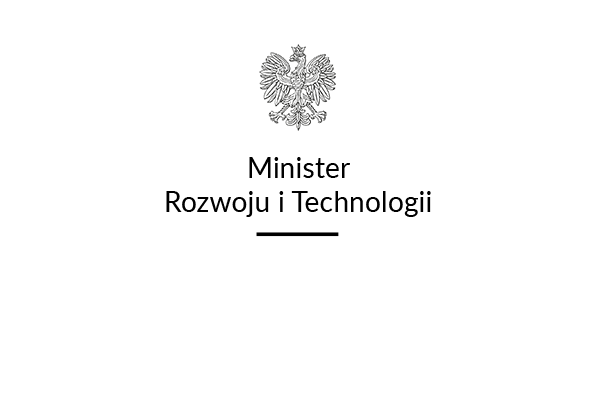
Data: 15 lipca 2022 r.

Znak sprawy: DLI-I.7620.34.2021.KT.11

**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, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o transporcie kolejowym*”, po rozpatrzeniu odwołania Pana M. B., reprezentowanego przez r.pr. U. K., od decyzji Wojewody Śląskiego nr 4/2021 z dnia   
6 października 2021 r., znak: IFXIII.747.6.2021, o ustaleniu lokalizacji przedsięwzięcia w zakresie przebudowy linii kolejowej pn.: „Przebudowa linii kolejowej na odcinku Kalina — Rusiec Łódzki”,

1. **Uchylam:**

* mapę w skali 1:500, przedstawiającą proponowany przebieg linii kolejowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiącą załącznik nr 1 do zaskarżonej decyzji,
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 1, w wierszu 17, licząc od dołu strony, zapis:

„350/3.”

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, mapy w skali 1:500, przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej decyzji,
* ustalenie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejsce uchylenia, na stronie 1, w wierszu 17, licząc od dołu strony, nowego zapisu:

„350/3, 293.”

* ustalenie poprzez dodanie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w tabeli znajdującej się na stronach 3-4, w pkt VI.1., po poz. 14, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 15 | **304** | 304 | Wręczyca Wielka | 0002 Borowe | 0,093 |

„

* ustalenie poprzez dodanie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w tabeli znajdującej się na stronach 3-4, w pkt VI.1., po poz. 16, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 17 | **303** | 303 | Wręczyca Wielka | 0002 Borowe | 0,383 |

„

* ustalenie poprzez dodanie w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w tabeli znajdującej się na stronie 4, w pkt VI.2., po poz. 1, nowego zapisu:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2 | **293** | 293 | Wręczyca Wielka | 0002 Borowe | - |

„

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

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 23 lutego 2021 r., uzupełnionym i skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, reprezentowana przez Panią Bożenę Kozmowską – Zastępcę Dyrektora Regionu Śląskiego ds. projektów unijnych, i Pana Damiana Sawko – Zastępcę Dyrektora Biura Nieruchomości   
i Geodezji Kolejowej, wystąpiła do Wojewody Śląskiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedsięwzięcia w zakresie przebudowy linii kolejowej pn.: „Przebudowa linii kolejowej na odcinku Kalina — Rusiec Łódzki”, obejmującej budowę nowego wiaduktu drogowego w km 78+735, w ramach zadania „LOT C – Prace na liniach kolejowych nr 131, 686, 704 na odcinku Kalina (km 66,800) – Rusiec Łódzki (km 137,500). *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Śląski wydał w dniu   
6 października 2021 r. decyzję nr 4/2021, znak: IFXIII.747.6.2021, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Śląskiego*”, o ustaleniu lokalizacji przedsięwzięcia w zakresie przebudowy linii kolejowej pn.: „Przebudowa linii kolejowej na odcinku Kalina — Rusiec Łódzki”*,* nadając jej jednocześnie rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Śląskiego* odwołanie, za pośrednictwem organu I instancji, wniósł Pan M. B., reprezentowany przez r.pr. U. K. [pismo z dnia 5 listopada 2021 r. – nadane tego samego dnia w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia   
23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 896, z późn. zm.).

W odwołaniu, wniesionym w terminie, skarżąca strona podniosła zarzuty w sprawie *decyzji Wojewody Śląskiego*, jak i postępowania zakończonego wydaniem tej decyzji.

Ponadto, w trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego do organu II instancji wpłynęło pismo Państwa H. i R. B. z dnia 16 marca 2022 r., które zostało potraktowane przez organ odwoławczy jako skarga wniesiona w trybie art. 234 *kpa.*

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

Kompetencje organu odwoławczego obejmują zarówno korygowanie wad prawnych decyzji organu   
I instancji, polegających na niewłaściwym zastosowaniu przepisu prawa materialnego, bądź postępowania administracyjnego, jak i wad polegających na niewłaściwej ocenie okoliczności faktycznych. Zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą organy administracyjne powinny działać wnikliwie, prowadząc wyczerpujące postępowanie dowodowe w celu uzyskania prawdy obiektywnej, a fakty istotne dla podjęcia rozstrzygnięcia powinny zostać w miarę możliwości bezsprzecznie ustalone. Obowiązek ten wynika z art. 7 i 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 Śląskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty skarżącej strony.

Stosownie do treści art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem do Wojewody Śląskiego 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 Katowicach z dnia 28 czerwca 2018 r., znak: WOOŚ.4201.6.2016.AS3.30, o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinek realizacyjny – stacja Chorzów Batory – granica województw śląskie/łódzkie” dla wariantu W2, zwaną dalej *„decyzją   
o środowiskowych uwarunkowaniach”*,

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

Następnie organ II instancji poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Śląskiego postępowanie   
w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje.   
  
W ocenie *Ministra,* Wojewoda Śląski 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 Śląski pismem z dnia 30 kwietnia 2021 r., znak: IFXIII.747.6.2021, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczeń.   
W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie   
i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Śląski wydał w dniu 6 października 2021 r. decyzję nr 4/2021, znak: IFXIII.747.6.2021, o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji w zakresie linii kolejowej.

Zgodnie z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym,* Wojewoda Śląski 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 Śląskiego* (z zastrzeżeniem uchybień, o których będzie mowa poniżej), czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Śląskiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 9q ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym –* terminu wydania nieruchomości na 30 dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej. Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez *inwestora* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

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 Śląskiego*. 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 do istoty sprawy.

W trakcie postępowania odwoławczego *inwestor* pismem z dnia 10 marca 2022 r., znak: IRRK4/5/4.2234.5.2022.ISW-00847-I, wystąpił o korektę *decyzji Wojewody Śląskiego*, poprzez uwzględnienie w treści pkt VI.1. *decyzji Wojewody Śląskiego* działek nr 303 i 304 z obrębu 0002 Borowe, jako nieruchomości przeznaczonych w całości pod przedmiotową inwestycję kolejową i mających stać się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej stanie się ostateczna. *Inwestor* wyjaśnił jednocześnie, iż powyższe działki były ujęte we wniosku   
o wydanie przedmiotowej decyzji.

Wobec powyższego zauważenia wymaga, iż rzeczywiście ww. działki zostały wskazane we wniosku *inwestora* jako w całości przeznaczone pod realizację inwestycji kolejowej. Ponadto, ww. działki nr 303   
i 304 zostały wymienione w pkt I.1. zaskarżonej decyzji jako objęte przedmiotową inwestycją kolejową. Jednocześnie omawiane działki na mapie w skali 1:500 przedstawiającej przebieg inwestycji kolejowej, stanowiącej załącznik nr 1 do *decyzji Wojewody Śląskiego*, w całości zostały objęte linią rozgraniczającą teren inwestycji (ciągła linia koloru różowego). Przedmiotowe działki, stanowiące własność osób fizycznych, nie zostały jednak wymienione przez organ I instancji w pkt VI.1. ww. decyzji, określającym nieruchomości, wobec których decyzja wywołuje skutek w postaci przejścia prawa własności na rzecz Skarbu Państwa oraz ustanowienia prawa użytkowania wieczystego *inwestora*.

W związku z tym, w pkt I niniejszej decyzji *Minister* dokonał korekty *decyzji Wojewody Śląskiego* poprzez ujęcie w pkt VI.1. ww. decyzji powyższych działek. W ten sposób organ II instancji wyeliminował rozbieżności pomiędzy treścią decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej   
a załącznikiem graficznym do tej decyzji. Dodatkowo warto wskazać, iż organ odwoławczy wyeliminował również nieścisłości w numeracji wierszy w tabeli zawartej w pkt VI.1. decyzji organu I instancji   
(w ww. tabeli pominięto wiersze numer 15 i 17).

Podkreślenia wymaga również, iż skorygowanie opisanych błędów umożliwi właścicielom ww. działek   
nr 303 i 304 otrzymanie odszkodowania za nieruchomości przejęte na potrzeby przedmiotowej inwestycji.

Ponadto, *Minister* badając zarzuty zawarte w odwołaniu Pana M. B. i stanowisko *inwestora* w tym zakresie, dostrzegł, że w piśmie z dnia 16 marca 2022 r., znak: IRRK4/5/4.2234.6.2022.ISW-  
00847-I, *inwestor*, odnosząc się do zarzutu braku dostępu do drogi publicznej działki nr 300/17   
(powstałej z podziału działki nr 300/6) z obrębu 0002 Borowe, stwierdził, że „w dokumentacji projektowej zapewniono zjazd z działki nr 300/17, która ma pozostać własnością Pana M. B., o czym poinformowano Właściciela w piśmie (…), informując równocześnie o możliwości dostosowania lokalizacji zjazdu do oczekiwań Właściciela.”. Warto przy tym wyjaśnić, iż na mapie stanowiącej załącznik nr 1 do zaskarżonej decyzji ww. zjazd prowadzący do działki nr 300/17 został uwidoczniony na działce nr 293   
z obrębu 0002 Borowe. Jednakże działka nr 293 z obrębu 0002 Borowe nie została objęta ww. *decyzją Wojewody Śląskiego*, a w aktach sprawy nie znajduje się również żadne inne rozstrzygnięcie wskazujące na umocowanie do wykonania ww. zjazdu z działki nr 293 na działkę nr 300/17.

