



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

Warszawa, dnia 12 stycznia 2017 r.

DLI.III.6620.47.2016.KS.12
NK: 5626/17

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23, z późn. zm.), zwanej dalej „*kpa*”, oraz art. 9q ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 1727, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o transporcie kolejowym*”, po rozpatrzeniu odwołań Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie, reprezentowanej przez r.pr. Agnieszkę Wojciechowską, Pana Andrzeja Adamskiego, Pani Elżbiety Adamskiej i Pani Ewy Adamskiej-Chat, reprezentowanych przez r.pr. Piotra Kawalka, Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie oraz Pana Jana Wójtowicza, reprezentowanego przez r.pr. Wojciecha Makiełę, od decyzji Wojewody Małopolskiego Nr 1/2016 z dnia 15 lipca 2016 r., znak: WI-XI.747.1.1.2016.JR, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice (km 67.200 – 70.799 linii nr 133 i km 0.000 – 16.000 linii nr 91) wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów”,

utrzymuję w mocy zaskarżoną decyzję.

UZASADNIENIE

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „*inwestorem*”, działając na podstawie art. 9o ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, wystąpiła do Wojewody Małopolskiego wnioskiem z dnia 15 lutego 2016 r., znak: IGK15-0702/1-9/15/2016 (złożonym w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie w dniu 23 lutego 2016 r.), o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji inwestycji pn.: „Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice (km 67.200 – 70.799 linii nr 133 i km 0.000 – 16.000 linii nr 91) wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów”. Jednocześnie *inwestor* wniósł o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności ze względu na ważny interes społeczny i gospodarczy.

Po przeprowadzeniu postępowania w przedmiotowej sprawie, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 15 lipca 2016 r. decyzję Nr 1/2016, znak: WI-VI.747.1.4.2016.JR, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice (km 67.200 – 70.799 linii nr 133 i km 0.000 – 16.000 linii nr 91) wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów”, zwaną dalej „*decyzją Wojewody Małopolskiego*”, nadając jej jednocześnie rygor natychmiastowej wykonalności.

Od *decyzji Wojewody Małopolskiego* odwołania do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, za pośrednictwem organu I instancji, wnieśli: Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie, reprezentowana przez pełnomocnika – r.pr. Agnieszkę Wojciechowską, Pan Andrzej Adamski, Pani Elżbieta Adamska i Pani Ewa Adamska-Chat, reprezentowani przez pełnomocnika – r.pr. Piotra Kawalka, Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie oraz Pan Jan Wójtowicz, reprezentowany przez pełnomocnika – r.pr. Wojciecha Makiełę.

Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie w odwołaniu z dnia 12 sierpnia 2016 r. [nadanym w placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2016 r., poz. 1113, ze zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo pocztowe*”, w tym samym dniu], zaskarżyła *decyzję Wojewody Małopolskiego* wnosząc o jej uchylenie w całości i orzeczenie co do istoty sprawy, bądź ewentualnie – o jej uchylenie w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia organowi I instancji, ze wskazaniem, jakie okoliczności sprawy należy wziąć

pod uwagę przy ponownym rozpatrzeniu sprawy. Ponadto, skarżąca spółka wniosła o uchylenie rygoru natychmiastowej wykonalności *decyzji Wojewody Małopolskiego*, w związku z możliwością poniesienia przez nią nieodwracalnej i niepowetowanej szkody w razie natychmiastowej wykonalności zaskarżonej decyzji.

Skarżąca spółka zarzuciła *decyzji Wojewody Małopolskiego* naruszenie następujących przepisów prawa, tj.:

1) przepisów postępowania administracyjnego mających istotny wpływ na wydanie decyzji:

- a) art. 10 § 1 w związku z art. 81 *kpa*, poprzez uniemożliwienie przez organ I instancji, przed wydaniem decyzji, wypowiedzenia się stronom co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w szczególności w sytuacji, gdy wniosek został uzupełniony przez *inwestora* w dniu 23 czerwca 2016 r. nowymi dokumentami, z którymi strony nie miały okazji się zapoznać i co do których nie miały okazji się wypowiedzieć,
- b) art. 7, art. 77 § 1 i art. 80 *kpa*, poprzez niedokonanie przez organ I instancji wszechstronnej oceny wartości dowodowej materiału zgromadzonego w trakcie postępowania, w szczególności poprzez pominięcie zastrzeżeń dotyczących niekompletności przedstawionych przez *inwestora* materiałów będących podstawą do wydania decyzji,
- c) art. 107 § 3 w związku z art. 7, art. 77 § 1 *kpa*, poprzez brak wskazania w uzasadnieniu *decyzji Wojewody Małopolskiego* faktów, które organ uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł, oraz przyczyn, z powodu których innym dowodom odmówił wiarygodności i mocy dowodowej,

2) przepisów prawa materialnego:

- a) art. 9q ust. 1 pkt. 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, poprzez niewystarczające uwzględnienie w *decyzji Wojewody Małopolskiego* wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich.

W uzasadnieniu odwołania Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie zwróciła uwagę, że organ I instancji nie zawiadomił strony o zgromadzeniu kompletu dowodów, naruszając tym samym zasadę czynnego udziału strony w postępowaniu, określoną w art. 10 *kpa*.

Skarżąca spółka zaznaczyła, że Wojewoda Małopolski postanowieniem Nr 13/W/2016 z dnia 16 maja 2016 r. nałożył na *inwestora* obowiązek usunięcia nieprawidłowości w przedłożonym wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji ww. linii kolejowej w terminie do dnia 16 sierpnia 2016 r. W ww. postanowieniu – jak wskazała skarżąca spółka – wymieniono szereg wymogów, do doprecyzowania których został wezwany *inwestor* pod rygorem wydania decyzji o odmowie ustalenia lokalizacji linii kolejowej, a dotyczących m.in. doprowadzenia do zgodności treści wniosku w części opisowej i graficznej z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie budowy odwodnienia, doprecyzowanie projektowanych rozwiązań dla budowanej drogi dojazdowej nr 1, jak również jednoznaczne określenie terminu wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali.

Skarżąca spółka podniosła, iż *inwestor* uzupełnił wniosek w dniu 23 czerwca 2016 r. nowymi dokumentami, które miały istotne znaczenie dla sprawy, gdyż modyfikowały złożony uprzednio wniosek i finalnie doprowadziły do wydania *decyzji Wojewody Małopolskiego*. W ocenie skarżącej spółki, nie miała ona zapewnionej przez organ I instancji możliwości wypowiedzenia się co do złożonych przez *inwestora* dokumentów, co naruszyło zasadę określoną w art. 10 *kpa*. Powołując stosowne orzecznictwo sądowoadministracyjne (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 lipca 2012 r., sygn. akt II GSK 969/11, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 11 lutego 2015 r., sygn. akt III SA/Kr 1575/14, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 20 maja 2008 r., sygn. akt II SA/Łd 206/08 i wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 5 maja 2009 r., sygn. akt III SA/Po 471/08), skarżąca spółka podkreśliła, iż obowiązek zapewnienia stronom możliwości realizacji prawa czynnego udziału w postępowaniu obejmuje wszystkie stadia postępowania administracyjnego, to jest: wszczęcie postępowania, postępowanie wyjaśniające, stadium pomiędzy zakończeniem postępowania wyjaśniającego a wydaniem decyzji oraz fazę podejmowania decyzji.

Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie przywołała ponadto treść art. 81 *kpa* oraz orzecznictwo sądowoadministracyjne (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 24 września 2009 r., sygn. akt II SA/Lu 306/09, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 7 listopada 2011 r., sygn. akt II SA/Kr 1213/11), które w jej ocenie prowadzi do wniosku, iż kateryczne sformułowanie art. 81 *kpa* nie pozostawia wątpliwości, że zachowanie określonych w nim wymagań, niezależnie od wagi i treści przeprowadzonego dowodu, jest bezwzględny obowiązek organu administracji, którego niewykonanie stanowi naruszenie przepisów o postępowaniu administracyjnym, mające istotny wpływ na wynik sprawy.

Zdaniem skarżącej, organ I instancji nie spełnił wskazanych powyżej warunków, ograniczając w znaczny sposób wiedzę spółki co do materiału dowodowego, jak również jej możliwości działania w postępowaniu. Realizacja zasady czynnego udziału strony w postępowaniu administracyjnym powinna być, w ocenie skarżącej spółki, udokumentowana w aktach sprawy poprzez potwierdzenie, iż strona została pouczone o prawie zajęcia stanowiska wobec całości dowodów i żądań zawartych w aktach, a także poprzez zamieszczenie oświadczenia strony, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Skarżąca spółka wskazała również na brak w aktach sprawy stanowiska organu I instancji w zakresie przesłanki przewidzianej w art. 10 § 2 *kpa*, tj. wyjątkowej możliwości odstępstwa od zasady czynnego udziału stron, która jednak, zdaniem skarżącej spółki, w przedmiotowym stanie faktycznym i tak nie mogła zaistnieć, gdyż okoliczności stanowiące jej uzasadnienie są związane z ochroną zdrowia lub życia ludzkiego albo ochroną przed niepożądowaną szkodą.

Ponadto, Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie stwierdziła, że z uwagi na swój istotny charakter, ekspertyza akustyczna (jak również inne analizy poczynione w związku z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach), winna być obligatoryjnie udostępniana stronom. Brak kompleksowego dostępu do często obszernych materiałów, zawierających wskazane analizy – według skarżącej spółki – prowadzi do niezrealizowania w pełni zasady czynnego udziału stron w postępowaniu, szczególnie kiedy udostępnienie dotyczy informacji o inwestycji w obszarze oddziaływania na działkę strony, ulokowanych na niej budynków, oraz uciążliwości dla mieszkańców i użytkowników tej zabudowy mieszkaniowej.

Uzasadniając zarzut dotyczący naruszenia art. 7, art. 77 § 1 oraz art. 80 *kpa*, skarżąca spółka wskazała, że pismem z dnia 11 maja 2016 r. wyraziła zastrzeżenia względem projektowanej inwestycji, które zostały przekazane przez organ I instancji *inwestorowi*. Zdaniem skarżącej spółki, Wojewoda Małopolski błędnie oparł się jedynie na twierdzeniach *inwestora*, nie biorąc pod uwagę zastrzeżeń zgłoszonych przez strony postępowania. Powyższe, w ocenie skarżącej spółki, jest sprzeczne z art. 80 *kpa* i stanowi dowolną oceną materiału dowodowego. Co więcej, skarżąca spółka podniosła, iż inne strony postępowania także podnosiły zastrzeżenia, które zostały przekazane do *inwestora*, a które również „nie zyskały odzwierciedlenia” w *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Ponadto, skarżąca spółka podniosła zarzut dotyczący analizy akustycznej, będącej podstawą wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej, która została przeprowadzona w jej ocenie w sposób nieprawidłowy, zarzucając jej w szczególności nieaktualność (wskaźniki są wyliczone na 2010 r.), wyrywkowy charakter, brak pełnego rozpatrzenia skutków natężenia hałasu i drgań dla ludności, a także budynków znajdujących się w obszarze oddziaływania. W związku z powyższym, zdaniem skarżącej spółki, nie było możliwe przeprowadzenie przez organ I instancji wszechstronnej oceny zagrożeń, jakie może za sobą nieść inwestycja, jak również ustalenie koniecznych środków, które winien zapewnić *inwestor* wraz z wyłonionym przez niego wykonawcą robót, celem ich uniknięcia.

Skarżąca spółka uznała za nieprawidłową metodykę przeprowadzania badań dotyczących emisji hałasu i drgań dopiero w ramach analizy porealizacyjnej bądź na etapie projektu wykonawczego, bowiem wariant ten nie zapewnia odpowiedniej dla otoczenia ochrony na moment realizacji inwestycji. Ponadto, zdaniem skarżącej spółki, analiza dotycząca zagadnień tzw. krótkookresowego wzrostu drgań na skutek pracy maszyn i sprzętu budowlanego, winna być przeprowadzona z określeniem chociażby wstępnych poziomów zakładanych drgań i ewentualnie skorygowana po uzyskaniu przez *inwestora* wiedzy, jakim sprzętem budowlanym będzie dysponował wykonawca robót. Skarżąca spółka stwierdziła, iż nie uważa za wystarczające stanowisko *inwestora* na ww. temat, przedstawione w piśmie z dnia 8 lipca 2016 r.

Powyższe działania, zdaniem skarżącej spółki, nie czynią zadość dyspozycji art. 7 *kpa* oraz wskazują na niekompletność materiału dowodowego, a co za tym idzie – na nieprawidłowość wydanej *decyzji Wojewody Małopolskiego*. Na potwierdzenie zaprezentowanego stanowiska, skarżąca spółka przytoczyła stosowne orzecznictwo sądowoadministracyjne (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 8 sierpnia 2014 r., sygn. akt II SA/Łd 409/14, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 21 maja 2014 r., sygn. akt II SA/Rz 381/14).

Mając na uwadze powyższe, skarżąca spółka stwierdziła, że organ I instancji, wydając *decyzję Wojewody Małopolskiego*, naruszył następujące normy postępowania administracyjnego:

- 1) art. 7 *kpa*, czyniąc ustalenia nieprzystające wymogom tego przepisu oraz poprzez niepodjęcie wszelkich czynności niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz załatwienia sprawy, nie biorąc pod uwagę słusznego interesu obywateli i wydając w ten sposób rozstrzygnięcie w sposób nieprawidłowy,
- 2) art. 77 § 1 *kpa*, nie spełniając wymogów zebrania i rozpatrzenia materiału dowodowego w sposób kompletny i wyczerpujący,
- 3) art. 80 *kpa*, poprzez dokonanie dowolnej oceny dowodów, z przekroczeniem zasad swobodnej oceny dowodów.

W związku ze szczegółowym charakterem zastrzeżeń stron i odpowiedzi udzielonych przez *inwestora*, w ocenie skarżącej spółki, postępowanie organu I instancji nie wydaje się prawidłowe, gdyż organ I instancji nie dokonał analizy zebranych dowodów, a oceny wyrażonej w zaskarżonym rozstrzygnięciu nie poparł odpowiednią wiedzą specjalistyczną. Uzasadniając zarzut dotyczący naruszenia art. 107 § 3 *kpa*, skarżąca spółka wskazała, iż prawidłowe uzasadnienie rozstrzygnięcia powinno umożliwiać stronie zapoznanie się z motywami, którymi kierował się organ, a także kontrolę prawidłowości rozstrzygnięcia przez sąd, a treść uzasadnienia winna obrazować szczegółowy tok rozumowania organu, które doprowadziło do wydania konkretnego rozstrzygnięcia, oraz wskazywać i wyjaśniać przesłanki faktyczne, jakimi kierował się organ podejmując konkretne rozstrzygnięcie. W ocenie skarżącej spółki, uzasadnienie *decyzji Wojewody Małopolskiego* nie odpowiada tym wymogom, gdyż organ I instancji nie odniósł się w żaden sposób do zastrzeżeń stron, przytaczając jedynie stanowisko przedstawione przez *inwestora*.

Skarżąca spółka przywołując orzecznictwo sądowoadministracyjne dotyczące kwestii prawidłowości uzasadnienia decyzji (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 20 stycznia 2015 r., sygn. akt II SA/Łd 952/14, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 15 stycznia 2015 r., sygn. akt II SA/Kr 1496/14), podniosła, iż wadliwe uzasadnienie decyzji nie pozwala na ocenę, czy przy jej wydaniu organ nie dopuścił się dowolności lub zaniechania przy wyjaśnieniu stanu faktycznego sprawy. Skarżąca spółka zaznaczyła dodatkowo, że przepisy art. 8 *kpa* i art. 11 *kpa* wiążą się nieodłącznie z potrzebą wyczerpującego uzasadnienia decyzji, bowiem uzasadnienie winno być dla stron kompletnym źródłem informacji, w jaki sposób została załatwiona sprawa i jakimi przesłankami kierował się organ. W przedmiotowym stanie faktycznym, zdaniem skarżącej spółki, organ I instancji nie spełnił ww. wymogu.

Uzasadniając zarzut dotyczący naruszenia art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, skarżąca spółka wskazała, iż określone na stronie 37 *decyzji Wojewody Małopolskiego* wymagania dotyczące uzasadnionej ochrony interesów osób trzecich, należy uznać za zbyt lakoniczne i nie przystające do wymogu zapewnienia poszanowania praw stron znajdujących się w sferze oddziaływania inwestycji. W szczególności, zdaniem spółki, nie spełniono dyspozycji ustawowej w kontekście określenia uciążliwości, które może spowodować hałas, drgania i inne zakłócenia. Skarżąca spółka podniosła, iż uciążliwością komercyjną dla niej jest kolejne wywłaszczenie części działki nr 265/2, z obrębu 14 Podgórze, na potrzeby inwestycji.

Co więcej, jak wskazała skarżąca spółka, projektowana inwestycja stwarza również zagrożenie dla opłacalności prowadzonej przez nią działalności gospodarczej, gdyż kompleks mieszkaniowo-usługowy Garden Residence wybudowany na ww. działce, celem komercyjnej sprzedaży mieszkań, znajduje się w zasięgu bezpośredniego (negatywnego) oddziaływania planowanej inwestycji kolejowej – w tym część „w pierwszej linii zabudowy względem inwestycji” (najbardziej narażonej na oddziaływanie hałasu). W ocenie skarżącej spółki, przedmiotowa inwestycja będzie miała bezpośredni i znaczący wpływ na

zmniejszenie atrakcyjności mieszkań zlokalizowanych w ww. kompleksie, a co za tym idzie – na spadek ich cen i zmniejszenie dynamiki sprzedaży. Skarżąca spółka zaznaczyła, iż na ww. aspekty zwróciła uwagę w piśmie z dnia 16 maja 2016 r., wskazując na wysoki stopień uciążliwości przedmiotowej inwestycji, co – w jej ocenie – pociąga za sobą wymóg bardziej szczegółowego wypowiedzenia się przez organ I instancji w zakresie nałożenia na *inwestora* odpowiednich obowiązków, celem zapewnienia ochrony słusznego interesu obywateli. Mając powyższe na względzie, Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie stwierdziła, iż w ww. zakresie decyzja *Wojewody Małopolskiego* jest niekompletna.

Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie, w odwołaniu z dnia 10 sierpnia 2016 r. (nadanym w placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w dniu 11 sierpnia 2016 r.), wniosła o zmianę *decyzji Wojewody Małopolskiego* w części dotyczącej przeznaczenia pod lokalizację inwestycji działki nr 134/6 (przed podziałem nr 134/4), z obrębu 13 Podgórze, poprzez jej wyłączenie z przedmiotowej inwestycji kolejowej.

Skarżąca spółka zarzuciła *decyzji Wojewody Małopolskiego*:

- 1) naruszenie art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, poprzez naruszenie konstytucyjnej zasady proporcjonalności,
- 2) naruszenie art. 7 *kpa*, poprzez nieuwzględnienie na równi interesu społecznego ze słusznym interesem strony.

W uzasadnieniu odwołania Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie wskazała iż decyzją Prezydenta Miasta Krakowa nr 2131/09 z dnia 25 września 2009 r. uzyskała pozwolenie na budowę dla zamierzenia budowlanego dotyczącego budowy budynku biurowego „Wawel”, z usługami i gastronomią w części parteru, dwukondygnacyjnym podziemnym garażem wielostanowiskowym, z infrastrukturą techniczną. Skarżąca spółka wskazała, iż powołana wyżej decyzja Prezydenta Miasta Krakowa nr 2131/09 stała się ostateczna w dniu 10 października 2009 r. Skarżąca spółka podniosła, iż planowana przez nią inwestycja zlokalizowana jest na działce nr 134/5 i działce 134/6 (przed dokonaniem podziałem nr 134/4), z obrębu 13 Podgórze, objętej *decyzją Wojewody Małopolskiego*.

Skarżąca spółka zaznaczyła, iż na realizację planowanej przez nią inwestycji zlokalizowanej na ww. działkach poniosła już bardzo duże nakłady finansowe, m.in.: na przygotowanie inwestycji i prace projektowe – w łącznej kwocie ok. 842.650,00 zł, na prace rozbiórkowe i demontaż obiektów budowlanych zlokalizowanych na terenie inwestycji – w łącznej kwocie ok. 434.500,00 zł a, w ramach prac przygotowawczych dokonane zostały pomiary geodezyjne i wyznaczone zostały punkty graniczne pod inwestycję, jak również wykonane zostało tymczasowe ogrodzenie. Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie podkreśliła, że przeznaczenie części działki nr 134/4, z obrębu 13 Podgórze, pod lokalizację inwestycji kolejowej w bardzo znaczący sposób wpłynie na możliwość realizacji ww. inwestycji spółki, zgodnie z wykonanym projektem budowlanym, gdyż uniemożliwi uzyskanie przez spółkę takiej samej wielkości powierzchni użytkowej zaprojektowanego budynku jak w pierwotnym projekcie. Ponadto, skarżąca spółka podniosła, iż w związku z przeznaczeniem ww. działki pod inwestycję kolejową, zmiany wymagać będzie również projekt zagospodarowania terenu w zakresie układu drogowego, dojazdu pożarowego oraz infrastruktury (sieci i przyłączy) planowanej przez nią inwestycji.

