Znak pisma: DLI-III.7620.39.2022.JG.18

Warszawa, 20 lipca 2023 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 i 3 w zw. z art. 137 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.), zwanej dalej „*kpa*”, oraz 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 odwołania Pani A. R., Pani H. R., Pani B. S., P. K. E. i Pani M .Z., oraz po zapoznaniu się z odwołaniami Pana P. W. i S. K. od decyzji Wojewody Małopolskiego z dnia 18 lipca 2022 r., znak: WI‑IV.747.2.1.2022, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: Linia kolejowa nr 104 Chabówka - Nowy Sącz na odc. A1 od km 0+576   
(km istn. 0+576) do km 6+100 (km. istn. 6+109) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104, wzdłuż linii kolejowej nr 98 Sucha Beskidzka - Chabówka na   
odc. od km istn. 33+830 do km istn. 35+313 oraz na stacji Chabówka”,

1. **Uchylam:**

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 5 w wierszu 10, licząc od góry strony, zapis:

„g) Km 1+475 (km proj. 1+476)”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 10 w wierszu 1, licząc od góry strony, zapis:

„Działka ewid. nr 4046 dzieli się na działki o nr **4046/4** i nr 4046/3”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 10 w wierszu 15, licząc od góry strony, zapis:

„Działka ewid. nr 4106/2 dzieli się na działki o nr **4106/9** i nr 4106/10”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 10 w wierszu 17, licząc od góry strony, zapis:

„Działka ewid. nr 4106/4 dzieli się na działki o nr **4106/7** i nr 4106/8”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 10 w wierszu 20, licząc od góry strony, zapis:

„Działka ewid. nr 4109/4 dzieli się na działki o nr **4109/10** i nr 4109/9”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 10 w wierszu 24, licząc od góry strony, zapis:

„Działka ewid. nr 4691/1 dzieli się na działki o nr **4691/4** i nr 4691/5”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 11 w wierszu 8, licząc od dołu strony, zapis:

„Działka ewid. nr 1581 dzieli się na działki o nr **1581/2** i nr 1581/1”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 11 w wierszu 3, licząc od góry strony, zapis:

„Działka ewid. nr 4756 dzieli się na działki o nr **4756/3** i nr 4756/4”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 11 w wierszu 2, licząc od dołu strony, zapis:

„Działka ewid. nr 1611 dzieli się na działki o nr **1611/1** i nr 1611/2”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 13 w wierszu 8, licząc od dołu strony, zapis:

„4046/3”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 13 w wierszu 7, licząc od dołu strony, zapis:

„4106/10”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 13 w wierszu 6, licząc od dołu strony, zapis:

„4106/8”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 13 w wierszu 5, licząc od dołu strony, zapis:

„4691/5”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 13 w wierszu 1, licząc od dołu strony, zapis:

„4756/4”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 14 w wierszu 5, licząc od góry strony, zapis:

„1581/1”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 14 w wierszu 6, licząc od góry strony, zapis:

„1611/2”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 15 w wierszu 19, licząc od góry strony, zapis:

„4046/4”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujące się na stronie 15 w wierszu 20, licząc od góry strony, zapis:

„4106/9, 4106/5, 4106/7, 4107/1, 4108/3, 4109/10”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 15 w wierszu 21, licząc od góry strony, zapis:

„4691/4”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 15 w wierszu 25, licząc od góry strony, zapis:

„4756/3”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 15 w wierszu 16, licząc od doły strony, zapis:

„1581/2”,

* w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 15 w wierszu 16, licząc od dołu strony, zapis:

„1611/1”,

* rysunki nr: 4, 5, 6, 7, 13, 14 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren inwestycji, stanowiące część załącznika nr 1 do zaskarżonej decyzji,
* mapy z projektami podziału działek nr: 4046, 4106/2, 4106/4, 4109/4, 4691/1 4756 z obrębu 0001 Rabka-Zdrój oraz działek nr 1581, 1611 z obrębu 0003 Rabka-Zaryte, wraz z wykazami zmian gruntowych, stanowiące część załącznika nr 2 do zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie** poprzez:

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 11 w wierszu 3, licząc od góry strony nowego zapisu:

„Działka ewid. nr 4756 dzieli się na działki o nr **4756/5** i nr 4756/6”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 11 w wierszu 2, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„Działka ewid. nr 1611 dzieli się na działki o nr **1611/3** i nr 1611/4”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 13 w wierszu 8, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„4046”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 13 w wierszu 7, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„4106/2”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 13 w wierszu 6, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„4106/4”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 13 w wierszu 5, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„4691/1”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 13 w wierszu 1, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„4756/6”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 14 w wierszu 5, licząc od góry strony nowego zapisu:

„1581”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 14 w wierszu 6, licząc od góry strony nowego zapisu:

„1611/4”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 15 w wierszu 20, licząc od góry strony nowego zapisu:

„4106/5, 4107/1, 4108/3”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 15 w wierszu 25, licząc od góry strony nowego zapisu:

„4756/5”,

* ustalenie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, w miejscu uchylenia, na stronie 15 w wierszu 16, licząc od dołu strony nowego zapisu:

„1611/3”,

* dodanie, w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, na stronie 17, w pkt VIII,   
  po ppkt 2 lit. d, dotyczącym ustanowienia służebności drogowych, nowego zapisu:

„**e)** Zapewniam dostęp do drogi publicznej działce 1612/2 poprzez ustanowienie służebności przejazdu i przechodu przez część działki 1611/4 (służebność oznaczona na mapie podziałowej działki 1611 symbolem S1-S5)”,

* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych rysunków nr: 4, 5, 6, 7, 13, 14 mapy w skali 1:500 przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej,   
  z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren, stanowiących załączniki nr 1.1-1.6 do niniejszej decyzji,
* zatwierdzenie, w miejsce uchylenia, zamiennych map z projektami podziału nieruchomości nr 4756, obręb 0001 Rabka-Zdrój oraz nr 1611, obręb 0003 Rabka-Zaryte, wraz z wykazami zmian gruntowych, stanowiących załączniki nr 2.1-2.2 do niniejszej decyzji,

1. **Umarzam postępowanie odwoławcze w zakresie odwołania** **Pana P. W.   
   i Pana S. K.**
2. **W pozostałej części zaskarżoną decyzję utrzymuję w mocy.**

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 4 lutego 2022 r., uzupełnionym i skorygowanym w trakcie prowadzonego postępowania, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą   
w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, wystąpiła do Wojewody Małopolskiego   
o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji przedsięwzięcia pn.: „Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: Linia kolejowa nr 104 Chabówka - Nowy Sącz na odc. A1 od km 0+576 (km istn. 0+576) do km 6+100 (km. istn. 6+109) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104, wzdłuż linii kolejowej nr 98 Sucha Beskidzka - Chabówka na odc. od km   
istn. 33+830 do km istn. 35+313 oraz na stacji Chabówka”. *Inwestor* wystąpił także   
o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając to ważnym interesem społecznym i gospodarczym.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 18 lipca 2022 r. decyzję, znak: WI-IV.747.2.1.2022, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbiórka, przebudowa, rozbudowa i budowa obiektu budowlanego pn.: Linia kolejowa nr 104 Chabówka - Nowy Sącz na odc. A1 od km 0+576 (km istn. 0+576) do km 6+100 (km. istn. 6+109) wraz z infrastrukturą techniczną wzdłuż linii kolejowej nr 104, wzdłuż linii kolejowej nr 98 Sucha Beskidzka - Chabówka na odc. od km istn. 33+830 do km istn. 35+313 oraz na stacji Chabówka”, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Małopolskiego”,* nadając jej jednocześnie rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Małopolskiego* odwołanie, za pośrednictwem organu pierwszej instancji, wnieśli m. in.:

* Pani A. R. i Pani H. R. - pismem z dnia 27 lipca 2022 r.,
* Pani B. S. - pismem z dnia 3 sierpnia 2022 r.,
* P. K. E. - pismem z dnia 20 lipca 2022 r.,
* Pani M. Z. - pismem z dnia 6 sierpnia 2022 r.,
* Pan P. W. - pismem z dnia 4 sierpnia 2022 r.,
* Pan S. K. – pismem z dnia 11 sierpnia 2022 r.

W odwołaniach, wniesionych w terminie, ww. skarżący podnieśli zarzuty w sprawie *decyzji Wojewody Małopolskiego,* jak i postępowania zakończonego wydaniem tej decyzji. Odwołania zostały uzupełnione w toku postępowania odwoławczego.

Ponadto, odwołanie od *decyzji Wojewody Małopolskiego* wnieśli także Pan P. H., Pani   
J. H., Pan A. D., Pani E. Ł.-D., Pani K. Ż., Pani A. S., Pani J. M., Pan W. D., Pani A. B., Pan E. K., Pani B. D., Pan M. K., Pan M. C., Pani M. C.-G., Pan M. G., Pani G. K. Organ odwoławczy odrębnym postanowieniem stwierdził uchybienie terminu do wniesienia odwołania od powyższej decyzji przez ww. osoby.

