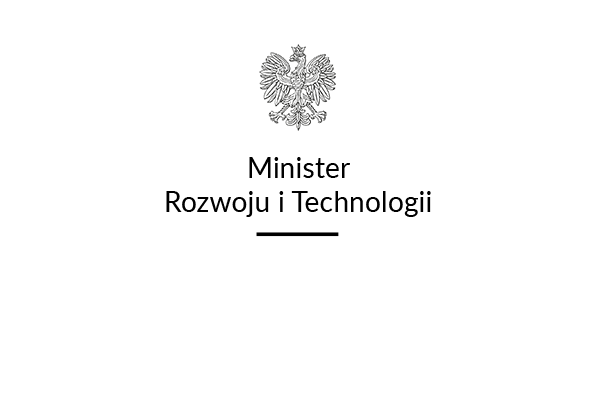
Data: 17 listopada 2021 r.

Znak sprawy: DLI-I.7620.24.2020.IG.6

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735 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 2021 r. poz. 1984), zwanej dalej „*ustawą   
o transporcie kolejowym*”, po rozpatrzeniu odwołań Pana M. M., Pana J. M., Pani M. M. oraz Pana S. M. od decyzji Wojewody Mazowieckiego Nr 110/SPEC/2020 z dnia 12 października 2020 r., znak: WI-I.747.2.5.2020.MP, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn. „Budowa skrzyżowania dwupoziomowego w Tłuszczu w km ok. 37,180 linii kolejowej nr 6 i km ok. 52+207 drogi wojewódzkiej nr 634, w związku z likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego w km 37,172 linii kolejowej nr 6, realizowana w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Sadowne - Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne”,

1. **Uchylam:**

* mapę w skali 1:500, przedstawiającą proponowany przebieg linii kolejowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiącej załączniki nr 1.1 – 1.3 do zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* zatwierdzenie, w miejscu uchylenia, zamiennej mapy w skali 1:500, przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiącej załącznik nr 1.1 – 1.3 do niniejszej decyzji.

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

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 15 kwietnia 2020 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 Mazowieckiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji inwestycji polegającej na zaprojektowaniu i wykonaniu robót dla zadania   
pn.: „Budowa skrzyżowania dwupoziomowego w Tłuszczu w km ok. 37,180 linii kolejowej   
nr 6 i km ok. 52+207 drogi wojewódzkiej nr 634, w związku z likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego w km 37,172 linii kolejowej nr 6, realizowana w ramach projektu pn. „ Prace na linii kolejowej E75   
na odcinku Sadowne - Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne”. *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Mazowiecki wydał w dniu   
12 października 2020 r. decyzję Nr 110/SPEC/2020, znak: WI-I.747.2.5.2020.MP, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Mazowieckiego*”, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn. „Budowa skrzyżowania dwupoziomowego w Tłuszczu w km ok. 37,180 linii kolejowej nr 6 i km ok. 52+207 drogi wojewódzkiej nr 634, w związku z likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego w km 37,172 linii kolejowej nr 6, realizowana w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Sadowne - Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne”*,* nadając jej jednocześnie rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Mazowieckiego* odwołania, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, wnieśli:

1. Pan M. M., [pismo z dnia 30 listopada 2020 r. – nadane w dniu 1 grudnia 2020 r. w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 1427, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo pocztowe*”],
2. Pan J. M. (pismo z dnia 30 listopada 2020 r. – nadane w dniu 1 grudnia 2020 r. w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*),
3. Pani M. M. (pismo z dnia 30 listopada 2020 r. – nadane w dniu 1 grudnia 2020 r. w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe* ),
4. Pan S. M. (pismo z dnia 30 listopada 2020 r. – nadane w dniu 7 grudnia 2020 r. w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe* ).

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

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie – stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 października 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Technologii (Dz. U. z 2021 r. poz. 1945) – jest Minister Rozwoju  
i Technologii, zwany dalej „*Ministrem*”, stwierdzono, co następuje.

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

Mając powyższe na uwadze, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego *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 Mazowieckiego*, jak również rozpatrzył zarzuty skarżących stron.

Stosownie do treści art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem do Wojewody Mazowieckiego 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:

* decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 27 września 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.93.2019.MP.16, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia   
  pn.: „Budowa skrzyżowania dwupoziomowego w Tłuszczu w km ok. 37,180 linii kolejowej   
  nr 6 i km ok. 52+207 drogi wojewódzkiej nr 634, w związku z likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego w km 37,172 linii kolejowej nr 6, realizowana w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Sadowne - Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne”, 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 Mazowieckiego postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji ww. przedsięwzięcia i stwierdził,   
co następuje. W ocenie *Ministra,* Wojewoda Mazowiecki 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 Mazowiecki, pismem z dnia 16 czerwca 2020 r., znak: WI-I.747.2.5.2020.MP, 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.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Mazowiecki wydał w dniu 12 października 2020 r. decyzję Nr 110/SPEC/2020, znak:   
WI-I.747.2.5.2020.MP, o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji w zakresie linii kolejowej.

Zgodnie z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym,* Wojewoda Mazowiecki 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 Mazowieckiego* czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Mazowieckiego – 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 i po przeprowadzeniu postępowania odwoławczego organ II instancji stwierdził, iż konieczne jest dokonanie korekty merytoryczno-reformatorskiej *decyzji Wojewody Mazowieckiego*. Należy zauważyć, że przepisy art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* umożliwiają organowi odwoławczemu korektę zaskarżonej decyzji przez jej uchylenie w części   
i orzeczenie w tym zakresie co o istoty sprawy.

W myśl art. 9s ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, linie rozgraniczające teren ustalone decyzją   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowią linie podziału nieruchomości.

Zgodnie z treścią *decyzji Wojewody Mazowieckieg*o, linię rozgraniczającą teren inwestycji oznaczono linią przerywaną koloru fioletowego na mapie w skali 1: 500 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiącej załączniki nr 1.1 do 1.3 do tej decyzji. Ponadto, zgodnie z *decyzją Wojewody Mazowieckiego* ww. linia rozgraniczająca stanowiła linię podziału nieruchomości.

Tymczasem, z analizy ww. mapy wynikało, że w przypadku działek nr 1011, 1014, 1015, 1016, 1018/2, 1034, 1035, 597, z obrębu 0001 Tłuszcz, linii podziału nieruchomości nie stanowiła opisana powyżej linia rozgraniczająca teren inwestycji, ale ciągła linia koloru pomarańczowego opisana w legendzie mapy jako „granica terenu objętego ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia wejścia w teren, zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 6 ustawy o transporcie kolejowym”. Natomiast, jak już wyżej wyjaśniono, linię podziału nieruchomości, a więc ewidencyjne granice wydzielanych działek gruntu, miała stanowić linia rozgraniczająca teren projektowanej inwestycji kolejowej.

