

Sygn. akt V Ca 2570/12

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 17 grudnia 2012 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący - **SSO Maja Smoderek (spr.)**

Sędziowie **SO Zbigniew Podedworny**

SR del. Katarzyna Kisiel

Protokolant **sekr. sądowy Marta Szczęsa**

po rozpoznaniu w dniu **17 grudnia 2012 r.** w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa R.M., Ł. M., J. M., D. M. (1), H. M., G. M.i D. M. (2)

przeciwko Skarbowi Państwa - Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku wstępnego Sądu Rejonowego dla Warszawy Woli w Warszawie

z dnia 4 lipca 2012 r., sygn. akt I C 567/10

oddala apelację.

Sygn. akt V Ca 2570/12

UZASADNIENIE

Powodowie wystąpili z powództwem o zapłatę zadośćuczynienia z tytułu naruszenia dóbr osobistych. Owo naruszenie miało dotyczyć naruszenia zdrowia fizycznego i psychicznego, prawa do spokojnego i nie zakłóconego mieszkania, prawa do odpoczynku, prawa do bezpieczeństwa osobistego, które to prawa miały zostać naruszone w skutek uciążliwości będących następstwem wzmożonego ruchu kołowego przez miasto S.. Powodowie - występujący jako współuczestnicy formalni - wywodzili, iż w skutek otwarcia odcinka autostrady (...)bez równoczesnego wykonania obwodnicy miasta nastąpiło znaczne zwiększenie ruchu pojazdów ciężkich przez miasto, czemu towarzyszyło znaczne przekroczenie norm hałasu i emisji spalin, co miało negatywny wpływ na ich jakość życia.

Zasadniczą okolicznością sporną, wymagającą rozstrzygnięcia w toku postępowania była, zdaniem Sądu I instancji, sama zasada odpowiedzialności, to jest to, czy Skarb Państwa - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca drogi ponosi odpowiedzialność za konsekwencje uciążliwości powodowanych przez ruch samochodów po tych drogach, a w szczególności fakt przekroczenia norm hałasu. Od odpowiedzi na to pytanie zależał, w ocenie Sądu Rejonowego, dalszy tok postępowania, tym samym wydanie w tym zakresie wyroku wstępnego było uzasadnione.

Wyrokiem wstępnym z dnia 4 lipca 2012 r. Sąd Rejonowy dla Warszawy - Woli w W.uznał, iż pozwany Skarb Państwa - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad ponosi co do zasady

odpowiedzialność za naruszenie dóbr osobistych powodów R.M., Ł. M., J. M., D. M. (1), H. M., G. M.i D. M. (2) spowodowane negatywnym oddziaływaniem drogi krajowej nr (...) w S..

Sąd Rejonowy ustalił, iż powodowie R.F., Ł. M., J. M., D. M. (1), H. M., G. M.i D. M. (2) zamieszkują w S., przy ul. (...).

Ulica (...) w S. stanowi odcinek drogi krajowej nr (...) łączącej Ł. z Ł.. W samym S. krzyżuje się ona dodatkowo z drogą powiatową nr (...).

W dniu 26 lipca 2006 r. oddany został do użytku odcinek autostrady (...) kończący się przed S.. Budowa dalszego odcinka, jak również „łącznika” mającego stanowić połączenie autostrad (...) nie została jednakże jeszcze zakończona, w skutek czego jadący autostradą byli kierowani przez węzeł (...) do ronda na skrzyżowaniu dróg krajowych nr (...), skąd kierujący mieli możliwość skierowania się w prawo w stronę Ł., lub w lewo, w stronę Ł., przez centrum S..

Sposób kierowania ruchu pojazdów zjeżdżających z autostrady powodował, iż pojazdy kierujące się w stronę W. kierowane były na drogę nr (...) a za jej pośrednictwem na drogę nr (...). Taką też trasę, jako najkrótszą, sugerowały systemy nawigacji satelitarnej i programy komputerowe służące do doboru trasy przejazdu.

