Znak pisma: DLI-III.7620.17.2022.AW.9

Warszawa, 3 marca 2023 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2000, z późn. zm.), zwanej dalej „*kpa*”, oraz art. 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 Pani L.S. oraz Pana M.S. od decyzji Wojewody Dolnośląskiego Nr I-Pk-7/22 z dnia 4 lutego 2022 r., znak: IF-PP.747.80.2021.GM2, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: Przebudowa linii kolejowej nr 143 w związku z realizacją przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów” w ramach zadania: „odcinek gr. województwa opolskiego/dolnośląskiego Oleśnica – Wrocław Mikołajów” dla odcinka nr 1: granica województwa opolskiego/dolnośląskiego – st. Oleśnica – Łukanów (bez p. odg. Łukanów) od km 117,780 do km 136,640,

1. **Uchylam** w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji:

* znajdujący się na stronie 15, w wierszu 32, licząc od góry strony, zapis:

„granatowego”,

* znajdujące się na stronach od 20 do 21 w poz. 96, 131, 132 i 133 tabeli nr 5 określającej nieruchomości lub ich części, które stają się własnością Skarbu Państwa, zapisy dotyczące działek nr: 136/3 (powstałej z podziału działki nr 136/1), obręb Świerzna, 6/1 (powstałej z podziału działki nr 6), 8/1 (powstałej z podziału działki   
  nr 8) i 117/1 (powstałej z podziału działki nr 117) obręb Gręboszyce,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w miejsce uchylenia, na stronie 15, w wierszu 32, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„fioletowego”,

* ustalenie, w miejsce uchyleń, na stronach od 20 do 21, nowych zapisów:

„

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 96. | 136/3 | 136/1 | Oleśnica – obszar wiejski | Świerzna | 1 | 0,3096 |

”

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 131. |  | 6/1 | 6 | Oleśnica – obszar wiejski | Gręboszyce | 1 | 0,0035 |

”  
 „

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 132. | 8/1 | 8 | Oleśnica – obszar wiejski | Gręboszyce | 1 | 0,1270 |

„

„

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 133. | 117/1 | 117 | Oleśnica – obszar wiejski | Gręboszyce | 1 | 0,0087 |

”

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

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 12 października 2021 r., uzupełnionym i zmienionym w trakcie prowadzonego postępowania, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą   
w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, wystąpiła do Wojewody Dolnośląskiego   
o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: Przebudowa linii kolejowej nr 143 w związku z realizacją przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów” w ramach zadania: „odcinek gr. województwa opolskiego/dolnośląskiego Oleśnica – Wrocław Mikołajów” dla odcinka nr 1: granica województwa opolskiego/dolnośląskiego –   
st. Oleśnica – Łukanów (bez p. odg. Łukanów) od km 117,780 do km 136,640. *Inwestor* wniósł jednocześnie o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności ze względu na uzasadniony interes społeczny i gospodarczy.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie, Wojewoda Dolnośląski wydał w dniu 4 lutego 2022 r. decyzję, znak: IF-PP.747.80.2021.GM2, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Dolnośląskiego*”, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Przebudowa linii kolejowej nr 143 w związku z realizacją przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów”   
w ramach zadania: „odcinek gr. województwa opolskiego/dolnośląskiego Oleśnica – Wrocław Mikołajów” dla odcinka nr 1: granica województwa opolskiego/dolnośląskiego – st. Oleśnica – Łukanów (bez p. odg. Łukanów) od km 117,780 do km 136,640, i nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Dolnośląskiego* odwołanie, za pośrednictwem organu I instancji, wniosła Pani L.S. [pismo z dnia 8 marca 2022 r. nadane w tym samym dniu   
w 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 ww. odwołaniu, wniesionym w terminie, Pani L.S. podniosła zarzuty względem *decyzji Wojewody Dolnośląskiego* przemawiające – w ocenie Skarżącej – za jego wniesieniem.

Zauważyć przy tym należy, iż w trakcie prowadzonego przez Ministra Rozwoju   
i Technologii postępowania odwoławczego pismem z dnia 21 grudnia 2022 r. adw. D.S. zgłosił się jako pełnomocnik Pana M.S. w postępowaniu odwoławczym w sprawie *decyzji Wojewody Dolnośląskiego*, jednocześnie występując o uznanie Wnioskodawcy za stronę w przedmiotowym postępowaniu. Przy ww. piśmie przedłożono odpis księgi wieczystej, z którego wynika, iż właścicielem nieruchomości oznaczonej jako działka nr 8/2 z obrębu 0001 Lucień jest aktualnie Pan M.S..

W myśl art. 30 § 4 *kpa*, w sprawach dotyczących praw zbywalnych lub dziedzicznych   
w razie zbycia prawa lub śmierci strony w toku postępowania na miejsce dotychczasowej strony wstępują jej następcy prawni. Przy czym podkreślenia wymaga, że zgodnie   
z działem III ww. księgi wieczystej Pani L.S. przysługuje ograniczone prawo rzeczowe do ww. działki. Mając na uwadze powyższe prawo do udziału w prowadzonym postępowaniu przysługuje zarówno Panu M.S. jak i Pani L.S..

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

Kompetencje organu odwoławczego obejmują korygowanie zarówno 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 administracji publicznej powinny działać wnikliwie, prowadząc wyczerpujące postępowanie dowodowe w celu uzyskania prawdy obiektywnej, a fakty istotne dla podjęcia rozstrzygnięcia powinny zostać w miarę możliwości bezsprzecznie ustalone. Obowiązek ten wynika z art. 7 i art. 77 *kpa*. Dlatego też trafność rozstrzygnięcia   
w każdym indywidualnym przypadku wymaga szczegółowego zbadania   
i rozważenia wszelkich argumentów, które stanowiłyby podstawę do przyjęcia określonego stanowiska. Wydając decyzję, organ zobowiązany jest do przestrzegania przepisów *kpa*, a przede wszystkim do podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego.

W trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego *Minister* rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez Wojewodę Dolnośląskiego, w tym zbadał poprawność postępowania organu I instancji oraz poprawność kończącej to postępowanie *decyzji Wojewody Dolnośląskiego*, jak również rozpoznał zarzuty podniesione przez Skarżących.

Stosownie do treści art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem do Wojewody Dolnośląskiego 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 linii kolejowej,   
z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, oraz mapy z projektami podziału nieruchomości. We wniosku określono również zmiany   
w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu oraz wskazano nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa, a także nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości. Ponadto, wnioskodawca przedłożył wymagane przez art. 9o ust. 3 pkt 4 *ustawy   
o transporcie kolejowym* opinie właściwych organów,bądź dowody potwierdzające doręczenie wystąpień o ich wydanie (niewydanie opinii w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku o jej wydanie należało bowiem potraktować jako brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej).

Mając na uwadze treść art. 72 ust. 1 pkt 11 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r.   
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa   
w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko   
(t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.), *inwestor* dołączył także do wniosku decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 31 lipca 2020 r., znak: WOOŚ.4210.7.2016.MJ/MSe.89, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów”, zwaną dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*”.

W związku z powyższym, uznać należy, iż wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej zawiera wszystkie wymagane prawem elementy.

Następnie, organ odwoławczy poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Dolnośląskiego postępowanie w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji   
ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje.

W ocenie organu II instancji Wojewoda Dolnośląski prawidłowo poinformował strony   
o wszczętym postępowaniu, podał jego podstawę prawną, pouczył o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, wskazując miejsce, 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.

Zgodnie z art. 9o ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, Wojewoda Dolnośląski pismem   
z dnia 15 listopada 2021 r., znak: IF-PP.747.80.2021.GM2, zawiadomił o wszczęciu postępowania administracyjnego w niniejszej sprawie wnioskodawcę oraz właścicieli   
i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie przedmiotowej decyzji, wysyłając zawiadomienie odpowiednio na adres wskazany   
we wniosku oraz na adresy wskazane w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o jego wszczęciu w drodze obwieszczeń.

W przedmiotowym zawiadomieniu i obwieszczeniu organ I instancji wskazał nieruchomości lub ich części objęte wnioskiem, jak również poinformował o miejscu,   
w którym strony mogą zapoznać się z dokumentacją dotyczącą inwestycji.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Dolnośląski wydał w dniu 4 lutego 2022 r. decyzję, znak:   
IF-PP.747.80.2021.GM2, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów”   
w ramach zadania: „odcinek gr. województwa opolskiego/dolnośląskiego Oleśnica – Wrocław Mikołajów” dla odcinka nr 1: granica województwa opolskiego/dolnośląskiego – st. Oleśnica – Łukanów (bez p. odg. Łukanów) od km 117,780 do km 136,640. Nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, Wojewoda Dolnośląski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*.

Analizując *decyzję Wojewody Dolnośląskiego,* organ odwoławczy stwierdził,   
iż przedmiotowa decyzja czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*.

*Decyzja Wojewody Dolnośląskiego* określa przy tym termin wydania nieruchomości   
i opróżnienia lokali i innych pomieszczeń, o którym mowa w art. 9q ust. 6 *ustawy   
o transporcie kolejowym*. Pozytywnie należy ocenić określenie przez Wojewodę Dolnośląskiego najkrótszego – biorąc pod uwagę dyspozycję ww. przepisu *–* terminu wydania nieruchomości, tj. na 30 dzień od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się ostateczna. Organ zobowiązany był bowiem tak uczynić wobec uzasadnionego wystąpienia przez *inwestora* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zgodnie z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, Wojewoda Dolnośląski doręczył   
ww. decyzję wnioskodawcy oraz wysłał zawiadomienie z dnia 4 lutego 2022 r., znak:   
IF-PP.747.80.2021.GM2, o jej wydaniu właścicielom i użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji, na adresy wskazane   
w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony zostały poinformowane o wydaniu powyższej decyzji w drodze obwieszczeń. W przedmiotowym zawiadomieniu   
i obwieszczeniu zamieszczono, zgodnie z art. 9q ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym*, informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

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

W doktrynie prawa administracyjnego, jak również w orzecznictwie sądowym utrwalony jest pogląd, iż kompetencje organu odwoławczego nie sprowadzają się bowiem jedynie do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do rozstrzygnięcia organu   
I instancji.

Analizując zgromadzony materiał dowodowy, *Minister* dostrzegł, iż na arkuszach map przedstawiających proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiącej załącznik nr 1 do kontrolowanej decyzji, teren dróg publicznych nieodpłatnie zajęty na czas realizacji inwestycji oznaczony jest wypełnieniem koloru fioletowego. Natomiast w treści *decyzji Wojewody Dolnośląskiego*, na stronie 15, organ I instancji błędnie podał, iż ww. teren oznaczono na mapie z przebiegiem inwestycji „wypełnieniem koloru granatowego”.

W pkt I niniejszej decyzji *Minister* dokonał zatem korekty w odpowiedniej jednostce redakcyjnej *decyzji Wojewody Dolnośląskiego.*

Ponadto, pismem z dnia 17 maja 2022 r., znak: IRRK4/3/3.2234.6.5.2021.ISW-01851-I, *inwestor* zwrócił się do *Ministra* z prośbą o skorygowanie *decyzji Wojewody Dolnośląskiego*   
w zakresie powierzchni działek: nr 136/3 (powstałej z podziału działki nr 136/1) z obrębu Świerzna, nr 6/1 (powstałej z podziału działki nr 6), nr 8/1 (powstałej z podziału działki nr 8) oraz nr 117/1 (powstałej z podziału działki nr 117) z obrębu Gręboszyce w celu doprowadzenia jej do zgodności z mapami zawierającymi projekty podziału nieruchomości, zatwierdzonymi jako załącznik nr 2 do *decyzji Wojewody Dolnośląskiego*.

Konsekwencją opisanych powyżej okoliczności są – dokonane na podstawie   
art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* – zmiany, szczegółowo określone w pkt I niniejszej decyzji.

Organ odwoławczy, dokonując rozstrzygnięcia, o którym mowa w pkt I niniejszej decyzji, uznał, że nie narusza ono zasady dwuinstancyjności postępowania, wyrażonej   
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* i dlatego - w pkt II niniejszej decyzji - w pozostałej części zaskarżona *decyzja Wojewody Dolnośląskiego* została utrzymana w mocy.

Rozpatrując zaś odwołanie Skarżących od *decyzji Wojewody Dolnośląskiego,* w pierwszej kolejności wskazać należy, że zarówno Wojewoda Dolnośląski orzekający w sprawie jako organ I instancji, jak i *Minister* działający jako organ odwoławczy, pełnią w procesie inwestycyjnym funkcję organów, które będąc właściwymi do wydania decyzji   
w przedmiocie ustalenia lokalizacji linii kolejowej, nie są uprawnione do wyznaczania   
i korygowania trasy inwestycji kolejowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

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

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

Również orzecznictwo sądowoadministracyjne – zapadłe wprawdzie w odniesieniu do regulacji ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania   
i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 176, z późn. zm.), zwanej dalej *„specustawą drogową”*, ale w pełni aktualne w świetle rozwiązań przyjętych w *ustawie* *o transporcie kolejowym* – nie pozostawia co do ww. zagadnienia jakichkolwiek wątpliwości (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
13 września 2017 r., sygn. akt II OSK 1705/17, z dnia 24 lutego   
2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, i z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 25 kwietnia   
2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 2952/16, z dnia 30 stycznia 2017 r., sygn. akt   
VII SA/Wa 2513/16, i z dnia 15 stycznia 2016 r., sygn. akt VII SA/Wa 2446/15).

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

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

Wobec powyższego, pismem z dnia 29 kwietnia 2022 r., znak:   
DLI-III.7620.17.2022.AW.2, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się   
w sprawie zagadnień dotyczących przedmiotowej inwestycji kolejowej poruszonych przez stronę skarżącą.

Pismem z dnia 17 maja 2022 r., znak: IRRK4/3/3.2234.6.4.2021.ISW-01851-I, *inwestor* ustosunkował się w części do zarzutów podniesionych przez Panią L.S..

Następnie, Wojewoda Dolnośląski przy piśmie z dnia 3 czerwca 2022 r., znak:   
IF-PP.747.80.2021.GM2, przekazał *Ministrowi* pismo Skarżącej z dnia 13 maja 2022 r. dotyczące przedmiotowej inwestycji.

Pismem z dnia 27 czerwca 2022 r., znak: DLI-III.7620.17.2022.AW.4, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do szczegółowego wypowiedzenia się w sprawie podniesionego przez Panią L.S. w odwołaniu z dnia 8 marca 2022 r. zarzutu dotyczącego bezzasadnego wywłaszczenia strony skarżącej z działki nr 8/2, obręb 0001 Lucień oraz wskazania, jakie elementy infrastruktury sterowania ruchem kolejowym zostały przewidziane do zaprojektowania na nieruchomości Skarżącej. Organ odwoławczy przy ww. piśmie przekazał również kopię pisma Pani L.S. z dnia 13 maja 2022 r.   
i wezwał do szczegółowego wypowiedzenia się w sprawie wniosku strony skarżącej   
o wybudowanie ekranów dźwiękoszczelnych.

Pismem z dnia 19 lipca 2022 r., znak: IRRK4/3/3.2234.6.6.2021.ISW-01851-I, *inwestor* ustosunkował się do powyższych kwestii.

Powyższe stanowisko *inwestora* – wyrażone w ww. pismach z dnia 17 maja 2022 r. oraz z dnia 19 lipca 2022 r. – organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 i art. 10 *kpa*, przesłał skarżącej stronie przy piśmie z dnia 25 sierpnia 2022 r., znak:   
DLI-III.7620.17.2022.AW.5, zawiadamiając o prawie wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przeglądania akt sprawy.

Jednocześnie, mając na uwadze fakt wstąpienia Pana M.S. do postępowania odwoławczego, pismem z dnia 1 lutego 2023 r., znak: DLI-III.7620.17.2022.AW.8, działając na podstawie art. 10 *kpa*, *Minister* zawiadomił Strony o możliwości wypowiedzenia się, przed wydaniem rozstrzygnięcia, co do zebranych dowodów   
i materiałów oraz zgłoszonych żądań, a także o możliwości zapoznania się   
ze zgromadzonym w niniejszej sprawie materiałem dowodowym, w terminie 7 dni od dnia otrzymania tego pisma. Z powyższego uprawnienia skarżące strony nie skorzystały.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, jak również zarzutów Skarżących, *Minister* stwierdził, co następuje.

Za chybione należy uznać twierdzenia Skarżących, iż „zaskarżoną decyzją Wojewoda Dolnośląski wywłaszczył L.S. z działki nr 8/2, miasta Oleśnica, obręb Lucień poprzez przekazanie na cele PKP PLK S.A. działki o powierzchni 62 m. kw. celem położenia kanalizacji deszczowej oraz sieci elektroenergetycznej wzdłuż granicy działki”.

Wyjaśnić należy Skarżącym, iż na mocy *decyzji Wojewody Dolnośląskiego* działka nr 8/2 obręb 0001 Lucień, której obecnie właścicielem jest Pan M.S., a Pani L.S. przysługuje ograniczone prawa rzeczowe, uległa podziałowi na działki nr 8/4 i 8/5. Podział ten uwidoczniony został na mapie w skali 1:500 zawierającej projekty podziału nieruchomości, przedłożonej przez *inwestora* wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla omawianego zadania inwestycyjnego,   
a następnie zatwierdzonej przez Wojewodę Dolnośląskiego jako załącznik nr 2 do   
ww. decyzji. Zgodnie z wykazem zmian gruntowych, stanowiącym integralną część mapy   
z projektami podziału nieruchomości, powierzchnia działki nr 8/4 wynosi 0,0062 ha, zaś powierzchnia działki nr 8/5 – 0,0909 ha.

Wskazać również należy, iż przedmiotowa inwestycja kolejowa będzie realizowana na działce nr 8/4. Działka ta znajduje się w liniach rozgraniczających teren inwestycji, co obrazuje mapa w skali 1:500 przedstawiająca proponowany przebieg linii kolejowej,   
z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, dołączona do wniosku *inwestora* o ustalenie lokalizacji ww. przedsięwzięcia i zatwierdzona *decyzją Wojewody Dolnośląskiego* jako załącznik nr 1 do tej decyzji. Zgodnie z zapisem zawartym w pkt VII zaskarżonej decyzji, działka nr 8/4 przechodzi na własność Skarbu Państwa.

Natomiast działka nr 8/5, położona poza liniami rozgraniczającymi teren ww. inwestycji kolejowej, podlega ograniczeniu w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej,   
w szczególności dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego, w tym zjazdu do nieruchomości, lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii.

Zgodnie z wyjaśnieniami *inwestora* przedstawionymi w ww. pismach z dnia 17 maja oraz 19 lipca 2022 r., działka nr 8/2, została objęta decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedmiotowej inwestycji ze względu na konieczność zaprojektowania na niej elementów infrastruktury sterowania ruchem kolejowym (działka nr 8/4 powstała   
z podziału działki nr 8/2 – planowana do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa   
w użytkowanie wieczyste PKP PLK S.A.) oraz z uwagi na przebudowę sieci elektroenergetycznej oraz budowę sieci kanalizacyjnej (działka nr 8/5 powstała   
z podziału działki nr 8/2 – przewidziana do ograniczenia sposobu korzystania   
z nieruchomości).

W ww. piśmie z dnia 19 lipca 2022 r. *inwestor* wyjaśnił, iż elementem infrastruktury sterowania ruchem kolejowym powodującym konieczność zajęcia działki nr 8/4 są trasy kablowe zawierające kable do czujnika oraz tarczy ostrzegawczej przejazdowej na potrzeby przejazdu kolejowego, kable do tarcz ostrzegawczych dla semaforów wjazdowych do stacji Oleśnica, kabel na potrzeby półsamoczynnej blokady liniowej między stacją Oleśnica i posterunkiem odgałęźnym Łukanów oraz kabel na potrzeby uzależnienia przejścia od semaforów wyjazdowych ze stacji Oleśnica.

Z kolei w piśmie z dnia 17 maja 2022 r. *inwesto*r, uzasadniając niezbędność zastosowania ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości oznaczonej jako działka nr 8/5 poinformował, że zakres przebudowy linii kolejowej spowodował konieczność zaprojektowania trasy kanalizacji deszczowej dostosowanej do istniejącej infrastruktury kolejowej, przyjęte zaś rozwiązania wynikają z technicznych możliwości prawidłowego wykonania projektowanej sieci zgodnie z obowiązującymi przepisami i wewnętrznymi regulacjami *inwestora*. Lokalizacja sieci ograniczona jest nie tylko układem torów kolejowych, ale również infrastrukturą towarzyszącą. Przy wytyczaniu przebiegu kanału uwzględniono zachowanie wymaganych odległości od fundamentów słupów trakcyjnych oraz możliwość wykonania jak najmniejszej ilości studzienek kanalizacyjnych. Mając na uwadze zachowanie dotychczasowego zagospodarowania działki nr 8/2, w czasie prac projektowych przyjęto możliwie duże ograniczenie realizacji robót budowlanych wykopem otwartym. Zaprojektowano bowiem wykonanie kanału metodą bezwykopową, natomiast prace wykopowe będą polegały jedynie na wykonaniu komory nadawczej   
i odbiorczej. Zagłębienie projektowanej sieci na działce nr 8/5 wynosić będzie   
ok. 2,5-2,6 m pod poziomem terenu, co również nie będzie kolidować z istniejącym uzbrojeniem działki.

*Minister*, po dokonaniu szczegółowej analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym wyjaśnień składanych przez *inwestora*, jak i załącznika nr 1 do *decyzji Wojewody Dolnośląskiego* (ściślej arkusza nr T17K03-OD1-L03-ULLK-MZ-002-2 mapy przedstawiającej proponowany przebieg inwestycji), stwierdza, iż pod przedmiotową inwestycję kolejową została przejęta tylko część nieruchomości Skarżących, która jest niezbędna do lokalizacji inwestycji, w tym urządzeń sterowania ruchem, które są częścią linii kolejowej, o czym stanowi art. 4 pkt 2 w związku   
z art. 4 pkt 1a *ustawy o transporcie kolejowym* i pkt 5 załącznika nr 1 do *ustawy   
o transporcie kolejowym*.

Na uwzględnienie nie zasługuje zatem również argumentacja stron skarżących,   
iż wywłaszczenie części działki nr 8/2 jest całkowicie zbędne, gdyż wystarczającym byłoby ustanowienie służebności przesyłu energii elektrycznej oraz wody deszczowej na rzecz *inwestora*.

Dodatkowo odnosząc się do sformułowanego w odwołaniu Pani L.S. wniosku   
o zmianę *decyzji Wojewody Dolnośląskiego* poprzez odstąpienie od wywłaszczenia strony z części jej działki wyjaśnić należy, że w postępowaniu o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rolą organu nie jest ingerencja w kształt i przebieg tej inwestycji. Orzecznictwo bowiem jest zgodne co do tego, że przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* nie dają organowi kompetencji do rozstrzygania o racjonalności i słuszności przebiegu planowanej inwestycji, jak również do ingerowania w przebieg planowanej trasy bądź też w zaproponowane przez inwestora rozwiązania techniczne. Z przepisu art. 9o ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym* wynika bowiem jednoznacznie, że to inwestor decyduje o przebiegu trasy, a także o najkorzystniejszych, z jego punktu widzenia, rozwiązaniach techniczno-organizacyjnych.

Wyjaśnienia wymaga, iż nie wydaje się możliwe zaprojektowanie inwestycji w zakresie linii kolejowych o takim przebiegu, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli nieruchomości objętych inwestycją. Sprzeciw taki wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania własności nieruchomości przez jej 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 wywołanie lokalnego konfliktu społecznego, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych, a następnie techniczno-wykonawczych, mając na uwadze spowodowanie jak najmniejszych uciążliwości dla właścicieli nieruchomości.

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 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.

Ponadto, według *Ministra*,ochrona interesów osób trzecich w procesie inwestycyjnym nie może prowadzić do sytuacji, w której to osoby trzecie, a nie inwestorzy decydować będą o wybudowaniu obiektów budowlanych, miejscu posadowienia takich obiektów, szczegółowych rozwiązaniach technicznych i to nawet z naruszeniem ogólnego interesu społecznego. Nie można dopuścić do sytuacji, w której uprawnienia właściciela nieruchomości całkowicie ograniczają uprawnienia inwestora.

Ponadto, zamierzonego skutku nie może odnieść zarzut sformułowany przez Skarżących,   
iż realizacja omawianej inwestycji spowoduje konieczność przesunięcia ogrodzenia na nieruchomości stron skarżących w głąb działki, a także usunięcia drzew ozdobnych   
i systemu nawadniania ogrodu, co wiąże się z bardzo dużymi kosztami. Organ wydający w niniejszej sprawie decyzję dotyczącą ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie jest bowiem kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*. Do organu należy jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym.

Przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Dolnośląskiego, jak i *Ministra*, nie jest zatem prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku Skarżących, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań lokalizacyjnych i w tym zakresie zgłoszone przez Skarżących zastrzeżenia pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia.

Dodatkowo zauważyć trzeba, że z samej istoty przedsięwzięcia kolejowego, będącego inwestycją liniową, wynika ingerencja w prawa przysługujące innym podmiotom   
w stosunku do nieruchomości objętych planowaną inwestycją. Z omawianej ingerencji wynikać mogą z kolei inne utrudnienia dla podmiotów dotychczas wykorzystujących daną nieruchomość w określony sposób. Nie oznacza to jednak, że taka decyzja   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest wadliwa.

Ustawodawca, wprowadzając regulacje szczególne w zakresie określonym *ustawą   
o transporcie kolejowym*, zdecydował o ograniczeniu uprawnień jednostek w celu realizacji inwestycji kolejowych, przewidując jednocześnie rekompensowanie szkód wynikających z tego tytułu. Powyższe dowodzi, iż pomimo pozbawienia własności nieruchomości, dochodzi do wyrównania strat i szkód związanych z prowadzonym postępowaniem.

Zgodnie z art. 9y ust. 1 i 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3 i 3a oraz art. 9x ust. 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, od podmiotu, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przysługuje odszkodowanie dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, a także osobom, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości. Wysokość odszkodowania ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

Podkreślić wyraźnie należy, iż decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie określa   
w swej treści wysokości odszkodowania za przejmowane na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości. Sprawy z zakresu przejmowania prawa do nieruchomości oraz z zakresu ustalenia wysokości i wypłaty odszkodowania stanowią przedmiot dwóch odrębnych postępowań administracyjnych, a co za tym idzie, podlegają odrębnym trybom zaskarżenia.

Dodatkowo warto podkreślić, iż z uwagi na objęcie nieruchomości Skarżących również ograniczeniem w korzystaniu, przysługuje im odszkodowanie w trybie ustawy z dnia   
21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1899,   
z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o gospodarce nieruchomościami*”, stosowanej odpowiednio na mocy art. 9q ust. 1a *ustawy o transporcie kolejowym* (ustalone decyzją Wojewody Dolnośląskiego w odrębnym postępowaniu). Zgodnie z ww. przepisem do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 6 przedmiotowej ustawy, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-7 oraz art. *ustawy o gospodarce nieruchomościami*. Zgodnie zaś z art. 124 ust. 4 *ustawy o gospodarce nieruchomościami*, na osobie lub jednostce organizacyjnej występującej o zezwolenie ciąży obowiązek przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego, niezwłocznie po założeniu lub przeprowadzeniu ciągów, przewodów i urządzeń, o których mowa w ust. 1. Jeżeli przywrócenie nieruchomości do stanu poprzedniego nie jest możliwe albo powoduje nadmierne trudności lub koszty, właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu przysługuje odszkodowanie. Odszkodowanie, o którym mowa w art. 124 ust. 4   
w zw. z art. 128 ust. 4 *ustawy o gospodarce nieruchomościami,* jest odszkodowaniem za szkody wynikające z ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, a więc w istocie za ograniczenia prawa do nieruchomości. Zaznaczenia wymaga jednak, iż na etapie postępowania w sprawie o ustalenie lokalizacji linii kolejowej organ nie zajmuje się kwestiami odszkodowawczymi, jak i przyszłą realizacją inwestycji (w tym ewentualną koniecznością przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego).

Ponadto, jeżeli w wyniku realizacji ww. inwestycji, Skarżący poniosą jakiekolwiek szkody materialne, to będzie im przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym.

Ustosunkowując się zaś do zarzutu stron skarżących, iż przesunięcie ogrodzenia w głąb działki spowoduje de facto likwidację wjazdu na działkę usytuowanego przy torach kolejowych, wyjaśnić należy, co następuje.

*Minister* podziela argumentację *inwestora* wyrażoną w ww. piśmie z dnia 17 maja 2022 r., w której wyjaśnił, że przytorowa część działki, gdzie – w ocenie Skarżących – znajduje się zjazd, objęta została ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości w trybie   
art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, nie zaś skutkiem wywłaszczeniowym. Obszar działki objęty powyższym ograniczeniem zostanie zajęty tylko na czas przeprowadzenia koniecznych prac przy przebudowie linii kolejowej, a stan działki nr 8/5 będzie odtworzony do stanu sprzed rozpoczęcia prac. Nie może być zatem mowy   
o ewentualnej likwidacji wjazdu na działkę.

Dodatkowo, jak wyjaśnił *inwestor* w ww. piśmie z dnia 17 maja 2022 r. zgodnie z uzyskaną mapą do celów projektowych i przeprowadzonego na potrzeby prac projektowych wywiadu terenowego obecny wjazd na działkę nr 8/2 usytuowany jest nie przy torach kolejowych, a w głębi ulicy Tadeusza Rejtana. Powyższe potwierdza także mapa   
z projektem podziału nieruchomości oznaczonej jako działka nr 8/2. Jak poinformował *inwestor*, omawiana część działki wzdłuż linii kolejowej nie pełni funkcji wjazdu,   
a znajdują się na niej wieloletnie nasadzenia.

Ustosunkowując się zaś do zarzutu Skarżących, iż organ wojewódzki wydając skarżoną decyzję dowolnie ocenił zgromadzony w sprawie materiał dowodowy poprzez niesłuszne i bezpodstawne przyjęcie, że konieczne jest wywłaszczenie strony z działki, do której przysługują jej ograniczone prawa rzeczowe, wyjaśnić należy, co następuje.

Niedopuszczalne jest dokonywanie przez organ administracji właściwy w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej oceny racjonalności, czy słuszności koncepcji przedstawionej przez inwestora, bowiem miałaby ona charakter pozaprawny. To inwestor, jako podmiot wyspecjalizowany w danej dziedzinie, posiadający odpowiednią wiedzę, decyduje o kształcie inwestycji i przyjętych rozwiązaniach lokalizacyjnych. Organ administracji bada jedynie legalność inwestycji będącej przedmiotem wniosku inwestora. Tylko bowiem stwierdzenie przez organ,   
iż kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku narusza normę wynikającą   
z określonych przepisów prawa, zobowiązuje ten organ do wydania decyzji odmawiającej ustalenia lokalizacji linii kolejowej. Jeśli nie występuje taka sytuacja, organ jest zobligowany wydać decyzję o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji. W analizowanej sprawie, po dokonaniu kontroli *decyzji Wojewody Dolnośląskiego*, organ odwoławczy nie dopatrzył się uchybień w zaproponowanym przez *inwestora* przebiegu inwestycji.   
W ocenie *Ministra* projektowane przedsięwzięcie, w kształcie zaproponowanym przez wnioskodawcę, jest zgodne z przepisami prawa powszechnie obowiązującego,   
co obligowało organ I instancji do ustalenia lokalizacji przedmiotowej inwestycji   
w drodze zaskarżonej decyzji.

Wojewoda Dolnośląski przeprowadził kontrolowane postępowanie w sposób zgodny   
z wymogami *kpa*, o czym świadczą ustalenia dokonane w całokształcie materiału dowodowego (art. 80 *kpa*), zgromadzonego i zbadanego w sposób wyczerpujący  
(art. 77 § 1 *kpa*), a więc przy podjęciu wszystkich kroków niezbędnych dla dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego, jako warunku niezbędnego wydania decyzji   
o przekonującej treści (art. 7 *kpa*). Ponadto, uzasadnienie zaskarżonej decyzji   
w wystarczający sposób wskazuje na tok rozumowania organu I instancji przyjęty przy rozpoznawaniu sprawy, a w konsekwencji nie narusza norm postępowania administracyjnego. Uzasadnienie zaskarżonej decyzji, w ocenie *Ministra*, spełnia zatem wymogi przewidziane w art. 107 § 3 *kpa.*

Zaznaczenia wymaga zatem, że podjęcie przez organ rozstrzygnięcia odmiennego od oczekiwanego przez strony skarżące w sytuacji, gdy organ prawidłowo zebrał materiał dowodowy, a ocena tego materiału jest logiczna, nie przekroczył zasady swobodnej oceny dowodów oraz wskazał prawidłową podstawę prawną, nie oznacza niezgodności zaskarżonego rozstrzygnięcia z prawem. Strony mają natomiast prawo do własnego subiektywnego przekonania o zasadności wniesionego środka zaskarżenia, zaś przekonanie to nie musi mieć odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach prawnych i ich wykładni (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia   
26 września 2012 r., sygn. akt I SA/Łd 961/12).

Mając na uwadze wyrażony w piśmie z dnia 13 maja 2022 r. wniosek Pani L.S.   
o wybudowanie ekranów dźwiękoszczelnych wzdłuż działki nr 8/2, wyjaśnić należy,   
iż powyższe nie jest przedmiotem postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wyznacza jedynie ogólne, podstawowe kierunki zamierzenia inwestycyjnego, podlegające dalszym uszczegółowieniom, przewidzianym w prawie budowlanym   
i przepisach o warunkach technicznych, w tym w zakresie sytuowania ekranów dźwiękoszczelnych.

Słuszne w tym miejscu jest przywołanie wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 9 września 2020 r., sygn. akt IV SA/Wa 594/20 (zapadłego wprawdzie w odniesieniu do regulacji ustawy z dnia 24 lipca 2015 r.   
o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych   
(Dz. U. z 2022 r. poz. 273, z późn. zm.), ale w pełni aktualne w świetle rozwiązań przyjętych w *ustawie* *o transporcie kolejowym*), w którym wyrażono stanowisko, iż decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji jest pierwszą z cyklu decyzji wydawanych w procesie inwestycyjnym. Ma ona charakter wstępny - określa dopuszczalność zamierzenia inwestycyjnego w wyznaczonej przez inwestora lokalizacji, z punktu widzenia przepisów prawa, a także wskazuje ogólne warunki i zasady, którym inwestycja powinna odpowiadać. Uszczegółowienie tych warunków i zasad następuje natomiast przed organami administracji architektoniczno-budowlanej w ramach postępowania o wydanie pozwolenia na budowę.

Niemniej jednak, jak wyjaśnił *inwestor* w piśmie z dnia 19 lipca 2022 r., oraz jak wynika   
z analizy *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, dokonanej przez organ odwoławczy, ochrona środowiska m. in. przed hałasem generowanym przez omawianą inwestycję była przedmiotem postępowania prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, zakończonego wydaniem *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*. Zauważenia wymaga, że przeprowadzona na etapie opracowania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko analiza akustyczna wykazała brak konieczności budowy ekranów akustycznych we wnioskowanej przez Skarżących lokalizacji. Zgodnie z treścią pkt I.3.1 *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, ekran akustyczny w kilometrażu odpowiadającym usytuowaniu nieruchomości Skarżących został przewidziany do budowy od strony toru nr 2 (strona lewa) w km od 135+044 do km 135+278 (ekran E25), a więc po przeciwnej stronie drogi kolejowej. Dopuszczalne normy hałasu zostaną natomiast zachowane na skutek zastosowania tłumików akustycznych w torze nr 1 i 2 od km 135,123 do km 135,414. Jednocześnie zgodnie   
z pkt III *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* na *inwestora* został nałożony obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem, w tym skuteczności zastosowanych ekranów akustycznych oraz tłumików akustycznych. Analiza ta dotyczyć będzie m.in. weryfikacji skuteczności zabezpieczeń   
w torowisku (tłumika) w punkcie receptorowym P77’, znajdującym się na działce nr 8/1 z obrębu Lucień, a więc nieruchomości sąsiedniej do nieruchomości Skarżących.

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji kolejowej został ustalony prawidłowo. Organ podzielił argumentację przemawiającą za ustaloną lokalizacją, którą przedstawił *inwestor* w załączonej do wniosku dokumentacji.

W związku z powyższym, orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo   
o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 259, z późn. zm.), zwanej dalej „*ppsa*”, na decyzję przysługuje prawo złożenia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, 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*.

MINISTER ROZWOJU I TECHNOLOGII   
 z up.

Marta Maikowska

ZASTĘPCA DYREKTORA

DEPARTAMENTU LOKALIZACJI INWESTYCJI

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/