Znak sprawy: DLI-III.7620.25.2022.KS.10 (DLI-II.KS)

Warszawa, 6 lipca 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. 602, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o transporcie kolejowym*”, po rozpatrzeniu odwołań Pani A. W. i Pana J. W. oraz Pani H. S. i Pana Z. S. od decyzji Wojewody Lubelskiego z dnia 28 marca 2022 r., znak: IF-II.747.67.2021, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji inwestycji pn.: „Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol – Brześć, Etap 1 – Rozbudowa układu torów o prześwicie   
1520 mm stacji Terespol” polegającej na budowie stacji Terespol Szerokotorowy wzdłuż linii kolejowej nr 60 Kobylany – Terespol (SZ) od km 205+128 do km 208+895 wraz   
z przebudową sieci branżowych na Stacji Kobylany i Stacji Terespol,

1. **Uchylam**,w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 13,   
   w wierszach od 14 do 19, licząc od góry strony, zapis:

„**Ustanawiam służebność drogi koniecznej na drodze niepublicznej, dojazdowej   
do Stacji Terespol Szerokotorowy przebiegającej równolegle do istniejącej drogi krajowej nr 2 dla działek nr ewidencyjny: 411/2, 412/2, 413/2, 414/2, 415/2, 416/2, 417/2, 418/2, 419/2, 420/2, 421/2, 422/2, 423/2, 424/2, 425/2, 426/2, 427/2, 428/2, 429/2, 430/2, 431/2, 432/2, 433/2, 434/2, 435/2, 436/2, 437/2, 438/2   
i 439/2 z obrębu Polatycze gmina Terespol.**”,

**i orzekam w tym zakresie**,poprzez ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji,   
w miejscu uchylenia, na stronie 13, nowego zapisu:

„**W celu realizacji wymagania dotyczącego zapewnienia dostępu do drogi publicznej, działając na podstawie art. 120 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r.   
o gospodarce nieruchomościami w związku z art. 9ad ust. 1 ustawy z dnia   
28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ustalam służebność przejazdu   
i przechodu, zgodnie z poniższą tabelą:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Numer działki, na rzecz której ustala się służebność przejazdu  i przechodu** | **Numery** **działek, przez które ustanawia się służebność przejazdu i przechodu** |
| **Gmina Terespol, obręb 0022 Polatycze** | |
| 411/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1 |
| 412/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1 |
| 413/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1 |
| 414/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1 |
| 415/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1 |
| 416/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1 |
| 417/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1 |
| 418/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1 |
| 419/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1 |
| 420/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1 |
| 421/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1 |
| 422/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1 |
| 423/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1 |
| 424/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1 |
| 425/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1 |
| 426/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1 |
| 427/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1 |
| 428/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1 |
| 429/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1 |
| 430/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1 |
| 431/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1 |
| 432/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1, 432/1, 433/1, 434/1 |
| 433/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1, 432/1, 433/1, 434/1 |
| 434/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1, 432/1, 433/1, 434/1 |
| 435/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1, 432/1, 433/1, 434/1, 435/1, 436/1, 437/1 |
| 436/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1, 432/1, 433/1, 434/1, 435/1, 436/1, 437/1 |
| 437/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1, 432/1, 433/1, 434/1, 435/1, 436/1, 437/1 |
| 438/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1, 432/1, 433/1, 434/1, 435/1, 436/1, 437/1, 438/1, 439/1 |
| 439/2 | 281/2, 282/2, 283/2, 410/1, 411/1, 412/1, 413/1, 414/1, 415/1, 416/1, 417/1, 418/1, 419/1, 420/1, 421/1, 422/1, 423/1, 424/1, 425/1, 426/1, 427/1, 428/1, 429/1, 430/1, 431/1, 432/1, 433/1, 434/1, 435/1, 436/1, 437/1, 438/1, 439/1 |

Służebność przejazdu i przechodu, ustanowiona na ww. działkach, obejmuje całą powierzchnię tych nieruchomości. Wszelkie koszty ustanowienia ww. służebności przejazdu i przechodu obciążają spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą   
w Warszawie.”,

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

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 30 lipca 2021 r., skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, wystąpiła do Wojewody Lubelskiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla zadania pn.: „Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol – Brześć, Etap 1 – Rozbudowa układu torów o prześwicie 1520 mm stacji Terespol” polegającej na budowie stacji Terespol Szerokotorowy wzdłuż linii kolejowej nr 60 Kobylany – Terespol (SZ) od km 205+128 do km 208+895 wraz z przebudową sieci branżowych na Stacji Kobylany i Stacji Terespol. *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Lubelski wydał   
w dniu 28 marca 2022 r. decyzję, znak: IF-II.747.67.2021, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej pn.: „Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol – Brześć, Etap 1   
– Rozbudowa układu torów o prześwicie 1520 mm stacji Terespol” polegającej   
na budowie stacji Terespol Szerokotorowy wzdłuż linii kolejowej nr 60 Kobylany   
– Terespol (SZ) od km 205+128 do km 208+895 wraz z przebudową sieci branżowych na Stacji Kobylany i Stacji Terespol, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Lubelskiego”*, oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

*Decyzja Wojewody Lubelskiego* została następnie sprostowana postanowieniem Wojewody Lubelskiego z dnia 12 kwietnia 2022 r., znak: IF-II.747.67-aa.2021,   
z uwagi na występującą w treści decyzji oczywistą omyłkę pisarską.

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

* Pani A. W. i Pan J. W. pismem z dnia 19 kwietnia 2022 r., [nadanym w tym samym dniu 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*”],
* Pani H. S. i Pan Z. S. pismem z dnia 18 kwietnia 2022 r. (nadanym w dniu 19 kwietnia 2022 r. w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*), uzupełnionym pismem z dnia 1 czerwca 2022 r.

W ww. odwołaniach, wniesionych w terminie, skarżące strony podniosły zarzuty   
w sprawie *decyzji Wojewody Lubelskiego*, 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 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 art. 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 Lubelskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty skarżących stron.

Stosownie do art. 9o ust. 1 pkt 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem   
do Wojewody Lubelskiego 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 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 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), zwanej dalej „*ustawą o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie*”, *inwestor* dołączył także do wniosku decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 18 sierpnia 2020 r., znak: WOOŚ.420.215.2019.KPR, zwaną dalej „*decyzją RDOŚ*”, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol – Brześć, Etap 1 – Rozbudowa układu torów o prześwicie 1520 mm stacji Terespol”.

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 odwoławczy poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Lubelskiego postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje. W ocenie *Ministra*, Wojewoda Lubelski poinformował strony o wszczętym postepowaniu, 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.

Zgodnie z art. 9o ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, Wojewoda Lubelski, pismem   
z dnia 20 stycznia 2022 r., znak: IF-II.747.67-m.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 Lubelskim wniesiono uwagi i zastrzeżenia dotyczące przedmiotowej inwestycji, które organ I instancji przesłał *inwestorow*i w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez strony postępowania.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Lubelski wydał w dniu 28 marca 2022 r. decyzję o ustaleniu lokalizacji   
ww. inwestycji w zakresie linii kolejowej. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Lubelski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji, mając   
na uwadze stanowisko przedstawione przez *inwestora*, odniósł się do uwag wniesionych w trakcie postępowania.