W 2006 r. przeprowadzone zostały przez Instytut Ochrony Środowiska badania poziomu hałasu w mieście S., w trakcie których stwierdzono przekroczenia norm hałasu zarówno dla pory dziennej jak i dla pory nocnej.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca drogi podejmował szereg działań mających na celu zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem samochodowym przez S.. Czynności te obejmowały w szczególności:

- Ustawienie znaków drogowych sugerujących jadącym autostradą w kierunku W. zjechanie z niej na wcześniejszym węźle (...) i dalszą jazdę drogą krajową nr (...). Polegało to na zastąpieniu dotychczasowych tablic informacyjnych wskazujących kierunek do W. tablicami wskazującymi kierunek do S. i do Ł., przy jednoczesnym ustawieniu tablic kierunkowych wskazujących dojazd drogą krajową nr 1 do drogi krajowej nr (...) i następnie do W.,
- Wykonanie remontu nawierzchni drogi krajowej nr (...) w S., w celu zmniejszenia hałasu,
- Budowę łącznika autostradowego, mającego stanowić surogat obwodnicy S. i kierującego część ruchu poza centrum S..

Układ przestrzenny miasta uniemożliwiał wykonanie ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż ul. (...), zaś brak dróg alternatywnych, oraz status drogi nr (...) jako drogi krajowej stanowił przeszkodę dla wprowadzenia całkowitego zakazu wjazdu ciężkich pojazdów do S..

W mieście S. i jego okolicach wybudowano równoległe z budową autostrady szereg centrów logistycznych, korzystając z położenia miasta przy skrzyżowaniu autostrad (...) i (...). Budowa tych centrów leżała w gestii samorządu i nie była konsultowana z pozwanym. Połączenie tych centrów z drogą krajową nr (...) następowało za pośrednictwem dróg lokalnych, w skutek czego ich połączenie z drogą krajową nie wymagało zgody pozwanego.

W swych rozważaniach Sąd Rejonowy podważył możliwość dochodzenia niniejszych roszczeń na zasadzie ryzyka (zgodnie z art. 435 k.c.), czy też słuszności (na podstawie art. 417²k.c.) doprowadziło Sąd I instancji do wniosku, iż odpowiedzialność pozwanego jest odpowiedzialnością na zasadzie winy, w rozumieniu art. 415 k.c. Odpowiedzialność ta, w granicach określonych przepisem art. 24 k.c. i 448 k.c. zależna była zdaniem Sądu I instancji od wystąpienia nawet najmniejszego stopnia winy, lecz jest wyłączana w wypadku wykazania braku bezprawności działania.

Materialną podstawą zarzutów dotyczących postępowania pozwanego był zdaniem Sądu Rejonowego przepis art. 20 pkt 13 ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którym jako zarządca drogi był on obowiązany do przeciwdziałania niekorzystnym przeobrażeniom środowiska spowodowanym korzystaniem z dróg, natomiast tego nie uczynił, czym naruszył dobra osobiste powodów w postaci prawa do życia w nieskażonym środowisku. Owo przeobrażenie, według twierdzeń powodów, polegało w ocenie Sądu Rejonowego zaś na emisji hałasu (także infradźwiękowego) oraz

spalin przez pojazdy przemieszczające się drogą nr (...) biegnącą wzdłuż posesji zamieszkałej przez powodów. W takiej sytuacji na powodach spoczywał ciężar dowodu wykazania, iż doszło do naruszenia owego obowiązku zaś pozwany miał możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności albo poprzez wykazanie, że jego działania nie miały charakteru bezprawnego, albo że nie ponosi on winy za zaistniałe, choć bezprawne następstwa. Odnosząc to wprost do okoliczności sprawy niniejszej Sąd I instancji wskazał, iż pozwany mógł albo wykazać, iż przeobrażenie środowiska (czyli emisja hałasu) mieściła się w granicach dozwolonych prawem, albo że dopełnił on należytej (w rozsądnych granicach) staranności niezbędnej dla zapobieżenia tym skutkom.

Mając na uwadze powyższe okoliczności Sąd I instancji uznał, iż pozwany ponosi co do zasady, w myśl art. 415 k.c., art. 24 k.c. i art. 448 k.c., odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną naruszeniem dóbr osobistych powodów, spowodowaną przez negatywne oddziaływanie na środowisko powodowane przez ruch uliczny na drodze krajowej nr (...) w S., albowiem:

1. Pozwany Skarb Państwa - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zarządcą drogi krajowej nr (...), przebiegającej w ciągu ul. (...) w S., obowiązany w myśl art. 20 pkt 13 ustawy o drogach publicznych o przeciwdziałaniu niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg.

