Znak pisma: DLI-II.7620.25.2022.BW.18 (DLI-III)

Warszawa, lipca 2023 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 i pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z poźn. zm.), zwanej dalej „*kpa*”, oraz art. 9q ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym   
(t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 602), zwanej dalej „*ustawą o transporcie kolejowym”*,   
po rozpatrzeniu odwołań Pani J. R., Pana J. R., Pani G. J., Pani B. D. występującej w imieniu własnym oraz reprezentującej: Panią T. H. K., Pana A.K., Pana Ł. K., Pana A. N., Panią A. G., Pana P. K., Panią A. P., Panią M. Z., Panią T. G., Panią K. P., Pana W. P., Pana W. J., Pana R. D., Pana L. Z., Panią W. P., Panią A. Ł., Pana G. P., Panią D. J. oraz po zapoznaniu się z odwołaniem Pana M. Ł., Pani J. N., Pani K. P., Pana W. P., Pani E. K., Pana M. S., Pana G. S., Pana A. S., Pani B. S., Pana M. S., Pani M. M., Pana D. S. oraz Pana M. W. reprezentowanych przez Panią B. D. od decyzji Wojewody Podlaskiego z dnia 20 maja 2022 r., znak: AB-IV.747.6.2022.EK, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej polegającej na przebudowie linii kolejowej nr 6 (E75) w km 152,030÷155,200 oraz linii kolejowej nr 36 w km 85,300÷88,600 (Odcinek E: Stacja Łapy) w ramach projektu pn.: „Prace na linii E75 na odcinku Czyżew-Białystok”, na działkach położonych w gminie Łapy, pow. białostocki, woj. Podlaskie,

1. **Uchylam:**

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, tabelę znajdującą się w pkt 6a, dotyczącą terenów zajętych w ramach ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, w zakresie pozycji nr: 18, 28, 34, 35 (strona 11),
* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, tabelę znajdującą się w pkt 8, dotyczącą nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości,   
  o którym mowa w art. 9s ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, w zakresie pozycji nr 3 (strona 15),
* rysunek nr 5 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiący załącznik nr 1 do zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie poprzez:**

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w tabeli znajdującej się w pkt 6a dotyczącej terenów zajętych w ramach ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, zapisu stanowiącego nową treść:
* pozycji 18 ww. tabeli

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 18 | ŁAPY | 0001 ŁAPY I | 1859/1 | BI1B/00016731/6 | 0,0767 | rozbiórka  i budowa kanalizacji sanitarnej  i wodociągu; rozbiórka i budowa gazociągu; rozbiórka i budowa sieci telekomunikacyjnej; rozbiórka  i budowa napowietrznej sieci elektroenergetycznej nN |

* pozycji 28 ww. tabeli

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 28 | ŁAPY | 0002 ŁAPY II | 230/166 |  | 0,0570 | rozbiórka  i budowa kanalizacji deszczowej, rozbiórka  i budowa wodociągu; rozbiórka  i budowa sieci telekomunikacyjnej; rozbiórka  i budowa kablowej sieci elektroenergetycznej nN; |

* pozycji 34 ww. tabeli

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 34 | ŁAPY | 0002 ŁAPY II | 230/108 | BI1B/00115242/5 | 0,0605 | rozbiórka  i budowa sieci wodociągowej; rozbiórka  i budowa kanalizacji deszczowej; rozbiórka  i budowa napowietrznej sieci elektroenergetycznej nN |

* pozycja 35 ww. tabeli

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 35 | ŁAPY | 0002 ŁAPY II | 230/110 | BI1B/00114952/8 | 0,0429 | rozbiórka  i budowa kanalizacji deszczowej; rozbiórka  i budowa sieci telekomunikacyjnej, rozbiórka  i budowa napowietrznej sieci elektroenergetycznej nN |

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w tabeli znajdującej się w pkt 8, dotyczącej nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania   
  z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, nowego zapisu pozycji nr 3:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 3 | ŁAPY | 0002 ŁAPY II | 372/99 | BI1B/0012734/8 | 0,0063 | rozbiórka kładki dla pieszych, budowa przejścia pod torami wraz  z infrastrukturą techniczną |

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennego rysunku nr 5 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiący załącznik nr 1   
  do niniejszej decyzji.

1. **W pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymuję w mocy.**
2. **Umarzam postępowanie** odwoławcze w zakresie odwołania Pana M. Ł., Pani J. N., Pani K. P., Pana W. P., Pani E. K., Pana M. S., Pana G. S., Pana A. S., Pani B. S., Pana M. S., Pani M. M., Pana D. S. oraz Pana M. W.

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 23 lutego 2022 r., uzupełnionym w trakcie prowadzonego postępowania, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, reprezentowana przez Pana K. P., Dyrektora Regionu Centralnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, wystąpiła do Wojewody Podlaskiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji inwestycji polegającej na przebudowie linii kolejowej nr 6 (E75) w km 152,030÷155,200 oraz linii kolejowej nr 36 w km 85,300÷88,600 (Odcinek E: Stacja Łapy) w ramach projektu pn.: „Prace na linii E75 na odcinku Czyżew -Białystok”,   
na działkach położonych w gminie Łapy, pow. białostocki, woj. Podlaskie. *Inwestor* wniósł jednocześnie o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności ze względu na uzasadniony interes społeczny i gospodarczy.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie, Wojewoda Podlaski wydał w dniu 20 maja 2022 r. decyzję, znak: AB-IV.747.6.2022.EK, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Prace na linii E75 na odcinku Czyżew-Białystok” polegającej na przebudowie linii kolejowej nr 6 (E75) w km 152,030÷155,200 oraz linii kolejowej nr 36 w km 85,300÷88,600 (Odcinek E: Stacja Łapy), zwaną dalej „*decyzją Wojewody Podlaskiego*”, i nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Podlaskiego* odwołania do organu II instancji, za pośrednictwem organu I instancji, wnieśli:

* Pani J. R. i Pan J. R.,
* Pani B. D. w imieniu swoim oraz jako pełnomocnik: Pani H. K., Pana A. K., Pana Ł. K., Pana A. N., Pani A. G., Pana P. K., Pani A. P., Pani M. Z., Pani T. G., Pani K. P., Pana W. P., Pani G. J., Pana W. J., Pana R. D., Pana L. Z., Pani W. P., Pani A. Ł., Pana G. P., Pani D. J., Pana M. Ł., Pani J. N., Pani K. P., Pana W. P., Pani E. K., Pana M. S., Pana G. S., Pana A. S., Pani B. S., Pana M. S., Pani M. M., Pana D. S., Pana M. W.,
* Pani G. J., która pismem z dnia 17 czerwca 2023 r. odwołała pełnomocnictwo udzielone Pani B. D. w przedmiotowej sprawie.

Odwołanie Pani A. B. i Pani H. S., reprezentowanych przez Panią B. D, zostało pozostawione bez rozpoznania, z uwagi na nieusunięcie braku formalnego, o czym poinformowano w piśmie organu odwoławczego z dnia 2 lutego 2023 r., znak:   
DLI-II.7620.25.2022.PMJ.13.

W powyższym odwołaniach, złożonych w terminie, strony skarżące podniosły zarzuty   
w sprawie *decyzji Wojewody Podlaskiego*. Odwołania zostały uzupełnione w toku postępowania odwoławczego.

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 pierwszej 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.

Mając na uwadze powyższe, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego *Minister* rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez Wojewodę Podlaskiego, w tym zbadał poprawność postępowania organu I instancji oraz poprawność kończącej to postępowanie *decyzji Wojewody Podlaskiego*, jak również rozpoznał zarzuty podniesione przez skarżące strony (z zastrzeżeniem pkt III niniejszej decyzji).

Stosownie do treści art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem do Wojewody Podlaskiego 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 lokalizacyjnej dla omawianego przedsięwzięcia załączona została mapa w skali 1:500 przedstawiająca proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych. We wniosku określono zmiany   
w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu oraz wskazano nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub stanowią jego własność, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 3b *ustawy   
o transporcie kolejowym*. *Inwestor* we wniosku określił nieruchomości lub ich części,   
z których korzystanie będzie ograniczone. 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).

Ponadto, *inwestor* dołączył do wniosku:

* decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 18 maja 2018 r., znak: WOOŚ.4210.4.2017.PL, ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia: „prace na linii E75 na odcinku Czyżew-Białystok”, zwaną dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ z dnia 18 maja 2018 r.*”,
* decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 16 stycznia 2018 r., znak: WOOŚ.4260.13.2017.PL, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia   
  pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 na odcinku Łapy – Śniadowo – granica województwa”, zwaną dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ   
  z dnia 16 stycznia 2018 r.*”,
* decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 19 października 2020 r., znak: DOOŚ-WDŚ/ZIIL.420.80.2018.EK.31, zwaną dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ”*, uchylającą w części i orzekającą w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującą w mocy *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ*.