Skarżąca spółka stwierdziła, iż wydanie *decyzji Wojewody Małopolskiego* skutkować będzie koniecznością zlikwidowania prawie wszystkich miejsc parkingowych na powierzchni terenu, które miały zostać zlokalizowane na ww. działce. Co więcej, w opinii skarżącej spółki, również plac manewrowy dla straży pożarnej nie zmieści się w nowych granicach działki nr 134/6. Ponadto, aby zachować wymagane prawem minimalne odległości – według skarżącej spółki – konieczne będzie „cofnięcie” fragmentu elewacji, co wiązać się będzie z daleko idącymi zmianami w projekcie budynku i zmniejszeniem jego powierzchni. Zdaniem skarżącej spółki, w przypadku braku porozumienia ze spółką PKP PLK S.A. z siedzibą w Warszawie odnośnie uzyskania zgody na wejście w teren, jaki znajdzie się w użytkowaniu wieczystym tej spółki, praktycznie uniemożliwiona zostanie realizacja inwestycji planowanej przez spółkę.

Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie podkreśliła, że najistotniejsze jest jednak to, iż granice projektowanej działki nr 134/6 przebiegają przez środek drogi dojazdowej i przeciwpożarowej „do Inwestycji”, a co za tym idzie – skarżąca spółka może być pozbawiona drogi dojazdowej. Wskazane powyżej

kwestie spowodują – w ocenie skarżącej spółki – konieczność poniesienia dodatkowych, nieprzewidzianych dla niej kosztów, które postawią pod znakiem zapytania sens realizacji planowanej przez nią inwestycji. Zdaniem skarżącej spółki, na dzień dzisiejszy trudno jest przewidzieć skalę kosztów, które będzie zmuszona dodatkowo ponieść, decydując się na realizację inwestycji, w związku z koniecznością zmiany projektu budowlanego. Co więcej, skarżąca spółka wyraziła również wątpliwość, czy planowana przez nią inwestycja będzie mogła w ogóle być realizowana. Wobec powyższego, skarżąca spółka wskazała, że wystąpi o przyznanie słusznego odszkodowania.

Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie zarzuciła naruszenie przez *decyzję Wojewody Małopolskiego* zasady proporcjonalności, wyrażonej w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, gdyż efekty ww. rozstrzygnięcia pozostają w rażącej dysproporcji do nałożonych na skarżącą spółkę ciężarów i ograniczeń. W ocenie skarżącej spółki, organ I instancji, wydając zaskarżoną decyzję, nie wziął z urzędu pod uwagę jej interesu i praw, co stanowi naruszenie art. 7 *kpa*, gdyż nieuwzględniony został na równi interes społeczny ze słusznym interesem strony. Na potwierdzenie wyrażonego stanowiska skarżąca spółka przywołała wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 listopada 1993 r., sygn. akt III ARN 49/93, dotyczącego kwestii wzajemnej relacji interesu ogólnego (publicznego) i interesu indywidualnego. Skarżąca spółka podniosła, iż art. 31 ust. 3 Konstytucji RP nakłada na organy prowadzące postępowanie obowiązek harmonizowania interesu publicznego i interesu indywidualnego, jeżeli są one w konkretnym przypadku ze sobą sprzeczne – co według skarżącej – nie zostało w niniejszej sprawie uwzględnione, gdyż *decyzja Wojewody Małopolskiego* stoi w ewidentnej kolizji z powołanymi zasadami.

Pan Andrzej Adamski, Pani Elżbieta Adamska oraz Pani Ewa Adamska-Chat, reprezentowani przez pełnomocnika – r.pr. Piotra Kawalka, w odwołaniu z dnia 12 sierpnia 2016 r. (nadanym w placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu *ustawy Prawo pocztowe*, w tym samym dniu), wnieśli o:

- 1) uchylenie *decyzji Wojewody Małopolskiego* w całości, a w szczególności w części dotyczącej planowanej przebudowy w granicach ul. Złocieniowej oraz ul. Jasieńskiego i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania przez organ I instancji, z uwagi na brak wyjaśnienia istotnych kwestii związanych z możliwością zapewniania stronom dostępu do drogi publicznej oraz „swobodnego dojazdu przez pojazdy straży pożarnej, pogotowia, MPO oraz innych instytucji”,

a dodatkowo wnieśli o:

- 2) wyznaczenie, na podstawie art. 89 § 1 i § 2 *kpa*, rozprawy administracyjnej mającej na celu przyśpieszenie postępowania oraz z uwagi na zachodzącą potrzebę uzgodnienia interesu stron – zapewnienie prawidłowego i swobodnego dla wszelkiej kategorii pojazdów mechanicznych dojazdu z terenu drogi publicznej do nieruchomości stron,
- 3) zwrócenie się do Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie o wskazanie statusu prawnego ul. Feliksa Jasieńskiego oraz ul. Złocieniowej w Krakowie,
- 4) zwrócenie się do Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie o wyjaśnienie kwestii istniejącego wiaduktu kolejowego nad ul. Złocieniową, a mianowicie – jakie istnieją i będą istnieć na skutek planowanego przedsięwzięcia ograniczenia w poruszaniu się pojazdów pod wiaduktemi kolejowymi oraz po ul. Złocieniowej, z uwzględnieniem planowanego mostu nad rzeką Serafą,
- 5) wyjaśnienie, z jakich przyczyn pierwszy wiadukt na ul. Złocieniowej (zaznaczony kolorem na załączonej do odwołania mapie) nie został włączony do planowanej inwestycji kolejowej, mimo że znajduje się w bliskiej odległości od wiaduktu objętego inwestycją.

Skarżący zarzucili *decyzji Wojewody Małopolskiego*:

- 1) naruszenie art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, poprzez brak zawarcia w treści zaskarżonej decyzji wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich, z uwagi na brak istnienia dojazdu do drogi publicznej dla działek stanowiących własność skarżących w wyniku zrealizowania planowanej inwestycji,
- 2) naruszenie art. 7 w zw. z art. 9 w zw. z art. 77 w zw. z art. 80 w zw. z art. 78 § 1 w zw. z art. 107 *kpa*, poprzez brak merytorycznego i rzetelnego ustosunkowania się do pisma skarżących z dnia 2 maja 2016 r., a jedynie przekazanie im odpowiedzi *inwestora*, bez jakiegokolwiek odniesienia się co do jego treści przez organ I instancji w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji,

- 3) brak włączenia wiaduktu kolejowego przy ul. Złocieniowej do inwestycji określonej w zaskarżonej decyzji, mimo że wiadukt ten stanowi utrudnienie w przejeździe przez ul. Złocieniową do nieruchomości stanowiących własność skarżących.

W uzasadnieniu odwołania skarżący wyjaśnili, że Pani Ewa Adamska-Chat jest właścicielką działki nr 396/1, zaś Pan Andrzej Adamski i Pani Elżbieta Adamska są właścicielami działki nr 396/2. Skarżący wskazali, iż na obu ww. działkach znajdują się ich domy mieszkalne. W ocenie skarżących, w wyniku realizacji inwestycji zostaną oni odcięci od drogi publicznej, ponieważ likwidacji ulegnie przejazd przez tory kolejowe od strony ul. Feliksa Jasieńskiego, poprzez który dostają się do swoich domostw. Skarżący podkreślili, iż jedynie przez ten przejazd może dojechać straż pożarna, karetka pogotowia, śmieciarka, jak również ciężki sprzęt techniczno-budowlany. Zdaniem skarżących, nie ma technicznie możliwości dojazdu do ich nieruchomości z innych stron, gdyż nieruchomości te znajdują się w trójkącie pomiędzy rzeką Serafą, trasą drogi ekspresowej S7 i linią kolejową E-30.

W związku z powyższym, skarżący zarzucili, iż *decyzja Wojewody Małopolskiego*, stosownie do art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, nie zawiera wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich, których słuszne interesy w wyniku realizacji inwestycji zostaną naruszone. Co więcej, zdaniem skarżących, organ I instancji nie wskazał również, z jakich przyczyn „nie dokonał wymaganego przepisem art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym* wpisu”. W ocenie skarżących, słuszny interes osób trzecich w niniejszym postępowaniu przejawia się w konieczności utrzymania dojazdu do ich nieruchomości od strony ul. Feliksa Jasieńskiego przez przejazd kolejowy, bądź poprzez taką przebudowę wiaduktu i ul. Złocieniowej, aby możliwy był nieskrępowany ruch pojazdów mechanicznych wszelkich kategorii, w szczególności straży pożarnej, karetok pogotowia, pojazdów MPO i ciężkiego sprzętu techniczno-budowlanego. Skarżący – powołując się na stanowisko doktryny (P. Wajda, M. Wierzbowski: *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, 2014 r.) – zaznaczyli, iż konieczność uwzględnienia interesów osób trzecich dotyczy nie tylko stron postępowania, ale również właścicieli nieruchomości położonych w dalszej odległości od terenu inwestycji, a taki właśnie charakter mają nieruchomości należące do nich.

Pan Andrzej Adamski, Pani Elżbieta Adamska i Pani Ewa Adamska-Chat powołali również treść § 2 pkt 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie oznaczeń i nazewnictwa stosowanych w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz w decyzji o warunkach zabudowy (Dz. U. z 2003 r. Nr 164, poz. 1589), zwanego dalej „*rozporządzeniem w sprawie oznaczeń i nazewnictwa stosowanych w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz w decyzji o warunkach zabudowy*”, wskazującego sposób zapisywania ustaleń dotyczących ochrony interesów osób trzecich w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz decyzji o warunkach zabudowy. W ich ocenie, z treści zaskarżonej *decyzji Wojewody Małopolskiego* wynika, że okoliczności wskazane w ww. przepisie *rozporządzenia w sprawie oznaczeń i nazewnictwa stosowanych w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz w decyzji o warunkach zabudowy*, nie zostały uwzględnione przy jej wydaniu.

Według skarżących, po zlikwidowaniu przejazdu przez tory na ul. Jasieńskiego ich domostwa zostaną odcięte od drogi publicznej. Skarżący podnieśli, iż z ukształtowania terenu wynika, iż droga przez ul. Feliksa Jasieńskiego jest obecnie jedynym połączeniem łączącym ich domostwa z drogą publiczną, które zapewnia nieskrępowany dostęp do ich nieruchomości wszelkim pojazdom mechanicznym zarówno osobowym jak i ciężarowym. Co więcej, skarżący podnieśli, że ul. Złocieniowa, która ma zapewniać komunikację dla ich domostw, nie posiada statusu drogi publicznej, oraz posiada ograniczenia dla pojazdów mechanicznych, dotyczące wysokości (2,9 m) oraz tonażu (2,5 t), co powoduje, że nie jest możliwy przejazd pojazdów technicznych, w szczególności pojazdów do wywozu szamba, śmieciarek.

Skarżący stwierdzili, że „ewentualny przejazd jaki ostanie się w związku z realizacją inwestycji nie będzie posiadał statusu drogi publicznej a zatem nieruchomości będące ich własnością nie będą posiadały dostępu do drogi publicznej”. Skarżący podnieśli, iż przejazd pod wiaduktem na ul. Złocieniowej w obecnym stanie nie spełnia wymogów niezbędnych dla przejazdu przez pojazdy ciężarowe. Dodatkowo skarżący zaznaczyli, iż jak wynika z załączonej do odwołania mapy terenu, przez ów wiadukt obecnie nie jest prowadzona żadna linia kolejowa. Wobec powyższego, zdaniem skarżących, wiadukt ten powinien zostać objęty przedmiotową inwestycją kolejową i zlikwidowany,

ponieważ stanowi utrudnienia w poruszaniu się przez ul. Złocieniową. Powyższa kwestia – w ocenie skarżących – nie została wyjaśniona przez organ I instancji. Wobec powyższego, skarżący stwierdzili, iż zaskarżoną przez nich *decyzją Wojewody Małopolskiego* narusza art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, ponieważ nie zawiera wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich, gdyż ochrona tych interesów w odniesieniu ich działek winna sprowadzać się do tego, że organ I instancji powinien „nakazać” utrzymanie przejazdu w dowolnej formie np. wiaduktu w obecnym miejscu przecięcia torów przez ul. Jasieńskiego. Skarżący podnieśli również, iż organ I instancji nie dokonał merytorycznej oceny, ani w żaden inny sposób nie odniósł się do podniesionych przez nich zarzutów zawartych w piśmie z dnia 2 maja 2016 r., dotyczących kwestii dostępu do drogi publicznej oraz problemów, które wynikną w następstwie realizacji inwestycji dla ich działek. Według skarżących organ I instancji ograniczył się wyłącznie do „pośrednictwa” i przekazania pisma *inwestora*.

W ocenie skarżących, organ I instancji naruszył przepisy postępowania administracyjnego poprzez nieprzeprowadzenie czynności niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz załatwienia sprawy, bezpodstawnie uznając, że planowana inwestycja będzie zapewniała poszanowanie ich interesów prawnych. Skarżący stwierdzili także, że organ I instancji w sposób bezkrytyczny przyjął odpowiedź *inwestora* na wniesione przez nich zarzuty i w żaden sposób nie zbadał rzeczywistego stanu faktycznego w miejscu położenia nieruchomości stanowiących ich własność. Tym samym, zdaniem skarżących, organ I instancji naruszył przepisy postępowania administracyjnego, w tym naczelną zasadę postępowania – zasadę prawdy materialnej. Na potwierdzenie zaprezentowanego stanowiska skarżący przywołali treść wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 marca 2015 r., sygn. akt I OSK 2271/13.

Pismem z dnia 22 sierpnia 2016 r. (złożonym osobiście w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie w dniu 25 sierpnia 2016 r.), Pan Andrzej Adamski, Pani Elżbieta Adamska i Pani Ewa Adamska-Chat, reprezentowani przez r.pr. Piotra Kawalka, uzupełnili ww. odwołanie z dnia 12 sierpnia 2016 r.

Skarżący podnieśli, że organ I instancji nie odniósł w *decyzji Wojewody Małopolskiego* do zarzutów zgłoszonych przez Panią Ewę Adamską-Chat w piśmie z dnia 29 czerwca 2016 r., w którym skarżąca wyraziła wątpliwość, czy po realizacji planowanej inwestycji będzie możliwy dojazd innych pojazdów niż samochody osobowe (np. karetki pogotowia) do jej posesji, jak również zaapelowała o nielikwidowanie przejazdu przez ul. Jasieńskiego z powyższego powodu. Zdaniem skarżących, nie została więc wyjaśniona zasadnicza kwestia dotycząca istnienia dojazdu do ich nieruchomości. W opinii skarżących, nie ma żadnej pewności, że po zrealizowaniu przedmiotowej inwestycji kolejowej dojazd do działek stanowiących ich własność będzie istniał, mając na uwadze kształt przejazdu przez ul. Złocieniową oraz brak ustosunkowania się do kwestii przepustowości nowej drogi dojazdowej przez organ I instancji. Brak istotnego wyjaśnienia powyższej okoliczności stanowi zatem, w ocenie skarżących, istotne naruszenie przepisów postępowania, co powinno prowadzić do uchylenia *decyzji Wojewody Małopolskiego* i przekazania sprawy do ponownego rozpoznania organowi I instancji.

Ponadto skarżący stwierdzili, iż poprzez brak odniesienia się do powyższej kwestii, organ I instancji naruszył również zasady postępowania administracyjnego, tj.: zasadę pogłębiania zaufania do obywateli (art. 8 *kpa*), zasadę przekonywania (art. 11 *kpa*), jak również „zasadę prawdy materialnej” (art. 7 *kpa*) oraz art. 107 *kpa*. Powołując treść wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 27 stycznia 2016 r., sygn. akt IV SA/Po 496/15, skarżący podkreślili, że zaniechanie przez organy administracji państwowej uzasadnienia swych decyzji (postanowień) w sposób przekonujący, a więc odnoszący się do wszystkich zarzutów, zgodny z zasadami wyrażonymi w art. 7-9 i art. 11 *kpa*, skutkuje wadliwością tych decyzji jako naruszających dyspozycje art. 77, art. 80, art. 81 i art. 107 § 3 *kpa*.

Dodatkowo, nawiązując do zarzutu podniesionego w odwołaniu z dnia 12 sierpnia 2016 r. skarżący po raz kolejny wskazali, że organ I instancji, ustosunkowując się do podniesionych przez nich zarzutów odnośnie planowanej inwestycji, nie dokonał analizy sprawy, a jedynie bezkrytycznie przyjął wyjaśnienia *inwestora*. Tym samym, zdaniem skarżących, organ naruszył przepisy art. 8 *kpa*, jak również art. 7 *kpa*. Powołując treść wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 28 października 2015 r., sygn. akt II OSK 438/14, skarżący podkreślili, że organ nie jest zwolniony od obowiązku dokonania rzetelnej oceny danego dowodu także pod względem jego przydatności do rozstrzygnięcia sprawy, a jeżeli taka wątpliwość istnieje, do przeprowadzenia w tym postępowaniu dalszych dowodów, które wątpliwości te

pozwolą rozwiązać.

Mając powyższe na uwadze skarżący stwierdzili, że organ I instancji dokonał „usankcjonowania” kształtu planowanej inwestycji bez jakiegokolwiek zweryfikowania, czy podniesione przez nich zarzuty są zasadne. Pan Andrzej Adamski, Pani Elżbieta Adamska i Pani Ewa Adamska-Chat zarzucili ponadto brak wskazania w *decyzji Wojewody Małopolskiego* informacji w sprawie ustanowienia drogi koniecznej dla nieruchomości stanowiących ich własność. Skarżący zaznaczyli, że *decyzja Wojewody Małopolskiego* przewiduje ustanowienie służebności drogi koniecznej w celu zapewnienia dostępu do drogi publicznej, jaką jest ul. Jasieńskiego, dla działek nr 408/26, 410/4, 410/3, 411/2, 412/4, 413/4, 415/2, z obrębu 105 Kraków-Podgórze. Natomiast – jak wskazali skarżący – brak jest informacji o ustanowieniu dostępu do drogi publicznej dla nieruchomości stanowiących ich własność.

W związku powyższym – w opinii skarżących – *decyzja Wojewody Małopolskiego* pomija kwestię dostępu ich działek do drogi publicznej (jaką w tym przypadku będzie ul. Sucharskiego). Skarżący stwierdzili, iż w wyniku likwidacji przejazdu przez ul. Jasieńskiego nie będą posiadali prawnie zapewnionego dostępu do drogi publicznej, co będzie powodowało dla nich „szereg przyszłych konsekwencji faktycznych i prawnych”. Według skarżących, nie będą oni mieli prawnie ustanowionego dostępu do drogi publicznej, a także – być może – dojazdu do nieruchomości w ogóle. Co więcej, w ich opinii, utrudnieniu mogą ulec próby prowadzenia na terenie ww. nieruchomości jakichkolwiek inwestycji lub czynności związanych z gospodarowaniem nimi, np. odbiór śmieci lub ścieków, gdyż z pisma Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie z dnia 22 sierpnia 2016 r., znak: OG.442.10.1284.2016, wynika, iż ul. Złocieniowa jest drogą wewnętrzną. W konsekwencji skarżący uznali, że nie będą mieli możliwości dojechania do sieci dróg miejskich.

Ponadto, Pan Andrzej Adamski, Pani Elżbieta Adamska i Pani Ewa Adamska-Chat podnieśli zarzut dotyczący braku szczegółowego wyjaśnienia parametrów i ograniczeń planowanych robót budowlanych. Skarżący wskazali, że zgodnie z treścią *decyzji Wojewody Małopolskiego* wybudowany ma zostać most drogowy na wysokości km 10.128 linii nr 91 przez rzekę Serafę, zlokalizowany po północnej stronie torów, w ciągu łącznika drogowego ul. Złocieniowej z ul. Jasieńskiego. Skarżący podnieśli, iż jak wskazano w zaskarżonym rozstrzygnięciu Wojewody Małopolskiego, most ów będzie spełniać funkcję mostu drogowego z wydzielonym jednostronnym chodnikiem dla pieszych, umożliwiając obsługę osiedla domów. Według skarżących, w *decyzji Wojewody Małopolskiego* nie wskazuje się natomiast, czy planowany most będzie posiadał ograniczenia wynikające z dozwolonego tonażu, co może uniemożliwić przejazd straży pożarnej, karetki pogotowia, pojazdów MPO czy ciężkiego sprzętu budowlanego.

