Znak sprawy: DLI-II.7620.3.2024.JK.8

Warszawa, 6 listopada 2024 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 572), zwanej dalej „kpa”, oraz art. 9q ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 697), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu odwołania Pani A.P.   
od decyzji Wojewody Podkarpackiego z dnia 4 grudnia 2023 r., znak:   
N-VIII.747.2.4.2023, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla zamierzenia inwestycyjnego pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz” – Etap A: Jasło (ze stacją) – Krosno (bez stacji) od km 43,480 do km 66,707,

1. **Uchylam**:

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

„**4**, **1/3** (1/1), **1/5** (1/2), **2/1** (2), **3/3** (3/1), **3/5** (3/2), **700**, **9**, **192**, **193/1**, **193/2**;”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 6, w wierszu 13, licząc od dołu strony, zapis:

„**4**, **1/3** (1/1), **1/5** (1/2), **2/1** (2), **3/3** (3/1), **3/5** (3/2), **192**;”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdującą się w pkt II.3.b) tabelę   
  - w zakresie pozycji nr 1 (strona 11),
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 37, w wierszu   
  3-7, licząc od góry strony, zapis:

„działka nr ewid. 1/1 dzieli się na działki nr ewid. **1/3**,1/4,

działka nr ewid. 1/2 dzieli się na działki nr ewid. **1/5**,1/6,

działka nr ewid. 2 dzieli się na działki nr ewid. **2/1,** 2/2,

działka nr ewid. 3/1 dzieli się na działki nr ewid. **3/3,** 3/4”,

działka nr ewid. 3/2 dzieli się na działki nr ewid. **3/5,** 3/6;”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 43, w wierszu   
  1-11, licząc od dołu strony, oraz znajdujący się na 44, w wierszu 1, licząc od góry strony, zapis:

„2) na działce nr ewid. 1/5 obręb 0002 Czeluśnica, pasem gruntu o szerokości 4,0 m zlokalizowanym wzdłuż jej wschodniej granicy do drogi położonej na działce   
nr ewid. 700, na rzecz każdoczesnych właścicieli i posiadaczy działki nr ewid. 1/6;

3) na działce nr ewid. 2/1 obręb 0002 Czeluśnica, całą jej szerokość do drogi zlokalizowanej na działce nr ewid. 700, na rzecz każdoczesnych właścicieli i posiadaczy działki nr ewid. 2/2;

4) na działce nr ewid. 3/3 obręb 0002 Czeluśnica, pasem gruntu szerokości 4,0 m zlokalizowanym wzdłuż jej zachodniej granicy do drogi położonej na działce   
nr ewid. 700, na rzecz każdoczesnych właścicieli i posiadaczy działki nr ewid. 3/4;

5) na działce nr ewid. 3/5 obręb 0002 Czeluśnica, pasem gruntu szerokości 4,0 m zlokalizowanym wzdłuż jej wschodniej granicy do drogi położonej na działce   
nr ewid. 700, na rzecz każdoczesnych właścicieli i posiadaczy działki nr ewid. 3/6.”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdującą się w pkt V.1 tabelę dotyczącą działek ograniczonych w korzystaniu - w zakresie pozycji nr 95 i nr 96 (strona 48); nr 165 (strona 50),
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 56, w wierszu   
  7, licząc od dołu strony, zapis:

„**1/3** (1/1), **1/5** (1/2), **2/1** (2), **3/3** (3/1), **3/5** (3/2);”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 58, w wierszu 1, licząc od dołu strony, zapis:

„**1/3** (1/1), **1/5** (1/2), **2/1** (2), **3/3** (3/1), **3/5** (3/2);”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdującą się w pkt VII.1 tabelę   
  - w zakresie pozycji dotyczącej działki nr 193/2, z obrębu 2 – Czeluśnica (strona 61),
* rysunki nr: 4719-ULLK-A.13, nr 4719-ULLK-A.14, nr 4719-ULLK-A.16, nr 4719-ULLK-A.17 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej,   
  z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiące część załącznika nr 1 do zaskarżonej decyzji (mapa 13/35, mapa 14/35, mapa 16/35, mapa 17/35),
* zbiorczą mapę z projektami podziałów nieruchomości z obrębu 0002 Czeluśnica, wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiące część załącznika nr 2 do zaskarżonej decyzji – w zakresie dotyczącym działek nr 1/1, nr 1/2, nr 2, nr 3/1,   
  nr 3/2.

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 3, w wierszu 8, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„**5**, **1/1** (1), **2/3** (2/1), **2/2**, **13**, **435**, **434**, **436**;”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 6, w wierszu 13, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

„**5**, **1/1** (1), **2/3** (2/1), **435**;”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, w tabeli znajdującej się w pkt II.3.b) zapisu stanowiącego nową treść pozycji 1 tabeli (strona 11):

„

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | 52,427 | 435 | 2, Czeluśnica | remont obiektu |
| 436 |
| 139/1 | 15, Tarnowiec |

”

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 37, w wierszu 3, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„działka nr ewid. 1 dzieli się na działki nr ewid. **1/1**, 1/2,”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 37, w wierszu 5, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„działka nr ewid. 2/1 dzieli się na działki nr ewid. **2/3**, 2/4,”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, w tabeli znajdującej się w pkt V.1, zapisu stanowiącego nową treść:
* pozycji nr 95 i nr 96 tabeli (strona 48):

„

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 95 | 2/2 | - | 2 | Czeluśnica |
| 96 | 13 | - | 2 | Czeluśnica |

”

* pozycji nr 165 tabeli (strona 50):

„

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 165 | 434 | - | 2 | Czeluśnica |

”

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 56,   
  w wierszu 7, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

„**1/1** (1), **2/3** (2/1);”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 58,   
  w wierszu 1, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

„**1/1** (1), **2/3** (2/1);”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, w tabeli znajdującej się w pkt VII.1 na stronie 61, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 436 | 2 | Czeluśnica | Tarnowiec |

”

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunków nr 4719-ULLK-A.13, nr 4719-ULLK-A.14, nr 4719-ULLK-A.16, nr 4719-ULLK-A.17 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiących załączniki nr 1.1, nr 1.2, nr 1.3, nr 1.4 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, mapy z projektem podziału działek nr 1 i nr 2/1, z obrębu 0002 Czeluśnica, stanowiącej załącznik nr 2.1 do niniejszej decyzji.

