



MINISTER
INWESTYCJI I ROZWOJU

DLI-II.4620.14.2018.ML.9

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 1 lipca 2019 r., znak: DLI-II.4620.14.2018.ML.8, utrzymującą w mocy decyzję Wojewody Zachodniopomorskiego nr 3/2018 z dnia 8 listopada 2018 r., znak: AP-1.747.12-8.2018.JR, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie dla projektu „Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie” – część 3, odcinek Dobiegniew – Szczecin Dąbie, tj. od km 105,820 do km 197,540, dla przebudowy, rozbudowy i budowy obiektu budowlanego pn.: „Linia kolejowa nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny od stacji Dobiegniew do stacji Słonice, tj. LOT E1” (od km 105,850 do km 128,680).

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 - w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, tj. Urzędzie Miejskim w Dobiegniewie, Urzędzie Gminy Krzęcin oraz Urzędzie Gminy Bierzwnik.

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@miiir.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



MINISTER
INWESTYCJI I ROZWOJU

Warszawa, 1 lipca 2019 r.

DLI-II.4620.14.2018.ML.8

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 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 odwołania Pana Jerzego Florczaka, od decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego nr 3/2018 z dnia 8 listopada 2018 r., znak: AP-1.747.12-8.2018.JR, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie dla projektu „Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie” – część 3, odcinek Dobiegniew – Szczecin Dąbie, tj. od km 105,820 do km 197,540, dla przebudowy, rozbudowy i budowy obiektu budowlanego pn.: „Linia kolejowa nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny od stacji Dobiegniew do stacji Słonice, tj. LOT E1” (od km 105,850 do km 128,680),

utrzymuję w mocy zaskarżoną decyzję.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 30 lipca 2018 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „inwestorem”, wystąpiła do Wojewody Zachodniopomorskiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Wykonanie dokumentacji projektowej i uzyskanie decyzji administracyjnych dla linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie dla projektu: Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie” – część 3 odcinek Dobiegniew – Szczecin Dąbie, tj. od km 105,820 do km 197,540”, polegającej na przebudowie, rozbudowie i budowie obiektu budowlanego pn.: „Linia Kolejowa nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny od stacji Dobiegniew do stacji Słonice tj. LOT E1”. Inwestor wniósł także o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności ze względu na ważny interes społeczny i gospodarczy.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie ww. wniosku, Wojewoda Zachodniopomorski wydał w dniu 8 listopada 2018 r. decyzję nr 3/2018 znak: AP-1.747.12-8.2018.JR, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie dla projektu „Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie” – część 3, odcinek Dobiegniew – Szczecin Dąbie, tj. od km 105,820 do km 197,540, dla przebudowy, rozbudowy i budowy obiektu budowlanego pn.: „Linia kolejowa nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny od stacji Dobiegniew do stacji Słonice, tj. LOT E1” (od km 105,850 do km 128,680), zwaną dalej „decyzją Wojewody Zachodniopomorskiego”, nadając jej jednocześnie rygor natychmiastowej wykonalności.

Od decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego, odwołanie, za pośrednictwem organu I instancji, wniósł Pan Jerzy Florczak.

W odwołaniu z dnia 20 listopada 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.), w dniu 22 listopada 2018 r.], Pan Jerzy Florczak wskazał, iż jest właścicielem działki nr 121/3, położonej w obrębie 0013 Dobiegniew, objętej zakresem decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego, i wniósł o wnikliwe rozpatrzenie jego odwołania.

Odwołujący się nadmienił, że w dniu 14 października 2018 r. skierował pismo do Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie zawierające informacje dotyczące

ww. działki oraz jego stanowisko, po zapoznaniu się z dokumentacją w dniu 3 października 2018 r. w siedzibie tegoż urzędu. Następnie skarżący stwierdził, że pismo to poprzez Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie zostało w dniu 16 października 2018 r. przesłane do *inwestora* z prośbą o zajęcie stanowiska. Skarżący wskazał, iż nie otrzymał odpowiedzi od *inwestora* na ww. pismo z dnia 14 października 2018 r.

Uzasadniając zasadność odwołania, skarżący zawarł w rzeczonym odwołaniu treść pisma skierowanego w dniu 14 października 2018 r. do Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie.

Skarżący stwierdził, że teren ww. działki nr 121/3 nabył w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych minionego wieku. Interesując się tym terenem, pierwotnie zamierzał nabyć tylko obszar oddalony od istniejącego przejazdu kolejowego obawiając się sytuacji związanej z mogącymi nastąpić w przyszłości pracami na istniejącej linii kolejowej. Odwołujący się podniósł, że władze samorządowe tamtego okresu, zaproponowały mu do kupna cały obszar jaki obecnie zawiera się w obrębie ww. działki nr 121/3. Pan Jerzy Florczak wskazał, iż jego obawy związane z zagrożeniem pracami modernizacyjnymi przejazdu kolejowo-drogowego, zostały rozwiane informacją ze strony władz, o likwidacji tegoż przejazdu, ponieważ była wówczas planowana budowa obwodnicy Dobiegniewa w ciągu drogi krajowej nr 22, która to droga, korzysta z drugiego przejazdu kolejowo-drogowego, jaki znajduje się na terenie miasta.

Skarżący dodał, że droga krajowa nr 22 przebiegająca przez Dobiegniew jest jedną z dwóch dróg o znaczeniu krajowym, które krzyżują się z linią kolejową biegnącą z Poznania do Szczecina, poprzez strzeżony przejazd kolejowo-drogowy. W związku z tym, skarżący wyraził wątpliwość dlaczego, przy tak dużym przedsięwzięciu i znacznych nakładach inwestycyjnych, jakie zostaną przeznaczone na ww. inwestycję kolejową, nie podjąć, jak uważa, słusznej i niezbędnej oraz wybiegającej daleko w przyszłość i rozwiązującej ostatecznie wszelkie obecnie istniejące problemy, decyzji dotyczącej zrealizowania obwodnicy Dobiegniewa w ciągu drogi krajowej nr 22. Ponadto, skarżący zwrócił uwagę, że w ostatnich dniach dowiedział się o istniejących opracowaniach, sporządzonych przez niemieckich gospodarzy terenu w latach trzydziestych minionego wieku, dotyczących budowy wspomnianej obwodnicy.

Według skarżącego, obecnie wielokrotnie na terenie miasta, z powodu zamkniętego przejazdu, występują utrudnienia w ruchu pojazdów na skrzyżowaniu z ruchem okrężnym, oddalonym od linii kolejowej o około 300 metrów. Odwołujący się stwierdził, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad z pewnością posiada aktualną statystykę dotyczącą nasilenia ruchu samochodowego, zwłaszcza ciężarowego na drodze krajowej nr 22, która to, przebiegając przez przejazd kolejowo - drogowy, tuż przed nim, przyjmuje także pojazdy przemieszczające się drogą wojewódzką nr 160. Zdaniem Pana Jerzego Florczaka po powstaniu obwodnicy i zmianie trasy przebiegu drogi krajowej nr 22, przejazd, po którym obecnie przebiega droga krajowa, mógłby przejąć rolę przejazdu położonego w sąsiedztwie jego działki.

W ocenie skarżącego, realizacja przedmiotowej inwestycji kolejowej z zachowaniem dwóch przejazdów kolejowo-drogowych w obrębie miasta Dobiegniew i tak - zdaniem skarżącego - nie wyeliminuje budowy w niedalekiej przyszłości obwodnicy miasta. Wówczas - jak twierdzi skarżący - wymusi to powstanie obiektu inżynieryjnego, który przeprowadzi bezkolizyjnie drogę krajową nr 22 przez linię kolejową. Będzie to, jak uważa skarżący, dużo trudniejsze i wymagające większych nakładów inwestycyjnych.

W dalszej części odwołania Pan Jerzy Florczak opisał teren wewnątrz ww. działki nr 121/3 i sąsiadujące otoczenie. Skarżący wskazał, iż rzeczone informacje chciał dwukrotnie przekazać pracowni opracowującej projekt przedmiotowej inwestycji kolejowej, lecz biuro projektowe nie okazało zainteresowania jego informacjami i spostrzeżeniami. Skarżący wskazał, iż obszar ww. działki ze znajdującą się na niej infrastrukturą, stanowi fragment większej całości, która jeszcze „w miarę funkcjonuje”, a którą już stworzyli poprzedni użytkownicy tego terenu. Na zakończenie opisu terenu ww. działki odwołujący się, przekazał informację, iż na obszarze rzeczonej działki, objętym zakresem

przedmiotowej inwestycji kolejowej, posadził „szczególny drzewostan”, tworząc „swego rodzaju enklawę”.

Pan Jerzy Florczak podniósł, iż podczas zapoznawania się z dokumentacją w Zachodniopomorskim Urzędzie Wojewódzkim w Szczecinie, w dniu 3 października 2018 r., został poinformowany o konieczności udostępnienia części jego działki, która graniczy z linią kolejową, w celu usunięcia istniejących drzew na nasypie torowiska. Odpowiadając na tę informację skarżący nadmienił, że ww. działka jest w całości „opłotowana”, a dostęp do tej części działki jest utrudniony, poprzez ukształtowanie terenu. Istniejący obecnie drzewostan, znajduje się tam od wielu lat, i - jak wskazał skarżący - stanowi naturalną barierę akustyczną. Pan Jerzy Florczak wskazał na sytuację jaka powstanie po usunięciu drzewostanu i „odsłonięciu” rejonu torowiska. Należałoby wówczas - zdaniem skarżącego - uwzględnić stworzenie „bariery akustycznej”, chroniącej zamieszkały obszar miasta przy ul. Mickiewicza i ul. Konopnickiej.

Analizując całą procedurę i sposób postępowania *inwestora* w okresie poprzedzającym złożenie wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji, skarżący stwierdził, że nikt ze strony biura projektowego nie odbył z nim konsultacji (rozmowy), nie przeprowadził wizji lokalnej terenu wewnątrz ww. działki, nie przedstawił alternatywnej propozycji, nie zapytał o propozycję z jego strony, tylko korzystając ze „specjalnej ustawy i mocy swoich instytucji”, postawił go przed faktami dokonany.

Odwołujący się stwierdził, że od 27 lat prowadzi własną działalność gospodarczą. Skarżący podniósł, że wiele razy doświadczał sytuacji uzyskiwania lepszych, optymalnych efektów końcowych, biorąc pod uwagę sugestie i spostrzeżenia płynące z innych źródeł. Pan Jerzy Florczak podniósł, że nadal nie posiada informacji, co powstanie na terenie jego działki, „o który zabiega PKP”. Odwołujący się podniósł, że wytyczony obszar jego działki, o który „zabiega PKP dewastuje koncepcję jaką sobie założył, kupując i zagospodarowując teren”. Na koniec skarżący podał pod wątpliwość, czy celu jaki chce osiągnąć *inwestor* nie można uzyskać, pozyskując nieco inny, lecz zawierający się w obszarze zainteresowań teren ww. działki nr 121/3.

Opisane powyżej odwołanie 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 bezsprzecznie ustalone. Obowiązek ten wynika z art. 7 i 77 *kpa*. Dlatego też trafność rozstrzygnięcia w każdym indywidualnym przypadku wymaga szczegółowego zbadania i rozważenia wszelkich argumentów, które stanowiłyby podstawę do przyjęcia określonego stanowiska. Wydając decyzję, organ zobowiązany jest do przestrzegania przepisów *kpa*, a przede wszystkim do podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego.

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

Stosownie do treści art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, z wnioskiem do Wojewody Zachodniopomorskiego 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, 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, oraz zawarto wykaz nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości.

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 Poznaniu z dnia 15 maja 2015 r., znak: WOO-II.4201.2.2014.JC.25, o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, zwaną dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*”.

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

Następnie organ II instancji poddał kontroli przeprowadzone przez Wojewodę Zachodniopomorskiego postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji ww. przedsięwzięcia i stwierdził, co następuje.

W ocenie organu II instancji Wojewoda Zachodniopomorski 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 Zachodniopomorski, pismem z dnia 14 września 2018 r., znak: AP-1.747.12-1.2018.JR, zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. Pozostałe strony postępowania zostały poinformowane o powyższym w drodze obwieszczeń. W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji poinformował strony o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy.

W toku postępowania przed Wojewodą Zachodniopomorskim Pan Jerzy Florczak wniósł uwagi dotyczące przedmiotowej inwestycji kolejowej, które organ I instancji przesłał inwestorowi w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez stronę postępowania.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Zachodniopomorski wydał w dniu 8 listopada 2018 r. decyzję nr 3/2018 o ustaleniu lokalizacji ww. linii kolejowej. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Zachodniopomorski podzielił argumenty przedstawione przez inwestora. W uzasadnieniu kontrolowanej

decyzji organ I instancji, mając na względzie opinię przedstawioną przez *inwestora*, ustosunkował się do uwag Pana Jerzego Florczaka.

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

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

Decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego 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 Zachodniopomorskiego – 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.

Rozpatrując odwołanie Pana Jerzego Florczaka, 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 konieczna zarówno dla ochrony środowiska, jak i zdrowia, wolności i praw konstytucyjnych całych społeczności. Trybunał Konstytucyjny zwrócił uwagę, że po pierwsze, drogi są budowane nie w interesie państwa, jednostki samorządu terytorialnego czy zarządcy drogi, lecz w interesie wszystkich członków społeczeństwa, także tych 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, pismem z dnia 28 grudnia 2018 r., znak: DLI-II.4620.14.2018.ML.1, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej poruszonych przez skarżącą stronę.

Pismem z dnia 10 stycznia 2019 r., znak: IRRK5/5/1b-3-0816 CEF-3.3/18/19, *inwestor* ustosunkował się do zarzutów podniesionych w odwołaniu, 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 Panu Jerzemu Florczakowi przy piśmie z dnia 25 lutego 2019 r., znak: DLI-II.4620.14.2018.ML.3, zawiadamiając o prawie wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przeglądania akt sprawy.

W piśmie z dnia 5 marca 2019 r. Pan Jerzy Florczak podziękował za dostarczone materiały. Skarżący stwierdził, iż po zapoznaniu się z treścią ww. pisma inwestora oraz dołączoną mapą, uzyskał wiedzę związaną z zakresem prac dotyczących linii kolejowej E59 w bezpośrednim sąsiedztwie jego działki nr 121/3, a także na jej fragmencie. Korzystając z uzyskanej wiedzy, skarżący podzielił się następującymi spostrzeżeniami i wątpliwościami.

Według Pana Jerzego Florczaka, pracownia projektująca przebudowę przejazdu kolejowo-drogowego w znacznym zakresie dokonała zmian przebiegu drogi powiatowej nr 1371F, po stronie zachodniej linii kolejowej, natomiast po stronie wschodniej w sąsiedztwie jego działki, tylko nieznacznie, w bezpośrednim sąsiedztwie z linią kolejową. Odwołujący się wyraził zdziwienie, że przy pracach projektowych, nie został wzięty pod uwagę obszar niezagospodarowanej działki nr 347/2, położonej po przeciwnej stronie drogi, względem jego działki nr 121/3. Skarżący podniósł, iż ww. działka nr 347/2, jest nieużytkiem pozostawionym po uprawach rolnych. Według odwołującego się, jest to grunt macierzysty, który jest fragmentem pagórka, który istniał w tym miejscu przed powstaniem podstacji energetycznej, która to podstacja znajduje się w dalszej części tego obszaru w kierunku północnym na kolejnej działce nr 346/2.

Zdaniem skarżącego teren ww. działki nr 347/2 nie posiada żadnych obiektów naziemnych i jest położony niemal na tej samej wysokości jak posiada droga. Pan Jerzy Florczak stwierdził, że działka nr 121/3 we fragmencie przeznaczonym do przebiegu pod inwestycję, jest położona znacznie niżej. Zmieniając przebieg drogi z wykorzystaniem obszaru ww. działki nr 347/2, można uzyskać, jak uważa skarżący, jeszcze lepsze parametry geometryczne zarówno w płaszczyźnie poziomej jak i pionowej. W takim przypadku przebieg drogi zostałby - według odwołującego się - oddalony od jego działki nr 121/3 i zbocza skarpy, co pozwoliłoby uniknąć wykonania dodatkowego zabezpieczenia chroniącego przemieszczanie się pieszych po projektowanym chodniku. Pan Jerzy Florczak nadmienił, że po stronie północnej drogi też istnieje „chodnikowy pas pieszy”, który kończy się nieco wcześniej niż po stronie jego działki nr 121/3.

Według odwołującego się, przejazd mógłby być pozostawiony w dotychczasowym miejscu i byłaby możliwość uzyskania odpowiedniego, właściwego kąta skrzyżowania drogi z torami. Pan Jerzy Florczak wyraził zdziwienie, że projektant nie dostrzegł jego spostrzeżeń, tylko podjął decyzję o ingerencji w teren ww. działki nr 121/3, planując w ten sposób „dewastację” już istniejącej zagospodarowanej całości. Skarżący wskazał, że poprzednią, znaczącą modernizacją rzeczonoj linii kolejowej była jej elektryfikacja, jaka odbyła się w latach siedemdziesiątych. Według skarżącego, powstawały wówczas obiekty energetyczne. Pan Jerzy Florczak zasugerował, że może wówczas projektanci te wolne przestrzenie pozostawili właśnie w celu takiego zagospodarowania, o jakim wspominał.

