Znak pisma: DLI-I.7620.50.2022.LB.10

Warszawa, 31 lipca 2023 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 i 3 w zw. z art. 137 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.), zwanej dalej „*kpa*”, oraz 9q ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 602, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o transporcie kolejowym*”, po rozpatrzeniu odwołania Pana A. G., Pani C. K.-N.,   
Pana T. K., Pani S. Ł., Pani T. P., Pani M. N., reprezentowanej przez adw. A. T., oraz Pani D. P., Pana S. K., Pani M. S. i Pana T. P. od decyzji Wojewody Małopolskiego z dnia 28 października 2022 r., znak: WI-IV.747.2.3.2022,   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej pn.: „Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odc. A2 i A3 od km 6+100 (km istn. 6+109) do km 21+300 (km istn. 21+383) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104 od km 6+100 (km istn. 6+109) do km istn. 22+525 oraz budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 623 Fornale – Szczyrzyc od km 0+000 do km 0+208 wraz z infrastrukturą techniczną, 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 26 w wierszu 19, licząc od góry strony, zapis:

„8847”,

* rysunki nr 13, 17, 18, 19, 23 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, stanowiącej załącznik nr 1 do zaskarżonej decyzji,
* mapy z projektami podziału nieruchomości nr 4135/1 i 4334/1, obręb 0001 Gronoszowa, oraz działek nr 4918/1 i 5984, obręb 0003 Śródmieście, wraz   
  z wykazem zmian gruntowych, stanowiące część załącznika nr 2 do zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* dodanie w punkcie V zaskarżonej decyzji, na stronie 14, po zapisie w wierszu 42, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„Działka ewid. nr 8847 dzieli się na działki o nr **8847/1** i nr 8847/2”,

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

„8847/1 (8847)”,

* zatwierdzenie zamiennych rysunków nr 13, 17, 18, 19. 23 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, stanowiących załączniki nr 1.1 – 1.5 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie mapy z projektem podziału nieruchomości nr 8847, obręb 0002 Słomka, wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiącej załącznik nr 2.1 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie zamiennych map z projektem podziału nieruchomości nr 4135/1   
  i 4334/1, obręb 0001 Gronoszowa, oraz działek nr 4918/1 i 5984, obręb 0003 Śródmieście, wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiących załączniki nr 2.2 – 2.5 do niniejszej decyzji,

1. **Umarzam postępowanie odwoławcze w zakresie dotyczącym odwołań Pani M. S. oraz Pana T. P.,**
2. **W pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymuję w mocy.**

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 3 czerwca 2022 r., uzupełnionym i skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą   
w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, wystąpiła do Wojewody Małopolskiego   
o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji przedsięwzięcia pn.: „Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odc. A2 i A3 od km 6+100 (km istn. 6+109) do km 21+300 (km istn. 21+383) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104 od km 6+100 (km istn. 6+109) do km istn. 22+525 oraz budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 623 Fornale – Szczyrzyc od km 0+000 do km 0+208 wraz z infrastrukturą techniczną, 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* wystąpił także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając   
to ważnym interesem społecznym i gospodarczym.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 28 października 2022 r. decyzję, znak: WI-IV.747.2.3.2022, 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. A2 i A3 od km 6+100 (km istn. 6+109) do km 21+300 (km istn. 21+383) wraz   
z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104 od km 6+100 (km istn. 6+109) do km istn. 22+525 oraz budowa obiektu budowlanego pn.: linia kolejowa nr 623 Fornale – Szczyrzyc od km 0+000 do km 0+208 wraz z infrastrukturą techniczną, 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:

* Pan A. G. [pismo z dnia 7 grudnia 2022 r. – nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2022 r. poz. 896, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo Pocztowe*”, w dniu 9 grudnia 2022 r.],
* Pani C. K.-N. i Pan T. K. [pismo z dnia 9 grudnia   
  2022 r., nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego   
  w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w dniu 13 grudnia 2022 r.],
* Pani Sylwia Ł. [pismo z dnia 11 grudnia 2022 r., nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe,* w dniu   
  13 grudnia 2022 r.], uzupełnione pismem z dnia 20 maja 2023 r.,
* Pani T. P. [pismo z dnia 15 grudnia 2022 r., wniesione poprzez platformę ePUAP, za pośrednictwem organu I instancji, w dniu 16 grudnia 2022 r., uzupełnione pismem z dnia 8 września 2022 r., 23 marca 2023 r.,
* Pani M. N., reprezentowana przez adw. A. T. [pismo z dnia   
  15 grudnia 2022 r., nadane tego samego dnia w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo Pocztowe*],
* Pani D. P. i Pan T. P. [pismo z dnia 12 grudnia 2022 r., nadane   
  w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe,* w dniu 16 grudnia 2022 r.],
* Pan S. K. [pismo z dnia 5 grudnia 2022 r., wniesione poprzez platformę ePUAP, za pośrednictwem organu I instancji, w dniu 6 grudnia 2022 r.]
* Pani M. S. [pismo z dnia 13 grudnia 2022 r., złożone osobiście w tym samym dniu w Małopolskim urzędzie Wojewódzkim w Krakowie]*.*

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

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

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

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

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

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

Ponadto, *inwestor* dołączył do wniosku:

* ostateczną decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 16 maja 2022 r., znak: OO.421.3.6.2020.AKo/Mka, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja istniejącej linii kolejowej   
  nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku A2 Rabka Zaryte – Mszana Dolna oraz na odcinku a3 Mszana Dolna – podg. Fornale”, w wariancie W2, 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 14 lipca 2022 r., znak: WI-IV.747.2.3.2022, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczeń. W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy. W toku postępowania przed Wojewodą Małopolskim skarżąca strona wniosła uwagi i zastrzeżenia dotyczące przedmiotowej inwestycji, które organ I instancji przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez stronę postępowania.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 28 października 2022 r. decyzję, znak:   
WI-IV.747.2.3.2022, 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 sądowoadministracyjnym utrwalony jest pogląd, iż kompetencje organu odwoławczego nie sprowadzają się jedynie do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do rozstrzygnięcia organuI instancji. Organ II instancji jest bowiem obowiązany uwzględnić zarówno zmiany stanu prawnego, jak i faktycznego, jakie zaszły w sprawie pomiędzy wydaniem orzeczenia przez organ I instancji, a orzeczeniem organu odwoławczego.

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

Mając to na uwadze, zauważyć należy, iż pismem z dnia 20 marca 2023 r., znak: IRR3/7.2131.3.29.2022.IRE-01378-I, w trakcie trwania postepowania odwoławczego, *inwestor* wystąpił do *Ministra* o dokonanie korekty *decyzji Wojewody Małopolskiego*   
w zakresie działek: nr 8847 obręb 0002 Słomka, nr 4135/1, nr 4334/1 oraz 4134/1 obręb 0001 Gronoszowa, a także nr 4918/1 oraz nr 5984 obręb 0003 Śródmieście. *Inwestor* wyjaśnił, że dokonał korekty linii rozgraniczających teren inwestycji, skutkującej koniecznością korekty podziałów ww. działek.

Przy ww. piśmie *inwestor* przedłożył skorygowaną dokumentację projektową,   
tj. odpowiednie arkusze mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej,   
z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren, uwzględniającej wnioskowane zmiany. *Inwestor* przedłożył także mapę podziałową dla działki nr 8847, obręb 0002 Słomka, oraz zamienne mapy podziałowe dla działek   
nr 4135/1 i 4334/1, obręb 0001 Gronoszowa, a także działek nr 4918/1 i 5984, obręb 0003 Śródmieście.

Mając na względzie powyższe, działając na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, *Minister* dokonał zmian w odpowiednich jednostkach redakcyjnych *decyzji Wojewody* *Małopolskiego* w zakresie działki nr 8847, obręb 0002 Słomka.