W świetle powyższych ustaleń organ odwoławczy pismem z dnia 23 maja 2022 r., znak:   
DLI-I.7620.34.2021.KT.6, wezwał *inwestora* do:

1. wyjaśnienia, czy uwidoczniony na mapie przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, stanowiącej załącznik nr 1 do decyzji organu I instancji, zjazd z działki nr 293 z obrębu 0002 Borowe, która stanowi drogę publiczną, na działkę nr 300/17, został objęty odrębnym rozstrzygnięciem lokalizacyjnym lub pozwoleniem na budowę, a jeśli tak – do przedłożenia takiego rozstrzygnięcia,
2. jeżeli natomiast ww. zjazd nie został objęty odrębnym rozstrzygnięciem lokalizacyjnym lub pozwoleniem na budowę – do wykazania, na jakiej podstawie prawnej *inwestor* będzie wykonywał   
   ww. zjazd z działki nr 293 na działkę nr 300/17.

*Inwestor* uczynił zadość ww. wezwaniu pismem z dnia 15 czerwca 2022 r., znak: IRRK4/5/4.2234.12.2022.ISW-00847-I, w którym wystąpił o objęcie decyzją o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej działki nr 293 z obrębu 0002 Borowe, będącą własnością Skarbu Państwa i pozostającą w użytkowaniu wieczystym Polskich Kolei Państwowych S.A. w Warszawie.   
Do ww. pisma z dnia 15 czerwca 2022 r. *inwestor* załączył stosowną dokumentację mapową, uwzględniającą wnioskowane zmiany.

W tym miejscu dodatkowo warto wyjaśnić, iż ww. działka nr 293 została objęta wnioskiem *inwestora*   
z dnia 23 lutego 2021 r. (jako znajdująca się z liniach rozgraniczających teren przedmiotowej inwestycji). Jednakże pismem z dnia 11 sierpnia 2021 r., znak: IFXIII.747.6.2021, Wojewoda Śląski wezwał *inwestora* do złożenia wyjaśnień w przedmiocie objęcia wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej działki nr 293. Organ wojewódzki wyjaśnił w ww. piśmie, że „zakres przedmiotowy inwestycji   
w części jest tożsamy i pokrywa się z wydaną decyzją ULICP nr 38/2020 z dnia 6 lipca 2020 r.   
z załącznikiem 1 ark. 6 w zakresie działki nr 293 położonej w gminie Wręczyca Wielka, obręb 0002 Borowe.” W odpowiedzi na ww. wezwanie organu I instancji *inwestor* pismem z dnia 27 sierpnia 2021 r. wniósł o wyłączenie przedmiotowej działki z procedowanego wniosku.

Wobec tego wyjaśnić należy, iż ww. decyzja „ULICP nr 38/2020 z dnia 6 lipca 2020 r.” to decyzja   
o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego wydana w trybie przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 503).

W związku z powyższym stwierdzić trzeba, iż w analizowanym przypadku nie mamy do czynienia   
z tzw. *res iudicatą* (art. 156 § 1 pkt 3 *kpa*),czyli ze sprawą, która została już uprzednio rozstrzygnięta decyzją ostateczną.

Wyjaśnienia wymaga bowiem, że dla stwierdzenia, iż nastąpiło, bądź może nastąpić, naruszenie *res iudicata*, istotne znaczenie ma istnienie tożsamości spraw. Zarówno w orzecznictwie sądowym, jak i w doktrynie, zgodnie przyjmuje się, że na tożsamość sprawy administracyjnej składa się tożsamość podmiotowa   
i przedmiotowa. Tożsamość podmiotowa ma miejsce, gdy w sprawie występują te same strony (sprawa dotyczy tych samych podmiotów). Z kolei tożsamość przedmiotowa występuje, gdy tożsama jest podstawa prawna, stan faktyczny oraz prawa i obowiązki stron, które z nich wynikają. W odniesieniu do tożsamości stanu faktycznego podkreślić warto, że musi on być brany pod uwagę wyłącznie w odniesieniu do faktów prawotwórczych (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z dnia 13 maja 2009 r., sygn. akt II OSK 783/08; z dnia 9 czerwca 2010 r., sygn. akt II OSK 931/09; z dnia 11 października 2011 r., sygn. akt I OSK 1895/10; B. Adamiak [w:] B. Adamiak, J. Borkowski, Kodeks postepowania administracyjnego. Komentarz, Wydanie 8, Warszawa 2006 r., s. 747-748; R. Hauser, M. Wierzbowski, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, Wydanie 2, Warszawa 2015 r., komentarz do art. 156, Legalis).