Ponadto, dalsza analiza załącznika mapowego do *decyzji Wojewody Mazowieckiego* wykazała, iż działki powstałe z podziału ww. nieruchomości, tj. działki nr 1011/2, 1014/5, 1015/4, 1016/20, 1018/8, 1034/2, 1035/2, 597/4, z obrębu 0001 Tłuszcz jak również działki nr 1017, 1012, 992, 993/1, 994/1, 1048/4, 1050, 1060/1, 1060/2, 1016/7, 1018/4, 1018/3, 2250/75, 2250/75, 2250/39, 271/5, 271/7, 271/1, 274/2, 2250/17, 326/1, 327/15, 336, 596, 327/2, 327/1, 330/1, 330/4, 341/5, 595, 569/2, 568, 558, 546, 306, 305/4, 304, 303/5, 303/4, 302, 301, 300, 299, 325/3, 298/13, 323/1, 298/14, 321/1, 319/1, 318/2, 297/11, 312/1, 309/1, 286/13, 285/13, 308/4, 284/7, 307/28, 282/16, z obrębu 0001 Tłuszcz oraz działki nr 979, 1006, z obrębu 0008 Jasienica, objęte w *decyzji Wojewody Mazowieckiego* ograniczeniem   
w korzystaniu zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, zaznaczone zostały wypełnieniem koloru zielonego oznaczającym „nieruchomości z określeniem ograniczeń w korzystaniu   
z nieruchomości w celu zapewnienia wejścia w teren, zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 6 ustawy o transporcie kolejowym”, i jednocześnie objęte zostały przerywaną linią koloru fioletowego stanowiącą „linię rozgraniczającą inwestycji”, a nie ciągłą linią koloru pomarańczowego oznaczającą „granicę terenu objętego ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia wejścia w teren, zgodnie   
z art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Zwrócić należy uwagę, że jakkolwiek w niniejszej sprawie znajdują zastosowanie przepisy *ustawy   
o transporcie kolejowym* w brzmieniu sprzed nowelizacji dokonanej ustawą z dnia 9 stycznia 2020 r.   
o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i innych ustaw (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 462), zwaną dalej „*ustawą zmieniającą z 2020 r.*”, obowiązującą od dnia 17 kwietnia 2020 r., to warto zauważyć,   
iż w uzasadnieniu do *ustawy zmieniającej* *z 2020 r.* (w odniesieniu do zmiany treści przepisu art. 9o ust. 3 pkt 1 *ustawy o transporcie kolejowym*) wskazano, że: *„Dookreślenie treści art. 9o ust. 3 pkt 1 wyżej wymienionej ustawy wynika z konieczności określenia wprost, jakie nieruchomości mają być objęte linią rozgraniczającą teren (czyli nabywane oraz stanowiące własność lub użytkowanie wieczyste PKP S.A./PLK S.A.), a jakie nieruchomości lub tereny niezbędne na potrzeby realizacji inwestycji mają być zobrazowane na mapie poza liniami rozgraniczającymi teren, dla których ma być ustalona lokalizacja,   
w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia w korzystaniu - art. 9q ust. 1 pkt 6 i 8, oraz tereny, o których mowa w art. 9ya ust. 1. Należy podkreślić, że zgodnie z art. 9s ust. 2 linia rozgraniczająca teren stanowi linię podziału nieruchomości. Stąd też nieruchomości, które są zajmowane w ramach ograniczenia w korzystaniu lub jako tereny wód płynących i dróg publicznych, nie są przedmiotem podziału, powinny zatem znajdować się poza liniami rozgraniczającymi teren (…)”.*

W świetle powyższego, zaszła konieczność skorygowania mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, poprzez uwzględnienie, iż linią podziału nieruchomości jest linia rozgraniczająca teren inwestycji oznaczona w niniejszej sprawie przerywaną linią koloru fioletowego, oraz poprzez objęcie działek niezbędnych do ograniczenia w korzystaniu w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, ciągłą linią koloru pomarańczowego wyznaczającą teren podlegający ograniczeniu w korzystaniu na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym.*

Ponadto, zgodnie z art. 9ya *ustawy o transporcie kolejowym*, w przypadku gdy realizacja inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez tereny wód płynących bądź dróg publicznych, inwestor jest uprawniony do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji, ale po uprzednim uzgodnieniu,   
w drodze pisemnego porozumienia z odpowiednimi podmiotami, o których mowa w art. 212 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz.U. z 2021 r. poz. 624, z późn. zm.), zakresu, terminu i warunków zajęcia terenu wód płynących, albo po wydaniu decyzji o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego, o której mowa w art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.). Oznacza to, że wolą ustawodawcy było, aby dostęp inwestora realizującego inwestycję kolejową do ww. terenów nie był aż tak swobodny, jak do innych nieruchomości. W tym celu wprowadzono wymóg zawarcia pisemnego porozumienia (w przypadku terenu wód płynących) lub uzyskania decyzji o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego. Powyższe rozwiązanie ma służyć wyważeniu interesów inwestora i innych podmiotów, których działalność ma również istotne znaczenie dla państwa. Jednocześnie ma zapobiegać bezwzględnemu prymatowi inwestora w realizacji inwestycji (vide:K. Wojciechowska, Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, Warszawa 2019).

Warto przy tym zauważyć, iż w uzasadnieniu do ustawy z dnia 15 stycznia 2015 r. o zmianie ustawy   
o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 200), na mocy której wprowadzony został art. 9ya *ustawy o transporcie kolejowym,* wskazano, żeskoro ustawodawca upoważnił inwestora - w formie ustawy - do nieodpłatnego zajęcia terenów wód lub dróg, to właściwi zarządcy lub odpowiednie organy są zobligowane do udostępnienia tych terenów.

Jednocześnie, ponownie warto mieć na uwadze wyżej przytoczone uzasadnienie do *ustawy zmieniającej z 2020 r.,* w którym wyraźnie wskazano na konieczność rozróżnienia nieruchomości podlegających ograniczeniu w korzystaniu od nieruchomości przeznaczonych do nieodpłatnego zajęcia.

Mając powyższe na uwadze, stwierdzić należy, iż na działkach stanowiących drogi publiczne oraz teren wód płynących inwestycja kolejowa powinna być realizowana na podstawie przepisu art. 9ya *ustawy   
o transporcie kolejowym*.

Jak wynika z akt sprawy, do ww. wniosku inwestor załączył dokument zatytułowany: „Wykaz działek ewidencyjnych objętych inwestycją” (załącznik nr 5 do wniosku). Z analizy tego dokumentu wynika,   
iż działki nr 1012, 2250/17, 2250/39, 271/5, 326/1, 274/2, 341/5, 595, 596, 1060/1, 1060/2, z obrębu 0001 Tłuszcz stanowią nieruchomości, które mają zostać ograniczone w korzystaniu w ramach nieodpłatnego zajęcia terenów dróg publicznych, w celu dokonania budowy lub przebudowy układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 6 ustawy o transporcie kolejowym. Ww. działki zgodnie z wypisem z rejestru gruntów stanowią użytek „dr”. Ponadto, działka   
nr 979, z obrębu 0008 Jasienica ma zostać ograniczona w korzystaniu zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*. Niemniej wskazać trzeba, że zgodnie z wypisem z rejestru gruntów działka ta stanowi użytek „Wp”.