Ponadto, *Minister* dokonał korekty załączników graficznych do *decyzji Wojewody Małopolskiego*, zatwierdzając, w miejsce uchylenia, zamienne opracowania – odpowiednie arkusze mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej,   
z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren, uwzględniającej wnioskowane zmiany, oraz zamienne mapy podziałowe dla działki nr 8847, obręb 0002 Słomka i działek nr 4135/1 i 4334/1, obręb 0001 Gronoszowa, a także działek nr 4918/1 i 5984, obręb 0003 Śródmieście.

Konsekwencją opisanych powyżej okoliczności jest - dokonana na podstawie   
art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* - zmiana, szczegółowo określona w punktach I niniejszej decyzji.

Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięć, o którym w pkt I przedmiotowej decyzji, uznał, że nie naruszają one zasady dwuinstancyjności postępowania, o której mowa   
w art. 15 *kpa*.

Badając zgodność z prawem pozostałej części zaskarżonej decyzji, organ odwoławczy stwierdził, że brak było podstaw do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną   
i orzeczoną w niniejszej decyzji.

Odnosząc się do zarzutów Pana A. G., Pani C. K.-N.  
i Pana T. K., Pani S. Ł., Pani T. P., Pani M. N., reprezentowanej przez adw. A. T., Pana S. K. oraz Pani D. P. zawartych w rozpatrywanych odwołaniach, zwrócić należy uwagę, że koncentrują się one na kwestionowaniu zasadności, konieczności i prawidłowości zajęcia części ich działek pod przedmiotową inwestycję kolejową.

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

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

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

Również orzecznictwo sądowoadministracyjne – zapadłe wprawdzie w odniesieniu   
do regulacji ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania   
i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 162), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, ale aktualne w pełni w świetle rozwiązań przyjętych   
w *ustawie o transporcie kolejowym* – nie pozostawia co do ww. zagadnienia jakichkolwiek wątpliwości (zob. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z 13 września 2017 r., sygn. akt II OSK 1705/17, z 8 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 2572/15, z 19 lipca   
2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16, z 25 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 524/16, z 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15,   
z 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, z 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, z 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, z 26 lipca 2013 r. sygn. akt II OSK 762/13, z 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, z 18 listopada   
2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, z 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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

W tym miejscu zasadnym jest także przywołanie stanowiska Trybunału Konstytucyjnego, który w uzasadnieniu wyroku z dnia 16 października 2012 r., K 4/10 – dotyczącym ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 162), zwanej dalej „*specustawą drogową*”– zwrócił uwagę na specyfikę spraw dotyczących budowy dróg publicznych, których budowa jest realizacją celu publicznego. Budowa bezpiecznych dróg w Polsce stanowi nadal priorytetowy cel publiczny, gdyż jest konieczna zarówno dla ochrony środowiska, jak i zdrowia, wolności i praw konstytucyjnych całych społeczności. Trybunał Konstytucyjny zwrócił uwagę, że po pierwsze, drogi są budowane nie   
w interesie państwa, jednostki samorządu terytorialnego czy zarządcy drogi, lecz   
w interesie wszystkich członków społeczeństwa, także tych wywłaszczonych; po drugie, uproszczona procedura wywłaszczenia z mocy prawa podczas realizacji inwestycji liniowych, obejmujących wiele nieruchomości, jest metodą skuteczną; po trzecie, lokalizacja (wytyczenie) drogi niejako narzuca listę nieruchomości, które muszą być zajęte, a zatem wywłaszczone. Jeżeli przyjmujemy, że przebieg drogi jest wyznaczony   
w sposób racjonalny przez grono specjalistów z zakresu transportu, geologii, ochrony środowiska, musimy przyjąć nieuchronność zajęcia ściśle oznaczonych gruntów pod budowę drogi. Trzeba mieć na względzie liniowy charakter inwestycji drogowych, który dyktuje w sposób naturalny pewne rozstrzygnięcia, w szczególności co do wyboru nieruchomości objętych decyzją i – w następstwie jej wydania – wywłaszczonych. Przy założonym przebiegu drogi – z jednej strony, wybór działek, przez które ma ona przebiegać, jest bardzo ograniczony albo wręcz wybór taki nie istnieje, z drugiej strony   
– wypadnięcie choćby jednej z grup wywłaszczonych nieruchomości może unicestwić całą inwestycję. Należy ponadto mieć na uwadze, że wniosek o wydanie decyzji   
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej składa zarządca drogi.

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

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

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, jak również zarzutów skarżących stron, *Minister* stwierdza, że ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej na działce skarżących stron, w koncepcji przedstawionej przez *inwestora*   
i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Małopolskiego* jest prawidłowe. W ocenie *Ministra*, zaskarżona decyzja nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną,   
a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności skarżących. Stanowisko   
to znajduje potwierdzenie w przedstawionej poniżej argumentacji.

Odnosząc się do zarzutów Pana A. G., Pani C. K.-N.   
i Pana T. K., Pani S. Ł., Pani T. P., Pani M. N., reprezentowanej przez adw. A. T., oraz Pani D. P., trzeba przede wszystkim zauważyć, iż zaskarżona decyzja została wydana na podstawie przepisów zawartych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym* zatytułowanym „Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych”. Przepisy te, obok m.in. regulacji zawartych w *specustawie drogowej,* należą do szczególnych regulacji prawnych o ograniczonym czasowo okresie obowiązywania, których podstawowym celem jest uproszczenie i przyspieszenie inwestycji infrastrukturalnych (z reguły realizowanych z zaangażowaniem funduszy unijnych). Rzeczone uproszczenia z natury rzeczy muszą wiązać się z ograniczeniem praw właścicieli nieruchomości objętych inwestycją w porównaniu z ogólną (zwykłą) procedurą zmierzająca do realizacji inwestycji celu publicznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16).

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

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

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

Inaczej mówiąc, w odniesieniu do przepisów rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* stosuje się rzymską paremię *dura lex, sed lex* („surowe prawo, ale jednak prawo”).

Jak wynika z wyjaśnień *inwestora* zaprezentowanych w piśmie z dnia 17 lutego   
2023 r., znak: IRR3/7.2131.3.19.2022.IRE-01378-I, w stosunku do działki nr 8860, obręb 0002 Słomka, będącej własnością Pana A. G., położenie kontenera SSP na ww. działce związane jest z ograniczeniami terenowymi. Przeniesienie kontenera do miejsca sugerowanego przez stronę skarżącą nie jest możliwe, gdyż po drugiej stronie drogi - na działce nr 8865 i po drugiej stronie torów - na działce nr 8551/1 zlokalizowano sieci uzbrojenia terenu takie jak: teletechnika, elektroenergetyka, kanalizacja deszczowa oraz gaz, natomiast po drugiej stronie torów - na działce nr 8847, znajduje się projektowany obiekt GSMR, którego lokalizacja została poprzedzona wykonaniem m. in. analizy pokrycia sygnałem. W związku z powyższym *inwestor* poinformował, iż przyjęta lokalizacja kontenera oraz przekaźnika jest lokalizacją najbardziej optymalną, pozwalającą na minimalną ingerencję w nieruchomość skarżącego, wynikającą z zakresu propagacji pola sygnału zapewniającego poprawne działanie urządzeń radionadawczych.

Dodatkowo, *inwestor* na etapie postępowania odwoławczego wystąpił o dokonanie podziału działki nr 8847 na działkę nr 8847/1 oraz 8847/2. W związku z tym,   
w dotychczasowym użytkowaniu właściciela pozostanie działka nr 8847/2 o powierzchni około 161m² z zapewnionym dostępem tej działki do drogi zlokalizowanej obecnie na działce nr 8787. *Minister* w pkt I niniejszej decyzji zatwierdził mapę podziałową działki nr 8847 jako załącznik nr 2.1 oraz dokonał stosownej korekty w rozstrzygnięciu organu I instancji, o czym była już mowa powyżej.

Odnosząc się do zarzutu Pana A. G. dotyczącego braku właściwego dostępu do drogi i możliwości wyjazdu z działki nr 8860, obręb 0002 Słomka, w pierwszej kolejności wyjaśnić należy, iż działka nr 8860 wskutek zaskarżonej decyzji uległa podziałowi na działki nr 8860/1 oraz 88620/2. Przy właścicielu pozostanie działka   
nr 8860/2, natomiast działka nr 8860/1 została przeznaczona pod realizację omawianej inwestycji kolejowej.