2. Wzrost obciążenia ruchem drogi krajowej nr (...) w S., jaki nastąpił w 2006 r. spowodował znaczny wzrost emisji hałasu z drogi, zarówno w porze昼iennej jak i nocnej, ponad dopuszczalny poziom wynikający z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 29 lipca 2004 r. (Dz. U. nr 178 poz. 1841) wydanego na podstawie art. 113 ustawy Prawo Ochrony Środowiska - co czyniło bezprawnym w rozumieniu art. 24 k.c. wynikające z tego faktu naruszenie prawa powodów do życia w nieskażonym środowisku.

3. Pozwany nie podjął wszystkich obiektywnie możliwych do zastosowania i jednocześnie adekwatnych do okoliczności działań mających na celu zlikwidowanie, bądź tylko zmniejszenie uciążliwości powodowanych przez ruch uliczny na drodze krajowej nr (...), co czyni jego zaniechanie zawinionym w rozumieniu art. 415 k.c., albowiem nie wprowadził, pomimo istnienia takiej możliwości, zakazu ruchu ciężkich pojazdów przez S. w porze nocnej.

Uzasadniając powyższe Sąd I instancji wskazał, iż wina pozwanego - a dla przyjęcia odpowiedzialności z 448 k.c. wystarczająca jest wina najmniejsza - sprowadzała się do zaniechania podjęcia wszelkich możliwych - a jednocześnie racjonalnie uzasadnionych okolicznościami czynności w celu zmniejszenia uciążliwości ze strony drogi. Tym samym, w ocenie Sądu Rejonowego, pozwany ponosił winę wynikającą z faktu, iż nie uczynił wszystkiego, uczynienia czego można było od niego racjonalnie oczekiwać, by ograniczyć wpływ hałasu emitowanego przez pojazdy korzystające z drogi na życie i zdrowie powodów. Nie negując faktu podjęcia przez pozwanego konkretnych czynności w tym celu - takich jak wskazanie alternatywnych dróg omijających S., remont nawierzchni czy (ostatecznie) budowa surogatu obwodnicy Sąd I instancji ocenił, że te działania nie były wystarczające, by pozwany mógł uwolnić się od odpowiedzialności za zaniechanie w tym zakresie.

Sąd Rejonowy zwrócił uwagę na to, iż należy zawsze rozważyć, czy koszt zabezpieczeń nie przewyższa rozmiaru szkody, której ma on zapobiec, jak również tego na ile należy chronić czyjś osobisty interes kosztem interesu społecznego. Odmowa podjęcia działań w danych okolicznościach nieracjonalnych, czy skutkujących nadmierną uciążliwością, wykraczającą poza osiąganą korzyść nie może być zatem uznana za zawinione zaniechanie. W tym zakresie Sąd I instancji nie podzielił stanowiska powodów odnośnie zaniechania przez pozwanego wykonania ekranów dźwiękochłonnych, zaniechania wprowadzenia całkowitego zakazu ruchu ciężkich pojazdów przez S. czy też zaniechania ustawienia znaków nakazujących ciężkim pojazdom zjazd z autostrady na węzle E.. Działania takie byłyby bowiem albo niecelowe albo całkowicie nieracjonalne.

Sąd I instancji uznał natomiast za zasadne stanowisko powodów, iż pozwany miał możliwość zmniejszenia uciążliwości poprzez wprowadzenie zakazu ruchu pojazdów ciężkich przez S. w porze nocnej, pomiędzy 22:00 a 6:00, na wzór rozwiązania stosowanego w W.. W toku postępowania pozwany nie przedstawił przekonujących dowodów co do nieracjonalności lub niecelowości owego rozwiązania, jak również nie powołał żadnych konkretnych

