prędkościami bez zatrzymania. Zdaniem inwestora przedmiotowa inwestycja przyczyni się do obniżenia hałasu oraz emisji spalin dzięki obniżeniu prędkości pojazdów i poprawie płynności ruchu. Stwierdzono ponadto, iż w przypadku rond, które przy niższych stopniach obciążenia charakteryzują się płynnym ruchem pojazdów oraz niższymi prędkościami przejazdu, ujemne oddziaływanie hałasu na otoczenie jest zwykle mniejsze, a pozytywny wpływ na klimat akustyczny w pobliżu ronda ma również wyniesiona ponad jezdnię wyspa środkowa, która poprzez przysłanianie pewnych części jezdni i wlotów pełni rolę pewnego rodzaju „ekranu akustycznego”. Inwestor podał, że wymienione czynniki powodują obniżenie poziomu hałasu w otoczeniu rond zwykle o 2 do 4 dB w stosunku do skrzyżowań skanalizowanych bez sygnalizacji świetlnej. Podsumowując stwierdzono, że droga zawsze jest źródłem hałasu oraz emisji spalin, jednak przedmiotowa inwestycja przyczyni się do zmniejszenia tych negatywnych skutków oddziaływania na otoczenie.

Inwestor odniósł się również do zarzutu niezasadności nadania decyzji Wojewody Małopolskiego rygору natychmiastowej wykonalności wskazując, iż podstawową przesłanką wniosku o jego nadanie była stale rosnąca liczba zdarzeń drogowych na tym skrzyżowaniu, spowodowana jego nieprawidłową geometrią. Inwestor wskazał, iż „Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych część I” – GDDKiA, Warszawa 2001, w rozdziale 3 - Ogólne wymagania i zasady kształtowania skrzyżowań, w podrozdziale 3.1 - Bezpieczeństwo ruchu, w pkt 3.1.6 wskazują, że skrzyżowanie powinno być „zrozumiałe”, co osiąga się m.in. poprzez „stosowanie prostych, ogólnie znanych typów skrzyżowań”. Inwestor wskazał na szereg nieprawidłowości w dotychczas istniejącym układzie drogowym, m.in. na ograniczoną widoczność wynikającą z jego usytuowania na łuku drogi i nieprzepisowe pochylenie podłużne, na ograniczenia w przejeździe, na co wskazują zniszczone krawężniki od najeżdżających na nie kół pojazdów nie mieszczących się w łukach o małych promieniach, a także na brak lub nieprzepisową szerokość chodników dla ruchu pieszych. Ponadto, jak wyjaśnił inwestor, kolizyjność skrzyżowania w stanie istniejącym, liczona zgodnie z pkt. 3.1.12 ww. wytycznych, wynosiła 32 pkt, a rozwiązanie w stanie projektowanym oceniono na 8 pkt kolizji (im więcej punktów kolizji tym gorzej z punktu widzenia bezpieczeństwa), co miało bezpośrednie przełożenie na stale rosnącą liczbę zdarzeń

drogowych w tym miejscu, potwierdzoną danymi dotyczącymi wypadków przez Wojewódzką Komendę Policji oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie.

Jak wskazano w omawianym piśmie *inwestora*, wniosek o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności jest uzasadniony ważnym interesem społecznym i gospodarczym, wynikającym z niezapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w obecnym rozwiązaniu. Jako ważny interes społeczny podano konieczność ochrony życia i zdrowia ludzkiego, które należy przedłożyć nad prawo własności. Uzasadnieniem zaistnienia ważnego interesu gospodarczego, zdaniem inwestora, jest zaś wzrost liczby zdarzeń drogowych na przedmiotowym skrzyżowaniu. *Inwestor* wyjaśnił, że koszty gospodarcze wypadków i kolizji na drogach to nie tylko bezpośrednie koszty zniszczonych samochodów, koszty leczenia, pomocy drogowej, działania służb ratunkowych, utraconych zarobków przez uczestników zdarzeń, ale także długofalowe skutki odczuwalne przez całą gospodarkę kraju. Wskazano, że koszty dla gospodarki wynikające ze zdarzeń drogowych wynoszą około 1,5% rocznego PKB naszego kraju, dlatego należy dążyć do bezzwłocznej poprawy szczególnie niebezpiecznych miejsc, czemu służy m. in. przedmiotowa inwestycja drogowa.

