Znak pisma: DLI-I.7620.26.2022.KT.10(KO)

Warszawa, 23 maja 2023 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 i 3 w zw. z art. 137 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 775), zwanej dalej „*kpa*” oraz 9q ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 602), zwanej dalej „*ustawą o transporcie kolejowym*”, po rozpatrzeniu odwołania Pana M. B., Pani T. Z. i Pana W. Z., od decyzji Wojewody Małopolskiego z dnia 3 czerwca 2022 r., znak: WI-IV.747.2.4.2021,   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odc. E od km 61+220 (km istniejący 63+965) do km 73+892 (km istniejący 76+652) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104 na odcinku od km 61+220 (km istniejący 63+965) do km 73+892 (km istniejący 76+652), wzdłuż linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku od km istniejącego 87+700 do km istniejącego 90+345 oraz na stacji Nowy Sącz”,

1. **Uchylam** w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji,

* znajdujący się na stronie 3 w wierszu 22, licząc od góry strony, zapis:

„210/9, 220/2, 221/2,”,

* znajdujący się na stronie 3 w wierszu 23, licząc od góry strony, zapis:

„267/19”,

* znajdujący się na stronie 11, w wierszu 22, licząc od dołu strony, zapis

„Działka ewid. nr 368 dzieli się na działki o nr **368/2** i nr 368/1”,

* znajdujący się na stronie 12, w wierszu 7, licząc od dołu strony, zapis:

„Działka ewid. nr 1/1 dzieli się na działki o nr **1/4** i nr 1/3”,

* znajdujący się na stronie 13 w wierszu 2, licząc od góry strony, zapis:

„Działka ewid. nr 2 dzieli się na działki o nr **2/2** i nr 2/1”,

* znajdujący się na stronie 13 w wierszu 17, licząc od dołu strony, zapis:

„Działka ewid. nr 111/21 dzieli się na działki o nr **111/31** i nr 111/30”,

* znajdujący się na stronie 13 w wierszu 18, licząc od dołu strony, zapis:

„Działka ewid. nr 111/18 dzieli się na działki o nr **111/29** i nr 111/28”,

* znajdujący się na stronie 15 w wierszu 4, licząc od góry strony, zapis:

„Działka ewid. nr 101 dzieli się na działki o nr **101/2** i nr 101/1”,

* znajdujący się na stronie 15 w wierszach 9 - 10, licząc od góry strony, zapis:

„Działka ewid. nr 98 dzieli się na działki o nr **98/2** i nr 98/1,

Działka ewid. nr 99 dzieli się na działki o nr **99/2** i nr 99/1”,

* znajdujący się na stronie 15 w wierszach 5 - 7, licząc od dołu strony, zapis:

„Działka ewid. nr 267/19 dzieli się na działki o nr **267/25** i nr 257/2,

Działka ewid. nr 259/3 dzieli się na działki o nr **259/53** i nr 259/52,

Działka ewid. nr 258/18 dzieli się na działki o nr **258/25** i nr 258/24”,

* znajdujący się na stronie 15 w wierszach 9 - 14, licząc od dołu strony, zapis:

„Działka ewid. nr 257/17 dzieli się na działki o nr **257/20** i nr 257/19,

Działka ewid. nr 256/1 dzieli się na działki o nr **256/21** i nr 256/20,

Działka ewid. nr 255/7 dzieli się na działki o nr **255/22** i nr 255/21,

Działka ewid. nr 247/1 dzieli się na działki o nr **247/9** i nr 247/8,

Działka ewid. nr 246/12 dzieli się na działki o nr **246/16** i nr 246/15,

Działka ewid. nr 246/11 dzieli się na działki o nr **246/14** i nr 246/13”,

* znajdujący się na stronie 15 w wierszu 16, licząc od dołu strony, zapis:

„Działka ewid. nr 233/12 dzieli się na działki o nr **233/17** i nr 233/16”,

* znajdujący się na stronie 15 w wierszach 18 - 22, licząc od dołu strony, zapis:

„Działka ewid. nr 221/2 dzieli się na działki o nr **221/4** i nr 221/3”,

Działka ewid. nr 220/2 dzieli się na działki o nr **220/4, 220/5** i nr 220/3,

Działka ewid. nr 210/9 dzieli się na działki o nr **210/11** i nr 210/10,

Działka ewid. nr 203/8 dzieli się na działki o nr **203/14** i nr 203/13,

Działka ewid. nr 202/5 dzieli się na działki o nr **202/7** i nr 202/6”,

* znajdujący się na stronie 17 w wierszu 3 licząc od góry strony, zapis:

„368/1”,

* znajdujący się na stronie 17 w wierszu 12 licząc od góry strony, zapis:

„**obręb 126201\_1.0025:** 1/3, 10, 11/1, 12/3, 13/19, 13/21, 14/11, 15/10, 2/1, 3,

48/1, 8, 99, 93”,

* znajdujący się na stronie 17 w wierszu 29 licząc od góry strony, zapis:

„**obręb 126201\_1.0092:** 100, 101/1, 103, 104, 114/1, 78, 90, 98/1, 99/1”,

* znajdujący się na stronie 17 w wierszu 19, licząc od dołu strony, zapis:

„167, 168/1, 184/1, 192/4, 193/6, 202/6, 22, 220/3, 23, 232/1, 233/16, 247/8,

255/21, 256/20”,

* znajdujący się na stronie 17 w wierszu 18, licząc od dołu strony, zapis:

„257/19”,

* znajdujący się na stronie 18 w wierszu 4, licząc od dołu strony, zapis:

„**obręb 126201\_1.0092**: 101/2, 102, 110/2, 111/4, 113/2, 114/3, 114/2, 98/2, 99/2”,

* znajdujący się na stronie 18 w wierszu 12, licząc od dołu strony, zapis:

„111/29, 111/31”,

* znajdujący się na stronie 18 w wierszu 16, licząc od dołu strony, zapis:

„**obręb 126201\_1.0025**: 1/4, 11/2, 12/4, 13/20, 13/22, 14/12, 15/11, 16/2, 2/2”,

* znajdujący się na stronie 18 w wierszu 25, licząc od dołu strony, zapis:

„368/2”,

* znajdujący się na stronie 19 w wierszu 1, licząc od góry strony, zapis:

„210/11, 220/5, 220/4”,

* znajdujący się na stronie 19 w wierszu 2, licząc od góry strony, zapis:

„221/4, 232/2, 233/17, 233/19, 246/14, 246/16, 247/9, 255/22, 256/21, 257/20,

257/22, 258/25”,

* znajdujący się na stronie 19 w wierszu 3, licząc od góry strony, zapis:

„259/53, 267/25”,

* rysunki nr 8, 16, 17, 19, 21, 22, 24, 25 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren, stanowiącej załącznik nr 1 do zaskarżonej decyzji,
* mapy z projektami podziału nieruchomości nr 202/5, 203/8, 233/12, 246/11, 246/12, 247/1, 255/7, 256/1, 257/17, 258/18, 259/3, 210/9, 220/2, 221/2, 267/19 obręb 118 m. Nowy Sącz, działek nr 1/1 i 2 obręb 25 m. Nowy Sącz, działek nr 111/18 i 111/21 obręb 76 m. Nowy Sącz oraz działek nr 98, 99 i 101 obręb 92 m. Nowy Sącz, wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiące część załącznika nr 2 do zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   3 w wierszu 22, licząc od góry strony nowego zapisu:

„210/11, 220/4, 221/4”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   3 w wierszu 23, licząc od góry strony nowego zapisu:

„267/25”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   15 w wierszach 5 - 7, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„Działka ewid. nr 267/25 dzieli się na działki o nr **267/29** i nr 257/28,

Działka ewid. nr 259/3 dzieli się na działki o nr **259/57** i nr 259/56,

Działka ewid. nr 258/18 dzieli się na działki o nr **258/29** i nr 258/28”

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   15 w wierszach 9 - 14, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„Działka ewid. nr 257/17 dzieli się na działki o nr **257/26** i nr 257/25,

Działka ewid. nr 256/1 dzieli się na działki o nr **256/27** i nr 256/26,

Działka ewid. nr 255/7 dzieli się na działki o nr **255/26** i nr 255/25,

Działka ewid. nr 247/1 dzieli się na działki o nr **247/13** i nr 247/12,

Działka ewid. nr 246/12 dzieli się na działki o nr **246/22** i nr 246/21,

Działka ewid. nr 246/11 dzieli się na działki o nr **246/20** i nr 246/19”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   15 w wierszu 16, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„Działka ewid. nr 233/12 dzieli się na działki o nr **233/21** i nr 233/20”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   15 w wierszach 18 - 22, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„Działka ewid. nr 221/4 dzieli się na działki o nr **221/6** i nr 221/5,