uregulowań prawnych, które czyniłyby wprowadzenie takiej organizacji ruchu niedopuszczalną. Wprowadzenie takiego ograniczenia nie wymagałoby żadnych szczególnych nakładów poza ustawieniem kilku znaków drogowych i tablic informacyjnych, co zresztą i tak było przez pozwanego wykonane jako element działań mających na celu ograniczenie ruchu przez S.. Nie wymagałoby to także - wbrew głośnym twierdzeniom pozwanego - ani budowy odpowiednich parkingów ani też wytyczania specjalnego objazdu. Uciążliwości związane z funkcjonowaniem tego systemu, zwłaszcza, że w założeniu miały one mieć charakter tymczasowy, do czasu wybudowania obwodnicy, na których pozwany niezwłocznie podjął prace byłyby stosunkowo niewielkie, a konieczność ich znoszenia rekompensowałyby korzyści odniesione przez powodów (i innych mieszkańców S.) w postaci zmniejszenia hałasu ulicznego w porze nocnej. Nie podjęcie tych działań stanowiło zaś, w ocenie Sądu Rejonowego, zaniechanie pozwanego, które samo przez się skutkowało koniecznością poniesienia przez niego odpowiedzialności odszkodowawczej za wyrządzoną w skutek tego powodom krzywdę.

Powyższy wyrok w całości zaskarżył pozwany zarzucając mu rażące naruszenie prawa materialnego, które miało wpływ na treść orzeczenia, tj.: art. 415 k.c. poprzez niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że pozwany ponosi odpowiedzialność na podstawie powołanego przepisu, na zasadzie winy, podczas gdy obowiązek zarządzania drogami i utrzymania dróg publicznych należy do sfery imperium zaś odpowiedzialność pozwanego nie można rozstrzygać w aspekcie winy, bowiem w ramach imperium może on ponosić odpowiedzialność jedynie na zasadzie bezprawności. Sąd I instancji nie czynił żadnych rozważań co do bezprawności działania bądź zaniechania pozwanego; art. 24 § 1 k.c. poprzez jego błędną wykładnię polegającą na oparciu odpowiedzialności pozwanego na zasadzie winy podczas gdy przepis wyłącza jego zastosowanie w odniesieniu do zachowań, które nie są bezprawne i pominięciu przez Sąd oceny zachowania pozwanego przez pryzmat bezprawności; rażące naruszenie art. 6 k.c. poprzez przyznanie odpowiedzialności pozwanego w sytuacji gdy strona, która wywodziła skutki prawne z określonych faktów nie udowodniła ich; art. 20 pkt 14 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych poprzez uznanie, że pozwany mógł ograniczyć ruch na drodze krajowej nr (...) wprowadzając zakaz wjazdu samochodów ciężarowych do miasta S. w określonych godzinach, podczas gdy ograniczenie ruchu możliwe jest jedynie w sytuacji wystąpienia bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia, zaś w toku postępowania nie zostało udowodnione istnienie bezpośredniego zagrożenia; rażące naruszenie prawa procesowego, które miało wpływ na treść orzeczenia, tj. art. 233 k.p.c. poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów i swobodną ocenę dowodów polegającą na niewłaściwej ocenie, a w zasadzie braku oceny, przez Sąd I instancji znajdującego się w aktach sprawy opracowania - opinii biegłego z zakresu inżynierii ruchu lądowego M. W., sporządzonej w tym samym stanie faktycznym i załączonej do akt niniejszej sprawy, z której jednoznacznie wynikało, że pozwany podjął wszelkie możliwe i racjonalne działania w celu ograniczenia ruchu w mieście S., oraz z której wynikało jednoznacznie, że ustanowienie zakazu ruchu pojazdów ciężarowych w określonych godzinach jest w mieście S. rozwiązaniem nieracjonalnym i nie dającym się zastosować w mieście S. oraz dowolną ocenę zeznań świadków W. B., P. P. i M. J. poprzez przyjęcie, że pozwany nie podjął wszystkich możliwych i racjonalnych czynności w celu zminimalizowania skutków zwiększonego natężenia ruchu i dopuścił się zaniechania skutkującego koniecznością poniesienia odpowiedzialności odszkodowawczej; art. 236 k.p.c. poprzez zaniechanie przeprowadzenia wnioskowanego przez stronę pozwaną dowodu z opinii biegłego z zakresu inżynierii ruchu lądowego na okoliczność przyczyn zwiększenia ruchu na drodze krajowej nr (...) w m. Stryków oraz możliwości ograniczenia ruchu pojazdów w m. Stryków.

Skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powodów na rzecz pozwanego kosztów postępowania za obie instancje, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych, ewentualnie, z ostrożności procesowej uchylenie wyroku w całości i przekazanie sprawy Sądowi Rejonowemu celem ponownego rozpoznania oraz orzeczenia o kosztach postępowania.

W odpowiedzi na apelację strona powodowa wniosła o jej oddalenie i zasądzenie od strony pozwanej na rzecz powodów kosztów sądowych, w tym kosztów zastępstwa procesowego za obie instancje.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja nie zasługuje na uwzględnienie.

W ocenie Sądu odwoławczego Sąd Rejonowy nie dopuścił się żadnego z uchybień zarzucanych mu przez apelującego, a kwestionowane rozstrzygnięcie - oparte na prawidłowo ustalonym stanie faktycznym sprawy i właściwej analizie prawnej zgłoszonego pod osąd roszczenia - w pełni odpowiada prawu.

Sąd Okręgowy w całości akceptuje przeprowadzoną przez Sąd I instancji ocenę przedmiotowego powództwa zarówno w jej sferze faktycznej jak i prawnej, przyjmując za własne wywody Sądu zawarte w uzasadnieniu skarżonego wyroku, co czyni zbędnym powtarzanie przytoczonej tam argumentacji na obecnym etapie sprawy.

W pierwszej kolejności należy wskazać, iż wbrew stanowisku pozwanego Sąd Rejonowy w sposób wystarczający odniósł się do przesłanek warunkujących dochodzenie zadośćuczynienia za naruszenie dóbr osobistych. Trzeba bowiem w tym miejscu wskazać, iż przesłankami ochrony dóbr osobistych, które muszą być spełnione łącznie, są: istnienie dobra osobistego, zagrożenie lub naruszenie tego dobra, bezprawność zagrożenia lub naruszenia. Pierwsze dwie przesłanki udowodnić musi powód dochodzący ochrony. Nie ulega wątpliwości, iż w tym zakresie strona powodowa sprostała temu zadaniu. W toku niniejszego postępowania zostało bowiem w sposób dostateczny wykazane, że na skutek budowy autostrady (...)doszło do zwiększenia ruchu na terenie ulicy, przy której zamieszkują powodowie, w tym ruchu pojazdów ciężarowych, w wyniku czego doszło do znacznego przekroczenia norm hałasu w tym rejonie. Z kolei zdrowie jest jednym z podstawowych dóbr osobistych, zaś hałas wywiera ujemny wpływ na cały organizm, a zwłaszcza system nerwowy. Ochronie środowiska przed hałasem i wibracjami poświęcony jest tytuł II dział V ustawy prawo ochrony środowiska, oraz wydane na podstawie art. 113 tej ustawy przepisy wykonawcze, w tym rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 lipca 2004 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, do którego załącznik stanowi tabela dopuszczalnych natężeń hałasu w środowisku. Dopuszczenie do przekroczenia ustalonych norm hałasu w sposób oczywisty narusza prawo, a przez to legitymuje podmioty, których dobra zostały naruszone, do dochodzenia określonych prawem roszczeń. Ponieważ zaś do przekroczenia powyższych norm doszło na skutek budowy autostrady podmiotem zobligowanym do podjęcia działań niwelujących niekorzystne skutki tych działań był pozwany, który jako zarządca drogi powinien przeciwdziałać niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg (art. 20 pkt 13 ustawy o drogach publicznych). Powyższe przepisy stanowiły zatem wystarczającą podstawę prawną, w nawiązaniu do odpowiednich przepisów kodeksu cywilnego, konstruowania roszczeń o charakterze cywilnoprawnym.

W związku z powyższym należało uznać, iż strona powodowa udowodniła istnienie dobra osobistego oraz jego naruszenie, istnieją bowiem przepisy nakazujące pozwanemu podjęcie odpowiednich działań, tym samym zaniechanie ich należało uznać za działanie bezprawne. W tym stanie rzeczy pozwany mógł się bronić, wykazując, że nie działał bezprawnie, tj., że podjął wszelkie możliwe działania zmierzające do zniwelowania niekorzystnych skutków budowy autostrady. Sąd Rejonowy oceniając materiał dowodowy zgromadzony w sprawie, w sposób trafny uznał, iż skarżący podjęcia powyższych działań nie wykazał. Co prawda pozwany starał się zapobiec negatywnym skutkom budowy autostrady, związanych ze zwiększeniem emisji hałasu w miejscowości S., niemniej jednak należy się zgodzić ze stanowiskiem Sądu I instancji, iż działania te były niewystarczające. Trzeba bowiem zwrócić uwagę, na fakt, iż poza wywieszeniem tablic informujących o alternatywnych trasach omijających S., remontem nawierzchni, czy ostatecznie budową surogatu obwodnicy pozwany mógł jeszcze wprowadzić ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich w godzinach nocnych. Nie ulega zaś wątpliwości, iż przekraczanie norm hałasu jest dużo bardziej szkodliwe i uciążliwe w nocy, taki stan przeszkadza w śnie i regeneracji sił, co w razie dłuższego utrzymywania się zwiększonego hałasu może bardzo niekorzystnie wpływać na stan zdrowia.

Wbrew stanowisku apelującego powyższy wniosek nie stał w sprzeczności z opinią wydaną przez biegłego sądowego M. W. (2), ta bowiem de facto nie odnosiła się do kwestii ograniczenia ruchu pojazdów ciężarowych w porze nocnej. Tym samym pozwany, mimo iż to na nim w tym zakresie spoczywał ciężar dowodu, nie wykazał, że ograniczenia ruchu pojazdów ciężkich w porze nocnej nie było możliwe, lub niecelowe, albo nie miałyby wpływu na ograniczenie hałasu. Zdaniem Sądu Okręgowego wprowadzenie powyższego ograniczenia można było przeprowadzić nie tylko w razie zaistnienia sytuacji określonej w art. 20 pkt 14, ale i w art. 20 pkt 13 ustawy o drogach publicznych, czyli na

skutek konieczności przeciwdziałania przeobrażeniom środowiska powstającym w następstwie budowy dróg, z czym niewątpliwie pozwany miał do czynienia w przedmiotowej sprawie.

Należy także zwrócić uwagę, iż obowiązek pozwanego do przeciwdziałania niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg nie ogranicza się jedynie do niwelowania następstw takiej inwestycji. Zdaniem Sądu Okręgowego jej skutki skarżący powinien przewidzieć i brać pod uwagę już na etapie planowania budowy drogi i już wówczas powinien tak zorganizować plan budowy i uwzględnić fakt oddawania konkretnych odcinków trasy, aby konsekwencje tych działań były jak najmniej niekorzystne dla środowiska. Trudno przy tym uznać, że pozwany nie mógł przewidzieć, że na skutek oddania odcinka trasy (...) przebiegającej w pobliżu miasta S.do użytku na drodze krajowej nr (...) (która przejeżdża przez S.) nie dojdzie do zwiększenia ruchu, a co za tym idzie do podwyższenia poziomu hałasu. W związku z powyższym, nawet gdyby uznać, iż po oddaniu przedmiotowego odcinka trasy (...) skarżący dokonał wszelkich możliwych czynności zmierzających do ograniczenia negatywnych skutków powyższej inwestycji, to i tak nie uwolniłby się on od odpowiedzialności za naruszenie dóbr osobistych, gdyż niewątpliwie nie doszło do zaplanowania przedmiotowej budowy w taki sposób, aby nie doszło w miejscowości S.do przekroczenia norm hałasu spowodowanych przez wzmożony ruch ciężkich pojazdów, co nastąpiło na skutek oddania do użytku odcinka trasy (...).

Mając powyższe na uwadze należało uznać, iż wbrew stanowisku skarżącego Sąd I instancji odniósł się do przesłanki bezprawności, fakt zaś, że poruszył również kwestię odpowiedzialności pozwanego na zasadzie winy należy zauważyć, iż mimo, że ochrona dóbr osobistych jest co do zasady obiektywna, tj. niezależna od winy od jej wykazania uzależnione jest jednak niekiedy roszczenie o zadośćuczynienie (art. 448 k.c.). Dlatego też w niniejszej sprawie Sąd Rejonowy zbadał także powyższą okoliczność.

Nie był także zasadny zarzut zaniechania przeprowadzenia zawnioskowanego przez skarżącego dowodu z opinii biegłego z zakresu inżynierii ruchu lądowego na okoliczność przyczyn zwiększenia ruchu na drodze krajowej nr (...) w mieście S. oraz możliwości ograniczenia ruchu pojazdów w mieście S.. Trzeba bowiem zauważyć, iż pozwany wnosił o dopuszczenie powyższego dowodu na okoliczność generowania przez zlokalizowane z okolicach S. magazyny wielopowierzchniowe, centra logistyczne i ich wpływu na zwiększenie ruchu na drodze nr (...) (k.62). W tym zakresie Sąd Rejonowy dopuścił dowód z opinii biegłego M. W. (2), który został przeprowadzony w sprawie XXV C 468/08 prowadzonej przed Sądem Okręgowym w Warszawie. W toku zaś dalszego postępowania skarżący nie wnosił o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu inżynierii ruchu lądowego zgodnie z tezą dowodową wskazaną w zarzutach apelacji, w tym na okoliczność możliwości wprowadzenia ograniczenia ruchu pojazdów ciężkich w godzinach nocnych i jej skuteczności na ograniczenie hałasu w mieście S.. W tym stanie rzeczy należało uznać, iż Sąd I instancji przeprowadził w toku niniejszego postępowania wszystkie zawnioskowane dowody, a co za tym idzie nie doszło do naruszenia art. 236 k.p.c.

Wreszcie na uwzględnienie nie zasługiwał zarzut pozwanego w przedmiocie naruszenia artykułu 233 § 1 k.p.c. Skuteczne postawienie zarzutu naruszenia przez sąd powyższego przepisu lub sprzeczności istotnych ustaleń ze zgromadzonymi dowodami wymaga wykazania, że sąd uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego, to bowiem jedynie może być przeciwstawione uprawnieniu sądu do dokonania swobodnej oceny dowodów (por. orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 20 stycznia 2010 roku, sygn. akt II UK 154/09, II UKN 685/98, OSNAPiUS 2000, nr 17, poz.655). Jak trafnie przyjmuje się przy tym w orzecznictwie sądowym, jeżeli z określonego materiału dowodowego sąd wyprowadza wnioski logicznie poprawne i zgodne z doświadczeniem życiowym, to ocena sądu nie narusza reguł swobodnej oceny dowodów (art. 233 § 1 k.p.c.) i musi się ostać, choćby w równym stopniu, na podstawie tego materiału dowodowego, dawały się wysnuć wnioski odmienne. Tylko w przypadku, gdy brak jest logiki w wiązaniu wniosków z zebranymi dowodami, lub gdy wnioskowanie sądu wykracza poza schematy logiki formalnej, albo wbrew zasadom doświadczenia życiowego, nie uwzględnia jednoznacznych praktycznych związków przyczynowo-skutkowych, to przeprowadzona przez sąd ocena dowodów może być skutecznie podważona (tak m.in. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 27 września 2002 r., II CKN 817/00, LEX nr 56906). Nie jest natomiast wystarczające przekonanie strony o innej aniżeli przyjął sąd wadze (doniosłości) poszczególnych dowodów i ich odmiennej ocenie niż przyjął sąd (por. orz. SN z dnia 6 listopada 1998 r., II CKN 4/98, nie publ.; orz. SN z dnia 10 kwietnia 2000 r., V CKN 17/00 -

Wokanda 2000/7/10). Ocena zebranego materiału dowodowego musi być dokonana na podstawie wszechstronnego jego rozważenia. Sąd musi uwzględnić wszystkie przeprowadzone dowody oraz uwzględnić wszystkie towarzyszące im okoliczności, które mogą mieć znaczenie dla oceny i wiarygodności tych dowodów.

Należy wskazać, iż ocena dowodów przeprowadzona przez Sąd I instancji tym zasadom nie uchybia, gdyż w ocenie Sądu odwoławczego, zgromadzony w sprawie materiał dowodowy ma odzwierciedlenie w przyjętym rozstrzygnięciu. Zaprezentowana przez Sąd I instancji ocena materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, pozostając swobodną nie nosi cech dowolności, a sposób jej dokonania nie uzasadnia wniosku, by sąd ten działał wbrew regułom wynikającym z powyższej normy.

Mając powyższe na uwadze Sąd Okręgowy orzekł jak w sentencji wyroku na podstawie art. 385 k.p.c.