Skarżący wyraził zdziwienie, że mając do zagospodarowania przestrzeń o podłożu właściwym do posadowienia obciążeń, zagospodarowuje się obszar sztucznie stworzony (pokonanie różnicy wysokości), z istniejącym w głębi podłoża ciekim wodnym. Według odwołującego się, patrząc od strony przejazdu kolejowego w kierunku centrum Dobiegniewa, wzdłuż północnej krawędzi drogi powiatowej nr 1371F, która to przebiega w granicach miasta jako ulica Adama Mickiewicza, wyraźnie widać stworzoną pewną przestrzeń na cele przyszłych działań.

Skarżący stwierdził, że dalszym ciągu podtrzymuję zdanie o konieczność połączenia realizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej, z wykonaniem obwodnicy miasta Dobiegniew w ciągu drogi krajowej nr 22. Zdaniem odwołującego się, budowa ww. obwodnicy pozwoli rozwiązać wiele istniejących problemów w różnych dziedzinach oraz zniweluje wieloletnie zaniedbania i zaniechania. Pan Jerzy Florczak stwierdził, że dalsze zwlekanie z decyzją o budowie ww. obwodnicy spowoduje bardzo niekorzystne konsekwencje.

Na zakończenie rzeczono pisma z dnia 5 marca 2019 r. Pan Jerzy Florczak podzielił się kilkoma faktami historycznymi dotyczącymi miejscowości Dobiegniew i przebiegu przez tą miejscowość linii kolejowej.

Działając na podstawie art. 136 *kpa*, przy piśmie z dnia 27 marca 2019 r., znak: DLI-II.4620.14.2018.ML.4, *Minister* przekazał *inwestorowi* kopię ww. pisma Pana Jerzego Florczaka z dnia 5 marca 2018 r. wzywając do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień poruszonych w przedmiotowym piśmie w zakresie lokalizacji inwestycji.

Pismem z 10 kwietnia 2019 r., znak: IRRK5/5/1a-3-0816CEF-21/19, *inwestor* odniósł się do uwag skarżącego wskazując, iż w jego ocenie nie zasługują one na uwzględnienie.

Powyższe stanowisko *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 i art. 10 *kpa*, przesłał Panu Jerzemu Florczakowi przy piśmie z dnia 6 maja 2019 r., znak: DLI-II.4620.14.2018.ML.6, zawiadamiając o prawie wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przeglądania akt sprawy.

Do ww. pisma *inwestora* z dnia 10 kwietnia 2019 r. skarżący ustosunkował się w piśmie z dnia 17 maja 2019 r.

W piśmie z dnia 17 maja 2019 r. Pan Jerzy Florczak podniósł, iż kwestie techniczne przedstawione w treści ww. pisma *inwestora* z dnia 10 kwietnia 2019 r., związane z zależnością projektowanej lokalizacji przejazdu kolejowego względem parametrów technicznych oraz geometrycznych przebiegu układu torowego, powinny zostać potwierdzone przez niezależnego eksperta, dysponującego wiedzą w tej dziedzinie.

Skarżący stwierdził, iż proponowane przez niego poprowadzenie drogi z wykorzystaniem przestrzeni ww. działki nr 347/2, nie pogorszy widoczności, a wręcz polepszy jej stan, zarówno na przejeździe oraz na istniejącym węźle komunikacyjnym przy zbiegu ulic Mickiewicza i Konopnickiej. Ponadto, zdaniem Pana Jerzego Florczaka, wymusi to zmniejszenie prędkości i zwiększenie uwagi oraz spostrzegawczości dla użytkowników drogi powiatowej, co wpłynie na podniesienie bezpieczeństwa dla ruchu kolejowego i drogowego. Według skarżącego, projektowana lokalizacja przejazdu utrudnia widoczność dla pojazdów włączających się do ruchu z podporządkowanej ulicy Konopnickiej w ulicę Mickiewicza, tj. drogę powiatową nr 1371F. W tym zakresie do ww. pisma z dnia 17 maja 2019 r. skarżący dołączył dokumentację fotograficzną.

Według skarżącego, dodatkowe nakłady finansowe związane z realizacją jego propozycji z tytułu wykupu terenu, też są dyskusyjne, ponieważ koszty terenu jego działki przeniesione zostaną na nowy wskazany obszar, który jest niezagospodarowany. Skarżący wskazał, iż obszar jego działki jest całkowicie zagospodarowany i ogrodzony „systemowym rodzajem ogrodzenia”. Teren, ww. działki nr 121/3 przeznaczony do przejęcia pod przedmiotową inwestycję kolejowa - jak twierdzi skarżący - obsadzony jest szczególnym kilkudziesięcioletnim, rzadko spotykanym drzewostanem oraz krzewami. Pan Jerzy Florczak wskazał, że drzewostan oraz krzewy stanowią określoną wartość.

Odwołujący się podniósł, że obecnie teren jego działki, po wielu trudach i wyrzeczeniach, jest doprowadzony do należytego stanu biologicznego i ekologicznego jako całość. Zdaniem skarżącego, została osiągnięta równowaga biologiczna, łącznie z akwem wodnym, który znajduje się w centrum tego terenu. Pan Jerzy Florczak uważa również, że koszt ostateczny całej inwestycji, też jest porównywalny, ponieważ teren, który wskazuje pod lokalizację inwestycji, bardziej sprzyja lokalizacji obiektów budowlanych. Jest to obszar - jak opisuje skarżący - macierzysty i położony niemal na tej samej wysokości, co istniejąca droga. Natomiast - jak podniósł skarżący - jego działka znajduje się znacznie niżej i pokonanie tej różnicy wysokości wpłynie na koszty inwestycyjne.

Ponadto - jak wskazał skarżący - dotarła do niego informacja, że obecny samorząd gminy Dobiegniew, też ocenia projekt przedmiotowej inwestycji kolejowej niezbyt przychylnie. W dalszej części rzeczono pisma z dnia 10 maja 2019 r. skarżący przedstawił kilka fotografii, w celu zobrazowania aktualnego

stanu terenu jego działki. Zdaniem skarżącego, z przedstawionych fotografii wynika, że są możliwości do zrealizowania rzeczzonej inwestycji w inny sposób, bardziej optymalny w wielu aspektach.

Dodatkowo, Pan Jerzy Florczak podniósł, iż gmina Dobiegniew jest położona w strefie obszaru Natura 2000. Ta lokalizacja, jego zdaniem, wywiera szczególne postępowanie związane z ingerencją w środowisko przyrodnicze. Skarżący wskazał, że „zawartość przyrodnicza” ww. działki nr 121/3, też nie jest obojętna dla całego obszaru Natura 2000, bowiem - w ocenie skarżącego - na terenie jego działki mają swoje siedliska liczne gatunki ptaków. Według odwołującego się, droga powiatowa w okresie letnim jest także w szczególny sposób wykorzystywana przez mieszkańców i turystów, ponieważ prowadzi między innymi do największego kempingu jaki znajduje się przy pobliskim jeziorze Osiek.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy daje podstawę do wydania decyzji w przedmiotowej sprawie, działając na podstawie art. 10 kpa, pismem z dnia 30 maja 2019 r., znak: DLI-II.4620.14.2018.ML.7, *Minister* zawiadomił strony, o możliwości wypowiedzenia się, przed wydaniem rozstrzygnięcia, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 5 dni od dnia otrzymania pisma, oraz o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym w niniejszej sprawie materiałem dowodowym.

W piśmie z dnia 10 czerwca 2019 r. Pan Jerzy Florczak wniósł o dołączenie do akt sprawy przedstawionych przez niego w tym piśmie dowodów, które zaistniały, jak twierdzi, w dniach od 27 maja do 7 czerwca 2019 r.

Jak relacjonuje skarżący, we wykazanym powyżej terminie odbywały się prace remontowe na przejeździe kolejowo-drogowym w ciągu drogi krajowej nr 22. Zdaniem odwołującego się, wyłączenie przejazdu z użytkowania wymusiło wyznaczenie objazdu drogą powiatową nr 1371F, czyli fragmentem ulicy Mickiewicza oraz wzdłuż linii kolejowej ulicą Leśną. Pan Jerzy Florczak stwierdził, że przejazd kolejowo-drogowy położony w sąsiedztwie ww. działki nr 121/3 przejął ruch pojazdów z drogi krajowej nr 22 oraz drogi wojewódzkiej nr 160. W dniu 4 czerwca między godziną osiemną, a dziewiętnastą - jak relacjonuje skarżący - mając pewną sprzyjającą okoliczność, postanowił policzyć przemieszczające się pojazdy ciężarowe z naczepami w obydwu kierunkach (pominął on inne pojazdy, także przejeżdżające). Według skarżącego pojazdów tego typu przejechało - siedemdziesiąt trzy.

Według Pana Jerzego Florczaka, podczas trwania objazdu dochodziło do wielu niebezpiecznych sytuacji, których kilka przedstawił na dołączonych fotografiach. Zdaniem odwołującego się, doszło też do uszkodzenia nawierzchni jezdni w wielu miejscach, w niektórych bardzo drastycznie. Został także, jak wskazuje skarżący, dwukrotnie uszkodzony jeden z czterech istniejących szlabanów. Odwołujący się uważa, że przytoczone powyżej fakty i okoliczności, też powinny zostać wzięte pod uwagę przy podjęciu decyzji wobec toczącego się postępowania odwoławczego w sprawie *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*. Odwołujący się podtrzymał również swoje zdanie, że przedmiotową inwestycję kolejową należy połączyć z konieczną modyfikacją układu drogowego, która wpłynie na sprawniejsze funkcjonowanie w przyszłości transportu kolejowego, drogowego oraz podzielonego linią kolejową Dobiegniewa.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dowodowego, jak również zarzutów Pana Jerzego Florczaka, *Minister* stwierdza, że ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej na ww. działce skarżącego nr 121/3, z obrębu 0013 Dobiegniew, w sposób zatwierdzony w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* jest prawidłowe.

Przede wszystkim stwierdzić należy, iż brak zgody Pana Jerzego Florczaka na ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej na części ww. działki nr 121/3, w koncepcji przyjętej przez *inwestora* i zatwierdzonej w *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*, nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji, gdyż przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *ustawy o transporcie kolejowym*, nie uzależniają udzielenia *inwestorowi* lokalizacji inwestycji na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tejże nieruchomości. Wobec powyższego brak zgody skarżącego na lokalizację przedmiotowej inwestycji w obszarze jego działki nie stanowi o wadliwości zaskarżonej *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego*.

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

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

Jak już to zostało wyjaśnione powyżej, to *inwestor* dokonuje wyboru najkorzystniejszych rozwiązań, 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 miałaby ona charakter pozaprawny. O przebiegu inwestycji w zakresie linii kolejowej decyduje *inwestor* i to on wybiera najbardziej optymalne rozwiązanie lokalizacyjne.

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.

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”).

Minister, po dokonaniu szczegółowej analizy zgromadzonego w przedmiotowej sprawie materiału dowodowego, podziela stanowisko *inwestora*, iż konieczność pozyskania pod inwestycję części nieruchomości Pana Jerzego Florczaka wynika z potrzeby zaprojektowania skrzyżowania drogi powiatowej z linią kolejową zgodnie z obowiązującymi przepisami i warunkami technicznymi.