W opinii skarżących *decyzja Wojewody Małopolskiego* nie wskazuje również konkretnych parametrów dla budowy mostu drogowego w km 9.994 linii nr 91, tj. rozbiórki istniejących mostów i budowy nowego obiektu, wspólnego dla obu linii, którego funkcja zostanie rozszerzona o możliwość prowadzenia ruchu kołowego w poprzek torów oraz bezkolizyjnego dojścia na perony przystanku osobowego. Również w tym przypadku – według skarżących – nie wskazuje się, jakie będą ograniczenia dla ruchu kołowego, mimo istnienia obecnie takiego ograniczenia, wynikającego z ukształtowania terenu.

Skarżący podnieśli dodatkowo, że w *decyzji Wojewody Małopolskiego* nie wspomniano o jakiegokolwiek przebudowie całej ul. Złocieniowej, przez którą wedle zamysłu inwestora mieliby dostawać się do ul. Sucharskiego. Skarżący zaznaczyli, iż w ww. odwołaniu z dnia 12 sierpnia 2016 r. wskazywali, iż przejazd od ul. Sucharskiego przez ul. Złocieniową posiada szereg utrudnień dla ruchu pojazdów mechanicznych. Jako przykład takiego utrudnienia skarżący wskazali most na rzece Serafie, którego konstrukcja również będzie wpływać na ograniczenia w dojeździe do nieruchomości stanowiących ich własność. Skarżący wskazali, iż ze względu na przebudowę obiektu mostowego planuje się także przebudowę układu komunikacyjnego w ciągu ul. Złocieniowej. Zmiany – jak wynika z treści dokumentów znajdujących się w aktach sprawy – według skarżących polegać mają na dopuszczeniu ruchu samochodowego pod obiektem kolejowym oraz budowie samodzielnej ciągu pieszego. Zdaniem skarżących, nie jest natomiast wskazane, na jakich warunkach dopuszczony będzie przejazd samochodowy, w szczególności – czy będzie możliwy przejazd ciężkiego sprzętu. Ponadto, skarżący wyrazili wątpliwość, czy będą uprawnieni do przejazdu ul. Złocieniową, skoro droga ta ma charakter wewnętrzny (a nie publiczny). Skarżący powtórzyli również stwierdzenie zawarte w odwołaniu, iż w istniejącej topografii oraz zabudowie terenu nie istnieją inne możliwości połączenia ich działek z drogą publiczną.

Uzasadniając zarzut dotyczący naruszenia art. 7, art. 77 § 1 i art. 107 § 3 *kpa* skarżący wskazali, że organ I instancji naruszył podstawową zasadę postępowania administracyjnego – „zasadę prawdy materialnej”. Zdaniem skarżących, organ I instancji nie podjął bowiem żadnych własnych rozważań mających na celu weryfikację prawidłowości złożonego przez *inwestora* wniosku pod kątem naruszenia słusznego interesu osób trzecich, o jakim mowa w art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*. Według skarżących, w przedmiotowej sprawie organ I instancji dokonał analizy wniosku *inwestora* pod kątem spełnienia warunków formalnych, jednak pominął istotne w świetle art. 7 *kpa*, w związku z konstytucyjną zasadą ochrony własności, kwestie zasadności ingerencji w prawa właścicieli nieruchomości, które to prawa zostaną naruszone w wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej. W ocenie skarżących, mimo złożenia wyraźnych i konkretnych zastrzeżeń co do planowanej przebudowy dojazdu do ich nieruchomości, organ I instancji naruszył przepisy postępowania administracyjnego w zakresie obowiązku właściwego wyjaśnienia sprawy, a następnie uzasadnienia rozstrzygnięcia, co mogło mieć istotne znaczenie w sprawie, skoro kwestia zasadności ingerencji w prawa właścicielskie nie została praktycznie wyjaśniona.

Zdaniem skarżących, skoro złożyli oni w trakcie postępowania pierwszoinstancyjnego zarzuty wskazujące, że przyjęte rozwiązania techniczne, w zakresie usytuowania nowej drogi i przejazdu oraz likwidacji dotychczas istniejącego przejazdu, będą skutkować dla nich zbędnymi uciążliwościami (zwiększenie odległości dojazdu od posesji do ul. Sucharskiego, zwiększenie odległości od posesji do przystanku autobusowego, uciążliwości spowodowane zwiększeniem hałasu i drgań w związku ze zwiększeniem ruchu kolejowego oraz brak możliwości dojazdu pojazdów straży pożarnej, pogotowia i ciężkiego sprzętu budowlanego do ich posesji), rolą organu I instancji było wyjaśnienie, jakie konkretne względy przemawiają za przyjętym planem modernizacji linii kolejowej i przebudowy wiaduktów, który – w ich ocenie – wyraźnie naruszać będzie ich słuszny interes.

Skarżący uznali, iż wobec braku stosownego wyjaśnienia sprawy, nie można wykluczyć, że przyjęte rozwiązania co do likwidacji przejazdu przez ul. Jasieńskiego oraz udostępnienia przejazdu przez wiadukt od strony ul. Złocieniowej wynikają wyłącznie z dowolnego uznania projektanta, który nie rozważył z wystarczającą wnikliwością (lub w ogóle) kwestii realizacji drogi w kontekście ograniczenia uciążliwości, gdy chodzi o zakres i sposób ingerencji w prawo własności i pozbawienie działek stanowiących własność skarżących istniejącego dojazdu od ul. Jasieńskiego. Zagadnienia tego, zdaniem skarżących, organ I instancji nie rozważył. Gdyby takie rozważenie miało miejsce, musiałoby znaleźć odzwierciedlenie w uzasadnieniu *decyzji Wojewody Małopolskiego*, a tak się w opinii skarżących, nie stało, co stanowi naruszenie art. 107 § 3 *kpa*. Wobec powyższego – według skarżących - zasadne jest stwierdzenie, iż *decyzja Wojewody Małopolskiego*, w kwestii likwidacji przejazdu przez ul. Jasieńskiego i wskazania przejazdu przez ul. Złocieniową w zakresie, w jakim dotyczy ich nieruchomości, jak i w zakresie usytuowania samego dojazdu do ww. nieruchomości została wydana z naruszeniem prawa w zakresie obowiązku właściwego wyjaśnienia sprawy.

Skarżący zarzucili ponadto organowi I instancji błędne przyjęcie wykładni przepisów *ustawy o transporcie kolejowym*. Uzasadniając ten zarzut skarżący podnieśli, iż jak wynika zarówno z treści uzasadnienia *decyzji Wojewody Małopolskiego*, jak i z pism kierowanych przez organ I instancji do stron w trakcie trwania postępowania, Wojewoda Małopolski stoi na stanowisku, iż organ administracji orzekający o lokalizacji przedsięwzięcia na podstawie ustaw szczególnych jest związany treścią wniosku inwestora w kwestii przyjętych rozwiązań, w tym, co do umiejscowienia przedsięwzięcia (nie bada przyjętych rozwiązań pod kątem celowości, racjonalności itp.). Stanowisko to, w ocenie skarżących, jest błędne i narusza podstawowe zasady postępowania administracyjnego. Na potwierdzenie powyższego stanowiska, skarżący przywołali wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 marca 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 87/10.

Wobec powyższego skarżący stwierdzili, że organ I instancji w sposób oczywisty naruszył przepisy postępowania poprzez brak wnikliwego i przekonywującego wyjaśnienia podnoszonych przez strony zarzutów. Co więcej, według skarżących, organ I instancji sam przyznał, m.in. w piśmie z dnia 15 czerwca 2016 r., że takich wyjaśnień nie poczynił.

Pan Andrzej Adamski, Pani Elżbieta Adamska i Pani Ewa Adamska-Chat podnieśli również zarzut błędnego ustalenia dotyczącego opinii Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie. Skarżący wskazali, iż zgodnie z treścią uzasadnienia *decyzji Wojewody Małopolskiego inwestor* otrzymał opinię Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie z dnia 15 grudnia 2015 r., znak: IU.461.1.1434.2015, dotyczącą dróg publicznych krzyżujących się z linią kolejową. Zdaniem skarżących, nie można jednak w żadnym wypadku uznać, że takie uzgodnienie dotyczy również planowanego przejazdu przez ul. Złocieniową, ponieważ nie posiada ona statusu drogi publicznej, na co wskazuje sam Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie w piśmie z dnia 22 sierpnia 2016 r. W związku z powyższym, skarżący uznali, że planowana przez *inwestora* trasa przejazdu przez ul. Złocieniową nie została poddana żadnej weryfikacji przez jakiegokolwiek podmiot, a w szczególności przez organ I instancji w trakcie postępowania wyjaśniającego.

Opisane powyżej odwołania wniesiono w terminie.

Pan Jan Wójtowicz, reprezentowany przez pełnomocnika – r.pr. Wojciecha Makiełę, w odwołaniu z dnia 24 sierpnia 2016 r. (złożonym osobiście w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie w tym samym dniu), wniósł o uchylenie *decyzji Wojewody Małopolskiego* i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania przez organ I instancji.

Skarżący zarzucił *decyzji Wojewody Małopolskiego* naruszenie art. 7 i art. 77 *kpa*, poprzez niedokładne wyjaśnienie istniejącego stanu faktycznego, oraz naruszenie art. 107 § 3 *kpa*, z uwagi na brak wystarczającego uzasadnienia faktycznego *decyzji*.

W uzasadnieniu odwołania Pan Jan Wójtowicz wskazał, iż na skutek zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie wydania *decyzji* o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej, pismem z dnia 1 czerwca 2016 r. (w treści tego pisma błędnie wskazano, iż pismo to wnosi Jan Wójcik), wystąpił do Wojewody Małopolskiego z wnioskiem o uwzględnienie w ramach planowanej inwestycji możliwości zagospodarowania całości działki nr 413/1, z obrębu 105 Kraków Podgórze, oraz odstąpienie od czynności podziału geodezyjnego ww. działki. Skarżący wskazał, iż w ww. piśmie podniósł, że powstała w wyniku podziału część nieruchomości, która miałaby nadal pozostać jego współwłasnością, nie będzie się nadawała do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele ze względu na „zmniejszoną powierzchnię, niekorzystną konfigurację i bezpośrednią bliskość torowiska”. Pan Jan Wójtowicz podniósł, iż w ww. piśmie z dnia 1 czerwca 2016 r. poinformował również, że działka nr 413/1 posiadała co prawda niewielką powierzchnię, lecz wystarczającą do jej wykorzystania na cele budownictwa mieszkaniowego, jednakże zmniejszenie powierzchni działki wskutek jej podziału i przejęcia części gruntów pod planowaną inwestycję spowoduje, że niemożliwe będzie racjonalne wykorzystanie pozostałej części działki dla ww. celów, a hałas generowany przez bezpośrednią bliskość torowiska, przy jednoczesnym zwiększeniu się ruchu kolejowego na skutek inwestycji, prawdopodobnie całkowicie uniemożliwią jakiegokolwiek korzystanie z tej nieruchomości.

Z uwagi na powyższe skarżący wskazał, iż wniósł o nabycie pozostałej części nieruchomości na podstawie art. 9t *ustawy o transporcie kolejowym*. Dodatkowo, Pan Jan Wójtowicz podniósł, iż w ww. piśmie z dnia 1 czerwca 2016 r. wskazał osoby, którym przysługuje przymiot strony w niniejszym postępowaniu z uwagi na fakt, że są one współwłaścicielami działki nr 413/1, podając ich adresy zamieszkania i numer księgi wieczystej, w której uwidoczniono przysługujące im prawo własności, oraz wniósł o ich zawiadomienie o toczącym się postępowaniu. W ocenie skarżącego, *decyzja Wojewody Małopolskiego* została wydana z naruszeniem zasad postępowania administracyjnego, gdyż organ I instancji całkowicie pominął jego wniosek i nie przeprowadził postępowania wyjaśniającego w tym zakresie. Ww. wniosek – jak wskazał skarżący – nie znalazł nawet odzwierciedlenia w części uzasadnienia zaskarżonej *decyzji Wojewody Małopolskiego*, gdzie organ I instancji ustosunkował się do wniosków i zastrzeżeń innych stron postępowania.

W opinii Pana Jana Wójtowicza koniecznym jest zawiadomienie Pana Grzegorza Wójtowicza i Pani Marii Górskiej, którzy są pozostałymi współwłaścicielami ww. działki, o toczącym się postępowaniu, ponieważ z chwilą, gdy organowi administracji zostało wykazane, że „w postępowaniu nie biorą udziału wszystkie osoby posiadające przymiot strony wraz z ich adresem zamieszkania i powszechnie dostępnym źródłem potwierdzenia ww. informacji w postaci nr księgi wieczystej”, organ I instancji zobowiązany był zawiadomić ww. osoby o toczącym się postępowaniu i umożliwić im wzięcie w nim

udziału. Z uwagi na fakt, że ponowne wydanie decyzji wymaga przeprowadzenia postępowania w znacznej części i konieczne jest zapewnienie udziału w postępowaniu wszystkich osób będących stronami, skarżący wniósł o uchylenie rozstrzygnięcia organu I instancji i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania przez organ I instancji.

W tym miejscu należy wyjaśnić, iż odwołanie Pana Jana Wójtowicza, reprezentowanego przez r.pr. Wojciecha Makiełę, zostało wniesione skutecznie, mimo że skarżący uchybił terminowi do wniesienia odwołania określonego w art. 129 § 2 *kpa* w zw. z art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*.

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

Zgodnie z art. 40 § 2 *kpa*, jeżeli strona ustanowiła pełnomocnika, pisma doręcza się pełnomocnikowi. Jeżeli ustanowiono kilku pełnomocników, doręcza się pisma tylko jednemu pełnomocnikowi. Strona może wskazać takiego pełnomocnika. Pan Jan Wójtowicz jest właścicielem działki nr 413/1, z obrębu 105 Kraków, objętej wnioskiem o ustalenie lokalizacji linii kolejowej. Początek biegu czternastodniowego terminu do wniesienia odwołania przez Pana Jana Wójtowicza, co do zasady, liczony winien być od daty doręczenia jego pełnomocnikowi (r.pr. Wojciechowi Makiele) zawiadomienia o wydaniu decyzji *Wojewody Małopolskiego*, tj. od dnia 9 sierpnia 2016 r., i nie powinien mieć wobec niego zastosowania art. 49 *kpa* dotyczący zawiadomienia o decyzji przez obwieszczenia. W takim przypadku termin do wniesienia odwołania przez skarżącego upływałby w dniu 23 sierpnia 2016 r.

Taka sytuacja winna mieć miejsce w przypadku prawidłowości doręczenia zawiadomienia oraz zawartego w nim pouczenia, co do terminu wniesienia odwołania. Zawiadomienie dla Pana Jana Wójtowicza zostało natomiast doręczone z następującym pouczeniem: „Od przedmiotowej decyzji przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury i Budownictwa za pośrednictwem Wojewody Małopolskiego [...] w terminie 14 dni od jej doręczenia. Zgodnie z art. 49 *Kodeksu postępowania administracyjnego* doręczenie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia, tj. ukazania się obwieszczenia o wydaniu ww. decyzji *Wojewody Małopolskiego*”.

Z powyższego pouczenia wynika więc w sposób jasny i niebudzący żadnych wątpliwości, że pełnomocnik skarżącego został poinformowany, iż bieg terminu do wniesienia odwołania dla Pana Jana Wójtowicza będzie liczony od daty publicznego ogłoszenia, to jest ukazaniu się obwieszczenia o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Zgodnie z art. 112 *kpa* błędne pouczenie co do prawa odwołania albo wniesienia powództwa do sądu powszechnego lub skargi do sądu administracyjnego nie może szkodzić stronie, która zastosowała się do tego pouczenia. Ostatnie z wymaganych prawem ogłoszeń o wydaniu decyzji *Wojewody Małopolskiego* dokonane zostało w prasie lokalnej – „Gazeta Krakowska” z dnia 27 lipca 2016 r. Liczony z uwzględnieniem daty tego ogłoszenia termin do wniesienia odwołania przez strony zawiadamiane o wydaniu decyzji w drodze obwieszczenia upłynął w dniu 24 sierpnia 2016 r.

Biorąc pod uwagę, że odwołanie Pana Jana Wójtowicza, reprezentowanego przez r.pr. Wojciecha Makiełę, zostało złożone bezpośrednio w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie w dniu 24 sierpnia 2016 r., a w rozpatrywanym przypadku błąd w pouczeniu polegał na wskazaniu błędnej daty, od której należy liczyć początek biegu terminu do wniesienia odwołania, stwierdzić należy, że odwołanie wniesione przez Pana Jana Wójtowicza, reprezentowanego przez r.pr. Wojciecha Makiełę, mimo że dokonane po terminie ustawowym, było skuteczne z mocy przepisu art. 112 *kpa* (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 20 lipca 2010 r., sygn. akt I OSK840/10, LEX nr 593399, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 11 czerwca 2015 r., sygn. akt IV SA/Wa 782/15, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Po rozpatrzeniu wniesionych odwołań, uwzględniając fakt, iż właściwym w przedmiotowej sprawie – stosownie do treści rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U z 2015 r., poz. 1907, ze zm.) – jest Minister Infrastruktury i Budownictwa, stwierdzono, co następuje.

W trakcie przeprowadzonego postępowania odwoławczego Minister Infrastruktury i Budownictwa rozpatrzył ponownie wniosek *inwestora* o wydanie przedmiotowej decyzji, przeanalizował materiał dowodowy zgromadzony przez organ I instancji, w tym zbadał prawidłowość przeprowadzonego przez organ I instancji postępowania oraz kończącej je *decyzji Wojewody Małopolskiego*, jak również rozpatrzył zarzuty podniesione w odwołaniach i uzupełniających je pismach.

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

Po dokonaniu analizy zgromadzonego w przedmiotowej sprawie materiału dowodowego, organ odwoławczy uznał, że wniosek *inwestora* z dnia 15 lutego 2016 r., znak: IGK15-0702/1-9/2016, uzupełniony i skorygowany pismami z dnia 24 marca 2016 r., znak: IREPI3-0815-POLIŚ7.1-74-33.16/16, i z dnia 23 czerwca 2016 r., znak: IREPI3-0815-POLIŚ7.1-74-33.32/16, jest kompletny, gdyż zawiera wszystkie elementy, o których mowa w art. 9o ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Do przedmiotowego wniosku załączone zostały mapy w skali 1:500 z projektowaną linią rozgraniczającą teren inwestycji, przedstawiające istniejące uzbrojenie terenu, proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych oraz mapy w skali 1:1000 z projektami podziału nieruchomości. We wniosku określono także zmiany w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu.

Przed złożeniem wniosku, zgodnie z art. 9o ust. 3 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, *inwestor* uzyskał następujące opinie:

- Dyrektora Okręgowego Urzędu Górniczego w Krakowie, wyrażoną w postanowieniu z dnia 25 listopada 2014 r., znak: KRA.5140.220.2014.AH,
- Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 17 grudnia 2014 r., znak: ZU-460-2-69/14,
- Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Krakowie z dnia 4 grudnia 2014 r., znak: ZS-2120-188/14,
- Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie z dnia 12 grudnia 2014 r., znak: OZKr.5183.1980.2014.AM.MG,
- Wojewody Małopolskiego z dnia 20 listopada 2014 r., znak: WI-IV.745.1.5.2014,
- Marszałka Województwa Małopolskiego, wyrażoną w postanowieniu z dnia 27 listopada 2014 r., znak: PR.VIII.8062.8.2014.AS,
- Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 10 grudnia 2014 r., znak: GK-02.7242.5.2014,
- Szefa Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Krakowie z dnia 17 grudnia 2014 r., znak: 4013/14,
- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Krakowie z dnia 19 sierpnia 2015 r., znak: O.KR.Z-3.4350.11.41.2015.md.2,
- Gminnego Zarządu Dróg w Wieliczce z dnia 30 listopada 2015 r., znak: GZD.7021.8.OP.8.2015,
- Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie z dnia 15 grudnia 2015 r., znak: IU.461.1.1434.2015.

