Znak pisma: DLI-III.7620.15.2023.AW.15

Warszawa, 12 kwietnia 2024 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 późn. zm.), zwanej dalej „*kpa*”, oraz   
art. 9q ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym   
(t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1786 z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o transporcie kolejowym*”, po rozpatrzeniu odwołań Pana L. D., Pani I. B., Pani K. M.-D., Pani J. J. i Pani M. S., Pani B. W., Pani J. S., Pani A. F. i Pana P. F. od decyzji Wojewody Małopolskiego   
z dnia 2 czerwca 2023 r., znak: WI-IV.747.2.1.2023, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odc. D od km 48+600 (km istn. 49+822) do km 61+220 (km istn. 63+965) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104 na odcinku od km 48+600 (km istn. 49+822) do km 61+581 (km istn. 64+321), realizowanej w ramach projektu: Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark – Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap I: prace przygotowawcze,

1. **Uchylam:**

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 3, w wierszu 18, licząc od góry strony, oraz na stronie 20, w wierszu 8, licząc od góry strony, zapis:

„1/18”,

* rysunek nr 28 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren inwestycji, stanowiący część załącznika nr 1 do zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 3, w wierszu 18, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„1/93”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, poprzez dodanie, na stronie 21, po zapisie stanowiącym treść pkt VIII.2, zapisu stanowiącego treść nowego pkt VIII.3:

„**3.** W trakcie budowy tuneli (tunelu kolejowego i ewakuacyjnego) zabrania się możliwości budowy obiektów zewnętrznych inwestorów.

Po zakończeniu budowy tuneli (tunelu kolejowego i ewakuacyjnego) i oddaniu ich do eksploatacji, budowa budynków i budowli jest dozwolona tylko i wyłącznie po uzyskaniu zgody właściwego zarządcy linii kolejowej, która przebiega w tunelu,   
a nowy obiekt spełnia łącznie poniższe warunki:

1. obciążenie wywierane na górną budowę tunelu nie przekracza 2t/m²,
2. fundament nowego obiektu jest posadowiony w odległości co najmniej 10m od obudowy tuneli i od umocnień skarpowych portali. W przypadku budowy obiektów zewnętrznych inwestorów w sąsiedztwie skarp portali tuneli   
   (w zakresie ograniczenia tunelowego), inwestor ma dodatkowo obowiązek potwierdzić stateczność ogólną skarp przy uwzględnieniu pochylenia skarp   
   i ewentualnych ruchów masowych.”,

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennego rysunku nr 28 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren, stanowiącego załącznik   
  nr 1 do niniejszej decyzji,

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

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 23 stycznia 2023 r., uzupełnionym i skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą   
w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, wystąpiła do Wojewody Małopolskiego   
o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji inwestycji pn.: Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odc. D od km 48+600 (km istn. 49+822) do km 61+220 (km istn. 63+965) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104 na odcinku od km 48+600 (km istn. 49+822) do km 61+581 (km istn. 64+321), realizowanej w ramach projektu: Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark – Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap I: prace przygotowawcze. *Inwestor* wniósł jednocześnie o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności ze względu na uzasadniony interes społeczny   
i gospodarczy.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 2 czerwca 2023 r., decyzję, znak: WI-IV.747.2.1.2023, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odc. D od km 48+600 (km istn. 49+822) do km 61+220 (km istn. 63+965) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104 na odcinku od km 48+600 (km istn. 49+822) do km 61+581 (km istn. 64+321), realizowanej w ramach projektu: Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark – Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap I: prace przygotowawcze, zwaną dalej *„decyzją Wojewody Małopolskiego”*, nadając jej jednocześnie rygor natychmiastowej wykonalności.

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

* Pan L. D. - pismo z dnia 20 czerwca 2023 r.,
* Pani I. B. - pismo z dnia 19 czerwca 2023 r.,
* Pani K. M-.D. - pismo z dnia 28 czerwca 2023 r.,
* Pani J. J. i Pani M. S. - pismo z dnia 28 czerwca 2023 r.,
* Pani B. W. - pismo z dnia 28 czerwca 2023 r.,
* Pani J. S. - pismo z dnia 30 czerwca 2023 r.,
* Pani A. F. i Pan P. F. - pismo z dnia 3 lipca 2023 r.

W odwołaniach, wniesionych w terminie, Skarżący podnieśli zarzuty względem *decyzji Wojewody Małopolskiego,* jak i postępowania zakończonego wydaniem tej decyzji.

Ponadto, odrębnym postanowieniem organ II instancji stwierdził uchybienie terminu do wniesienia odwołania od ww. decyzji przez jedną ze stron postępowania.

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie – stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Technologii (Dz. U. z 2023 r.   
poz. 2721) – jest obecnie Minister Rozwoju i Technologii, zwany dalej „*Ministrem*”, stwierdzono, co następuje.

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

Mając powyższe na uwadze, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego *Minister* rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez organ I instancji, w tym zbadał prawidłowość przeprowadzonego przez organ I instancji postępowania oraz kończącej je *decyzji Wojewody Małopolskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty 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 treści art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem do Wojewody Małopolskiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej wystąpił uprawniony do tego podmiot, tj. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie.

Zgodnie z art. 9o ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym*, do wniosku o wydanie decyzji   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla omawianego przedsięwzięcia załączona została mapa w skali 1:500 przedstawiająca proponowany przebieg rzeczonej inwestycji oraz mapy z projektami podziału nieruchomości. We wniosku określono również zmiany  
w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu oraz wskazano nieruchomości, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa. Wnioskodawca przedłożył również wymagane opinie, o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym,* bądź dowody potwierdzające doręczenie wystąpień o ich wydanie, w przypadku ich niewydania, co należało potraktować jako brak zastrzeżeń do wniosku.

Ponadto, *inwestor* dołączył do wniosku ostateczną decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15 lipca 2022 r., znak: OO.421.3.7.2020.EB.19, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku D Limanowa – bocznica Klęczany”, zwaną dalej *„decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”*.

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

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

Wojewoda Małopolski pismem z dnia 10 marca 2023 r., znak: WI-IV.747.2.1.2023, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczeń. W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy. W toku postępowania przed Wojewodą Małopolskim strony postępowania wniosły uwagi i zastrzeżenia dotyczące przedmiotowej inwestycji, które organ I instancji przesłał *inwestorowi* 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 Małopolski wydał w dniu 2 czerwca 2023 r. decyzję, znak:   
WI-IV.747.2.1.2023, o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji w zakresie linii kolejowej. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Małopolski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji, mając na względzie opinię przedstawioną przez *inwestora*, ustosunkował się do uwag skarżących stron.

Zgodnie z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym,* Wojewoda Małopolski doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz wysłał zawiadomienia o jej wydaniu właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji,   
na adres wskazany w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony o wydaniu powyższej decyzji poinformowane zostały w drodze obwieszczeń. W zawiadomieniach oraz   
w obwieszczeniu zamieszczono, zgodnie z art. 9q ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym*, informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

Kontrolowana *decyzja Wojewody Małopolskiego* czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Małopolskiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 9q ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym –* terminu wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali   
i innych pomieszczeń na 30 dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji   
o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej. Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez *inwestora* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po zapoznaniu się ze zgromadzonym materiałem dowodowym organ II instancji stwierdził, iż wydana decyzja wymaga dokonania korekty merytoryczno-reformacyjnej. Należy zauważyć, iż przepisy art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* umożliwiają organowi odwoławczemu korektę zaskarżonej decyzji przez jej uchylenie i orzeczenie w tym zakresie, co do istoty sprawy.

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

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

Mając powyższe na uwadze, zauważyć należy, iż pismem z dnia 23 października 2023 r., znak: IRR3/7.2131.1.48.2023.IRE-01378-I, *inwestor* wystąpił do *Ministra* o dokonanie korekty *decyzji Wojewody Małopolskiego* w zakresie działki nr 1/18, obręb 0009 Klęczany.

W niniejszej sprawie wyjaśnienia wymaga, że decyzją Wojewody Małopolskiego z dnia   
3 czerwca 2022 r., znak: WI-IV.747.2.4.2021, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odc. E od km 61+220 (km istn. 63+965) do km 73+892 (km istn. 76+652) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104 na odcinku od km 61+220 (km istn. 63+965) do km 73+892 (km istn. 76+652), wzdłuż linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku od km istniejącego 87+700 do km istniejącego 90+345 oraz na stacji Nowy Sącz”, zwanej dalej „*decyzją Wojewody Małopolskiego w zakresie odcinka E*”, uchyloną w części i utrzymaną   
w pozostałej części decyzją *Ministra* z dnia 23 maja 2023 r., znak:   
DLI-I.7620.26.2022.KT.10(KO), zatwierdzony został podział działki nr 1/18 obręb 0009 Klęczany, na działki nr 1/93 (przeznaczoną pod inwestycję) i nr 1/92 (pozostającą własnością dotychczasowego właściciela).

Stwierdzić należy, że w *decyzji Wojewody Małopolskiego* część działki nr 1/18 została ograniczona w korzystaniu z uwagi na konieczność przebudowy układu drogowego   
i rozbiórki sieci wodociągowej. Wobec zatwierdzenia podziału działki nr 1/18 mocą *decyzji Wojewody Małopolskiego w zakresie odcinka E*, w aktualnym stanie faktycznym zakres planowanego ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości mieści się w granicach nowoutworzonej działki nr 1/93, stanowiącej już własność Skarbu Państwa   
w użytkowaniu wieczystym PKP PLK S.A., a zatem nie ma potrzeby oznaczenia tej nieruchomości jako planowanej do ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości,   
o którym mowa w [art. 9q ust. 1 pkt 6](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytqnzygyzdsltqmfyc4nrxgyztenjrha) *ustawy o transporcie kolejowym,* w ramach *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Przy ww. piśmie z dnia 23 października 2023 r. *inwestor* przedłożył skorygowany rysunek nr 28 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren inwestycji, uwzględniający wnioskowaną zmianę.

Mając na względzie powyższe, działając na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, *Minister* dokonał zmian w odpowiednich jednostkach redakcyjnych *decyzji Wojewody* *Małopolskiego*, uwzględniając ww. okoliczności. Ponadto, *Minister* dokonał korekty załącznika graficznego do *decyzji Wojewody Małopolskiego*, zatwierdzając, w miejsce uchylenia, zamienny arkusz mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej.

Ponadto, pismem z dnia 30 sierpnia 2023 r., znak: IRR3/7.2131.1.19.2023.IRE-01378-I, *inwestor* zawnioskował o zmianę kontrolowanej decyzji poprzez uzupełnienie jej zapisów dotyczących określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w związku z prowadzeniem inwestycji kolejowej obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, a także prace związane z jego konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii.

Wobec powyższego należy zauważyć, iż w orzecznictwie sądowoadministracyjnym przyjmuje się, że decyzja lokalizacyjna ograniczająca korzystanie z nieruchomości na podstawie art. 9s ust. 9 *specustawy kolejowej* kreuje trwały tytuł do korzystania (współkorzystania z nieruchomości) przez operatora tunelu. Zatem istota ograniczenia (służebności publicznej) to nie tylko czasowe zezwolenie na budowę tunelu, ale również określenie zakresu współkorzystania z nieruchomości. Treść obowiązków właściciela   
i uprawnienia operatora tunelu musi odnosić się przede wszystkim do utrzymania tunelu   
i jego konserwacji. W pojęciu utrzymania tunelu mieszczą się ograniczenia w podejmowaniu przez właściciela takich działań, które mogłyby wpłynąć na bezpieczeństwo i prawidłowe funkcjonowanie tunelu, polegających przykładowo na głębokich wykopach w sąsiedztwie tunelu, wgłębnego zagęszczania gruntów, stosowania przemieszczeniowych technologii formowania pali i kolumn, zmiany poziomu zwierciadła wody gruntowej. Wprowadzenie ograniczeń konstrukcyjnych, dotyczących przyszłej zabudowy na terenach sąsiadujących ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa konstrukcji i użytkowania tunelu, jak również obiektów z nim sąsiadujących (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 878/21; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z dnia   
28 października 2020 r., sygn. akt 1613/20). W powyższych wyrokach sądy administracyjne uznały, iż wprowadzenie tego rodzaju ograniczeń (jak w niniejszej sprawie) mieści się   
w zakresie ingerencji wynikającej z art. 9s ust. 9 *specustawy kolejowej*, jak również pozostaje w zgodzie w konstytucyjną zasadą proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP).

Organ II instancji przychylił się zatem do wniosku *inwestora* i w pkt I niniejszej decyzji doprecyzował ograniczenia, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 8 w zw. z art. 9s ust. 9 *ustawy o transporcie kolejowym.*

Konsekwencją opisanych powyżej okoliczności jest - dokonana na podstawie   
art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* - zmiana, szczegółowo określona w punkcie I niniejszej decyzji. Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięcia, o którym 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 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 Małopolski orzekający w sprawie jako organ I instancji,   
jak i *Minister* działający jako organ odwoławczy, pełnią w procesie inwestycyjnym funkcję organów, które będąc właściwymi do wydania decyzji w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji, nie są uprawnione do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji kolejowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

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

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

Również orzecznictwo sądowoadministracyjne – zapadłe wprawdzie w odniesieniu do regulacji ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania   
i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 311), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, ale aktualne w pełni w świetle rozwiązań przyjętych   
w *ustawie o transporcie kolejowym* – nie pozostawia co do ww. zagadnienia jakichkolwiek wątpliwości (zob. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z 13 września 2017 r., sygn. akt II OSK 1705/17, z 8 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 2572/15, z 19 lipca   
2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16, z 25 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 524/16, z 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15,   
z 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, z 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt   
II OSK 2621/12, z 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, z 26 lipca 2013 r. sygn. akt II OSK 762/13, z 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, z 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, z 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10,   
opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Inwestor jest zatem kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji inwestycji, natomiast organ orzekający wyznacza dopuszczalne prawem granice tej kreacji, poprzez dokonywanie oceny prawnej, kończącej się aktem władztwa publicznego, zakreślającego te granice. Zadaniem organu jest bowiem sprawdzenie, czy wyznaczone przez wnioskodawcę linie rozgraniczające odpowiadają woli ustawodawcy wyrażonej   
w regulacjach prawnych mających znaczenie dla wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

W tym miejscu zasadnym jest także przywołanie stanowiska Trybunału Konstytucyjnego, który w uzasadnieniu wyroku z dnia 16 października 2012 r., sygn. akt K 4/10 – dotyczącym *specustawy drogowej* – zwrócił uwagę na specyfikę spraw dotyczących budowy dróg publicznych, których budowa jest realizacją celu publicznego. Budowa bezpiecznych dróg w Polsce stanowi nadal priorytetowy cel publiczny, gdyż jest konieczna zarówno dla ochrony środowiska, jak i zdrowia, wolności i praw konstytucyjnych całych społeczności. Trybunał Konstytucyjny zwrócił uwagę,   
że po pierwsze, drogi są budowane nie w interesie państwa, jednostki samorządu terytorialnego czy zarządcy drogi, lecz w interesie wszystkich członków społeczeństwa, także tych wywłaszczonych; po drugie, uproszczona procedura wywłaszczenia z mocy prawa podczas realizacji inwestycji liniowych, obejmujących wiele nieruchomości,   
jest metodą skuteczną; po trzecie, lokalizacja (wytyczenie) drogi niejako narzuca listę nieruchomości, które muszą być zajęte, a zatem wywłaszczone. Jeżeli przyjmujemy,   
że przebieg drogi jest wyznaczony w sposób racjonalny przez grono specjalistów   
z zakresu transportu, geologii, ochrony środowiska, musimy przyjąć nieuchronność zajęcia ściśle oznaczonych gruntów pod budowę drogi. Trzeba mieć na względzie liniowy charakter inwestycji drogowych, który dyktuje w sposób naturalny pewne rozstrzygnięcia, w szczególności co do wyboru nieruchomości objętych decyzją i –   
w następstwie jej wydania – wywłaszczonych. Przy założonym przebiegu drogi –   
z jednej strony, wybór działek, przez które ma ona przebiegać, jest bardzo ograniczony albo wręcz wybór taki nie istnieje, z drugiej strony – wypadnięcie choćby jednej z grup wywłaszczonych nieruchomości może unicestwić całą inwestycję. Należy ponadto mieć na uwadze, że wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej składa zarządca drogi.

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

Wobec powyższego, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się   
w sprawie zagadnień dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej poruszonych przez skarżące strony. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, ustosunkował się do zarzutów podniesionych przez skarżące strony. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał skarżącym, zawiadamiając o możliwości przeglądania akt sprawy.

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

Odnosząc się do sformułowanego przez Pana L. D. wniosku o uchylenie zaskarżonej decyzji i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania organowi I instancji celem wyznaczenia innego przebiegu linii kolejowej z pominięciem działki stanowiącej własność strony skarżącej, wyjaśnić należy, że w postępowaniu o ustalenie lokalizacji linii kolejowej rolą organu nie jest ingerencja w kształt i przebieg tej inwestycji. Orzecznictwo bowiem jest zgodne co do tego, że przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* nie dają organowi kompetencji do rozstrzygania o racjonalności i słuszności przebiegu planowanej inwestycji, jak również do ingerowania w przebieg planowanej trasy bądź też w zaproponowane przez inwestora rozwiązania techniczne. Z przepisu art. 9o ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym* wynika bowiem jednoznacznie, że to inwestor decyduje o przebiegu trasy, a także o najkorzystniejszych, z jego punktu widzenia, rozwiązaniach techniczno-organizacyjnych. Ponadto, organy administracji publicznej właściwe   
w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie są zobowiązane do badania alternatywnych wariantów przeprowadzenia inwestycji liniowej w sytuacji, gdy właściciele nieruchomości zgłosili sprzeciw wobec lokalizacji przedsięwzięcia zaproponowanej przez inwestora.

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. Sprzeciw taki wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania własności nieruchomości przez jej właściciela, jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury   
o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności. W takich okolicznościach inwestor zawsze będzie narażony na wywołanie lokalnego konfliktu społecznego, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych, a następnie techniczno-wykonawczych, mając na uwadze spowodowanie jak najmniejszych uciążliwości dla właścicieli nieruchomości.

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.

W niniejszej sprawie zatem ani Wojewoda Małopolski, ani *Minister*, nie mogli dokonać zmian w przedstawionej przez wnioskodawcę koncepcji przebiegu przedmiotowej inwestycji kolejowej. Organ wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie jest władny nakazać *inwestorowi* innej lokalizacji inwestycji, skoro ta zaproponowana przez *inwestora* w niniejszej sprawie nie narusza prawa.

Podkreślenia wymaga przy tym, iż wprowadzenie regulacji prawnej, polegającej m.in. na uproszczeniu postępowania w sprawie nabywania nieruchomości pod inwestycje kolejowe, w tym rezygnacja z indywidualnej oceny niezbędności inwestycji w zakresie linii kolejowej na każdej nieruchomości, jest zamierzoną decyzją ustawodawcy wpisaną w *ratio legis* *specustawy kolejowej* (por. orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego: postanowienie z dnia 13 stycznia 2015 r., sygn. akt SK 17/13, publ. OTK-A 2015/1/5; wyrok z dnia 6 czerwca 2006 r., sygn. akt K 23/05, publ. OTK ZU nr 6/A/2006, poz. 62; wyrok z dnia 16 października 2012 r., sygn. akt K 4/10, publ. OTK ZU nr 9/A/2012, poz. 106).

Jak wyjaśnił *inwestor* w piśmie z dnia 30 sierpnia 2023 r., korytarz przebiegu linii kolejowej nie zmienił się od etapu aktualizacji Studium Wykonalności w latach 2014 - 2016. Przebieg linii kolejowej poprowadzony został w sposób optymalny   
z uwzględnieniem możliwości wykonania linii kolejowej w planie i profilu w trudnym górskim terenie. W trakcie trasowania linii kolejowej jej przebieg był konsultowany   
z lokalną społecznością na etapie koncepcji programowo-przestrzennej w październiku 2019 r. *Minister* podziela stanowisko *inwestora*, że rozwiązanie przedstawione w *decyzji Wojewody Małopolskiego* jest zaprojektowane w sposób właściwy, zgodnie   
z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej i jest optymalne z punktu widzenia celu, jakiemu ma służyć.

Dodatkowo warto zwrócić uwagę, że wariantowanie przebiegu inwestycji infrastrukturalnej odbywa się na etapie postępowania w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań przedsięwzięcia i to właśnie w tym postępowaniu społeczeństwo może wnosić uwagi co do trasy projektowanej inwestycji [por. wyrok Naczelnego Sadu Administracyjnego z dnia 11 października 2011 r., sygn. akt II OSK 1688/11, zapadły w odniesieniu do regulacji *specustawy drogowej*, ale aktualny w pełni w świetle rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*, oraz wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 września 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 1749/17, wydany w sprawie rozpatrywanej na podstawie ustawy   
z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1680 z późn. zm.), zwanej dalej „*specustawą przesyłową*”, lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*]. Tym samym, to przede wszystkim   
w postępowaniu zakończonym *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach* Skarżący mógł wnosić zastrzeżenia dotyczące przebiegu przedmiotowej inwestycji kolejowej. Jednakże, jak wynika z uzasadnienia ww. decyzji, Pan L. D. w trakcie postępowania środowiskowego nie zgłosił żadnych zarzutów co do planowanego przebiegu inwestycji.

