Znak sprawy: DLI-II.7620.24.2022.AZ.17

Warszawa, 1 grudnia 2023 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z pózn. zm.), zwanej dalej „*kpa*”, oraz art. 9q ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U.   
z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o transporcie kolejowym*”,   
po rozpatrzeniu odwołań Gminy Stężyca, Pana M. S., Pana A. S. i Pana S. L. od decyzji Wojewody Pomorskiego z dnia 22 kwietnia 2022 r., znak: WI-III.747.1.34.2021.AM,   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” – Odcinek A: linia kolejowa nr 201 od km 145,848 do km 156,368,

1. **Uchylam**:

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 7, w wierszu   
  23-31, licząc od góry strony, zapis:

„Dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, etap I", którego częścią jest inwestycja objęta niniejszą decyzją, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał w dniu   
30 czerwca 2020 r. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.MR.LK.JP.111, która została sprostowana postanowieniami   
nr RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.JP.119 z dnia 16 lipca 2020 r. oraz nr RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.JP.138 z dnia 29 grudnia 2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, postanowieniem nr RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.JP.116 z dnia   
3 lipca 2020 r., nadał ww. decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Inwestor zobowiązany jest do przestrzegania określonych w ww. decyzji warunków i wymagań.”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 1, w wierszu 6, licząc od dołu strony, zapis:

„**160/11** (160/2),”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, tabelę znajdującą się w pkt VI – w zakresie pozycji nr 142 (strona 19),
* arkusz nr 1 zbiorczej mapy z projektami podziałów nieruchomości z obrębu 0015 Szymbark oraz 0012 Potuły, stanowiący załącznik nr 2 ark. 4 do zaskarżonej decyzji – w zakresie dotyczącym działki nr 160/2, z obrębu 0012 Potuły,
* rysunek nr P224-WL-PZT-00-000-2003 mapy w skali 1:1000 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, stanowiący załącznik nr 1 ark. 3 do zaskarżonej decyzji,
* rysunek nr P224-WL-PZT-00-000-2004 mapy w skali 1:1000 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, stanowiący załącznik nr 1 ark. 4 do zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 7, nowego zapisu:

„Inwestor zobowiązany jest do przestrzegania warunków i wymagań zawartych w:

* decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia   
  30 czerwca 2020 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.MR.LK.JP.111,   
  o środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I”, sprostowanej postanowieniami z dnia 16 lipca 2020 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.JP.119 i z dnia 29 grudnia 2020 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.JP.138,
* decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 26 sierpnia   
  2022 r., znak: DOOŚ-WDŚZIL.420.18.2020.MKW.65, uchylającej w części   
  i orzekającej w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującej w mocy ww. decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 30 czerwca 2020 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.MR.LK.JP.111.”,
* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 1, w wierszu 6, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

„**160/11** (160/2), **160/12** (160/2)”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 19, w tabeli znajdującej się w pkt VI, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 142. | Stężyca | Potuły | **143** | Modernizacja przepustu |
| 143. | Stężyca | Potuły | **160/12** (160/2) | Przebudowa układu drogowego polegająca na budowie skarpy drogowej i zjazdu na posesję |

”

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, mapy z projektem podziału działki nr 160/2,   
  z obrębu 0012 Potuły, stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunku nr P224-WL-PZT-00-000-2003 mapy w skali 1:1000 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej,   
  z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, stanowiącego załącznik nr 2.1 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunku nr P224-WL-PZT-00-000-2004 mapy w skali 1:1000 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej,   
  z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu, stanowiącego załącznik nr 2.2 do niniejszej decyzji.

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

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 29 listopada 2021 r., znak: IRRK2/7/1.2234.2.2021.IRE-01831-I.2, skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, wystąpiła do Wojewody Pomorskiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla zadania pn.: „Prace   
na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto”- Odcinek A: linia kolejowa nr 201 od km 145,848 do km 156,368. *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Pomorski wydał   
w dniu 22 kwietnia 2022 r. decyzję znak: WI-III.747.1.34.2021.AM, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” – Odcinek A: linia kolejowa nr 201 od km 145,848 do km 156,368, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Pomorskiego”* oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Pomorskiego* odwołania, za pośrednictwem organu I instancji, wnieśli:

1. Pan A. S., reprezentowany przez adw. P. T. - pismem z dnia 16 maja 2022 r. Brak formalny odwołania został usunięty przy piśmie z dnia 7 lipca 2022 r. Odwołanie zostało uzupełnione w toku procedury odwoławczej,
2. Pan S. L., reprezentowany przez r.pr. B. W. - pismem z dnia 11 maja 2022 r.,
3. Pan M. S. - pismem z dnia 12 maja 2022 r.,
4. Gmina Stężyca - pismem z dnia 10 maja 2022 r.

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

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie - stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 listopada 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Technologii (Dz. U. z 2023 r.   
poz. 2589) - 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 Ministerrozpatrzył 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 Pomorskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty skarżących stron.

W tym miejscu należy wyjaśnić, iż w dniu 28 września 2023 r. weszła w życie ustawa   
z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz. 1720), zwana dalej „*ustawą nowelizującą*”. Powyższa ustawa znowelizowała m.in. przepisy *ustawy o transporcie kolejowym*   
(art. 8 *ustawy nowelizującej*). Zgodnie jednak z art. 21 ust. 2 *ustawy nowelizującej*,   
do postępowań o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wszczętych   
i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. Tym samym, przedmiotowa sprawa podlega rozpatrzeniu w oparciu   
o dotychczasowe przepisy *ustawy o transporcie kolejowym.*

Stosownie do art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem   
do Wojewody Pomorskiego 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 1:1000 przedstawiająca proponowany przebieg rzeczonej inwestycji oraz mapy z projektem podziału nieruchomości. We wniosku określono zmiany w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu oraz wskazano nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub stanowią jego własność,   
w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 3b *ustawy o transporcie kolejowym*. *Inwestor* we wniosku określił nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone. 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 jako brak zastrzeżeń do wniosku.

Mając na uwadze treść art. 72 ust. 1 pkt 11 i ust. 3 ustawy z dnia 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 (t.j. Dz. U.   
z 2023 r. poz. 1094, z późn. zm.), zwaną dalej „*ustawą o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie*”, *inwestor* dołączył do wniosku:

1. decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (dalej: RDOŚ   
   w Gdańsku) z dnia 30 czerwca 2020 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.MR.LK.JP.111, o środowiskowych uwarunkowań dla realizacji przedsięwzięcia pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz   
   – Trójmiasto, etap I”, zwaną dalej „*decyzją* *o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*”, sprostowaną postanowieniami z dnia 16 lipca 2020 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.JP.119 i z dnia 29 grudnia 2020 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.JP.138,
2. postanowienie RDOŚ w Gdańsku z dnia 3 lipca 2020 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.JP.116, w przedmiocie nadania rygoru natychmiastowej wykonalności *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*, utrzymane w mocy postanowieniem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (dalej: GDOŚ) z dnia 26 kwietnia 2021 r., znak: DOOŚ-WDŚZIL.420.19.2020.MKW.5.

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

Następnie organ odwoławczy poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Pomorskiego postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji   
ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje. W ocenie Ministra, Wojewoda Pomorski 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 postepowania administracyjnego, które mogły mieć wpływ na ustalenie ich praw   
i obowiązków.

Wojewoda Pomorski pismem z dnia 17 lutego 2022 r., znak: WI-III.747.1.34.2021.AM.b, 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.

Zgodnie z art. 9o ust. 5a i 5b *ustawy o transporcie kolejowym*, Wojewoda Pomorski uzgodnił projekt decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji linii kolejowej z dyrektorem regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie dotyczącym zabudowy i zagospodarowania przestrzennego terenu położonego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią - decyzja Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 6 kwietnia 2022 r., znak: GD.RPP.611.100.2022.KL, uzgadniająca projekt decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Pomorski wydał w dniu 22 kwietnia 2022 r. decyzję o ustaleniu lokalizacji   
ww. inwestycji w zakresie linii kolejowej. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Pomorski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji odniósł się do uwag wniesionych w trakcie postępowania.

Zgodnie z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, Wojewoda Pomorski doręczył   
ww. decyzję wnioskodawcy oraz wysłał zawiadomienie z dnia 25 kwietnia 2022 r., znak: WI-III.747.1.34.2021.AM.o, 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 zawiadomieniu oraz w obwieszczeniu zmieszczono, 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 Pomorskiego* (z zastrzeżeniem uchybień, o których będzie mowa w dalszej części niniejszej decyzji), czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Pomorskiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 9q ust.   
6 *ustawy po transporcie kolejowym* – terminu wydania nieruchomości 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 w I instancji decyzja wymaga dokonania korekty merytoryczno-reformacyjnej. Należy zauważyć, iż przepis art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* umożliwia organowi odwoławczemu korektę zaskarżonej decyzji przez jej uchylenie w części i orzeczenie   
w tym zakresie co do istoty sprawy.

W orzecznictwie sądowym, jak również w doktrynie prawa administracyjnego, utrwalił się pogląd, że organ odwoławczy rozpatrując ponownie sprawę zobowiązany jest uwzględniać zmiany stanu prawnego i faktycznego sprawy zaistniałe po wydaniu zaskarżonej decyzji organu pierwszej instancji i nie może ograniczyć się tylko do kontroli decyzji organu I instancji. 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 GDOŚ z dnia 26 sierpnia 2022 r., znak: DOOŚ-WDŚZII.420.18.2020.MKW.65, zwana dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ”*, uchylająca 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 Pomorskiego,* a co za tym idzie organ pierwszej instancji w pkt   
III 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 Pomorskiego.* 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.*

Mając na uwadze powyższe, Minister w pkt 1 pisma z dnia 28 października 2022 r., znak:   
DLI-II.7620.24.2022.AZ.8, wezwał *inwestora* do wskazania, czy zachodzi konieczność zmiany *decyzji Wojewody Pomorskiego*, jak i załącznika graficznego do tej decyzji przedstawiającego proponowany przebieg inwestycji, w związku z wydaną *decyzją   
o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ*.

W odpowiedzi z dnia 17 listopada 2022 r., znak: IRRK2/7/1.2234.3.2022.IRE-01831-I.6, *inwestor* wskazał, że zmiany wprowadzone *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ* nie wpływają na zakres przejęcia lub ograniczenia jakiejkolwiek działki w zakresie przedmiotowej inwestycji, a zatem teren objęty inwestycją pozostaje bez zmian. Natomiast w zakresie technicznym projektu zagospodarowania terenu   
- *inwestor* wyjaśnił - iż doprojektowane zostało ogrodzenie wokół dwóch zbiorników zlokalizowanych w km 149+532 i km 149+588 linii kolejowej nr 201. Przy ww. piśmie   
z dnia 17 listopada 2022 r. *inwestor* przedłożył, w odpowiedniej ilości egzemplarzy, rysunek nr P224-WL-PZT-00-2003 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, uwzględniający opisaną korektę.

Wobec powyższego, organ odwoławczy uchylił zapisy w pkt III *decyzji Wojewody Pomorskiego* 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*. Wiązało się to także ze zmianą rysunku   
nr P224-WL-PZT-00-2003 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej i zatwierdzenie w to miejsce zamiennego rysunku przedłożonego przez *inwestora*.

Następnie zauważyć należy, iż zgodnie z art. 9o ust. 5a *ustawy* *o transporcie kolejowym*, wojewoda uzgadnia projekt decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji linii kolejowej   
z dyrektorem regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie dotyczącym zabudowy i zagospodarowania przestrzennego terenu położonego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.   
W myśl art. 9o ust. 5b *ustawy o transporcie kolejowym*, uzgodnienia projektu decyzji   
o ustaleniu lokalizacji inwestycji linii kolejowej, o którym mowa w ust. 5a, dokonuje się w drodze decyzji, o której mowa w art. 166 ust. 5 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1478, z późn. zm.), w terminie 14 dni od dnia doręczenia projektu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W przypadku niezajęcia stanowiska przez dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie we wskazanym terminie uzgodnienie uznaje się za dokonane. Zgodnie z art. 9o ust. 5c *ustawy o transporcie kolejowym*, stronami postępowania   
w sprawie wydania decyzji o uzgodnieniu projektu decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji linii kolejowej są wnioskodawca oraz *inwestor*.

W ww. art. 9o ust. 5a *ustawy o transporcie kolejowym* przyjęto odmienny tryb uzgodnień od klasycznego postępowania uzgodnieniowego uregulowanego w art. 106 *kpa*,   
w którym uzgodnienia wydawane są w formie postanowień, na które przysługują zażalenia. Sformułowanie "uzgadnia projekt decyzji" oznacza, że organ współdziałający wyraża na niego zgodę. Uzgodnienie jest formą o znaczeniu stanowczym. Wiąże ono organ w postępowaniu głównym. Treść rozstrzygnięcia wydana w postępowaniu incydentalnym (postępowanie uzgadniające projekt decyzji lokalizacyjnej) rzutuje   
na treść rozstrzygnięcia w postępowaniu głównym (por. Art. 9o TrKolejU Wojciechowska 2019, wyd. 1, Legalis).

Uzgodnienie poprzedzające wydanie decyzji w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji zawiera ocenę prawną planowanego do realizacji przedsięwzięcia dokonaną przez organ administracji, który wyraża stanowisko w ramach posiadanych przez siebie kompetencji. Poprzez uzgodnienie organ administracji wypowiada się o tym, czy realizacja planowanej inwestycji nie pociągnie za sobą naruszenia przepisów, których stosowanie leży   
we właściwości rzeczowej organu uzgadniającego, a wykracza poza właściwość rzeczową organu administracji właściwego do ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego. Uzgodnienie stanowi zatem ocenę, czy zmiany będące następstwem realizacji proponowanego zamierzenia inwestycyjnego nie doprowadzą do naruszenia przepisów prawa.

W decyzji z dnia 6 kwietnia 2022 r., znak: GD.RPP.611.100.2022.KL, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie uzgodnił projekt decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla ww. inwestycji w zakresie dotyczącym zabudowy i zagospodarowania przestrzennego terenu położonego na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią pod dwoma warunkami: „naniesienia w załączniku graficznym zasięgu obszaru szczególnego zagrożenia powodzią” [1 warunek]; <<uzupełnienia tekstu projektu decyzji   
o zobowiązanie: „uzyskać pozwolenie wodnoprawne o ile będzie wymagane”,   
w przypadku wykonania w ramach inwestycji prac na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, związanych z lokalizacją nowych obiektów budowalnych>> [2 warunek].

Na str. 8 *decyzji Wojewody Pomorskiego* organ I instancji zaznaczył, iż: „Inwestor zobowiązany jest uzyskać pozwolenie wodnoprawne o ile będzie wymagane,   
w przypadku wykonania w ramach inwestycji prac na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, związanych z lokalizacją nowych obiektów budowalnych”. Natomiast analiza zatwierdzonej *decyzją Wojewody Pomorskiego* mapy przedstawiającej proponowany przebieg rzeczonej inwestycji wykazała, iż na załączniku graficznym do decyzji lokalizacyjnej brak jest oznaczenia granic obszaru szczególnego zagrożenia powodzią.

W związku z powyższym, w celu naprawienia stwierdzonego uchybienia Wojewody Pomorskiego, nastąpiła konieczność przedłożenia przez *inwestora* - na etapie postępowania odwoławczego - dokumentu wymienionego w pkt 2 wezwania Ministra   
z dnia 28 października 2022 r., znak: DLI-II.7620.24.2022.AZ.8, tj. odpowiedniego rysunku mapy przedstawiającej proponowany przebieg inwestycji, uwzględniającego zasięg obszaru szczególnego zagrożenia powodzią. Przy piśmie z dnia 17 listopada   
2022 r., znak: IRRK2/7/1.2234.3.2022.IRE-01831-I.6, *inwestor* przedłożył,   
w odpowiedniej ilości egzemplarzy, żądany dokument, tj. rysunek nr P224-WL-PZT-00-2004 mapy przedstawiającej proponowany przebieg inwestycji.

Podsumowując, konsekwencją opisanych powyżej okoliczności zaistniałych w toku postępowania odwoławczego*,* jak i stwierdzonego błędu w załączniku graficznym do tej decyzji, są dokonane - na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* - zmiany w *decyzji Wojewody Pomorskiego*, o których mowa w pkt I niniejszej decyzji. O powodach pozostałych korekt dokonanych przez Ministraw zaskarżonej decyzji i w załącznikach graficznych do niej, wywołanych odwołaniem Pana S. L., będzie mowa w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji. Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięć, o których mowa w pkt I niniejszej 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 wymogom *ustawy   
o transporcie kolejowym* i dlatego – w pkt II niniejszej decyzji – w pozostałej części – zaskarżona *decyzja Wojewody Pomorskiego* została utrzymana w mocy.

Rozpatrując odwołania skarżących stron, w pierwszej kolejności wskazać należy,   
że zarówno Wojewoda Pomorski 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 linii kolejowej, nie są uprawnione do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji kolejowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

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 linii kolejowej (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, i z dnia 15 czerwca 2016 r., sygn. akt II OSK 721/16, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie 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 IV SA/Wa 1532/15,   
i z dnia 30 maja 2012 r., sygn. akt IV SA/Wa 1899/11).

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,   
z późn.zm.), zwanej dalej „*specustawą* *drogową”*, ale w pełni aktualne w świetle rozwiązań przyjętych w *ustawie* *o transporcie kolejowym* – nie pozostawia co do ww. zagadnienia jakichkolwiek wątpliwości (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia:   
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 teren inwestycji kolejowej 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 przepisów *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. 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 zarzutów podniesionych przez skarżące strony. *Inwestor*, stosownie do wezwań organu odwoławczego, odniósł się zarzutów. Stanowiska 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. Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy daje podstawę do wydania decyzji w przedmiotowej sprawie, działając na podstawie art. 10 *kpa*, pismem z dnia 10 stycznia 2023 r., znak: DLI-II.7620.24.2022.AZ.10, organ odwoławczy zawiadomił skarżących o możliwości wypowiedzenia się, przed wydaniem rozstrzygnięcia, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań,   
w terminie 14 dni od dnia otrzymania tego pisma, oraz o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym w niniejszej sprawie materiałem dowodowym. Po wystosowaniu   
ww. zawiadomienia z dnia 31 stycznia 2023 r., Pan A. S. podtrzymał zarzuty podniesione w odwołaniu.

Odnosząc się do odwołania Pana S. L., Minister stwierdził, co następuje.

W toku postępowania odwoławczego *inwestor* w pismach z dnia 25 lipca 2022 r., znak: IRRK2/7/1.2234.3.2021.IRE-01831-I.4 i z dnia 21 września 2022 r., znak: IRRK2/7/1.2234.3.2021.IRE-01831-I.5, wskazał, iż w zakresie projektu dotyczącego prac na linii kolejowej nr 201 przeprowadzona została wielowariantowa analiza przebiegu projektowanego układu torowego, która wykazała konieczność przebudowy również przystanku kolejowego p.o. Krzeszna (obecnie p.o. Krzeszna znajduje się   
w odległości ok. 400 m od projektowanej lokalizacji). W ocenie *inwestora*, przyjęte rozwiązanie jest optymalne z punktu widzenia ingerencji w istniejącą infrastrukturę oraz zabudowę przy spełnieniu podstawowych potrzeb rozbudowy infrastruktury kolejowej.

Od km 153,000 do km 153,300 linii kolejowej nr 201, tj. w obszarze objętym odwołaniem w zakresie działki skarżącego nr 160/2, z obręb Potuły, znajduje się odcinek inwestycji obejmujący szereg istotnych elementów przebudowy linii kolejowej z układu jednotorowego do układu dwutorowego wraz z budową dwóch peronów zewnętrznych p.o. Krzeszna, rozbiórką i budową nowego wiaduktu drogowego w ciągu drogi powiatowej nr 1921G Gołubie - Pierszczewo - Kolano wraz z jej przebudową (brak skrajni poziomej i pionowej uniemożliwia przejście linią dwutorową wraz elektryfikacją pod istniejącym obiektem) oraz przebudową gminnych dróg wewnętrznych zapewniających dojazd do posesji położonych po północnej stronie linii kolejowej.

Powyższa przebudowa - jak wyjaśnił *inwestor* - jest realizowana w zakresie niezbędnym wynikającym z powstałych kolizji i potrzeby zapewnienia dostępu do infrastruktury pasażerskiej. *Inwestor* przeanalizował inne możliwości w zakresie rozwiązań drogowych, jednakże biorąc pod uwagę argumenty związane z obowiązującymi przepisami technicznymi, układem ciągów komunikacyjnych, układem istniejącej zabudowy a także ukształtowaniem terenu wariant przyjęty do realizacji jest optymalnym.

W stanie istniejącym do drogi powiatowej nr DP1921G włącza się gminna droga wewnętrzna umożliwiająca dojazd do posesji, która jest położona na działce nr 141/2. Obecne połączenie obu dróg nie spełnia wymagań włączenia drogi dojazdowej do drogi powiatowej a szerokość istniejącej drogi uniemożliwia wyminięcie się dwóch samochodów. W związku z powyższym - jak wskazał *inwestor* - w celu zapewnienia dojazdu do posesji nr: 48D, 49, 51 i dalszych w Krzesznej koniecznym było przeprojektowanie powyższej drogi na odcinku około 0,250 km. Z uwagi na zbyt małą szerokość działki nr 141/2 oraz geometrię drogi koniecznym okazało się przejęcie części działek przylegających do działki 141/2, w tym części działki skarżącego nr 160/2 (wydzielona działka nr 160/11). *Inwestor* wskazał, iż odstąpienie od całkowitego podziału działki nr 160/2 przerwałoby ciągłość zaprojektowanej drogi i wymagałoby wykonania dwóch placów do zawracania, co spowodowałoby konieczność jeszcze większych wywłaszczeń i mogłoby rodzić kolejne konflikty lokalnej społeczności, a także nie rozwiązałoby problemu niedostatecznej szerokości ww. drogi.

Nie mniej wychodząc naprzeciw oczekiwaniom Pana S. L., *inwestor* wskazał, iż podjął stosowne działania w zakresie wprowadzenia zmian projektowych oraz wprowadzenia korekty linii rozgraniczającej na działce skarżącego nr 160/2, w tym prowadził ustalenia (rozmowy) z jej właścicielem. *Inwestor* wskazał, iż dokonał zmiany rozwiązania projektowego, w wyniku czego zmniejszyła się powierzchnia wydzielonej i przyjmowanej na rzecz Skarbu Państwa (w użytkowanie wieczyste *inwestora*) działki nr 160/11 (powstałej z podziału działki nr 160/2). Wraz ze zmianą linii rozgraniczającej na działce nr 160/2 powstała potrzeba ustanowienia obszaru ograniczenia w korzystaniu   
na działce nr 160/12 (powstałej z podziału działki nr 160/2 i pozostającej przy dotychczasowym właścicielu) w celu zapewnienia prawa do wejścia na jej teren na czas realizacji inwestycji dla wykonania skarpy drogowej i zjazdu na tę działkę. Na skutek zmiany przebiegu linii podziału została wykonana nowa mapa z projektem podziału przedmiotowej działki nr 160/2 oraz skorygowano rysunek nr P224-WL-PZT-00-2004 mapy przedstawiającej przebieg inwestycji. Dokumenty te zostały przedłożone przez *inwestora* w trakcie procedury odwoławczej.

*Inwestor* wskazał, iż nowe rozwiązanie projektowe zostało przedstawione skarżącemu, który je zaakceptował i wyraził zgodę na podpisanie porozumienia z *inwestorem*. W dniu 29 sierpnia 2022 r. zostało zawarte porozumienie między *inwestorem* i Państwem S. i J. L., właścicielami działki nr 160/2, którzy oświadczyli, że nowe rozwiązanie dokonane na mocy zawartego porozumienia wyczerpuje ich roszczenia związane z lokalizacją inwestycji. W piśmie z dnia 5 września 2022 r. również pełnomocnik skarżącego poinformował o zawarciu rzeczonego porozumienia z dnia 29 sierpnia 2022 r. i wniósł przy rozpatrywaniu odwołania o uwzględnienie jego treści.

Jak już to zostało wyjaśnione w niniejszej decyzji, organ odwoławczy rozpatrując ponownie sprawę zobowiązany jest uwzględniać zmiany stanu prawnego i faktycznego sprawy zaistniałe po wydaniu zaskarżonej decyzji organu pierwszej instancji. W toku postępowania odwoławczego możliwe jest więc korygowanie wniosku lokalizacyjnego przez *inwestora*. Minister uzyskał materiał dowodowy pozwalający na dokonanie korekty reformatoryjnej *decyzji Wojewody Pomorskiego* odnośnie działki skarżącego nr 160/2   
i orzeczenie w tym zakresie co do istoty sprawy, uwzględniając zmiany wnioskowane przez *inwestora* w toku postępowania odwoławczego (pkt I niniejszej decyzji). Konsekwencją tego musiała być zmiana części załączników graficznych do *decyzji Wojewody Pomorskiego*. Korekty w tym zakresie zostały określone także w pkt I niniejszej decyzji.

Za niezasadny należy uznać zarzut:

1. Pana A. S. i Pana M. S. dotyczący naruszenia art. 4 pkt 2 i art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 840, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o ochronie zabytków*”, poprzez nieuwzględnienie faktu, iż w obszarze inwestycji znajdują się zabytki wymagające prawnej ochrony,
2. Gminy Stężyca dotyczący pominięcia obiektu zabytkowego znajdującego się w ciągu odcinka historycznej linii kolejowej nr 201, tj. wiaduktu drogowego w Krzesznej.

Podmiot wnoszący odwołanie musi wykazać istnienie po jego stronie interesu prawnego, czyli konkretnego i aktualnego prawnie chronionego interesu, którym może być realizowany na gruncie określonego przepisu prawa, najczęściej materialnego, bezpośrednio wiążącego zaskarżony akt z indywidualną i prawnie chronioną sytuacją strony. Taki obowiązek determinuje też zakres zaskarżenia decyzji w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej. Zakres prowadzonego postępowania weryfikacyjnego musi ściśle odpowiadać interesowi prawnemu podmiotu kwestionującego decyzję dotyczącą inwestycji liniowej (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 czerwca 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1012/18, 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*).

Interes właścicieli konkretnych nieruchomości co do kwestionowania decyzji przesądzających o przebiegu inwestycji liniowych może dotyczyć wyłącznie tych   
ich odcinków, których przebieg skutkuje bezpośrednią ingerencją w ich prawa podmiotowe - prawo własności. Osoba, czy też inny podmiot, posiadający prawo własności, użytkowania wieczystego lub inne ograniczone prawo rzeczowe są stroną decyzji, ale tylko w części dotyczącej ich nieruchomości. W wypadku, kiedy odwołaniem objęta jest decyzja dotycząca inwestycji liniowej, jaką jest inwestycja kolejowa, oddziaływującej na prawa wielu osób, czy też innych podmiotów, wywodzone   
z własności (użytkowania wieczystego) nieruchomości, skarżący mogą wywodzić własny interes prawny, uzasadniający ich legitymację czynną, wyłącznie z konieczności ochrony własnego, indywidulanego i określonego prawa i to tylko w tym zakresie, w jakim decyzja lub jej część na prawo to rzeczywiście wpływa.

Tak samo jednostkom samorządu terytorialnego przysługują procesowe for­my kwestionowania wydanych rozstrzygnięć administracyjnych dotyczących ustalenia lokalizacji inwestycji/zezwolenia na realizację inwestycji (np. odwołanie), ale tylko   
w stosun­ku do tych ustaleń, które będą naruszały interes prawny tych jednostek, wynikający z przysługiwania prawa własności do nieruchomości obję­tych lokalizacją projektowanej inwestycji (por. M. Wolanin, Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Komentarz 2. wydanie, C.H. Beck Warszawa 2010, str. 93 - 94).

Z tej przyczyny przedmiotem odwołania może być zaskarżenie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, ale wyłącznie w części, w której dotyczy ona owego prawnie chronionego interesu prawnego strony skarżącej. Natomiast wymieniony w odwołaniach zabytkowy obiekt (tj. wiadukt drogowy włączony do Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków w dniu 24 marca 2022 r.), znajduje się w ciągu drogi powiatowej nr DP1921G   
w miejscowości Krzeszna na działce nr 161/12, z obrębu Potuły, stanowiącej własność Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym Polskich Kolei Państwowych S.A z siedzibą w Warszawie.

Podnoszenie zarzutów w kontekście rozstrzygnięć organu dotyczących innych nieruchomości nie może być traktowane jako obrona indywidualnego interesu prawnego (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 30 lipca   
2012 r., sygn. akt IV SA/Wa 752/12). Powyższa konstatacja pozwala na stwierdzenie,   
iż skarżący nie posiadają interesu prawnego do podnoszenia zarzutów dotyczących nieruchomości innych podmiotów (w tym nieruchomości na której położony jest zabytkowy wiadukt drogowy w ciągu drogi powiatowej nr DP1921G w miejscowości Krzeszna), jak również do zaskarżenia w całości *decyzji Wojewody Pomorskiego*.

Z powyższych względów Pan A. S. nie ma także interesu prawnego do podnoszenia zarzutów dotyczących pomnika przyrody - dębu szypułkowego, znajdującego się   
w sąsiedztwie działki nr 275/3. Na marginesie jedynie wskazać można, iż w *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ* zostały nałożone na *inwestora* obowiązki   
w zakresie ochrony ww. pomnika przyrody, a nie jego wycinki. Wymagany jest nadzór przyrodniczy i kontrola nad pracami prowadzonymi w pobliżu pomników przyrody, w tym w km 150+954. W świetle powyższego, nieuzasadnione jest stwierdzenie skarżącego, iż „oczywistym jest, że drzewo będzie musiało zostać wycięte, ponieważ jego korona zachodzi na obszar torowiska”.

O wadliwości *decyzji Wojewody Pomorskiego* nie świadczy podnoszony przez Pana A. S.   
i Pana M. S. zarzut, iż Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków pismem z dnia 6 listopada 2020 r., znak: ZN.5152.398.2020.JT, negatywnie zaopiniował inwestycję   
w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie *ustawy o ochronie zabytków.*

Zauważyć należy, iż skarżący podnosząc rzeczony zarzut wskazują na załączoną przez *inwestora* do wniosku lokalizacyjnego opinię właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, o której mowa w art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. f *ustawy o transporcie kolejowym*. Wymaga jednakże podkreślenia, iż opinia taka, jak i również pozostałe opinie właściwych organów załączane przez *inwestora* do wniosku lokalizacyjnego, nie jest wiążąca ani dla *inwestora*, ani dla organu wydającego decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* wskazują na konieczność spełnienia wymogu formalnego w postaci dołączenia do wniosku wymaganej opinii (niezależnie od jej treści) lub dołączenia do wniosku potwierdzenia braku odpowiedzi organu w wyznaczonym terminie, w przypadku niewydania opinii. Przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* nie wskazują natomiast, że dla wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej niezbędne jest uzyskanie pozytywnych stanowisk od wszystkich organów.

Podkreślenia wymaga, iż opinia, w przeciwieństwie do uzgodnienia, nie jest formą   
o znaczeniu stanowczym, bowiem nie wiąże organu administracyjnego rozstrzygającego sprawę. W uzasadnieniu uchwały składu pięciu sędziów NSA z dnia 15 lutego 1999 r., OPK 14/98, ONSA 1999, nr 3, poz. 80, przeczytać można m.in., że: „Najluźniejszą formą współdziałania organów administracji publicznej jest współdziałanie polegające na zasięganiu opinii. Współdziałanie takie polega na tym, że jeden z organów jest zobowiązany, przed podjęciem decyzji, do zasięgnięcia opinii w sprawie od innego organu. Organ zobowiązany do zasięgnięcia opinii nie jest prawnie związany stanowiskiem organu opiniującego. Współdziałanie, którego istotą jest wyrażenie opinii, zbliżone jest do konsultacji czy też doradztwa”.

Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 6 czerwca 2006 r., sygn. K 23/05, OTK-A 2006, Nr 6, poz. 62, stwierdził, iż: „(…)organy samorządu terytorialnego w kwestii wniosku   
o ustalenie lokalizacji drogi mają prawo do: po pierwsze – wyrażenia opinii pozytywnej, po drugie – niewyrażenia w ogóle opinii na ten temat, po trzecie – wyrażenia opinii negatywnej co do całego wniosku, po czwarte – wyrażenia opinii co do części wniosku. W pierwszych dwóch sytuacjach (opinia pozytywna, niewyrażenie opinii) wojewoda ma prawo podjąć decyzję, która jest dodatkowo „umocniona” stanowiskiem pozytywnym (lub dorozumianym brakiem sprzeciwu) organów jednostek samorządowych. W trzeciej   
i czwartej możliwej sytuacji (opina negatywna lub częściowo negatywna) wojewoda, podejmując decyzję, nie ma prawnego obowiązku uzależniania decyzji od opinii właściwych jednostek samorządu terytorialnego*.*”

Z powyższego wynika, iż opinia, jeżeli szczególny przepis prawa nie nadał jej innego charakteru, jest tylko oceną faktów z użyciem ustawowych lub subiektywnych kryteriów opiniującego, która nie wiąże organu rozstrzygającego sprawę. W przypadku opinii pozytywnej oraz jej niewyrażenia wojewoda jest uprawniony do podjęcia decyzji, która jest dodatkowo „umocniona” stanowiskiem pozytywnym lub dorozumianym brakiem sprzeciwu. Związany charakter decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej oznacza,   
że w przypadku spełnienia przewidzianych prawem przesłanek właściwy organ ma bezwzględny obowiązek wydania pozytywnego rozstrzygnięcia, tj. udzielenia zgody na lokalizację inwestycję. Nie może uzależniać wydania decyzji od jakichkolwiek innych świadczeń i warunków nie przewidzianych przepisami (por. art. 9ae *ustawy o transporcie kolejowym*).

Jednoczesnego podkreślenia wymaga, iż decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji jest pierwszą z cyklu decyzji wydawanych w procesie inwestycyjnym, ma ona charakter wstępny - określa dopuszczalność zamierzenia inwestycyjnego w wyznaczonej przez *inwestora* lokalizacji, a także wskazuje ogólne warunki i zasady, którym inwestycja powinna odpowiadać. To w projekcie budowlanym, przedkładanym przez *inwestora* wraz z wnioskiem o udzielenie pozwolenia na budowę, zostaje uszczegółowiony zakres prac niezbędnych do wykonania na działkach wymienionych w decyzji lokalizacyjnej i dopiero na tym dalszym etapie procesu inwestycyjnego istniała będzie konieczność uzyskania pozwoleń i uzgodnień dokonanych przez właściwe służby konserwatorskie [por. art. 39 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 682, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo budowlane*”].

Za chybiony należy uznać zarzut Pana A. S. w przedmiocie naruszenia art. 86g ust. 1 i 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie,* poprzez wydanie zaskarżonej decyzji bez uwzględnienia postanowień zawartych w decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach oraz niezgodnie z wymogami w niej określonymi.

Z art. 86g ust. 1 i 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie* wynikają uprawnienia organizacji ekologicznej lub strony postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do wniesienia odwołania od zezwolenia   
na inwestycję, poprzedzonego decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach (ust. 1). Odwołanie przysługuje w zakresie, w jakim organ właściwy do wydania zezwolenia   
na inwestycję jest związany decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie z art. 86 pkt 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (*ust. 2).

W art. 1 ust. 2 lit. c dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia   
13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (t.j. Dz. U. UE. L. z 2012 r. Nr 26, str. 1 ze zm.), zdefiniowano „zezwolenie na inwestycję” jako „decyzję właściwego organu lub organów, na podstawie której wykonawca otrzymuje prawo do wykonania przedsięwzięcia”. Natomiast *decyzja Wojewody Pomorskiego* jest decyzją w przedmiocie ustalenia lokalizacji linii kolejowej, nie zaś zezwolenia na realizację inwestycji. Pozwolenie na budowę linii kolejowej, stanowiące w niniejszej sprawie „zezwolenie   
na inwestycję” w rozumieniu ww. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. (por. art. 28 ust. 3a *ustawy* *Prawo budowlane*), wydaje właściwy wojewoda w odrębnej procedurze. Zatem wskazany przez skarżącego przepis nie ma zastosowania w przedmiotowej sprawie lokalizacyjnej.

W pkt III na str. 7 *decyzji Wojewody Pomorskiego* organ I instancji wskazał na konieczność przestrzegania przez *inwestora* warunków i wymagań określonych w *decyzji*   
o *środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*. Natomiast Minister dokonał korekty reformatoryjnej zapisu na str. 7 zaskarżonej decyzji, wskazując na konieczność przestrzegania przez *inwestora* także warunków zawartych w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ*, która została wydana na etapie procedury odwoławczej   
w sprawie *decyzji Wojewody Pomorskiego*. Zapisy w tym zakresie są wystarczające dla etapu lokalizacji inwestycji. Jak już to bowiem wyjaśniono powyżej, decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji ma charakter wstępny w procesie inwestycyjno-budowlanym.

Zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nakazujące uwzględnienie określonych uwarunkowań w procesie inwestycyjno-budowlanym szczegółowo analizowane są dopiero na etapie wydawania pozwolenia na budowę, tj. na etapie procesu późniejszego niż ten, na którym podejmowana jest decyzja lokalizacyjna. To na etapie wydania pozwolenia na budowę właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej bada więc, czy *inwestor* spełnił wszystkie wymagania przewidziane w decyzji w przedmiocie określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji. Zgodnie bowiem z art. 35 ust. 1 pkt 1 lit. b *ustawy Prawo budowlane*, przed wydaniem decyzji   
o pozwoleniu na budowę lub odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego organ administracji architektoniczno-budowlanej sprawdza zgodność projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego   
z wymaganiami ochrony środowiska, w szczególności określonymi w decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ust. 1 *ustawy   
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*.

Na uwzględnienie nie zasługują zarzuty Pana A. S. i Pana M. S. dotyczące naruszenia   
art. 7 *kpa*, art. 77 § 1 *kpa* i art. 107 § 3 *kpa*.

W ocenie Ministra, Wojewoda Pomorski wydając zaskarżone rozstrzygnięcie, stosownie do treści art. 7, art. 77 § 1 i art. 80 *kpa* - w zakresie dotyczącym interesu prawnego skarżących - ocenił całokształt zgormadzonego w sprawie materiału dowodowego   
i poczynił na jego podstawie właściwe ustalenia dotyczące możliwości ustalenia lokalizacji ww. inwestycji linii kolejowej na ich działkach. Według Ministra, uzasadnienie *decyzji Wojewody Pomorskiego* pozwala na poznanie motywów, którymi organ I instancji kierował się przy załatwieniu sprawy. Podkreślić należy, iż Wojewoda Pomorski uzasadnił zaskarżoną decyzję, podając przepisy prawa mające w sprawie zastosowanie oraz argumenty przemawiające za słusznością podjętego rozstrzygnięcia. Wojewoda Pomorski w uzasadnieniu decyzji wskazał m.in. na kreacyjną rolę *inwestora* w ustaleniu lokalizacji inwestycji, związany charakter decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji   
w zakresie linii kolejowej, jak i na spełnienie w sprawie ustawowych przesłanek, wynikających z art. 9w ust. 1 i 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, do nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Okoliczność, że skarżący nie zostali przekonani co do przyjętego w sprawie rozstrzygnięcia, nie oznacza naruszenia przez zaskarżoną decyzję wskazanych w odwołaniach przepisów postępowania. Strony mają bowiem prawo   
do własnego subiektywnego przekonania o zasadności ich zarzutów, zaś przekonanie   
to nie musi mieć odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach prawnych.

Za niezasadny należy uznać zarzut Pana M. S., iż w interesie społecznym i słusznym interesie obywateli nie jest realizowanie przedmiotowego przedsięwzięcia.

Organ właściwy do wydania decyzji ustalającej lokalizacje inwestycji w zakresie linii kolejowej związany jest przepisami zawartym 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, 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 Sadu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16). Oznacza to, że podstawowym obowiązkiem organu orzekającego jest sprawdzenie spełnienia wymogów formalnych przez wniosek *inwestora* i ustalenie, że lokalizacja inwestycji, obejmująca również wywłaszczenie i wprowadzenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości, uzasadniona jest konkretną potrzebą związaną z realizacją celu publicznego, z czego wywiązał się Wojewoda Pomorski w niniejszej w sprawie.

Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 19 kwietnia 2017 r., sygn. akt II OSK 2115/15, wyraził pogląd że „słuszny interes strony” nie jest pojęciem tożsamym ze „słusznym interesem obywateli”, o którym mowa w art. 7 *kpa*. Interes indywidualny strony z reguły nie pokrywa się z interesem społecznym i interesami innych stron postępowania, jak ma to miejsce w sprawach m.in. z zakresu *ustawy o transporcie kolejowym*. 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”. 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 (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie   
z dnia 20 listopada 2019 r., sygn. akt IV SA/Wa 1432/19, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W rozpoznawanej sprawie interes ogólny (publiczny) jest 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. Z akt sprawy, w tym wyjaśnień przedłożonych przez *inwestora* na etapie postępowania odwoławczego w piśmie z dnia 25 lipca 2022 r., znak: IRRK2/7/1.2234.3.2021.IRE-01831-I.4, wynika, iż budowa drugiego toru szlakowego   
na całej długości linii kolejowej nr 201 (tzw. magistrali węglowej wybudowanej w latach   
30-tych XX wieku) i jej elektryfikacja wraz z rozbudową istniejących stacji kolejowych   
są jedyną szansą upłynnienia ruchu kolejowego, skrócenia czasu przejazdu i zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów pasażerskich. W przypadku ruchu towarowego pozwoli to na sprawne przewozy ładunków do i z portu morskiego Gdynia na południe kraju i dalej do Czech, Austrii i Słowacji. Istniejący ciąg średnicowy przez Trójmiasto jest obecnie na granicy swojej przepustowości. Rosnąca liczba mieszkańców, studentów   
i pracowników wymaga coraz większej liczby pociągów dowożących pasażerów   
z różnych części województwa. Przepustowość dla pociągów towarowych wyczerpuje się, a zgodnie z prognozami portowymi i planami inwestycyjnymi portów przeładunki będą dalej rosnąć. *Inwestor* wskazał, iż odstąpienie od tej inwestycji byłoby szkodliwe dla gospodarki i całego społeczeństwa, nie tylko ze względu na poniesione przez państwo wydatki, ale również spadek konkurencyjności polskich portów morskich, a tym samym zachwianie jednego z najważniejszych filarów gospodarki RP.

Nie można zgodzić się także z zarzutem Pana A. S. dotyczącym naruszenia art. 8 *kpa*.

Z zasady wyrażonej w art. 8 *kpa* wynika wymóg praworządnego i sprawiedliwego prowadzenia postępowania i rozstrzygnięcia sprawy przez organ administracji publicznej, co jest zasadniczą treścią zasady praworządności. Tylko postępowanie odpowiadające takim wymogom i rozstrzygnięcia wydane w wyniku postępowania tak ukształtowanego mogą wzbudzać zaufanie obywateli do organów administracji publicznej nawet wtedy, gdy decyzje administracyjne nie uwzględniają ich żądań (zob. A. Wróbel, Komentarz   
do art. 8 Kodeksu postępowania administracyjnego, Lex/el.). W omawianej sprawie natomiast organ I instancji - w zakresie dotyczącym interesu prawnego odwołującego   
- uczynił zadość zarówno przepisom prawa materialnego, jak również procesowego,   
co jest jednoznaczne z tym, iż *decyzja Wojewody Pomorskiego* została wydana   
z poszanowaniem zasady pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa.

Na uwzględnienie nie zasługuje zarzut Pana A. S. dotyczący naruszenia art. 75 § 1 *kpa*.

Zgodnie z art. 75 § 1 *kpa*, jako dowód należy dopuścić wszystko, co może przyczynić się do wyjaśnienia sprawy, a nie jest sprzeczne z prawem. W szczególności dowodem mogą być dokumenty, zeznania świadków, opinie biegłych oraz oględziny. To, czy dany dowód zostanie przeprowadzony, zależy od przydatności tego dowodu dla wyjaśnienia okoliczności sprawy, co do których organ miał wątpliwości. Szeroki zakres środków dowodowych możliwych do przeprowadzenia w sprawie na podstawie art. 75 *kpa* nie powoduje konieczności ich przeprowadzenia, jeśli dana okoliczność została już wyjaśniona w oparciu o inny dowód i nie został on podważony (wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12 i z dnia 29 marca 2017 r., sygn. akt II OSK 1936/15). W piśmiennictwie przyjmuje się, że ocena, czy przedmiotem dowodu jest okoliczność mająca znaczenie dla sprawy, należy do uznania organu, który jest jednakże związany w tej mierze przepisami prawa materialnego stanowiącymi podstawę rozstrzygnięcia (por. B. Adamiak (w:) Komentarz, Kodeks postępowania administracyjnego, Legalis).

W omawianej sprawie wskazać należy, że wszystkie okoliczności mające znaczenie dla sprawy - w zakresie dotyczącym interesu prawnego skarżącego - zostały przez Wojewodę Pomorskiego ustalone w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy i nie było konieczności podejmowania dodatkowych czynności dowodowych.

Odnosząc się do podnoszonych zarzutów Pana A. S. dotyczących finansowania rzeczonej inwestycji ze środków unijnych (<<manipulacja i przestępstwo urzędnicze przeciw dokumentom popełnionym przez pracowników PK PLK S.A. podczas próby wyłudzenia środków z funduszy unijnych na realizację projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto etap I” odcinek linii kolejowej 201 pomiędzy Kościerzyną a Gdynią>>), wskazać należy, iż Minister nie jest organem uprawnionym do badania sposobu finansowania przedsięwzięcia polegającego na budowie linii kolejowej. Wydając decyzję w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej organ orzekający dokonuje jedynie oceny prawnej dopuszczalności lokalizacji tej inwestycji we wnioskowanym miejscu. Minister bada jedynie zgodność z prawem *decyzji Wojewody Pomorskiego* i postępowania przeprowadzonego przez organ pierwszej instancji, nie zaś zagadnień dotyczących sposobu finasowania inwestycji, czy też gospodarności i rzetelności *inwestora*.

Na uwzględnienie nie zasługuje zarzut Pana M. S. dotyczący naruszenia art. 17 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o ochronie przyrody*”, w związku z § 3 pkt   
7 uchwały Nr 147/VII/11 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 27 kwietnia   
2011 r. w sprawie Kaszubskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. 2011.66.1462).

Na wstępie zaznaczyć nalży, że linia kolejowa nr 201 na terenie Gminy Stężyca istnieje od 1930 r. Obecny projekt torowiska linii kolejowej nr 201 zasadniczo przebiega   
w istniejącym śladzie bądź z niewielkimi odchyleniami od istniejącego toru   
i przebiega w większości po zewnętrznej granicy Kaszubskiego Parku Krajobrazowego, który został utworzony znacznie później.

Zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 7 *ustawy o ochronie przyrody*, w parku krajobrazowym mogą być wprowadzone zakazy, w szczególności budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych naturalnych zbiorników wodnych oraz w zasięgu lustra wody w sztucznych zbiornikach wodnych usytuowanych na wodach płynących przy normalnym poziomie piętrzenia określonym w pozwoleniu wodnoprawnym, o którym mowa w art. 389 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne – z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej.

Podkreślenia wymaga, iż od powyższej zasady przewidziano wyjątki zawarte w art. 17 ust. 2 pkt 1-4 *ustawy o ochronie przyrody*. Na gruncie niniejszej sprawy zastosowanie będzie miał wyjątek przewidziany w pkt 4*,* w myśl którego zakazy, o których mowa w art. 17 ust. 1-1b *ustawy o ochronie przyrody,* nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu   
i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 977, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*”.

Zgodnie z art. 2 pkt 5 *ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,* przez inwestycje celu publicznego należy rozumieć działania o znaczeniu lokalnym (gminnym)   
i ponadlokalnym (powiatowym, wojewódzkim i krajowym), a także krajowym (obejmującym również inwestycje międzynarodowe i ponadregionalne), oraz metropolitalnym (obejmującym obszar metropolitalny) bez względu na status podmiotu podejmującego te działania oraz źródła ich finansowania, stanowiące realizację celów,   
o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 344, z późn.zm.), zwanej dalej „*ugn*”. W myśl art. 6 pkt 1a *ugn*, celem publicznym jest wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie.