Z akt sprawy i wyjaśnień *inwestora* zawartych w ww. piśmie z dnia 9 stycznia 2019 r. wynika, iż podział ww. działki nr 121/3 i przejęcie jej części pod inwestycję, jest spowodowane koniecznością wykonania, zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, tj. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r. poz. 1744), i zachowaniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz drogowego, skarpy nasypu w obrębie przebudowanego przejazdu na drodze powiatowej nr 1371F Bierzwnik-Kolsk-Dobiegniew, tj. w kilometrze linii kolejowej 107,213.

Inwestor w ww. piśmie z dnia 9 stycznia 2019 r. wyjaśnił, iż ze względu na korektę sytuacyjno-wysokościową układu torowego linii E59 wykonano korektę sytuacyjno-wysokościową istniejącej drogi powiatowej nr 1371F. Korektę tę wykonano na odcinku o długości 287,18 m. Trasę drogi poprowadzono wprowadzając korekty wynikające z konieczności zapewnienia właściwego kąta skrzyżowania drogi z torami, z przyjętych parametrów projektowych (szerokość drogi, promienie łuków poziomych) oraz wprowadzonych nowych elementów w przekroju poprzecznym takich jak chodniki.

Jednocześnie *inwestor* w ww. piśmie z dnia 9 stycznia 2019 r. wyjaśnił, co znajduje również potwierdzenie w zgromadzonym materiale dowodowym, iż konieczny do przejęcia fragment nieruchomości skarżącego stanowi drobny tylko fragment całej działki niezbędny do wykonania skarpy drogi i chodnika wynikający z korekty istniejącej drogi powiatowej.

Zatem - w ocenie *Ministra* - ze zgromadzonego materiału dowodowego wynika, że przebieg inwestycji kolejowej w zakresie interesu prawnego Pana Jerzego Florczaka został wytyczony optymalnie. Stanowisko to znajduje uzasadnienie w przedstawionej powyżej argumentacji. W konsekwencji, *Minister* uznał za zasadny sposób zajęcia terenu działki skarżącego pod inwestycję określony we wniosku *inwestora*, a następnie w zaskarżonej decyzji *Wojewody Zachodniopomorskiego*.

W ocenie organu odwoławczego, decyzja *Wojewody Zachodniopomorskiego* nie przewiduje rozwiązań, które wprowadzają nadmierną ingerencję w prawo własności skarżącego. Teren będący własnością skarżącego nie został zajęty w wymiarze większym, niż jest to wymagane dla lokalizacji inwestycji. Analiza decyzji *Wojewody Zachodniopomorskiego* nie daje podstaw, by uznać, że ingerencja w prawo własności wynikająca z planowanej inwestycji w zakresie linii kolejowej w spornym rejonie była nieproporcjonalna do użytych środków.

Za niezasadne należy uznać żądanie skarżącego dotyczące połączenia realizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej z budową obwodnicy Dobiegniew w ciągu drogi krajowej nr 22.

Planowana inwestycja dotycząca linii kolejowej E59 obejmuje roboty, które przyczynią się do zwiększenia prędkości i bezpieczeństwa kursowania pociągów, komfortu podróżowania oraz poprawy dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Powyższa inwestycja dotyczy wyłącznie infrastruktury kolejowej i jest zgodna z przedmiotem działalności *inwestora* (spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie), która realizuje zadania związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, administrowaniem i utrzymaniem linii kolejowych w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny przewóz osób i rzeczy. Tym samym budowa obwodnicy miasta Dobiegniew w ciągu drogi krajowej nr 22 nie leży w kompetencjach *inwestora* i w związku z powyższym nie była rozważana na etapie opracowywania dokumentacji projektowej.

W myśl art. 19 ust. 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*”, organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządcą drogi. Natomiast to kto jest zarządcą właściwym w odniesieniu do poszczególnych kategorii dróg publicznych, wynika z przepisów *ustawy o drogach publicznych*. Zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt 1 *ustawy o drogach publicznych*, zarządcą dróg krajowych, z zastrzeżeniem ust. 3, 5, 5a i 8, jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Z powyższego wynika, iż organem właściwym do podjęcia ewentualnej decyzji w sprawie budowy obwodnicy Dobiegniewa, w ciągu drogi krajowej nr 22, jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, będący zarządcą tej drogi, a nie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie.

W kontekście zarzutu Pana Jerzego Florczaka dotyczącego tego, iż nikt ze strony *inwestora*, czy też biura projektowego nie odbył z nim konsultacji (rozmowy) odnośnie planowanej inwestycji, podkreślić wyraźnie należy, 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 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 skarżącego, byłoby wprowadzeniem pozaustawowej przesłanki, co byłoby sprzeczne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa. Oznacza to, że Pan Jerzy Florczak nie może skutecznie zarzucać wadliwości *decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego* z powodu braku ich przeprowadzenia.

Na uwzględnienie nie zasługuje żądanie Pana Jerzego Florczaka dotyczące alternatywnego sposobu przeprowadzenia przedmiotowej inwestycji przez teren działki nr 347/2, położonej po przeciwnej stronie drogi powiatowej, względem jego działki nr 121/3.

W świetle przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*, organy nie mają uprawnienia do oceny racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie ustalenia lokalizacji danej inwestycji kolejowej toczy się na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej, którym to wnioskiem organ administracji jest związany. 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 inwestycji kolejowej decyduje *inwestor* 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 skarżący, 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 Pana Jerzego Florczaka – nie miała miejsca w niniejszej sprawie. 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 skarżącej strony, 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.