1. **Uchylam**:

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 4, w wierszu 1, licząc od góry strony, zapis:

„**282**”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 4, w wierszu 2-3, licząc od góry strony, zapis:

„**150/1** (150), **150/2** (150),**213/3** (213), **212/1** (212),”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 5, w wierszu 12, licząc od góry strony, zapis:

„**585/1** (585), **585/2** (585),”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 5, w wierszu   
  14-15, licząc od góry strony, zapis:

„**402/2** (402), **401/3, 400/1** (400), **400/2** (400), **400/3** (400), **399/1** (399), **399/2** (399),”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 5, w wierszu 15, licząc od góry strony, zapis:

„**395/1** (395), **396/3** (396/1),”

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 5, w wierszu 15, licząc od góry strony, zapis:

„**397/2**”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 5, w wierszu   
  15-16, licząc od góry strony, zapis:

„**582**, **398/2**,**”**,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 7, w wierszu   
  9-10, licząc od góry strony, zapis:

„**150/1** (150)**, 213/3** (213), **212/1** (212),”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 8, w wierszu 13, licząc od góry strony, zapis:

„**585/1** (585),”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 8, w wierszu   
  14-15, licząc od góry strony, zapis:

„**400/1** (400), **400/2** (400), **399/1** (399), **395/1** (395), **396/3** (396/1),”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdującą się w pkt II.2.1) tabelę   
  - w zakresie pozycji nr 27 (strona 10),
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 39, w wierszu   
  2-4, licząc od góry strony, zapis:

„działka nr ewid. 150 dzieli się na działki nr ewid. **150/1, 150/2**,

działka nr ewid. 213 dzieli się na działki nr ewid. **213/3,** 213/4,

działka nr ewid. 212 dzieli się na działki nr ewid. **212/1,** 212/2,”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 42, w wierszu 15, licząc od góry strony, zapis:

„działka nr ewid. 585 dzieli się na działki nr ewid. **585/1**,585/2,”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 42, w wierszu   
  10-13, licząc od dołu strony, zapis:

„działka nr ewid. 400 dzieli się na działki nr ewid. **400/1, 400/2,** 400/3,

działka nr ewid. 399 dzieli się na działki nr ewid. **399/1**,399/2,

działka nr ewid. 395 dzieli się na działki nr ewid. **395/1,** 395/2,

działka nr ewid. 396/1 dzieli się na działki nr ewid. **396/3,** 396/4”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdującą się w pkt V.1 tabelę dotyczącą działek ograniczonych w korzystaniu - w zakresie pozycji nr 211 (strona 51);   
  nr 216 (strona 51); nr 321 (strona 54); nr 323 (strona 54); nr 324 (strona 54);   
  nr 325 (strona 54); nr 326 (strona 54); nr 328 (strona 54); nr 330 (strona 54);   
  nr 331 (strona 54),
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 57, w wierszu 11, licząc od góry strony, zapis:

„**150/1** (150), **213/3** (213), **212/1** (212),”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 58, w wierszu 9, licząc od góry strony, zapis:

„**585/1** (585),”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 58, w wierszu   
  10-11, licząc od góry strony, zapis:

„**400/1** (400), **400/2** (400), **399/1** (399), **395/1** (395), **396/3** (396/1),”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 59, w wierszu 17, licząc od góry strony, zapis:

„**150/1** (150), **213/3** (213), **212/1** (212),”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 60, w wierszu 14, licząc od góry strony, zapis:

„**585/1** (585),”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 60, w wierszu   
  15-16, licząc od góry strony, zapis:

„**400/1** (400), **400/2** (400), **399/1** (399), **395/1** (395), **396/3** (396/1),”,

* rysunki nr: 4719-ULLK-A.21, 4719-ULLK-A.22, 4719-ULLK-A.34 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiące część załącznika nr 1 do zaskarżonej decyzji (mapa 21/35, mapa 22/35, mapa 34/35),
* zbiorczą mapę z projektami podziałów nieruchomości z obrębu 0001 Brzezówka, wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiące część załącznika nr 2 do zaskarżonej decyzji – w zakresie dotyczącym działek nr 150, nr 212, nr 213,
* zbiorczą mapę z projektami podziałów nieruchomości z obrębu 0002 Polanka, wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiące część załącznika nr 2 do zaskarżonej decyzji – w zakresie dotyczącym działek nr 585, nr 400, nr 399, nr 395, nr 396/1,
* zbiorczą mapę z projektami podziałów nieruchomości z obrębu 0015 Tarnowiec, wraz z wykazem zmian gruntowych, stanowiące część załącznika nr 2 do zaskarżonej decyzji – w zakresie dotyczącym działki nr 82,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 4, w wierszu 2-3, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„**150**, **213/1**, **212**,”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 5, w wierszu 12, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„**585**,”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 5, w wierszu 14-15, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„**400**, **399**,”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, w tabeli znajdującej się w pkt II.2.1) zapisu stanowiącego nową treść pozycji 27 tabeli (strona 10):

„

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 27. | 65,651 | D | rozbiórka przejazdu | - | gminna | - |

”

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, w tabeli znajdującej się w pkt V.1, zapisu stanowiącego nową treść:
* pozycji nr 216, nr 216a i nr 216b tabeli (strona 51):

„

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 216 | 150 | - | 1 | Brzezówka |
| 216a | 213/1 | - | 1 | Brzezówka |
| 216b | 212 | - | 1 | Brzezówka |

”

* pozycji nr 321 tabeli (strona 54):

„

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 321 | 585 | - | 2 | Polanka |

”

* pozycji nr 325 i nr 326 tabeli (strona 54):

„

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 325 | 400 | - | 2 | Polanka |
| 326 | 399 | - | 2 | Polanka |

”

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, rysunków nr 4719-ULLK-A.21, nr 4719-ULLK-A.22, nr 4719-ULLK-A.34 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiących załączniki nr 1.5, nr 1.6, nr 1.7 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, mapy z projektem podziału działki nr 82,   
  z obrębu 0015 Tarnowiec, stanowiącej załącznik nr 2.2 do niniejszej decyzji.

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

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 4 lipca 2023 r., znak: IRR3/8/6.2233.1.114.2023.ISW-00894-I.5 (wpływ do Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego w Rzeszowie w dniu 12 lipca   
2023 r.), skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „inwestorem”, wystąpiła   
do Wojewody Podkarpackiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla zadania pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz” – Etap A: Jasło (ze stacją) – Krosno (bez stacji) od km 43,480 do km 66,707. Inwestor wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Podkarpacki wydał w dniu 4 grudnia 2023 r. decyzję znak: N-VIII.747.2.4.2023, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla zamierzenia inwestycyjnego pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz” – Etap A: Jasło (ze stacją) – Krosno (bez stacji) od km 43,480 do km 66,707, zwaną dalej „decyzją Wojewody Podkarpackiego”, oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od decyzji Wojewody Podkarpackiego odwołanie, za pośrednictwem organu I instancji, wniosła Pani A.P. W odwołaniu (wniesionym w terminie) skarżąca podniosła zarzuty   
w sprawie decyzji Wojewody Podkarpackiego.

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie - stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 maja 2024 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Technologii (Dz.U. z 2024 r. poz. 739) - jest Minister Rozwoju i Technologii, zwany dalej „Ministrem”, stwierdzono, co następuje.

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

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

W tym miejscu należy wyjaśnić, iż w dniu 28 września 2023 r. weszła w życie ustawa   
z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2023 r. poz. 1720), zwana dalej „ustawą nowelizującą”. Powyższa ustawa znowelizowała m.in. przepisy ustawy o transporcie kolejowym   
(art. 8 ustawy nowelizującej). Zgodnie jednak z art. 21 ust. 1 i ust. 2 ustawy nowelizującej, do wniosków o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej złożonych   
i nierozpatrzonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe (ust. 1); do postępowań o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe (ust. 2). Tym samym, przedmiotowa sprawa podlega rozpatrzeniu w oparciu o dotychczasowe przepisy ustawy o transporcie kolejowym*.*

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

Zgodnie z art. 9o ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla omawianego przedsięwzięcia załączona została mapa w skali 1:500 przedstawiająca proponowany przebieg rzeczonej inwestycji oraz mapy z projektem podziału nieruchomości. We wniosku określono zmiany   
w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu oraz wskazano nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub stanowią jego własność, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 3b ustawy   
o transporcie kolejowym. Inwestor we wniosku określił nieruchomości lub ich części,   
z których korzystanie będzie ograniczone. Wnioskodawca przedłożył również wymagane opinie, o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, bądź dowody potwierdzające doręczenie wystąpień o ich wydanie, w przypadku ich niewydania, co należało potraktować jako brak zastrzeżeń do wniosku.