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 Podlaskiego postępowanie w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje.

W ocenie organu II instancji Wojewoda Podlaski 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 Podlaski pismem z dnia 30 marca 2022 r., znak: AB-IV.747.6.2022.EK, 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 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 Podlaskim wniesiono uwagi i zastrzeżenia dotyczące przedmiotowej inwestycji, które organ I instancji przesłał *inwestorow*i 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 Podlaski wydał w dniu 20 maja 2022 r. decyzję, znak: AB‑IV.747.2.2022.EK, o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji w zakresie linii kolejowej. Nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, Wojewoda Podlaski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ pierwszej instancji, mając na względzie opinię przedstawioną przez *inwestora*, ustosunkował się do zarzutów   
i wniosków podniesionych przez strony postępowania.

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

Kontrolowana *decyzja Wojewody Podlaskiego* czyni zadość wymogom przedstawionym   
w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Podlaskiego – biorącą 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 organ drugiej instancji stwierdził, iż wydana w pierwszej 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 pierwszej kolejności wskazać należy, iż w *decyzji Wojewody Podlaskiego* wystąpiła omyłka pisarska, na którą zwrócił uwagę także *inwestor* w piśmie z dnia 14 listopada   
2022 r., znak: IRRK1/7/6.2234.5.2022.IRE-01218-I.BŁ.35, wskazując, iż w tabeli na stronie 11 zaskarżonej decyzji w pozycji 18 organ pierwszej instancji nieprawidłowo wprowadził nr działki 1859 z obrębu 0001 Łapy, zamiast działki nr 1859/1 z obrębu 0001 Łapy.

Podobnie, na stronie 15 *decyzji Wojewody Podlaskiego* w tabeli znajdującej się pkt 8 decyzji w pozycji 3, zamiast działki nr 372/91 z obrębu 0002 Łapy, winna znajdować się działka nr 372/99.

Błędy powyższe uznać należy za oczywiste omyłki, gdyż jak wynika z całości akt sprawy działka nr 1859 z obrębu 0001 Łapy podzielona została na działkę nr 1859/2, przechodzącą na własność Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., oraz działkę nr 1859/1, pozostającą u dotychczasowego właściciela   
i przeznaczoną pod ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa   
w art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*. Podobnie, działka o nr 372/36   
z obrębu 0002 Łapy, podzielona została na działki nr: 372/98 (przechodzącą pod inwestycję) i nr 372/100 (również przechodzącą pod inwestycję) oraz na działkę   
nr 372/99 (pozostającą u dotychczasowego właściciela, przeznaczoną pod ograniczenie   
w korzystaniu określone w art. 9s ust. 9 *ustawy o transporcie kolejowym*).

Stwierdzić należy, iż ww. omyłki pisarskie mogą zostać skorygowane przez organ odwoławczy. Skoro bowiem, w trybie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, organ odwoławczy może skorygować orzeczenie w warstwie merytorycznej, to tym bardziej może dokonać sprostowania, działając w formie procesowej właściwej dla art. 138 *kpa* (czyli wydanie decyzji), nie zaś dla art. 113 *kpa* (czyli postanowienie) (zob. wyr. Naczelnego Sądu Administracyjnego z 18 lipca 2001 r., sygn. akt V SA 3928/00, Legalis;   
wyr. Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 13 lutego 2009 r., sygn. akt VII SA/Wa 1733/08, Legalis).

Ponadto, pismem z dnia 26 sierpnia 2022 r., znak: IRRK1/7/2234.8.17.2022.IRE-01218-I, *inwestor* wskazał, iż przebieg ekranu akustycznego na działce nr 230/107, z obrębu 0002 Łapy, został naniesiony na załączniku graficznym do zaskarżonej decyzji przez pomyłkę. W związku z powyższym *inwestor* do ww. pisma załączył skorygowaną mapę   
w skali 1:500 z granicami terenu objętego wnioskiem.

*Inwestor* wskazał również, iż z uwagi na fakt, że kolizja sieci elektroenergetycznej średniego napięcia wynikająca z przedmiotowej inwestycji, została usunięta w odrębnej inwestycji, w *decyzji Wojewody Podlaskiego* oraz na załączniku graficznym do tej decyzji powinny nastąpić zmiany. *Inwestor* wyjaśnił, iż na działkach nr 230/166, 230/108   
i 230/110 rezygnuje z rozbiórki i budowy kablowej sieci elektroenergetycznej SN.

Jednocześnie w piśmie z dnia 28 kwietnia 2023 r., znak: IRRK1/7/6.2234.5.2022.IRE-01218-I.BŁ.48, stanowiącym odpowiedź na wezwanie organu Ii instancji, *inwestor* wyjaśnił, iż nie uległa zmianie powierzchnia ograniczenia w korzystaniu z ww. działek nr 230/166, nr 230/110.

Natomiast w przypadku działki nr 230/108 występuje konieczność zmiany powierzchni ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, z uwagi na rozbiórkę sieci wodociągowej, która nie została oznaczona na załączniku graficznym do *decyzji Wojewody Podlaskiego* (zaś uwzględniona została w treści zaskarżonej decyzji). W ww. piśmie *inwestor* wniósł także o wykreślenie z zaskarżonej decyzji zapisu o budowie wodociągu na ww. działce.

Odnosząc się także do ww. działki 230/108, w piśmie z dnia 20 czerwca 2023 r., znak: IRRK1/7/6.2234.5.2022.IRE-01218-I.BŁ.48, *inwestor* wskazał, iż w wyniku odkrywek gruntu w tym rejonie, związanych z realizacją przebudowy istniejącego kanału deszczowego DN1000 mm, stwierdzono kolizję przyłącza wodociągowego i istniejącego hydrantu   
z zaprojektowanym kanałem deszczowym. W związku z tym, *inwestor* zawnioskował   
o dokonanie korekty lokalizacji hydrantu oraz o zachowanie jednak dotychczasową funkcji przyłącza wodociągowego (zgodnie z oczekiwaniami właścicieli przedmiotowej działki, wyrażonymi w toku postępowania odwoławczego).

Ponadto, *inwestor* zawnioskował o zmianę w zakresie zjazdu na ww. działkę nr 230/108 i 230/110 z obrębu 0002 Łapy w km 0+192,23. Zaprojektowano bowiem podział przedmiotowego zjazdu na zjazd o szerokości wynoszącej 8,00 m na ww. działkę nr 230/108, oraz zjazd o szerokości 4,00 m na działkę nr 230/110.

*Inwestor* przedłożył jednocześnie zamienną dokumentację mapową korygującą powyższe kwestie.

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

Po zapoznaniu się z treścią ww. pism *inwestora* i analizie akt sprawy *Minister* uznał racje przemawiające za koniecznością wprowadzenia wyżej opisanych zmian w zaskarżonej decyzji eliminujących, po pierwsze, obowiązek rozbiórki i budowy sieci elektroenergetycznej SN na ww. działkach oraz regulujących kwestię lokalizacji hydrantu oraz zachowania dotychczasowej funkcji przedmiotowego przyłącza wodociągowego na działce nr 230/108 oraz przychylił się do wniosku o zmianę w zakresie zjazdu na działki o nr 230/108 i 230/110.

*Minister* dokonał odpowiednich zmian w rozstrzygnięciu *decyzji Wojewody Podlaskiego*, jak również zatwierdził nowe załączniki graficzne do tej decyzji, uwzględniające opisane powyżej okoliczności. Ponadto *Minister* skorygował opisane powyżej oczywiste omyłki w *decyzji Wojewody Podlaskiego*.

Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięć, o których w pkt I przedmiotowej decyzji, uznał, że nie naruszają one zasady dwuinstancyjności postępowania, o której mowa   
w art. 15 *kpa*.

Badając zgodność z prawem pozostałej części zaskarżonej decyzji, organ odwoławczy stwierdził, że czyni ona zadość innym wymogom *ustawy o transporcie kolejowym* oraz,   
że brak było podstaw do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną i orzeczoną   
w niniejszej decyzji. W związku z powyższym, w pkt II niniejszej decyzji *Minister* utrzymał w mocy zaskarżoną decyzję w pozostałym zakresie.

Uzasadniając natomiast rozstrzygnięcie podjęte w pkt III niniejszej decyzji, tj. umorzenie postępowania odwoławczego w zakresie odwołania wniesionego przez Pana M. Ł., Panią J. N, Panią K. P, Pana W. P., Panią E. K., Pana M. S., Pana G. S., Pana A. S., Panią B. S., Pana M. S., Panią M. M., Pana D. S. i Pana M. W., *Minister* stwierdził, co następuje.

Jedną z podstawowych czynności organu odwoławczego jest określenie, czy odwołania od decyzji organu I instancji wniosły osoby, którym przysługuje interes prawny do bycia stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji   
w zakresie linii kolejowych. Powyższy obowiązek wynika wprost z art. 127 § 1 *kpa*, który stanowi, że odwołanie od decyzji służy stronie.

Wyjaśnić należy, że przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* nie zawierają definicji strony postępowania prowadzonego w sprawie ustalenia lokalizacji strategicznej inwestycji   
w zakresie linii kolejowych. Z przepisów ww. ustawy wynika jedynie, iż stroną tego postępowania jest z pewnością inwestor. Natomiast katalog „pozostałych stron” postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji strategicznej inwestycji w zakresie linii kolejowej ustalany być musi w oparciu o art. 28 *kpa*. Zgodnie bowiem z art. 9o ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, do postępowania w sprawach dotyczących wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stosuje się przepisy *kpa*,   
z zastrzeżeniem przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*. Do kręgu „pozostałych stron” zaliczyć można, mając na uwadze treść *ustawy o transporcie kolejowym*, właścicieli, użytkowników wieczystych nieruchomości oraz podmioty, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji   
o ustaleniu lokalizacji strategicznej inwestycji w zakresie sieci przesyłowej.

Zgodnie z art. 28 *kpa* stroną postępowania administracyjnego jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sądowoadministracyjnym „pojęcie interesu prawnego” ma charakter materialnoprawny, to znaczy, że musi wynikać z przepisów prawa materialnego, czyli normy prawnej stanowiącej podstawę ustalenia uprawnienia lub obowiązku. Nie wystarczy wykazanie jakiegokolwiek interesu, ale musi mieć on charakter prawny, a więc musi istnieć norma prawna przewidująca w określonym stanie faktycznym i w odniesieniu do określonego podmiotu możliwości wydania określonej decyzji lub podjęcia czynności” (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 13 marca 2001 r., sygn. akt I SA 2312/99, Lex nr 78956). Podkreślenia również wymaga konieczność odróżniania interesu prawnego od interesu faktycznego. Pod pojęciem „interes prawny” należy rozumieć interes zgodny z prawem i interes chroniony przez prawo.

Mieć interes prawny to coś więcej niż mieć interes faktyczny w sprawie. Interes prawny musi wynikać z norm prawa materialnego, regulujących określoną sferę stosunków społecznych. Natomiast z interesem faktycznym mamy do czynienia wtedy, kiedy to dany podmiot jest wprawdzie bezpośrednio zainteresowany rozstrzygnięciem sprawy administracyjnej, jednak nie może wskazać przepisu prawa powszechnie obowiązującego, który stanowiłby podstawę jego roszczenia i w konsekwencji uprawniał go do żądania stosownych czynności organu administracji (por. np. postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 września 2014 r., sygn. akt II OZ 819/14, Lex nr 1530827).

Ponadto, samo uczestniczenie jakiejś osoby (fizycznej lub prawnej) w postępowaniu administracyjnym samo przez się nie czyni z niej strony (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, sygn. akt VI SA/Wa 42/2004, niepublikowany). Podmiot, dla którego z przepisów prawa materialnego nie wynikają żadne uprawnienia ani obowiązki, nie ma przymiotu strony w świetle art. 28 *kpa* i nie jest legitymowany do żądania wszczęcia postępowania, czy też kwestionowania zapadłych w tym postępowaniu rozstrzygnięć.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy, zauważyć należy, iż jak wynika ze zgromadzonego przez Wojewodę Podlaskiego materiału dowodowego, Pan   
M. Ł, Pani J. N., Pani K. P., Pan W. P., Pani E. K., Pan M. S., Pana G. S., Pan A. S., Pani   
B. S., Pan M. S., Pani M. M., Pan D. S. i Pan M. W. nie figurują jako właściciele ani użytkownicy wieczyści nieruchomości objętych wnioskiem o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, a następnie objętych *decyzją Wojewody Podlaskiego*. W aktach sprawy brak jest również dokumentów potwierdzających przysługujące im ograniczone prawo rzeczowe do nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu przedmiotowej lokalizacji.

*Minister* pismem z dnia 17 października 2022 r., znak: DLI-II.7620.25.2022.PMJ.8, wezwał ww. osoby do wykazania interesu prawnego dotyczącego zaskarżenia *decyzji Wojewody Podlaskiego*, wraz ze wskazaniem numeru działki ewidencyjnej, której   
ww. osoby są właścicielami (lub przysługuje im ograniczone prawo rzeczowe) oraz przedłożenia dokumentów potwierdzających posiadanie tytułu prawnego do tej działki ewidencyjnej.

Pan A. S., Pani B. S., Pan M. S., Pan G. S. oraz Pani M. M. i Pan M. S. pismem z dnia   
31 października 2022 r. przedłożyli wyjaśnienia w niniejszej sprawie oraz załączyli decyzję Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej w Warszawie z dnia 26 kwietnia 1976 r., znak: USB5-1b-81400/27/76, o przyznaniu mieszkania funkcyjnego Panu A. S. i Pani   
B. S. oraz zawiadomienie o zmianie opłaty z tytułu używania lokalu PKP S.A. Pani J. N. pismem z dnia 30 października 2022r. przedstawiła wyjaśnienia w sprawie oraz załączyła decyzję Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej w Warszawie z dnia 22 czerwca 1974 r., znak: USB5-16-81400/85/74, przyznającą mieszkanie funkcyjne, umowę najmu, kserokopię pisma potwierdzającą prawo do najmowania mieszkania na działce nr 230/20 w obrębie Łapy, oraz potwierdzenie opłaty czynszu (ID zlecenia 1767381).

Pozostałe osoby nie ustosunkowały się do wezwania *Ministra*.

Przepis art. 138 § 1 pkt 3 *kpa* nie precyzuje przyczyn umorzenia w postępowaniu odwoławczym postępowania pierwszej instancji, niemniej w doktrynie i orzecznictwie sądów administracyjnych powszechnie przyjmuje się, że organ umarzając postępowanie organu pierwszej instancji, kieruje się przesłankami określonymi w art. 105 § 1 *kpa*,   
czyli spowodowaną jakimikolwiek przyczynami bezprzedmiotowością postępowania (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 16 czerwca 2010 r., sygn. akt VII SA/Wa 245/10).

Stosownie do treści art. 105 § 1 *kpa*, w sytuacji gdy postępowanie z jakiejkolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe w całości albo w części, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania odpowiednio w całości albo   
w części. Bezprzedmiotowość postępowania administracyjnego, o której mowa   
w art. 105 § 1 *kpa*, to brak przedmiotu postępowania. Przesłanka bezprzedmiotowości występuje wtedy, gdy brak jest podstaw prawnych do merytorycznego rozstrzygnięcia danej sprawy w ogóle, bądź nie ma postaw do jej rozpoznania w drodze postępowania administracyjnego, czy też tylko w drodze postępowania administracyjnego prowadzonego przed rozstrzygającym w sprawie organem pierwszej instancji.

Postępowanie administracyjne może więc toczyć się jedynie w sytuacji, gdy ma swój „przedmiot”. Przedmiotem procesu administracyjnego jest natomiast konkretna sprawa indywidualnego podmiotu, w której na podstawie przepisów prawnych powszechnie obowiązujących organy administracyjne są władne podjąć decyzję administracyjną,   
albo orzekając w niej o uprawnieniach lub obowiązkach indywidualnego podmiotu,   
albo stwierdzając o niedopuszczalności takiego orzekania. Bezprzedmiotowe może być postępowanie zarówno z powodu braku przedmiotu faktycznego do rozpoznania sprawy, jak również z powodu braku podstawy prawnej do wydania decyzji w zakresie żądania wnioskodawcy.

W takiej sytuacji drogę do konkretyzacji praw lub obowiązków zamyka, a jednocześnie kończy bieg postępowania w danej instancji, umorzenie postępowania (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 6 sierpnia 1999 r., sygn. akt IV SA 1167/97, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 6 lipca 2010 r.,   
sygn. akt VII SA/Wa 292/10, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Olsztynie z dnia 6 maja 2010 r., sygn. aktII SA/Ol 190/10).

Ww. skarżący nie figurują jako właściciele ani użytkownicy wieczyści nieruchomości objętych przedmiotową inwestycją lecz jedynie najmują mieszkania znajdujące się na terenie objętym przedmiotową inwestycją. W związku z powyższym nie posiadają interesu prawnego w przedmiotowej sprawie.

Z ww. pism z dnia 30 października 2022 r. i z dnia 31 października 2022 r. wynika,   
że swój interes prawny ww. skarżący upatrują w zawartych przez siebie umowach najmu   
z Dyrekcją Okręgowej Kolei Państwowej w Warszawie.

W kontekście powyższego, należy zauważyć, iż umowa najmu, czy też umowa dzierżawy, dotyczy uprawnień cywilnoprawnych i nie kreuje żadnych uprawnień w postępowaniu administracyjnym w sprawie o ustalenie lokalizacji linii kolejowych, czy też   
w postępowaniu odwoławczym dotyczącym tej decyzji. Najem jest umową nazwaną, której celem jest uregulowanie zasad dotyczących czasowego korzystania z cudzej rzeczy. Innymi słowy stosunek zobowiązaniowy, jakim jest najem, nie stwarza po stronie najemcy praw do nieruchomości, jak i nie stwarza jakichkolwiek roszczeń o ochronę   
w postępowaniu administracyjnym. Wspomniane prawo najmu jest skuteczne jedynie wobec wynajmującego, ale już nie w stosunku do osób trzecich. Prawo najmu nie ma charakteru prawa podmiotowego bezwzględnego, skutecznego erga omnes.   
Taką bezwzględną skuteczność mają bowiem jedynie własność, użytkowanie wieczyste lub prawa rzeczowe ograniczone. Natomiast uprawnienia względne (tu płynące z umowy najmu), są skuteczne jedynie między stronami zawartej umowy.

Zainteresowanie najemcy w rozstrzygnięciu sprawy administracyjnej może być zatem rozpatrywane jedynie w kontekście interesu faktycznego, skoro umowa najmu jest jedynie stosunkiem obligacyjnym i nie stanowi normy prawa materialnego powszechnie obowiązującego. W przypadku umowy najmu nieruchomości, interes prawny   
w rozumieniu art. 28 *kpa* pozostaje zawsze po stronie podmiotu wynajmującego. Jedynie własność, użytkowanie wieczyste lub prawo rzeczowe ograniczone są prawami bezwzględnie skutecznymi (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Poznaniu z dnia 2 sierpnia 2012 r., sygn. akt II SA/Po 300/12, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych). Powyższe potwierdza orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego (por. wyrok NSA z dnia 13 czerwca 2014 r., sygn. akt II OSK 805/14, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych), odnoszące się do umowy dzierżawy w sprawie zezwolenia na realizacje inwestycji drogowej, ale mający odpowiednie zastosowanie także odnośnie umowy najmu, oraz wyroki Naczelnego Sadu Administracyjnego z dnia 21 lutego 2012 r., sygn. akt II OSK 2300/10, z dnia 24 listopada 2004 r., sygn. akt OSK 906/04, z dnia 24 października 2003 r., sygn. akt I SA 3170/01.

W tej sytuacji faktycznej i prawnej sprawy, wskazać należy, iż oczywistym jest, że interes Pana M. Ł., Pani J. N., Pani K. P., Pana W. P., Pani E. K., Pana M. S., Pana G. S., Pana   
A. S., Pani B. S., Pana M. S., Pani M. M., Pana D. S. i Pana M. W. przybiera w sprawie postać interesu faktycznego, przesądzając w konsekwencji o braku przymiotu stron w postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. Skarżący są wprawdzie bezpośrednio zainteresowani rozstrzygnięciem sprawy administracyjnej, jednak nie mogą tego zainteresowania poprzeć przepisami prawa materialnego, mającego stanowić podstawę skutecznego żądania stosownych czynności organu administracji.

Ww. skarżący nie legitymują się interesem prawnym opartym na prawie materialnym, lecz jedynie subiektywnymi przekonaniami, że są stronami postępowania   
w przedmiotowej sprawie. Jak zaś podkreśla się w orzecznictwie sądowoadministracyjnym – interes faktyczny, który można nawet racjonalnie uzasadnić, nie powoduje po stronie dysponującego nim podmiotu uzyskania statusu strony danego postępowania administracyjnego (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 6 listopada 2009 r., sygn. akt IV SA/Wa 1311/2009).

W związku z powyższym należy uznać, że Pan M. Ł., Pani J. N., Pani K. P., Pan W. P., Pani E. K., Pan M. S., Pan G. S., Pana A. S., Pani B. S., Pan M. S., Pani M. M., Pan D. S. i Pan   
M. W. nie posiadają interesu prawnego do skutecznego złożenia odwołania od *decyzji Wojewody Podlaskiego* o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, a więc zarzuty podniesione przez nich w odwołaniu względem *decyzji Wojewody Podlaskiego* nie mogą zostać rozpatrzone przez organ odwoławczy. Zauważyć bowiem należy, iż decyzja   
o umorzeniu postępowania nie rozstrzyga o materialnoprawnych uprawnieniach   
i obowiązkach strony. Wywiera ona inny skutek: przyjmuje, że nie ma przesłanek do merytorycznego orzekania co do istoty sprawy. Skutki tej decyzji mają charakter procesowy. W związku z powyższym zachodzi konieczność umorzenia postępowania odwoławczego, gdyż stało się ono bezprzedmiotowe.

Wobec powyższego oraz biorąc pod uwagę oceną prawną zawartą w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 stycznia 2019 r., sygn. akt II OSK 468/17, dotyczącą konieczności orzekania co do wszystkich odwołań (w tym tych niepochodzących od stron) w jednej decyzji, orzeczono jak w pkt III rozstrzygnięcia niniejszej decyzji.

Rozpatrując zaś odwołania skarżących od *decyzji Wojewody Podlaskiego*, w pierwszej kolejności wskazać należy, że zarówno Wojewoda Podlaski orzekający w sprawie jako organ pierwszej 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 pierwszej i drugiej 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 2023 r., poz. 162), 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, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się   
w sprawie zarzutów podniesionych przez skarżących. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, odniósł się zarzutów wskazanych w odwołaniu. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał skarżącym, zawiadamiając jednocześnie, stosownie do art. 10 *kpa*, o prawie wypowiedzenia się,   
co do zebranych dowodów i materiałów. Strony, skorzystały z powyższego prawa   
i w toku postępowania odwoławczego składały również dalsze zastrzeżeń w sprawie, które organ II instancji wziął pod uwagę w toku prowadzonego postępowania.

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

W pierwszej kolejności należy uznać za niezasadne szeroko podniesione zarzuty stron skarżących (w stosunku do których niniejsze postępowanie odwoławcze nie zostało umorzone) podpisanych pod pismem z dnia 9 czerwca 2022 r. – „Mieszkańcy   
ul. Sikorskiego, Mostowej i Leśniowskiej”, dotyczące innej lokalizacji przedmiotowej inwestycji.

Na wstępie należy podkreślić, iż ww. skarżący, jako dysponujący nieruchomościami na konkretnym odcinku planowanej inwestycji, mogą skutecznie kwestionować *decyzję Wojewody Podlaskiego* jedynie w zakresie, w jakim dotyczy ona ich interesu prawnego wynikającego z tytułów prawnorzeczowych przysługujących do nieruchomo­ści położonych w obszarze projektowanej inwestycji kolejowej. Osoba posiadająca prawo własności, użytkowania wieczystego lub inne ograniczone prawo rzeczowe jest stroną decyzji, ale tylko w części dotyczącej jej nieruchomości. Założenie to pozwala na stwierdzenie, iż skarżący nie posiadają interesu prawnego do żądania zmiany koncepcji lokalizacji inwestycji kolejowej w zakresie wykraczającym poza ich nieruchomości,   
a także do podnoszenia zarzutów dotyczących konsekwencji dla miasta Łapy, jakie – zdaniem skarżących – mogłyby nastąpić w przypadku pozostawienia planowanej koncepcji budowy niniejszej inwestycji (utrudnienia, koszty, zalewanie części miasta).   
Na marginesie wskazać należy, że określenie innego, niż wskazanego w *decyzji Wojewody Podlaskiego*, przebiegu inwestycji mogłoby również stanowić podstawę do sprzeciwu innych właścicieli nieruchomości zlokalizowanych wzdłuż proponowanego przez skarżących przebiegu inwestycji. Realizacja tego rodzaju inwestycji z reguły wiąże się   
z ograniczeniem, a często z odebraniem praw do nieruchomości. Zmiana przebiegu planowanej inwestycji mająca na celu polepszenie sytuacji jednych właścicieli następuje zawsze kosztem drugich. Ich interesy są najczęściej sprzeczne i trudne do pogodzenia.

Wyjaśnić bowiem należy, iż tak sformułowany interes faktyczny skarżącychjest analogiczny z interesem każdej innej osoby, na której funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji. W praktyce nie istnieją bowiem przedsięwzięcia celu publicznego niemające żadnego wpływu na otoczenie. Uznanie natomiast, że ochronie podlegać winien interes faktyczny osób trzecich, mogłoby prowadzić do paraliżu takich inwestycji, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw, które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją.

Niezależnie od powyższego, wskazać należy, iż wariantowanie przebiegu liniowej inwestycji infrastrukturalnej odbywa się na etapie postępowania w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań przedsięwzięcia i to właśnie w tych postępowaniach strony mogły wnosić uwagi co do trasy projektowanej inwestycji.

To na etapie postępowania środowiskowego, zakończonego wydaniem ww. decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniachdla rzeczonego przedsięwzięcia inwestycyjnego, nastąpiła ocena oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji, w tym przyjęcie wariantu jej lokalizacji, jak również w tym postępowaniu zostały przeanalizowane wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi.

W uzasadnienia *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* *RDOŚ* *z dnia 18 maja 2018 r.* organ środowiskowy (w niniejszej sprawie – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku) przeanalizował wszystkie warianty planowanego przedsięwzięcia i ustalił wariant przewidziany do realizacji.

Należy pamiętać, że ww. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma charakter sui generis „rozstrzygnięcia wstępnego” względem przyszłego ustalenia lokalizacji linii kolejowej i pełni ona względem niego funkcję prejudycjalną. Zarówno Wojewoda Podlaski, jak i organ odwoławczy w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji   
o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji z mocy prawa są związani ustaleniami *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* *RDOŚ z dnia 18 maja 2018 r. i decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach* *GDOŚ* odnośnie przyjętego wariantu przebiegu inwestycji. Stosowanie bowiem do art. 86 pkt 2 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 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.), zwanej dalej *„ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie”*, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Podnieść również należy, iż organy orzekające o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie są właściwe do oceny prawidłowości postępowania zakończonego wydaniem ww. 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*. Natomiast na etapie postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowych nie bada się już innych wariantów lokalizacyjnych przeprowadzenia inwestycji, gdyż analiza taka została dokonana podczas prowadzonego postępowania w *sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ z dnia 18 maja 2018 r.*, co zostało szczegółowo wyjaśnione powyżej (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 19 września 2019 r.,   
sygn. akt IV SA/Wa 510/18, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Wskazać także należy, iż w postępowaniach w sprawie wydania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ z dnia 18 maja 2018 r. i* *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ z dnia 16 stycznia 2018 r.,* zapewniona została możliwość udziału społeczeństwa i to na tym etapie strony winny podnosić uwagi co do wariantu przebiegu lokalizacji inwestycji. Powyższe, jak wynika z uzasadnienia ww. decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach,nie miało miejsca. Jedynie Pan A. K., Pani T. H. K. oraz Pan Ł. K. zaskarżyli do organu odwoławczego *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ z dnia 18 maja 2018 r.,* w wyniku przeprowadzonego postępowania Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ,* w której to odniósł się do zarzutów skarżących.

Ponadto zauważyć należy, iż wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi zostały przeanalizowane w postępowaniu w sprawie wydania decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonego przez organy środowiskowe. Zatem zagadnienia związane z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny, środowisko i ludzi były elementem postępowania w sprawie wydania *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ z dnia 18 maja 2018 r. i decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ z dnia 16 stycznia 2018 r*., jak również *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ.* I także w tym przypadku ewentualne uwagi   
i zastrzeżenia co do skutków środowiskowych realizacji przedmiotowej inwestycji strony mogły zgłaszać w toku ww. postępowań środowiskowych.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, za niezasadne należy uznać także zarzuty Pani T. H. K. i Pana A. K. odnośnie kwestii wydłużenia ekranów akustycznych.

Wskazać należy, iż kwestie ekranów akustycznych i ochrony przed hałasem generowanym przez linię kolejową należą do kompetencji organu środowiskowego.   
W przedmiotowej sprawie wskazać należy, iż lokalizacja ekranów została określona   
w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ* *z dnia 18 maja 2018 r.* i *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ*, a - jak zostało to szczegółowo opisane powyżej, organy wydające decyzję o lokalizacji linii kolejowej są związane ww. decyzjami środowiskowymi. Dodatkowo, *inwestor* w piśmie z dnia 26 sierpnia 2022 r. wskazał,   
że lokalizacja ekranu akustycznego w dokumentacji projektowej jest zgodna   
z wytycznymi i *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach GDOŚ*, zmianie uległ jedynie punkt odniesienia, wobec którego projektant wskazuje kilometraż ekranu. Powyższe wynika z odniesienia lokalizacji ekranów akustycznych do linii kolejowej. Zakres przebudowy ul. Mostowej nie został rozszerzony, a punkt początkowy drogi 0+000 km zlokalizowany jest w tym samym miejscu i zgodny jest z zapisami ww. decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach.

Powyższe tyczy się także zarzutu Pani G. J. odnośnie sprzeciwu przeciwko lokalizacji ekranów akustycznych na całej długości działki nr 1860/1. Ponownie podkreślić warto, że lokalizacja ekranów akustycznych została przesądzona w rozstrzygnięciach organów środowiskowych.

Odnosząc się zaś do zarzutów Pani J. R. i Pana J. R. dotyczących przebiegu ekranu akustycznego na działce nr 230/107, *inwestor* wyjaśnił, iż nie przewiduje lokalizacji ekranów akustycznych na ww. działce. Jednocześnie, przekładając skorygowaną mapę przedstawiającą proponowany przebieg linii kolejowej przedstawiającą brak lokalizacji ekranów akustycznych na przedmiotowej działce, wyjaśnił, iż przebieg ekranu na działce nr 230/107 został naniesiony na załączniku graficznym do decyzji omyłkowo.   
O powyższym była już mowa w niniejszej decyzji, w części dotyczącej zmian w zaskarżonej *decyzji Wojewody Podlaskiego*.

Za nieuzasadnione należy uznać także zrzuty Pani T. H. K. i Pana A. K. dotyczące dokonania modernizacji linii energetycznej, tj. zmiany linii napowietrznej na linię podziemną, Pana Ł. K. dotyczące przesunięcia sieci teletechnicznej na działce nr 1855/2 w stronę granicy tej działki oraz likwidacji przyłącza kanalizacji, Pani J. R. i J. R. dotyczące rozbiórki i budowy wodociągu, sieci telekomunikacyjnej, kanalizacji deszczowej, napowietrznej sieci elektroenergetycznej nN, kablowej sieci elektroenergetycznej SN.

Wyjaśnić należy, iż na mocy *decyzji Wojewody Podlaskiego* działki nr 1852, nr 1853,   
nr 1855/2 oraz nr 230/108 to tereny ograniczone w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego lub urządzeń wodnych lub założenia i przeprowadzenia 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.

Przepis art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, podobnie jak m.in. art. 22 ustawy z 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji   
w zakresie sieci przesyłowych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 273), art. 24 ustawy z 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1836, z późn. zm.) oraz art. 30 ustawy z 22 lutego 2019 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w sektorze naftowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1275) na zasadzie *lex specialis* przewiduje szczególny tryb ustanowienia i wykonywania służebności publicznej w stosunku do generalnego rozwiązania dotyczącego służebności publicznej zawartego w art. 124 ustawy z dnia   
21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 344   
z późn. zm.), zwanej dalej „*ugn”* (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 878/21, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Konstrukcja prawna służebności publicznej staje się coraz ważniejszym publicznoprawnym instrumentem kształtowania treści prawa własności w rozumieniu art. 140 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2022 r.   
poz. 1360, z późn. zm.), zwanej dalej „*kodeksem cywilnym*”. Służebność publiczna jest ustanawiana w interesie publicznym, które to pojęcie w polskim systemie prawnym zostało na poziomie ustawowym zdefiniowane w art. 6 *ugn*, jako cele publiczne. Podstawowym elementem służebności publicznej jest ograniczenie prawa własności właśnie w drodze aktu administracyjnego (decyzji administracyjnej). Decyzja administracyjna o ograniczeniu narzuca określoną treść służebności publicznej każdoczesnemu właścicielowi nieruchomości. Innymi słowy jest regulowana „pozycja rzeczy”, a nie osoby. Decyzja taka wiąże każdoczesnego właściciela tak długo, jak nie zostanie wyeliminowana z obrotu prawnego. Nie wywołuje ona jednak skutków w sferze prawa cywilnego. Akt ten nakłada na adresata (każdoczesnego właściciela) obowiązek znoszenia określonej ingerencji. Służebność publiczna kształtuje treść prawa własności w ramach kompetencji regulacyjnej – narzucając właścicielowi obowiązek określonego zachowania (znoszenia ingerencji). Jej istotą jest właśnie ograniczenie uprawnień właścicielskich i narzucenie publicznego współkorzystania z nieruchomości w interesie publicznym (por. M. Gdesz, A. Milicka-Stojek, C. Kowalczyk, D. Konieczny: „Aspekty prawne i ekonomiczne administracyjnego ograniczenia korzystania z nieruchomości – służebność publiczna i odszkodowania”, wyd. Instytut Infrastruktury Liniowej, Olsztyn 2016).

Należy przy tym zauważyć, iż w omawianym przypadku nie stosuje się procedury uzyskiwania zgody właściciela nieruchomości na ograniczenie w korzystaniu   
z nieruchomości, bowiem wyłączony jest obowiązek prowadzenia rokowań między właścicielem nieruchomości a inwestorem co do przeprowadzenia robót. 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. (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
21 września 2012 r., sygn. akt II OSK 1614/12, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 marca 2012 r., sygn. akt VII SA/Wa 2632/11, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wydane w sprawie rozpatrywanej na podstawie *specustawy drogowej*, lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

*Inwestor* w trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego odniósł się do   
ww. zarzutów, wskazując w odniesieniu do wniosku Pani T. H. K. i Pana A. K., iż   
w projekcie został zachowany taki sam przebieg przyłącza elektroenergetycznego   
do działki skarżących, jaki istniał do czasu realizacji inwestycji. Zmiana rodzaju przyłącza z przyłącza napowietrznego na przyłącze kablowe stoi w kompetencji gestora siei oraz właściciela budynku, gdyż utrzymanie ww. infrastruktury należy do gestorów sieci.

W odniesieniu do możliwości przesunięcia linii teletechnicznej zlokalizowanej na działce nr 1855/2, będącej własnością Pana Ł. K., *inwestor* wyjaśnił, że projektant odsunął maksymalnie do granicy działki odcinek kanalizacji kablowej, tj. na 0,5 m od granicy działki. Zlokalizowanie projektowanego odcinka kanalizacji poza granicami działki nr 1855/2 jest niemożliwe z uwagi na lokalizację na drogowej działce nr 1268/31 projektowanej studni kanalizacji ściekowej, istniejącego kabla elektroenergetycznego średniego napięcia oraz projektowanej przebudowy gazociągu. Odcinek kanalizacji kablowej jest zaprojektowany pod ziemią jako 8 rur o średnicy Ø110 zachowujących ciągłość na terenie działki, tj. bez projektowanych w ciągu infrastruktury studni kablowych, które w znacznym stopniu mogłyby ograniczyć funkcjonalność działki oraz jednocześnie możliwość dostępu do studni.

W odniesieniu do kanalizacji sanitarnej *inwestor* wyjaśnił, że istniejące przyłącze kanalizacji sanitarnej do działki nr 1855/2 przewidziane jest do likwidacji. W jego miejsce zaprojektowano nowe przyłącze kanalizacji sanitarnej. Na wniosek Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Łapach zostały również zaprojektowane dodatkowe przyłącza sanitarne do innych nieruchomości, które nie posiadają ich w stanie istniejącym. Ścieki sanitarne   
z ww. przyłączy odpływać będą grawitacyjnie do przeprojektowanego rurociągu kanalizacji sanitarnej o średnicy DN200 mm prowadzonego odrębnie i równolegle do rurociągu kanalizacji deszczowej DN 1000 mm.

*Inwestor* podkreślił także, iż ścieki sanitarne następnie trafiają do miejskiego systemu kanalizacji sanitarnej i dalej do oczyszczalni ścieków w Łapach. W żadnym przypadku nie ma miejsca sytuacja odprowadzania ścieków sanitarnych do rurociągu kanalizacji deszczowej i wprowadzania ich bez oczyszczenia do środowiska tj. rzeki Narew,   
jak sugeruje Pan Ł. K.

Budowa rurociągu kanalizacji deszczowej DN1000 mm związana jest z koniecznością przebudowy istniejącego w mieście kanału burzowego, ze względu na budowę skrzyżowania dwupoziomowego w km 154,675 linii kolejowej nr 6. Obecnie kanał ten prowadzi wody opadowe pochodzące z części miasta i odprowadza je bezpośrednio do rowu melioracyjnego zlokalizowanego na działce nr 230/80. *Inwestor* wskazał także,   
iż planowana inwestycja w zakresie odprowadzania wód opadowych od środowiska polepszy ich jakość poprzez zaprojektowane osadniki i separatory zgodnie z wymogami ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

*Inwestor* odniósł się także do zarzutu Pana Ł. K. dotyczącego zmiany stosunków wodnych i wyjaśnił, że w km 154,675 linii kolejowej nr 6 zostało zaprojektowane skrzyżowanie dwupoziomowe. Konstrukcja tego rozwiązania oparta jest na budowie ścian szczelinowych w związku koniecznością zabezpieczenia przed możliwością napływu wód gruntowych na projektowaną jezdnię i koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa przejazdu dla ruchu kołowego. Zaprojektowany obiekt jest w konstrukcji powszechnie stosowanej w tego rodzaju rozwiązaniach inżynierskich. Długość ścian szczelinowych konstrukcji wynosi 237 m. Dla tak relatywnie niewielkich obiektów, w zestawieniu ze zlewnią rzeki Narew, nie przeprowadza się analiz związanych z modelowaniem matematycznym dotyczącym wpływu obiektu na zlewnię wód podziemnych.

Jednakże wyraźnie podkreślić należy, iż powyższe wyjaśnienia dotyczą de facto etapu uzyskiwania decyzji o pozwoleniu na budowę przedmiotowej inwestycji, a nie niniejszego postepowania o ustaleniu lokalizacji tejże inwestycji. Podobnie, zarzut braku pozwolenia wodnoprawnego na realizację całego obiektu wiaduktów kolejowych i drogowych nie dotyczy postępowania lokalizacyjnego. Wyjaśnić należy, że uzyskanie decyzji wodnoprawnej nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, a dopiero niezbędne jest w postępowaniu o wydanie decyzji   
o pozwoleniu na budowę.

Ustosunkowując się zaś do zarzutu Pani T. H. K. i Pana A. K, w sprawie kolizji instalacji kanalizacyjno-sanitarnej wzdłuż ul. Sikorskiego, która powoduje odprowadzanie ścieków bezpośrednio do rzeki Narew, *inwestor* wyjaśnił, że jego zadaniem było rozwiązanie usunięcia kolizji przedmiotowego rurociągu kanalizacji deszczowej (burzowej) w celu realizacji przejazdu drogowego pod torami kolejowymi, a nie podporządkowanie miejskiej gospodarki wodno-ściekowej na terenach niezwiązanych z prowadzoną modernizacją linii kolejowej. Dodatkowo należy wskazać, iż Wojewoda Podlaski, zgodnie z art. 9o ust. 5a *ustawy o transporcie kolejowym,* wystąpił   
o uzgodnienie projektu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji przedmiotowej decyzji do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej   
w Białymstoku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie dotyczącym zabudowy i zagospodarowania przestrzennego terenu na obszarach szczególnego zagrożenia powodzą. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie decyzją z dnia   
22 kwietnia 2022 r., znak: Nr 96/RPP/2022, znak: BI.RPP.611.54.2022.PD, uzgodnił projekt decyzji w zakresie nieruchomości zlokalizowanych na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią na części działek nr 1268/31, 1859, 1858, 1857, 1856, 1870/34   
z obrębu 0001 Łapy. Prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi na tych terenach jest średnie i wynosi 1%. Oznacza to, że w czasie przepływu wody stuletniej należy liczyć się   
z niebezpieczeństwem zalewu przedmiotowego obszaru warstw wody o maksymalnej głębokości od około 0,79 (działka 1858) do około 1.22 (działka nr 1870/34).

*Inwestor* podkreślił, że na żadnym etapie projektowania w ramach przedmiotowej inwestycji kolejowej, nie nastąpiło podłączenie ścieków sanitarnych do kolektora kanalizacyjnego. Dodatkowo należy wskazać, że wszystkie rozwiązania projektowe zostały uzgodnione z fachowcami posiadające odpowiednie uprawnienia.

Organ odwoławczy podziela argumentację *inwestora*, którą potwierdza zgromadzony materiał dowodowy.

Bez znaczenia dla przedmiotowej sprawy są także zarzuty Pana R. D. dotyczące zmiany umiejscowienia studzienki deszczowej (wpust deszczowy) zlokalizowanej na działce 1268/30 przy ul. Leśnikowskiej 25, gdyż kwestie te nie są rozstrzygane w postępowaniu o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej. Decyzja lokalizacyjna nie rozstrzyga bowiem o szczegółowych rozwiązaniach projektowych, ani nie odnosi się do przyszłej realizacji inwestycji.

Odnosząc się do zarzutów Pani J. R. i J. R., *inwestor* wyjaśnił, iż w chwili obecnej   
na działce nr 230/108 linia elektroenergetyczna SN nie jest planowana do zabudowy (cała trasa linii elektroenergetycznej SN jest poza tą działką). *Inwestor* wskazał, iż podjął decyzję o zachowaniu również przyłącza wodociągowego oraz hydrantu od strony   
ul. Mostowej, o czym była już mowa powyżej w decyzji.

*Inwestor* wyjaśnił także, iż budynek na działce nr 230/108 będącej własnością Pani J. R. i J. R., zasilany był w energię elektryczną z przyłącza napowietrznego. Zgodnie z przyjętym i zatwierdzonym projektem zaprojektowano rozwiązanie identyczne, utrzymujące zasilanie budynku za pomocą przyłącza napowietrznego. Natomiast sugerowana przez ww. skarżących zmiana na przyłącze kablowe byłaby ingerencją *inwestora* w umowy, co do których nie jest stroną. Tym samym zaprojektowane rozwiązanie, w ocenie *inwestora*, jest optymalne z punktu widzenia celu, jakiemu ma służyć.

Ponadto *inwestor* wskazał, iż nie stwierdzono kolizji słupa telefonicznego zlokalizowanego na wysokości posesji Mostowa 4 z projektowanym zakresem inwestycji. Zgodnie z wydanymi warunkami technicznym od właściciela istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej (Orange Polska S.A.), przebudowie podlegał odcinek sieci napowietrznej zlokalizowany bezpośrednio nad ulicą Mostową, bez przebudowy słupa. Tym samym przyłącze do budynku skarżących również nie podlegało przebudowie. Zaprojektowane rozwiązanie ma na celu utrzymanie funkcjonalności istniejącego stanu infrastruktury towarzyszącej z linią kolejową, a nie polepszenie jej parametrów.   
Tym samym jest optymalne, z punktu widzenia celu, jakiemu ma służyć. Jednocześnie *inwestor* podkreślił, że oś słupa telefonicznego przy posesji Mostowa 4 zlokalizowana jest 0,45 m od krawędzi chodnika od strony posesji i 2,10 m od strony drogi oraz 2,15 m od krawędzi projektowanego wjazdu i nie stanowi przeszkody dla ruchu pieszego   
i kołowego.

*Inwestor* podkreślił także, iż na działkach nr 230/107 i nr 230/108 zaprojektowany został kanał technologiczny, którego budowa wynika z przebudowy drogi publicznej w ciągu   
ul. Mostowej i jest ściśle powiązany z przebudową układu drogowego.

Reasumując *inwestor* podkreślił, iż infrastruktura na działkach objętych inwestycją została zlokalizowana w sposób minimalizujący zajętość terenu oraz zgodnie   
z obowiązującymi normami i przepisami.

*Minister*, po dokonaniu szczegółowej analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, przychyla się do ww. wyjaśnień składanych przez *inwestora*.

Wskazać należy, iż 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 ocenie *Ministra* projektowane przedsięwzięcie, w kształcie zaproponowanym przez wnioskodawcę, jest zgodne z przepisami prawa powszechnie obowiązującego.

Podkreślić także należy, iż decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej jest pierwszą z cyklu decyzji wydawanych w procesie inwestycyjnym, ma ona charakter wstępny - określa dopuszczalność zamierzenia inwestycyjnego w wyznaczonej przez inwestora lokalizacji, 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, tj. na etapie procesu późniejszego niż ten wstępny, na którym podejmowana jest decyzja lokalizacyjna. W decyzji lokalizacyjnej następuje jedynie ustalenie zakresu terenu niezbędnego dla planowanej inwestycji. Decyzja lokalizacyjna nie rozstrzyga w przedmiocie szczegółowych rozwiązań projektowych, ani nie odnosi się do przyszłej realizacji inwestycji. Wskazać przy tym należy, iż organ wydający decyzję dotyczącą ustalenia lokalizacji inwestycji 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. Podkreślić także należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Podlaskiego, jak i *Ministra*, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżącego, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań lokalizacyjnych i w tym zakresie podnoszone zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia (por. wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 czerwca 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 611/17 i z dnia 9 czerwca 2017 r., sygn. akt 785/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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

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

Jak już to zostało wyjaśnione powyżej, to inwestor dokonuje wyboru najkorzystniejszych rozwiązań 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. Organ wydający decyzję lokalizacyjną nie jest uprawniony do ingerowania w przebieg inwestycji liniowej. Stanowisko to jest ugruntowane   
i jednolite w orzecznictwie sądów administracyjnych i zostało obszernie powołane   
w uzasadnieniu niniejszej decyzji.

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 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). Organ nie może bowiem uwzględniać protestów obywateli, wyrażających ich osobiste zapatrywania, czy też ich odmiennego stanowiska, które pozostają poza ochroną prawną i nie wynikają z norm prawa. Oczekiwania, postulaty i życzenia, co do określonego przebiegu inwestycji – nie mające prawnego osadzenia – są bezskuteczne.

Powyższe stanowisko jest ugruntowane i jednolite w orzecznictwie sądów administracyjnych i zostało obszernie powołane w uzasadnieniu przedmiotowej decyzji. Inaczej mówiąc, w odniesieniu do przepisów *specustawy kolejowej* stosuje się rzymską paremię dura lex, sed lex („surowe prawo, ale jednak prawo”).

Odnosząc się do zarzutów Pana R. D. dotyczących wprowadzenia ogranicznika prędkości i umiejscowienia lustra naprzeciwko wjazdu do posesji w Łapach, wskazać należy, iż są one bez znaczenia dla prawidłowości przedmiotowego postępowania, gdyż nie dotyczą etapu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji. Zarzuty poruszane przez ww. skarżącego dotyczące kwestii zwiększenia bezpieczeństwa przy wjeździe i wyjeździe z posesji pozostają zaś w kompetencji zarządcy drogi, a zatem również nie dotyczą niniejszego postępowania lokalizacyjnego.

Odnosząc się do zarzutów Pana Ł. K. dotyczących możliwości przesunięcia wjazdu do jego nieruchomości, Pani G. J. o „niezmniejszanie” wjazdu na jej posesję, Pani J. R. oraz Pana J. R. dotyczących szerokości zjazdu, zmniejszenia szerokości chodników oraz przesunięcia przejścia dla pieszych, zauważyć również należy, iż z samego odwołania stron skarżących oraz pism uzupełniających wynika, że skarżący nie zostali pozbawieni zjazdów do swoich nieruchomości, lecz nie spełniają one ich oczekiwań w zakresie dogodnego wjazdu na działki. Bezspornym jest zatem, że działki ww. skarżących maja zapewniony dostęp do drogi publicznej. Natomiast z jakiejkolwiek normy obowiązującego prawa nie wynika, aby zapewnienie dostępu do drogi publicznej miało polegać na dostępie do drogi w konkretny sposób, czy do drogi o określonej kategorii drogi publicznej (stanowisko wyrażone przez Naczelny Sąd Administracyjny w wyrokach z dnia 19 lipca 2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16, Lex nr 2118231 i z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13, Lex nr 1367353).

W orzecznictwie sądowoadministracyjnym wskazuje się, że pojęcie dostępu do drogi publicznej należy rozumieć możliwie jak najszerzej. Przyjmuje się, że warunek dostępu do drogi publicznej spełniony jest zawsze wtedy kiedy na działkę można dostać się - zgodnie z prawem - z drogi publicznej. Ustawodawca nie stawia przy tym wymagań co do rodzaju tego dostępu (por. wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 6 października 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 1388/17, z dnia   
5 stycznia 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1732/09, z dnia 26 listopada 2009 r., sygn. akt IV SA/Wa 1433/09). Brak jest bowiem przepisu prawa, który nakazywałby zapewnienie określonego charakteru dostępu do drogi publicznej. Co więcej, obowiązek zapewnienia dostępu do drogi publicznej nie jest równoznaczny z obowiązkiem dostępu do drogi publicznej co najmniej na dotychczasowych warunkach.

I*nwestor* w stosunku do wniosku Pani J. R. oraz Pana J. R. odnośnie zaprojektowania zjazdu z ul. Mostowej zarówno w km 0+192,23 na działki ewidencyjne nr 230/110   
i nr 230/108, jak i w km 0+157,92 na działkę ewid. nr 230/108, wyjaśnił, iż posiadają one zaprojektowaną szerokość wynoszącą 8,00 m, a kąt zjazdu względem ulicy wynosi 90°. Z uwagi na obowiązujące przepisy prawa nie można wykonać szerszego zjazdu, ani poprawić optymalnego kąta zjazdu. Zgodnie wytycznymi i standardami projektowania, realizacji i utrzymania zjazdów „szerokość jezdni zjazdu powinna być nie większa niż standardowa szerokość jezdni drogi o przekroju 1/2 w danej klasie, z której projektuje się zjazd”. Zaprojektowane rozwiązanie jest zgodne z obowiązującymi przepisami   
i zasadami bezpieczeństwa ruchu. Jednakże, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom Pani   
J. R. oraz Pana J. R., *inwestor* dokonał zmiany w zakresie zjazdu w km 0+192,23 (zjazd na działki nr 230/108 i nr 230/110). Zaprojektowano podział przedmiotowego zjazdu na zjazd o szerokości wynoszącej 8,00 m na działkę nr 230/108 oraz zjazd o szerokości 4,00 m na działkę nr 230/110. Powyższe zmiany zostały uwzględnione przez organ odwoławczy, o czym mowa była powyżej w decyzji.

Jednocześnie *inwestor* wyjaśnił, iż zmiana lokalizacji zjazdu z ul. Mostowej zaprojektowanego w km 0+157,92 na km 0+140,00 spowoduje kolizję z przejściem dla pieszych zaprojektowanym w km 0+147,00. Zmiana lokalizacji przejścia dla pieszych   
z km 0+147,00 na km 0+140,00, zgodnie z propozycją Pani J. R. i J. R., spowoduje zaś kolizję z projektowaną barierą ochronną, która jest wymagana z uwagi na zabezpieczenie użytkowników ul. Mostowej, prowadzonej wiaduktem nad ul. Nilskiego-Łapińskiego zaprojektowanym w km 0+119,61. Tym samym nie ma możliwości uwzględnienia propozycji ww. skarżących odnośnie zjazdu w km 0+157,92, gdyż zastosowanie wnioskowanych rozwiązań spowoduje pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu. Zaprojektowane rozwiązanie jest zgodne z obowiązującymi przepisami i zasadami bezpieczeństwa ruchu.

Z kolei wnioskowana przez ww. skarżących zmiana szerokości chodnika na 0,8 m na długości od km 0+177,23 do km 0+134,75 nie możliwa z uwagi na przepisy prawa. Szerokość projektowanego chodnika na długości działki nr 230/107 umożliwia pieszym bezpieczne dojście od wiaduktu do projektowanego przejścia dla pieszych.

Odnosząc się do zarzutu Pani G. J. dotyczącego kwestii zjazdu i faktu,   
iż na jej działkę nie będą mogły wyjechać auta dostawcze, *inwestor* wyjaśnił, iż w związku z obowiązującymi przepisami zjazd musiał być nie mniejszy niż 3,00 m i nie większy niż szerokość jezdni na drodze mierzonej prostopadle do osi jezdni w miejscu jej przecięcia z osią zjazdu. Zaprojektowany zjazd o szerokości jezdni 3,50 m prostopadły do osi jezdni umożliwia wjazd m.in. samochodem dostawczym.

W świetle stanowiska *inwestora*, który uznaje powyższe rozwiązania za niezbędne, *Minister* po analizie akt przedmiotowej sprawy przychyla się do powyższych wyjaśnień *inwestora.*

Jednakże ponownie podkreślić należy, iż nie ulega wątpliwości, że w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej następuje jedynie ustalenie zakresu terenu niezbędnego dla przedmiotowej inwestycji, nie zaś szczegółowych rozwiązań projektowych,   
o co de facto wnoszą skarżący. 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.

Dodatkowo, należy zwrócić także uwagę, że postępowanie w przedmiocie lokalizacji inwestycji kolejowej jest tylko jednym z elementów procesu inwestycyjnego, w którym ochrona interesów osób trzecich jest realizowana przede wszystkim na etapie wydawania decyzji o pozwoleniu na budowę. Należy mieć na uwadze odmienność postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji przedmiotowej lokalizacji i postępowania   
w sprawie pozwolenia na budowę oraz konieczność rozgraniczenia kompetencji organów administracji publicznej. Ochrona interesów osób trzecich na etapie ustalania lokalizacji strategicznej inwestycji w zakresie sieci przesyłowej nie może obejmować działań właściwych na etapie pozwolenia na budowę, wobec czego nie może być tak konkretna i szczegółowo określona, jak ma to miejsce w decyzji o pozwoleniu na budowę. Konkretyzacja wymogów określonych w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nastąpić może dopiero na kolejnych etapach realizacji inwestycji.

Ponadto, zawarty w art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym* obowiązek uwzględnienia interesów osób trzecich należy interpretować w taki oto sposób,   
że chodzi tu o interesy obiektywnie uzasadnione. Do stwierdzenia, że doszło do naruszenia interesów osób trzecich, nie wystarczy zatem uznanie, że strona czuje się nieusatysfakcjonowana proponowanym rozwiązaniem lokalizacyjnym. Konieczne jest wykazanie, iż rozwiązanie takie narusza tak dalece chroniony prawem jej interes, że nie jest możliwe do zaakceptowania w ramach reguł praworządności. Uznanie, że ochronie podlegać winien interes faktyczny, mogłoby prowadzić do paraliżu inwestycji kolejowych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw, które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją.

Na uwzględnienie nie zasługuje zatem argumentacja stron skarżących dotycząca braku konsultacji społecznych.

Przede wszystkim podkreślić należy, iż przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* nie zobowiązują *inwestora* do poprzedzenia wystąpienia z wnioskiem o ustalenie lokalizacji linii kolejowych, czy też konsultacji, które miałyby na celu ustalenie przebiegu projektowanej inwestycji z właścicielami nieruchomości objętych inwestycją (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z dnia 21 września 2012 r., sygn. akt II OSK 1614/12, oraz wyrok z dnia 17 grudnia 2015 r., sygn. akt II OSK 2501/15; a także wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 marca 2012 r., sygn. akt VII SA/Wa 2632/11, wydane w sprawach rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej*, są aktualne również na gruncie uregulowań *ustawy o transporcie kolejowym* ).

Oznacza to, że strona nie może skutecznie domagać się od organu administracji publicznej przeprowadzenia takich uzgodnień, jak i zarzucać wadliwości decyzji   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z powodu braku ich przeprowadzenia lub niewłaściwej organizacji (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 7 września 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 1749/17, wydany w sprawie rozpatrywanej na podstawie specustawy przesyłowej, lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych *ustawy o transporcie kolejowym*). Konsultacje społeczne nie stanowią zatem elementu procedury administracyjnej w sprawie wydania decyzji na lokalizację inwestycji kolejowych.

Podsumowując, stwierdzić należy, iż nie wydaje się również 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.

Nie można przychylić się także do zarzutu skarżących sformułowanego w podaniu   
z dnia 9 czerwca 2022 r., dotyczącego negatywnego zdania na temat wykonywania obowiązków służbowych przez Burmistrza Miasta Łapy. Tego rodzaju kwestie zdecydowanie nie stanowią przedmiotu niniejszego postępowania odwoławczego   
w sprawie *decyzji Wojewody Podlaskiego.*

Mając zaś na uwadze zarzut skarżących dotyczący publikacji *decyzji Wojewody Podlaskieg*o na stronie Biuletynu Informacji Publicznej tego urzędu przez jeden dzień, wyjaśnić jedynie należy, iż powyższa kwestia pozostaje bez wpływu na wynik sprawy, bowiem dotyczy czynności podjętej organ wojewódzki po wydaniu zaskarżonej decyzji, będącej przedmiotem kontroli organu II instancji.

Na końcu odnieść się należy do wniosku Pani J. R. oraz Pana J. R. o przesłanie drogą elektroniczną dokumentów zawierających naniesione zmiany na działkach będących ich własnością.

Zgodnie z art 73 w § 1 i 1 *kpa* strona ma prawo wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Prawo to przysługuje również po zakończeniu postępowania. Czynności określone w § 1 są dokonywane w lokalu organu administracji publicznej   
w obecności pracownika tego organu. W orzecznictwie sądowoadministracyjnym przyjmuje się, że przepis ww. art. 73 *kpa* przyznający stronom, obok możliwości przeglądania akt, także prawo sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, pozostawia bowiem im te uprawnienia do własnej realizacji. Rola organu administracji kończy się tu na zapewnieniu stronom możliwości skorzystania z tych uprawnień. Strona postępowania nie może jednak żądać, aby takie kopie wykonywał i dostarczał sam organ administracji (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 24 lipca 2013 r., sygn. akt II GSK 507/12, z dnia 5 lipca 2005 r., sygn. akt GSK 898/04, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 15 listopada 2019 r., sygn. akt II SAB/Łd 65/19).

W związku z powyższym ww. skarżący mieli możliwość zapoznania się z aktami sprawy w siedzibie Ministra Rozwoju i Technologii, o czym byli informowani w pismach organu odwoławczego, kierowanych do stron skarżących w toku postepowania odwoławczego.

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji został ustalony prawidłowo. Organ uznał racje przemawiające za ustaloną lokalizacją, które przedstawił *inwestor* w dokumentacji przedłożonej w trakcie postępowania w sprawie wydania decyzji   
w przedmiocie ustalenia lokalizacji ww. inwestycji kolejowej.

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*.

**Załącznik:**

**Nr 1** – rysunek nr 5 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych.

MINISTER ROZWOJU I TECHNOLOGII

z up.

Marta Maikowska

ZASTĘPCA DYREKTORA

DEPARTAMENTU LOKALIZACJI INWESTYCJI

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/