Ponadto, przed złożeniem wniosku, zgodnie z art. 9o ust. 3 pkt 4 *ustawy*, *inwestor* zwrócił się pismami z dnia 13 listopada 2014 r. do Starosty Powiatu Wielickiego, Zarządu Województwa Małopolskiego, Zarządu Powiatu Wielickiego, Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, oraz do Zarządu Dróg Powiatowych w Wieliczce, z prośbą o wydanie opinii do wniosku w przedmiocie ustalenia lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej. Niewydanie opinii

w terminie 30 dni od dnia zwrócenia się o nią przez *inwestora*, zgodnie z treścią art. 9o ust. 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, uznano za brak zastrzeżeń do wniosku.

Co do pozostałych opinii, wskazanych w art. 9o ust. 3 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, należy zauważyć, iż *inwestor* nie miał obowiązku ich przedkładania, gdyż w obszarze projektowanej inwestycji nie znajdują się tereny, z których istnieniem ustawodawca wiąże skutek uzyskania stosownych uzgodnień.

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 2016 r., poz. 353, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie*”, *inwestor* dołączył także do wniosku decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 9 lipca 2015 r., znak: OO.4201.6.2014.AK, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnych na odcinku Kraków Główny Towarowy – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów”, zwaną dalej „*decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*”.

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

W ocenie organu odwoławczego, Wojewoda Małopolski prawidłowo zawiadomił strony o wszczęciu postępowania, podał podstawę prawną jego prowadzenia, jak również pouczył o prawie do składania wniosków i uwag, a zatem należycie i wyczerpująco poinformował strony o okolicznościach faktycznych i prawnych, będących przedmiotem postępowania administracyjnego, które mogły mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków.

Zgodnie z art. 9o ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym*, Wojewoda Małopolski doręczył zawiadomienie z dnia 12 kwietnia 2016 r., znak: WI-VI.747.1.4.2016.JR, o wszczęciu postępowania administracyjnego w niniejszej sprawie wnioskodawcy i właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie przedmiotowej decyzji, na adres wskazany w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony zawiadomił o wszczęciu postępowania 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 aktach sprawy znajdują się zwrotne potwierdzenia odbioru pism skierowanych do właścicieli oraz użytkowników wieczystych nieruchomości, jak również dowody potwierdzające obwieszczenie o wszczęciu przedmiotowego postępowania:

- w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie w dniach od 15 do 29 kwietnia 2016 r. oraz na stronie internetowej tego urzędu w dniach od 15 kwietnia do 11 maja 2016 r.,
- w Urzędzie Miasta Krakowa w dniach od 18 kwietnia do 3 maja 2016 r. oraz na stronie internetowej tego urzędu w dniach od 15 do 29 kwietnia 2016 r.,
- w Urzędzie Miasta i Gminy Wieliczka w dniach od 19 kwietnia do 6 maja 2016 r. oraz na stronie internetowej tego urzędu w tym samym terminie,
- w prasie lokalnej, tj. w wydaniu krakowskim „Gazety Wyborczej” z dnia 22 kwietnia 2016 r.

W przedmiotowym obwieszczeniu i zawiadomieniu organ I instancji wskazał nieruchomości lub ich części objęte wnioskiem, jak również poinformował o miejscu, gdzie strony lub ich pełnomocnicy mogą zapoznać się z dokumentacją dotyczącą inwestycji oraz składać ewentualne uwagi i zastrzeżenia.

W toku postępowania przed Wojewodą Małopolskim strony postępowania wniosły zastrzeżenia i wnioski, które organ pierwszej instancji przesłał *inwestorowi* w celu zajęcia stanowiska, a ten ustosunkował się do zagadnień poruszonych przez strony postępowania.

Uznając, że zebrany w sprawie materiał dowodowy pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, Wojewoda Małopolski wydał w dniu 15 lipca 2016 r. decyzję Nr 1/2016, o ustaleniu lokalizacji ww. linii kolejowej. Nadając przedmiotowej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności Wojewoda Małopolski podzielił argumenty przedstawione przez *inwestora*. W uzasadnieniu kontrolowanej decyzji organ I instancji, mając na względzie opinię przedstawioną przez *inwestora*, ustosunkował się do zarzutów i wniosków podniesionych przez strony postępowania.

Organ I instancji, wypełniając obowiązek określony w art. 9q ust. 2 *ustawy o transporcie kolejowym*, doręczył 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 aktach sprawy znajdują się zwrotne potwierdzenia odbioru pism skierowanych do właścicieli oraz użytkowników wieczystych nieruchomości, jak również dowody potwierdzające obwieszczenie o wydaniu przedmiotowej decyzji:

- w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie w dniach od 21 lipca do 5 sierpnia 2016 r. oraz na stronie internetowej tego urzędu w dniach od 25 lipca do 8 sierpnia 2016 r.,
- w Urzędzie Miasta Krakowa w dniach od 26 lipca do 10 sierpnia 2016 r. oraz na stronie internetowej tego urzędu w dniach od 22 lipca do 5 sierpnia 2016 r.,
- w Urzędzie Miasta i Gminy Wieliczka w dniach od 26 lipca do 16 sierpnia 2016 r. oraz na stronie internetowej tego urzędu w dniach od 26 lipca do 12 sierpnia 2016 r.,
- w prasie lokalnej, tj. „Gazeta Krakowska” dnia 27 lipca 2016 r.

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.

Analizując decyzję Wojewody Małopolskiego organ odwoławczy zważył, co następuje.

Kontrolowana decyzja Wojewody Małopolskiego czyni zadość wymogom przedstawionym w art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, zawiera bowiem wszystkie niezbędne elementy określone w tym przepisie. Decyzja Wojewody Małopolskiego określa również termin wydania nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym*. Pozytywnie także należy ocenić określenie przez Wojewodę Małopolskiego – biorąc pod uwagę dyspozycję art. 9q ust. 6 *ustawy o transporcie kolejowym* – terminu wydania nieruchomości, na 30 dzień od dnia uzyskania waloru ostateczności decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej. Organ zobowiązany był bowiem wyznaczyć taki termin wobec uzasadnionego wystąpienia przez *inwestora* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Rozpatrując odwołania Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie, Pana Andrzeja Adamskiego, Pani Elżbiety Adamskiej i Pani Ewy Adamskiej-Chat, Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie oraz Pana Jana Wójtowicza, w pierwszej kolejności wskazać należy, że zarówno wojewoda orzekający w sprawie jako organ pierwszej instancji, jak i Minister Infrastruktury i Budownictwa 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 pierwszej i drugiej instancji może

jedynie podlegać zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach *ustawy o transporcie kolejowym*.

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 (patrz: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 15 czerwca 2016 r., sygn. akt II OSK 721/16, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie 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 (Dz. U. z 2015 r. poz. 2031, ze zm.), 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 (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 19 lipca 2016 r., sygn. akt II OSK 1373/16, Lex nr 2118231, z dnia 25 maja 2016 r., sygn. akt II OSK 524/16, Lex nr 2083578, z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, Lex nr 2066406, z dnia 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15, Lex nr 1775368, z dnia 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, Lex nr 1772490, z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, Lex nr 1798570, z dnia 28 lutego 2014 r., sygn. akt II OSK 93/14, Lex nr 1569073, z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13, Lex nr 1367353, z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, z dnia 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, Lex nr 746859, z dnia 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, Lex nr 953051 oraz wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 15 stycznia 2016 r., sygn. akt. VII SA/Wa 2446/15, Lex nr 2071569, z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, Lex nr 1820086, z dnia 20 kwietnia 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 2887/14, Lex nr 1820065, z dnia 5 lutego 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1987/14, Lex nr 1730465, z dnia 23 stycznia 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1001/14, Lex nr 1748276, z dnia 23 kwietnia 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 2753/13, Lex nr 1468403, z dnia 14 maja 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1722/09, Lex nr 706736). 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 przepisów *specustawy drogowej* – zwrócił uwagę na specyfikę spraw dotyczących budowy dróg publicznych, których budowa jest realizacją celu publicznego. Budowa bezpiecznych dróg w Polsce stanowi nadal priorytetowy cel publiczny, gdyż jest konieczna zarówno dla ochrony środowiska, jak i zdrowia, wolności i praw konstytucyjnych całych społeczności. Trybunał Konstytucyjny zwrócił uwagę, że po pierwsze, drogi są budowane nie w interesie państwa, jednostki samorządu terytorialnego czy zarządcy drogi, lecz w interesie wszystkich członków społeczeństwa, także tych 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 – wywłaszczonych. Przy założonym przebiegu drogi – z jednej strony, wybór działek, przez które ma ona przebiegać, jest bardzo ograniczony albo wręcz wybór taki nie istnieje, z drugiej strony – wypadnięcie choćby jednej z grup wywłaszczonych nieruchomości może unicestwić całą inwestycję. Należy ponadto mieć na uwadze, że wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej składa zarządca drogi.

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

Wobec powyższego, pismami z dnia 13 września 2016 r., znak: DLI.III.6620.47.2016.KS.2, z dnia 21 października 2016 r., znak: DLI.III.6620.47.2016.KS.4, z dnia 28 października 2016 r., znak: DLI.III.6620.47.2016.KS.6, i z dnia 16 listopada 2016 r., znak: DLI.III.6620.47.2016.KS.7, organ odwoławczy wezwał *inwestora* do wypowiedzenia się w sprawie zagadnień dotyczących lokalizacji przedmiotowej inwestycji drogowej i zastosowanych rozwiązań technicznych poruszonych przez skarżące strony.

Pismami z dnia 7 października 2016 r., znak: IREPI3-0815-POLIŚ7.1-74-33.40/16, z dnia 31 października 2016 r., znak: IREPI3-0815-POLIŚ7.1-74-33.48/16, z dnia 14 listopada 2016 r., znak: IREPI3-0815-POLIŚ7.1-74-33.50/16, oraz z dnia 28 listopada 2016 r., znak: IREPI3-0815-POLIŚ7.1-74-33.55/16, *inwestor* ustosunkował się do zarzutów podniesionych przez skarżące strony, wyjaśniając powody przyjętych rozwiązań projektowych oraz przekonując o ich prawidłowości.

Powyższe stanowiska *inwestora* organ odwoławczy, działając w oparciu o art. 9 i art. 10 *kpa*, przesłał skarżącym stronom przy pismach z dnia 11 października 2016 r., znak: DOI.III.6620.47.2016.KS.4, z dnia 16 listopada 2016 r., znak: DLI.III.6620.47.2016.KS.8, i z dnia 1 grudnia 2016 r., znak: DOI.III.6620.47.2016.KS.9, zawiadamiając o prawie wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań oraz o możliwości przeglądania akt sprawy.

W piśmie z dnia 19 października 2016 r. Pan Andrzej Adamski, Pani Elżbieta Adamska oraz Pani Ewa Adamska-Chat, reprezentowani przez pełnomocnika – r.pr. Łukasza Guratowskiego, oznajmili, że w całości nie zgadzają się z twierdzeniem *inwestora*, iż dojazd do działek nr 396/1 i nr 396/2 zostanie zapewniony przez działkę nr 410/4 dla wszelkiego rodzaju pojazdów. Zdaniem skarżących, z uwagi na ukształtowanie terenów sąsiedzkich i warunki infrastrukturalne nie będzie możliwe zapewnienie ww. działkom odpowiedniego dojazdu, co zostało już zasygnalizowane w odwołaniu i uzupełniającym je piśmie z dnia 22 sierpnia 2016 r.

Odnosząc się natomiast do wskazanego przez *inwestora* sposobu dojazdu pojazdów o skrajni pionowej większej niż 3,5 m od ul. Półłanki ulicami Agatową i ul. Złocieniową, skarżący stwierdzili, że wybór takiej trasy nadmiernie wydłuży czas dojazdu pojazdu do ich nieruchomości, co w przypadku wystąpienia przypadków zagrożenia życia, zdrowia lub mienia może mieć decydujące znaczenie, jak również stanowi znaczące pogorszenie obecnego skomunikowania z drogą publiczną. Skarżący podkreślili, że *inwestor* sam przyznał, iż „nie jest możliwe wykonanie pod obiektem planowanego przejazdu kolejowego przez ul. Złocieniową o skrajni drogowej wynoszącej 4,5 m”, a zatem zdaniem skarżących – nie będzie możliwy przejazd cięższych pojazdów do ich posesji przez ul. Złocieniową po dokonaniu modernizacji linii kolejowej.

Pan Andrzej Adamski, Pani Elżbieta Adamska oraz Pani Ewa Adamska-Chat stwierdzili, że *inwestor* przyznał, iż projektem przebudowy został objęty wyłącznie odcinek linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy Medyka. W ocenie skarżących, *inwestor* zupełnie nie brał więc pod uwagę technicznych możliwości dojazdu przez cały odcinek ul. Złocieniowej. Wskazując, że „Ewentualna przyszła przebudowa drogi w szerszym zakresie (do ul. Majora Henryka Sucharskiego) należeć będzie do jej zarządcy, tj. Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie”, *inwestor* – zdaniem skarżących – przyznaje im rację co do trafności zarzutu, iż z uwagi na kształt ul. Złocieniowej (m.in. ograniczenia tonażowe oraz wielkościowe) nie jest możliwy przejazd tą drogą wszelkich pojazdów, w szczególności karetek pogotowienia i straży pożarnej.

Skarżący uznali również za całkowicie nieprawdziwe twierdzenie *inwestora* jakoby brak było ograniczenia w ruchu pojazdów mechanicznych na moście drogowym nad rzeką Serafą, gdyż jak

wynika z tablicy drogowej przy wjeździe na ul. Złocieniową od strony ul. Sucharskiego, ograniczenie tonażowe wynosi 2,5 t. W ocenie skarżących, ograniczenie to musi być związane z istniejącym mostem drogowym. Dodatkowo – jak podnieśli skarżący – sama szerokość ul. Złocieniowej i mostu drogowego wskazuje, że nie jest on dostosowany do ruchu wszelkich pojazdów, a w szczególności pojazdów cięższych niż 2,5 t. Biorąc pod uwagę, iż karetka pogotowia waży około 4 tony, a podobną wagę mają również najmniejsze pojazdy straży pożarnej, zdaniem skarżących, nie jest możliwy przejazd ww. pojazdów ul. Złocieniową dopóki nie zostanie przebudowany jej fragment od ul. Sucharskiego. Skarżący podkreślili, iż sam *inwestor* przyznał, że ul. Złocieniowa jest drogą wewnętrzną, a nie drogą publiczną. W związku z powyższym, w ich ocenie, fakt, że przez drogę wewnętrzną możliwy jest fizycznie przejazd, w żadnym wypadku nie jest równoznaczny z posiadaniem przez działki stanowiące ich własność dostępu do drogi publicznej.

W piśmie z dnia 21 października 2016 r. Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie, reprezentowana przez r.pr. Agnieszkę Wojciechowską, podtrzymała zarzuty podniesione w odwołaniu z dnia 12 sierpnia 2016 r., szczególnie w kontekście nieprawidłowej analizy warunków akustycznych. Skarżąca spółka zarzuciła przede wszystkim jej nieaktualność (wskaźniki są wyliczone na 2010 rok), wrywkowy charakter, a także brak pełnego rozpatrzenia skutków natężenia hałasu i drgań dla ludności oraz budynków znajdujących się w obszarze oddziaływania inwestycji. W wyniku tego, zdaniem skarżącej spółki, nie było możliwe przeprowadzenie przez organ I instancji wszechstronnej oceny zagrożeń, jakie może za sobą nieść inwestycja, jak również nie było możliwe ustalenie koniecznych środków, które winien zapewnić *inwestor* wraz z wyłonionym przez niego wykonawcą celem ich uniknięcia. Skarżąca spółka stwierdziła, iż jej wątpliwości budzi również metodyka przeprowadzania badań dotyczących emisji hałasu i drgań dopiero w ramach analizy porealizacyjnej, bądź na etapie tworzenia projektu wykonawczego.

Dodatkowo skarżąca spółka stwierdziła, iż *inwestor* w piśmie z dnia 7 października 2016 r. nie uzasadnił w sposób szczegółowy braku możliwości dokonania zmiany rozwiązań projektowych planowanej inwestycji poprzez ominięcie działki nr 265/2, z obrębu 14 Podgórze, wskazując jedynie, że „przy projektowaniu przebudowy ul. Dojazdowej 1 brano pod uwagę przede wszystkim jak najmniejsze zajętości terenów nie będących własnością inwestora, dlatego też kolejne ograniczenia wykupu nie są możliwe”. Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie zarzuciła, iż *inwestor* w sposób nieprecyzyjny określił projektowaną przebudowę jako „ul. Dojazdowa nr 1”, gdyż ciężko ją odnieść do konkretnych zamierzeń inwestycji. Ponadto, skarżąca spółka wskazała, że podniesiony argument wyboru działek według kryterium najmniejszych zajętości terenów nie jest należycie uzasadniony, brak jest bowiem jakiegokolwiek odniesienia się do stanu faktycznego, np. do terenów sąsiednich i ich zajętości.

Skarżąca spółka podkreśliła, że planowana inwestycja, z uwagi na przejęcie części działki stanowiącej jej własność, stwarza dla niej „dużą uciążliwość komercyjną”. Powyższa niedogodność – jak wskazała skarżąca spółka – ma związek z prowadzoną przez nią działalnością gospodarczą, polegającą na wyodrębnianiu i sprzedaży lokali mieszkalnych w kompleksie Garden Residence. Skarżąca spółka wskazała, iż natychmiastowa wykonalność *decyzji Wojewody Małopolskiego* spowodowała wpis do księgi wieczystej, prowadzonej dla nieruchomości obejmującej działkę nr 265/2, wzmianki dotyczącej ostrzeżenia o niezgodności treści księgi wieczystej z rzeczywistym stanem prawnym, co ma związek z planem podziału działki, i co w znaczny sposób utrudnia działalność spółki, z uwagi na zamieszczanie w umowach sprzedaży lokali mieszkalnych opisu stanu prawnego nieruchomości, który w wyniku prowadzonej inwestycji kolejowej jest – w ocenie spółki – niepewny.

Powyższe, zdaniem skarżącej spółki, ma bezpośredni i znaczący wpływ na zmniejszenie atrakcyjności mieszkań zlokalizowanych w ww. kompleksie, a co za tym idzie – na spadek ich cen i zmniejszenie dynamiki sprzedaży. Skarżąca spółka wskazała, iż ponosi w ten sposób szkodę i „musi znosić utrudnienia w ramach prowadzonej przez siebie bieżącej działalności gospodarczej”. W związku z omówionymi powyżej okolicznościami, wskazane byłoby, zdaniem skarżącej spółki, zajęcie przez *inwestora* stanowiska co do zarzutów stron, które mogłoby w wyczerpujący sposób uargumentować jego zamierzenia inwestycyjne. Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie podtrzymała podniesiony w odwołaniu zarzut dotyczący naruszenia przez organ I instancji art. 9q ust. 1 pkt. 4 *ustawy o transporcie kolejowym*. Zdaniem skarżącej spółki, w *decyzji Wojewody Małopolskiego*, uzasadnione

interesy osób trzecich nie są bowiem w należyty sposób chronione, co prowadzi do ponoszenia przez nią szkód w ramach prowadzonej działalności gospodarczej.

W piśmie z dnia 28 listopada 2016 r. Pan Andrzej Adamski, Pani Elżbieta Adamska oraz Pani Ewa Adamska-Chat, reprezentowani przez pełnomocnika – r.pr. Łukasza Guratowskiego, po raz kolejny podnieśli zarzut dotyczący braku zapewnienia działkom stanowiącym ich własność dostępu do drogi publicznej oraz dojazdu dla pojazdów mechanicznych innych niż auta osobowe.

Skarżący poinformowali, iż na chwilę obecną Pani Ewa Adamska-Chat posiada bezpośredni dostęp do drogi publicznej (ul. Jasieńskiego) przez działkę nr 410/7, której jest współwłaścicielką. Wobec powyższego, skarżący za niezasadne uznali twierdzenie *inwestora* zawarte w ww. piśmie z dnia 14 listopada 2016 r., znak: IREPI3-0815-POLIŚ7.1-74-33.50/16, że dojazd do działki nr 396/1 odbywa się poprzez działkę nr 410/4, która należy do Pana Andrzeja Adamskiego i Pani Elżbiety Adamskiej oraz że strony nigdy nie miały i nie mają bezpośredniego dojazdu do drogi publicznej. Skarżący wskazali ponadto, iż jak wynika z wykazu dróg publicznych opublikowanego na stronie internetowej Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, ul. Jasieńskiego posiada status drogi publicznej – gminnej. Skarżący podnieśli, iż Pani Ewa Adamska-Chat posiada dostęp do ww. drogi publicznej bezpośrednio poprzez będącą jej współwłasnością działkę nr 410/7, zaś Pan Andrzej Adamski i Pani Elżbieta Adamska poprzez będącą ich własnością działkę nr 410/4. W związku z powyższym, jak wskazali skarżący, modernizacja linii kolejowej pozbawi ich dostępu do drogi publicznej – ul. Jasieńskiego.

Ponadto, zdaniem skarżących, twierdzenia *inwestora* zawartego w ww. piśmie z dnia 31 października 2016 r., znak: IREPI3-0815-POLIŚ7.1-74-33.48/16, iż „Proponowane (...) rozwiązania umożliwiają dojazd do sieci dróg publicznych przez projektowaną drogę dojazdową, która w przyszłości zostanie przekazana w zarząd ZIKiT w Krakowie (do ul. Sucharskiego i do ul. Półlanki)”, w żadnym wypadku nie można uznać jako realne rozwiązanie problemu zapewnienia stronom dostępu do drogi publicznej. Skarżący zarzucili, że *inwestor* nie jest w stanie wskazać żadnych szczegółów rozwiązania, a fakt, że do dnia dzisiejszego nie jest znany ani podmiot, który będzie właścicielem/zarządcą ww. drogi, ani plan przebudowy ul. Złocieniowej na odcinku przylegającym do ul. Sucharskiego, w całości dyskredytuje wskazane przez *inwestora* rozwiązanie. Skarżący podnieśli dodatkowo, że utrata dostępu do drogi publicznej nastąpi dużo wcześniej, tj. z chwilą, kiedy *decyzja Wojewody Małopolskiego* stanie się ostateczna, natomiast nie ma żadnej gwarancji prawnej, że po pierwsze – *inwestor* otrzyma pozwolenie na budowę, a po drugie – że inwestycję faktycznie zrealizuje, a jeśli tak – to kiedy to nastąpi.

Pan Andrzej Adamski, Pani Elżbieta Adamska oraz Pani Ewa Adamska-Chat, za całkowicie nieprawdziwe uznali także stwierdzenie *inwestora*, że przedmiotowa inwestycja zapewni dostęp ich działkom do drogi publicznej, tj. ul. Sucharskiego. Zdaniem skarżących, obecnie nie jest możliwy przejazd przez ul. Złocieniową z uwagi na jej kształt i istniejące ograniczenia tonażowe. W ocenie skarżących, nieprawdziwe pozostaje zatem również twierdzenie *inwestora*, iż planowana przebudowa zapewni bezpieczny i szybszy dojazd karetek pogotowia do ich nieruchomości, skoro taki dojazd nie będzie możliwy z uwagi na ograniczenia istniejące na ul. Złocieniowej. Skarżący podnieśli również zarzut dotyczący braku dokładnego rozważenia możliwości zachowania przejazdu przez ul. Jasieńskiego, powołując § 23 ust. 2 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 (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744), zwanego dalej „*rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie*”.

Zdaniem skarżących, w sytuacji, gdy *inwestor* wskazał, że nie jest możliwe zachowanie przejazdu przez ul. Jasieńskiego, powinien rozważyć taką przebudowę linii kolejowej, aby możliwe było jego zachowanie, z uwagi na fakt, że nie istnieje żadna inna droga dojazdu do nieruchomości stanowiących ich własność. Co więcej, zdaniem skarżących, *inwestor* nie wskazał, czy w przypadku przejazdu przez ul. Jasieńskiego zachodzi którykolwiek z wyjątków wskazanych w § 23 ust. 3 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie*. W opinii skarżących, *inwestor* nie rozważył również możliwości wykonania przejazdu podziemnego pod linią torów kolejowych przecinających ul. Jasieńskiego, które to rozwiązanie mogłoby być najmniej uciążliwe dla skarżących.

Po uzyskaniu stanowisk *inwestora* oraz przeanalizowaniu zarzutów zawartych w odwołaniach i uzupełniających je pismach, Minister Infrastruktury i Budownictwa stwierdza, co następuje.

Nie jest zasadny zarzut Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie dotyczący braku jej zgody na wyłączenie części działki nr 265/2, z obrębu 14 Podgórze pod lokalizację przedmiotowej linii kolejowej, co stanowić będzie „uciążliwość komercyjną” dla skarżącej spółki.

Przepisy obowiązującego prawa, w tym przepisy *ustawy o transporcie kolejowym*, nie uzależniają udzielenia *inwestorowi* lokalizacji linii kolejowej na danej nieruchomości od wyrażenia na to zgody podmiotu będącego właścicielem bądź użytkownikiem wieczystym tejże nieruchomości. Wobec powyższego brak zgody Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie na lokalizację przedmiotowej inwestycji w obszarze wskazanej powyżej działki nie stanowi o wadliwości zaskarżonej decyzji Wojewody Małopolskiego.

Niezależnie od powyższego, Minister Infrastruktury i Budownictwa podziela argumentację przedstawioną przez *inwestora*, iż nie ma możliwości zmiany lokalizacji przedmiotowej inwestycji poprzez ominięcie działki stanowiącej własność skarżącej spółki ze względu na charakter planowanej przebudowy linii kolejowej, przystanku Kraków-Zabłocie, a co za tym idzie, drogi dojazdowej nr 1.

Inwestor szczegółowo wyjaśnił, iż planowane przedsięwzięcie wiąże się z dobudową torów linii aglomeracyjnej po zewnętrznej stronie budowanego przystanku Kraków-Zabłocie, co zostało uwzględnione w realizowanej obecnie, w ramach odrębnej inwestycji, konstrukcji przystanku. Z wyjaśnień *inwestora* wynika, iż dobudowa dodatkowych torów powoduje konieczność przesunięcia planowanego w ramach projektu łącznicy Kraków-Krzemionki układu komunikacyjnego łączącego rondo przy ul. Przemysłowej i ul. Lipowej z ul. Zabłocie. Jak wyjaśnił *inwestor*, jest to bardzo ważny fragment układu ze względu na pełnioną przez niego funkcję tj. dojście i dojazd do budynków dworca Kraków-Zabłocie zarówno dla pojazdów osobowych, jak i komunikacji miejskiej oraz pojazdów służb ratunkowych.

W trakcie projektowania przesunięcia drogi na północny wschód, jak wyjaśnił *inwestor*, kierowano się minimalizacją zajętości terenów nienależących do niego, poprzez zastosowanie minimalnych promieni łuków poziomych i minimalnych dozwolonych szerokości jezdni i chodników wynikających z zapisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124), zwanego dalej „*rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*”. Jak podkreślił *inwestor*, projektowane elementy muszą nawiązywać do wcześniej zaprojektowanego układu drogowego realizowanego w ramach budowy łącznicy kolejowej Kraków-Zabłocie Kraków-Krzemionki. Dzięki przyjętym założeniom ograniczono zajętość terenu do niezbędnego minimum, które pozwoli na funkcjonowanie drogi dla ww. potrzeb jednak nie umożliwiło ominięcia przedmiotowej działki.

Inwestor wyjaśnił dalej, iż przebudowie podlegać będzie fragment drogi dojazdowej nr 1 o długości około 87 m, co wyklucza wariantowe rozpatrywanie przebiegu planowanego fragmentu. Jako wariant dla przebudowywanej ulicy była rozpatrywana jej przebudowa przy zasadniczych parametrach geometrycznych (szerokość pasa ruchu 3,25 m zamiast zaprojektowanej 3,00 m oraz obustronny chodnik w miejsce chodnika jednostronnego), co znacznie zwiększyłoby zajętość terenów przyległych, a byłoby pożądaną ze względu na przejezdność autobusów komunikacji miejskiej oraz natężenie ruchu pieszych na dojeźciach do dworca. Jak wyjaśnił *inwestor*, zajęcie terenów niebędących jego własnością ograniczono do fragmentu działki nr 265/2 o pow. 77 m² (pas gruntu o długości ok. 55 m i średniej szerokości około 1,4 m) co stanowi 0,32% powierzchni całej nieruchomości (działka 265/2 miała powierzchnię 24231 m²).

Za niezasadny należy uznać zarzut skarżącej spółki dotyczący naruszenia art. 10 § 1 w związku z art. 81 *kpa*, poprzez uniemożliwienie przez organ I instancji, przed wydaniem decyzji, wypowiedzenia się stronom co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w szczególności w sytuacji, gdy wniosek został uzupełniony przez *inwestora* w dniu 23 czerwca 2016 r. nowymi dokumentami, z którymi strony nie miały okazji się zapoznać i co do których nie miały okazji się wypowiedzieć.

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sądowoadministracyjnym zarzut naruszenia przepisu art. 10 § 1 *kpa* przez nie zawiadomienie strony o zebraniu materiału dowodowego oraz możliwości wypowiedzenia się co do tego i składania wniosków może odnieść skutek wówczas, gdy stawiająca go strona wykaze, że zarzucane uchylenie uniemożliwiło jej dokonanie konkretnych czynności procesowych. Warunkiem *sine qua non* uchylenia decyzji z powodu naruszenia przepisów postępowania jest bowiem wykazanie, że takie naruszenie mogło mieć istotny wpływ na wynik sprawy. Na stronie stawiającej zarzut spoczywa więc ciężar wykazania istnienia związku przyczynowego między naruszeniem przepisów postępowania a wynikiem sprawy (vide: uchwała składu siedmiu sędziów Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 kwietnia 2005 r. sygn. akt FPS 6/04, ONSAiWSA 2005, z. 4, poz. 66, wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 lutego 2011 r., sygn. akt I OSK 575/10 i z dnia 27 marca 2015 r., sygn. akt I OSK 1767/13).

W sytuacji przedstawienia organom administracji publicznej zarzutu dotyczącego braku zawiadomienia strony przed wydaniem decyzji o zebraniu materiału dowodowego i możliwości składania wniosków dowodowych, koniecznym jest ustalenie, jakie konkretnie czynności procesowe nie mogła strona dokonać, jakiego dowodu w sprawie nie mogła przedstawić i jaki wpływ na wynik sprawy mogło mieć tak stwierdzone uchylenie. Dopiero wykazanie, że naruszenie przez organ administracji publicznej zasady czynnego udziału strony w postępowaniu administracyjnym poprzez nie powiadomienie jej o zgromadzeniu materiału dowodowego i możliwości zapoznania się z tym materiałem oraz o możliwości składania wniosków dowodowych, uniemożliwiło stronie podjęcie konkretnie wskazanej czynności procesowej (najczęściej w sferze postępowania dowodowego), a także wykazanie, że uchylenie to miało istotny wpływ na wynik sprawy, daje podstawy do przyjęcia, że doszło do naruszenia art. 10 *kpa* (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 września 2009 r., sygn. akt II OSK 1320/08, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Skarżąca spółka natomiast, poza prostym wskazaniem, iż uniemożliwiono stronie czynny udział w postępowaniu nie podjęła nawet próby wskazania, jakich czynności procesowych nie mogła w związku z tym dokonać. Za takie wskazanie nie można z pewnością uznać stwierdzenia skarżącej spółki, iż w znaczny sposób ograniczono „wiedzę Odwołującej się co do materiału dowodowego jak również jej możliwość działania w postępowaniu”. Organy administracji publicznej mają obowiązek działać wnikliwie i szybko, posługując się możliwie najprostszymi środkami prowadzącymi do załatwienia sprawy, zgodnie z art. 12 § 1 *kpa*, a także obowiązek podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do jej wyjaśnienia i załatwienia w myśl art. 7 i art. 77 § 1 *kpa*. Oznacza to obowiązek podjęcia nie jakichkolwiek działań, lecz działań celowych, zmierzających do rozpatrzenia wniosku strony (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 1 czerwca 2011 r., sygn. akt I SAB/Wa 79/11, opubl. Lex nr 821385).

Według organu odwoławczego Wojewoda Małopolski zgromadził materiał dowodowy wystarczający dla podjęcia rozstrzygnięcia, który następnie został przeanalizowany i w sposób prawidłowy oceniony, zgodnie z zasadami regulującymi postępowanie administracyjne, a więc zgodnie z art. 7, art. 75, art. 77 § 1 i art. 80 *kpa*. Na tej podstawie prawidłowo uznano, że ustalone i uwzględnione okoliczności, mające wpływ na podjęte rozstrzygnięcie, dają podstawę do wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej.

Przepisy Rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym* (pt. Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych) mają na celu stworzenie warunków prawnych zapewniających sprawny przebieg realizacji inwestycji w zakresie linii kolejowych. Wyjątkowy charakter przepisów Rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*, wyrażony jest nie tylko w jego tytule, ale wynika też z całokształtu uregulowań stanowiących uproszczenie postępowania administracyjnego mającego na celu ustalenie lokalizacji linii kolejowej, w istotny sposób ograniczają uprawnienia materialne i procesowe podmiotów administrowanych w stosunku do ogólnej regulacji kodeksu postępowania administracyjnego w postaci zasady informowania (art. 9 *kpa*) i zasady czynnego udziału stron w postępowaniu (art. 10 § 1 *kpa*).

W przedmiotowej sprawie, Wojewoda Małopolski zawiadomił strony, w tym skarżącą spółkę, o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie oraz o wydaniu postanowienia zobowiązującego *inwestora* do usunięcia braków w przedłożonym wniosku. Skoro strony zostały prawidłowo zawiadomione o wszczęciu postępowania, to od tego momentu, do dnia wydania decyzji, miały

wystarczająco dużo czasu, aby zapoznać się z aktami sprawy. Ponadto, wyznaczenie przez Wojewodę Małopolskiego w postanowieniu Nr 13/W/2016 z dnia 16 maja 2016 r. terminu do dnia 16 sierpnia 2016 r. na usunięcie nieprawidłowości w przedłożonym wniosku, nie oznaczało, że w sytuacji, gdy inwestor usunie nieprawidłowości wcześniej, organ I instancji zobowiązany jest czekać do końca ww. terminu z wydaniem decyzji. Rozpatrując tę kwestię należy mieć na względzie, że decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest wydawana w oparciu o szczególne przepisy rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym, które mają na celu przyspieszenie przygotowania inwestycji kolejowych do realizacji.

Z akt sprawy zakończonej wydaniem decyzji Wojewody Małopolskiego wynika, iż pełnomocnicy Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie dwukrotnie zapoznawali się ze zgromadzonym przez organ I instancji materiałem dowodowym w przedmiotowej sprawie. Zaznaczyć trzeba, że organ I instancji przekazał inwestorowi uwagi wniesione przez skarżącą spółkę w piśmie z dnia 11 maja 2016 r., w celu zajęcia przez niego stanowiska w tym zakresie. Następnie po uzyskaniu stanowiska inwestora w uzasadnieniu skarżonej decyzji, organ I instancji odniósł się do zarzutów skarżącej spółki.

Natomiast skarżąca spółka – o czym była mowa powyżej – nie wykazała, że zarzucane uchybienia uniemożliwiły jej dokonanie konkretnych czynności procesowych. Sam zarzut naruszenia art. 10 § 1 kpa bez wykazania związku tego naruszenia z treścią rozstrzygnięcia, nie daje natomiast wystarczających podstaw do wyeliminowania decyzji z obrotu prawnego. Ponadto, wskazać należy, iż skarżąca spółka nie złożyła wniosków dowodowych również na etapie postępowania odwoławczego, które świadczyłyby o wadliwości wydanej decyzji Wojewody Małopolskiego. Skarżąca spółka nie wykazała, aby istniały jakiegokolwiek inne dowody, których nie uwzględnił organ I instancji, a które mogłyby przemawiać za uwzględnieniem jej argumentacji.

W kontekście tych uwag, Minister Infrastruktury i Budownictwa nie dopatruje się naruszenia art. 7, art. 77 § 1, art. 80 i art. 107 § 3 kpa, gdyż Wojewoda Małopolski wydając zaskarżone rozstrzygnięcie, stosownie do treści ww. przepisów, ocenił całokształt zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym również rozważył argumenty przedstawione przez skarżącą spółkę. Podkreślić także należy, iż Wojewoda Małopolski uzasadnił zaskarżoną decyzję, podając jej podstawę prawną oraz argumenty przemawiające za słuszością podjętego rozstrzygnięcia.

Odnosząc się do zarzutów skarżącej spółki w przedmiocie wykonanej analizy akustycznej oraz braku pełnego rozpatrzenia skutków natężenia hałasu i drgań dla ludności, a także budynków znajdujących się w obszarze oddziaływania inwestycji, podkreślić należy, iż wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko i ludzi zostały przeanalizowane w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, zakończonym decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 72 ust. 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 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, 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 zezwolenia na realizację konkretnego przedsięwzięcia i pełni ona względem niego w istocie funkcję prejudycjalną. Określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach „środowiskowe warunki realizacji przedsięwzięcia” nie mogą być na dalszych etapach procesu inwestycyjnego modyfikowane.

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 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.

W art. 5 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, każdemu zagwarantowano prawo do uczestniczenia na warunkach określonych ustawą w postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa. Bezspornym zatem jest, iż omawiana ustawa nakłada na organy obowiązek informowania społeczeństwa o toczącym się postępowaniu, a społeczeństwo jest uprawnione do wyrażania swoich komentarzy i opinii w szczególności zanim sprawa zostanie przez organ rozstrzygnięta. Katalog instrumentów prawnych gwarantujących społeczeństwu udział w postępowaniu dotyczącym oddziaływania projektowanej inwestycji na środowisko określa art. 33 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie. Jak wynika z uzasadnienia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, stronom zapewniono czynny udział w każdym stadium trwania postępowania w sprawie wydania przedmiotowego rozstrzygnięcia środowiskowego. Ponadto, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przeprowadził w dniu 24 kwietnia 2015 r. rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa, w której każdy zainteresowany mógł wnieść zastrzeżenia i uwagi do dokumentacji w sprawie, w tym do zagadnień związanych z klimatem akustycznym. W rozprawie brali udział zarówno przedstawiciele inwestora, jak i eksperci będący współautorami Raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Uznać zatem należy, iż Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie podczas postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach miała możliwość wniesienia uwag co do wpływu przedmiotowej inwestycji na jej nieruchomości.

Natomiast zarówno Wojewoda Małopolski, jak i Minister Infrastruktury i Budownictwa w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej związani byli ustaleniami decyzji w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, co wynika z treści ww. art. 86 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie. 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 Małopolskiego, wskazano obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu dotrzymanie poza terenem budowy standardów jakości środowiska, w tym ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem.

Na marginesie zaznaczyć jedynie należy, stosownie do informacji przedstawionych przez inwestora w piśmie z dnia 28 listopada 2016 r., znak: IREPI3-0815-POLIŚ7.1-74-33.55/16, kwestia braku aktualności danych dotyczących warunków akustycznych jest całkowicie pozbawiona uzasadnienia, gdyż na potrzeby oceny prognozowanego oddziaływania wykorzystano, w odniesieniu do hałasu szynowego, Dyrektywę Nr 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego z dnia 25 czerwca 2002 r., która wymaga stosowania ujednoliconych w Państwach członkowskich metod oceny i rekomenduje używanie holenderskiej, krajowej metody obliczania poziomów dźwięku pochodzących od pojazdów szynowych. Jak wyjaśnił inwestor, powyższa rekomendowana metodyka zawiera obszerną liczbę danych na temat taboru szynowego, którą następnie skalibrowano pomiarami w punktach kalibracyjnych.

Inwestor wskazał, że kolejnym istotnym założeniem jest prognoza natężenia i struktury ruchu (rodzaj taboru). Dla analizowanego odcinka najwyższe natężenia ruchu odnotowano w 2010 r. – dlatego rok ten wskazano jako punkt odniesienia do prognoz. W kolejnych latach natężenie ruchu, ze względu na prowadzone prace modernizacyjne na całej linii E30, istotnie zmalało. Na podstawie ww. danych – jak wyjaśnił inwestor – prognoza przyjmuje najgorsze, czyli największe natężenia ruchu, po zakończeniu prac związanych z modernizacją linii kolejowej. Na potrzeby postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach opracowano zarówno prognozę oddziaływania na klimat akustyczny (zgodnie z obowiązującą metodyką), jak również wykonano pomiary akustyczne na miejscu planowanej inwestycji, w celu określenia faktycznego klimatu akustycznego. Inwestor wskazał, iż wykonane badania jednoznacznie wskazały na brak przekroczeń dopuszczalnego hałasu w środowisku dla całego zakresu przedsięwzięcia.

Na uwzględnienie nie zasługuje zarzut skarżącej spółki dotyczący naruszenia art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, poprzez niewystarczające uwzględnienie w *decyzji Wojewody Małopolskiego* wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich.

Przepis art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym* zobowiązuje organ do określenia w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich. Zasada ochrony interesu prawnego osób trzecich znajduje konkretyzację w art. 5 ust. 1 pkt 9 *ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane* (Dz. U. z 2016 r., poz. 290, z późn. zm.), zwanej dalej „*ustawą Prawo budowlane*”. Zgodnie z ww. przepisem „obiekt budowlany wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy (...) projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, (...) zapewniając poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej”.

W pkt VI *decyzji Wojewody Małopolskiego* organ I instancji odniósł się do kwestii określonej w art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*. Do uznania, że zostały naruszone warunki dotyczące ochrony interesów osób trzecich nie wystarcza subiektywne poczucie właściciela nieruchomości, że – poprzez realizację obiektu budowlanego – jego prawa wynikające z własności są ograniczane, o ile nie znajduje ono oparcia w obowiązującym przepisie prawa materialnego.

Minister Infrastruktury i Budownictwa stoi na stanowisku, iż żadne uzasadnione interesy Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie nie zostały naruszone w związku z wydaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej. Realizacja inwestycji kolejowych z reguły wiąże się z ograniczeniem, a często z odebraniem praw do nieruchomości. 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. Tymczasem skarżąca spółka powołuje się jedynie na interes subiektywny, upatrując go w uszczupleniu jej praw własności i pogorszeniu warunków komercyjnego wykorzystywania jej działki, co stworzy zagrożenie dla prowadzonej przez nią działalności gospodarczej. Niewątpliwie jest to naruszenie jej interesu, jednak nie jest on na tyle uzasadniony, aby tak zmienić przebieg linii kolejowej by omijała ona nieruchomość spółki. Należy bowiem wziąć pod uwagę, że w tego typu inwestycjach priorytetowym jest z zasady interes publiczny, który również w niniejszej sprawie przeważa nad interesem Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie.

Oceniając to, czy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w sposób prawidłowy zapewnia poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich należy mieć 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. W ocenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa roszczenia skarżącej spółki stanowią próbę wykazania posiadania interesu faktycznego, który nie podlega ochronie prawnej na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Odnosząc się do zaś do zarzutu skarżącej spółki, iż na skutek przedmiotowej inwestycji kolejowej zostanie uniemożliwiona prowadzona przez nią działalność gospodarcza, podkreślić trzeba wyraźnie, iż wskazane przez skarżącą spółkę 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 Infrastruktury i Budownictwa, badają zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. 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.

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 spółka 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 Małopolskiego, jak i Ministra Infrastruktury i Budownictwa, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku skarżącej spółki, jako czynnika decydującego o wyborze przez inwestora konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone przez skarżącą spółkę zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia.

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

Odnosząc się natomiast do wniosku skarżącej spółki o uchylenie rygoru natychmiastowej wykonalności zaskarżonej *decyzji Wojewody Małopolskiego*, wskazać należy, iż nie zasługuje on na uwzględnienie.

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 utrwalilo 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 budżetowych przeznaczonych na budowę linii kolejowej 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. 2016).

W niniejszej sprawie, zarówno w ocenie organu I, jak i II instancji, uzasadnienie przedstawione przez *inwestora* we wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej przemawiało za nadaniem zaskarżonej *decyzji Wojewody Małopolskiego* takiego rygoru.

Niezależnie od powyższego, z ostrożności procesowej, Minister Infrastruktury i Budownictwa potraktował wniosek skarżącej spółki o uchylenie rygoru natychmiastowej również jako wniosek o wstrzymanie natychmiastowej wykonalności *decyzji Wojewody Małopolskiego*, rozpatrując go odrębnym postanowieniem, poprzez odmowę wstrzymania natychmiastowego wykonania zaskarżonej *decyzji Wojewody Małopolskiego*.

Odnosząc się do odwołania Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie organ odwoławczy stwierdził, co następuje.

Na uwzględnienie nie zasługuje żądanie Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie dotyczące zmiany *decyzji Wojewody Małopolskiego* w części dotyczącej braku przeznaczenia pod lokalizację inwestycji działki nr 134/6 (przed podziałem działka nr 134/4), jednostka ewidencyjna Podgórze, obręb 13.

Podkreślić należy, iż organ administracji publicznej nie jest zobowiązany do badania alternatywnych wariantów przeprowadzenia inwestycji liniowej w sytuacji, gdyby np. właściciele nieruchomości zgłosili sprzeciw wobec lokalizacji przedsięwzięcia zaproponowanej przez inwestora. Organom administracji publicznej orzekającym w przedmiocie lokalizacji linii kolejowej ustawodawca nie przyznał uprawnień do korygowania, zmiany lokalizacji inwestycji zaproponowanej przez inwestora. Powyższe potwierdza orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego i Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie przywołane w uzasadnieniu niniejszej decyzji. Po raz kolejny podkreślić należy, iż inwestor jest kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji inwestycji, natomiast organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej wyznacza dopuszczalne prawem granice tej kreacji, poprzez dokonywanie oceny prawnej, kończącej się aktem władztwa publicznego, zakreślającego te granice. Niedopuszczalna jest również ocena racjonalności czy słuszności koncepcji przedstawionej przez inwestora, gdyż miałaby charakter pozaprawny. O przebiegu inwestycji i rozwiązaniach technicznych decyduje wnioskodawca, który wybiera najbardziej korzystne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno-wykonawcze.

Minister Infrastruktury i Budownictwa, po dokonaniu szczegółowej analizy zgromadzonego w przedmiotowej sprawie materiału dowodowego podzieliła stanowisko *inwestora*, iż ze względu na dobudowę dodatkowego toru i konieczność przesunięcia układu drogowego na południe nie ma możliwości ominięcia działki skarżącej spółki nr 134/4. 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.

Z powyższych względów za niezasadny uznać należy podniesiony przez Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie zarzut naruszenia art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, a mianowicie konstytucyjnej zasady proporcjonalności.

Prawo własności, którego ochronę zapewniają przepisy Konstytucji RP, nie jest prawem bezwzględnym 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 własności części nieruchomości skarżącej spółki, 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 także należy, że pozbawienie skarżącej spółki prawa własności stanowi realizację celu publicznego, jakim jest inwestycja kolejowa. Budowa infrastruktury kolejowej w Polsce stanowi nadal priorytetowy cel publiczny, gdyż jest konieczna zarówno dla ochrony środowiska, jak i zdrowia, wolności i praw konstytucyjnych całych społeczności. Uproszczona procedura wywłaszczenia z mocy prawa podczas realizacji inwestycji liniowych, obejmujących wiele nieruchomości, jest metodą skuteczną dla osiągnięcia zamierzonego celu

Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 3 września 2014 r., sygn. akt II OSK 1730/14, wydanym co prawda na gruncie *specustawy drogowej*, którą jednak ze względu na charakter przepisów można odnieść do rozdziału 2b *ustawy o transporcie kolejowym*, stwierdził, że niewątpliwie prawo własności jest chronione konstytucyjnie w art. 21 ust. 1 Konstytucji RP. Prawo to jednak nie jest prawem chronionym bezwzględnie, gdyż Konstytucja RP w art. 64 ust. 1 dopuszcza możliwość ograniczenia tego prawa, gdy następuje ono w ustawie i w zakresie, w jakim nie narusza istoty prawa własności, a więc poszanowania zasady proporcjonalności wyrażającej się zakazem nadmiernej w stosunku do chronionej wartości, ingerencji w sferę praw i wolności. Powyższe rozstrzygnięcie Naczelnego Sądu

Administracyjnego stosowane analogicznie w przedmiotowej sprawie wskazuje, że przy realizacji inwestycji kolejowej, której celem jest poprawa 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.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej może pozbawiać prawa własności właścicieli nieruchomości, na których ma zostać wybudowana linia kolejowa w rozumieniu *ustawy o transporcie kolejowym*, której budowa i utrzymanie, jak również wydzielenie pod nią gruntów, zgodnie z przepisami art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2015 r., poz. 1774, z późn. zm.), zwanej dalej „*ugn*”, stanowi cel publiczny, a wyłączonego właścicielowi/użytkownikowi wieczystemu, w odrębnym postępowaniu, zostaje przyznane odszkodowanie (art. 9y ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*). Tym samym konieczność pozyskiwania gruntów pod budowę linii kolejowej mieści się w klauzuli interesu publicznego, wyznaczonej przez art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, co wskazał m.in. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie w wyroku z dnia 13 listopada 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1841/15, wydanym na gruncie *specustawy drogowej*.

Zatem przy realizacji inwestycji 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. Takim celem publicznym jest z pewnością realizacja przedmiotowej inwestycji (przebiegającej przez nieruchomość stanowiącą własność skarżącej spółki), która, jak wynika ze sprawy, stanowi konieczną inwestycję celu publicznego. W związku z faktem, że przedmiotowa inwestycja kolejowa jest konieczną inwestycją celu publicznego, brak jest podstaw do podważania prawidłowości *decyzji Wojewody Małopolskiego* w kontekście zarzutu naruszenia prawa własności. Trudno w takiej sytuacji mówić także o naruszeniu zasady proporcjonalności, jeżeli zważy się, że z uwagi na zajęcie pod inwestycję części nieruchomości należącej do skarżącej spółki ww. podmiotowi przysługuje odszkodowanie w trybie *ustawy o transporcie kolejowym*, natomiast za inne szkody – odszkodowanie na zasadach ogólnych.

Z powyższych względów nie jest więc zasadne stanowisko skarżącej spółki, iż Wojewoda Małopolski naruszył art. 7 *kpa*, poprzez nieuwzględnienie na równi interesu społecznego ze słusznym interesem strony. Jeżeli w związku z przejściem fragmentu ww. działki skarżąca spółka uważa, że doznała szkody to może skorzystać ze stosownego powództwa cywilnego przedstawiając dowody na okoliczność powstałej szkody i jej wielkości. Argumentacja tego rodzaju w postępowaniu dotyczącym ustalenia lokalizacji linii kolejowej ma jednak charakter interesu faktycznego, a więc takiego, który nie może stanowić prawnej przeszkody dla wydania decyzji administracyjnej.

Odnosząc się do informacji przedstawionej przez skarżącą spółkę, iż decyzją Prezydenta Miasta Krakowa nr 2131/09 z dnia 25 września 2009 r. uzyskała ona pozwolenie na budowę dla zamierzenia budowlanego: budowa Budynku Biurowego – Wawel, z usługami i gastronomią w części parteru, dwukondygnacyjnym podziemnym garażem wielostanowiskowym, z infrastrukturą techniczną, stwierdzić należy, iż zgodnie z art. 9ad ust. 3 *ustawy o transporcie kolejowym*, w sprawach dotyczących lokalizacji linii kolejowych, realizowanych w trybie niniejszego rozdziału, nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z zastrzeżeniem art. 9n ust. 2 i art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. g.

Ustosunkowując się do stwierdzenia skarżącej spółki, iż przeznaczenie części działki nr 134/4, z obrębu 13 Podgórze, pod lokalizację inwestycji kolejowej w bardzo znaczący sposób wpłynie na możliwość realizacji zaplanowanej przez nią inwestycji, zgodnie z wykonanym projektem budowlanym, na którą poniosła już określone wydatki finansowej, zauważyć należy, iż zgodnie z ww. art. 9t ust. 2 pkt 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, jeżeli w przypadku, o którym mowa w art. 9s ust. 3, została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele PLK S.A. nabywają, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa tę część nieruchomości.

Jak trafnie wskazano w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 8 listopada 2012 r., sygn. akt VIII SA/Wa 439/12, LEX nr 1250141, wydanym na gruncie analogicznie brzmiących przepisów *specustawy drogowej*: „Roszczenie o wykup w trybie tego przepisu ma charakter cywilnoprawny i powinno być realizowane w drodze umowy pomiędzy właścicielem lub użytkownikiem

wieczystym a organem lub podmiotem wykonującym funkcję zarządcy przyszłej drogi publicznej. W sytuacji gdy organ lub podmiot [...] uzna, że pozostała część przejętej nieruchomości, wbrew stanowisku wnioskującego, uniemożliwia prawidłowe wykorzystanie na dotychczasowe cele i odmówi zawarcia umowy, wnioskującemu pozostaje możliwość skierowania sprawy przed sąd powszechny, w postępowaniu cywilnym". W podobnym duchu wypowiada się Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie m.in. w wyrokach z dnia 4 czerwca 2007 r., sygn. akt I SA/Wa 137/07, LEX nr 351339, z dnia 5 czerwca 2012 r., sygn. akt VII SA/Wa 716/12, CBOSA, i z dnia 29 listopada 2012 r., sygn. akt VII SA/Wa 1582/12, CBOSA, a także Naczelny Sąd Administracyjny m.in. w wyrokach z dnia 20 stycznia 2009 r., sygn. akt II OSK 1701/08, LEX nr 516973, oraz z dnia 1 czerwca 2012 r., sygn. akt II OSK 787/12, LEX nr 1215575, w których stwierdzono, iż żądanie wykupu pozostałej części gruntu „nie jest prostą kontynuacją postępowania wywłaszczeniowego, czy też nowym postępowaniem administracyjnym w tym przedmiocie. Jest to roszczenie cywilnoprawne, którego w razie sporu strona może dochodzić przed sądem powszechnym”.

W ocenie organu odwoławczego przedstawione powyżej orzecznictwo sądowoadministracyjne znajduje zastosowanie również w zakresie zasad ustalania lokalizacji inwestycji dotyczących linii kolejowych.

Co więcej, jak już to zostało wyjaśnione w niniejszej decyzji przy rozpatrywaniu odwołania Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie, w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, organy administracji publicznej, badają zgodność z prawem wniosku *inwestora*, nie zaś zagadnień dotyczących ewentualnych negatywnych następstw dla podmiotów objętych tą decyzją. Jeżeli, w wyniku realizacji ww. inwestycji, skarżąca spółka poniesie jakiegokolwiek szkody materialne, to będzie jej przysługiwało roszczenie odszkodowawcze, dochodzone na zasadach ogólnych w postępowaniu cywilnym. Podkreślić także należy, o czym już była mowa w niniejszej decyzji, że przedmiotem orzekania zarówno przez Wojewodę Małopolskiego, jak i Ministra Infrastruktury i Budownictwa, nie jest prognozowanie wielkości ewentualnych strat w majątku spółki Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie, jako czynnika decydującego o wyborze przez *inwestora* konkretnych rozwiązań technicznych i w tym zakresie podnoszone przez skarżącą spółkę zarzuty pozostają bez wpływu na kształt podjętego rozstrzygnięcia.

Zauważyć przy tym należy, 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.

Odnosząc się do zarzutu Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie, że granice działki nr 134/6 przebiegają przez środek drogi dojazdowej i przeciwpożarowej do planowanej inwestycji spółki, a co za tym idzie – skarżąca może być pozbawiona drogi dojazdowej, stwierdzić należy, iż dla pozostającej przy skarżącej spółce działce nr 134/7 (powstałej po podziale działki nr 134/4), został zachowany dotychczasowy dostęp do drogi publicznej, od strony ul. Kącik.

Co się zaś tyczy zarzutów Pana Andrzeja Adamskiego, Pani Elżbiety Adamskiej i Pani Ewy Adamskiej-Chat, reprezentowanych przez r.pr. Piotra Kawałka i r.pr. Łukasz Guratowskiego, Minister Infrastruktury i Budownictwa stwierdził, co następuje.

Za niezasadny uznać należy, podniesiony przez Pana Andrzeja Adamskiego, Panią Elżbietę Adamską oraz Panią Ewę Adamską-Chat, zarzut naruszenia art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*, poprzez brak zawarcia w treści *decyzji Wojewody Małopolskiego* wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich i poprzez brak zapewnienia dostępu do drogi publicznej dla działek stanowiących ich własność.

Jak już to zostało wyjaśnione w niniejszej decyzji, przepis art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym* zobowiązuje organ do określenia w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich. Tego rodzaju zagadnienie odpowiada treści art. 5 ust. 1 pkt 9 *ustawy Prawa budowlane*, który odwołuje się do uzasadnionych interesów osób trzecich. W ramach takiego interesu decyzja powinna uwzględniać zapewnienie sąsiadom nieruchomościom prawo dostępu do drogi publicznej. W pkt VI *decyzji Wojewody Małopolskiego* organ I instancji odniósł się do kwestii określonej w art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*.

Minister Infrastruktury i Budownictwa stoi na stanowisku, iż żadne uzasadnione interesy Pana Andrzeja Adamskiego, Pani Elżbiety Adamskiej oraz Pani Ewy Adamskiej-Chat nie zostały naruszone w związku z wydaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej, gdyż działki skarżących będą miały zapewniony dostęp do drogi publicznej.

Podkreślić należy, iż dostęp do drogi publicznej może mieć charakter bezpośredni lub pośredni. Zgodnie z orzecznictwem sądowoadministracyjnym, dostęp bezpośredni do drogi publicznej to takie położenie działki względem drogi publicznej, które zapewnia możliwość obsługi komunikacyjnej tej działki z wyłączeniem konieczności wykorzystania innych terenów (działek), celem zapewnienia dojazdu. Natomiast dostęp pośredni do drogi publicznej polega na wykorzystaniu komunikacyjnym innej działki oddzielającej daną działkę od drogi publicznej i jest możliwy poprzez ustanowienie służebności drogowej, bądź poprzez drogę wewnętrzną (vide: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 19 stycznia 2012 r., sygn. akt II SA/Lu 554/11).

Po dokonaniu analizy mapy przedstawiającej proponowany przebieg linii kolejowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, stanowiącej załącznik nr 1 do *decyzji Wojewody Małopolskiego*, oraz wyjaśnień *inwestora*, Minister Infrastruktury i Budownictwa stwierdza, że działki skarżących nr 396/1 i nr 396/2, na których znajdują się ich budynki mieszkalne będą miały zapewniony dostęp do drogi publicznej.

Działka nr 396/1 stanowiąca własność Pani Ewy Adamskiej-Chat graniczy bezpośrednio z działką nr 410/3, która również stanowi własność Pani Ewy Adamskiej-Chat. Natomiast działka nr 396/2, stanowiąca własność Państwa Andrzeja i Elżbiety Adamskich graniczy bezpośrednio z działką nr 410/4, stanowiącą również ich własność.

Działki nr 396/1 i nr 410/3, których właścicielem jest Pani Ewa Adamska-Chat, tworzą jedną nieruchomość, dla której prowadzona jest księga wieczysta nr KR1P/00227244/4, dostępna w prowadzonym przez Ministerstwo Sprawiedliwości elektronicznym Podsystemie Dostępu do Centralnej Bazy Danych Ksiąg Wieczystych. Również działki nr 396/2 i nr 410/4, których właścicielami są Państwo Andrzej i Elżbieta Adamskich, tworzą jedną nieruchomość, dla której prowadzona jest księga wieczysta nr KR1P/00281386/7, dostępna w prowadzonym przez Ministerstwo Sprawiedliwości elektronicznym Podsystemie Dostępu do Centralnej Bazy Danych Ksiąg Wieczystych. Stwierdzić zatem należy, że skarżący legitymują się prawem dalej idącym niż określone w art. 2 pkt 14 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778, z późn. zm.), ograniczone prawo rzeczowe w postaci służebności drogowej.

Dalej zauważyć należy, iż zgodnie z art. 9ad ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, w sprawach nieuregulowanych w Rozdziale 2b, określającym szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, stosuje się przepisy *ugn*. Powyższe oznacza, iż *ustawa o transporcie kolejowym* stanowi *lex specialis* wobec przepisów *ugn*, które znajdują zastosowanie w zakresie nieuregulowanym w *ustawie o transporcie kolejowym*.

Przepis art. 120 *ugn*, zamieszczony w Rozdziale 4 „Wywłaszczanie nieruchomości” przewiduje, że jeżeli zachodzi potrzeba zapobieżenia niebezpieczeństwu, wystąpieniu szkody lub niedogodnościom, jakie mogą powstać dla właścicieli albo użytkowników wieczystych nieruchomości sąsiednich wskutek wywłaszczenia lub innego niż dotychczas zagospodarowania wywłaszczonej nieruchomości, w decyzji o wywłaszczeniu ustanawia się niezbędne służebności. Przepis art. 120 *ugn* stanowi swoiste uzupełnienie art. 119 *ugn*, określającego elementy decyzji o wywłaszczeniu nieruchomości, w zakresie dodatkowych elementów tej decyzji. Te dodatkowe elementy decyzji o wywłaszczeniu nieruchomości zamieszczane są, gdy wywłaszczenie jednej nieruchomości oraz przeznaczenie jej na określone cele

może ujemnie oddziaływać na nieruchomości sąsiednie, np. dalszy dojazd do nieruchomości, utrata dostępu do drogi publicznej. Na gruncie tego przepisu ochrona praw sąsiedzkich realizowana jest na drodze administracyjnej przez możliwość ustanowienia w decyzji o wywłaszczeniu odpowiednich służebności na rzecz nieruchomości sąsiednich.