W analizowanym przypadku nie została zatem spełniona przesłanka tożsamości przedmiotowej sprawy   
z uwagi na brak tożsamości podstawy prawnej rozstrzyganych spraw.

Tym samym, w ocenie *Ministra*, niezasadnie organ wojewódzki wskazał w powyższym wezwaniu, iż zakres niniejszej sprawy jest w części tożsamy z ww. decyzją z dnia 6 lipca 2020 r., co z kolei doprowadziło do zbędnego wyłączenia przez *inwestora* działki nr 293 z przedmiotowego wniosku o wydanie decyzji   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Wobec tego, za w pełni zasadny należało uznać wniosek *inwestora* zawarty w ww. piśmie z dnia 15 czerwca 2022 r. o ponowne objęcie ww. działki decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Konsekwencją opisanych powyżej okoliczności zaistniałych w toku postępowania odwoławczego   
w sprawie *decyzji Wojewody Śląskiego*, są - dokonane na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* - zmiany, szczegółowo określone w punkcie I niniejszej decyzji. *Minister* wprowadził niezbędne zmiany   
w rozstrzygnięciu zaskarżonej *decyzji Wojewody Śląskiego*, jak również zatwierdził skorygowany załącznik graficzny do decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej, uwzględniający objęcie przedmiotową decyzją działki nr 293 z obrębu 0002 Borowe.

Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięć, o których 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 odwołanie skarżącej strony, w pierwszej kolejności wskazać należy, że zarówno Wojewoda Śląski orzekający w sprawie jako organ I instancji, jak i *Minister* działający jako organ odwoławczy, pełnią w procesie inwestycyjnym funkcję organów, które będąc właściwymi do wydania decyzji   
w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji, nie są uprawnione do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji kolejowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

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

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

Również orzecznictwo sądowoadministracyjne – zapadłe wprawdzie w odniesieniu do regulacji ustawy   
z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 176 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 skarżącą stronę. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, ustosunkował się do zarzutów podniesionych przez skarżącą stronę, wskazując na brak możliwości zmiany lokalizacji inwestycji i wyjaśniając szczegółowo powody takiego stanowiska. Jednocześnie, jak już wyżej zasygnalizowano, *inwestor* zawnioskował   
o ponowne włączenie do procedowanego wniosku części działki nr 293 położonej w gm. Wręczyca Wielka, obręb 0002 Borowe, jako terenu obszaru inwestycji niezbędnego dla realizacji planowanych obiektów budowlanych w celu zapewnienia dostępu do drogi publicznej dla przedmiotowej działki nr 300/17 stanowiącej własność skarżącego.

Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał skarżącemu, zawiadamiając o możliwości przeglądania akt sprawy.

W trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego do organu II instancji wpłynęło również pismo Państwa H. i R. B. z dnia 16 marca 2022 r., które zostało potraktowane przez organ odwoławczy jako skarga wniesiona zgodnie z art. 234 *kpa.* Pismem z dnia 13 kwietnia 2022 r., znak:   
DLI-I.7620.34.2021.KT.5, *Minister* zwrócił się do *inwestora* o ustosunkowanie się do ww. pisma stron postępowania. *Inwestor* w przedmiotowej kwestii zajął stanowisko w piśmie z dnia 28 kwietnia 2022 r., które następnie zostało przesłane do Państwa B. przy piśmie organu odwoławczego z dnia   
23 maja 2022 r., znak: DLI-I.7620.34.2021.KT.7.

Ponadto, pismem z dnia 5 lipca 2022 r. strona składająca odwołanie od *decyzji Wojewody Śląskiego* ponownie przedstawiła swoje stanowisko w niniejszej sprawie.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, jak również zarzutów skarżącej strony, *Minister* stwierdził, że ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej na działce Pana M. B., w koncepcji przedstawionej przez *inwestora* i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Śląskiego* jest prawidłowe. Stanowisko to znajduje potwierdzenie w przedstawionej poniżej argumentacji.

Odnosząc się do zarzutów skarżącego, zwrócić należy uwagę, że sprowadzają się one głównie do kwestionowania konieczności dokonania podziału jego nieruchomości i przejęcia części jego nieruchomości pod przedmiotową inwestycję kolejową.