Kontrolowana *decyzja Wojewody Lubelskiego* (z zastrzeżeniem uchybienia, o którym 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 Lubelskiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 9q ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym* – terminu wydania nieruchomości na 30 dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej. Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez *inwestora* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zgodnie z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, Wojewoda Lubelski doręczył   
ww. decyzję wnioskodawcy oraz wysłał zawiadomienie z dnia 30 marca 2022 r., znak:   
IF-II.747.67-y.2021, 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.

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.

Wyjaśnienia wymaga, iż w sytuacji, gdy na skutek nabycia przez Skarb Państwa albo właściwą jednostkę samorządu terytorialnego nieruchomości bądź jej części   
na podstawie decyzji, o której mowa w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowy*   
(tj. decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej), właściciel nieruchomości (użytkownik wieczysty) zostaje pozbawiony dostępu do drogi publicznej, odpowiednie zastosowanie – z mocy art. 9ad ust. 1 *ustawy transporcie kolejowym* – znajduje art. 120 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 344), zwanej dalej „*ugn*”, normujący ustanowienie niezbędnych służebności [por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 lipca 2012 r., sygn. akt II OSK 1245/12, oraz wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 339/13   
i z dnia 5 grudnia 2019 r., sygn. akt II OSK 1145/18, zapadłe na gruncie ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji   
w zakresie lotnisk użytku publicznego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 979) i 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 mające analogiczne zastosowanie w przedmiotowych kwestiach również na gruncie szczególnych uregulowań *ustawy o transporcie kolejowym*].

Z powyższego wynika, iż to już na etapie wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej należy zapewnić dostęp do drogi publicznej, np. poprzez ustanowienie niezbędnych służebności. Ustawowy wymóg zapewnienia dostępu do drogi publicznej działce, która w wyniku wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej traci taki dostęp, mieści się bowiem w normatywnym zakresie art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy   
o transporcie kolejowym*, stanowiącym o obowiązku zamieszczania przez organ w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich, którym w rozpatrywanej sprawie jest określenie prawnego sposobu zapewnienia ww. działkom dostępu do drogi publicznej, skoro już w wyniku wydania decyzji tracą one taki dostęp. Właściwa ochrona interesu podmiotów, które w wyniku wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej tracą dostęp do drogi publicznej, wymaga, aby w decyzji lokalizacyjnej zawarte były postanowienia o ustanowieniu służebności drogowej, zgodnie z art. 120 *ugn* w związku z art. 9ad ust. 1 *ustawy   
o transporcie kolejowym*.

Wskazany przepis *ugn* stanowi, że jeżeli zachodzi potrzeba zapobieżenia niebezpieczeństwu, wystąpieniu szkody lub niedogodnościom, jakie mogą powstać dla właścicieli albo użytkowników wieczystych nieruchomości sąsiednich wskutek wywłaszczenia lub innego niż dotychczas zagospodarowania wywłaszczonej nieruchomości, w decyzji o wywłaszczeniu ustanawia się niezbędne służebności.

Po dokonaniu analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego *Minister* stwierdził, iż w pkt V, na stronie 13 zaskarżonego rozstrzygnięcia, Wojewoda Lubelski ustanowił co prawda służebność drogi koniecznej na drodze niepublicznej, dojazdowej do Stacji Terespol Szerokotorowy, przebiegającej równolegle do istniejącej drogi krajowej nr 2, dla działek nr: 411/2, 412/2, 413/2, 414/2, 415/2, 416/2, 417/2, 418/2, 419/2, 420/2, 421/2, 422/2, 423/2, 424/2, 425/2, 426/2, 427/2, 428/2, 429/2, 430/2, 431/2, 432/2, 433/2, 434/2, 435/2, 436/2, 437/2, 438/2 i 439/2, z obrębu   
0022 Polatycze (powstałych po podziale zatwierdzonym *decyzją Wojewody Lubelskiego*), jednak nie dokonał szczegółowego określenia jej przebiegu, z uwzględnieniem wymogów określonych w art. 93 ust. 3 *ugn*, poprzez wskazanie numerów ewidencyjnych poszczególnych nieruchomości, na których nastąpić ma ustanowienie ww. służebności.

Ponadto, jak wynika z dokonanej przez organ odwoławczy analizy mapy z projektem podziału nieruchomości, oznaczonej jako załącznik nr 14 do *decyzji Wojewody Lubelskiego* – brak jest na niej wrysowanego przebiegu planowanej służebności. W związku   
z powyższym, pismem z dnia 27 października 2022 r., znak: DLI-III.7620.25.2022.KS.5, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do szczegółowego określenia przebiegu służebności przejazdu i przechodu, w celu zapewnienia dostępu do drogi publicznej (drogi krajowej nr 2) ww. działkom, oraz do przedłożenia po 4 egzemplarze mapy   
do celów prawnych, sporządzonej przez uprawnionego geodetę, przedstawiającej zakres służebności gruntowej przejazdu i przechodu dla ww. działek.

W piśmie z dnia 15 listopada 2022 r., znak: IRRK1/16/2.2234.7.2022/IRE-02153-I.7 (stanowiącym odpowiedź na ww. wezwanie organu odwoławczego), *inwestor* przedstawił tabelę z numerami działek, obrazującą szczegółowy przebieg służebności przejazdu   
i przechodu dla działek nr: 411/2, 412/2, 413/2, 414/2, 415/2, 416/2, 417/2, 418/2, 419/2, 420/2, 421/2, 422/2, 423/2, 424/2, 425/2, 426/2, 427/2, 428/2, 429/2, 430/2, 431/2, 432/2, 433/2, 434/2, 435/2, 436/2, 437/2, 438/2 i 439/2, z obrębu   
0022 Polatycze. W ww. piśmie *inwestor* wyjaśnił jednocześnie, że wskazane w ww. tabeli nieruchomości przez które ustanawia się służebność przejazdu i przechodu dla   
ww. działek, będą w całości obciążone służebnością drogi koniecznej, w związku z czym, sporządzenie dodatkowych map do celów prawnych z zakresem przebiegu służebności jest niezasadne.

Mając na uwadze powyższe, działając na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa, Minister* orzekł   
o ustanowieniu służebności przejazdu i przechodu na rzecz wskazanych   
w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji działek, poprzez określenie konkretnych działek przez które ustanawia się rzeczoną służebność. Uwzględniono przy tym, iż koszty związane z ustanowieniem służebności powinien ponieść *inwestor*. Powyższe wynika   
z faktu, iż to w wyniku działań *inwestora* związanych z wytyczeniem lokalizacji inwestycji dochodzi do ingerencji w konstytucyjnie chronione prawo własności poprzez przejęcie części gruntu pod inwestycję celu publicznego, co powoduje w niektórych przypadkach, iż nieruchomość traci dostęp do drogi publicznej. Skutkuje to koniecznością zapewnienia takiej działce dostępu do drogi publicznej w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. A zatem koszty ustanowienia służebności drogi koniecznej nie mogą obciążać właściciela działki, dla której taka służebność jest ustanawiana, bowiem to nie w wyniku jego działań nieruchomość utraciła dostęp do drogi publicznej.