W celu realizacji wymagania zapewnienia dostępu do drogi publicznej (drogi gminnej – ul. Jasieńskiego), organ I instancji działając na podstawie art. 120 *ugn*, w zw. z art. 9ad ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym*, w decyzji Wojewody Małopolskiego ustanowił dla działki nr 410/3 (stanowiącej własność Pani Ewa Adamskiej-Chat) służebność przejazdu i przechodu przez działki nr 410/5, 410/6 oraz 408/25, z obrębu 105 Kraków-Podgórze, natomiast dla działki nr 410/4 (stanowiącej własność Państwa Andrzeja i Elżbiety Adamskich) – ustanowił służebność przejazdu i przechodu przez działki nr 410/6 oraz 408/25, z obrębu 105 Kraków-Podgórze.

Ww. działki nr 410/5, 410/6, 408/25, z obrębu 105 Kraków-Podgórze (na których została ustanowiona służebność przejazdu i przechodu), w celu zapewnienia dostępu do drogi publicznej dla nieruchomości skarżących, znajdują się w liniach rozgraniczających teren przedmiotowej inwestycji kolejowej i staną się własnością Skarbu Państwa, z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej stanie się ostateczna. Ze zgromadzonej w niniejszej sprawie dokumentacji i wyjaśnień *inwestora* wynika, iż na działkach tych planowana jest budowa drogi (nazwanej przez *inwestora* „drogą nr 2” – stanowiącej nowoprojektowaną drogę łączącą ul. Jasieńskiego z ul. Złocieniową). Ze zgromadzonej w niniejszej sprawie dokumentacji i wyjaśnień *inwestora* wynika, iż działki skarżących nr 410/3 i nr 410/4 posiadają zapewnioną obsługę komunikacyjną poprzez zjazdy z nowoprojektowanej drogi łączącej ul. Jasieńskiego z ul. Złocieniową (drogi nr 2).

Biorąc powyższe pod uwagę, uznać należy, że nieruchomości skarżących, w skład których wchodzi m.in. działki nr 396/1 i nr 396/2 będą miały zapewniony dostęp do drogi publicznej tj. dostęp do drogi gminnej – ul. Jasieńskiego.

W związku z powyższym, wbrew twierdzeniu skarżących, w wyniku realizacji inwestycji i likwidacji przejazdu kolejowego od strony ul. Feliksa Jasieńskiego, nie zostaną oni „odcięci” od drogi publicznej. Zatem w ocenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa, zarzuty skarżących dotyczące braku dostępu do drogi publicznej nie mają uzasadnienia w stanie faktycznym i prawnym niniejszej sprawy. Ponadto, jak wyjaśnił *inwestor*, projektowane parametry drogi nr 2 i zjazdu do nieruchomości skarżących umożliwiają dostęp do posesji wszelkiego rodzaju pojazdom.

W ocenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa, nie znajdują potwierdzenia w stanie faktycznym i prawnym przedmiotowej sprawy, wątpliwość skarżących, czy będą uprawnieni do przejazdu ul. Złocieniową, skoro droga ta ma charakter wewnętrzny (a nie publiczny). Po raz kolejny podkreślić należy, iż nieruchomościom skarżących został zapewniony dostęp do drogi publicznej (ul. Jasieńskiego) poprzez ustanowienie odpowiednich służebności przejazdu i przechodu przez działki, które staną się własnością Skarbu Państwa i zostały przeznaczone pod budowę drogi nr 2. Na marginesie jedynie zauważyć należy, iż fakt niezaliczenia danej drogi do kategorii dróg publicznych nie oznacza braku uprawnienia do poruszania się po niej. Jak zaznaczył *inwestor* w piśmie z dnia 14 listopada 2016 r. – ul. Złocieniowa stanowi drogę ogólnodostępną.

Za niezasadny należy uznać zarzut skarżących, iż w wyniku realizacji inwestycji objętej *decyzją Wojewody Małopolskiego* dojdzie do naruszenia ich interesów, ponieważ utracą swobodny dostęp do drogi publicznej, a przyjęte rozwiązania techniczne, w zakresie usytuowania nowej drogi i przejazdu oraz likwidacji dotychczas istniejącego przejazdu, będą skutkować dla nich zbędnymi uciążliwościami poprzez m.in. zwiększenie odległości dojazdu od posesji do ul. Sucharskiego, zwiększenie odległości od posesji do przystanku autobusowego, czy brak możliwości dojazdu pojazdów straży pożarnej, pogotowia, pojazdów MPO i ciężkiego sprzętu budowlanego do posesji.

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. Tymczasem skarżący powołują się jedynie na interes subiektywny, upatrując go w utrudnieniu dojazdu do ich działek.

Na gruncie niniejszej sprawy bezspornym jest, że należące do skarżących działki mają zapewniony dostęp do drogi publicznej. Samo zaś powoływanie się na brak dostępu do działki przez drogę o określonych parametrach technicznych, nie może stanowić wykazania naruszenia interesu prawnego skarżących, albowiem z jakiegokolwiek normy obowiązującego prawa nie wynika, aby zapewnienie dostępu do drogi publicznej miało polegać na dostępie do drogi w konkretny sposób czy do drogi o określonej kategorii drogi publicznej. W ocenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa, roszczenia skarżących stanowią próbę wykazania posiadania interesu faktycznego, który nie podlega ochronie prawnej na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym*. Tak sformułowany interes faktyczny skarżących jest analogiczny z interesem każdej innej osoby, na której funkcjonowanie w życiu codziennym będzie miała wpływ realizacja przedmiotowej inwestycji – kwestie utrudnienia, wydłużenia dojazdów. Uznanie przy tym, jak chcieliby skarżący, 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 (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13, Lex nr 1367353, dotyczący wprowadzenia decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, ale tezy w nim zawarte znajdują zastosowanie również w zakresie zasad ustalania lokalizacji inwestycji dotyczących linii kolejowych).

Stwierdzić należy, że w sprawie nie doszło do naruszenia wymagań dotyczących ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich w rozumieniu przepisów administracyjnych, skoro poprzez wydanie zaskarżonej decyzji nieruchomości skarżących nie zostały pozbawione dostępu do drogi publicznej. Nie zamyka to stronie prawa do dochodzenia ochrony naruszonych, w ocenie stron, dóbr w postępowaniu przed sądami powszechnymi w drodze ewentualnych roszczeń cywilnoprawnych, względnie zgłaszania uwag do właściwych organów w tym nadzoru budowlanego, lecz w odrębnych postępowaniach administracyjnych.

Należy zwrócić także uwagę, że postępowanie w przedmiocie lokalizacji linii kolejowej jest tylko jednym z elementów procesu inwestycyjnego, w którym ochrona interesów osób trzecich jest realizowana przede wszystkim na etapie wydawania decyzji o pozwoleniu na budowę. Na etapie postępowania w przedmiocie ustalenia lokalizacji linii kolejowej ochrona interesów osób trzecich jest ograniczona i nie może być rozciągana na okoliczności będące przedmiotem badania organów administracji architektoniczno-budowlanej. Wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich nie mogą prowadzić do modyfikacji wniosku inwestora, o ile taka modyfikacja nie ma swego uzasadnienia w przepisach prawa (vide: ww. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 15 czerwca 2016 r., sygn. akt II OSK 721/16).

Odnosząc się do zarzutu skarżących dotyczącego braku włączenia „drugiego wiaduktu na ul. Złocieniowej do inwestycji”, mimo że wiadukt ten stanowi utrudnienie w przejeździe przez ul. Złocieniową do nieruchomości stanowiących własność skarżących, zauważyć należy, iż niedopuszczalna jest ocena racjonalności czy słuszności koncepcji przedstawionej przez inwestora, bowiem miałaby ona charakter pozaprawny (stanowisko wyrażone przez Naczelnego Sąd Administracyjny w ww. wyroku z dnia 26 lipca 2013 r.). To inwestor, jako podmiot wyspecjalizowany w danej dziedzinie, posiadający odpowiednią wiedzę, decyduje o słuszności i racjonalności realizacji danego przedsięwzięcia w zakresie ustalenia lokalizacji linii kolejowej.

Niezależnie od powyższego, jak wyjaśnił inwestor w piśmie z dnia 7 października 2016 r., przedmiotem planowanej inwestycji była modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka, a nie przebudowa ul. Złocieniowej. W ramach projektu przebudową objęty został odcinek ww. ulicy w zakresie niezbędnym dla uzyskania skrajni pionowej pod obiektem wynoszącej 3,50 m i połączenia z istniejącym odcinkiem ul. Złocieniowej po północnej stronie torów oraz projektowanym łącznikiem ul. Złocieniowa/ul. Jasieńskiego. Inwestor wskazał, że ewentualna przyszła przebudowa drogi w szerszym zakresie (do ul. Majora Henryka Sucharskiego) należeć będzie do jej zarządcy, tj. Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie.

Odnosząc się do żądania skarżących dotyczącego możliwości „utrzymania” przejazdu do nieruchomości stanowiących ich własność przez przejazd kolejowy na ul. Jasieńskiego, wyjaśnić należy, że ze względu na budowę przejazdu pod linią kolejową w ciągu ul. Złocieniowej konieczne jest zamknięcie przejazdów w poziomie szyn w promieniu 3 km. Powyższe wynika z zapisów § 23 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic*

kolejowych z drogami i ich usytuowanie. Ponadto, ze względu na planowaną prędkość pociągów około 160 km/h i geometrię torów na przejeździe, przejazd ten nie spełniałby wymagań widoczności według przepisów ww. rozporządzenia, a co za tym idzie – jak stwierdził *inwestor* będący podmiotem wyspecjalizowanym w przedmiotowej dziedzinie – stwarzałby niebezpieczeństwo dla podróżujących. *Inwestor* wyjaśnił, iż w km 10,391 nie można zaprojektować nowego przejazdu kolejowego z uwagi na przebudowę obiektu inżynierskiego w km 9,994, który zgodnie z warunkami wydanymi przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, umożliwi dojazd od i do ul. Sucharskiego. Dodatkowo, zaprojektowana droga dojazdowa umożliwi dostęp do ul. Półlanki z pominięciem przejazdów kolejowych na linii nr 91 Kraków – Medyka i linii nr 100 Mydlniki – Gaj oraz przejazdu zlokalizowanego w ciągu toru wyciągowego lokomotywni.

W piśmie z dnia 7 października 2016 r. *inwestor* podkreślił, że projekt nowego mostu kolejowego nad rzeką Serafą i ul. Złocieniową, uzgodniony z zarządcą drogi (Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie), przewiduje wydzielenie osobnego przęsła dla pasa drogowego ul. Złocieniowej o szerokości jezdni 5 m i skrajni pionowej 3,50 m, zgodnej dla drogi klasy D (w myśl § 54 ust. 3 pkt 3 *rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*). *Inwestor* – jako podmiot wyspecjalizowany w przedmiotowej dziedzinie – wskazał, iż umożliwi to przejazd wszelkich pojazdów osobowych dostawczych, w tym pojazdów pogotowia ratunkowego oraz mniejszych pojazdów ciężarowych, nie przekraczających zaprojektowanej skrajni pionowej. Dojazd pojazdów o skrajni pionowej większej niż 3,5 m możliwy będzie od ul. Półlanki ulicami Agatową i Złocieniową.

Dodatkowo *inwestor* wskazał, że uzyskanie zwiększonego w stosunku do istniejącego (wynoszącego 2,40 m) światła pionowego pod mostem, możliwe było dzięki korekcie wysokościowej położenia torów linii nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka i linii nr 100 Kraków Mydlniki – Gaj oraz obniżeniu niwelety jezdni ul. Złocieniowej pod obiektem. *Inwestor* wyjaśnił, iż ze względu na usytuowanie ul. Złocieniowej wzdłuż koryta rzeki Serafy nie ma możliwości dalszego obniżenia niwelety jezdni. Większe niż założono w projekcie obniżenie niwelety jezdni drogowej doprowadzi do sytuacji, w której jezdnia pod wiaduktem będzie permanentnie zalewana wodami rzeki Serafy. Natomiast podniesienie niwelety torów kolejowych o wartość większą niż przyjęta w projekcie, tzn. o około 1,25 m, nie jest technicznie możliwe.

Minister Infrastruktury i Budownictwa podziela stanowisko przedstawione przez *inwestora* w pismach z dnia 7 października 2016 r. oraz z dnia 14 listopada 2016 r., iż dwupoziomowe skrzyżowanie linii kolejowej z ul. Złocieniową oraz nowy odcinek drogi zapewni bezpieczny dojazd samochodów osobowych, małych busów i samochodów dostawczych, karetek, a także ciężkich wozów strażackich w wersji miejskiej, których wysokość – zgodnie ze specyfikacją – nie przekracza 3,30 m.

Odnosząc się do podniesionego przez skarżących zarzutu dotyczącego ograniczeń wysokościowych (2,9 m) i tonażowych (2,5 t) na ul. Złocieniowej, co uniemożliwia przejazd pojazdów technicznych, w szczególności pojazdów do wywozu szambo, śmieciarek, uznać go należy za nietrafny.

Po przeanalizowaniu informacji zawartych w piśmie *inwestora* z dnia 14 listopada 2016 r., organ odwoławczy przyjmuje za zasadną argumentację w nim przedstawioną. *Inwestor* wyjaśnił, że nie ma wprost zależności pomiędzy wysokością pojazdu i jego ciężarem. Konstrukcja nawierzchni jezdni ul. Złocieniowej i projektowanego łącznika (droga nr 2), jak i konstrukcja projektowanego mostu drogowego na rzece Serafie umożliwiają ruch pojazdów o masie całkowitej do 40 ton. *Inwestor* wskazał również, iż także szerokościowo nie ma ograniczeń w stosunku do normatywnych pojazdów. Ograniczenie skrajni pionowej pod obiektem do 3,50 m uniemożliwi jedynie przejazd pojazdów o większej skrajni. Przy czym – jak już wcześniej wskazano – możliwość dojazdu takich pojazdów będzie zapewniona od strony ul. Półlanki, przez ul. Agatową i projektowanym łącznikiem ul. Złocieniowa – ul. Jasieńskiego.

Za błędne zatem należy uznać twierdzenie skarżących, iż ograniczenie tonażu do 2,5 t na wjeździe na ul. Złocieniową od strony ul. Sucharskiego związane jest z nośnością mostu.

Zgodnie z pkt 3.2.19. Załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.), znak B-18 „zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t” stosuje się przed odcinkami dróg, których nośność jest niewystarczająca dla przejazdu pojazdów dopuszczonych do ruchu bez ograniczeń. Na znaku podaje się wartość wynikającą z rzeczywistej nośności obiektu lub drogi. Wskazane przez strony ograniczenie tonażu dotyczy zatem jedynie nośności drogi. Zaznaczenia wymaga, iż powyższe ograniczenie nie dotyczy pojazdów uprzywilejowanych.

Za niezasadny uznać także należy podniesiony przez skarżących zarzut dotyczący braku uwzględnienia w *decyzji Wojewody Małopolskiego* § 2 pkt 7 rozporządzenia w sprawie oznaczeń i nazewnictwa stosowanych w *decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego* oraz w *decyzji o warunkach zabudowy*, gdyż zgodnie z art. 9a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, w sprawach dotyczących lokalizacji linii kolejowych, realizowanych w trybie tej ustawy, nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z zastrzeżeniem art. 9n ust. 2 i art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. g.

Natomiast w pkt VI *decyzji Wojewody Małopolskiego* organ I instancji właściwie odniósł się do kwestii określonej w art. 9q ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym i prawidłowo określił wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich.

Za niezasadny uznać należy zarzut skarżących dotyczący naruszenia art. 7 w zw. z art. 9 w zw. z art. 77 w zw. z art. 80 w zw. z art. 78 § 1 w zw. z art. 107 kpa, poprzez brak merytorycznego i rzetelnego ustosunkowania się do pism skarżących z dnia 2 maja 2016 r. i z dnia 29 czerwca 2016 r., a jedynie przekazanie im odpowiedzi *inwestora*.

W toku postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej linii kolejowej – w ocenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa – nie doszło do naruszenia przepisów proceduralnych w sposób, jaki podnoszą skarżący, mogący mieć istotny wpływ na wynik sprawy. Stwierdzić należy, iż z akt sprawy zakończonej wydaniem *decyzji Wojewody Małopolskiego* wynika, że zgłoszone w toku postępowania zarzuty, uwagi i wnioski skarżących podlegały analizie i były przedmiotem postępowania wyjaśniającego, o czym każdorazowo powiadamiano skarżących. W szczególności organ I instancji zwrócił się do *inwestora* o zajęcie stanowiska odnośnie zarzutów lokalizacyjnych skarżących. Zatem – wbrew twierdzeniom Pana Andrzeja Adamskiego, Pani Elżbiety Adamskiej oraz Pani Ewy Adamskiej-Chat – organ I instancji przeprowadził wyczerpujące postępowanie, doprowadzając do wyjaśnienia całokształtu istotnych okoliczności sprawy, a zwłaszcza kwestii spornych przez nich podniesionych. Zgromadzony przez organ I instancji materiał dowodowy był kompletny i umożliwiał wydanie rozstrzygnięcia, w związku z czym, podniesiony przez skarżących zarzut dotyczący naruszenia art. 7, art. 8 i art. 77 § 1 kpa uznać należy za nietrafny.

Stanowisko Wojewody Małopolskiego w wystarczający sposób wskazuje na tok rozumowania przyjęty przy rozpoznawaniu sprawy i nieuznaniu argumentacji skarżących, a w konsekwencji nie narusza norm postępowania administracyjnego. Wojewoda Małopolski 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.

Wojewoda Małopolski w sposób odpowiadający art. 107 § 3 kpa uzasadnił swoją decyzję, wskazując przesłanki, które wziął pod rozwagę uznając argumentację skarżących za niezasadną. Organ orzekający wziął pod uwagę nie tylko stanowisko *inwestora*, w którym ustosunkował się on do zgłaszanych przez skarżących zarzutów, ale również wniesione zastrzeżenia i uwagi skarżących. Analizy materiału dowodowego organ I instancji dokonał zgodnie z art. 80 kpa i wynik tej analizy, łącznie z oceną zebranych dowodów, przedstawił w uzasadnieniu decyzji kończącej postępowanie administracyjne. Nie odniesienie się przez organ I instancji do argumentów skarżących w stopniu i formie przez nich oczekiwanych, nie może być równoznaczne z naruszeniem przepisów postępowania administracyjnego. Zatem uzasadnienie zaskarżonej *decyzji Wojewody Małopolskiego* – wbrew twierdzeniom zawartym w odwołaniu – zostało sporządzone w zgodzie z art. 107 § 1 kpa.

Mając na uwadze powyższe, w ocenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa, Wojewoda Małopolski wydając zaskarżone rozstrzygnięcie, stosownie do treści art. 7, art. 77 § 1 i art. 80 *kpa* w związku z art. 107 § 3 *kpa*, ocenił całokształt zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym również rozważył argumenty przedstawione przez skarżących. Podjęcie przez organ rozstrzygnięcia odmiennego od oczekiwanego przez stronę skarżącą w sytuacji, gdy organ prawidłowo zebrał materiał dowodowy, a ocena tego materiału jest logiczna, nie przekroczył zasady swobodnej oceny dowodów, oraz wskazał prawidłową podstawę prawną, nie oznacza niezgodności zaskarżonej decyzji z prawem. Okoliczność, że strona nie została przekonana co do przyjętego w sprawie rozstrzygnięcia, nie oznacza naruszenia zasady przekonywania. Strona ma bowiem prawo do własnego subiektywnego przekonania o zasadności jej zarzutów, zaś przekonanie to nie musi mieć odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach prawnych i ich wykładni (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 29 kwietnia 2009 r., sygn. akt I SA/Łd 1329/08, Lex nr 549458).

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 Infrastruktury i Budownictwa 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 ich uzasadnionych interesów.

Zdaniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa bezzasadny jest również zarzut naruszenia art. 11 *kpa*, wyrażającego zasadę przekonywania.

Zaznaczyć w tym miejscu bowiem należy, iż zasada przekonywania sprowadza się do wyjaśnienia osobie, że adresowana do niej decyzja wynika z racjonalnych przesłanek i jest oparta o przepisy obowiązującego prawa, to znaczy, że w istniejącym stanie prawnym i faktycznym wydanie innej decyzji było niemożliwe. Organ odpowiada za naruszenie tej zasady, jeżeli nie podejmie lub bezpodstawnie odstąpi od czynności mających przekonać osobę o zasadności decyzji, np. odstąpi od uzasadnienia decyzji. Zasada ta nakłada na organ obowiązek dołożenia należytej staranności w wyjaśnieniu osobie zasadności podjętego rozstrzygnięcia. Nie wymaga się zaś od niego osiągnięcia rezultatu, to znaczy faktycznego przekonania osoby do prawidłowości podjętej decyzji (patrz: wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 2 października 2013 r., sygn. akt II SA/Łd 631/13 opubl. LEX nr 1387627). Podkreślić należy, iż Wojewoda Małopolski uzasadnił zaskarżoną decyzję, podając jej podstawę prawną oraz argumenty przemawiające za słusznością podjętego rozstrzygnięcia.

Z powyższych względów, chybiony, w ocenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa, 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. Tylko postępowanie odpowiadające takim wymogom i rozstrzygnięcia wydane w wyniku postępowania tak ukształtowanego mogą wzbudzać zaufanie obywateli do organów administracji publicznej nawet wtedy, gdy decyzje administracyjne nie uwzględniają ich żądań (zob. A. Wróbel, Komentarz do art. 8 Kodeksu postępowania administracyjnego, LEX 2013). W omawianej sprawie natomiast organ uczynił zadość zarówno przepisom prawa materialnego, jak również procesowego, co jest jednoznaczne z tym, iż *decyzja Wojewody Małopolskiego* została wydana z poszanowaniem zasady pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa.

Niezasadny, w ocenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa, jest także zarzut naruszenia art. 9 *kpa*, wyrażającego zasadę informowania stron. Podkreślić bowiem w tym miejscu należy, iż organ prawidłowo przeprowadził postępowanie zakończone wydaniem *decyzji Wojewody Małopolskiego*, pouczając strony tego postępowania o przysługujących im prawach, w tym możliwości wniesienia odwołania. Zaznaczyć również należy, że w uzasadnieniu *decyzji Wojewody Małopolskiego*, wbrew opinii skarżących, organ jasno przedstawił swój tok rozumowania oraz przesłanki, które przesądziły o wydaniu rozstrzygnięcia w takim a nie innym kształcie.

Za niezasadne uznać również należy, podniesione przez Pana Andrzeja Adamskiego, Panią Elżbietę Adamską i Panią Ewę Adamską-Chat zarzuty dotyczące braku szczegółowego wyjaśnienia parametrów i ograniczeń planowanych robót budowlanych i braku wskazania w *decyzji Wojewody Małopolskiego*, czy most drogowy na wysokości km 10.128 linii nr 91 przez rzekę Serafę oraz most drogowy w km

9.994 linii nr 91 będą posiadały ograniczenia wynikające z dozwolonego tonażu dla ruchu kołowego.

Podkreślić należy, że *decyzja Wojewody Małopolskiego*, wydana na podstawie art. 9o *ustawy o transporcie kolejowym*, ustaliła 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 stanowiąc będą bowiem przedmiot decyzji o pozwoleniu na budowę przedmiotowego przedsięwzięcia, wydanej w odrębnym postępowaniu administracyjnym.

Zaskarżona *decyzja Wojewody Małopolskiego* jest bowiem 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, a zatem w konsekwencji nie było możliwe określenie w niej podnoszonych przez skarżących kwestii dotyczących posiadania przez planowany most ograniczeń wynikających z dozwolonego tonażu, czy wskazania konkretnych parametrów budowy nowego mostu drogowego w km 9.994 linii 91. Z całą mocą podkreślić należy, że gdyby wolą ustawodawcy było nadanie organom rozstrzygającym w przedmiocie lokalizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej uprawnień obejmujących szczegółowe określanie parametrów techniczno-budowlanych elementów infrastruktury, których lokalizacja jest przedmiotem omawianej decyzji, dałby temu wyraz poprzez zamieszczenie odpowiednich postanowień w tym zakresie. Ustawodawca wyraźnie zaś wskazał w art. 9n *ustawy o transporcie kolejowym*, iż istotą rozstrzygnięcia wydawanego w oparciu o tę ustawę jest określenie warunków lokalizacji inwestycji, zatem dokonanie rozszerzającej wykładni art. 9q ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym* jest niedopuszczalne (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 grudnia 2013 r., sygn. akt IV SA/Wa 1865/13, Lex nr 1542921).

Ochrona interesów osób trzecich w postępowaniu o ustalenie lokalizacji linii kolejowej może dotyczyć tylko tych kwestii, które są przedmiotem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Zasady legalności i ochrony praworządności, uregulowane w art. 6 i art. 7 *kpa* oznaczają, iż organy w postępowaniu w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie mogą stosować dowolnej interpretacji przepisów *ustawy o transporcie kolejowym* i muszą działać wyłącznie w zakresie określonym w tych przepisach. Zakres ochrony przysługującej w postępowaniu w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji nie może być zatem szerszy niż przedmiot postępowania i zakres dopuszczalnego rozstrzygnięcia w decyzji kończącej postępowanie.

Niezależnie od powyższego, *inwestor* w piśmie z dnia 7 października 2016 r. wyjaśnił, że nie ma ograniczeń w ruchu pojazdów mechanicznych na moście drogowym nad rzeką Serafą, zlokalizowanym na wysokości km 10.128 linii kolejowej nr 91. Natomiast jedynym ograniczeniem w ruchu pojazdów pod mostem kolejowym w km 9.994 linii nr 91 jest skrajnia pionowa pod obiektem, wynosząca 3.50 m, co umożliwi przejazd wszelkich pojazdów osobowych i dostawczych, w tym pojazdów pogotowia ratunkowego oraz mniejszych pojazdów ciężarowych, nie przekraczających zaprojektowanej skrajni pionowej. Dojazd pojazdów o skrajni pionowej większej możliwy będzie od ul. Półłanki ulicami Agatową i Złocieniową.

Na uwzględnienie nie zasługuje zarzut skarżących, iż Wojewoda Małopolski błędnie przyjął, że „organ administracji orzekający o lokalizacji przedsięwzięcia na podstawie ustaw szczególnych jest związany treścią wniosku inwestora w kwestii przyjętych rozwiązań, w tym, co do umiejscowienia przedsięwzięcia (nie bada przyjętych rozwiązań pod kątem celowości, racjonalności itp.)”.

Przypomnieć bowiem po raz kolejny należy, iż to inwestor samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych i następnie techniczno-wykonawczych inwestycji, jak również, że niedopuszczalna jest ocena racjonalności czy słuszności koncepcji przedstawionej przez inwestora, bowiem miałaby ona charakter pozaprawny. Organom administracji publicznej orzekającym w przedmiocie lokalizacji inwestycji kolejowej ustawodawca nie przyznał uprawnień do korygowania, zmiany lokalizacji inwestycji zaproponowanej przez *inwestora*. Powyższe potwierdza orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego i Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie przywołane w niniejszej decyzji (strona 16), które dotyczy *ustawy o transporcie kolejowym* oraz *specustawy drogowej*, lecz odnosi się odpowiednio do postępowań prowadzonych w trybie Rozdziału 2b

ustawy o transporcie kolejowym.

Orzecznictwo sądowe nie ma w polskim systemie prawnym charakteru precedensowego, jednakże w zakresie wykładni przepisów prawa ma szczególne znaczenie. Orzecznictwo sądowoadministracyjne powinno być uwzględniane przez organy orzekające, zatem powinno mieć wpływ na treść wydawanych rozstrzygnięć, zwłaszcza gdy stanowisko sądów jest ugruntowane. W odniesieniu do konkretnych przepisów jego nieuzasadnione pomijanie naruszałoby zasadę prowadzenia postępowania w sposób budzący zaufanie do organów władzy publicznej.

Z powyższych względów na uwzględnienie nie zasługuje stanowisko skarżących, iż *inwestor* nie wskazał, czy w przypadku przejazdu przez ul. Jasieńskiego zachodzi którykolwiek z wyjątków wskazanych w § 23 ust. 3 *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie* oraz nie rozważył również możliwości wykonania przejazdu podziemnego pod linią torów kolejowych przecinających ul. Jasieńskiego, które to rozwiązanie mogłoby być najmniej uciążliwe dla skarżących.

Na uwzględnienie nie zasługuje także wniosek skarżących o wyznaczenie, na podstawie art. 89 § 1 i § 2 *kpa*, rozprawy administracyjnej mającej na celu przyspieszenie postępowania oraz potrzebę uzgodnienia interesu stron (zapewnienia prawidłowego i swobodnego dla wszelkiej kategorii pojazdów mechanicznych dojazdu z terenu drogi publicznej do nieruchomości stron).

Zgodnie z art. 89 § 1 *kpa*, rozprawę przeprowadza się w każdym przypadku, gdy zapewni to przyspieszenie lub uproszczenie postępowania, bądź osiągnięcie celu wychowawczego albo, gdy wymaga tego przepis prawa. Przepis art. 89 § 2 *kpa* będzie miał zastosowanie wtedy, gdy zachodzi potrzeba uzgodnienia interesów stron oraz gdy przeprowadzenie rozprawy jest potrzebne do wyjaśnienia sprawy przy udziale świadków, biegłych albo w drodze oględzin, a zwłaszcza gdy konieczne jest przesłuchanie więcej niż jednego świadka, kilku biegłych. Należy zauważyć, iż z dyspozycji art. 89 § 1 i 2 *kpa* wynika *a contrario*, iż organ orzekający w sprawie nie jest zobligowany do przeprowadzenia rozprawy, jeśli nie zapewni to przyspieszenia lub uproszczenia postępowania, nie wymaga tego przepis prawa, nie zachodzi potrzeba uzgodnienia interesów stron oraz gdy jest to nie potrzebne dla wyjaśnienia sprawy przy udziale świadków lub biegłych albo w drodze oględzin. Przepis pozostawia więc ocenie organu potrzebę przeprowadzenia ww. dowodu. Jeśli organ stwierdzi, iż przeprowadzenie rozprawy przyczyni się do ustalenia okoliczności faktycznej, mającej znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy, wówczas stosuje ww. środek dowodowy.

W omawianej sprawie powyższe nie zaistniało, jako że wszystkie okoliczności mające znaczenie dla sprawy zostały przez organy orzekające ustalone w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy. Jak już bowiem wcześniej wyjaśniono, nieruchomości skarżących mają zapewniony dostęp do drogi publicznej, a zgodnie z orzecznictwem sądowoadministracyjnym, organ orzekający nie jest związany wnioskiem o przeprowadzenie dowodu na okoliczność, która w sposób nie budzący wątpliwości może być ustalona przez organ na podstawie dokumentów zebranych w sprawie (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12).

Z powyższych względów, na uwzględnienie nie zasługują również pozostałe wnioski skarżących dotyczące zwrócenia się do Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie o wskazanie statusu prawnego ul. Feliksa Jasieńskiego oraz ul. Złocieniowej w Krakowie i o wyjaśnienie kwestii istniejącego wiaduktu kolejowego nad ul. Złocieniową. Minister Infrastruktury i Budownictwa nie uznał za konieczne przeprowadzenie powyższych wniosków dowodowych, gdyż zgromadzony w sprawie materiał dowodowy umożliwił rzetelne zbadanie przedmiotowej sprawy i wydanie rozstrzygnięcia.

Za nietrafny uznać należy zarzut skarżących dotyczący braku zawarcia w *decyzji Wojewody Małopolskiego* zapisów dotyczących przebudowy całej ul. Złocieniowej, przez którą wedle zamysłu *inwestora* skarżący mieliby dostawać się do ul. Sucharskiego. Podkreślenia wymaga fakt, iż przedmiotem planowanej inwestycji była modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka, a nie przebudowa całej ul. Złocieniowej. Fragment ul. Złocieniowej, który jest niezbędny dla realizacji przedmiotowej inwestycji znajduje się w liniach rozgraniczających teren inwestycji.

Dla oceny prawidłowości wydanej *decyzji Wojewody Małopolskiego* nie ma również jakiegokolwiek znaczenia okoliczność, że ul. Złocieniowa jest drogą wewnętrzną, gdyż – o czym była mowa powyżej –

fragment ul. Złocieniowej, który jest niezbędny dla realizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej, znajduje się w liniach rozgraniczających teren inwestycji, a dostęp działek skarżących do drogi publicznej – o czym była również mowa powyżej – został zapewniony, poprzez ustanowienie odpowiednich służebności na działkach przejmowanych przez *inwestora* i przeznaczonych do budowy drogi nr 2 (projektowany łącznik ul. Złocieniowa/ul. Jasieńskiego).

Co zaś się tyczy wniosku skarżących o wyjaśnienie, z jakich przyczyn pierwszy wiadukt na ul. Złocieniowej (zaznaczony kolorem na załączonej do odwołania mapie) nie został włączony do planów planowanej inwestycji, po raz kolejny wskazać należy, iż to *inwestor* decyduje o przebiegu inwestycji i niedopuszczalna jest ocena racjonalności i słuszności koncepcji przedstawionej przez niego.

Odnosząc się do odwołania Pana Jana Wójtowicza, reprezentowanego przez r.pr. Wojciecha Makiełę, Minister Infrastruktury i Budownictwa stwierdził, co następuje.

Za niezasadne uznać należy – podniesione przez Pana Jana Wójtowicza – zarzuty naruszenia art. 7 i art. 77 *kpa*, poprzez niedokładne wyjaśnienie istniejącego stanu faktycznego, oraz naruszenie art. 107 § 3 *kpa*, z uwagi na brak wystarczającego uzasadnienia faktycznego decyzji i pominięcie przez organ I instancji jego wniosku o nabycie pozostałej po podziale części działki nr 413/1, z obrębu 105 Podgórze, na podstawie art. 9t *ustawy o transporcie kolejowym*.

Z akt sprawy zakończonej wydaniem *decyzji Wojewody Małopolskiego* wynika, iż w piśmie z dnia 1 czerwca 2016 r. r.pr. Wojciech Makieła, działający w imieniu Pana Jana Wójtowicza, złożył do Wojewody Małopolskiego wniosek o nabycie pozostałej po podziale części działki nr 413/1, z obrębu 105 Podgórze, na podstawie art. 9t *ustawy o transporcie kolejowym*.

Rację ma skarżący, iż Wojewoda Małopolski nie odpowiedział na ten wniosek ani nie odniósł się do niego w uzasadnieniu *decyzji Wojewody Małopolskiego*. Jednakże, w ocenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa, powyższe uchybienie organu I instancji nie miało wpływu na wynik sprawy, gdyż – jak już to zostało wyjaśnione w niniejszej decyzji – roszczenie o wykup pozostałej po podziale części nieruchomości przez spółkę PKP PLK S.A. z siedzibą w Warszawie, działającą w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, ma charakter cywilnoprawny i powinno być realizowane w drodze umowy pomiędzy właścicielem lub użytkownikiem wieczystym a spółką PKP PLK S.A. z siedzibą w Warszawie. W sytuacji zaś, gdy spółka PKP PLK S.A. z siedzibą w Warszawie uzna, że pozostała część przejętej nieruchomości, wbrew stanowisku wnioskującego, umożliwia prawidłowe wykorzystanie na dotychczasowe cele i odmówi zawarcia umowy – wnioskującemu pozostaje możliwość skierowania sprawy przed sąd powszechny, wyłącznie jednak w postępowaniu cywilnym.

Wobec powyższego, wniosek Pana Jana Wójtowicza o wykup tzw. „resztówki” i tak nie mógł być rozpatrzony przez Wojewodę Małopolskiego.

Na uwzględnienie nie zasługuje żądanie Pana Jana Wójtowicza dotyczące uwzględnienia w ramach planowanej inwestycji możliwości zagospodarowania całości działki nr 413/1, z obrębu 105 Podgórze.

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. Nie ma potrzeby obejmowania nieruchomości należącej do skarżącego w całości linią rozgraniczającą teren inwestycji, gdyż nie jest ona niezbędna w całości dla realizacji przedmiotowej inwestycji, co potwierdził *inwestor* w ww. piśmie z dnia 7 października 2016 r. Jak już to zostało wyjaśnione powyżej, żądanie wykupu działki skarżącego przez *inwestora* w całości ma charakter roszczenia cywilnoprawnego i nie podlega rozpatrzeniu w toku niniejszego postępowania odwoławczego.

Za niezasadny należy uznać zarzut Pana Jana Wójtowicza, iż w trakcie trwania postępowania przed organem I instancji wskazał osoby (Pana Grzegorza Wójtowicza i Panią Marię Górską), którym przysługuje przymiot strony w niniejszym postępowaniu z uwagi na fakt, że są one współwłaścicielami działki nr 413/1 i z tego powodu organ I instancji zobowiązany był zawiadomić ww. osoby o toczącym się postępowaniu i umożliwić wzięcie w nim udziału. Tak sformułowany zarzut można odczytywać jako

przesłankę wskazującą na brak udziału strony w postępowaniu w rozumieniu art. 145 § 1 pkt 4 *kpa*, na którą jednakże może powoływać się wyłącznie strona, która bez swojej winy nie brała udziału w tym postępowaniu, nie zaś inne podmioty, które w tym postępowaniu brały udział (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 stycznia 2012 r., sygn. akt II OSK 2060/10, LEX nr 1121194 oraz z dnia 20 sierpnia 2009 r., sygn. akt. II OSK 1278/08, LEX nr 552851).

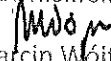
Ewentualnie zarzut ten można również odczytywać jako nieprawidłowe zawiadomienie stron o wszczęciu postępowania, czyli *de facto* naruszenie art. 10 *kpa*, którego to jednak zarzutu nie można podnosić „w imieniu” innych stron postępowania, skoro nie działa się w sprawie jako ich pełnomocnik. Wyrażnego podkreślenia wymaga fakt, iż w postępowaniu administracyjnym uprawnieniami procesowymi rozporządza sama strona tego postępowania (por. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 stycznia 2012 r., sygn. akt II OSK 2060/10, LEX nr 1121194, z dnia 3 lipca 2008 r. sygn. akt II OSK 754/07, LEX nr 477404; z dnia 20 sierpnia 2009 r. sygn. akt II OSK 1278/08, LEX nr 552851, z dnia 23 listopada 2010 r. sygn. akt II OSK 1723/09, LEX nr 746753).

Natomiast r.pr. Wojciech Makiela w niniejszym postępowaniu działa wyłącznie jako pełnomocnik Pana Jana Wójtowicza, co wynika z treści pełnomocnictwa z dnia 31 maja 2016 r., a nie jako pełnomocnik Pana Grzegorza Wójtowicza i Pani Marii Górskiej. Zatem Panu Janowi Wójtowiczowi nie przysługuje interes prawny w zaskarżeniu *decyzji Wojewody Małopolskiego* w części dotyczącej praw przysługujących Panu Grzegorzowi Wójtowiczowi i Pani Marii Górskiej, w zakresie pozbawienia ich udziału w toczącym się postępowaniu.

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 Małopolskiego* nie naruszają prawa, a zarzuty zawarte w odwołaniach 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 2016 r., poz. 718, z późn. zm.), przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, wnoszona za pośrednictwem Ministra Infrastruktury i Budownictwa, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji.

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Marcin Wójtowicz
DYREKTOR
Departamentu Lokalizacji Inwestycji

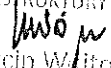
Otrzymują:

1. Wojewoda Małopolski
2. Pani Bożena Matalyga
Zastępca Dyrektora
Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Region Południowy
pełnomocnik 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. r.pr. Agnieszka Wojciechowska
pełnomocnik Alpha Development Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Krakowie
4. r.pr. Piotr Kawalek
pełnomocnik Pana Andrzeja Adamskiego, Pani Elżbiety Adamskiej oraz Pani Ewy Adamskiej-Chat
5. Wawel S.A. z siedzibą w Krakowie
6. r.pr. Wojciech Makiela
pełnomocnik Pana Jana Wójtowicza
7. A/a.

cd. rozdzielnika do decyzji Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 12 stycznia 2017 r., znak: DLI.III.6620.47.2016.KS.12.

Do wiadomości:

1. Prezydent Miasta Krakowa
– wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej
2. Starosta Wielicki
– wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej
3. Sąd Rejonowy dla Krakowa-Podgórze w Krakowie
IV Wydział Ksiąg Wieczystych
4. Sąd Rejonowy w Wieliczce
III Wydział Ksiąg Wieczystych
5. Urząd Miasta Krakowa
- ⑥ Urząd Miasta i Gminy Wieliczka

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Marcin Wójcik
DYREKTOR
Departamentu Lokalizacji Inwestycji