Dalej podnieść należy, że dostęp do drogi publicznej może mieć charakter bezpośredni lub pośredni. Dostęp bezpośredni do drogi publicznej to takie położenie działki względem drogi publicznej, które zapewnia możliwość obsługi komunikacyjnej tej działki z wyłączeniem konieczności wykorzystania innych terenów (działek), celem zapewnienia dojazdu. Natomiast dostęp pośredni do drogi publicznej polega na wykorzystaniu komunikacyjnym innej działki oddzielającej daną działkę od drogi publicznej i jest możliwy poprzez ustanowienie służebności drogowej, bądź poprzez drogę wewnętrzną.

W orzecznictwie sądowoadministracyjnym wskazuje się, że pojęcie dostępu do drogi publicznej należy rozumieć możliwie jak najszerzej. Przyjmuje się, że warunek dostępu do drogi publicznej spełniony jest zawsze wtedy kiedy na działkę można dostać się - zgodnie z prawem - z drogi publicznej. Ustawodawca nie stawia przy tym wymagań   
co do rodzaju tego dostępu (por. wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 6 października 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 1388/17, z dnia 5 stycznia 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1732/09, z dnia 26 listopada 2009 r., sygn. akt   
IV SA/Wa 1433/09). Brak jest bowiem przepisu prawa, który nakazywałby zapewnienie określonego charakteru dostępu do drogi publicznej, ewentualnie dostępu do określonej kategorii dróg publicznych, bądź projektowanie dostępu zgodnie z żądaniem osoby zainteresowanej.

Po dokonaniu analizy mapy z proponowanym przebiegiem drogi, stanowiącej załącznik nr 1 do *decyzji Wojewody Małopolskiego*, należy wskazać, iż działka nr 8860/2, stanowiąca własność Pana A. G., ma zapewniony dostęp do drogi publicznej - poprzez działkę nr 8558/4 (powstałej z podziału działki nr 8558/2), obręb 0002 Słomka, będącą drogą wewnętrzną i stanowiącą własność Miasta Mszana Dolna.

Podsumowując powyższe, wskazać należy, iż niewątpliwie działka skarżącego ma zapewniony dostęp do drogi publicznej, zaś organ orzekający nie posiada uprawnień do nakazania *inwestorowi* zmiany przyjętych rozwiązań, zgodnie z oczekiwaniami strony skarżącej. Wyraźnego podkreślenia wymaga przy tym, iż niezadowolenie skarżącego   
w zakresie zapewnionego dostępu do drogi publicznej w żaden sposób nie świadczy   
o wadliwości decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Natomiast w stosunku do działki nr 4135/1, obręb 0001 Gronoszowa, stanowiącej własność Pani C. K.-N. i Pana T. K., *inwestor* wyszedł naprzeciw żądaniom skarżących i dokonał korekty podziału oraz powierzchni zajętości działki nr 4135/1. W konsekwencji, w trakcie trwania postępowania odwoławczego *inwestor* przedłożył nowy projekt podziału działki nr 4135/1, zgodnie z którym działka ta ulega podziałowi na działkę nr 4135/3, o powierzchni 0,0112 ha, przeznaczonej pod realizację inwestycji kolejowej, oraz działkę nr 4135/4, o powierzchni 0,0320 ha, pozostającej we władaniu skarżących. *Minister* w pkt I niniejszej decyzji zatwierdził mapę podziałową działki nr 4135/1, jako załącznik nr 2.2.

Ponadto w piśmie z dnia 17 lutego2023 r., znak: IRR3/7.2131.3.19.2022.IRE-01378-I, *inwestor* wyjaśnił, że odwodnienie terenu w rejonie cmentarza i działki nr 4134/1 zostało zaprojektowane do odtworzenia jak w stanie istniejącym. Naturalny ciek pozostawiono w swym dotychczasowym korycie na skraju działki nr 4135/1. Woda z cieku przepływa najpierw istniejącym przepustem pod dojazdem do cmentarza (działka nr 4134/1), następnie przepływa skrajem działki nr 4135/1, a dalej została przeprowadzona projektowanym przepustem pod projektowaną drogą D25A i odprowadzona do rowu torowego, odtwarzając w ten sposób stan istniejący.

W przypadku działki nr 765/4 (powstałej z podziału działki 765/2), będącej współwłasnością Pani T. P., wnoszącej o rezygnację z jej wywłaszczenia   
pod lokalizację inwestycji kolejowej z uwagi na znajdującą się na niej ponad 100-letnią lipę, a w konsekwencji rezygnację z jej wycięcia, gdyż może ona stanowić pomnik przyrody, *inwestor* w piśmie z dnia 17 lutego 2023 r., znak: IRR3/7.2131.3.19.2022.IRE-01378-I, wyjaśnił, że wycięcie lipy (oznaczonej w dokumentacji dendrologicznej numerem 815, o obwodzie pnia około 300 cm i średnicy pnia około 95 cm) konieczne jest ze względu na jej kolizję z projektowanym rowem odwadniającym, który po dowiązaniu go do istniejącego rowu torowego, zapewnić ma odprowadzanie wody - zarówno z terenu nasypu kolejowego, jak i z całego sąsiadującego z nim terenu. *Inwestor* zwrócił także uwagę, że korona drzewa wchodzi zasięgiem na całą szerokość pasa minimalnej odległości od linii kolejowej, a w szczególności stwarza zagrożenie dla projektowanej sieci trakcyjnej. Ponadto w zasięgu bryły korzeniowej drzewa zostały zaprojektowane rozwiązania branży sanitarnej (przebudowa kanalizacji skutkująca zbliżeniem do pnia drzewa z ok. 4,4 m do ok. 3 m mierzone w osi kanału), elektroenergetyki, telekomunikacji, a także nowoprojektowane kable linii potrzeb nietrakcyjnych, sterowania ruchem kolejowym oraz przeciwskarpa rowu torowego   
z plantowaniem terenu - położone w odległości ok. 5 m od najbliższego zaprojektowanego rozwiązania do pnia drzewa. Na przedmiotową wycinkę, zgodnie   
z art. 9yc ust.2 *ustawy o transporcie kolejowym*, nie jest wymagane uzyskanie zezwolenia.

W zakresie działki nr 4703/11, której użytkownikiem wieczystym jest Pani M. N., *inwestor* w piśmie z dnia 17 lutego 2023 r., znak: IRR3/7.2131.3.19.2022.IRE-01378-I, wyjaśnił, że proponowana przez odwołującą alternatywna lokalizacja przedmiotowej inwestycji kolejowej może wydawać się korzystna w jej opinii, jednakże z projektowego i prawnego punktu widzenia nie jest możliwa do wykonania.   
W przedmiotowej lokalizacji znajduje się skarpa kolejowa wraz z przyczółkami służąca potrzebom projektowanego obiektu kolejowego. Przyjmując rozwiązania projektowe zatwierdzone zaskarżoną decyzją, *inwestor* brał pod uwagę szereg parametrów, takich jak: czynniki (ograniczenia) terenowe, w tym rozmieszczenie projektowanej infrastruktury względem istniejącej, dopuszczalność lokalizacji danej infrastruktury   
w określonym miejscu (na określonej wysokości/głębokości/szerokości), przeszkody terenowe (drzewa, krzewy, rzeki, strumienie, wzniesienia, rowy, struktura gruntu), itd.

