Znak sprawy: DLI-II.7620.43.2022.AZ.7

Warszawa, 6 września 2023 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z pózn. 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, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o transporcie kolejowym*”,   
po rozpatrzeniu odwołań Pani M. D., Pani E. G. oraz Pana M. B. od decyzji Wojewody Podkarpackiego z dnia 18 października 2022 r., znak: N-VIII.747.2.15.2022, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla zamierzenia inwestycyjnego pn.: Budowa infrastruktury kolejowej obejmującej: tor mijankowy, dwa perony kolejowe wraz z wyposażeniem, obiekty inżynieryjne, elektroenergetykę, telekomunikację oraz urządzenia do sterowania ruchem kolejowym w kilometrze od 11,060 do 11,850 linii kolejowej nr 106 w ramach zadania inwestycyjnego pn.: Budowa i modernizacja linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej, realizowanego w ramach projektu „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej”,

**utrzymuję w mocy zaskarżoną decyzję.**

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 25 maja 2022 r., znak: IRR3/6/4.2234.4.25.2021.ISW-02149-I, skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, wystąpiła do Wojewody Podkarpackiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla zadania   
pn.: Budowa infrastruktury kolejowej obejmującej: tor mijankowy, dwa perony kolejowe wraz z wyposażeniem, obiekty inżynieryjne, elektroenergetykę, telekomunikację oraz urządzenia do sterowania ruchem kolejowym w kilometrze od 11,060 do 11,850 linii kolejowej nr 106 w ramach zadania inwestycyjnego pn.: Budowa i modernizacja linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej, realizowanego w ramach projektu „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej”. *Inwestor* wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Podkarpacki wydał w dniu 18 października 2022 r. decyzję, znak: N-VIII.747.2.15.2022, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla zamierzenia inwestycyjnego pn.: Budowa infrastruktury kolejowej obejmującej: tor mijankowy, dwa perony kolejowe wraz z wyposażeniem, obiekty inżynieryjne, elektroenergetykę, telekomunikację oraz urządzenia do sterowania ruchem kolejowym w kilometrze od 11,060 do 11,850 linii kolejowej nr 106 w ramach zadania inwestycyjnego pn.: Budowa i modernizacja linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej, realizowanego w ramach projektu „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej”, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Podkarpackiego”*, oraz nadał jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Podkarpackiego* odwołania, za pośrednictwem organu I instancji, wniosły Pani E. G. i Pani M. D. W odwołaniach (wniesionych w terminie) skarżące podniosły zarzuty w sprawie *decyzji Wojewody Podkarpackiego*.

Ponadto, odwołanie, za pośrednictwem organu I instancji, wniósł Pan M. B. Należy w tym miejscu wyjaśnić, iż odwołanie Pana M. B. zostało wniesione skutecznie, mimo iż skarżący uchybił terminowi do wniesienia odwołania określonemu w art. 129 § 2 *kpa*   
w zw. z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Zgodnie z przepisem art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym* wprowadzone zostały trzy niezależne od siebie formy zawiadomienia o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Decyzja taka doręczana jest wnioskodawcy. Każdy właściciel i użytkownik wieczysty otrzymuje zawiadomienie o wydaniu decyzji, które wysyłane jest na adres wskazany w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane   
są o wydaniu decyzji w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i na jego stronie internetowej, w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej   
i na stronach internetowych tych gmin, a także w prasie lokalnej (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 11 czerwca 2015 r., sygn. akt IV SA/Wa 782/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Podkreślić należy, że decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej doręcza się na piśmie tylko *inwestorowi* (wnioskodawcy). Wyłącznie więc dla *inwestora* termin 14 dni   
do wniesienia odwołania liczony jest od dnia następującego po dniu indywidualnego doręczenia decyzji. Właściciele lub użytkownicy wieczyści nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji zawiadamiani są o wydaniu decyzji w drodze zawiadomienia, natomiast pozostałe strony zawiadamiane są o wydaniu decyzji poprzez publiczne ogłoszenie, o którym mowa w art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*. Zatem w stosunku do podmiotu, któremu doręczono zawiadomienie o wydaniu decyzji w sposób indywidualny początek biegu terminu do wniesienia odwołania od tej decyzji należy liczyć od dnia doręczenia tego zawiadomienia. Bowiem do tej kategorii podmiotów nie będzie miał zastosowania przepis art. 49 *kpa* (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 14 listopada 2012 r. sygn. II OSK 2198/12, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Stosownie do treści art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym* organ pierwszej instancji doręczył *decyzję Wojewody Podkarpackiego* wnioskodawcy oraz zawiadomił o jej wydaniu pozostałe strony postępowania w drodze obwieszczenia. Właściciele i użytkownicy wieczyści nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Podkarpackiego* otrzymali zawiadomienie z dnia 24 października 2022 r., znak: N-VIII.747.2.15.2022, informujące o wydaniu *decyzji Wojewody Podkarpackiego*, wysłane na adresy podane w katastrze nieruchomości.

Ze zgromadzonego przez Wojewodę Podkarpackiego materiału dowodowego wynika,   
że Pan M. B. jest właścicielem działki nr 1317, z obrębu 0003 Lutoryż, objętej wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji, a następnie objętej *decyzją Wojewody Podkarpackiego*. Z tego powodu, co do zasady początek biegu terminu do wniesienia odwołania przez skarżącego liczony winien być od daty doręczenia mu zawiadomienia i nie powinien mieć wobec niego zastosowania art. 49 *kpa* dotyczący zawiadomienia o decyzji przez obwieszczenia. Taka sytuacja winna mieć miejsce   
w przypadku prawidłowości pouczenia zawartego w zawiadomieniu lub w samej decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, co do terminu wniesienia odwołania.

W niniejszej sprawie Panu M. B. zostało wysłane ww. zawiadomienie Wojewody Podkarpackiego z dnia 24 października 2022 r., znak: N-VIII.747.2.15.2022, o wydaniu *decyzji Wojewody Podkarpackiego*, które zostało doręczone skarżącemu w dniu 26 października 2022 r., choć w znajdującym się w aktach sprawy zwrotnym potwierdzeniu odbioru ww. zawiadomienia z dnia 24 października 2022 r., omyłkowo wskazano datę jego odbioru jako: „26-09-2022”. Jednakże z danych zawartych na internetowej stronie Poczty Polskiej, umożliwiającej elektroniczne śledzenie przesyłek Poczty (<https://emonitoring.poczta-polska.pl>), wynika jednoznacznie, iż ww. zawiadomienie Wojewody Podkarpackiego z dnia 24 października 2022 r. o wydaniu *decyzji Wojewody Podkarpackiego*, zostało doręczone skarżącemu w dniu 26 października 2022 r. Tym samym, 14-dniowy termin na złożenie odwołania od *decyzji Wojewody Podkarpackiego* upłynął dla Pana M. B. w dniu 9 listopada 2022 r. Natomiast odwołanie Pana M. B. z dnia 13 listopada 2022 r. zostało złożone osobiście w Podkarpackim Urzędzie Wojewódzkim w Rzeszowie (dalej: PUW w Rzeszowie) w dniu 14 listopada 2022 r., a więc zostało wniesione z uchybieniem terminu do jego wniesienia (liczonym od dnia doręczenia skarżącemu ww. zawiadomienia Wojewody Podkarpackiego z dnia 24 października 2022 r.).

Zauważyć jednakże należy, iż w ww. zawiadomieniu Wojewody Podkarpackiego z dnia 24 października 2022 r. zawarto następującą informację: „Pouczenie o przysługujących środkach odwoławczych zawarte jest w decyzji”. Z kolei w *decyzji Wojewody Podkarpackiego* zawarto pouczenie: „Od decyzji służy odwołanie do Ministra Rozwoju   
i Technologii za pośrednictwem Wojewody Podkarpackiego w terminie 14 dni od dnia doręczenia. Doręczenie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia”.

Z powyższego wynika więc w sposób jasny i niebudzący żadnych wątpliwości, iż w *decyzji Wojewody Podkarpackiego* zawarto pouczenie, iż bieg terminu do wniesienia odwołania będzie liczony wyłącznie od daty publicznego ogłoszenia, to jest ukazania się obwieszczenia o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Zgodnie z art. 112 *kpa* błędne pouczenie co do prawa odwołania albo wniesienia powództwa do sądu powszechnego lub skargi do sądu administracyjnego nie może szkodzić stronie, która zastosowała się do pouczenia.

W niniejszej sprawie obwieszczenie o wydaniu *decyzji Wojewody Podkarpackiego* zostało najpóźniej ogłoszone w dniu 25 października 2022 r., zatem przewidziany w przepisie art. 49 *kpa­,* 14-dniowy termin skutkujący doręczeniem *decyzji Wojewody Podkarpackiego* upłynął w dniu 8 listopada 2022 r. Liczony zatem z uwzględnieniem daty tego ogłoszenia 14-dniowy termin do wniesienia odwołania upłynął w dniu 22 listopada 2022 r.

Biorąc pod uwagę, że odwołanie Pana M. B. zostało złożone bezpośrednio w PUW   
w Rzeszowie w dniu 14 listopada 2022 r., a w rozpatrywanym przypadku błąd   
w pouczeniu *decyzji Wojewody Podkarpackiego* polegał na wskazaniu błędnej daty, od której należy liczyć początek biegu terminu do wniesienia odwołania dla właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji (tj. od publicznego obwieszczenia o wydaniu *decyzji Wojewody Podkarpackiego*, a nie od doręczenia zawiadomienia informującego o jej wydaniu), stwierdzić należy, że odwołanie wniesione przez Pana M. B., mimo że dokonane po terminie ustawowym, jest skuteczne z mocy przepisu art. 112 *kpa* (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 11 czerwca 2015 r., sygn. akt IV SA/Wa 782/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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

Kompetencje organu odwoławczego obejmują zarówno korygowanie wad prawnych decyzji organu I instancji, polegających na niewłaściwym zastosowaniu przepisu prawa materialnego, bądź postępowania administracyjnego, jak i wad polegających   
na niewłaściwej ocenie okoliczności faktycznych. Zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą organy administracyjne powinny działać wnikliwie, prowadząc wyczerpujące postępowanie dowodowe w celu uzyskania prawdy obiektywnej, a fakty istotne dla podjęcia rozstrzygnięcia powinny zostać w miarę możliwości bezsprzecznie ustalone. Obowiązek ten wynika z art. 7 i 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 powyższe na uwadze, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego Ministerrozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez organ I instancji, w tym zbadał prawidłowość przeprowadzonego przez organ I instancji postępowania oraz kończącej   
je *decyzji Wojewody Podkarpackiego*, jak również rozpatrzył zarzuty skarżących stron.

Stosownie do art. 9o ust. 1 pkt 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem   
do Wojewody Podkarpackiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej wystąpił uprawniony do tego podmiot, tj. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie.

Zgodnie z art. 9o ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym*, do wniosku o wydanie decyzji   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla omawianego przedsięwzięcia załączona została mapa w skali 1:500 przedstawiająca proponowany przebieg rzeczonej inwestycji oraz mapy z projektem podziału nieruchomości. 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. Wnioskodawca przedłożył również wymagane opinie, o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, bądź dowody potwierdzające doręczenie wystąpień o ich wydanie, w przypadku ich niewydania, co należało potraktować jako brak zastrzeżeń do wniosku.

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.), zwanej dalej „*ustawą o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie*”, *inwestor* dołączył także do wniosku decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 31 października 2017 r., znak: WOOŚ.4201.15.2017.AD.61, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej”, zwaną dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*”.

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

Następnie organ odwoławczy poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Podkarpackiego postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji   
ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje. W ocenie Ministra, Wojewoda Podkarpacki poinformował strony o wszczętym postępowaniu, podał jego podstawę prawną, poinformował strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także   
o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z tą dokumentacją, a zatem należycie   
i wyczerpująco poinformował strony o okolicznościach faktycznych i prawnych, będących przedmiotem postępowania administracyjnego, które mogły mieć wpływ   
na ustalenie ich praw i obowiązków.

Zgodnie z art. 9o ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, Wojewoda Podkarpacki, pismem   
z dnia 17 sierpnia 2022 r., znak: N-VIII.747.2.15.2022, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane   
o powyższym w drodze obwieszczeń. W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy. W toku postępowania przed Wojewodą Podkarpackim wniesiono uwagi i zastrzeżenia dotyczące przedmiotowej inwestycji (uwagi i zastrzeżenia wniosły także osoby składające odwołania), które organ I instancji przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez strony postępowania.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Podkarpacki wydał w dniu 18 października 2022 r. decyzję o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji w zakresie linii kolejowej. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Podkarpacki podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji, mając na uwadze stanowisko przedstawione przez *inwestora*, odniósł się do uwag wniesionych w trakcie postępowania.

Zgodnie z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, Wojewoda Podkarpacki doręczył   
ww. decyzję wnioskodawcy oraz wysłał zawiadomienie z dnia 24 października 2022 r., znak: N-VIII.747.2.15.2022, 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 Podkarpackiego*, czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Podkarpackiego – biorąc pod uwagę dyspozycję   
art. 9q ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym* – terminu wydania nieruchomości na 31 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.

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

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

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

Również orzecznictwo sądowoadministracyjne – zapadłe wprawdzie w odniesieniu   
do regulacji ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania   
i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 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 kwietnia   
2021 r., sygn. akt II OSK 156/21, z 20 lipca 2021 r., sygn. akt II OSK 852/21, z 5 sierpnia 2021 r. sygn. akt II OSK 1235/21, z 14 września 2021 r. sygn. akt II OSK 1332/21,   
z 30 września 2021 r. sygn. akt II OSK 193/21, z 13 listopada 2018 r., sygn. akt II OSK 2933/18, z 5 września 2018 r., sygn. akt II OSK 1737/18, z 13 września 2017 r., sygn. akt II OSK 1705/17, z 8 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 2572/15, z 19 lipca 2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16, z 25 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 524/16, z 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15, z 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, z 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12,   
z 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, z 26 lipca 2013 r. sygn. akt II OSK 762/13, z 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, z 18 listopada 2010 r., sygn. akt   
II OSK 1968/10, z 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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

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

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

Wobec powyższego, pismem z dnia 1 grudnia 2022 r., znak: DLI-III.7620.43.2022.AZ.1, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień dotyczących przedmiotowej inwestycji kolejowej poruszonych przez skarżących   
w odwołaniach. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, w piśmie z dnia 27 grudnia 2022 r., znak: IRRK3/6/4.2233.58.76.1.2022.ISW-02149-I.PD, ustosunkował się do zarzutów podniesionych przez skarżące strony wskazując, iż w jego ocenie nie zasługują one na uwzględnienie. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 i art. 10 *kpa*, przesłał skarżącym, zawiadamiając o prawie wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przeglądania akt sprawy. W trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego skarżące strony odniosły się do stanowiska *inwestora,* nie zgadzając się   
z argumentacją *inwestora* odnośnie przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych.

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

Za niezasadny należy uznać zarzut Pani E. G., Pani M. D. oraz Pana M. B. dotyczący braku zgody na lokalizację przedmiotowej inwestycji na części ich nieruchomości.

Przede wszystkim wskazać należy, iż brak zgody osób skarżących na lokalizację przedmiotowej inwestycji na części ich działek, w koncepcji przyjętej przez *inwestora*   
i zatwierdzonej *decyzją Wojewody Podkarpackiego*, nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *ustawy o transporcie kolejowym*, nie uzależniają możliwości ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tejże nieruchomości. Z przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* nie wynika obowiązek legitymowania się przez *inwestora* tytułem prawnym do nieruchomości objętej zakresem inwestycji, jako warunek złożenia wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, czy też koniecznością uzyskania zgody właściciela nieruchomości na lokalizację inwestycji na terenie danej nieruchomości. Wszystkie działania w ramach ustalenia lokalizacji linii kolejowej dokonywane są w oparciu o władztwo administracyjne, a *ustawa o transporcie kolejowym*, nie przewiduje w tej materii konsultacji lub uzyskania zezwoleń właścicieli nieruchomości objętych zakresem inwestycji.

Należy bowiem 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, 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 określana 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.

Bogate orzecznictwo sądowoadministracyjne (przywołane już powyżej w niniejszej decyzji) jasno wskazuje, że to *inwestor* jest kreatorem przedsięwzięcia kolejowego – on decyduje o jego kształcie oraz przebiegu, i nie jest przy tym obowiązany   
do uwzględniania oczekiwań, czy nawet żądań właścicieli nieruchomości objętych inwestycją. W świetle przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*, zarówno Wojewoda Podkarpacki, jak i Minister nie mają uprawnienia do oceny racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych. Przepisy zawarte w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym* nie nakładają na *inwestora* obowiązku przedkładania różnych wariantów planowanego przedsięwzięcia. Dlatego też organy I i II instancji mają obowiązek dokonać oceny zgodności z prawem takiego wariantu, jaki przedstawił wnioskodawca, nie są natomiast władne nakazać *inwestorowi* przyjęcia innych rozwiązań lokalizacyjnych, skoro te przedstawione przez *inwestora* są zgodne z prawem. Inaczej mówiąc, w odniesieniu do przepisów rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* stosuje się rzymską paremię:dura lex, sed lex („surowe prawo, ale jednak prawo”).

Po analizie akt sprawy Minister stwierdza, że lokalizacja inwestycji została wybrana   
w sposób optymalny. W ocenie Ministra, *decyzja Wojewody Podkarpackiego* nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną, a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności skarżących strony. Ingerencja we własność związana   
z lokalizacją inwestycji odpowiada tylko jej koniecznemu zakresowi. Teren działek będących własnością skarżących stron nie został przejęty w wymiarze większym, niż jest to wymagane dla lokalizacji inwestycji. Zdaniem Ministra wydanie zaskarżonej decyzji   
w konkretnym jej kształcie uwzględniało zapewnienie wystąpienia możliwie najmniejszego konfliktu pomiędzy interesem publicznym a interesem podmiotów, których przebieg planowanej inwestycji dotyczył.

Brak jest tym samym podstaw do podważania zaskarżonej decyzjiz powołaniem się   
na ochronę konstytucyjnego prawa własności. Przysługujące skarżącym prawo własności nie stanowi „prawa nieskończonego” (ius infinitum), tzn. wartości absolutnej, niepodlegającej żadnym ograniczeniom. Konstytucyjna ochrona prawa własności ustępuje niekiedy wartościom wyżej cenionym przez ustawodawcę. Za taką wartość, która powinna być w sposób szczególny uwzględniana, ustawodawca przyjął „cel publiczny”. Konieczność pozyskiwania gruntów pod budowę/rozbudowę infrastruktury kolejowej mieści się w klauzuli interesu publicznego, wyznaczonej przez art. 31 ust.   
3 Konstytucji RP. W kontrolowanym postępowaniu warunki wywłaszczenia   
i ograniczenia prawa własności zostały spełnione. Zaskarżoną *decyzję Wojewody Podkarpackiego* wydano na podstawie przepisu ustawy – tj. *ustawy o transporcie kolejowym*. W ocenie Ministra, ograniczenie prawa własności skarżących nastąpiło   
w zakresie, w jakim nie narusza istoty prawa własności.

Jak wynika z akt sprawy, w tym wyjaśnień przedstawionych przez *inwestora* w ww. piśmie z dnia 27 grudnia 2022 r., ingerencja w nieruchomości sąsiadujące z terenem kolejowym niezbędne pod budowę linii kolejowej nr 106 została ograniczona   
do niezbędnego minimum. Zajętość działki nr 1548/4 (numer działki przed podziałem),   
z obrębu 0003 Lutoryż, będącej własnością Pani M. D., oraz działki nr 1548/5 (numer działki przed podziałem), z obrębu 0003 Lutoryż, należącej do Pani E. G., i tym samym sposób poprowadzenia nowych granic działek, wynika z konieczności wykonania dodatkowego toru, peronu, dojścia, rowu odwadniającego oraz lokalizacji sieci kablowych. Poszerzenie terenu kolejowego było konieczne ze względu na istniejące uwarunkowania terenowe oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej infrastruktury kolejowej i technicznej. *Inwestor* wyjaśnił, iż ukształtowanie linii rozgraniczającej nie przebiega w linii prostej ze względu na maksymalne dostosowanie do istniejących uwarunkowań terenowych i projektowanych elementów.

W odniesieniu do działki nr 1317 (numer działki przed podziałem), z obrębu 0003 Lutoryż, będącej własnością Pana M. B., *inwestor* wskazał, że rozwiązania projektowe   
w rejonie działki skarżącego zostały przyjęte w sposób optymalny, a ingerencja w teren ww. działki nr 1317 pod budowę linii kolejowej nr 106 została ograniczona do niezbędnego minimum i wynika z konieczności wykonania skarpy wykopu oraz lokalizacji sieci kablowych poza obrysem skarpy.

Mając na uwadze, iż przyjęte rozwiązanie lokalizacyjne jest prawidłowe (poprawne technicznie) oraz zgodne z obowiązującymi przepisami, nie ma możliwości dokonania jego korekty zgodnie z żądaniami Pana M. B., tj. wprowadzenia rozwiązań zamiennych w postaci wykonania na skarpie muru oporowego w celu wyeliminowania podziału   
i zajętości ww. działki nr 1317 pod inwestycję lub przesunięcie projektowanej infrastruktury kolejowej ze środka do granicy działki.

Przypomnieć należy, iż przepisy rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* nie zobowiązują *inwestora* do przedstawienia różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji i nie ma on obowiązku uwzględniać oczekiwań stron postępowania. Gospodarzem projektu jest tylko *inwestor,* organ wydający decyzję   
w oparciu o przedłożony projekt nie jest uprawniony do ingerowania w jego założenia, w tym w przebieg inwestycji liniowej. Badanie zasadności „wywłaszczenia” i badanie zasadności określonego przebiegu linii kolejowej, ogranicza się do kontroli zgodności   
z przepisami wariantu przedstawionego przez wnioskodawcę bez prawa   
do dokonywania zmian w przedstawionej przez *inwestora* koncepcji przebiegu linii kolejowej. Związany charakter decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej oznacza,   
że w przypadku spełnienia przewidzianych prawem przesłanek właściwy organ   
ma bezwzględny obowiązek wydania pozytywnego rozstrzygnięcia, tj. udzielenia zgody na lokalizację inwestycję. Nie może uzależniać wydania decyzji od jakichkolwiek innych świadczeń i warunków nie przewidzianych przepisami (por. art. 9ae *ustawy o transporcie kolejowym*).

Zaprojektowanie inwestycji pozostawia się specjalistom posiadającym odpowiednie przygotowanie zawodowe, a nie powinny decydować o tym strony postępowania, których nieruchomości zostały objęte wnioskiem o wydanie decyzji lokalizacyjnej, gdyż żaden z przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* nie przewiduje takich uprawnień   
(por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 1282/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych). Ponadto, *inwestor* wyjaśnił, iż inwestycja realizowana jest z budżetu Państwa oraz dofinansowana   
ze środków Unii Europejskiej i z tego powodu realizacja dodatkowych elementów niewymaganych przepisami obowiązującego prawa może narazić *inwestora* na zarzut niewłaściwego gospodarowania środkami publicznymi.

Co więcej, wbrew błędnemu przekonaniu skarżących stron, przepisy rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*, nie zobowiązują *inwestora* do poprzedzenia wystąpienia   
z wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przeprowadzeniem uzgodnień, 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*, jest aktualne również na gruncie uregulowań rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Za chybiony należy uznać zarzut skarżących stron nieuwzględnienia wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich i zarzut naruszenia art. 9q ust. 1 pkt   
4 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Wyjaśnienia wymaga, że ustawodawca nałożył na organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej obowiązek zawarcia w decyzji wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich (art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*), który został wypełniony przez organ I instancji w punkcie IV na str. 4 *decyzji* *Wojewody Podkarpackiego*. Zdaniem Ministra określone przez Wojewodę Podkarpackiego wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich są wystarczające dla etapu lokalizacji inwestycji.

Podkreślenia wymaga, iż 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. W kontekście normy   
z art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, nie wystarczy 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.

Przepis mówiący o ochronie interesów osób trzecich zamieszczony jest w wielu ustawach (np. art. 5 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, art. 8 ust.   
1 pkt 5 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych, art. 8 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 12 lutego   
2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego, art. 11f ust. 1 pkt 4 *specustawy drogowej*), które z natury swej wprowadzają pewne ograniczenia prawa własności oraz innych praw rzeczowych, czego przykładem są powyżej wymienione przepisy ustawowe (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 lutego 2018 r., sygn. akt II OSK 1282/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Tymczasem skarżący powołują się jedynie na interes subiektywny, upatrując   
go w uszczupleniu ich prawa własności i możliwości korzystania z nieruchomości   
w dotychczasowy sposób. Jednakże, argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej, ma charakter interesu faktycznego, a więc takiego, który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej. Uznanie, że ochronie podlegać winien interes faktyczny, mogłoby prowadzić do paraliżu inwestycji w zakresie lokalizacji inwestycji kolejowych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw, które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją.

W postępowaniu w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, zarówno Wojewoda Podkarpacki, jak i Minister, badają zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. Nieuniknione jest to, że realizacja inwestycji kolejowych może stwarzać określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości znajdujących się   
w obszarze inwestycji. Z samej bowiem istoty przedsięwzięcia kolejowego, będącego inwestycją liniową, wynika ingerencja w prawa przysługujące innym podmiotom   
w stosunku do nieruchomości objętych projektowaną inwestycją. Z omawianej ingerencji wynikać mogą z kolei inne utrudnienia dla podmiotów dotychczas wykorzystujących daną nieruchomość w określony sposób. Nie oznacza to jednak, że taka decyzja   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest wadliwa.

Podkreślenia wymaga, iż organ wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie jest kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*. Obowiązkiem organu administracji jest jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym. Przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Podkarpackiego, jak i Ministra, nie jest także prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżących, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań lokalizacyjnych i w tym zakresie podnoszone przez skarżących 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 IV SA/Wa 785/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Ocena decyzji w aspekcie poszanowania uzasadnionych interesów osób trzecich wymaga uwzględnienia, że *inwestor* ustalający lokalizację inwestycji linii kolejowej działa   
w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego w sposób niezgodny z prawem, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca   
2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Wyjaśnienia wymaga, iż nie wydaje się możliwe zaprojektowanie inwestycji w zakresie linii kolejowych o takim przebiegu, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli nieruchomości objętych inwestycją. Dostrzec trzeba, że skarżący domagają się utrzymania swojego status quo w zakresie, w jakim dotychczas korzystali   
z nieruchomości objętych lokalizacją przedmiotowej inwestycji i w tym kontekście ich sprzeciw wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania dotychczasowego prawa własności nieruchomości. 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.

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. Nieuwzględnienie ich nie może jednak stanowić podstawy kwestionowania legalności ustalenia lokalizacji inwestycji kolejowej.

Należy stwierdzić, że zdecydowana większość inwestycji publicznych, zwłaszcza inwestycji kolejowych, realizowana jest na terenach, które w znaczącej części stanowią własność prywatną. Jednak wynikające z zakresu inwestycji naruszenie prawa własności dokonywane jest w sposób przewidziany na gruncie obowiązujących przepisów   
i w zgodzie z nimi oraz, co istotne, za odszkodowaniem, które uwzględnia wszelkie składniki majątkowe znajdujące się na części działki przejmowanej pod realizację   
inwestycji kolejowej, ustalonym decyzją wojewody w odrębnym postępowaniu.

Nie zamyka to jednak stronom prawa do dochodzenia ochrony naruszonych, w ich ocenie, dóbr w postępowaniu przed sądami powszechnymi w drodze ewentualnych roszczeń cywilnoprawnych. Jeżeli bowiem skarżący uważają, że w wyniku przedmiotowej inwestycji kolejowej i przyjętych przez *inwestora* rozwiązań lokalizacyjnych doznali szkody, to mogą skorzystać ze stosownego powództwa cywilnego i przedstawić dowody   
na okoliczność powstałej szkody i jej wielkości. Argumentacja tego rodzaju   
w postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji linii kolejowej ma charakter interesu faktycznego, a więc takiego, który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej.

W świetle powyższego, szeroko podnoszone przez Panią M. D. i Panią E. G. zarzuty dotyczące utrudnień, jakie zdaniem skarżących, wystąpią w związku z objęciem części ich nieruchomości rzeczoną inwestycji, nie stanowią o wadliwości *decyzji Wojewody Podkarpackiego*.

Ponadto, zgodnie z art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, jeżeli w przypadku,   
o którym mowa w art. 9s ust. 3, została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele *inwestor* nabywa, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, tę część nieruchomości.

Ustawodawca w ww. przepisie zabezpieczył interesy właścicieli nieruchomości, które jedynie w części niezbędne są do realizacji inwestycji, a pozostałe części nieruchomości na skutek podziału nie nadają się do prawidłowego wykorzystywania na dotychczasowe cele. Konstrukcja zastosowana w art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym* stanowi roszczenie cywilnoprawne, którego zasadność może ocenić jedynie sąd powszechny. Organ administracji publicznej nie prowadzi w tego typu sprawach postępowania administracyjnego i nie orzeka w formie decyzji administracyjnej (patrz: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 12 września 2018 r., sygn. akt II OSK 2012/17, a także wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 listopada 2011 r., sygn. akt I OSK 1932/10, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 września 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 935/14, Lex nr 1554066, z dnia   
5 czerwca 2012 r. sygn. akt VII SA/Wa 716/12, Lex nr 1275973 oraz z dnia 4 czerwca 2007 r. sygn. akt I SA/Wa 137/07, Lex nr 351339, zapadłe wprawdzie w odniesieniu   
do regulacji *specustawy drogowej*, ale aktualne w pełni w świetle rozwiązań przyjętych   
w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Odnosząc do zarzutów dotyczących wpływu przedmiotowej inwestycji na życie i zdrowie osób zamieszkujących w budynku mieszkalnym zlokalizowanym na działce Pani E. G.,   
w tym żądania zaprojektowania ekranu akustycznego od strony torów kolejowych, należy wyjaśnić, 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, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska   
w Rzeszowie i zakończonym *decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.*

Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 11 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – wydawanej na podstawie *ustawy o transporcie kolejowym*. W myśl zaś art. 86 pkt 2 *ustawy o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie,* decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1. Należy przy tym podkreślić,   
że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia   
ma charakter sui generis „rozstrzygnięcia wstępnego” względem ewentualnego przyszłego ustalenia lokalizacji konkretnego przedsięwzięcia i pełni ona względem niego w istocie funkcję prejudycjalną.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest, co do zasady, pierwszą decyzją,   
o wydanie której występuje inwestor przed rozpoczęciem planowanego przedsięwzięcia (inwestycji). Wynika to z konieczności objęcia rozstrzygnięciem decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach dopuszczalności usytuowania danego przedsięwzięcia z punktu widzenia ochrony zasobów środowiska, zdrowia ludzi   
i ewentualnemu przeciwdziałania negatywnym oddziaływaniom.

Zatem zagadnienia związane z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia   
na klimat akustyczny, środowisko i ludzi było elementem postępowania w sprawie wydania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*. Ewentualne uwagi i zastrzeżenia   
co do skutków środowiskowych realizacji przedmiotowej inwestycji (np. wpływu inwestycji na zdrowie osób o szczególnych potrzebach zamieszkujących nieruchomość Pani E. G.), strony mogły zgłaszać w toku postępowania środowiskowego. Jak wynika   
z uzasadnienia ostatecznej w administracyjnym toku inwestycji *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach*, stronom zapewniono czynny udział w każdym stadium trwania postępowania w sprawie wydania przedmiotowego rozstrzygnięcia środowiskowego. Z uzasadnienia *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* wynika,   
iż w toku postępowania środowiskowego nie zostały wniesione żadne uwagi.

Z *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* wynika, iż sposób realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, przy zachowaniu metod prowadzenia prac oraz rozwiązań technologicznych określonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz   
w charakterystyce przedsięwzięcia pozwoli na dotrzymanie obowiązujących standardów jakości środowiska, w tym zdrowia ludzi na obszarze w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia. Wynika z tego, iż przeprowadzona na potrzeby uzyskania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* analiza prognozowanego hałasu oraz drgań, nie wykazała negatywnego wpływu na sąsiednie zabudowania oraz zdrowie ludzi.

Z przeprowadzonych analiz akustycznych wynika, że na działkach zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowej nr 106 nie stwierdzono ponadnormatywnego poziomu hałasu   
i konieczności budowy ekranów akustycznych. Z *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* nie wynika zatem obowiązek budowy ekranu akustycznego   
na wysokości działki Pani E. G. Natomiast organy architektoniczno-budowlane, za które w niniejszej spawie należy uznać zarówno Wojewodę Podkarpackiego, jak   
i Ministra*,* nie mogą decydować w sposób dowolny o lokalizacji ekranów akustycznych, jeśli taki obowiązek nie wynika z wydanych dla inwestycji uzgodnień środowiskowych   
(w niniejszym przypadku – *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*).

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach i następcza decyzja lokalizacyjna   
są wydawane na podstawie różnych aktów prawnych, w ramach odrębnych procedur, przez różne organy i w konsekwencji spełniają różne cele. Żadna z tych decyzji nie zastępuje drugiej. Podmiot, który chce zrealizować określone przedsięwzięcie ma obowiązek uzyskać obie decyzje. Każda z tych decyzji dotyczy innych aspektów planowanej inwestycji. Jednakże - o czym była mowa powyżej - decyzja   
o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej (por. art. 86 pkt 2 w zw. z art. 72 ust. 1 pkt 11 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*).

Obrazowo rzecz ujmując, Minister w ramach postępowania o ustalenie lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej nie może nakazać *inwestorowi* budowy ekranów akustycznych w określonej lokalizacji, jeżeli obowiązek budowy zabezpieczeń akustycznych nie został na *inwestora* nałożony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Biorąc pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, przewidywany rodzaj i skalę oddziaływania, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie ustalił, że nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. Trudno zatem uznać za uzasadnione wywody skarżącej odnoszące się do zwiększenia oddziaływania negatywnych czynników związanych z lokalizacją przedmiotowej inwestycji, skoro wyspecjalizowany organ ochrony środowiska, jakim jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, na podstawie analiz przeprowadzonych w tracie postępowania środowiskowego, nie stwierdził, iż lokalizacja inwestycji będzie negatywnie oddziaływać na życie i zdrowie ludzi.

Z powyższych względów, na uwzględnienie nie zasługuje wniosek dowodowy Pani E. G. zawarty w piśmie z dnia 8 lutego 2023 r. o dopuszczenie opinii niezależnego biegłego sądowego z zakresu psychiatrii dzieci i młodzieży celem ustalenia zasadności wniosku  
o instalację ekranów akustycznych wzdłuż jej działki.

Podnieść również należy, iż organy orzekające o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie są właściwe do oceny prawidłowości postępowania zakończonego wydaniem decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i samej decyzji. Kompetencja w tym zakresie przysługuje organom wskazanym w *ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*.

Ponadto, *inwestor* w ww. piśmie z dnia 27 grudnia 2022 r. wyjaśnił, że linie kolejowe objęte zakresem Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej będą cechowały się stosunkowo niedużym natężeniem przejazdów pociągów w czasie doby, w związku z czym zakłada się, że niniejsze linie nie będą miały istotnego wpływu na istniejące warunki terenowe oraz zwiększone rozprzestrzenianie się ewentualnych drgań i hałasu. Istotny jest fakt,   
iż realizacja zadania odbywać się będzie w obrębie terenu kolejowego oraz wzdłuż istniejącego toru kolejowego, w obszarach gdzie funkcjonuje już infrastruktura kolejowa, a teren jest przekształcony antropologicznie. Jednocześnie *inwestor* zadeklarował, iż po zrealizowaniu przedsięwzięcia, dokona pomiarów poziomu hałasu w rejonie działki Pani E. G. Jeżeli przeprowadzone badania wykażą przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenie obszarów chronionych akustycznie, *inwestor* podejmie działania   
z zakresu ochrony tych obszarów przed nadmiernym hałasem.

Za niezasadne należy uznać zarzuty Pani M. D. i Pani E. G. dotyczące obciążania działki nr 1548/9 (powstałej z podziału działki nr 1548/4) służebnością przejazdu i przechodu na rzecz każdoczesnych właścicieli działki nr 1548/7 (powstałej z podziału działki   
nr 1548/3), z obrębu 0003 Lutoryż.

Wyjaśnienia wymaga, iż w sytuacji, gdy na skutek nabycia przez Skarb Państwa albo właściwą jednostkę samorządu terytorialnego nieruchomości bądź jej części   
na podstawie decyzji, o której mowa w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowy*   
(tj. decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej), właściciel nieruchomości (użytkownik wieczysty) zostaje pozbawiony dostępu do drogi publicznej, odpowiednie zastosowanie – z mocy art. 9ad ust. 1 *ustawy transporcie kolejowym* – znajduje art. 120 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 344), zwanej dalej „*ugn*”, normujący ustanowienie niezbędnych służebności [por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 lipca 2012 r., sygn. akt II OSK 1245/12, oraz wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 339/13   
i z dnia 5 grudnia 2019 r., sygn. akt II OSK 1145/18, zapadłe na gruncie ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji   
w zakresie lotnisk użytku publicznego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 979) i *specustawy drogowej*, ale mające analogiczne zastosowanie w przedmiotowych kwestiach również   
na gruncie szczególnych uregulowań *ustawy o transporcie kolejowym*].

Minister po dokonaniu szczegółowej analizy akt sprawy, jak również analizy opracowań kartograficznych znajdujących się na stronie internetowej: <http://geoportal.gov.pl>, podziela stanowisko *inwestora*, że najwłaściwszym sposobem zapewnienia działce   
nr 1548/7 dostępu do drogi publicznej, jest ustanowienie służebności drogi koniecznej na działce nr 1548/9, w sposób określony w pkt V.4 na str. 5 *decyzji Wojewody Podkarpackiego* i w załączniku graficznym nr 2 do tej decyzji.

Ustanowienie służebności przejazdu i przechodu na działce nr 1548/9 najmniej bowiem ingeruje w obecny układ komunikacyjny okolicznych działek. Wynika to z tego, iż po pierwsze, ustanowiona służebność dojazdu do działki nr 1548/7 umożliwia w części wykorzystanie wewnętrznego układu komunikacyjnego znajdującego się na działce   
nr 1548/4 (po podziale działka nr 1548/9), zapewniającego już obecne skomunikowanie działki nr 1548/4 (po podziale działka nr 1548/9) i działki sąsiedniej nr 1548/5   
(po podziale 1548/11) z drogą publiczną. Po drugie, ustanowiona w *decyzji Wojewody Podkarpackiego* służebność przejazdu i przechodu na działce nr 1548/9 (powstałej   
z podziału działki nr 1548/4) dla działki nr 1548/7 (powstałej z podziału działki   
nr 1548/3), pokrywa się we fragmencie z istniejącą już na działce nr 1548/4 służebnością gruntową, polegającą na prawie przejazdu i przechodu przez tą działkę na rzecz każdoczesnych właścicieli działki nr 1548/5, z obrębu 0003 Lutoryż (por. zapisy ksiąg wieczystych nr (…) i (…), dostępnych na stronie internetowej: <https://przegladarka-ekw.ms.gov.pl>).

Odnosząc się do zarzutów Pani M. D. dotyczących start, jakie poniesie w związku   
z ustanowioną służebnością na jej działce nr 1548/9 (przed podziałem działka   
nr 1548/4), zauważyć należy, iż w pkt V.4 na str. 5 zaskarżonej decyzji, Wojewoda Podkarpacki wskazał, iż ustanowienie służebności nastąpi za wynagrodzeniem, a koszty wynagrodzenia za służebność obciąża *inwestora*. Jednakże, kwestie ustalenia wysokości i wypłaty odszkodowań, mimo iż w pewnym stopniu są związane z decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nie są jednak przedmiotem postępowania o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, bowiem są one objęte zakresem odrębnego rozstrzygnięcia Wojewody Podkarpackiego, podlegającego odrębnemu trybowi zaskarżenia.

W odniesieniu do kwestii podniesionych przez Panią M. D. dotyczących etapu prowadzonych robót budowlanych (m.in. związanych z obawami skarżącej dotyczącymi uszkodzenia instalacji gazowej), podkreślić należy, iż postępowanie dotyczące lokalizacji inwestycji jest wstępnym etapem procesu inwestycyjnego, którego istotą jest określenie czy wskazana we wniosku inwestycja może być realizowana zgodnie z przepisami prawa oraz określenie terenu na którym umiejscowione zostaną planowane obiekty   
i urządzenia. Z racji takiego charakteru decyzja lokalizacyjna nie rozstrzyga   
w przedmiocie szczegółowych rozwiązań projektowych, ani nie odnosi się do przyszłej realizacji inwestycji.

Za niezasadny należy uznać zarzut Pana M. B. dotyczący naruszenia   
art. 9s ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, poprzez nieopublikowanie w Biuletynie Informacji Publicznej (dalej: BIP) PUW w Rzeszowie map podziału nieruchomości, stanowiących integralną część decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Należy wskazać, że organ w świetle art. 72 ust. 6 *ustawy o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie* (mającym w sprawie zastosowanie na podstawie art. 9q ust. 8 *ustawy o transporcie kolejowym*), zobowiązany jest do udostępnienia w BIP jedynie treść decyzji, a nie jej całość, wraz z załącznikami graficznymi, co biorąc pod uwagę obszerność oraz ilość niektórych załączników jest słusznym i logicznym rozwiązaniem. Należy przy tym zauważyć, iż w ramach prowadzonego przez Wojewodę Podkarpackiego postępowania o wydanie przedmiotowej decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej możliwe było zapoznanie się ze zgromadzonym materiałem dowodowym, w tym   
z mapami z projektem podziału nieruchomości.

Za niezasadny należy uznać zarzut Pana M. B. dotyczący naruszenia   
art. 7 *kpa*, art. 77 *kpa* oraz art. 80 *kpa*, jak również zarzut Pani E. G. i Pani M. D. dotyczący tego, iż *decyzji Wojewody Podkarpackiego* jest „stronnicza, krzywdząca, bezzasadna”.

Wbrew zarzutom skarżących, organ I instancji przeprowadził postępowanie w sprawie wydania *decyzji Wojewody Podkarpackiego* – w zakresie dotyczącym interesu prawnego skarżących – w sposób zgodny z art. 7 *kpa*, art. 77 *kpa* i art. 80 *kpa*. Zgodnie z art. 6 *kpa*, organy administracji publicznej działają na podstawie przepisów prawa. Wydając zaskarżoną decyzję organ kierował się treścią przepisów prawa materialnego (rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*), mających w sprawie zastosowanie. Skoro nie stanowi naruszenia praw obywateli uchwalenie przepisów zawierających takie wyjątkowe, surowe regulacje, to nie można twierdzić, że stosowanie ich przez organy administracji zgodnie z ich brzmieniem prowadzi do naruszenia prawa. Zatem, choć ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji - w odczuciu skarżących - narusza ich interes prawny, dzieje się to w zgodzie z obowiązującym prawem.

Według Ministra uzasadnienie *decyzji Wojewody Podkarpackiego* pozwala na poznanie motywów, którymi organ I instancji kierował się przy załatwianiu sprawy i nieuznaniu argumentacji Pana M. B., Pani E. G. i Pani M. D., a także umożliwia stroną zrozumienie   
i w miarę możliwości zaakceptowanie zasadność przesłanek faktycznych i prawnych, którymi kierował się organ przy załatwianiu sprawy. Stanowisko Wojewody Podkarpackiego nie nosi cech dowolności, lecz jest wyrazem rzetelnie przeprowadzonego postępowania. Okoliczność, że skarżący nie zostali przekonani, co do przyjętego w sprawie przez organ I instancji rozstrzygnięcia, nie oznacza naruszenia prawa, gdyż skarżącą mają bowiem prawo do własnego subiektywnego przekonania   
o zasadności swoich zarzutów, zaś przekonanie to nie musi mieć odzwierciedlenia   
w obowiązujących przepisach prawnych.

Ponadto, poparcia w materiale dowodowym nie ma stwierdzenie Pani E. G.   
i Pani M. D., iż z treści *decyzji Wojewody Podkarpackiego* dowiedziały się, że uwzględniono w niej tylko wnioski i zastrzeżenia właściciela działki nr 1317.

Na wstępie wyjaśnić należy, iż w przypadku inwestycji liniowych zakres chronionego interesu prawnego stron jest zasadniczo determinowany tym, na ile przedmiotowa inwestycja oddziałuje na ich prawa rzeczowe wynikające zwłaszcza z własności nieruchomości lub prawa użytkowania wieczystego. Innymi słowy, każdy z właścicieli   
i użytkowników wieczystych nieruchomości oraz osób mających inne prawa   
do nieruchomości jest stroną decyzji lokalizacyjnej, ale tylko w części dotyczącej jego nieruchomości. Założenie to pozwala na stwierdzenie, iż Pani E. G. i Pani M. D. nie posiadają interesu prawnego do podnoszenia zarzutów dotyczących działek nie będących ich własnością.

Niezależnie od powyższego, ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego   
i samej treści *decyzji Wojewody Podkarpackiego* wynika, iż wnioski i zastrzeżenia właściciela powołanej przez skarżące działki nr 1317, tak samo jak wnioski i uwagi Pani E. G. i Pani M. D., zostały rozpatrzone negatywnie przez *inwestora* i Wojewodę Podkarpackiego, ze względu na brak podstaw uzasadniających ich konieczność   
i zasadność. Wobec czego zarzut zamierzonej stronniczości nie znajduje uzasadnienia   
w stanie faktycznym.

Za niezasadny należy uznać zarzut Pani M. D. i Pani E. G. dotyczy braku przeprowadzenia wizji lokalnej.

Zwrócić bowiem uwagę, że organy administracji mają obowiązek podejmować czynności niezbędne do wyjaśniania sprawy, nie zaś wszystkie czynności, których przeprowadzenie postuluje strona postępowania. To, czy dany dowód zostanie przeprowadzony, zależy   
od przydatności tego dowodu dla wyjaśnienia okoliczności sprawy, co do których organ miał wątpliwości. Żaden organ prowadzący postępowanie nie ma obowiązku przeprowadzenia wszystkich dowodów wnioskowanych przez stronę. W piśmiennictwie przyjmuje się, że ocena, czy przedmiotem dowodu jest okoliczność mająca znaczenie dla sprawy, należy do uznania organu, który jest jednakże związany w tej mierze przepisami prawa materialnego stanowiącymi podstawę rozstrzygnięcia (por. B. Adamiak   
(w:) Komentarz, Kodeks postępowania administracyjnego, Legalis).

Okoliczność, iż lokalizacja inwestycji jest sprzeczna z interesem skarżących, w opinii Ministra, nie stanowiło podstawy do przeprowadzenia dowodu wnioskowanego przez skarżące. Jak już to zostało wyjaśnione w niniejszej decyzji, to *inwestor* dokonuje wyboru najkorzystniejszych rozwiązań lokalizacyjnych. Przeprowadzenie dowodu wskazywanego przez skarżącego zatem nie tylko nie dotyczyło okoliczności istotnej dla rozstrzygnięcia (skoro przeprowadzenie inwestycji zgodnie z wnioskiem *inwestora* nie narusza prawa), ale i byłoby sprzeczne z celem szczególnego postępowania administracyjnego, tj. jego uproszczeniem i przyspieszeniem (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Za niezasadny należy uznać zarzut Pani E. G. i Pani M. D. podniesiony   
w piśmie z dnia 8 lutego 2023 r. dotyczący tego, iż informacja o wydanej *decyzji Wojewody Podkarpackiego* nie została przesłana przez organ I instancji na adres ich pełnomocnika.

Z orzecznictwa sądowoadministracyjnego (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 lutego 2022 r., sygn. akt II OSK 2622/21 i wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 29 czerwca 2021 r., sygn. akt VII SA/Wa 326/21, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych), wynika, iż ze względu na szczególny charakter rozwiązań prawnych przyjętych   
w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym* i jednoznaczną treść art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, wojewoda ma obowiązek wysłać zawiadomienie o wydaniu decyzji właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem na adres wskazany w katastrze nieruchomości, niezależnie od faktu ustanowienia   
w sprawie pełnomocnika. Art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym* na zasadzie prawnej reguły: norma szczególna uchyla normę ogólną (lex specialis derogat legi generali), wyłącza normę ogólną wynikającą z art. 40 § 2 *kpa*, stanowiącą o doręczaniu pism ustanowionemu w sprawie pełnomocnikowi, odnośnie doręczania zawiadomienia   
o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Z powyższego wynika, że Wojewoda Podkarpacki prawidłowo wysłał zawiadomienie   
z dnia 24 października 2022 r. informujące o wydaniu *decyzji Wojewody Podkarpackiego* bezpośrednio do skarżących, a nie do ustanowionego w sprawie pełnomocnika.

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji został ustalony prawidłowo. Organ uznał racje przemawiające za ustaloną lokalizacją, które *inwestor* przedstawił w dokumentacji przedłożonej w trakcie postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji przedmiotowej inwestycji w zakresie linii kolejowej. Stwierdzić należy także, że zarówno wniosek *inwestora*, postępowanie przeprowadzone przez organ   
I instancji, jak i zaskarżona *decyzja Wojewody Podkarpackiego* nie naruszają prawa,   
a wniesione odwołania nie zasługują na uwzględnienie, wobec czego orzeczono jak rozstrzygnięciu.

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na decyzję, na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r.   
– Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1634), zwanej dalej „*ppsa*”, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Rozwoju i Technologii, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

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