W związku z zakwestionowaniem przez skarżących możliwości uzasadnienia wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności koniecznością rozliczenia funduszy unijnych *inwestor* wyjaśnił, że nie ma on możliwości zrealizowania inwestycji w całości ze środków własnych z uwagi na jej duży koszt, a terminy, których należy dotrzymać, aby utrzymać dofinansowanie, nie są od niego zależne, gdyż wynikają z ustalonej przez Unię Europejską perspektywy finansowania.

*Inwestor* zaprzeczył jakoby nie traktował sprawy jako pilnej oraz przez lata zaniedbywał przygotowanie przedmiotowej inwestycji. Poinformował, że od 2013 r. toczyły się rozmowy z Panią Anielą Kłapą i Panem Pawłem Kluzą w sprawie przejęcia nieruchomości oraz, że aktualnie budynek przy ul. Lednickiej 3 został wyburzony, a budynek przy ul. Lednickiej 1 ma wyznaczoną procedurę egzekucyjną na dzień 29 lipca 2015.

W załączeniu do przedstawionego powyżej pisma *inwestor* załączył zdjęcia dokumentujące stan budynków przeznaczonych do rozbiórki, a które są własnością Pana Pawła Kluzy i Pani Anieli Kłapy.

Powyższe stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał skarżącym przy piśmie z dnia 20 kwietnia 2015 r., znak: DOI.II.6621.14.2015.JS.3.

Do ww. pism *inwestora* skarżący nie ustosunkowali się.

Po uzyskaniu stanowiska *inwestora* oraz przeanalizowaniu zarzutów zawartych w odwołaniu organ odwoławczy stwierdził, co następuje.

Za niezasadny należy uznać podniesiony przez Panią Anielę Kłapę i Pana Pawła Kluzę zarzut naruszenia przepisów *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku*, poprzez zaniechanie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Na gruncie niniejszej sprawy zarówno Wojewoda Małopolski działający jako organ pierwszej instancji, jak i *Minister* rozpatrujący sprawę w postępowaniu odwoławczym, związani są - przedłożonym wraz z wnioskiem *inwestora* - *postanowieniem w sprawie środowiskowych uwarunkowań*. Ani Wojewoda Małopolski, ani *Minister*, nie mogą dokonywać w przedmiotowym postępowaniu oceny legalności *postanowienia w sprawie środowiskowych uwarunkowań*, skoro jest to odrębny akt administracyjny podlegający odrębnemu zaskarżeniu.

Należy zauważyć, że w rozpatrywanej sprawie wystąpienie *inwestora* z wnioskiem o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej poprzedzone zostało uzyskaniem przez niego *postanowienia w sprawie środowiskowych uwarunkowań*, w którym właściwy organ środowiskowy odmówił wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Przebudowa DW 964 na odcinku ul. Asnyka w Wieliczce z budową rond”. W uzasadnieniu powołanego rozstrzygnięcia wskazano zaś, że zgodnie z przepisami *rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* przedmiotowa inwestycja drogowa nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, a zatem nie jest dla niej wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Jak już wskazano powyżej, organy orzekające w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie

posiadają kompetencji do podważenia prejudycjalnego orzeczenia w sprawie warunków środowiskowych i są związane treścią rozstrzygnięć w nim zawartych.

Niezależnie od powyższego należy wyjaśnić, iż zgodnie z art. 59 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji środowisku* przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaga realizacja następujących planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko:

- 1) planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;
- 2) planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1.

Tego rodzaju przedsięwzięcia zostały wskazane w *rozporządzeniu w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*, określającym w § 3 ust. 1 pkt 60, iż do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 (...). Z analizy załączników graficznych do decyzji Wojewody Małopolskiego wynika zaś, iż długość rozpatrywanego odcinka drogi nie przekracza 1 km i wynosi ok. 300 m.

Co więcej, podkreślić należy, iż w art. 65 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji środowisku* wskazano, iż postanowienia, o których mowa w art. 63 ust. 1 i 2, wydaje się w terminie 30 dni od dnia wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W konsekwencji, tylko w ramach skutecznie wszczętego postępowania w sprawie środowiskowych uwarunkowań możliwe jest wydanie postanowienia, o którym mowa w art. 63 ust. 1 i 2, natomiast w niniejszej sprawie nie doszło do wszczęcia postępowania w sprawie środowiskowych uwarunkowań, co uniemożliwiło wydanie takiego postanowienia.

