Data: 17 października 2022 r.

Znak sprawy: DLI-II.7620.17.2020.PMJ.23

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „*kpa*”, oraz art. 9q ust.
5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o transporcie kolejowym*”, po rozpatrzeniu odwołań Pana S.P. oraz Pana B. M., od decyzji Wojewody Mazowieckiego Nr 60/SPEC/2020 z dnia 24 czerwca 2020 r., znak: WI-I.747.2.7.2019.AP/MP, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla obiektów metra dla inwestycji pn.: „Budowa II linii metra w Warszawie – III etap realizacji odcinka zachodniego od szlaku
za stacją C04 »Powstańców Śląskich« do stacji Techniczno-Postojowej (STP) Mory wraz z STP Mory
w zakresie stacji C2”,

1. **Uchylam:**
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 1, w wierszu 11-13, licząc od dołu strony, zapis:

„**II.** **Na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 1 u.t.k. ustalam linie rozgraniczające teren dla przedmiotowej inwestycji, obejmujące nieruchomości wskazane poniżej (w nawiasach podano numery działek ewidencyjnych przed podziałem):**”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 2, w wierszu 1-2, licząc od dołu strony oraz znajdujący się na stronie 3, w wierszu od 1-14, licząc od góry strony, zapis:

„Proponowany przebieg linii metra z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych przedstawiono na 5 arkuszach mapy w skali 1:500, oznaczonych dużymi literami A, B, C, D i E w załączniku nr 2, stanowiącym integralną część niniejszej decyzji. Linię rozgraniczającą teren planowanej inwestycji oznaczono, na mapach w załączniku nr 2, linią przerywaną koloru granatowego. Linia rozgraniczająca teren niezbędny dla planowanych obiektów budowlanych obejmuje następujące kategorie nieruchomości wchodzących w zakres planowanego przedsięwzięcia:

1. działki ewidencyjne będące własnością m.st. Warszawy - w załączniku nr 2 zakreskowane kolorem pomarańczowym;
2. działki bez zmiany stanu prawnego dla których m.st. Warszawa uzyska prawo do dysponowania nieruchomością na zasadach ogólnych - w załączniku nr 2 zakreskowane kolorem zielonym;
3. działki ewidencyjne do przejęcia na rzecz m.st. Warszawy - w załączniku nr 2 oznaczone kolorem różowym;
4. działki ewidencyjne na których występują ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości
- w załączniku nr 2 oznaczone kolorami: żółtym, niebieskim i zielonym.”,
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, zapis znajdujący się w pkt 2.1.2 pn. „Ustalenia dotyczące ochrony środowiska i ochrony przyrody”, na stronie 7, w wierszu 6-35, licząc od dołu strony,
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 9, w wierszu 11-19, licząc od góry strony, zapis:

„W celu realizacji ww. wymagania dotyczącego zapewnienia dostępu do drogi publicznej,
na podstawie art. 120 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r., o gospodarce nieruchomościami (Dz. U
z 2020 r., poz. 65), w związku z art. 9ad ust. 1 u.t.k., ustanawiam dostęp do drogi publicznej:

z obrębu 6-13-05

* działce nr 2/17 - poprzez bezpośredni dostęp do drogi publicznej - ulicy Szeligowskiego;

z obrębu 6-13-02

* działce nr 14/5 (powstałej z podziału działki nr 14/1) - poprzez bezpośredni dostęp do drogi publicznej ulicy Rayskiego.”,

**i orzekam w tym zakresie**, poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 1, w wierszu
11-13, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

„**Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na nieruchomościach wskazanych poniżej
(w przypadku działki ulegającej podziałowi – w nawiasie podano numer działki przed podziałem):**”

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, poprzez dodanie, na stronie 1, po zapisie znajdującym się w wierszu 1, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

„**II.** **Na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 1 u.t.k. ustalam linie rozgraniczające teren dla przedmiotowej inwestycji.**

Linię rozgraniczającą teren inwestycji oznaczono linią przerywaną koloru czerwonego na mapach
w skali 1:500 przedstawiających proponowany przebieg metra, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiących załączniki nr 2A, 2B, 2C, 2D, 2E do niniejszej decyzji.

Ponadto, na ww. mapach w skali 1:500 przedstawiających proponowany przebieg metra, stanowiących załączniki nr 2A, 2B, 2C, 2D, 2E do niniejszej decyzji:

1. linią przerywaną koloru granatowego - oznaczono granice terenu objętego inwestycją (teren niezbędny dla planowanych obiektów budowlanych,
2. szrafem w postaci koloru różowego - oznaczono teren do przejęcia na rzecz m.st. Warszawy,
3. szrafem w postaci koloru żółtego - oznaczono nieruchomości, w stosunku do których decyzja
o ustaleniu lokalizacji inwestycji dla obiektów metra ma wywołać skutek w postaci ograniczenia
w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 u.t.k,
4. szrafem w postaci koloru niebieskiego - oznaczono nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji dla obiektów metra ma wywołać skutek w postaci ograniczenia
w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 8 u.t.k,
5. szrafem w postaci koloru zielonego - oznaczono nieruchomości, w stosunku do których decyzja
o ustaleniu lokalizacji inwestycji dla obiektów metra ma wywołać skutek w postaci ograniczenia
w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 i 8 u.t.k.,
6. szrafem w postaci zakratkowania koloru pomarańczowego – oznaczono działki ewidencyjne będące własnością m.st. Warszawy,
7. szrafem w postaci zakratkowania koloru zielonego – oznaczono działki ewidencyjne dla których inwestor uzyska prawo do dysponowania nieruchomością na zasadach ogólnych.”,
* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, w pkt 2.1.2 pn. „Ustalenia dotyczące ochrony środowiska i ochrony przyrody”, na stronie 7, nowego zapisu:

„Ustalam obowiązek realizacji przedmiotowej inwestycji zgodnie z warunkami zawartymi w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 3 lutego 2020 r., znak: WOOŚ-II.4210.54.2017.MC.56, ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra w Warszawie – III etap realizacji odcinka zachodniego,
od szlaku za stacją C4 „Powstańców Śląskich” do Stacji Techniczno-Postojowej (STP) Mory, wraz
z STP Mory według wariantu 1 (inwestycyjny proponowany przez wnioskodawcę) oraz w decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 18 stycznia 2021 r., znak: DOOŚ-WDŚZIL.420.6.2020.KM (DOOŚ-WDŚ/ZIL.420.12.2020.KM), uchylającej w części i umarzającej
w tym zakresie postępowanie organu pierwszej instancji, uchylającej w części i orzekającej w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującej w mocyww. decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 3 lutego 2020 r., znak: WOOŚ.4210.54.2017.MC.56.”.

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

**UZASADNIENIE**

Miasto Stołeczne Warszawy, zwane dalej *„inwestorem”*, reprezentowane przez ustanowionego
w sprawie pełnomocnika, wnioskiem z dnia 30 kwietnia 2019 r., skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, wystąpiło do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla obiektów metra dla inwestycji pn.: „Budowa II linii metra w Warszawie – III etap realizacji odcinka zachodniego od szlaku za stacją C04 »Powstańców Śląskich« do stacji Techniczno-Postojowej (STP) Mory wraz z STP Mory w zakresie stacji C2”. *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, gdyż jest to niezbędne do wykazania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane oraz ze względu na interes społeczny.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Mazowiecki wydał w dniu
24 czerwca 2020 r. decyzję Nr 60/SPEC/2020, znak: WI-I.747.2.7.2019.AP/MP, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla obiektów metra pn.: „Budowa II linii metra w Warszawie – III etap realizacji odcinka zachodniego od szlaku za stacją C04 »Powstańców Śląskich« do stacji Techniczno-Postojowej (STP) Mory wraz z STP Mory w zakresie stacji C2”, zwaną dalej *„decyzją Wojewody Mazowieckiego”* oraznadał jej rygor natychmiastowej wykonalności. *Decyzja Wojewody Mazowieckiego* została następnie sprostowana postanowieniem Wojewody Mazowieckiego Nr /SAAB/2020, znak: WI-I.747.2.7.2019.AP/MP (przekazanym do organu odwoławczego przy piśmie Wojewody Mazowieckiego z dnia 1 marca 2021 r., znak: WI-I.747.2.7.2019.MP).

Od *decyzji Wojewody Mazowieckiego* odwołania, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, wnieśli:

1. Pan S.P. - pismo z dnia 3 sierpnia 2020 r., uzupełnione wielokrotnie w trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego;
2. Pan B.M. - pismo z dnia 31 lipca 2020 r., wniesione przez pełnomocnika adw. M.W.. Pismem z dnia 25 sierpnia 2020 r. drugi pełnomocnik Pan B.M. – r.pr. S.J. powtórzyła treść ww. odwołania z dnia 31 lipca 2020 r. Z uwagi, iż w treści pełnomocnictwa z dnia 29 sierpnia 2019 r. (znajdującego się w aktach organu I instancji) udzielonego r.pr. S.J. i adw. M.W. (każdemu z osobna) przez B. M., nie wskazano pełnomocnika do doręczeń, pismem z dnia 27 października 2020 r., znak: DLI-II.7620.17.2020.PMJ.3, organ odwoławczy poinformował, iż wszelka korespondencja dotycząca odwołania Pana B.M. od *decyzji Wojewody Mazowieckiego* będzie doręczana r.pr. S.J.

W odwołaniach, wniesionych w terminie, skarżący przedstawili zarzuty świadczące - w ich ocenie
- o wadliwości *decyzji Wojewody Mazowieckiego*. Odnośnie wniosku Pana S.P.
o zawieszenie postępowania odwoławczego, organ odwoławczy wypowiedział się w odrębnym rozstrzygnięciu odmawiającym zawieszenia postępowania odwoławczego.

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie - stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 kwietnia 2022 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Technologii (Dz. U. z 2022 r. poz. 838) - jest Minister Rozwoju i Technologii, zwany dalej „*Ministrem*”, stwierdzono, co następuje.