Przedmiotowa inwestycja stanowi zatem realizację inwestycji kolejowej wymagającej przejścia przez tereny dróg publicznych oraz teren wód płynących w rozumieniu art. 9ya *ustawy o transporcie kolejowym* i w konsekwencji inwestor jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia pasa drogowego,   
po uprzednim wydaniu decyzji o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego, którą zarządca drogi wydaje w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku lub niezwłocznie w przypadku nadania decyzji   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rygoru natychmiastowej wykonalności.

Powyższe ustalenia wiązały się z koniecznością skorygowania mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, poprzez objęcie działek nr 1012, 2250/17, 2250/39, 271/5, 326/1, 274/2, 341/5, 595, 596, 1060/1, 1060/2, z obrębu 0001 Tłuszcz oraz nr 979, z obrębu 0008 Jasienica odrębną linią opisaną w legendzie mapy jako linia wyznaczająca teren podlegający nieodpłatnemu zajęciu na czas realizacji inwestycji   
w trybie art. 9ya *ustawy o transporcie kolejowym*, jak również poprzez zaznaczenie ww. działek odpowiednią szrafurą wskazującą na ich nieodpłatne zajęcie w trybie powołanego przepisu.

W świetle powyższych ustaleń organ odwoławczy pismem z dnia 28 maja 2021 r., znak: DLI-I.7620.24.2020.PS.4 wezwał *inwestora* do przedstawienia, 4 egzemplarzy skorygowanej mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, poprzez:

1. prawidłowe wrysowanie przerywanej linii koloru fioletowego stanowiącej – zgodnie z legendą mapy – „linię rozgraniczającą inwestycji”, okalającej jedynie działki podlegające przejęciu pod projektowaną inwestycję w zakresie linii kolejowej lub już stanowiące własność Skarbu Państwa,
2. prawidłowe wrysowanie ciągłej linii koloru pomarańczowego oznaczającej „granicę terenu objętego ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia wejścia w teren, zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 6 ustawy o transporcie kolejowym”, okalającej działki przeznaczone pod ograniczenie   
   w korzystaniu (z zastrzeżeniem pkt 3 niniejszego wezwania),
3. wrysowanie dodatkowej (wprowadzonej do legendy mapy) linii obejmującej działki nr 1012, 2250/17, 2250/39, 271/5, 271/1, 326/1, 274/2, 341/5, 595, 596, 1060/1, 1060/2, obręb 0001 Tłuszcz oraz   
   nr 979, obręb 008 Jasienica, które winny podlegać nieodpłatnemu zajęciu na czas realizacji inwestycji w trybie art. 9ya ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, wraz z wprowadzeniem dla tych działek odpowiedniej szrafury.

*Inwestor* przedłożył żądaną dokumentację przy piśmie z dnia 18 czerwca 2021 r., wyjaśniając jednocześnie, że uwzględniono w niej zalecenia zawarte w ww. wezwaniu Ministra, poza działką   
nr 2250/75 z obrębu 0001 Tłuszcz, z uwagi na fakt, że działka ta stanowi własność Skarbu Państwa,   
w użytkowaniu wieczystym Polskich Kolei Państwowych S.A., wobec czego postawiona została w linii koloru fioletowego.

Konsekwencją powyższego są dokonane - na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* - zmiany, szczegółowo określone w punkcie I niniejszej decyzji, polegające na zatwierdzeniu zamiennej mapy w skali 1:500, przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiącej załącznik nr 1.1 – 1.3 do niniejszej decyzji.

Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięcia, 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 czyni ona zadość innym wymogom *ustawy o transporcie kolejowym* oraz, że brak było podstaw   
do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną i orzeczoną w niniejszej decyzji.

Rozpatrując odwołania skarżących stron, w pierwszej kolejności wskazać należy, że zarówno Wojewoda Mazowiecki 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 (Dz. U. z 2020 r. poz. 1363 z późn. zm.), 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 *specustawy drogowej*– zwrócił uwagę na specyfikę spraw dotyczących budowy dróg publicznych, których budowa jest realizacją celu publicznego. Budowa bezpiecznych dróg w Polsce stanowi nadal priorytetowy cel publiczny, gdyż jest konieczna zarówno dla ochrony środowiska, jak i zdrowia, wolności i praw konstytucyjnych całych społeczności. Trybunał Konstytucyjny zwrócił uwagę, że po pierwsze, drogi   
są budowane nie w interesie państwa, jednostki samorządu terytorialnego czy zarządcy drogi, lecz   
w interesie wszystkich członków społeczeństwa, także tych wywłaszczonych; po drugie, uproszczona procedura wywłaszczenia z mocy prawa podczas realizacji inwestycji liniowych, obejmujących wiele nieruchomości, jest metodą skuteczną; po trzecie, lokalizacja (wytyczenie) drogi niejako narzuca listę nieruchomości, które muszą być zajęte, a zatem wywłaszczone. Jeżeli przyjmujemy, że przebieg drogi jest wyznaczony w sposób racjonalny przez grono specjalistów z zakresu transportu, geologii, ochrony środowiska, musimy przyjąć nieuchronność zajęcia ściśle oznaczonych gruntów pod budowę drogi. Trzeba mieć na względzie liniowy charakter inwestycji drogowych, który dyktuje w sposób naturalny pewne rozstrzygnięcia, w szczególności co do wyboru nieruchomości objętych decyzją i – w następstwie jej wydania – wywłaszczonych. Przy założonym przebiegu drogi – z jednej strony, wybór działek, przez które ma ona przebiegać, jest bardzo ograniczony albo wręcz wybór taki nie istnieje, z drugiej strony   
– wypadnięcie choćby jednej z grup wywłaszczonych nieruchomości może unicestwić całą inwestycję. Należy ponadto mieć na uwadze, że wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej składa zarządca drogi.

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

Wobec powyższego, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej poruszonych przez skarżące strony. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, ustosunkował się do zarzutów podniesionych przez skarżące strony, wskazując na brak możliwości zmiany lokalizacji inwestycji i wyjaśniając szczegółowo powody takiego stanowiska. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 i art. 10 *kpa*, przesłał skarżącym, zawiadamiając o prawie wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przeglądania akt sprawy. Skarżące strony w trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego odniosły się do przesłanego stanowiska *inwestora,* nie zgadzając się z argumentacją *inwestora* odnośnie przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych.