Zamierzonego skutku nie może odnieść również zarzut w przedmiocie ingerencji przedmiotowej inwestycji kolejowej w konstytucyjnie zagwarantowane prawo własności. Podkreślenia wymaga bowiem, że prawo własności, którego ochronę zapewniają przepisy Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.   
(Dz. U. Nr 78, poz. 483, z późn. zm.), zwanej dalej „*Konstytucją RP*”*,* nie jest prawem bezwzględnym i może być ograniczane, pod warunkiem, że nastąpi to tylko w drodze ustawy i tylko w takim zakresie, w jakim nie narusza istoty prawa własności (art. 64 ust. 3 *Konstytucji RP*). Wywłaszczenie jest natomiast dopuszczalne tylko na cele publiczne   
i za słusznym odszkodowaniem (art. 21 ust. 2 *Konstytucji RP*).

Zgodnie z art. 2 *Konstytucji RP*, Rzeczpospolita Polska jest demokratycznym państwem prawnym, urzeczywistniającym zasady sprawiedliwości społecznej. Rzeczpospolita Polska jako demokratyczne państwo prawne realizuje dwa fundamentalne priorytety: poszanowanie praw i wolności obywateli oraz poszanowanie prymatu prawa, oznaczającego pierwszeństwo reguł prawnych przed innymi regułami postępowania. Prawom i wolnościom obywateli *Konstytucja RP* gwarantuje ochronę oraz restytucję   
w razie ich naruszenia. Przepis art. 64 ust. 1 *Konstytucji RP* przyznaje każdemu prawo do własności, innych praw majątkowych oraz prawo dziedziczenia. Objęcie wszystkich tych praw ochroną konstytucyjną wynika z treści art. 64 ust. 2 *Konstytucji RP*, kładącego nacisk na równość tej ochrony. Z kolei art. 64 ust. 3 *Konstytucji RP* dopuszcza możliwość ustawowego ograniczenia własności, nienaruszającego istoty tego prawa. Przepis ten wskazuje zatem 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).

Niewątpliwie własność, jako podstawowa wartość państwa prawnego, podlega szczególnej ochronie, gwarantowanej w ustawie zasadniczej (art. 21 ust. 1, art. 64 ust. 2 *Konstytucji RP*). 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.

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.

Podkreślenia wymaga, iż *ustawa o transporcie kolejowym* służy realizacji celu publicznego, jakim jest budowa infrastruktury kolejowej. Wprowadzenie odrębnego trybu administracyjnego w sprawie realizacji inwestycji kolejowych służy realizacji celu publicznego w postaci poprawy bezpieczeństwa układu komunikacyjnego   
i transportowego, a jednocześnie skutki z tym związane są rekompensowane w formie odszkodowania (np. art. 9s ust. 10-11 *ustawy o transporcie kolejowym*). Zatem, przy realizacji systemu infrastruktury kolejowej, służącej poprawie bezpieczeństwa, komunikacji, transportu, nie dochodzi do naruszenia proporcji między interesem publicznym, a ingerencją w sferę praw i wolności, które na mocy *ustawy o transporcie kolejowym* są rekompensowane stosownym odszkodowaniem, co mieści się w granicach ograniczeń w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw określonych   
w art. 31 ust. 3 *Konstytucji RP* (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
30 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 762/17).

Zauważyć należy, iż na mocy *decyzji Wojewody Małopolskiego:*

* działka nr 1376/1 obręb 0011 Mordarka, stanowiąca własność Skarżącego, uległa podziałowi na działki nr 1376/9, 1376/10 i 1376/11, z czego działki nr 1376/9   
  i 1376/11 przechodzą na własność Skarbu Państwa, w użytkowanie wieczyste PKP PLK S.A, zaś działka 1376/10 pozostaje własnością dotychczasowego właściciela i jest ograniczona w korzystaniu w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla wykonania prac polegających na budowie sieci elektroenergetycznej, przebudowie kanalizacji sanitarnej, rozbiórce sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i sieci elektroenergetycznej,
* działka nr 1376/2 obręb 0011 Mordarka, stanowiąca własność Skarżącego, uległa podziałowi na działki nr 1376/12, 1376/13 i 1376/14, z czego działki nr 1376/12 i 1376/14 przechodzą na własność Skarbu Państwa, w użytkowanie wieczyste PKP PLK S.A, zaś działka 1376/13 pozostaje własnością dotychczasowego właściciela, a jej część jest ograniczona w korzystaniu w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla wykonania prac polegających na budowie sieci elektroenergetycznej, przebudowie kanalizacji sanitarnej, przebudowie układu drogowego, rozbiórce obiektu, sieci elektroenergetycznej, sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, wycince zieleni,
* działka nr 1766 obręb 0009 Męcina, stanowiąca własność Skarżącego, została   
  w całości przejęta pod realizację przedmiotowej inwestycji.

W opinii organu odwoławczego całokształt okoliczności niniejszej sprawy dowodzi,   
iż przejęcie działki nr 1766 oraz części działek nr 1376/1 i 1376/2, jak również ograniczenie działki nr 1376/10 i części działki nr 1376/13 w korzystaniu   
z nieruchomości, jest niezbędne dla realizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. Po szczegółowej analizie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego *Minister* doszedł do przekonania, że przebieg przedmiotowej inwestycji w zakresie interesu prawnego Skarżącego został wytyczony prawidłowo, a zaskarżona *decyzja Wojewody Małopolskiego* nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności Pana L. D..

Ustosunkowując się do wszelkich zarzutów strony skarżącej dotyczących planowanego w ramach przedmiotowej inwestycji kolejowej wyburzenia budynku mieszkalnego na działce stanowiącej jego własność i związanych z tym kwestii finansowych, wyjaśnić należy, że za utracone prawo własności do działki zabudowanej dodatkowo budynkiem mieszkalnym, Skarżącemu przysługuje odszkodowanie. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za przejęte pod inwestycję nieruchomości, stosownie do treści art. 9y ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, wydaje wojewoda, w terminie 30 dni od dnia,   
w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

Kwestie dotyczące wypłaty odszkodowania nie są jednak przedmiotem postępowania   
w sprawie o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, bowiem są one przedmiotem odrębnego rozstrzygnięcia. Dopiero w toku postępowania w sprawie ustalenia wysokości odszkodowania możliwe (i konieczne) będzie oszacowanie wartości przejętych na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości. Odszkodowanie ustalone będzie w oparciu o operat rzeczoznawcy majątkowego sporządzony na dzień wydania *decyzji Wojewody Małopolskiego.* Zauważyć należy, iż kwestie związane z ustaleniem wysokości   
i wypłatą odszkodowań, mimo iż w pewnym stopniu są związane z decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej, stanowią oddzielne byty, podlegające odrębnym trybom zaskarżenia, z których Skarżący będzie miał prawo skorzystać.

Bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia pozostaje również argument Skarżącego, że jest on sentymentalnie związany z domem, który planowany jest do rozbiórki, oraz że nie widzi możliwości zamieszkiwania w innym miejscu. Podnoszone przez stronę skarżącą ww. kwestie nie stanowią bowiem przedmiotu rozważań organów administracyjnych właściwych w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Jak już powyżej wskazano, do organu administracji należy bowiem jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym oraz kompletności, nie zaś ocena ewentualnych negatywnych następstw dla właścicieli nieruchomości objętych inwestycją. Stanowczego podkreślenia wymaga, iż organ wydający decyzję dotyczącą ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek społecznych czy ekonomicznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez inwestora.

Zauważyć przy tym należy, że z samej istoty przedsięwzięcia kolejowego, będącego inwestycją liniową, wynika ingerencja w prawa przysługujące właścicielom nieruchomości objętych projektowaną inwestycją. Należy mieć jednak na względzie,   
że *inwestor* realizujący inwestycję kolejową działa w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego   
w sposób niezgodny z prawem, co w niniejszej sprawie nie ma jednak miejsca (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wydane w sprawach rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej*, jest aktualne również na gruncie uregulowań rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Bez znaczenia dla przedmiotowego postępowania pozostają też twierdzenia Skarżącego o tym, że w pierwotnym zamyśle przedmiotowa linia kolejowa miała biec w innym miejscu. Powyższe kwestie nie są bowiem przedmiotem prowadzonego postępowania   
w sprawie *decyzji Wojewody Małopolskiego,* a tym samym – nie wywierają żadnego wpływu na prawidłowość decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla omawianego przedsięwzięcia. Podkreślenia wymaga, iż ocenie organów w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej podlega jedynie rozwiązanie zaproponowane przez inwestora w złożonym wniosku. Na marginesie dodać wypada, że – w odniesieniu do działek Skarżącego – korytarz przebiegu linii kolejowej nie zmienił się od etapu aktualizacji Studium Wykonalności w latach 2014 – 2016, co sygnalizowano już w niniejszym rozstrzygnięciu.

Odnosząc się zaś do argumentu Skarżącego, że w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przeznaczonych do rozbiórki jest ponad 100 budynków, wskazać trzeba, że z treści *decyzji Wojewody Małopolskiego* oraz *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* wynika, że w ramach inwestycji przewiduje się rozbiórkę łącznie   
33 pozycji, tj. budynków lub zespołów budynków, w tym budynków mieszkalnych, budynków mieszkalnych w budowie, obiektów gospodarczych, garażowych, wiat oraz zespołów obiektów, tj. budynków mieszkalnych z zabudowaniami gospodarczymi, obiektów garażowych i gospodarczych czy budynków stacyjnych z obiektem gospodarczym. Rozbiórka obiektów dotyczy budynków będących w złym stanie technicznym lub kolidujących z rozwiązaniami projektowymi. Kilometraż obiektów planowanych do rozbiórki został wskazany w pkt II.1 ppkt 31 kontrolowanej decyzji.

Odnośnie zaś propozycji wyremontowania istniejącej już linii kolejowej zamiast budowania nowej, która wiąże się z koniecznością rozbiórki budynków mieszkalnych, wskazać należy, że 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. Powyższe potwierdza niekwestionowany dorobek powołanego już powyżej   
w niniejszej decyzji orzecznictwa sądów administracyjnych.

Jak już to zostało wyjaśnione w niniejszej decyzji, to *inwestor* dokonuje wyboru najkorzystniejszych rozwiązań, a rola organu ogranicza się do sprawdzenia kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz tego, czy przedstawiona koncepcja mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Tylko w przypadku stwierdzenia przez organy, że kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku *inwestora* narusza określony przepis prawa, zobowiązuje te organy do odmowy ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej w wersji wnioskowanej przez *inwestora*,   
co w niniejszej sprawie nie ma miejsca. Stosownie bowiem do przepisu art. 9ae *ustawy   
o transporcie kolejowym*, nie można uzależnić wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami.

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 projektowych, skoro te przedstawione przez *inwestora* są zgodne z prawem. Inaczej mówiąc, w odniesieniu do przepisów rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* stosuje się rzymską premię *dura lex, sed lex* („surowe prawo, ale jednak prawo”).

Natomiast wniosek Skarżącego o wstrzymanie natychmiastowego wykonania zaskarżonej decyzji został rozpatrzony postanowieniem *Ministra* z dnia 4 grudnia   
2023 r., znak: DLI-III.7620.15.2023.AW.11.

Przechodząc zaś do rozpatrzenia odwołania Pani I. B., w którym Skarżąca podnosi, że nie ma warunków, żeby się wyprowadzić i nie zamierza opuścić swojego gospodarstwa, wyjaśnić należy, co następuje.

Działka nr 1/16 obręb 0009 Klęczany, będąca w użytkowaniu wieczystym Skarżącej, objęta wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego, wskutek *decyzji Wojewody Małopolskiego* uległa podziałowi na działki nr 1/110 i 1/111, z czego działka nr 1/111 została przejęta pod realizację omawianego przedsięwzięcia, zaś działka nr 1/110 została objęta ograniczeniem w korzystaniu w celu wykonania prac polegających na budowie sieci elektroenergetycznej, przebudowie sieci wodociągowej, przebudowie urządzeń wodnych, rozbiórce sieci wodociągowej, wycince zieleni, wzmocnieniu podłoża gruntowego.

Jak wynika z mapy z projektem podziału nieruchomości oznaczonej jako działka nr 1/16, stanowiącej załącznik nr 2 do *decyzji Wojewody Małopolskiego*, powierzchnia działki   
nr 1/16 wynosi 0,6746 ha, natomiast powierzchnia wydzielonej z niej działki nr 1/111, przeznaczonej do przejęcia pod realizację inwestycji, wynosi 0,2452 ha.

Podkreślenia wymaga, że w ramach przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się wyburzenia budynków zlokalizowanych na działce nr 1/110, zaś w części przewidzianej do wywłaszczenia, tj. na działce nr 1/111, w stanie istniejącym brak jest budynków mieszkalnych lub gospodarczych.

Jak wyjaśniono już w niniejszym rozstrzygnięciu, decyzją Wojewody Małopolskiego   
z dnia 3 czerwca 2022 r., znak: WI-IV.747.2.4.2021, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odc. E od km 61+220 (km istn. 63+965) do km 73+892 (km istn. 76+652) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104 na odcinku od km 61+220 (km istn. 63+965) do km 73+892 (km istn. 76+652), wzdłuż linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku od km istniejącego 87+700 do km istniejącego 90+345 oraz na stacji Nowy Sącz” (*decyzja Wojewody Małopolskiego w zakresie odcinka E*), uchyloną w części i utrzymaną   
w pozostałej części decyzją *Ministra* z dnia 23 maja 2023 r., znak:   
DLI-I.7620.26.2022.KT.10(KO), zatwierdzony został podział działki nr 1/18 obręb 0009 Klęczany, będącej w użytkowaniu wieczystym strony skarżącej, na działki nr 1/93 (przeznaczoną pod inwestycję) i nr 1/92 (pozostającą własnością dotychczasowego właściciela).

Stwierdzić należy, że w *decyzji Wojewody Małopolskiego* część działki nr 1/18 została jedynie ograniczona w korzystaniu z uwagi na konieczność przebudowy układu drogowego i rozbiórki sieci wodociągowej. Wobec zatwierdzenia podziału działki nr 1/18 mocą *decyzji Wojewody Małopolskiego w zakresie odcinka E*, w aktualnym stanie faktycznym zakres planowanego ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości mieści się w granicach nowoutworzonej działki nr 1/93, stanowiącej już własność Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym PKP PLK S.A., a zatem nie ma potrzeby oznaczenia tej nieruchomości jako planowanej do ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości,   
o którym mowa w [art. 9q ust. 1 pkt 6](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytqnzygyzdsltqmfyc4nrxgyztenjrha) *ustawy o transporcie kolejowym*.

Podsumowując, podkreślenia wymaga, że *decyzja Wojewody Małopolskiego* nie wywołuje skutków w postaci wywłaszczenia Skarżącej z części dotychczasowej działki nr 1/18 i nie przewiduje na jej obszarze wyburzeń.

Niemniej jednak, jak wyjaśnił *inwestor* w piśmie z dnia 30 sierpnia 2023 r., w ramach inwestycji objętej *decyzją Wojewody* *Małopolskiego w zakresie odcinka E* przewiduje się wyburzenie budynku mieszkalnego zlokalizowanego na działce nr 1/93 (powstałej   
z podziału działki nr 1/18). *Inwestor* w ww. piśmie poinformował, że procedowane jest postępowanie dotyczące ustalenia odszkodowania z tytułu wygaśnięcia prawa użytkowania wieczystego za ww. nieruchomość wraz z budynkiem mieszkalnym.

Wyjaśnienia wymaga, że kwestie dotyczące zajęcia nieruchomości wraz z budynkiem mieszkalnym oraz wynikającej z tego konieczności jego rozbiórki, podnoszone przez Skarżącą w odwołaniu*,* pozostają poza przedmiotem postępowania w sprawie *decyzji Wojewody Małopolskiego*, a tym samym pozostają bez wpływu na wynik przedmiotowej sprawy. Powyższe zagadnienia stanowiły bowiem przedmiot *decyzji Wojewody* *Małopolskiego w zakresie odcinka E* oraz prowadzonego w tej sprawie postępowania odwoławczego zakończonego decyzją *Ministra* z dnia 23 maja 2023 r., znak:   
DLI-I.7620.26.2022.KT.10(KO). Jak wynika z treści ww. decyzji *Ministra*, Pani I. B. nie zaskarżyła rozstrzygnięcia organu I instancji.

Odnosząc się do zarzutów przedstawionych przez Panią K. M.-D.   
w przedmiocie naruszenia przepisów „art 2b, art. 9o, 9q oraz 9w” *ustawy o transporcie kolejowym,* zauważyć należy, co następuje.

Przede wszystkim zauważyć należy, iż zaskarżona decyzja została wydana na podstawie – nie zaś jak twierdzi Skarżąca z naruszeniem (mylnie powołując art. 2b) – przepisów zawartych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym* zatytułowanym „Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych”. Przepisy te, obok m.in. regulacji zawartych w *specustawie drogowej,* należą do szczególnych regulacji prawnych o ograniczonym czasowo okresie obowiązywania, których podstawowym celem jest uproszczenie i przyspieszenie inwestycji infrastrukturalnych (z reguły realizowanych z zaangażowaniem funduszy unijnych). Rzeczone uproszczenia z natury rzeczy muszą wiązać się z ograniczeniem praw właścicieli nieruchomości objętych inwestycją w porównaniu z ogólną (zwykłą) procedurą zmierzająca do realizacji inwestycji celu publicznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16).

Tymi okolicznościami należy uzasadniać z jednej strony znaczne zwiększenie uprawnień *inwestora* (decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rozstrzyga jednocześnie   
o ustaleniu lokalizacji inwestycji, zatwierdza podział nieruchomości i orzeka o przejściu   
z mocy prawa nieruchomości lub ich części na własność odpowiedniego podmiotu publicznoprawnego, jak również określa ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości   
w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej), natomiast z drugiej zdecydowane ograniczenie uprawnień właścicieli nieruchomości.

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

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

Skarżąca w żaden sposób nie uzasadniła, w jaki sposób *decyzja Wojewody Małopolskiego* miałaby naruszyć art. 9o, art. 9q oraz art. 9w *ustawy o transporcie kolejowym.* Nie sprecyzowała również, jakie konkretnie przepisy ww. artykułów zostały w jej ocenie naruszone. Wobec powyższego brak jest możliwości ustosunkowania się do tak ogólnie sformułowanych zarzutów Skarżącej.

Zamierzonego skutku nie może osiągnąć argumentacja strony skarżącej, iż organ nie dokonał w sposób dostateczny i z należytą starannością wydzielenia działek pod planowaną inwestycję, a inwestycja ma zostać przeprowadzona bez całkowitego poszanowania własności osób prywatnych. W kontekście powyższego należy mieć na uwadze powyżej zaprezentowane wyjaśnienia dotyczące szczególnych regulacji prawnych ujętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym* oraz argumentację organu II instancji zaprezentowaną w odniesieniu do analogicznych zarzutów Pana L. D..

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

W świetle przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*, organy nie mają uprawnienia do oceny racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie ustalenia lokalizacji danej inwestycji kolejowej toczy się na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej, którym to wnioskiem organ administracji jest związany. Organ nie może dokonywać jakichkolwiek zmian, np. w zakresie lokalizacji, przebiegu oraz planowanych parametrów technicznych konkretnej inwestycji.   
O przebiegu linii kolejowej decyduje zarządca (wnioskodawca) i to on wybiera najbardziej optymalne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno–wykonawcze.

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

Wskazać przy tym należy, iż *ustawa o transporcie kolejowym* w rozdziale 2bprzyjęła bardzo szybki i „bezdyskusyjny” tryb postępowania wywłaszczeniowego. Może on budzić wątpliwości co do swoich ekonomicznych i społecznych skutków, ale takie są właśnie obowiązujące wzorce prawne. Jak stwierdził Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 16 października 2012 r., sygn. akt K 4/10, radykalne skrócenie i uproszczenie procedury wywłaszczeniowej jest niezbędne, gdyż konieczność działania organów według innych reguł „paraliżowałaby prowadzenie inwestycji”. Wprowadzenie regulacji prawnej, polegającej m.in. na uproszczeniu postępowania w sprawie nabywania nieruchomości położonych na terenach przeznaczonych pod lokalizację inwestycji w zakresie linii kolejowej, w tym rezygnacja z indywidualnej oceny niezbędności lokalizacji na każdej nieruchomości, jest zamierzoną decyzją ustawodawcy wpisaną w *ratio legis*  Rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*.

Jeśli zaś chodzi o *de facto* samą czynność geodezyjną w postaci wydzielenia działek, po pierwsze podkreślić należy, iż ocena takiej czynności pozostaje poza przedmiotem niniejszego postępowania, po drugie zaś dodać wypada, że – jak wynika z wyjaśnień *inwestora* zawartych w piśmie z dnia 30 sierpnia 2023 r. – zawiadomienie o planowanych czynnościach geodezyjnych związanych z ustaleniami granicy działki stanowiącej własność Skarżącej, tj. działki nr 1001/1 obręb 0009 Męcina, zostało doręczone w dniu 29 października 2019 r. Czynności terenowe odbyły się zaś w dniu 28 listopada 2019 r., a właścicielka nieruchomości podpisując protokół z czynności terenowych, nie zgłosiła żadnych uwag. Przedmiotowa praca została pozytywnie zweryfikowana przez właściwy organ geodezyjny, tj. Starostę Limanowskiego protokołem z dnia 27 września 2022 r.

Ustosunkowując się do twierdzeń Skarżącej, iż „organ, który w sposób tak arbitralny zabiera ludziom własność, czyniąc niejednokrotnie ich życie uciążliwym, powinien wskazać w sposób niezwykle szczegółowy podstawy tak niekorzystnych i pozbawionych racjonalnych podstaw podziałów nieruchomości czy też wywłaszczania”, stwierdzić należy, iż Wojewoda Małopolski wskazał w treści kontrolowanej decyzji podstawę prawną rozstrzygnięcia, tj. rozdział 2b, art. 9o, 9q oraz 9w *ustawy o transporcie kolejowym*, które to przepisy notabene – w ocenie Skarżącej – zostały naruszone wydaniem zaskarżonej decyzji, a wobec których to zarzutów organ odwoławczy przedstawił już swoje stanowisko, a także art. 104 *kpa*, wraz z podaniem roku wydania Dziennika Ustaw i pozycji, pod którą dany akt normatywny został ogłoszony. Podkreślić należy jednocześnie, iż Skarżącaw sposób nieuprawniony zarzuca organowi I instancji brak zawarcia w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji szczegółowego odniesienia się do okoliczności sprawy. Wojewoda Małopolski w uzasadnieniu decyzji wyjaśnił, iż spełnione zostały wszystkie przesłanki zastosowania ww. przepisów, w tym wskazał, że *inwestor* dołączył do wniosku wszystkie wymagane dokumenty, uzyskał wszystkie wymagane opinie, a także, iż spełnione zostały wymogi formalne z art. 9o ust. 6 ww. ustawy poprzez dokonanie przez organ I instancji zawiadomienia i obwieszczenia o wszczęciu postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej dla przedmiotowego zamierzenia. Z uzasadnienia *decyzji Wojewody Małopolskiego,* jak i z akt postępowania pierwszoinstancyjnego,wynika, żeorgan wojewódzki przeprowadził postępowanie wyjaśniające w zakresie uwag złożonych przez strony postępowania. W uzasadnieniu odniesiono się szczegółowo do ww. uwag, przytaczając wyczerpujące wyjaśnienia *inwestora*, do których organ się przychylił, przy czym zauważenia wymaga, że Skarżąca nie skorzystała z przysługującego jej prawa złożenia uwag i zastrzeżeń co do przebiegu planowanej inwestycji kolejowej na etapie postępowania pierwszoinstancyjnego. W tym miejscu stwierdzić należy, że organ wojewódzki prawidłowo wskazał na rolę inwestora w postępowaniu w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej, jako podmiotu decydującego o kształcie inwestycji i przyjętych rozwiązaniach.

Wojewoda Małopolski przeprowadził kontrolowane postępowanie w sposób zgodny   
z wymogami *kpa*, o czym świadczą ustalenia dokonane w całokształcie materiału dowodowego (art. 80 *kpa*), zgromadzonego i zbadanego w sposób wyczerpujący   
(art. 77 § 1 *kpa*), a więc przy podjęciu wszystkich kroków niezbędnych dla dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego, jako warunku niezbędnego wydania decyzji   
o przekonującej treści (art. 7 *kpa*), a także w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej, kierując się zasadami proporcjonalności, bezstronności i równego traktowania (art. 8 *kpa*). Ponadto, uzasadnienie zaskarżonej decyzji w wystarczający sposób wskazuje na tok rozumowania organu I instancji przyjęty przy rozpoznawaniu sprawy, a w konsekwencji nie narusza norm postępowania administracyjnego. Uzasadnienie zaskarżonej decyzji, w ocenie *Ministra*, spełnia zatem wymogi przewidziane w art. 107 § 3 *kpa.*

Zaznaczenia wymaga zatem, że podjęcie przez organ rozstrzygnięcia odmiennego od oczekiwanego przez stronę skarżącą w sytuacji, gdy organ prawidłowo zebrał materiał dowodowy, a ocena tego materiału jest logiczna, nie przekroczył zasady swobodnej oceny dowodów oraz wskazał prawidłową podstawę prawną, nie oznacza niezgodności zaskarżonego rozstrzygnięcia z prawem. Strony mają natomiast prawo do własnego subiektywnego przekonania o zasadności wniesionego środka zaskarżenia, zaś przekonanie to nie musi mieć odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach prawnych i ich wykładni (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia   
26 września 2012 r., sygn. akt I SA/Łd 961/12).

Dodatkowo zaakcentować należy, iż organy administracji publicznej, zgodnie z zasadą praworządności wyrażoną w art. 6 kpa, winny działać na podstawie przepisów prawa   
i w oparciu o zgromadzone dowody, nie zaś w oparciu o przekonanie stron postępowania o istnieniu nieprawidłowości.

Wobec powyższego za nietrafne należy uznać również zarzuty Skarżącej w przedmiocie naruszenia art. 6, art. 7, art. 8, art. 77 § 1, art. 80, art. 107 § 3 *kpa*.

Nie ma racji Skarżąca twierdząc, że „organ winien podać, od kiedy planowana była ta inwestycja, od kiedy władze gminy wiedziały o niej i dlaczego te władze pozwalały na budowę domów i wydawanie pozwoleń pomimo ewentualnej wiedzy o tym fakcie”. Przepisy nie nakładają bowiem na organ wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej obowiązku uzyskiwania takich informacji ani zamieszczania ich w treści decyzji. Wyraźnego podkreślenia wymaga, że obowiązkiem organu jest poinformowanie   
o planowanej inwestycji w zakresie linii kolejowej dopiero po złożeniu przez inwestora do właściwego organu wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, co też Wojewoda Małopolski uczynił zgodnie z art. 9o ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym*. Dodać również trzeba, że wszelkie zastrzeżenia co do pozwoleń na budowę domów wydawanych uprzednio przez odpowiednie organy w odniesieniu do działek objętych *decyzją Wojewody Małopolskiego* nie mogą stanowić przedmiotu niniejszego postępowania. Natomiast mogą one być w odpowiednim trybie zgłaszane przez strony ww. postępowań do organów, które je wydały, co pozostaje poza niniejszym postępowaniem i nie powoduje wadliwości kontrolowanej decyzji.

Odnośnie argumentacji strony skarżącej, że organ I instancji mógł zażądać uzupełnienia dowodów albo wyjaśnień co do ich treści, zauważyć należy, że w orzecznictwie sądowoadministracyjnym ugruntowane jest stanowisko, zgodnie z którym organy administracji publicznej 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 ma 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 (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 29 marca 2017 r., sygn. akt II OSK 1936/15, i z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12). Jakkolwiek w polskim prawie administracyjnym obowiązuje zasada oficjalności, obligująca organ do zebrania materiału dowodowego, nie może to jednak prowadzić do nakładania na organ nieograniczonego obowiązku poszukiwania faktów, które podnosi strona. Organy administracji publicznej mają obowiązek działać wnikliwie i szybko, posługując się możliwie najprostszymi środkami prowadzącymi do załatwienia sprawy, zgodnie z art. 12 § 1 *kpa*, a także obowiązek podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do jej wyjaśnienia i załatwienia w myśl art. 7 i art. 77 § 1 *kpa*. Oznacza to obowiązek podjęcia nie jakichkolwiek działań, lecz działań celowych (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 1 czerwca 2011 r., sygn. akt I SAB/Wa 79/11).

*Minister* uznał, iż zgromadzony przez Wojewodę Małopolskiego materiał dowodowy był wystarczający do wydania rozstrzygnięcia i nie wymagał uzupełnienia dowodów. Podkreślenia wymaga, że *decyzja Wojewody Małopolskiego* wydana została   
w szczególnym trybie przewidzianym *ustawą o transporcie kolejowym*. Skarżąca natomiast nie wskazała nawet, jaka okoliczność w jej ocenie nie została należycie udowodniona, ani też w jakim zakresie organ powinien zażądać uzupełnienia dowodów lub ich wyjaśnienia. Żądanie uzupełnienia dowodów w sytuacji, gdy Skarżąca nie sprecyzowała ani dowodu, którego uzupełnienia żąda, ani okoliczności, których wyjaśnieniu miałoby służyć to uzupełnienie, w okolicznościach niniejszej sprawy staje się zupełnie bezcelowe.

Rozpatrując natomiast odwołanie Pani J. J. i Pani M. S., za niezasadny uznać należy zarzut, iż *decyzja Wojewody Małopolskiego* nie zawiera wymagań dotyczących ochrony osób trzecich.

Wojewoda Małopolski w pkt IV kontrolowanej decyzji wskazał bowiem,   
że w projektowaniu inwestycji i pracach związanych z jej realizacją należy uwzględnić interesy osób trzecich: dotyczy to w szczególności zapewnienia dostępu do drogi publicznej, zapewnienia dopływu światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi, zapewnienia możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej, cieplnej oraz ze środków łączności, ochrony przed uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne, promieniowanie, ochrony przed zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby. Organ I instancji podkreślił również,   
że w trakcie prowadzenia robót budowlanych *inwestor* winien zwrócić uwagę na zachowanie bezpieczeństwa ludzi i mienia i zadbać o to, by prowadzone roboty stwarzały jak najmniejszą uciążliwość dla środowiska. Działki zajęte czasowo na cele związane   
z realizacją inwestycji należy przywrócić do stanu poprzedniego.

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 ten mówi, że decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera   
w szczególności wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich, co nie oznacza, że decyzja ta nie może naruszać interesów tych osób, jeżeli mieści się to w przepisach tej ustawy. Przepis mówiący o ochronie interesów osób trzecich zamieszczony jest w wielu ustawach [np. art. 5 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane   
(t. j. Dz. U z 2023 r. poz. 682 z późn. zm.), art. 8 ust. 1 pkt 5 *specustawy przesyłowej*,   
art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej*], które z natury swej wprowadzają pewne ograniczenia prawa własności oraz innych praw rzeczowych. Prawo własności, jak i inne prawa majątkowe podlegają ochronie konstytucyjnej, ale w pewnych sytuacjach,   
w drodze ustawy prawa te mogą być ograniczone (art. 21, art. 31 ust. 3, art. 64 *Konstytucji RP*), czego przykładem są powyżej wymienione przepisy ustawowe (tak w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 1282/17).

Tymczasem Skarżące powołują się jedynie na interes subiektywny, upatrując go   
w uszczupleniu prawa własności do działek nr 597/2 i 597/3, obręb 0004 Kłodne oraz wprowadzeniu na ich częściach ograniczeń w korzystaniu, a także w spadku wartości tych nieruchomości, ograniczeniu możliwości ich zabudowania i stratach emocjonalnych. Jednakże, argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji linii kolejowej, ma charakter interesu faktycznego, a więc takiego, który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej.

Uznanie, że ochronie podlegać winien interes faktyczny, mogłoby prowadzić do paraliżu inwestycji w zakresie lokalizacji linii kolejowych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw, które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją. W postępowaniu w sprawie wydania takiej decyzji zarówno wojewoda, jak i organ odwoławczy*,* badają  zgodność   
z prawem wniosku *inwestora,* nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją (por. wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 czerwca 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 611/17 i z dnia 9 czerwca 2017 r., sygn. akt 785/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Jak już wskazywano w niniejszym rozstrzygnięciu, organ wydający decyzję dotyczącą ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*. Do organu administracji należy jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym. Podkreślić także należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Małopolskiego,   
jak i *Ministra*, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku Skarżących, ocena możliwości realizacji dotychczasowych zamierzeń wobec działki czy szacowanie związania emocjonalnego z nieruchomością, jako czynników decydujących   
o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia.

Nieuniknione jest bowiem to, że realizacja inwestycji w zakresie linii kolejowej stwarza określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości objętych jej zakresem. Należy mieć jednak na względzie, że inwestor realizujący inwestycję kolejową działa w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego w sposób niezgodny z prawem, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wydane w sprawach rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej*, jest aktualne również na gruncie uregulowań rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

*Minister*, po dokonaniu szczegółowej analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym wyjaśnień przedłożonych przez *inwestora*, jak również po analizie załącznika graficznego nr 1 do *decyzji Wojewody Małopolskiego* (tj. rysunku nr 19 mapy przedstawiającej proponowany przebieg inwestycji), stwierdza, iż pod przedmiotową inwestycję kolejową została przejęta tylko część nieruchomości Skarżących, która jest niezbędna do lokalizacji inwestycji.

Jak wyjaśnił *inwestor* w piśmie z dnia 9 października 2023 r., znak: IRR3/7.2131.1.2023.IRE-01378-I.45, działka nr 597/6 (powstała z podziału działki   
nr 597/2, stanowiącej własność Pani J. J.) oraz działka nr 597/8 (powstała z podziału działki nr 597/3, stanowiącej własność Pani M. S.) znajdują się w liniach rozgraniczających przedmiotowej inwestycji, w obrębie których planowane jest wykonanie skarpy wraz z zabezpieczeniem oraz zabudowa linii kablowej SN.

Jest przy tym rzeczą niebudzącą kontrowersji, że wydana w sprawie decyzja ingeruje   
w przysługujące Skarżącym prawo własności nieruchomości. Jest to jednak ingerencja   
w granicach dopuszczonych przez ustawodawcę, jako konieczna dla realizacji inwestycji kolejowych, dla dobra publicznego. Konstytucyjna ochrona prawa własności nie jest bowiem bezwarunkowa i w szczególnych przypadkach, przewidzianych ustawami, może podlegać ograniczeniu. Konstytucja RP chroni bowiem różne dobra, zarówno związane   
z interesem indywidualnym obywateli, jak i potrzebami całego społeczeństwa i nieraz zachodzi potrzeba dania pierwszeństwa jednemu dobru przed drugim.

W *ustawie o transporcie kolejowym,* a dokładanie rzecz ujmując w jej rozdziale 2b - o czym już była zresztą mowa w niniejszej decyzji - przewidziane są odpowiednie mechanizmy   
i instytucje, które pozwalają na efektywne realizowanie zadań publicznych w zakresie lokalizacji inwestycji dotyczących linii kolejowych, ale z poszanowaniem interesów właścicieli nieruchomości.

Zatem przy realizacji systemu inwestycji dotyczących linii kolejowych, służących poprawie bezpieczeństwa, komunikacji, transportu nie dochodzi do naruszenia proporcji między interesem publicznym, a ingerencją w sferę praw i wolności, które na mocy *ustawy o transporcie kolejowym* są rekompensowane stosownym odszkodowaniem, co mieści się w granicach ograniczeń w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności   
i praw określonych w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 czerwca 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 611/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Dodatkowo, co wynika z treści *decyzji Wojewody Małopolskiego* oraz rysunku nr 19 mapy przedstawiającej proponowany przebieg inwestycji, działka nr 597/7 (powstała   
z podziału działki nr 597/2) oraz działka nr 597/9 (powstała z podziału działki nr 597/3), pozostające własnością dotychczasowych właścicielek, podlegają ograniczeniu   
w korzystaniu w celu zapewnienia 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, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy   
o transporcie kolejowym*.

Przepis art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym* na zasadzie *lex specialis* przewiduje szczególny tryb ustanowienia i wykonywania służebności publicznej   
w stosunku do generalnego rozwiązania dotyczącego służebności publicznej zawartego w art. 124 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*”.

Konstrukcja prawna służebności publicznej staje się coraz ważniejszym publicznoprawnym instrumentem kształtowania treści prawa własności w rozumieniu art. 140 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2023 r.   
poz. 1610 z późn. zm.), zwanej dalej „*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).

Warto dodać, iż w omawianym przypadku nie stosuje się procedury uzyskiwania zgody właściciela nieruchomości na ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości, bowiem wyłączony jest obowiązek prowadzenia rokowań między właścicielem nieruchomości   
a *inwestorem* co do przeprowadzenia robót. *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 specustawy przesyłowej, lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznych do rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy   
o transporcie kolejowym*, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Zamierzonego skutku nie może osiągnąć argumentacja Skarżących, że wydanie *decyzji Wojewody Małopolskiego* bez wcześniejszych uzgodnień co do ewentualnych odszkodowań czy też możliwości sprzedaży pozostałej części działek, które – w ocenie stron skarżących – staną się bezużyteczne, doprowadziło do naruszenia zasady równości i podważa zaufanie do organów państwa, o których mowa w art. 8 *kpa*.

Po pierwsze, żaden z przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* nie uzależnia wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej od wcześniejszych ustaleń w kwestii odszkodowań za nieruchomości przejęte w związku z realizacją inwestycji. Kwestie dotyczące ustalenia wysokości odszkodowania nie są w ogóle przedmiotem postępowania w sprawie o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, bowiem są one przedmiotem odrębnego rozstrzygnięcia. Dopiero w toku postępowania w sprawie ustalenia wysokości odszkodowania możliwe (i konieczne) będzie oszacowanie wartości przejętych na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości. Decyzję w ww. sprawie, stosownie do treści art. 9y ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, wydaje wojewoda, w terminie   
30 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna. Odszkodowanie ustalone będzie w oparciu o operat rzeczoznawcy majątkowego sporządzony na dzień wydania *decyzji Wojewody Małopolskiego.* Zauważyć ponownie należy, iż kwestie związane z ustaleniem wysokości i wypłatą odszkodowań, mimo iż w pewnym stopniu są związane z decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji   
w zakresie linii kolejowej, stanowią oddzielne byty, podlegające odrębnym trybom zaskarżenia.

Wskazać przy tym dodatkowo należy, iż 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. Zaznaczenia wymaga jednak, iż na etapie postępowania w sprawie   
o ustalenie lokalizacji linii kolejowej organ – jak już wielokrotnie wspominano – nie zajmuje się kwestiami odszkodowawczymi, jak i przyszłą realizacją inwestycji (w tym ewentualną koniecznością przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego).

Po drugie, kwestia dotycząca nabywania pozostałej po podziale części nieruchomości nie może być przedmiotem badania przez organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej, jak również żądanie dokonania ustaleń w tej kwestii nie może świadczyć o wadliwości wydanej *decyzji Wojewody Małopolskiego.*

Twierdzenia Skarżących dotyczą w istocie kwestii badania zasadności wykupu pozostałej po podziale części nieruchomości (tzw. „resztówki”), co przewidziane jest w art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*. Zgodnie z tym przepisem, jeżeli w przypadku, o którym mowa w [art. 9s ust. 3](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytcnrugq3tqltqmfyc4nbqgu3deojtge), została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele PLK S.A. nabywają, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu   
i na rzecz Skarbu Państwa tę część nieruchomości.

Ustawodawca w 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*, w oparciu o który inwestor podejmuje czynności zmierzające do nabywania gruntów pod inwestycje kolejowe samodzielnie decyduje o tym, czy dana nieruchomość spełnia kryteria wskazane w powołanym przepisie stanowi roszczenie cywilnoprawne, którego zasadność może ocenić jedynie sąd powszechny.

Żądanie dokonania ustaleń w kwestii nabycia części nieruchomości w warunkach określonych w przywołanym przepisie nie jest elementem administracyjnego postępowania wywłaszczeniowego i nie podlega załatwieniu w drodze decyzji administracyjnej. 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 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*).

Wobec powyższych ustaleń za chybiony należy uznać zarzut w przedmiocie naruszenia art. 8 *kpa*.

Niesłuszny jest również zarzut dotyczący naruszenia art. 7 *kpa*. Z zasady prawdy obiektywnej, wyrażonej w powyższym artykule, wynika, że organy administracji publicznej prowadzące postępowanie mają obowiązek zebrania i rozpatrzenia materiału dowodowego w taki sposób, aby ustalić stan faktyczny sprawy zgodny z rzeczywistością, a zwłaszcza mają obowiązek dokonać wszechstronnej oceny okoliczności konkretnej sprawy na podstawie analizy całego materiału dowodowego i swoje stanowisko wyrazić w uzasadnieniu podjętej decyzji, co miało miejsce w przedmiotowej sprawie (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 października 2001 r., sygn. akt I SA 1110/01).

Ustosunkowując się do zarzutów sformułowanych przez Panią B. W.,   
iż przeprowadzenie prac na linii kolejowej nr 104 można było przeprowadzić istniejącym szlakiem kolejowym, a nie budować nową linię, wywłaszczając Skarżącej działkę, stwierdzić należy, co następuje.

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

Przywołane już w niniejszym rozstrzygnięciu orzecznictwo sądowoadministracyjne jasno wskazuje, iż jeśli przyjmujemy, że przebieg inwestycji jest wyznaczany w sposób racjonalny przez grono specjalistów z zakresu transportu, geologii, ochrony środowiska, musimy też przyjąć nieuchronność zajęcia ściśle oznaczonych gruntów pod realizację inwestycji. Liniowy charakter inwestycji kolejowych dyktuje w sposób naturalny pewne rozstrzygnięcia, w szczególności co do wyboru nieruchomości objętych decyzją.   
W żadnym razie nie może być w takiej sytuacji mowy o niedopuszczalnej ingerencji. Jak wyżej bowiem zasygnalizowano, zakres badania przez organy w kwestiach badania zasadności "wywłaszczenia" i badania zasadności określonego przebiegu inwestycji ogranicza się do kontroli zgodności z przepisami wariantu przedstawionego przez wnioskodawcę bez prawa do dokonywania zmian w przedstawionej przez inwestora koncepcji przebiegu inwestycji

Ponownie warto zwrócić uwagę na fakt, że wariantowanie przebiegu omawianej inwestycji odbyło się na etapie postępowania zakończonego wydaniem przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* i to właśnie w tym postępowaniu Skarżąca mogła wnosić uwagi co do trasy projektowanej inwestycji, czego jednak nie uczyniła.

Dodatkowo wskazać należy, że jak wyjaśnił *inwestor* w piśmie z dnia 30 sierpnia 2023 r., korytarz przebiegu linii kolejowej – w tym, w odniesieniu do działki nr 654/13, powstałej z podziału działki nr 654/6, obręb 0009 Męcina – nie zmienił się od etapu Studium Wykonalności w latach 2014 - 2016. Przebieg linii kolejowej poprowadzony został   
w sposób optymalny z uwzględnieniem możliwości wykonania linii kolejowej w planie   
i profilu w trudnym górskim terenie. W trakcie trasowania linii kolejowej jej przebieg był konsultowany z lokalną społecznością na etapie koncepcji programowo-przestrzennej   
w październiku 2019 r.

Odnosząc się do podniesionych przez Skarżącą zarzutów, iż *inwestor* nie wykonał zapisów zawartych w decyzji Marszałka Województwa Małopolskiego z dnia 18 grudnia 2019 r., znak: SR-IX.7440.571.2019.RŁ – której to strona skarżąca jednak nie przedłożyła wraz z odwołaniem od *decyzji Wojewody Małopolskiego* – w konsekwencji czego nie można jednoznacznie stwierdzić, czy projektowane prace budowlane są wystarczające do posadowienia na nowym gruncie torowiska, oraz że projektowany odcinek torowiska nie ma źródła zasilania energią elektryczną, która jest na etapie koncepcji, wyjaśnić należy, że powyższe zagadnienia nie stanowią przedmiotu postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej.

Słuszne w tym miejscu jest przywołanie wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 9 września 2020 r., sygn. akt IV SA/Wa 594/20 [zapadłego wprawdzie w odniesieniu do regulacji *specustawy przesyłowej*, ale w pełni aktualnego w świetle rozwiązań przyjętych w *ustawie* *o transporcie kolejowym*], w którym wyrażono stanowisko, 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, z punktu widzenia przepisów prawa, a także wskazuje ogólne warunki i zasady, którym inwestycja powinna odpowiadać. Uszczegółowienie tych warunków i zasad następuje natomiast przed organami administracji architektoniczno-budowlanej w ramach postępowania o wydanie pozwolenia na budowę.

Na marginesie dodać wypada, że – jak wynika z wyjaśnień *inwestora* zawartych   
w ww. piśmie z dnia 30 sierpnia 2023 r. – wykonał on zapisy zawarte w ww. decyzji Marszałka Województwa Małopolskiego z dnia 18 grudnia 2019 r., znak:   
SR-IX.7440.571.2019.RŁ, o zatwierdzeniu projektu robót geologicznych i w dniu   
19 stycznia 2021 r. uzyskał decyzję Marszałka Województwa Małopolskiego, znak:   
SR-IX.7441.4.2021.KŻ, zatwierdzającą dokumentację geologiczno-inżynierską (DGI) dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich. Przy czym podkreślenia wymaga,   
że zgodnie z § 23 pkt 3 rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r.   
w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2022 r.   
poz. 1679 z późn. zm.) dokumentacja geologiczno-inżynierska jest częścią projektu technicznego, stanowiącego część projektu budowlanego, który to projekt techniczny nie jest wymagany nawet na etapie składania wniosku o pozwolenie na budowę. Inwestor ma obowiązek przekazać ten projekt kierownikowi budowy przed rozpoczęciem inwestycji. Natomiast nie jest on z pewnością elementem podlegającym ocenie na etapie postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej.

Co do zaś twierdzeń Skarżącej w przedmiocie braku źródła zasilania energią elektryczną, to w świetle wyjaśnień *inwestora* stwierdzenia wymaga, iż projektuje się budowę Linii Potrzeb Nietrakcyjnych oraz stacji transformatorowych. Zaprojektowana LPN na odcinkach linii kolejowej nr 104, na których wcześniej LPN nie istniała, stanowić będzie własność PKP PLK S.A.. LPN stanowi zasilanie urządzeń i instalacji niskiego napięcia związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. W związku z elektryfikacją linii kolejowej nr 104 na odcinku Chabówka - Nowy Sącz projektuje się budowę podstacji trakcyjnych, z których zasilane będą projektowane odcinki linii potrzeb nietrakcyjnych LPN 15kV. Budowa Podstacji Trakcyjnych oraz linii zasilających jest natomiast przedmiotem odrębnych postępowań.

Powyższe zagadnienia nie mogą zatem stanowić o wadliwości *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Przechodząc do odwołania Pani J. S., stwierdzić należy, że brak zgody Skarżącej na ustalenie lokalizacji omawianej inwestycji na części jej działki, w koncepcji przyjętej przez *inwestora* i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Małopolskiego*, nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *ustawy o transporcie kolejowym*, nie uzależniają ustalenia lokalizacji inwestycji na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tejże nieruchomości.

Zaznaczenia ponownie wymaga, iż *ustawa o transporcie kolejowym*, w oparciu o przepisy której wydano *decyzję Wojewody Małopolskiego*, jest aktem prawnym szczególnym, przewidującym uproszczoną (przyśpieszoną) procedurę przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych. Jest oczywiste, że szybka i sprawna budowa linii kolejowych   
w Polsce i w związku z tym poprawa infrastruktury kolejowej, leży w interesie społecznym i gospodarczym. Tymi okolicznościami należy uzasadniać z jednej strony znaczne zwiększenie uprawnień inwestora, natomiast z drugiej – zdecydowane ograniczenie uprawnień właścicieli nieruchomości znajdujących się w obszarze inwestycji.

Nie wydaje się zatem możliwe zaprojektowanie inwestycji w zakresie linii kolejowych   
o takim przebiegu, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli nieruchomości objętych inwestycją. Sprzeciw taki wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania własności nieruchomości przez jej dotychczasowego właściciela, jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności. W takich okolicznościach inwestor zawsze będzie narażony na wywołanie lokalnego konfliktu społecznego, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych.

Ustalenie lokalizacji linii kolejowej, zwłaszcza na obszarach zurbanizowanych, w wielu wypadkach musi zatem 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.

Zauważyć należy, iż na mocy *decyzji Wojewody Małopolskiego* działka nr 400 obręb 0003 Chomranice, stanowiąca własność Skarżącej, uległa podziałowi na działki nr 400/1 (pozostającą własnością dotychczasowego właściciela) i 400/2 (przeznaczoną do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa w użytkowanie wieczyste PKP PLK S.A. pod realizację przedmiotowej inwestycji). Podział ten uwidoczniony został na mapie w skali 1:2000 zawierającej projekt podziału dla ww. nieruchomości, przedłożonej przez *inwestora* wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla omawianego zadania inwestycyjnego, a następnie zatwierdzonej przez Wojewodę Małopolskiego jako załącznik nr 2 do ww. decyzji. Zgodnie z wykazem zmian gruntowych, stanowiącym integralną część mapy z projektem podziału nieruchomości, powierzchnia działki   
nr 400/1 wynosi 0,2600 ha, zaś powierzchnia działki nr 400/2 – 0,0433 ha.

Jak wynika z wyjaśnień *inwestora* zaprezentowanych zarówno w postępowaniu pierwszoinstancyjnym, jak i na etapie postępowania odwoławczego w sprawie *decyzji Wojewody Małopolskiego*, działka nr 400/2 (powstała z podziału działki nr 400) podlega wywłaszczeniu z uwagi na przebudowę układu drogowego (budowę przepustu drogowego w km proj. 60+662, rozbiórkę i budowę przepustu w km 60+657), umocnienia cieku oraz wykonanie rowu. Ze względu na uwarunkowania wysokościowe nie ma możliwości zmiany geometrii przebiegu drogi na ww. działce. Dodatkowo, część działki nr 400/1 (powstałej z podziału działki nr 400) objęta będzie ograniczeniem   
w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym* z uwagi na planowaną przebudowę układu drogowego, przebudowę urządzeń wodnych oraz wycinkę zieleni.

Należy pamiętać, że w orzecznictwie powszechnie prezentowany jest pogląd, iż organ administracji jest związany wnioskiem o ustalenie lokalizacji linii kolejowej w tym znaczeniu, że nie jest uprawniony wydać decyzji, która określałaby przebieg oraz inne parametry inwestycji inaczej, niż domagał się tego we wniosku wnioskodawca (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 października 2020 r., sygn. akt IV SA/Wa 1613/20).

Skoro ustawodawca precyzyjnie określił zakres wniosku składanego przez inwestora, to porównując jego zawartość (wraz z załącznikami) z ustawowo wyznaczoną treścią orzeczniczą decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, określoną w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, stwierdzić należy, że organy orzekające nie mogą modyfikować ustaleń i parametrów zawartych we wniosku o wydanie ww. decyzji, jeżeli nie wynika to z wiążących organ przepisów prawa. Zaznaczyć należy, iż organy wydające decyzję   
w przedmiocie lokalizacji inwestycji kolejowej są uprawnione jedynie do oceny prawnej całości przedsięwzięcia inwestycyjnego i dokumentacji przedłożonej przez wnioskodawcę. Tylko bowiem stwierdzenie przez organ, iż kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku narusza normę wynikającą z określonych przepisów prawa, zobowiązuje ten organ do odmowy wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji   
w wersji wnioskowanej przez inwestora.

W związku z powyższym, stwierdzić należy, iż w ocenie *Ministra* złożony w niniejszej sprawie wniosek *inwestora*, określający przebieg projektowanej inwestycji kolejowej na działce strony skarżącej, jest zgodny z obowiązującymi przepisami prawa, w tym przepisami *ustawy o transporcie kolejowym*. Tym samym, nie było jakichkolwiek podstaw prawnych do odmowy ustalenia lokalizacji inwestycji w wersji wnioskowanej przez *inwestora*. Skarżąca, zgłaszając sprzeciw wobec lokalizacji inwestycji na jej działce,   
w żaden sposób nie wykazała sprzeczności planowanej inwestycji z konkretnym przepisem prawa.

Godzi się zauważyć, że za utracone prawo własności do działki Skarżącej przysługuje odszkodowanie. *Inwestor* zobowiązany jest również do przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego po wykonaniu prac. Jeżeli zaś nie będzie to możliwe albo spowoduje to nadmierne trudności lub koszty, właścicielowi przysługiwać będzie odszkodowanie. Zaznaczenia jednak wymaga, że powyższe kwestie nie mogą być rozstrzygnięte w ramach postępowania w sprawie o ustalenie lokalizacji linii kolejowej.

Ustosunkowując się do zarzutów wyrażonych w odwołaniu Pani A. F. i Pana P. F. dotyczących tego, że *decyzja Wojewody Małopolskiego* całkowicie pomija kwestię wpływu planowanej inwestycji na środowisko, w tym działkę stanowiącą własność Skarżących, wyjaśnić należy, że 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 Krakowie, zakończonym ostateczną *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*.

Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*,* udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą 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 pkt 2 *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 zamierzenia inwestycyjnego (w przedmiotowej sprawie dotyczącego ustalenia lokalizacji   
ww. inwestycji kolejowej) i pełni ona względem niego w istocie funkcję prejudycjalną.

Zatem zagadnienia związane z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny, środowisko i ludzi były elementem postępowania w sprawie wydania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.* Ewentualne uwagi i zastrzeżenia co do skutków środowiskowych realizacji przedmiotowej inwestycji strony skarżące mogły zgłaszać w toku ww. postępowania środowiskowego, z którego to uprawnienia Skarżący jednak nie skorzystali.

Na potrzeby uzyskania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* został sporządzony raport o oddziaływaniu na środowisko, w którym ujęto elementy planowanego przedsięwzięcia i oceniono ich wpływ na środowisko. W trakcie postępowania wykazano, że nie przewiduje się, aby skala prac związanych z przebudową linii kolejowej znacząco negatywnie wpłynęła na środowisko. Projekt przewiduje rozwiązania chroniące środowisko na etapie realizacji i eksploatacji linii. Zastosowane rozwiązania chroniące środowisko będą je zabezpieczać przed uciążliwościami związanymi z etapem realizacyjnym i eksploatacyjnym przedsięwzięcia.