Mając na uwadze treść art. 72 ust. 1 pkt 11 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa   
w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1112, z późn.zm.), zwanej dalej „ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku   
i jego ochronie”, inwestor dołączył do wniosku:

1. decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie (dalej: RDOŚ   
   w Rzeszowie) z dnia 7 sierpnia 2020 r., znak: WOOŚ.420.19.11.2019.KR.85, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz”, zwaną dalej „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”,
2. decyzję RDOŚ w Rzeszowie z dnia 3 lutego 2023 r., znak: WOOŚ.420.19.1.2022.KR.102, w przedmiocie zmiany decyzji 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 w okolicznościach niniejszej sprawy. Następnie organ odwoławczy poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Podkarpackiego postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji ww. przedsięwzięcia   
i stwierdził, co następuje. W ocenie Ministra, Wojewoda Podkarpacki 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 Podkarpacki pismem z dnia 14 września 2023 r., znak: N-VIII.747.2.4.2023, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczeń. W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy. W toku postępowania przed Wojewodą Podkarpackim uwagi i zastrzeżenia dotyczące przedmiotowej inwestycji wniosła osoba składająca odwołanie, które organ I instancji przesłał inwestorowi w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez stronę postępowania.

Zgodnie z art. 9o ust. 5a i 5b ustawy o transporcie kolejowym, Wojewoda Podkarpacki uzgodnił projekt decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji linii kolejowej z dyrektorem regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie dotyczącym zabudowy i zagospodarowania przestrzennego terenu położonego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią - decyzja Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 16 października 2023 r., znak: RZ.RPP.611.597.2023.MC, uzgadniająca projekt decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Podkarpacki wydał w dniu 4 grudnia 2023 r. decyzję o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji w zakresie linii kolejowej. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Podkarpacki podzielił argumenty przedstawione przez inwestora. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji, mając na uwadze stanowisko przedstawione przez inwestora, odniósł się do uwag wniesionych w trakcie postępowania.

Zgodnie z art. 9q ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, Wojewoda Podkarpacki doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz wysłał zawiadomienie z dnia 6 grudnia   
2023 r., znak: N-VIII.747.2.4.2022, o jej wydaniu właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji, na adres wskazany w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony o wydaniu powyższej decyzji, poinformowane zostały w drodze obwieszczeń. W zawiadomieniu oraz w obwieszczeniu zmieszczono, zgodnie z art. 9q ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, informację   
o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

Kontrolowana decyzja Wojewody Podkarpackiego czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Podkarpackiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 9q ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym – terminu wydania nieruchomości na 31 dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej. Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez inwestora o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

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

W orzecznictwie sądowym, jak również w doktrynie prawa administracyjnego, utrwalił się pogląd, że organ odwoławczy rozpatrując ponownie sprawę zobowiązany jest uwzględniać zmiany stanu prawnego i faktycznego sprawy zaistniałe po wydaniu zaskarżonej decyzji organu pierwszej instancji i nie może ograniczyć się tylko do kontroli decyzji organu I instancji. Organ odwoławczy, w ramach swoich uprawnień kontrolnych, ocenia bowiem materiał dowodowy, uwzględniając stan faktyczny stwierdzony w czasie wydania decyzji przez organ w pierwszej instancji, jak i zmiany stanu faktycznego, które zaszły pomiędzy wydaniem decyzji organu pierwszej instancji, a wydaniem decyzji   
w postępowaniu odwoławczym.

Wskazać należy, iż w trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego, inwestor wystąpił o dokonanie przez Ministra korekty decyzji Wojewody Podkarpackiego, jak   
i załączników graficznych do tej decyzji. Inwestor wyjaśnił, iż wnioskowane korekty   
są spowodowane:

1. zmianami w ewidencji gruntów i budynków w gminie Tarnowiec. W tym zakresie inwestor wyjaśnił, iż po wydaniu decyzji lokalizacyjnej przez Wojewodę Podkarpackiego, został on poinformowany przez Wójta Gminy Tarnowiec o decyzji Starosty Jasielskiego z dnia 30 listopada 2022 r., znak: GN.6622.6.2018, orzekającej o zatwierdzeniu projektu scalenia gruntów wsi Czeluśnica, gmina Tarnowiec, która została utrzymana w mocy decyzją Wojewody Podkarpackiego z dnia 15 czerwca 2023 r., znak: GK-II.7213.6.2023. Dodatkowo, jak wyjaśnił inwestor, granice działek w gminie Tarnowiec zostały zmienione operatami nr: P.1805.2023.1234   
   i P.1805.2024. W wyniku zmian w ewidencji gruntów i budynków - jak wskazał inwestor - niezbędna jest zmiana decyzji Wojewody Podkarpackiego w zakresie działek zlokalizowanych w gminie Tarnowiec, ponieważ obecnie jest sprzeczna   
   z faktycznym stanem nieruchomości.
2. podjętą decyzją o zmianie założeń projektowych, poprzez likwidację przejazdu kolejowo-drogowego w km 65,651, który w decyzji Wojewody Podkarpackiego był przewidziany do przebudowy, co skutkuje wyłączeniem prac związanych   
   z przebudową rzeczonego przejazdu w ramach przedmiotowej inwestycji.
3. aktualizacją mapy z projektem podziału działki nr 82, z obrębu 0015 Tarnowiec,   
   o prawidłową powierzchnię tej działki.

Przy piśmie z dnia 31 lipca 2024 r., znak: IRRK3/6/8.2233.1.114.2023.ISW-00894-I.34, inwestor przedłożył zamienną dokumentację mapową (odpowiednie rysunki mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej) i podziałową (mapy z projektem podziału nieruchomości), uwzględniające wnioskowane przez niego zmiany, o których była mowa powyżej, jak również wskazał na zakres zmian koniecznych do dokonania  
w decyzji Wojewody Podkarpackiego. Z ww. pisma inwestora z dnia 31 lipca 2024 r.   
i przedłożonej przez niego zamiennej dokumentacji wynikało, iż inwestor wniósł m.in.   
o wykreślenie ze str. 43 decyzji Wojewody Podkarpackiego zapisów dotyczących służebności przejazdu, przechodu i przegonu dla działek: nr 1/6 (powstałej z podziału działki nr 1/2), z obrębu 0002 Czeluśnica, nr 2/2 (powstałej z podziału działki nr 2),   
z obrębu 0002 Czeluśnica, nr 3/4 (powstałej z podziału działki nr 3/1), z obrębu 0002 Czeluśnica, nr 3/6 (powstałej z podziału działki nr 3/2), z obrębu Czeluśnica.

W pismach z dnia 16 września 2024 r., znak: IRRK3/6/8.2233.1.114.2023.ISW-00894.I.35, uzupełnionym pismem z dnia 27 września 2024 r., znak: IRRK3/6/8.2233.1.114.2023.ISW-00894-I.37 - stanowiących odpowiedź na wezwanie Ministra z dnia 12 września 2024 r., znak: DLI-II.7620.3.2024.JK.7 - inwestor uzasadnił konieczność wprowadzenia wnioskowanej zmiany. Z wyjaśnień inwestora wynika,   
iż wykreślenie zapisów dotyczących ww. służebności z decyzji Wojewody Podkarpackiego jest konieczne, gdyż służebności te stały się bezprzedmiotowe.   
Na skutek wprowadzonych zmian w ewidencji gruntów po przeprowadzonym postępowaniu scaleniowym przebieg granic oraz numeracja działek uległa zmianie.   
W związku z powyższym, mapy podziałowe zatwierdzone decyzją Wojewody Podkarpackiego (na których zobrazowano graficznie przebieg ww. służebności) przedstawiają nieaktualny stan ewidencyjny. Nowo projektowane działki, do których uprzednio w decyzji Wojewody Podkarpackiego zapewniono dostęp do drogi poprzez ustanowienie służebności, na skutek wprowadzonych zmian w ewidencji gruntów   
(w wyniku postępowania scaleniowego) w aktualnym stanie ewidencyjnym nie istnieją. Geometria granic oraz numeracja działek uległy zmianie.

Z wyjaśnień inwestora, jak również analizy opracowań kartograficznych znajdujących się na stronie internetowej: http://geoportal.gov.pl (Geoportal), wynika, iż w aktualnym stanie ewidencyjnym objęta zakresem inwestycji działka nr 1, z obrębu 0002 Czeluśnica (powstała w wyniku postępowania scaleniowego), nie posiada dostępu do drogi publicznej. Inwestor wskazał, iż na etapie projektu scalenia i wymiany gruntów, który został ostatecznie zatwierdzony ww. decyzją Wojewody Podkarpackiego z dnia 15 czerwca 2023 r., znak: GK-II.7213.6.2023, utrzymującą w mocy ww. decyzję Starosty Jasielskiego z dnia 30 listopada 2022 r., znak: GN.6622.6.2018, nie przewidziano takiego rozwiązania. W konsekwencji, nie zachodzi konieczność zapewnienia takiego dostępu dla nowoprojektowanej działki nr 1/2 (powstałej z podziału ww. działki nr 1) w decyzji   
o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji w zakresie linii kolejowej.

W aktualnym stanie ewidencyjnym również działka nr 2/1, z obrębu 0002 Czeluśnica (powstała także w wyniku postępowania scaleniowego) nie posiada dostępu do drogi publicznej. Jak wynika z wyjaśnień inwestora i analizy Geoprtalu, w aktualnym stanie ewidencyjnym działka nr 2/1 dotyka bezpośrednio działki nr 2/2 (stanowiącej użytek „dr”), która nie ma połączenia z inną drogą, z którą stanowiłaby ciąg komunikacyjny. Działka nr 2/2 od strony wschodniej łączy się z działką nr 340 posiadającą użytek „dr”, która znajduje się w użytkowaniu wieczystym PKP S.A. i dotychczas nie ustanowiono na niej stosownej służebności dla działki nr 2/2. Ponadto, jak wyjaśnił inwestor, przejazd przez działkę 2/3 (powstałą z podziału działki nr 2/1) do działki 2/4 (również powstałej z podziału działki nr 2/1) fizycznie jest niemożliwy, gdyż działka ta w terenie jest zagospodarowana jako rów. Natomiast wymienione w decyzji Wojewody Podkarpackiego i wówczas podlegające podziałowi działki nr 3/1 i nr 3/2, z obrębu 0002 Czeluśnica, w aktualnym stanie ewidencyjnym nie istnieją, a zatem zapis o służebności na wydzielonych działkach nr 3/3 i nr 3/5 stał się bezprzedmiotowy. Działka nr 3 (występująca aktualnie w ewidencji gruntów) nie wymaga zajęcia pod inwestycję.

Z powyższego wynika, iż obecnie objęte zakresem inwestycji działki nr 1 i nr 2/1,   
z obrębu 0002 Czeluśnica (ujawnione w ewidencji gruntów w wyniku postępowania scaleniowego) nie posiadają legalnego dostępu do drogi publicznej, a zatem po stronie inwestora i organu wydającego decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nie ciąży obowiązek zapewnienia takiego dostępu w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, bowiem w związku z wywłaszczeniem sytuacja właściciela nieruchomości w zakresie dostępności do drogi publicznej nie uległa zmianie.

W orzecznictwie sądowoadministracyjnym podkreśla się, że pojęcie dostępu do drogi publicznej nie może być utożsamiane jedynie z dostępem faktycznym. Dostęp ten musi być legalny, tj. prawo do korzystania z niego musi wynikać wprost z przepisu prawa, czynności prawnej, orzeczenia sądowego czy też administracyjnego (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 października 2009 r., sygn. akt II OSK 1471/08, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 1 grudnia 2005 r., sygn. akt IV SA/Wa 1505/05). Pojęcie „dostępu do drogi publicznej” należy rozumieć szeroko, tj. przez dostęp bezpośredni bądź pośredni, jednakże dostęp ten musi być zgodny z prawem. Warto w tym miejscu także zauważyć, iż zgodnie z art. 24 ustawy z dnia 26 marca 1982 r. o scalaniu i wymianie gruntów (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1197), uczestnicy postępowania mogli składać uwagi i zastrzeżenia do projektu scalenia gruntów w zakresie dostępności poszczególnych nieruchomości do drogi publicznej.

Jak zauważył Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach w wyroku z dnia 10 maja 2012 r., sygn. akt II SA/Ke 41/12: „Skoro z akt sprawy wynika, że w dacie wydania decyzji działka nie posiadała dostępu do drogi publicznej (dostęp bezpośredni, przez drogę wewnętrzną, bądź przez ustanowienie służebności drogi koniecznej) to inwestor   
na etapie przygotowania i realizacji inwestycji nie był zobligowany do zapewnienia dostępu do drogi publicznej dla tej działki”. Również Wojewódzki Sąd Administracyjny   
w Gliwicach w wyroku z dnia 1 lipca 2010 r., sygn. akt II SA/Gl 340/10, uznał,   
iż okoliczność, iż nieruchomość podlegająca podziałowi nie posiadała wcześniej dostępu do drogi publicznej powoduje, iż „jej podział nie miał w tym względzie (gdy chodzi   
o dostęp do drogi publicznej) żadnego prawnego znaczenia”, gdyż „przed podziałem cała działka (…) nie miała również dostępu do drogi publicznej”.