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

Kompetencje organu odwoławczego obejmują zarówno korygowanie wad prawnych decyzji organu I instancji, polegających na niewłaściwym zastosowaniu przepisu prawa materialnego, bądź postępowania administracyjnego, jak i wad polegających na niewłaściwej ocenie okoliczności faktycznych. Zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą organy administracyjne powinny działać wnikliwie, prowadząc wyczerpujące postępowanie dowodowe w celu uzyskania prawdy obiektywnej, a fakty istotne dla podjęcia rozstrzygnięcia powinny zostać w miarę możliwości bezsprzecznie ustalone. Obowiązek ten wynika z art. 7 i 77 *kpa*. Dlatego też trafność rozstrzygnięcia w każdym indywidualnym przypadku wymaga szczegółowego zbadania i rozważenia wszelkich argumentów, które stanowiłyby podstawę do przyjęcia określonego stanowiska. Wydając decyzję, organ zobowiązany jest do przestrzegania przepisów *kpa*, a przede wszystkim do podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego.

Mając powyższe na uwadze, w trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego *Minister* rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez organ I instancji, w tym zbadał prawidłowość przeprowadzonego przez organ I instancji postępowania oraz kończącej je *decyzji Wojewody Małopolskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty skarżącej strony   
(z zastrzeżeniem pkt II niniejszej decyzji).

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   
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla omawianego przedsięwzięcia załączona została mapa w skali 1:500 przedstawiająca proponowany przebieg rzeczonej inwestycji oraz mapy z projektami podziału nieruchomości. We wniosku określono również zmiany  
w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu oraz wskazano nieruchomości, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa. Wnioskodawca przedłożył również wymagane opinie, o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym,* bądź dowody potwierdzające doręczenie wystąpień o ich wydanie, w przypadku ich niewydania, co należało potraktować się jako brak zastrzeżeń do wniosku.

Ponadto, *inwestor* dołączył do wniosku ostateczną decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 23 listopada 2021 r., znak: OO.421.3.2.2020.EB, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku A1 Chabówka – Rabka Zaryte”, w wariancie 1, 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 II instancji poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Małopolskiego postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji   
ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje. W ocenie *Ministra,* Wojewoda Małopolski prawidłowo poinformował strony o wszczętym postępowaniu, podał jego podstawę prawną, poinformował strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy,   
a także o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z tą dokumentacją, a zatem należycie i wyczerpująco poinformował strony o okolicznościach faktycznych   
i prawnych, będących przedmiotem postępowania administracyjnego, które mogły mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków.

Wojewoda Małopolski pismem z dnia 22 marca 2022 r., znak: WI-IV.747.2.1.2022, 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 Małopolskim strony postępowania wniosły uwagi i zastrzeżenia dotyczące przedmiotowej inwestycji, które organ I instancji przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez strony postępowania.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 18 lipca 2022 r. decyzję, znak:   
WI-IV.747.2.1.2022, o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji w zakresie linii kolejowej. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Małopolski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji, mając na względzie opinię przedstawioną przez *inwestora*, ustosunkował się do uwag skarżących stron.

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

Kontrolowana *decyzja Wojewody 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.

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

W doktrynie prawa administracyjnego, jak również w orzecznictwie sądowym utrwalony jest pogląd, iż kompetencje organu odwoławczego nie sprowadzają się jedynie do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do rozstrzygnięcia organu   
I instancji. Organ II instancji jest bowiem obowiązany uwzględnić zarówno zmiany stanu prawnego, jak i faktycznego, jakie zaszły w sprawie pomiędzy wydaniem orzeczenia przez organ I instancji, a orzeczeniem organu odwoławczego.

Organ II instancji ustala stan faktyczny w oparciu o materiał dowodowy zebrany   
w postępowaniu I instancji, rozszerzając granice postępowania dowodowego na nowe okoliczności faktyczne pominięte przez organ I instancji, jak i te, które po wydaniu decyzji przez organ I instancji uległy zmianie, a które są istotne z punktu widzenia rozstrzygnięcia sprawy (por. A. Wróbel [w:] M. Jaśkowska, A. Wróbel, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, Warszawa 2005, s. 796-797, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 18 grudnia 2000 r., sygn. akt V SA 1799/00, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 maja 2002 r., sygn. akt III RN 59/01, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 21 kwietnia 2005 r.,   
sygn. akt II SA/Wa 2413/04).

Mając powyższe na uwadze, zauważyć należy, iż pismem z dnia 3 marca 2023 r., znak:   
IRR3/7.2131.2.23.2022.IRE-01378-I, *inwestor* wystąpił do *Ministra* o dokonanie korekty *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

W ww. piśmie *inwestor* zrezygnował z rozbiórki jednego z obiektów kubaturowych (garażu), z uwagi na fakt, iż właścicielka przedmiotowego obiektu kubaturowego położonego na działce nr 4756 oraz 4753/5, obręb Rabka-Zdrój, we własnym zakresie dokonała rozbiórki garażu.

Ponadto, w rzeczonym piśmie *inwestor* zrezygnował z podziału działek nr: 4046, 4106/2, 4106/4, 4109/4, 4691/1 z obrębu 0001 Rabka-Zdrój oraz działki nr 1581 z obrębu 0003 Rabka-Zaryte, z uwagi na objęcie ww. działek ograniczeniem w korzystaniu.

*Inwestor* zwrócił się także z prośbą o skorygowanie podziału działki nr 4756, obręb 0001 Rabka-Zdrój, oraz działki nr 1611, obręb 0003 Rabka-Zaryte, i zatwierdzenie nowego podziału ww. działek.

W trakcie trwania postępowania odwoławczego *inwestor,* uwzględniając uwagi zawarte   
w odwołaniu Pani M. Z., ww. pismem z dnia 3 marca 2023 r. wystąpił   
również o wprowadzenie w *decyzji Wojewody Małopolskiego* zapisu dotyczącego służebności przejazdu i przechodu przez część działki 1611/4 na rzecz działki 1612/2.

Przy ww. piśmie z dnia 3 marca 2023 r. *inwestor* przedłożył skorygowane arkusze mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren inwestycji, uwzględniające   
ww. wnioskowane zmiany. *Inwestor* przedłożył także zamienne mapy podziałowe dla działek nr 4756 z obrębu 0001 Rabka–Zdrój oraz nr 1611 z obrębu 0003 Rabka-Zaryte (z uwagi na konieczność zmiany mianowników działek powstałych po podziale).

W wyniku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego na etapie odwoławczym ustalono konieczność zmiany zapisów w *decyzji Wojewody* *Małopolskiego*, jak i zmiany załączników graficznych do tej decyzji w zakresie dotyczącym zmian wnioskowanych   
w ww. piśmie *inwestora* z dnia 3 marca 2023 r.

Mając na względzie powyższe, działając na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, *Minister* dokonał zmian w odpowiednich jednostkach redakcyjnych *decyzji Wojewody* *Małopolskiego*, uwzględniając ww. okoliczności. Ponadto, *Minister* dokonał korekty załączników graficznych do *decyzji Wojewody Małopolskiego*, zatwierdzając, w miejsce uchylenia, odpowiednie arkusze mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren inwestycji, uwzględniające wnioskowane zmiany, oraz zamienne mapy podziałowe dla ww. działek o nr: 4756 i 1611.

Konsekwencją opisanych powyżej okoliczności jest - dokonana na podstawie art. 138   
§ 1 pkt 2 *kpa* - zmiana, szczegółowo określona w punkcie I niniejszej decyzji. Organ odwoławczy dokonując rozstrzygnięcia, o którym w pkt I przedmiotowej decyzji, uznał,   
że nie narusza ono zasady dwuinstancyjności postępowania, o której mowa w art. 15 *kpa*.

Badając zgodność z prawem pozostałej części zaskarżonej decyzji, organ odwoławczy stwierdził, że brak było podstaw do zakwestionowania decyzji poza częścią uchyloną   
i orzeczoną w niniejszej decyzji.

Rozpatrując odwołania skarżących stron, w pierwszej kolejności wskazać należy,   
że zarówno Wojewoda 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 inwestycji, nie są uprawnione do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji kolejowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

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

Organ orzekający w przedmiocie lokalizacji linii kolejowej nie może modyfikować wniosku *inwestora*, ani też korygować przebiegu linii. Aby odmówić ustalenia lokalizacji linii kolejowej w sposób wnioskowany przez *inwestora*, organ musi zatem wykazać jej niezgodność z przepisami prawa. Ocenia więc legalność lokalizacji inwestycji w danym miejscu i nie ma kompetencji do oceny jej celowości, czy też słuszności ewentualnej realizacji inwestycji celu publicznego w inny sposób. W toku postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej organ administracji nie ma prawa modyfikować przebiegu inwestycji wyznaczonego przez *inwestora*. Nie może też odmówić wydania decyzji pozytywnej, o ile planowana lokalizacja pozostaje w zgodzie z przepisami powszechnie obowiązującego prawa (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 5 września 2017 r., sygn. akt II OSK 2892/15, z dnia 30 czerwca 2017 r.,   
sygn. akt II OSK 762/17, z dnia 15 czerwca 2016 r., sygn. akt II OSK 721/16, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 listopada 2019 r.,   
sygn. akt IV SA/Wa 1432/19, z dnia 28 czerwca 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 611/17,   
z dnia 9 czerwca 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 786/17, z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16, z dnia 19 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1561/16, z dnia 15 lipca 2015 r., sygn. akt 1532/15 i z dnia 30 maja 2012 r., sygn. akt IV SA/Wa 1899/11, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

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

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

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

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

Wobec powyższego, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się   
w sprawie zagadnień dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej poruszonych przez skarżące strony. *Inwestor*, stosownie do wezwania organu odwoławczego, ustosunkował się do zarzutów podniesionych przez skarżące strony, wskazując na brak możliwości zmiany lokalizacji inwestycji i wyjaśniając szczegółowo powody takiego stanowiska. Stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając   
w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał skarżącym, zawiadamiając o możliwości przeglądania akt sprawy.

W toku postępowania odwoławczego P. K. E., Pani A. R., Pani H. R. oraz Pani B. S. odnieśli się do przekazanego im stanowiska *inwestora*, podtrzymując zastrzeżenia wyrażone   
w złożonych odwołaniach.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy daje podstawę do wydania decyzji   
w przedmiotowej sprawie, działając na podstawie art. 10 *kpa*, pismem z dnia 9 czerwca 2023 r., znak: DLI-II.7620.39.2022.JG.15, organ odwoławczy zawiadomił skarżące strony o możliwości wypowiedzenia się, przed wydaniem rozstrzygnięcia, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania tego pisma, oraz o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym   
w niniejszej sprawie materiałem dowodowym.

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 Małopolskiego,* jest prawidłowe. Stanowisko to znajduje potwierdzenie w przedstawionej poniżej argumentacji.

Odnosząc się do zarzutów Pani A. R. i Pani H. R. dotyczących przebudowy sieci elektroenergetycznej i drogi gminnej oraz wszelkich argumentów w tym zakresie, wyjaśnić należy, co następuje.

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

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

Jak już to zostało wyjaśnione powyżej, to *inwestor* dokonuje wyboru najkorzystniejszych rozwiązań lokalizacyjnych, a rola organu ogranicza się do sprawdzenia kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz tego, czy przedstawiona koncepcja mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. W świetle przepisów *ustawy   
o transporcie kolejowym*, zarówno Wojewoda Małopolski, jak i *Minister* nie mają uprawnienia do oceny racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie ustalenia lokalizacji danej inwestycji kolejowej toczy się na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej, którym to wnioskiem organ administracji jest związany. Stosownie bowiem do przepisu art. 9ae *ustawy   
o transporcie kolejowym*, nie można uzależnić wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami. Gospodarzem projektu jest tylko *inwestor* i to on wybiera najbardziej optymalne rozwiązanie lokalizacyjne. Natomiast organ wydający decyzję w oparciu   
o przedłożony projekt nie jest uprawniony do ingerowania w jego założenia, w tym   
w przebieg i kształt inwestycji liniowej.

W przedmiotowej sprawie należy zauważyć, iż w punkcie VI *decyzji Wojewody Małopolskiego* wskazano, iż działka nr 4627, obręb 0001 Rabka-Zdrój, której właścicielkami są Pani A. R.i Pani H. R., podlega ograniczeniu w korzystaniu w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Przepis art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym* na zasadzie *lex specialis* przewiduje szczególny tryb ustanowienia i wykonywania służebności publicznej   
w stosunku do generalnego rozwiązania dotyczącego służebności publicznej zawartego w art. 124 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 344), zwanej dalej „*ugn*”.

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

W literaturze przedmiotu wskazuje się, iż w zakres służebności publicznej wchodzą trzy strefy: strefa montażowa, strefa istnienia urządzenia (pas eksploatacyjny) oraz sfera oddziaływania, nazywana w zależności od operatora sieci jako pas technologiczny, strefa bezpieczeństwa lub strefa kontrolowana (por. M. Gdesz, A. Milicka-Stojek, C. Kowalczyk, D. Konieczny: „Aspekty prawne i ekonomiczne administracyjnego ograniczenia korzystania z nieruchomości – służebność publiczna i odszkodowania”, wyd. Instytut Infrastruktury Liniowej, Olsztyn 2016, s. 36-39).

Warto dodać, iż w omawianym przypadku nie stosuje się procedury uzyskiwania zgody właściciela nieruchomości na ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości, bowiem wyłączony jest obowiązek prowadzenia rokowań między właścicielem nieruchomości   
a *inwestorem* co do przeprowadzenia robót. *Ustawa o transporcie kolejowym* nie uzależnia uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji od zgód lub umów pochodzących   
od podmiotów, którym przysługuje tytuł prawny do gruntu. W tym zakresie wystarczające jest wskazanie we wniosku konkretnych nieruchomości, których mają dotyczyć skutki o jakich mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*. Zauważyć bowiem należy, że art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym* stanowi normę szczególną wobec art. 124 ust. 1 i ust. 3 *ugn* i okoliczność określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości i prowadzenia robót może być w tym przypadku oparta tylko na tym przepisie *ustawy o transporcie kolejowym* (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 21 września 2012 r., sygn. akt II OSK 1614/12, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 marca 2012 r., sygn. akt VII SA/Wa 2632/11, jak również wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia   
18 lutego 2021 r., sygn. akt II OSK 2897/20, wydane w sprawach rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej* i na podstawie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r.   
o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych, lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznych do rozwiązań przyjętych w rozdziale   
2b *ustawy o transporcie kolejowym*, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Wyjaśnienia wymaga zatem, iż w piśmie z dnia 3 stycznia 2023 r., znak: IRR3/7.2131.2.15.2022.1RE-01378-I, *inwestor* wskazał, iżjego zdaniem wyniknęło prawdopodobne nieporozumienie komunikacyjne w zakresie wymiany korespondencji ze skarżącymi w trakcie toczącego się postępowania w celu wydania decyzji lokalizacyjnej. W ww. piśmie *inwestor* wyjaśnił, iż mówiąc o przebudowie sieci elektroenergetycznej   
w związku z jej kolizją z projektowaną infrastrukturą kolejową, *inwestor* cały czas ma na myśli kolizje (sieci napowietrznej i sieci usytuowanej w gruncie), ale zlokalizowane poza działką skarżących. *Inwestor* objaśnił, iż na potrzeby zlikwidowania tej kolizji (która należy jeszcze raz wyraźnie podkreślić - zachodzi poza działką skarżących) należy, po pierwsze dokonać przewieszenia istniejącej linii napowietrznej (znajdującej się obecnie pomiędzy słupem stojącym przy drodze i przeznaczonym do likwidacji, a słupem stojącym w granicy działki skarżących oraz ich sąsiadów) na nowo projektowany słup, również planowany do posadowienia poza terenem działki skarżących. Docelowo więc linia napowietrzna będzie rozpięta pomiędzy wspomnianym słupem znajdującym się w rozgraniczeniu działki skarżących i ich sąsiada, a nowo projektowanym słupem. Po drugie, jak wskazano w ww. piśmie, *inwestor* planuje przesunąć istniejący fragment sieci TAURON (biegnący w gruncie poza działką skarżących) w teren skarżących - około 1,5 metra od bramy wjazdowej w głąb działki skarżących. W związku z powyższym, część prac (głównie związanych z przewieszeniem linii napowietrznej) będzie wymagała wejścia na nieruchomość skarżących.

W ww. piśmie *inwestor* podkreślił, że w świetle obowiązujących przepisów prawa budowalnego i rozporządzeń z nim związanych nie znajduje się wymóg prowadzenia przebudowy po istniejącej trasie. Zgodnie bowiem z art. 3 pkt 7a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 682 z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo budowlane*”, przebudowa stanowi „wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji(...)."

Należy zauważyć, iż przedmiotowa inwestycja niewątpliwie stanowi realizację celu publicznego. Mając na uwadze fakt, że organ orzekający w przedmiocie lokalizacji linii kolejowej nie może modyfikować wniosku *inwestora*, ani też korygować przebiegu linii, należy uznać, że cel publiczny w postaci realizacji omawianej inwestycji nie mógł być osiągnięty w inny sposób niż poprzez określenie ograniczenia w korzystaniu z działki skarżących z uwagi na konieczność przebudowy kolizji sieci elektroenergetycznej (nawet jeśli owa kolizja, jak wyjaśnił *inwestor*, występuje poza działką skarżących, jednak jej usunięcie wymaga wejścia na teren działki skarżących).

Wyjaśnienia wymaga, iż nie wydaje się możliwe zaprojektowanie inwestycji w zakresie linii kolejowej o takim przebiegu, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli nieruchomości objętych inwestycją. Sprzeciw taki wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania własności nieruchomości przez jej właściciela, jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury   
o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności. W takich okolicznościach inwestor zawsze będzie narażony na wywołanie lokalnego konfliktu społecznego, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych, a następnie techniczno-wykonawczych, mając na uwadze spowodowanie jak najmniejszych uciążliwości dla właścicieli nieruchomości.

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.