Odnośnie działki nr 5986/8, stanowiącej własność Pani D. P., *inwestor* w piśmie z dnia 17 lutego 2023 r., znak: IRR3/7.2131.3.19.2022.IRE-01378-I, wskazał,   
iż nie ma możliwości zmiany rozwiązań projektowych, a tym samym odstąpienia   
od zakresu wywłaszczenia oraz ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości będącej własnością strony. W obrębie części ogrodu oraz terenu ogrodzenia planowane jest zlokalizowanie elementów kluczowej infrastruktury kolejowej (instalacje teletechniczne, część skarpy kolejowej). Biorąc pod uwagę powyższe oraz wymogi przepisów dotyczące zasad rozmieszczania tego rodzaju obiektów względem innej, istniejącej infrastruktury, zdecydowano o przedmiotowym zajęciu. Z tych samych względów konieczne jest przeprowadzenie wycinki drzew usytuowanych wzdłuż ogrodzenia [zieleń znajduje się   
w zasięgu pasa minimalnej odległości drzew i krzewów od projektowanej linii kolejowej wyznaczanego na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1247)], które kolidują ze skarpą rowu torowego oraz planowaną do poprowadzenia w tym miejscu infrastrukturą teletechniczną. Wzmiankowane rozwiązania zostały poprzedzone szeregiem analiz oraz pogłębionych działań planistycznych, które umożliwiły poprowadzenie inwestycji w sposób najbardziej optymalny, ograniczający do absolutnego minimum proces przejmowania nieruchomości (ich fragmentów bądź całości) należących do stron postępowania.

W zakresie działki nr 8551/1, z obrębu 0002 Słomka, stanowiącej własność Pani S. Ł., ulegającej podziałowi na działki nr 8551/3 i 8551/5 (przeznaczone pod realizację inwestycji kolejowej) oraz działkę nr 8551/4 (pozostającą we władaniu skarżącej), jak również działkę nr 8551/2, ulegającą podziałowi na działki nr 8551/8 oraz 8551/6 (przeznaczone na realizację inwestycji kolejowej) i działkę nr 8551/7 (pozostającą we władaniu skarżącej) *inwestor* w piśmie z dnia 17 lutego 2023 r., znak: IRR3/7.2131.3.19.2022.IRE-01378-I, wskazał, iż zaprojektowana trasa sieci gazowej wzdłuż drogi D24A jest optymalna i bezpieczna dla istniejącego budynku. Minimalna odległość projektowanej sieci gazowej od obrysu budynku powinna wynosić 1,5 m, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie   
(t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 640 ), natomiast projektowana sieć w największym zbliżeniu do istniejącego budynku nr 73 wynosi 2,0 m. Wykonanie sieci gazowej odbędzie się   
w wykopach zaszalowanych lub też metodami bezwykopowymi, tak aby nie miały negatywnego wpływu na budynki znajdujące się w pobliżu wykopu. Zmiana trasy sieci gazowej, tak aby ograniczyć wejście na działkę nr 8551/1 powodowałaby konieczność dodatkowego przejścia instalacji pod drogą, a co więcej i tak nie powodowałby braku konieczności zajęcia tej działki ze względu na podłączenia sieci gazowej do budynku nr 73 oraz przejście projektowaną siecią pod modernizowaną linią kolejową w km około 18+540.

Dodatkowo *inwestor* wyjaśnił, że droga D24A w sąsiedztwie posesji nr 8551/1 została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz uwzględnieniem zakresu bezpieczeństwa i płynności ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym. Drogę zaprojektowano jako drogę dwupasową o minimalnej szerokości 5 m z poboczami   
o szerokości 0,75 m. W związku z tym, że projektowana droga jest szersza od drogi   
w stanie istniejącym, *inwestor* jest zobligowany do zajęcia terenu pod całą szerokość drogi wraz z poboczami [z uwzględnieniem wielkości pasa drogowego zgodnie z art. 34a ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 645, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o drogach publicznych*”]. Biorąc pod uwagę zagospodarowanie terenu działki nr 8551/1 w rejonie garażu oraz wejścia do budynku, krawędź jezdni przebiega po śladzie zbliżonym do krawędzi istniejącej drogi. Na projektowanej krawędzi jezdni przewidziano obniżony krawężnik i kostkę betonową, co odtwarza stan istniejący i nie pogarsza warunków korzystania z nieruchomości (wjazdu i wyjazdu oraz możliwości korzystania z garażu). Dzięki poszerzeniu drogi D24A możliwość manewrowania przy posesji wręcz się poprawia. Ze względu na lokalizację istniejącego budynku nr 67 na działce nr 3207/1 oraz obowiązujące przepisy [rozporządzenie Ministra Infrastruktury   
z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U z 2022 r. poz. 1518), z uwzględnieniem przepisów *ustawy   
o drogach publicznych*] nie ma możliwości większego oddalenia się od zabudowy działki nr 8551/1 i 8551/2.

Ponadto *inwestor* wyjaśnił, że w zakresie ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości skarżącej - wejście na teren nieruchomości podczas budowy będzie realizowane tylko   
w zakresie niezbędnym do realizacji inwestycji i tylko dla robót wskazanych w decyzji  
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przy czym największe zajęcie działki nr 8551/1 wynika z prac związanych z przebudową sieci elektroenergetycznej i koniecznością wywieszenia i przewieszenia przewodów nad działką. Po realizacji prac teren zostanie uporządkowany przez wykonawcę robót budowlanych.

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

W szczególności, *ustawa o transporcie kolejowym* nie nakłada na *inwestora* obowiązku przedkładania różnych wariantów planowanego przedsięwzięcia i nie ma on obowiązku uwzględniać oczekiwań stron postępowania co do lokalizacji inwestycji. Tylko   
w przypadku stwierdzenia przez organy, że kształt inwestycji w wersji zgłoszonej   
we wniosku *inwestora* narusza określony przepis prawa, zobowiązuje te organy   
do odmowy ustalenia lokalizacji inwestycji w wersji wnioskowanej przez *inwestora.* Dlatego też organy I i II instancji mają obowiązek dokonać oceny zgodności z prawem takiego wariantu, jaki przedstawił wnioskodawca, nie są natomiast władne nakazać *inwestorowi* przyjęcia innych rozwiązań lokalizacyjnych, skoro te przedstawione przez *inwestora* są zgodne z prawem.

Zaprojektowanie inwestycji pozostawia się specjalistom posiadającym odpowiednie przygotowanie zawodowe, a nie powinny decydować o tym strony postępowania, których nieruchomości zostały objęte wnioskiem o wydanie decyzji lokalizacyjnej, gdyż żaden z przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* nie przewiduje takich uprawnień   
(por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 1282/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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

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

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

Warto dodać przy tym, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej  
i określone w niej środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia są wiążące. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma bowiem charakter *sui generis* „rozstrzygnięcia wstępnego” względem przyszłego ustalenia lokalizacji inwestycji kolejowej i pełni ona względem niego funkcję prejudycjalną. Zarówno Wojewoda Małopolski, jak i organ odwoławczy w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej z mocy prawa są związani ustaleniami *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach*. Stosownie bowiem do art. 86 pkt 2 ustawy z dnia   
3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2022 r. poz. 1029, z późn. zm.), decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej.

Odstąpienie od ustalonego kształtu przebiegu przedmiotowej inwestycji poprzez ingerencję w konkretne rozwiązania zaproponowane przez *inwestora* w złożonym wniosku, należałoby zaś uznać za nieuprawnioną w świetle obowiązujących przepisów ingerencję organów administracyjnych (por. np. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 5 kwietnia 2019 r., sygn. akt VII SA/Wa 301/19, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wydany w sprawie rozpatrywanej na podstawie *specustawy drogowej*, w istotnym zakresie w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych w *ustawie o transporcie kolejowym*). Organ nie może bowiem uwzględniać protestów obywateli, wyrażających ich osobiste zapatrywania, czy też ich odmiennego stanowiska, które pozostają poza ochroną prawną i nie wynikają   
z norm prawa. Oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonego przebiegu inwestycji - nie mające prawnego osadzenia - są bezskuteczne.

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

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

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

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

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

W kontekście powyższych wyjaśnień, za chybiony uznać też należy zarzut Pani S. Ł. dotyczący naruszenia art. 21 ust. 2 w zw. z art. 31 ust. 3 w zw. z art. 64 ust. 2   
w zw. z art. 2 Konstytucji RP w zw. z art. 9s ust. 1-3 *ustawy o transporcie kolejowym* poprzez pominięcie przez organ I instancji przy wydawaniu zaskarżonej decyzji faktu,   
iż każdy ma prawo do własności podlegającej ochronie prawnej.

Wyjaśnić należy, że prawo własności nie jest prawem nienaruszalnym i może ono być ograniczane w zakresie wynikającym z Konstytucji RP i ustaw szczególnych. Taki wniosek wynika wprost z treści art. 21 ust. 2 i art. 64 ust. 3 Konstytucji RP*.* Tego rodzaju ustawą, o której mowa w przywołanych przepisach Konstytucji RP, jest zaś *ustawa o transporcie kolejowym*, na podstawie której ustalana jest lokalizacja przedmiotowej inwestycji kolejowej. W ustawie tej, a dokładanie rzecz ujmując w jej rozdziale 2b, 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.

Prawo własności, którego ochronę zapewniają przepisy Konstytucji RP, nie jest zatem 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).

W kontrolowanym postępowaniu powyższe warunki wywłaszczenia zostały spełnione. Przejście z mocy prawa własności części nieruchomości skarżącej strony, w granicach wydzielonych liniami rozgraniczającymi, następuje na podstawie przepisów *ustawy   
o transporcie kolejowym*, przewidujących obowiązek ustalenia odszkodowania. Zaznaczyć należy także, że pozbawienie skarżącej strony prawa własności stanowi realizację celu publicznego, jakim jest inwestycja kolejowa. Przy realizacji tego typu inwestycji 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).

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 odjęcie, chronionego przez Konstytucję RP prawa własności. Takim celem publicznym jest z pewnością realizacja przedmiotowej inwestycji (przebiegająca przez część działki skarżącej), która - jak wynika   
z akt sprawy - stanowi konieczną inwestycję celu publicznego.

Zdaniem *Ministra* wydanie zaskarżonej decyzji w konkretnym jej kształcie uwzględniało zapewnienie wystąpienia możliwie najmniejszego konfliktu pomiędzy interesem publicznym a interesem podmiotów, których przebieg planowanej inwestycji kolejowej dotyczył. Analiza *decyzji Wojewody Małopolskiego* nie daje podstaw, by uznać,   
że ingerencja w prawo własności skarżącej wynikająca z planowanej linii kolejowej   
w spornym rejonie była nieproporcjonalna do użytych środków.

Ingerencja w teren działki skarżącej strony,związana z lokalizacją przedmiotowej inwestycji odpowiada tylko jej koniecznemu zakresowi. Zatem, choć ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji - w odczuciu Pani S. Ł.- narusza jej interes prawny, dzieje się to w zgodzie z obowiązującym prawem. Wojewoda Małopolski ustalający lokalizację przedmiotowej inwestycji m.in. na działce skarżącej strony działał bowiem   
w granicach przyznanych mu uprawnień i uprawnień tych nie nadużył.

Za niezasadny uznać należy także zarzut Pani S. Ł., że *decyzja Wojewody Małopolskiego* nie zawiera odpowiednich wymagań związanych z ochroną praw osób trzecich, tj. skarżącej. Podkreślenia bowiem wymaga, iż zawarty w art. 9q ust. 1   
pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym* obowiązek uwzględnienia interesów osób trzecich, należy interpretować w taki oto sposób, że chodzi tu o interesy obiektywnie uzasadnione. W kontekście normy z art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, nie wystarczy uznanie, że strona czuje się nieusatysfakcjonowana proponowanym rozwiązaniem lokalizacyjnym. Konieczne jest wykazanie, iż rozwiązanie takie narusza tak dalece chroniony prawem jej interes, że nie jest możliwe do zaakceptowania w ramach reguł praworządności.

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

Tymczasem Pani S. Ł. powołuje się jedynie na interes subiektywny, upatrując   
go w utrudnieniach dostępu do drogi publicznej, zapewnienia dopływu światła dziennego do zamieszkiwanych nieruchomości, jak również ograniczenie możliwości korzystania   
z wody, kanalizacji, energii elektrycznej oraz cieplnej, a także środków łączności. Jednakże, argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji linii kolejowej ma charakter interesu faktycznego, a więc takiego, który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej.

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

Organ wydający decyzję dotyczącą ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych, oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*. Do organu administracji należy jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym. Jeżeli w wyniku realizacji ww. inwestycji Pani S. Ł. poniesie jakiekolwiek szkody materialne, to będzie jej przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym. Podkreślić także należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Małopolskiego, jak i *Ministra*, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżącej, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia.

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

W kontekście powyższych wyjaśnień, za chybione uznać należy także zarzuty Pani M. N., reprezentowanej przez adw. A. T., dotyczącą ograniczenia jej, w związku z realizacją inwestycji kolejowej, możliwości inwestycyjnych na jej działce polegających na budowie budynku usługowego, jak również zarzuty Pani D. P., obawiającej się wystąpienia przeszkód w dotychczasowym życiu codziennym, jak również spadku atrakcyjności działki, gdyż tego rodzaju argumentacja wykracza poza zakres niniejszego postepowania i nie stanowi przedmiotu rozstrzygania w postępowaniu dotyczącym wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, bowiem, o czym była już mowa powyżej, w postępowaniu w sprawie wydania takiej decyzji zarówno wojewoda, jak i *Minister*, badają wyłącznie zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją.

Należy ponownie przypomnieć, iż nie wydaje się możliwe zaprojektowanie inwestycji  
w zakresie linii kolejowej o takim przebiegu przez nieruchomości niestanowiące własności publicznej, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli tych nieruchomości. Sprzeciw taki wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania własności nieruchomości przez jej dotychczasowego właściciela, jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury   
o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności. W takich okolicznościach inwestor zawsze będzie narażony na niezadowolenie części właścicieli działek z przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych, a następnie techniczno-wykonawczych inwestycji.

Zagadnienia dotyczące braku możliwości realizacji przyszłych zamierzeń inwestycyjnych, na które powołuje się skarżąca w swoim odwołaniu – nie stanowią przedmiotu postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej, a tym samym pozostają bez wpływu na wynik sprawy.

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

Odnosząc się zaś do zarzutów Pana S. K., wskazać należy, iż żądanie skarżącego dotyczy w istocie kwestii wykupu pozostałych po podziale działek nr 4712 oraz 4716 z obrębu 0002 Kasina Wielka części nieruchomości - działki nr 4712/2 oraz 4716/1 (tzw. „resztówki”), co przewidziane jest w art. 9t ust. 2 *specustawy kolejowej.* Zgodnie z tym przepisem, jeżeli w przypadku, o którym mowa w art. 9s ust. 3, została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele PLK S.A. lub CPK nabywają, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa tę część nieruchomości lub jednostka samorządu terytorialnego nabywa,   
w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości   
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 *specustawy kolejowej,* w oparciu o który *inwestor* podejmuje czynności zmierzające do nabywania gruntów pod inwestycje   
w zakresie inwestycji kolejowej, stanowi roszczenie cywilnoprawne, którego zasadność może ocenić jedynie sąd powszechny.

Poza wszelką wątpliwością jest, że żądanie 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 24 listopada 2011 r., sygn. akt I OSK 1351/11, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 29 marca 2012 r., sygn. akt I SA/Wa 2289/11, Legalis nr 485867, 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).

Wobec powyższego, żądania skarżącego dotyczące wykupu pozostałych po podziale części nieruchomości nie mogą zostać rozpatrzone w niniejszym postępowaniu,   
a właściciel zainteresowany wykupem całości nieruchomości powinien wystąpić   
z odrębnym wnioskiem do *inwestora* o wykup nieruchomości w drodze umowy.

W ocenie organu odwoławczego fakt, iż decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji kolejowej nie uwzględnia ww. postulatów i wniosków skarżącego, które – z przyczyn omówionych powyżej, nie mogły zostać uwzględnione, nie świadczy o niezgodności   
z prawem zaskarżonej decyzji.

W świetle powyższych wyjaśnień za chybione uznać należy zarzuty Pani S. Ł., Pani M. N., reprezentowanej przez adw. A. T. oraz Pana S. K. upatrujących wadliwości *decyzji Wojewody Małopolskiego* w naruszeniu art. 7, 8, 77 § 1, 80 oraz 107 § 3 *kpa*.

Wskazać należy, że 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 mają 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, zmierzających do rozpatrzenia wniosku strony (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 1 czerwca 2011 r., sygn. akt I SAB/Wa 79/11).

Ponadto wskazać należy, że kierowanie się przy wydaniu rozstrzygnięcia zasadami wyrażonymi w przepisach art. 7, 8 i 80 *kpa*, nie zawsze musi oznaczać zadośćuczynienie żądaniu strony postępowania, chociaż musi wykazywać, że wydane orzeczenie wynika   
z materiału dowodowego zgromadzonego w postępowaniu. Materiał sprawy musi odpowiadać na wątpliwości strony i nawet jeśli nie zgadza się ona z rozstrzygnięciem, musi, w razie kontroli instancyjnej lub sądowoadministracyjnej, dawać przekonanie   
o słuszności zaskarżonego aktu (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 sierpnia 2013 r., sygn. akt II OSK 1754/13). Fakt udowodnienia danej okoliczności jest oceniany przez organ prowadzący postępowanie administracyjne na podstawie całokształtu materiału dowodowego. Ponadto organ administracji publicznej powinien oprzeć ocenę materiału dowodowego na wszechstronnej analizie, co oznacza, że nie może pominąć jakiegokolwiek dowodu. Ocena dowodów jest "czynnością myślową" i jak każda czynność tego rodzaju powinna opierać się na zasadach logicznego rozumowania. Organ może zatem wysnuć z zebranego materiału dowodowego tylko wnioski logicznie uzasadnione, oceniając wyniki postępowania dowodowego na podstawie wiedzy   
i doświadczenia życiowego (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
22 marca 2013 r., sygn. akt II OSK 2267/11 oraz z dnia 5 lipca 2011 r., sygn. akt II GSK 678/10).

W świetle okoliczności niniejszej sprawy nie sposób zatem przyjąć, że organ I instancji rozpoznając niniejszą sprawę nie dopełnił obowiązków przewidzianych w art. 7, 8,   
77 § 1, 80 oraz 107 § 3 *kpa*, nie wykazując niezbędnej dbałości o dokładne wyjaśnienie sprawy. Wszystkie istotne w sprawie fakty i zdarzenia zostały ustalone oraz   
w dostateczny sposób rozważone, a motywy podjętego rozstrzygnięcia należycie przedstawione w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji.

W ocenie *Ministra* materiał zgromadzony w sprawie daje jednoznaczną odpowiedź,   
co do istotnych elementów niezbędnych dla sformułowania oceny prawnej rozpatrywanej sprawy, a nadto zapewnia możliwość oceny zgodności z prawem zaskarżonego aktu.

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

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

W toku postępowania w sprawie wydania decyzji zezwoleniu na realizacje inwestycji kolejowej – w ocenie *Ministra* – nie doszło do naruszenia przepisów proceduralnych   
w sposób, jaki podnoszą skarżący, mogący mieć istotny wpływ na wynik sprawy. Stwierdzić należy, iż z akt sprawy zakończonej wydaniem *decyzji Wojewody Małopolskiego* wynika, że zgłoszone w toku postępowania zarzuty, uwagi i wnioski skarżących podlegały analizie i były przedmiotem postępowania wyjaśniającego, o czym każdorazowo powiadamiano skarżących. W szczególności organ I instancji zwrócił się   
do *inwestora* o zajęcie stanowiska odnośnie zarzutów skarżących. Zatem – wbrew twierdzeniom skarżących – organ I instancji przeprowadził wyczerpujące postępowanie, doprowadzając do wyjaśnienia całokształtu istotnych okoliczności sprawy, a zwłaszcza kwestii spornych przez nich podniesionych. Zgromadzony przez organ I instancji materiał dowodowy był kompletny i umożliwiał wydanie rozstrzygnięcia, w związku z czym, podniesiony przez skarżące zarzut dotyczący braku zebrania materiału dowodowego przez organ I instancji w wyczerpujący sposób, naruszenia art. 7, 8, 77 § 1, 80 oraz   
107 § 3 *kpa* uznać należy za nietrafny.

Stanowisko Wojewody Małopolskiego w wystarczający sposób wskazuje   
na tok rozumowania przyjęty przy rozpoznawaniu sprawy i nieuznaniu argumentacji skarżących, a w konsekwencji nie narusza norm postępowania administracyjnego. Wojewoda Małopolski nie mając żadnych wątpliwości, iż zgromadzony materiał dowodowy dawał podstawy do wydania rozstrzygnięcia i zakończenia postępowania, wbrew twierdzeniom skarżących, nie był zobligowany do przeprowadzenia dodatkowych czynności wyjaśniających.

Mając na uwadze powyższe, w ocenie *Ministra*, Wojewoda Małopolski wydając zaskarżone rozstrzygnięcie, stosownie do treści art. 7, 8, 77 § 1, 80 oraz 107 § 3 *kpa* ocenił całokształt zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym również rozważył argumenty przedstawione przez skarżące. 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 zaskarżonej decyzji z prawem. Okoliczność, że strona nie została przekonana co do przyjętego w sprawie rozstrzygnięcia, nie oznacza naruszenia zasady przekonywania. Strona ma bowiem prawo do własnego subiektywnego przekonania   
o zasadności jej zarzutów, zaś przekonanie to nie musi mieć odzwierciedlenia   
w obowiązujących przepisach prawnych i ich wykładni (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 29 kwietnia 2009 r., sygn. akt I SA/Łd 1329/08).

Zwrócić bowiem należy uwagę, że organy administracji mają obowiązek podejmować czynności niezbędne do wyjaśniania sprawy, nie zaś wszystkie czynności, których przeprowadzenie postuluje strona postępowania. To, czy dany dowód zostanie przeprowadzony, zależy od przydatności tego dowodu dla wyjaśnienia okoliczności sprawy, co do których organ miał wątpliwości. Szeroki zakres środków dowodowych możliwych do przeprowadzenia w sprawie na podstawie art. 75 *kpa* nie powoduje konieczności ich przeprowadzenia, jeśli dana okoliczność została już wyjaśniona   
w oparciu o inny dowód i nie został on podważony (wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12 i z dnia 29 marca 2017 r., sygn. akt II OSK 1936/15).

To, że organy mają obowiązek zgromadzenia i rozpatrzenia całości materiału dowodowego w sprawie, nie oznacza, że automatycznie powinny uwzględnić każdy wniosek dowodowy zgłoszony przez stronę. Potrzeba przeprowadzenia dowodów zgłaszanych przez stronę powinna wynikać z uzasadnionych twierdzeń i zarzutów dotyczących ustalenia istotnych okoliczności sprawy, a nie tylko z faktu samego negowania stanowiska wyrażonego przez wnioskodawcę postępowania (inwestora) lub organ administracji.

W omawianej sprawie – jak już wskazano powyżej – wszystkie okoliczności mające znaczenie dla sprawy zostały przez organy administracji ustalone w oparciu   
o zgromadzony materiał dowodowy. Podkreślenia wymaga, iż w ocenie organu odwoławczego, zgromadzony w sprawie materiał dowodowy był wystarczający   
do wydania rozstrzygnięcia i nie wymagał uzupełnienia.

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

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

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

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

Odnosząc się do obaw Pani S. Ł. oraz Pani D. P. związanych z  negatywnym wpływem przedmiotowej inwestycji kolejowej, w szczególności natężeniem drgań, wibracji, hałasem, zakłóceniami elektrycznymi, promieniowaniem, zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby oraz niebezpieczeństwem, zwrócić należy uwagę, 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, prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, zakończonym ostateczną *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach,* wiążącą organ wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o czym była już mowa powyżej.

Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 11 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – wydawanej na podstawie *ustawy o transporcie kolejowym*. Zgodnie zaś z art. 82 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określa się m.in. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Tak więc należy stwierdzić, że to na etapie postępowania środowiskowego, zakończonego wydaniem *decyzji* o *środowiskowych uwarunkowaniach* nastąpiła ocena oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji. Zatem zagadnienia związane   
z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny, środowisko i ludzi było elementem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, na podstawie właściwych badań, wszelkie lokalizacje narażone na ponadnormatywne oddziaływania zostały wskazane i objęte ochroną.

Niemniej, do kwestii hałasu odniósł się *inwestor* w piśmie z dnia 17 lutego 2023 r., znak: IRR3/7.2131.3.19.2022.IRE-01378-I, w którym poinformował, że *decyzja   
o środowiskowych uwarunkowaniach* nie nakłada obowiązku wykonania ekranów akustycznych. Na etapie opracowywania dokumentacji do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla przedmiotowej inwestycji - raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzono pomiary hałasu dla zabudowy chronionej akustycznie   
w rejonie planowanej inwestycji. Analiza akustyczna wykazała spełnienie wymagań określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r.   
w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Ponadto, wymagania określone w ww. decyzji nakładają na *inwestora* obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie dotrzymania standardów jakości środowiska dla ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem po zrealizowaniu całej inwestycji.

W związku z powyższym, zarówno Wojewoda Małopolski, jak i *Minister*, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, związani byli ustaleniami *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań realizacji omawianego przedsięwzięcia.

Bez znaczenia dla prawidłowości zaskarżonej decyzji pozostają zarzuty Pani M. N., reprezentowanej przez adw. A. T., dotyczące naruszenia art. 53   
ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, poprzez niedokonanie analizy stanu faktycznego i prawnego terenu   
w części dotyczącej nieruchomości skarżącej, na którym przewiduje się realizację inwestycji kolejowej.

Podkreślić należy bowiem wyraźnie, iż stosownie do treści art. 9ad ust. 3 *specustawy kolejowej,* w sprawach dotyczących lokalizacji linii kolejowych nie stosuje się przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z zastrzeżeniem [art. 9n   
ust. 2](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytqnzygyzdsltqmfyc4nrxgyztenbxgu) i [art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. g](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytqnzygyzdsltqmfyc4nrxgyztenbyg4) *specustawy kolejowej*. Dlatego też całkowicie niezrozumiałe jest domaganie się przez stronę skarżącą przeprowadzenia przez organ analizy, o której mowa w ww. przepisie. Przepis ten odnosi się bowiem do wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego na podstawie przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, natomiast w niniejszym przypadku mamy do czynienia z decyzją wydawaną na podstawie przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*.

Nietrafny jest także zarzut Pani S. Ł. dotyczący braku spełnienia ustawowych przesłanek do nadania *decyzji Wojewody Małopolskiego* rygoru natychmiastowej wykonalności.

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

Ustawodawca nie precyzuje, w jakich przypadkach nałożenie rygoru będzie uzasadnione interesem społecznym lub gospodarczym, względnie jakie okoliczności będą powodować, że wykazanie prawa do dysponowania nieruchomością (i złożenie wniosku o pozwolenie na budowę) stanie się niezbędne. Warto w tym miejscu dodać, że podobne przesłanki nadania rygoru natychmiastowej wykonalności przewiduje w stosunku   
do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej *specustawa drogowa*, na gruncie której w orzecznictwie utrwaliło się dość szerokie rozumienie przesłanek nadawania tego rygoru.

W świetle ww. orzecznictwa przesłanki te będą zachodzić m.in., jeśli nadanie rygoru jest uzasadnione obowiązkiem terminowego wykorzystania środków finansowych przeznaczonych na inwestycję czy też nawet koniecznością poprawy jakości   
i bezpieczeństwa ruchu (por. m.in. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
1 grudnia 2008 r., sygn. akt I OSK 1662/07, LEX nr 538595, i z dnia   
28 sierpnia 2010 r., sygn. akt I OSK 1399/09, LEX nr 745002; wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 3 lipca 2007 r., sygn. akt I SA/Wa 1447/06, LEX nr 355067, i z dnia 16 lutego 2009 r., sygn. akt I SA/Wa 1099/06, LEX nr 342583; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Olsztynie z dnia 20 kwietnia 2010 r., sygn. akt II SA/Ol 96/10, LEX nr 618658).

Zasadniczo trzeba przyjąć, że przesłanki nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zostały w ww. przepisie określone w sposób odmienny (nie aż tak restrykcyjny), jak to ma miejsce w przypadku art. 108 § 1 *Kpa*, wobec którego   
art. 9w *ustawy o transporcie kolejowym* stanowi *lex specialis* (por. E. Skorczyńska: Komentarz do art.9(w) ustawy o transporcie kolejowym, Lex/el).

W niniejszej sprawie, zarówno w ocenie organu I, jak i II instancji, uzasadnienie przedstawione przez *inwestora* przemawiało za nadaniem zaskarżonej *decyzji Wojewody Małopolskiego* takiego rygoru.

Zdaniem *Ministra*, Wojewoda Małopolski działał w granicach przyznanych mu uprawnień   
i ich nie nadużył. *Inwestor* wnosząc o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności przedstawił szczegółową argumentację uzasadnianą interesem społecznym   
i gospodarczym przemawiającym za nadaniem decyzji przedmiotowego rygoru, która została następnie przytoczona na stronie 29 *decyzji Wojewody Małopolskiego*, nie ma zatem potrzeby jego ponownego powtarzania.

Zauważyć przy tym należy, że w przypadku inwestycji dotyczących linii kolejowej już sam przedmiot postępowania wskazuje, że jest nierozerwalnie związany z interesem społecznym i gospodarczym. Okoliczności dotyczące konieczności poprawy istniejącej   
i budowy nowej infrastruktury kolejowej są powszechnie znane i jako takie nie wymagają dowodu, dlatego powyższy zarzut należy uznać za nietrafny.

Natomiast uzasadniając rozstrzygnięcie podjęte w pkt II niniejszej decyzji, tj. umorzenie postępowania odwoławczego w zakresie odwołania Pani M. S., *Minister* stwierdził, co następuje.

Pismem z dnia 2 marca 2023 r. [złożonym osobiście w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie] Pani M. S. cofnęła odwołanie od *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

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

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

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

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

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

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

Dodać należy, że skuteczne cofnięcie odwołania czyni bezprzedmiotowym odnoszenie się przez organ odwoławczydo zarzutów podnoszonych przez Panią M. S..

Uzasadniając natomiast rozstrzygnięcie także podjęte w pkt II niniejszej decyzji,   
tj. umorzenie postępowania odwoławczego w zakresie odwołania wniesionego przez Pana T. P., *Minister* stwierdził, co następuje.

Jedną z podstawowych czynności organu odwoławczego jest określenie, czy odwołanie od decyzji organu I instancji wniosła osoba, której przysługuje interes prawny do bycia stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Powyższy obowiązek wynika wprost z art. 127 § 1 *kpa*, który stanowi, że odwołanie   
od decyzji służy stronie.

Zwrócić należy uwagę, że w złożonym odwołaniu z dnia 12 grudnia 2022 r. Pan T. P. podniósł zarzuty w stosunku do decyzji Wojewody Małopolskiego z dnia   
28 października 2022 r., znak: WI-IV.747.2.3.2022, w odniesieniu do działki nr 5986/8, z obrębu 0003 Śródmieście (powstałej po podziale działki nr 5986/1).

Tymczasem, jak wynika z akt sprawy, w tym zapisu księgi wieczystej   
KW nr NS2L/00030655/9, właścicielem ww. działki jest wyłącznie Pani D. P.. Natomiast z akt sprawy nie wynika, aby Pan T. P. był jej współwłaścicielem, bądź posiadał jakikolwiek tytuł prawny do ww. nieruchomości.

Ponadto, ze zgromadzonego przez Wojewodę Małopolskiego materiału dowodowego nie wynika, aby Pan T. P. był właścicielem lub użytkownikiem wieczystym którejkolwiek z nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedmiotowej inwestycji. W aktach przedmiotowej sprawy brak jest również dokumentów potwierdzających, iż Panu T. P. przysługuje ograniczone prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze objętym przedmiotową inwestycją kolejową.

W związku z powyższym, zasadnym było wykazanie przez Pana T. P. interesu prawnego, dotyczącego zaskarżonego rozstrzygnięcia, co było przedmiotem wezwania *Ministra* z dnia 1 lutego 2023 r., znak: DLI-I.7620.50.2022.LB.4.

Powyższej czynności skarżący miał dokonać w terminie 7 dni od dnia doręczenia wezwania, pod rygorem załatwienia sprawy na podstawie posiadanego materiału dowodowego. Ww. wezwanie zostało skutecznie doręczone Panu T. P.   
w dniu 7 lutego 2023 r. Skarżący nie udzielił odpowiedzi we wskazanym w wezwaniu   
7 dniowym terminie, a więc zgodnie z pouczeniem w nim zawartym, *Minister* rozpatrzył odwołanie wniesione w oparciu o posiadany materiał dowodowy.

Odnosząc się do wniesionego przez Pana T. P. odwołania, należy zauważyć,   
iż postępowanie odwoławcze jest oparte w pełni na zasadzie skargowości. Podstawowym obowiązkiem organu odwoławczego, przed merytorycznym rozstrzygnięciem sprawy, jest ustalenie, czy odwołanie zostało wniesione przez podmiot mający legitymację do skorzystania z takiego środka zaskarżenia. Za niedopuszczalne należy uznać rozpatrzenie odwołania, które zostało złożone przez podmiot nie będący stroną postępowania administracyjnego w rozumieniu art. 28 *kpa*.

Wyjaśnić należy, że przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* nie zawierają definicji strony postępowania prowadzonego w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej. Z przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* wynika jedynie, iż stroną tego postępowania jest   
z pewnością *inwestor*. Zatem katalog „pozostałych stron” postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej ustalany być musi w oparciu o art. 28 *kpa*.

Zgodnie bowiem z art. 9o ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, do postępowania   
w sprawach dotyczących wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stosuje się przepisy *kpa*, z zastrzeżeniem przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*. Do kręgu „pozostałych stron” zaliczyć z pewnością można, mając na uwadze treść *ustawy   
o transporcie kolejowym*, właścicieli, użytkowników wieczystych nieruchomości oraz podmioty, którym przysługują inne ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Zgodnie z art. 28 *kpa* stroną postępowania administracyjnego jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu   
ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Wykazanie interesu prawnego jest zatem konieczne do prawidłowego ustalenia przymiotu strony w rozumieniu art. 28 *kpa*. Wskazać należy, iż interes prawny strony postępowania administracyjnego w rozumieniu art. 28 *kpa* powinien wynikać z konkretnej i zindywidualizowanej normy prawa materialnego wpływającej na sytuację prawną wnoszącego dany wniosek, żądanie,   
czy środek zaskarżenia.

W doktrynie, jak i w orzecznictwie podkreślany jest w szczególności realny i aktualny charakter interesu prawnego strony postępowania administracyjnego wynikający   
z zastosowania konkretnej normy prawnej. Stwierdzenie istnienia interesu prawnego wymaga ustalenia związku o charakterze materialnoprawnym między obowiązującą normą prawa a sytuacją prawną konkretnego podmiotu prawa, polegającego na tym,   
że akt stosowania tej normy może mieć wpływ na sytuację prawną tego podmiotu   
w zakresie prawa materialnego. Aktualność interesu prawnego oznacza, że nadaje się   
on do urzeczywistnienia w danej sytuacji faktycznej i prawnej i wiąże się z realnością,   
co oznacza, że powinien on istnieć w dacie stosowania norm.

O interesie prawnym osobistym, własnym i indywidualnym można zaś mówić, gdy przypisać go można do zindywidualizowanego podmiotu w tym znaczeniu, że akt prawny skierowany do danego podmiotu musi wpływać na jego sytuację prawną. Przy tym interes prawny powinien mieć charakter obiektywny, a nie wynikać z subiektywnego przekonania podmiotu o jego naruszeniu, czy wreszcie jego woli prowadzenia określonego postępowania (zob. np. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
7 lipca 2010 r., sygn. akt II OSK 1081/09; wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego   
z dnia 24 czerwca 2010 r., sygn. akt II OSK 1827/09, postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 19 lutego 2009 r., sygn. akt II OZ 157/09; wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 grudnia 1999 r., sygn. akt IV SA 1996/97; orzeczenia publikowane na: http://orzeczenia.nsa.gov.pl).

Podmiot, dla którego z przepisów prawa materialnego nie wynikają żadne uprawnienia ani obowiązki, nie ma przymiotu strony w świetle art. 28 *kpa* i nie jest legitymowany   
do żądania wszczęcia postępowania, czy też kwestionowania zapadłych w tym postępowaniu rozstrzygnięć.

Podkreślenia również wymaga konieczność odróżniania interesu prawnego od interesu faktycznego. Pod pojęciem „interes prawny” należy rozumieć interes zgodny z prawem   
i interes chroniony przez prawo. Mieć interes prawny to coś więcej niż mieć interes faktyczny w sprawie. Interes prawny musi wynikać z norm prawa materialnego, regulujących określoną sferę stosunków społecznych. Natomiast z interesem faktycznym mamy do czynienia wtedy, kiedy to dany podmiot jest wprawdzie bezpośrednio zainteresowany rozstrzygnięciem sprawy administracyjnej, jednak nie może wskazać przepisu prawa powszechnie obowiązującego, który stanowiłby podstawę jego roszczenia i w konsekwencji uprawniał go do żądania stosownych czynności organu administracji (por. np. postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
2 września 2014 r., sygn. akt II OZ 819/14, CBOSA).

Przenosząc powyższe ustalenia na grunt niniejszej sprawy, należy stwierdzić, że materiał dowodowy zgromadzony w przedmiotowej sprawie nie potwierdza, aby Panu T. P. przysługiwał przymiot strony w rozumieniu art. 28 *kpa* wynikający   
z okoliczności innej, niż tytuł prawny do nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Podkreślić należy, iż to na wnoszącym odwołanie ciąży obowiązek udowodnienia swojego interesu prawnego. Co więcej, musi istnieć związek pomiędzy normą prawa,   
a sytuacją prawną konkretnego podmiotu prawa, przejawiający się w tym, że norma   
ta może mieć wpływ na sytuację prawną tego podmiotu. Jeśli dana norma prawna nie wywiera bezpośredniego wpływu na sferę prawną danego podmiotu, to nie można mówić o tym, że ma ona interes prawny.

Ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wynika, iż Pan T. P. nie jest właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Małopolskiego.* W aktach sprawy brak jest również dokumentów potwierdzających, iż ww. osobie przysługuje ograniczone prawa rzeczowe do takich nieruchomości.

Reasumując, w ocenie *Ministra*, materiał dowodowy zgromadzony w przedmiotowej sprawie nie potwierdza, aby Panu T. P. przysługiwał przymiot strony   
w rozumieniu art. 28 *kpa*. W konsekwencji, skarżący nie może być uznany za stronę   
w postępowaniu odwoławczym dotyczącym *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Mając na uwadze fakt, że odwołanie wniesione przez Pana T. P. zostało wniesione przez podmiot nieposiadający przymiotu strony w rozumieniu art. 28 *kpa*, organ odwoławczy stwierdził, że zachodzi przesłanka bezprzedmiotowości postępowania odwoławczego w rozumieniu art. 105 § 1 *kpa*. Stwierdzenie przez organ odwoławczy, że wnoszący odwołanie nie jest stroną w rozumieniu art. 28 *kpa*, skutkuje koniecznością wydania przez organ decyzji o umorzeniu postępowania odwoławczego na podstawie art. 138 § 1 pkt 3 *kpa* w zakresie odwołania Pana T. P..

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

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

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na decyzję, na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 259   
z późn. zm.), zwanej dalej „*ppsa*”, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Rozwoju   
i Technologii, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

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

**Załączniki:**

**Nr 1.1 – 1.5** – zamienne rysunki nr 13, 17, 18, 19. 23 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją,   
w tym linii rozgraniczającej teren,

**Nr 2.1 – 2.5** –zamienne mapy z projektami podziału działek nr 8847, obręb 0002 Słomka, nr 4135/1 i 4334/1 obręb 0001 Gronoszowa, oraz działek nr 4918/1 i 5984 obręb 0003 Śródmieście wraz z wykazami zmian gruntowych.