Działka ewid. nr 220/4 dzieli się na działki o nr **220/6, 220/7** i nr 220/5,

Działka ewid. nr 210/11 dzieli się na działki o nr **210/13** i nr 210/12,

Działka ewid. nr 203/8 dzieli się na działki o nr **203/18** i nr 203/17,

Działka ewid. nr 202/5 dzieli się na działki o nr **202/11** i nr 202/10”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   17 w wierszu 3 licząc od góry strony nowego zapisu:

„368”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   17 w wierszu 12 licząc od góry strony nowego zapisu:

„**obręb 126201\_1.0025:** 1/1, 10, 11/1, 12/3, 13/19, 13/21, 14/11, 15/10, 2, 3, 48/1,

8, 99, 93”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   17 w wierszu 29 licząc od góry strony nowego zapisu:

„**obręb 126201\_1.0092:** 100, 101, 103, 104, 114/1, 78, 90, 98, 99”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   17 w wierszu 19, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„167, 168/1, 184/1, 192/4, 193/6, 202/10, 22, 220/5, 23, 232/1, 233/20, 247/8,

255/25, 256/26”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   17 w wierszu 18, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„257/25”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   18 w wierszu 4, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„**obręb 126201\_1.0092**: 101, 102, 110/2, 111/4, 113/2, 114/3, 114/2, 98, 99”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   18 w wierszu 12, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„111/18, 111/21”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   18 w wierszu 16, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„**obręb 126201\_1.0025**: 1/1, 11/2, 12/4, 13/20, 13/22, 14/12, 15/11, 16/2, 2”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   18 w wierszu 25, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„368”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   19 w wierszu 1, licząc od góry strony nowego zapisu:

„210/13, 220/7, 220/6”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   19 w wierszu 2, licząc od góry strony nowego zapisu:

„221/6, 232/2, 233/21, 233/19, 246/20, 246/22, 247/13, 255/26, 256/27, 257/26,

257/22, 258/29”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie   
   19 w wierszu 3, licząc od góry strony nowego zapisu:

„259/57, 267/29”,

* zamiennych rysunków nr 8, 16, 17, 19, 21, 22, 24, 25 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją,   
  w tym linii rozgraniczającej teren, stanowiących załączniki nr 1.1 – 1.8 do niniejszej decyzji,
* zamiennych map z projektem podziału nieruchomości nr 202/5, 203/8, 233/12, 246/11, 246/12, 247/1, 255/7, 256/1, 257/17, 258/18, 259/3, 210/11, 220/4, 221/4, 267/25 obręb 118 m. Nowy Sącz, wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiących załączniki nr 2.1 – 2.15 do niniejszej decyzji.

1. **Umarzam postępowanie odwoławcze w zakresie dotyczącym odwołania Pani T. Z. i Pana W. Z..**
2. **W pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymuję w mocy.**

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 22 listopada 2021 r., uzupełnionym i skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą   
w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, wystąpiła do Wojewody Małopolskiego   
o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji przedsięwzięcia pn.: „Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odc. E od km 61+220 (km istniejący 63+965) do km 73+892 (km istniejący 76+652) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104 na odcinku od km 61+220 (km istniejący 63+965) do km 73+892 (km istniejący 76+652), wzdłuż linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku od km istniejącego 87+700 do km istniejącego 90+345 oraz na stacji Nowy Sącz”. *Inwestor* wystąpił także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając to ważnym interesem społecznym i gospodarczym.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 3 czerwca 2022 r. decyzję znak: WI-IV.747.2.4.2021, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odc. E od km 61+220 (km istniejący 63+965) do km 73+892 (km istniejący 76+652) wraz   
z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104 na odcinku od km 61+220 (km istniejący 63+965) do km 73+892 (km istniejący 76+652), wzdłuż linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku od km istniejącego 87+700 do km istniejącego 90+345 oraz na stacji Nowy Sącz”, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Małopolskiego”,* nadając jej jednocześnie rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Małopolskiego* odwołanie, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, wnieśli:

* Pan M. B. [pismo z dnia 24 czerwca 2022 r. – nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2022 r. poz. 896, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo Pocztowe*”, w dniu 28 czerwca 2022 r.], uzupełnione pismami z dnia 8 września   
  2022 r., 13 stycznia 2023 r. i 17 kwietnia 2023 r.,
* Pani T. Z. i Pan W. Z. [pismo z dnia 17 czerwca 2022 r. - nadane tego samego dnia w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego   
  w rozumieniu *ustawy Prawo Pocztowe*].

W odwołaniach, wniesionych w terminie, skarżące strony podniosły zarzuty w sprawie *decyzji Wojewody Małopolskiego,* jak i postępowania zakończonego wydaniem tej decyzji.

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 obecnie 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 Małopolskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty skarżącej strony.

Stosownie do treści art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem do Wojewody Małopolskiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej wystąpił uprawniony do tego podmiot, tj. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie.

Zgodnie z art. 9o ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym*, do wniosku o wydanie decyzji   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla omawianego przedsięwzięcia załączona została mapa w skali 1:500 przedstawiająca proponowany przebieg rzeczonej inwestycji oraz mapy z projektami podziału nieruchomości. We wniosku określono również zmiany  
w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu oraz wskazano nieruchomości, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa. 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.

Ponadto, *inwestor* dołączył do wniosku:

* ostateczną decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 5 lipca 2021 r. znak: OO.421.3.3.2020.ASu, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku E bocznica Klęczany – Nowy Sącz”, w wariancie 1, zwaną dalej *„decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”.*

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

Następnie organ II instancji poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Małopolskiego postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji   
ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje. W ocenie *Ministra,* Wojewoda Małopolski 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 Małopolski, pismem z dnia 31 stycznia 2022 r. znak: WI-IV.747.2.4.2021, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. 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 Małopolskim skarżąca strona wniosła uwagi i zastrzeżenia dotyczące przedmiotowej inwestycji, które organ I instancji przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez stronę postępowania.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 3 czerwca 2022 r. decyzję, znak:   
WI-IV.747.2.4.2021, o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji w zakresie linii kolejowej. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Małopolski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji, mając na względzie opinię przedstawioną przez *inwestora*, ustosunkował się do uwag skarżących stron.

Zgodnie z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym,* Wojewoda Małopolski doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz wysłał zawiadomienia 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, zgodnie z art. 9q ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym*, informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

Kontrolowana *decyzja Wojewody Małopolskiego* czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Małopolskiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 9q ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym –* terminu wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali   
i innych pomieszczeń, na 30. dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji   
o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej. 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.

W doktrynie prawa administracyjnego, jak również w orzecznictwie sądowym utrwalony jest pogląd, iż kompetencje organu odwoławczego nie sprowadzają się jedynie do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do rozstrzygnięcia organu  
I instancji. Organ II instancji jest bowiem obowiązany uwzględnić zarówno zmiany stanu prawnego, jak i faktycznego, jakie zaszły w sprawie pomiędzy wydaniem orzeczenia przez organ I instancji, a orzeczeniem organu odwoławczego.

Organ II instancji ustala stan faktyczny w oparciu o materiał dowodowy zebrany   
w postępowaniu I instancji, rozszerzając granice postępowania dowodowego na nowe okoliczności faktyczne pominięte przez organ I instancji, jak i te, które po wydaniu decyzji przez organ I instancji uległy zmianie, a które są istotne z punktu widzenia rozstrzygnięcia sprawy (por. A. Wróbel [w:] M. Jaśkowska, A. Wróbel, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, Warszawa 2005, s. 796-797, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 18 grudnia 2000 r., sygn. akt V SA 1799/00, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 maja 2002 r., sygn. akt III RN 59/01, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 21 kwietnia 2005 r., sygn. akt II SA/Wa 2413/04).