W zakresie zaś twierdzenia stron skarżących, jakoby przebudowa drogi gminnej nie podlegała przepisom *specustawy o transporcie kolejowym*, podkreślenia wymaga przede wszystkim, iż interes właścicieli konkretnych nieruchomości co do kwestionowania decyzji przesądzających o przebiegu inwestycji liniowych może dotyczyć wyłącznie tych   
ich odcinków, których przebieg skutkuje bezpośrednią ingerencją w ich prawa podmiotowe - prawo własności. Osoba posiadająca prawo własności, użytkowania wieczystego lub inne ograniczone prawo rzeczowe jest stroną decyzji, ale tylko w części dotyczącej jej nieruchomości.

Z tej przyczyny przedmiotem odwołania może być zaskarżenie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, ale wyłącznie w części, w której dotyczy ona owego prawnie chronionego interesu prawnego strony skarżącej.

Tym samym, skarżące są uprawnione do kwestionowania *decyzji Wojewody Małopolskiego* jedynie w zakresie należącej do nich nieruchomości.

Jedynie na marginesie należy zaważyć, iż w piśmie z dnia 3 stycznia 2023 r. *inwestor* zwrócił uwagę, że zgodnie z wydaną decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej kompleksowy zakres planowanej inwestycji, obejmuje m.in. prace budowlane polegające na budowie/rozbudowie dróg. Ponadto ww. piśmie *inwestor* poinformował, że zgodnie   
z art. 33 ust. 1 *ustawy Prawo budowlane:* „Pozwolenie na budowę dotyczy całego zamierzenia budowlanego. W przypadku zamierzenia budowlanego obejmującego więcej niż jeden obiekt, pozwolenie na budowę może, na wniosek inwestora, dotyczyć wybranych obiektów lub zespołu obiektów, mogących samodzielnie funkcjonować zgodnie z przeznaczeniem." *Inwestor* zauważył, że projektowana przebudowa drogi gminnej oraz pozostałe prace składające się na całość inwestycji, objęte zostały jednym wnioskiem o wydanie *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* i *decyzji Wojewody Małopolskiego* oraz zostaną objęte jednym wnioskiem o pozwolenie na budowę, gdyż jedynie wykonanie wszystkich tych prac łącznie zapewni samodzielne, pełne funkcjonowanie linii kolejowej 104 (por. postanowienie NSA z dnia 28 lutego 2008 r., sygn. akt II OW 80/07; wyrok NSA z dnia 15 czerwca 2016 r., sygn. akt II OSK 721/16). Ponadto w ww. piśmie *inwestor* wskazał, iż trzonem inwestycji są roboty na obiekcie kolejowym, natomiast realizacja inwestycji kolejowej podlega *specustawie o transporcie kolejowym* (a nie *specustawie drogowej*), dlatego wszystkie prace związane z wykonaniem tej inwestycji muszą podlegać przepisom *ustawy o transporcie kolejowym*.

Wspomnieć tym samym należy, iż możliwość realizacji prac w pasie drogowym (np. drogi gminnej) na podstawie przepisów *ustawy o transporcie kolejowym,* wynika chociażby   
z art. 9ya tej ustawy. Powyższe znajduje zaś odzwierciedlenie w pkt IX *decyzji Wojewody Małopolskiego.*

Ponownie warto przy tym podkreślić, iż organ orzekający w niniejszej sprawie nie ma kompetencji do nakazania *inwestorowi* zmiany przyjętej koncepcji, przedstawionej we wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji. Jak już wyjaśniono powyżej, organ jest bowiem związany zaproponowanym przez *inwestora* kształtem inwestycji. Na uwagę zasługuje również fakt, iż w świetle szczególnego charakteru przepisów regulujących postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, inwestor nie jest zobowiązany do uwzględniania oczekiwań stron postępowania co do zakresu inwestycji.

Dodać również należy, iż decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi decyzję   
o charakterze, co do zasady, planistycznym (z pewnymi dodatkowymi elementami), mającą na celu określenie ogólnych ram realizacji inwestycji. 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 Prawo budowlane*, 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. Niemniej jednak, jak wyżej zasygnalizowano, już na etapie postępowania lokalizacyjnego *inwestor* powinien dysponować informacjami co do planowanego zakresu prac budowlanych,   
w celu właściwego określenia niezbędnego mu terenu do zrealizowania inwestycji kolejowej.

Za chybiony należy uznać również zarzut dotyczący braku zgody na jakiekolwiek korzystanie z nieruchomości Pani A. R. i Pani H. R., w tym brak zgody na wycinkę zieleni. Należy zauważyć, iż brak zgody skarżących stron na ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej na ich działce, w koncepcji przyjętej przez *inwestora* i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Małopolskiego*, nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *ustawy o transporcie kolejowym*, nie uzależniają udzielenia *inwestorowi* lokalizacji inwestycji na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tych nieruchomości.

W pierwszej kolejności wyjaśnić należy, iż wyrażony w odwołaniu i pismach uzupełniających Pani A. R. i Pani H. R. sprzeciw dotyczący wycinki drzew na ich nieruchomości nie jest przedmiotem postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Realizacja warunków wynikających   
z prawnie chronionych potrzeb ochrony środowiska odbywa się przede wszystkim na etapie wydawania decyzji o pozwoleniu na budowę, wobec czego nie może być tak konkretna i szczegółowo określona, jak ma to miejsce w decyzji o pozwoleniu na budowę, którą *inwestor* będzie musiał uzyskać przed rozpoczęciem robót budowlanych związanych z ww. przedsięwzięciem inwestycyjnym. Jak już wyżej wspomniano, decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wyznacza jedynie ogólne, podstawowe kierunki zamierzenia inwestycyjnego, podlegające dalszym uszczegółowieniom, przewidzianym   
w prawie budowlanym i przepisach o warunkach technicznych.

Ponadto, *inwestor* w piśmie z dnia 3 stycznia 2023 r. podkreślił, że przedmiotową decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej organ ustalił lokalizację przedmiotowej inwestycji, określając jednocześnie zakres ograniczeń względem osób trzecich, ale tylko w takim zakresie, w jakim jest to niezbędne do wykonania przez *inwestora* decyzji. Tym samym, organ wydający przedmiotową decyzję określił konieczność zajęcia działki skarżących pod przeprowadzenie niezbędnych prac budowlanych związanych z usunięciem wyżej opisanej kolizji, co będzie wymagało wycinki jedynie kilku drzew.

Należy również mieć na względzie treść art. 9yc ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym,* zgodnie z którym do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie stosuje się przepisów ustawy   
z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.)   
w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie. Nie trzeba więc uzyskiwać zezwoleń na usunięcie drzew i krzewów z [art. 83 ust. 1](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytenrsge3dgltqmfyc4nbugazdmmrsha&refSource=hyplink) ww. ustawy. Wyłączenie to dotyczy wszystkich drzew i krzewów znajdujących się na powyższym terenie, poza drzewami i krzewami wpisanymi do rejestru zabytków. W przypadku takich drzew   
i krzewów konieczne będzie uzyskanie zezwolenia na usunięcie drzewa lub krzewu   
(K.B. Wojciechowska, Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, Warszawa 2019).

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

Ustosunkowując się do zarzutu Pani A. R. i Pani H. R. dotyczącego niezgodności „podkładów mapowych” ze stanem faktycznym, w tym braku aktualizacji mapy do celów projektowych, wskazać należy, iż powyższe kwestie nie są przedmiotem niniejszego postępowania odwoławczego. *Minister* bada bowiem zgodność z prawem wniosku *inwestora* o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej, postępowania przeprowadzonego przez organ I instancjiw sprawie   
ww. wniosku oraz *decyzji Wojewody Małopolskiego* ustalającej lokalizację wnioskowanej inwestycji. Przedmiotu niniejszego postępowania odwoławczego nie stanowią zaś ewentualne poszczególne działania *inwestora* polegające na przygotowaniu się do realizacji inwestycji bądź obejmujące etap realizacji inwestycji.

Należy zauważyć, iż w piśmie z dnia 3 stycznia 2023 r. *inwestor* wskazał, że materiał do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej został przygotowany na podstawie opracowanej i przyjętej do właściwego ośrodka dokumentacji geodezyjnej mapie do celów projektowych. Ponadto wskazał, iż projektowana przebudowa sieci uzbrojenia terenu realizowana jest w oparciu o stosowne warunki techniczne wydane przez właściwych gestorów sieci.

W tym miejscu wspomnieć trzeba, że mapa do celów projektowych, stanowiąca załącznik nr 1 do *decyzji Wojewody Małopolskiego,* przyjęta została w dniu 30 sierpnia 2021 r. do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego, o czym świadczy stosowna klauzula widniejąca na ww. mapie. Zaznaczyć przy tym należy, iż – co do zasady – mapę do celów projektowych sporządza się na podstawie mapy zasadniczej, która z kolei swą treścią obejmuje m.in. dane dotyczące zagospodarowania terenu, w tym usytuowanie zieleni (drzew).

Zgodnie zaś ze stanowiskiem ugruntowanym w orzecznictwie Naczelnego Sądu Administracyjnego, dokumentacja geodezyjno-kartograficzna przyjęta do opracowania materiałów graficznych, w tym projektów podziałów nieruchomości, opatrzona stosownymi klauzulami ośrodka dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej, które   
stanowią potwierdzenie dokonania ich oceny przez wyspecjalizowane do tego rodzaju czynności służby geodezyjno-kartograficzne, nie może być w takiej sytuacji kwestionowana przez organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej   
(por. wyroki z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, oraz z dnia 19 września 2013 r., sygn. akt II OSK 1593/13). Klauzula przyjęcia map do zasobów właściwego ośrodka geodezji i kartografii stanowi wystarczający dowód, iż ww. mapy zostały sporządzone z zachowaniem przepisów odrębnych.

Tym samym, w ramach przedmiotowego postępowania organ nie posiada nawet kompetencji do podważenia prawidłowości sporządzenia przedmiotowych map.

Odnosząc się do podniesionej przez Panią A. R. i H. R. okoliczności wskazującej na brak konsultowania projektowanych rozwiązań ze stroną skarżącą, wyjaśnić należy, iż przepisy *specustawy kolejowej*, na podstawie których wydana została *decyzja Wojewody Małopolskiego,* nie zobowiązują *inwestora* do poprzedzenia wystąpienia z wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przeprowadzeniem konsultacji społecznych, które miałyby na celu ustalenie przebiegu projektowanej inwestycji z właścicielami bądź użytkownikami wieczystymi nieruchomości. Uzależnienie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej od uprzedniego przeprowadzenia konsultacji społecznych byłoby wprowadzeniem pozaustawowej przesłanki, co byłoby sprzeczne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa. Oznacza to, że strona nie może skutecznie domagać się od organu administracji publicznej przeprowadzenia takich konsultacji, jak i zarzucać wadliwości decyzji lokalizacyjnej z powodu braku ich przeprowadzenia (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, zapadły na gruncie specustawy drogowej, ale w pełni aktualny w świetle rozwiązań przyjętych w ustawie o transporcie kolejowym).

Jak wynika natomiast z akt rozpoznawanej sprawy, strony przedmiotowego postępowania lokalizacyjnego miały zapewnioną przez organy orzekające, na każdym jego etapie, możliwość czynnego w nim udziału, zgodnie z zasadą wyrażoną   
w art. 10 *kpa.* Ponadto, wskazać należy, iż możliwość udziału społeczeństwa została zapewniona w postępowaniu w sprawie wydania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r.   
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa   
w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U.   
z 2022 r. poz. 1029, z późn. zm.), zwanej dalej *„ustawą o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie”.*

Tym samym, wbrew argumentom skarżących, *inwestor* nie miał żadnego obowiązku informować właścicieli i użytkowników wieczystych działek objętych inwestycją   
o planowanym przedsięwzięciu kolejowym, jak i jego przebiegu. Powyższe powoduje zaś, iż przedmiotem postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji omawianej inwestycji nie są kwestie związane z ewentualnymi przeprowadzonymi przez *inwestora* konsultacjami społecznymi, a tym samym i odpowiedziami udzielonymi przez *inwestora* właścicielom   
i użytkownikom wieczystym działek na postawione przez nich - przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej - pytania dotyczące przebiegu inwestycji liniowej.

Niezależnie od powyższego, ponownie warto wskazać, że to inwestor jest kreatorem inwestycji i tylko on decyduje o przebiegu i kształcie inwestycji. Projektowany przebieg inwestycji liniowej znajduje zaś swoje odzwierciedlenie we wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej i załączonej do niego dokumentacji. Dopiero wniosek inwestora   
i zaproponowane w nim rozwiązania podlegają ocenie organów orzekających w sprawie. Wobec tego, w postępowaniu administracyjnym w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej organ obowiązany jest do dokonania oceny przebiegu inwestycji wyrażonego w złożonym wniosku i załączonej do niego dokumentacji. Poza oceną organów administracji pozostają natomiast pozostałe koncepcje przebiegu inwestycji.

Rozpatrując zaś odwołanie Pani B. S., należy zauważyć, iż podniesione   
w nim zarzuty i argumentacja użyta na ich poparcie sprowadzają się do kwestii wykupu pozostałej po podziale części nieruchomości, nieprzeznaczonej pod realizację inwestycji, w związku z „nienadawaniem się” nowopowstałej działki do prawidłowego wykorzystywania na dotychczasowe cele, w szczególności prowadzenia działalności gospodarczej oraz możliwości zabudowy.

Podkreślić trzeba wyraźnie, że podnoszone przez skarżącą kwestie nie są przedmiotem rozważań organów administracji właściwych w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W postępowaniu w sprawie wydania takiej decyzji zarówno wojewoda, jak i *Minister*, badają zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją.

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

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

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

Tym samym, kwestia możliwości dalszego prowadzenia działalności gospodarczej na   
ww. działkach nr 2206 oraz 2205/4, stanowiącej własność Pani B. S.,   
nie może być przedmiotem oceny w przedmiotowym postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej.

Na marginesie warto zauważyć, iż *inwestor* w piśmie z dnia 3 stycznia 2023 r. wyjaśnił,   
iż działka nr 2206 o powierzchni 0,1771 ha została podzielona na działkę 2206/1   
o powierzchni 0,1729ha, która po podziale pozostanie w dotychczasowym użytkowaniu, oraz na działkę 2206/2 o powierzchni 0,0042ha przeznaczoną pod inwestycję (wywłaszczeniu ulega więc zaledwie 2,4% działki Strony skarżącej). Natomiast działka   
nr 2205/4 o powierzchni 0,0898ha została podzielona na działkę 2205/6 o powierzchni 0,0692ha, która po podziale pozostanie w dotychczasowym użytkowaniu, oraz na działkę 2205/7 o powierzchni 0,0206ha przeznaczoną pod inwestycję (wywłaszczeniu podlega więc 23% działki). W ocenie *inwestora* powierzchnie i konfiguracja działek, które po podziale pozostaną u dotychczasowej właścicielki w dalszym ciągu umożliwiają ich użytkowanie zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem oraz celem. Ponadto *inwestor* wskazał, że jak wynika z aktualnych map - pomiędzy działkami 2205/4 i 2206 znajduje się ogrodzenie z furtką, która pozostanie nienaruszona, a zatem zachowana zostanie możliwość przemieszczania się pomiędzy działkami.

Ponadto, w art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym* wprowadzono obowiązek wykupu przez *inwestora* (w imieniu Skarbu Państwa) na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego tej części nieruchomości, która nie została objęta liniami rozgraniczającymi teren, a która z powodu inwestycji nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania przez dotychczasowego właściciela. Obowiązek ten kreuje roszczenie cywilnoprawne o zawarcie umowy nabycia prawa własności lub użytkowania wieczystego.

Biorąc powyższe pod uwagę, stwierdzić należy, iż badanie kwestii wykupu całości działek skarżącej nie należy do kompetencji organu prowadzącego postępowanie   
w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, lecz do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która zobowiązana jest rozpatrzyć wniosek złożony przez właściciela powstałej po podziale działki, po uostatecznieniu się decyzji. Zgodnie   
z orzecznictwem sądowoadministracyjnym taki wniosek nie jest rozpatrywany w trybie postępowania administracyjnego, gdyż nie jest to sprawa administracyjna w rozumieniu *kpa*. Takie żądanie właściciela nie jest prostą kontynuacją postępowania wywłaszczeniowego, czy też nowym postępowaniem administracyjnym w tym przedmiocie. Kwestia nieprzydatności do dalszego użytkowania wydzielonej działki ma charakter cywilnoprawny, wobec czego nie może być przedmiotem rozstrzygnięcia   
w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 4 czerwca 2007 r., sygn. akt I SA/Wa 137/07   
i wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 13 sierpnia   
2008 r., sygn. akt I SA/Wa 477/08). W sytuacji zaś gdy podmiot, o którym mowa   
(PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.), uzna, że pozostała część przejętej nieruchomości, wbrew stanowisku wnioskującego, umożliwia prawidłowe wykorzystanie na dotychczasowe cele i odmówi zawarcia umowy – wnioskującemu pozostaje możliwość skierowania sprawy przed sąd powszechny, wyłącznie jednak w postępowaniu cywilnym (wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 13 sierpnia   
2008 r., sygn. akt I SA/Wa 477/08, z dnia 10 marca 2010 r., sygn. akt I SA/Wa 2126/09 oraz z dnia 17 września 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 935/14, zapadłe na gruncie specustawy drogowej, znajdujące jednakże zastosowanie również na gruncie przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*).Odnosząc się zaś do argumentów skarżącej powołanych w piśmie z dnia 29 maja 2023 r., stanowiącym uzupełnienie odwołania, dotyczących wykonania kotwienia w okolicach nieruchomości skarżącej, co może przyczynić się do jej uszkodzenia i stanowić zagrożenie dla zamieszkujących tam osób, podkreślić należy,   
iż odpowiedzialność za zaprojektowanie inwestycji w taki sposób, aby nie zagrażała ona życiu i zdrowiu ludzkiemu, spoczywa na projektantach opracowujących projekt budowlany dla przedmiotowej inwestycji. Kwestia ta nie jest jednak przedmiotem postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej.

Podobnie, podnoszone przez skarżącą argumenty, iż podczas prac dojdzie do osunięcia się gruntu, bowiem – jak wskazała skarżąca – mur przewidziany jest na poziomie o wiele niższym niż znajduje się nieruchomość budynkowa, nie stanowią przedmiotu niniejszego postępowania. Organ orzekający o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie zajmuje się bowiem etapem prowadzenia prac budowlanych.

Co zaś się tyczy argumentu, iż umieszczenie przedmiotowych kotwień w gruncie spowoduje znaczne ograniczenie w możliwości korzystania z nieruchomości zgodnie   
z jej przeznaczeniem, ponownie należy podkreślić, że tego rodzaju kwestie pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia, bowiem również nie stanowią przedmiotu rozważań organu orzekającego w sprawie lokalizacji inwestycji kolejowej.

Natomiast wniosek Pani B. S. o wstrzymanie natychmiastowego wykonania *decyzji Wojewody Małopolskiego*, został rozpatrzony w odrębnym postanowieniu organu odwoławczego odmawiającym wstrzymania natychmiastowego wykonania *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Ustosunkowując się do zarzutów P. K. E. wyrażonych w odwołaniu oraz w piśmie z dnia 4 kwietnia 2023 r. dotyczących zwiększenia ruchu kolejowego i drogowego, a tym samym jego oddziaływania na środowisko uzdrowiskowe Gminy Rabka-Zdrój, głównie poprzez zanieczyszczenie powietrza, gleby i wód, ponownie należy zwrócić uwagę, że wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi zostały przeanalizowane w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, zakończonym ostateczną *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 uwarunkowaniac*h zgody na realizację przedsięwzięcia ma charakter sui generis „rozstrzygnięcia wstępnego” względem ewentualnego przyszłego zamierzenia inwestycyjnego (w przedmiotowej sprawie dotyczącego ustalenia lokalizacji   
ww. inwestycji kolejowej) i pełni ona względem niego w istocie funkcję prejudycjalną.

Zatem zagadnienia związane z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny, środowisko i ludzi były elementem postępowania w sprawie wydania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.* Ewentualne uwagi i zastrzeżenia co do skutków środowiskowych realizacji przedmiotowej inwestycji strony mogły zgłaszać   
w toku ww. postępowania środowiskowego.

Odnosząc się do uwag P. K. E., w piśmie z dnia 3 stycznia 2023 r. *inwestor* wyjaśnił, iż przystępując do planowania i projektowania ww. inwestycji zobowiązany był na podstawie przepisów prawa do uwzględniania wszystkich okoliczności mających wpływ na środowisko oraz ludzi, które zostały przedstawione w stosownym wniosku o wydanie *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*. Wydana w dniu 23 listopada 2021 r. *decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach* takie obszary uwzględnia (obszary zlewni, obszar Natura 2000, obszar złóż wód leczniczych o nazwie „Rabka-Zdrój"), wskazując szczegółowe zalecenia i nakazy, m.in. nakłada szereg wymogów mających na celu zminimalizowanie natężenia hałasu.

Jak wskazano w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, do obowiązków *inwestora* będzie należeć między innymi wykonanie akustycznej analizy porealizacyjnej po upływie 1 roku od oddania obiektu oraz wykonanie analizy globalnej całego przedsięwzięcia.   
W piśmie z dnia 3 stycznia 2023 r. *inwestor* podkreślił, że już na obecnym etapie uwzględniono w dokumentacji projektowej szereg rozwiązań minimalizujących niekorzystne oddziaływanie, takich jak zastosowanie zabezpieczeń wibroizolacyjnych   
w postaci mat podtłuczniowych.

Organ wydający *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach* wskazał, iż w zakresie ochrony powietrza i klimatu inwestycja będzie generować pewien poziom zanieczyszczeń (wynikający głównie z ruchu pojazdów budowy i pracy sprzętu budowlanego). Jednakże podkreślił, iż są to oddziaływania o charakterze okresowym, krótkotrwałym i ograniczonym jedynie do miejsca prowadzenia prac i jego bezpośredniego otoczenia. Mimo to, organ również i tu nałożył na *inwestora* szereg obowiązków mających na celu zminimalizowanie emisji tj. zastosowanie plandek na samochodach przewożących materiały pylące, przenoszenie materiałów sypkich   
w sposób eliminujący pylenie, itd.

W przedmiotowej sprawie należy mieć na względzie stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, który w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* orzekł, iżw wyniku realizacji przedmiotowego projektu nastąpi poprawa płynności ruchu, co przyczyni się do poprawy efektywności energetycznej, zmniejszenia zużycia paliw,   
a w konsekwencji - do redukcji gazów cieplarnianych.Organ środowiskowy zauważył także, iżograniczenie emisji gazów cieplarnianych, a przez to korzystny wpływ na klimat, będzie miało miejsce w przypadku zwiększenia udziału transportu kolejowego   
w stosunku do transportu drogowego.

W *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* podkreślono także, że skala oddziaływania transportu kolejowego w zakresie emisji dwutlenku węgla jest nieporównywalnie mniejsza niż w transporcie drogowym. Charakter oraz skala przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje zmian warunków klimatycznych na obszarze objętym planowanym przedsięwzięciem. Nie będzie ono także powodowało zwiększenia emisji zanieczyszczeń mogących mieć wpływ na zmiany klimatu.

Powyższe stanowisko organu wydającego *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach* jest zgodne z poglądami wyrażonymi w piśmiennictwie i analizach naukowych dokonanych m. in. przez Jerzego Badyda, autora artykułu opublikowanego w czasopiśmie „Nauka" nr 4/2010, str. 115 - 125, wydawanego nakładem Politechniki Warszawskiej, czy też w pracy „Drogi czy Koleje" Krzysztofa Jędrzejuka oraz Wojciecha Szeszkiewicza, przygotowanej w Wydziale Nauk Ekonomicznych Uniwersytetu Warszawskiego (numery albumów: 348712, 348916), wskazujących, iż to nadal transport drogowy stanowi największe źródło negatywnego odziaływania na środowisko. Wszystkie przytoczone publikacje jednoznacznie wskazują niezmiennie wiodącą rolę transportu drogowego   
w pogarszaniu stanu środowiska. Transport kolejowy wskazywany jest natomiast jako forma proekologiczna, istotnie ograniczająca ruch samochodów.

Na uwagę zasługuje również stanowisko *inwestora* wyrażone w piśmie z dnia 3 stycznia 2023 r., iż bezzasadne w świetle obowiązujących przepisów jest zwracanie uwagi na ewentualne problemy Gminy Rabka-Zdrój, które mogą (lecz nie muszą) pojawić się   
w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest spółką Skarbu Państwa, natomiast Gmina Rabka-Zdrój jest tzw. jednostką samorządu terytorialnego - są to zatem dwa odrębne podmioty, realizujące odrębne zadania   
w ramach swoich kompetencji i ponoszące za nie odpowiedzialność (organizacyjną   
i finansową). Mimo to, realizując swoją inwestycję, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ingeruje w szereg obiektów (drogi, wiadukty) znajdujących się na terenie gminy, dokonując ich istotnej rozbudowy. Jest to zatem niewątpliwie działanie na korzyść społeczności lokalnej gminy Rabka-Zdrój.

*Inwestor* słusznie przypomniał też w ww. piśmie, że przepisy nakładają wymóg uzyskania szeregu decyzji, uzgodnień i opinii różnych organów administracyjnych, które wskazują w swoich rozstrzygnięciach warunki realizacji inwestycji, m.in. Ministra Zdrowia, Ministra Obrony Narodowej, Dyrektora Okręgowego Urzędu Górniczego, Konserwatora Zabytków, Marszałka Województwa, Zarządu Województwa, właściwych zarządców dróg, w tym Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Organy te, jak wskazał *inwestor*, dysponują odpowiednim zasobem informacji i analiz, z których korzystają wydając swoje uzgodnienia i opinie. Nie jest zatem konieczne tworzenie dodatkowych, ponadprogramowych analiz czy prognoz, o których wspomina strona skarżąca.

Należy zauważyć, iż zgodnie z art. 9o ust. 3 pkt 4a *ustawy o transporcie kolejowym* wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera opinie ministra właściwego do spraw zdrowia - w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych na obszarach, którym został nadany status uzdrowiska albo status obszaru ochrony uzdrowiskowej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1301). W myśl art. 9o ust. 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, właściwy organ, na wniosek *inwestora*, wydaje opinie, o których mowa   
w ust. 3 pkt 4, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii. Niewydanie opinii w tym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku   
o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Do ww. wniosku z dnia 4 lutego 2022 r. o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej *inwestor* załączył dowód potwierdzający doręczenie wystąpienia z dnia 4 grudnia 2020 r., znak: K/OIiŚ/22/12/2020/AMą, do Ministra Zdrowia (wpływ do tego organu w dniu 7 grudnia 2020 r.), o wydanie opinii dotyczącej przedmiotowej inwestycji.

Niewydanie opinii w terminie 30 dni od dnia zwrócenia się o nią przez *inwestora*, zgodnie z ww. art. 9o ust. 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, należało potraktować jako brak zastrzeżeń Ministra Zdrowia do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Warto zaznaczyć także, że 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, czy też innych podmiotów, wyrażające ich osobiste zapatrywania, oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonej polityki planowania przestrzennego, wzajemnych relacji między planowanymi lub realizowanymi inwestycjami. Nieuwzględnienie ich nie może jednak stanowić podstawy kwestionowania legalności ustalenia lokalizacji inwestycji kolejowej.

Ustosunkowując się do zarzutu P. K. E. dotyczącego kolizyjności i skomplikowania układu drogowego w centrum Rabki-Zdrój na skutek projektowanej inwestycji, należy mieć na względzie, iż niedopuszczalne jest dokonywanie przez organ administracji właściwy   
w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej oceny racjonalności,   
czy słuszności koncepcji przedstawionej przez inwestora, bowiem miałaby ona charakter pozaprawny. To inwestor, jako podmiot wyspecjalizowany w danej dziedzinie, posiadający odpowiednią wiedzę, decyduje o kształcie inwestycji i przyjętych rozwiązaniach lokalizacyjnych. Organ administracji bada jedynie legalność inwestycji będącej przedmiotem wniosku inwestora. Tylko bowiem stwierdzenie przez organ,   
iż kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku narusza normę wynikającą   
z określonych przepisów prawa, zobowiązuje ten organ do wydania decyzji odmawiającej ustalenia lokalizacji linii kolejowej. Jeśli nie występuje taka sytuacja, organ jest zobligowany wydać decyzję o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji.

Jak wyjaśnił zaś *inwestor* w piśmie z dnia 3 stycznia 2023 r., przyjęte rozwiązania projektowe eliminują tę kolizyjność, m.in. poprzez likwidację szeregu przejazdów przez tory kolejowe, których istnienie zawsze niesie z sobą potencjalne ryzyko dla kierujących samochodami. Ponadto przejazdy te generują w chwili obecnej korkowanie się sąsiadujących ulic, gdy zamknięte są rogatki. W zamian zastosowano tzw. skrzyżowania bezkolizyjne, które wraz z siecią dróg stycznych kierują istotną część ruchu aut na przejazd zlokalizowany pod trasą projektowanej kolei - rozwiązanie zostało uzgodnione z właściwymi zarządcami dróg. Bezkolizyjne prowadzenie ruchu kolejowego   
i samochodowego pozwala na znaczące upłynnienie ruchu, a tym samym zmniejszenie emisyjności spalin do atmosfery. Pozytywne uzgodnienia dokumentacji projektowej świadczą o zachowaniu przez *inwestora* wymaganych przepisów technicznych dla planowanych rozwiązań komunikacyjnych.

Ponadto, zamierzonego skutku nie może odnieść zarzut sformułowany przez P. K. E.,   
iż realizacja omawianej inwestycji spowoduje zmniejszenie atrakcyjności turystycznej miasta i pogorszenie warunków życia mieszkańców. Organ wydający w niniejszej sprawie decyzję dotyczącą ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie jest bowiem kompetentny do oceny przesłanek ekonomicznych oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*. Do organu należy jedynie ocena wniosku *inwestora* pod względem jego zgodności z prawem powszechnie obowiązującym.

*Minister* podziela argumentację *inwestora* wyrażoną w ww. piśmie z dnia 3 stycznia   
2023 r., iż w przedmiotowym postępowaniu dopełniono wszelkich wymaganych prawem formalności, związanych między innymi z uzyskaniem niezbędnych opinii i uzgodnień. Dokumenty te zostały wydane przez organy właściwe i kompetentne do ich wydania, posiadające największą wiedzę o możliwościach terenu, na którym realizacja jest planowana. Wiedza ta wynika ze stałej analizy i badań, do prowadzenia których powyższe organy są zobowiązane z mocy prawa.

Ponadto, jak wyjaśnił *inwestor* w piśmie z dnia 3 stycznia 2023 r., każdy element projektu podlega wieloszczeblowej weryfikacji wewnętrznej oraz zewnętrznej, która pozwala na wypracowanie optymalnych rozwiązań projektowych przez zespół profesjonalnych projektantów branżowych, posiadających odpowiednie uprawnienia i wieloletnie doświadczenie. Wszystkie planowane obiekty spełniają wymagane przepisami prawa   
i normami parametry techniczne.

Ponownie należy wskazać, iż w postępowaniu o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedmiotowej inwestycji rolą organu nie jest ingerencja w kształt i przebieg tej inwestycji. Orzecznictwo bowiem jest zgodne co do tego, że przepisy *ustawy   
o transporcie kolejowym* nie dają organowi kompetencji do rozstrzygania o racjonalności   
i słuszności przebiegu planowanej inwestycji, jak również do ingerowania w przebieg planowanej trasy bądź też w zaproponowane przez inwestora rozwiązania techniczne.   
Z przepisu art. 9o ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym* wynika bowiem jednoznacznie, że to inwestor decyduje o przebiegu trasy, a także o najkorzystniejszych, z jego punktu widzenia, rozwiązaniach techniczno-organizacyjnych.

W analizowanej sprawie, po dokonaniu kontroli *decyzji Wojewody Małopolskiego*, organ odwoławczy nie dopatrzył się uchybień w zaproponowanym przez *inwestora* przebiegu inwestycji. W ocenie *Ministra* projektowane przedsięwzięcie, w kształcie zaproponowanym przez wnioskodawcę, jest zgodne z przepisami prawa powszechnie obowiązującego, co obligowało organ I instancji do ustalenia lokalizacji przedmiotowej inwestycji w drodze zaskarżonej decyzji.

Ponadto, mając na uwadze wątpliwości skarżącej organizacji wyrażone w piśmie z dnia   
4 kwietnia 2023 r., czy „raporty DŚU były opracowane wnikliwie i przyszłościowo”, podkreślić należy, iż tego rodzaju kwestie stanowią przedmiot postępowania   
w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a nie postępowania   
w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej.

Podobnie, przedmiotu niniejszego postepowania nie stanowi kwestia możliwej –   
w ocenie skarżącej organizacji – utraty przez Gminę Rabka-Zdrój statusu gminy uzdrowiskowej, wskutek spowodowanej przedmiotową inwestycją emisją spalin. Jak już bowiem wyżej wyjaśniono, wszelkie kwestie związane z oddziaływaniem inwestycji na środowisko stanowiły przedmiot postępowania w sprawie wydania *decyzji   
o środowiskowych uwarunkowaniach*, zaś organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji kolejowej związany jest ustaleniami podjętymi przez organ środowiskowy.

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

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

Odnosząc się zaś do odwołania Pani M. Z., należy zauważyć, iż zasadniczym zarzutem skarżącej jest kwestia zapewnienia dojazdu do działek nr 1612/2 i 1613/3, obręb 003 Rabka-Zdrój.

*Inwestor* w piśmie z dnia 3 marca 2023 r. uwzględnił zastrzeżenia skarżącej dotyczące lokalizacji inwestycji na jej nieruchomości i wniósł o wprowadzenie w *decyzji Wojewody Małopolskiego* zapisu dotyczącego służebności przejazdu i przechodu przez część działki 1611/4 na rzecz działki 1612/2. W konsekwencji, *Minister* niniejszą decyzją dokonał stosownej korekty *decyzji Wojewody Małopolskiego,* szczegółowo wskazanej w pkt   
I niniejszej decyzji*.*

Powyższe stanowisko *inwestora* oraz zmiany przez niego zaproponowane czynią zadość żądaniom wskazanym w odwołaniu Pani M. Z., bowiem zapewniają prawny dostęp do należącej do niej nieruchomości.

Natomiast uzasadniając rozstrzygnięcie podjęte w pkt II niniejszej decyzji, tj. umorzenie postępowania odwoławczego w zakresie odwołań Pana P. W. i Pana S. K., *Minister* stwierdził, co następuje.

Pismem z dnia 12 stycznia 2023 r. (nadanym w dniu 13 stycznia 2023 r. w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo Pocztowe*) Pan P. W. wycofał odwołanie od *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Zgodnie z dyspozycją art. 137 *kpa,* strona może cofnąć odwołanie przed wydaniem decyzji przez organ odwoławczy. Organ odwoławczy nie uwzględni jednak cofnięcia odwołania, jeżeli prowadziłoby to do utrzymania w mocy decyzji naruszającej prawo lub interes społeczny.

Cofnięcie odwołania od decyzji organu pierwszej instancji wypełnia przesłankę bezprzedmiotowości postępowania określoną w art. 105 § 1 *kpa* i skutkuje umorzeniem postępowania odwoławczego w trybie art. 138 § 1 pkt 3 *kpa*.

Zgodnie z orzecznictwem sądowoadministracyjnym skuteczne cofnięcie odwołania oznacza niedopuszczalność rozpatrzenia sprawy przez organ odwoławczy. Następstwem skutecznego cofnięcia odwołania przez stronę jest bezprzedmiotowość postępowania odwoławczego, co skutkuje jego umorzeniem (wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 28 lipca 2004 r., sygn. akt OSK 678/04, Lex nr 158907   
i z dnia 14 października 1999 r., sygn. akt I SA 980/98, Lex nr 48565).

Cofnięcie odwołania oparte jest na zasadzie rozporządzalności, która jest jednak ograniczona. Podlega ona bowiem kontroli organu wyższego stopnia i w razie oceny,   
że prowadziłaby do utrzymania w mocy rozstrzygnięcia naruszającego prawo lub interes społeczny, cofnięcie nie mogłoby wywołać skutków prawnych. Wprowadzenie konstrukcji prawnej odwołania ograniczonej rozporządzalności oznacza, że celem tego środka zaskarżenia jest nie tylko ochrona praw podmiotowych jednostki,   
ale i obiektywnego porządku prawnego.

Zgodnie z orzecznictwem sądowoadministracyjnym (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 3 grudnia 1998 r., sygn. akt I SA. 440/98) ograniczona rozporządzalność w postępowaniu odwoławczym nawiązuje do treści decyzji, która narusza prawo lub interes społeczny, a nie do przesłanek, które legły u podstaw wniesienia odwołania. Sam fakt wniesienia odwołania nie ma tu bowiem decydującego znaczenia (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia   
21 czerwca 2011 r., sygn. akt VI SA/Wa 2282/10).

W niniejszej sprawie, po zbadaniu przedmiotowej decyzji oraz kontroli postępowania przeprowadzonego przez Wojewodę Małopolskiego, *Minister* stwierdził, iż umorzenie postępowania odwoławczego w zakresie odwołania Pana P. W. nie prowadzi do utrzymania w mocy decyzji naruszającej prawo lub interes społeczny. Zauważyć bowiem należy, że powyższe wycofanie odwołania nie prowadzi do umorzenia całego postępowania odwoławczego w sprawie *decyzji* *Wojewody* *Małopolskiego,* tylko do umorzenia (z tego względu) postępowania w zakresie odwołania wniesionego przez Pana P. W. *Decyzja Wojewody Małopolskiego,* jak wynika z niniejszej decyzji*,* stanowiła bowiem przedmiot kontroli *Ministra* z uwagi na wniesienie od niej odwołań również przez inne strony postępowania.

Dodać należy, że skuteczne cofnięcie odwołania czyni bezprzedmiotowym odnoszenie się przez organ odwoławczydo zarzutów podnoszonych przez ww. strony skarżące   
w odwołaniu.

Mając zaś na uwadze umorzenie postępowania odwoławczego w zakresie odwołaniaPana S. K., wskazać, co następuje.

Jedną z podstawowych czynności organu odwoławczego jest określenie, czy odwołanie od decyzji organu pierwszej instancji wniosła osoba, której przysługuje interes prawny do bycia stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej. Powyższy obowiązek wynika wprost z art. 127 § 1 *kpa*, który stanowi, że odwołanie od decyzji służy stronie. Za niedopuszczalne należy uznać rozpatrzenie odwołania, które zostało złożone przez podmiot niebędący stroną postępowania administracyjnego w rozumieniu art. 28 *kpa*.

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

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

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

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

Wskazać należy, że jak wynika ze zgromadzonego przez Wojewodę Małopolskiego materiału dowodowego, Pan S. K. nie figuruje jako właściciel ani użytkownik wieczysty nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W aktach sprawy brak jest również dokumentów potwierdzających przysługujące skarżącemu ograniczone prawo rzeczowe do nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i *decyzją Wojewody Małopolskiego.*

Do odwołania oraz pism uzupełniających Pan S. K. nie dołączył dokumentów potwierdzających posiadanie przez tytułu prawnego do działki objętej przedmiotową inwestycją.

Wobec powyższego, pismem z dnia 5 grudnia 2022 r., znak:   
DLI-III.7620.39.2022.WK.10, organ odwoławczy wezwał Pana S. K. do wykazania interesu prawnego przysługującego mu do zaskarżenia *decyzji Wojewody Małopolskiego*, poprzez przedłożenie dokumentów potwierdzających tytuł prawny   
do nieruchomości objętych przedmiotowym przedsięwzięciem. Skarżący nie odpowiedział na ww. wezwanie organu odwoławczego.

Zgodnie z pouczeniem zawartym w ww. wezwaniu, organ odwoławczy rozpatrzył zatem przedmiotową kwestię w oparciu o posiadany materiał dowodowy.

Tym samym, po dokonaniu analizy zgromadzonego w niniejszej sprawie materiału dowodowego, *Minister* ustalił, że Pan S. K. nie posiada interesu prawnego uprawniającego go do skutecznego podważania prawidłowości *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Przede wszystkim ponownie podkreślić należy, iż to na wnoszącym podanie ciąży obowiązek udowodnienia swojego interesu prawnego, natomiast skarżący, poprzez brak udzielenia odpowiedzi na ww. wezwanie organu, nie podjął chociażby próby wykazania swojego interesu prawnego w kwestionowaniu *decyzji Wojewody Małopolskiego.* Skarżący nie wskazał zatem na przysługujące mu prawo własności lub ograniczone prawo rzeczowe do nieruchomości objętych inwestycją bądź chociażby z nią sąsiadujących.   
O interesie prawnym Pana S. K. nie mogą zaś świadczyć jego merytoryczne zastrzeżenia do *decyzji Wojewody Małopolskiego*, wyrażone w złożonym odwołaniu.

Organ odwoławczy stwierdził, że wniesione podanie może leżeć wprawdzie w interesie Pana S. K., jednak interes ten, jako niemający charakteru pochodnego z prawem własności nieruchomości, ma wyłącznie charakter faktyczny.

Jak już wyżej wyjaśniono, z interesem faktycznym mamy zaś do czynienia wtedy, kiedy to dany podmiot jest wprawdzie bezpośrednio zainteresowany rozstrzygnięciem sprawy administracyjnej, jednak nie może wskazać przepisu prawa powszechnie obowiązującego, który stanowiłby podstawę jego żądania podjęcia przez organ administracji publicznej stosownych czynności. Natomiast pod pojęciem „interes prawny” należy rozumieć interes zgodny z prawem i interes chroniony przez prawo.   
Mieć interes prawny to coś więcej niż mieć interes faktyczny w sprawie. Interes prawny musi wynikać z norm prawa materialnego, regulujących określoną sferę stosunków społecznych.

W orzecznictwie sądowoadministracyjnym wyraźnie podkreśla się, że interes faktyczny nie powoduje po stronie dysponującego nim podmiotu uzyskania statusu strony danego postępowania administracyjnego (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego   
w Warszawie z dnia 18 października 2012 r., sygn. akt II GSK 1427/11, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 6 listopada 2009 r.,   
sygn. akt IV SA/Wa 1311/2009).

Uznanie, że ochronie podlegać winien interes faktyczny, mogłoby również prowadzić   
do paraliżu inwestycji kolejowych, a nie do zapewnienia poszanowania praw, które   
są zagrożone w związku z planowaną inwestycją. W sprawach dotyczących szczególnych regulacji prawnych dotyczących prowadzenia inwestycji infrastrukturalnych   
(tzw. specustaw), konieczne jest - w aspekcie ustalania katalogu stron - ścisłe wykładanie   
art. 28 *kpa*. Zbyt szerokie określanie katalogu stron w takich postępowaniach mogłoby bowiem zagrozić sprawności tych postępowań. Tymczasem postępowania te dotyczą realizacji celu publicznego, gdyż budowa infrastruktury kolejowej Polsce stanowi priorytetowy cel publiczny, bowiem jest konieczna zarówno dla ochrony środowiska,   
jak i zdrowia, wolności i praw konstytucyjnych całych społeczności

W konsekwencji, Pan S. K. nie może być uznany za stronę w postępowaniu odwoławczym dotyczącym *decyzji Wojewody Małopolskiego.*

Mając na uwadze fakt, że odwołanie zostało wniesione przez podmiot nieposiadający przymiotu strony w rozumieniu art. 28 *kpa*, organ odwoławczy stwierdził, że zachodzi przesłanka bezprzedmiotowości postępowania odwoławczego w rozumieniu art. 105   
§ 1 *kpa*. Stwierdzenie przez organ odwoławczy, że wnoszący odwołanie nie jest stroną   
w rozumieniu art. 28 *kpa*, skutkuje koniecznością wydania przez organ decyzji   
o umorzeniu postępowania odwoławczego na podstawie art. 138 § 1 pkt 3 *kpa*.

Wobec powyższego, oraz biorąc pod uwagę oceną prawną zawartą w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 stycznia 2019 r., sygn. akt II OSK 468/17 (opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych), dotyczącą konieczności orzekania co do wszystkich odwołań w jednej decyzji, orzeczono jak w pkt II rozstrzygnięcia niniejszej decyzji.

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

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na decyzję, na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 259   
z późn. zm.), 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*.

**Załączniki:**

**Nr 1.1 – 1.6** –zamienne rysunki nr 4, 5, 6, 7, 13, 14 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz określającej oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczającej teren,

**Nr 2.1 – 2.2** –zamienne mapy z projektami podziału nieruchomości nr 4756, obręb 0001 Rabka-Zdrój, oraz nr 1611, obręb 0003 Rabka-Zaryte, wraz z wykazami zmian gruntowych.

MINISTER ROZWOJU I TECHNOLOGII   
 z up.

Marta Maikowska

ZASTĘPCA DYREKTORA DEPARTAMENTU LOKALIZACJI INWESTYCJI

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/