Kompetencje organu odwoławczego obejmują zarówno korygowanie wad prawnych decyzji organu
I instancji, polegających na niewłaściwym zastosowaniu przepisu prawa materialnego, bądź postępowania administracyjnego, jak i wad polegających na niewłaściwej ocenie okoliczności faktycznych. Zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą organy administracyjne powinny działać wnikliwie, prowadząc wyczerpujące postępowanie dowodowe w celu uzyskania prawdy obiektywnej, a fakty istotne dla podjęcia rozstrzygnięcia powinny zostać w miarę możliwości bezsprzecznie ustalone. Obowiązek ten wynika z art. 7 i 77 *kpa*. Dlatego też trafność rozstrzygnięcia w każdym indywidualnym przypadku wymaga szczegółowego zbadania i rozważenia wszelkich argumentów, które stanowiłyby podstawę
do przyjęcia określonego stanowiska. Wydając decyzję, organ zobowiązany jest do przestrzegania przepisów *kpa*, a przede wszystkim do podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego.

Mając powyższe na uwadze, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego *Minister* rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez organ I instancji, w tym zbadał prawidłowość przeprowadzonego przez organ I instancji postępowania oraz kończącej je *decyzji Wojewody Mazowieckiego,* jak również rozpatrzył zarzuty skarżących stron.

Stosownie do treści art. 9o ust. 1w zw. z art. 3 ust. 7 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem
do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji
dla obiektów metra wystąpił uprawniony do tego podmiot, tj. Miasto Stołeczne Warszawy.

Zgodnie z art. 9o ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym*, do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji załączona została mapa w skali 1:500 przedstawiająca proponowany przebieg rzeczonej inwestycji oraz mapa z projektem podziału nieruchomości. We wniosku określono również zmiany w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu, wskazano nieruchomości, które planowane są do przejęcia na rzecz Miasta Stołecznego Warszawy oraz zawarto wykaz nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 i art. 9s ust. 9 *ustawy o transporcie kolejowym*. Wnioskodawca przedłożył również wymagane opinie, o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym,* bądź dowody potwierdzające doręczenie wystąpień o ich wydanie, w przypadku ich niewydania, co należało potraktować się jako brak zastrzeżeń do wniosku.

*Inwestor* dołączył do wniosku decyzję Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy Nr 1591/OŚ/2017
z dnia 29 grudnia 2017 r., znak: OŚ-IV-UI.6220.52.2016.MSK, ustającą środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra w Warszawie – III etap realizacji odcinka zachodniego, od szlaku za stacją C4 do Stacji Techniczno-Postojowej Mory w Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy.

Następnie w trakcie prowadzonego postępowania pierwoinstancyjnego *inwestor* dołączył decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (dalej: RDOŚ w Warszawie) z dnia 3 lutego 2020 r., znak: WOOŚ-II.4210.54.2017.MC.56, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra w Warszawie - III etap realizacji odcinka zachodniego, od szlaku za stacją C4 „Powstańców Śląskich” do Stacji Techniczno-Postojowej (STP) Mory, wraz z STP Mory według wariantu 1 (inwestycyjny proponowany przez wnioskodawcę), zwaną dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*”.

Analizując złożony przez *inwestora* wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji dla obiektów metra, organ odwoławczy uznał, że zawiera on wszystkie wymagane prawem elementy.

Następnie organ II instancji poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Mazowieckiego postępowanie w sprawie o wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji ww. przedsięwzięcia i stwierdził,
co następuje. W ocenie organu II instancji Wojewoda Mazowiecki prawidłowo poinformował strony
o wszczętym postępowaniu, podał jego podstawę prawną, poinformował strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z tą dokumentacją, a zatem należycie i wyczerpująco poinformował strony o okolicznościach faktycznych i prawnych, będących przedmiotem postępowania administracyjnego, które mogły mieć wpływ na ustalenie ich praw
i obowiązków.

Wojewoda Mazowiecki, pismem z dnia 24 lipca 2019 r., znak: WI-I.747.2.7.2019.AP, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem
o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji, wysyłając zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczeń. W przedmiotowym obwieszczeniu
i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy. W toku postępowania przed Wojewodą Mazowieckim, wniesiono zastrzeżenia dotyczące inwestycji, które zostały przekazane *inwestorowi* w celu udzielenia wyjaśnień,
a ten ustosunkował się do poruszonych zagadnień.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Mazowiecki wydał w dniu 24 czerwca 2020 r. decyzję Nr 60/SPEC/2020 o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji dla obiektów metra. Nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Mazowiecki podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji, mając na uwadze stanowisko przedstawione przez *inwestora*, odniósł się do uwag wniesionych w toku postępowania.

Zgodnie z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym,* Wojewoda Mazowiecki doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz wysłał zawiadomienia z dnia 3 lipca 2020 r., znak: WI-I.747.2.7.2019.AP/MP, o jej wydaniu właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji, na adres wskazany w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony o wydaniu powyższej decyzji poinformowane zostały w drodze obwieszczeń. W zawiadomieniach oraz w obwieszczeniu zamieszczono, informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

Kontrolowana *decyzja Wojewody Mazowieckiego* czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym* (z zastrzeżeniem uchybień, o których będzie mowa poniżej). Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Mazowieckiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 9q ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym –* terminu wydania nieruchomości, na 30 dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji. 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.

Po analizie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego*,* *Minister* uznał za błędne zapisy na str.
3 zaskarżonej decyzji wskazujące, iż linię rozgraniczającą teren planowanej inwestycji oznaczono,
na mapach w załączniku nr 2, linią przerywaną koloru granatowego oraz zapisy w pkt II zaskarżonej decyzji (sprostowanym ww. postanowieniem Wojewody Mazowieckiego, znak:
WI-I.747.2.7.2019.AP/MP), iż linie rozgraniczające teren przedmiotowej inwestycji obejmują nie tylko dzieloną w ramach inwestycji działkę nr 14/1, z obrębu 6-13-02, ale także działki ograniczone
w korzystaniu, działki będące już własnością *inwestora* i działki dla których *inwestor* uzyska prawo
do dysponowania nimi na cele budowalne na zasadach ogólnych.

Wskazać należy, iż zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 1 *ustawy o transporcie kolejowym* [w brzmieniu mającym zastosowanie w niniejszej sprawie, a więc sprzed nowelizacji dokonanej ustawą z dnia 9 stycznia
2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2020 r. poz. 462)], decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera w szczególności linie rozgraniczające teren. Jednocześnie, w myśl art. 9s ust. 2 *ustawy* *o transporcie kolejowym*, linie rozgraniczające teren ustalone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowią linie podziału nieruchomości. Stąd też nieruchomości, które są zajmowane w ramach ograniczenia w korzystaniu, nie są przedmiotem podziału, powinny zatem znajdować się poza liniami rozgraniczającymi teren.

Jak wynika z legendy mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg metra, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiącej załącznik nr 2A, 2B, 2C, 2D, 2E do *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, linią przerywaną koloru granatowego oznaczono „zakres objęty wnioskiem - teren niezbędny dla planowanych obiektów budowlanych”. Ponadto, na arkuszach ww. mapy, uwidoczniona została – oprócz linii przerywanej koloru granatowego – także przerywana linia koloru czerwonego opisana w legendzie mapy jako „projektowane linie podziału nieruchomości wraz z numerami działek po podziale”.

Z dokonanej przez organ odwoławczy analizy ww. mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg inwestycji wynika, że linia przerywana koloru granatowego i linia przerywana koloru czerwonego nie pokrywają się (linia przerywana koloru granatowego ma zasięg szerszy niż linia przerywana koloru czerwonego). Ww. linia koloru granatowego stanowi zatemoznaczenie terenu objętego inwestycją (zgodnie z legendą mapy), a nie linię rozgraniczającą teren inwestycji, która zgodnie z ww. art. 9s ust.
2 *ustawy o transporcie kolejowym*, stanowi linię podziału nieruchomości. Linię rozgraniczającą teren inwestycji, stanowiącą linię podziału nieruchomości, oznaczono bowiem linią przerywaną koloru czerwonego (zgodnie z legendą ww. mapy).

W świetle powyższego, w pkt II zaskarżonej decyzji, Wojewoda Mazowiecki nieprawidłowo wskazał,
iż linie rozgraniczające teren inwestycji obejmują działki ograniczone w korzystaniu, działki będące już własnością *inwestora* i działki dla których *inwestor* uzyska prawo do dysponowania nimi na cele budowalne na zasadach ogólnych, bowiem, po pierwsze, linie rozgraniczające teren inwestycji nie mogą obejmować tego rodzaju nieruchomości, skoro zgodnie z ww. art. 9s ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, stanowią one linię podziału nieruchomości, a po drugie, takie stwierdzenie organu I instancji nie ma pokrycia w zatwierdzonym załączniku mapowym w skali 1:500 przedstawiającym proponowany przebieg inwestycji, gdzie działki ograniczone w korzystaniu, działki stanowiące już własność *inwestora*, oraz działki dla których *inwestor* uzyska prawo do dysponowania nimi na cele budowalne na zasadach ogólnych, zostały objęte odrębnym oznaczeniem, a nie linii rozgraniczającymi teren inwestycji.

Ponadto, analizując treść *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, *Minister* dostrzegł, że w pkt 3.1 organ
I instancji, w celu realizacji wymagania dotyczącego zapewnienia dostępu do drogi publicznej,
na podstawie art. 120 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U.
z 2021 r. poz. 1899, z późn. zm.), zwanej dalej „*ugn”,* w związku z art. 9ad ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, ustanowił dostęp do drogi publicznej dla działki nr 2/17, z obrębu 6-13-05, „poprzez bezpośredni dostęp do drogi publicznej – ulicy Szeligowskiego” oraz dla działki nr 14/5 (powstałej
z podziału działki nr 14/1), z obrębu 6-13-02, „poprzez bezpośredni dostęp do drogi publicznej – ulicy Rayskiego”. Stwierdzić należy, iż rzeczony zapis jest bezcelowy i sprzeczny w swej istocie z celem ustanawiania służebności drogi koniecznej na podstawie art. 120 *ugn*.

Zwrócić bowiem należy uwagę, że na podstawie art. 120 *ugn* w związku z art. 9ad ust. 1 *ustawy
o transporcie kolejowym* ustanawia się niezbędne służebności w sytuacji, gdy na skutek nabycia przez jednostkę samorządu terytorialnego lub Skarb Państwa nieruchomości bądź jej części, na podstawie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji, właściciele bądź użytkownicy wieczyści nieruchomości zostali pozbawieni dostępu do drogi publicznej [por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 lipca 2012 r., sygn. akt II OSK 1245/12, z dnia 25 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 339/13, z dnia
5 grudnia 2019 r., sygn. akt II OSK 1145/18, zapadłe na gruncie ustawy z dnia 12 lutego 2009 r.
o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego
(t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1079) i ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 176, z późn. zm.), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, ale mające analogiczne zastosowanie w przedmiotowych kwestiach również
na gruncie szczególnych uregulowań rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych].

Tymczasem, jak wynika z akt sprawy, w szczególności mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg inwestycji, stanowiącej załącznik nr 2C i 2D do *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, jak i mapy
z projektem podziału ww. działki nr 14/1, z obrębu 6-13-02, wydzielona działka nr 14/5 (pozostająca przy dotychczasowym właścicielu), a także niedzielona działka nr 2/17, z obrębu 6-13-05 (ograniczona
w korzystaniu w zaskarżonej decyzji, na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*), posiadają bezpośredni dostęp do dróg przy których są położone (tj. ulic Szeligowskiego i ulicy Rayskiego), czyli położenie ww. działek względem drogi jest takie, iż zapewnia możliwość obsługi komunikacyjnej tych działek z wyłączeniem konieczności wykorzystania innych terenów (działek), celem zapewnienia dojazdu.

W konsekwencji, jako całkowicie sprzeczne z art. 120 *ugn* w związku z art. 9ad ust. 1 *ustawy
o transporcie kolejowym*, należy uznać orzeczenie przez organ pierwszoinstancyjny służebności drogi koniecznej dla ww. działek nr 14/5, z obrębu 6-13-02 i nr 2/17, z obrębu 6-13-05.

Ponadto, analizując akta sprawy zakończonej wydaniem *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, zauważyć należy, iż przy wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla obiektów metra, *inwestor* przedłożył ww. decyzję Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy Nr 1591/OŚ/2017 z dnia
29 grudnia 2017 r., znak: OŚ-IV-UI.6220.52.2016.MSK, ustającą środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra w Warszawie – III etap realizacji odcinka zachodniego, od szlaku za stacją C4 Powstańców Śląskich do stacji Techniczno-Postojowej Mory
w Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy.

Przy piśmie z dnia 14 listopada 2019 r., znak: P320-ILF-POL-P-OC-0418, *inwestor* przedłożył Wojewodzie Mazowieckiemu kopię pisma spółki Metro Warszawskie z dnia 21 października 2019 r. w którym zawarto informację, iż ww. decyzja Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy Nr 1591/OŚ/2017 z dnia 29 grudnia 2017 r., jest obowiązująca i ustala środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, dla którego Miasto Stołeczne Warszawa złożyło do Wojewody Mazowieckiego wnioski o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla obiektów metra.

W ww. piśmie spółki Metro Warszawskie z dnia 21 października 2019 r. poinformowano również,
iż z uwagi na zmiany założeń projektowych wprowadzone dla Stacji Techniczno - Postojowej Mory, zaistniała konieczność złożenia do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie wniosku
o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla nowego przedsięwzięcia. Wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska decyzja będzie stanowiła załącznik do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej oraz decyzji o pozwoleniu na budowę dla Stacji Techniczno
- Postojowej Mory.

Z powyższego wynikało, iż środowiskowe uwarunkowania inwestycji objętej *decyzją Wojewody Mazowieckiego*, zostały określone w ww. decyzji Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy
Nr 1591/OŚ/2017 z dnia 29 grudnia 2017 r. Jednakże przy piśmie z dnia 5 marca 2020 r., znak: P320-ILF-POL-P-OC-0509, *inwestor* przekazał Wojewodzie Mazowieckiemu wydaną przez RDOŚ
w Warszawie *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*. Decyzji tej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

Jednocześnie zauważyć należy, iż w pkt 2.1.2 *decyzji Wojewody Mazowieckiego* pn. „Ustalenia dotyczące ochrony środowiska i ochrony przyrody”, organ I instancji powołał się na *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ* wskazując, iż zakres przedsięwzięcia objętego *decyzją Wojewody Mazowieckiego* jest tożsamy z przedsięwzięciem, dla którego ustalono środowiskowe uwarunkowania realizacji w *decyzji* *o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*.

Wobec powyższego, w piśmie z dnia 14 grudnia 2020 r., znak: DLI-II.7620.17.2020.PMJ.4, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia, czy środowiskowe uwarunkowania inwestycji objętej *decyzją Wojewody Mazowieckiego* zostały określone w ww. decyzji Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy Nr 1591/OŚ/2017 z dnia 29 grudnia 2017 r., znak: OŚ-IV-UI.6220.52.2016.MSK, czy też
w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*. W piśmie z dnia 4 stycznia 2021 r., znak: P320-ILF-POL-P-OC-0777, *inwestor* wskazał, iż środowiskowe uwarunkowania inwestycji objętej *decyzją Wojewody Mazowieckiego* zostały określone w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*. *Inwestor* jednocześnie przekazał, iż z uwagi na fakt, iż realizacja przedsięwzięcia zgodnie
z uwarunkowaniami opisanymi w ww. decyzji Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy
Nr 1591/OŚ/2017 z dnia 29 grudnia 2017 r., stała się bezprzedmiotowa, Prezydent m.st. Warszawy decyzją nr 526/0Ś/2020 z dnia 6 listopada 2020 r., wygasił przedmiotową decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach Nr 1591/OŚ/2017 z dnia 29 grudnia 2017 r.

Dalej, zauważyć należy, iż 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 (zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 23 września 2010 r., sygn. akt I OSK 1566/09, Lex nr 745088, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z 23 listopada 2010 r., sygn. akt III SA/Gl 1228/10, Lex nr 756450, B. Adamiak [w:] B. Adamiak, J. Borkowski, Kpa. Komentarz, Warszawa 2008, s. 618-619, A. Wróbel [w:] M. Jaśkowska, A. Wróbel, Kpa. Komentarz, Warszawa 2005, s. 796-797). Organ odwoławczy, w ramach swoich uprawnień kontrolnych, ocenia bowiem materiał dowodowy, uwzględniając stan faktyczny stwierdzony w czasie wydania decyzji przez organ w pierwszej instancji, jak i zmiany stanu faktycznego, które zaszły pomiędzy wydaniem decyzji organu pierwszej instancji, a wydaniem decyzji
w postępowaniu odwoławczym.

Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy, wskazać należy, iż w wyniku złożonych odwołań
od *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*, wydana została reformatoryjna decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (dalej: GDOŚ) z dnia 18 stycznia 2021 r., znak: DOOŚ-WDŚZIL.420.6.2020.KM (DOOŚ-WDŚ/ZIL.420.12.2020.KM), zwana dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ”*, uchylająca w części i umarzającą w tym zakresie postępowanie organu pierwszej instancji, uchylającą w części i orzekająca w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymująca w mocy *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*.

*Decyzja* *o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ* wydana została już po wydaniu *decyzji Wojewody Mazowieckiego,* a co za tym idzie organ pierwszej instancji w pkt 2.1.2 zaskarżonej decyzji, dotyczącym warunków wynikających z potrzeb ochrony środowiska, nie mógł uwzględnić faktu wydania reformatoryjnej *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ*, która pojawiła się dopiero na etapie postępowania odwoławczego od *decyzji Wojewody Mazowieckiego.* W konsekwencji tego, warunki środowiskowe realizacji i funkcjonowania przedmiotowego przedsięwzięcia wynikają zarówno z *decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*, jak i *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ.*

Konsekwencją opisanych powyżej okoliczności zaistniałych w toku postępowania odwoławczego
w sprawie *decyzji Wojewody Mazowieckiego,* jak i stwierdzonych błędów w zaskarżonej decyzji
są - dokonane na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* - zmiany, szczegółowo określone w punkcie I niniejszej decyzji.

*Minister* skorygował błędny zapis zawarty w pkt II *decyzji Wojewody Mazowieckiego* wskazujący, iż linie rozgraniczające teren inwestycji obejmują nieruchomości zajmowane w ramach ograniczenia
w korzystaniu, nieruchomości stanowiące już obecnie własność *inwestora*, jak i nieruchomości dla których *inwestor* uzyska prawo do dysponowania nimi na cele budowalne na zasadach ogólnych. *Minister* zmienił także odpowiednie zapisy w *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, poprzez uwzględnienie, iż linia rozgraniczająca teren inwestycji, stanowiąca linię podziału nieruchomości, została oznaczona przerywaną linią koloru czerwonego, zgodnie z załącznikiem graficznym nr 2A, 2B, 2C, 2D, 2E do zaskarżonej decyzji. *Minister* dokonał także zmiany odpowiednich zapisów zaskarżonej decyzji, jednoznacznie wskazując sposób oznaczenia granic terenu objętego przedmiotową inwestycją, zgodnego z oznaczeniem przedstawionym na ww. załączniku graficznym do *decyzji Wojewody Mazowieckiego*.

*Minister* uchylił błędne zapisy pkt 3.1 *decyzji Wojewody Mazowieckiego* dotyczące zapewnienia dostępu do drogi publicznej ww. działką nr: 14/5 i 2/17. Organ odwoławczy uchylił także zapisy *decyzji Wojewody Mazowieckiego* w pkt 2.1.2 w zakresie, w jakim odnosiły się one do obowiązku zachowania warunków
i wymagań przewidzianych w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*, orzekając w tym zakresie poprzez ustalenie nowych zapisów uwzględniających wydanie *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ*.

Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięć, o których mowa w pkt I przedmiotowej decyzji, uznał,
że nie naruszają one zasady dwuinstancyjności postępowania, o której mowa w art. 15 *kpa*. Badając zgodność z prawem pozostałej części zaskarżonej decyzji, organ odwoławczy stwierdził, że czyni ona zadość innym wymogom *ustawy o transporcie kolejowym* oraz że brak było podstaw do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną i ustaloną w pkt I niniejszej decyzji.

Rozpatrując odwołania skarżących stron, w pierwszej kolejności wskazać należy, że zarówno Wojewoda Mazowiecki orzekający w sprawie jako organ I instancji, jak i *Minister* działający jako organ odwoławczy, pełnią w procesie inwestycyjnym funkcję organów, które będąc właściwymi do wydania decyzji
w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji, nie są uprawnione do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji kolejowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

Ponadto, zgodnie z art. 9o ust. 3 pkt 1 i 3 *ustawy o transporcie kolejowym*, to inwestor we wniosku
o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej decyduje o jej przebiegu oraz o wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg inwestycji oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Zarówno wojewoda, jak i organ odwoławczy, mogą działać tylko w granicach tego wniosku i nie mają możliwości ingerowania
w lokalizację inwestycji. Ocenie dokonanej przez organy I i II instancji może jedynie podlegać zgodność
z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach *ustawy o transporcie kolejowym*, bowiem stosownie do przepisu art. 9ae *ustawy o transporcie kolejowym* nie można uzależniać wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami.

Organ orzekający w przedmiocie lokalizacji linii kolejowej nie może modyfikować wniosku *inwestora*, ani też korygować przebiegu linii. Aby odmówić ustalenia lokalizacji linii kolejowej w sposób wnioskowany przez *inwestora*, organ musi zatem wykazać jej niezgodność z przepisami prawa. Ocenia więc legalność lokalizacji inwestycji w danym miejscu i nie ma kompetencji do oceny jej celowości, czy też słuszności ewentualnej realizacji inwestycji celu publicznego w inny sposób. W toku postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej organ administracji nie ma prawa modyfikować przebiegu inwestycji wyznaczonego przez *inwestora*. Nie może też odmówić wydania decyzji pozytywnej, o ile planowana lokalizacja pozostaje w zgodzie z przepisami powszechnie obowiązującego prawa (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 5 września 2017 r., sygn. akt II OSK 2892/15, z dnia
30 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 762/17, z dnia 15 czerwca 2016 r., sygn. akt II OSK 721/16, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 listopada 2019 r., sygn. akt IV SA/Wa 1432/19, z dnia 28 czerwca 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 611/17, z dnia 9 czerwca 2017 r., sygn. akt
IV SA/Wa 786/17, z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16, z dnia 19 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1561/16, z dnia 15 lipca 2015 r., sygn. akt 1532/15 i z dnia 30 maja 2012 r., sygn. akt IV SA/Wa 1899/11, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W ocenie organu odwoławczego powyższe znajduje zastosowanie również w zakresie zasad ustalania lokalizacji inwestycji dotyczących metra, bowiem w myśl art. 3 ust. 7 *ustawy o transporcie kolejowym* przepisy rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* pn. „Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych”, stosuje się odpowiednio do metra.

Również orzecznictwo sądowoadministracyjne – zapadłe wprawdzie w odniesieniu do regulacji *specustawy drogowej,* ale aktualne w pełni w świetle rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy
o transporcie kolejowym* – nie pozostawia co do ww. zagadnienia jakichkolwiek wątpliwości (zob. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z 13 kwietnia 2021 r., sygn. akt II OSK 156/21, z 20 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 852/21, z 5 sierpnia 2021 r. sygn. akt II OSK 1235/21, z 14 września 2021 r. sygn. akt
II OSK 1332/21, z 30 września 2021 r. sygn. akt II OSK 193/21, z 13 listopada 2018 r., sygn. akt II OSK 2933/18, z 5 września 2018 r., sygn. akt II OSK 1737/18, z 13 września 2017 r., sygn. akt II OSK 1705/17, z 8 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 2572/15, z 19 lipca 2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16,
z 25 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 524/16, z 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15, z 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, z 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, z 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, z 26 lipca 2013 r. sygn. akt
II OSK 762/13, z 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, z 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, z 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, 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 odpowiadają woli ustawodawcy wyrażonej w regulacjach prawnych mających znaczenie dla wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

W tym miejscu zasadnym jest także przywołanie stanowiska Trybunału Konstytucyjnego, który
w uzasadnieniu wyroku z dnia 16 października 2012 r., K 4/10 – dotyczącym *specustawy drogowej*– zwrócił uwagę na specyfikę spraw dotyczących budowy dróg publicznych, których budowa jest realizacją celu publicznego. Budowa bezpiecznych dróg w Polsce stanowi nadal priorytetowy cel publiczny, gdyż jest konieczna zarówno dla ochrony środowiska, jak i zdrowia, wolności i praw konstytucyjnych całych społeczności. Trybunał Konstytucyjny 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 ocenie organu odwoławczego przedstawiony powyżej pogląd Trybunału Konstytucyjnego znajduje zastosowanie również w zakresie zasad ustalania lokalizacji inwestycji dotyczących linii kolejowych
i metra.

Wobec powyższego, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zarzutów
podniesionych przez skarżące strony. *Inwestor,* stosownie do wezwania organu odwoławczego, odniósł się do uwag skarżących stron wskazując, iż w jego ocenie nie zasługują one na uwzględnienie. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał skarżącym, zawiadamiając jednocześnie, stosownie do art. 10 *kpa*, o prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przeglądania akt sprawy. Skarżący
w trakcie postępowania odwoławczego w składanych pismach podtrzymali wniesione w odwołaniach zarzuty, nie zgadzając się z argumentacją *inwestora*.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, jak również zarzutów skarżących strony, *Minister* stwierdza, że ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji na działkach będących własnością skarżących w sposób zatwierdzony w *decyzji Wojewody Mazowieckiego* jest prawidłowe. Stanowisko to znajduje potwierdzenie w przedstawionej poniżej argumentacji.

W pierwszej kolejności wyjaśnić należy, iż brak zgody Pana S.P. – właściciela działki
nr 12/3, z obrębu 6-13-04 - na lokalizację przedmiotowej inwestycji na jego działce, w koncepcji przyjętej przez *inwestora* i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *ustawy o transporcie kolejowym*, nie uzależniają wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla obiektów metra
od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tejże nieruchomości.

Ponownie warto podkreślić, iż w postępowaniu w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji dla obiektów metra, organ jest związany wnioskiem *inwestora,* co do kształtu i przebiegu inwestycji. Organy nie mogą więc korygować trasy i zakresu inwestycji. Przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* nakładają na organ wydający decyzję wyłącznie obowiązek oceny zgodności z prawem przedstawionej inwestycji. To *inwestor* wyznacza miejsce oraz sposób realizacji inwestycji. Przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* nie zobowiązują również *inwestora* do przedstawienia różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji
i nie ma on obowiązku uwzględniać oczekiwań stron postępowania. Stanowisko to jest ugruntowane
i jednolite w orzecznictwie sądów administracyjnych i zostało obszernie powołane w uzasadnieniu niniejszej decyzji, nie ma zatem potrzeby jego ponownego przytaczania.

W tym miejscu zauważyć należy, że ww. działka skarżącego nr 12/3 w pkt IV *decyzji Wojewody Mazowieckiego* została oznaczona, zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 8 *ustawy o transporcie kolejowym*, jako nieruchomości, w stosunku do której decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie metra
ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art.
9s ust. 9 *ustawy o transporcie kolejowym*. Z akt sprawy i informacji podanych przez *inwestora* wynika,
iż działka skarżącego została ograniczona w korzystaniu pod budowę tuneli szlakowych metra.

Zgodnie z art. 9s ust. 9 *ustawy o transporcie kolejowym*, w odniesieniu do nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, oznaczonych zgodnie z ww. art. 9q ust. 1 pkt 8,
w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w związku z prowadzeniem inwestycji kolejowej obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, a także prac związanych z jego konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, wojewoda w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ograniczy, za odszkodowaniem, sposób korzystania z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na budowę lub przebudowę tunelu oraz związanych z nim układu drogowego lub urządzeń wodnych, ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń.

Przepis art. 9q ust. 1 pkt 6, art. 9q ust. 1 pkt 8 i art. 9s ust. 9 *ustawy o transporcie kolejowym*, podobnie jak m.in. art. 22 ustawy z 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 273), art. 24 ustawy z 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach
w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1836, z późn. zm.), zwanej dalej „*specustawą gazową*” oraz art. 30 ustawy z 22 lutego 2019 r.
o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w sektorze naftowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1275) na zasadzie *lex specialis* przewiduje szczególny tryb ustanowienia i wykonywania służebności publicznej w stosunku do generalnego rozwiązania dotyczącego służebności publicznej zawartego w art. 124 *ugn* (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 878/21, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Konstrukcja prawna służebności publicznej staje się coraz ważniejszym publicznoprawnym instrumentem kształtowania treści prawa własności w rozumieniu art. 140 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1360, z późn. zm.), zwanej dalej „*kodeksem cywilnym*”. Służebność publiczna jest ustanawiana w interesie publicznym, które to pojęcie w polskim systemie prawnym zostało na poziomie ustawowym zdefiniowane w art. 6 *ugn*, jako cele publiczne. Podstawowym elementem służebności publicznej jest ograniczenie prawa własności właśnie w drodze aktu administracyjnego (decyzji administracyjnej). Decyzja administracyjna o ograniczeniu narzuca określoną treść służebności publicznej każdoczesnemu właścicielowi nieruchomości. Innymi słowy jest regulowana „pozycja rzeczy”, a nie osoby. Decyzja taka wiąże każdoczesnego właściciela tak długo, jak nie zostanie wyeliminowana
z obrotu prawnego. Nie wywołuje ona jednak skutków w sferze prawa cywilnego. Akt ten nakłada na adresata (każdoczesnego właściciela) obowiązek znoszenia określonej ingerencji. Służebność publiczna kształtuje treść prawa własności w ramach kompetencji regulacyjnej – narzucając właścicielowi obowiązek określonego zachowania (znoszenia ingerencji). Jej istotą jest właśnie ograniczenie uprawnień właścicielskich i narzucenie publicznego współkorzystania z nieruchomości w interesie publicznym (por. M. Gdesz, A. Milicka-Stojek, C. Kowalczyk, D. Konieczny: „Aspekty prawne i ekonomiczne administracyjnego ograniczenia korzystania z nieruchomości – służebność publiczna i odszkodowania”, wyd. Instytut Infrastruktury Liniowej, Olsztyn 2016).

Należy przy tym podkreślić, iż w omawianym przypadku nie stosuje się procedury uzyskiwania zgody właściciela nieruchomości na ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości, bowiem wyłączony jest obowiązek prowadzenia rokowań między właścicielem nieruchomości a *inwestorem* co do przeprowadzenia robót. Wszystkie działania w ramach lokalizacji inwestycji w zakresie metra dokonywane są w oparciu o władztwo administracyjne, a *ustawa o transporcie kolejowym* nie przewiduje w tej materii konsultacji lub uzyskania zezwoleń właścicieli nieruchomości objętych zakresem inwestycji (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 21 września 2012 r., sygn. akt II OSK 1614/12, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 marca 2012 r., sygn. akt VII SA/Wa 2632/11, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 19 listopada 2019 r., sygn. akt IV SA/Wa 1496/19, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wydane w sprawach rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej* i *specustawy gazowej*, lecz w istotnym zakresie
w pełni analogicznych do rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Mając na uwadze powyższe, nie zasługują na uwzględnienie szeroko podnoszone zarzuty skarżącego dotyczące nieuwzględnienia przez *inwestora*, wskazanego przez skarżącego innego przebiegu inwestycji. Co więcej, *inwestor* wyjaśnił, iż tunele szlakowe metra w całości umiejscowione są w pasie drogowym wyznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Chrzanowa, przyjętym uchwałą Rady m.st. Warszawy Nr XXXVII/1146/2020 z dnia 24 września 2020 r.

Tylko w przypadku stwierdzenia przez organy, że kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku *inwestora* narusza określony przepis prawa, co w przedmiotowej sprawie nie ma miejsca, zobowiązuje
te organy do odmowy ustalenia lokalizacji linii metra w wersji wnioskowanej przez *inwestora*. Dlatego też organy I i II instancji mają obowiązek dokonać oceny zgodności z prawem takiego wariantu, jaki przedstawił wnioskodawca, nie są natomiast władne nakazać *inwestorowi* przyjęcia innych rozwiązań lokalizacyjnych, skoro te przedstawione przez *inwestora* są zgodne z prawem. Stosownie bowiem
do przepisu art. 9ae *ustawy o transporcie kolejowym*, nie można uzależnić wydania decyzji
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla obiektów metra od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami. Inaczej mówiąc, w odniesieniu do przepisów rozdziału
2b *ustawy o transporcie kolejowym* stosuje się rzymską paremię *dura lex, sed lex* („surowe prawo, ale jednak prawo”).

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 lokalizacyjnej, gdyż żaden z przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* nie przewiduje takich uprawnień (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 1282/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych). Organ nie może bowiem uwzględniać protestów obywateli, wyrażających ich osobiste zapatrywania, czy też ich odmiennego stanowiska, które pozostają poza ochroną prawną i nie wynikają z norm prawa. Oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonego przebiegu inwestycji - nie mające prawnego osadzenia
- są bezskuteczne.

Wyjaśnić należy także, iż wariantowanie przebiegu liniowej inwestycji infrastrukturalnej odbywa się
na etapie postępowania w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań przedsięwzięcia
i to właśnie w tym postępowaniu strony mogą wnosić uwagi, co do trasy projektowanej inwestycji.

Należy pamiętać, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma charakter *sui generis* „rozstrzygnięcia wstępnego” względem przyszłego ustalenia lokalizacji linii kolejowej dla obiektów metra i pełni ona względem niego funkcję prejudycjalną. Zarówno Wojewoda Mazowiecki, jak i organ odwoławczy w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla obiektów metra z mocy prawa są związani ustaleniami *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ* i *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ* odnośnie przyjętego wariantu przebiegu inwestycji. Stosowanie bowiem do art. 86 pkt 2 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 2022 r. poz. 1029, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*”, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (w niniejszym przypadku - decyzję
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla obiektów metra).

Podnieść również należy, iż organy orzekające o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla obiektów metra nie są właściwe do oceny prawidłowości postępowania zakończonego wydaniem decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i samej decyzji. Kompetencja w tym zakresie przysługuje organom wskazanym w *ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*. To na etapie postępowania środowiskowego, zakończonego wydaniem decyzji w sprawie środowiskowych uwarunkowań nastąpiło przyjęcie wariantu lokalizacji inwestycji, jak również w tym postępowaniu zostały przeanalizowane wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi.

Jak wynika z uzasadnienia *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*, stronom zapewniono czynny udział w każdym stadium trwania postępowania w sprawie wydania przedmiotowego rozstrzygnięcia środowiskowego. Z *decyzji o środowiskowych uwarunkowanych GDOŚ* wynika, iż Pan S. P. złożył odwołanie od *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ.* Do zarzutów skarżącego GDOŚ odniósł się w uzasadnieniu *decyzji o środowiskowych uwarunkowanych GDOŚ*, wskazując, iż kwestionowany przez skarżącego wariant przebiegu rzeczonej inwestycji jest zgodny
z prawem i brak jest podstaw do jego zmiany.

Natomiast na etapie postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla obiektów metra nie bada się już innych wariantów lokalizacyjnych przeprowadzenia inwestycji liniowej (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 19 września 2019 r., sygn. akt IV SA/Wa 510/18, wydany w sprawie rozpatrywanej na podstawie *specustawy gazowej*, lecz w istotnym zakresie
w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Ponadto, wyjaśnić należy, iż w przypadku inwestycji liniowych zakres chronionego interesu prawnego stron jest zasadniczo determinowany tym, na ile przedmiotowa inwestycja oddziałuje na ich prawa rzeczowe wynikające zwłaszcza z własności nieruchomości lub prawa użytkowania wieczystego. Powyższe powoduje, że o tym, czy dany podmiot jest stroną danego postępowania, czy nie i jakie w tym zakresie uzyskuje uprawnienia procesowe, decyduje przysługujący mu interes prawny. Innymi słowy, każdy z właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości oraz osób mających inne prawa
do nieruchomości jest stroną decyzji lokalizacyjnej wydawanej na podstawie *ustawy o transporcie kolejowym*, ale tylko w części dotyczącej jego nieruchomości. Założenie to pozwala na stwierdzenie,
iż skarżący nie posiada interesu prawnego do żądania zmiany lokalizacji inwestycji, poprzez przesunięcie przedmiotowej inwestycji z jego działek na tereny działek sąsiednich.

Za niezasadny należy uznać zarzut skarżącego dotyczący naruszenia konstytucyjnej zasady ochrony prawa własności. Łączy się to zarzutami naruszenia wymienionych przez skarżącego przepisów Konstytucji RP, przepisów *kodeksu cywilnego* i art. 7 *kpa*.

Prawo własności nie jest prawem nienaruszalnym (tj. nie stanowi wartości absolutnej, niepodlegającej żadnym ograniczeniom) i może ono być ograniczane w zakresie wynikającym z Konstytucji RP i ustaw szczególnych. Taki wniosek wynika wprost z treści art. 31 ust. 3 i art. 64 ust. 3 Konstytucji RP. Tego rodzaju ustawą, o której mowa w przywołanych przepisach Konstytucji RP, jest zaś *ustawa o transporcie kolejowym*, na podstawie której ustalono lokalizację przedmiotowej inwestycji. W ustawie tej przewidziane są odpowiednie mechanizmy i instytucje, które pozwalają na efektywne realizowanie zadań publicznych w zakresie lokalizacji m.in. metra.

Wbrew stanowisku skarżącego ograniczenie jego prawa własności nastąpiło z poszanowaniem norm konstytucyjnych. Nie ulega wątpliwości, z obiektywnych względów, że realizacja budowy metra
w Warszawie stanowi ważne ze względu na interes ogólnospołeczny zadanie wykonywane
na podstawie szczególnej ustawy. Z wniosku lokalizacyjnego *inwestora* wynika, iż przedmiotowa inwestycja, uważana za największą inwestycję samorządową w Polsce. Przedsięwzięcie jest niezbędne do poprawy jakości zintegrowanego systemu komunikacji publicznej m.st. Warszawy, które przyczyni się do wzrostu jakości życia mieszkańców Warszawy, zmniejszenia ruchu samochodowego, hałasu,
co przyczyni się również do poprawy jakości środowiska. W związku z powyższym, II linia metra jest niezwykle istotnym elementem systemu transportu publicznego Warszawy i niezbędnym do jego sprawnego i poprawnego funkcjonowania. Wybudowanie nowego odcinka II linii metra umożliwi skrócenie czasu trwania podróży i zmniejszenie liczby koniecznych przesiadek. Będzie to związane bezpośrednio
z poprawą jakości komunikacji zbiorowej z centrum miasta. Ponadto, połączenie planowanej inwestycji
z istniejącą I linią metra poprawi sytuację komunikacyjną Warszawy. Realizacja projektu przyczyni się
do wzrostu atrakcyjności terenów położonych wzdłuż planowanej II linii metra, co spowoduje rozwój małych i średnich firm, punktów rzemieślniczych, usługowych i stworzy nowe miejsca pracy.

Przy realizacji systemu kolei (metra) służących poprawie bezpieczeństwa, komunikacji, transportu nie dochodzi do naruszenia proporcji między interesem publicznym, a ingerencją w sferę praw i wolności, które na mocy ustawy są rekompensowane stosownym odszkodowaniem. W rozpoznawanej sprawie interes ogólny (publiczny) jest zatem na tyle ważny i znaczący, że bezwzględnie wymaga ograniczenia uprawnień indywidualnych podmiotów i powoduje konieczność przedłożenia w tym konkretnym wypadku interesu publicznego nad indywidualny, bowiem w interesie publicznym leży ograniczenie, chronionego przez Konstytucję RP prawa własności.

W tym sensie nie można mieć wątpliwości, że ograniczenia praw strony jest nie tylko zgodne z przepisami *ustawy o transporcie kolejowym*, ale i zasadami Konstytucji RP. W przypadku realizacji celów publicznych niemal zawsze dochodzi bowiem do nieuchronnej kolizji interesu publicznego i interesów indywidualnych. Co do zasady, w tego rodzaju sytuacji prymat przyznany zostaje interesowi publicznemu, chyba że zakres planowanej ingerencji w prawo podmiotowe doprowadziłby do naruszenia jego istoty (art. 64 Konstytucji RP), co w niniejszej sprawie nie miało miejsca.

Odnosząc się zaś do twierdzeń skarżącego, popartych wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 marca 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 87/10, iż związanie wnioskiem *inwestora* nie oznacza dla organu orzekającego konieczności wydania orzeczenia zgodnie
z tym wnioskiem, w pierwszej kolejności podkreślić należy, iż powyższy wyrok został uchylony przez Naczelny Sąd Administracyjny wyrokiem z dnia 28 października 2010 r., sygn. akt II OSK 1539/10. Natomiast ugruntowane i jednolite orzecznictwo sądów administracyjnych powołane obszernie
w uzasadnieniu niniejszej decyzji jednoznacznie wskazuje, iż to *inwestor* decyduje o przebiegu projektowanej inwestycji.

Za niezasadne uznać należy zarzuty naruszenia Konwencji o Ochronie Praw Człowieka
i Podstawowych Wolności sporządzonej w Rzymie dnia 4 listopada 1950 r. i Międzynarodowego Paktu Praw Obywatelskich i Politycznych w kontekście tego, iż każda osoba fizyczna i prawna ma prawo
do poszanowania swego mienia, jak również, że nikt nie może być pozbawiony swej własności. Łączy się
to z zarzutami naruszenia powołanych przez skarżącego przepisów *kodeksu cywilnego* i art.
47 Konstytucji RP.

Analiza powołanych przez skarżącego przepisów prawa międzynarodowego wyraźnie bowiem wskazuje, że jeżeli wymaga tego interes publiczny, to pozbawienie własności (wynikające z ustawy i zgodne
z przepisami prawa międzynarodowego), jest dopuszczalne. Strony Konwencji wyraźnie uznały, że jej postanowienia, w tym art. 1 Protokołu nr 1 do Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, sporządzonego w Paryżu w marca 1952 r., nie mogą naruszać prawa państwa do stosowania takich ustaw, jakie uzna za konieczne do uregulowania sposobu korzystania z własności zgodnie
z interesem powszechnym. Tak też jest w wypadku sprawy, będącej przedmiotem rozpoznania *Ministra*. Własność części nieruchomości została skarżącemu ograniczona na realizację celu publicznego
– w sposób i na zasadach określonych w ustawie. Jednocześnie wyjaśnić należy, iż cywilnoprawna kwestia naruszenia chronionych dóbr osobistych może być dochodzona w postępowaniu przed sądami powszechnymi, natomiast orzekający w niniejszej sprawie *Minister* nie jest właściwym do rozstrzygania
w tym zakresie.

Jakiegokolwiek znaczenia w sprawie nie ma wielokrotne powoływanie się przez skarżącego
na tzw. „Formułę Radbrucha”.

Zgodnie z art. 6 *kpa*, organy administracji publicznej działają na podstawie przepisów prawa. Wydając zaskarżoną decyzję organ kierował się treścią przepisów prawa materialnego (*ustawy o transporcie kolejowym*), mających w sprawie zastosowanie. Przepisy zawarte w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*, obok m.in. regulacji zawartych w *specustawie drogowej*, należą do szczególnych regulacji prawnych, których podstawowym celem jest uproszczenie i przyspieszenie inwestycji infrastrukturalnych.

Tymi okolicznościami należy uzasadniać z jednej strony znaczne zwiększenie uprawnień *inwestora* (decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji dotyczącej metra rozstrzyga jednocześnie o ustaleniu lokalizacji inwestycji, zatwierdza podział nieruchomości i orzeka o przejściu z mocy prawa nieruchomości lub ich części na własność odpowiedniego podmiotu publicznoprawnego, jak również określana ograniczenia
w korzystaniu z nieruchomości), natomiast z drugiej zdecydowane ograniczenie uprawnień właścicieli/użytkowników wieczystych nieruchomości. Rzeczone uproszczenia z natury rzeczy muszą wiązać się z ograniczeniem praw właścicieli nieruchomości objętych inwestycją w porównaniu z ogólną (zwykłą) procedurą zmierzająca do realizacji inwestycji celu publicznego. Skoro nie stanowi naruszenia praw obywateli uchwalenie przepisów zawierających takie wyjątkowe, surowe regulacje, to nie można twierdzić, że stosowanie ich przez organy administracji zgodnie z ich brzmieniem prowadzi do naruszenia prawa.

Za bezzasadny należy uznać zarzut braku ustalenia w zaskarżonej decyzji ochrony interesów osób trzecich.

Według art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, elementem koniecznym decyzji
są wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich i ten element został w *decyzji Wojewody Mazowieckiego* zawarty. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej powinna określać wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich, jednak w zakresie właściwym dla tego postępowania. Wymagania te muszą zawierać ogólne, podstawowe informacje o działaniach jakie musi przedsięwziąć lub uwzględnić *inwestor* chcąc realizować planowane przedsięwzięcie, dla ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich. Ochrona interesów osób trzecich w tym postępowaniu nie może być oceniana tak szeroko, jak w kolejnym postępowaniu inwestycyjnym - pozwoleniu na budowę. Zasada ochrony interesu prawnego osób trzecich znajduje konkretyzację w Prawie budowlanym, tak więc stosownie
do wymogów tego prawa, obiekt budowlany należy projektować, budować i utrzymywać zgodnie
z przepisami i w sposób zapewniający właśnie m.in. ochronę uzasadnionych interesów osób trzecich
(por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 15 czerwca 2016 r., sygn. akt II OSK 721/16, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 grudnia 2013 r., sygn. akt
IV SA/Wa 1865/13, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W niniejszej sprawie organ I instancji w punkcie 3 na str. 9 zaskarżonej decyzji ustalił,
że w projektowaniu inwestycji i pracach związanych z jej realizacją należy uwzględnić interesy osób trzecich, a w szczególności zapewnić dostęp do drogi publicznej, możliwość korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej, cieplnej oraz ze środków łączności, ochronę przed uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracji, zakłócenia elektryczne, promieniowanie, ochrony przed zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.

Odnosząc się do szeroko opisywanych przez skarżącego kwestii, iż ograniczenie w korzystaniu z części jego działki spowoduje utrudnienia w korzystaniu z niej i uniemożliwi przyszły plany inwestycyjne skarżącego dotyczące tej działki, podkreślić trzeba wyraźnie, iż wskazane przez skarżącego kwestie nie są przedmiotem rozważań organów administracji właściwych w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie metra.

Skutki ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości na mocy art. 9q ust. 1 pkt 6, art. 9q ust. 1 pkt
8 i art. 9s ust. 9 *ustawy o transporcie kolejowym* oceniane są w odrębnych postępowaniach, w tym przewidzianym w *ustawie o transporcie kolejowym* - postępowaniu odszkodowawczym, a nie w decyzji
o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie metra. Lokalizacja inwestycji w zakresie metra z samej istoty tego przedsięwzięcia zawsze stanowi ingerencję w czyjeś prawo własności. Dla decyzji o lokalizacji tego rodzaju inwestycji dotychczasowe przeznaczenie i wykorzystywanie nieruchomości, jak i również planowane przyszłe przeznaczenie nieruchomości, nie ma żadnego znaczenia i nie podważa prawidłowości decyzji.

W postępowaniu w sprawie wydania decyzji w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie metra, zarówno wojewoda, jak i *Minister*, badają bowiem zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją.
Z samej bowiem istoty przedsięwzięcia dotyczącego budowy metra, będącego inwestycją liniową, wynika ingerencja w prawa przysługujące innym podmiotom w stosunku do nieruchomości objętych projektowaną inwestycją. Z omawianej ingerencji wynikać mogą z kolei inne utrudnienia dla podmiotów dotychczas wykorzystujących daną nieruchomość w określony sposób lub planujących jej wykorzystanie. Nie oznacza to jednak, że taka decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie metra jest wadliwa.

Organ wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji dotyczącej metra nie jest bowiem kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*. Do organu administracji należy jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym. Podkreślić także należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Mazowieckiego, jak i *Ministra*, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżącego, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań lokalizacyjnych i w tym zakresie podnoszone przez skarżącego zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia (por. wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 czerwca 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 611/17 i z dnia 9 czerwca 2017 r., sygn. akt 785/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Jeżeli skarżący uważa, iż w związku z ograniczeniem w korzystaniu z jego działki 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 ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie metra ma jednak charakter interesu faktycznego, a więc takiego który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej.

Inwestycje kolejowe z natury rzeczy charakteryzują się tym, że przebiegają liniowo przez szereg nieruchomości gruntowych, zajmując przy tym część obszaru nieruchomości – w wielu przypadkach pod ziemią albo nad nią. Budowa metra w tunelu ogranicza konieczny zakres ingerencji w terenach zurbanizowanych, pozwalając unikać wyburzeń istniejących budynków i minimalizując ingerencję
w przestrzeń nadziemną. Z całą pewnością budowa tunelu stanowi niedogodność dla właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości, ale umożliwia korzystanie z nieruchomości w sposób dotychczasowy. Jest to więc ingerencja o wiele mniej radykalna od wywłaszczenia, które przy inwestycji realizowanej pod ziemią nie jest niezbędne (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia
7 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 878/21, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Lokalizacja inwestycji w zakresie metra w wielu wypadkach musi uwzględniać sprzeczne interesy,
z jednej strony *inwestora*, a z drugiej strony osób, których prawa lub interesy mogą być zagrożone lub naruszone w związku z realizacją takiej inwestycji. Granice tych praw i interesów określają przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* oraz innych aktów prawnych wydanych na podstawie i w wykonaniu przepisów tego prawa lub przepisów wydanych dla ochrony środowiska. Poza tymi granicami, a zatem poza ochroną prawną wynikającą z norm prawa pozytywnego, pozostają natomiast protesty obywateli wyrażające ich osobiste zapatrywania, oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonej polityki planowania przestrzennego, wzajemnych relacji między planowanymi lub realizowanymi inwestycjami. Nieuwzględnienie ich nie może jednak stanowić podstawy kwestionowania legalności ustalenia lokalizacji dotyczącej metra.

Dostrzec także trzeba, że skarżący domaga się utrzymania swojego status *quo* w zakresie, w jakim dotychczas korzystał z ww. nieruchomości i w tym kontekście jego sprzeciw wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania dotychczasowego prawa własności nieruchomości. Jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury o publicznej lub społecznej użyteczności
w ramach społecznej funkcji prawa własności. W takich okolicznościach *inwestor* zawsze będzie narażony na niezadowolenie części właścicieli nieruchomości objętych lokalizacją inwestycji, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych, o czym była już mowa szerzej w niniejszej decyzji.

Odnosząc się zaś do twierdzeń skarżącego, iż w przedmiotowej sprawie istnieją uzasadnione podejrzenia co do możliwości popełnienia przestępstwa, wskazać należy, iż jeżeli w ocenie skarżącego zachodzi uzasadnione podejrzenie o możliwości popełnienia przestępstwa, to powinien o tym fakcie, zgodnie
z art. 304 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1375), zawiadomić organy powołane do ścigania przestępstw.

Na uwzględnienie nie zasługuje zarzut skarżącego dotyczący nieuprawionego nadania *decyzji Wojewody Mazowieckiego* rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zgodnie z art. 9w ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, rygor natychmiastowej wykonalności uzasadniony musi być interesem społecznym i gospodarczym. W myśl art. 9w ust. 2 *ustawy
o transporcie kolejowym* decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli jest to niezbędne do wykazania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w rozumieniu Prawa budowlanego.

Ustawodawca nie precyzuje, w jakich przypadkach nałożenie rygoru będzie uzasadnione interesem społecznym lub gospodarczym, względnie jakie okoliczności będą powodować, że wykazanie prawa
do dysponowania nieruchomością (i złożenie wniosku o pozwolenie na budowę) stanie się niezbędne. Warto w tym miejscu dodać, że podobne przesłanki nadania rygoru natychmiastowej wykonalności przewiduje w stosunku do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej *specustawa drogowa*, na gruncie której w orzecznictwie utrwaliło się dość szerokie rozumienie przesłanek nadawania tego rygoru. W świetle ww. orzecznictwa przesłanki te będą zachodzić, m.in. jeśli nadanie rygoru jest uzasadnione obowiązkiem terminowego wykorzystania środków budżetowych przeznaczonych na budowę linii kolejowej czy też nawet koniecznością poprawy jakości i bezpieczeństwa ruchu (por. m.in. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 grudnia 2008 r., sygn. akt I OSK 1662/07,
LEX nr 538595, i z dnia 28 sierpnia 2010 r., sygn. akt I OSK 1399/09, LEX nr 745002; wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 3 lipca 2007 r., sygn. akt I SA/Wa 1447/06, LEX nr 355067, i z dnia 16 lutego 2009 r., sygn. akt I SA/Wa 1099/06, LEX nr 342583; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Olsztynie z dnia 20 kwietnia 2010 r., sygn. akt II SA/Ol 96/10, LEX nr 618658). Zasadniczo trzeba przyjąć, że przesłanki nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zostały w ww. przepisie określone w sposób odmienny (nie aż tak restrykcyjny), jak to ma miejsce w przypadku art. 108 § 1 *kpa*, wobec którego art. 9w *ustawy o transporcie kolejowym* stanowi *lex specialis* (por. E. Skorczyńska: Komentarz do art.9(w) ustawy o transporcie kolejowym, Lex/el.).

W niniejszej sprawie, zarówno w ocenie organu I, jak i II instancji, uzasadnienie przedstawione przez *inwestora* we wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji przemawiało
za nadaniem zaskarżonej *decyzji Wojewody Mazowieckiego* rygoru natychmiastowej wykonalności.

Natomiast wniosek Pana S.P. o wstrzymanie rygoru natychmiastowej wykonalności *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, został rozpatrzony w odrębnym postanowieniu organu odwoławczego odmawiającym wstrzymania natychmiastowego wykonania *decyzji Wojewody Mazowieckiego*.

Odnosząc się do odwołania B.M., *Minister* stwierdził, co następuje.

Brak zgody skarżącego na lokalizację przedmiotowej inwestycji na jego działce nr 14/1, z obrębu 6-13-02, w koncepcji przyjętej przez *inwestora* i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż - o czym była mowa już powyżej - przepisy rozdziału 2b *ustawy
o transporcie kolejowym* - nie uzależniają udzielenia *inwestorowi* lokalizacji inwestycji w zakresie obiektów metra na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tejże nieruchomości. Wszystkie działania w ramach lokalizacji przedmiotowej inwestycji dokonywane są w oparciu o władztwo administracyjne, a *ustawa o transporcie kolejowym* nie przewiduje w tej materii konsultacji lub uzyskania zezwoleń właścicieli nieruchomości objętych zakresem inwestycji.

Po analizie akt sprawy, *Minister* stwierdza, iż ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji na ww. działce skarżącego w sposób zatwierdzony w *decyzji Wojewody Mazowieckiego* jest prawidłowe. Na potrzeby lokalizacji inwestycji, działka skarżącego nr 14/1, z obrębu 6-13-02 w *decyzji Wojewody Mazowieckiego* została podzielona na działkę nr 14/5 (działka pozostająca u właściciela, ale objęta ograniczeniem
w korzystaniu z nieruchomości) i działkę nr 14/6 (działka przechodząca na własność *inwestora*). Analiza *decyzji Wojewody Mazowieckiego* nie daje podstaw, by uznać, że ingerencja w prawo własności skarżącego była nieproporcjonalna do użytych środków. Zdaniem *Ministra* wydanie zaskarżonej decyzji w konkretnym jej kształcie uwzględniało zapewnienie wystąpienia możliwie najmniejszego konfliktu pomiędzy interesem publicznym a interesem podmiotów, których przebieg planowanej inwestycji dotyczył.

Za niezasadne należy uznać zarzuty skarżącego negujące lokalizację przedmiotowej inwestycji na jego działce i wskazujące, iż budowa metra powinna być przeprowadzona przez inne nieruchomości.

W kontekście ww. zarzutu, *Minister* podtrzymuje wyjaśnioną już szerzej w niniejszej decyzji systemową charakterystykę decyzji lokalizacyjnej wydawanej na podstawie przepisów rozdziału 2b *ustawy
o transporcie kolejowym* (pn. „Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych”) i kreacyjną rolę *inwestora* w ustaleniu przebiegu inwestycji. Ponadto, w uzasadnieniu niniejszej decyzji została także wyjaśniona istota służebności publicznej.

W tym miejscu jedynie pokrótce należy przypomnieć, iż organ wydający decyzję dotyczącą ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie metra dokonuje wyłącznie oceny prawnej dopuszczalności lokalizacji inwestycji we wnioskowanym miejscu i nie posiada kompetencji do ingerowania, poprzez wyznaczanie, korygowanie, czy zmianę w proponowany kształt i przebieg inwestycji, jak również nie jest kompetentny do oceny przesłanek społecznych i ekonomicznych powstającej inwestycji. Gospodarzem projektu inwestycji jest tylko *inwestor*. Związany charakter decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie metra oznacza, że w przypadku spełnienia przewidzianych prawem przesłanek właściwy organ ma bezwzględny obowiązek wydania pozytywnego rozstrzygnięcia, tj. ustalenia lokalizacji inwestycji
w miejscu wskazanym przez *inwestora*.

Wyjaśnić należy powtórnie, iż skarżący, jako dysponujący nieruchomością na konkretnym odcinku planowanej inwestycji, może skutecznie kwestionować *decyzję Wojewody Mazowieckiego* jedynie
w zakresie, w jakim dotyczy ona jego interesu prawnego wynikającego z tytułu prawnorzeczowego przysługującego do nieruchomości położonej w obszarze projektowanej inwestycji. Założenie to pozwala na stwierdzenie, iż skarżący nie posiada interesu prawnego do żądania zmiany lokalizacji inwestycji, poprzez przesunięcie z jego nieruchomości na inne pobliskie nieruchomości. Jak wyżej bowiem zasygnalizowano, zakres badania przez organy w kwestiach badania zasadności „wywłaszczenia”
i badania zasadności określonego przebiegu inwestycji ogranicza się do kontroli zgodności
z przepisami wariantu przedstawionego przez wnioskodawcę bez prawa do dokonywania zmian
w przedstawionej przez *inwestora* koncepcji.

Na marginesie wskazać należy, że określenie innego przebiegu inwestycji mogłoby również stanowić podstawę do sprzeciwu innych właścicieli nieruchomości zlokalizowanych wzdłuż proponowanego przez skarżącego przebiegu inwestycji. Realizacja inwestycji liniowych z reguły wiąże się z ograniczeniem
a często z odebraniem praw do nieruchomości. Zmiana przebiegu planowanej inwestycji mająca na celu polepszenie sytuacji jednych właścicieli następuje zawsze kosztem drugich. Ich interesy są najczęściej sprzeczne i trudne do pogodzenia.

W kontekście ww. zarzutu, ponownie należy przywołać postępowanie w przedmiocie określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji. Wariantowanie przebiegu inwestycji infrastrukturalnej - jak już to bowiem zostało wyjaśniono szerzej powyżej - odbywa się na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia i to właśnie w tym postępowaniu społeczeństwo mogło wnosić uwagi, co do trasy projektowanej inwestycji (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 11 października 2011 r., sygn. akt II OSK 1688/11, z dnia 1 lutego 2013 r., sygn. akt II OSK 2520/12, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 25 października 2013 r., sygn. akt VII SA/Wa 1587/13, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Natomiast na etapie wydania decyzji lokalizacyjnej, zarówno Wojewoda Mazowiecki, jak i *Minister* nie posiadają kompetencji do badania alternatywnej trasy inwestycji, gdyż analiza taka została dokonana podczas prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co zostało wyjaśnione powyżej (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 lutego 2013 r., sygn. akt II OSK 2520/12, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia
25 października 2013 r., sygn. akt VII SA/Wa 1587/13, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, zapadłe wprawdzie w odniesieniu do regulacji *specustawy drogowej,* ale aktualne
w pełni w świetle rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

*Inwestor* w piśmie z dnia 4 stycznia 2021 r., znak: P320-ILF-POL-P-OC-0777, przedstawił szczegółową argumentację dotyczącą konieczności zlokalizowania obiektów metra na działce skarżącego. *Minister*
po zapoznaniu się ze stanowiskiem *inwestora* stwierdza, iż jest ono oparte na rzeczowych argumentach i nie nosi cech dowolności.

Na uwzględnianie nie zasługuje zarzut skarżącego, iż *decyzja Wojewody Mazowieckiego* nie zawiera rozważania i przenalizowania wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich, co - w ocenie skarżącego - narusza art. 54 ust. 2d ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. (Dz.U. z 2022 r. poz. 503, z późn. zm.).

Przede wszystkim wyjaśnić należy, iż powołany przez skarżącego art. 54 ust. 2d ww. ustawy z dnia
27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, nie ma w sprawie zastosowania, bowiem zgodnie z art. 9ad ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym*, w sprawach dotyczących lokalizacji linii kolejowych (w niniejszej sprawie obiektów metra), realizowanych w trybie rozdziału 2b *ustawy
o transporcie kolejowym*, nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Natomiast wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich, zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, zostały w *decyzji Wojewody Mazowieckiego* określone w sposób prawidłowy,
o czym mowa była powyżej. Proces inwestycyjny nie polega na tym, że to osoby trzecie, a nie *inwestor*, decydują o możliwości lokalizacji obiektu budowlanego, jego miejscu i rodzaju, a do tego w zasadzie sprowadzałoby się uznanie zarzutów skarżącego. Nie można dopuścić do sytuacji, w której uprawnienia właściciela nieruchomości całkowicie ograniczają uprawnienia *inwestora* (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, wydany
w sprawie rozpatrywanej na podstawie *specustawy drogowej*, lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Podkreślenia bowiem wymaga, iż zawarty w art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym* obowiązek uwzględnienia interesów osób trzecich, należy interpretować w taki oto sposób, że chodzi tu o interesy obiektywnie uzasadnione. W kontekście normy z art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, nie wystarczy uznanie, że strona czuje się nieusatysfakcjonowana proponowanym rozwiązaniem lokalizacyjnym. Konieczne jest wykazanie, iż rozwiązanie takie narusza tak dalece chroniony prawem jej interes, że nie jest możliwe do zaakceptowania w ramach reguł praworządności.

Przepis ten mówi, że decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera w szczególności wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich, co nie oznacza, że decyzja ta nie może naruszać interesów tych osób, jeżeli mieści się to w przepisach tej ustawy. Przepis mówiący o ochronie interesów osób trzecich zamieszczony jest w wielu ustawach (np. art. 5 ust. 1 pkt 9 Prawa budowlanego, art. 8 ust.
1 pkt 5 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych, art. 8 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego, art. 11f ust. 1 pkt 4 ustawy
z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych), które z natury swej wprowadzają pewne ograniczenia prawa własności oraz innych praw rzeczowych. Prawo własności, jak i inne prawa majątkowe podlegają ochronie konstytucyjnej, ale
w pewnych sytuacjach, w drodze ustawy prawa te mogą być ograniczone (art. 21, art. 31 ust. 3, art.
64 Konstytucji RP), czego przykładem są powyżej wymienione przepisy ustawowe (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 1282/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Tymczasem skarżący powołuje się jedynie na interes subiektywny, upatrując go w uszczupleniu jego prawa własności i możliwości przyszłego komercyjnego zagospodarowania ww. działki na cele inwestycji mieszkaniowej. Jednakże, argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie metra, ma charakter interesu faktycznego, a więc takiego, który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej. Uznanie, że ochronie podlegać winien interes faktyczny, mogłoby prowadzić do paraliżu inwestycji w zakresie lokalizacji metra, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw, które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją. W postępowaniu w sprawie wydania decyzji lokalizacyjnej - o czym była mowa powyżej - zarówno wojewoda, jak i organ odwoławczy*,* badają  zgodność z prawem wniosku *inwestora,* nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją.

Podkreślić także należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Mazowieckiego, jak
i *Ministra*, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżącego, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań lokalizacyjnych i w tym zakresie podnoszone zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia. Nieuniknione jest bowiem to, że realizacja inwestycji w zakresie obiektów metra może stwarzać określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości objętych jej zakresem. Należy mieć jednak na względzie, że *inwestor* realizujący inwestycję dotyczącą metra działa w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego w sposób niezgodny z prawem, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca. Jeżeli, w wyniku realizacji planowanej inwestycji celu publicznego, skarżący poniesie jakiekolwiek szkody materialne, to będzie mu przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego
w Warszawie z dnia 28 czerwca 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 611/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Odnosząc się do żądania skarżącego wykupu w całości ww. działki nr 14/1, zwrócić należy uwagę,
że poruszana kwestia ma charakter roszczenia cywilnoprawnego i nie podlega rozpatrzeniu w toku niniejszego postępowania odwoławczego, bowiem kwestia dotycząca nabywania pozostałej po podziale części nieruchomości nie może być przedmiotem badania przez organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji obiektów metra*,* jak również żądanie to nie może świadczyć o wadliwości wydanej *decyzji Wojewody Mazowieckiego.*

Żądanie skarżącego dotyczy w istocie kwestii badania zasadności wykupu pozostałej po podziale części nieruchomości (tzw. „resztówki”), co przewidziane jest w art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*. Zgodnie z tym przepisem, jeżeli w przypadku, o którym mowa w art. 9s ust. 3, została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele inwestor nabywa, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz jednostki samorządu terytorialnego tę część nieruchomości.

Ustawodawca ww. przepisie zabezpieczył interesy właścicieli nieruchomości, które jedynie w części niezbędne są do realizacji inwestycji, a pozostałe części nieruchomości na skutek podziału nie nadają się do prawidłowego wykorzystywania na dotychczasowe cele. Konstrukcja zastosowana w art. 9t ust.
2 *ustawy o transporcie kolejowym* stanowi roszczenie cywilnoprawne, którego zasadność może ocenić jedynie sąd powszechny. Organ administracji publicznej nie prowadzi w tego typu sprawach postępowania administracyjnego i nie orzeka w formie decyzji administracyjnej (patrz: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 12 września 2018 r., sygn. akt II OSK 2012/17, a także wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 listopada 2011 r., sygn. akt I OSK 1932/10, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 września 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 935/14, Lex nr 1554066, 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, zapadłe wprawdzie w odniesieniu do regulacji *specustawy drogowej*, ale aktualne w pełni w świetle rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji został ustalony prawidłowo. Organ uznał racje przemawiające za ustaloną lokalizacją, które przedstawił *inwestor* w załączonej
do wniosku dokumentacji. Stwierdzić należy także, że zarówno wniosek *inwestora*, postępowanie przeprowadzone przez organ I instancji, jak i zaskarżona *decyzja Wojewody Mazowieckiego* - poza częścią uchyloną niniejszą decyzją - nie naruszają prawa, a wniesione zarzuty 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 (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 329, z późn. zm.), zwanej dalej „*ppsa*”, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona
za pośrednictwem Ministra Rozwoju i Technologii, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

Jednocześnie informuję, że do skargi należy załączyć dowód uiszczenia wpisu od wniesienia skargi
w kwocie 500 zł, płatnego w kasie sądu lub na rachunek bankowy sądu wskazany w publikatorze teleinformatycznym – Biuletynie Informacji Publicznej sądu (*http://bip.warszawa.wsa.gov.pl*). Strony mogą ubiegać się o przyznanie prawa pomocy, polegającego na zwolnieniu z kosztów sądowych oraz ustanowieniu adwokata lub radcy prawnego. Szczegółowe zasady dotyczące przyznawania prawa pomocy uregulowane są w art. 243-262 *ppsa*.