Mając to na uwadze, zauważyć należy, iż pismem z dnia 17 października 2022 r., znak:   
IRR3/7.2131.1.21.2022.IRE-01378-I, *inwestor* wystąpił do *Ministra* o dokonanie korekty *decyzji Wojewody Małopolskiego* z uwagi na wydanie, w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie przedmiotowej inwestycji kolejowej, przez Prezydenta Miasta Nowego Sącza decyzji nr 1/2022 z dnia 18 marca 2022 r. znak: WAU.RAB.6740.1.6.2021.AP, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: Rozbudowa ul. Dunajcowej w Nowym Sączu w ramach inwestycji pn.: „Budowa chodnika ulicy Dunajcowej w Nowym Sączu”, wskutek której podziałowi uległy działki   
210/9, 220/2, 221/2, 267/19 obręb 0118 miasto Nowy Sącz, objęte przedmiotową inwestycją kolejową i co istotne, także ulegające podziałowi.

Z uwagi na konieczność zmiany mianowników działek powstałych po podziale, *inwestor* wystąpił także o zatwierdzenie nowego podziału działek nr 202/5, 203/8, 233/12, 246/11, 246/12, 247/1, 255/7, 256/1, 257/17, 258/18, 259/3 z obrębu 0118 miasto Nowy Sącz, uwzgledniających konieczność zmiany numeracji nowopowstałych nieruchomości.

Ponadto w rzeczonym piśmie, *inwestor* zrezygnował z podziału działek nr 368 z obrębu Marcinkowice, gmina Chełmiec, nr 1/1 i 2 z obrębu 0025 miasto Nowy Sącz, nr 111/18   
i 111/21 z obrębu 0076 miasto Nowy Sącz, nr 98, 99 i 101 z obrębu 0092 miasto Nowy Sącz.

Przy ww. piśmie *inwestor* przedłożył również skorygowaną dokumentację projektową,   
tj. odpowiednie arkusze mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej,   
z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren, uwzględniającej wnioskowane zmiany. *Inwestor* przedłożył także zamienne mapy podziałowe działek nr 202/5, 203/8, 233/12, 246/11, 246/12, 247/1, 255/7, 256/1, 257/17, 258/18, 259/3 z obrębu 0118 miasto Nowy Sącz (z uwagi na konieczność zmiany mianowników działek powstałych po podziale) oraz działek nr 210/11, 220/4, 221/4, 267/25 z obrębu 0118 miasto Nowy Sącz, powstałych w wyniku ww. podziału działek nr 210/9, 220/2, 221/2, 267/19 z obrębu 0118 miasto Nowy Sącz, dokonanego ww. decyzją Prezydenta Miasta Nowego Sącza nr 1/2022 z dnia 18 marca 2022 r. znak: WAU.RAB.6740.1.6.2021.AP.

Mając na względzie powyższe, działając na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, *Minister* dokonał zmian w odpowiednich jednostkach redakcyjnych *decyzji Wojewody* *Małopolskiego*, uwzględniając ww. okoliczności dotyczące podziału działek nr 202/5, 203/8, 233/12, 246/11, 246/12, 247/1, 255/7, 256/1, 257/17, 258/18, 259/3, 210/9, 220/2, 221/2, 267/19 z obrębu 0118 miasto Nowy Sącz oraz rezygnację inwestora   
z podziału działek nr 368 z obrębu Marcinkowice, gmina Chełmiec, nr 1/1 i 2 z obrębu 0025 miasto Nowy Sącz, nr 111/18 i 111/21 z obrębu 0076 miasto Nowy Sącz, nr 98, 99 i 101 z obrębu 0092 miasto Nowy Sącz.

Ponadto, *Minister* dokonał korekty załączników graficznych do *decyzji Wojewody Małopolskiego*, zatwierdzając, w miejsce uchylenia, zamiennych opracowań - odpowiednich arkuszy mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej,   
z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren, uwzględniającej wnioskowane zmiany oraz zamiennych map podziałowych ww. działek.

Konsekwencją opisanych powyżej okoliczności jest - dokonana na podstawie art. 138   
§ 1 pkt 2 *kpa* - zmiana, szczegółowo określona w punktach I niniejszej decyzji. Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięć, o którym 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 brak było podstaw do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną   
i orzeczoną w niniejszej decyzji.

Rozpatrując odwołanie Pana M. B., w pierwszej kolejności wskazać należy,   
że zarówno Wojewoda Małopolski 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 (linie rozgraniczające teren) 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, a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości, zaproponowany przez wnioskodawcę. 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).

Również orzecznictwo sądowoadministracyjne – zapadłe wprawdzie w odniesieniu do regulacji ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania   
i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 162), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, ale aktualne w pełni w świetle rozwiązań przyjętych   
w *ustawie o transporcie kolejowym* – nie pozostawia co do ww. zagadnienia jakichkolwiek wątpliwości (zob. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: 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 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 162), zwanej dalej „*specustawą drogową*”– 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. Należy ponadto mieć na uwadze, że wniosek o wydanie decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej składa zarządca drogi.

W ocenie organu odwoławczego przedstawiony powyżej pogląd Trybunału Konstytucyjnego znajduje zastosowanie również w zakresie zasad ustalania lokalizacji inwestycji dotyczących linii kolejowych.

Wobec powyższego, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się   
w sprawie zagadnień dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej poruszonych przez skarżącą stronę. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, ustosunkował się do zarzutów podniesionych przez skarżącą stronę, wskazując na brak możliwości zmiany lokalizacji inwestycji i wyjaśniając szczegółowo powody takiego stanowiska. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając   
w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał skarżącemu, zawiadamiając o możliwości przeglądania akt sprawy.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, jak również zarzutów skarżącej strony, *Minister* stwierdza, że ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej na działce skarżącej strony, w koncepcji przedstawionej przez *inwestora*   
i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Małopolskiego* jest prawidłowe. Stanowisko   
to znajduje potwierdzenie w przedstawionej poniżej argumentacji.

Jak wynika z odwołania skarżącej strony, upatruje ona błędu w postępowaniu Wojewody Małopolskiego w tym, iż *inwestor*, a także organ I instancji, nie rozważyli alternatywnego przebiegu przedmiotowej inwestycji, bez konieczności wywłaszczenia pod jej realizację, działki nr 102, z obrębu 0092 Nowy Sącz, stanowiącej własność strony skarżącej. Powyższy zarzut skarżąca strona powiązała z naruszeniem przez organ I instancji art. 7   
i 77 § 1 *kpa,* art. 9q ust. 1 pkt 7 w zw. z art. 9s ust. 1 i ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym* w zw. z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP oraz art. 138 § 2 *kpa* w zw. z art. 9q ust. 2 i 3 *ustawy o transporcie kolejowym* w zw. z art. 10 *kpa*, a także 9q *ustawy o transporcie kolejowym*   
w zw. z art. 45 Konstytucji RP oraz naruszeniem art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 344), zwanej dalej „*ugn*” w zw. z art. 9ad ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Rozpatrując tak postawione zarzuty wskazać należy, co następuje.

Przede wszystkim zauważyć należy, iż zaskarżona decyzja została wydana na podstawie przepisów zawartych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym* zatytułowanym „Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych”. Przepisy te, obok m.in. regulacji zawartych w *specustawie drogowej,* należą do szczególnych regulacji prawnych o ograniczonym czasowo okresie obowiązywania, których podstawowym celem jest uproszczenie i przyspieszenie inwestycji infrastrukturalnych (z reguły realizowanych z zaangażowaniem funduszy unijnych). 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 (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16).

Tymi okolicznościami należy uzasadniać z jednej strony znaczne zwiększenie uprawnień *inwestora* (decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej 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 określa ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości   
w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej), natomiast z drugiej zdecydowane ograniczenie uprawnień właścicieli nieruchomości.

Jak już to zostało wyjaśnione powyżej, to *inwestor* dokonuje wyboru najkorzystniejszych rozwiązań lokalizacyjnych, a rola organu ogranicza się do sprawdzenia kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz tego, czy przedstawiona koncepcja mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. W świetle przepisów *ustawy   
o transporcie kolejowym*, zarówno Wojewoda Małopolski, jak i *Minister* nie mają uprawnienia do oceny racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie ustalenia lokalizacji danej inwestycji kolejowej toczy się na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej, którym to wnioskiem organ administracji jest związany. Stosownie bowiem do przepisu art. 9ae *ustawy   
o transporcie kolejowym*, nie można uzależnić wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami. Gospodarzem projektu jest tylko *inwestor* i to on wybiera najbardziej optymalne rozwiązanie lokalizacyjne. Natomiast organ wydający decyzję w oparciu   
o przedłożony projekt nie jest uprawniony do ingerowania w jego założenia, w tym   
w przebieg inwestycji liniowej.