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

Rozpatrując odwołania skarżących stron, w pierwszej kolejności wskazać należy,   
że zarówno Wojewoda Lubelski 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 *specustawy* *drogowej*, 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, pismem z dnia 19 maja 2022 r., znak: DLI-III.7620.25.2022.KS.1, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień dotyczących przedmiotowej inwestycji kolejowej poruszonych przez skarżących   
w odwołaniach.

*Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, w piśmie z dnia 6 czerwca   
2022 r., znak: IRRK1/16/2.2234.7.2022/IRE-02153-I.4, ustosunkował się do zarzutów podniesionych przez skarżące strony wskazując, iż w jego ocenie nie zasługują one   
na uwzględnienie. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu   
o art. 9 i art. 10 *kpa*, przesłał skarżącym, zawiadamiając o prawie wypowiedzenia się   
co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przeglądania akt sprawy. W trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego Pani   
A. W. i Pan J. W. odnieśli się do stanowiska *inwestora,* nie zgadzając się z argumentacją *inwestora* odnośnie przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych.

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

Za niezasadny należy uznać podniesiony przez Panią A. W. i Pana J. W. w odwołaniu zarzut naruszenia art. 7 w związku z art. 77 w zw. z art. 80 w związku z art. 107 § 3 *kpa*, poprzez niepodjęcie wszelkich niezbędnych kroków do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego sprawy, oraz błędną ocenę zgromadzonego w aktach sprawy materiału dowodowego.

W ocenie organu II instancji, w zakresie interesu prawnego skarżących organ I instancji przeprowadził postępowanie w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej w sposób rzetelny, zgodny z wymogami *kpa*, wystarczający do wydania prawidłowego rozstrzygnięcia, czyniąc tym samym zadość  
art. 7, art. 77 i art. 80 *kpa*. Według *Ministra*, uzasadnienie *decyzji Wojewody Lubelskiego* pozwala na poznanie motywów, którymi organ I instancji kierował się przy załatwianiu sprawy, a ustalenia poczynione przez Wojewodę Lubelskiego, wskazujące na spełnienie przesłanek niezbędnych dla wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji zamierzonego przedsięwzięcia, znajdują odzwierciedlenie w aktach sprawy. Okoliczność, że skarżący nie zostali przekonani, co do przyjętego w sprawie przez organ I instancji rozstrzygnięcia, nie oznacza naruszenia prawa, gdyż skarżący mają bowiem prawo do własnego subiektywnego przekonania o zasadności swoich zarzutów, zaś przekonanie to nie musi mieć odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach prawnych.

W uzasadnieniu zaskarżonego rozstrzygnięcia Wojewoda Lubelski wskazał, iż to *inwestor* jest kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji inwestycji i przywołał treść stanowiska *inwestora* wyrażonego w piśmie z dnia 9 marca 2022 r., znak: IRRK1/16/2.2234.5.2022/IRE-02153-I.5 (które to stanowisko zostało również zawarte w ww. piśmie *inwestora* z dnia 6 czerwca 2022 r., wniesionym w toku postępowania odwoławczego), w którym *inwestor* wyjaśnił, że potrzeba zajęcia nieruchomości skarżących stron w zakresie wskazanym w dokumentacji projektowej planowanego przedsięwzięcia wynika z konieczności lokalizacji projektowanej infrastruktury kolejowej naziemnej i podziemnej uwzględniającej obowiązujące standardy techniczne.

W ww. pismach *inwestor* wskazał, że przedmiotowa inwestycja nie będzie ingerowała   
w cały obszar działek nr 1989/3, nr 2403 i nr 2404, z obrębu 0002 Błotków, stanowiących własność Pani A. W. i Pana J. W. Przedmiotem nabycia na rzecz Skarbu Państwa i oddania w użytkowanie wieczyste PKP PLK S.A. będzie pas terenu położony wzdłuż obszaru kolejowego, przez który przebiegają linie kolejowe: nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol oraz nr 60 Kobylany — Terespol (tor szeroki), obejmujący jedynie: mniej niż 0,1% pow. całkowitej działki nr 1989/3, ok. 13,5% pow. całkowitej działki   
nr 2403, oraz ok. 30,4% pow. całkowitej działki nr 2404. *Inwestor* zaznaczył ponadto, że planowana inwestycja będzie wymagała również zajęcia – w ramach ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości – niewielkiej części działki nr 1989/4 (powstałej z podziału działki nr 1989/3) i działki nr 2403/1 (powstałej z podziału działki nr 2403), w celu zapewnienia, na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, prawa do wejścia na teren ww. nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej.

W opinii *Ministra*, całokształt okoliczności niniejszej sprawy dowodzi, iż przejęcie pod przedmiotową inwestycję kolejową części działek nr 1989/3, nr 2403 i nr 2404, z obrębu 0002 Błotków, stanowiących własność skarżących, tj. wydzielonych działek nr 1989/5, nr 2403/2 i nr 2404/2, oraz ograniczenie w korzystaniu z wydzielonych działek   
nr 1989/4 i nr 2403/1 – jest niezbędne dla realizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. Teren będący własnością skarżących nie został przejęty pod inwestycję w wymiarze większym, niż jest to wymagane.

Za niezasadny należy uznać zarzut dotyczący:

* niewyjaśnienia przez organ I instancji stanu faktycznego sprawy, oraz błędnej oceny zgromadzonego materiału dowodowego w zakresie odległości planowanego przejazdu kolejowego i linii kolejowej w stosunku do budynku mieszkalnego skarżących (zlokalizowanego na działce nr 1989/3),
* naruszenia art. 53 ust. 2 i 3 w związku z art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, poprzez ich niezastosowanie i przyjęcie, iż planowana inwestycja oraz przejazd kolejowy w ciągu ul. Błotków znajduje się w znacznej odległości od budynku mieszkalnego skarżących.

Zgodnie z art. 53 ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym, że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m, z zastrzeżeniem ust. 4. Natomiast w myśl ust. 3 ww. przepisu, odległości, o których mowa w ust. 2, dla budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej, obiektów rekreacyjno-sportowych, budynków związanych z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży powinny być zwiększone, w zależności od przeznaczenia budynku, w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku, określonych w odrębnych przepisach.

Biorąc pod uwagę argumenty stron skarżących dotyczące odległości budynku mieszkalnego zlokalizowanego na działce nr 1989/4 (powstałej z podziału działki   
nr 1989/3), od linii kolejowej, należy wyjaśnić, zgodnie ze stanowiskiem sądów administracyjnych, podzielanym przez *Ministra*, a odnoszącym się do interpretacji   
art. 53 ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, „(…) powyższe odległości są wskazane dla inwestycji budowlanych, które dopiero powstaną, nie mają one zastosowania do już istniejącej zabudowy wzdłuż projektowanej inwestycji kolejowej. Regulacja ta nie dotyczy bowiem sytuowania linii kolejowej względem istniejącego obiektu budowlanego a sytuowania obiektu budowlanego w stosunku do niej. Powołany przepis zatem określa minimalne odległości, które powinny być zachowane pomiędzy budowlą lub budynkiem, a granicą obszaru kolejowego, podczas budowy takiego budynku. Przedmiotowy budynek został natomiast posadowiony na nieruchomości skarżących jeszcze przed realizacją omawianej inwestycji. Zatem mając na uwadze, iż powołana regulacja odnosi się do zakazu dokonywania zabudowy od linii kolejowej w odległości mniejszej niż wynika to z ww. przepisu, a nie do zakazu lokalizacji linii kolejowej w takiej odległości   
od istniejącej już zabudowy (…)” (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie w wyroku z dnia 22 listopada 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 2460/16,   
opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Analogiczną sytuację określają także liczne orzeczenia sądowe (vide: wyroki Naczelnego Sadu Administracyjnego z dnia 8 maja 2019 r., sygn. akt II OSK 339/19, z dnia 11 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 1232/13, z dnia 10 kwietnia 2008 r., sygn. akt II OSK 1687/07, z dnia 8 grudnia 2009 r., sygn. akt II OSK 1555/09, opubl. w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych) dotyczące interpretacji art. 43 ustawy z dnia 21 marca   
1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 645, z późn. zm.), gdzie wskazano, iż określone przepisami prawa odległości dotyczą sytuowania budynków mieszkalnych względem drogi, a nie drogi względem budynku.

Wobec powyższego, jasno wskazać należy, że przytoczony przez skarżących przepis nie ma zastosowania do postępowania w trybie *ustawy o transporcie kolejowym*, w którym następuje lokalizacja linii kolejowej, jako jedno z rozstrzygnięć decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W związku z tym *inwestor* dokonując lokalizacji linii kolejowej nie był związany treścią art. 53 ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym.*

Tym samym, za niezasadny uznać należy zarzut skarżących dotyczący naruszenia   
art. 57 *ustawy o transporcie kolejowym*, poprzez pominięcie potrzeby uzyskania odstępstwa na możliwość lokalizowania linii kolejowej oraz przejazdu kolejowego   
w pobliżu istniejącego budynku mieszkalnego. Jednocześnie wyjaśnić przy tym należy,   
iż ww. art. 57 *ustawy o transporcie kolejowym* nie ma zastosowania na etapie postępowania w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji, bowiem przepis ten odnosi się do etapu wydawania pozwolenia na budowę, tj. do etapu procesu inwestycyjno-budowlanego późniejszego niż ten wstępny, na którym podejmowana jest decyzja lokalizacyjna.

Na uwzględnienie nie zasługuje również podniesiony przez skarżące strony zarzut naruszenia § 31 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r. poz. 1744), poprzez usytuowanie przejazdu kolejowego oraz linii kolejowej w sposób powodujący szkodliwe oddziaływanie drgań i hałasu na budynek mieszkalny skarżących (usytuowany w bezpośrednim sąsiedztwie), co w konsekwencji spowoduje narażenie skarżących na immisje z terenu planowanej inwestycji.

Na wstępie podkreślić należy, iż powołany przez skarżących § 31 ww. rozporządzenia   
z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, nakazujący uwzględnienie określonych uwarunkowań przy projektowaniu przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, nie dotyczy etapu wydawania decyzji lokalizacyjnej. Wynika to z tego, iż postępowanie dotyczące lokalizacji inwestycji jest wstępnym etapem procesu inwestycyjnego, którego istotą jest określenie czy wskazana we wniosku inwestycja może być realizowana zgodnie z przepisami prawa oraz określenie terenu na którym umiejscowione zostaną planowane obiekty i urządzenia.   
Z racji takiego charakteru decyzja nie określa szczegółowych rozwiązań dotyczących realizacji inwestycji. Skonkretyzowane rozwiązania techniczne są analizowane i oceniane przez organ dopiero na późniejszym etapie, a więc 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, jak wyjaśnił *inwestor* w ww. piśmie z dnia 6 czerwca   
2022 r., aktualnie w sąsiedztwie działek skarżących znajduje się czynny przejazd kolejowo-drogowy kat. A w ciągu ul. Błotków, wyposażony w rogatki. W ramach inwestycji podlegał on będzie przebudowie, ale nie ulegnie zmianie kategoria przejazdu.

Natomiast wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi zostały przeanalizowane w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie i zakończonym *decyzją RDOŚ*.

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*. W myśl zaś art. 86 *ustawy o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie,* decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1. 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. Określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach „środowiskowe warunki realizacji przedsięwzięcia” nie mogą być   
na dalszych etapach procesu inwestycyjnego modyfikowane.

Zatem zagadnienia związane z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia   
na klimat akustyczny, środowisko i ludzi było elementem postępowania w sprawie wydania *decyzji RDOŚ*. Ewentualne uwagi i zastrzeżenia co do skutków środowiskowych realizacji przedmiotowej inwestycji strony mogły zgłaszać w toku ww. postępowania środowiskowego. Jak wynika z uzasadnienia ostatecznej w administracyjnym toku inwestycji *decyzji RDOŚ*, stronom zapewniono czynny udział w każdym stadium trwania postępowania w sprawie wydania przedmiotowego rozstrzygnięcia środowiskowego. 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. Kompetencja w tym zakresie przysługuje organom wskazanym w *ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*.

Mając powyższe na względzie, o wadliwości *decyzji Wojewody Lubelskiego* nie świadczy zarzut Pani A. W. i Pana J. W. zawarty w piśmie z dnia 19 lipca 2022 r., iż nie brali oni udziału w postępowaniu w zakresie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W uzasadnieniu *decyzji RDOŚ* wskazano, iż z uwagi na skalę i charakter planowanej inwestycji oraz zaproponowane rozwiązania minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji nie doprowadzi do pogorszenia istniejącego, lokalnego stanu środowiska. Wynika z tego, iż przeprowadzona na potrzeby uzyskania *decyzji RDOŚ* analiza prognozowanego hałasu oraz drgań, nie wykazała negatywnego wpływu na sąsiednie zabudowania.

Wskazania również wymaga, że przedmiotem niniejszego postępowania nie jest też kwestia sposobu prowadzenia robót budowlanych, a co za tym idzie to, czy w ogóle   
i w jaki sposób użytkowanie przedmiotowej inwestycji będzie oddziaływało   
na nieruchomości skarżących i ich zabudowę mieszkalną. To projektant opracowujący projekt budowlany odpowiada za opracowanie projektu inwestycji w sposób zapewniający bezpieczeństwo użytkowania. Jednakże, kwestia ta jest oceniana   
w odrębnym postępowaniu w przedmiocie udzielenia pozwolenia na budowę (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 grudnia 2013 r.,   
sygn. akt IV SA/Wa 1865/13, Lex nr 1542921).

Ponadto, stwierdzić należy, iż nie znajduje uzasadnienia wskazane przez skarżących naruszenie § 325 i § 326 rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia   
2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki   
i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1225), zwanego dalej „*rozporządzeniem   
w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*”.

