

kolejowym relacji Trzebież - Szczecin, natomiast koniec zlokalizowany jest w km 34+571.35 za skrzyżowaniem ul. Kościuszki (DW 114) z ul. Wiejską w Policach. Celem inwestycji jest wykonanie wzmocnienia nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 114, przystosowanej do obciążenia ruchem kategorii KR2 (odcinek Trzebież – Jasienica) oraz KR3 (odcinek Jasienica – Police).

Roboty nawierzchniowe mają na celu poprawę nośności nawierzchni, co pozwoli na większy komfort poruszających się po drodze pojazdów. Zastosowane oznakowanie poziome i pionowe ma na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu. Inwestycja przyczyni się do poprawy odwodnienia, estetyki lokalnego krajobrazu oraz bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez budowę chodników, ciągów pieszo – rowerowych lub ścieżek rowerowych.

Odnosząc się zaś do zarzutów podniesionych przez Panią Marię Szelaǳ, opisanych na stronach 13 -14 niniejszej decyzji, *Minister* uznał, że nie zasługują one na uwzględnienie.

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

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

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

Stosownie do orzecznictwa sądowo-administracyjnego w przedmiotowej materii (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13, z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, z dnia 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, z dnia 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 24 lutego 2011 r., sygn. akt II SA/Wr 707/10, oraz wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 23 kwietnia 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 2753/13, z dnia 8 czerwca 2011 r., sygn. akt II SA/Wa 561/11, z dnia 14 maja 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1722/09), organ właściwy do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie jest upoważniony do korygowania rozwiązań przyjętych we wniosku o wydanie ww. decyzji. To inwestor samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych i następnie techniczno-wykonawczych inwestycji, mając na uwadze spowodowanie jak najmniejszych uciążliwości dla właścicieli nieruchomości.

Należy przy tym wyjaśnić, iż zgodnie z treścią art. 11i ust. 1 *specustawy drogowej* w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w *specustawie drogowej*

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

Wobec powyższego, pismem z dnia 16 listopada 2011 r., znak: BOII/BP-6mm-772-188-3256/11, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień poruszonych przez Panią Marię Szląg.

Inwestor w piśmie z dnia 28 listopada 2011 r., znak: DIM II-D-374/11/2011, ustosunkował się do ww. zarzutów.

Po uzyskaniu stanowiska *inwestora* oraz przeanalizowaniu zarzutów zawartych w odwołaniu *Minister* stwierdza, iż zezwolenie na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej nie narusza prawa.

Na uwzględnienie - w ocenie organu odwoławczego - nie zasługują zarzuty Pani Marii Szląg, przedstawione w toku postępowania odwoławczego, dotyczące możliwości wykonania zjazdu na nieruchomości skarżącej jak i lokalizacji zatoki autobusowej w obrębie należącej do skarżącej nieruchomości. Organ odwoławczy za słuszne uznał wyjaśnienia *inwestora*, przedstawione w ww. piśmie z dnia 28 listopada 2011 r., zgodnie z którymi działka o nr ewid. 111/5, obr. Uniemyśl obecnie nie posiada własnego zjazdu na drogę wojewódzką nr 114 ani też nie wydano w stosunku do niej decyzji o lokalizacji zjazdu z tej drogi. Komunikacja z drogą publiczną przedmiotowej działki odbywa się obecnie za pomocą funkcjonującego zjazdu z drogi gminnej (działka o nr ewid. 112, obr. Uniemyśl).

W związku z powyższym oraz mając na uwadze przepis art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o drogach publicznych”, który stanowi, iż zarządca drogi jest obowiązany do przebudowy jedynie istniejących zjazdów, orzekanie w kwestii wykonania takiego zjazdu na drogę wojewódzką pozostaje poza zakresem przedmiotowym niniejszego postępowania.

Co się zaś tyczy wspomnianej przez skarżącą istniejącej już zatoki autobusowej w miejscowości Uniemyśl w km 24+930, po stronie lewej (zgodnie z projektowaną kilometracją drogi wojewódzkiej nr 114), zauważyć należy, że - jak wyjaśnił to *inwestor* - dotychczas istniejąca zatoka nie spełnia wymagań dla zatok autobusowych dla tej klasy drogi, a rozbudowa istniejącej zatoki wymagałaby zajęcia prywatnych działek sąsiednich oraz uniemożliwiłaby dojazd z drogi publicznej do działki za istniejącą zatoką. Jak zauważył *inwestor*, projektowana zatoka autobusowa w km 25+074,74 (strona lewa) wraz z chodnikiem, która sąsiaduje z działką o nr ewid. 111/5, obr. Uniemyśl, nie wyklucza wykonania dojazdu do działki nr 111/5.