Potwierdza to najnowsze orzecznictwo sądowoadministracyjne (zapadłe co prawda na gruncie spraw z zakresu inwestycji drogowych prowadzonych na podstawie *specustawy drogowej*, jednakże w pełni znajdujące zastosowanie również w odniesieniu do spraw rozstrzyganych na podstawie przepisów rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*)które jasno wskazuje, iż jeśli przyjmujemy, że przebieg inwestycji jest wyznaczany   
w sposób racjonalny przez grono specjalistów z zakresu transportu, geologii, ochrony środowiska, musimy też przyjąć nieuchronność zajęcia ściśle oznaczonych gruntów pod realizację inwestycji. Liniowy charakter inwestycji kolejowych dyktuje w sposób naturalny pewne rozstrzygnięcia, w szczególności co do wyboru nieruchomości objętych decyzją. W żadnym razie nie może być w takiej sytuacji mowy o niedopuszczalnej ingerencji. 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 przebiegu inwestycji (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 kwietnia 2021 r., sygn. akt II OSK 156/21, z dnia 20 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 852/21, z dnia 5 sierpnia 2021 r. sygn. akt II OSK 1235/21,   
z dnia 14 września 2021 r. sygn. akt II OSK 1332/21, z dnia 30 września 2021 r. sygn. akt II OSK 193/21).

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”).

Jak wynika z wyjaśnień *inwestora* zaprezentowanych w trakcie postępowania przed organami obu instancji, na działce skarżącego nr 102, z obrębu 0092 Nowy Sącz, przewidziane jest wykonanie parkingu dla obsługi Lokalnego Centrum Sterowania, zwanego dalej „LCS”, oraz części samego budynku LCS, w którym pracownicy obsługiwać będą docelowo urządzenia sterowania ruchem kolejowym na linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, nowoprojektowanych liniach kolejowych nr 622 Podłęże R401 – Tymbark, nr 623 podg. Fornale – Szczyrzyc, nr 628 podg. Porąbka – podg. Stróża,   
a także nr 96 Tarnów – Lelechów. Dla ww. robót przewiduje się wywłaszczenie całości działki nr 102 obręb 0092 miasto Nowy Sącz. Jak poinformował *inwestor*, brak jest możliwości zmiany położenia budynku LCS*.* Analizy takie były prowadzone w latach 2019-2020 i wskazana lokalizacja została wytypowana jako najbardziej optymalna. Analizowane było wówczas m.in. umiejscowienie obiektu bliżej stacji (na placu po drugiej stronie ul. Kolejowej) jednak ze względu na to, iż jest tam zlokalizowane stanowisko awaryjnego odstawiania taboru (w tym przewożących ładunki niebezpieczne), lokalizacja ta została odrzucona jako niespełniająca dedykowanych temu przepisów kolejowych. Ponadto, *inwestor* wyjaśnił, iż lokalizacja budynku LCS została wybrana po wnikliwej analizie istniejącego zagospodarowania terenu oraz struktury własności nieruchomości w rejonie stacji Nowy Sącz, w szczególności dostępności terenu w użytkowaniu wieczystym PKP S.A. oraz PKP PLK S.A. Jak wskazał dalej *inwestor*, tereny wzdłuż stacji Nowy Sącz w stanie istniejącym są intensywnie zabudowane i zagospodarowane.   
Co więcej, obszary znajdujące się po północnej stronie torów w znacznej części wpisane są do rejestru zabytków (obszar dworca kolejowego oraz tzw. dawnych łazienek kolejowych). Inne rozwiązanie lokalizacyjne nie było także możliwe z uwagi na istniejącą infrastrukturę kolejową, niezbędną do sprawnego i bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego. Jak podkreślił *inwestor*, projektowana lokalizacja inwestycji kolejowej jest najbardziej optymalnym wariantem, sytuującym budynek możliwie blisko układu torowego linii kolejowej 104 Chabówka-Nowy Sącz tak, aby zapewnić jak najmniejszą ingerencję w działki prywatne i istniejące zagospodarowanie terenu. Zaznaczenia wymaga, iż budynek LCS został praktycznie w całości zaprojektowany na działce nr 34, z obrębu 0093 Nowy Sącz, stanowiącej teren kolejowy. Jedynie przyległe zagospodarowanie terenu zostało zaprojektowane na działkach niestanowiących terenu kolejowego, w tym na działce nr 102 obręb 0092 Nowy Sącz, należącej do skarżącego. Takie usytuowanie przedmiotowej inwestycji kolejowej było konieczne, z uwagi na brak w tym miejscu innego terenu kolejowego, a zarazem konieczność zapewnienia dojazdu do budynku LCS i dedykowanych miejsc postojowych.

Jednocześnie warto podkreślić, iż regulacja zawarta w art. 9o ust. 3, art. 9s ust. 1-3 *ustawy o transporcie kolejowym* wskazuje na związanie organu określeniem linii rozgraniczających teren. Jak już bowiem wskazano, organ właściwy w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie posiada kompetencji do dokonywania jakichkolwiek zmian, w tym w zakresie wyznaczania i korygowania trasy inwestycji, czy też do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

W szczególności, *ustawa o transporcie kolejowym* nie nakłada na *inwestora*, jak tego chciałby skarżący, obowiązku przedkładania różnych wariantów planowanego przedsięwzięcia i nie ma on obowiązku uwzględniać oczekiwań stron postępowania co do lokalizacji inwestycji. Tylko w przypadku stwierdzenia przez organy, że kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku inwestora narusza określony przepis prawa, zobowiązuje te organy do odmowy ustalenia lokalizacji inwestycji 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.

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).

Powyższe potwierdza niekwestionowany dorobek powołanego już powyżej w niniejszej decyzji orzecznictwa sądów administracyjnych.

Wyjaśnić także należy, iż określenie przebiegu przedmiotowej inwestycji nastąpiło na etapie postępowania w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań przedsięwzięcia i w tym postępowaniu strony mogły wnosić uwagi co do trasy projektowanej inwestycji (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 7 września 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 1749/17, wydany w sprawie rozpatrywanej na podstawie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 273,   
z późn. zm.), lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych   
w *ustawie o transporcie kolejowym*).

Jak wynika z uzasadnienia *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, stronom zapewniono czynny udział w każdym stadium trwania postępowania w sprawie wydania przedmiotowego rozstrzygnięcia środowiskowego. Tym samym, to przede wszystkim   
ww. postępowanie prowadzone przez organ środowiskowy było właściwym etapem do zgłaszania uwag w przedmiocie lokalizacji spornej inwestycji, z którego to uprawnienia skarżący nie skorzystał.

Warto dodać przy tym, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej  
i określone w niej środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia są wiążące. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma bowiem charakter sui generis „rozstrzygnięcia wstępnego” względem przyszłego ustalenia lokalizacji inwestycji kolejowej i pełni ona względem niego funkcję prejudycjalną. Zarówno Wojewoda Małopolski, jak i organ odwoławczy w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej z mocy prawa są związani ustaleniami *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach*. Stosownie 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.), decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej.

Odstąpienie od ustalonego kształtu przebiegu przedmiotowej inwestycji poprzez ingerencję w konkretne rozwiązania zaproponowane przez inwestora w złożonym wniosku, należałoby zaś uznać za nieuprawnioną w świetle obowiązujących przepisów ingerencję organów administracyjnych (por. np. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 5 kwietnia 2019 r., sygn. akt VII SA/Wa 301/19, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wydany w sprawie rozpatrywanej na podstawie *specustawy drogowej*, w istotnym zakresie w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych w *ustawie o transporcie kolejowym*). 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.

Wobec powyższego zaznaczyć wyraźnie trzeba, iż czynnikiem decydującym o przebiegu i kształcie inwestycji z pewnością nie mogą być ewentualne pretensje dotyczące objęcia przedmiotową inwestycją działki skarżącego.

