Znak pisma: DLI-III.7620.23.2023.AW.5

Warszawa, 3 lipca 2024 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572), zwanej dalej „*kpa*”, oraz art. 9q ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 697), zwanej dalej „*ustawą o transporcie kolejowym*”, po rozpatrzeniu odwołania Pana S. K. od decyzji Wojewody Małopolskiego z dnia 24 sierpnia 2023 r., znak: WI-IV.747.2.15.2023, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap I: prace przygotowawcze dla linii kolejowej nr 622 od km 32+539 do km 40+576,

**utrzymuję w mocy zaskarżoną decyzję.**

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 10 lipca 2023 r., uzupełnionym i zmienionym w trakcie prowadzonego postępowania, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, działając przez ustanowionego w sprawie pełnomocnika, wystąpiła do Wojewody Małopolskiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej   
w celu realizacji inwestycji pn.: Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap I: prace przygotowawcze dla linii kolejowej nr 622 od km 32+539 do km 40+576. *Inwestor* wniósł jednocześnie o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności ze względu na uzasadniony interes społeczny i gospodarczy.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 24 sierpnia 2023 r. decyzję, znak: WI-IV.747.2.15.2023, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap I: prace przygotowawcze dla linii kolejowej nr 622 od km 32+539 do km 40+576, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Małopolskiego*”, i nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Małopolskiego* odwołanie, za pośrednictwem organu I instancji, wniósł Pan S. K.

W odwołaniu, wniesionym w terminie, strona skarżąca podniosła zarzuty w sprawie *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

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

Mając na uwadze powyższe, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego *Minister* rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez Wojewodę Małopolskiego,   
w tym zbadał poprawność postępowania organu I instancji oraz poprawność kończącej to postępowanie *decyzji Wojewody Małopolskiego*, jak również rozpoznał zarzuty podniesione przez skarżącą stronę.

Stosownie do treści art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem do Wojewody Małopolskiego 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 również zmiany w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu oraz wskazano 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*. 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 2023 r. poz. 1094, z późn. zm.), *inwestor* dołączył także do wniosku:

* decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 26 lipca 2022 r., znak: OO.421.3.8.2020.MSI.19, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.:Budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłęże R401 – Tymbark na odcinku G Gdów – Szczyrzyc”, w wariancie 4 - W4,
* decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z 29 grudnia   
  2022 r., znak: OO.421.3.13.2020.ASu, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłęże R401 – Tymbark na odcinku H Szczyrzyc - Tymbark”,w wariancie 4 - W4.

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

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

W ocenie organu II instancji Wojewoda Małopolski 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 Małopolski pismem z dnia 11 lipca 2023 r., znak: WI-IV.747.2.15.2023, 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 Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie oraz w Urzędzie Gminy Jodłownik, Urzędzie Gminy Dobra, Urzędzie Gminy Tymbark, na stronach internetowych tych urzędów, a także w prasie lokalnej.

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 Małopolski wydał w dniu 24 sierpnia 2023 r. decyzję, znak:   
WI-IV.747.2.15.2023, o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji w zakresie linii kolejowej. Nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, Wojewoda Małopolski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*.

Kontrolowana *decyzja Wojewody Małopolskiego* czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*.

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

Zgodnie z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, Wojewoda Małopolski doręczył ww. decyzję wnioskodawcy oraz wysłał zawiadomienie z dnia 24 sierpnia 2023r., znak: WI-IV.747.2.15.2023, 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 Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim   
w Krakowie oraz Urzędzie Gminy Jodłownik, Urzędzie Gminy Dobra, Urzędzie Gminy Tymbark, na stronach internetowych tych urzędów, a także w prasie lokalnej.

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 *decyzja Wojewody Małopolskiego* jest zgodna z prawem i dlatego utrzymał w mocy zaskarżoną decyzję.

Rozpatrując zaś odwołanie Pana S. K. od *decyzji Wojewody Małopolskiego*, w pierwszej kolejności wskazać należy, że zarówno Wojewoda Małopolski 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 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 tej ustawy 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 2024 r. poz. 311), zwanej dalej „*specustawą drogową*”, ale aktualne w pełni w świetle rozwiązań przyjętych   
w ustawie o transporcie kolejowym – nie pozostawia co do ww. zagadnienia jakichkolwiek wątpliwości (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 zaproponowana przez wnioskodawcę koncepcja przebiegu inwestycji kolejowej odpowiada 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 zagadnień dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej poruszonych przez skarżącą stronę. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, ustosunkował się do zarzutów podniesionych przez skarżącego, wyjaśniając szczegółowo powody takiego stanowiska. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał skarżącemu.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, w tym stanowiska *inwestora*, jak również zarzutów skarżącej strony, *Minister* stwierdził, co następuje.

Odnosząc się do zarzutu skarżącego w zakresie ustalenia wysokości odszkodowania za działkę nr 513/3, obręb 0002 Janowice, będącej własnością skarżącego, wyjaśnić należy, że w sprawie wysokości odszkodowania za utracone prawo własności działki, a także elementy, obiekty i nasadzenia, znajdujące się na przejętym pod inwestycję gruncie, orzekać będzie Wojewoda Małopolski w odrębnym postępowaniu.

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. Tym samym, za przejęcie działek nr 513/7, 513/8 i 513/9, powstałych z podziału działki nr 513/3, skarżącemu przysługuje odszkodowanie ustalone przez Wojewodę Małopolskiego   
w odrębnej decyzji.

Kwestie dotyczące wypłaty odszkodowania nie są zatem przedmiotem postępowania   
w sprawie o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, bowiem są one przedmiotem odrębnego rozstrzygnięcia. Dopiero w toku postępowania w sprawie ustalenia wysokości odszkodowania możliwe (i konieczne) będzie oszacowanie m.in. wartości prawa własności. Odszkodowanie ustalone będzie w oparciu o operat rzeczoznawcy majątkowego*.* Zauważyć należy, iż kwestie związane z ustaleniem wysokości i wypłatą odszkodowań, mimo iż w pewnym stopniu są związane z decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej, stanowią oddzielne byty, podlegające odrębnym trybom zaskarżenia.

Warto dodać, że organ wydający w niniejszej sprawie decyzję dotyczącą ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*.   
Do organu należy jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności   
z prawem powszechnie obowiązującym.

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.

Mając zaś na uwadze działkę nr 513/10, powstałą z podziału działki nr 513/3, przeznaczoną pod ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości, należy wyjaśnić,   
iż zgodnie z art. 9q ust. 1a *ustawy o transporcie kolejowym*, do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 6 przedmiotowej ustawy, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-7 oraz art. 124a 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*”. Zgodnie zaś z art. 124   
ust. 4 *ugn*, 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 *ugn,* jest odszkodowaniem za szkody wynikające   
z ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, a więc w istocie za ograniczenia prawa do nieruchomości. Odszkodowanie jest jednak należne tylko po wykazaniu zaistnienia szkody, a nie samej potencjalności jej zaistnienia. Zaznaczenia wymaga jednak ponownie, 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).

Ustosunkowując się zaś do zarzutu dotyczącego braku uwzględnienia w dokumentacji projektowej sposobu doprowadzenia wody pod odpowiednim ciśnieniem do działki skarżącego, wskazać należy, iż zaskarżona *decyzja Wojewody Małopolskiego* jest decyzją   
w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji. Tego rodzaju decyzja jest zaś pierwszą z cyklu decyzji wydawanych w procesie inwestycyjnym. Ma ona wstępny, co do zasady, planistyczny (z pewnymi dodatkowymi elementami) charakter - określa dopuszczalność zamierzenia inwestycyjnego, w określonej przez inwestora lokalizacji - z punktu widzenia przepisów prawa oraz wskazuje warunki i zasady, którym inwestycja powinna odpowiadać.

Na etapie jej wydawania inwestor nie jest zobligowany do posiadania gotowego projektu budowlanego inwestycji, który określałby w sposób precyzyjny zakres planowanych robót budowlanych. Powyższe następuje dopiero na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę linii kolejowej. Zgodnie z przepisem art. 28 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 725), roboty budowlane mogą być prowadzone jedynie na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę (z wyjątkiem przypadków wskazanych w art. 29-31 ww. ustawy). Inwestormusi zatem, przed rozpoczęciem budowy, uzyskać pozwolenie na budowę, a decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do ubiegania się o nie przez inwestora.

Tym samym, to w projekcie budowlanym, przedłożonym przez *inwestora* wraz   
z wnioskiem o udzielenie pozwolenia na budowę, zostanie uszczegółowiony zakres prac niezbędnych do wykonania na działkach objętych przedmiotową inwestycją w zakresie linii kolejowej, a wynikających z treści art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym,* jak również zostaną uszczegółowione wszelkie kwestie techniczne dotyczące realizacji inwestycji.

W przedmiotowej kwestii należy mieć na względzie stanowisko *inwestora* wyrażone   
w piśmie z dnia 2 listopada 2023 r., w którym wskazał, iż w dokumentacji projektowej przedmiotowej inwestycji uwzględniona została nowa lokalizacja studni w obszarze nieruchomości skarżącego, co umożliwi doprowadzanie i korzystanie z wody na dotychczasowym poziomie.

Wobec tego, w ocenie organu II instancji, zarzut strony skarżącej koncentrujący się wokół kwestii zasilania wodą budynku mieszkalnego skarżącego ze studni znajdującej się na działce nr 513/3, winien być podnoszony przede wszystkim na etapie postępowania w sprawie udzielania pozwolenia na budowę spornego przedsięwzięcia.

Zamierzonego skutku nie może również odnieść zarzut, iż podczas budowy kolei powstaną pęknięcia i uszkodzenia budynków będących własnością skarżącego.

Wskazać należy, że jeżeli w wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji skarżący poniesie jakiekolwiek szkody materialne, to będzie mu przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym. Podkreślić należy ponownie, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Małopolskiego, jak i *Ministra*, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat   
w majątku skarżącego, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone przez skarżącego zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia.

Jednakże, w aktualnym stanie rzeczy, obawy skarżącego dotyczące zniszczeń budynku wynikłych z realizacji przedmiotowej inwestycji, trzeba uznać za powoływanie się na okoliczności przyszłe i niepewne.

Zaznaczenia wymaga, że podjęcie przez organ rozstrzygnięcia odmiennego od oczekiwanego przez stronę skarżącą 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).

Podsumowując powyższe rozważania, stwierdzić należy, iż w kontrolowanym postępowaniu została przeprowadzona wszechstronna i rzetelna analiza zebranego materiału dowodowego oraz ocena poczynionych ustaleń faktycznych w świetle przesłanek określonych w art. 9q *ustawy o transporcie kolejowym*. W ocenie *Ministra* wszystkie istotne w sprawie fakty i zdarzenia mające wpływ na wynik sprawy i będące przedmiotem postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej zostały ustalone oraz w dostateczny sposób rozważone, a motywy podjętego rozstrzygnięcia należycie przedstawione w wyczerpującym uzasadnieniu zaskarżonej decyzji.

Zaznaczenia również wymaga, iż *ustawa o transporcie kolejowym*, w oparciu o przepisy której wydano *decyzję Wojewody Małopolskiego*, jest aktem prawnym szczególnym, przewidującym uproszczoną (przyśpieszoną) procedurę przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych. Jest oczywiste, że szybka i sprawna budowa linii kolejowych   
w Polsce i w związku z tym poprawa infrastruktury kolejowej, leży w interesie społecznym i gospodarczym. Tymi okolicznościami należy uzasadniać z jednej strony znaczne zwiększenie uprawnień inwestora, natomiast z drugiej – zdecydowane ograniczenie uprawnień właścicieli nieruchomości znajdujących się w obszarze inwestycji.

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 dotychczasowego właściciela, jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury   
o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności.   
W takich okolicznościach inwestor zawsze będzie narażony na wywołanie lokalnego konfliktu społecznego, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych.

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

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.

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. Stwierdzić należy także, że zarówno wniosek inwestora, postępowanie przeprowadzone przez organ I instancji, jak i *decyzja Wojewody Małopolskiego*, nie naruszają prawa,   
a zarzuty strony skarżącej nie zasługują na uwzględnienie, wobec czego 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 2024 r. poz. 935), 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*.

**Z upoważnienia**

Marta Maikowska

zastępca dyrektora departamentu

/ kwalifikowany podpis elektroniczny /