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

W pierwszej kolejności za niezasadny należy uznać zarzut skarżących dotyczący, niewłaściwego w ich ocenie, zlokalizowaniu skrzyżowania na obszarze od dawna zagospodarowanym oraz ustalenia linii rozgraniczających teren inwestycji, bez uwzględnienia potrzeb i praw mieszkańców, przedsiębiorców   
i właścicieli gruntów.

Przed wszystkim wyjaśnić należy, iż przepisy *ustawy o transporcie kolejowym,* nie przewidują konieczności uzyskania zgody właścicieli nieruchomości na lokalizację inwestycji w zakresie linii kolejowej na danej nieruchomości. Kwestia dopuszczalności zastosowania ingerencji wywłaszczeniowej na gruncie *ustawy o transporcie kolejowym* jest ukształtowana całkowicie odmiennie niż w ramach postępowania wywłaszczeniowego prowadzonego w trybie ogólnym. Wszystkie działania w ramach lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej dokonywane są w oparciu o władztwo administracyjne,   
a *ustawa o transporcie kolejowym* nie przewiduje w tej materii konsultacji lub uzyskania zezwoleń właścicieli nieruchomości objętych zakresem inwestycji.

Należy przypomnieć, że zaskarżona decyzja została wydana na podstawie przepisów zawartych   
w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym* zatytułowanym „Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych”. Przepisy te, obok m.in. regulacji zawartych   
w *specustawie drogowej,* należą do szczególnych regulacji prawnych 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 Sadu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16).

Tymi okolicznościami należy uzasadniać z jednej strony znaczne zwiększenie uprawnień *inwestora* (decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rozstrzyga jednocześnie o ustaleniu lokalizacji inwestycji, zatwierdza podział nieruchomości i orzeka o przejściu z mocy prawa nieruchomości lub ich części   
na własność odpowiedniego podmiotu publicznoprawnego, jak również 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,   
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. 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. Niedopuszczalna jest również ocena racjonalności czy słuszności koncepcji przedstawionej przez inwestora, bowiem miałaby ona charakter pozaprawny. O przebiegu linii kolejowej decyduje zarządca (wnioskodawca) i to on wybiera najbardziej optymalne rozwiązanie lokalizacyjne   
i techniczno-wykonawcze.

Stanowisko to jest ugruntowane i jednolite w orzecznictwie sądów administracyjnych i zostało obszernie powołane w uzasadnieniu niniejszej decyzji, nie ma zatem potrzeby jego ponownego przytaczania.

Jednocześnie dodać należy, że *inwestor* w piśmie z dnia 5 lutego 2021 r., wyjaśnił, iż hotel B. usytuowany jest na działkach ewidencyjnych nr 1048/1 i nr 1048/5 z obrębu 0001 Tłuszcz, a wskutek *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, jedynie część działki ewidencyjnej nr 1048/1 podlega zajęciu   
w ramach ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, w celu zapewnienia wejścia w teren zgodnie   
z art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, na potrzeby przebudowy sieci telekomunikacyjnej i elektroenergetycznej, zaś działka ewidencyjna nr 1048/5 w ogóle nie jest objęta zaskarżoną decyzją. Pozostałe wskazywane przez skarżących działki nr 1037 i nr 1038/1 z obrębu 0001 Tłuszcz, stanowiące własność Pana S. M., to działki położone bezpośrednio od strony południowo - wschodniej przy granicy z działką ewidencyjną nr 1048/5, przewidziane do podziału oraz przejęcia w części sąsiadującej z terenem hotelu - na własność Skarbu Państwa w użytkowanie wieczyste PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. - dla celów realizacji przedmiotowej inwestycji.

Ponownie warto przy tym podkreślić, iż regulacja zawarta w art. 9o ust. 3, art. 9s ust. 1-3 *ustawy   
o transporcie kolejowym* wskazuje na związanie organu określeniem linii rozgraniczających teren. Organ właściwy w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie posiada zatem kompetencji do dokonywać jakichkolwiek zmian, w tym w zakresie wyznaczania i korygowania trasy inwestycji,   
czy też do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań. Inwestor nie jest zaś zobowiązany   
do zaproponowania różnych wariantów przebiegu inwestycji.

Zaznaczenia wymaga także, iż tylko w przypadku stwierdzenia przez organy, że kształt inwestycji   
w wersji zgłoszonej we wniosku narusza normę wynikającą z określonych przepisów prawa, zobowiązuje organ orzekający do odmowy wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.   
Jeśli nie występuje taka sytuacja, organ jest zobligowany wydać decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W niniejszej sprawie, po dokonaniu kontroli *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, *Minister* nie dopatrzył się uchybień, które stanowiłby o konieczności wyeliminowania jej z obrotu prawnego.

Ponadto, po dokonaniu analizy załączników nr 1.1 – 1.3 *do decyzji Wojewody Mazowieckiego* oraz   
ww. stanowiska *inwestora*, organ odwoławczy uznał, że przedmiotowa inwestycja nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną, a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności skarżącej strony. Ingerencja we własność związana z realizacją przedmiotowej inwestycji odpowiada tylko jej koniecznemu zakresowi. Teren będący własnością skarżącego nie został zajęty   
w wymiarze większym, niż jest to wymagane dla realizacji inwestycji.

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

Dodać należy, że przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* nie zobowiązują *inwestora*   
do przedstawienia różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji, stąd też ocena organów ogranicza się wyłącznie do zgodności z prawem takiego wariantu, jaki przedstawił wnioskodawca. Tym samym, wbrew temu co twierdzą skarżący, brak jest podstaw do badania alternatywnych wariantów realizacji inwestycji kolejowej (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 5 września 2017 r. sygn. II OSK 2892/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Tylko w przypadku stwierdzenia przez organy, że kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku narusza określony przepis prawa, zobowiązuje te organy do odmowy wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Taka sytuacji – w odniesieniu do interesu prawnego skarżących – nie miała miejsca w niniejszej sprawie.

Zauważyć także należy, iż wariantowanie przebiegu przedmiotowej inwestycji odbyło się na etapie postępowania o środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia i to właśnie w tym postępowaniu strony mogły wnosić uwagi, co do trasy projektowanej inwestycji. Należy pamiętać   
– o czym zresztą była już mowa powyżej w niniejszej decyzji - że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i określone w niej środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia są wiążące.

Co więcej i tym istotniejsze w kontekście ww. zarzutuskarżących, że przepisy rozdziału   
2b *ustawy o transporcie kolejowym*, nie zobowiązują *inwestora* do poprzedzenia wystąpienia   
z wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przeprowadzeniem uzgodnień, czy też konsultacji, które miałyby na celu ustalenie przebiegu projektowanej inwestycji   
z właścicielami nieruchomości objętych inwestycją (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego:   
z dnia 21 września 2012 r., sygn. akt II OSK 1614/12, oraz wyrok z dnia 17 grudnia 2015 r., sygn. akt II OSK 2501/15; a także wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 marca 2012 r., sygn. akt VII SA/Wa 2632/11, wydane w sprawach rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej*, jest aktualne również na gruncie uregulowań rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Uzależnienie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej od uprzedniego przeprowadzenia uzgodnień projektowych, o których mowa w odwołaniuskarżących, byłoby wprowadzeniem pozaustawowej przesłanki, co byłoby sprzeczne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa.