Podkreślić przy tym należy, że rolą orzekającego w sprawie organu jest sprawdzenie kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz tego, czy koncepcja składającego wniosek mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Jeśli przyjmujemy, że przebieg inwestycji jest wyznaczany w sposób racjonalny przez grono specjalistów z zakresu transportu, geologii, ochrony środowiska, musimy też przyjąć nieuchronność zajęcia ściśle oznaczonych gruntów pod lokalizację linii kolejowej. Liniowy charakter inwestycji kolejowych dyktuje w sposób naturalny pewne rozstrzygnięcia, w szczególności, co do wyboru nieruchomości objętych decyzją.   
W żadnym razie nie może być w takiej sytuacji mowy o niedopuszczalnej ingerencji.   
Jak wyżej bowiem zasygnalizowano, zakres badania przez organy w kwestiach badania zasadności ingerencji w prywatne nieruchomości i badania zasadności określonego przebiegu linii kolejowej ogranicza się do kontroli zgodności z przepisami wariantu przedstawionego przez wnioskodawcę bez prawa do dokonywania zmian   
w przedstawionej przez inwestora koncepcji przebiegu linii kolejowej (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 kwietnia 2021 r., sygn. akt II OSK 156/21, z dnia 20 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 852/21, z dnia 5 sierpnia 2021 r. sygn. akt II OSK 1235/21, z dnia 14 września 2021 r. sygn. akt II OSK 1332/21, z dnia 30 września 2021 r. sygn. akt II OSK 193/21). Zdaniem *Ministra*, przyjęcie stanowiska, jakoby organ orzekający w sprawie lokalizacji inwestycji kolejowej posiadał uprawnienia w zakresie badania alternatywnych wariantów przeprowadzenia inwestycji liniowej oraz badania indywidualnych skutków ingerencji w prawo własności z punktu widzenia swobody jego wykonywania, doprowadziłoby do paraliżu inwestycyjnego. Spowodowałoby to bowiem konieczność zamawiania przez organ administracji, przed wydaniem rozstrzygnięcia, wielu ekspertyz specjalistycznych z różnych dziedzin, w tym np. z zakresu projektowania inwestycji liniowych. Przypomnieć zaś należy, iż wolą ustawodawcy ustanawiającego szczególne reguły dotyczące inwestycji kolejowych było przyspieszenie procesu inwestycyjnego.

Domaganie się od organu orzekającego w sprawie lokalizacji inwestycji kolejowej,   
aby prowadził postępowanie wyjaśniające w zakresie innych, możliwych wariantów   
i koncepcji technologicznych, przedstawiania przez inwestora powodów, dla których wybrano rozwiązanie przewidujące realizację inwestycji w sposób ingerujący w prawo własności skarżącego, wykracza poza ramy postępowania prowadzonego w oparciu   
o przepisy *ustawy o transporcie kolejowym*,gdyż przedmiotem postępowania jest konkretny wniosek inwestora, przewidujący konkretną lokalizację, o której zezwolenie występuje.

W świetle przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*, organy nie mają uprawnienia do oceny racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie ustalenia lokalizacji danej inwestycji kolejowej toczy się na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej, którym to wnioskiem organ administracji jest związany. Regulacja zawarta w art. 9o ust. 3, art. 9s ust. 1-3 *ustawy o transporcie kolejowym* wskazuje na związanie organu określeniem linii rozgraniczających teren. Organ nie może dokonywać jakichkolwiek zmian, np. w zakresie lokalizacji, przebiegu oraz planowanych parametrów technicznych konkretnej inwestycji. O przebiegu linii kolejowej decyduje zarządca (wnioskodawca) i to on wybiera najbardziej optymalne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno – wykonawcze. Przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* nie zobowiązują *inwestora* do przedstawienia różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji, stąd też ocena organów ogranicza się wyłącznie do zgodności   
z prawem takiego wariantu, jaki przedstawił wnioskodawca. Tym samym, wbrew temu co twierdzi skarżący, brak jest podstaw do badania alternatywnych wariantów realizacji inwestycji kolejowej (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 5 września   
2017 r. sygn. II OSK 2892/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Należy w tym kontekście podkreślić specyficzny i zarazem imperatywny (bezwzględnie obowiązujący) charakter przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*. Organ administracji wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej bada przede wszystkim kompletność i zgodność z przepisami wniosku o wydanie takiej decyzji. Taki zawężony zakres kompetencji organu administracji wynika zarówno z brzmienia poszczególnych przepisów właściwych w tym zakresie, systematyki *ustawy o transporcie kolejowym*,   
jak i celów, dla których ustawa została wydana (ratio legis ustawy). Organ administracji orzekający w sprawie wniosku  o ustalenie lokalizacji inwestycji kolejowej jest zatem ściśle związany przepisami *ustawy o transporcie kolejowym* oraz nie jest upoważniony do wydania rozstrzygnięcia odchodzącego od literalnego i systemowego znaczenia *ustawy   
o transporcie kolejowym*.

Skoro zatem projekt lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej jest zgodny   
z obowiązującymi przepisami, to w świetle związania organu wnioskiem zarządcy linii kolejowej, brak było podstaw aby dokonywać dalszych analiz, czy zajęty pod inwestycję obszar powierzchni działki skarżącego jest rzeczywiście konieczny dla prawidłowej realizacji przedsięwzięcia (por. wyroki zapadłe w sprawach inwestycji drogowych, niemniej znajdujące zastosowanie w niniejszej sprawie: NSA z dnia 16 kwietnia 2019 r., sygn. akt II OSK 25/19, WSA z dnia 16 listopada 2022 r., sygn. akt VII SA/Wa 1725/22).

Niemniej, ustosunkowując się do podnoszonej przez skarżącego kwestii nadmiernej ingerencji w przysługujące mu prawo własności, należy ocenić, czy w odniesieniu do przewidzianego projektem przebiegu przedmiotowej inwestycji kolejowej odjęcia prawa własności, tego rodzaju ograniczenie było wprowadzone w zakresie niezbędnym dla osiągnięcia celu jakim jest realizacja robót budowlanych związanych z linią kolejową   
nr 104, tj. jej rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa, m in. z uwagi na wolności   
i prawa innych osób (prawa właściciela), oraz czy suma tych ograniczeń nie prowadziła do naruszenia istoty prawa własności.

»

W tym kontekście, wymaga powtórzenia, że według wyjaśnień *inwestora* popartych załączoną dokumentacją, zajęcie pod przedmiotową inwestycję działki skarżącego, jest niezbędne z uwagi na brak innego miejsca w istniejącym terenie kolejowym, przy jednoczesnej konieczności zapewnienia dojazdu do budynku LCS i dedykowanych miejsc postojowych.

Konieczna ze względów sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego budowa budynku lokalnego centrum sterowania (*LCS*), tj. nastawni zdalnego sterowania umożliwiającego kierowanie ruchem kolejowym, na działce sąsiedniej nr 34, niewątpliwie wymusiła zajęcie przez *inwestora* nieruchomości skarżącego, przylegającej do tej działki, celem przeznaczenia jej pod drogę dojazdową do tego budynku oraz zapewnienia miejsc postojowych obsługujących budynek *LCS*. Skarżący nie dowiódł zaś, że w świetle obowiązujących przepisów prawa posadowienie wskazanej infrastruktury mogłoby być inne, lub że przyjęto niewłaściwe jego parametry.

W ocenie *Ministra* odjęcie prawa własności nieruchomości w celu umożliwienia budowy linii kolejowej - to jest inwestycji realizowanej w interesie publicznym - w sposób oczywisty nie narusza zasady proporcjonalności wynikającej z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, zgodnie z którą ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności   
i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne   
w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób, a same ograniczenia nie mogą naruszać istoty wolności i praw. Rolą organu jest właśnie wyważenie interesu publicznego i interesów prywatnych, tak aby w jak największym stopniu zabezpieczyć i rozwiązać potrzeby wspólnoty, jednak w jak najmniejszym stopniu naruszając prawa właścicieli nieruchomości objętych planem.   
Na taką konieczność wskazuje również w swoim orzecznictwie dotyczącym ochrony własności Europejski Trybunał Praw Człowieka w Strasburgu podkreślając, że każde ograniczenie własności musi być legitymowane interesem publicznym (Terazzi S.r.l. przeciwko Włochom, skarga nr 27265/95, § 85, 17 października 2002, i Elia S.r.l. przeciwko Włochom, skarga nr 37710/97, § 77, ECHR 2001-IX). Podkreślić należy, że przy realizacji systemu kolei 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. Takim celem jest z pewnością realizacja przedmiotowej inwestycji (przebiegającej przez nieruchomość, stanowiącą własność skarżącego), która jak wynika z akt sprawy stanowi konieczną inwestycję celu publicznego (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnegoz dnia 7 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 878/21).

W kontekście przedstawionych powyżej wyjaśnień, za chybiony należy uznać także zarzut strony skarżącej dotyczący braku podjęcia przez *inwestora* jakichkolwiek konsultacji z właścicielami działek objętych inwestycją. Zasygnalizowania wymaga bowiem, iż przedmiotem tego postępowania nie są objęte jakiekolwiek konsultacje   
z *inwestorem*, w celu ustalenia przebiegu inwestycji kolejowej. Jeszcze raz należy przy tym też podkreślić, iż organ orzekający związany jest przebiegiem i kształtem inwestycji wyrażonym we wniosku złożonym przez inwestora w trybie *ustawy o transporcie kolejowym*, tym samym nie może dokonać żadnych zmian w zakresie lokalizacji inwestycji kolejowej, jeżeli jest ona zgodna z prawem.

W postępowaniu w sprawie wydania ww. decyzji zarówno wojewoda, jak i *Minister*, badają bowiem wyłącznie zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją.

Dostrzec trzeba, że skarżący de facto domaga się utrzymania swojego *status* *quo*   
w zakresie prawa własności do ww. nieruchomości i w tym kontekście jego sprzeciw wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony 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.

Lokalizacja inwestycji kolejowych w wielu wypadkach musi zatem 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 ww. inwestycji kolejowej.

Niewątpliwie własność podlega szczególnej ochronie, gwarantowanej w ustawie zasadniczej, jednak ochrona ta ustępuje niekiedy wartościom wyżej cenionym przez ustawodawcę. Za taką wartość, która powinna być w sposób szczególny uwzględniana, ustawodawca przyjął „cel publiczny”, którym bez wątpienia jest realizacja przedmiotowej inwestycji kolejowej. Tym samym zagwarantowanie w Konstytucji RP prawnej ochrony prawa własności oznacza, że nie jest ono nienaruszalne i absolutne. Konstytucja RP przewiduje sytuacje tego rodzaju i dlatego nie wyklucza i nie zakazuje dokonywania wywłaszczenia mienia lub ograniczenia w sposobie korzystania z niego.

W kontekście powyższych wyjaśnień, za niezasadny uznać należy zarzut skarżącego,   
że *decyzja Wojewody Małopolskiego* nie zawiera odpowiednich wymagań związanych   
z ochroną praw osób trzecich, tj. skarżącego. 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 (tak w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 1282/17).

Tymczasem Pan M. B. powołuje się jedynie na interes subiektywny, upatrując go w uszczupleniu jego prawa własności do ww. działki i niemożności jej dalszego wykorzystywania. Jednakże, argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji linii kolejowej, 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 linii kolejowych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw, które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją. W postępowaniu w sprawie wydania takiej decyzji zarówno wojewoda, jak i organ odwoławczy*,* badają  zgodność   
z prawem wniosku *inwestora,* nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją (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).

Organ wydający decyzję dotyczącą ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie jest 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. Jeżeli w wyniku realizacji ww. inwestycji Pan M. B. poniesie jakiekolwiek szkody materialne, to będzie jej przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym. Podkreślić także należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Małopolskiego, jak i *Ministra*, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżącego, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia.

Nieuniknione jest bowiem to, że realizacja inwestycji w zakresie linii kolejowej stwarza określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości objętych jej zakresem. Należy mieć jednak na względzie, że *inwestor* realizujący inwestycję kolejową 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 (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wydane w sprawach rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej*, jest aktualne również na gruncie uregulowań rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Z uwagi na powyższe, zarzuty poniesienia ewentualnych strat przez skarżącego,   
w wyniku realizacji omawianej inwestycji kolejowej na jego nieruchomości nie mogą odnieść skutku.

Warto dodać, iż nie wydaje się możliwe zaprojektowanie inwestycji w zakresie linii kolejowej o takim przebiegu przez nieruchomości niestanowiące własności publicznej, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli tych nieruchomości. Sprzeciw taki wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania własności nieruchomości przez jej dotychczasowego właściciela, jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się 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 działek   
z przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych, a następnie techniczno-wykonawczych inwestycji.

Wyjaśnienia wymaga także fakt, że zagadnienia dotyczące braku możliwości realizacji przyszłych zamierzeń inwestycyjnych i dalszego prowadzenia działalności gospodarczej, na które powołuje się skarżący w swoim odwołaniu – nie stanowią przedmiotu postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej, a tym samym pozostają bez wpływu na wynik sprawy.

Warto zaznaczyć także, że ustalenie lokalizacji linii kolejowej, zwłaszcza na obszarach zurbanizowanych, w wielu wypadkach musi uwzględniać sprzeczne interesy, z jednej strony *inwestora*, a z drugiej strony osób i podmiotów gospodarczych, 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, czy też innych podmiotów, 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 inwestycji kolejowej.

O wadliwości wydanej *decyzji Wojewody Małopolskiego* nie może również świadczyć brak rozstrzygnięcia dotyczącego odszkodowania.

Wyjaśnić należy, że w sprawie wysokości odszkodowania za utracone prawo własności działki, a także elementy, obiekty i nasadzenia, znajdujące się na przejętym pod inwestycję gruncie, orzekać będzie Wojewoda Małopolski w odrębnym postępowaniu (art. 9y ust. 1 i 2 *ustawy o transporcie kolejowym*). Kwestie dotyczące wypłaty odszkodowania nie są zatem przedmiotem postępowania w sprawie o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, bowiem są one przedmiotem odrębnego rozstrzygnięcia. Dopiero w toku postępowania w sprawie ustalenia wysokości odszkodowania możliwe   
(i konieczne) będzie oszacowanie m.in. wartości prawa własności. Odszkodowanie ustalone będzie w oparciu o operat rzeczoznawcy majątkowego*.* Zauważyć należy,   
iż kwestie związane z ustaleniem wysokości i wypłatą odszkodowań, mimo iż w pewnym stopniu są związane z decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej, stanowią oddzielne byty, podlegające odrębnym trybom zaskarżenia.

Odnosząc się do zarzutu Pana M. B., dotyczącego pozbawienia strony możliwości należytego brania udziału w postępowaniu, uznać go należy za niezasadny. Tak postawiony zarzut należy rozpatrywać przez pryzmat naruszenia art. 10 *kpa* statuującego zasadę czynnego udziału stron w postępowaniu administracyjnym. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sądowoadministracyjnym, zarzut naruszenia art. 10 § 1 *kpa*, przez niezawiadomienie strony o zebraniu materiału dowodowego oraz możliwości wypowiedzenia się co do tego i składania wniosków może odnieść skutek wówczas, gdy stawiająca go strona wykaże, że zarzucane uchybienie uniemożliwiło jej dokonanie konkretnych czynności procesowych. Na stronie stawiającej zarzut spoczywa więc ciężar wykazania istnienia związku przyczynowego między naruszeniem przepisów postępowania a wynikiem sprawy (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego   
z dnia 21 listopada 2014 r., sygn. akt II OSK 1098/13, z dnia 2 lutego 2011 r., sygn. akt I OSK 575/10, z dnia 18 maja 2006 r., sygn. akt II OSK 831/05, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 28 stycznia 2009 r., sygn. akt III SA/Kr 1055/08).

W sytuacji przedstawienia organom administracji publicznej zarzutu dotyczącego naruszenia art. 10 *kpa*, koniecznym jest ustalenie, jakiej konkretnie czynności procesowej nie mogła strona dokonać, jakiego dowodu w sprawie nie mogła przedstawić i jaki wpływ na wynik sprawy mogło mieć tak stwierdzone uchybienie. Dopiero wykazanie,   
że naruszenie przez organ administracji publicznej zasady czynnego udziału strony   
w postępowaniu administracyjnym uniemożliwiło stronie podjęcie konkretnie wskazanej czynności procesowej (najczęściej w sferze postępowania dowodowego), a także wykazanie, że uchybienie to miało istotny wpływ na wynik sprawy, daje podstawy do przyjęcia, że doszło do naruszenia art. 10 *kpa* (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 września 2009 r., sygn. akt II OSK 1320/08, Lex nr 597196).

Skarżący natomiast, poza prostym wskazaniem, iż pozbawiony został możliwości brania udziału w postepowaniu, nie podjął nawet próby wskazania, jakich czynności procesowych nie mógł w związku z tym dokonać, które mogłyby doprowadzić do odmiennego rozstrzygnięcia sprawy. Ponadto, wskazać należy, iż skarżący nie złożył również na etapie postępowania odwoławczego wniosków dowodowych, które mógłby doprowadzić do innych ustaleń faktycznych w przedmiotowej sprawie. Natomiast sam zarzut naruszenia art. 10 § 1 *kpa* bez wykazania związku tego naruszenia z treścią rozstrzygnięcia, nie daje wystarczających podstaw do wyeliminowania decyzji z obrotu prawnego (por. wyrok Naczelnego Sadu Administracyjnego z dnia 7 grudnia 2005 r., sygn. akt I OSK 407/05).

Zwrócić należy uwagę, że Wojewoda Małopolski, o czym była już mowa powyżej prawidłowo zawiadomił strony postępowania zarówno o wszczęciu postępowania   
w przedmiotowej sprawie, jak również o wydaniu zaskarżonej decyzji, które to zawiadomienia zostały doręczone skarżącemu, czego skarżący nie kwestionuje. Skarżący miał zatem możliwość zapoznania się z aktami sprawy, w szczególności wnioskiem *inwestora*, wniesienia uwag i zastrzeżeń, z którego to uprawnienia zresztą skarżący korzystał, jak również zapoznania się z treścią decyzji i jej załącznikami. Skarżący również w przepisanym terminie, złożył odwołanie od *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Za niezrozumiały przy tym uznać należy zarzut skarżącego, co do błędnego wskazania daty zaskarżonej decyzji w zawiadomieniu o jej wydaniu, gdyż wbrew twierdzeniom skarżącego w zawiadomieniu Wojewody Małopolskiego z dnia 6 czerwca 2022 r. wyraźnie stwierdzono, że „3 czerwca 2022 r. została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa   
i budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odc. E od km 61+220 (km istniejący 63+965) do km 73+892 (km istniejący 76+652) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104 na odcinku od km 61+220 (km istniejący 63+965) do km 73+892 (km istniejący 76+652), wzdłuż linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku od km istniejącego 87+700 do km istniejącego 90+345 oraz na stacji Nowy Sącz”.

Ponadto, skarżący nie wskazał, jakich czynności procesowych, które mogłyby doprowadzić do odmiennego rozstrzygnięcia sprawy, nie mógł dokonać, wskutek braku wskazania daty w zanonimizowanej treści *decyzji Wojewody Małopolskiego* udostępnionej wraz z obwieszczeniem o jej wydaniu na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie.

W konsekwencji, zarzut skarżącego dotyczący naruszenia art. 138 § 2 *kpa* w zw. z art. 9q ust. 2 i 3 *ustawy o transporcie kolejowym* w zw. z art. 10 *kpa*, uznać należy za chybiony.

Jedynie na marginesie dodać należy, że organ I instancji nie mógł naruszyć art. 138 § 2 *kpa*, gdyż przepis ten dotyczy rozstrzygnięć wydawanych przez organ II instancji,   
a zaskarżona decyzja nie została wydana na jego podstawie.

Odnosząc się do podniesionego przez skarżącego argumentu dotyczącego zastosowania art. 112 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami   
(t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 344), zwanej dalej *„ugn”,* wskazać należy, iż organ I instancji, wydając zaskarżoną decyzję, nie działał na podstawie art. 112 ust. 3 *ugn*. Wyjaśnić należy, iż *ustawa o transporcie kolejowym* jest ustawą zawierającą szczególne rozwiązania m.in.   
w zakresie przeniesienia prawa własności nieruchomości niezbędnych pod lokalizację linii kolejowej. Podkreślenia przy tym wymaga okoliczność, iż zgodnie z art. 9s ust. 3 pkt 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, nieruchomości przeznaczone pod realizację inwestycji stają się własnością odpowiedniego podmiotu publicznoprawnego z mocy prawa. Oznacza to zaś, iż nabycie własności nie jest przedmiotem orzekania, lecz stanowi skutek prawny decyzji. Nabycie tych nieruchomości następuje bowiem z woli samego ustawodawcy, a niewątpliwie uzyskanie przez podmioty publicznoprawne prawa własności do tych nieruchomości stanowi o wywłaszczeniu prawa od dotychczasowego podmiotu.

Natomiast art. 112 *ugn* jest przepisem regulującym tryb wywłaszczania nieruchomości na zasadach ogólnych.

Należy zauważyć, że stosownie do treści art. 9ad ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*,tylko w sprawach nieuregulowanych w rozdziale 2b (szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych) stosuje się przepisy *ugn*. Ponadto, stosownie do ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami oraz zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 173, poz. 1218), dodano do art. 2 *ugn* punkty od 8 do 11. Zgodnie z art. 2 tej ustawy, nie narusza ona innych ustaw w zakresie dotyczącym gospodarki nieruchomościami, a w szczególności m.in. *ustawy o transporcie kolejowym*. To oznacza, że tylko w przypadku wyraźnego odesłania do odpowiedniego przepisu *ugn*, oraz w zakresie nieuregulowanym w tych przepisach, można stosować przepisy *ugn*. Zmiana ta uporządkowała stan prawny   
i wyjaśniła wątpliwości co do wzajemnej relacji ustaw wymienionych w pkt. 8-11 art. 2 *ugn* z treścią tej ustawy, w zakresie gospodarowania nieruchomościami Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego. Zatem regulacje zawarte w *ustawie o transporcie kolejowym* w odniesieniu do linii kolejowych są celowym zabiegiem ustawodawcy i z racji jednoznacznego brzmienia zapisów tej ustawy nie może być mowy o kolizji jej przepisów z przepisami innych aktów prawnych.

Tym samym zarówno Wojewoda Małopolski, jak i *Minister*, w swoich decyzjach nie mogą zawrzeć rozstrzygnięcia w przedmiocie wywłaszczenia nieruchomości na podstawie   
art. 112 ust. 3 *ugn*, gdyż kwestie dotyczące nabycia nieruchomości zajętych pod projektowaną inwestycję zostały uregulowane w *ustawie o transporcie kolejowym.*

Reasumując, powołany przez skarżącego art. 112 ust. 3 *ugn*, nie znajduje zastosowania   
w postępowaniu prowadzonym na podstawie *ustawy o transporcie kolejowym*. W ocenie *Ministra*, w ramach przedmiotowego postępowania organ nie ma obowiązku prowadzenia indywidulanych negocjacji z poszczególnymi właścicielami, czy użytkownikami wieczystymi, w tym zwłaszcza nie ma obowiązku prowadzić negocjacji w celu nabycia nieruchomości w drodze umowy. Dodatkowo interes publiczny najpełniej zaspokaja   
w odniesieniu do kluczowej infrastruktury kolejowej przejęcie na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości, na których ta infrastruktura ma być zlokalizowana (por. wyrok  
Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 30 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 762/17).

Z uwagi na powyższe, zarzut skarżącego dotyczący naruszenia art. 112 ust. 3 *ugn*   
w zw. z art. 9ad ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym,* uznać należy za chybiony.

Za niezrozumiały uznać należy zarzut skarżącego, że w sprawie doszło do naruszenia   
art. 9q *ustawy o transporcie kolejowym* w zw. z art. 45 Konstytucji RP, poprzez jego błędną wykładnię prowadzącą do nieuzasadnionego wniosku, iż wnioskodawca dopełnił wszystkich wymagań w celu uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych zgodnie z wnioskiem, gdy tymczasem całkowicie pominięto prawo własności działek, które poprzez tak zaprojektowaną inwestycję zostanie w całości naruszone i pozbawi to skarżącego możliwości swobodnego dysponowania nieruchomością, czym narusza   
art. 45 Konstytucji RP.

Zwrócić bowiem należy uwagę, że decyzja Wojewody Małopolskiego zawiera wszystkie elementy, jakie powinna zawierać decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, zgodnie   
z art. 9q *ustawy o transporcie kolejowym,* o czym była już mowa powyżej. Natomiast wskazywany przez skarżącego art. 45 Konstytucji RP, nie znajduje zastosowania   
w niniejszym postepowaniu administracyjnym, gdyż dotyczy prawa do sądów i stanowi ustrojową gwarancję prawa do rzetelnego procesu sądowego. Tymczasem przedmiotowe postępowanie, nie jest postępowaniem przed sądem ale przed organami administracji publicznej, co w konsekwencji oznacza, że nie mogło dojść do jego naruszenia.

W okolicznościach niniejszej sprawy nie sposób zatem przyjąć, że organ I instancji rozpoznając niniejszą sprawę, nie dopełnił obowiązków przewidzianych w art. 7   
i 77 § 1 *kpa* i nie wykazał niezbędnej dbałości o dokładne wyjaśnienie sprawy. Wszystkie istotne w sprawie fakty i zdarzenia zostały ustalone na podstawie zgromadzonego przez organ I instancji materiału dowodowego oraz w dostateczny sposób rozważone,   
a motywy podjętego rozstrzygnięcia należycie przedstawione w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji.

Zgodnie bowiem z art. 7 *kpa*, w toku postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. Podkreślenia przy tym wymaga, iż z art. 7 *kpa* wynika nie tylko obowiązek organów do podejmowania z urzędu czynności niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego i załatwienia sprawy. Przepis nakłada taki obowiązek na organ, gdy strona wystąpi z wnioskiem. Dlatego strona, zgłaszając wątpliwości co do ustaleń organu, powinna przedstawić swoje wnioski i dowody na ich potwierdzenie (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 marca 2018 r., sygn. akt VI SA/Wa 2379/11).

Wskazać również należy, iż z zasady prawdy obiektywnej, wyrażonej w art. 7 *kpa*   
i będącej naczelną zasadą postępowania administracyjnego, wynika, że organy administracji publicznej prowadzące postępowanie mają obowiązek zebrania   
i rozpatrzenia materiału dowodowego w taki sposób, aby ustalić stan faktyczny sprawy zgodny z rzeczywistością, a zwłaszcza mają obowiązek dokonać wszechstronnej oceny okoliczności konkretnej sprawy na podstawie analizy całego materiału dowodowego   
i swoje stanowisko wyrazić w uzasadnieniu podjętej decyzji (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 października 2001 r., sygn. akt I SA 1110/01).

Z kolei przepis art. 77 § 1 *kpa* nakłada na organy administracji publicznej obowiązek zgromadzenia całego materiału dowodowego koniecznego do prawidłowego rozstrzygnięcia sprawy. Z powołanej normy prawnej wynika między innymi, że organ administracji jest zobowiązany z urzędu przeprowadzić dowody służące ustaleniu stanu faktycznego sprawy. Zaś art. 80 *kpa* przewiduje, że organ administracji publicznej ocenia na podstawie całokształtu materiału dowodowego, czy dana okoliczność została udowodniona.

W ocenie *Ministra* w toku postępowania zakończonego wydaniem *decyzji Wojewody Małopolskiego* nie doszło do naruszenia przepisów proceduralnych w sposób mogący mieć istotny wpływ na wynik sprawy, a zgromadzony przez organ I instancji materiał dowodowy był kompletny i umożliwiał wydanie rozstrzygnięcia.

Podjęcie przez organ rozstrzygnięcia odmiennego od oczekiwanego przez stronę skarżącą w sytuacji, gdy organ prawidłowo zebrał materiał dowodowy, a ocena tego materiału jest logiczna, nie przekroczył zasady swobodnej oceny dowodów, oraz wskazał prawidłową podstawę prawną, nie oznacza bowiem niezgodności zaskarżonej decyzji   
z prawem. Okoliczność, że strona nie została przekonana co do przyjętego w sprawie rozstrzygnięcia, nie oznacza naruszenia zasady przekonywania. Strona ma bowiem prawo do własnego subiektywnego przekonania o zasadności jej zarzutów, zaś przekonanie to nie musi mieć odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach prawnych i ich wykładni (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 29 kwietnia 2009 r., sygn. akt I SA/Łd 1329/08, Lex nr 549458).

Odnosząc się zaś do wniosku o wstrzymanie natychmiastowej wykonalności *decyzji Wojewody Małopolskiego,* poinformować należy, iż odrębnym postanowieniem z dnia   
23 maja 2023 r. znak: DLI-I.7620.26.2022.KT.8(KO), *Minister* odmówił wstrzymania natychmiastowej wykonalności *decyzji Wojewody Małopolskiego.*

Natomiast uzasadniając rozstrzygnięcie podjęte w pkt II niniejszej decyzji, tj. umorzenie postępowania odwoławczego w zakresie odwołania Pani T. Z. i Pana W. Z., *Minister* stwierdził, co następuje.

Pismem z dnia 5 lipca 2022 r. [nadanym tego samego dnia w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo Pocztowe*] Pani T. Z.  
i Pan W. Z. cofnęli odwołanie od *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Zgodnie z dyspozycją art. 137 *kpa* strona może cofnąć odwołanie przed wydaniem decyzji przez organ odwoławczy. Organ odwoławczy nie uwzględni jednak cofnięcia odwołania, jeżeli prowadziłoby to do utrzymania w mocy decyzji naruszającej prawo lub interes społeczny.

Cofnięcie odwołania od decyzji organu pierwszej instancji wypełnia przesłankę bezprzedmiotowości postępowania określoną w art. 105 § 1 *kpa* i skutkuje umorzeniem postępowania odwoławczego w trybie art. 138 § 1 pkt 3 *kpa*.

Zgodnie z orzecznictwem sądowoadministracyjnym skuteczne cofnięcie odwołania oznacza niedopuszczalność rozpatrzenia sprawy przez organ odwoławczy. Następstwem skutecznego cofnięcia odwołania przez stronę jest bezprzedmiotowość postępowania odwoławczego, co skutkuje jego umorzeniem (wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 28 lipca 2004 r., sygn. akt OSK 678/04, Lex nr 158907 i z dnia 14 października 1999 r., sygn. akt I SA 980/98, Lex nr 48565).

Cofnięcie odwołania oparte jest na zasadzie rozporządzalności, która jest jednak ograniczona. Podlega ona bowiem kontroli organu wyższego stopnia i w razie oceny, że prowadziłaby do utrzymania w mocy rozstrzygnięcia naruszającego prawo lub interes społeczny, cofnięcie nie mogłoby wywołać skutków prawnych. Wprowadzenie konstrukcji prawnej odwołania ograniczonej rozporządzalności oznacza,   
że celem tego środka zaskarżenia jest nie tylko ochrona praw podmiotowych jednostki, ale i obiektywnego porządku prawnego.

Zgodnie z orzecznictwem sądowoadministracyjnym (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 3 grudnia 1998 r., sygn. akt I SA. 440/98) ograniczona rozporządzalność w postępowaniu odwoławczym nawiązuje do treści decyzji, która narusza prawo lub interes społeczny, a nie do przesłanek, które legły u podstaw wniesienia odwołania. Sam fakt wniesienia odwołania nie ma tu bowiem decydującego znaczenia (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia   
21 czerwca 2011 r., sygn. akt VI SA/Wa 2282/10).

W niniejszej sprawie, po zbadaniu przedmiotowej decyzji oraz kontroli postępowania przeprowadzonego przez Wojewodę Małopolskiego, *Minister* stwierdził, iż umorzenie postępowania odwoławczego, w zakresie odwołania Pani T. Z. i Pana W. Z., nie prowadzi do utrzymania w mocy decyzji naruszającej prawo lub interes społeczny.

Dodać należy, że skuteczne cofnięcie odwołania czyni bezprzedmiotowym odnoszenie się przez organ odwoławczydo zarzutów podnoszonych przez ww. strony skarżące   
w odwołaniu.

Wobec powyższego, oraz biorąc pod uwagę oceną prawną zawartą w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 stycznia 2019 r., sygn. akt II OSK 468/17 (opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych), dotyczącą konieczności orzekania co do wszystkich odwołań w jednej decyzji, orzeczono jak w pkt II rozstrzygnięcia niniejszej decyzji.

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 Małopolskiego* - 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 2023 r. poz. 259   
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*.

**Załączniki:**

**Nr 1.1 – 1.8** –zamienne rysunki nr 8, 16, 17, 19, 21, 22, 24, 25 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją,   
w tym linii rozgraniczającej teren,

**Nr 2.1 – 2.15** –zamienne mapy z projektami podziału nieruchomości nr 202/5, 203/8, 233/12, 246/11, 246/12, 247/1, 255/7, 256/1, 257/17, 258/18, 259/3, 210/11, 220/4, 221/4, 267/25 obręb 118 m. Nowy Sącz.