W związku z powyższym, zarzut skarżącej dotyczący żądania zmiany lokalizacji projektowanej zatoki autobusowej, w ocenie *Ministra*, należy uznać za chybiony.

Za bezzasadny uznać należy - podniesiony w odwołaniu Pani Marii Szląg - zarzut dotyczący braku uzgodnienia ze skarżącą lokalizacji przedmiotowego przystanku, w przeciwieństwie do przystanku budowanego kilka lat wcześniej. Zauważyć należy, iż *specustawa drogowa* nie zobowiązuje *inwestora* do poprzedzenia wystąpienia z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przeprowadzeniem konsultacji społecznych, czy też rokowań, które miałyby na celu ustalenie przebiegu projektowanej inwestycji z właścicielami bądź użytkownikami wieczystymi nieruchomości. Uzależnienie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej od uprzedniego przeprowadzenia konsultacji społecznych byłoby wprowadzeniem pozaustawowej przesłanki, co byłoby sprzeczne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa. Oznacza to, że strona nie może skutecznie domagać się od organu administracji publicznej przeprowadzenia takich konsultacji jak i zarzucać wadliwości decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z powodu braku ich

przeprowadzenia (vide: powołany wyżej wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13).

Jak wynika natomiast z akt przedmiotowej sprawy, strony przedmiotowego postępowania miały zapewniony przez organ orzekający, na każdym jego etapie, możliwość czynnego w nim udziału, zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 10 *Kpa*, z czego skarżąca jednak nie skorzystała. W związku z powyższym, przedmiotowy zarzut skarżącej należy uznać za chybiony.

Za bezzasadny uznać należy - podniesiony w odwołaniu skarżącej – zarzut dotyczący naruszenia jej prawa do inwestowania jako przedsiębiorcy, jak i prawa własności, bowiem zdaniem skarżącej przedmiotowa inwestycja zaszkodzi planowanej przez nią przyszłej inwestycji polegającej na budowie kiosku i wykonaniu wejść do należących do niej hal, należy uznać go za chybiony.

Stwierdzić bowiem należy, iż prawo własności gwarantowane przepisami Konstytucji RP, nie ma charakteru bezwzględnie. Zgodnie bowiem z art. 64 ust. 3 Konstytucji RP własność może być ograniczona tylko w drodze ustawy i tylko w zakresie, w jakim nie narusza ona istoty prawa własności. W niniejszym przypadku takie ograniczenie wynika wprost z przepisów rozdziału 3 *specustawy drogowej* zatytułowanego „Nabywanie nieruchomości pod drogi”.

Dodatkowo wskazać należy, iż w przypadku inwestycji celu publicznego, jaką jest przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 114 na odcinku Trzebież-Police, interes publiczny wymaga ograniczenia indywidualnych uprawnień właścicieli lub użytkowników wieczystych gruntów objętych inwestycją. W tym też celu ustawodawca w drodze regulacji ustawowej przewidział szczególny tryb postępowania umożliwiający planowanie inwestycji w zakresie dróg publicznych. Jednocześnie podkreślenia wymaga, iż wbrew powszechnemu przekonaniu, własność nie jest prawem nieograniczonym. W myśl bowiem art. 140 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2014 r., poz. 121), zwanej dalej „*Kodeksem cywilnym*”, wyznacznikami granic własności są ustawy i zasady współżycia społecznego, a wyznacznikiem sposobu korzystania przez właściciela z przysługującego mu prawa jest społeczno – gospodarcze przeznaczenie tego prawa.

Z takim ograniczeniem ustawowym mamy do czynienia w niniejszym przypadku, przy czym ustawodawca w celu zrekompensowania podmiotom uprawnionym ograniczenia korzystania z należących do nich nieruchomości, czy też zmniejszenia ich wartości rynkowej, gwarantuje tym osobom stosowne odszkodowanie.

W konsekwencji uznać należy, iż realizacja celów publicznych zawsze pociąga za sobą pewne ograniczenia oraz uciążliwości dla właścicieli nieruchomości przeznaczonych pod taką inwestycję, jednakże w celu zadośćuczynienia takim uciążliwościom przepisy *specustawy drogowej* przewidują stosowne odszkodowanie za przejęte części nieruchomości.

Co zaś się tyczy zarzutu skarżącej dotyczącego tego, iż przedmiotowa inwestycja zaszkodzi planowanej przez nią przyszłej inwestycji polegającej na budowie kiosku i wykonaniu wejść do należących do niej hal, podkreślić również należy, iż powyższe zarzuty skarżącej nie mogą być przedmiotem rozpoznania organu odwoławczego, albowiem *Minister* orzeka w sprawie na podstawie stanu faktycznego ustalonego na dzień wydania decyzji, zdarzenia przyszłe i niepewne nie mogą być poddane jego kontroli.