Wobec podniesienia przez skarżących zarzutu celowego „rozdzielenia” do odrębnych postępowań administracyjnych inwestycji realizowanych w obszarze ul. Asnyka w Wieliczce w zamiarze obejścia przepisów *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku* nakładających obowiązek wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, należy zauważyć, iż rozstrzygnięciem zawartym w *postanowieniu w sprawie środowiskowych uwarunkowań* objęte zostały oba projektowane w tym rejonie przedsięwzięcia, tj. przedmiotowa inwestycja drogowa, jak również inwestycja realizowana pod nazwą: Rozbudowa drogi wojewódzkiej DW nr 964 na odcinku w kilometrażu istniejącym: od km 0+011.01 odc. 240 (ul. Asnyka) do km 0+117.29 odc. 250 (ul. Piłsudskiego) wraz z budową ronda na skrzyżowaniu ul. Asnyka (w kilometrażu roboczym środka ronda hm 1+52.42) z ul. Piłsudskiego (w km roboczym środka ronda hm 0+00.00) w Wieliczce. A zatem organ środowiskowy, analizując łącznie oba zamierzenia dotyczące rozbudowy ul. Asnyka w Wieliczce uznał, że nie spełniają one warunku wskazanego w § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*, implikującego konieczność uzyskania przed wystąpieniem z wnioskiem o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

W ocenie organu odwoławczego niezasadny jest również zarzut naruszenia art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej*, w wyniku nadania *decyzji Wojewody Małopolskiego* rygoru natychmiastowej wykonalności.

We wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej *inwestor* wystąpił o nadanie tej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, wskazując na ważny interes społeczny i gospodarczy.

Jak podkreśla się w orzecznictwie, ocena, czy istnieją przesłanki nadania decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności należy do organu, który wydał decyzję. Jednakże gdy organ stwierdzi, że istnieją przesłanki określone w ww. przepisie, wówczas nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest obowiązkowe (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 9 marca 2015 r., sygn. akt II SA/Wa 20/15, oraz z dnia 25 października 2013 r., sygn. akt VII SA/Wa 1587/13). W orzecznictwie sądowo-administracyjnym ugruntował się pogląd, że sam fakt realizacji inwestycji w zakresie drogi publicznej uzasadnia istnienie interesu społecznego.

Z tych względów nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności *decyzji Wojewody Małopolskiego* było uzasadnione i prawidłowe. Należy bowiem stwierdzić, że uzasadnienie przez *inwestora* wniosku

o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności względami społecznymi lub gospodarczymi stanowi wystarczającą przesłankę do uwzględnienia tego wniosku przez organ orzekający w przedmiotowej sprawie. We wniosku o nadanie rygoru, jako czynnik uzasadniający ważny interes społeczny, wskazano poprawę bezpieczeństwa kierujących i pieszych na objętym rozbudową odcinku drogi. Natomiast za zaistnieniem ważnego interesu gospodarczego przemawia to, że wybudowana droga przyczyni się do poprawy atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej regionu rozwoju oraz że przedmiotowa inwestycja finansowana będzie ze środków zewnętrznych. Jak wskazują poglądy wyrażone w orzecznictwie sądów administracyjnych, planowe terminy realizacji inwestycji, poprawa jakości i bezpieczeństwa ruchu użytkowników dróg oraz efektywne gospodarowanie publicznymi środkami finansowymi zawsze stanowią o zaistnieniu „uzasadnionego przypadku”, o którym mowa w art. 17 ust. 1 *specustawy drogowej* (wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 15 października 2015 r., sygn. akt: II OSK 1785/15, z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14; z dnia 26 sierpnia 2010 r., sygn. akt I OSK 1399/09). 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 Małopolskiego* – 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, 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.), przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Infrastruktury i Budownictwa, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

**Załączniki:**

**Nr 1** – mapa w skali 1:500 przedstawiająca proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu,

**Nr 2** – mapa w skali 1:1000 z projektem podziału działki o nr ew. 1866/4, z obrębem 1 Wieliczka

Z upoważnienia  
MINISTRA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Tomasz Żuchowski  
Podsekretarz Stanu

**Otrzymują (wraz z załącznikami):**

1. Wojewoda Małopolski
2. Pani Maria Rapacz  
pełnomocnik Zarządu Województwa Małopolskiego  
(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. R. pr. Mikołaj Miścicki  
Pełnomocnik Pani Anieli Kłapy i Pana Pawła Kluzy