Raz jeszcze wypada przypomnieć, że to *inwestor* decyduje o przebiegu projektowanej inwestycji. Natomiast o przebiegu inwestycji w zakresie linii kolejowej, nie powinny decydować strony postępowania, których nieruchomości zostały objęte wnioskiem o wydanie tej decyzji, gdyż żaden z przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* nie przewiduje takich uprawnień. Opracowanie przebiegu inwestycji w zakresie linii kolejowej pozostawia się bowiem specjalistom posiadającym odpowiednie przygotowanie zawodowe.

Należy również zauważyć, iż interes właścicieli konkretnych nieruchomości co do kwestionowania decyzji przesądzających o przebiegu inwestycji liniowych może dotyczyć wyłącznie tych odcinków, których przebieg skutkuje bezpośrednią ingerencją w ich prawa podmiotowe - prawo własności. Osoba posiadająca prawo własności, użytkowania wieczystego lub inne ograniczone prawo rzeczowe jest stroną decyzji, ale tylko w części dotyczącej jej nieruchomości.

W tym kontekście, w rozpoznawanej sprawie należy uznać, iż Pan Jerzy Florczak, jako dysponujący nieruchomością na konkretnym odcinku planowanej inwestycji, może skutecznie kwestionować *decyzję Wojewody Zachodniopomorskiego* jedynie w zakresie, w jakim dotyczy ona jego interesu prawnego wynikającego z tytułu praworzecznego przysługującego do nieruchomości położonej w obszarze projektowanej inwestycji kolejowej. Wynika z tego, iż skarżący nie ma interesu prawnego dotyczącego zmiany lokalizacji inwestycji kosztem zajęcia innej działki, która nie stanowi jego własności.

Skarżący podnosząc, że ww. działka nr 347/2 (będąca własnością Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym Enea Operator Sp. z o.o.), jest nieużytkiem pozostawionym po uprawach rolnych pomija fakt, że przeprowadzenie inwestycji w sposób wskazany przez niego wiązałoby się z zajęciem tego terenu, co z pewnością mogłoby wywołać protest podmiotu posiadającego prawa rzeczowego do ww. działki. Realizacja inwestycji kolejowych z reguły wiąże się z ograniczeniem, a często z odebraniem praw do nieruchomości. Zmiana przebiegu planowanej inwestycji mająca na celu polepszenie sytuacji jednych właścicieli następuje zawsze kosztem drugih. Ich interesy są najczęściej sprzeczne i trudne do pogodzenia. Wyważenie tych spornych i zazwyczaj odmiennych kwestii bez wywoływania konfliktu lub poczucia niezadowolenia niejednokrotnie nie jest możliwe.

Zawarty w art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym* obowiązek uwzględnienia uzasadnionych (co trzeba tu podkreślić) interesów osób trzecich, należy interpretować w taki oto sposób, że chodzi tu o interesy obiektywnie uzasadnione. W kontekście normy z art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, nie wystarczy uznanie, że strona czuje się nieusatysfakcjonowana proponowanym rozwiązaniem lokalizacyjnym. Konieczne jest wykazanie, iż rozwiązanie takie narusza tak dalece chroniony prawem jej interes, że nie jest możliwe do zaakceptowania w ramach reguł praworządności.

Tymczasem skarżący powołuje się jedynie na interes subiektywny, upatrując go w uszczupleniu jego prawa własności i pogorszeniu warunków korzystania z nieruchomości. Tak sformułowany interes faktyczny, a nie prawny, Pana Jerzego Florczaka jest analogiczny z interesem każdej innej osoby, na której funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji. Uznanie przy tym, że ochronie przewidzianej w powołanym powyżej przepisie podlegać winien interes faktyczny osób trzecich, mogło by prowadzić do paraliżu inwestycji kolejowych, nie zaś do zapewnienia poszanowania praw, które są zagrożone w związku z planowaną inwestycją.

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.

Nie wydaje się bowiem 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.

Co więcej, 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, 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.

Tak samo wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi zostały przeanalizowane w postępowaniu w sprawie wydania *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach*,

prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, 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.

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. Zatem zagadnienia związane z przyjętym wariantem inwestycji, 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 skarżący podczas postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach miał możliwość wniesienia uwag co do wpływu przedmiotowej inwestycji na jego nieruchomości.

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, wskazano obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu dotrzymanie standardów ochrony terenów przed hałasem.

Natomiast zarówno Wojewoda Zachodniopomorski, jak i organ odwoławczy w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej z mocy prawa są związani ustaleniami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak również nie są właściwi do oceny prawidłowości postępowania zakończonego wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Kompetencja w tym zakresie przysługuje organom wskazanym w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie.

Niezależnie od powyższego, inwestor w trakcie prowadzonego postępowania odwoławczego przedstawił szczegółową argumentację, dlaczego nie można uwzględnić ww. żądania Pana Jerzego Florczaka dotyczącego alternatywnej możliwości lokalizacji przedmiotowej inwestycji, bez konieczności ingerowania w teren jego działki. Minister po zapoznaniu się z tym stanowiskiem inwestora stwierdza, iż jest ono oparte na rzeczowych argumentach i nie nosi cech dowolności.

Inwestor w ww. piśmie z dnia 10 kwietnia 2019 r. wskazał, iż zaproponowane przez Pana Jerzego Florczaka rozwiązanie alternatywne, polegające na przesunięciu lokalizacji przejazdu kolejowego, będzie niezgodne z przepisami techniczno-budowlanymi, z uwagi na sąsiadującą z projektowanym przejazdem kolejowo-drogowym obecność krzywych przejściowych i ramp przechyłkowych w geometrii układu torowego, na których zgodnie z § 29 ust. 2a ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie - nie należy sytuować przejazdów.

Zdaniem *inwestora* - jako podmiotu wyspecjalizowanego i posiadającego odpowiednią wiedzę fachową - przy usytuowaniu drogi w sposób przedstawiony przez Pana Jerzego Florczaka pogorszeniu uległaby geometria drogi z uwagi na konieczność zastosowania dodatkowego łuku poziomego i dodatkowo pogorszyłaby się widoczność na przejeździe. Jednocześnie - jak wyjaśnił *inwestor* - takie rozwiązanie wymagałoby również zwiększenia zakresu inwestycji i zajętości terenu.

W opinii *inwestora*, powyższe skrzyżowanie zostało zaprojektowane zgodnie ze sztuką budowlaną, obowiązującymi przepisami i z uwzględnieniem wszystkich czynników, które ostatecznie wpłynęły na rozwiązania projektowe oraz taki, a nie inny przebieg drogi w tym miejscu. Projektowane rozwiązania w minimalnym stopniu ingerują w zurbanizowaną część miasta Dobiegniew leżącą po wschodniej stronie toru kolejowego, zajmując jedynie niewielką część przedmiotowej działki nr 121/3. W maksymalnym stopniu natomiast wykorzystują znajdującą się po tej samej stronie toru powierzchnię działki drogowej, na której zlokalizowana jest droga istniejąca.

Minister podziela stanowisko *inwestora*, iż zaprojektowany układ drogowy jest optymalny z punktu widzenia wszelkich aspektów jakie niesie ze sobą to rozwiązanie. Powierzchnia przejęcia ww. działki skarżącego pod lokalizację przedmiotowej inwestycji wynosząca 0,0146 ha, w stosunku do powierzchni całej działki wynoszącej 0,3114 ha stanowi niecałe 5% i nie tworzy przy tym żadnych dodatkowych problemów technicznych i infrastrukturalnych, jakie z pewnością spowodowałby wybór trasy alternatywnej.

W związku z powyższymi argumentami, *Minister* podziela stanowisko *inwestora*, iż dotychczasowe rozwiązanie projektowe, które jest zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi, jest najbardziej optymalne pod względem bezpieczeństwa na przejeździe kolejowo-drogowym.

Na uwzględnienie nie zasługuje zarzut skarżącego, iż ww. uwarunkowania techniczne przedstawione przez *inwestora* powinny zostać potwierdzone przez niezależnego eksperta dysponującego odpowiednią wiedzą, skoro przeprowadzenie inwestycji zgodnie z wnioskiem *inwestora* nie narusza prawa.

Odnosząc się do zarzutu Pana Jerzego Florczaka, że przejęcia pod inwestycję części jego działki „dewastuje koncepcję” zagospodarowania całej nieruchomości przyjętą przez skarżącego, podkreślić trzeba wyraźnie, że ww. kwestie nie są przedmiotem rozważań organów administracji właściwych w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W postępowaniu w sprawie wydania takiej decyzji zarówno wojewoda, jak i *Minister*, badają zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją.

Zauważyć bowiem 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.

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

Nieuniknione jest 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*).

Z uwagi na zajęcie części nieruchomości należącej do skarżącego i za wszelkie znajdujące się na tym terenie naniesienia, przysługuje mu odszkodowanie w trybie *ustawy o transporcie kolejowym* (ustalone w odrębnym postępowaniu), zaś za inne szkody możliwość uzyskania odszkodowania na zasadach ogólnych. Jeżeli w związku z przejęciem części działki Pan Jerzy Florczak uważa, że doznał szkody, to może skorzystać ze stosownego powództwa cywilnego i przedstawić dowody na okoliczność powstałej szkody i jej wielkości. Argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym lokalizacji inwestycji kolejowej ma jednak charakter interesu faktycznego, a więc takiego który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej.

Ponadto, zauważyć należy, iż w art. 9t ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym* wprowadzono obowiązek wykupu przez *inwestora* (w imieniu Skarbu Państwa) na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego tej części nieruchomości, która nie została objęta liniami rozgraniczającymi teren, a która z powodu inwestycji nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania przez dotychczasowego właściciela.

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. Organ administracji publicznej nie prowadzi w tego typu sprawach postępowania administracyjnego i nie orzeka w formie decyzji administracyjnej (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 12 kwietnia 2018 r., sygn. akt VII SA/Wa 2920/17 i powołane tam orzecznictwo dotyczące spraw rozpatrywanych na podstawie *specustawy drogowej*, lecz w istotnym zakresie w pełni analogicznej do rozwiązań przyjętych w rozdziale 2b *ustawy o transporcie kolejowym*).

Na koniec zaznaczenia 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, 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.

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 Zachodniopomorskiego nie naruszają prawa, a zarzuty zawarte w odwołaniu i uzupełniających je pismach nie zasługują na uwzględnienie, wobec czego orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Na decyzję, na podstawie art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2018 r. poz. 1302, z późn. zm), zwanej dalej „*ppsą*”, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Inwestycji i Rozwoju, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

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

MINISTER INWESTYCJI I ROZWOJU

z up.

Jarosław Kapłon

Zastępca Dyrektora

Departamentu Lokalizacji Inwestycji

Otrzymują:

1. Wojewoda Zachodniopomorski
(za pośrednictwem platformy ePUAP)
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie
(5 egz. decyzji m.in. w celu ujawnienia zmian w ewidencji gruntów i budynków oraz w księgach wieczystych)
3. Pan Jerzy Florczak
4. A/a.

Do wiadomości:

1. Starosta Strzelecko - Drezdenecki
wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej
2. Starosta Choszczeński
wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej
3. Sąd Rejonowy w Strzelcach Krajeńskich
IV Wydział Ksiąg Wieczystych
4. Sąd Rejonowy w Choszczynie
V Wydział Ksiąg Wieczystych
5. Urząd Miejski w Dobiegniewie
6. Urząd Gminy Krzęciny
7. Urząd Gminy Bierzwnik

