



MINISTER  
INWESTYCJI I ROZWOJU

DLI.2.6620.5.2018.AN.25

**OBWIESZCZENIE**

Na podstawie art. 9q ust. 2 i 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r. poz. 710) oraz na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096, z późn. zm.),

**Minister Inwestycji i Rozwoju**

zawiadamia, że wydał decyzję z dnia 16 kwietnia 2019 r., znak: DLI.2.6620.5.2018.AN.24, uchylającą w części i umarzającą postępowanie organu I instancji w tym zakresie, uchylającą w części i orzekającą w tym zakresie co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymującą w mocy decyzję Wojewody Śląskiego nr 1/2018 z dnia 8 stycznia 2018 r., znak: IFXIII.747.10.2017, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: Budowa, przebudowa i remont układu torowego wraz z elementami infrastruktury towarzyszącej na odcinku Katowice – Katowice Ligota, Tychy – (Czechowice Dziedzice) – (Zebrzydowice) – granica państwa (z Czechami), w ramach projektu pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice”.

Strony w sprawie mogą zapoznać się z treścią decyzji oraz aktami sprawy w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4/6, w dni robocze, w godzinach od 9.00 do 15.30, jak również z treścią decyzji (bez załączników) - w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, tj. Urządzie Miasta Katowice, Urządzie Miasta Tychy, Urządzie Gminy Kobiór, Urządzie Miejskim w Pszczynie, Urządzie Gminy Goczałkowice – Zdrój, Urządzie Gminy Wyry, Urządzie Miejskim w Czechowicach – Dziedzicach, Urządzie Gminy Chybie, Urządzie Gminy Strumień oraz Urządzie Gminy Zebrzydowice.

**Załącznik** - informacja o przetwarzaniu danych osobowych.

MINISTER INWESTYCJI I ROZWOJU  
z up.

Łukasz Ofiara  
Naczelnik Wydziału



### Informacja o przetwarzaniu danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. U. L 119 z 4 maja 2016), zwanego dalej „RODO”, informuję, że:

- 1) administratorem danych osobowych jest Minister Inwestycji i Rozwoju z siedzibą w Warszawie, przy ul. Wspólnej 2/4, 00-926 Warszawa;
- 2) dane kontaktowe do Inspektora Ochrony Danych w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju: Inspektor Ochrony Danych, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, ul. Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa, adres e-mail: [IOD@miir.gov.pl](mailto:IOD@miir.gov.pl);
- 3) przetwarzanie danych osobowych następuje w celu prowadzenia postępowań administracyjnych na podstawie przepisów prawa - ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, oraz ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;  
Zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c RODO, przetwarzanie jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze;
- 4) w związku z przetwarzaniem danych osobowych w celu wskazanym powyżej, dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom lub kategoriom odbiorców danych osobowych. Odbiorcami tychże danych osobowych są strony postępowań administracyjnych prowadzonych na podstawie ustaw, o których mowa w ww. pkt 3, i ich pełnomocnicy, podmioty działające na prawach strony ww. postępowań administracyjnych i ich pełnomocnicy, a także uczestnicy postępowań (np. biegli, świadkowie);
- 5) dane osobowe będą przechowywane przez okresy wskazane w Jednolitym Rzeczowym Wykazie Akt stanowiącym załącznik nr 2 do zarządzenia Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 16 kwietnia 2018 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie wprowadzenia w Ministerstwie Rozwoju instrukcji kancelaryjnej, jednolitego rzeczowego wykazu akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwum zakładowego (Dz. Urz. MliR, poz. 10), wydanym na podstawie art. 6 ust. 1 i 1a oraz 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach;
- 6) w związku z przetwarzaniem danych osobowych przysługuje prawo do dostępu (art. 15 RODO) oraz sprostowania danych osobowych (art. 16 RODO), prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych w przypadku uznania, że przetwarzanie danych osobowych narusza przepisy RODO (art. 77 RODO);
- 7) dane osobowe nie będą przetwarzane w sposób zautomatyzowany, w tym również w formie profilowania.

MINISTER INWESTYCJI I ROZWOJU  
z up.

Łukasz Ofiara  
Naczelnik Wydziału





DLI.2.6620.5.2018.AN.24

## DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 i pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096, z późn. zm.), zwanej dalej „kpa”, oraz art. 9q ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu odwołań Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek, Pana Bolesława Kubiczka, Pani Lidii Jamrozy, Pani Grażyny Nowak, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe Nadleśnictwo Bielsko, Pani Elżbiety Kraus, Pana Mirosława Krausa, Pani Lucyny Gacek, Pani Janiny Machniowskiej – Jagosz, Pana Andrzeja Jagosza, Pani Marii Kromczyk i Pana Eugeniusza Kromczyka, reprezentowanych przez r.pr. Gabrielę Czaję, Pani Joanny Hałas, Pana Leona Hałasa, Pani Zofii Grüninger, Spółdzielni Handlowej z siedzibą w Pszczynie i Okręgowej Spółdzielni Mleczarskiej z siedzibą w Pszczynie, oraz po zapoznaniu się z odwołaniem wniesionym przez Pana Aleksandra Krzystolika, od decyzji Wojewody Śląskiego nr 1/2018 z dnia 8 stycznia 2018 r., znak: IFXIII.747.10.2017, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: Budowa, przebudowa i remont układu torowego wraz z elementami infrastruktury towarzyszącej na odcinku Katowice – Katowice Ligota, Tychy – (Czechowice Dziedzice) – (Zebrzydowice) – granica państwa (z Czechami), w ramach projektu pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice”,

- I. **Uchylam zaskarżoną decyzję** w części dotyczącej działek nr 2887/36 i nr 2890/36, z obrębu 0001 Goczałkowice, arkusz mapy 5, jedn. ew. Goczałkowice-Zdrój i działki nr 6/3, z obrębu 0003 Ligota, arkusz mapy 45, jedn. ew. Miasto Katowice,

**i umarzam postępowanie organu I instancji w tym zakresie.**

### II. Uchylam:

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 5, w wierszu 9 licząc od góry strony, zapis:

„2133/1”,

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 8, w wierszu 10, licząc od góry strony, zapis:

„VI.1. Niniejszą decyzją, na podstawie art. 9s ustawy, zatwierdza się podział nieruchomości:”,

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 18, w wierszu 11 licząc od dołu strony, zapis:

537.	2133/1	2133/3	2133/4	Zabrzeg	-
------	--------	--------	--------	---------	---

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujące się na stronie 23, w wierszach od 24 do 27, licząc od góry strony, zapisy:



„VI.2. Linie podziału nieruchomości ustalone niniejszą decyzją, zostały zaznaczone kolorem czerwonym na jednostkowych mapach podziału nieruchomości sporządzonych zgodnie z odrębnymi przepisami.

VI.3. Dokumentacja związana z podziałem nieruchomości stanowi załącznik nr 2, będący integralną częścią niniejszej decyzji.”

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 34, w wierszu 3 licząc od góry strony, zapis:

461.	2133/3	2133/1	Czechowice-Dziedzice	Zabrzeg	-	0,0117
------	--------	--------	----------------------	---------	---	--------

- mapę z projektem podziału działki nr 2133/1, z obrębu 0006 Zabrzeg, stanowiącą część załącznika nr 2 do zaskarżonej decyzji,

**i orzekam w tym zakresie poprzez:**

- ustalenie, w miejsce uchylecia, na stronie 5, w wierszu 9 licząc od góry strony, nowego zapisu:

„2133/3, 2133/4,”

- ustalenie, w miejsce uchylecia, na stronie 8, w wierszu 10, licząc od góry strony, nowego zapisu:

„VI.1. Decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, na podstawie art. 9s ustawy, zatwierdza się podział nieruchomości:”

- ustalenie, w miejsce uchylecia, na stronie 18, nowego zapisu:

537a.	2133/3	2133/8	2133/9	Zabrzeg	-
537b.	2133/4	2133/10	2133/11	Zabrzeg	-

- ustalenie, w miejsce uchylecia, na stronie 23, w wierszach od 24 do 27, licząc od góry strony, nowych zapisów:

„VI.2. Linie podziału nieruchomości ustalone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, zostały zaznaczone kolorem czerwonym na jednostkowych mapach podziału nieruchomości sporządzonych zgodnie z odrębnymi przepisami.

VI.3. Dokumentacja związana z podziałem nieruchomości stanowi integralną częścią decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.”

- ustalenie, w miejsce uchylecia, na stronie 34, nowego zapisu:

461a.	2133/8	2133/3	Czechowice-Dziedzice	Zabrzeg	-	0,0068
461b.	2133/10	2133/4	Czechowice-Dziedzice	Zabrzeg	-	0,0048

- zatwierdzenie, w miejsce uchylecia, mapy z projektem podziału działek nr 2133/3 i nr 2133/4, z obrębu 0006 Zabrzeg, stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

**III. Uchylam** zaskarżoną decyzję, w zakresie w jakim stanowi o tym, iż działki nr 30, z obrębu 0001 Tychy, arkusz mapy 18, nr 849/163, z obrębu 0041 Wyry, arkusz mapy 1, nr 1218/50, z obrębu 0001 Pszczyna, arkusz mapy 2, nr 1393/92, z obrębu 0006 Piasek, arkusz mapy 1, nr 3440/306,



z obrębu 0001 Pszczyna, arkusz mapy 1, nr 1833/190, z obrębu 0006 Piasek, arkusz mapy 1, nr 387/100, z obrębu 0001 Goczałkowice, arkusz mapy 2, nr 1117/28, z obrębu 0001 Kobiór, arkusz mapy 1, nr 1104/28, z obrębu 0001 Kobiór, arkusz mapy 1, nr 1392/92, z obrębu 0006 Piasek, arkusz mapy 1, nr 2540/1, z obrębu 0006 Zabrzeg, nr 1341/1, z obrębu 0003 Dziedzice, nr 1350/37, z obrębu 0003 Dziedzice, nr 771/6, z obrębu 0003 Dziedzice, nr 5166/2, z obrębu 0006 Zabrzeg, nr 1323/4, z obrębu 0003 Dziedzice, nr 1912/6, z obrębu Drogomyśl, nr 1110/2 (powstała z podziału działki nr 1110), z obrębu 0003 Pruchna, nr 638/3, z obrębu 0003 Kończyce Małe, nr 2078/7, z obrębu 0004 Zabłocie, nr 935, z obrębu 0007 Zebrzydowice, nr 638/4, z obrębu 0003 Kończyce Małe, podlegają nieodpłatnemu zajęciu na czas realizacji inwestycji, na podstawie art. 9ya ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,

**i orzekam w tym zakresie, poprzez określenie**, na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ograniczeń w korzystaniu z ww. nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego lub urządzeń wodnych, lub założenia i 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, w sposób wskazany w poniżej tabeli:

L.p.	Numer działki pierwotnej lub niepodlegającej podziałowi	Numer działki (po podziale)	Obręb	Arkusz mapy	Powierzchnia ograniczenia w korzystaniu z terenu w m <sup>2</sup>	Zakres prac
1	30		0001 Tychy	18	11	przebudowa układu drogowego
2	849/163		0041 Wiry	1	95	przebudowa mostu kolejowego w km 22,732
3	1218/50		0001 Pszczyna	2	216	budowa chodnika, budowa kanalizacji deszczowej oraz rozbiórka kanalizacji i wodociągu
4	1393/92		0006 Piasek	1	57	przebudowa układu drogowego
5	3440/306		0001 Pszczyna	1	78	budowa wodociągu
6	1833/190		0006 Piasek	1	46	budowa linii telekomunikacji
7	387/100		0001 Goczałkowice	2	63	budowa kanalizacji deszczowej
8	1117/28		0001 Kobiór	1	46	budowa linii kablowej średniego napięcia
9	1104/28		0001 Kobiór	1	68	budowa linii kablowej średniego napięcia



10	1392/92		0006 Piasek	1	44	przebudowa układu drogowego oraz wodociągu
11	2540/1		0006 Zabrzeg		106	przebudowa gazociągu i kanalizacji deszczowej
12	1341/1		0003 Dziedzice		239	przebudowa układu drogowego
13	1350/37		0003 Dziedzice		69	budowa linii napowietrznej LPN
14	771/6		0003 Dziedzice		33	budowa linii napowietrznej LPN
15	5166/2		0006 Zabrzeg		313	przebudowa drogi
16	1323/4		0003 Dziedzice		137	budowa sieci teletechnicznej, budowa linii zasilania trakcji, budowa linii kablowej LPN, budowa kabła wysokiego napięcia zasilania potrzeb trakcyjnych
17	1912/6		Drogomyśl		359	budowa linii kablowej LPN, budowa kanalizacji deszczowej
18	1110	1110/2	0003 Pruchna		18	budowa wodociągu i gazociągu
19	638/3		0003 Kończyce Małe		294	budowa estakady
20	2078/7		0004 Zabłocie		265	budowa LPN, kanalizacji deszczowej, drogi, kabła wysokiego napięcia zasilania potrzeb trakcyjnych
21	935		0007 Zebrzydowice Dolne		255	przebudowa drogi
22	638/4		0003 Kończyce Małe		232	budowa estakady nad drogą



#### IV. Uchylam:

- w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji, znajdujący się na stronie 6, w wierszu 19, licząc od góry strony, zapis:

„załącznik nr 1, do niniejszej decyzji,”

- arkusze nr A.1/2.7, A.1/2.13, A.1/2.14, A.1/2.15, A.1/2.16, A.1/2.18, A.1/2.24, A.1/2.25, A.1/2.28, A.1/2.30, A.1/2.36, A.1/2.39, A.1/2.40, A.1/2.123, A.1/2.127, A.1/2.128, A.1/2.131, A.1/2.145, A.1/2.152, A.1/2.155, A.1/2.157, A.1/2.158 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiącej załącznik nr 1 do zaskarżonej decyzji,

#### i orzekam w tym zakresie poprzez:

- ustalenie, w miejsce uchylecia, na stronie 6, w wierszu 19 licząc od góry strony, nowego zapisu:

„załącznik do decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej”,

- zatwierdzenie, w miejsce uchylecia, arkuszy zamiennych nr A.1/2.7, A.1/2.13, A.1/2.14, A.1/2.15, A.1/2.16, A.1/2.18, A.1/2.24, A.1/2.25, A.1/2.28, A.1/2.30, A.1/2.36, A.1/2.39, A.1/2.40, A.1/2.123, A.1/2.127, A.1/2.128, A.1/2.131, A.1/2.145, A.1/2.152, A.1/2.155, A.1/2.157, A.1/2.158 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiących załączniki nr 2-23 do niniejszej decyzji.

#### V. Uchylam w rozstrzygnięciu zaskarżonej decyzji:

- znajdujący się na stronie 6, w wierszu 14 licząc od góry strony, zapis:

„35/6”,

- znajdujący się na stronie 38, w wierszu 3 licząc od dołu strony, zapis:

671.	1066/9	1066/2	Zebrzydowice	Zebrzydowice Dolne	-	0,0201
------	--------	--------	--------------	--------------------	---	--------

- znajdujący się na stronie 38, w wierszu 2 licząc od dołu strony, zapis:

672.	1066/9	1069/4	Zebrzydowice	Zebrzydowice Dolne	-	0,0201
------	--------	--------	--------------	--------------------	---	--------

- znajdujący się na stronie 53, w wierszu 8 licząc od góry strony, zapis:

156.	1129/1	1129/4	Pruchna	-	290	budowa wodociągu i gazociągu
------	--------	--------	---------	---	-----	------------------------------

- znajdujący się na stronie 53, w wierszu 9 licząc od góry strony, zapis:

157.	1192	1192/2	Pruchna	-	353	budowa wodociągu i gazociągu
------	------	--------	---------	---	-----	------------------------------

- znajdujący się na stronie 53, w wierszu 10 licząc od góry strony, zapis:



158.	1212/2	1226/3	Pruchna	-	63	budowa gazociągu
------	--------	--------	---------	---	----	------------------

- znajdujący się na stronie 53, w wierszu 23 licząc od dołu strony, zapis:

174.	1793/1	1788/4	Kończyce Małe	-	4	budowa wodociągu
------	--------	--------	---------------	---	---	------------------

**i orzekam w tym zakresie** poprzez ustalenie, w miejsce uchylenia:

- na stronie 6, w wierszu 14 licząc od góry strony, nowego zapisu:

„65/6”,

- na stronie 38, w wierszu 3 licząc od dołu strony, nowego zapisu:

671.	2015	1066/2	Zebrzydowice	Zebrzydowice Dolne	-	0,0201
------	------	--------	--------------	--------------------	---	--------

- na stronie 38, w wierszu 2 licząc od dołu strony, nowego zapisu:

672.	2015	1069/4	Zebrzydowice	Zebrzydowice Dolne	-	0,0201
------	------	--------	--------------	--------------------	---	--------

- na stronie 53, w wierszu 8 licząc od góry strony, nowego zapisu:

156.	1129/1	2138	Pruchna	-	290	budowa wodociągu i gazociągu
------	--------	------	---------	---	-----	------------------------------

- na stronie 53, w wierszu 9 licząc od góry strony, nowego zapisu:

157.	1192	2140	Pruchna	-	353	budowa wodociągu i gazociągu
------	------	------	---------	---	-----	------------------------------

- na stronie 53, w wierszu 10 licząc od góry strony, nowego zapisu:

158.	1212/2	2147	Pruchna	-	63	budowa gazociągu
------	--------	------	---------	---	----	------------------

- na stronie 53, w wierszu 23 licząc od dołu strony, nowego zapisu:

174.	1793/1	2301	Kończyce Małe	-	4	budowa wodociągu
------	--------	------	---------------	---	---	------------------

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

**VII. Umaram postępowanie odwoławcze w zakresie odwołania Pana Aleksandra Krzystolika.**



## UZASADNIENIE

Wnioskiem (data wpływu do Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach: 7 kwietnia 2017 r.), uzupełnionym w trakcie prowadzonego postępowania, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „inwestorem”, wystąpiła do Wojewody Śląskiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: Budowa, przebudowa i remont układu torowego wraz z elementami infrastruktury towarzyszącej na odcinku Katowice – Katowice Ligota, Tychy – (Czechowice Dziedzice) – (Zebrzydowice) – granica państwa (z Czechami), w ramach projektu pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice”.

Inwestor wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności ze względu na uzasadniony interes społeczny i gospodarczy.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie, Wojewoda Śląski wydał w dniu 8 stycznia 2018 r. decyzję nr 1/2018, znak: IFXIII.747.10.2017, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.: Budowa, przebudowa i remont układu torowego wraz z elementami infrastruktury towarzyszącej na odcinku Katowice – Katowice Ligota, Tychy – (Czechowice Dziedzice) – (Zebrzydowice) – granica państwa (z Czechami), w ramach projektu pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice”, zwaną dalej „decyzją Wojewody Śląskiego”, nadając jej jednocześnie rygor natychmiastowej wykonalności.

Od decyzji Wojewody Śląskiego, odwołania, za pośrednictwem organu I instancji, wnieśli: Pani Sylwia Kuś, Pan Sławomir Kuś, Pani Maria Kubiczek, Pan Bolesław Kubiczek, Pani Lidia Jamrozy, Pani Grażyna Nowak, Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Bielsko, zwane dalej „Nadleśnictwem Bielsko”, Pani Elżbieta Kraus, Pan Mirosław Kraus, Pani Lucyna Gacek, Pani Janina Machniowska – Jagosz, Pan Andrzej Jagosz, Pani Maria Kromczyk i Pan Eugeniusz Kromczyk, reprezentowani przez r.pr. Gabrielę Czaję, Pan Aleksander Krzystolik, Pani Joanna Hałas, Pan Leon Hałas, Pani Zofia Grüninger, Spółdzielnia Handlowa z siedzibą w Pszczynie, zwana dalej „Spółdzielnią Handlową” i Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska z siedzibą w Pszczynie, zwana dalej „Spółdzielnią Mleczarską”.

W odwołaniu z dnia 2 lutego 2018 r. [nadanym w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz.U. z 2018 r. poz. 2188, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Prawo pocztowe”, w tym samym dniu], Pani Elżbieta Kraus i Pan Mirosław Kraus, podnieśli, że w decyzji Wojewody Śląskiego nie uwzględniono ich interesu, jako właścicieli nieruchomości nr 1991/4 przy ul. Męczenników Oświęcimskich 2 w Pszczynie, tj. nie spełniono żądania wykupu całości nieruchomości, a nie tylko jej około 5/6 części, pomimo informacji otrzymanej od Wojewody Śląskiego w piśmie z dnia 10 listopada 2017 r., iż inwestor przychyliła się do wniosku skarżących o wykup całej ww. działki. Skarżący poinformowali, iż w decyzji Wojewody Śląskiego nieruchomość nr 1991/4 podzielono na działki nr 2067/4 oraz nr 2068/4. Skarżący wskazali, że ww. nieruchomość zabudowana jest jednym budynkiem, który stanowi integralną i funkcjonalną całość, służącą prowadzeniu działalności gospodarczej.

W odwołaniu z dnia 8 lutego 2018 r. (nadanym w placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy Prawo pocztowe, w dniu 9 lutego 2018 r.), Pani Lucyna Gacek, podniosła, że przedmiotowa inwestycja ma bezpośredni, negatywny wpływ na jej nieruchomości nr 2117/7 i nr 2117/8 przy ulicy Korfantego 27H w Zabrzegu. W ocenie skarżącej, realizacja inwestycji spowoduje zwiększenie ruchu kolejowego z wykorzystaniem taboru poruszającego się ze zwiększoną prędkością, a co za tym idzie hałas i wibracje z tym związane, spowodują dyskomfort dla skarżącej i jej rodziny.

Dalej, skarżąca wskazała, że wskutek przejęcia pod inwestycję tylko części działki, pozostała nieruchomość straci znacznie na wartości, gdyż w ocenie skarżącej, jej sprzedaż może okazać się utrudniona ze względu na fakt, iż przejęcie części działki pod inwestycję spowoduje, iż dom stojący na ww. działce znajdzie się w odległości mniejszej niż 4 metry od plotu, a ta odległość jest minimalną wymaganą obecnie przez prawo.



Ponadto, zdaniem skarżącej, budowa „drogi przelotowej”, obok jej nieruchomości, także wygeneruje ruch samochodowy, potęgujący dyskomfort, zmniejszając atrakcyjność i wartość jej nieruchomości. W opinii skarżącej, usytuowanie ww. drogi na jej działce jest błędne, gdyż można ją zaprojektować wzdłuż istniejącej drogi i ominąć jej nieruchomość, co zdaniem skarżącej, ograniczy koszty realizacji inwestycji, wskutek braku konieczności wypłacania odszkodowania.

W odwołaniu z dnia 8 lutego 2018 r. (nadanym w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w dniu 9 lutego 2018 r.), Pani Janina Machniowska – Jagosz i Pan Andrzej Jagosz, zwrócili się z prośbą o sprawdzenie czy po modernizacji przedmiotowej linii kolejowej, wzmożony ruch pociągów, a co za tym idzie zwiększenie drgań, nie spowoduje uszkodzenia budynku stanowiącego ich własność. Skarżący wyrazili także wątpliwość, co do zapewnienia im dojazdu do ich budynku w trakcie wykonywania robót budowlanych, podnosząc, że już w chwili obecnej droga dojazdowa jest zniszczona.

Pani Lidia Jamrozy w odwołaniu z dnia 19 lutego 2018 r. (nadanym w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w tym samym dniu) i Pani Grażyna Nowak w odwołaniu z dnia 20 lutego 2018 r. (nadanym w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w dniu 21 lutego 2018 r.), poinformowały, że w trakcie postępowania administracyjnego w sprawie wydania *decyzji Wojewody Śląskiego*, współwłaściciele nieruchomości przy ul. Piotrowickiej 91-101 w Katowicach, po zapoznaniu się z aktami sprawy, złożyli uwagi dotyczące projektowanej inwestycji i wnieśli m.in. o utrzymanie, na nowo projektowanych działkach, śmietników będących w użytkowaniu wspólnoty mieszkaniowej, wskazując, iż warunki techniczne nie pozwalają na ich lokalizację w innym miejscu.

Skarżące podniosły, że w związku z *decyzją Wojewody Śląskiego*, nowo projektowana działka nr 6/5 znalazła się w liniach rozgraniczających teren inwestycji. Zdaniem skarżących, działka nr 6/5 jest znacznie oddalona od przedmiotowej inwestycji kolejowej i w ich ocenie może pozostać poza linią rozgraniczającą teren inwestycji, o co wnoszą.

W odwołaniu z dnia 20 lutego 2018 r. (nadanym w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w tym samym dniu), *Nadleśnictwo Bielsko* zarzuciło *decyzji Wojewody Śląskiego* naruszenie art. 7 i art. 77 *kpa*, poprzez niepodjęcie przez organ niezbędnych kroków do wyjaśnienia wszystkich okoliczności sprawy.

*Nadleśnictwo Bielsko* podniosło, że zaskarżona decyzja uwzględniła przebudowę leśnej drogi dojazdowej na działce nr 5166/2, z obrębów Zabrzeg, gmina Czechowice-Dziedzice i awaryjny dojazd po przedmiotowej drodze, pomimo że rozwiązanie takie nie było uzgadniane z *Nadleśnictwem Bielsko*. Skarżące *Nadleśnictwo* poinformowało, iż jest to droga leśna, która jest wykorzystywana do wywozu drewna przez co może być okresowo nieprzejezdna (podczas prowadzenia prac zrębowych i załadunkowych).

Zdaniem *Nadleśnictwa Bielsko*, zaprojektowanie dojazdu dla służb ratunkowych po drogach, które mogą być nieprzejezdne, może doprowadzić do sytuacji, iż akcja ratunkowa prowadzona będzie z dużym opóźnieniem. Dalej *Nadleśnictwo Bielsko* wskazało, że do punktu docelowego (rejon przystanku PKP Zabrzeg Czarnolesie) dochodzą jeszcze 3 drogi w tym 2 leśne, a poza tym *inwestor* posiada dostateczną ilość gruntów w obrębie stacji przeładunkowej Zabrzeg Czarnolesie, aby tam wybudować drogi technologiczne na potrzeby PKP. Zdaniem skarżącego *Nadleśnictwa*, z otrzymanej od *inwestora* dokumentacji można wnioskować, iż sytuacja wykorzystywania dróg leśnych jako dróg dojazdowych do dróg technologicznych jest opracowana również w innych miejscach.

*Nadleśnictwo Bielsko* podniosło, iż drogi leśne są użytkowane inaczej niż drogi publiczne i poza ich niszczeniem w trakcie prowadzenia prac gospodarczych, mogą być również okresowo zablokowane w czasie prowadzenia prac zrębowych. W związku z powyższym, *Nadleśnictwo Bielsko* wniosło o zmianę przyjętych w zaskarżonej decyzji rozwiązań i budowę dróg technologicznych przewidzianych jako dojazdy służb ratunkowych z pominięciem dróg wewnętrznych (dróg leśnych) oraz wyłączenie z *decyzji Wojewody Śląskiego* ww. działki nr 5166/2.

W odwołaniu z dnia 15 lutego 2018 r. (nadanym w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w dniu 16 lutego 2018 r.), Pani Maria Kromczyk



i Pan Egeniusz Kromczyk, reprezentowani przez r.pr. Gabrielę Czaję, wnieśli o zmianę *decyzji Wojewody Śląskiego*, w części dotyczącej nieruchomości o nr ewidencyjnym 1199/1, położonej w Czechowicach-Dziedzicach przy ul. Ochodzkiej 33, poprzez niedokonywanie jej podziału na działki nr 1199/5 i nr 1199/6 oraz nie przekazywanie działki nr 1199/5 na własność Skarbu Państwa.

Skarżący nie zgadzając się z *decyzją Wojewody Śląskiego*, wskazali, że ww. rozstrzygnięcie dokonano, pomimo ich wcześniejszych zastrzeżeń.

Zdaniem skarżących, stanowiąca ich własność nieruchomość nr 1199/1 w wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej i jej podziału na działki nr 1199/5 i nr 1199/6 znacznie utraci swoją obecną wartość użytkową, a jej powierzchnia zmniejszy się o prawie 1/3. W ocenie skarżących, uniemożliwi to w przyszłości jakąkolwiek dalszą rozbudowę terenów mieszkalnych na pozostawionej skarżącym działce o nr 1199/6. Skarżący podnieśli, że jest to dla nich uciążliwe i nie do zaakceptowania, gdyż ich syn na części działki o nr 1199/5 (przejętej na rzecz Skarbu Państwa zgodnie z *decyzją Wojewody Śląskiego*), planował budowę swojego domu mieszkalnego, a na działce o nr 1199/6 nie będzie możliwe otrzymanie pozwolenia na budowę kolejnego budynku, wobec czego zamierzenia związane z ich nieruchomością, nie będą mogły zostać zrealizowane.

Dalej skarżący podnieśli, że na terenie ww. działki nr 1199/1, a przeznaczonym do przejęcia pod przedmiotową inwestycję, istnieje obecnie droga dojazdowa do posesji skarżących, co w konsekwencji przejęcia tego terenu na potrzeby przedmiotowej inwestycji kolejowej, spowoduje odcięcie ich domu od drogi publicznej. Ponadto, skarżący wskazali, że od strony zachodniej na granicy z ul. Ochodzką, znajdują się instalacje gazowa oraz wodno-kanalizacyjna, w związku z czym, realizacja omawianego zamierzenia budowlanego, w ich ocenie, spowoduje duże problemy z reorganizacją tych instalacji tak, aby dom skarżących w dalszym ciągu miał dostęp do tych mediów.

Skarżący powołując się na przepisy Konstytucji RP, gwarantujące obywatelom, ochronę prawa własności i prawa dziedziczenia, oraz art. 21 ust. 2 Konstytucji RP, podnieśli, że *decyzja Wojewody Śląskiego* w zakresie podziału nieruchomości o nr 1199/1 na dwie części i przejęciu na rzecz Skarbu Państwa własności działki o nr 1199/5, jest niezrozumiała, gdyż z otrzymanych od Wojewody Śląskiego pism oraz map podglądowych wynika, że „położenie toru na wysokości przedmiotowej działki nie ulega przesunięciu w planie w stosunku do stanu istniejącego” oraz że „zaprojektowano drogę dojazdową zbliżoną w śladzie do istniejącej”. Skoro więc w obrębie nieruchomości skarżących nic ma się nie zmienić, to ich zdaniem, nie ma podstaw do traktowania części działki o nr 1199/5 jako niezbędnej do realizacji przedmiotowej inwestycji, a co za tym idzie do jej przejęcia na potrzeby omawianego zamierzenia budowlanego.

W odwołaniu z dnia 19 lutego 2018 r. (nadanym w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w tym samym dniu), Pan Aleksander Krzystolik poinformował, iż zmarł jego ojciec Pan Paweł Krzystolik, do którego było skierowane zawiadomienie informujące o wydaniu *decyzji Wojewody Śląskiego*. Pan Aleksander Krzystolik podniósł, że sprzeciwia się podziałowi działki nr 328/24, z obrębu 0001 Pszczyna, o ile podział ten nie będzie połączony z wypłaceniem odszkodowania, które zrekompensuje całkowitą utratę wartości rynkowej pozostałej części nieruchomości oraz podniósł szereg innych zarzutów dotyczących *decyzji Wojewody Śląskiego*.

W odwołaniu z dnia 15 lutego 2018 r. (nadanym w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w dniu 16 lutego 2018 r.), Pani Sylwia Kuś i Pan Sławomir Kuś, jako współwłaściciele działki numer 1199/4, z obrębu 0003 Dziedzice, zarzucili zaskarżonej decyzji naruszenie przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* oraz przepisów *kpa* i wnieśli o uchylenie *decyzji Wojewody Śląskiego* i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania organowi I instancji, oraz o uchylenie rygoru natychmiastowej wykonalności.

Skarżący podnieśli, że po otrzymaniu zawiadomienia Wojewody Śląskiego o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej złożyli oświadczenie, że:

- 1) sprzeciwiają się lokalizacji inwestycji w zakresie, w jakim inwestycja ta oddziałuje, ogranicza i wkracza w ich prawo własności nieruchomości nr 1199/4 położonej w Czechowicach-Dziedzicach przy ul. Ochodzkiej 35B,



- 2) nie wyrażają zgody na podział ww. działki numer 1199/4, poprzez wydzielenie z niej działki nr 1199/9 o pow. 0,0229 ha pod przedmiotową inwestycję kolejową.

Ponadto, skarżący poinformowali, że wnieśli o przeprowadzenie w sprawie dowodów:

- 1) z oględzin odcinka inwestycji zlokalizowanego na terenie przylegającym do zabudowanej działki nr 1199/4 oraz oględzin działki nr 1199/4 w szczególności celem ustalenia, czy planowane na tym odcinku prace uzasadniają wydzielenie z działki nr 1199/4 jej części, która po podziale oznaczona będzie nr 1199/9, a nadto, czy inwestycja na tym odcinku musi być prowadzona po stronie południowej od torów (na działce nr 1357/19 lub działkach powstałych w wyniku jej podziału), czy też może być prowadzona po stronie północnej od torów,
- 2) z opinii biegłego ds. inwestycji kolejowych w szczególności celem ustalenia, czy projektowana inwestycja musi być prowadzona po stronie południowej działki nr 1357/19,
- 3) opinii biegłego właściwej specjalności w szczególności celem określenia, czy działka nr 1199/10, powstała wskutek podziału działki nr 1199/4 będzie się nadawała do wykorzystywania na dotychczasowe cele.

Skarżący podnieśli, że Wojewoda Śląski nie uwzględnił ww. sprzeciwu, zarzutów i wniosków składanych w toku postępowania i wydał zaskarżoną decyzję zgodnie z wnioskiem *inwestora*, z rażącym naruszeniem przepisów *kpa* oraz praw skarżących, jako współwłaścicieli ww. nieruchomości nr 1199/4.

Zdaniem skarżących, możliwa jest lokalizacja inwestycji w taki sposób, aby nie wiązało się to z wydzieleniem z należącej do nich działki nr 1199/4 istotnej jej części tj. pasa o szerokości ok. 8 metrów, gdyż po drugiej stronie torów przebiegających przez działkę 1357/19 jest szeroki pas gruntu, umożliwiający lokalizację projektowanej inwestycji. Ponadto, w ocenie skarżących, inwestycja na odcinku przylegającym do ich działki została zaprojektowana w niewłaściwy i rażąco niekorzystny dla nich sposób.

W opinii skarżących, możliwe było zaprojektowanie tego odcinka inwestycji w taki sposób, aby znacząco pomniejszyć szerokość pasa gruntu działki nr 1199/4 zajmowanego pod inwestycję. Dalej skarżący podnieśli, że na tym odcinku zaprojektowano odwodnienie (rów) na powierzchni, podczas gdy według ich wiedzy możliwe jest zaprojektowanie odwodnienia wgłębne (pod powierzchnią gruntu), przy założeniu, że budowa tego odwodnienia od strony ich działki jest w ogóle konieczna.

Skarżący podnieśli, że po podziale działki nr 1199/4, odległość pomiędzy działkami nr 1199/10 i nr 1199/9, a najdalej wysuniętym punktem budynku mieszkalnego zlokalizowanego na działce nr 1199/4 wyniesie ok. 11 m. Nie bez znaczenia, zdaniem skarżących, jest fakt, iż na działce nr 1199/9 (powstałej po podziale z działki nr 1199/4) pozostanie wybudowany zaledwie kilka lat temu w odległości ponad 1 mb. od granicy z działką nr 1357/19 (kosztem znacznych nakładów finansowych tj. ok. 120 tys. zł) mur o szerokości co najmniej 40 cm i wysokości 2,40 m, którego częścią jest zautomatyzowana brama wjazdowa. Wydzielenie działki nr 1199/9 spowoduje konieczność ponownego wybudowania muru na nowej działce 1199/10 w pasie gruntu o szerokości ok. 2- 3 mb., wskutek czego przed budynkiem mieszkalnym pozostanie pas gruntu o szerokości tylko ok. 10 mb., czego skarżący nie mogą zaakceptować.

Skarżący poinformowali, że działka nr 1199/4 przed budynkiem jest całkowicie zagospodarowana, tj. zabrukowana i obsadzona roślinnością, a wartość nakładów poniesionych przez ich na działce nr 1199/4 wynosi co najmniej 160.000,00 zł. Większość z tych nakładów, w tym ww. mur, będzie zlokalizowana na nowopowstałej działce nr 1199/9. W opinii skarżących, zatwierdzony *decyzją Wojewody Śląskiego* podział działki nr 1199/4, ingeruje w niedopuszczalny sposób w ich prawo własności chronione art. 21 ust. 1 Konstytucji RP, a powstała w wyniku podziału działka nr 1199/10 zabudowana budynkiem mieszkalnym, o pow. zabudowy ok. 260 m<sup>2</sup>, nie będzie nadawała się do wykorzystania na dotychczasowe cele.

Skarżący podnieśli, że czują się pokrzywdzeni *decyzją Wojewody Śląskiego*, tym bardziej, że budowa budynku mieszkalnego zlokalizowanego na ww. działce nr 1194/4 została zakończona w 2012 roku. W toku postępowania o ustalenie warunków zabudowy dla tego budynku, ustalonych *decyzją Burmistrza Czechowic-Dziedzic* z dnia 18 lutego 2011 r., znak: UA7331-458/10/11, *inwestor* jako użytkownik



wieczysty sąsiedniej działki nr 1357/19, nie wniósł uwag i zastrzeżeń do projektowanej przez nich inwestycji. Ani *inwestor*, ani Burmistrz Miasta Czechowice-Dziedzice nie poinformowali skarżących o planach inwestycyjnych obejmujących działkę nr 1199/4.

Skarżący wskazali, że gdyby o tych planach wiedzieli, niewątpliwie powstrzymaliby się z realizacją budowy domu mieszkalnego. Co więcej - jak wskazali skarżący - po wydzieleniu działki nr 1199/9, plac przed budynkiem utraci walor użyteczności, gdyż nie będzie na nim można wykonywać manewrów samochodami ciężarowymi, a ponadto znaczącemu ograniczeniu ulegnie możliwość manewrowania samochodami osobowymi, zmniejszy się powierzchnia zieleni ozdobnej i powierzchnia porośnięta trawą.

W ocenie skarżących działka nr 1199/10, powstała w wyniku podziału działki nr 1199/4, nie będzie się nadawała do wykorzystania na dotychczasowe cele, dlatego, jeśli *decyzja Wojewody Śląskiego* zostanie utrzymana w mocy, domagać się będą nabycia przez *inwestora* całej nieruchomości. Zdaniem skarżących, po realizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej w sposób istotny ulegnie obniżeniu wartość działki nr 1199/10 zabudowanej budynkiem mieszkalnym.

Skarżący zarzucili organowi I instancji błąd polegający na nieprzeprowadzeniu w sprawie dowodów:

- 1) z oględzin odcinka inwestycji zlokalizowanego na należącej do Skarbu Państwa działce 1357/19 przylegającego do ww. działki nr 1199/4 (a także działek sąsiednich) w szczególności celem ustalenia, czy planowane na tym odcinku prace uzasadniają wydzielenie z ww. działki nr 1199/4 jej części, która po zatwierdzonym podziale oznaczona została nr 1199/9, a nadto, czy inwestycja na tym odcinku musi być prowadzona po stronie południowej działki nr 1357/19,
- 2) z opinii biegłego ds. inwestycji kolejowych w szczególności celem ustalenia, czy projektowana inwestycja musi być prowadzona po stronie południowej działki nr 1357/19 oraz czy możliwe jest zaprojektowanie inwestycji w takim sposób, aby wyeliminować lub ograniczyć konieczność wydzielenia z ww. działki nr 1199/4 jej części pod realizację inwestycji,
- 3) z opinii biegłego właściwej specjalności w szczególności celem określenia czy i w jakim stopniu działka numer 1199/10, powstała wskutek podziału działki nr 1199/4, nadaje się do wykorzystywania na dotychczasowe cele.

W opinii skarżących, gdyby Wojewoda Śląski przeprowadził ww. dowody, mogłoby to doprowadzić do nieuwzględnienia wniosku *inwestora*, w zakresie prowadzącym do podziału ww. nieruchomości nr 1199/4 i przejęcia jej części pod inwestycję.

Zdaniem skarżących, po przeprowadzeniu oględzin organ I instancji dostrzegłby także, iż wyjaśnienia złożone w toku postępowania administracyjnego przez *inwestora* w odniesieniu do ich pisemnych zarzutów nie odpowiadają rzeczywistości. *Inwestor* stwierdził mianowicie, że w przypadku skarżących zakładany jest wykup części działki pod drogę, która już istnieje, a w ramach projektu będzie ona jedynie zmodernizowana i dostosowana w zakresie obowiązujących przepisów. *Inwestor* stwierdził dalej, że przedstawiony układ drogowy jest dostosowany tak, aby jak najmniej odbiegał od stanu istniejącego, stąd zaprojektowany przebieg drogi jest zbliżony do śladu już istniejącej.

Skarżący wyjaśnili, że w rzeczywistości droga ma ulec przesunięciu w kierunku ich budynku o kilka metrów i przebiegać po nowopowstałej działce nr 1199/9 i działkach sąsiednich. Tym samym droga ma być wybudowana od nowa, a na dotychczasowej drodze ma być wybudowany rów odwadniający.

Skarżący wskazali, że *inwestor* nie powiadomił ich o pracach geodezyjnych, których efektem był projekt podziału należącej do nich działki.

Zdaniem skarżących, organ I instancji naruszył zasadę prawdy obiektywnej wynikającą z art. 7 *kpa*, albowiem organ ten, winien był podjąć wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie nie tylko interes społeczny, ale także słuszny interes skarżących jako obywateli. W opinii skarżących, Wojewoda Śląski winien był zatem przeprowadzić wnioskowane przez nich dowody, w szczególności dowód z oględzin z odcinka inwestycji, który sąsiaduje z ich działką, mając na uwadze art. 75 § 1 *kpa* i art. 78 § 1 *kpa*. W związku z powyższym, skarżący zarzucili organowi I instancji naruszenie zasady wynikającej z art. 8 *kpa*,



albowiem postępowanie, w ich ocenie, nie było prowadzone w sposób budzący zaufanie do władzy publicznej.

Dalej, skarżący podnieśli, że uzasadniony jest również zarzut naruszenia zasady swobodnej oceny dowodów z art. 80 *kpa*, gdyż organ I instancji oparł swoje rozstrzygnięcie wyłącznie na podstawie dowodów przedstawionych przez *inwestora*, pomijając twierdzenia skarżących, przy jednoczesnym nieuwzględnieniu ich wniosków dowodowych. W ocenie skarżących, także uzasadnienie faktyczne i prawne *decyzji Wojewody Śląskiego* nie spełnia wymogów z art. 107 § 3 *kpa*, gdyż w ich przekonaniu organ I instancji nie wyjaśnił w uzasadnieniu rozstrzygnięcia powodów dla których nie uwzględnił ich wniosków dowodowych oraz w jaki sposób zweryfikował złożone przez nich zarzuty w zakresie istnienia rozwiązań alternatywnych zapewniających możliwość realizacji celu publicznego, przy jednoczesnym ograniczeniu stopnia ingerencji w ich prawo własności.

Ponadto, zdaniem skarżących, uzasadnienie *decyzji Wojewody Śląskiego* jest sprzeczne. Z jednej bowiem strony, organ I instancji powołując się na orzecznictwo sądownoadministracyjne, wskazuje, że nie może dokonać zmian w przedłożonym projekcie oraz, że jest zobowiązany wyłącznie do wydania *decyzji* w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji kolejowej, nie będąc jednocześnie uprawnionym do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji, ani do zmian proponowanych rozwiązań, a z drugiej strony ignoruje tezę przywoływanego wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie wydanego w sprawie o sygn. akt VII SA/Wa 961/11, zgodnie z którą organ jest zobowiązany do stwierdzenia, czy istotnie zachodzi potrzeba przejęcia przez *inwestora* w całości lub części działki oraz czy nie ma alternatywnych rozwiązań i możliwości realizacji inwestycji kolejowej, bez potrzeby naruszenia prawa własności innych osób.

Skarżący podnieśli, że organ I instancji na stronie 67 uzasadnienia *decyzji Wojewody Śląskiego* stwierdził, iż „organ orzekający wyznacza dopuszczalne prawem granice tej kreacji, poprzez dokonanie oceny prawnej, kończącej się aktem władztwa publicznego, zakreślającego granice tej kreacji”, niemniej mimo złożonego przez skarżących oświadczenia o braku zgody na podział działki i wyrażonych przez nich zarzutów, uchylił się od tego obowiązku, gdyż bez podania przyczyn, w sposób dowolny przyjął, że *inwestor* nie przekroczył dopuszczalnych prawem granic kreacji miejsca, sposobu i kształtu realizacji inwestycji. O tym, iż organ I instancji uchylił się od tego obowiązku, w ocenie skarżących świadczy treść uzasadnienia *decyzji Wojewody Śląskiego*, w którym brak jest zapisów o tym, iż organ czynił jakiegokolwiek ustalenia co do poruszonych wyżej kwestii.

Powyższe, zdaniem skarżących, uzasadnia także zarzut naruszenia art. 9o ust. 1 oraz art. 9w ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*. Reasumując, w opinii skarżących, uchylenie *decyzji Wojewody Śląskiego* i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania organowi I instancji jest konieczne, ponieważ przed wydaniem rozstrzygnięcia, niezbędnym jest przeprowadzenie dowodów z opinii biegłych i przeprowadzenie oględzin odcinka inwestycji przylegającego do działki skarżących i działek sąsiednich.

Skarżący, uzasadniając wniosek o uchylenie rygoru natychmiastowej wykonalności nadanego w pkt X *decyzji Wojewody Śląskiego*, podnieśli, że wykonanie przez *inwestora* przedmiotowej *decyzji* w odniesieniu do ich działki spowoduje nieodwracalne skutki, a przywrócenie ich nieruchomości do stanu pierwotnego (po ewentualnym uchyleniu zaskarżonej *decyzji* przez organ odwoławczy) związane będzie z wysokimi kosztami, co jest nie do pogodzenia z interesem społecznym.

W ocenie skarżących, ważny interes społeczny i gospodarczy z całą pewnością nie przemawia za wkroczeniem *inwestora* na teren ich działki, gdyż prowadzenie inwestycji na odcinku przylegającym do ich działki jest możliwe bez przejęcia części nieruchomości stanowiącej ich własność. Ponadto, w opinii skarżących, w uzasadnieniu *decyzji Wojewody Śląskiego* nie podano żadnych szczegółowych przesłanek, które przemawiałyby za nadaniem *decyzji* rygoru natychmiastowej wykonalności, a w szczególności nie podano kiedy inwestycja ma być realizowana.

W odwołaniu z dnia 15 lutego 2018 r. (nadanym w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w tym samym dniu), Pani Maria Kubiczek, Pan Bolesław Kubiczek, Pani Sylwia Kuś i Pan Sławomir Kuś, jako współwłaściciele działki nr 1199/3, z obrębu 0003 Dziedzice, zarzucili naruszenie przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* oraz przepisów *kpa* i wnieśli o uchylenie *decyzji Wojewody Śląskiego* i przekazanie sprawy do ponownego



rozpoznania organowi I instancji, oraz uchylenie rygoru natychmiastowej wykonalności. Skarżący kwestionując podział ww. działki nr 1199/3, położonej w Czechowicach-Dziedzicach przy ul. Ochodzkiej 35, podnieśli zarzuty tożsame z zawartymi w opisanym powyżej odwołaniu Pani Sylwii Kuś i Pana Sławomira Kusia, z tą jedyną różnicą, iż dotyczą one ww. działki nr 1199/3, będącej ich współwłasnością.

W odwołaniu z dnia 14 lutego 2018 r. (nadanym w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w tym samym dniu), Pani Joanna Hałas i Pan Leon Hałas, wnieśli o zmianę *decyzji Wojewody Śląskiego*, ewentualnie jej uchylenie, w części dotyczącej nieruchomości stanowiącej ich własność.

Skarżący podnieśli, że *decyzja Wojewody Śląskiego* została wydana w oparciu o stan aktualny na dzień wszczęcia postępowania administracyjnego, z pominięciem zmian jakie zaistniały w późniejszym okresie. Skarżący poinformowali, że w dniu 16 października 2017 r. nabyli część sąsiedniej działki nr 2133/4, o powierzchni 0,0131 ha, celem uregulowania stanu prawnego (własności) części drogi dojazdowej do ich nieruchomości. Tym samym - jak wskazali skarżący - powierzchnia ich nieruchomości objęta przedmiotowym postępowaniem administracyjnym wzrosła z 0,3240 ha do 0,3371 ha, a co za tym idzie, zwiększyła się powierzchnia do zajęcia pod lokalizację przedmiotowej inwestycji. O fakcie tym - jak podnieśli skarżący - powiadomili Wojewodę Śląskiego w piśmie z dnia 21 października 2017 r., czego jednak organ I instancji nie uwzględnił w *decyzji Wojewody Śląskiego*.

Ponadto, skarżący wnieśli o zweryfikowanie zasadności zajęcia części ich działki nr 2133/2 wzdłuż drogi do posesji w kierunku bramy wjazdowej. Zdaniem skarżących, zajęcie tak wąskiego skrawka działki, w miejscu gdzie obecnie znajduje się ogrodzenie, utrudni posadowienie (uzupełnienie) ogrodzenia w nowym miejscu, a uskok w ogrodzeniu o murowanych klinkierowych słupkach i ozdobnych metalowych przęsłach, będzie nieestetyczny dla całości ogrodzenia. W odczuciu skarżących zajęcie tej części działki, w tak znacznej odległości od terenu przeznaczanego pod inwestycję, nie wydaje się konieczne, a dla skarżących skutkuje powstaniem wielu uciążliwości.

W odwołaniu z dnia 15 lutego 2018 r. (wpływ do Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach w dniu 16 lutego 2018 r.), Pani Zofia Grüniger wniosła o wypłatę odszkodowania za ścięte na jej działce drzewa, oraz za zmniejszenie wartości jej posesji, a także o pilną rekonstrukcję ogrodzenia zniszczonego - jej zdaniem - w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. Skarżąca podniosła, że ogrodzenie jest konieczne, a jego brak prowadzi do niszczenia drzew i upraw jej siostry, znajdujących się na sąsiedniej posesji, a także jest niezbędne w celu zabezpieczenia psa siostry.

Ponadto, skarżąca podniosła, że drzewa i płot zostały usunięte, jeszcze zanim otrzymała zawiadomienie Wojewody Śląskiego z dnia 17 stycznia 2018 r. o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej, które dotarło do skarżącej w dniu 2 lutego 2018 r. Zdaniem skarżącej termin do złożenia odwołania i składania roszczeń jest zbyt krótki i uniemożliwia jej adekwatną reakcję, gdyż skarżąca mieszka poza granicami Polski i ma czworo dzieci.

W odwołaniu z dnia 16 lutego 2018 r. (nadanym w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w dniu 22 lutego 2018 r.), *Spółdzielnia Handlowa*, właścicielka działek nr 1066/7, nr 1065/7 i nr 1718/7, położonych w Pszczynie przy ulicy Męczenników Oświęcimskich oraz przy ulicy Korczaka 1, podniosła, że członkowie *Spółdzielni Handlowej*, pracownicy oraz reprezentujący *Spółdzielnię Handlową Zarząd*, będąc w posiadaniu wstępnego planu przebiegu przebudowy i modernizacji odcinka drogi prowadzącej do tunelu pod przejazdem kolejowym, są głęboko zaniepokojeni o utratę miejsc pracy, spowodowaną najpierw utrudnieniami dojazdu podczas przebudowy, samą utratą powierzchni magazynowych i sklepowych oraz budynku administracyjno-wagowego i wagi samochodowej, a ostatecznie już po przebudowie i w czasie jej trwania, trudnościami z dojazdem do posesji i utratą klientów.

*Spółdzielnia Handlowa* podniosła, że ortofotomapa z naniesionymi odległościami od obecnej granicy działek wskazuje na utratę bezpośrednio około 550 m<sup>2</sup> łącznej powierzchni wymienionych działek, a tym samym budynku z „murem pruskim” z 1903 r., będącego pod opieką konserwatora zabytków, w którym nieprzerwanie od 1948 r., prowadzona jest sprzedaż magazynowa. Poza tym - jak wskazała *Spółdzielnia Handlowa* - granica wyłączenia przebiega przez głębokofundamentową wagę wozową wybudowaną w 1997 r. oraz w dwumetrowej odległości od budynku sklepowo-administracyjnego.



Skarżąca poinformowała, że baza magazynowa położona na ww. działkach jest dla *Spółdzielni Handlowej* kluczową w ramach utrzymania miejsc pracy, gdyż tu odbywa się dystrybuowanie i rozdział towarów do innych placówek oraz prowadzony jest handel opalem.

Skarżąca strona wskazała, że gdyby wskutek zaplanowanej budowy wiaduktu kolejowego pod torami kolejowymi doszło do zmian organizacyjnych ruchu drogowego, to ostatecznie będzie to stanowić zagrożenie istnienia bazy magazynowej, a tym samym całej *Spółdzielni Handlowej*. Szkody powstałe z tego tytułu - jak wskazała *Spółdzielnia Handlowa* - są trudne do oszacowania i wiążą się nie tylko z utraconymi korzyściami materialnymi i finansowymi, ale i z utratą ok. 12 stanowisk pracy związanych z pracą magazynu i *Spółdzielni Handlowej*, których na chwilę obecną nie jest w stanie zastąpić. Skarżąca strona przedstawiła wstępne oszacowanie strat będących konsekwencją realizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej i wniosła o niedopuszczenie do jej przeprowadzenia oraz sprawiedliwie oszacowane szkód i ich zrekompensowanie.

W piśmie z dnia 5 marca 2018 r. *Spółdzielnia Mleczarska* wniosła, na podstawie art. 58 § 1 *kpa*, o przywrócenie terminu do wniesienia odwołania od *decyzji Wojewody Śląskiego*.

Mając na uwadze okoliczność, iż odwołanie *Spółdzielni Mleczarskiej* zostało wniesione w terminie przewidzianym do jego wniesienia, postanowieniem z dnia 10 maja 2018 r., znak: DLI.1.6620.10.2018.AN.1, organ odwoławczy odmówił przywrócenia terminu do wniesienia odwołania od *decyzji Wojewody Śląskiego*.

W odwołaniu z dnia 5 marca 2018 r. (nadanym w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w tym samym dniu), *Spółdzielnia Mleczarska* zarzuciła *decyzji Wojewody Śląskiego*:

- 1) naruszenie art. 7, art. 77 § 1 oraz art. 80 *kpa*, poprzez pominięcie zastrzeżeń zgłoszonych przez *Spółdzielnię Mleczarską* w piśmie z dnia 8 czerwca 2017 r.,
- 2) naruszenie art. 21 ust. 2 oraz art. 64 ust. 3 Konstytucji RP.

Mając na uwadze powyższe zarzuty, *Spółdzielnia Mleczarska* wniosła:

- 1) na podstawie art. 135 *kpa*, o wstrzymanie natychmiastowego wykonania *decyzji*,
- 2) na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, o uchylenie *zaskarżonej decyzji* w całości i umorzenie postępowania.

*Spółdzielnia Mleczarska* poinformowała, że w toku postępowania o wydanie *decyzji Wojewody Śląskiego*, złożyła pismo z dnia 8 czerwca 2017 r., zawierające liczne zastrzeżenia do przedstawionych jej planów realizacji inwestycji odnośnie działek nr 1114/7 i nr 1117/7, stanowiących jej własność. W piśmie z dnia 10 listopada 2017 r. Wojewoda Śląski odniósł się do uwag *Spółdzielni Mleczarskiej* argumentując, iż nie jest on organem władnym do korygowania trasy inwestycji, ani zmiany proponowanych we wniosku inwestora rozwiązań. Zdaniem *Spółdzielni Mleczarskiej* Wojewoda Śląski, wydając *zaskarżoną decyzję*, w myśl art. 77 § 1 *kpa* w zw. z art. 80 *kpa*, winien rozpatrzyć całokształt materiału dowodowego, a w tym również podniesione przez *Spółdzielnię Mleczarską* w piśmie z dnia 8 czerwca 2017 r. zarzuty, co do lokalizacji planowanej inwestycji.

*Spółdzielnia Mleczarska* podniosła, że w ww. piśmie wskazywała, m.in. że w obecnym projekcie prace zostały zaplanowane w bezpośrednim sąsiedztwie jej działek. *Spółdzielnia Mleczarska* wskazała, iż jej budynek ma 80 lat i z tego powodu istnieją uzasadnione obawy, iż w skutek prac budowlanych może dojść do naruszenia fasady i fundamentów zabudowań. Ponadto - jak wskazała *Spółdzielnia Mleczarska* - ok. 5 metrów od miejsca, w którym ma pracować ciężki sprzęt, znajduje się zbiornik na 50.000 litrów ścieków przemysłowych. Ścieki te są usuwane na bieżąco, lecz w trakcie prac, zdaniem skarżącej strony, dojazd do *Spółdzielni Mleczarskiej* będzie utrudniony i usunięcie ścieków może okazać się niemożliwe. W opinii *Spółdzielni Mleczarskiej*, nie ulega wątpliwości, iż wypełniony po brzegi zbiornik może się na skutek drgań rozszczelnić i doprowadzić do rozlania ścieków do gleby, na teren *Spółdzielni Mleczarskiej* oraz na plac budowy.

Dalej *Spółdzielnia Mleczarska* podniosła, iż kwestia transportu produktów jest dla *Spółdzielni Mleczarskiej* sprawą kluczową, tymczasem z projektu przedmiotowej inwestycji wynika, iż dojazd



i wyjazd ze *Spółdzielni Mleczarskiej* będzie prawie niemożliwy przez cały okres trwania inwestycji. Taki stan rzeczy - zdaniem *Spółdzielni Mleczarskiej* - pozbawi ją możliwości odbioru mleka od dostawców (okolicznych rolników, których skarżąca strona zrzesza ponad 100), transportu produktów do kontrahentów oraz wywozu ścieków i nieczystości. Z tych względów - w opinii *Spółdzielni Mleczarskiej* - prowadzenie działalności gospodarczej przez okres trwania prac na podstawie aktualnego projektu, będzie nierealne.

Ponadto, *Spółdzielnia Mleczarska* wskazała, iż na poczet planowanej inwestycji kolejowej mają zostać jej odebrane sklep oraz część placu. Skarżąca strona podniosła, iż sklep przynosi rocznie 3 miliony złotych obrotu i jego pozbawienie spowoduje utratę znacznej części przychodów. Natomiast na ww. placu - jak wskazała *Spółdzielnia Mleczarska* - znajdują się urządzenia, za pomocą których doprowadza się mleko do zbiorników na terenie zakładu oraz odprowadza nieczystości z produkcji do zbiorników znajdujących się pod placem, a także kontener - chłodnia.

*Spółdzielnia Mleczarska* podniosła, iż rzeczony plac jest również miejscem załadunku towarów na pojazdy ciężarowe. Zdaniem *Spółdzielni Mleczarskiej*, utrata części ww. placu znacznie utrudni kontynuowanie działalności gospodarczej. Zdaniem *Spółdzielni Mleczarskiej*, przeprowadzanie prac budowlanych w takim zakresie, w jakim przewidują plany inwestycji, może spowodować obniżenie jakości lub zamknięcie części produkcji, gdyż budowa wiąże się z dużymi ilościami kurzu i błota. Skarżąca strona wskazała, iż na czas realizacji inwestycji, musiałaby przenieść część urządzeń oraz produkcji w inne miejsce na terenie zakładu, jednak nie posiada ani środków finansowych na taki transfer, ani też miejsca, w którym mogłaby te urządzenia i produkcję ulokować.

*Spółdzielnia Mleczarska* wskazała, że żaden z ww. argumentów nie został przez Wojewodę Śląskiego ani zbadany, ani właściwie oceniony. Powołując się na art. 7 *kpa*, *Spółdzielnia Mleczarska* podniosła, że Wojewoda Śląski wydając zaskarżoną decyzję nie może zasłaniać się brakiem kompetencji do sugerowania zmian w projekcie inwestycji wnioskodawcy. Zdaniem *Spółdzielni Mleczarskiej*, Wojewoda Śląski winien stać na straży praworządności i uwzględniać - przy wydawaniu decyzji - także słuszny interes społeczny i prawa obywateli, w tym *Spółdzielni Mleczarskiej* zatrudniającej ok. 70 osób oraz zrzeszającej ponad 100 rolników.

W dalszej części odwołania, *Spółdzielnia Mleczarska*, powołując się na tezy z piśmiennictwa oraz orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego, podniosła, że w przedmiotowej sprawie doszło do naruszenia zasady proporcjonalności, wynikającej z art. 31 ust. 3 Konstytucji, a co za tym idzie także naruszenia ogólnej gwarancji ochrony praw majątkowych, tj. art. 64 ust. 1 Konstytucji. Według *Spółdzielni Mleczarskiej*, jeżeli prace budowlane zostaną przeprowadzone według pierwotnego planu to kontynuowanie przez *Spółdzielnię Mleczarską* dalszej działalności gospodarczej stanie się nierealne.

Opisane powyżej odwołania wniesiono w terminie.

Uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie – stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Inwestycji i Rozwoju (Dz. U. z 2018 r. poz. 94, ze zm.) – jest Minister Inwestycji i Rozwoju, 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 bezspornie 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.

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 Śląskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty skarżących stron.

Stosownie do treści art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem do Wojewody Śląskiego 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 załączone zostały mapy w skali 1:1000 i 1:500, przedstawiające proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, oraz mapy z projektami podziału nieruchomości. We wniosku określono również zmiany w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu oraz nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa. Ponadto, wnioskodawca przedłożył wymagane opinie, o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Mając na uwadze treść art. 72 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2018 r. poz. 2081, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*”, inwestor dołączył także do wniosku ostateczną decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 28 listopada 2016 r., znak: WOŚ.4201.1.2012.AS2.32, o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie/budowie linii kolejowej Katowice – Zwardoń oraz Katowice – Zebrzydowice – granica państwa, z wyłączeniem stacji kolejowych: Katowice, Czechowice-Dziedzice, Zwardoń, Zebrzydowice, planowanego do realizacji według wariantu 1, zwaną dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowanych*”.

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 Śląskiego postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje.

W ocenie organu II instancji Wojewoda Śląski 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 Śląski, pismem z dnia 17 maja 2017 r., znak: IFXIII.747.10.2017, 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 urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. 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 Śląskim strony postępowania wniosły zastrzeżenia i wnioski, 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 Śląski wydał w dniu 8 stycznia 2018 r. decyzję nr 1/2018, o ustaleniu lokalizacji ww. linii kolejowej. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Śląski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji, mając na względzie opinię przedstawioną przez *inwestora*, ustosunkował się do zarzutów i wniosków podniesionych przez strony postępowania.



Zgodnie z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, Wojewoda Śląski 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 urzędzie wojewódzkim i w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. 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 Śląskiego* (z zastrzeżeniem uchybień, o których będzie mowa poniżej) czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*. *Decyzja Wojewody Śląskiego* określa również termin wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń, o którym mowa w art. 9q ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Śląskiego – 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 i po przeprowadzeniu postępowania odwoławczego organ II instancji stwierdził, iż konieczne jest dokonanie korekty merytoryczno-reformacyjnej *decyzji Wojewody Śląskiego*. Należy zauważyć, że przepisy art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* umożliwiają organowi odwoławczemu korektę zaskarżonej decyzji przez jej uchylenie w części i orzeczenie w tym zakresie co do istoty sprawy.

Zauważyć należy, iż ostateczną decyzją Wójta Gminy Goczałkowice-Zdrój z dnia 9 listopada 2017 r., znak: PR-G.6831.0014.2017, sprostowaną postanowieniem z dnia 6 lutego 2018 r., znak: PR-G.6831.0014.2017, został zatwierdzony podział nieruchomości położonej w Goczałkowicach-Zdroju przy ul. Parkowej, stanowiącej działki nr 289/36 i nr 284/36 na działki nr 2887/36, nr 2888/36, nr 2889/36, nr 2890/36 i nr 2897/36. Wobec powyższego, w aktualnym stanie prawnym ww. działki nr 289/36 i nr 284/36 nie istnieją, natomiast w ich miejsce powstały działki nr 2887/36, nr 2888/36, nr 2889/36, nr 2890/36 i nr 2897/36.

Natomiast na rysunku numer A.1/2.36 mapy przedstawiającej istniejące uzbrojenie terenu, proponowany przebieg linii kolejowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiącej część załącznika nr 1 do *decyzji Wojewody Śląskiego*, nadal zobrazowane były działki nr 289/36 i nr 284/36.

Ponadto, w trakcie postępowania odwoławczego, pismem z dnia 26 marca 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POLIŚ7.1-42/96-1/18, *inwestor* wniósł o wyłączenie z zakresu przedmiotowej inwestycji kolejowej działek nr 2887/36 i nr 2890/36, z obrębu 0001 Goczałkowice, z uwagi na fakt, że żaden element projektowanej infrastruktury nie leży w granicach tych działek.

Z uwagi na powyższe, pismem z dnia 3 lipca 2018 r., znak: DLI.1.6620.5.2018.AN.8, *Minister* wezwał *inwestora* do przedłożenia, w odpowiedniej ilości egzemplarzy, dokumentacji mapowej uwzględniającej:

- podział nieruchomości położonej w Goczałkowicach-Zdroju przy ul. Parkowej, stanowiącej działki nr 289/36 i nr 284/36, zatwierdzony ostateczną ww. decyzją Wójta Gminy Goczałkowice-Zdrój z dnia 9 listopada 2017 r., znak: PR-G.6831.0014.2017,
- wniosek *inwestora* zawarty w ww. piśmie z dnia 26 marca 2018 r., o wyłączenie z zakresu przedmiotowej inwestycji kolejowej ww. działek nr 2887/36 i nr 2890/36, z obrębu 0001 Goczałkowice.

Przy piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POLIŚ7.1-42/349-1/18, *inwestor* przesłał żądane dokumenty.

Mając na uwadze rezygnację *inwestora* z lokalizacji planowanej inwestycji kolejowej na ww. działkach nr 2887/36 i nr 2890/36, arkusz mapy 5, z obrębu 0001 Goczałkowice, uznać należy, iż postępowanie prowadzone w przedmiocie ww. działek stało się bezprzedmiotowe.



Przepis art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* nie precyzuje przyczyn umorzenia w postępowaniu odwoławczym postępowania pierwszej instancji, niemniej w doktrynie i orzecznictwie sądów administracyjnych powszechnie przyjmuje się, że organ umarzając postępowanie organu pierwszej instancji, kieruje się przesłankami określonymi w art. 105 § 1 *kpa*, czyli spowodowaną jakimikolwiek przyczynami bezprzedmiotowością postępowania (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 16 czerwca 2010 r., sygn. akt VII SA/Wa 245/10).

Stosownie do treści art. 105 § 1 *kpa*, w sytuacji, gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe w całości albo w części, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania odpowiednio w całości albo w części.

Bezprzedmiotowość postępowania administracyjnego, o której mowa w art. 105 § 1 *kpa*, to brak przedmiotu postępowania. Przesłanka bezprzedmiotowości występuje wtedy, gdy brak jest podstaw prawnych do merytorycznego rozstrzygnięcia danej sprawy w ogóle, bądź nie ma postaw do jej rozpoznania w drodze postępowania administracyjnego, czy też tylko w drodze postępowania administracyjnego prowadzonego przed rozstrzygającym w sprawie organem pierwszej instancji. Postępowanie administracyjne może więc toczyć się jedynie w sytuacji, gdy ma swój „przedmiot”. Przedmiotem procesu administracyjnego jest natomiast konkretna sprawa indywidualnego podmiotu, w której na podstawie przepisów prawnych powszechnie obowiązujących organy administracyjne są władne podjąć decyzję administracyjną, albo orzekając w niej o uprawnieniach lub obowiązkach indywidualnego podmiotu, albo stwierdzając o niedopuszczalności takiego orzekania.

Bezprzedmiotowe może być postępowanie zarówno z powodu braku przedmiotu faktycznego do rozpoznania sprawy, jak również z powodu braku podstawy prawnej do wydania decyzji w zakresie żądania wnioskodawcy. W takiej sytuacji drogę do konkretyzacji praw lub obowiązków zamyka, a jednocześnie kończy bieg postępowania w danej instancji, umorzenie postępowania (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 6 sierpnia 1999 r., sygn. akt IV SA 1167/97, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 6 lipca 2010 r., sygn. akt VII SA/Wa 292/10, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Olsztynie z dnia 6 maja 2010 r., sygn. akt II SA/OI 190/10).

Zgodnie z regułą zawartą w art. 61 § 1 *kpa* postępowanie administracyjne wszczyna się na żądanie strony lub z urzędu. W przedmiotowej sprawie mamy do czynienia z postępowaniem wszczynanym na wniosek, stosownie do przepisu art. 90 ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje wojewoda, na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej. Specyfika takiego rodzaju postępowania przejawia się w fakcie, iż może zostać ono zainicjowane tylko przez określony podmiot - organ nie może działać z urzędu, jak również inne strony nie mają możliwości wpływu na wszczęcie postępowania.

W postępowaniu o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wniosek nie tylko inicjuje postępowanie, ale wyraża wolę *inwestora* rozstrzygnięcia sprawy. Wola ta musi istnieć przez cały tok postępowania, aby można było mówić, że postępowanie ma przedmiot. Tylko istnienie woli *inwestora* pozwala doprowadzić sprawę do rozstrzygnięcia merytorycznego.

W omawianym przypadku w ww. piśmie z dnia 26 marca 2018 r. *inwestor* wniósł o wyłączenie z zakresu przedmiotowej inwestycji kolejowej ww. działek nr 2887/36 i nr 2890/36, arkusz mapy 5, z obrębu 0001 Goczałkowice, z uwagi na fakt, że żaden element projektowanej infrastruktury nie leży w granicach tych działek, a co za tym idzie zrezygnował z zajęcia tych działek pod przedmiotową inwestycję kolejową. Niezależnie od tego, w jakim czasie okoliczność ta zaistnieje, organ rozpoznający sprawę ma obowiązek ją uwzględnić.

Z dyspozycji art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* wynika, że dopuszczalne jest uchylenie zaskarżonej decyzji w części i umorzenie w tym zakresie postępowania przed organem pierwszej instancji. W niniejszej sprawie bezprzedmiotowość postępowania, we wskazanym wyżej zakresie, zaistniała z powodu odstąpienia przez *inwestora* od wykonania prac na ww. działkach, co stanowi o bezprzedmiotowości postępowania organu pierwszej instancji w tym zakresie.

W związku z powyższym, działając na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, w punkcie I niniejszej decyzji, *Minister* uchylił zaskarżoną decyzję Wojewody Śląskiego w części dotyczącej ww. działek nr 2887/36



i nr 2890/36, arkusz mapy 5, z obrębu 0001 Goczałkowice, oraz umorzył postępowanie organu pierwszej instancji w tym zakresie.

O powodach umorzenia postępowania w zakresie działki nr 6/3, z obrębu 0003 Ligota, arkusz mapy 45, jedn. ew. Miasto Katowice, i korekcie reformatoryjnej *decyzji Wojewody Śląskiego*, dokonanej w pkt II niniejszej decyzji, będzie mowa w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji.

Analizując *decyzję Wojewody Śląskiego* organ odwoławczy zauważył, iż w pkt IX tej decyzji wymieniono działki, które mają być zajęte pod realizację przedmiotowej inwestycji, na podstawie art. 9ya *ustawy o transporcie kolejowym*. Z art. 9ya *ustawy o transporcie kolejowym* wynika, iż w przypadku gdy realizacja inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez tereny wód płynących bądź dróg publicznych, PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego są uprawnione do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji.

Oznacza to, że zajęcie działek na podstawie ww. przepisu będzie możliwe tylko w sytuacji, gdy stanowią one teren wód płynących bądź dróg publicznych. Natomiast w aktach przedmiotowej sprawy brak było dokumentów potwierdzających, aby działki wymienione w pkt IX *decyzji Wojewody Śląskiego* stanowiły teren wód płynących bądź dróg publicznych.

Wobec powyższego, w piśmie z dnia 3 lipca 2018 r., znak: DLI.1.6620.5.2018.AN.8, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do złożenia wyjaśnień odnośnie tego, iż działki wymienione w punkcie IX *decyzji Wojewody Śląskiego* stanowią teren wód płynących bądź dróg publicznych.

W ww. piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r. *inwestor* wyjaśnił, że z uwagi na brak wystarczającego uzasadnienia w stosunku do niektórych działek wymienionych w pkt IX *decyzji Wojewody Śląskiego*, iż stanowią one teren wód płynących bądź dróg publicznych, wnosi o wprowadzenie zmiany polegającej na usunięciu tych działek z pkt IX i przeniesieniu ich do pkt VIII *decyzji Wojewody Śląskiego* dotyczącego nieruchomości lub ich części, w stosunku do których określa się ograniczenie w korzystaniu. *Inwestor* wskazał, iż wnioskowana zmiana pozwoli zrealizować inwestycję z uwzględnieniem prawa właścicieli tych działek do otrzymania stosownego odszkodowania z tytułu ograniczenia w korzystaniu w celu zapewnienia prawa do wejścia na ich teren dla prowadzenia inwestycji kolejowej, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii.

Przy ww. piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r. *inwestor* przedłożył jednocześnie zamienną dokumentację mapową przedstawiającą proponowany przebieg linii kolejowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, uwzględniającą zmianę sposobu zajętości działek wymienionych w tabeli nr 2 ww. pisma z dnia 28 sierpnia 2018 r.

Dokonane przez *Ministra* - w pkt III niniejszej decyzji - korekty *decyzji Wojewody Śląskiego* dotyczą zmiany statusu niektórych działek w ramach przedmiotowej inwestycji.

I tak działki wymienione w pkt III niniejszej decyzji, które dotychczas w zaskarżonej decyzji wskazane zostały jako nieruchomości podlegające nieodpłatnemu zajęciu na czas realizacji inwestycji, na podstawie art. 9ya ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym* - po zmianach wprowadzonych przez *Ministra* - zostały ograniczone, na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, 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.

Konsekwencją korekt dokonanych w pkt I-III niniejszej decyzji musiała być również zmiana niektórych załączników do *decyzji Wojewody Śląskiego*, co wiązało się ze zmianą zapisów w odpowiednich jednostkach redakcyjnych *decyzji Wojewody Śląskiego*. Zmiany te zostały szczegółowo określone również w pkt IV niniejszej decyzji.



Ponadto, w trakcie postępowania odwoławczego, *inwestor* w piśmie z dnia 26 marca 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POLIŚ7.1-42/96-1/18, wniósł o sprostowanie oczywistych omyłek pisarskich w *decyzji Wojewody Śląskiego* w zakresie numerów kilku działek objętych inwestycją, według zestawienia wymienionego w treści tego pisma.

Po wnikliwej analizie akt sprawy, w szczególności map z projektem podziału działek oraz wniosku *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji o lokalizacji linii kolejowej, wraz z korektami dokonanyymi w trakcie postępowania pierwszoinstancyjnego, organ odwoławczy uznał, że zasygnalizowane przez *inwestora* nieprawidłowości, mające w istocie charakter omyłek pisarskich, mogą być naprawione przez organ odwoławczy.

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

Konsekwencją powyższego są zmiany dokonane przez organ odwoławczy, na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, określone w punkcie V niniejszej decyzji. Jednocześnie zauważyć należy, iż dokonując w pkt III korekty *decyzji Wojewody Śląskiego* organ odwoławczy uwzględnił wniosek *inwestora* zawarty w pkt 4 ww. pisma z dnia 26 marca 2018 r. dotyczący sprostowania numeru działki 1110/2 (wydzielonej z podziału działki nr 1110), z obrębu 0003 Pruchna.

Dokonując rozstrzygnięć, o których mowa w pkt I-V niniejszej decyzji, *Minister* uznał, że nie naruszają one zasady dwuinstancyjności postępowania, o której mowa w art. 15 *kpa*. Badając zgodność z prawem pozostałej części zaskarżonej decyzji, organ odwoławczy stwierdził, że czyni ona zadość innym wymogom *ustawy o transporcie kolejowym* i dlatego - w pkt VI niniejszej decyzji - w pozostałej części - zaskarżona *decyzja Wojewody Śląskiego* została utrzymana w mocy.

Uzasadniając rozstrzygnięcie podjęte w pkt VII niniejszej decyzji, tj. umorzenie postępowania odwoławczego w zakresie odwołania Pana Aleksandra Krzystolika, *Minister* stwierdził, co następuje.

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

Zwrócić należy uwagę, że w odwołaniu od *decyzji Wojewody Śląskiego*, Pan Aleksander Krzystolik sprzeciwił się podziałowi ww. działki nr 328/24, z obrębu 0001 Pszczyna, wskazując, że w dniu 16 lutego 2018 r., zmarł jego ojciec - Pan Paweł Krzystolik, do którego skierowane było zawiadomienie o wydaniu zaskarżonej decyzji. Do ww. odwołania Pan Aleksander Krzystolik nie dołączył jednak żadnych dokumentów potwierdzających jego tytuł prawny do ww. działki nr 328/24.

W aktach sprawy znajduje się natomiast akt notarialny z dnia 6 grudnia 2016 r. (Repertorium A nr 8156/2016), z treści którego wynika, że Pan Paweł Antoni Krzystolik darował swoim wnukom: Panu Adamowi Stanisławowi Krzystolik i Pani Katarzynie Sylwii Szaflik budynki mieszkalne (dla których ustanowiono odrębną własność lokali i założono nowe księgi wieczyste o numerach KA1P/00083067/9 i KA1P/00083068/6, wraz z udziałami w częściach wspólnych nieruchomości, położone na działce oznaczonej numerem ewidencyjnym 328/24, z obrębu 0001 Pszczyna, dla której prowadzona jest księga wieczysta nr KA1P/00019584/0).

Z działu III ww. ksiąg wieczystych nr KA1P/00083067/9 i nr KA1P/00083068/6 wynika, iż na rzecz Pawła Antoniego Krzystolika ustanowiono dożywotnie, nieodpłatne prawo użytkowania lokalu mieszkalnego numer 1 i 2 położonego przy ul. Dworcowej numer 40, 40A w Pszczynie.

Z treści ww. ksiąg wieczystych, dostępnych na Portalu Podsystemu Dostępu do Centralnej Bazy Danych Ksiąg Wieczystych nie wynika, aby Pan Aleksander Krzystolik posiadał tytuł prawny do ww. działki lub budynków znajdujących się na tej działce. Ponadto, zauważyć należy, iż z akt sprawy wynika również,



iz Panu Aleksandrowi Krzystolikowi nie przysługuje tytuł prawny do innych działek objętych zakresem ww. inwestycji kolejowej.

Dodatkowo wskazać należy, iż w aktach sprawy zakończonej wydaniem *decyzji Wojewody Śląskiego*, znajduje się pismo Pana Pawła Krzystolika z dnia 12 czerwca 2017 r. w którym oświadczył, iż nie jest już właścicielem ww. nieruchomości, a jedynie użytkownikiem 2 samodzielnych lokali wyodrębnionych z tej nieruchomości. Pan Paweł Krzystolik w ww. piśmie z dnia 12 czerwca 2017 r. poinformował, iż zmiany własnościowe zostały ujawnione w księdze wieczystej.

W aktach sprawy zakończonej wydaniem *decyzji Wojewody Śląskiego* znajduje się również notatka z dnia 6 czerwca 2017 r., podpisana przez Panią Annę Gałęziowską – Krzystolik, działającą na podstawie pełnomocnictwa z dnia 4 czerwca 2017 r. udzielonego jej przez Pana Pawła Krzystolika, w której to notatce oświadczyła, iż dołącza „do akt sprawy akt notarialny 8156/2016 ze wskazaniem prawidłowych właścicieli posiadłości”.

Z uwagi na fakt, iż przymiot strony skarżącej nie wynikał z przysługującego mu prawa własności, czy innego prawa rzeczowego do nieruchomości objętych przedmiotową inwestycją, organ odwoławczy obowiązany był ustalić, w oparciu o art. 28 *kpa*, czy Pana Aleksandra Krzystolika można uznać za stronę postępowania w sprawie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej.

Wobec powyższego, pismem z dnia 7 sierpnia 2018 r., znak: DLI.2.6620.5.2018.AN.13, organ odwoławczy wezwał Pana Aleksandra Krzystolika do wykazania interesu prawnego dotyczącego zaskarżonego rozstrzygnięcia, poprzez dostarczenie dokumentów potwierdzających tytuł prawny do ww. działki nr 328/24, z obrębu 0001 Pszczyna, co do której podniesiono zarzuty w odwołaniu od *decyzji Wojewody Śląskiego*. Powyższej czynności skarżący miał dokonać w terminie 7 dni od dnia doręczenia wezwania, pod rygorem załatwienia sprawy na podstawie posiadanego materiału dowodowego.

Ww. wezwanie zostało skutecznie doręczone skarżącemu w dniu 16 sierpnia 2018 r., co potwierdza znajdujące się w aktach sprawy zwrotne potwierdzenie odbioru. Pan Aleksander Krzystolik nie udzielił odpowiedzi we wskazanym w wezwaniu terminie, a więc zgodnie z pouczeniem w nim zawartym, *Minister* rozpatrzył odwołanie Pana Aleksandra Krzystolika w oparciu o posiadany materiał dowodowy.

Odnosząc się do wniesionego przez Pana Aleksandra Krzystolika odwołania należy zauważyć, iż postępowanie odwoławcze jest oparte w pełni na zasadzie skargowości. Podstawowym obowiązkiem organu odwoławczego, przed merytorycznym rozstrzygnięciem sprawy, jest ustalenie, czy odwołanie zostało wniesione przez podmiot mający legitymację do skorzystania z takiego środka zaskarżenia. Za niedopuszczalne należy uznać rozpatrzenie odwołania, które zostało złożone przez podmiot nie będący stroną postępowania administracyjnego w rozumieniu art. 28 *kpa*.

Wyjaśnić należy, że 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. 90 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.

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. Wykazanie interesu prawnego jest zatem konieczne do prawidłowego ustalenia przymiotu strony w rozumieniu art. 28 *kpa*. Wskazać należy, iż interes prawny strony postępowania administracyjnego w rozumieniu art. 28 *kpa* powinien wynikać z konkretnej i zindywidualizowanej normy prawa materialnego wpływającej na sytuację prawną wnoszącego dany wniosek, żądanie, czy środek zaskarżenia.



W doktrynie, jak i w orzecznictwie podkreślany jest w szczególności realny i aktualny charakter interesu prawnego strony postępowania administracyjnego wynikający z zastosowania konkretnej normy prawnej. Stwierdzenie istnienia interesu prawnego wymaga ustalenia związku o charakterze materialnoprawnym między obowiązującą normą prawa a sytuacją prawną konkretnego podmiotu prawa, polegającego na tym, że akt stosowania tej normy może mieć wpływ na sytuację prawną tego podmiotu w zakresie prawa materialnego. Aktualność interesu prawnego oznacza, że nadaje się on do urzeczywistnienia w danej sytuacji faktycznej i prawnej i wiąże się z realnością, co oznacza, że powinien on istnieć w dacie stosowania norm. O interesie prawnym osobistym, własnym i indywidualnym można zaś mówić, gdy przypisać go można do zindywidualizowanego podmiotu w tym znaczeniu, że akt prawny skierowany do danego podmiotu musi wpływać na jego sytuację prawną. Przy tym interes prawny powinien mieć charakter obiektywny, a nie wynikać z subiektywnego przekonania podmiotu o jego naruszeniu, czy wreszcie jego woli prowadzenia określonego postępowania (zob. np. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 lipca 2010 r., sygn. akt II OSK 1081/09; wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 24 czerwca 2010 r., sygn. akt II OSK 1827/09; postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 19 lutego 2009 r., sygn. akt II OZ 157/09; wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 grudnia 1999 r., sygn. akt IV SA 1996/97; orzeczenia publikowane na: <http://orzeczenia.nsa.gov.pl>).

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.

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, CBOSA).

Przenosząc powyższe ustalenia na grunt niniejszej sprawy należy stwierdzić, że materiał dowodowy zgromadzony w przedmiotowej sprawie, nie potwierdza, aby Panu Aleksandrowi Krzystolikowi przysługiwał przymiot strony w rozumieniu art. 28 *kpa* wynikający z okoliczności innej, niż tytuł prawny do nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Podkreślić należy, iż to na wnoszącym odwołanie ciąży obowiązek udowodnienia swojego interesu prawnego. Co więcej, musi istnieć związek pomiędzy normą prawa, a sytuacją prawną konkretnego podmiotu prawa, przejawiający się w tym, że norma ta może mieć wpływ na sytuację prawną tego podmiotu. Jeśli dana norma prawna nie wywiera bezpośredniego wpływu na sferę prawną danego podmiotu, to nie można mówić o tym, że ma ona interes prawny.

Jak zostało już zauważone w wezwaniu *Ministra* z dnia 7 sierpnia 2018 r., znak: DLI.2.6620.5.2018.AN.13, dokumentacja zgromadzona w aktach sprawy nie wskazuje, aby skarżący był właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości objętych *decyzją Wojewody Śląskiego*. Co więcej, skarżący pomimo ww. wezwania, nie wykazał interesu prawnego dotyczącego zaskarżonego rozstrzygnięcia, poprzez dostarczenie dokumentów potwierdzających tytuł prawny do ww. działki nr 328/24, z obrębem 0001 Pszczyna.

Skarżący nie przedstawił żadnych dokumentów potwierdzających, iż jest właścicielem lub użytkownikiem wieczystym jakiegokolwiek nieruchomości objętych zaskarżoną *decyzją Wojewody Śląskiego*. Skarżący nie przedstawił również żadnych dokumentów stanowiących o tym, iż przysługują mu inne ograniczone prawa rzeczowe do takiej nieruchomości.

Wniesione odwołanie może leżeć wprawdzie w interesie Pana Aleksandra Krzystolika. Interes ten jednak, jako niemający charakteru pochodnego z prawem własności nieruchomości (w tym przypadku prawo chronione, z którego wywodzony jest interes prawny), ma wyłącznie charakter faktyczny. Trzeba odnotować, iż analogiczne interesy w sprawie może mieć szereg osób (podmiotów), dla których



faktycznie sposób rozstrzygnięcia sprawy ma znaczenie. Organ nie może uwzględniać protestów obywateli, wyrażających ich osobiste zapatrywania, czy też ich odmiennego stanowiska, które pozostają poza ochroną prawną i nie wynikają z norm prawa. Oczekiwania, postulaty i życzenia co do określonego przebiegu inwestycji - nie mające prawnego osadzenia - są bezskuteczne.

Tak sformułowany interes faktyczny, a nie prawny skarżącego, jest analogiczny z interesem każdej innej osoby, na której funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji. Jak zaś podkreśla się w orzecznictwie sądowoadministracyjnym – interes faktyczny, który można nawet racjonalnie uzasadnić, nie powoduje po stronie dysponującego nim podmiotu uzyskania statusu strony danego postępowania administracyjnego (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 6 listopada 2009 r., sygn. akt IV SA/Wa 1311/2009).

Wskazać ponownie należy, że w art. 28 *kpa* ustawodawca przymiot strony w postępowaniu administracyjnym powiązał z istnieniem interesu prawnego lub obowiązku podmiotu żądającego podjęcia czynności organu. Interes prawny, o którym mowa w ww. przepisie pojmowany jest jako obiektywna, czyli rzeczywiście istniejąca potrzeba ochrony prawnej. Interes prawny musi być własny, indywidualny i konkretny, dający się obiektywnie stwierdzić oraz aktualny, a więc nie ewentualny.

Natomiast Pan Aleksander Krzystolik, jest wprawdzie bezpośrednio zainteresowany rozstrzygnięciem sprawy administracyjnej, nie może jednak tego zainteresowania poprzeć przepisami prawa powszechnie obowiązującego, mającego stanowić podstawę skutecznego żądania stosownych czynności organu administracji. Skarżący nie legitymuje się interesem prawnym opartym na prawie materialnym, lecz jedynie subiektywnym przekonaniem, że jest stroną postępowania w sprawie o ustalenie lokalizacji ww. inwestycji kolejowej.

Uznanie, że ochronie podlegać winien interes faktyczny, mogłoby prowadzić do paraliżu inwestycji w zakresie lokalizacji linii kolejowych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw, które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją. W sprawach dotyczących szczególnych regulacji prawnych dotyczących prowadzenia inwestycji infrastrukturalnych (tzw. specustaw, a właśnie taki charakter mają przepisy rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*), 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 w Polsce stanowi priorytetowy cel publiczny. Uproszczona procedura realizacji inwestycji w zakresie linii kolejowych jest metodą skuteczną dla osiągnięcia zamierzonego celu.

Reasumując, w ocenie *Ministra*, materiał dowodowy zgromadzony w przedmiotowej sprawie nie potwierdza, aby Panu Aleksandrowi Krzystolikowi przysługiwał przymiot strony w rozumieniu art. 28 *kpa*. W konsekwencji, skarżący nie może być uznany za stronę w postępowaniu odwoławczym dotyczącym *decyzji Wojewody Śląskiego*, a co za tym idzie – wniesione przez niego zarzuty nie mogły zostać rozpatrzone przez organ odwoławczy.

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, orzeczono jak w pkt VII rozstrzygnięcia niniejszej decyzji.

Rozpatrując zaś odwołania Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek, Pana Bolesława Kubiczka, Pani Lidii Jamrozy, Pani Grażyny Nowak, *Nadleśnictwa Bielsko*, Pani Elżbiety Kraus, Pana Mirosława Krausa, Pani Lucyny Gacek, Pani Janiny Machniowskiej – Jagosz, Pana Andrzeja Jagosza, Pani Marii Kromczyk i Pana Eugeniusza Kromczyka, reprezentowanych przez r.pr. Gabrielę Czaję, Pani Joanny Hałas, Pana Leona Hałasa, Pani Zofii Grüninger, *Spółdzielni Handlowej i Spółdzielni Mleczarskiej*, w pierwszej kolejności wskazać należy, że zarówno wojewoda orzekający w sprawie jako organ I instancji, jak i *Minister* działający jako organ odwoławczy, pełnią w procesie inwestycyjnym funkcję organów, które będąc właściwymi do wydania decyzji w przedmiocie ustalenia



lokalizacji linii kolejowej, nie są uprawnione do wyznaczania i korygowania trasy inwestycji kolejowej, ani do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań.

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

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

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 (j.t. Dz. U. z 2018 r. poz. 1474), 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 linii kolejowej odpowiadają woli ustawodawcy wyrażonej w regulacjach prawnych mających znaczenie dla wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

W tym miejscu zasadnym jest także przywołanie stanowiska Trybunału Konstytucyjnego, który w uzasadnieniu wyroku z dnia 16 października 2012 r., K 4/10 – dotyczącym *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 koniecznością. Trybunał Konstytucyjny zwrócił uwagę, że po pierwsze, drogi są konstytucyjnymi całych społeczności.



budowane nie w interesie państwa, jednostki samorządu terytorialnego czy zarządcy drogi, lecz w interesie wszystkich członków społeczeństwa, także tych wyłączonej; po drugie, uproszczona procedura wyłączenia 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 wyłączone. 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 – wyłączonej. 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 wyłączonej 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, pismami z dnia 30 marca 2018 r., znak: DLI.1.6620.5.2018.AN.2, z dnia 27 kwietnia 2018 r., znak: DLI.1.6620.5.2018.AN.4, z dnia 7 czerwca 2018 r., znak: DLI.1.6620.5.2018.AN.6, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej i zastosowanych rozwiązań technicznych poruszonych przez skarżące strony.

Pismami z dnia 24 kwietnia 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POLiŚ7.1-42/166-1/18, z dnia 25 maja 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POLiŚ7.1-42/228-1/18, z dnia 3 lipca 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POLiŚ7.1-42/273-1/18, *inwestor* ustosunkował się do zarzutów podniesionych w odwołaniach, wyjaśniając powody przyjętych rozwiązań projektowych oraz przekonując o ich prawidłowości.

Powyższe stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 i art. 10 *kpa*, przesłał skarżącym stronom przy pismach z dnia 7 czerwca 2018 r., znak: DLI.1.6620.5.2018.AN.5, z dnia 29 czerwca 2018 r., znak: DLI.1.6620.5.2018.AN.7 i z dnia 7 sierpnia 2018 r., znak: DLI.1.6620.5.2018.AN.10, zawiadamiając o prawie wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przegłądania akt sprawy.

W piśmie z dnia 4 lipca 2018 r. Pani Sylwia Kuś, Pan Sławomir Kuś, Pani Maria Kubiczek i Pan Bolesław Kubiczek podnieśli, że *inwestor* nie udzielił odpowiedzi na ich zarzuty, jak również nie przedstawił racjonalnej i przekonującej argumentacji swojego stanowiska. W ocenie skarżących uwzględnienie ich wniosków i modyfikacja przebiegu trasy linii kolejowej na ich nieruchomościach, nie uniemożliwi osiągnięcia wymaganych parametrów przedmiotowej inwestycji. Skarżący podnieśli, iż lokalizacja inwestycji, w zakresie w jakim miałyby ingerować w ww. działkę nr 1199/4, jest rozwiązaniem w ogóle nie uwzględniającym rzeczywistej topografii terenu, ale i szeregu innych okoliczności faktycznych, będąc krzywdzącymi dla skarżących.

Zdaniem skarżących stron, *inwestor* nie dokonał wizji nieruchomości w terenie, a przebieg linii rozgraniczających teren inwestycji został naniesiony z poziomu biura projektowego oddalonego o wiele kilometrów od ich nieruchomości.

Skarżący podnieśli, iż *inwestor* myśli tylko przez pryzmat swojej wygody i całkowicie pomija fakty, tj.:

- że skarżący oddali do użytkowania swój dom posadowiony na ww. działce nr 1199/4 w 2012 r. i wówczas nikt ich nie informował o planowanej inwestycji kolejowej, jej przebiegu oraz jej wpływu na ich nieruchomości, pomimo, iż jak się okazuje, już wówczas istniał projekt przebiegu inwestycji,
- po drugiej stronie obecnych torów kolejowych (naprzeciw ww. działki skarżących stron), jest sporo niezabudowanej przestrzeni, którą można wykorzystać pod należytą realizację przedmiotowej inwestycji kolejowej, bez konieczności ingerowania w ich nieruchomości,
- rzeczywiste posadowienie ich domu na ww. działce nr 1199/4, w przypadku uwzględnienia obecnych planów inwestycyjnych, spowoduje, iż budynek w istocie pozostanie bez ogrodu (strefy zieleni)



i będzie ogrodzony z każdej strony bądź ogrodzeniem, bądź ekranami dźwiękochłonnymi, w sposób „klastrofobiczny” (po kilka metrów pomiędzy budynkiem, a granica działki), w takim wypadku - w ocenie skarżących stron - zasadny jest wykup ich działki w całości, a nie jedynie w części,

- w ostatnich latach skarżący dokonali znacznych wydatków ze swoich wieloletnich oszczędności na budowę, rozbudowę i urządzenie nieruchomości na terenie której mieszkają, co w przypadku ewentualnego podtrzymania dotychczasowych decyzji w sprawie, bez choćby należytej weryfikacji stanu faktycznego, będzie implikować niewspółmierne szkody, z „zachwianiem” nadanych im konstytucyjnie praw,
- w przypadku braku dokonanie modyfikacji przebiegu inwestycji zgodnie z żądaniem skarżących, ww. działka zostanie pomniejszona aż o 13 metrów, tj. 8 metrów o których mowa w dokumentacji projektowej oraz ok. 5 metrów na parking, który obecnie znajduje się przed ogrodzeniem,
- prace geodezyjne związane z podziałem, zostały wykonane nierzetelnie, bez stosownego poinformowania o ich planowaniu i przebiegu.

Co więcej, w ocenie skarżących stron, przy aktualnej technologii, przy tak dużej inwestycji i w okolicznościach faktycznych i prawnych sprawy, istnieją zapewne realne możliwości przeprowadzenia przedmiotowej inwestycji bez konieczności ingerencji, a już z całą pewnością nie aż w takim stopniu w ich nieruchomości. Zdaniem skarżących stron, wykonanie odpowiedniego muru oporowego sprawiłoby, iż nie byłoby potrzebne poszerzenie podstawy nasypu dla jego podwyższenia. W okolicznościach faktycznych - w ocenie skarżących - nie sposób za prawdziwe uznać twierdzeń *inwestora*, jakoby w takim wypadku infrastruktura kolejowa nie była w stanie się zmieścić na okolicznym terenie. Także projektowany rów odwadniający - w ocenie skarżących stron - można umieścić pod ziemią, a kable na wolnej, niezabudowanej działce z drugiej strony.

Mając na uwadze powyższe, skarżący wnieśli o zobowiązanie *inwestora* do opracowania i wdrożenia takiego rozwiązania, które nie będzie wymagało tak znaczącej ingerencji w ich nieruchomości na której zamieszkują wraz z rodziną, względnie opracowanie rozwiązania zmierzającego do wykupu nieruchomości za cenę uwzględniającą wszelkie okoliczności nie tylko prawne, ale i faktyczne. Skarżący podnieśli, iż analogiczne uwagi podnoszą w kontekście działki nr 1199/3, bowiem w przypadku utrzymania założeń *inwestora*, do ich dyspozycji pozostanie jedynie ok. 4 ary nieruchomości, których użyteczność zostanie w dodatku mocno ograniczona, przez co działka i nie będzie spełniać swojego przeznaczenia.

Pani Joanna Hałas i Pan Leon Hałas w piśmie z dnia 2 czerwca 2018 r., podnieśli, że *inwestor* nie odniósł się do zarzutu dotyczącego powierzchni należącej do nich nieruchomości objętej przedmiotowym postępowaniem administracyjnym, która wzrosła w trakcie postępowania o wydanie *decyzji Wojewody Śląskiego*, wskutek nabycia działki nr 2133/4, przyległej do działki nr 2133/3. Zdaniem skarżących stron oznacza to, że teren przeznaczony na potrzeby ww. inwestycji drogowej o powierzchni 0,0747 ha (działka nr 2133/5) ulegnie zwiększeniu o powierzchnię wynikającą z aktualizacji wypisów w księgach wieczystych. Skarżący podtrzymali także zarzuty podniesione w złożonym przez nich odwołaniu.

W piśmie z dnia 4 lipca 2018 r. *Nadleśnictwo Bielsko* przedstawiło mapę pogładową terenu w odcinku km 56.610, z znaczeniem projektowanych dróg technologicznych DT-41, DT-42.2, istniejących dróg wewnętrznych Lasów Państwowych, dróg wewnętrznych PKP oraz proponowanego rozwiązania. *Nadleśnictwo Bielsko* wskazało, iż na załączonych mapach widać, iż wyjaśnienia *inwestora* zawarte w ww. piśmie z dnia 24 kwietnia 2018 r. nie wspominają o fakcie, iż projektowane drogi technologiczne DT-41 i DT-42.2 mają połączenie z drogami publicznymi wyłącznie przez wewnętrzne drogi *Nadleśnictwa Bielsko*. *Nadleśnictwo Bielsko* wskazało, iż są to drogi leśne, wykorzystywane do wywozu drewna, przez co nie spełniają norm dróg publicznych i mogą być okresowo nieprzejezdne (podczas prowadzenia prac zrębowych i załadunkowych, koleiny po zrywce itp).

W ocenie *Nadleśnictwa Bielsko*, oparcie dojazdu służb ratunkowych po drogach, które mogą być nieprzejezdne może doprowadzić do sytuacji, iż akcja ratunkowa prowadzona będzie z dużym opóźnieniem (czas potrzebny na udrożnienie przedmiotowych dróg). Ponadto, *Nadleśnictwo Bielsko* wskazało, iż w trakcie prowadzenia prac ratunkowych, błędnie po wąskich drogach wiejskich, a później po drogach leśnych również przedłuży czas potrzebny na udzielenie pomocy. *Nadleśnictwo*



*Bielsko* zauważyło, że w przedstawionej dokumentacji przejazd na ok. km 56.610 przeznaczony jest do likwidacji.

Mając na uwadze bezpieczeństwo osób podróżujących nowo wybudowaną trasą kolejową E65 na odcinku Zabrzeg-Chyble (w ciągu trasy paneuropejskiego korytarza transportowego), *Nadleśnictwo Bielsko* wniosło o budowę drogi technologicznej od strony północnej, a rezygnację z budowy drogi DT-41. W przedmiotowym piśmie z dnia 4 lipca 2018 r. *Nadleśnictwo Bielsko* przedstawiło zalety takiego rozwiązania.

Dodatkowo, *Nadleśnictwo Bielsko* wskazało, iż przedmiotowe tory rozdzielają kompleks leśny na dwa obszary, utrudniając migrację zwierząt. W przedmiotowym obszarze - jako wskazało *Nadleśnictwo Bielsko* - cały czas dochodzi do kolizji pociągów z dzikimi zwierzętami. Zdaniem *Nadleśnictwa Bielsko*, rozwiązaniem może być zastąpienie istniejącego małego przepustu wiaduktem, na rzece Bajerka bądź budowy przejścia dla zwierzyny nad torami. W ocenie *Nadleśnictwa Bielsko*, likwidacja przejazdu w km 56.610 spowoduje, iż grunty leśne położone w powiecie Cieszyńskim (oddziały 207-213), podlegające pod KP PSP w Cieszynie, będą miały dostęp przez miejscowość Zabrzeg, co wydłuży czas dojazdu o co najmniej 1 godz.

Podsumowując wszystkie uwagi i zastrzeżenia, *Nadleśnictwa Bielsko* wskazało, że najlepszym rozwiązaniem będzie budowa drogi od strony północnej z miejscowości Zabrzeg i połączenie mostem drogi technologicznej DT-42.2 z drogą DT-42.1.

Pan Andrzej Jagosz i Pani Janina Machniowska – Jagosz w piśmie (bez oznaczonej daty dziennej), stanowiącym odpowiedź na przekazane przy piśmie *Ministra* z dnia 7 czerwca 2018 r., stanowisko inwestora odnośnie ich odwołania, zwrócili się z zapytaniem, jakie badania zostały przeprowadzone, ponieważ od czasów pomiarów geodezyjnych nie zauważyli, żeby były prowadzone jakiegokolwiek inne badania oraz jakie były wyniki tych badań, a ponadto czy zostanie uwzględniona możliwość odszkodowania lub pokrycia kosztów remontu budynku, jeśli w przyszłości nastąpią uszkodzenia budynku związane ze zwiększonym natężeniem ruchu pociągów.

Pani Lidia Jamrozy w piśmie z dnia 2 lipca 2018 r. i Pani Grażyna Nowak w piśmie z dnia 6 lipca 2018 r., nie zgodziły się ze stanowiskiem *inwestora* odnośnie konieczności przejęcia pod inwestycję działki nr 6/5, na której znajdują się śmietniki. Skarżące podniosły, że zdają sobie sprawę z konieczności podniesienia rzędnych wiaduktu nad linią kolejową, jednak ich zdaniem, w celu prawidłowego ukształtowania terenu, należałoby zaprojektować mur oporowy, który umożliwiłby odpowiednie zabezpieczenie projektowanego odcinka inwestycji oraz pozwoliły na utrzymanie obecnego zagospodarowania terenu nieruchomości. Skarżące poinformowały, że jest to jedyne miejsce, w którym można ustawić pojemniki na śmieci. Po drugiej stronie ulicy jest bardzo duży parking, którego wykorzystanie, w ocenie skarżących, rozwiązałoby problem mieszkańców i uchroniłoby teren od budowy skarpy.

Działając na podstawie art. 136 *kpa*, przy piśmie z dnia 7 sierpnia 2018 r., znak: DLi.2.6620.5.2018.AN.9, *Minister* przekazał *inwestorowi* kopie ww. pism Pani Lidii Jamrozy, *Nadleśnictwa Bielsko*, Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka, Pani Grażyny Nowak, stanowiących uzupełnienie odwołań od *decyzji Wojewody Śląskiego*, wzywając do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień poruszonych w przedmiotowych pismach w zakresie lokalizacji inwestycji.

Pismem z 28 sierpnia 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POIiŚ7.1-42/350-1/18, *inwestor* odniósł się do ww. uwag skarżących stron.

Powyższe stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 *kpa*, przesłał Pani Lidii Jamrozy, *Nadleśnictwu Bielsko*, Pani Sylwii Kuś, Panu Sławomirowi Kusiowi, Pani Marii Kubiczek, Panu Bolesławowi Kubiczkowi, Pani Grażynie Nowak, zawiadamiając o prawie wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przegłądania akt sprawy.

W piśmie z dnia 17 września 2018 r. Pani Lidia Jamrozy nie zgodziła się ze stanowiskiem *inwestora* w kwestii przejęcia ww. działki nr 6/5 (wydzielonej z działki nr 6/3), z obrębu 003 Ligota, arkusz mapy 45, na której znajdują się śmietniki. Skarżąca wskazała, iż rozumie konieczność podniesienia rzędnych



wiaduktu nad linią kolejową, jednak uważa, iż w celu prawidłowego ukształtowania terenu, należałoby zaprojektować mur oporowy, który umożliwiłby odpowiednie zabezpieczenie projektowanego odcinka inwestycji oraz pozwoliłby na utrzymanie obecnego zagospodarowania terenu nieruchomości. Skarżąca ponownie podniosła, iż jest to jedyne miejsce, w którym można ustawić pojemniki na śmieci.

W piśmie z dnia 18 września 2018 r. *Spółdzielnia Mleczarska* podtrzymała dotychczasowe stanowisko w sprawie. *Spółdzielnia Mleczarska* przyjęła do wiadomości wyjaśnienia *inwestora* złożone odnośnie jej odwołania, jednakże się z nimi nie zgodziła. *Spółdzielnia Mleczarska* podniosła, iż nie wierzy, że obecny wariant przebiegi inwestycji najmniej oddziałuje na tereny przylegające do przedmiotowej linii kolejowej. Zdaniem *Spółdzielni Mleczarskiej* forsowany przez *inwestora* przebieg inwestycji sparaliżuje działalność okolicznych przedsiębiorstw na okres kilku lat. *Spółdzielnia Mleczarska* stoi na stanowisku, iż inwestycja w infrastrukturę kolejową jest konieczna i potrzebna, ale sam projekt musi uwzględniać lokalne potrzeby i interesy przedsiębiorców oraz mieszkańców.

W piśmie z dnia 17 września 2018 r. Pani Sylwia Kuś i Pan Sławomir Kuś podtrzymali swoje zastrzeżenia dotyczące ustalenia lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej na terenie ich działek.

Działając na podstawie art. 136 *kpa*, przy piśmie z dnia 31 października 2018 r., znak: DLI.2.6620.5.2018.AN.17, *Minister* przekazał *inwestorowi* kopię ww. pisma Pani Lidii Jamrozy z dnia 17 września 2018 r. i wezwał do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień poruszonych w przedmiotowym piśmie w zakresie lokalizacji inwestycji.

W piśmie z dnia 13 listopada 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POIiS7.1-42/437-1/18, *inwestor* wskazał, iż w wyniku zastosowania odmiennych rozwiązań projektowych, wnosi o wyłączenie z zakresu przedmiotowej inwestycji kolejowej ww. działki nr 6/3, z obrębu 003 Ligota, objętej podziałem na działki nr 6/6, nr 6/5 i nr 6/7, zatwierdzonym *decyzją Wojewody Śląskiego*. O korektach w zaskarżonej *decyzji Wojewody Śląskiego* dokonanych przez organ odwoławczy w wyniku ww. wniosku *inwestora* z dnia 13 listopada 2018 r., będzie mowa szerzej w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy daje podstawę do wydania decyzji w przedmiotowej sprawie, działając na podstawie art. 10 *kpa*, pismem z dnia 2 stycznia 2019 r., znak: DLI.2.6620.5.2018.AN.20, *Minister* zawiadomił strony, o możliwości wypowiedzenia się, przed wydaniem rozstrzygnięcia, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego pisma, oraz o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym w niniejszej sprawie materiałem dowodowym.

W piśmie z dnia 16 stycznia 2019 r. Pani Zofia Grüninger wniosła o przedłużenie terminu wglądu do akt sprawy minimum do 6 miesięcy, aby jako osoba zamieszkująca poza granicami Polski miała realną szansę osobistego wglądu lub wyznaczenia w tym celu przedstawiciela. W przedmiotowym piśmie z dnia 16 stycznia 2019 r. skarżąca ponowiła zarzuty zawarte w odwołaniu, domagając się wypłaty odszkodowania za ścięte drzewa, zmniejszenie wartości jej posesji oraz rekonstrukcję ogrodzenia zniszczonego - jej zdaniem - w ramach prac dokonanych przez PKP na jej terenie.

Po uzyskaniu stanowisk *inwestora* oraz przeanalizowaniu zarzutów skarżących stron, *Minister* stwierdza, co następuje.

Odnosząc się do żądania Pani Elżbiety Kraus i Pana Mirosława Krausa wykupu całości nieruchomości nr 1991/4 przy ul. Męczenników Oświęcimskich 2 w Pszczynie, zwrócić należy uwagę, że poruszana kwestia ma charakter roszczenia cywilnoprawnego i nie podlega rozpatrzeniu w toku niniejszego postępowania odwoławczego, bowiem kwestia dotycząca nabywania pozostałej po podziale części nieruchomości nie może być przedmiotem badania przez organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej, jak również żądanie to nie może świadczyć o wadliwości wydanej *decyzji Wojewody Śląskiego*.

Wyjaśnić należy, że zgodnie z przepisami *ustawy o transporcie kolejowym*, przedsięwzięcie, jakim jest ustalenie lokalizacji linii kolejowej, może być realizowane wyłącznie ze wskazaniem terenu niezbędnego dla realizacji inwestycji kolejowej. W konsekwencji *inwestor* nie może pozyskiwać więcej terenu pod realizację inwestycji niż ten, który jest niezbędny. *Minister* po szczegółowej analizie akt sprawy stwierdził, iż nie ma potrzeby obejmowania nieruchomości należącej do skarżących w całości linią



rozwierającą teren inwestycji, gdyż nie jest ona niezbędna w całości dla realizacji przedmiotowej inwestycji.

Żądanie skarżących dotyczy w istocie kwestii badania zasadności wykupu pozostałej po podziale części nieruchomości (tzw. „resztówki”), co przewidziane jest w art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*. Zgodnie z tym przepisem, jeżeli w przypadku, o którym mowa w art. 9s ust. 3, została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele PLK S.A. nabywają, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa tę część nieruchomości.

Ustawodawca ww. przepisie zabezpieczył interesy właścicieli nieruchomości, które jedynie w części niezbędne są do realizacji inwestycji, a pozostałe części nieruchomości na skutek podziału nie nadają się do prawidłowego wykorzystywania na dotychczasowe cele. Konstrukcja zastosowana w art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, w oparciu o który *inwestor* podejmuje czynności zmierzające do nabywania gruntów pod inwestycje kolejowe samodzielnie decyduje o tym, czy dana nieruchomość spełnia kryteria wskazane w powołanym przepisie stanowi roszczenie cywilnoprawne, którego zasadność może ocenić jedynie sąd powszechny.

Poza wszelką wątpliwością jest, że żądanie nabycia części nieruchomości w warunkach określonych w przywołanym przepisie nie jest elementem administracyjnego postępowania wyłączeniowego i nie podlega załatwieniu w drodze decyzji administracyjnej. Organ administracji publicznej nie prowadzi w tego typu sprawach postępowania administracyjnego i nie orzeka w formie decyzji administracyjnej (patrz: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 listopada 2011 r., sygn. akt I OSK 1932/10, wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 września 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 935/14, Lex nr 1554066, z dnia 5 czerwca 2012 r. sygn. akt VII SA/Wa 716/12, Lex nr 1275973 oraz z dnia 4 czerwca 2007 r. sygn. akt I SA/Wa 137/07, Lex nr 351339, zapadłe wprawdzie w odniesieniu do regulacji *specustawy drogowej*, ale aktualne w pełni w świetle rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Wobec powyższego, deklaracja *inwestora* zawarta w piśmie z dnia 27 czerwca 2017 r., znak: IRRK4/4/2a-0815-POLiŚ7.1-42/448-3/1/17, stanowiącym odpowiedź na zastrzeżenia Pani Elżbiety Kraus i Pana Mirosława Krausa zgłoszone w trakcie trwania postępowania przed organem I instancji, a także z dnia 24 kwietnia 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POLiŚ7.1-42/166-1/17, będącym odpowiedzią na wezwanie *Ministra* z dnia 30 marca 2018 r., znak: DLI.1.6620.5.2018.AN.2, o możliwości przejęcia w całości ww. działki nr 1991/4, może być jedynie odczytywana w kategoriach zobowiązania się *inwestora* do wykupu tej działki w drodze umowy, na podstawie ww. art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Jak już bowiem wyjaśniono powyżej, wykup pozostałej po podziale części nieruchomości odbywa się w trybie art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, poza postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej, a kwestie sporne powinny być rozwiązywane pomiędzy stronami zawartej umowy lub na drodze sądowej, ale przed właściwym sądem powszechnym. Oznacza to, że właściciel zainteresowany wykupem całości nieruchomości, powinien wystąpić z odrębnym wnioskiem do *inwestora* o wykup nieruchomości w drodze umowy.

Odnosząc się do zarzutów Pani Lucyny Gacek dotyczących negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stanowiące jej własność nieruchomości i ewentualnego hałasu oraz wibracji, spowodowanych realizacją inwestycji, zwrócić należy 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 Katowicach, 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*. Zgodnie zaś z art. 82 ust. 1 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określa się m.in. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub



użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

W myśl zaś art. 86 pkt 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1. Należy przy tym podkreślić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia ma charakter *sui generis* „rozstrzygnięcia wstępnego” względem ewentualnego przyszłego zamierzenia inwestycyjnego (w przedmiotowej sprawie dotyczącego ustalenia lokalizacji ww. inwestycji kolejowej) i pełni ona względem niego w istocie funkcję prejudycjalną.

Tak więc należy stwierdzić, że to na etapie postępowania środowiskowego, zakończonego wydaniem *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* nastąpiła ocena oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji. Zatem zagadnienia związane z oceną potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny, środowisko i ludzi było elementem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ewentualne uwagi i zastrzeżenia co do skutków środowiskowych realizacji przedmiotowej inwestycji strony mogły zgłaszać w toku ww. postępowania środowiskowego.

Jak wynika z uzasadnienia *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, stronom zapewniono czynny udział w każdym stadium trwania postępowania w sprawie wydania przedmiotowego rozstrzygnięcia środowiskowego. Uznać zatem należy, iż skarżąca podczas postępowania w sprawie wydania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* miała możliwość wniesienia uwag co do wpływu przedmiotowej inwestycji na jej nieruchomości, ale z tego prawa nie skorzystała. W *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, na podstawie właściwych badań, wszelkie lokalizacje narażone na ponadnormatywne oddziaływania zostały wskazane i objęte ochroną.

Podkreślić również należy, iż w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* organ środowiskowy nałożył na *inwestora* szereg warunków, które muszą zostać spełnione zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji. W ocenie organu odwoławczego, spełnienie powyższych warunków skutkować będzie ograniczeniem szkodliwego oddziaływania na środowisko przyrodnicze i na zdrowie ludzi. Dodatkowo, w *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, jak i *decyzji Wojewody Śląskiego*, wskazano obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu dotrzymanie standardów ochrony terenów przed hałasem.

Nie jest zasadny zarzut Pani Lucyny Gacek, iż zajęcie części jej nieruchomości nie jest konieczne dla realizacji inwestycji.

*Minister*, po dokonaniu szczegółowej analizy zgromadzonego w przedmiotowej sprawie materiału dowodowego, podzieliła stanowisko *inwestora*, iż ze względu na zmiany w profilu (tj. wysokości przebiegu linii - niweleta torów) konieczna jest budowa wyższego i co za tym idzie szerszego nasypu ze skarpami po obydwu stronach linii kolejowej, a także budowa rowu odwadniającego po stronie południowej. W związku z powyższym infrastruktura kolejowa nie mieści się na dotychczasowym terenie kolejowym, co powoduje konieczność zajęcia działki skarżącej. Budowa ww. infrastruktury wymusza przesunięcie drogi dojazdowej w kierunku południowym, aby zapewniona była ciągłość układu drogowego oraz dostęp do drogi publicznej dla kilku pozostałych działek sąsiednich.

Zatem - w ocenie *Ministra* - ze zgromadzonego materiału dowodowego wynika, że przebieg inwestycji kolejowej w zakresie interesu prawnego Pani Lucyny Gacek został wytyczony optymalnie. Stanowisko to znajduje uzasadnienie w przedstawionej powyżej argumentacji. W konsekwencji, *Minister* uznał za zasadny sposób zajęcia terenu działki skarżącej pod inwestycję określony we wniosku *inwestora*, a następnie w zaskarżonej *decyzji Wojewody Śląskiego*. W ocenie organu odwoławczego, *decyzja Wojewody Śląskiego* nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną ingerencję w prawo własności skarżącej. Teren będący własnością skarżącej nie został zajęty w wymiarze większym, niż jest to wymagane dla lokalizacji inwestycji.

Na uwzględnienie nie zasługuje zarzut Pani Lucyny Gacek, której zdaniem nie ma konieczności lokalizacji inwestycji na stanowiącej jej własność nieruchomościach, gdyż istnieje możliwość przeprojektowania przebiegu inwestycji w odmienny sposób.



W świetle przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*, organy nie mają uprawnień 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. Regulacja zawarta w art. 9o ust. 3, art. 9s ust. 1-3 *ustawy o transporcie kolejowym* wskazuje na związanie organu określeniem linii rozgraniczających teren.

Organ nie może dokonywać jakichkolwiek zmian, np. w zakresie lokalizacji, przebiegu oraz planowanych parametrów technicznych konkretnej inwestycji. O przebiegu linii kolejowej decyduje zarządca (wnioskodawca) i to on wybiera najbardziej optymalne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno – wykonawcze. Przepisy *ustawy o transporcie kolejowym* nie zobowiązują *inwestora* do przedstawienia różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji, stąd też ocena organów ogranicza się wyłącznie do zgodności z prawem takiego wariantu, jaki przedstawił wnioskodawca. Tym samym, wbrew temu co twierdzi skarżąca, brak jest podstaw do badania alternatywnych wariantów realizacji inwestycji kolejowej (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 5 września 2017 r. sygn. II OSK 2892/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Tylko w przypadku stwierdzenia przez organy, że kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku narusza określony przepis prawa, zobowiązuje te organy do odmowy wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Taka sytuacja – w odniesieniu do interesu prawnego Pani Lucyny Gacek – nie miała miejsca w niniejszej sprawie.

Zauważyć także należy, iż wariantowanie przebiegu przedmiotowej inwestycji odbyło się na etapie postępowania o środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia i to właśnie w tym postępowaniu strony mogły wnosić uwagi, co do trasy projektowanej inwestycji. Należy pamiętać – o czym zresztą była już mowa powyżej w niniejszej decyzji - że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i określone w niej środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia są wiążące.

Odnosząc się do zarzutu Pani Lucyny Gacek, iż przejęcie części działki pod inwestycję spowoduje, iż dom stojący na tej działce znajdzie się w odległości mniejszej niż 4 metry od płotu, a ta odległość jest minimalną wymaganą obecnie przez prawo, wyjaśnić należy, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1422 z późn. zm.), nie ma zastosowania w sprawie o ustalenie lokalizacji linii kolejowej.

Wynika to stąd, że zakres stosowania tego rozporządzenia określony został wprost w § 1 i wyraźnie nakazuje stosowanie rozporządzenia w takim zakresie, w jakim ustala ono warunki techniczne, ale wyłącznie takie, jakim powinny odpowiadać budynki i związane z nimi urządzenia, ich usytuowanie na działce budowlanej oraz zagospodarowanie działek przeznaczonych pod zabudowę. Rozporządzenie to nie ma więc zastosowania do lokalizacji linii kolejowej na podstawie rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 czerwca 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 1012/18, zapadły wprawdzie w odniesieniu do regulacji *specustawy drogowej*, ale aktualny w pełni w świetle rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Odnosząc się do zarzutu Pani Lucyny Gacek, że wskutek przejęcia pod inwestycję tylko części jej działki, pozostała nieruchomości znacznie straci na wartości i może okazać się, iż będzie utrudniona jej ewentualna przyszła sprzedaż, podkreślić trzeba wyraźnie, że ww. kwestie 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 jakiegokolwiek szkody materialne, to będzie jej przysługiwało roszczenie



odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym. Podkreślić także należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Śląskiego, 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.

Ponadto, zauważyć należy, iż w art. 91 ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym* - o czym już była mowa szerzej w niniejszej decyzji - 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. Przy czym, należy pamiętać, o konieczności wykazania wystąpienia rzeczywistych obiektywnych trudności w dalszym korzystaniu z nieruchomości, na skutek ww. przedsięwzięcia kolejowego.

Odnosząc się do postulatu Pani Janiny Machnowskiej-Jagosz i Pana Andrzeja Jagosza, o sprawdzenie czy po modernizacji przedmiotowej linii kolejowej, wzmożony ruch pociągów, nie spowoduje uszkodzeń budynku, oraz wątpliwości skarżących w jaki sposób podczas prowadzonych robót budowlanych będzie zapewniony dojazd do ich budynku mieszkalnego, zauważyć należy, iż podniesione przez skarżących kwestie nie dotyczą *decyzji Wojewody Śląskiego*.

Wyjaśnić bowiem należy, że *decyzja Wojewody Śląskiego*, wydana na podstawie art. 90 *ustawy o transporcie kolejowym*, ustaliła jedynie lokalizację przedmiotowej linii kolejowej. Decyzja ta zawiera określenie terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, jednak nie wskazuje szczegółowych rozwiązań technicznych realizacji planowanej inwestycji. Powyższe kwestie stanowią będą bowiem przedmiot decyzji o pozwoleniu na budowę przedmiotowego przedsięwzięcia, wydanej w odrębnym postępowaniu administracyjnym. Co więcej, na etapie postępowania w sprawie o ustalenie lokalizacji linii kolejowej organ orzekający nie zajmuje się zarówno przyszłą realizacją budowy, jak i eksploatacją wybudowanej inwestycji.

W odniesieniu do podniesionej przez skarżących kwestii związanej ze zwiększeniem ruchu kolejowego stanowiącym potencjalne zagrożenie dla budynku, ponownie wyjaśnić należy, o czym była już mowa powyżej, że projektowana inwestycja uzyskała *decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach*, w której na podstawie właściwych badań wszelkie lokalizacje narażone na ponadnormatywne oddziaływania zostały wskazane i objęte ochroną.

W odniesieniu natomiast do zapytania skarżących o drogę dojazdową do ich nieruchomości, *inwestor* w ww. piśmie z dnia 24 kwietnia 2018 r. wskazał, iż przedmiotowa inwestycja przewiduje budowę drogi dojazdowej, której standard powinien być znacznie lepszy od opisywanego przez skarżących, i która zostanie wykonana zgodnie z wymaganiami i przepisami odpowiadającymi klasie tej drogi. Droga będzie posiadać niezależne od linii kolejowej odwodnienie, niemniej jej szczegółowe parametry i sposób wykonania rozstrzygany będzie w odrębnym postępowaniu o wydanie pozwolenia na budowę. *Inwestor* zadeklarował również, że na etapie realizacji robót budowlanych dąży wszelkimi staraniami, aby zapewnić dojazd do nieruchomości skarżących.

Odnosząc się do odwołań Pani Grażyny Nowak i Pani Lidii Jamrozy dotyczących lokalizacji inwestycji na działce nr 6/5 (powstałej z podziału działki nr 6/3), z obrębu 0003 Ligota, arkusz mapy 45, jedn. ew. Miasto Katowice, *Minister* stwierdził, co następuje.

W ww. piśmie z dnia 13 listopada 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POLiŚ7.1-42/437-1/18, *inwestor* wskazał, iż projektanci realizujący umowę na wykonanie projektów budowlanych poddali szczegółowej analizie możliwe rozwiązania projektowe dotyczące konstrukcji wiaduktu drogowego, jak również terenu bezpośrednio przylegającego do obiektu oraz infrastruktury drogowej i kolejowej. W wyniku koniecznej



przebudowy wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Ligockiej wynikającej z podniesienia niwelety jezdni w stosunku do istniejącej rzędnej oraz dobudowy dwóch dodatkowych torów kolejowych - *inwestor* wyjaśnił - projektanci wypracowali odmienne rozwiązania konstrukcyjne wiaduktu, infrastruktury drogowej i kolejowej, pozwalające na zmniejszenie terenu niezbędnego pod przedmiotową inwestycję, w taki sposób, aby umożliwić pozostawienie dotychczasowej infrastruktury w obecnej lokalizacji.

Mając na uwadze dobro mieszkańców, eliminację ewentualnych sporów na etapie postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu wysokości odszkodowania, jak i realizacji robót budowlanych, *inwestor* w wyniku zastosowania przez projektantów odmiennych rozwiązań projektowych, w ww. piśmie z dnia 13 listopada 2018 r. zawniósł o wyłączenie z zakresu przedmiotowej inwestycji kolejowej ww. działki nr 6/3, z obrębu 003 Ligota, arkusz mapy 45, jedn. ew. Miasto Katowice, objętej podziałem na działki nr 6/6, nr 6/5 i nr 6/7, zatwierdzonym *decyzją Wojewody Śląskiego*.

Natomiast przy piśmie z dnia 21 grudnia 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POIiŚ7.1-42/469-1/18, *inwestor* przesłał 4 egzemplarze odpowiedniego arkusza mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, określającej linie rozgraniczające teren inwestycji, uwzględniającego wniosek *inwestora* zawarty w ww. piśmie z dnia 13 listopada 2018 r. o wyłączenie z zakresu przedmiotowej inwestycji kolejowej ww. działki nr 6/3, z obrębu 003 Ligota.

Mając na uwadze rezygnację przez *inwestora* z prac przewidzianych do wykonania na ww. działce nr 6/3, z obrębu 003 Ligota, arkusz mapy 45, uznać należy, iż postępowanie prowadzone w przedmiocie tej działki stało się bezprzedmiotowe. Niezależnie od tego, w jakim czasie okoliczność ta zaistnieje, organ rozpoznający sprawę ma obowiązek ją uwzględnić.

W związku z powyższym, działając na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, w punkcie I niniejszej decyzji, *Minister* uchylił zaskarżoną *decyzję Wojewody Śląskiego* w części dotyczącej ww. działki nr 6/3, z obrębu 0003 Ligota, arkusz mapy 45, jedn. ew. Miasto Katowice oraz umorzył postępowanie organu pierwszej instancji w tym zakresie. Konsekwencją tego musiała być również zmiana załącznika mapowego do *decyzji Wojewody Śląskiego*, co zostało określone w pkt IV niniejszej decyzji.

Odnosząc się do odwołania *Nadleśnictwa Bielsko* dotyczącego wyłączenia z przedmiotowej inwestycji kolejowej drogi leśnej zlokalizowanej na działce nr 5166/2, z obrębu Zabrzeg, *Minister* stwierdził, co następuje.

Za zasadny należy uznać zarzut *Nadleśnictwa Bielsko* dotyczący naruszenia art. 7 *kpa* i 77 *kpa*, jednakże z innych powodów niż wskazane w treści odwołania.

W *decyzji Wojewody Śląskiego* ww. działka nr 5166/2, została wymieniona w pkt IX jako niezbędna do przebudowy drogi. W tym punkcie *decyzji Wojewody Śląskiego* wymieniono działki, które mają być zajęte pod realizację przedmiotowej inwestycji na podstawie art. 9ya *ustawy o transporcie kolejowym*.

Z art. 9ya *ustawy o transporcie kolejowym* wynika, iż w przypadku gdy realizacja inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez tereny wód płynących bądź dróg publicznych, PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego są uprawnione do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji. Oznacza to, że zajęcie działek na podstawie ww. przepisu będzie możliwe tylko w sytuacji, gdy stanowią one teren wód płynących bądź dróg publicznych.

W myśl art. 1 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o drogach publicznych*”, drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie tej *ustawy* do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej *ustawie* lub innych przepisach szczególnych. Ustawodawca dzieli drogi publiczne ze względu na ich funkcje na drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Każda z tych kategorii dróg publicznych winna spełniać określone parametry techniczne oraz warunki formalne i prawne, tzn. zaliczenie do danej kategorii dróg winno nastąpić w formie przewidzianej prawem, tj. w formie uchwały rady gminy, rady powiatu, sejmiku wojewódzkiego w odniesieniu do odpowiednio dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich, czy też w drodze rozporządzenia ministra



właściwego do spraw transportu – w odniesieniu do dróg krajowych. Stosownie natomiast do treści art. 8 ust. 1 *ustawy o drogach publicznych* drogi, drogi rowerowe, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg są drogami wewnętrznymi.

Natomiast w aktach przedmiotowej sprawy brak było dokumentów potwierdzających, aby ww. działka nr 5166/2 stanowiła teren drogi publicznej.

W ww. piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r. - stanowiącym odpowiedź na ww. wezwanie *Ministra* z dnia 3 lipca 2018 r. - *inwestor* nie przedstawił dowodów, iż droga zlokalizowana na ww. działce nr 5166/2, stanowi drogę publiczną i z tego powodu wniósł o wprowadzenie zmiany polegającej na usunięciu m.in. ww. działki nr 5166/2 z pkt IX *decyzji Wojewody Śląskiego* i przeniesieniu jej do pkt VIII *decyzji Wojewody Śląskiego*, dotyczącego nieruchomości lub ich części, w stosunku do których określa się ograniczenie w korzystaniu.

Zgodnie bowiem z ww. art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera w szczególności określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego lub urządzeń wodnych, lub założenia i 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.

Mając powyższe na uwadze uznać należy, iż Wojewoda Śląski orzekając pkt IX zaskarżonej decyzji o tym, iż *inwestor* jest uprawniony do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji ww. działki nr 5166/2, w sytuacji gdy droga zlokalizowana na tej działce nie jest drogą publiczną, naruszył art. 7 *kpa* i 77 *kpa* w zw. z art. 9ya *ustawy o transporcie kolejowym*.

Jeżeli organ administracji publicznej, działając w trybie odwoławczym nie ma wątpliwości co do stanu faktycznego i nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia dodatkowego postępowania w celu uzupełnienia dowodów i materiałów w sprawie, ma obowiązek zastosować instytucję reformacji i orzec co do istoty sprawy, zamiast uchylać decyzję organu I instancji i przekazywać mu sprawę do ponownego rozpatrzenia.

Organ odwoławczy - korzystając z uprawnień reformatoryjnych wynikających z art. 138 § 1 pkt 2 *kpa* - naprawił powyższy błąd organu I instancji i dokonał - w pkt III niniejszej decyzji - korekty *decyzji Wojewody Śląskiego* m.in. w zakresie dotyczącym ww. działki nr 5166/2.

Wprowadzona przez *Ministra* zmiana polega na tym, iż ww. działka nr 5166/2, została ograniczona, na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, w korzystaniu w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania związanej z nią przebudowy układu drogowego (w niniejszym przypadku koniecznej przebudowy drogi leśnej położonej na ww. działce nr 5166/2, w celu połączenia całego projektowanego układu drogowego z istniejącą drogą leśną). Konsekwencją tego musiała być również zmiana załącznika mapowego do *decyzji Wojewody Śląskiego*, co zostały określone w pkt IV niniejszej decyzji.

*Minister* stwierdza również, iż opisane powyżej zmiany odnośnie ww. działki nr 5166/2 nie naruszają zakazu *reformationis in peius* (art. 139 *kpa*), tj. niedopuszczalności orzekania przez organ odwoławczy na niekorzyść strony odwołującej, bowiem sytuacja prawna *Nadleśnictwa Bielsko* nie uległa pogorszeniu w stosunku do tej, jaką miało przed wniesieniem odwołania, gdyż po pierwsze, zakres terytorialny zajęcia ww. działki pod inwestycję nie uległ zmianie, a po drugie, dokonana zmiana pozwoli zrealizować inwestycję z uwzględnieniem prawa właściciela tej działek do otrzymania stosownego odszkodowania z tytułu ograniczenia w korzystaniu w celu zapewnienia prawa do wejścia na ich teren dla prowadzenia inwestycji kolejowej.

Odpowiedzialność odszkodowawcza *inwestora* za szkody wynikłe z jego działań na nieruchomościach zaimponowanych dla wykonania obowiązków, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie*



kolejowym, kształtowana jest na zasadach określonych w art. 124 ust. 4 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2018 r. poz. 121, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o gospodarce nieruchomościami”. Zgodnie bowiem z art. 9q ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym, do ograniczeń, których mowa w ust. 1 pkt 6, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-7 oraz art. 124a ustawy o gospodarce nieruchomościami.

Odnosząc się natomiast do zarzutów *stricto* lokalizacyjnych *Nadleśnictwa Bielsko*, Minister uznał je za niezasadne.

Brak zgody *Nadleśnictwa Bielsko* na przebudowę drogi leśnej zlokalizowanej na ww. działce nr 5166/2, z powodu tego, iż rozwiązanie takie nie było uzgadniane z *Nadleśnictwem*, 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 zarządcą tejże nieruchomości.

Należy przypomnieć, że zaskarżona decyzja została wydana na podstawie przepisów zawartych w rozdziale 2b ustawy o transporcie kolejowym zatytułowanym „Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych”. Przepisy te, obok m.in. regulacji zawartych w *specustawie drogowej* należą do szczególnych regulacji prawnych o ograniczonym czasowo okresie obowiązywania, których podstawowym celem jest uproszczenie i przyspieszenie inwestycji infrastrukturalnych, z reguły realizowanych z zaangażowaniem funduszy unijnych. Rzeczone uproszczenia z natury rzeczy muszą wiązać się z ograniczeniem praw właścicieli nieruchomości objętych inwestycją w porównaniu z ogólną (zwykłą) procedurą zmierzająca do realizacji inwestycji celu publicznego (por. wyrok Wojewódzkiego 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, a rola organu ogranicza się do sprawdzenia kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz tego, czy przedstawiona koncepcja mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Stosownie bowiem do przepisu art. 9ae ustawy o transporcie kolejowym, nie można uzależnić wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami. Niedopuszczalna jest również ocena racjonalności czy słuszności koncepcji przedstawionej przez inwestora, bowiem miałyby ona charakter pozaprawny. O przebiegu linii kolejowej decyduje zarządca (wnioskodawca) i to on wybiera najbardziej optymalne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno-wykonawcze.

Stanowisko to jest ugruntowane i jednolite w orzecznictwie sądów administracyjnych i zostało obszernie powołane w uzasadnieniu niniejszej decyzji, nie ma zatem potrzeby jego ponownego przytaczania.

Co więcej i tym istotniejsze w kontekście ww. zarzutu *Nadleśnictwa Bielsko*, że przepisy rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym, nie zobowiązuje inwestora do poprzedzenia wystąpienia z wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przeprowadzeniem uzgodnień, czy też konsultacji, które miałyby na celu ustalenie przebiegu projektowanej inwestycji z właścicielami/zarządcami nieruchomości objętych inwestycją (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego: z dnia 21 września 2012 r., sygn. akt II OSK 1614/12, oraz wyrok z dnia 17 grudnia 2015 r., sygn. akt II OSK 2501/15; a także wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 marca 2012 r., sygn. akt VII SA/Wa 2632/11, wydane w sprawach rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej*, jest aktualne również na gruncie uregulowań rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym).



Uzależnienie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej od uprzedniego przeprowadzenia uzgodnień projektowych, o których mowa w odwołaniu *Nadleśnictwa Bielsko*, byłoby wprowadzeniem pozaustawowej przesłanki, co byłoby sprzeczne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa. Oznacza to, że *Nadleśnictwo Bielsko* nie może skutecznie zarzucać wadliwości decyzji *Wojewody Śląskiego* z powodu braku ich przeprowadzenia.

W odniesieniu do zarzutu o wykorzystaniu drogi leśnej zlokalizowanej na ww. działce nr 5166/2, jako drogi technologicznej lub dojazdu do drogi technologicznej - *inwestor* jako podmiot wyspecjalizowany w przedmiotowej dziedzinie i posiadający odpowiednią wiedzę fachową wskazał - że projektowane drogi technologiczne są połączone z układem drogowym również poprzez klika innych dróg, a z drogą położoną na ww. działce nr 5166/2 jedynie się krzyżuje.

*Inwestor* wskazał, iż planowana przebudowa obejmuje zatem możliwość połączenia i skrzyżowania tych dróg i nie stanowi ona jedyne dojazdu do projektowanej drogi technologicznej. Umożliwienie dojazdu z drogi leśnej na drogę technologiczną nie oznacza, że jest to jedyny dojazd do tej drogi. Według *inwestora*, nieracjonalnym rozwiązaniem byłoby odcięcie drogi leśnej od dróg technologicznych biegnących wzdłuż torów kolejowych i to zwłaszcza w sytuacji gdy przedmiotowa droga leśna w dalszym biegu przebiega przez przejazd kolejowy. Ponadto - jak wyjaśnił *inwestor* w ww. piśmie z dnia 24 kwietnia 2018 r. - przejazd w stanie istniejącym jest zlokalizowany w ciągu drogi zakładowej p.poż. PKP S.A.

Odnosnie uwagi *Nadleśnictwa Bielsko* dotyczącej dojazdu do drogi DT-42.2, *inwestor* w ww. piśmie z dnia 24 kwietnia 2018 r. wskazał, iż dojazd zaplanowano w obrębie projektowanego placu do zawracania ok. km 56,610 (stara kilometracja) po stronie północnej linii kolejowej, a place do zawracania były zaprojektowane zgodnie z oczekiwaniami Zarządcy Lasów.

Wobec powyższego, przedstawione przez *inwestora* uwarunkowania techniczne lokalizacji inwestycji - w ocenie *Ministra* - jednoznacznie świadczą o tym, że ww. działki nr 5166/2 jest niezbędna dla lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej.

W odniesieniu do propozycji *Nadleśnictwa Bielsko* dotyczącego poprowadzenia dróg technologicznych po północnej stronie torów z miejscowości Zabrzeg i połączenie mostem drogi technologicznej DT-42.2 z drogą DT-42.1, ponownie wskazać należy - o czym już była mowa w uzasadnieniu niniejszej decyzji - iż organ administracji publicznej nie jest zobowiązany do badania alternatywnych wariantów przeprowadzenia inwestycji liniowej.

Przepisy rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym nie określają obowiązku zaproponowania przez *inwestora* różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji i nie ma on obowiązku uwzględniać oczekiwań stron postępowania czy innych podmiotów, dlatego też organy orzekające w pierwszej i drugiej instancji mają jedynie obowiązek dokonać oceny zgodności z prawem takiego wariantu, jaki przedstawił *inwestor*.

Niezależnie od powyższego, *Minister* podziela stanowisko *inwestora*, iż na obecnym etapie projektu nie ma już możliwości wprowadzania tego rodzaju zmian, o które wnioskuje *Nadleśnictwo Bielsko*.

*Inwestor* w piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-PoliŚ7.1-42/350-1/18 wskazał, iż po przeprowadzeniu szczegółowych analiz uwzględniających potrzeby infrastruktury kolejowej, jak również mając na uwadze wszelkie inne czynniki natury środowiskowej i ekonomicznej, podjęto decyzję o zaprojektowaniu dróg technologicznych DT-41 i DT-42.2 w lokalizacjach zatwierdzonych decyzją *Wojewody Śląskiego*.

Jedynie takie rozwiązanie - jak wyjaśnił *inwestor* - zapewnia dostęp do obiektów kolejowych na wymaganym odcinku. Ponadto, *inwestor* wskazał, iż przejazd w stanie istniejącym jest zlokalizowany w ciągu drogi zakładowej p.poż. PKP S.A., a projektowana droga DT-41 ma za zadanie m.in. usprawnienie akcji ratunkowych, przede wszystkim w przypadku pożaru lasu. Dojazd do drogi DT-42.2 zaplanowano w obrębie projektowanego placu do zawracania, w km ok. 56,610 (sk) po stronie północnej linii kolejowej, a place do zawracania były zaprojektowane zgodnie z oczekiwaniami Zarządcy Lasów.



W odniesieniu do zarzutów *Nadleśnictwa Bielsko* dotyczących kwestii rozdzielania obszaru leśnego przez linię kolejową na dwie części i utrudnienia migracji zwierząt, *inwestor* w ww. piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r. poinformował, iż zagadnienia tego rodzaju zostały szczegółowo przeanalizowane na etapie przygotowania dokumentacji środowiskowej. Dla niniejszego zadania inwestycyjnego wydana została *decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach*. Decyzja ta, uwzględniając wszystkie aspekty oddziaływań na podstawie rzetelnych informacji takich jak inwentaryzacja przyrodnicza, określiła konieczne w tym przypadku do zastosowania działania minimalizujące. Na obecnym etapie projektu - jak wyjaśnił *inwestor* - nie ma możliwości zmiany zakresu technicznego, poprzez zaprojektowanie nowego obiektu mostowego zastępującego przepust.

Po raz kolejny wskazać należy, iż wariantowanie przebiegu przedmiotowej inwestycji odbyło się na etapie postępowania o środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia i to właśnie w tym postępowaniu *Nadleśnictwo Bielsko* mogło wnosić uwagi, co do trasy projektowanej inwestycji i przyjętych rozwiązań w zakresie zapewnienia migracji zwierząt. Natomiast zarówno Wojewoda Śląski, jak i organ odwoławczy w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej związani są ustaleniami ostatecznej decyzji w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, co szerzej zostało już wyjaśnione w niniejszej decyzji.

Brak zgody Pani Marii Kromczyk i Pana Eugeniusza Kromczyka, reprezentowanych przez r.pr. Gabriellę Czaję, na podział działki nr 1199/1, położonej w Czechowicach-Dziedzicach przy ul. Ochodzkiej 33, na działki nr 1199/5 i nr 1199/6 oraz przejęcia działki nr 1199/5 na własność Skarbu Państwa, nie świadczy o wadliwości wydanej *decyzji Wojewody Śląskiego*, bowiem - o czym już była mowa powyżej - przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *ustawy o transporcie kolejowym*, nie uzależniają udzielenia *inwestorowi* lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem tej nieruchomości.

*Minister*, po dokonaniu wnikliwej analizy akt sprawy, podziela argumentację przedstawioną przez *inwestora* o konieczności przejęcia wydzielonej działki nr 1199/5 pod przedmiotową inwestycję kolejową. Ingerencja we własność związana z lokalizacją inwestycji odpowiada tylko jej koniecznemu zakresowi. Teren będący własnością skarżących stron nie został zajęty w wymiarze większym, niż jest to wymagane dla lokalizacji inwestycji.

W odniesieniu do zarzutu dotyczącego braku konieczności dokonania podziału ww. działki nr 1199/1, *inwestor* w ww. piśmie z dnia 24 kwietnia 2018 r. szczegółowo wyjaśnił, a organ odwoławczy rzeczono wyjaśnienia podziela, że rzeczywiście nie ulega zmianie położenie linii kolejowej w planie, jednakże ze względu na zmiany w profilu (zmiana niwelety torów) spowodowane koniecznością zniwelowania różnic wysokości na znacznym odcinku projektowanej linii, zachodzi konieczność zaprojektowania elementów infrastruktury kolejowej, m.in. skarp oraz rowu odwadniającego. W konsekwencji powoduje to konieczność wydzielenia ww. działki nr 1199/5, na której zaprojektowany został przebieg nowej drogi dojazdowej.

Ponadto, wbrew zarzutowi Pani Marii Kromczyk i Pana Eugeniusza Kromczyka, działka nr 1199/6, pozostająca po dokonanych podziale ich własnością, nie zostanie odcięta od drogi publicznej, ponieważ to na wydzielonej części działki nr 1199/5 będzie zlokalizowana droga dojazdowa, która zapewni dostęp do drogi publicznej m.in. ich posesji. Obecnie - jak wyjaśnił *inwestor* - dojazd jest realizowany nieformalnie po terenie kolejowym. Zatem, w ocenie *Ministra*, zarzuty skarżących dotyczące braku dostępu do drogi publicznej nie mają uzasadnienia w stanie faktycznym niniejszej sprawy.

Wbrew również obawom skarżących - jak wyjaśnił *inwestor* - nieruchomość Pani Marii Kromczyk i Pana Eugeniusza Kromczyka ma zapewniony dostęp do instalacji i wszystkich mediów.

Odnosząc się do zarzutów skarżących dotyczących naruszenia przepisów Konstytucji RP, w zakresie ochrony prawa własności, wyjaśnić należy, że prawo własności, którego ochronę zapewniają przepisy Konstytucji RP, w tym powoływany przez skarżących art. 21 Konstytucji RP, nie jest prawem bezwzględnie i może być ograniczane, pod warunkiem, że nastąpi to tylko w drodze ustawy i tylko w takim zakresie, w jakim nie narusza istoty prawa własności (art. 64 ust. 3 Konstytucji RP).



Wywłaszczenie jest natomiast dopuszczalne tylko na cele publiczne i za słusznym odszkodowaniem (art. 21 ust. 2 Konstytucji RP).

W kontrolowanym postępowaniu powyższe warunki wywłaszczenia zostały spełnione. Przejście z mocy prawa części własności nieruchomości skarżących, w granicach wydzielonych liniami rozgraniczającymi, następuje na podstawie przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*, przewidujących obowiązek ustalenia odszkodowania (art. 9y ust. 1 i 2 *ustawy o transporcie kolejowym*). Podkreślić należy, że pozbawienie skarżących prawa własności stanowi realizację celu publicznego, jakim jest inwestycja w zakresie linii kolejowej mająca służyć polepszeniu komunikacji oraz niezbędnej do ich prawidłowego funkcjonowania infrastruktury technicznej.

W związku z faktem, że przedmiotowa inwestycja kolejowa jest konieczną inwestycją celu publicznego, brak jest podstaw do podważania prawidłowości *decyzji Wojewody Śląskiego* w kontekście zarzutu naruszenia prawa własności. Budowa infrastruktury kolejowej w Polsce stanowi nadal priorytetowy cel publiczny, gdyż jest konieczna zarówno dla ochrony środowiska, jak i zdrowia, wolności i praw konstytucyjnych całej społeczności. Uproszczona procedura wywłaszczenia z mocy prawa podczas realizacji inwestycji liniowych, obejmujących wiele nieruchomości, jest metodą skuteczną dla osiągnięcia zamierzonego celu.

Odnosząc się natomiast do zarzutów skarżących dotyczących obniżenia wartości użytkowej ich działki oraz uniemożliwienia jej rozbudowy oraz realizacji planów z nią związanych, podkreślenia wymaga, że wskazane przez skarżących kwestie nie są przedmiotem rozważań organów administracji właściwych w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, bowiem - o czym już była mowa szerzej w niniejszej decyzji - 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.

Nieuniknione jest bowiem to, że realizacja inwestycji w zakresie linii kolejowej stwarza określone uciążliwości dla właścicieli nieruchomości objętych jej zakresem. Należy mieć jednak na względzie, że *inwestor* realizujący inwestycję kolejową działa w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego w sposób niezgodny z prawem, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wydane w sprawach rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej*, jest aktualne również na gruncie uregulowań rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Niemniej ponownie zasygnalizować należy, że skarżący mają prawo, zgodnie z art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, wystąpić do *inwestora* z wnioskiem o nabycie pozostałej części nieruchomości, która nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele.

Odnosząc się do zarzutów Pani Sylwii Kuś i Pana Sławomira Kusia, dotyczących braku ich zgody na podział działki nr 1199/4, z obrębu 0003 Dziedzice oraz tożsamy argumentów Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka odnośnie działki nr 1199/3, z obrębu 0003 Dziedzice, stanowiącej ich współwłasność, ponownie wskazać należy, że przepisy *ustawy o transporcie kolejowym*, nie uzależniają udzielenia *inwestorowi* lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej, na danej nieruchomości, od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem tejże nieruchomości.

Co więcej, w tym miejscu wskazać należy, iż w wyroku z dnia 5 września 2017 r., sygn. akt II OSK 2892/15, w sprawie dotyczącej ustalenia lokalizacji linii kolejowej w trybie *ustawy o transporcie kolejowym*, Naczelny Sąd Administracyjny wyraził pogląd, iż po stronie organów orzekających w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie istnieje obowiązek zweryfikowania przesłanki niezbędności wywłaszczenia, która po prostu nie obowiązuje na gruncie *ustawy o transporcie kolejowym*. Nie może też stanowić przedmiotu postępowania w ramach postępowania o wydanie decyzji lokalizacyjnej kwestia zbadania jakie konkretnie są planowane działania inwestycyjne, dla których realizacji konieczne byłoby zarezerwowanie terenu o wskazanej szerokości.



Jednakże *Minister* stoi na stanowisku, iż organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej jest obowiązany dokonywać merytorycznej oceny, czy przedłożone przez *inwestora* propozycje, co do potrzeby ingerencji w prawa określonych podmiotów są w istocie uzasadnione interesem publicznym. Konieczna jest merytoryczna kontrola zasadności ingerencji w prawa jednostki przy realizacji inwestycji. *Minister* stoi na stanowisku, iż organ administracji publicznej ma obowiązek badania zasadności zakresu przejęcia nieruchomości pod inwestycję. Ta weryfikacja nie może mieć jednak na celu samej kontroli zasadności poszczególnych rozwiązań wskazanych we wniosku, ale ma na celu zbadanie niezbędności zakresu przejęcia nieruchomości do realizacji ogólnego celu inwestycji w zakresie linii kolejowej.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, jak również zarzutów skarżących stron, *Minister* stwierdza, że ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej na ww. działkach skarżących stron w sposób zatwierdzony w *decyzji Wojewody Śląskiego* jest prawidłowe.

W ocenie *Ministra*, *decyzja Wojewody Śląskiego* nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną, a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka. Ingerencja we własność związana z lokalizacją przedmiotowej inwestycji odpowiada tylko jej koniecznemu zakresowi. Teren będący własnością skarżących stron nie został zajęty w wymiarze większym, niż jest to wymagane dla lokalizacji inwestycji.

*Minister* podziela stanowisko *inwestora*, iż przyjęty wariant inwestycyjny jest wariantem, który najmniej ingeruje w środowisko, w tym najmniej oddziałuje na tereny zamieszkałe przylegające do przedmiotowej linii kolejowej. Jednocześnie w wariantcie tym występuje najmniejszy zakres przejęcia działek pod inwestycję. Istotny jest również fakt - jak wyjaśnił *inwestor* - że na etapie przygotowania dokumentacji do wniosku o wydanie *decyzji Wojewody Śląskiego* przeprowadzony został proces optymalizacji rozwiązań dla przedmiotowego odcinka linii.

Taka optymalizacja niestety nie jest w stanie wyeliminować utrudnień występujących w indywidualnych przypadkach, szczególnie w obszarze intensywnie zagospodarowanym w bliskim sąsiedztwie linii E65, tak aby zmniejszyć ingerencję planowanej inwestycji w nieruchomości osób prywatnych. *Inwestor* wyjaśnił, iż na etapie przygotowań do złożenia wniosku o wydanie *decyzji* o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej szczegółowo przeanalizował różne możliwości lokalizacji infrastruktury, tak aby spełnione były wszystkie wymogi prawne, społeczne i środowiskowe, a jednocześnie, aby było możliwe spełnienie założeń dotyczących poprawy stanu technicznego i parametrów projektowanej infrastruktury.

W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano nabycie działek (lub ich wydzieloną część) niezbędnych do zrealizowania założonego zakresu prac w ramach przedsięwzięcia. Uzasadniając konieczność nabycia pod inwestycję części ww. działek nr 1199/4 i nr 1199/3, *inwestor* przedstawił następujące okoliczności, a argumentację *inwestora* organ odwoławczy uznaje za zasadną.

*Inwestor* wskazał, iż w rejonie ww. działek, jest konieczne podniesie niwelety toru, co wymaga wybudowania wyższego nasypu, a w jego konsekwencji poszerza się podstawa nasypu. W związku z powyższym infrastruktura kolejowa nie mieści się na dotychczasowym terenie kolejowym. Dlatego zakładane jest nabycie części ww. działek nr 1199/4 i nr 1199/3 pod infrastrukturę kolejową i drogę dojazdową, która zapewni dostęp do drogi publicznej m.in. do przedmiotowych nieruchomości. Obecnie bowiem - jak wyjaśnił *inwestor* - dojazd jest realizowany nieformalnie po terenie kolejowym.

*Minister* podziela stanowisko *inwestora*, iż projekt podziału ww. działek został zoptymalizowany pod kątem zminimalizowania nabywanej części działek, na których zostanie zrealizowana droga dojazdowa, która musi spełniać warunki wynikające z przepisów. W związku z powyższym, w ocenie *Ministra*, zgromadzony w sprawie materiał dowodowy jednoznacznie świadczy o tym, iż *inwestor* zamierzający zrealizować przedmiotową inwestycję, podczas jej projektowania uwzględnił optymalny jej przebieg, w tym również w zakresie dotyczącym interesu prawnego Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka.

Odnosząc się następnie do żądania skarżących strony przeprowadzenia przedmiotowej inwestycji po północnej stronie torów, bez konieczności ingerowania w ich działki, po raz kolejny wskazać należy - o czym była już mowa w niniejszej *decyzji* - iż organ administracji publicznej nie jest zobowiązany



do badania alternatywnych wariantów przeprowadzenia inwestycji liniowej w sytuacji, gdyby właściciele nieruchomości zgłosili sprzeciw wobec lokalizacji przedsięwzięcia zaproponowanej przez *inwestora*.

Gospodarzem projektu jest tylko *inwestor*, organ wydający decyzję w oparciu o przedłożony projekt nie jest uprawniony do ingerowania w jego założenia, w tym w przebieg inwestycji liniowej.

Zdaniem *Ministra*, przyjęcie stanowiska skarżących stron, jakoby organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej posiadał uprawnienia w zakresie badania alternatywnych wariantów przeprowadzenia inwestycji liniowej oraz badania indywidualnych skutków ingerencji w prawo własności z punktu widzenia swobody jego wykonywania względem pozostawionych części podzielonych działek, doprowadziłoby do paraliżu inwestycyjnego.

Powyższe spowodowałoby bowiem konieczność zamawiania przez organ administracji, przed wydaniem rozstrzygnięcia, wielu ekspertyz specjalistycznych z różnych dziedzin, w tym np. z zakresu projektowania inwestycji liniowych. Przypomnieć zaś należy, iż wolą ustawodawcy ustanawiającego szczególne reguły dotyczące inwestycji w zakresie ustalenia lokalizacji linii kolejowych było przyspieszenie procesu inwestycyjnego.

Rolą orzekających w sprawie organów jest sprawdzenie kompletności wniosku *inwestora* w świetle wymogów ustawowych oraz czy koncepcja składającego wniosek mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Tylko w przypadku stwierdzenia przez organy, że kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku *inwestora* narusza określony przepis prawa, zobowiązuje te organy do odmowy ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej w wersji wnioskowanej przez *inwestora*, co w niniejszej sprawie nie ma miejsca.

Inaczej mówiąc, w odniesieniu do przepisów rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* stosuje się rzymską paremię *dura lex, sed lex* („surowe prawo, ale jednak prawo”).

Mając przy tym nawet na uwadze odmienne od powyższego stanowisko pojawiające się w orzecznictwie na tle tzw. szczególnych przepisów dotyczących przygotowania i realizacji inwestycji infrastrukturalnych i przyjmując nawet, że można w pewnych okolicznościach dopuścić potrzebę weryfikacji zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia innego rozwiązania zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, *Minister* stwierdza, że w okolicznościach sprawy niniejszej nie było podstaw do takiej nadzwyczajnej ingerencji organu postrzeganej jako odstępstwo od wskazanej powyżej zasady generalnej wynikającej z literalnej analizy ww. przepisów, z powodów szczegółowo podanych poniżej.

Przede wszystkim po raz kolejny wypada przypomnieć, iż wariantowanie przebiegu przedmiotowej inwestycji odbyło się na etapie postępowania w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań przedsięwzięcia i to właśnie w tym postępowaniu strony mogły wnosić uwagi, co do trasy projektowanej inwestycji. Tak więc należy stwierdzić, że to na etapie postępowania środowiskowego, zakończonego wydaniem *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* nastąpiła ocena oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji, w tym przyjęcie wariantu jej lokalizacji.

To na etapie postępowania o środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia skarżący mogli wnosić żądania zmiany przebiegu przedmiotowej inwestycji w taki sposób, aby ominąć ich działki i to właśnie w tym postępowaniu dochodzić swoich racji. Z uprawnienia tego, Pani Sylwia Kuś, Pan Sławomir Kuś, Pani Maria Kubiczek i Pan Bolesław Kubiczek jednak nie skorzystali. Jak wynika natomiast z uzasadnienia *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*, stronom zapewniono czynny udział w każdym stadium trwania postępowania w sprawie wydania przedmiotowego rozstrzygnięcia środowiskowego.

Istotną okolicznością jest również to, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest zaskarżalna. W rozpatrywanej sprawie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach nie została zaskarżona do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i stała się ostateczna w administracyjnym toku instancji. Skarżące strony nie skorzystały zatem z przysługującego im prawa i nie wniosły odwołań od *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach* do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.



Natomiast zarówno Wojewoda Śląski, jak i organ odwoławczy w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej - jak już to wyjaśniono powyżej w uzasadnieniu niniejszej decyzji - z mocy prawa są związani ustaleniami decyzji w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań realizacji omawianego przedsięwzięcia, jak również nie są właściwi do oceny prawidłowości postępowania zakończonego wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Kompetencja w tym zakresie przysługuje organom wskazanym w *ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*.

Niezależnie od powyższego, w ww. piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r. *inwestor* przedstawił szczegółową argumentację, dlaczego nie można uwzględnić żądania Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka przeniesienia projektowanej infrastruktury kolejowej na drugą stronę linii kolejowej, bez konieczności ingerowania w ich działki.

*Minister* po zapoznaniu się z tym stanowiskiem *inwestora* stwierdza, iż jest ono oparte na rzeczowych argumentach i nie nosi cech dowolności.

*Inwestor* ww. piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r. wyjaśnił szczegółowo, iż sama linia kolejowa na przedmiotowym odcinku przebiegać będzie w istniejącym śladzie. Z uwagi na zwiększenie się wysokości w profilu i konieczności wprowadzenia tej linii na wiadukt, konieczne jest poszerzenie skarpy, która zajmie wówczas istniejącą drogę dojazdową (zlokalizowaną na terenie kolejowym), która stanowi jedyny dojazd do szeregu nieruchomości, w tym m.in. do przedmiotowych działek skarżących stron nr 1199/4 i nr 1199/3. *Inwestor* wskazał, iż projektowana infrastruktura w obszarze przejmowanych działek, wydzielonych z ww. działek nr 1199/4 i nr 1199/3, to przede wszystkim droga zapewniająca do nich dojazd. Droga ta musi znajdować się po południowej stronie linii kolejowej, aby spełnić swoje funkcje.

Według *inwestora*, nie ma potrzeby projektowania drogi po północnej stronie linii kolejowej, ponieważ miałyby się to z celem. Ze względu na uwarunkowania techniczne i terenowe nie jest możliwe przesunięcie całej linii kolejowej na północ tylko w takim celu, aby nie przejmować fragmentów ogrodów na działkach skarżących stron. Do uwarunkowań takich - jak wyjaśnił *inwestor* - należą m.in. położenie wiaduktu w km 49,029, istniejąca rzeźba terenu (skarpa na której linia się znajduje wymaga jedynie poszerzenia, a nie przesunięcia w nowe miejsce, co byłoby znacznie bardziej kosztownym rozwiązaniem), geometria torów w planie i profilu, odejście w kierunku północnym w km około 49,500 linii kolejowej nr 150, położenie nieruchomości mieszkalnych po północnej stronie linii kolejowej oraz konieczność zapewnienia dojazdu do nieruchomości.

Z powodu powyższych czynników - *inwestor* wskazał - iż zaprojektowane rozwiązanie jest zdecydowanie najkorzystniejsze z ekonomicznego, technicznego, eksploatacyjnego, społecznego i środowiskowego punktu widzenia.

Skarżący podnosząc, że po północnej stronie linii kolejowej znajduje się wolny do zagospodarowania obszar pomijają fakt, że w rzeczywistości znajduje się tam gospodarstwo wraz z budynkiem mieszkalnym i szeregiem budynków gospodarczych. Gospodarstwo to znajduje się dokładnie naprzeciwko nieruchomości skarżących. W największym miejscu budynki gospodarcze położone są 9,5 m od granicy inwestycji. W takiej sytuacji - jak wyjaśnił *inwestor* - skarpa projektowanej linii po jej przesunięciu, tak by nie objąć działek skarżących, znajdowałaby się zaledwie 1,5 m od istniejących zabudowań. W sytuacji gdyby jednak na etapie przygotowania projektu budowlanego okazało się, że przesunięta o 8 m na północ skarpa nie mieści się w wyznaczonym terenie - jak wyjaśnił *inwestor* - zagrożone byłyby budynki ww. gospodarstwa.

W odniesieniu do zarzutów Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka wyrażonych w piśmie z 15 lutego 2018 r. odnośnie rozwiązań projektowych w zakresie rowu odwadniającego w sąsiedztwie ww. działek nr 1199/3 i nr 1199/4, *inwestor* ww. piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r. wyjaśnił, że ww. rów nie przebiega po działkach nr 1199/3 i nr 1199/4.

Ponadto - o czym już była mowa powyżej w uzasadnieniu niniejszej decyzji - zajęcie ww. działek jest konieczne ze względu na zaprojektowaną drogę dojazdową mającą zapewnić dostęp do drogi publicznej kilku działkom, w tym również nieruchomościom stanowiącym własność skarżących stron. Jednocześnie *inwestor* w ww. piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r. wyjaśnił, że budowa odwodnienia pomiędzy drogą,



a linią kolejową jest konieczna, co wynika z przyszłego projektowanego zagospodarowania i rzeźby terenu. Jak wskazał bowiem *inwestor*, projektowana skarpa torów kolejowych posiada pochylenie w kierunku południowym podczas gdy projektowana droga będzie mieć pochylenie zgodne z istniejącą rzeźbą terenu, tj. pochylenie w kierunku północnym. Taki stan rzeczy - jak szczegółowo wyjaśnił *inwestor* - warunkuje konieczność zaprojektowania odwodnienia pomiędzy skarpią linii kolejowej, a drogą.

Zdaniem *inwestora* - jako pomiotu wyspecjalizowanego i posiadającego odpowiednią wiedzę fachową - parametry takie jak: sprawność, możliwości eksploatacyjne, a także koszty budowy i utrzymania rowu odkrytego są korzystniejsze w przypadku odwodnienia odkrytego aniżeli odwodnienia wgłębne. Ponadto, *inwestor* wskazał, że zgodnie z zasadami projektowania niedozwolone jest stosowanie odwodnienia wgłębne w celu odwodnienia drogi i linii kolejowej jednocześnie.

W związku z powyższym, konieczne byłoby zastosowanie odrębnego odwodnienia dla torowiska (odwodnienie wgłębne), i odrębnego odwodnienia dla drogi (odwodnienia w postaci rowu). Takie rozwiązanie dodatkowo - jak wyjaśnił *inwestor* - w nieuzasadniony sposób zwiększyłoby zajętość terenu oraz koszty realizacji projektu. Dlatego też zgodnie z zasadami projektowania obowiązującymi na etapie przygotowania niniejszego projektu zastosowano odwodnienie w postaci odkrytego rowu, które umożliwi jednocześnie odwodnienie drogi i torowiska, przy optymalnej sprawności technicznej zastosowanego rozwiązania, zminimalizowanej zajętości terenu oraz zminimalizowanych kosztach realizacji projektu.

Na uwzględnienie nie zasługuje żądanie Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka polegające na zastąpieniu skarpy murem oporowym.

*Minister* w tym zakresie podziela stanowisko *inwestora*, będącego kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji, zaprezentowane w ww. piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r., że budowa takiego muru generowałaby zbyt wysokie koszty w stosunku do uzyskanych korzyści.

Jak wyjaśnił bowiem *inwestor*, budowa kosztownego zarówno w budowie, jak i utrzymaniu muru oporowego, jaki musiałby zabezpieczać przedmiotowy odcinek linii kolejowej od wiaduktu w km 49,029 do wiaduktu w km 48,488, z powodu zablokowania możliwości jego zbudowania na odcinku działek nr 1199/3 i nr 1199/4, jest ekonomicznie nieuzasadnione. Rozwiązania takie jak mury oporowe ze względów eksploatacyjnych i ekonomicznych są stosowane - jak wyjaśnił *inwestor* - wyłącznie w sytuacjach szczególnie tego wymagających, wynikających z wyższych celów: ekonomicznych, społecznych, przyrodniczych albo ukształtowania terenu.

*Inwestor* wskazał, iż jest to rozwiązanie stosowane w ostateczności. Dalej *inwestor* wyjaśnił, iż ze względu na współfinansowanie projektu ze środków UE zastosowane rozwiązania techniczne muszą mieć również ekonomiczne uzasadnienie, którego w tym przypadku nie sposób się doszukać. Ponadto, zwrócić należy uwagę, że dla takich właśnie sytuacji ustawodawca przewidział odszkodowanie, jako formę zadośćuczynienia za zajęta pod inwestycję nieruchomości. Właściciele ww. działek nr 1199/3 i nr 1199/4 z tytułu utraty części tej działki otrzymają stosowne odszkodowanie, które zostanie ustalone w odrębnym postępowaniu.

Ponadto - jak słusznie podniósł *inwestor* - jeżeli istnienie ekranu akustycznego byłoby dla skarżących zbyt dużą uciążliwością, ponieważ jak podnoszą w odwołaniach, ich domy w takim przypadku byłby ograniczony w sposób „klastrofobiczny”, to tym bardziej ściana oporowa, której domagają się skarżący, wywoływałaby taki właśnie efekt.

Odnosząc się do kwestii odległości budynku z każdej strony od ogrodzeń - *inwestor* w ww. piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r. poinformował - że w przedmiotowej sprawie ma wpływ jedynie na odległość od obszaru kolejowego. Odległość ta po przeprowadzonym podziale w największym punkcie wynosić będzie odpowiednio dla budynku na działce nr 1199/3 około 14,5 m i dla budynku na działce nr 1199/4 około 12,5 m i w obydwu przypadkach będzie to zdecydowanie największą odległością w porównaniu z odległościami budynku od granic innych sąsiednich nieruchomości.

Niezasadny jest również zarzut Pani Sylwii Kuś i Pana Sławomira Kusia jakoby *inwestor* przejmował od właścicieli teren na parking. Sposób zagospodarowania własnej nieruchomości zależy od właścicieli



i jeżeli mają oni takie życzenie mogą na obszarze swojej działki zagospodarować 5 mb na parking, jednakże *inwestor* nie przewiduje budowy parkingu na terenie nieruchomości skarżących. Obszar zajmowanej przez *inwestora* nieruchomości wynosi zatem 8 mb, a nie 13 mb jak to sugerują skarżący.

Nie wydaje się możliwe zaprojektowanie inwestycji w zakresie linii kolejowej o takim przebiegu przez nieruchomości nie stanowiące własności publicznej, który nie wzbudzałby sprzeciwu przynajmniej części właścicieli tych nieruchomości. Sprzeciw taki wydaje się być oczywiście naturalnym odruchem ochrony sposobu wykonywania własności nieruchomości przez jej dotychczasowego właściciela, jednakże rozwój urbanizacyjny skutkuje zwiększającym się ograniczaniem indywidualnych praw właścicielskich na rzecz konieczności rozwoju infrastruktury o publicznej lub społecznej użyteczności w ramach społecznej funkcji prawa własności.

W takich okolicznościach *inwestor* zawsze będzie narażony na wywołanie lokalnego konfliktu społecznego, ponieważ to on samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych a następnie techniczno-wykonawczych inwestycji.

Zaznaczenia również wymaga, 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.

W okolicznościach niniejszej sprawy - co zostało szczegółowo wyjaśnione powyżej - *Minister* stoi na stanowisku, iż żadne uzasadnione interesy Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka nie zostały naruszone w związku z wydaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej. Skarżący powołują się bowiem jedynie na interes subiektywny, upatrując go w uszczupleniu ich praw własności i pogorszeniu warunków wykorzystywania ich działek. Niewątpliwie jest to naruszenie interesu skarżących, jednak nie jest on na tyle uzasadniony, aby tak zmienić przebieg linii kolejowej, aby omijała ona ich nieruchomości. Należy bowiem wziąć pod uwagę, zgodnie z powyższymi wywodami, że w tego typu inwestycjach priorytetowym jest z zasady interes publiczny, który również w niniejszej sprawie przeważa nad interesem indywidualnym Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka.

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

Wskazać przy tym należy - o czym już zresztą była mowa w uzasadnieniu niniejszej decyzji - 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. Nie została także skarżącym zamknięta droga do dochodzenia ewentualnych roszczeń cywilnoprawnych, w tym wykupu części nieruchomości, która utraciła możliwość zagospodarowania (wykorzystania zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem).

Jednocześnie zauważyć należy, iż organ ustalający lokalizację inwestycji w zakresie linii kolejowej na podstawie przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* nie jest związany decyzją o warunkach zabudowy wydaną dla działek objętych inwestycją (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 15 lutego 2017 r., sygn. akt VII SA/Wa 2671/16, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wydany w sprawie rozpatrywanej na podstawie *specustawy drogowej*, lecz



w istotnym zakresie w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Z powyższych względów, za niezasadny należy uznać zarzut Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka dotyczący nie przeprowadzenia przez organ I instancji dowodów:

- z oględzin odcinka inwestycji zlokalizowanego na należącej do Skarbu Państwa działce nr 1357/19 przylegającego do ww. działki nr 1199/4 nr 1199/3 (a także działek sąsiednich) w szczególności celem ustalenia, czy planowane na tym odcinku prace uzasadniają przejęcie ich części na potrzeby inwestycji, a nadto, czy inwestycja na tym odcinku musi być prowadzona po stronie południowej działki nr 1357/19,
- z opinii biegłego ds. inwestycji kolejowych w szczególności celem ustalenia, czy projektowana inwestycja musi być prowadzona po stronie południowej działki nr 1357/19 oraz czy możliwe jest zaprojektowanie inwestycji w takim sposób, aby wyeliminować lub ograniczyć konieczność wydzielenia części ww. działek pod realizację inwestycji,
- z opinii biegłego właściwej specjalności w szczególności celem określenia czy i w jakim stopniu działki pozostające ich własnością nadają się do wykorzystywania na dotychczasowe cele.

Zwrócić bowiem uwagę, że organy administracji mają obowiązek podejmować czynności niezbędne do wyjaśniania sprawy, nie zaś wszystkie czynności, których przeprowadzenie postuluje strona postępowania. To, czy dany dowód zostanie przeprowadzony, zależy od przydatności tego dowodu dla wyjaśnienia okoliczności sprawy, co do których organ miał wątpliwości. Szeroki zakres środków dowodowych możliwych do przeprowadzenia w sprawie na podstawie art. 75 *kpa* nie powoduje konieczności ich przeprowadzenia, jeśli dana okoliczność została już wyjaśniona w oparciu o inny dowód i nie został on podważony (wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12 i z dnia 29 marca 2017 r., sygn. akt II OSK 1936/15).

To, że organy mają obowiązek zgromadzenia i rozpatrzenia całości materiału dowodowego w sprawie, nie oznacza, że automatycznie powinny uwzględnić każdy wniosek dowodowy zgłoszony przez stronę. Potrzeba przeprowadzenia dowodów zgłaszanych przez stronę powinna wynikać z uzasadnionych twierdzeń i zarzutów dotyczących ustalenia istotnych okoliczności sprawy, a nie tylko z faktu samego negocjowania stanowiska wyrażonego przez wnioskodawcę postępowania (*inwestora*) lub organ administracji.

W omawianej sprawie wszystkie okoliczności mające znaczenie dla sprawy - w zakresie dotyczącym interesu prawnego Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka - zostały przez Wojewodę Śląskiego ustalone w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy. W ocenie organu odwoławczego - w zakresie dotyczącym interesu prawnego Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka - zgromadzony w sprawie materiał dowodowy był wystarczający do wydania rozstrzygnięcia i nie wymagał uzupełnienia.

Podkreślenia bowiem wymaga, że szczególny charakter postępowania w sprawie wydania decyzji o lokalizacji inwestycji kolejowej polega m.in. na skróceniu i uproszczeniu postępowania wyjaśniającego. Raz jeszcze wypada przypomnieć, że to *inwestor* decyduje o przebiegu projektowanej inwestycji. Prowadzenie dowodów z oględzin i opinii wskazywanych przez skarżących, co do możliwości lokalizacji przedmiotowej inwestycji w inny sposób, nie tylko nie dotyczy okoliczności istotnej dla rozstrzygnięcia (skoro przeprowadzenie inwestycji zgodnie z wnioskiem *inwestora* nie narusza prawa), ale i byłoby sprzeczne z celem szczególnego postępowania administracyjnego, tj. jego uproszczeniem i przyspieszeniem (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 30 czerwca 2017 r., sygn. akt II OSK 762/17, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 października 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 1534/16. opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Brak jest również podstaw do podważania *decyzji Wojewody Śląskiego* z powołaniem się na art. 21 Konstytucji RP.

Przy realizacji systemu infrastruktury kolejowej, służącej poprawie bezpieczeństwa, komunikacji, transportu nie dochodzi do naruszenia proporcji między interesem publicznym, a ingerencją w sferę



praw i wolności, które na mocy ustawy są rekompensowane stosownym odszkodowaniem. Takim celem jest z pewnością realizacja przedmiotowej inwestycji, która jak wynika ze sprawy stanowi konieczną inwestycję celu publicznego. Zatem, pomimo wyłączenia części czyjejs własności, dochodzi do równoważenia strat i szkód związanych z prowadzonym postępowaniem.

Rozwiązania prawne przyjęte w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym* stanowią zatem doskonały przykład wpisania się w prawny system ochrony prawa własności, którego fundamentem jest konstytucja. Konstytucja także co do zasady przewiduje możliwość ingerencji władzy publicznej w prawo własności. Nie jest to tylko i wyłącznie anachronizm polskiej myśli konstytucyjnej, lecz wynika raczej z samej istoty prawa własności, w szczególności gdy chodzi o realizację celu publicznego, do którego niewątpliwie zalicza się lokowanie i następnie budowę inwestycji w zakresie linii kolejowych.

O wadliwości *decyzji Wojewody Śląskiego* nie może świadczyć zarzut skarżących stron niepowiadomienia o prowadzonych na ich nieruchomościach pracach geodezyjnych.

Przepis art. 9o ust. 3 pkt 3 *ustawy o transporcie kolejowym* wymaga, aby wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawierał w szczególności mapy z projektami podziału nieruchomości, w przypadku konieczności dokonania podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami. Z kolei zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 5 *ustawy o transporcie kolejowym* decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera w szczególności zatwierdzenie podziału nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 1.

Żaden z przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* nie zawiera innych wymogów - poza przedstawieniem projektu podziału nieruchomości, od których spełnienia zależne byłoby zatwierdzenie podziału nieruchomości niezbędnych dla planowanej inwestycji. W tym względzie przepisy rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* są przepisami szczególnymi w stosunku do przepisów *ustawy o gospodarce nieruchomościami*.

Z przepisów rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* wynika zaś, że procedura podziału nieruchomości nie poprzedza postępowania o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, ale jest prowadzona jednocześnie z nią i to bez zachowania trybu wskazanego w *ustawie o gospodarce nieruchomościami*, także co do konieczności przedstawienia określonych w art. 97 ust. 1a tej ostatniej ustawy dokumentów (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z dnia 1 grudnia 2011 r., sygn. akt II SA/Bd 270/11, LEX nr 1104252, wydany w sprawie rozpatrywanej na podstawie *specustawy drogowej*, lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Dalej podkreślić należy, iż dokumentacja geodezyjno-kartograficzna przyjęta do opracowania materiałów graficznych, 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.

Takie stanowisko jest zgodne z orzecznictwem Naczelnego Sądu Administracyjnego w sprawach rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej*, ale aktualne w pełni w świetle rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*. (por. wyroki z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z dnia 19 września 2013 r., sygn. akt II OSK 1593/13, oraz z dnia 27 marca 2012 r. sygn. akt II OSK 208/12, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych). Klauzula przyjęcia map do zasobów właściwego ośrodka geodezji i kartografii stanowi wystarczający dowód, iż ww. mapy podziału zostały sporządzone z zachowaniem przepisów odrębnych.

Za niezasadne należy uznać żądanie Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka o uchylenie rygoru natychmiastowej wykonalności zaskarżonej *decyzji Wojewody Śląskiego*.

Zgodnie z art. 9w ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, rygor natychmiastowej wykonalności uzasadniony musi być interesem społecznym i gospodarczym. W myśl art. 9w ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nadaje się rygor natychmiastowej



wykonalności, jeżeli jest to niezbędne do wykazania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w rozumieniu Prawa budowlanego.

Ustawodawca nie precyzuje, w jakich przypadkach nałożenie rygoru będzie uzasadnione interesem społecznym lub gospodarczym, względnie jakie okoliczności będą powodować, że wykazanie prawa do dysponowania nieruchomością (i złożenie wniosku o pozwolenie na budowę) stanie się niezbędne. Warto w tym miejscu dodać, że podobne przesłanki nadania rygoru natychmiastowej wykonalności przewiduje w stosunku do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej *specustawa drogowa*, na gruncie której w orzecznictwie utrwaliło się dość szerokie rozumienie przesłanek nadawania tego rygoru.

W świetle ww. orzecznictwa przesłanki te będą zachodzić, m.in. jeśli nadanie rygoru jest uzasadnione obowiązkiem terminowego wykorzystania środków finansowych przeznaczonych na inwestycję czy też nawet koniecznością poprawy jakości i bezpieczeństwa ruchu (por. m.in. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 grudnia 2008 r., sygn. akt I OSK 1662/07, LEX nr 538595, i z dnia 28 sierpnia 2010 r., sygn. akt I OSK 1399/09, LEX nr 745002; wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 3 lipca 2007 r., sygn. akt I SA/Wa 1447/06, LEX nr 355067, i z dnia 16 lutego 2009 r., sygn. akt I SA/Wa 1099/06, LEX nr 342583; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Olsztynie z dnia 20 kwietnia 2010 r., sygn. akt II SA/OI 96/10, LEX nr 618658).

Zasadniczo trzeba przyjąć, że przesłanki nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zostały w ww. przepisie określone w sposób odmienny (nie aż tak restrykcyjny), jak to ma miejsce w przypadku art. 108 § 1 *kpa*, wobec którego art. 9w *ustawy o transporcie kolejowym* stanowi *lex specialis* (por. E. Skorczyńska: Komentarz do art.9(w) *ustawy o transporcie kolejowym*, Lex/el).

W niniejszej sprawie, zarówno w ocenie organu I, jak i II instancji, uzasadnienie przedstawione przez inwestora przemawiało za nadaniem zaskarżonej decyzji Wojewody Śląskiego takiego rygoru.

Zdaniem *Ministra*, Wojewoda Śląski działał w granicach przyznanych mu uprawnień i uprawnień tych nie nadużył. We wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej inwestor przedstawił szczegółową argumentację uzasadnianą interesem społecznym i gospodarczym przemawiającymi za nadaniem decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, która została następnie obszernie przytoczona na stronach 68 i 69 *decyzji Wojewody Śląskiego*, nie ma zatem potrzeby jego ponownego powtarzania.

Zauważyć przy tym należy, że w przypadku inwestycji dotyczących linii kolejowej już sam przedmiot postępowania wskazuje, że jest nierozzerwalnie związany z interesem społecznym i gospodarczym. Okoliczności dotyczące konieczności poprawy istniejącej i budowy nowej infrastruktury kolejowej, oraz o przyznaniu na ten cel środków unijnych i o związanym z tym obowiązku terminowego ich wykorzystania są powszechnie znane i jako takie nie wymagają dowodu. W ocenie *Ministra* nie ma podstaw do podważenia twierdzeń, że finansowanie inwestycji z udziałem środków unijnych jest objęte szczególnym reżimem w zakresie terminów realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych i że nieprzygotowanie inwestycji do realizacji w przewidzianym terminie może spowodować utratę dofinansowania.

Z powyższych względów, niezasadny jest zarzut dotyczący naruszenia art. 9w ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Za niezrozumiałą uznać należy zarzut skarżących dotyczący naruszenia art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, zgodnie z którym, decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje wojewoda, na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

Jak wynika bowiem z akt sprawy, zgodnie z wyżej przywołanym przepisem, z wnioskiem o wydanie zaskarżonej decyzji wystąpił podmiot uprawniony, tj. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, a rozstrzygnięcie w sprawie wydał Wojewoda Śląski.

Mając na uwadze powyższe, za chybione uznać należy zarzuty skarżących stron dotyczące naruszenia art. 7, 80 i art. 107 § 3 *kpa*.



Stwierdzić należy, iż organ I instancji przeprowadził postępowanie w sprawie *decyzji Wojewody Śląskiego* - w zakresie dotyczącym interesu prawnego Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka - w sposób rzetelny, zgodny z wymogami *kpa*, wystarczający do wydania prawidłowego rozstrzygnięcia. Wojewoda Śląski prowadząc postępowanie w sprawie wydania zaskarżonej decyzji wziął pod uwagę nie tylko stanowisko *inwestora*, w którym ustosunkował się on do zgłaszanych przez skarżące strony zarzutów, ale również wniesione zastrzeżenia i uwagi skarżących stron.

Analizy materiału dowodowego organ pierwszej instancji dokonał zgodnie z art. 80 *kpa* i wynik tej analizy, łącznie z oceną zebranych dowodów, przedstawił w uzasadnieniu decyzji kończącej postępowanie administracyjne. Według *Ministra* uzasadnienie *decyzji Wojewody Śląskiego* pozwala na poznanie motywów, którymi organ I instancji kierował się przy załatwianiu sprawy i nieuznaniu argumentacji skarżących, a w konsekwencji nie narusza norm postępowania administracyjnego.

Wojewoda Śląski nie mając żadnych wątpliwości, iż zgromadzony materiał dowodowy dawał podstawy do wydania rozstrzygnięcia i zakończenia postępowania, wbrew twierdzeniom skarżących, nie był zobligowany do przeprowadzenia dodatkowych czynności wyjaśniających. Podjęcie przez organ rozstrzygnięcia odmiennego od oczekiwanego przez Panią Sylwię Kuś, Pana Sławomira Kusia, Panią Marię Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka nie oznacza niezgodności zaskarżonej decyzji z prawem.

Okoliczność, że strony nie zostały przekonane co do przyjętego w sprawie rozstrzygnięcia, nie oznacza naruszenia zasady przekonywania. Strony mają bowiem prawo do własnego subiektywnego przekonania o zasadności ich zarzutów, zaś przekonanie to nie musi mieć odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach prawnych.

Jednocześnie zauważyć należy, iż tożsame zarzuty jak w trakcie postępowania pierwszoinstancyjnego skarżący podnieśli również na etapie postępowania odwoławczego i zarzuty te zostały uznane przez *Ministra* jako niezasadne. W ocenie organu odwoławczego, fakt, iż decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie uwzględnia postulatów i wniosków skarżących, które - z przyczyn szczegółowo wymienionych w niniejszej decyzji nie mogły zostać uwzględnione - nie świadczy o naruszeniu prawa.

Z powyższych względów, chybiony, w ocenie *Ministra*, jest także zarzut naruszenia art. 8 *kpa*, wyrażającego wymóg praworządnego i sprawiedliwego prowadzenia postępowania i rozstrzygnięcia sprawy przez organ administracji publicznej, co jest zasadniczą treścią zasady praworządności.

W omawianej sprawie natomiast organ I instancji - w zakresie dotyczącym interesu prawnego Pani Sylwii Kuś, Pana Sławomira Kusia, Pani Marii Kubiczek i Pana Bolesława Kubiczka - uczynił zadość zarówno przepisom prawa materialnego, jak również procesowego, co jest jednoznaczne z tym, iż *decyzja Wojewody Śląskiego* została wydana z poszanowaniem zasady pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa.

Odnosząc się do odwołania Pani Joanny Hałas i Pana Leona Hałasa, *Minister* stwierdza, co następuje.

Za zasadny należy uznać zarzut Pani Joanny Hałas i Pana Leona Hałasa dotyczący tego, iż w *decyzji Wojewody Śląskiego* nie uwzględniono aktualnego stanu prawnego działki nr 2133/1, z obrębu 0006 Zabrzeg, wynikającego z nabycia, w dniu 16 października 2017 r., części tej działki przez skarżących, oznaczonej jako działka nr 2133/4, a oparto się jedynie na dokumentach aktualnych w momencie wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji ww. inwestycji kolejowej, pomijając zmiany, jakie zaistniały w terminie późniejszym, ale jeszcze przed wydaniem zaskarżonej decyzji.

Z akt przedmiotowej sprawy, w tym pism skarżących składanych na etapie postępowania przed Wojewodą Śląskim, odwołania Pani Joanny Hałas i Pana Leona Hałasa oraz wyjaśnień *inwestora* zawartych w ww. piśmie z dnia 24 kwietnia 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POLiŚ7.1-42/166-1/18, wynika, iż przed wydaniem *decyzji Wojewody Śląskiego* ww. działka nr 2133/1, z obrębu 0006 Zabrzeg, uległa podziałowi na działki nr 2133/3 i 2133/4.

Wobec powyższego, w stanie prawnym istniejącym na dzień wydania *decyzji Wojewody Śląskiego*, ww. działka nr 2133/1, z obrębu 0006 Zabrzeg (objęta zakresem *decyzji Wojewody Śląskiego*



i ulegająca podziałowi w tej decyzji), nie istniała już, natomiast w jej miejsce powstały działki nr 2133/3 i nr 2133/4 (stanowiąca współwłasność Pani Joanny Hałas i Pana Leona Hałasa).

Zatem koniecznym było dostarczenie przez *inwestora* dokumentów będących przedmiotem wezwania organu odwoławczego z dnia 3 lipca 2018 r., znak: DLI.1.6620.5.2018.AN.8, które to dokumenty powinny uwzględniać aktualny stan prawny odnośnie ww. działki nr 2133/1, z obrębem 0006 Zabrzeg.

Przy piśmie z dnia 28 sierpnia 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POLIŚ7.1-42/349-1/18, *inwestor* przesłał żądane dokumenty.

Konsekwencją powyższego są zmiany dokonane przez organ odwoławczy, na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 *kpa*, szczegółowo określone w punkcie II niniejszej decyzji.

*Minister* uzyskał materiał dowodowy pozwalający na dokonanie korekty reformatoryjnej *decyzji Wojewody Śląskiego* w części dotyczącej ww. działki nr 2133/1 i orzeczenie w tym zakresie co do istoty sprawy, poprzez zatwierdzenie, w miejsce podziału nieistniejącej już działki nr 2133/1, podziału działek nr 2133/3 i nr 2133/4. Konsekwencją powyższego musiała być zmiana części załączników graficznych (tj. odpowiedniego arkusza mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, oraz mapy z projektem podziału ww. działki nr 2133/1) do *decyzji Wojewody Śląskiego*, co wiązało się ze zmianą zapisów w odpowiednich jednostkach redakcyjnych tej decyzji. Zmiany te zostały określone w pkt II i IV niniejszej decyzji.

Ustosunkowując się do wniosku skarżących o zweryfikowanie zasadności zajęcia pod inwestycję części ich działki nr 2133/2 (wydzielona działka nr 2133/5), z obrębem 0006 Zabrzeg, *Minister* po dokonaniu szczegółowej analizy akt sprawy stwierdził, iż wydzielanie działki nr 2133/5 i przejęcie jej na potrzeby rzeczony inwestycji jest konieczne. Teren będący własnością Pani Joanny Hałas i Pana Leona Hałasa nie został zajęty w wymiarze większym, niż jest to wymagane dla realizacji inwestycji.

*Inwestor* w ww. piśmie z dnia 24 kwietnia 2018 r. wyjaśnił, iż na wysokości ww. działki skarżących podnosi się niweleta toru, co wymaga wybudowania wyższego nasypu, a w jego konsekwencji poszerza się podstawa nasypu. W związku z powyższym - jak wyjaśnił *inwestor* - infrastruktura kolejowa nie mieści się na dotychczasowym terenie kolejowym w związku z czym konieczne jest nabycie ww. działki nr 2133/5 pod infrastrukturę kolejową oraz przebudowę istniejącego układu drogowego w celu zapewnienia dojazdu do działki nr 2133/6, pozostającej, po zatwierdzonym podziale w *decyzji Wojewody Śląskiego*, własnością Pani Joanny Hałas i Pana Leona Hałasa.

Natomiast podnoszone przez skarżących uciążliwości związane z przejęciem pod inwestycję części ww. działki nr 2133/2 i koniecznością przestawienia ogrodzenia na część działki pozostającą ich własnością, nie mogą świadczyć o wadliwości *decyzji Wojewody Śląskiego*. Szczegółowo już bowiem zostało to wyjaśnione w niniejszej decyzji, iż w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej organy badają zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją.

O wadliwości wydanej *decyzji Wojewody Śląskiego* nie mogą świadczyć okoliczności podniesione w odwołaniu Pani Zofii Grüniger dotyczące wypłaty odszkodowania za ścięte na jej działce drzewa, za zmniejszenie wartości posesji oraz żądanie „pilnej” rekonstrukcji ogrodzenia zniszczonego w ramach prac na jej działce.

Stwierdzić należy, iż decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za przejęte pod inwestycję nieruchomości, stosownie do treści art. 9y ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, wydaje wojewoda, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczną.

Kwestie dotyczące wypłaty odszkodowania nie są jednak przedmiotem postępowania o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, bowiem są one przedmiotem odrębnego rozstrzygnięcia. Dopiero w toku postępowania w sprawie ustalenia wysokości odszkodowania możliwe (i konieczne) będzie oszacowanie wartości przejętych na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości. Odszkodowanie ustalone będzie w oparciu o operat rzeczoznawcy majątkowego sporządzonego na dzień wydania *decyzji Wojewody Śląskiego*



Również zarzut skarżącej, że wycinka drzew i usunięcie z jej posesji płotu nastąpiło przed otrzymaniem zawiadomienia o wydaniu *decyzji Wojewody Śląskiego*, w żadnym razie nie ma wpływu na prawidłowość wydanej przez organ I instancji decyzji.

*Minister*, jako organ odwoławczy od wydanej przez Wojewodę Śląskiego decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nie jest właściwy do ocen przytoczonego przez skarżącą zdarzenia faktycznego dotyczącego wycinki drzew i usunięcie z jej posesji płotu. Jeżeli takie zdarzenie rzeczywiście miało miejsce i odbyło się w sposób nielegalny, to skarżąca powinna powiadomić o tym fakcie organy powołane do ścigania przestępstw. Na marginesie jedynie wskazać można, iż w ww. piśmie z dnia 24 kwietnia 2018 r. *inwestor* poinformował, iż nie podjął żadnych czynności na gruncie prowadzących do wycięcia drzew oraz uszkodzenia ogrodzenia. Wycinki drzew - jak wyjaśnił *inwestor* - nie dokonano również podczas pomiarów w ramach prac geodezyjnych związanych z projektem podziału działki skarżącej.

Natomiast odnosząc się do argumentu skarżącej dotyczącego zbyt krótkiego, jej zdaniem, terminu na wniesienie odwołania od *decyzji Wojewody Śląskiego*, wskazać należy, że termin ten wynika z przepisów prawa, tj. z art. 129 § 2 *kpa* w związku z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*. Skoro zatem ustawodawca przewidział 14 dniowy termin na wniesienie odwołania i żaden przepis *ustawy o transporcie kolejowym*, czy też *kpa* nie przewiduje możliwości jego przedłużenia lub zawieszenia biegu, to organ nie ma możliwości jego modyfikacji. Stosownie bowiem do art. 6 *kpa* organy administracji publicznej działają na podstawie przepisów prawa.

Ponadto, stwierdzić należy, iż organy administracji nie są uprawnione do oceny zgodności stosowanego przepisu prawa z zasadami społecznymi, czy też z przepisami regulującymi zasady i tryb stanowienia prawa. Jednocześnie zauważyć należy, iż odwołanie Pani Zofia Grüninger wniosła w terminie i zostało ono rozpoznane przez organ odwoławczy. Skarżąca w toku postępowania odwoławczego mogła również uzupełnić swoje odwołanie, ale to zależało wyłącznie od uznania skarżącej.

Co za się tyczy wniosku Pani Zofii Grüninger, zawartego w piśmie z dnia 16 stycznia 2019 r. o przedłużenie „do minimum 6 miesięcy” terminu, w którym możliwe jest zapoznanie się z zgromadzonym materiałowym dowodnym, wskazać należy, iż wniosek ten nie mógł zostać przez organ odwoławczy uwzględniony z poniższych powodów.

O czym już była mowa w uzasadnieniu niniejszej decyzji, przepisy rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* są przepisami o szczególnym charakterze, które mają na celu przyspieszenie procesu inwestycyjnego. Jednym z przejawów tego szczególnego charakteru jest przepis art. 9r ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, zgodnie z którym odwołanie strony od decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rozpatruje się w terminie 21 dni.

W niniejszej sprawie, *Minister* prowadził szczegółowe i wyczerpujące postępowanie wyjaśniające, przede wszystkim w zakresie formułowanych zarzutów przez strony wnoszące odwołania od *decyzji Wojewody Śląskiego*, co powodowało konieczność przedłużenia terminu rozpoznania sprawy.

Wskazać należy, iż od dnia wpływu do *Ministra* odwołania Pani Zofii Grüninger, tj. 7 marca 2018 r. do dnia wydania niniejszej decyzji, skarżąca, w sytuacji nawet zamieszkiwania poza granicami kraju, miała wystarczający czas do osobistego zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją lub wyznaczenia w tym celu przedstawiciela.

Zauważyć w tym miejscu należy, iż przepisy *kpa* nie regulują kwestii terminu, w jakim strony mogą wypowiedzieć się co do zebranego w sprawie materiału dowodowego, czy też zapoznawać się z aktami sprawy, a w ocenie *Ministra*, wskazany w piśmie z dnia 2 stycznia 2019 r., znak: DLI.2.6620.5.2018.AN.20 termin był wystarczający do dokonania tych czynności przez strony. Wskazać przy tym należy, iż Pani Zofia Grüninger miała zapewnioną możliwość czynnego udziału w postępowaniu w trakcie całego postępowania odwoławczego.

Odnosząc się do odwołania *Spółdzielni Handlowej*, *Minister* stwierdza, co następuje.

W ocenie *Ministra* analiza dokumentacji mapowej zatwierdzonej *decyzją Wojewody Śląskiego* oraz przedstawione przez *inwestora* w piśmie z dnia 25 maja 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-POLiŚ7.1-



42/228-1/18, uwarunkowania techniczne lokalizacji inwestycji wykazały, że niemożliwe było zaprojektowanie przedmiotowej inwestycji w zakresie linii kolejowej bez zajęcia nieruchomości *Spółdzielni Handlowej* w takim zakresie jak to zostało określone w *decyzji Wojewody Śląskiego*.

Przede wszystkim zauważyć należy, że zakres przejmowanych pod inwestycję części działek *Spółdzielni Handlowej* nr 1066/7, nr 1065/7 i nr 1718/7, położonych w Pszczynie, w obrębie 0001 (arkusz mapy 6), nie obejmuje budynków i budowli, o których pisze w odwołaniu *Spółdzielnia Handlowa*. Zgodnie z projektami podziału ww. działek w zakresie przejmowanym pod inwestycję, nie znajdują się budynki magazynowe, sklepowe, administracyjno-wagowe, czy też waga samochodowa. Budynek z „murem pruskim” z 1903 r. będący pod opieką konserwatora zabytków również pozostanie poza terenem objętym zakresem inwestycji i w dalszym ciągu będzie własnością *Spółdzielni Handlowej*.

*Inwestor* w ww. piśmie z dnia 25 maja 2018 r. wyjaśnił, że wszelkie dotychczasowe uzgodnienia i ustalenia doprowadziły do wypracowania rozwiązań, które w minimalny możliwy sposób ingerują w nieruchomości *Spółdzielni Handlowej*. *Inwestor* wskazał, iż z technicznego punktu widzenia nie ma możliwości przeprojektowania infrastruktury tak, aby ograniczyć zakres przejmowanych nieruchomości jeszcze bardziej. Przedmiotowa inwestycja spełnia liczne istotne cele z punktu widzenia zarówno całego kraju jak i społeczności lokalnej. Ma na celu m.in.: podniesienie maksymalnej prędkości projektowej do 160 km/h, zwiększenie przepustowości linii kolejowych w ruchu pasażerskim i towarowym, czy też poprawę bezpieczeństwa ruchu pociągów i jakości usług transportowych.

Jednym z elementów służącym realizacji ww. celów - jak wyjaśnił *inwestor* w ww. piśmie z dnia 25 maja 2018 r. - jest likwidacja przejazdu w poziomie szyn w ciągu ul. Dworcowej i Męczenników Oświęcimskich oraz budowa w tym miejscu wiaduktu kolejowego nad ww. ulicami. Bezkolizyjne przeprowadzenie ulicy pod linią kolejową wpłynie na poprawę bezpieczeństwa zarówno ruchu kolejowego jak i kołowego, umożliwi zniesienie ograniczenia prędkości, jakie generowałby na linii kolejowej przejazd w poziomie szyn, a także poprawi przepustowość układu drogowego. *Inwestor* wyjaśnił, iż budowa wiaduktu wymaga jednakże zmiany przebiegu ulic Dworcowej i Męczenników Oświęcimskich w profilu, a co za tym idzie brak jest możliwości bezpośredniego zjazdu z tej ulicy do niektórych sąsiednich nieruchomości.

Dlatego też zaprojektowane zostały drogi równoległe po obu stronach ul. Męczenników Oświęcimskich, biegnące na dotychczasowej wysokości i zapewniające dojazd do nieruchomości sąsiednich, w tym także do nieruchomości *Spółdzielni Handlowej*. Stąd też, koniecznym stało się wykonanie podziałów nieruchomości sąsiadujących z tą ulicą. Drogi te zapewniają dodatkowo połączenie z ulicami: Męczenników Oświęcimskich, Korczaka i Towarową, dzięki czemu zapewniają funkcjonalność przebudowywanego układu drogowego.

Realizacja ww. dróg wymaga nabycia części działek będących własnością *Spółdzielni Handlowej*, objętych linią rozgraniczającą teren inwestycji.

W kontekście obaw *Spółdzielni Handlowej* o trudności z dojazdem do jej działek w czasie robót budowlanych, wyjaśnić należy, że na etapie postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej organ architektoniczno-budowlany nie zajmuje się przyszłą realizacją budowy, w związku z tym powołane okoliczności, nie mogą być rozważane w niniejszym postępowaniu w sprawie lokalizacji linii kolejowej.

Przypomnieć po raz kolejny należy, iż zaskarżona *decyzja Wojewody Śląskiego* jest decyzją w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji, po której – w procesie przygotowania inwestycji do realizacji – wydawana jest dopiero decyzja o pozwoleniu na budowę. W decyzji lokalizacyjnej nastąpić może jedynie ustalenie zakresu terenu niezbędnego dla planowanej inwestycji polegającej na budowie, przebudowie lub rozbudowie linii kolejowej. Decyzja lokalizacyjna nie rozstrzyga w przedmiocie szczegółowych rozwiązań projektowych.

Co zaś się tyczy żądania *Spółdzielni Handlowej* o sprawiedliwe oszacowanie szkód i ich zrekompensowanie, oraz przedstawione przez nią w odwołaniu wstępne oszacowanie strat, to wyjaśnić należy, że kwestie odszkodowawcze, nie są przedmiotem niniejszego postępowania, gdyż wysokość odszkodowania za przejście nieruchomości lub ich części Wojewoda Śląski ustali w odrębnym postępowaniu.



Odnosząc się do podnoszonych przez *Spółdzielnię Handlową* kwestii dotyczących jej obaw co do utraty korzyści materialnych i finansowych, likwidacji miejsc pracy, utraty klientów, ponownie podkreślić trzeba wyraźnie, że kwestie nie jest 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 i z tego powodu organy orzekające w przedmiocie lokalizacji rzeczony inwestycji, nie są kompetentne do oceny przesłanek ekonomicznych, oraz społecznych powstającej inwestycji, w jej kształcie określonym przez *inwestora*.

Stanowisko to jest ugruntowane i jednolite w orzecznictwie sądów administracyjnych i zostało obszernie powołane w uzasadnieniu niniejszej decyzji, nie ma zatem potrzeby jego ponownego przytaczania.

Zatem kwestia rentowności dalszego prowadzenia działalności gospodarczej przez *Spółdzielnię Handlową* nie może być przedmiotem oceny w przedmiotowym postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej. Nie została także *Spółdzielnia Handlowej* zamknięta droga do dochodzenia ewentualnych roszczeń cywilnoprawnych, w tym wykupu części nieruchomości, która utraciła możliwość zagospodarowania. Podkreślić także należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Śląskiego, jak i *Ministra*, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku *Spółdzielni Handlowej*, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia.

Odnosząc się do odwołania *Spółdzielni Mleczarskiej*, *Minister* stwierdza, co następuje.

Za niezasadny należy uznać zarzut *Spółdzielni Mleczarskiej* naruszenia art. 7, art. 77 § 1 oraz art. 80 *kpa*, poprzez pominięcie przy wydawaniu decyzji Wojewody Śląskiego zastrzeżeń zgłoszonych przez *Spółdzielnię Mleczarską* w piśmie z dnia 8 czerwca 2017 r.

W toku postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej - w ocenie *Ministra* - nie doszło do naruszenia przepisów proceduralnych - w zakresie dotyczącym skarżącej strony - w sposób, jaki podnosi *Spółdzielnia Mleczarska*.

Stwierdzić należy, iż z akt sprawy zakończonej wydaniem decyzji Wojewody Śląskiego wynika, że zgłoszone w toku postępowania zarzuty, uwagi i wnioski *Spółdzielni Mleczarskiej* zgłoszone w piśmie z dnia 9 czerwca 2017 r. (a nie jak błędnie wskazano w odwołaniu - w piśmie z dnia 8 czerwca 2017 r.), podlegały analizie i były przedmiotem postępowania wyjaśniającego. Organ I instancji zwrócił się do *inwestora* o zajęcie stanowiska odnośnie zarzutów lokalizacyjnych *Spółdzielni Mleczarskiej*. Po uzyskaniu stanowiska *inwestora*, Wojewoda Śląski odniósł się do zastrzeżeń skarżącej strony, zarówno w piśmie z dnia 10 listopada 2017 r., znak: IFXIII.747.10.2017, skierowanym bezpośrednio do *Spółdzielni Mleczarskiej*, jak również w uzasadnieniu decyzji kończącej postępowanie w sprawie o ustalenie lokalizacji ww. inwestycji.

Wbrew twierdzeniom *Spółdzielni Mleczarskiej* - w zakresie dotyczącym jej interesu prawnego - Wojewoda Śląski rozważył wszystkie okoliczności sprawy niezbędne do podjęcia rozstrzygnięcia w przedmiocie ustalenia lokalizacji ww. inwestycji kolejowej na jej działkach, wyjaśniając przy tym podstawy prawne i faktyczne rozstrzygnięcia w sposób wystarczający, a ocena ta nie nosi cech dowolności.

Nie odniesienie się przez Wojewodę Śląskiego do argumentów *Spółdzielni Mleczarskiej* w stopniu i formie przez nią oczekiwanych, nie może być równoznaczne z naruszeniem przepisów postępowania administracyjnego. *Spółdzielnia Mleczarska* ma bowiem prawo do własnego subiektywnego przekonania o zasadności jej zarzutów, zaś przekonanie to nie musi mieć odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach prawnych.

Na uwzględnienie nie zasługuje zarzut *Spółdzielni Mleczarskiej* naruszenia art. 21 ust. 2 oraz art. 64 ust. 3 Konstytucji RP.



Prawo własności nie jest prawem nienaruszalnym i może ono być ograniczane w zakresie wynikającym z Konstytucji RP i ustaw szczególnych. Takí wniosek wynika wprost z treści przywołanych przez *Spółdzielnię Mleczarską* art. 21 ust. 2 i art. 64 ust. 3 Konstytucji RP. Tego rodzaju ustawą, o której mowa w przywołanych przepisach Konstytucji RP, jest zaś *ustawa o transporcie kolejowym*, na podstawie której ustalana jest lokalizacja przedmiotowej inwestycji kolejowej. W ustawie tej, a dokładanie rzecz ujmując w jej rozdziale 2b - o czym już była zresztą mowa w niniejszej decyzji - przewidziane są odpowiednie mechanizmy i instytucje, które pozwalają na efektywne realizowanie zadań publicznych w zakresie lokalizacji inwestycji dotyczących linii kolejowych, ale z poszanowaniem interesów właścicieli nieruchomości.

Zatem przy realizacji systemu inwestycji dotyczących linii kolejowych, służących poprawie bezpieczeństwa, komunikacji, transportu nie dochodzi do naruszenia proporcji między interesem publicznym, a ingerencją w sferę praw i wolności, które na mocy *ustawy o transporcie kolejowym* są rekompensowane stosownym odszkodowaniem, co mieści się w granicach ograniczeń w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw określonych w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 czerwca 2017 r., sygn. akt IV SA/Wa 611/17, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

W rozpoznawanej sprawie interes ogólny (publiczny) jest na tyle ważny i znaczący, że bezwzględnie wymaga ograniczenia uprawnień indywidualnych podmiotów i powoduje konieczność przedłożenia w tym konkretnym wypadku interesu publicznego nad indywidualny, bowiem w interesie publicznym leży odjęcie, chronionego przez Konstytucję RP prawa własności. Takim celem publicznym jest z pewnością realizacja przedmiotowej inwestycji (przebiegająca przez część działek *Spółdzielni Mleczarskiej*), która - jak wynika z akt sprawy - stanowi konieczną inwestycję celu publicznego.

Zdaniem *Ministra* wydanie zaskarżonej decyzji w konkretnym jej kształcie uwzględniało zapewnienie wystąpienia możliwie najmniejszego konfliktu pomiędzy interesem publicznym a interesem podmiotów, których przebieg planowanej inwestycji kolejowej dotyczył. Analiza *decyzji Wojewody Śląskiego* nie daje podstaw, by uznać, że ingerencja w prawo własności *Spółdzielni Mleczarskiej* wynikająca z planowanej linii kolejowej w spornym rejonie była nieproporcjonalna do użytych środków.

Według organu odwoławczego *decyzja Wojewody Śląskiego* nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną, a w szczególności nieuzasadnioną ingerencję w prawo własności *Spółdzielni Mleczarskiej*. Ingerencja w teren działek *Spółdzielni Mleczarskiej* związana z lokalizacją przedmiotowej inwestycji odpowiada tylko jej koniecznemu zakresowi. Zatem, choć ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji - w odczuciu *Spółdzielni Mleczarskiej* - narusza jej interes prawny, dzieje się to w zgodzie z obowiązującym prawem. Wojewoda Śląski ustalający lokalizację przedmiotowej inwestycji m.in. na działkach *Spółdzielni Mleczarskiej* działał bowiem w granicach przyznaných mu uprawnień i uprawnień tych nie nadużył.

W piśmie z dnia 3 lipca 2018 r., znak: IRRK4/4/2-0815-PoliŚ7.1-42/273-1/18, *inwestor* wskazał, iż na etapie przygotowania dokumentacji do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przeprowadzony został proces optymalizacji rozwiązań dla przedmiotowego odcinka linii kolejowej. Takie działania, co zresztą zostało już podkreślone w niniejszej decyzji, niestety nie są w stanie wyeliminować utrudnień występujących w indywidualnych przypadkach, szczególnie w obszarze intensywnie zagospodarowanym w bliskim sąsiedztwie linii E65.

W oparciu o powyższe - *inwestor* wyjaśnił - że nie ma możliwości dokonania zmian lokalizacji inwestycji, aby zmniejszyć ingerencję planowanej inwestycji w nieruchomości *Spółdzielni Mleczarskiej*.

Przyjęte rozwiązania w spornym rejonie działek *Spółdzielni Mleczarskiej* mają na celu poprawę bezpieczeństwa, poprzez budowę bezkolizyjnego przejazdu przez torowisko. Z technicznego punktu widzenia - jak wyjaśnił *inwestor* w ww. piśmie z dnia 3 lipca 2018 r. - nie ma możliwości przeprojektowania infrastruktury tak, aby ograniczyć zakres przejmowanych nieruchomości, ponieważ wymagania techniczne modernizowanej linii, w tym między innymi zwiększenie prędkości przy jednoczesnej konieczności likwidacji infrastruktury drogowej w poziomie szyn w celu zwiększenia bezpieczeństwa, na to nie pozwalają.

Przedmiotowa inwestycja spełnia liczne istotne cele z punktu widzenia zarówno całego kraju jak



i społeczności lokalnej. Ma na celu m.in.: podniesienie maksymalnej prędkości projektowej do 160 km/h, zwiększenie przepustowości linii kolejowych w ruchu pasażerskim i towarowym czy też poprawę bezpieczeństwa ruchu pociągów i jakości usług transportowych.

Jednym z elementów służącym realizacji tych celów jest likwidacja przejazdu w poziomie szyn w ciągu ul. Dworcowej i Męczenników Oświęcimskich i budowa w tym miejscu wiaduktu kolejowego nad tymi ulicami, która zostanie przeprowadzona pod torami. *Inwestor* wskazał, iż bezkolizyjne przeprowadzenie ulicy pod linią kolejową wpłynie na poprawę bezpieczeństwa, umożliwi zniesienie ograniczenia prędkości, jakie generowałyby na linii kolejowej przejazd w poziomie szyn, a także poprawi przepustowość układu drogowego.

Budowa wiaduktu wymaga jednakże zmiany przebiegu ulic Dworcowej i Męczenników Oświęcimskich w profilu, co spowoduje, że niemożliwy stanie się bezpośredni zjazd z tej ulicy do niektórych nieruchomości sąsiednich. Dlatego też - jak wyjaśnił *inwestor* - zaprojektowane zostały drogi równoległe po obydwu stronach ul. Męczenników Oświęcimskich biegnące na dotychczasowej wysokości i zapewniające dojazd do nieruchomości sąsiednich, w tym także do nieruchomości *Spółdzielni Mleczarskiej*.

Wobec powyższego, *Minister* podziela stanowisko *inwestora*, iż nie ma możliwości przeprojektowania infrastruktury tak, aby ograniczyć zakres nabywanych na podstawie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej nieruchomości, w tym działek *Spółdzielni Mleczarskiej*.

Zagwarantowanie działkom ewidencyjnym dostępu do drogi publicznej, poprzez zaprojektowanie nowych dróg dojazdowych służy zapewnieniu wolności praw innych osób, o których mówi przywołana przez *Spółdzielnię Mleczarską*, Konstytucja RP. Prawo ma obowiązek chronić interesy społeczeństwa jako całości, a częściowe ograniczenia praw własności jednostek służą zachowaniu bezpieczeństwa, porządku publicznego i zapewnieniu dostępności do drogi publicznej osobom trzecim, w szczególności właścicielom nieruchomości zlokalizowanych w tym rejonie.

Konieczne jest zatem wykonanie podziałów nieruchomości sąsiadujących z tą ulicą w niezbędnym zakresie. Drogi te zapewniają dodatkowo połączenie z ulicami: Męczenników Oświęcimskich, Korczaka i Towarową, dzięki czemu zapewniają funkcjonalność przebudowywanego układu drogowego. Realizacja ww. dróg wymaga przejęcia części działek stanowiących własność *Spółdzielni Mleczarskiej*. W ocenie *inwestora*, przejęcie na podstawie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej części placu oraz budynku sklepowego, w rzeczywistości nie uniemożliwia, a jedynie częściowo ogranicza obszar działalności *Spółdzielni Mleczarskiej*, jednakże zostanie to zrekompensowane za odszkodowaniem.

Ponadto, *inwestor* w ww. piśmie z dnia 3 lipca 2018 r. wskazał również, iż w trakcie realizacji prac studialnych odbywały się spotkania z władzami miasta Pszczyna, gdzie przy udziale również przedstawicieli *Spółdzielni Mleczarskiej*, *inwestor* i projektanci wyjaśniali wszelkie wątpliwości dotyczące rozwiązań projektowych i wskazywali na konieczność ingerencji w działki sąsiadujące z obszarem kolejowym, kierując się zasadą racjonalizmu i zrównowazenia.

Odnosząc się do zgłoszonych przez *Spółdzielnię Mleczarską* obaw dotyczących ewentualnego naruszenia fasady i fundamentów zabudowań, dojazdu i wjazdu na teren zakładu w trakcie realizacji inwestycji, zachowania warunków sanitarnych podczas realizacji inwestycji, zwrócić należy uwagę, że przedmiotowe postępowanie dotyczy wyłącznie ustalenia lokalizacji inwestycji kolejowej, natomiast szczegółowe rozwiązania projektowe i wykonawcze, ustalane są w odrębnym postępowaniu w sprawie pozwolenia na budowę linii kolejowej.

Jak trafnie stwierdził Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie „organ, wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nie może bowiem wkraczać w kognicję organów administracji architektoniczno-budowlanej. Należy mieć na uwadze odmienną postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej i postępowania w sprawie pozwolenia na budowę oraz konieczność rozgraniczenia kompetencji organów administracji publicznej. Ochrona interesów osób trzecich na etapie ustalania lokalizacji linii kolejowej nie może zatem obejmować działań właściwych na etapie pozwolenia na budowę, wobec czego nie może być tak konkretna i szczegółowo określona, jak ma to miejsce w decyzji o pozwoleniu na budowę, którą *inwestor* będzie musiał uzyskać przed rozpoczęciem robót budowlanych związanych z ww. przedsięwzięciem inwestycyjnym.” (wyrok



Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 grudnia 2013 r., sygn. akt IV SA/Wa 1865/13, Lex nr 1542921).

Niezależnie od powyższego, ww. piśmie z dnia 3 lipca 2018 r. *inwestor* wskazał, że dla każdego etapu budowy zostanie przygotowany i każdorazowo uzgodniony tymczasowy projekt organizacji ruchu zapewniający dojazd do *Spółdzielni Mleczarskiej* w całym okresie prowadzenia prac. *Inwestor* podniósł, iż ma świadomość, że planowane prace budowlane mogą generować pewne utrudnienia, jednakże deklaruje, iż dojazd do *Spółdzielni Mleczarskiej* zostanie zapewniony w celu umożliwienia prowadzenia przez *Spółdzielnię Mleczarską* działalności w niezakłócony sposób. Pozwoli to na nieprzerwane funkcjonowanie *Spółdzielni Mleczarskiej* w tym: realizację dostaw mleka, bieżący odbiór ścieków przemysłowych, dojazd pracowników, dojazd rolników, prowadzenie wymiany z kontrahentami oraz inne działania wymagające zapewnienia dojazdu do nieruchomości.

W odniesieniu do obawy *Spółdzielni Mleczarskiej* o bezpieczeństwo prowadzenia prac budowlanych w pobliżu zbiornika na ścieki przemysłowe oraz osiemdziesięcioletniego budynku, *inwestor* ww. piśmie z dnia 3 lipca 2018 r. wyjaśnił, że wszelkie prace prowadzone będą w sposób zapewniający pełne bezpieczeństwo pracowników i mienia *Spółdzielni Mleczarskiej*.

*Inwestor* poinformował, iż prace będą prowadzone zgodnie z zaleceniami wydanej *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*. Wykonawcy robót zobowiązani są zgodnie z tą decyzją do prowadzenia prac w sposób zgodny z opisanymi w niej działaniami minimalizującymi negatywne oddziaływanie na środowisko na etapie realizacji.

Ponadto, w celu uniknięcia negatywnego wpływu deformacji na konstrukcje sąsiadujących obiektów - jak wyjaśnił *inwestor* - wykonawca robót, w zależności od przyjętej technologii, będzie zobowiązany do monitorowania odkształceń oraz osiadań w rejonie wykonywanych prac.

W aspekcie kwestii zapewnienia warunków sanitarnych w rejonie prowadzonych robót - *inwestor* w ww. piśmie z dnia 3 lipca 2018 r. - wyjaśnił, iż przepisy prawa budowlanego nakładają na projektanta obowiązek sporządzenia informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (BIOZ) ze względu na specyfikę projektowanego obiektu budowlanego, natomiast kierownik budowy w oparciu o tę informację jest obowiązany sporządzić pian BIOZ uwzględniając technologię robót oraz warunki ich prowadzenia, w tym planowane jednoczesne prowadzenie robót budowlanych i produkcji przemysłowej.

Natomiast kwestia możliwości i rentowności dalszego prowadzenia działalności gospodarczej przez *Spółdzielnię Mleczarską* nie jest przedmiotem oceny w przedmiotowym postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji inwestycji w zakresie linii kolejowej. Nie została także *Spółdzielni Mleczarskiej* zamknięta droga do dochodzenia ewentualnych roszczeń cywilnoprawnych, w tym wykupu części nieruchomości, która utraciła możliwość zagospodarowania.

Podkreślić także należy, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Śląskiego, jak i *Ministra*, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku *Spółdzielni Mleczarskiej*, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia.

Wniosek *Spółdzielni Mleczarskiej* o wstrzymanie natychmiastowej wykonalności *decyzji Wojewody Śląskiego*, został rozpatrzony w odrębnym postanowieniu odmawiającym wstrzymania natychmiastowego wykonania *decyzji Wojewody Śląskiego*.

Podsumowując, organ odwoławczy uznał, że przebieg planowanej inwestycji został ustalony prawidłowo. Organ uznał argumentację przemawiającą za ustaloną lokalizacją, którą przedstawił *inwestor* w załączonej do wniosku dokumentacji. Stwierdzić należy także, że zarówno wniosek *inwestora*, postępowanie przeprowadzone przez organ I instancji, jak i zaskarżona *decyzja Wojewody Śląskiego* - poza częścią uchyloną w pkt II-V niniejszej decyzji - nie naruszają prawa, 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 (Dz. U. z 2018 r. poz. 1302, z późn. zm.), przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Inwestycji i Rozwoju, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

**Załączniki:**

**Nr 1** - mapa z projektem podziału działek nr 2133/3 i nr 2133/4, z obrębu 0006 Zabrzeg,

**Nr 2-23** - arkusze zamienne nr A.1/2.7, A.1/2.13, A.1/2.14, A.1/2.15, A.1/2.16, A.1/2.18, A.1/2.24, A.1/2.25, A.1/2.28, A.1/2.30, A.1/2.36, A.1/2.39, A.1/2.40, A.1/2.123, A.1/2.127, A.1/2.128, A.1/2.131, A.1/2.145, A.1/2.152, A.1/2.155, A.1/2.157, A.1/2.158 mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych.

MINISTER INWESTYCJI I ROZWOJU

z up.

  
Bartłomiej Szcześniak

Dyrektor

Departamentu Lokalizacji Inwestycji

**Otrzymują (wraz z załącznikami):**

1. Wojewoda Śląski,
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie  
(11 egz. decyzji, w tym 2 z kompletem załączników, w celu m.in. wprowadzenia zmian w ewidencji gruntów i budynków oraz w księgach wieczystych),
3. A/a.

**Otrzymują (bez załączników):**

1. Pani Sylwia Kuś,
2. Pan Sławomir Kuś,
3. Pani Maria Kubiczek,
4. Pan Bolesław Kubiczek,
5. Pani Lidia Jamrozy,
6. Pani Grażyna Nowak,
7. Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Bielsko,
8. Pani Elżbieta Kraus,
9. Pan Mirosław Kraus,
10. Pani Lucyna Gacek,
11. Pani Janina Machniowska – Jagosz,
12. Pan Andrzej Jagosz,
13. r.pr. Gabriela Czaja  
pełnomocnik Pani Marii Kromczyk i Pana Eugeniusza Kromczyka,
14. Pan Aleksander Krzystolik,
15. Pani Joanna Hałas,
16. Pan Leon Hałas,
17. Pani Zofia Grüninger,
18. Spółdzielnia Handlowa z siedzibą w Pszczynie,
19. Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska z siedzibą w Pszczynie.



**Do wiadomości (bez załączników):**

1. Prezydent Miasta Katowice  
– wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej,
2. Prezydent Miasta Tychy  
– wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej,
3. Starosta Bielski  
– wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej,
4. Starosta Pszczyński  
– wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej,
5. Starosta Mikołowski  
– wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej,
6. Starosta Cieszyński  
– wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej,
7. Sąd Rejonowy w Cieszynie  
V Wydział Ksiąg Wieczystych,
8. Sąd Rejonowy Katowice – Wschód w Katowicach  
XI Wydział Ksiąg Wieczystych,
9. Sąd Rejonowy w Tychach  
V Wydział Ksiąg Wieczystych,
10. Sąd Rejonowy w Mikołowie  
V Wydział Ksiąg Wieczystych,
11. Sąd Rejonowy w Pszczynie  
V Wydział Ksiąg Wieczystych,
12. Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach  
Wydział Infrastruktury – Oddział ds. Odszkodowań,
13. Urząd Miasta Katowice,
14. Urząd Miasta Tychy,
15. Urząd Gminy Kobiór,
16. Urząd Miejski w Pszczynie,
17. Urząd Gminy Goczałkowice – Zdrój,
18. Urząd Gminy Wry,
19. Urząd Miejski w Czechowicach – Dziedzicach,
20. Urząd Gminy Chybie,
21. Urząd Gminy Strumień,
22. Urząd Gminy Zebrzydowice.