Po zapoznaniu się z treścią ww. pism inwestora, przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego i analizie akt sprawy, Minister uznał racje przemawiające   
za koniecznością wprowadzenia korekt w decyzji Wojewody Podkarpackiego   
i w załącznikach graficznych do tej decyzji wnioskowanych przez inwestora, co znalazło swój wyraz w zmianach w zaskarżonej dokonanych przez Ministra w pkt I-II niniejszej decyzji. Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięć, o których mowa w pkt I i II 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 odwołanie skarżącej strony, w pierwszej kolejności wskazać należy,   
że zarówno Wojewoda Podkarpacki orzekający w sprawie jako organ I instancji, jak   
i Minister działający jako organ odwoławczy, pełnią w procesie inwestycyjnym funkcję organów, które będąc właściwymi do wydania decyzji w przedmiocie ustalenia lokalizacji linii kolejowej, nie są uprawnione do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji kolejowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

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

Organ orzekający w przedmiocie lokalizacji linii kolejowej nie może modyfikować wniosku inwestora, ani też korygować przebiegu linii. Aby odmówić ustalenia lokalizacji linii kolejowej w sposób wnioskowany przez inwestora, organ musi zatem wykazać jej niezgodność z przepisami prawa. Ocenia więc legalność lokalizacji inwestycji w danym miejscu i nie ma kompetencji do oceny jej celowości, czy też słuszności ewentualnej realizacji inwestycji celu publicznego w inny sposób. W toku postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej organ administracji nie ma prawa modyfikować przebiegu inwestycji wyznaczonego przez inwestora. Nie może też odmówić wydania decyzji pozytywnej, o ile planowana lokalizacja pozostaje w zgodzie z przepisami powszechnie obowiązującego prawa (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 12 marca 2024 r., sygn. akt II OSK 2303/21, z dnia 5 marca 2024 r., sygn. akt   
II OSK 1896/23, z dnia 25 października 2023 r., sygn. akt II OSK 1350/23, z dnia   
5 września 2017 r., sygn. akt II OSK 2892/15, z dnia 30 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 762/17, i z dnia 15 czerwca 2016 r., sygn. akt II OSK 721/16; wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 9 maja 2023 r., sygn. akt VII SA/Wa 2679/22, z dnia 28 czerwca 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 611/17, z dnia 9 czerwca   
2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 786/17, z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16, z dnia 19 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1561/16, z dnia 15 lipca 2015 r., sygn. akt IV SA/Wa 1532/15, i z dnia 30 maja 2012 r., sygn. akt IV SA/Wa 1899/11).

Również orzecznictwo sądowoadministracyjne – zapadłe wprawdzie w odniesieniu   
do regulacji ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania   
i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 311), zwanej dalej „specustawą drogową*”*, ale w pełni aktualne w świetle rozwiązań przyjętych   
w ustawie o transporcie kolejowym – nie pozostawia co do ww. zagadnienia jakichkolwiek wątpliwości (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia:   
17 kwietnia 2024 r., sygn. II OSK 101/24, 5 marca 2024 r., sygn. akt II OSK 2405/23,   
z 17 stycznia 2023 r., sygn. akt II OSK 2352/22, 13 kwietnia 2021 r., sygn. akt II OSK 156/21, z 20 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 852/21, z 5 sierpnia 2021 r. sygn. akt II OSK 1235/21, z 14 września 2021 r. sygn. akt II OSK 1332/21, z 30 września 2021 r. sygn. akt II OSK 193/21, z 13 listopada 2018 r., sygn. akt II OSK 2933/18, z 5 września   
2018 r., sygn. akt II OSK 1737/18, z 13 września 2017 r., sygn. akt II OSK 1705/17,   
z 8 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 2572/15, z 19 lipca 2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16, z 25 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 524/16, z 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15, z 24 lutego 2015 r., sygn. akt   
II OSK 3221/14, z 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, z 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, z 26 lipca 2013 r. sygn. akt II OSK 762/13, z 17 kwietnia   
2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, z 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10,   
z 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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

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

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

Wobec powyższego, pismem z dnia 24 stycznia 2024 r., znak: DLI-III.7620.3.2024.JK.1, organ odwoławczy wezwał inwestora do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień dotyczących przedmiotowej inwestycji kolejowej poruszonych przez skarżącą   
w odwołaniu. Inwestor, stosownie do wezwania organu odwoławczego, w piśmie z dnia 15 lutego 2024 r., znak: IRRK3/6/8.2233.1.114.2023.ISW-00894-I.27, ustosunkował się do zarzutów podniesionych przez skarżącą stronę wskazując, iż w jego ocenie nie zasługują one na uwzględnienie. Stanowisko inwestora organ odwoławczy, działając   
w oparciu o art. 9 i art. 10 kpa, przesłał skarżącej, zawiadamiając o prawie wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przeglądania akt sprawy. W piśmie z dnia 16 kwietnia 2024 r. skarżąca odniosła się do stanowiska inwestora, nie zgadzając się z argumentacją inwestora odnośnie przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i podtrzymała wniesione zastrzeżenia.

Za niezasadny należy uznać zarzut Pani A.P. dotyczący braku zgody   
na lokalizację przedmiotowej inwestycji na części jej nieruchomości nr 116, z obrębu 0001 Jedlicze i budowy drogi wzdłuż torów kolejowych.

Przede wszystkim wskazać należy, iż brak zgody skarżącej na lokalizację przedmiotowej inwestycji na części jej działki, w koncepcji przyjętej przez inwestora i zatwierdzonej decyzją Wojewody Podkarpackiego, nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy ustawy o transporcie kolejowym, nie uzależniają możliwości ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tejże nieruchomości. Z przepisów ustawy o transporcie kolejowym nie wynika obowiązek legitymowania się przez inwestora tytułem prawnym do nieruchomości objętej zakresem inwestycji, jako warunek złożenia wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, czy też koniecznością uzyskania zgody właściciela nieruchomości na lokalizację inwestycji na terenie danej nieruchomości. Wszystkie działania w ramach ustalenia lokalizacji 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 bowiem przypomnieć, że zaskarżona decyzja została wydana na podstawie przepisów zawartych w rozdziale 2b ustawy o transporcie kolejowym zatytułowanym „Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych”. Przepisy te, obok m.in. regulacji zawartych w specustawie drogowej należą do szczególnych regulacji prawnych, których podstawowym celem jest uproszczenie   
i przyspieszenie inwestycji infrastrukturalnych, z reguły realizowanych   
z zaangażowaniem funduszy unijnych. Rzeczone uproszczenia z natury rzeczy muszą wiązać się z ograniczeniem praw właścicieli nieruchomości objętych inwestycją   
w porównaniu z ogólną (zwykłą) procedurą zmierzająca do realizacji inwestycji celu publicznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sadu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16).

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

Bogate orzecznictwo sądowoadministracyjne (przywołane już powyżej w niniejszej decyzji) jasno wskazuje, że to inwestor jest kreatorem przedsięwzięcia kolejowego – on decyduje o jego kształcie oraz przebiegu, i nie jest przy tym obowiązany do uwzględniania oczekiwań, czy nawet żądań właścicieli nieruchomości objętych inwestycją. W świetle przepisów ustawy o transporcie kolejowym, zarówno Wojewoda Podkarpacki, jak i Minister nie mają uprawnienia do oceny racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych. Przepisy zawarte w rozdziale 2b ustawy o transporcie kolejowym nie nakładają na inwestora obowiązku przedkładania różnych wariantów planowanego przedsięwzięcia. Dlatego też organy I i II instancji mają obowiązek dokonać oceny zgodności z prawem takiego wariantu, jaki przedstawił wnioskodawca, nie są natomiast władne nakazać inwestorowi przyjęcia innych rozwiązań lokalizacyjnych, skoro te przedstawione przez inwestora są zgodne z prawem. Związany charakter decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej oznacza, że w przypadku spełnienia przewidzianych prawem przesłanek właściwy organ ma bezwzględny obowiązek wydania pozytywnego rozstrzygnięcia, tj. udzielenia zgody na lokalizację inwestycję. Nie może uzależniać wydania decyzji od jakichkolwiek innych świadczeń i warunków nie przewidzianych przepisami (por. art. 9ae ustawy o transporcie kolejowym). Przepisy rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym przyjęły więc bardzo szybki   
i „bezdyskusyjny” tryb postępowania wywłaszczeniowego. 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”).

Po analizie akt sprawy Minister stwierdza, że lokalizacja inwestycji została wybrana   
w sposób optymalny. W ocenie Ministra, decyzja Wojewody Podkarpackiego nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną, a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności skarżącej. Ingerencja we własność związana   
z lokalizacją inwestycji odpowiada tylko jej koniecznemu zakresowi.

Wskazać należy, że ustawodawca w art. 9n ustawy o transporcie kolejowym, ale też art. 1 pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiąc o zakresie stosowania szczególnych zasad i warunków przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych posłużył się pojęciem inwestycji "dotyczącej linii kolejowej". W orzecznictwie Naczelnego Sądu Administracyjnego utrwalił się pogląd, iż pojęcia inwestycja "dotycząca linii kolejowej" nie można wprost utożsamiać z linią kolejową. Przygotowanie inwestycji dotyczącej linii kolejowej, w rozumieniu art. 9n ustawy o transporcie kolejowym, może obejmować przedsięwzięcia towarzyszące, które są związane z linią kolejową i są konieczne   
(por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 października 2023 r., sygn. akt II OSK 1350/23, z dnia 8 listopada 2023 r., sygn. akt II OSK 1711/23, z dnia 31 sierpnia 2011 r., sygn. akt II OSK 1181/21, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych). To inwestor odpowiedzialny jest za koncepcję inwestycji   
i w projekcie przedstawia szereg powiązań funkcjonalnych stanowiących założenia dla danego zamierzenia. W niniejszej sprawie konieczność realizacji kwestionowanej przez skarżącą drogi związana jest z realizacją (rewitalizacją) linii kolejowej i jest konieczna.   
Z uwagi bowiem na swoje założenia funkcjonalne, przedmiotowa inwestycja kolejowa uczyniła koniecznym reorganizację kolidującego z nią transportu drogowego.

Z wyjaśnień złożonych przez inwestora na etapie postępowania przed Wojewodą Podkarpackim (pismo z dnia 23 października 2023 r., znak: IRRK3/6/8.2233.1.114.ISW-00894-I.14), jak i na etapie postępowania odwoławczego (pismo z dnia 15 lutego   
2024 r., znak: IRRK3/6/8.2233.1.114.2023.ISW-00894-I.27), wynika, że projektowana droga spełnia rolę łącznika między likwidowanym przejazdem kolejowo-drogowym kat. D w km 57,426, a przejazdem kolejowo-drogowym kat. B w km 58,069. Będzie pełniła funkcję m.in. dojazdu do posesji, do pól uprawnych, a także również będzie służyła jako dojazd do placu ewakuacyjnego tunelu zlokalizowanego w km 57,300 linii kolejowej   
nr 108, w ramach odrębnej inwestycji, tj. budowy linii kolejowej nr 638 Jedlicze - Szebnie. Droga umożliwia m.in. dojazd służb ratunkowych (np. straży pożarnej, karetki pogotowia), policji do placu ewakuacyjnego. Projektowana droga włącza się w drogę gminną 114662R (ul. Maurycego Kurkowskiego), w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego kat. B w km 58,069 linii kolejowej nr 108. Tego typu droga - jak wyjaśnił inwestor - musi być w całości zlokalizowana po jednej stronie toru, ponieważ zabezpieczony przejazd kolejowo-drogowy stanowi utrudnienie dla dojazdu służb (pogotowie, straż pożarna).

Jak wynika z akt sprawy, w tym wyjaśnień przedstawionych przez inwestora w ww. piśmie z dnia 15 lutego 2024 r., ingerencja w nieruchomości sąsiadujące z terenem kolejowym została ograniczona do niezbędnego minimum. Inwestor wyjaśnił,   
iż projektowana jezdnia drogi została już maksymalnie dosunięta do obszaru kolejowego   
i jest zlokalizowana w pasie istniejącej drogi gminnej oraz na obszarze kolejowym.   
Z uwagi jednak na ograniczoną ilość terenu w pasie kolejowym oraz koniecznością ułożenia infrastruktury w sposób zgodny z przepisami oraz bezpieczny dla użytkowników, niezbędne jest zajęcie działek sąsiadujących z terenem kolejowym. Na wywłaszczonej działce nr 116/1 (powstałej z podziału działki skarżącej nr 116) projektowane są roboty ziemne (skarpa rowu). Rowy odwadniające są urządzeniami technicznymi wyposażenia dróg i pozwalają na odprowadzanie wody z terenu drogi. Inwestor wyjaśnił wielkość projektowanego rowu i konstrukcja ma znaczenie   
w kontekście bezpieczeństwa i zapobiegania zalewaniu jezdni przez np. ulewne deszcze. Inwestor wskazał, iż lokalizacja wyżej wymienionego rowu została ujęta w operacie wodnoprawym, dla którego Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej   
w Rzeszowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie udzielił pozwolenia wodnoprawnego w związku z przygotowaniem projektu budowlanego dla przedmiotowej inwestycji.

W związku z usytuowaniem kontenerów KTT (kontener teletechniczny) i SSP (samoczynna sygnalizacja przejazdowa) - zdaniem inwestora jako podmiotu wyspecjalizowanego i posiadającego odpowiednią wiedzę fachową - nie ma możliwości uwzględnienia żądania skarżącej i dalszego przesunięcia drogi w stronę terenu kolejowego. Nie ma również możliwości usytuowania powyższych kontenerów po drugiej stronie torów, ponieważ zagospodarowanie terenu nie pozwala na umieszczenie ich w taki sposób, aby nie zasłaniały widoczności na przejeździe. Inwestor podał,   
iż sytuowanie obiektów jest zgodne z wytycznymi i standardami bezpieczeństwa oraz nie może stanowić zagrożenia na przejazdach kolejowo-drogowych.

Ogólne przekonanie skarżącej o braku konieczności przejęcia części jej działki pod inwestycję nie ma wpływu na prawidłowość zaskarżonej decyzji Wojewody Podkarpackiego. Projektowanie inwestycji ze względu na jej złożoność i konieczność zapewnienia warunków bezpieczeństwa nie może się opierać wyłącznie o wiedzę ogólną, gdyż nie jest to wystarczające do prawidłowej oceny sytuacji i możliwości zarówno technicznych, jak i uwarunkowań lokalizacyjnych w szerszym kontekście.   
Z tego względu, 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). Jednocześnie zauważyć należy, że przedmiotowa inwestycja jest rewitalizacją istniejącej linii kolejowej, w związku z czym na przedmiotowym odcinku inwestycji tor kolejowy zostanie poprowadzony w śladzie istniejącym i nie zmieni się jego odległość od budynków. Inwestor podkreślił, iż obecny przebieg inwestycji jest uzasadniony pod względem techniczno-wykonawczym i jedynym dopuszczalnym   
z uwagi na przebieg linii kolejowej w stanie istniejącym.