Przede wszystkim wyjaśnić zatem 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 zmierzającą 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, 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. W świetle przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*, zarówno Wojewoda Śląski, jak i *Minister* nie mają uprawnienia   
do oceny racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie ustalenia lokalizacji danej inwestycji kolejowej toczy się na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej, którym to wnioskiem organ administracji jest związany. Stosownie bowiem   
do przepisu art. 9ae *ustawy o transporcie kolejowym*, nie można uzależnić wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami. O przebiegu inwestycji decyduje wnioskodawca (*inwestor*) i to on wybiera najbardziej optymalne rozwiązanie lokalizacyjne.

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

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

Jak wyjaśnił *inwestor* w piśmie z dnia 16 marca 2022 r., znak: IRRK4/5/4.2234.6.2022.ISW-00847-I, przedmiotowe przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego, która służy poprawie bezpieczeństwa oraz zwiększeniu przepustowości przebudowywanego ciągu komunikacyjnego poprzez likwidację przejazdu kolejowo-drogowego oraz wybudowanie bezkolizyjnego wiaduktu drogowego. Przyjęte rozwiązania projektowe w zakresie nowoprojektowanego wiaduktu drogowego we Wręczycy nie dają możliwości wyłączenia działki nr 300/6 z przedmiotowego wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej.

Jednocześnie warto 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. Jak już zatem wskazano, organ właściwy w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie posiada zatem kompetencji do dokonywania 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 Śląskiego,* *Minister* nie dopatrzył się uchybień, które stanowiłby o konieczności wyeliminowania jej z obrotu prawnego. Również skarżący nie zgłosił naruszenia przepisów prawa w powyższym zakresie.

Po dokonaniu analizy załącznika graficznego (rys. nr 3.2) do *decyzji Wojewody Śląskiego* 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.

Zauważyć także należy, iż określenie 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. Tymczasem Pan M. B.,   
jak wynika z treści *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,* takich uwag nie zgłaszał. Należy zaś pamiętać, 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 dla organu orzekającego w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji kolejowej.

W kontekście powyższego, bez znaczenia dla przedmiotowego rozstrzygnięcia pozostaje argumentacja skarżącego, skupiająca się na poniesionych przez niego kosztach w związku z planowanym przez niego na działce nr 300/6 zamierzeniem inwestycyjnym, znaczeniu gospodarczym i wartości rynkowej tej nieruchomości, strat ekonomicznych wywołanych realizacją omawianej inwestycji kolejowej, jak również obawach skarżącego, że wskutek przejęcia pod inwestycję tylko części jego działki pozostała cześć nieruchomości znacznie straci na wartości, a jej ewentualna przyszła sprzedaż bądź zagospodarowanie będzie utrudnione.

Podkreślić trzeba wyraźnie, że ww. kwestie nie są przedmiotem rozważań organów administracji właściwych w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W postępowaniu w sprawie wydania takiej decyzji zarówno wojewoda, jak i *Minister*, badają zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją.

Ponownie wskazać przy tym należy, iż 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 poniesie jakiekolwiek szkody materialne, to będzie mu przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym. Podkreślić także należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Śląskiego,   
jak i *Ministra*, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżącego, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone przez skarżącego zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia.   
Co więcej, zagadnienia dotyczące braku możliwości realizacji przyszłych zamierzeń inwestycyjnych   
i utrudnienia w dalszym prowadzeniu działalności gospodarczej nie stanowią przedmiotu postępowania   
w sprawie ustalenia lokalizacji w zakresie linii kolejowej, a tym samym pozostają bez wpływu na wynik sprawy.

Dodatkowo, podkreślić warto, iż zgodnie z art. 9ad ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym*, w sprawach dotyczących lokalizacji linii kolejowych, realizowanych w trybie tej ustawy, nie stosuje się przepisów   
o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z zastrzeżeniem art. 9n ust. 2 i art. 9o ust. 3 pkt 4   
lit. g, a zatem organ ustalający lokalizację inwestycji na podstawie przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* nie jest związany decyzjami o warunkach zabudowy wydanymi dla działek objętych inwestycją ani też ustaleniami zawartymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obowiązującym na terenie realizacji inwestycji (por. wyrok Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie z dnia 15 lutego 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 2671/16, wydany na gruncie *specustawy drogowej*, który jednak ze względu na charakter przepisów można odnieść do rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*). Podobnie, organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie jest związany pozwoleniami na budowę wydanymi dla działek, przez które przebiega inwestycja kolejowa. Wobec tego, bez znaczenia dla przedmiotowej sprawy pozostaje załączone przez skarżącego do odwołania uzyskane przez niego pozwolenie na budowę.

W konsekwencji, za chybione należy uznać też powoływanie się skarżącego na interes subiektywny, związany z uszczupleniem jego prawa własności i pogorszeniem warunków korzystania z nieruchomości, w tym jej przyszłego zagospodarowania. 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).

Zauważyć przy tym należy, że z samej 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 linii kolejowej jest wadliwa.