Wyjaśnić należy, iż *rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*, nie ma zastosowania w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej. Wynika to stąd, że zakres stosowania tego rozporządzenia określony został wprost w § 1 i wyraźnie nakazuje stosowanie rozporządzenia w takim zakresie, w jakim ustala ono warunki techniczne, ale wyłącznie takie, jakim powinny odpowiadać budynki i związane z nimi urządzenia, ich usytuowanie na działce budowlanej oraz zagospodarowanie działek przeznaczonych pod zabudowę. Rozporządzenie to nie ma więc zastosowania do ustalenia lokalizacji inwestycji   
w zakresie linii kolejowej (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, wydane w sprawie rozpatrywanej   
na podstawie *specustawy drogowej*, lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznej   
do rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Na uwzględnienie nie zasługuje zarzut skarżących stron, iż *decyzja Wojewody Lubelskiego* nie określa w jakim zakresie i przez jaki okres czasu *inwestor* będzie mógł korzystać   
z działki nr 1989/4 (powstałej z podziału działki nr 1989/3), znajdującej się poza liniami rozgraniczającymi teren inwestycji), w celu realizacji planowanego przedsięwzięcia   
– co może powodować stan, iż skarżący zostaną pozbawieni możliwości zamieszkiwania w domu i prowadzenia gospodarstwa rolnego, co z kolei – w ocenie skarżących   
– w sposób jednoznaczny narusza ich prawo własności, określone w art. 140 ustawy   
z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1360, z późn. zm.), zwanej dalej „*kc*”, w związku z art. 21 ust. 2 i art. 64 ust. 3 Konstytucji RP, poprzez jego sprzeczne z prawem ograniczenie.

Niewątpliwie własność, jako podstawowa wartość państwa prawnego, 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.

Przepis art. 64 ust. 3 Konstytucji RP wskazuje, że własność może być ograniczona tylko w drodze ustawy i tylko w zakresie, w jakim nie narusza to istoty prawa własności. Przepis ten statuuje przesłankę formalną ograniczenia prawa własności – wymóg ustawy, oraz zakreśla maksymalną granicę ingerencji – zakaz naruszania istoty prawa własności (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 kwietnia 2015 r., sygn. akt   
II OSK 2209/13). Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego, wskazanie w art. 64 ust. 3 Konstytucji RP przesłanek dopuszczających ograniczenie prawa własności nie oznacza wyłączenia zastosowania w odniesieniu do tego prawa generalnej zasady wyrażonej w przepisie art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, zgodnie z którym 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. Ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw. Przepis art. 31 ust.   
3 Konstytucji RP spełnia funkcję podstawową dla ochrony prawa własności. W sposób w pełni samodzielny i całkowity statuuje bowiem zasadę proporcjonalności, a więc zakaz nadmiernej w stosunku do chronionej wartości ingerencji w sferę praw i wolności jednostki. Wskazuje ponadto wartości, których ochrona przemawia za dopuszczalnością ingerencji w konstytucyjne wolności i prawa, w tym w prawa właściciela (zob. wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 25 maja 1999 r., sygn. akt SK 9/98).

Z kolei zgodnie z art. 21 ust. 2 Konstytucji RP, wywłaszczenie jest dopuszczalne, o ile zostaną spełnione dwa podstawowe warunki. Pierwszy z nich to wywłaszczenie na cele publiczne, a więc podyktowane interesem publicznym, np. w celu realizacji inwestycji celu publicznego. Drugi zaś warunek to wypłacenie słusznego odszkodowania. Przepis ten stanowi jednoznaczną i wyraźną konstytucyjną podstawę dla wprowadzania ograniczeń prawa własności. Tym samym, stwierdzić należy, że przysługujące skarżącym prawo własności nie stanowi „prawa nieskończonego” (ius infinitum), tzn. wartości absolutnej, niepodlegającej żadnym ograniczeniom.

W kontrolowanym postępowaniu powyższe warunki wywłaszczenia i ograniczenia prawa własności zostały spełnione. Zaskarżoną *decyzję Wojewody Lubelskiego* wydano   
na podstawie przepisu ustawy – tj. *ustawy o transporcie kolejowym*. W ocenie *Ministra*, ograniczenie prawa własności skarżących nastąpiło w zakresie, w jakim nie narusza istoty prawa własności. Brak jest tym samym podstaw do podważania zaskarżonej decyzjiz powołaniem się na ochronę konstytucyjnego prawa własności.

W tym miejscu zauważyć należy, że ww. działka nr 1989/4 (pozostającą własnością skarżących po zatwierdzonym podziale), w pkt VI *decyzji Wojewody Lubelskiego* została ograniczona w korzystaniu, na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*. Regulację art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym* należy interpretować w powiązaniu z art. 9q ust. 1a tej ustawy. W myśl tego przepisu,   
do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 6, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-7 oraz art. 124a ustawy *ugn*. Zgodnie z art. 124 ust. 4 *ugn*, na osobie lub jednostce organizacyjnej występującej o zezwolenie ciąży obowiązek przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego, niezwłocznie po założeniu lub przeprowadzeniu ciągów, przewodów i urządzeń, o których mowa w ust. 1. Jeżeli przywrócenie nieruchomości   
do stanu poprzedniego nie jest możliwe albo powoduje nadmierne trudności lub koszty, właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu przysługuje od inwestora odszkodowanie.

W pkt VI decyzji organu I instancji wskazano działki, których dotyczy ograniczenie sposobu korzystania, a w załączniku graficznym do decyzji ustalono zakres terytorialny ograniczenia. Jak wynika z dokonanej przez *Ministra* analizy rys. 6 mapy w skali 1:500, przedstawiającej istniejące uzbrojenie terenu, proponowany przebieg linii kolejowej wraz z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych oraz oznaczenie terenu objętego inwestycją, stanowiącej załącznik nr 7 do *decyzji Wojewody Lubelskiego* – część ww. działki nr 1989/4 została objęta linią ciągłą koloru turkusowego (określoną w legendzie mapy jako: „Oznaczenie terenu objętego inwestycją”) oraz wypełnieniem w kolorze fioletowym (oznaczającym: „Tereny planowane do zajęcia   
w ramach ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa   
do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej w trybie   
art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*”). Zakres ograniczenia w korzystaniu   
z ww. działki nr 1989/4 obejmuje niewielki fragment tej działki.

Z przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* nie wynika obowiązek określenia   
w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej terminu ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości. Termin wykonania prac wynikających   
z ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości będzie bowiem wynikał z harmonogramu prac przygotowanego na etapie realizacji inwestycji. Informacje te na etapie lokalizacji inwestycji, a więc na początkowym etapie procesu inwestycyjno-budowlanego, nie są znane.

W odniesieniu natomiast do zgłaszanych przez skarżące strony wątpliwości i zarzutów dotyczących wpływu inwestycji na ich nieruchomość, w tym możliwość dalszego prowadzenia przez nich gospodarstwa rolnego, wyjaśnić należy, że w postępowaniu   
w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, zarówno wojewoda, 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.

Ponadto, 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*. Jak już zaznaczono, obowiązkiem organu administracji jest jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym. Przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Lubelskiego, jak i *Ministra*, nie jest także prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżących, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań lokalizacyjnych i w tym zakresie podnoszone przez skarżących zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia   
(por. wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 czerwca   
2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 611/17, i z dnia 9 czerwca 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 785/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Ponadto, zgodnie z art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, jeżeli w przypadku,   
o którym mowa w art. 9s ust. 3, została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele *inwestor* nabywa, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, tę część nieruchomości.

Ustawodawca ww. przepisie zabezpieczył interesy właścicieli nieruchomości, które jedynie w części niezbędne są do realizacji inwestycji, a pozostałe części nieruchomości na skutek podziału nie nadają się do prawidłowego wykorzystywania na dotychczasowe cele. Konstrukcja zastosowana w art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym* stanowi roszczenie cywilnoprawne, którego zasadność może ocenić jedynie sąd powszechny. Organ administracji publicznej nie prowadzi w tego typu sprawach postępowania administracyjnego i nie orzeka w formie decyzji administracyjnej (patrz: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 12 września 2018 r., sygn. akt   
II OSK 2012/17, a także wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 listopada 2011 r., sygn. akt I OSK 1932/10, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 17 września 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 935/14, Lex nr 1554066, z dnia 5 czerwca 2012 r. sygn. akt VII SA/Wa 716/12, Lex nr 1275973 oraz z dnia   
4 czerwca 2007 r. sygn. akt I SA/Wa 137/07, Lex nr 351339, zapadłe wprawdzie   
w odniesieniu do regulacji *specustawy drogowej*, ale aktualne w pełni w świetle rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Za niezasadny uznać należy podniesiony przez skarżących zarzut, iż zaskarżona decyzja nie uwzględnia ochrony interesów osób trzecich.

Wyjaśnienia wymaga, że ustawodawca nałożył na organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej obowiązek zawarcia w decyzji wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich (art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*), który został wypełniony przez organ I instancji w punkcie IV na str. 5 *decyzji* *Wojewody Lubelskiego*. Zdaniem *Ministra* określone przez Wojewodę Lubelskiego wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich są wystarczające dla etapu lokalizacji inwestycji.

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.

Przepis mówiący o ochronie interesów osób trzecich zamieszczony jest w wielu ustawach (np. art. 5 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, 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 *specustawy drogowej*), które z natury swej wprowadzają pewne ograniczenia prawa własności oraz innych praw rzeczowych, czego przykładem są powyżej wymienione przepisy ustawowe (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 1282/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Tymczasem skarżący powołują się jedynie na interes subiektywny, upatrując   
go w uszczupleniu ich prawa własności i możliwości korzystania z nieruchomości   
w dotychczasowy sposób. Jednakże, argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie 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 inwestycji kolejowych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw, które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją. W postępowaniu w sprawie wydania decyzji lokalizacyjnej   
– o czym była mowa powyżej – zarówno wojewoda, jak i organ odwoławczy*,* badają zgodność z prawem wniosku *inwestora,* nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją.

Odnosząc się natomiast do stwierdzenia skarżących, iż organ I instancji winien przeprowadzić dodatkowe postępowanie dowodowe, zmierzające do ustalenia,   
czy proponowana przez *inwestora* lokalizacja inwestycji jest jedyną możliwą lokalizacją, biorąc pod uwagę zarówno jego potrzeby i interesy, jak i możliwość zminimalizowania uciążliwości dla skarżących stron, w tym powinien rozważyć możliwość alternatywnego sposobu przeprowadzenia inwestycji, wyjaśnić należy, iż to *inwestor* jest gospodarzem projektu, zaś Wojewoda Lubelski związany był wnioskiem złożonym przez *inwestora*.

Jeszcze raz trzeba bowiem podkreślić, że to *inwestor* jest kreatorem przedsięwzięcia kolejowego – on decyduje o jego kształcie oraz przebiegu, i nie jest przy tym obowiązany do uwzględniania oczekiwań, czy nawet żądań właścicieli nieruchomości objętych inwestycją. W świetle przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*, zarówno Wojewoda Lubelski, jak i *Minister* nie mają uprawnienia do oceny racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych. Przepisy zawarte w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym* nie nakładają na *inwestora* obowiązku przedkładania różnych wariantów planowanego przedsięwzięcia. 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.

Stanowisko to jest ugruntowane i jednolite w orzecznictwie sądów administracyjnych. Jak wskazał Naczelny Sąd Administracyjny, badanie zasadności ingerencji w prawo własności i badanie 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. wyrok z dnia 30 września 2021 r. sygn. akt II OSK 193/21, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych). 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).

Należy przypomnieć, że 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, 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). 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 określana 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.

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”).

Wyjaśnienia wymaga, iż nie wydaje się możliwe zaprojektowanie inwestycji w zakresie linii kolejowych o takim przebiegu, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli nieruchomości objętych inwestycją. Dostrzec trzeba, że skarżący domagają się utrzymania swojego status *quo* w zakresie, w jakim dotychczas korzystali z nieruchomości objętych lokalizacją przedmiotowej inwestycji i w tym kontekście ich sprzeciw wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania dotychczasowego prawa własności nieruchomości. Jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności. W takich okolicznościach *inwestor* zawsze będzie narażony na wywołanie lokalnego konfliktu społecznego, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych, a następnie techniczno-wykonawczych.

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 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.

Ponadto, 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, szczegółowych rozwiązaniach technicznych i to nawet z naruszeniem ogólnego interesu społecznego. Nie można dopuścić do sytuacji, w której uprawnienia właściciela nieruchomości całkowicie ograniczają uprawnienia inwestora.

Odnosząc się zaś do przedstawionych w odwołaniu Pani A. W. i Pana J. W. informacji dotyczących podejmowanych przez nich – przed rozpoczęciem postępowania w sprawie – prób sygnalizacji *inwestorowi* i organowi I instancji swojej sytuacji oraz zagrożeń płynących z ewentualnie przyjętych rozwiązań stwierdzić należy, iż powyższe kwestie nie mają wpływu na prawidłowość podjętego rozstrzygnięcia. Wyjaśnienia wymaga,   
iż rozmowy prowadzone pomiędzy *inwestorem* a właścicielami działek nie są elementem postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, a zatem nie podlegają weryfikacji przez organy właściwe w sprawie wydania ww. decyzji. Organy administracji publicznej prowadzą bowiem postępowanie w sprawie wydania decyzji   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej na podstawie złożonego przez *inwestora* wniosku (wraz z niezbędnymi załącznikami). Wszystkie działania w ramach lokalizacji inwestycji na podstawie rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* dokonywane są w oparciu   
o władztwo administracyjne, a *ustawa o transporcie kolejowym* nie przewiduje w tej materii konsultacji lub uzyskania zezwoleń właścicieli nieruchomości objętych zakresem inwestycji.

Z powyższych względów, oraz biorąc pod uwagę dotychczasową argumentację *Ministra*, na uwzględnienie nie zasługują wnioski dowodowe skarżących o „załączenie do akt niniejszego postępowania korespondencji prowadzonej pomiędzy Organem   
a Skarżącymi na etapie przed wszczęciem niniejszego postępowania a dot. nieruchomości Skarżących oraz wpływu inwestycji na nieruchomości Skarżących, jak również stanowiska Burmistrza Miasta Terespol uwzględniającego wpływ planowanej inwestycji na nieruchomości Skarżących”.

Zwrócić bowiem uwagę, że organy administracji mają obowiązek podejmować czynności niezbędne do wyjaśniania sprawy, nie zaś wszystkie czynności, których przeprowadzenie postuluje strona postępowania. To, czy dany dowód zostanie przeprowadzony, zależy   
od przydatności tego dowodu dla wyjaśnienia okoliczności sprawy, co do których organ miał wątpliwości. Żaden organ prowadzący postępowanie nie ma obowiązku przeprowadzenia wszystkich dowodów wnioskowanych przez stronę. 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). Okoliczność,   
iż lokalizacja inwestycji jest sprzeczna z interesem skarżących, w opinii *Ministra* nie stanowi podstawy do przeprowadzenia dowodów wnioskowanych przez skarżących.

Na uwzględnienie nie zasługują zarzuty dotyczące naruszenia art. 8 *kpa*, poprzez naruszenie zasady pogłębiania zaufania obywateli do organu administracji publicznej, oraz naruszenia art. 10 *kpa*, poprzez naruszenie zasady wysłuchania stron.

Istotą zasady zaufania obywateli do organów administracji publicznej, ustanowionej   
w art. 8 *kpa*, jest wymóg praworządnego i sprawiedliwego prowadzenia i rozstrzygnięcia sprawy administracyjnej, przy czym wymóg praworządności obejmuje dwa zasadnicze elementy, a mianowicie ustalenie przez organ administracji publicznej zdolności prawnej do prowadzenia postępowania w danej sprawie oraz zastosowanie przepisów prawa materialnego i przepisów prawa procesowego przy rozpoznaniu i rozstrzygnięciu sprawy. Tylko postępowanie odpowiadające takim wymogom i rozstrzygnięcie wydane w wyniku postępowania tak ukształtowanego, mogą wzbudzać zaufanie obywateli do organów administracji publicznej, nawet wtedy, gdy wydana decyzja nie uwzględnia ich żądań.

Jak słusznie zauważył Wojewódzki Sąd Administracyjny w Poznaniu w wyroku z dnia   
20 listopada 2019 r., sygn. akt IV SA/Po 513/19, zasada prowadzenia postępowania   
w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej nie może być interpretowana w oparciu o subiektywne odczucia uczestników postępowania. Organy administracji publicznej, zgodnie z zasadą praworządności wyrażoną w art. 6 *kpa*, winny bowiem działać na podstawie przepisów prawa i w oparciu o zgromadzone dowody, nie zaś w oparciu o przekonanie stron postępowania o istnieniu nieprawidłowości.

W przedmiotowej sprawie – w zakresie interesu prawnego skarżących – organ I instancji uczynił zadość zarówno przepisom prawa materialnego, jak i procesowego. Powyższe pozwala na stwierdzenie, iż *decyzja Wojewody Lubelskiego* została wydana   
z poszanowaniem zasady pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa. Skoro nie stanowi naruszenia praw obywateli uchwalenie przepisów zawierających takie wyjątkowe, surowe regulacje, to nie można twierdzić, że stosowanie ich przez organy administracji zgodnie z ich brzmieniem prowadzi do naruszenia prawa.

Co więcej, w orzecznictwie sądowoadministracyjnym dotyczącym tzw. specustaw   
(a właśnie taki charakter mają przepisy rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*), wskazuje się, iż podnoszenie zarzutu naruszenia art. 10 *kpa* w tego rodzaju sprawach musi być szczególnie dobrze przemyślane i uzasadnione. Dorobek orzeczniczy sądów administracyjnych i Naczelnego Sądu Administracyjnego – wskazujący na to, że zarzut naruszenia tego ogólnego przepisu procesowego może tylko wówczas odnieść skutek, gdy jego autor wykaże jaka konkretna i znacząca dla sprawy czynność strony została przez organ uniemożliwiona – nabiera w tego rodzaju sprawach szczególnego znaczenia. Zwłaszcza że z art. 9o ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym* nie wynika, aby ustawodawca przewidział uprawnienie do wypowiadania się przez uczestników postępowania co do zebranych materiałów w postępowaniu lokalizacyjnym. Przepis ten stanowi natomiast *lex specialis* w stosunku do tych przepisów *kpa*, które odmiennie regulują kwestie postępowania administracyjnego. Jak zaś wiadomo, *lex specialis derogat legi generali*   
(por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 18 lipca   
2019 r., sygn. akt VII SA/Wa 1017/19, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Strona stawiająca zarzut naruszenia art. 10 § 1 *kpa*, jak to czynią skarżący, powinna wykazać, iż uchybienie to miało istotny wpływ na wynik sprawy, tzn.   
że uniemożliwiło jej dokonanie konkretnych czynności procesowych, mogących mieć znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy (zob. np. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 14 marca 2017 r., sygn. akt I OSK 2841/15). 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).

Natomiast skarżącynie wskazali, jakich czynności procesowych nie mogli dokonać   
(poza ogólnym stwierdzeniem o braku „wysłuchania”), które mogłyby doprowadzić   
do odmiennego rozstrzygnięcia sprawy dotyczącej ustalenia lokalizacji przedmiotowej inwestycji na ich działkach. Ponadto, wskazać należy, że skarżącynie złożyli również   
na etapie postępowania odwoławczego wniosków dowodowych, które mogłyby doprowadzić do innych ustaleń w przedmiotowej sprawie niż te przyjęte w *decyzji Wojewody Lubelskiego*, w zakresie dotyczącym ich interesu prawnego*.* 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.

Rozpatrując zarzut podniesiony w odwołaniu przez Panią H. S. i Pana Z. S., a następnie podtrzymany w piśmie z dnia 1 czerwca 2022 r., dotyczący braku zawarcia przez *inwestora* umowy – „ugody o odpłatności za korzystanie w trakcie prowadzonych prac budowlanych” ze stanowiącej ich własność działki nr 2029, z obrębu 0002 Błotków, wyjaśnić należy, iż jest on niezasadny.

W tym miejscu zauważyć należy, że działka skarżących nr 2029, w pkt VI *decyzji Wojewody Lubelskiego* została ograniczona w korzystaniu, na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*. Celem ograniczeń z art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy   
o transporcie kolejowym* jest zapewnienie prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych   
do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii. Przepis ten na zasadzie *lex specialis* przewiduje szczególny tryb ustanowienia i wykonywania służebności publicznej w stosunku   
do generalnego rozwiązania dotyczącego służebności publicznej zawartego w art. 124 *ugn*.

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

W literaturze przedmiotu wskazuje się, iż w zakres służebności publicznej wchodzą trzy strefy: strefa montażowa, strefa istnienia urządzenia (pas eksploatacyjny) oraz sfera oddziaływania, nazywana w zależności od operatora sieci jako pas technologiczny, strefa bezpieczeństwa lub strefa kontrolowana (por. M. Gdesz, A. Milicka-Stojek, C. Kowalczyk, D. Konieczny: „Aspekty prawne i ekonomiczne administracyjnego ograniczenia korzystania z nieruchomości – służebność publiczna i odszkodowania”, wyd. Instytut Infrastruktury Liniowej, Olsztyn 2016, s. 36-39).

W omawianym przypadku nie stosuje się procedury uzyskiwania zgody właściciela nieruchomości na ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości, bowiem wyłączony jest obowiązek prowadzenia rokowań między właścicielem nieruchomości a *inwestorem*   
co do przeprowadzenia robót. *Ustawa o transporcie kolejowym* nie uzależnia uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji od zgód lub umów pochodzących od podmiotów, którym przysługuje tytuł prawny do gruntu. W tym zakresie wystarczające jest wskazanie   
we wniosku konkretnych nieruchomości, których mają dotyczyć skutki o jakich mowa   
w art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*. Zauważyć bowiem należy,   
że art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym* stanowi normę szczególną wobec art. 124 ust. 1 i ust. 3 *ugn* i okoliczność określenia ograniczeń w korzystaniu   
z nieruchomości i prowadzenia robót może być w tym przypadku oparta tylko na tym przepisie *ustawy o transporcie kolejowym* (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 21 września 2012 r., sygn. akt II OSK 1614/12, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 marca 2012 r., sygn. akt VII SA/Wa 2632/11, jak również wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 lutego 2021 r.,   
sygn. akt II OSK 2897/20, wydane w sprawach rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej* i na podstawie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych, lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznych do rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Z powyższego wynika, iż *ustawa o transporcie kolejowym* nie warunkuje – zgodnie   
z oczekiwaniami skarżących – ustanowienia ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości podpisaniem odpłatnej umowy z właścicielem na korzystanie z nieruchomości.

Ponadto, wbrew błędnemu przekonaniu skarżących, w decyzji lokalizacyjnej nie określa się planowanego terminu zajęcia działki, terminu i zakresu ograniczenia w korzystaniu   
z nieruchomości.

Przypomnieć należy, iż decyzja lokalizacyjna nie rozstrzyga w przedmiocie szczegółowych rozwiązań projektowych, ani nie odnosi się do przyszłej realizacji inwestycji. Z tego powodu, *ustawa o transporcie kolejowym* nie nakazuje, aby wnioskodawca określił szczegółowo we wniosku, na czym faktycznie będzie polegało ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości. Ustawodawca nie nałożył również analogicznego obowiązku na organ co do treści decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji. Na powyższą interpretację wskazuje brzmienie art. 9o ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym*, który wymieniając zakres, jaki powinien spełniać wniosek o wydanie decyzji, nie nakłada na wnioskodawcę obowiązku szczegółowego wskazania dla każdej nieruchomości, na czym będzie polegało ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości.

Tym samym więc niemożliwe jest wymaganie od organu na obecnym etapie, aby był   
w stanie, tak jak chcą tego skarżący, określić szczegółowo zakres ograniczenia nieruchomości. Aby móc określić sposób ograniczenia oraz jego zakres, niezbędna jest wiedza o przebudowach oraz rozwiązaniach technicznych, które będą miały miejsce   
na ograniczanej nieruchomości, co jednak będzie jednoznacznie określone dopiero   
na etapie projektu budowlanego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 4 czerwca 2020 r., sygn. akt IV SA/Wa 264/20, wydany w sprawie rozpatrywanej na podstawie ww. ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu   
i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych, lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Podkreślić należy, iż dla ustanowienia służebności publicznej na podstawie art. 9q   
ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie*, ustawodawca używa ogólnego normatywnego pojęcia:   
„(…) w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w szczególności dokonania związanej z nią (…)”. W pkt VI *decyzji Wojewody Lubelskiego* organ I instancji określił ograniczenie w korzystaniu m.in. z działki nr 2029, w celu zapewnienia *inwestorowi* prawa do wejścia na teren ww. nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej. Natomiast w załączniku graficznym do decyzji ustalono zakres terytorialny ograniczenia. Z dokonanej przez *Ministra* analizy rys. 6 mapy w skali 1:500, przedstawiającej istniejące uzbrojenie terenu, proponowany przebieg linii kolejowej wraz z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych oraz oznaczenie terenu objętego inwestycją, stanowiącej załącznik   
nr 7 do *decyzji Wojewody Lubelskiego* wynika, że część działki nr 2029 została objęta linią ciągłą koloru turkusowego (określoną w legendzie mapy jako: „Oznaczenie terenu objętego inwestycją”) oraz wypełnieniem w kolorze fioletowym (oznaczającym: „Tereny planowane do zajęcia w ramach ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej w trybie art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*”). Teren będący własnością skarżących nie został ograniczony w wymiarze większym, niż jest   
to wymagane.

W kontekście powyższego, jedynie na marginesie można wskazać, iż w ww. piśmie z dnia 6 czerwca 2022 r. *inwestor* wyjaśnił, że działka skarżących nr 2029 – na etapie robót   
– może zostać częściowo zajęta w związku z budową sieci teletechnicznej na sąsiedniej działce stanowiącej istniejący obszar kolejowy w ramach realizowanej inwestycji. Oczywistym jest, że posadowienie obiektów budowlanych wymaga przeprowadzenia robót budowlanych, które wymagają przestrzeni dla ich wykonania. Ww. zajęcie będzie miało krótkotrwały, czasowy charakter. Ponadto, *inwestor* podkreślił, że nieplanowane jest pozostawienie infrastruktury, która mogłaby wpłynąć na możliwość wykorzystania działki przez jej właścicieli, zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem. W ww. piśmie   
z dnia 6 czerwca 2022 r. *inwestor* wskazał także, że realizacja całej inwestycji planowana jest w latach 2023-2025, natomiast wykonanie prac wymagających ograniczenia   
w korzystaniu z przedmiotowej nieruchomości będzie wynikało ze szczegółowego harmonogramu prac, który zostanie przygotowany po wyłonieniu wykonawcy robót.

Odnośnie podnoszonych przez skarżących kwestii odszkodowanych za ograniczenie   
w korzystaniu z ich nieruchomości, wyjaśnić należy, iż na etapie postępowania   
w sprawie o ustalenie lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej organ nie zajmuje się kwestiami odszkodowawczymi.

Jak już to zostało wyjaśnione powyżej w niniejszej decyzji, zgodnie z art. 9q ust. 1a *ustawy o transporcie kolejowym*, do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 6 przedmiotowej ustawy, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-7 oraz   
art. 124a *ugn*. Zgodnie zaś z art. 124 ust. 4 *ugn*, na osobie lub jednostce organizacyjnej występującej o zezwolenie ciąży obowiązek przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego, niezwłocznie po założeniu lub przeprowadzeniu ciągów, przewodów   
i urządzeń, o których mowa w ust. 1. Jeżeli przywrócenie nieruchomości do stanu poprzedniego nie jest możliwe albo powoduje nadmierne trudności lub koszty, właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu przysługuje odszkodowanie. Odszkodowanie, o którym mowa w art. 124 ust. 4 w zw. z art. 128 ust. 4 *ugn,* jest odszkodowaniem za szkody wynikające z ograniczenia sposobu korzystania   
z nieruchomości, a więc w istocie za ograniczenia prawa do nieruchomości. Odszkodowanie jest jednak należne tylko po wykazaniu zaistnienia szkody, a nie samej potencjalności jej zaistnienia.

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. 259, 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*.

MINISTER ROZWOJU I TECHNOLOGII   
 z up.

Marta Maikowska

ZASTĘPCA DYREKTORA

DEPARTAMENTU LOKALIZACJI INWESTYCJI

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

**.**