Odnosząc się do podnoszonej przez skarżącą kwestii likwidacji przejazdu kolejowo-drogowego w km 57,426, inwestor wskazał, iż każde wydatkowanie pieniędzy publicznych w tym, przeznaczonych na projektowanie nowych przejazdów, zmiany kategorii przejazdów oraz likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych zawsze odbywa się zgodnie z obowiązującymi przepisami, podlega wieloetapowej analizie eksperckiej   
i ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom ruchu. Zdaniem inwestora, likwidacja przejazdu kolejowo-drogowego zwiększa bezpieczeństwo użytkowników drogi eliminując miejsca niebezpieczne.

Co zaś się tyczy podnoszonej przez skarżącą kwestii, iż „decyzja o likwidacji przejazdu   
i o budowie drogi (…) jest całkowicie niezrozumiała i rodzi nieuzasadnione ogromne skutki finansowe”, to wskazać należy, iż w przedmiotowym postępowaniu Minister bada jedynie zgodność z prawem decyzji Wojewody Podkarpackiegoi postępowania przeprowadzonego przez organ pierwszej instancji, nie zaś zagadnień dotyczących gospodarności inwestora. Nie może być przedmiotem badania organu wydającego decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej uzasadnienie gospodarcze (celowościowe) projektowanej inwestycji. Stanowisko judykatury zgodne jest także co do tego, iż to inwestor, jako podmiot wyspecjalizowany w danej dziedzinie, posiadający odpowiednią wiedzę, decyduje o słuszności i racjonalności realizacji danego przedsięwzięcia.

Odnosząc się do wyrażonego przez skarżącą braku zgody na umieszczanie na wysokości jej nieruchomości nr 116 sygnalizacji dźwiękowej, w pierwszej kolejności wyjaśnić należy, iż decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest etapem wstępnym na drodze realizacji inwestycji. Określa ona jedynie ogólne warunki realizacji inwestycji.   
To w projekcie budowlanym, przedkładanym przez inwestora wraz z wnioskiem   
o udzielenie pozwolenia na budowę, a więc na dalszym etapie procesu inwestycyjnego, zostaje uszczegółowiony zakres prac niezbędnych do wykonania na działkach wymienionych w decyzji lokalizacyjnej.

Niezależnie od powyższego, inwestor w piśmie z dnia 15 lutego 2024 r. wyjaśnił,   
iż urządzenie na przejeździe kolejowo-drogowym (w miejscu wskazanym przez skarżąca   
w odwołaniu) jest to kamera monitorująca przejazd kolejowo-drogowy. Natomiast sygnalizator dźwiękowy - jak wyjaśnił inwestor - znajduje się po drugiej stronie projektowanej drogi przy przejeździe kolejowo-drogowym i powinien zapewniać słyszalność sygnału dźwiękowego w odległości do 30 m od miejsca zainstalowania urządzenia dźwiękowego. Inwestor wskazał, iż dom skarżącej znajduje się w odległości większej niż 30 m, w związku z czym nie powinien być dla mieszkańców domu słyszalny. Dodatkowo, w myśl § 49 ust. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r. poz. 1744, z późn.zm.), przysługuje skarżącej prawo wnioskowania   
o zmniejszenie głośności lub wyłączenie sygnału dźwiękowego. Zgodnie bowiem z tym przepisem, jeżeli sygnał dźwiękowy generowany przez urządzenia dźwiękowe   
z sygnalizatorami drogowymi jest uciążliwy dla otoczenia, zarządca kolei może podjąć decyzję o niestosowaniu lub zmniejszeniu natężenia dźwięku tego sygnału.

Odnosząc się do stanowiska skarżącej, iż przejęcie pod inwestycję części jej działki   
nr 116 spowoduje dla niej określone uciążliwości („zburzenie” dotychczasowego układu nieruchomości i konieczność jego przeorganizowania oraz związane z tym koszty finansowe), wskazać należy, iż kwestie te nie mogą być przedmiotem badania przez organy orzekające w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej. Tak sformułowany interes faktyczny skarżącej, a nie interes prawny,jest analogiczny   
z interesem każdej innej osoby, na której funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji. W praktyce nie istnieją bowiem przedsięwzięcia niemające żadnego wpływu na otoczenie.

W postępowaniu w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, zarówno Wojewoda Podkarpacki, jak i Minister, badają zgodność z prawem wniosku inwestora, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. Nieuniknione jest to, że realizacja inwestycji kolejowych może stwarzać określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości znajdujących się   
w obszarze inwestycji. Z samej bowiem istoty przedsięwzięcia kolejowego, będącego inwestycją liniową, wynika ingerencja w prawa przysługujące innym podmiotom   
w stosunku do nieruchomości objętych projektowaną inwestycją. Z omawianej ingerencji wynikać mogą z kolei inne utrudnienia dla podmiotów dotychczas wykorzystujących daną nieruchomość w określony sposób. Nie oznacza to jednak, że taka decyzja   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest wadliwa.

Podkreślenia wymaga, iż organ wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie jest także kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez inwestora. Obowiązkiem organu administracji jest jedynie ocena wniosku inwestora pod względem jego zgodności   
z prawem powszechnie obowiązującym. Przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Podkarpackiego, jak i Ministra, nie jest także prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżącej, jako czynnika decydującego o wyborze przez inwestora konkretnych rozwiązań lokalizacyjnych i w tym zakresie podnoszone przez skarżącą zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia   
(por. wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 czerwca   
2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 611/17, i z dnia 9 czerwca 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 785/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W wypadku inwestycji liniowych ich lokalizacja zawsze pozostaje kompromisem uwzględniającym szereg czynników i nie jest możliwe całkowite zrezygnowanie   
z ich przebiegu przez nieruchomości będące własnością prywatną. Oczywistym jest,   
iż lokalizacja przedmiotowej inwestycji wiąże się z ograniczeniami dla właścicieli przejmowanych nieruchomości. Dokonany przez inwestora wybór jakiegokolwiek   
z wariantów przebiegu inwestycji liniowej musi się wiązać z koniecznością pozyskania pod nią gruntów. Przy założonym przebiegu inwestycji – 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 nieruchomości może unicestwić całą inwestycję. Lokalizacja inwestycji w zakresie linii kolejowych wymaga uwzględnienia szeregu uwarunkowań: ukształtowania terenu, stopnia jego zurbanizowania, wymogów i potrzeb komunikacyjnych, warunków techniczno-budowlanych, itp. W procesie związanym z przygotowaniem inwestycji bierze udział grupa specjalistów wielu dziedzin (budownictwa, ochrony środowiska, planowania przestrzennego, geologii, komunikacji). Założyć więc trzeba pewną racjonalność założeń lokalizacyjnych, w tym w kwestii odnoszącej się do określenia nieruchomości objętych zakresem inwestycji. Ważąc interes prywatny, mocno akcentowany przez skarżącą, należy jednakże mieć na uwadze wszystkie te uwarunkowania i wymogi.

Wyjaśnienia wymaga również, iż nie wydaje się możliwe zaprojektowanie inwestycji   
w zakresie linii kolejowych o takim przebiegu, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli nieruchomości objętych inwestycją. Dostrzec trzeba, że skarżąca domaga się utrzymania swojego status quo w zakresie, w jakim dotychczas korzystała z nieruchomości objętej lokalizacją przedmiotowej inwestycji i w tym kontekście jej sprzeciw wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania dotychczasowego prawa własności nieruchomości. Jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności.

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

Należy stwierdzić, że zdecydowana większość inwestycji publicznych, zwłaszcza inwestycji kolejowych, realizowana jest na terenach, które w znaczącej części stanowią własność prywatną. Jednak wynikające z zakresu inwestycji naruszenie prawa własności dokonywane jest w sposób przewidziany na gruncie obowiązujących przepisów   
i w zgodzie z nimi oraz, co istotne, za odszkodowaniem, które uwzględnia wszelkie składniki majątkowe znajdujące się na części działki przejmowanej pod realizację   
inwestycji kolejowej, ustalonym decyzją wojewody w odrębnym postępowaniu. Nie zamyka to jednak stronie prawa do dochodzenia ochrony naruszonych, w ich ocenie, dóbr w postępowaniu przed sądami powszechnymi w drodze ewentualnych roszczeń cywilnoprawnych. Jeżeli bowiem skarżąca uważa, że w wyniku przedmiotowej inwestycji kolejowej i przyjętych przez inwestora rozwiązań lokalizacyjnych doznała szkody, to mogą skorzystać ze stosownego powództwa cywilnego i przedstawić dowody   
na okoliczność powstałej szkody i jej wielkości. Argumentacja tego rodzaju   
w postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji linii kolejowej ma charakter interesu faktycznego, a więc takiego, który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej.

W odniesieniu do podniesionych kwestii dotyczących już etapu prowadzonych robót budowlanych (m.in. związanych z obawami skarżącej dotyczącymi wpływu prowadzonych robót budowlanych na stan techniczny jej domu, uszkodzenia instalacji gazowej, zapewnienia dojazdu do nieruchomości podczas prowadzonych robót budowlanych), podkreślić należy, jak już to wyjaśniono powyżej, że decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji ma charakter wstępny w procesie inwestycyjno-budowlanym.   
Z racji takiego charakteru decyzja lokalizacyjna nie odnosi się do przyszłej realizacji inwestycji. Niezależnie od powyższego, inwestor wskazał, iż na potrzeby opracowania dokumentacji projektowej pozyskano od zarządcy gazociągów, tj. Polskiej Spółki Gazownictwa warunki techniczne przebudowy czynnej sieci gazowej wysokiego, średniego i niskiego ciśnienia. Polska Spółka Gazownictwa pismem z dnia 7 maja 2021 r. uzgodniła warunki dotyczące gazociągu wysokiego ciśnienia DN300. Inwestor wskazał, iż gazociągi posadowione w pobliżu działki skarżącej nr 116 nie będą przebudowywane. Jednocześnie projektowany układ drogowy nie znajduje się w kolizji z gazociągiem zlokalizowanym na działce skarżącej. Ponadto, inwestor wskazał, iż dla każdej przebudowy drogi wykonawca robót zobowiązany jest do ustalenia czasowej organizacji ruchu. Inwestor wskazał, iż ruch komunikacyjny w czasie przebudowy drogi organizowany jest w sposób jak najmniej uciążliwy dla użytkowników drogi,   
a jednocześnie bezpieczny.

Odnosząc do zarzutów dotyczących wpływu przedmiotowej inwestycji na zwierzęta bytujące na tym obszarze, należy wyjaśnić, iż wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi zostały przeanalizowane w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonym przez RDOŚ w Rzeszowie   
i zakończonym decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*,* jak również   
w postępowaniu w sprawie zmiany tej decyzji.

Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 11 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – wydawanej na podstawie ustawy o transporcie kolejowym. W myśl zaś art. 86 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*,* decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1. Należy przy tym podkreślić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia ma charakter sui generis „rozstrzygnięcia wstępnego” względem ewentualnego przyszłego ustalenia lokalizacji konkretnego przedsięwzięcia i pełni ona względem niego w istocie funkcję prejudycjalną.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest, co do zasady, pierwszą decyzją,   
o wydanie której występuje inwestor przed rozpoczęciem planowanego przedsięwzięcia (inwestycji). Wynika to z konieczności objęcia rozstrzygnięciem decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach dopuszczalności usytuowania danego przedsięwzięcia z punktu widzenia ochrony zasobów środowiska, zdrowia ludzi   
i ewentualnemu przeciwdziałania negatywnym oddziaływaniom. Zatem zagadnienia związane z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ludzi było elementem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i zmiany tej decyzji. Ewentualne uwagi i zastrzeżenia co do skutków środowiskowych realizacji przedmiotowej inwestycji strony mogły zgłaszać   
w toku postępowania środowiskowego.

Z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wynika, iż sposób realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, przy zachowaniu metod prowadzenia prac oraz rozwiązań technologicznych określonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz   
w charakterystyce przedsięwzięcia pozwoli na dotrzymanie obowiązujących standardów jakości środowiska, w tym zdrowia ludzi na obszarze w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia. W uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano, iż na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się znacząco negatywnych oddziaływań na zwierzęta, jak i negatywnegowpływu na krajobraz. Z przeprowadzonych analiz na etapie postępowania środowiskowego wynika, iż rewitalizacja linii kolejowej nie spowoduje wzrostu śmiertelności zwierząt,   
a zapewnienie drożności obiektów inżynieryjnych poprzez ich odpowiednią adaptację pozwoli także zmniejszyć ryzyko śmiertelnych kolizji ssaków z pociągami.

A zatem – wbrew błędnej opinii skarżącej – rzeczona inwestycja nie stworzy bariery   
w migracji zwierząt. Trudno zatem uznać za uzasadnione wywody skarżącej odnoszące się do zwiększenia oddziaływania negatywnych czynników związanych z lokalizacją przedmiotowej inwestycji, skoro wyspecjalizowany organ ochrony środowiska, jakim jest RDOŚ w Rzeszowie, na podstawie analiz przeprowadzonych w tracie postępowania środowiskowego, nie stwierdził, iż lokalizacja inwestycji będzie negatywnie oddziaływać na życie i zdrowie ludzi oraz migrację zwierząt. Podnieść również należy, iż organy orzekające o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie są właściwe do oceny prawidłowości postępowania zakończonego wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i samej decyzji. Kompetencja w tym zakresie przysługuje organom wskazanym   
w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie.

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

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na decyzję, na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 935), 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 1.1–1.7** -rysunki nr 4719-ULLK-A.13, nr 4719-ULLK-A.14, nr 4719-ULLK-A.16,   
nr 4719-ULLK-A.17, nr 4719-ULLK-A.21, nr 4719-ULLK-A.22, nr 4719-ULLK-A.34 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej,

**Nr 2.1** – mapa z projektem podziału działek nr 1 i nr 2/1, z obrębu 0002 Czeluśnica,

**Nr 2.2** - mapy z projektem podziału działki nr 82, z obrębu 0015 Tarnowiec.

**Z upoważnienia**

Marta Maikowska

zastępca dyrektora departamentu

/ kwalifikowany podpis elektroniczny /