Z tego samego powodu przedmiotem rozpoznania organu odwoławczego nie mogą być również obawy skarżącej, iż parkowanie kilka razy dziennie autobusów na przedmiotowym przystanku może zagrażać należącym do niej halom. Wskazania również wymaga, że przedmiotem niniejszego postępowania nie jest też kwestia sposobu użytkowania drogi, a co za tym idzie to, czy w ogóle i w jaki sposób użytkowanie przedmiotowej drogi będzie oddziaływało na nieruchomość skarżącej. Skarżąca nie może zakładać że już sama realizacja drogi może zagrazić należącym do niej halom i prowadzić do powstania ewentualnych szkód. Taka ocena będzie możliwa dopiero po dokonaniu stosownych pomiarów już w trakcie użytkowania drogi.

Odnosząc się zaś do wniosku skarżącej dotyczącego wykupu należących do niej hal wraz z poboczem, należy wskazać, że stosownie do treści art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej*, jeżeli pod inwestycję została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego

wykorzystania na dotychczasowe cele, to strona może zwrócić się w oddzielnym wniosku do właściwego zarządcy drogi o nabycie tej pozostałej części nieruchomości. Organem właściwym do rozpoznania wniosku o wykup nieruchomości spełniającej przesłanki wskazane w art. 13 ust. 3 *specustawy drogowej* (a więc stanowiącej część pozostałą po dokonanych podziale nieruchomości, która nie nadaje się do wykorzystania zgodnego z dotychczasowym przeznaczeniem) jest w niniejszej sprawie Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego. Zgodnie z orzecznictwem sądownoadministracyjnym taki wniosek nie jest rozpatrywany w trybie postępowania administracyjnego, gdyż nie jest to sprawa administracyjna w rozumieniu *Kpa*.

Takie żądanie właściciela nie jest prostą kontynuacją postępowania wywłaszczeniowego, czy też nowym postępowaniem administracyjnym w tym przedmiocie. Jest to roszczenie cywilnoprawne, którego w razie sporu strona może dochodzić przed sądem powszechnym (patrz: wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 5 czerwca 2012 r. sygn. akt VII SA/Wa 716/12, LEX nr 1275973, oraz z dnia 4 czerwca 2007 r. sygn. akt I SA/Wa 137/07, LEX nr 351339).

Powyższe kwestie wykraczają więc poza zakres przedmiotowego postępowania w sprawie zezwolenia na realizację ww. inwestycji drogowej, toteż nie mogą być przedmiotem niniejszego rozstrzygnięcia.

Co zaś się tyczy zarzutu skarżącej, że w Uniemyślu funkcjonuje już przystanek autobusowy z zakolem, a budowa kolejnego jest niepotrzebnym wydawaniem publicznych pieniędzy, podkreślić należy, niedopuszczalna jest ocena racjonalności czy słuszności koncepcji przedstawionej przez inwestora, bowiem miałyby ona charakter pozaprawny (stanowisko wyrażone przez Naczelną Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 26 lipca 2013 r. sygn. akt II OSK 762/13). To inwestor, jako podmiot wyspecjalizowany w danej dziedzinie, posiadający odpowiednią wiedzę, decyduje o słuszności i racjonalności realizacji danego przedsięwzięcia w zakresie budowy przeciwpowodziowych.

Organ wydający decyzję dotyczącą zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie jest również kompetentny do oceny przesłanek logicznych, ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez inwestora. Organ administracji bada jedynie legalność inwestycji będącej przedmiotem wniosku inwestora. Tylko bowiem stwierdzenie przez organ, iż kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku narusza normę wynikającą z określonych przepisów prawa, zobowiązuje ten organ do wydania decyzji odmawiającej zezwolenia na realizację inwestycji. Jeśli nie występuje taka sytuacja, organ jest zobligowany wydać decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji.

Ustosunkowując się zaś do twierdzeń zawartych w piśmie Pana Mieczysława Szeląga dotyczących braku jego zgody na usytuowanie przystanku autobusowego bezpośrednio przy halach w Uniemyślu zawartego w piśmie z dnia 10 czerwca 2013 r. stanowiącym poparcie odwołania jego żony Pani Marii Szeląg, podkreślić należy, iż jak już to zostało wyjaśnione powyżej przy odpowiedzi na zarzutu Pani Marii Szeląg, iż *Minister* podziela argumentację przedstawioną przez *inwestora*, iż nie ma możliwości zmiany lokalizacji przedmiotowej inwestycji poprzez ominięcie nieruchomości stanowiącej współwłasność skarżącego i budowę przystanku autobusowego w innym miejscu.

Natomiast biorąc pod uwagę zarzuty zawarte w skardze Pani Heleny Milewskiej-Rzaniak z dnia 11 kwietnia 2013 r., uzupełnionej pismem z dnia 27 maja 2013 r., złożonej na podstawie art. 227 *Kpa*, w której skarżąca zarzuciła brak wykonania zjazdu oraz obniżenia progu celem udogodnionego dojazdu na działkę nr 660/1, wyjaśnić należy, że zgodnie z art. 29 ust. 1 *ustawy o drogach publicznych*, budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu, z zastrzeżeniem ust. 2 ww. przepisu. Zastrzeżenie powyższe dotyczy sytuacji, w której w przypadku budowy lub przebudowy drogi to zarządca drogi obowiązany jest do budowy lub przebudowy zjazdów.

Jednakże obowiązek ten występuje tylko w odniesieniu do zjazdów istniejących (w sensie prawnym, a więc legalnych), co oznacza, iż musiały one być formalnie ustanowione przed rozpoczęciem budowy lub przebudowy drogi. Natomiast gdy, w ocenie właściciela nieruchomości, koniecznym jest utworzenie nowego zjazdu, zezwolenie na jego usytuowanie wydaje właściwy zarządca drogi.

Ze zgromadzonej w niniejszej sprawie dokumentacji, w tym mapy z projektem podziału działki należącej do skarżącej, która to mapa została przyjęta do państwowego zasobu geodezyjnego

i kartograficznego przez Starostę Polickiego w dniu 29 kwietnia 2011 r. i zaewidencjonowana pod nr 3434/2009, wynika, iż przedmiotowa działka nr. 660, przed wydaniem inkryminowanej decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego nie posiadała legalnych (zinventoryzowanych) zjazdów z drogi wojewódzkiej nr 114. Tym samym brak było konieczności zastosowania w niniejszej sprawie art. 29 ust. 2 *ustawy o drogach publicznych*. Niemniej jednak podkreślić należy, iż Pani Helenie Milewskiej-Rzaniak, zgodnie z dyspozycją powołanego art. 29 ust. 1 *ustawy o drogach publicznych*, przysługuje prawo wystąpienia z wnioskiem do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie o zezwolenie na lokalizację zjazdu z drogi wojewódzkiej nr 114 na jej nieruchomości.

Odnosząc się zaś do zarzutu skarżącej, iż w przyszłości będzie ona musiała ponieść znaczne koszty finansowe związane z projektem i wykonaniem przez nią osobiście rzeczzonego zajazdu na ww. działkę, podkreślić należy, iż powyższy zarzut nie może być przedmiotem rozpoznania *Ministra*, albowiem *Minister* orzeka w sprawie na podstawie stanu faktycznego ustalonego na dzień wydania zaskarżonej decyzji, natomiast zdarzenia przyszłe i niepewne nie mogą być poddane jego kontroli.

Co się zaś tyczy skargi Pani Heleny Milewskiej-Rzaniak na Dyrektora Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji drogowej, *Minister* ustalił, iż nie jest organem właściwym do rozpatrzenia tej skargi i działając na podstawie art. 231 *Kpa* oraz art. 43 ust. 3 *ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa* (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1590 z późn. zm.), pismem z dnia 6 czerwca 2013 r., znak: BOII-2mm/10-772-188-761/11/12/13, przekazał ww. skargę, według właściwości, Marszałkowi Województwa Zachodniopomorskiego.

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

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na decyzję przysługuje, na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 *ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi* (Dz. U. z 2012 r., poz. 270, z późn. zm.), skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Infrastruktury i Rozwoju, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

Załączniki:

Nr 1a – Arkusz zamienny do arkusza Nr 4/11 rysunku nr 2 części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu, w zakresie w jakim dotyczy działki nr 37/4, z obrębu Uniemyśl, gm. Police,

Nr 1b - Wykaz działek objętych wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (Projekt Zagospodarowania Terenu),

Nr 2a, 2b, 2c, 2d, 2e, 2f, 2g, 2h, 2i, 2k, 2l i 2m – mapa w skali 1:500 przedstawiająca proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu,

Nr 3 – mapa z projektem podziału działki nr 369 z obrębu Police 1,


Nr 4 – mapa z projektem podziału działki nr 502/4 z obrębu Police 1,

Nr 5 – mapa z projektem podziału działki nr 502/2 z obrębu Police 1,

Nr 6 – mapa z projektem podziału działki nr 1097/6 z obrębu Police 2,

Nr 7 – mapa z projektem podziału działki nr 1099/1 z obrębu Police 2,

Nr 8 – mapa z projektem podziału działki nr 2722/1 z obrębu Police 8,

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Jakub Lepalczyk
Dyrektor Departamentu Orzecznictwa II