Następnie, odnosząc się do zarzutu skarżącego (wyrażonego w piśmie z dnia 5 lipca 2022 r.),   
iż „Decyzja Wojewody Śląskiego w zakresie odnoszącym się do sposobu wywłaszczenia z prawa własności nieruchomości wobec M. B. jest błędna i szkodliwa”, podkreślić należy, iż 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 części nieruchomości skarżącej strony, w granicach wydzielonych liniami rozgraniczającymi, następuje na podstawie przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*, przewidujących obowiązek ustalenia odszkodowania. Podkreślić także należy, że pozbawienie skarżącej strony prawa własności stanowi realizację celu publicznego, jakim jest inwestycja kolejowa. Przy realizacji tego typu inwestycji nie dochodzi zatem do naruszenia proporcji między interesem publicznym, a ingerencją w sferę praw i wolności, które na mocy ww. ustawy są rekompensowane stosownym odszkodowaniem (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 3 września 2014 r., sygn. akt II OSK 1730/14, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Dalej, zwrócić należy uwagę, że poruszana przez skarżącego kwestia wykupu całości nieruchomości ma charakter roszczenia cywilnoprawnego i nie podlega rozpatrzeniu w toku niniejszego postępowania odwoławczego, bowiem kwestia dotycząca nabywania pozostałej po podziale części nieruchomości nie może być przedmiotem badania przez organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej*.*

Wyjaśnić należy, że zgodnie z przepisami *ustawy o transporcie kolejowym*, przedsięwzięcie, lokalizacja linii kolejowej, może być realizowane wyłącznie ze wskazaniem terenu niezbędnego dla realizacji inwestycji kolejowej. W konsekwencji, *inwestor* nie może pozyskiwać więcej terenu pod realizację inwestycji niż ten, który jest niezbędny. *Minister* po szczegółowej analizie akt sprawy stwierdził, iż linią rozgraniczającą teren inwestycji prawidłowo objęta została jedynie niezbędna dla realizacji przedmiotowej inwestycji część nieruchomości należącej do strony skarżącej.

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

Ustawodawca w ww. przepisie zabezpieczył interesy właścicieli nieruchomości, które jedynie w części niezbędne są do realizacji inwestycji, a pozostałe części nieruchomości na skutek podziału nie nadają się do prawidłowego wykorzystywania na dotychczasowe cele. Konstrukcja zastosowana w art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, w oparciu o który *inwestor* podejmuje czynności zmierzające do nabywania gruntów pod inwestycje kolejowe, stanowi roszczenie cywilnoprawne, którego zasadność może ocenić jedynie sąd powszechny.

Poza wszelką wątpliwością jest, że żądanie nabycia części nieruchomości w warunkach określonych   
w przywołanym przepisie nie jest elementem administracyjnego postępowania wywłaszczeniowego i nie podlega załatwieniu w drodze decyzji administracyjnej. Organ administracji publicznej nie prowadzi   
w tego typu sprawach postępowania administracyjnego i nie orzeka w formie decyzji administracyjnej (patrz: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 listopada 2011 r., sygn. akt I OSK 1932/10, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 września 2014 r., sygn. akt   
VII SA/Wa 935/14, Lex nr 1554066, z dnia 5 czerwca 2012 r., sygn. akt VII SA/Wa 716/12, Lex   
nr 1275973, oraz z dnia 4 czerwca 2007 r., sygn. akt I SA/Wa 137/07, Lex nr 351339, zapadłe wprawdzie w odniesieniu do regulacji *specustawy drogowej*, ale aktualne w pełni w świetle rozwiązań przyjętych   
w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

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

Jednocześnie, biorąc pod uwagę zarzut (podniesiony w piśmie z dnia 5 lipca 2022 r.) dotyczący naruszenia art. 113 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami   
(t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1899, z późn. zm.), wyjaśnić należy, iż powyższy przepis nie ma zastosowania   
w niniejszej sprawie, z uwagi na wyżej opisaną w tym zakresie regulację zawartą w *ustawie   
o transporcie kolejowym.* Zgodnie bowiem z art. 9ad *ustawy o transporcie kolejowym*, przepisy   
ww. ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. znajdują zastosowanie jedynie w kwestiach nieuregulowanych   
w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*.

Odnosząc się zaś do zarzutów Pana M. B. w sprawie wykonywanych na jego działce robót budowlanych oraz dokonanych w związku z tym zniszczeń, wyjaśnić należy, że *Minister* nie jest właściwy do ocen przytoczonych przez skarżącego zdarzeń faktycznych. *Minister*, w ramach prowadzonego postępowania odwoławczego od decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie zajmuje się etapem realizacji inwestycji (czyli prowadzenia konkretnych prac na nieruchomościach przeznaczonych pod inwestycję). Jeżeli zaś takie zdarzenie rzeczywiście miało miejsce i odbyło się w sposób nielegalny,   
to skarżący powinien powiadomić o tym fakcie odpowiednie organy.

Warto dodać, iż *Minister* w ramach prowadzonego postępowania odwoławczego nie dysponuje instrumentami prawnymi, które mogą doprowadzić do zbadania prawidłowości wykonywanych prac budowlanych dotyczących przedmiotowej inwestycji kolejowej. Należy jednak zauważyć, iż zgodnie   
z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo budowlane”* (art. 84 i art. 84 a), kontrola zgodności wykonywania robót budowlanych z przepisami prawa budowlanego, projektem budowlanym i warunkami określonymi   
w decyzji zatwierdzającej projekt budowlany należy do zadań odpowiednich organów nadzoru budowlanego. Zgodnie z dyspozycją art. 83 ust. 3 *ustawy Prawo budowlane*, organem pierwszej instancji w stosunku do robót i obiektów budowlanych, dla których w zakresie administracji architektoniczno-budowlanej organem pierwszej instancji jest wojewoda, tj. m.in. linii kolejowych wraz z infrastrukturą kolejową, obiektami, urządzeniami, służącymi do utrzymania tej infrastruktury i transportu kolejowego oraz sieciami uzbrojenia terenu - także niezwiązanymi z użytkowaniem linii kolejowej, jeżeli konieczność ich budowy lub przebudowy wynika z budowy lub przebudowy linii kolejowej, jest wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego.

Ponadto ponownie należy zaznaczyć, że jeżeli w wyniku realizacji ww. inwestycji skarżący poniesie jakiekolwiek szkody materialne, to będzie mu przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym.

Za niezasadne należy uznać także wątpliwości skarżącego dotyczące nadania *decyzji Wojewody Śląskiego* 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 Śląskiego* takiego rygoru.

Zdaniem *Ministra*, Wojewoda Śląski 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 9 *decyzji Wojewody Śląskiego*, nie ma zatem potrzeby jej 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.

Jednocześnie warto dodać, iż odrębnym rozstrzygnięciem organ odwoławczy odmówił wstrzymania wykonania *decyzji Wojewody Śląskiego*.

Ustosunkowując się zaś do zarzutu skarżącego w przedmiocie braku dostępu do drogi publicznej działki nr 300/17 (powstałej z podziału działki nr 300/6), zauważyć należy (na co już wskazano w treści niniejszej decyzji), że *inwestor* wystąpił pismem z dnia 15 czerwca 2022 r. (czyli na etapie postępowania prowadzonego przez organ II instancji) o objęcie działki nr 293 przedmiotową inwestycją kolejową, celem zrealizowania na niej zjazdu z tej działki do działki nr 300/17. Jednocześnie *inwestor* skorygował w tym zakresie załącznik graficzny do decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W konsekwencji, *Minister* niniejszą decyzją dokonał stosownej korekty *decyzji Wojewody Śląskiego* zatwierdzając skorygowany załącznik graficzny, uwzględniający wprowadzone zmiany co do zapewnienia działce nr 300/17 dostępu do drogi publicznej poprzez zjazd zlokalizowany na działce nr 293.

Dodać w tym miejscu należy, iż na *inwestorze* ciąży jedynie obowiązek zapewnienia dostępu do drogi publicznej. Dojazd ten ma być odpowiedni, co nie oznacza, że ma być zgodny z oczekiwaniami skarżącego. 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*).

Tym samym, wyraźnego podkreślenia wymaga, iż *decyzja Wojewody Śląskiego* zreformowana niniejszą decyzją *Ministra* zapewnia działce nr 300/17 dostęp do drogi publicznej (drogi powiatowej) poprzez zjazd zlokalizowany na działce nr 293.

Odnosząc się natomiast do pisma Państwa H. i R. B. z dnia 16 marca 2022 r., *Minister* zważył, co następuje.

Biorąc pod uwagę treść ww. pisma, należało je potraktować jako skargę w rozumieniu art. 234   
pkt 1 *kpa*.

Stosownie do przepisu art. 234 pkt 1 *kpa*, w sprawie, w której toczy się postępowanie administracyjne, skarga złożona przez stronę podlega rozpatrzeniu w toku postępowania, zgodnie z przepisami kodeksu. Oznacza to, że skarga wniesiona w związku z treścią decyzji organu pierwszej instancji, w terminie przewidzianym w ustawie do złożenia odwołania, podlega rozpatrzeniu jako odwołanie od tej decyzji.

W pierwszej kolejności, odnosząc się do wniosku Państwa H. i R. B. o „niedzielenie” działki nr 302, lecz przejęcie jej w całości, ponownie podkreślić należy, iż to *inwestor* jest kreatorem inwestycji w zakresie linii kolejowej i to on decyduje o wielkości terenu niezbędnego do przejęcia pod realizację inwestycji. Organ orzekający nie może zaś ingerować w wyznaczone przez *inwestora* linie rozgraniczające teren inwestycji w sytuacji, gdy w tym zakresie wniosek o wydanie decyzji odpowiada przepisom prawa. Ponadto powtórnie trzeba dodać, iż liniami rozgraniczającymi teren inwestycji powinien być objęty jedynie teren niezbędny dla realizacji obiektów budowlanych.

Jednocześnie ponownie warto zaznaczyć, iż zgodnie z art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym* jeżeli w przypadku, o którym mowa w [art. 9s ust. 3](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytcnrugq3tqltqmfyc4nbqgu3deojtge), została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, PLK S.A. nabywa, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa tę część nieruchomości.

Ponadto, po przeanalizowaniu pisma Państwa H. i R. B. z dnia 16 marca 2022 r., wyjaśnić należy, że zarzuty dotyczące strat wynikających z obniżenia wartości ich nieruchomości, strat poniesionych w wyniku zniszczenia wieloletniego drzewostanu na wywłaszczonej nieruchomości oraz szkód związanych ze zniszczeniem wjazdu na teren ich posesji, nie mogą stanowić o wadliwości *decyzji Wojewody Śląskiego*.

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.

Przypomnieć należy, o czym była już mowa powyżej, że 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 Śląskiego,   
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.

Odnosząc się do zarzutów Państwa H. i R. B. dotyczących negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stanowiącą ich własność nieruchomość oraz zdrowie mieszkających   
w sąsiedztwie linii kolejowej ludzi, hałasu oraz wibracji, spowodowanych realizacją inwestycji, uniemożliwiających wykorzystanie działki na cele mieszkaniowo-bytowe, zwrócić należy uwagę,   
że wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi zostały przeanalizowane   
w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska   
w Katowicach, zakończonym ostateczną *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.*

Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą   
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie”*, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – wydawanej na podstawie *ustawy o transporcie kolejowym*. Zgodnie zaś z art. 82 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określa się m.in. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

W myśl zaś art. 86 pkt 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie,* decyzja   
o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1. Należy przy tym podkreślić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia ma charakter *sui generis* „rozstrzygnięcia wstępnego” względem ewentualnego przyszłego zamierzenia inwestycyjnego (w przedmiotowej sprawie dotyczącego ustalenia lokalizacji   
ww. inwestycji kolejowej) i pełni ona względem niego w istocie funkcję prejudycjalną.

Tak więc należy stwierdzić, że to na etapie postępowania środowiskowego, zakończonego wydaniem *decyzji* o *środowiskowych uwarunkowaniach,* nastąpiła ocena oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji. Zatem zagadnienia związane z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny, środowisko i ludzi były elementem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ewentualne uwagi i zastrzeżenia co do skutków środowiskowych realizacji przedmiotowej inwestycji strony mogły zgłaszać w toku ww. postępowania środowiskowego.

Jak wynika z uzasadnienia *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, stronom zapewniono czynny udział w każdym stadium trwania postępowania w sprawie wydania przedmiotowego rozstrzygnięcia środowiskowego. Uznać zatem należy, iż Państwo H. i R. B. podczas postępowania   
w sprawie wydania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* mieli możliwość wniesienia uwag co do wpływu przedmiotowej inwestycji na ich nieruchomość, z którego to uprawnienia skarżący nie skorzystali.

Zauważyć trzeba, że w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, na podstawie właściwych badań, wszelkie lokalizacje narażone na ponadnormatywne oddziaływania zostały wskazane i objęte ochroną. Podkreślić również należy, iż w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* organ środowiskowy nałożył na *inwestora* szereg warunków, które muszą zostać spełnione zarówno w fazie realizacji,   
jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji. W ocenie organu odwoławczego, spełnienie powyższych warunków skutkować będzie ograniczeniem szkodliwego oddziaływania na środowisko przyrodnicze i na zdrowie ludzi. Dodatkowo, w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* wskazano obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Ponadto, *decyzja Wojewody Śląskiego* w pkt III.1 określiła,   
iż *inwestor* jest zobowiązany uwzględnić wszelkie wymagania i warunki ustalone w tejże *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach*.

Wobec powyższego stwierdzić należy, iż wnioski i zastrzeżenia skarżących wyrażone w przedmiotowym piśmie pozostają bez wpływu na wynik sprawy.

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 2022 r. poz. 329, z późn. zm.), zwanej dalej „*ppsa*”, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona   
za pośrednictwem Ministra Rozwoju i Technologii, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

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

**Załącznik:**

**Nr 1** – mapa w skali 1:500, przedstawiająca proponowany przebieg linii kolejowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych.

MINISTER ROZWOJU I TECHNOLOGII

z up.

Marta Maikowska

ZASTĘPCA DYREKTORA

DEPARTAMENTU LOKALIZACJI INWESTYCJI

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/