



Wojewoda  
Zachodniopomorski

Znak: AP-1.7840.3.26.2024.AN

Szczecin, 12 listopada 2024 r.

**DECYZJA 31/Z/2024**

Na podstawie art. 28, art. 33 ust. 1, art. 34 ust. 4 i art. 36 ustawy z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (j.t. Dz.U. z 2024 r., poz. 725) oraz na podstawie art. 104 ustawy z 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz.U. z 2024 r., poz. 572) po rozpatrzeniu wniosku o pozwolenie na budowę z 2.10.2024 r., uzupełnionego 25.10.2024 r.

**zatwierdzam projekt zagospodarowania terenu  
i projekt architektoniczno-budowlany  
i udzielam pozwolenia na budowę**

dla

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa**

obejmujące zamierzenie pn.:

„Przebudowa linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny – Police – na stacji Szczecin Główny km -0,089 – 2,258 w ramach Zadania inwestycyjnego „Zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach projektu; Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351.” Zadanie A pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny - Police.”

Zakres robót na działkach:

- nr 7/21 z obrębu Śródmieście 47
- nr 5/17, 14 , 46 z obrębu Śródmieście 50

Wydział Architektury i Gospodarki Przestrzennej  
Tel.: +48 91 4303 470  
e-mail: ap@szczecin.uw.gov.pl

ul. Wały Chrobrego 4  
70-502 Szczecin

[www.gov.pl/web/uw-zachodniopomorski](http://www.gov.pl/web/uw-zachodniopomorski)



Fundusze Europejskie  
na Infrastrukturę,  
Klimat, Środowisko



Rzeczpospolita  
Polska

Dofinansowane przez  
Unię Europejską



- nr 3/8, 4/24, 7/7, 15/14, 19/1, 22/1, 22/2, 25/4 z obrębu Śródmieście 51
  - nr 11/1 z obrębu Śródmieście 52
  - nr 29/5, 31/2, 31/9, 67 z obrębu Śródmieście 54
  - nr 117/5, 118, 119/2 z obrębu Śródmieście 56
  - nr 44/12, 44/21, 44/22, 48, 79, 80 z obrębu Śródmieście 57
  - nr 2 z obrębu Śródmieście 68
  - nr 37 z obrębu Śródmieście 72
  - nr 1/1, 1/4, 5/4 z obrębu Pogodno 156
  - nr 1 z obrębu Pogodno 155
  - nr 5/12 z obrębu Pogodno 153
  - nr 1/3, 1/15 z obrębu Pogodno 154
  - nr 1/10, 2/10, 1/8, 1/2 z obrębu Pogodno 254
- (stanowiących teren kolejowy zamknięty oraz obszar kolejowy)

projektant:

**mgr inż. Andrzej Bożek posiadający uprawnienia budowlane nr ONB3-K-21/98**

uprawniony do projektowania w specjalności linie, węzły i stacje kolejowe bez ograniczeń. Wpisany na listę członków Małopolskiej Izby Inżynierów Budownictwa pod nr MAP/BK/4335/01

z zachowaniem następujących warunków:

1. zgodnie z art. 42 ust. 1 ustawy prawo budowlane przed rozpoczęciem robót budowlanych inwestor jest obowiązany:
  - w przypadkach określonych w art. 42 ust. 1 pkt 1 PB, zapewnić sporządzenie projektu technicznego,
  - ustanowić kierownika budowy zgodnie z art. 42 ust. 1 pkt 2 ustawy prawo budowlane,
  - przekazać kierownikowi budowy projekt zagospodarowania terenu, projekt architektoniczno – budowlany oraz projekt techniczny
2. zgodnie z art. 45 ustawy prawo budowlane w przypadku robót budowlanych wymagających ustanowienia kierownika budowy, prowadzić dziennik budowy zgodnie z przepisami rozdziału 5a.
3. zgodnie z art. 45 a ustawy prawo budowlane przed rozpoczęciem budowy, kierownik budowy obowiązany jest
  - zabezpieczyć teren budowy,
  - umieścić na terenie budowy w widocznym miejscu tablicę informacyjną
4. ustanowić inspektora nadzoru inwestorskiego zgodnie z art. 42 ust. 1 pkt 3 ustawy prawo budowlane, w myśl § 2 ust. 1 pkt 19

rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 19 listopada 2001 r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego.

## **UZASADNIENIE**

Planowana inwestycja obejmuje:

- Rozbiórkę, przebudowę i budowę układów torowych oraz regulację układów torowych wraz z odwodnieniem w km od - 0,089 do km 2,306;
- Budowę peronu nr 2 wraz z odwodnieniem peronu oraz dojść do peronu na projektowanym Przystanku Osobowym Szczecin Pomorzany, dojście do peronu nr 1 od strony al. Powstańców Wielkopolskich wraz z windą i wiatami;
- Rozbiórkę, przebudowę i budowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym w km od -0,089 do km 4,238;
- Rozbiórkę, przebudowę i budowę sieci trakcyjnej w km od -0,089 do km 2,438, uszynienie obiektów;
- Rozbiórkę, przebudowę i budowę sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej;
- Budowę sieci telekomunikacyjnych wraz z rozbiórką, przebudową i budową systemu informacji pasażerskiej oraz monitoringu wizyjnego wzdłuż linii kolejowej nr 406 od km -0,089 do km 2,258 oraz linii kolejowej nr 432 od km 0,380 do km 2,830;
- Przebudowę sieci telekomunikacyjnej;
- Budowę kanalizacji deszczowej;
- Rozbiórkę i przebudowę sieci gazowej;
- Rozbiórkę i przebudowę sieci wodociągowej;
- Budowę sieci elektroenergetycznych do 1 kV;
- Przebudowę sieci elektroenergetycznych nN i SN;
- Budowę linii potrzeb nietrakcyjnych SN wzdłuż linii kolejowej nr 406 od km - 0,089 do km 2,258 oraz linii kolejowej nr 432 od km 0,380 do km 2,830;
- Remont i rozbudowę wiaduktu kolejowego nad ul. Dąbrowskiego w km 1,222;

- Budowę kładki dla pieszych na p.o. Szczecin Pomorzany w km 2,028 wraz z windami.

Do wniosku o pozwolenie na budowę inwestor załączył m.in.:

- projekt zagospodarowania terenu i projekt architektoniczno – budowlany w formie elektronicznej (sporządzony przez osoby posiadające uprawnienia budowlane w wymaganym zakresie oraz należące do właściwej izby samorządu zawodowego);
- autor projektu złożył oświadczenie o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej (zgodnie z art. 34 ust. 3d, pkt 3 ustawy Prawo budowlane),
- oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej,
- decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nr 10/2017 o środowiskowych uwarunkowaniach z 19.04.2017 r. znak WONS-OŚ.4210.14.2016.AW, wraz z postanowieniem z 27.03.2023 r. znak WONS-OŚ.4210.14.2016.AW.30 o aktualności warunków ww decyzji z 19.04.2017 r.
- decyzję Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie z 21.09.2021 r. znak SZ.RUZ.4210.26-8.2021.ZK/JZ, pozwolenie wodnoprawne na wykonanie urządzeń wodnych,
- uzgodnienie PKP S.A. – pozytywną opinię (kolejowy ZUDP) nr 78/2024 z 28.08.2024 r. znak KNPo2b.6314.78.2024.BB/3,
- decyzję Prezydenta Miasta Szczecin nr 16/22 z 21.06.2022 r. znak WAIb-VI.6733.1.11.2022.PI ustalającej warunki lokalizacji inwestycji celu publicznego dla działek inwestycyjnych m.in.: nr 44/12, 44/21, 48, 79, obręb 1057, nr 22/1, 22/2 obręb 1051, nr 29/5, 31/2, 67 obręb 1054, 1/1 obręb 2156, nr 5/17 obręb 1050
- decyzję Wojewody Zachodniopomorskiego nr 76/2020 z 17.11.2020 r. znak AP-3.746.51.2020.RJW, ustalającej lokalizację inwestycji celu publicznego dla planowanej inwestycji, m.in. dla dz. nr 7/21 obręb 1047, nr 7/7 obręb 1051, nr 44/22 obręb 1057,

nr 14, 46 obręb 1050, nr 1/4 obręb 2156, nr 1 obręb 2155, nr 2/10, 1/10, 1/2, obręb 2154, nr 5/12 obręb 2153.

Działki inwestycyjne nr 1/10 obręb 2254, nr 14 obręb 1050, nr 3/8 obręb 1051, nr 4/21 obręb 1051, nr 7/7 obręb 1051, nr 19/1 obręb 1051, nr 11/1 obręb 1052, nr 31/2, obręb 1054, nr 31/9, 67 obręb 1054, nr 117/5, 118, 119/2 obręb 1056, nr 44/12, 44/21, 44/22, 48, 79, 80 obręb 1057, nr 37 obręb 1072, nr 25/4 obręb 1051, nr 1/ 2, 1/ 8, obręb 2254, nr 5/12 obręb 2153 objęte są zapisami Uchwały: - NR XXXI/779/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 02 lutego 2009 r. w sprawie zmiany Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego K.35 w Szczecinie pod nazwą K.35 - 2, - NR XLIX/1336/23 RADY MIASTA SZCZECIN z dnia 25 kwietnia 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Pomorzany – szpital” w Szczecinie,

- NR XXVI/755/13 RADY MIASTA SZCZECIN z dnia 28 stycznia 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Nowe Miasto - Dąbrowskiego, Sowińskiego” w Szczecinie,

- NR XXXVI/889/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 29 czerwca 2009 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze – Kępa Parnicka – Wyspa Zielona” w Szczecinie,

- NR XXVIII/796/13 RADY MIASTA SZCZECIN z dnia 18 marca 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Gumieńce – Białowieska” w Szczecinie,

- NR XIX/603/20 RADY MIASTA SZCZECIN z dnia 30 czerwca 2020 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Pomorzany – 9 Maja” w Szczecinie,

- NR XVI/538/99 Rady Miasta Szczecina z dnia 22 listopada 1999 r. w sprawie zmiany K.13 Miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina.

Zgodnie z art. 93 ust. 1 pkt 1 ustawy z 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 roku, poz. 1094 ze zm.) właściwy organ wydaje decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 oraz pozwolenia, o którym mowa w art. 82 ust. 1 pkt 4b, uwzględniając

warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Decyzja nr 10/2017 z 19 kwietnia 2017 r. znak WONS-OŚ.4210.14.2016.AW określa następujące warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków, ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

*W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo – wodne należy:*

- a) prace budowlane prowadzić z wykorzystaniem maszyn, urządzeń oraz pojazdów wyłącznie sprawnych technicznie,*
- b) tankowanie i serwisowanie maszyn pracujących przy realizacji inwestycji prowadzić w miejscach do tego przystosowanych, poza terenem przedsięwzięcia,*
- c) zaplecza budowy oraz bazy materiałowo – sprzętowo zlokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków i zbiorników wodnych ujęć wód podziemnych,*
- d) przewidziane do wykorzystania w fazie realizacji materiały i substancje, magazynować wyłącznie w odpowiednich pojemnikach, w wydzielonych do tego miejscach, w sposób bezpieczny dla środowiska,*
- e) wykonać szczelną nawierzchnię w obrębie składów materiałowych i miejsc postojowych maszyn budowlanych, z zastosowaniem technologii zabezpieczającej możliwość przedostawania się zanieczyszczeń do gruntu lub do wód podziemnych,*
- f) wszelkie prace ziemne wykonać ze szczególną ostrożnością, w sposób zapewniający ochronę gruntu, wód powierzchniowych i podziemnych przed zanieczyszczeniem, w szczególności substancjami ropopochodnymi,*
- g) warstwę humusową gleby pochodzącą z prowadzonych wykopów w miarę możliwości wykorzystać przy zagospodarowaniu terenu działek inwestycyjnych (tylko gdy nie będzie zanieczyszczona substancjami ropopochodnymi),*
- h) zapewnić właściwy system odwadniania wykopów budowlanych, zapewniający utrzymanie wykopów bez wody stojącej oraz ograniczający wpływ na zmianę stosunków wodnych, ograniczając czas ich prowadzenia do minimum,*

i) teren inwestycyjny wyposażyć w stosowną ilość sorbentów niezbędnych do wykorzystania w przypadku powstania niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych na terenie inwestycyjnym,

j) w przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych lub innych materiałów eksploatacyjnych do gruntu, zebrać zanieczyszczony grunt i przekazać odpowiednim podmiotom (posiadającym stosowne uregulowania w zakresie gospodarowania odpadami) do unieszkodliwienia,

k) w fazie budowy zaopatrzyć zaplecze budowy w szczelne sanitariaty przenośne i zapewnić ich systematyczne opróżnianie,

l) zaopatrzyć teren inwestycyjny w wodę z sieci wodociągowej lub zapewnić dostawy wody beczkowozami,

m) odprowadzać wody opadowe i roztopowe poprzez rowy boczne lub system odwodnieniowy (rowy, dreny, drenokolektory),

n) prowadzić bieżącą kontrolę i nadzór nad realizowanymi pracami budowlanymi.

2. W celu minimalizacji oddziaływania inwestycję na powierzchnię ziemi:

a) zminimalizować powierzchnię przeznaczoną pod zaplecza budowy, bazy materiałowo - sprzętowe oraz drogi technologiczne, a po zakończeniu przekształcone tereny doprowadzić do stanu wyjściowego,

b) podczas prowadzenia prac budowlanych do transportu wykorzystać w pierwszej kolejności istniejące drogi lokalne.

3. Zapewnić na czas budowy odpowiednią organizację ruchu, w szczególności przez wyznaczenie bezpiecznych przejść dla pieszych, poprzez zabezpieczenie miejsca robót barierami ochronnymi, odpowiednie oznakowanie terenu budowlanego oraz poprzez ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w granicach terenu budowy.

4. Zrealizować i eksploatować przedsięwzięcie oraz zastosować rozwiązania i technologię pozwalającą na maksymalne ograniczenie emisji do środowiska.

5. W celu zminimalizowania emisji zanieczyszczeń do powietrza należy:

a) ograniczać pylenie poprzez:

- zmniejszenie prędkości jazdy maszyn budowlanych i samochodów na terenie budowy, zwłaszcza w przypadku poruszania się tych pojazdów po powierzchniach nieutwardzonych,

- transportowanie materiałów sypkich środkami transportu zabezpieczonymi plandekami,
- magazynowanie, prowadzenie rozładunku i przemieszczanie materiałów budowlanych sypkich w sposób ograniczający pylenie,
- systematyczne oczyszczanie dróg dojazdowych w sąsiedztwie placu budowy z pyłu i błota w celu wyeliminowania wtórnej emisji,
- w okresie bezdeszczowym z wysoką temperaturą zraszanie placów manewrowych, dróg dojazdowych i technologicznych wodą,

zapewnić odpowiednią organizację i utrzymanie porządku w granicach zaplecza budowlanego i baz materiałowo – sprzętowych,

uniknąć pozostawienia maszyn i pojazdów na biegach jałowych podczas przerw w ich pracy.

6. W celu zminimalizowania emisji hałasu do środowiska należy:

a) zaplecza budowy zlokalizować w miejscach możliwie najbardziej oddalonych od terenów chronionych akustycznie, stosując zabezpieczenia techniczne maksymalnie ograniczające oddziaływanie hałasu,

b) prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej (6.00 – 22.00)

c) z uwagi na realizację inwestycji w ścisłym centrum miasta, w sąsiedztwie dróg o wzmożonym obciążeniu układu drogowego, ruch pojazdów i sprzętu budowlanego związanego z realizacją przedsięwzięcia w celu wykluczenia dodatkowych utrudnień dopuszczalny jest jedynie poza godzinami porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, w szczególności z wyłączeniem godzin od 7.00 do 8.30 i od 16.00 do 17.30,

d) stosować możliwie najmniej uciążliwą akustycznie technologię prowadzenia prac budowlanych, m.in. wykorzystywać możliwie pojazdy, maszyny i urządzenia nowoczesne, charakteryzujące się niższymi poziomami hałasu oraz w pełni sprawne technicznie; wyłączać silniki i urządzenia niepracujące w danej chwili, ograniczać czas pracy silników na najwyższych obrotach,

e) zastosować najlepsze dostępne rozwiązania techniczne minimalizujące wibracje i hałas wywołany ruchem taboru kolejowego, w tym stosować sprawny i możliwie nowoczesny tabor,

f) w fazie eksploatacji należy prowadzić regularne kontrole stanu technicznego infrastruktury kolejowej oraz prowadzić bieżącą konserwację, a w przypadku stwierdzenia złego stanu wprowadzać działania polegające na wymianie zużytych elementów (rozjazdów, szyn),



regulacji w planie i profilu, szlifowaniu szyn, w celu usunięcia nierówności na powierzchniach tocznych, które stanowią źródło hałasu.

7. W celu prowadzenia racjonalnej gospodarki odpadami należy:

a) zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczać ilość wytwarzanych odpadów, zapobiegać ich negatywnemu oddziaływaniu poprzez selektywne magazynowanie w wyznaczonych, oznakowanych miejscach i specjalnych pojemnikach oraz zapewniać odzysk lub unieszkodliwienie odpadów przez podmioty posiadające stosowne uregulowania w zakresie gospodarowania odpadami,

b) prowadzić ewidencję powstających odpadów na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

8. W celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze należy:

a) powołać nadzór przyrodniczy, składający się ze specjalistów – przyrodników, który na etapie realizacji inwestycji będzie weryfikował rzeczywiste zagrożenia dla cennych gatunków fauny, flory i siedlisk przyrodniczych; wskazywał i podejmował odpowiednie działania wykluczające negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i sprawował odpowiedni nadzór nad realizowanymi pracami,

b) przed przystąpieniem do prac budowlanych wykonać przegląd polegający na stwierdzeniu na terenie objętym inwestycją, w tym również w obrębie infrastruktury podlegającej modernizacji (w szczególności obiektów mostowych, wiaduktów, przepustów), obecności gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną gatunkową. W przypadku stwierdzenia obecności siedlisk i osobników fauny i flory, podlegających ochronie, wobec których będzie konieczne naruszenie zakazów określonych w obowiązujących przepisach, należy uzyskać stosowne zezwolenia na realizację tych czynności,

c) zaplecza budowy, bazy materiałowo – sprzętowe, w tym składy materiałów i odpadów, bazy techniczne, należy lokalizować w odległości, co najmniej 500 m od terenów cennych przyrodniczo,

d) wycinkę drzew kolidujących z planowanym przedsięwzięciem ograniczyć do niezbędnego minimum i prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków (październik – luty), po przeprowadzeniu przez specjalistę przyrodnika oględzin pod kątem występowania siedlisk ptaków chronionych gatunków grzybów oraz uzyskaniu stosownych zezwoleń,

e) budki lęgowe dla ptaków, zlokalizowane na drzewach przeznaczonych do wycinki przenieść odpowiednio na drzewa niepodlegające wycince,

f) przed rozpoczęciem prac związanych z wycinką drzew i krzewów, siedliska przyrodnicze zlokalizowane w najbliższy, sąsiedztwie linii torowiska (w km 13,200 – 13,900, 17,500-17,800, 21,200-21,840, 21,200-21,290, 21,300-21,560), należy wygrodzić w sposób widoczny i trwałe dla prowadzących prace w tym zakresie,

g) prace budowlane i roboty ziemne w obrębie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności i z zachowaniem zasad dobrych praktyk (tj. przy zabezpieczeniu pni osłonami, wykluczając składowanie materiałów budowlanych i poruszanie się ciężkiego sprzętu w obrębie rzutu korony drzew, prowadząc ręcznie prace w obrębie systemów korzeniowych, poza sezonem wegetacyjnym),

h) prace w granicach terenów szczególnie cennych przyrodniczo, należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w szczególności w sąsiedztwie płatów siedlisk przyrodniczych, a także w obszarach szczególnie istotnych z punktu widzenia herpetofauny, ornitofauny i teriofauny, w tym w km ok. 11,249; 11,586; 17,300; 18,002; 20,180; 20,938; 22,620,

i) w trakcie trwania robót budowlanych na ciekach wodnych (odmulanie dna, umocnienie brzegów) należy zachować stały przepływ wody (nie stosować poprzecznych przeszkód, nie piętrzyć wody, itp.); nie ingerować w koryto ciek, do maksimum zminimalizować zakres wycinki roślin przybrzeżnych, zastosować środki ochronne przed zanieczyszczeniem środowiska wodnego,

j) w trakcie prac budowlanych zabezpieczyć miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt tj. czasowe rowy, betonowe konstrukcje, studzienki itp., prowadzić regularne przeglądy ww . miejsc pod kątem obecności w nich zwierząt; w przypadku stwierdzenia uwiecznienia zwierzęcia, należy je bezzwłocznie, ze szczególną ostrożnością odłowić i przenieść w bezpieczne miejsce poza teren inwestycji,

k) w celu uniemożliwienia przedostania się zwierząt na teren budowy, w miejscach o wysokim prawdopodobieństwie występowania płazów (sąsiedztwo zbiorników i cieków wodnych) zastosować wygrodzenia terenu niezbędnego dla realizacji inwestycji (ogrodzenie z folii lub siatki o oczkach 0,5 x 0,5 cm lub agrotkaniny, rozpiętej na palikach, do wysokości ok. 0,5 m n. p.t. , z 10-15 cm daszkiem górnym

(nawiasem), w dolnej części wkopanej w podłoże do głębokości min. 15 cm).

9. Prace na obiektach zabytkowych wykonywać w oparciu o uzgodnienia z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, określające zakres i sposób wykonywania planowanych robót, wskazujące na konieczność zastosowania odpowiednich środków ostrożności i przestrzegania odpowiednich wytycznych.

10. Zabezpieczyć instalację przed pożarem, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

Zatwierdzenie projektu zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno - budowlanego nie narusza ogólnej zasady odpowiedzialności projektantów za rozwiązania przyjęte w projekcie.

W dniu 31.10.2024 r. pan Mariusz Ruszkowski, pełnomocnik Inwestora zwrócił się z wnioskiem o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Uzasadniając wskazał, że ze względu na interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes Inwestora, tj. spółki Skarbu Państwa, zarządcy infrastruktury kolejowej, której działalność ma istotne znaczenie dla gospodarki narodowej, poprzez wykonanie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Sprawna realizacja inwestycji objętej wnioskiem, leży w dobrze pojętym interesie społecznym gospodarczym. Przedsięwzięcie jest priorytetowym zadaniem inwestycyjnym Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie. Ponadto nadanie procedowanej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi Inwestorowi niezwłoczne zrealizowanie przedsięwzięcia w założonym terminie, bez zagrożenia utraty finansowania. Inwestycja przyczyni się do:

- poprawy dostępności do komunikacji kolejowej w regionie oraz zwiększenia atrakcyjności oferty przewozowej a w konsekwencji zwiększenie ilości klientów,
- eliminacji barier architektonicznych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania
- zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego
- poprawy stanu środowiska poprzez zmniejszenia negatywnego wpływu transportu kołowego na jakość powietrza

Jednocześnie celem realizacji zadania jest zapewnienie zintegrowanego i nowoczesnego systemu transportowego na terenie całego kraju, który jest kluczowym ogniwem w budowaniu spójności ekonomicznej, terytorialnej oraz społecznej

Państwa. Zapewnienie dostępności komunikacyjnej regionów, dzięki zwiększeniu mobilności mieszkańców, przyczynia się do zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego. Szczególnie ważne jest zagwarantowanie możliwości podróżowania zarówno w kierunku regionalnych centrów jak i mniejszych miejscowości. Dzięki zwiększonemu dostępowi do publicznego transportu zbiorowego (kolejowego) mniejsze miejscowości mogą zaistnieć w świadomości pasażerów, potencjalnych turystów i inwestorów, co zdecydowanie zwiększa ich szanse rozwojowe.

Dodatkowo z punktu widzenia interesu strony, którą jest Inwestor nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, będzie miało pozytywny wpływ na terminowość realizacji robót budowlanych, których zakończenie przełoży się na zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej z tytułu zastosowania elementów o wysokiej niezawodności. Sprawna realizacja inwestycji objętej wnioskiem, leży w dobrze pojętym interesie społecznym i gospodarczym, co uzasadnia nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zgodnie z art. 108 ustawy kodeks postępowania administracyjnego decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Inwestor wykazał, że nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest podyktowane ważnym interesem społecznym, interesem strony i ważnym interesem gospodarczym.

Wojewoda Zachodniopomorski stwierdza spełnienie wymogu wynikającego z art. 108 k.p.a. i nadaje rygor natychmiastowej wykonalności.

Z up. Wojewody Zachodniopomorskiego

Wydział Architektury i Gospodarki Przestrzennej

Dyrektor Wydziału

Marta Rodziewicz

Otrzymują:

1. Mariusz Ruszkowski pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (ePuap)

Do wiadomości:

1. ZWINB (ePuap)
2. PKP S.A.
3. Gmina Miasto Szczecin (ePuap)

4. ZUW a/a/