Mając na uwadze powyższe, wskazać należy, iż przedmiotowa inwestycja w zakresie ustalenia lokalizacji linii kolejowej pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” – Odcinek A: linia kolejowa nr 201 od km 145,848 do km 156,368, jest inwestycją celu publicznego i w konsekwencji nie będzie miał w stosunku do niej zastosowania zakaz ujęty w art. 17 ust. 1 pkt 7 *ustawy o ochronie przyrody*,   
na który powołuje się skarżący.

Odnośnie podnoszonego przez Pana M. S. zarzutu dotyczącego przebudowy kanalizacji sanitarnej zlokalizowanej na jego działkach, przypomnieć należy, iż skonkretyzowane rozwiązania techniczne są analizowane i oceniane przez organ w postępowaniu dotyczącym udzielenia pozwolenia na budowę, na podstawie opracowanego przez *inwestora* projektu budowlanego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 23 kwietnia 2021 r., sygn. akt IV SA/Wa 2275/20, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Niezależnie od powyższego, *inwestor* w ww. piśmie z dnia 25 lipca 2022 r. wskazał,   
iż w rejonie działek skarżącego, tj. od km 154+300 do km 156+100, znajdują się sieci kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej i tłocznej, których gestorami są m.in. PGE Energia Ciepła S.A., Państwo M. i M. S. Zinwentaryzowano również przewody, których właściciela nie udało się ustalić nawet we współpracy z Gminnym Przedsiębiorstwem Komunalnym Sp. z o.o. w Stężycy. *Inwestor* wyjaśnił, iż przebudowy sieci kanalizacyjnych zostały wykonane w oparciu o mapę do celów projektowych (pozyskaną z Powiatowego Ośrodka Geodezji i Kartografii w Kartuzach) oraz wywiady branżowe przekazane przez gestorów. *Inwestor* wskazał, iż projektant zaprojektował przebudowę sieci zgodnie   
z materiałami przekazanymi przez Pana M. S. i posiadaną wiedzą techniczną oraz na podstawie mapy do celów projektowych. Rurociąg tłoczny po północnej stronie torów został uzgodniony przez spółkę PGE Energia Ciepła S.A. *Inwestor* podkreślił także, wykonawca dokumentacji projektowej uzyskał również uzgodnienie od Gminnego Przedsiębiorstwa Komunalnego Sp. z o.o. w Stężycy.

Za chybione należy uznać zarzuty Gminy Stężyca:

1. dotyczące nieuwzględnienia w niezbędnym zakresie wymagań ochrony interesów osób trzecich, poprzez pominięcie konieczności ochrony interesów mieszkańców Gminy (w szczególności mieszkańców nieruchomości położonych wzdłuż linii kolejowej), właścicieli nieruchomości letniskowych położonych na terenie Gminy, przedsiębiorców (w szczególności właścicieli ośrodków wypoczynkowych położonych na terenie Gminy wzdłuż linii kolejowej),
2. wydania decyzji lokalizacyjnej „rzutującej i mającej bezpośredni wpływ   
   na rozwiązania z zakresu układu komunikacyjnego oraz sieć dróg gminnych publicznych bez wykazania przez wnioskodawcę, że na skutek lokalizacji inwestycji oraz jej realizacji mieszkańcy Gminy oraz osoby korzystające z dróg nie zostaną pozbawieni dostępu do drogi publicznej i to mimo negatywnego zaopiniowania rozwiązań komunikacyjnych przez zarządcę dróg oraz mimo nieprzedstawienia przez wnioskodawcę porozumienia, o którym mowa w art. 9ag ustawy o transporcie kolejowym”.

Jak już to zostało wskazane powyżej w niniejsze decyzji, jednostkom samorządu terytorialnego przysługują procesowe formy kwestionowania wydanych rozstrzygnięć administracyjnych dotyczących ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej, ale tylko w stosunku do tych ustaleń, które będą naruszały interes prawny tych jednostek, wynikający z przysługiwania prawa własności do nieruchomości objętych lokalizacją projektowanej inwestycji. Sam fakt reprezentowania interesu publicznego lub społecznego społeczności lokalnej nie uprawnia Gminy Stężyca do kwestionowania *decyzji Wojewody Pomorskiego* dotyczącej inwestycji liniowej w dalszej części niż ta, która wiąże się z przysługującym Gminie Stężyca prawem własności do nieruchomości objętych tą decyzją.

Podkreślenia 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.

Tymczasem Gmina Stężyca powołuje się jedynie na interes faktyczny dotyczący jej subiektywnego przekonania odnośnie negatywnego wpływu inwestycji na nieruchomości gminne oraz nieruchomości mieszkańców gminy (w tym ich wartość),   
w szczególności nieruchomości położone w sąsiedztwie linii kolejowej. Tak sformułowany interes faktyczny skarżącej Gminy jest analogiczny z interesem każdej osoby lub podmiotu gospodarczego, na których funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ przedmiotowa inwestycja. W praktyce nie istnieją bowiem przedsięwzięcia niemające żadnego wpływu na otoczenie. Interes faktyczny, który można nawet racjonalnie uzasadnić, nie stanowi podstawy skutecznego żądania stosownych czynności od organu administracji. Tak samo podnoszona kwestia negatywnego wpływu inwestycji kolejowej na ośrodki wypoczynkowe jest subiektywną oceną skarżącej Gminy. Uznanie że ochronie przewidzianej w powołanym powyżej przepisie podlegać winien interes faktyczny osób trzecich, mogłoby prowadzić   
do paraliżu inwestycji związanych z realizacją budowy linii kolejowych, nie zaś   
do zapewnienia poszanowania praw które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją.

Według Ministra, ochrona interesów osób trzecich w procesie inwestycyjnym nie może prowadzić do sytuacji, w której to osoby trzecie, a nie inwestorzy decydować będą   
o wybudowaniu obiektów budowlanych, miejscu posadowienia takich obiektów, rodzaju obiektu budowlanego i to nawet z naruszeniem ogólnego interesu społecznego. Nie można dopuścić do sytuacji, w której uprawnienia właściciela nieruchomości całkowicie ograniczają uprawnienia *inwestora*.

Zaznaczenia wymaga, 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 lub innych podmiotów, 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.

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).

W postępowaniu w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, zarówno Wojewoda Pomorski, jak i Minister, badają zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw   
dla podmiotów objętych tą decyzją. Nieuniknione jest to, że realizacja inwestycji kolejowych może stwarzać określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości znajdujących się w obszarze inwestycji. Z samej bowiem istoty przedsięwzięcia kolejowego, 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. Nie oznacza to jednak,   
że taka decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest wadliwa. Podkreślenia wymaga,   
iż organ wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nie jest kompetentny   
do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*. Obowiązkiem organu administracji jest jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym. (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 IV SA/Wa 785/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Ocena decyzji w aspekcie poszanowania uzasadnionych interesów osób trzecich wymaga uwzględnienia, 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). Nie zamyka to jednak stronom (w tym Gminie Stężyca) prawa   
do dochodzenia ochrony naruszonych, w ich ocenie, dóbr w postępowaniu przed sądami powszechnymi w drodze ewentualnych roszczeń cywilnoprawnych. Jeżeli bowiem Gmina Stężyca uważa, że w wyniku przedmiotowej inwestycji kolejowej i przyjętych przez *inwestora* rozwiązań lokalizacyjnych doznała 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 linii kolejowej ma charakter interesu faktycznego, a więc takiego, który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej.

Gmina Stężyca w odwołaniu nie wskazała żadnej konkretnej lokalizacji „zbyt bliskiego usytuowania torów kolejowych w stosunku do budynków mieszkalnych”. Nie mniej należy stwierdzić, że linia kolejowa na terenie Gminy Stężyca istnieje od 1930 r. Istniejąca zabudowa położona w sąsiedztwie z linią kolejowa nr 201 w większości powstała później. Obecny projekt przebudowy linii kolejowej zakłada rozszerzenie układu torowego   
o drugi tor, jednakże zasadniczo projektowana linia kolejowa nadal przebiega   
w istniejącym śladzie bądź z niewielkimi odchyleniami sięgającymi 4-6 metrów   
w stosunku do istniejącego toru. Z wyjaśnień *inwestora* wynika, iż większe odchylenie torowiska występuje w trzech lokalizacjach gdzie nie ma zabudowy. Gmina Stężyca nie wskazała także żadnego konkretnego przypadku pozbawienia dostępu do dróg publicznych oraz tego, że to pozbawianie dostępu do drogi publicznej dotyczy nieruchomości będącej jej własnością. Natomiast po analizie akt sprawy Minister nie stwierdził, aby nieruchomości będące własnością Gminy Stężyca zostały pozbawione dostępu do drogi publicznej w wyniku wydania *decyzji Wojewody Pomorskiego*.

O wadliwości *decyzji Wojewody Pomorskiego* nie świadczy także zarzut Gminy Stężyca dotyczący nieprzedstawienia przez *inwestora* porozumienia, o którym mowa w art. 9ag *ustawy o transporcie kolejowym*.

Zgodnie z art. 9ag ust. 1 i ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym* (w brzemieniu właściwym na dzień złożenia przez *inwestora* wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji w zakresie linii kolejowej), zadanie polegające na przebudowie lub budowie drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego w zakresie wynikającym   
z konieczności ich dostosowania do inwestycji dotyczących linii kolejowych realizowane jest przez PLK S.A. albo właściwą jednostkę samorządu terytorialnego na podstawie porozumienia z właściwym zarządcą drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego,   
w którym określa się w szczególności termin przejęcia obowiązku utrzymania drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego przez właściwego zarządcę (ust. 1). Zadanie,   
o którym mowa w ust. 1, może realizować właściwy zarządca drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego, w trybie określonym w przepisach odrębnych, na koszt PLK S.A. lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego na podstawie porozumienia, które określa w szczególności warunki finansowania zadania przez PLK S.A. albo właściwą jednostkę samorządu terytorialnego (ust. 2).

Z uzasadnienia do ustawy z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2020 r. poz. 462), wynika,   
iż: „dodawany art. 9ag w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym ma na celu uregulowanie problemów dotyczących utrzymania infrastruktury drogowej zrealizowanej w ramach inwestycji dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej.”.

Wskazać należy, iż ustawodawca nie przewidział, określając w art. 9o ust. 3 *ustawy   
o transporcie kolejowym* elementy przedmiotowo istotne wniosku o wydanie decyzji   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, konieczności załączenia przez *inwestora* porozumienia, o którym mowa w art. 9ag ust. 1 i ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*. Stosownie zaś 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.

Natomiast wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko (w tym Kaszubski Park Krajobrazowy oraz obszar Natura 2000) i ludzi zostały przeanalizowane w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonym w I instancji przez RDOŚ w Gdańsku i zakończonym *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ* oraz prowadzonym w II instancji przez GDOŚ i zakończonym *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ.*

Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 11 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – wydawanej na podstawie *ustawy o transporcie kolejowym*. Należy przy tym podkreślić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia ma charakter sui generis „rozstrzygnięcia wstępnego” względem ewentualnego przyszłego ustalenia lokalizacji konkretnego przedsięwzięcia i pełni ona względem niego w istocie funkcję prejudycjalną.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest, co do zasady, pierwszą decyzją,   
o wydanie której występuje inwestor przed rozpoczęciem planowanego przedsięwzięcia (inwestycji). Wynika to z konieczności objęcia rozstrzygnięciem decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach dopuszczalności usytuowania danego przedsięwzięcia z punktu widzenia ochrony zasobów środowiska, zdrowia ludzi   
i ewentualnemu przeciwdziałania negatywnym oddziaływaniom. Decyzja   
o środowiskowych uwarunkowaniach i następcza decyzja lokalizacyjna są wydawane   
na podstawie różnych aktów prawnych, w ramach odrębnych procedur, przez różne organy i w konsekwencji spełniają różne cele. Żadna z tych decyzji nie zastępuje drugiej. Podmiot, który chce zrealizować określone przedsięwzięcie ma obowiązek uzyskać obie decyzje. Każda z tych decyzji dotyczy innych aspektów planowanej inwestycji.

Zatem zagadnienia związane z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia   
na klimat akustyczny, środowisko i ludzi było elementem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto, w postępowaniu środowiskowym przyjęto wariant przebiegu rzeczonej inwestycji. Natomiast organy architektoniczno-budowlane, za które w niniejszej spawie należy uznać zarówno Wojewodę Pomorskiego, jak i Ministra*,* nie mogą decydować w sposób dowolny   
o lokalizacji ekranów akustycznych i innych urządzeń służących ochronie środowiska, jeśli taki obowiązek nie wynika z wydanych dla inwestycji uzgodnień środowiskowych, jak również na etapie postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie bada się już innych wariantów lokalizacyjnych przeprowadzenia inwestycji liniowej.

Z akt sprawy wynika, iż Gmina Stężyca wnosiła uwagi w toku postępowania środowiskowego prowadzonego przez RDOŚ w Gdańsku, jak również wniosła odwołanie do GDOŚ od *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*. Na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach postępowania środowiskowego określono oddziaływania   
i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Przeprowadzone analizy pozwoliły na zaproponowanie środków zapobiegawczych   
i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania (określonych w obu   
ww. decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach). Podnieść również należy, iż organy orzekające o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie są właściwe do oceny prawidłowości postępowania zakończonego wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i samej decyzji.

Za niezasadny należy uznać zarzut Gminy Stężyca dotyczący pominięcia przez Wojewodę Pomorskiego braku pozytywnego zaopiniowania przez Wójta Gminy Stężyca (jako właściwego zarządcy drogi) rozwiązań drogowych, w szczególności pominięcia propozycji przeprowadzenia linii kolejowej w tunelu.

Zgodnie z art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. i *ustawy o transporcie kolejowym*, wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera opinię właściwego zarządcy drogi publicznej - w odniesieniu do drogi publicznej, która krzyżuje się z linią kolejową.   
Do wniosku *inwestor* załączył pismo Wójta Gminy Stężyca z dnia 16 października   
2020 r., znak: WG.7031.338.2019.JR, wydane na podstawie art. 9o ust. 3 pkt 4 lit.   
i *ustawy o transporcie kolejowym*, opiniujące negatywnie inwestycję. Jednakże, jak już to zostało szerzej wyjaśnione w niniejszej decyzji, opinia nie wiąże *inwestora* co do kształtu i sposobu realizacji inwestycji, jak również nie ma wiążącego charakteru w stosunku   
do organów orzekających w sprawie. Przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* wskazują na konieczność spełnienia wymogu formalnego w postaci dołączenia do wniosku wymaganej opinii (niezależnie od jej treści), nie wskazują natomiast, że dla wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej niezbędne jest uzyskanie pozytywnych stanowisk organów opiniujących.

Niezależnie od powyższego, jedynie na marginesie wskazać można, iż w piśmie z dnia   
25 lipca 2022 r., znak: IRRK2/7/1.2234.3.2021.IRE-01831-I.4, *inwestor* wyjaśnił,   
iż przeanalizował opinię Wójta Gminy Stężyca jednakże wprowadzenie oczekiwań   
w postaci budowy linii kolejowych w tunelach było niemożliwe do realizacji. *Inwestor* podał, iż wskazana propozycja budowy linii kolejowej w tunelu nie posiadała żadnego uzasadnienia technicznego ani ekonomicznego a ze względu na bliskość jezior, a tym samym problemy z wodami gruntowymi, stała w sprzeczności z zakresem inwestycji określonym w decyzji w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji.

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji został ustalony prawidłowo. Organ uznał racje przemawiające za ustaloną lokalizacją, które *inwestor* przedstawił w dokumentacji przedłożonej w trakcie postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji przedmiotowej inwestycji w zakresie linii kolejowej.

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. 1634, z pózn. 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** – mapa z projektem podziału działku nr 160/2, z obrębu 0012 Potuły,

**Nr 2.1-2.2** – rysunki nr P224-WL-PZT-00-000-2003 i nr P224-WL-PZT-00-000-2004 mapy w skali 1:1000 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej.