Data: 29 lipca 2021 r.

Znak sprawy: DLI-II.7620.16.2020.EŁ.9

**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), zwanej dalej „*kpa*” oraz 9q ust. 5 ustawy z dnia
28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o transporcie kolejowym*”, po rozpatrzeniu odwołań Pani M.T. oraz Pani E.M., Pana R.M. i Pana D.M. od decyzji Wojewody Świętokrzyskiego Nr XXXII/2020 z dnia 3 września 2020 r., znak: IR.II.746.16.2020, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn. „Budowa linii kolejowej
nr 582 Czarnca – Włoszczowa Północ”, sprostowanej postanowieniem z dnia 10 listopada 2020 r., znak: IR.II.746.16.2020,

1. **Uchylam**,w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 4, w wierszu 8, licząc
od dołu strony, zapis:

„- zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.”,

**i orzekam w tym zakresie**,poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 4, nowego zapisu:

„- zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.

W celu realizacji wymagania dotyczącego zapewnienia dostępu do drogi publicznej, działając
na podstawie art. 120 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami
w zw. z art. 9ad ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zapewniam dostęp do drogi publicznej, działkom nr: 1467/6, 1462/13, 1462/16, 1462/19, 1462/22, 1462/25, 1462/28, 1462/31, 1464/1, 1465/6, 1463/2, 1461/10 i 1461/8, z obrębu 0004 Czarnca, poprzez ustanowienie służebności przejazdu i przechodu przez działkę nr 2419/1, z obrębu 0004 Czarnca.

Służebność przechodu i przejazdu ustanowiona na rzecz ww. działek została przedstawiona
na mapie z projektem służebności przechodu i przejazdu, w skali 1:1000, sporządzonej przez uprawnionego geodetę, stanowiącej załącznik do decyzji w sprawie ustalenia lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej. Wszelkie koszty ustanowienia ww. służebności przejazdu i przechodu obciążają spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie.”,

* zatwierdzenie mapy z projektem służebności przechodu i przejazdu, stanowiącej załącznik
nr 1 do niniejszej decyzji.
1. **W pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymuję w mocy.**

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 26 marca 2020 r., uzupełnionym i skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, wystąpiła do Wojewody Świętokrzyskiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji inwestycji polegającej na zaprojektowaniu i wykonaniu robót dla zadania
pn.: „Budowa linii kolejowej nr 582 Czarnca – Włoszczowa Północ”, realizowaną pn.: „Budowa linii kolejowej nr 582 Czarnca – Włoszczowa Północ”. *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Świętokrzyski wydał w dniu
3 września 2020 r. decyzję Nr XXXII/2020, znak: IR.II.746.16.2020, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn. „Budowa linii kolejowej nr 582 Czarnca – Włoszczowa Północ”, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Świętokrzyskiego”,* nadając jej jednocześnie rygor natychmiastowej wykonalności.

Postanowieniem z dnia 10 listopada 2020 r., znak: IR.II.746.16.2020, Wojewoda Świętokrzyski sprostował oczywiste omyłki w *decyzji Wojewody Świętokrzyskiego.*

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

1. Pani M.T. (pismo z dnia 17 września 2020 r. – wpływ do Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego
w Kielcach w dniu 21 września 2020 r.),
2. Pani E.M., Pan R.M. i Pan D.M (pismo z dnia 22 września 2020 r. - wpływ do Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego w Kielcach w dniu 23 września 2020 r.).

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

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie – stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii (Dz. U. z 2020 r. poz. 1718) – jest Minister Rozwoju, Pracy
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 Świętokrzyskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty skarżących stron.

Stosownie do treści art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem do Wojewody Świętokrzyskiego 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 Kielcach z dnia 30 października 2014 r., znak: WOO.I-4210.2.2013.DB.30, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia
pn.: „Budowa linii kolejowej nr 582 łączącej posterunek odgałęźny Czarnca ze stacją Włoszczowa Północ”, zwaną dalej *„decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”*,
* decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach z dnia 19 września 2017 r., znak: WOO.I-4210.6.2017.KT.8, zmieniającą *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach*, zwaną dalej *„decyzją zmieniającą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach”*,
* postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach z dnia 12 października
2017 r., znak: WOO-I.4210.6.2017.KT.12, prostujące oczywistą omyłkę w *decyzji zmieniającej decyzję 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 Świętokrzyskiego postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji ww. przedsięwzięcia i stwierdził,
co następuje. W ocenie *Ministra,* Wojewoda Świętokrzyski 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 Świętokrzyski, pismem z dnia 18 czerwca 2020 r., znak: IR.II.746.16.2020, 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 Świętokrzyskim skarżące strony wniosły uwagi i zastrzeżenia dotyczące przedmiotowej inwestycji, które organ I instancji przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez strony postępowania.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Świętokrzyski wydał w dniu 3 września 2020 r. decyzję Nr XXXII/2020, znak: IR.II.746.16.2020,
o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji w zakresie linii kolejowej. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Świętokrzyski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji, mając na względzie opinię przedstawioną przez *inwestora*, ustosunkował się do uwag skarżących stron.

Zgodnie z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym,* Wojewoda Świętokrzyski 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 Świętokrzyskiego* (z zastrzeżeniem uchybień, o których będzie mowa
w dalszej części niniejszej decyzji) czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 *ustawy
o transporcie kolejowym*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Świętokrzyskiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 9q ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym –* terminu wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń, na 30 dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej. Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez *inwestora* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po zapoznaniu się ze zgromadzonym materiałem dowodowym i po przeprowadzeniu postępowania odwoławczego organ II instancji stwierdził, iż konieczne jest dokonanie korekty merytoryczno-reformacyjnej *decyzji Wojewody Świętokrzyskiego.*  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.

Po dokonaniu analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego *Minister* stwierdził,
iż Wojewoda Świętokrzyski nie zapewnił w sposób prawny, poprzez ustanowienie odpowiednich służebności przejazdu i przechodu, dostępu do drogi publicznej dla działek o nr: 1467/6, 1462/13, 1462/16, 1462/19, 1462/22, 1462/25, 1462/28, 1462/31, 1464/1, 1465/6, 1463/2, 1461/10 i 1461/8,
z obrębu 0004 Czarnca. W wyniku przeprowadzonego przez *Ministra* postępowania wyjaśniającego ustalono, iż służebność drogowa dla ww. działek, która miała zostać ustanowiona przez *inwestora*
w formie aktu notarialnego nie doszła do skutku. Okoliczność ta został całkowicie pominięta przez Wojewodę Świętokrzyskiego.

Natomiast w sytuacji, gdy na skutek nabycia przez Skarb Państwa albo właściwą jednostkę samorządu terytorialnego nieruchomości bądź jej części na podstawie decyzji, o której mowa w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowy* – tj. decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej - właściciel nieruchomości (użytkownik wieczysty) zostaje pozbawiony dostępu do drogi publicznej odpowiednie zastosowanie
– z mocy art. 9ad ust. 1 *ustawy transporcie kolejowym* – znajduje art. 120 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1990, z późn. zm.), zwanej dalej „*ugn*”, normujący ustanowienie niezbędnych służebności [por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego
z dnia 25 lipca 2012 r. sygn. akt II OSK 1245/12, oraz wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego
z dnia 25 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 339/13 i z dnia 5 grudnia 2019 r., sygn. akt II OSK 1145/18, zapadłe na gruncie ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1122, z późn. zm.) i ustawy
z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1363 z późn. zm.), zwanej dalej „*specustawą drogową*”,
ale mające analogiczne zastosowanie w przedmiotowych kwestiach również na gruncie szczególnych uregulowań *ustawy o transporcie kolejowym*].

Z powyższego wynika, iż to już na etapie wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej należy zapewnić dostęp do drogi publicznej, np. poprzez ustanowienie niezbędnych służebności. Ustawowy wymóg zapewnienia dostępu do drogi publicznej działce, która w wyniku wydania decyzji
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, traci taki dostęp mieści się bowiem w normatywnym zakresie
art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, stanowiącym o obowiązku zamieszczania przez organ w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich, którym w rozpatrywanej sprawie jest określenie prawnego sposobu zapewnienia ww. działkom dostępu do drogi publicznej, skoro już w wyniku wydania decyzji tracą one taki dostęp. Właściwa ochrona interesu podmiotów, które w wyniku wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej tracą dostęp do drogi publicznej wymaga, aby w decyzji lokalizacyjnej zawarte były postanowienia
o ustanowieniu służebności drogowej, zgodnie z art. 120 *ugn* w związku z art. 9ad ust. 1 *ustawy transporcie kolejowym*.

Wskazany przepis *ugn* stanowi, że jeżeli zachodzi potrzeba zapobieżenia niebezpieczeństwu, wystąpieniu szkody lub niedogodnościom, jakie mogą powstać dla właścicieli albo użytkowników wieczystych nieruchomości sąsiednich wskutek wywłaszczenia lub innego niż dotychczas zagospodarowania wywłaszczonej nieruchomości, w decyzji o wywłaszczeniu ustanawia się niezbędne służebności. Niewątpliwie w stanie faktycznym sprawy występuje sytuacja, której uregulowanie powinno się odbyć poprzez orzeczenie o ustanowieniu służebności drogowej, a nie tylko wskazanie w pkt
IV na str. 4 *decyzji Wojewody Świętokrzyskiego*, określającym wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich, iż inwestycja winna spełniać wymagania obejmujące ochronę interesów osób trzecich,
i nie może ona pozbawiać dostępu do drogi publicznej.

Z uwagi na konieczność skorygowania stwierdzonej nieprawidłowości w *decyzji Wojewody Świętokrzyskiego*, organ odwoławczy pismem z dnia 23 grudnia 2020 r., znak:
DLI-II.7620.16.2020.EŁ.4, wezwał *inwestora* do przedłożenie, w odpowiedniej ilości egzemplarzy, opracowania graficznego sporządzonego przez uprawnionego geodetę przedstawiającego w sposób graficzny zakres służebności gruntowej przejazdu i przechodu. Przy piśmie z dnia 1 lutego 2021 r., znak: IREK 3/0/7-211-02-651/2021, *inwestor* przedłożył żądane dokumenty.

Mając na uwadze powyższe, działając na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa, Minister* orzekł
o ustanowieniu służebności przejazdu i przechodu na rzecz wskazanych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji działek, zapewniając w ten sposób prawny dostęp tych działek do drogi publicznej, zgodnie
z mapą z projektem służebności przechodu i przejazdu, sporządzoną przez uprawnionego geodetę, która został zatwierdzona jako załącznik nr 1 do niniejszej decyzji. Uwzględniono przy tym, iż koszty związane z ustanowieniem służebności powinien ponieść *inwestor*. Wynika to z tego, iż to poprzez działania *inwestora* związane z wytyczeniem lokalizacji inwestycji dochodzi do ingerencji
w konstytucyjnie chronione prawo własności, poprzez przejęcie części gruntu pod inwestycję celu publicznego, co powoduje w niektórych przypadkach, iż nieruchomość traci dostęp do drogi publicznej. Skutkuje to koniecznością zapewnienia takiej działce dostępu do drogi publicznej w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. A zatem koszty ustanowienia służebności drogi koniecznej nie mogą obciążać właściciela działki, dla której taka służebność jest ustanawiana, bowiem to nie w wyniku jego działań nieruchomość utraciła dostęp do drogi publicznej.

Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięcia, o którym mowa w pkt I przedmiotowej decyzji, uznał,
że nie narusza ono zasady dwuinstancyjności postępowania, o której mowa w art. 15 *kpa*. Badając zgodność z prawem pozostałej części zaskarżonej decyzji, organ odwoławczy stwierdził, że czyni ona zadość innym wymogom *ustawy o transporcie kolejowym* oraz że brak było podstaw
do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną i orzeczoną w niniejszej decyzji.

Rozpatrując odwołania skarżących stron, w pierwszej kolejności wskazać należy, że zarówno Wojewoda Świętokrzyski 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 *specustawy drogowej*, ale aktualne w pełni w świetle rozwiązań przyjętych w *ustawie o transporcie kolejowym* – nie pozostawia co do ww. zagadnienia jakichkolwiek wątpliwości (zob. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z 13 września 2017 r., sygn. akt II OSK 1705/17, z 8 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 2572/15, z 19 lipca 2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16, z 25 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 524/16, z 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15, z 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, z 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, z 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, z 26 lipca 2013 r. sygn. akt II OSK 762/13, z 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, z 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, z 20 stycznia 2010 r., sygn. akt
II OSK 2416/10, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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

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

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

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

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

Za niezasadne należy uznać żądania Pani M.T. dotyczące, po pierwsze, braku jej zgody na wyburzenie budynku gospodarczego znajdującego się na jej nieruchomości nr 1469 (numer działki przed podziałem), z obrębu 0004 Czarnca, a po drugie, w przypadku gdy koniecznym jest jednak wyburzenie budynku gospodarczego, o przejęcie w całości lub w części jej nieruchomości nr 1469, wraz budynkiem mieszkalnym, na rzecz Skarbu Państwa.

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

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

Jak już to zostało wyjaśnione powyżej, to *inwestor* dokonuje wyboru najkorzystniejszych rozwiązań lokalizacyjnych, a rola organu ogranicza się do sprawdzenia kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz tego, czy przedstawiona koncepcja mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Stosownie bowiem do przepisu art. 9ae *ustawy o transporcie kolejowym*, nie można uzależnić wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami. Gospodarzem projektu jest tylko *inwestor,* organ wydający decyzję w oparciu o przedłożony projekt nie jest uprawniony do ingerowania w jego założenia, w tym w przebieg inwestycji liniowej. Stanowisko to jest ugruntowane i jednolite w orzecznictwie sądów administracyjnych i zostało obszernie powołane w uzasadnieniu niniejszej decyzji.

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”).

*Minister*, po dokonaniu szczegółowej analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym wyjaśnień przekładanych przez *inwestora* zarówno na etapie postępowania przed Wojewodą Świętokrzyskim i na etapie postępowania odwoławczego, jak również po analizie załącznika graficznego nr 1.1 do *decyzji Wojewody Świętokrzyskiego* (tj. rysunku nr 1 mapy przedstawiającej proponowany przebieg inwestycji), stwierdza, iż pod przedmiotową inwestycję kolejową została przejęta tylko część nieruchomości skarżącej, która jest niezbędna do lokalizacji inwestycji.

*Inwestor* wyjaśnił, iż wyburzenie budynku gospodarczego, stanowiącego własność Pani M.T.,
jest konieczne ze względu na projektowaną drogę dojazdową przebiegającą w aktualnej lokalizacji budynku. W związku z tym, część nieruchomości skarżącej z budynkiem gospodarczym została wydzielona i zgodnie z obowiązującymi przepisami nastąpi przejecie tej części nieruchomości na własność Skarbu Państwa, za odszkodowaniem ustalonym w odrębnym postępowaniu. Natomiast pozostała część nieruchomości skarżącej, wraz z budynkiem mieszkalnym, znajduje się poza liniami rozgraniczającymi teren inwestycji i jest zbędna na potrzeby lokalizacji inwestycji i nie koliduje
z lokalizacją inwestycji.

Odnośnie zaś żądania skarżącej o przejecie w całości nieruchomości nr 1469 lub części tej nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym, wskazać należy, iż kwestia dotycząca nabywania pozostałej po podziale części nieruchomości nie może być przedmiotem badania przez organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej, jak również żądanie
to nie może świadczyć o wadliwości wydanej *decyzji Wojewody Świętokrzyskiego.*

Żądanie skarżącej 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. nabywają, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa tę część nieruchomości.

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

Żądanie 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*).

Z powyższych względów, w ramach przedmiotowego postępowania nie może zostać uwzględnione żądanie skarżącej dotyczące przejęcia całości lub części jej nieruchomości (na której znajduje się budynek mieszkalny) na rzecz Skarbu Państwa.

Za niezasadny należy uznać zarzut skarżącej dotyczący tego, iż jej pytanie kierowane do Wojewody Świętokrzyskiego zostały pozostawione bez odpowiedzi.

Z uzasadnienia zaskarżonej decyzji wynika, iż Wojewoda Świętokrzyski nie pominął uwag wnoszonych przez skarżącą w trakcie postępowania. Organ I instancji wziął pod uwagę nie tylko stanowisko *inwestora*, w którym ustosunkował się on do zgłaszanych przez skarżącą zarzutów, ale również wniesione zastrzeżenia i uwagi skarżącej.Według *Ministra* uzasadnienie *decyzji Wojewody Świętokrzyskiego* pozwala na poznanie motywów, którymi organ I instancji kierował się przy załatwianiu sprawy i nieuznaniu argumentacji skarżącej. Okoliczność, że skarżąca nie została przekonana co do przyjętego w sprawie rozstrzygnięcia, nie oznacza naruszenia prawa. Strona skarżąca ma bowiem prawo do własnego subiektywnego przekonania o zasadności jej zarzutów, zaś przekonanie to nie musi mieć odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach prawnych. Jednocześnie zauważyć należy,
iż tożsame zarzuty jak w trakcie postępowania pierwszoinstancyjnego skarżąca podniosła również
na etapie postępowania odwoławczego i zarzuty te zostały uznane przez *Ministra* jako niezasadne.

Za niezasadny należy uznać zarzut skarżącej dotyczący naruszenia art. 53 ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, ze względu na brak wymaganej odległości budynku mieszkalnego, położonego na ww. działce nr 1469, od granicy obszaru kolejowego.

Zgodnie z art. 53 ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym,* budowle i budynki mogą być usytuowane
w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m, z zastrzeżeniem ust. 4. W piśmie z dnia 13 listopada 2020 r. *inwestor* prawidłowo wskazał, iż podnoszona przez skarżącą kwestia zbyt bliskiej odległości inwestycji od jej domu mieszkalnego oraz jego odległości mniejszej niż 10 metrów od granicy obszaru kolejowego, nie ma zastosowania w niniejszej sprawie, gdyż wskazywany przepis art. 53 ust. 2 *ustawy
o transporcie kolejowym* dotyczy nowosytuowanych budynków względem linii kolejowej, a nie odwrotnie – jak wskazuje skarżąca w odwołaniu.

Zgodnie ze stanowiskiem sądów administracyjnych, podzielanym przez *Ministra*, a odnoszącym się do interpretacji art. 53 ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, „(…) powyższe odległości są wskazane dla inwestycji budowlanych, które dopiero powstaną, nie mają one zastosowania do już istniejącej zabudowy wzdłuż projektowanej inwestycji kolejowej. Regulacja ta nie dotyczy bowiem sytuowania linii kolejowej względem istniejącego obiektu budowlanego a sytuowania obiektu budowlanego w stosunku do niej. Powołany przepis zatem określa minimalne odległości, które powinny być zachowane pomiędzy budowlą lub budynkiem, a granicą obszaru kolejowego, podczas budowy takiego budynku. Przedmiotowy budynek został natomiast posadowiony na nieruchomości skarżącego jeszcze przed realizacją omawianej inwestycji. Zatem mając na uwadze, iż powołana regulacja odnosi się do zakazu dokonywania zabudowy od linii kolejowej w odległości mniejszej niż wynika to z ww. przepisu, a nie do zakazu lokalizacji linii kolejowej w takiej odległości od istniejącej już zabudowy (…)” (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie w wyroku z dnia 22 listopada 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 2460/16, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Analogiczną sytuację określają także liczne orzeczenia sądowe (vide: wyroki Naczelnego Sadu Administracyjnego z dnia 8 maja 2019 r., sygn. akt II OSK 339/19, z dnia 11 lipca 2013 r., sygn. akt
II OSK 1232/13, z dnia 10 kwietnia 2008 r., sygn. akt II OSK 1687/07, z dnia 8 grudnia 2009 r., sygn. akt II OSK 1555/09, opubl. w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych) dotyczące interpretacji art. 43 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222, z późn. zm.), gdzie wskazano, iż określone przepisami prawa odległości dotyczą sytuowania budynków mieszkalnych względem drogi, a nie drogi względem budynku.

Wobec powyższego, jasno wskazać należy, że przytoczony przez skarżącą przepis nie ma zastosowania do postępowania w trybie *ustawy o transporcie kolejowym*, w którym następuje lokalizacja linii kolejowej, jako jedno z rozstrzygnięć decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W związku z tym *inwestor* dokonując lokalizacji linii kolejowej nie był związany treścią art. 53 ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym.*

Co zaś tyczy się zapytania skarżącej dotyczącego terminu wyceny jej nieruchomości, to wskazać należy, iż właścicielom przejmowanych nieruchomości przysługuje odszkodowanie, stanowiące konstytucyjnie określony równoważnik majątkowy odebranego prawa własności, które ustalane jest
w odrębnej decyzji Wojewody Świętokrzyskiego. Sprawy związane z ustaleniem wysokości i wypłatą odszkodowań, pomimo iż w pewnym stopniu są związane z decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, stanowią oddzielne byty, podlegające odrębnym trybom zaskarżenia.

Odnosząc się do podnoszonej przez skarżącą kwestii dotyczącej tego, iż przedmiotowa inwestycja obniży wartość jej nieruchomości do wartości znikomej, podkreślić należy wyraźnie, że podnoszona kwestia nie jest 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 (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 785/17 785/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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 skarżąca poniesie jakiekolwiek szkody materialne, to będzie jej przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym. Podkreślić po raz kolejny należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Świętokrzyskiego, jak i *Ministra*, nie jest 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.

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.

Zatem, jeśli skarżąca uważa, iż w wyniku przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych doznała szkody, to może skorzystać ze stosownego powództwa cywilnego i przedstawić dowody na okoliczność powstałej szkody i jej wielkości. Argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji linii kolejowej ma jednak charakter interesu faktycznego, a więc takiego który nie może stanowić prawnej przeszkody do wydania decyzji administracyjnej.

Odnośnie zaś poruszanych przez skarżącą kwestii, iż na sąsiedniej działce *inwestor* dokonuje wyburzenia budynku mieszkalnego, a na jej nieruchomości nie chce tego zrobić, wyjaśnić należy,
że skarżąca ma prawo kwestionowania wydanego rozstrzygnięcia administracyjnego, ale tylko
w stosun­ku do tych ustaleń, które będą naruszały jej interes prawny wynikający z przysługującego jej prawa własności do nieruchomości obję­tej *decyzją Wojewody Świętokrzyskiego*. Z tej przyczyny przedmiotem odwołania może być zaskarżenie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej,
ale wyłącznie w części, w której dotyczy ona owego prawnie chronionego interesu prawnego strony skarżącej wynikającego z prawa własności do działek objętych zakresem inwestycji. Podnoszenie zarzutów w kontekście rozwiązań przyjętych na innych działkach objętych zakresem inwestycji,
niż w obszarze nieruchomości skarżącej, może leżeć wprawdzie w jej interesie. Interes ten jednak,
jako niemający charakteru pochodnego z prawem własności nieruchomości (w tym przypadku prawo chronione, z którego wywodzony jest interes prawny), ma wyłącznie charakter faktyczny.

Powyższa konstatacja pozwala na stwierdzenie, iż skarżąca nie posiada interesu prawnego
do podnoszenia zarzutów (przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych) dotyczących nieruchomości innych podmiotów.

Odnosząc się do uwag skarżącej w zakresie przeprowadzonych pomiarów natężenia hałasu, które zdaniem skarżącej są nieaktualne i niepoprawne, gdyż nie wskazują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięków w środowisku po uruchomieniu nowej linii kolejowej nr 582, jak również odnosząc się do zarzutów dotyczących negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na bezpieczeństwo osób zamieszkujących na jej nieruchomości i stabilność budynków, 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 Kielcach, zakończonym ostateczną *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*,
jak i w postępowaniu w sprawie zmiany tej decyzji.

Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji
o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie”*, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – wydawanej na podstawie *ustawy o transporcie kolejowym*.

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

Zatem zagadnienia związane z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny, środowisko i ludzi było elementem postępowania w sprawie wydania *decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach* i w postępowaniu w sprawie zmiany tej decyzji. Regułą jest bowiem, że uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej poprzedza ubieganie się przez *inwestora* o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ewentualne uwagi i zastrzeżenia
co do skutków środowiskowych realizacji przedmiotowej inwestycji strony mogły zgłaszać w toku
ww. postępowania środowiskowego. Z uzasadnienia *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* oraz *decyzji zmieniającej decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach* wynika, iż organ środowiskowy zawiadomił o wszczęciu postępowań informując jednocześnie o możliwości zapoznania się dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków. Z uzasadnienia ww. decyzji wynika,
iż w postępowaniu z udziałem społeczeństwa skarżąca nie zgłaszała uwag i wniosków.

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*.

W *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, organ środowiskowy wskazał, iż przeprowadzone analizy w zakresie oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny nie wykazały wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie, zarówno dla pory dziennej
i nocnej. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach wyjaśnił, iż uruchomienie linii kolejowej 582 spowoduje powstanie nowego źródła hałasu kolejowego, jednakże jak wynika z przeprowadzonych analiz nie powinno ono spowodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Ponadto, w celu określenia rzeczywistego oddziaływania planowanej inwestycji w *decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach*, nałożono na *inwestora* obowiązek przedłożenia analizy porealizacyjnej, w zakresie oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny. Tym samym, w przypadku uzyskania w wynikach pomiarów ponadnormatywnych przekroczeń hałasu, należy zaproponować rozwiązania zapobiegawcze temu zjawisku. Dobór ewentualnych rozwiązań i ich lokalizacji zostanie wykonany zgodnie z wynikami analizy porealizacyjnej. Co więcej, w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* wyjaśniono, iż ze względu na niewielkie natężenie ruchu kolejowego, jak również przewidzianą technologię wykonania robót, nie przewiduje się znaczącego oddziaływania inwestycji
w zakresie drgań.

Z powyższego wynika, iż przeprowadzona na potrzeby uzyskania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* analiza prognozowanego hałasu oraz drgań, nie wykazała negatywnego wpływu
na sąsiednie zabudowania.

Wskazania również wymaga, że przedmiotem niniejszego postępowania nie jest też kwestia sposobu prowadzenia robót budowlanych, a co za tym idzie to, czy w ogóle i w jaki sposób użytkowanie przedmiotowej inwestycji będzie oddziaływało na nieruchomości skarżącej. Podkreślenia bowiem wymaga, iż postępowanie w przedmiocie lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej, jest tylko jednym z elementów procesu inwestycyjnego. *Decyzja Wojewody Świętokrzyskiego* jedynie ustaliła lokalizację przedmiotowej inwestycji. Decyzja ta zawiera określenie terenu niezbędnego dla planowanych obiektów, jednak nie wskazuje szczegółowych rozwiązań technicznych realizacji planowanej inwestycji. Oceny warunków techniczno-budowlanych dokonują w odrębnym postępowaniu organy administracji architektoniczno-budowlanej na podstawie przedstawionego przez *inwestora* projektu budowlanego, zawierającego rozwiązania techniczne realizacji inwestycji, sporządzonego przez osoby posiadające wiedzę specjalistyczną i stosowne uprawnienia.

Brak zgody Pani E.M., Pana R.M. oraz Pana D.M. na rozbiórkę budynku mieszkalnego na działce
nr 1468/2 (numer działki przed podziałem), z obrębu 0004 Czarnca, nie świadczy o wadliwości *decyzji Wojewody Świętokrzyskiego*. Podkreślić bowiem po raz kolejny należy, że przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *ustawy o transporcie kolejowym,* nie przewidują konieczności uzyskania zgody właścicieli na przejęcie części nieruchomości pod inwestycję oraz prowadzenie prac w celu realizacji inwestycji, której przebieg został zatwierdzony w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Przypomnieć także należy, iż organ wydający decyzję dotyczącą ustalenia lokalizacji inwestycji
w zakresie linii kolejowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*. Wydając taką decyzję organ orzekający jedynie dokonuje oceny prawnej dopuszczalności lokalizacji inwestycji we wnioskowanym miejscu i nie posiada kompetencji do ingerowania, poprzez wyznaczanie, korygowanie, czy zmianę
w proponowany kształt i przebieg inwestycji kolejowej. Z przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* wynika bowiem jednoznacznie, że to *inwestor* decyduje o lokalizacji inwestycji oraz
o najkorzystniejszych, z jego punktu widzenia, rozwiązaniach lokalizacyjnych i techniczno-organizacyjnych.

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).

*Minister*, po dokonaniu szczegółowej analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym wyjaśnień przekładanych przez *inwestora*, jak również po analizie załącznika graficznego nr 1.1
do *decyzji Wojewody Świętokrzyskiego* (tj. rysunku nr 1 mapy przedstawiającej proponowany przebieg inwestycji), uznaje racje przedstawione przez *inwestora* przemawiające za koniecznością przejęcia pod inwestycję fragmentu ww. działki nr 1468/2 na której znajduje się ww. budynek mieszkalny
i konieczności jego wyburzenia, ze względu na wymóg spełnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego
i drogowego.

*Minister* przychyla się do wyjaśnień *inwestora* (jako podmiotu wyspecjalizowanego w przedmiotowej dziedzinie i posiadającego odpowiednią wiedzę fachową) zawartych w piśmie z dnia 13 listopada
2020 r., iż rozbiórka budynku mieszkalnego na ww. działce nr 1468/2, jest konieczna ze względu
na zbyt małą odległość budynku od projektowanej drogi, tj. 0,64 m od opaski gruntowej i 2,09 m
od krawędzi jezdni (w najbardziej wysuniętym punkcie). W tej sytuacji, jak wskazuje *inwestor*, nie ma racji pozostawianie, zgodnie z wolą skarżących, ww. budynku mieszkalnego na działce nr 1468/2,
ze względu na bezpieczeństwo oraz brak możliwości prawidłowego wyznaczenia linii podziałowej,
z uwagi na zapewnienie odpowiednich odległości określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury
z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r. poz. 1065, z późn. zm.).

Co również podkreślił *inwestor,* inny podział ww. nieruchomości spowodowałby nadmierne pogorszenie bezpieczeństwa pożarowego oraz możliwość bezpiecznego użytkowania obiektu, w związku
z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowalne (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, z późn. zm.), wyrażonymi w art. 5 ust. 1 pkt 3 ww. ustawy, odnośnie możliwości utrzymania właściwego stanu technicznego obiektu.

Ponadto, *inwestor* w ww. piśmie z dnia 13 listopada 2020 r. wskazał, iż rozbiórka budynku mieszkalnego jest ponadto konieczna ze względu na zachowanie odpowiedniego miejsca do wykonywania robót budowlanych związanych z budową drogi i nowej linii kolejowej. Zachowanie odpowiedniego terenu dla realizacji inwestycji jest niezbędne dla bezpiecznego wykonania robót. W przypadku pozostawienia budynku - jak wyjaśnił *inwestor* - może nastąpić sytuacja, w której brak będzie możliwości rozstawienia maszyn i sprzętu niezbędnych do realizacji robót budowlanych. Na etapie eksploatacji mogą wystąpić ograniczenia w wykonywaniu prac utrzymaniowych np. remontowych lub odśnieżania. Rozbiórka budynku jest konieczna również ze względów prowadzenia i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz możliwej przyszłej rozbudowy infrastruktury technicznej, np. oświetlenia.

Mając na względzie powyższe, należy wskazać, że w wypadku inwestycji liniowych ich przebieg zawsze pozostaje kompromisem uwzględniającym szereg czynników i nie jest możliwe całkowite zrezygnowanie z ich przebiegu przez nieruchomości będące własnością prywatną. Ponadto, ograniczenia techniczne związane z charakterem projektu przedmiotowej inwestycji powodują, że niemożliwe jest dowolne kształtowanie jej przebiegu. Projektowanie linii kolejowej i infrastruktury drogowej, z uwagi na bezpieczeństwo ich funkcjonowania, podlega ściśle określonym regułom wynikającym z obowiązujących przepisów technicznych. 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. Dodatkowo sam przebieg inwestycji został przesądzony na etapie postępowania środowiskowego.

Odnosząc się do złożonego w odwołaniu skarżonych wniosku o przyznanie lokalu zastępczego dla osoby zamieszkującej przeznaczony do rozbiórki budynek mieszkalny, wyjaśnić należy, iż pomimo tego, że kwestia zapewnienia lokalu zastępczego nie stanowi przedmiotu orzekania w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, to jednakże zapewnienie lokalu zastępczego przez *inwestora* w określonych warunkach jest uzasadnione przepisami prawa (por. art. 9w ust. 4-6 *ustawy o transporcie kolejowym*).

Ponadto, skarżący nie mają interesu prawnego odnośnie podnoszenia zarzutów dotyczących rozwiązań lokalizacyjnych przejętych na sąsiedniej działce stanowiącej własność Pani M.T.

Co zaś tyczy się wątpliwości skarżących odnośnie zapewnienia dojazdu do drogi wojewódzkiej nr 786 dla nieruchomości zabudowanych i zamieszkałych, wskazać należy, iż z wyjaśnień *inwestora*, analizy akt sprawy oraz analizy poglądowych opracowań kartograficznych znajdujących się na stronie internetowej [*http://geoportal.gov.pl*](http://geoportal.gov.pl), wynika, iż dojazd do drogi wojewódzkiej nr 786 będzie mógł odbywać się w dotychczasowy, niezakłócony sposób, tj. drogą szutrową znajdującą się na działce
nr 148/6 oraz na działce nr 16. Planowana inwestycja kolejowa nie obejmuje ww. działek ewidencyjnych, wobec powyższego nie wprowadza się żadnych zmian w dotychczasowym korzystaniu.

Ponadto, *inwestor* w piśmie z dnia 4 marca 2021 r. wyjaśnił, iż zgodnie z wykonaną dla celów inwestycji kolejowej dokumentacją projektową, nowa ogólnodostępna droga wzdłuż planowanej łącznicy
i nieruchomości zabudowanej skarżących została zaprojektowana wraz ze zjazdami do posesji i ma służyć miedzy innymi mieszkańcom wsi Mościska jako dojazd do ich nieruchomości. W świetle powyższego, wbrew błędnemu przekonaniu skarżących stron, w sprawie nie zachodzi konieczność ustanawiania służebności drogowych w celu zapewnienia dostępu ich nieruchomości nr 1468/2 (numer działki przed podziałem), do drogi publicznej.

Na koniec wypada zauważyć, iż nie wydaje się również możliwe zaprojektowanie inwestycji w zakresie linii kolejowej o takim przebiegu przez nieruchomości nie stanowiące 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 nieruchomości
z przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych a następnie techniczno-wykonawczych inwestycji.

Zaznaczenia również wymaga, że ustalenie lokalizacji inwestycji w zakresie 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.

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

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na decyzję, na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo
o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2019 r. poz. 2325, z późn. zm.), zwanej dalej „*ppsa*”, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona
za pośrednictwem Ministra Rozwoju, Pracy 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 z projektem służebności przechodu i przejazdu.

 MINISTER ROZWOJU, PRACY I TECHNOLOGII

 z up.

Magdalena Słysz

Dyrektor

Departamentu Lokalizacji Inwestycji

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/