Jeśli chodzi o wspomnianą przez Skarżących uciążliwość w postaci hałasu, zauważyć należy, że – jak wskazał organ środowiskowy w wydanej decyzji – w celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny w rejonie projektowanej inwestycji na etapie realizacji przewidziano podjęcie następujących działań minimalizujących: eliminację lub minimalizację najbardziej hałaśliwych procesów i prac, prowadzenie prac w rejonie zabudowy mieszkaniowej wyłącznie w porze dziennej, tj. od 6:00 do 22:00, o ile stosowana technologia prac na to pozwala, wykorzystanie maszyn budowlanych w dobrym stanie technicznym, lokalizowanie baz materiałów oraz prowadzących do nich dróg dojazdowych w oddaleniu od zabudowy wymagającej ochrony akustycznej. Przewiduje się, że hałas emitowany podczas etapu realizacji inwestycji będzie krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych na danym odcinku. W przypadku hałasu generowanego na etapie eksploatacji inwestycji metodami ograniczania hałasu będzie m.in. zastosowanie nowej technologii nawierzchni toru, tj. szyn bezstykowych oraz podkładów betonowych na podsypce czy zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych oraz tłumików przyszynowych. Jednocześnie podkreślenia wymaga, że RDOŚ   
w Krakowie wskazał na konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę m.in. w zakresie zastosowanych rozwiązań w rejonie obszarów chronionych akustycznie, w szczególności w zakresie parametrów i kilometrażu zabezpieczeń akustycznych.

Zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 3 *ustawy o transporcie kolejowym* decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera m.in. warunki wynikające z prawnie chronionych potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa. Warunek ten został uwzględniony przez organ I instancji w pkt III kontrolowanej decyzji. W punkcie III.1.1.1 zobowiązano *inwestora* do uwzględnienia ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych poprzez wykorzystanie i przekształcenie wymienionych elementów przyrodniczych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to niezbędne do realizacji inwestycji. Ponadto w punkcieIII.1.1.2 ww. decyzji wskazano obowiązek zachowania warunków i wymagań określonych w ostatecznej *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*.

Na aprobatę nie zasługuje zarzut w przedmiocie naruszenia art. 9o ust. 3 pkt 1b oraz   
art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym* poprzez nieprecyzyjne wypowiedzenie się organu co do stopnia ograniczenia przysługującego Skarżącym prawa własności   
i zakresu obciążenia w związku z planowaną inwestycją. W myśl art. 9o ust. 3 pkt 1b ustawy wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera   
w szczególności mapę w skali co najmniej 1:5000, opracowaną z wykorzystaniem treści mapy zasadniczej, a w razie jej braku - innej mapy sytuacyjno-wysokościowej w tej samej skali, a w przypadku terenów zamkniętych z wykorzystaniem treści mapy, o której mowa   
w [art. 4 ust. 2](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytmnzzguztkltqmfyc4nrqheytcnrwha) ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne   
(Dz. U. z 2023 r. poz. 1752 z późn. zm.) określającą oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym przebieg linii rozgraniczającej teren obejmujący nieruchomości,   
o których mowa w [art. 9q ust. 1 pkt 7](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytqnzygyzdsltqmfyc4nrxgyztenjrhe) i [art. 9s ust. 6](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytqnzygyzdsltqmfyc4nrxgyztenjug4), oraz oznaczenie nieruchomości,   
w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa w [art. 9q ust. 1 pkt 6](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytqnzygyzdsltqmfyc4nrxgyztenjrha) i [art. 9s ust. 9](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytqnzygyzdsltqmfyc4nrxgyztenjvga), a także terenów, o których mowa w [art. 9ya ust. 1](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytqnzygyzdsltqmfyc4nrxgyztenrqha). Powyższa mapa została załączona przez inwestora do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedmiotowej inwestycji, a następnie zatwierdzona jako załącznik   
nr 1 do zaskarżonej decyzji. Rysunek nr 15 mapy przedstawiającej proponowany przebieg inwestycji, z którym Skarżący mieli możliwość zapoznać się zarówno na etapie postępowania prowadzonego przez organ I instancji, jak i przez *Ministra*, obrazuje   
w sposób wymagany przepisami prawa granice terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych (przerywana linia koloru granatowego), w tym teren zajętości działki nr 972/22, powstałej z podziału działki nr 972/10 obręb 0009 Męcina, stanowiącej własność Skarżących (przerywana linia pogrubiona i przecinająca ją ciągła linia cienka koloru różowego). Numer działki 972/22, powstałej z podziału działki   
nr 972/10, objętej linią rozgraniczającą, w stosunku do której decyzja lokalizacyjna wywołuje skutek z art. 9q ust. 1 pkt 7 *ustawy o transporcie kolejowym,* został oznaczony kolorem żółtym. Ww. rysunek mapy przedstawiającej proponowany przebieg inwestycji przedstawia również obszar działki nr 972/23, powstałej z podziału działki nr 972/10, pozostającej własnością dotychczasowych właścicieli, w stosunku do której *decyzja Wojewody Małopolskiego* wywołuje skutek określony w art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy   
o transporcie kolejowym* (wypełnienie koloru różowego).

Powyższe oznaczenia są odzwierciedleniem treści kontrolowanej decyzji, tj. pkt IX,   
w którym organ wojewódzki oznaczył nieruchomości lub ich części, które stają się własnością Skarbu Państwa i przechodzą w użytkowanie wieczyste PKP PLK S.A.   
(art. 9q ust. 1 pkt 7 ustawy), w tym działkę 972/22, oraz pkt VII, w którym określono ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w szczególności dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego, w tym zjazdu do nieruchomości, 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 (art. 9q ust. 1 pkt 6 ustawy), w tym na działce nr 972/23.

Dodatkowo, w kontekście zarzutu stron skarżących, iż *decyzja Wojewody Małopolskiego* nie uwzględniła szczegółowej kwestii zajęcia areału działki, wskazać należy, że zgodnie   
z mapą z projektem podziału nieruchomości oznaczonej jako działka nr 972/10 oraz wykazem zmian danych gruntowych, powierzchnia wydzielonej działki nr 972/22 wynosi 0,0115 ha, zaś działki nr 972/23, pozostającej własnością stron skarżących 0,0529 ha.

W odniesieniu do zarzutów Skarżących dotyczących daleko idącej ingerencji   
w przysługujące stronom prawo własności, w tym naruszenia art. 140 *kc*, należy przyjąć argumentację organu odwoławczego zaprezentowaną w odniesieniu do analogicznych zarzutów podniesionych przez Pana L. D., a także w kontekście rozważań nad szczególnymi regulacjami prawnymi rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* w części poświęconej odwołaniu Pani K. M.-D..

W opinii *Ministra* całokształt okoliczności niniejszej sprawy dowodzi, iż przejęcie części działki stanowiącej własność Skarżących jest niezbędne dla realizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. Przebieg przedmiotowej inwestycji w zakresie interesu prawnego Skarżących został wytyczony prawidłowo, zgodnie z obowiązującymi przepisami i jest optymalny z punktu widzenia celu, jakiemu ma służyć.

W odniesieniu do przywołanego przez Skarżących wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 kwietnia 2018 r., sygn. akt II OSK 1410/16, kluczowy jest fakt, iż został on podjęty w zupełnie odmiennym stanie faktycznym i prawnym. Przedmiotem analizy sądu była bowiem uchwała rady gminy w przedmiocie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wydana na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. [poz.](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilruguytemrug42a&refSource=hypdec) 977 z późn. zm.) oraz zakres władztwa planistycznego gminy. W tym miejscu ponownie podkreślenia wymaga, iż *decyzja Wojewody Małopolskiego* została wydana na podstawie przepisów zawartych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym* zatytułowanym „Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych”. Przepisy te, obok m.in. regulacji zawartych w *specustawie drogowej,* należą do szczególnych regulacji prawnych o ograniczonym czasowo okresie obowiązywania, których podstawowym celem jest uproszczenie i przyspieszenie inwestycji infrastrukturalnych. 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, a tym bardziej w porównaniu z procedurą uchwalania planu miejscowego.

Niesłuszne są zarzuty Skarżących, jakoby kontrolowana decyzja pomijała kwestię należnego właścicielom odszkodowania za zajęcie działki i za zaistniałe immisje   
w związku z realizacją inwestycji, konieczności przywrócenia zniszczonego areału działki do stanu poprzedniego, obniżenia wartości rynkowej nieruchomości, czynności przygotowawczych do podjęcia inwestycji, jak również dodatkowych potencjalnych uszkodzeń roślinności i pozostałych obiektów usytuowanych na działce. Powyższe zagadnienia nie stanowią bowiem przedmiotu postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej, a zatem zaskarżona decyzja prawidłowo nie uwzględnia   
ww. elementów.

Jak już wyjaśniano w niniejszym rozstrzygnięciu, zgodnie z art. 9y *ustawy o transporcie kolejowym* za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości,   
o których mowa w art. 9s ust. 3 i 3a oraz art. 9x ust. 4, od podmiotu, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przysługuje odszkodowanie dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, a także osobom, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości. Wysokość odszkodowania ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna. Wysokość odszkodowania ustala się na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego, według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przez organ pierwszej instancji oraz według jej wartości w dniu wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Odszkodowanie podlega waloryzacji na dzień wypłaty według zasad obowiązujących w przypadku zwrotu wywłaszczonych nieruchomości.

Zgodnie natomiast 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.

Z całą stanowczością stwierdzić jednak należy, iż na etapie postępowania w sprawie   
o ustalenie lokalizacji linii kolejowej organ nie zajmuje się kwestiami odszkodowawczymi (będącymi przedmiotem odrębnego postępowania), jak i przyszłą realizacją inwestycji   
(w tym ewentualną koniecznością przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego).

Dodać w tym miejscu wypada, że jeżeli w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji Skarżąca uzna, że 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 jednak charakter interesu faktycznego, a więc takiego który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej.

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji został ustalony prawidłowo. Organ uznał racje przemawiające za ustaloną lokalizacją, które przedstawił *inwestor* w załączonej do wniosku dokumentacji. Stwierdzić należy także,   
że zarówno wniosek *inwestora*, postępowanie przeprowadzone przez organ I instancji, jak i zaskarżona *decyzja Wojewody Małopolskiego* - poza częścią uchyloną niniejszą decyzją - nie naruszają prawa, a wniesione zarzuty nie zasługują na uwzględnienie, wobec czego orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na decyzję, na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1634   
z późn. zm.), zwanej dalej „*ppsa*”, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Rozwoju   
i Technologii, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

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

**Załącznik:**

**Nr 1** –zamienny rysunek nr 28 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren.

**Z upoważnienia**

Marta Maikowska

zastępca dyrektora departamentu

/ kwalifikowany podpis elektroniczny /