Za niezasadny uznać należy zarzut skarżących, że *decyzja Wojewody Mazowieckiego* nie zawiera odpowiednich wymagań związanych z ochroną praw osób trzecich, tj. skarżących. 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 skarżący powołują się jedynie na interes subiektywny, upatrując go w uszczupleniu ich prawa własności i pogorszeniu warunków korzystania z nieruchomości, w tym ich przyszłego zagospodarowania. 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 skarżący poniosą jakiekolwiek szkody materialne, to będzie im przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym. Podkreślić także należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Mazowieckiego, jak i *Ministra*, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżących, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone zarzuty pozostają bez wpływu   
na kształt podjętego rozstrzygnięcia.

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

Z uwagi na powyższe, zarzut pogorszenia warunków wykorzystywania nieruchomości skarżących nie może odnieść skutku.

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.

Dodać w tym miejscu należy, że prawo własności, którego ochronę zapewniają przepisy Konstytucji RP, nie jest prawem bezwzględnym i może być ograniczane, pod warunkiem, że nastąpi to tylko w drodze ustawy i tylko w takim zakresie, w jakim nie narusza istoty prawa własności (art. 64 ust. 3 Konstytucji RP). Wywłaszczenie jest natomiast dopuszczalne tylko na cele publiczne i za słusznym odszkodowaniem (art. 21 ust. 2 Konstytucji RP).

W kontrolowanym postępowaniu powyższe warunki wywłaszczenia zostały spełnione. Przejście z mocy prawa własności nieruchomości skarżących, w granicach wydzielonych liniami rozgraniczającymi następuje na podstawie przepisów *ustawy*, przewidujących obowiązek ustalenia odszkodowania (art. 9y ust. 1 i 2 *ustawy o transporcie kolejowym*). Podkreślić należy, że pozbawienie skarżących prawa własności stanowi realizację celu publicznego, jakim jest budowa skrzyżowania dwupoziomowego   
w Tłuszczu, mającego służyć polepszeniu komunikacji oraz niezbędnej do jego prawidłowego funkcjonowania infrastruktury technicznej. Realizacja przedmiotowej inwestycji kolejowej stanowi zatem z całą pewnością realizację celu publicznego.

*Minister*, po dokonaniu szczegółowej analizy zgromadzonego w przedmiotowej sprawie materiału dowodowego podziela stanowisko *inwestora* zaprezentowane w piśmie z dnia 5 lutego 2021 r., iż zakres przebiegu linii rozgraniczających teren inwestycji został opracowany w sposób optymalny.

W związku z faktem, że przedmiotowa inwestycja kolejowa jest konieczną inwestycją celu publicznego, brak jest podstaw do podważania prawidłowości *decyzji Wojewody Mazowieckiego* w kontekście zarzutu naruszenia prawa własności i zasady proporcjonalności.

Odnośnie zaś zarzutów skarżących dotyczących dojazdu do hotelu B. w Tłuszczu i związanym   
z nimi żądaniem usytuowania zjazdów do ww. obiektu od strony południowej, wskazać należy, iżjak wynika z akt sprawy oraz wyjaśnień *inwestora* z dnia 30 listopada 2021 r.*,* zjazd na teren hotelu   
w stanie istniejącym odbywa się z ulicy Batorego od strony północnej działek ewidencyjnych, na których jest położony. W ramach planowanej inwestycji nie przewiduje się robót drogowych na ulicy Batorego, na odcinku zjazdów do hotelu, tak więc inwestycja, wbrew twierdzeniom skarżących, nie wpływa   
na bezpośrednią dostępność do tego obiektu.

W ocenie *Ministra*, roszczenia skarżących dotyczące w szczególności wykonania zjazdów w koncepcji wskazywanej przez skarżących miejscach, nie mogą stanowić o wadliwości *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, jak również o naruszeniu interesów osób trzecich. Wskazać po raz kolejny należy,   
iż o tym co powinna zawierać w swej treści decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nie powinny decydować strony postępowania, których nieruchomości zostały objęte wnioskiem o wydanie tej decyzji, gdyż żaden z przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* nie przewiduje takich uprawnień. To bowiem inwestor jest kreatorem inwestycji kolejowej, a nie strony postępowania.

Dodać również trzeba, iż na *inwestorze* ciążył jedynie obowiązek zapewnienia dostępu do drogi publicznej. Dojazd ten ma być odpowiedni, co nie oznacza, że ma być zgodny z oczekiwaniami skarżących. 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 (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 5 stycznia 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1732/09, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 sierpnia 2010 r., sygn. akt II OSK 875/10 wydane   
w sprawach rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej*, jest aktualne również na gruncie uregulowań rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

W kontekście powyższych uwag, wbrew zarzutom skarżących, w ocenie *Ministra*, w przedmiotowej sprawie nie doszło do naruszenia art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Dodać należy, że zgodnie z wyjaśnieniami inwestora, przedstawionymi w piśmie z dnia 5 lutego   
2021 r., dostęp do drogi wojewódzkiej nr 634 (dojazd od strony północnej) - w stanie istniejącym przebiegu drogi wojewódzkiej nr 634 pokrywa się z ulicą Batorego, konsekwencją czego ulicą Batorego odbywa się ruch tranzytowy. Po wybudowaniu dojazdu do projektowanego wiaduktu drogowego ruch tranzytowy zostanie przekierowany z ulicy Batorego, co istotnie wpłynie na płynność ruchu po tej ulicy. Zjazd na teren hotelu będzie łatwiejszy - pojazdy zjeżdżające z ulicy nie będą tamować ruchu, a dla pojazdów jadący z kierunku miasta Tłuszcz skróci się czas oczekiwania na możliwość skrętu w lewo   
z ulicy Batorego na teren hotelu. Przewiduje się, że po projektowanym dojeździe do wiaduktu zostanie poprowadzona droga wojewódzka. Dostęp do nowego fragmentu drogi wojewódzkiej będzie możliwy poprzez rondo zlokalizowane na przecięciu projektowanej drogi oraz istniejącej ulicy Batorego, przy której mieści się hotel. Rondo znajduje się około 190 m na zachód od zjazdu/wjazdu z ulicy Batorego   
do hotelu. Tak więc obiekt będzie miał dostęp do drogi wojewódzkiej, przy czym dostęp ten będzie bezpieczniejszy niż w stanie obecnym. Należy zauważyć, że dla celów wykonania dojazdu do wiaduktu drogowego nie przewiduje się nabycia całości lub części działek ewidencyjnych: nr 1048/5 oraz   
nr 1048/1 z obrębu 0001 Tłuszcz, na których znajduje się hotel. Projektowaną drogę zlokalizowano   
po stronie południowej hotelu, na działkach sąsiadujących z powyższymi. Tak więc projektowana droga nie ingeruje w istniejące zagospodarowanie terenu hotelu, w tym te w jego południowej części.   
Na częściach działek ewidencyjnych: nr 1037 i nr 1038/1 z obrębu 0001 Tłuszcz (sąsiadujących   
od strony południowej z hotelem) przewidzianych w części do zajęcia pod inwestycję w sposób opisany powyżej, w stanie obecnym nie ma żadnego dojazdu do terenu hotelu. Zajmowany teren to działki,   
na których znajdują się aktualnie łąki/nieużytki nie będące drogą o nawierzchni twardej ani drogą gruntową. Tak więc zajmując dla potrzeb inwestycji część działki nr 1037 oraz nr 1038/1 nie likwiduje się dojazdu do hotelu od strony południowej, gdyż takiego dojazdu w stanie obecnym nie ma.

Za niezrozumiały uznać należy zarzut skarżących, że organ I instancji nie dokonał sprawdzenia, czy wykonanie wodociągu, oświetlenia ulicznego oraz położenie kabla światłowodowego, mieści się   
w celach realizowanych przez *inwestora* na podstawie *ustawy o transporcie kolejowym*.

Wskazać należy, że jednym z elementów obligatoryjnych decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, jest określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości. Celem ograniczeń z art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym* jest zapewnienie prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych przewodów i urządzeń służących   
do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania   
z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii.

Skoro zatem ww. przepis *ustawy o transporcie kolejowym*, zezwala naustanowienie ww. ograniczeń   
w związku z wykonaniem m.in. przebudowy sieci elektroenergetycznej, gazowej, melioracyjnej, telekomunikacyjnej i kanalizacji sanitarnej, to wbrew przekonaniu skarżących, nie jest to niezgodne   
z prawem.

Jak już bowiem wyjaśniono powyżej, jeżeli koncepcja inwestora w zakresie lokalizacji inwestycji nie narusza prawa, to organ rozstrzygający w zakresie lokalizacji inwestycji kolejowej, nie może odmówić wydania decyzji uwzględniającej wniosek. Należy zauważyć, że naruszenie interesu indywidualnego strony wywłaszczanej nie uzasadnia wydania decyzji negatywnej dla inwestora, realizującego cel publiczny określony w *ustawie o transporcie kolejowym*, jeżeli naruszenie to jednocześnie nie stanowi naruszenia wyraźnego przepisu prawa. Jednocześnie trzeba podkreślić, że kontroli w niniejszym postepowaniu poddana została decyzja lokalizacyjna obejmująca inwestycję celu publicznego. Jeden   
z elementów tej decyzji stanowi przebudowa istniejącej sieci uzbrojenia terenu. Brak jest podstaw pozwalających na zakwestionowanie, że ww. roboty budowlane nie stanowią realizacji celu publicznego. Konieczność realizacji ww. robót budowlanych związanych z przebudową sieci uzbrojenia terenu, związana jest z realizacją linii kolejowej, która niewątpliwie jest inwestycją celu publicznego. W ramach realizacji tego celu publicznego pojawia się konieczność realizacji związanych z nim inwestycji towarzyszących, których nie można traktować odrębnie i w związku z tym oceniać, tak jak proponują skarżący, jako inwestycję, która nie jest realizowania dla dobra ogółu społeczeństwa.

Zwrócić także należy uwagę, że zaskarżona decyzja ustaliła jedynie lokalizację przedmiotowej linii kolejowej. Decyzja ta zawiera określenie terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, jednak nie wskazuje szczegółowych rozwiązań technicznych realizacji planowanej inwestycji. Powyższe kwestie stanowić będą bowiem przedmiot decyzji o pozwoleniu na budowę przedmiotowego przedsięwzięcia, wydanej w odrębnym postępowaniu administracyjnym. Organ wydający decyzje   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie ma wiedzy specjalistycznej i kompetencji do dokonywania oceny warunków techniczno - budowlanych. Oceny takiej dokonują organy administracji architektoniczno - budowlanej na podstawie przedstawionego przez inwestora projektu budowlanego zawierającego rozwiązania techniczne realizacji inwestycji, sporządzonego przez osoby posiadające wiedzę specjalistyczną i stosowne uprawnienia. Organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie może wkraczać w kompetencje organu wydającego decyzję o pozwoleniu na budowę i w sposób władczy orzekać w kwestiach, które mogą stać się przedmiotem rozważań dopiero na dalszym etapie procesu inwestycyjnego. W postępowaniu w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej organ nie dysponuje wiedzą na temat szczegółowych rozwiązań technicznych planowanego przedsięwzięcia. Szczegółowe wskazanie miejsca i sposobu wykonania działań inwestycyjnych nastąpi dopiero na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę (por. wyrok  
Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 15 czerwca 2016 r., sygn. akt II OSK 721/16).

W kontekście powyższego, za chybione uznać należy także skarżących zarzuty dotyczące bezpieczeństwa pożarowego hotelu B., kwestie te są bowiem przedmiotem opracowania   
w projekcie budowalnym, przekładanym wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę.

Za niezasadny uznać należy także zarzut skarżących, że organ I instancji, wydając zaskarżona decyzję, nie wziął pod uwagę złożonego przez nich odwołania od *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*i zażalenia na postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 11 października 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.93.2019.MP.18 o nadaniu tej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Jak wynika z akt sprawy, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem z dnia 14 maja   
2020 r., znak: DOOŚ-WDŚ/ZIL.420.1.20202.KCz.2 utrzymał w mocy ww. postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 11 października 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.93.2019.MP.18.

Ponadto, fakt wniesienia do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska odwołania od *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach* nie miał wpływu na możliwość zakończenia postępowania przez Wojewodę Mazowieckiego w sprawie z wniosku *inwestora* z dnia 15 kwietnia 2020 r.  
o ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. *Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach*, podlegała bowiem natychmiastowemu wykonaniu, co ma ten skutek, że przed upływem terminu wniesienia odwołania decyzja ta ulega wykonaniu, a wniesienie odwołania od niej przez którąkolwiek   
ze stron nie wstrzymuje jej wykonania (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 1066/15). Z tego względu nieostateczna *decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach* mogła być podstawą wydania *decyzji Wojewody Mazowieckiego* jeszcze przed rozpatrzeniem odwołania wniesionego do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, gdyż wywiera takie same skutki prawne, jak decyzja ostateczna.

Za niezasadne należy uznać zarzuty skarżących dotyczące nadania *decyzji Wojewody Mazowieckiego* 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 Mazowieckiego* takiego rygoru.

Zdaniem *Ministra*, Wojewoda Mazowiecki działał w granicach przyznanych mu uprawnień i uprawnień tych nie nadużył. We wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej *inwestor* przedstawił szczegółową argumentację uzasadnianą interesem społecznym i gospodarczym przemawiającymi za nadaniem decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, która została następnie przytoczona na stronie 13 *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, 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,   
oraz o przyznaniu na ten cel środków unijnych i o związanym z tym obowiązku terminowego ich wykorzystania są powszechnie znane i jako takie nie wymagają dowodu.

Za niezrozumiały uznać należy zarzut skarżących dotyczący naruszenia przez organ I instancji art. 7, 77 § 1 i art. 80 *kpa* w związku z art. 9y ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym.*

Stwierdzić należy, iż decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za przejęte pod inwestycję nieruchomości, stosownie do treści art. 9y ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, wydaje wojewoda,   
w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

Kwestie dotyczące wypłaty odszkodowania nie są jednak przedmiotem postępowania o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, bowiem są one przedmiotem odrębnego rozstrzygnięcia. Dopiero w toku postępowania w sprawie ustalenia wysokości odszkodowania możliwe (i konieczne) będzie oszacowanie wartości przejętych na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości. Odszkodowanie ustalone będzie w oparciu o operat rzeczoznawcy majątkowego sporządzonego na dzień wydania *decyzji Wojewody Mazowieckiego.*

Odnosząc się do zarzutów skarżących zawartych w piśmie z dnia 10 czerwca 2021 r., odnoszących się do nieinformowania ich o toczącym się postępowaniu w sprawie przedmiotowej inwestycji kolejowej, uznać je należy za chybione.

Jak wynika z akt sprawy, w niniejszym postępowaniu, dotyczącym decyzji o ustaleniu lokalizacji omawianej inwestycji kolejowej, skarżący byli informowani o wszczęciu postępowania i wydaniu *decyzji Wojewody Mazowieckiego*, jak również o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, składania wyjaśnień i dokumentów mających znaczenie dla sprawy. W aktach sprawy znajdują się zwrotne potwierdzenia odbioru przez skarżących zawiadomień Wojewody Mazowieckiego, zawierających stosowne pouczenie. Skarżący nie skorzystali z tego uprawnienia.

Zwrócić należy uwagę, że zasady ogólne, określone w *kpa*, mają wprawdzie chronić prawa strony   
w postępowaniu administracyjnym, lecz nie zwalniają strony z dbałości o własne interesy. W sytuacji, więc, gdy skarżący nie byli pewni co do szczegółów omawianej inwestycji i prowadzonego postępowania, mogli zwrócić się do organu z prośbą o wyjaśnienie jej wątpliwości w tym zakresie.

W ocenie *Ministra*, w przedmiotowej sprawie wszystkie istotne w sprawie fakty i zdarzenia zostały ustalone oraz w dostateczny sposób rozważone. Ponadtomateriał zgromadzony w sprawie daje jednoznaczną odpowiedź, co do istotnych elementów niezbędnych dla sformułowania oceny prawnej rozpatrywanej sprawy oraz zapewnia możliwość oceny zgodności z prawem zaskarżonego aktu.

W ocenie *Ministra* w toku postępowania zakończonego wydaniem *decyzji Wojewody Mazowieckiego*nie doszło również do naruszenia przepisów w zakresie informowania stron postępowania   
o okolicznościach faktycznych i prawnych, będących przedmiotem postępowania administracyjnego. Strony postępowania zostały należycie i wyczerpująco poinformowane o okolicznościach faktycznych i prawnych, które mogły mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków. Również stanowisko Wojewody *Mazowieckiego* w wystarczający sposób wskazuje na tok rozumowania przyjęty przy rozpoznawaniu sprawy, a w konsekwencji nie narusza norm postępowania administracyjnego. Wojewoda Mazowiecki, nie mając żadnych wątpliwości, iż zgromadzony materiał dowodowy dawał podstawy do wydania rozstrzygnięcia i zakończenia postępowania, nie był zobligowany do przeprowadzenia dodatkowych czynności wyjaśniających. Według *Ministra,* stan faktyczny sprawy został ustalony w sposób prawidłowy. Zdaniem organu odwoławczego, Wojewoda Mazowiecki przeprowadził właściwe postępowanie dowodowe, czemu dał wyraz w zaskarżonej decyzji.Organ ten w sposób odpowiadający art. 107 § 3 *kpa* uzasadnił swoją decyzję, wskazując przesłanki, które wziął pod rozwagę przy rozpatrywaniu sprawy.

Trafność rozstrzygnięcia w każdej indywidualnej sprawie wymaga szczegółowego zbadania   
i rozważenia argumentów, które stanowiłyby podstawę do podjęcia konkretnego rozstrzygnięcia. Wydając rozstrzygniecie (decyzję) organy są zobowiązane do przestrzegania przepisów procedury administracyjnej, a zatem zobowiązane są do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego sprawy,   
tj. wyczerpującego zebrania i rozpatrzenia całego materiału dowodowego zgodnie z przepisem art. 77 § 1 *kpa* oraz do uzasadnienia decyzji z zastosowaniem wymogów określonych w przepisie art. 107 § 3 *kpa* (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 października 2001 r., sygn. akt I SA 1110/01). To z zasady prawdy obiektywnej (art. 7 *kpa*) wynika między innymi rozwijany w art. 77 § 1 *kpa* obowiązek organu administracji publicznej określenia w każdej sprawie z urzędu, jakie dowody   
są konieczne do wyjaśnienie stanu faktycznego, ich poszukiwania oraz realizacji dla prawidłowego rozstrzygnięcia sprawy. 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 materiał dowodowy zebrany w sprawie powinien być kompletny, tj. dotyczący wszystkich okoliczności faktycznych, które mają znaczenie w sprawie. Wyczerpujące rozpatrzenie materiału dowodowego polega bowiem na takim ustosunkowaniu się do każdego ze zgromadzonych w sprawie dowodów   
z uwzględnieniem wzajemnych powiązań między nimi, aby uzyskać jednoznaczność ustaleń faktycznych i prawnych. Dopiero, bowiem jednoznaczne ustalenie stanu faktycznego sprawy stworzyłoby podstawy do wyrażenia stanowiska, które nie przekraczałoby granic zasady swobodnej oceny dowodów, wynikającej z art. 80 *kpa* (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Bydgoszczy z dnia 26 maja 2009 r., sygn. akt II SA/Bd 783/08). Z powyższymi regułami koresponduje sformułowana w art. 11 *kpa* zasada przekonywania, zgodnie z którą organy powinny wyjaśniać zasadność przesłanek, jakimi kierują się przy załatwieniu sprawy, do naruszenia której dochodzi   
w sytuacji braku ustosunkowania się organu do twierdzeń strony wskazywanych przez nią jako istotne.

W świetle okoliczności niniejszej sprawy nie sposób przyjąć, że organ I instancji rozpoznając niniejszą sprawę nie dopełnił obowiązków przewidzianych w przepisach *kpa*, nie wykazując niezbędnej dbałości   
o dokładne wyjaśnienie sprawy. Zdaniem *Ministr*a, organ I instancji przeprowadził postępowanie   
w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie sieci przesyłowej w sposób prawidłowy, zgodny z wymogami *kpa*, wystarczający do wydania prawidłowego rozstrzygnięcia. W tym zakresie organ podjął wszelkie niezbędne kroki konieczne do ustalenia stanu faktycznego, przeprowadził w sposób prawidłowy postępowanie dowodowe i poczynił na jego podstawie właściwe ustalenia.

Co należy podkreślić, skarżący w trakcie prowadzonego postępowania przed Wojewodą Mazowieckim nie wnosili żadnych uwag i wniosków, w związku z czym Wojewoda Mazowiecki nie mógł odnieść się   
do ich zastrzeżeń w uzasadnieniu kontrolowanej decyzji.

Jak szeroko podkreśla się w orzecznictwie sądowoadministracyjnym, 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). Jak wyjaśnił Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi w wyroku z dnia 2 października 2013 r. (sygn. akt II SA/Łd 631/13): „Kwestia realizacji zasady przekonywania, o której mowa w art. 11 k.p.a. nie oznacza przekonania osoby o tym, że adresowana do niej decyzja jest słuszna i zgodna z prawem. Zasada przekonywania sprowadza się do wyjaśnienia osobie, że adresowana do niej decyzja wynika   
z racjonalnych przesłanek i jest oparta o przepisy obowiązującego prawa, to znaczy, że w istniejącym stanie prawnym i faktycznym wydanie innej decyzji było niemożliwe. (…) Organ odpowiada   
za naruszenie tej zasady, jeżeli nie podejmie lub bezpodstawnie odstąpi od czynności mających przekonać osobę o zasadności decyzji, np. odstąpi od uzasadnienia decyzji. Nie wymaga się zaś   
od niego osiągnięcia rezultatu, to znaczy faktycznego przekonania osoby do prawidłowości podjętej 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 Mazowieckiego* - 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 (Dz. U. z 2019 r. poz. 2325, 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 – 1.3 – zamienna mapa w skali 1:500, przedstawiająca proponowany przebieg linii kolejowej   
z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych

**Otrzymują (z załącznikami):**

1. Wojewoda Mazowiecki

MINISTER ROZWOJU I TECHNOLOGII

z up.

Justyna Idczak

(w tym za pośrednictwem platformy ePUAP),

1. Pan K. P.

Dyrektor Regionu Centralnego

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Centrum Realizacji Inwestycji

pełnomocnik PKP Polskie Koleje Liniowe S.A. z siedzibą w Warszawie

(3 egz. decyzji w tym 2 z kompletem załączników, w celu m.in. wprowadzenia zmian w ewidencji gruntów

i budynków oraz w księgach wieczystych

1. A/a.

**Otrzymują (bez załączników):**

1. Pani M. M.,
2. Pan S. M.,
3. Pan M. M.,
4. Pan J. M.,

**Do wiadomości:**

1. Starosta Powiatu Wołomińskiego

wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej

(za pośrednictwem platformy ePUAP)

1. Sąd Rejonowy w Wołominie

IV Wydział Ksiąg Wieczystych

1. Urząd Miasta i Gminy Tłuszcz

(za pośrednictwem platformy ePUAP)

**Informacja o przetwarzaniu danych osobowych**

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679   
z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE   
(Dz. U. L 119 z 4 maja 2016, z późn. zm.), zwanego dalej „RODO”, informuję, że:

1. Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Minister Rozwoju i Technologii, z siedzibą   
   w Warszawie, Plac Trzech Krzyży 3/5, [kancelaria@mr.gov.pl](about:blank), tel.: +48 411 500 123, natomiast wykonującym obowiązki administratora jest Dyrektor Departamentu Lokalizacji Inwestycji.
2. Dane kontaktowe do Inspektora Ochrony Danych w Ministerstwie Rozwoju i Technologii: Inspektor Ochrony Danych, Ministerstwo Rozwoju i Technologii, Plac Trzech Krzyży 3/5,   
   00-507 Warszawa, adres e-mail: [iod@mr.gov.pl](about:blank).
3. Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane na podst. art. 6 ust. 1 lit. c RODO,   
   tj. wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze, w celu prowadzenia postępowań administracyjnych realizowanych na podst. przepisów ustawy z dnia 14 czerwca   
   1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późń.zm.), dalej „KPA” oraz w związku z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.).
4. Podanie danych osobowych jest wymogiem ustawowym.
5. W związku z przetwarzaniem Pani/Pana danych osobowych, w celu wskazanym powyżej, Pani/Pana dane mogą być udostępnione innym odbiorcom lub kategoriom odbiorców. Odbiorcami danych mogą być:
6. strony i inni uczestnicy postępowania administracyjnego w rozumieniu przepisów KPA;
7. organy władzy publicznej oraz podmioty wykonujące zadania publiczne lub działające na zlecenie organów władzy publicznej, w zakresie i w celach, które wynikają z przepisów powszechnie obowiązującego prawa;
8. inne podmioty, w tym dostawcy usług informatycznych, które na podstawie stosownych umów podpisanych z Ministerstwem Rozwoju i Technologii, przetwarzają dane osobowe, dla których Administratorem jest Minister Rozwoju i Technologii.
9. Odbiorcą Pani/Pana danych osobowych jest również Wojewoda Mazowiecki, w związku z korzystaniem przez Administratora z systemu elektronicznego zarządzania dokumentacją (EZD PUW).
10. Pani/Pana dane osobowe będą przechowywane przez okres niezbędny do realizacji celu ich przetwarzania, nie krócej niż okres wskazany w przepisach o archiwizacji tj. ustawie z dnia 14 lipca   
    1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach(Dz. U. z 2020 r. poz. 164, z późn. zm.).
11. Przysługuje Pani/Panu:
12. prawo do żądania od Administratora dostępu do treści swoich danych osobowych oraz informacji o ich przetwarzaniu;
13. prawo do ich sprostowania, jeśli są błędne lub nieaktualne, a także uzupełnienia jeżeli są niekompletne;
14. prawo żądania ograniczenia przetwarzania, z zastrzeżeniem art. 2a § 3 KPA - wystąpienie z żądaniem nie wpływa na tok i wynik postępowania.
15. Pani/Pana dane osobowe nie będą przekazywane do państwa trzeciego.
16. Pani/Pana dane nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym również profilowaniu.
17. W przypadku powzięcia informacji o niezgodnym z prawem przetwarzaniu w Ministerstwie Rozwoju i Technologii Pani/Pana danych osobowych, przysługuje Pani/Panu prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego właściwego w sprawach ochrony danych osobowych, tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa.