Łódź, 10 listopada 2022 r.

GPB-I.747.18.2022

MM/MKe

**DECYZJA NR 23 / 2022**

**o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej**

Na podstawie art. 9o ust. 1 pkt 2 i ust. 2, art. 9q ust. 1 i art. 9w ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.) – zwanej dalej *ustawą*, w powiązaniu z art. 46 ustawy z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1846), oraz art. 119 ust. 1 pkt 2 i art. 119 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1354 z późn. zm.), w powiązaniu z § 1 i pkt I Lp. 9 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. poz. 225), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.) – zwanej dalej *Kpa*, po  rozpatrzeniu wniosku z 7  lipca 2022 r., złożonego  przez  pełnomocnika Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o., uzupełnionego 4 sierpnia 2022 r., 3 października 2022 r. oraz 8 i 9 listopada 2022 r., o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla zadania pn.: ,,*Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej Nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową Nr 14, odcinek – Komora Fabryczna*”,

**ustalam**

**dla Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o.**

**lokalizację linii kolejowej**

dla zadania pn.: ,,*Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej Nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową Nr 14, odcinek – Komora Fabryczna*”, zlokalizowanej na nieruchomościach bądź ich częściach, oznaczonych w  ewidencji gruntów, zgodnie z poniższym Wykazem 1.

**Wykaz 1**

**Miasto Łódź:**

**obr. S-2:** działki nr ewid.: 281/10, 282/8, 283/37;

**obr. S-6:** działki nr ewid.: 53/23, 61/18, 61/19, 61/21, 61/22, 63/7, 63/9, 63/10, 63/11, 63/12, 63/13, 63/14, 64/7, 462/46, 462/50, 462/54, 473/5, 473/18, 473/19, 473/20, 473/29, 473/38, 473/39, 473/40, 473/42, 473/43, 473/44, 473/45, 473/46, 473/47, 473/48, 473/49, 473/50, 473/51, 473/52, 473/53, 473/57, 473/59, 473/61.

1. **Oznaczenie terenu inwestycji**

Teren inwestycji, oznaczony linią przerywaną koloru ciemnoniebieskiego, przedstawiony został na załączniku graficznym, sporządzonym z wykorzystaniem:

* kopii mapy do celów projektowych w skali 1:500, wykonanej na podstawie mapy sytuacyjno-wysokościowej, zawierającej oświadczenie wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji przez Prezydenta Miasta Łodzi, wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej – Łódzkiego Ośrodka Geodezji, opracowanego operatu technicznego (protokół weryfikacji Nr P.106104.9.2022.125 z 3 lutego 2022 r.),
* kopii mapy do celów projektowych w skali 1:500, wykonanej na podstawie mapy sytuacyjno-wysokościowej, zawierającej oświadczenie wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji przez Prezydenta Miasta Łodzi, wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej – Łódzkiego Ośrodka Geodezji, opracowanego operatu technicznego (protokół weryfikacji Nr P.106105 9.2022.117 z 22 kwietnia 2022 r.),
* kopii mapy zasadniczej w postaci rastrowej w skali 1:500, pochodzącej z materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i  kartograficznego Prezydenta Miasta Łodzi wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej – Łódzkiego Ośrodka Geodezji (identyfikator materiału państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego – P.1061.2014.7, numer licencji upoważniającej do wykorzystania ww. materiału: ZDT.ZOPG.4133.3839.2022\_1061\_CL2 z 1 lipca 2022 r.),

stanowiącym załącznik Nr 1 do niniejszej decyzji.

Teren inwestycji tworzą łącznie:

1. nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wywołuje skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9 *ustawy* (oznaczone wypełnieniem koloru jasnoszarego oraz obwiednią w postaci różowej linii przerywanej),
2. teren dróg publicznych, o którym mowa w art. 9ya ust. 1 *ustawy* (oznaczone szrafem w postaci drobnego ukośnego kratkowania koloru niebieskiego).

Zgodność kopii mapy do celów projektowych z oryginałem została poświadczona przez uprawnionego geodetę.

**II. Warunki techniczne realizacji inwestycji**

**1. Ogólny opis inwestycji**

Projektowane przedsięwzięcie, obejmujące budowę odcinka dwutorowej linii kolejowej Nr 85 w zakresie komory Fabryczna, stanowi część inwestycji pn. ,,Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej Nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową Nr 14”. Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w dwóch etapach.

Etap pierwszy będzie polegał na budowie konstrukcji oporowej komory technologicznej (Komory Fabryczna) wraz z zagospodarowaniem terenu. Obiekt będzie pełnił funkcję konstrukcji oporowej, umożliwiającej odbiór maszyny, drążącej tunel metodą TBM (Tunnel Boring Machine, Technologia Tarczowa) oraz połączenie z komorą przy stacji Łódź Fabryczna, realizowaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach budowy tunelu średnicowego (objętego odrębnym postępowaniem administracyjnym).

Etap drugi będzie polegał na budowie linii kolejowej Nr 85 w tunelu wraz z komorą Fabryczna oraz niezbędną (zewnętrzną i wewnętrzną) infrastrukturą do jej funkcjonowania, w tym obiektów naziemnych, m.in. klatek schodowych i pomieszczeń technicznych, a także niezbędnych połączeń z infrastrukturą realizowaną w komorze przy stacji Łódź Fabryczna, realizowaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach budowy tunelu średnicowego, wraz z docelowym zagospodarowaniem terenu.

Planowana inwestycja zlokalizowana zostanie na północ od ul. Traugutta, pomiędzy ul. Henryka Sienkiewicza i ul. Płk. Jana Kilińskiego.

Realizacja inwestycji wymaga przebudowy istniejącej infrastruktury.

**2. Zakres przedmiotowej inwestycji**

W ramach projektowanej inwestycji planowane jest wykonanie m.in. następujących robót budowlanych:

1. budowa konstrukcji oporowej komory technologicznej,
2. wzmocnienie gruntu pod obiekt komory i tunelu,
3. wzmocnienie fundamentowania i konstrukcji istniejących budowli i obiektów budowlanych, w tym budynków i obiektów inżynieryjnych,
4. budowa i przebudowa podziemnych obiektów tunelu i komory,
5. budowa i przebudowa linii kolejowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą,
6. budowa i przebudowa naziemnych obiektów budowlanych związanych z obsługą linii kolejowej i tunelu (m. in. klatek ewakuacyjnych, pomieszczeń technicznych),
7. przebudowa/budowa układu drogowego (wewnętrznego, publicznego, tramwajowego) oraz budowa m.in. placów manewrowych i postojowych dla obsługi obiektu komory i tunelu,
8. budowa/przebudowa infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania linii kolejowej i tunelu,
9. budowa i przebudowa infrastruktury (w tym usunięcie ewentualnych kolizji),
10. odtworzenie, przebudowa/budowa innych elementów zagospodarowania terenu związanych z inwestycją.

**3. Uwarunkowania prawne dotyczące realizacji inwestycji**

Projekt budowlany powinien uwzględniać warunki wynikające z:

1. ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.);
3. ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693 z późn. zm.);
4. ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. z 2022 r. poz. 1385 z późn. zm.);
5. ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 z późn. zm.);
6. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151 poz. 987 z późn. zm.);
7. 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 z późn. zm.);
8. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518);
9. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225 – j. t.);
10. rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. poz. 463);
11. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1247 – j.t.);
12. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.);
13. rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1679 – j.t.);
14. Polskich Norm

oraz innych przepisów mających zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

**4. Ustalenia ogólne dotyczące warunków technicznych realizacji inwestycji**

1. planowaną inwestycję należy realizować zgodnie z projektem budowlanym, opracowanym na podstawie przepisów prawa;
2. przebieg projektowanych sieci infrastruktury technicznej oraz sposób wyeliminowania ewentualnych kolizji z istniejącymi sieciami należy uzgodnić z podmiotami, które nimi władają (gestorzy, zarządcy, właściciele).

**III. Warunki wynikające z prawnie chronionych potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa**

**1. Warunki wynikające z prawnie chronionych potrzeb ochrony środowiska**

Planowana inwestycja, polegająca na budowie odcinka dwutorowej linii kolejowej Nr 85 w tunelu wraz z infrastrukturą niezbędną do jej funkcjonowania, w zakresie odcinka komory Fabryczna, zaliczona jest do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.).

Wobec powyższego, zgodnie z art. 71 ust. 2 i 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 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.), planowana inwestycja wymagała uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa linii kolejowej na odcinku od dworca Łódź Fabryczna w kierunku dworca Łódź Kaliska do linii Nr 14 i 25 oraz linii Nr 15, której głównym elementem jest tunel średnicowy z podziemnymi przystankami oraz tunel KDP”, wydał, na rzecz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., 19 grudnia 2012 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi (dalej *RDOŚ*) pod numerem 25/2012 (znak: WOOŚ.4210.37.2011.JCH.30). Powyższa decyzja zmieniona została decyzją własną *RDOŚ* Nr 26/2016 z 20 października 2016 r. (znak: WOOŚ‑I.4201.1.2016.JCH.11). Postanowieniem z 25 kwietnia 2018 r. (znak: WOOŚ.420.121.2018.JCh) *RDOŚ* sprostował oczywiste omyłki we własnych decyzjach Nr 25/2012 z 19 grudnia 2012 r. oraz Nr 26/2016 z 20 października 2016 r. Następnie Postanowieniem z 25 września 2018 r. (znak: WOOŚ.420.177.2018.JCh.3), wyraził stanowisko, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w pierwotnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz jej zmianie, co pozwala na złożenie przez *Inwestora* wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w terminie 10 lat, od dnia, w którym pierwotna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

W dniu 25 czerwca 2021 r. *RDOŚ* wydał decyzję Nr 11/2021 (znak: WOOŚ.420.6.2021.JCh/PTa.5) przenoszącą na rzecz Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. ww. decyzję Nr 25/2012 z 19 grudnia 2012 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, zmienioną decyzją Nr 26/2016 z 20 października 2016 r., w części dotyczącej przedsięwzięcia obejmującego swym zakresem wytrasowanie i budowę w granicach Łodzi linii kolejowej KDP – Kolej Dużych Prędkości oraz budowę tunelu z pełnym wyposażeniem w zakresie obiektów inżynierskich, budowę nawierzchni torowej, sieci trakcyjnej i układu zasilania sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, teletechniki, systemu bezpieczeństwa, urządzeń elektroenergetycznych oraz usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą naziemną i podziemną, w tym rozbiórkę budynków dla trasy Kolei Dużych Prędkości. Decyzja przenosząca decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach na rzecz Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. stała się ostateczna dniu 19 lipca 2021 r.).

Zgodnie z  ww. decyzjami *RDOŚ*, planowane zamierzenie inwestycyjne, swym zasięgiem i  oddziaływaniem nie będzie negatywnie oddziaływać na  środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000. Teren objęty wnioskiem leży poza obszarami objętymi ochroną prawną w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.).

Na mocy ww. decyzji *RDOŚ*, inwestycja podlega obowiązkowi przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

Do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z wyjątkiem drzew i krzewów wpisanych do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów ww. ustawy o ochronie przyrody, w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych.

**2. Uwarunkowania prawne oraz ustalenia ogólne dotyczące ochrony środowiska i ochrony przyrody**

2.1. Na etapie projektowania i realizacji inwestycji należy uwzględnić przepisy, warunki i wymogi określone w:

1. decyzji *RDOŚ* Nr 25/2012 z 19 grudnia 2012 r. o środowiskowych uwarunkowaniach (znak: WOOŚ.4210.37.2011.JCH.30), decyzji *RDOŚ* Nr 26/2016 z 20 października 2016 r. o zmianie decyzji Nr 25/2012 z dnia 19 grudnia 2012 r. o  środowiskowych uwarunkowaniach (znak: WOOŚ-I.4201.1.2016.JCH.11), sprostowanych, w zakresie oczywistych omyłek, Postanowieniem *RDOŚ* z 25 kwietnia 2018 r. (znak: WOOŚ.420.121.2018.JCh) oraz decyzji *RDOŚ* Nr 11/2021 przenoszącej na rzecz Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. ww. decyzję Nr 25/2012;
2. ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 z późn. zm.);
3. ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach ( Dz. U. z 2022 r. poz. 699 z późn. zm.);
4. ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 z późn. zm.);
5. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021 r. poz. 845 – j.t.);
6. rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2020 r. poz. 2279 z późn. zm.);
7. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87);
8. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112 – j. t.);
9. rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311)

oraz innych przepisach mających zastosowanie w niniejszej sprawie.

* 1. System odwodnienia należy zaprojektować zgodnie z obowiązującymi przepisami i warunkami określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.
  2. Mając na względzie kształtowanie i ochronę zasobów wodnych oraz szczególne korzystanie z  wód, zwłaszcza przy realizowaniu robót budowlanych w głębokich wykopach, w przypadkach, o których mowa w ustawie Prawo wodne, należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne, przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę.
  3. Zabezpieczenia przeciwhałasowe pozwalające na zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska, na etapie projektu budowlanego, należy zaprojektować zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa.

**3. Warunki wynikające z potrzeb ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej**

W związku z położeniem planowanej inwestycji częściowo na obszarze objętym prawnymi formami ochrony zabytków, tj. w Parku Kulturowym ulicy Piotrkowskiej, prowadzenie działań inwestycyjnych wymaga spełnienia przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r. poz. 840 – j.t.) oraz przepisów szczególnych w sprawie utworzenia ww. Parku.

Planowane przedsięwzięcie położone jest również częściowo na obszarach wpisanych do ewidencji zabytków. W związku z art. 19 ust. 1a ww. ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, ustalam, że budowa obiektów naziemnych, zlokalizowanych w obszarach figurujących w Gminnej Ewidencji Zabytków, tj.:

* Historycznego układu urbanistycznego i krajobrazu kulturowego „Osada Prządków”,
* Historycznego układu urbanistycznego i krajobrazu kulturowego „Osada Łódka”,

wymaga uzyskania opinii Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w zakresie ustalenia szczegółowej lokalizacji i formy architektonicznej planowanych obiektów. W przypadku budynku – Domu – pomnika im. Marszałka Józefa Piłsudskiego, zlokalizowanego przy ul. Traugutta 18, ujętego w Gminnej Ewidencji Zabytków, należy przedłożyć projekt zabezpieczenia ww. obiektu Łódzkiemu Wojewódzkiemu Konserwatorowi Zabytków.

Ponadto, z uwagi na położenie inwestycji w obszarach ujętych w Gminnej Ewidencji Zabytków, o których mowa powyżej, a tym samym wysokim ryzykiem wystąpienia niezewidencjonowanych zabytków archeologicznych, ustalam obowiązek przeprowadzenia badań archeologicznych w formie nadzoru w  czasie wykonywania robót ziemnych, zgodnie z art. 31 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

**4. Warunki wynikające z potrzeb obronności państwa**

Planowane przedsięwzięcie powinno spełniać warunki techniczne i funkcjonalne w zakresie przygotowania linii kolejowej na potrzeby obronności państwa - rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie zasad współdziałania Ministra Obrony Narodowej z zarządcami i przewoźnikami kolejowymi w zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wymogów obronności państwa (Dz. U. Nr 95 poz. 952).

**IV. Wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich**

* 1. Inwestycja powinna spełniać wszelkie warunki i normy wynikające z obowiązującego prawa budowlanego, ze szczególnym uwzględnieniem art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, zapewniając zwłaszcza ochronę przed:
* pozbawieniem dostępu do drogi publicznej, dopływu światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi;
* pozbawieniem możliwości korzystania z urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej;
* ponadnormatywnymi uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne i promieniowanie;
* ponadnormatywnym zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.

2. Obiekty i urządzenia przeznaczone do publicznego użytku, powinny zapewnić bezpieczeństwo ich użytkowania, w tym również przez osoby niepełnosprawne.

**V. Zatwierdzenie podziału nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 1 *ustawy***

Nie dotyczy.

**VI. Określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 6 *ustawy***

Nie dotyczy.

**VII. Oznaczenie nieruchomości według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa, zgodnie z art. 9s ust. 3 *ustawy* oraz nieruchomości, w stosunku do których decyzja wywołuje skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 3b i 3e *ustawy***

Nie dotyczy.

**VIII. Oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9 *ustawy***

1. W celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w związku z prowadzeniem inwestycji kolejowej obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, a także prace związane z jego konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, **ograniczam, za odszkodowaniem**, sposób korzystania z nieruchomości, przez udzielenie zezwolenia na budowę lub przebudowę tunelu oraz związanych z nim układu drogowego lub urządzeń wodnych, ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń (art. 9s ust. 9 *ustawy*).
2. Tereny zajęte w ramach ww. ograniczenia zostały oznaczone wypełnieniem koloru jasnoszarego na załączniku Nr 1 do niniejszej decyzji. Istotę i zakres ograniczenia doprecyzowano na ww. załączniku poprzez oznaczenie szrafem w postaci lewostronnego kreskowania koloru pomarańczowego (Ograniczenie 1), szrafem w postaci lewostronnego kreskowania koloru granatowego (Ograniczenie 2), szrafem w postaci lewostronnego kreskowania koloru niebieskiego (Ograniczenie 3), szrafem w postaci ukośnego kratkowania koloru niebieskiego (Ograniczenie 3B), szrafem w postaci lewostronnego kreskowania koloru żółtego (Ograniczenie 4), szrafem w postaci ukośnego kratkowania koloru żółtego (Ograniczenie 4B) oraz szrafem w postaci prawostronnego kreskowania koloru fioletowego (Ograniczenie 5). Nieruchomości objęte ww. ograniczeniem wraz z istotą ograniczenia wskazano w Tabeli 1.

**Tabela 1. Wykaz nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 8 *ustawy,* zajętych w ramach ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Numer ewidencyjny działki** | **Rodzaj ograniczenia**  **i istota ograniczenia** | **Powierzchnia ograniczenia [ha]\*** | **Uwagi** |
| **Miasto Łódź, jednostka ewidencyjna Łódź-Śródmieście, obręb S-6** | | | | |
| 1. | 462/46 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0203 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, budowę nowej linii kolejowej  w istniejącym tunelu, plac budowy, wzmocnienie nawierzchni |
| 2. | 462/50 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0858 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, budowę nowej linii kolejowej, przebudowę linii kolejowej w istniejącym tunelu |
| 3. | 473/18 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0437 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, przebudowę i budowę nowej linii kolejowej oraz plac budowy |
| 4. | 473/19 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0435 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, przebudowę i budowę nowej linii kolejowej oraz plac budowy |
| 5. | 473/20 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0251 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, przebudowę i budowę nowej linii kolejowej oraz plac budowy |
| 6. | 473/38 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 1 | 0,0013 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, wzmocnienie budynku Łódzkiego Domu Kultury, plac budowy, wzmocnienie gruntu |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,0098 |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0005 |
| 7. | 473/39 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,0004 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, transport technologiczny, plac manewrowy |
| 8. | 473/40 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0243 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, przebudowę i budowę nowej linii kolejowej |
| 9. | 473/43 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0026 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, przebudowę i budowę nowej linii kolejowej |
| 10. | 473/44 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,0033 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, plac budowy |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0003 |
| 11. | 473/45 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0991 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, plac budowy |
| 12. | 473/46 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,0013 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, plac budowy |
| 13. | 473/47 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 1 | 0,0089 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, wzmocnienie budynku Łódzkiego Domu Kultury, wzmocnienie gruntu, plac budowy |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,0727 |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0008 |
| 14. | 473/48 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,0262 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, plac budowy |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0084 |
| 15. | 473/49 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,0031 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, plac budowy |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0150 |
| 16. | 473/5 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 1 | 0,0122 | Zajęcie m.in. pod przebudowę  i budowę infrastruktury, budowę tunelu i nowej linii kolejowej, plac budowy, wzmocnienie gruntu |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 2 | 0,0008 |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 3 | 0,0012 |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,0150 |
| 17. | 473/50 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 1 | 0,0148 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, przebudowę i budowę nowej linii kolejowej, plac budowy |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,0024 |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0348 |
| 18. | 473/51 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 1 | 0,0918 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, budowę  i przebudowę obiektów podziemnych, w tym obiektu komory, przebudowę i budowę nowej linii kolejowej, wzmocnienie budynku Łódzkiego Domu Kultury, wzmocnienie gruntu, plac budowy |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,0072 |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0124 |
| 19. | 473/52 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,0007 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, plac budowy |
| 20. | 473/53 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,0007 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, plac budowy |
| 21. | 61/18 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 5 | 0,1517 | Zajęcie m.in. pod przebudowę infrastruktury, plac budowy |
| 22. | 61/19 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 1 | 0,1422 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, budowę  i przebudowę obiektów podziemnych, przebudowę i budowę nowej linii kolejowej, plac budowy |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0280 |
| 23. | 63/10 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 1 | 0,0001 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, plac budowy |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 3B | 0,0049 |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4B | 0,0817 |
| 24. | 63/12 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 1 | 0,0997 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, budowę tunelu i nowej linii kolejowej, budowę  i przebudowę podziemnego obiektu komory, wzmocnienie gruntu, plac budowy |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 2 | 0,0042 |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 3 | 0,0014 |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 3B | 0,0627 |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4B | 0,0031 |
| 25. | 63/14 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 1 | 0,0772 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, budowę tunelu i nowej linii kolejowej, przebudowę  i budowę układu drogowego, budowę obiektów podziemnych, budowę naziemnych obiektów budowlanych (m.in. klatek ewakuacyjnych, pomieszczeń technicznych),  budowę i przebudowę poziemnego obiektu komory, plac budowy |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 2 | 0,0010 |
| 26. | 63/7 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 1 | 0,0329 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, budowę tunelu i nowej linii kolejowej, przebudowę  linii kolejowej, budowę  i przebudowę obiektów podziemnych,  plac budowy |
| 27. | 64/7 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 1 | 0,2050 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury,  budowę obiektów podziemnych, budowę naziemnych obiektów budowlanych (m.in. klatek ewakuacyjnych, pomieszczeń technicznych), budowę  tunelu i nowej linii kolejowej, budowę  i przebudowę układu drogowego, wzmocnienie budynku Łódzkiego Domu Kultury, wzmocnienie gruntu, plac budowy |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy*,  w tym Ograniczenie 4 | 0,1886 |
| Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0088 |
| **Miasto Łódź, jednostka ewidencyjna Łódź-Śródmieście, obręb S-2** | | | | |
| 28. | 282/8 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0838 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, budowę nowej linii kolejowej  w istniejącym tunelu, przebudowę linii kolejowej |
| 29. | 281/10 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0010 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury, budowę nowej linii kolejowej  w istniejącym tunelu, przebudowę linii kolejowej |
| 30. | 283/37 | Ograniczenie wynikające  z art. 9s ust. 9 *ustawy* | 0,0013 | Zajęcie m.in. pod przebudowę i budowę infrastruktury  w istniejącym tunelu, przebudowę linii kolejowej |

*\*Powierzchnia ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości została podana zgodnie z wnioskiem Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o.*

1. Odszkodowanie, o którym mowa w pkt 1, przysługuje właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, od Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. (art. 9s ust. 10 *ustawy*).
2. Koszty ustalenia wysokości odszkodowań pokrywa Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. (art. 9s ust. 11 *ustawy*).
3. Wysokość odszkodowania ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie 180 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się ostateczna (art. 9s ust. 10a *ustawy*).
4. Wysokość odszkodowania ustala się na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego, według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przez organ pierwszej instancji oraz według jej wartości w dniu wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Odszkodowanie podlega waloryzacji na dzień wypłaty według zasad obowiązujących w przypadku zwrotu wywłaszczonych nieruchomości (art. 9y ust. 3 w związku z art. 9s ust. 11 *ustawy*).
5. Odszkodowanie jest wypłacane w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu odszkodowania stanie się ostateczna (art. 9y ust. 4 w związku z art. 9s ust. 11 *ustawy*).
6. Jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy, Skarb Państwa albo jednostka samorządu terytorialnego mogą zrzec się w całości lub w części prawa do odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w [art.](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytcnrugq3tqltqmfyc4nbqgu3deojrgy) 9s ust. 9 *ustawy*, w formie pisemnej, pod rygorem nieważności. Oświadczenie to może zostać złożone jedynie do czasu wydania ostatecznej decyzji o ustaleniu odszkodowania (art. 9y ust. 7 *ustawy*).
7. Przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami stosuje się w sprawach nieuregulowanych w Rozdziale 2b *ustawy* (Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych) - art. 9ad ust. 1 *ustawy*.
8. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się ostateczna, Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami, stanowiącymi teren objęty przedmiotową inwestycją, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 1 *ustawy*, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, z uwzględnieniem warunków wynikających z nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności (art. 9s ust. 8 *ustawy*).

**IX. Oznaczenie terenu dróg publicznych**

1. Ustalam, że realizacja planowanej inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez teren dróg publicznych, wskazanych w Tabeli 2, w odniesieniu do których Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. jest uprawniony do jej nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji, zgodnie z art. 9ya *ustawy*.
2. Zakres niezbędnego zajęcia terenu drogi publicznej oznaczono na załączniku Nr 1 do niniejszej decyzji szrafem w postaci drobnego ukośnego kratkowania koloru niebieskiego.

**Tabela 2. Wykaz nieruchomości, stanowiących tereny dróg publicznych**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Numer ewid. działki** | **Powierzchnia nieodpłatnego zajęcia [ha] \*** |
| **Miasto Łódź, jednostka ewidencyjna**  **Łódź-Śródmieście, obręb S-6** | | |
| 1. | 462/46 | 0,2351 |
| 2. | 462/54 | 0,1636 |
| 3. | 473/19 | 0,0799 |
| 4. | 473/29 | 0,0220 |
| 5. | 473/39 | 0,4411 |
| 6. | 473/40 | 0,0243 |
| 7. | 473/42 | 0,0012 |
| 8. | 473/43 | 0,0252 |
| 9. | 473/44 | 0,0986 |
| 10. | 473/46 | 0,1131 |
| 11. | 473/57 | 0,0400 |
| 12. | 473/59 | 0,0412 |
| 13. | 473/61 | 0,0257 |
| 14. | 53/23 | 0,2057 |
| 15. | 61/21 | 0,0001 |
| 16. | 61/22 | 0,0402 |
| 17. | 63/11 | 0,0220 |
| 18. | 63/13 | 0,0015 |
| 19. | 63/9 | 0,0079 |

\**Powierzchnia nieodpłatnego zajęcia została określona zgodnie z wnioskiem Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o.*

3. Zgodnie z art. 9ya ust. 2, w związku z art. 9ya ust. 3 *ustawy*, właściwy zarządca drogi wydaje niezwłocznie na rzecz Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. decyzję o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego, o której mowa w art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

4. Zgodnie z art. 9ya ust. 6 *ustawy –* za szkody powstałe w wyniku przejścia przez teren drogi publicznej, przysługuje od Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. odszkodowanie, ustalone na zasadach wynikających z Kodeksu cywilnego.

1. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się ostateczna, Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami, stanowiącymi teren objęty przedmiotową inwestycją, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 1 *ustawy*, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, z uwzględnieniem warunków wynikających z nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności (art. 9s ust. 8 *ustawy*).

**X. Określenie terminu wydania nieruchomości**

Nie dotyczy.

**XI. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności**

Na podstawie art. 9w ust. 1 *ustawy,* nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności ze względu na uzasadniony interes społeczny i gospodarczy.

Wobec powyższego, niniejsza decyzja:

1. przyznaje Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu sp. z o.o. prawo do dysponowania na cele budowlane nieruchomościami, stanowiącymi teren objęty przedmiotową inwestycją,
2. uprawnia wojewodę do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

**Uzasadnienie**

W dniu 7 lipca 2022 r., na podstawie *ustawy,* w związku z art. 119 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1354 z późn. zm.), pełnomocnik Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. – zwany dalej *Inwestorem*, wystąpił do  Wojewody Łódzkiego z  wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla zadania pn.: ,,*Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej Nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową Nr 14, odcinek – Komora Fabryczna*” (znak: 20220706/2020-0240/EXT-MK/02).

Zgodnie z § 1 i pkt I Lp. 9 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego, budowa linii kolejowej Nr 85 stanowi Inwestycję Towarzyszącą.

Jednocześnie *Inwestor* wniósł o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Złożony wniosek o ustalenie lokalizacji linii kolejowej nie spełniał wymagań ustalonych w przepisach prawa, zawartych w  art. 9o ust. 3 *ustawy*.

W konsekwencji powyższego, pismem z 21 lipca 2022 r. (znak: GPB-I.747.18.2022), wezwano *Inwestora*, w trybie art. 9o ust. 2a *ustawy*, do uzupełnienia wniosku w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania. W wezwaniu pouczono, że brak uzupełnienia w terminie 14 dni spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania.

Jednocześnie, działając na podstawie art. 50 §1 *Kpa* w związku z art. 77 *Kpa*, organ wniósł o przedłożenie wyjaśnień i doprecyzowanie wniosku.

W dniu 4 sierpnia 2022 r. *Inwestor*, przy piśmie z 3 sierpnia 2022 r. (znak: KRI\_5582\_2022\_NAB.5477\_11\_SK), uzupełnił i doprecyzował wniosek zgodnie z wezwaniem, jak również przedłożył wyjaśnienia.

Zgodnie z art. 9o ust. 3 *ustawy,* uzupełnionywniosek zawierał:

1. załącznik graficzny w skali 1:500, sporządzony na podstawie:

* mapy do celów projektowych w skali 1:500, wykonanej na podstawie mapy sytuacyjno-wysokościowej, zawierającej oświadczenie wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji przez Prezydenta Miasta Łodzi, wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej – Łódzkiego Ośrodka Geodezji, opracowanego operatu technicznego (protokół weryfikacji Nr P.106104.9.2022.125 z 3 lutego 2022 r.),
* mapy do celów projektowych w skali 1:500, wykonanej na podstawie mapy sytuacyjno-wysokościowej, zawierającej oświadczenie wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji przez Prezydenta Miasta Łodzi, wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej – Łódzkiego Ośrodka Geodezji, opracowanego operatu technicznego (protokół weryfikacji Nr P.106105 9.2022.117 z 22 kwietnia 2022 r.),
* mapy zasadniczej w postaci rastrowej w skali 1:500, pochodzącej z materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i  kartograficznego Prezydenta Miasta Łodzi wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej – Łódzkiego Ośrodka Geodezji (identyfikator materiału państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego – P.1061.2014.7, numer licencji upoważniającej do wykorzystania ww. materiału: ZDT.ZOPG.4133.3839.2022\_1061\_CL2 z 1 lipca 2022 r.),

spełniający wymagania, o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 1 lit. a) i b) *ustawy*;

1. wykaz wszystkich nieruchomości, niezbędnych dla planowanej inwestycji (w tym wykaz nieruchomości, zawierający oznaczenia działek według katastru nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9 *ustawy* oraz wykaz nieruchomości, które stanowią tereny dróg publicznych i planowane są do nieopłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji);
2. określenie zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu w formie opisowej i graficznej;
3. uproszczone wypisy z rejestru gruntów dla działek niezbędnych dla planowanej inwestycji;
4. podpisane elektronicznie pełnomocnictwo wraz z dowodem uiszczenia opłaty za dokonanie czynności urzędowej w  postaci złożenia dokumentu stwierdzającego udzielenie pełnomocnictwa oraz za wydanie decyzji;
5. notarialnie poświadczone za zgodność z oryginałem odpisy opinii dotyczących przedmiotowej inwestycji, wydane przez:
6. Dyrektora Departamentu Lecznictwa Ministerstwa Zdrowia – pismo z 16 lutego 2022 r. (znak: DLD.510.221.2022.AM) informujące, że obszar, na którym planowana jest  przedmiotowa inwestycja, nie posiada statusu uzdrowiska albo obszaru ochrony uzdrowiskowej, nadanego zgodnie z przepisami szczególnymi;
7. Ministra Obrony Narodowej:

* pismo z 3 marca 2022 r. (Nr 1012/DI) informujące, że wydanie opinii będzie możliwe po uzyskaniu od Inwestora dokładnych informacji związanych z  realizacją zamierzenia;
* wystąpienie o wydanie ponownej opinii z 29 marca 2022 r. – nie wydano opinii w terminie określonym w art. 9o ust. 4 *ustawy,* co traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Data doręczenia wniosku w wersji elektronicznej o wydanie opinii, w celu uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej do Ministra Obrony Narodowej: 29 marca 2022 r.);

1. Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni – pismo z 16 marca 2022 r. (znak: INZ.8114.54.2022.MMa) informujące, że planowana inwestycja położona jest poza pasem technicznym i ochronnym brzegu morskiego, poza granicami portu i przystani, a zatem poza obszarem właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni;
2. Dyrektora Okręgowego Urzędu Górniczego w Kielcach – postanowienie z 7 marca 2022 r. (znak: KIE.5120.22.2022.MG) o umorzeniu postępowania administracyjnego w sprawie wydania opinii, z uwagi na jego bezprzedmiotowość – na terenie objętym opracowaniem nie ma terenów górniczych;
3. Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Łodzi – pismo z 15 lutego 2022 r. (znak: ZS.2211.10.2022) informujące, iż przedmiotowa inwestycja nie jest zlokalizowana na gruntach Skarbu Państwa, będących w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe. W związku z powyższym odstąpiono od udzielenia opinii w zakresie planowanej inwestycji;
4. Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – opinia pozytywna z 14 marca 2022 r. (znak: WUOZ-ZRR.5135.37.2022.PU). W opinii wskazano, obiekty oraz obszary figurujące w rejestrze zabytków nieruchomych, wojewódzkiej ewidencji zabytków oraz w gminnej ewidencji zabytków miasta Łodzi, a także obszary potencjalnego występowania stanowisk archeologicznych na terenie planowanej inwestycji.

W związku z powyższym, warunki wynikające z potrzeb ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej określono w Dziale III pkt 3 decyzji. W decyzji nie uwzględniono wszystkich wskazanych w opinii Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków obiektów lub układów ujętych w rejestrze zabytków lub wpisanych do Gminnej Ewidencji Zabytków, w związku z faktem, że część z nich znajduje się poza terenem inwestycji. Ponadto, jak wynika z ogólnodostępnych informacji, teren objęty inwestycją znajduje się częściowo w Parku Kulturowym ulicy Piotrkowskiej. Powyższe zostało ujęte w ww. części decyzji;

1. Marszałka Województwa Łódzkiego – opinia pozytywna z 9 marca 2022 r. (znak: BPPWŁ.ZP.4041.19.2022), w związku z brakiem kolizji między planowaną inwestycją kolejową a  zadaniami samorządu województwa, ujętymi w „Planie zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz planie zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi”;
2. Prezydenta Miasta Łodzi (pełniącego funkcję starosty w mieście na prawach powiatu – w zakresie zadań rządowych albo samorządowych, służących realizacji inwestycji celu publicznego, o których mowa w art. 39 ust. 3 pkt 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz w odniesieniu do ochrony samorządowych obiektów infrastruktury) – nie wydano opinii w terminie określonym w art. 9o ust. 4 *ustawy,* co traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Data doręczenia wniosku o wydanie opinii, w  celu  uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej do Prezydenta Miasta Łodzi: 9 lutego 2022 r.;
3. Zarządu Województwa Łódzkiego – postanowienie Nr 1/2022 z 9 marca 2022 r. (znak: IFIII.800.1.2022.PB). W ww. postanowieniu wskazano, że na etapie projektowym oraz wykonawczym inwestycji należy zapewnić odpowiedni dobór rozwiązań technicznych, zapewniających bezpieczeństwo konstrukcji i nośności fundamentów budynków instytucji samorządu województwa łódzkiego, tj. Łódzkiego Domu Kultury i Filharmonii Łódzkiej im. Artura Rubinsteina. Ponadto, podczas prac budowlanych i eksploatacji tunelu należy prowadzić monitoring osiadania gruntu, monitoring drgań i hałasu oraz stanu naprężeń występujących w fundamentach i ścianach konstrukcyjnych ww. budynków. Powyższe uwagi dotyczą etapu uzyskiwania decyzji o pozwoleniu na budowę oraz etapu realizacji inwestycji, a zatem wykraczają poza ustalenia decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;
4. Prezydenta Miasta Łodzi – opinia pozytywna z 15 marca 2022 r. (ZDiT‑UI.5017.3.5.2022), w której wskazano kolizję planowanej inwestycji kolejowej z istniejącymi obiektami budowlanymi. Ponadto poinformowano, że przyjęte rozwiązania projektowe powinny m.in. uwzględniać ograniczenie zakresu rozbiórek istniejących obiektów oraz uwzględniać zapewnienie ciągłości ruchu tramwajowego, pieszego i kołowego na ulicach kolidujących z inwestycją kolejową;
5. PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – nie wydano opinii w terminie określonym w art. 9o ust. 4 *ustawy,* co traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Data doręczenia wniosku o wydanie opinii, w celu uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej do PKP Polskich Linii Kolejowych: 15 lutego 2022 r.;
6. PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi – nie wydano opinii w terminie określonym w art. 9o ust. 4 *ustawy,* co traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Data doręczenia wniosku o wydanie opinii, w celu uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi: 9 lutego 2022 r.

Dodatkowo, do wniosku dołączono:

1. notarialnie poświadczone pismo Dyrektora ds. Organizacyjno-Ekonomicznych Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu z 3 sierpnia 2021 r. (znak: PO.RZŚ.4221.56.2021.BJ) informujące, że planowana inwestycja nie pogarsza stanu jednolitych części wód ani nie uniemożliwia osiągnięcia dobrego stanu wód;
2. notarialnie poświadczoną deklarację Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z 2 sierpnia 2021 r. (znak: WPN.6335.90.2021.BJa), w której oświadczono, że planowana inwestycja prawdopodobnie nie wywrze istotnego wpływu na obszar Natura 2000;
3. elektronicznie podpisany załącznik opisowy i rysunkowy – Analiza wpływu projektowanego Tunelu KDP na styczną inwestycję Tunelu Średnicowego;
4. elektronicznie podpisane oświadczenie (wraz z załącznikami) o zawarciu umowy i porozumień współpracy pomiędzy CPK sp. z o.o. a PKP PLK S.A. w zakresie przygotowania i realizacji Tunelu KDP;
5. elektronicznie podpisany załącznik opisowy i rysunkowy – Udokumentowanie rodzaju i zakresu ograniczeń konstrukcyjnych w korzystaniu z nieruchomości;
6. oryginały map, na których sporządzono załącznik graficzny, o którym mowa w dziale I niniejszej decyzji.

Mając na uwadze art. 71 ust. 2 i 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 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.), zgodnie z którymi przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, wydawanej na podstawie przepisów *ustawy,* wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wniosek zawierał, poświadczone przez notariusza, odpisy:

1. decyzji *RDOŚ* Nr 25/2012 z 19 grudnia 2012 r. o środowiskowych uwarunkowaniach (znak: WOOŚ.4210.37.2011.JCH.30) dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa linii kolejowej na odcinku od dworca Łódź Fabryczna w kierunku dworca Łódź Kaliska do linii Nr 14 i 25 oraz linii Nr 15, której głównym elementem jest tunel średnicowy z podziemnymi przystankami oraz tunel KDP”;
2. decyzji *RDOŚ* Nr 26/2016 z 20 października 2016 r. (znak: WOOŚ.4201.1.2016.JCH.11) o zmianie decyzji Nr 25/2012 z 19 grudnia 2012 r. o środowiskowych uwarunkowaniach;
3. postanowienia *RDOŚ* z 25 kwietnia 2018 r. (znak: WOOŚ.420.121.2018.JCh), prostującego oczywiste omyłki w decyzjach własnych: Nr 25/2012 z 19 grudnia 2012 r. i Nr 26/2016 z 20 października 2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach;
4. postanowienia *RDOŚ* z 25 września 2018 r. (znak: WOOŚ.420.177.2018.JCh.3), wyrażającego stanowisko, że realizacja przedsięwzięcia pn.: „Budowa linii kolejowej na odcinku od dworca Łódź Fabryczna w kierunku dworca Łódź Kaliska do linii Nr 14 i 25 oraz linii Nr 15, której głównym elementem jest tunel średnicowy z podziemnymi przystankami oraz tunel KDP” przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji *RDOŚ* Nr 25/2012 z 19 grudnia 2012 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, zmienionej decyzją własną Nr 26/2016 z 20 października 2016 r.;
5. zaświadczenia *RDOŚ* z 6 listopada 2018 r. (znak: WOOŚ.420.177.2018.JCh.6) o ostateczności i wykonaniu z dniem 23 października 2018 r. postanowienia *RDOŚ* wyrażającego stanowisko, że realizacja przedsięwzięcia pn.: „Budowa linii kolejowej na odcinku od dworca Łódź Fabryczna w kierunku dworca Łódź Kaliska do linii Nr 14 i 25 oraz linii Nr 15, której głównym elementem jest tunel średnicowy z podziemnymi przystankami oraz tunel KDP” przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji *RDOŚ* Nr 25/2012 z 19 grudnia 2012 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, zmienionej decyzją własną Nr 26/2016 z 20 października 2016 r.;
6. decyzji *RDOŚ* Nr 11/2021 z 25 czerwca 2021 r. (znak: WOOŚ.420.6.2021.JCh/PTa.5) przenoszącej na rzecz Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Decyzję Nr 25/2012 z 19 grudnia 2012 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, zmienioną Decyzją Nr 26/2016 z 20 października 2016 r.;
7. zaświadczenia *RDOŚ* z 20 lipca 2021 r. (znak: WOOŚ.420.6.2021.PTa.6) o ostateczności i wykonaniu z dniem 19 lipca 2021 r. Decyzji *RDOŚ* Nr 11/2021 z 25 czerwca 2021 r.

Stronami postępowania są: Wnioskodawca, właściciele i użytkownicy wieczyści nieruchomości, a także osoby fizyczne i osoby prawne posiadające ograniczone prawa rzeczowe oraz inne prawa do nieruchomości objętych niniejszą decyzją, jak również inne osoby, których interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie.

Wojewoda, działając na podstawie art. 9o ust. 6 *ustawy*, wysyła zawiadomienie o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej Wnioskodawcy i właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości.

W konsekwencji powyższego, działając zgodnie z art. 9o ust. 6 i 6a *ustawy*,Wojewoda Łódzki wysłał zawiadomienie (pismo  z  11 sierpnia 2022 r.) o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej *Inwestorowi* i właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości.

Pozostałe strony postępowania, zgodnie  z powyższym przepisem prawa, zostały zawiadomione w drodze obwieszczenia z 11 sierpnia 2022 r., zamieszczonego na tablicach ogłoszeń oraz  na  stronach internetowych (na odpowiednich stronach podmiotowych w  Biuletynie Informacji Publicznej) Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi i Urzędu Miasta Łodzi w dniach od 17 sierpnia 2022 r. do 31 sierpnia 2022 r. Obwieszczenie o wszczęciu postępowania zostało także opublikowane 17 sierpnia 2022 r. w prasie lokalnej („Dziennik Łódzki”).

Zawiadomienie o wszczęciu postępowania zawierało m.in.: oznaczenie nieruchomości bądź ich części objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej według katastru nieruchomości oraz informację o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy i złożyć ewentualne wnioski i uwagi.

W następstwie zawiadomienia o wszczęciu postępowania do organu nie wpłynęły wnioski, uwagi i zastrzeżenia, dotyczące prowadzonego postępowania.

Z analizy Decyzji Wojewody Łódzkiego Nr 7/2019 z 28 sierpnia 2019 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji inwestycji pn.: „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec” – polegającej na budowie odcinka linii kolejowej nr 550 i 551 Łódzkiego Węzła Kolejowego wraz z komorą demontażową przy stacji Łódź Fabryczna w rejonie ul. Sienkiewicza, M. Łódź, woj. łódzkie, wydanej na rzecz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., utrzymanej w mocy Decyzją Ministra Rozwoju z 29 maja 2020 r. (znak: DLI-III.7620.17.2019.KM.8) oraz wniosku *Inwestora* wynika, że planowana Komora Fabryczna, realizowana przez Spółkę CPK jako część dalekobieżnego tunelu kolei dużych prędkości, będzie obiektem przylegającym do obiektu komory demontażowej, stanowiącej element tunelu średnicowego w Łodzi, której lokalizacja i ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości zostały ustalone, na rzecz PKP PLK S.A. Ponadto, przedstawiony we wniosku *Inwestora* rodzaj i zakres ograniczeń konstrukcyjnych, jest miejscami odmienny od ograniczeń, ustanowionych na rzecz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w ww. decyzji Nr 7/2019 z 28 sierpnia 2019 r.

Mając na uwadze powyższe, niezbędne stało się wyczerpujące zebranie materiałów dowodowych, umożliwiających wydanie decyzji lokalizacyjnej, zapewniającej bezpieczną realizację i użytkowanie obu inwestycji.

Zgodnie z art. 7 i 77 *Kpa*, w toku postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli, a także mają obowiązek zebrać i rozpatrzyć cały materiał dowody w sposób wyczerpujący.

Wobec powyższego organ, pismem z 12 sierpnia 2022 r. wezwał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do zajęcia stanowiska w zakresie planowanej przez *Inwestora* lokalizacji inwestycji oraz planowanych ograniczeń konstrukcyjnych, mając na uwadze, że Komora Fabryczna, realizowana przez Spółkę CPK, będzie obiektem przylegającym do obiektu komory demontażowej, stanowiącej element tunelu średnicowego w Łodzi, realizowanego przez PKP PLK S.A.

W dniu 2 września 2022 r. (za pośrednictwem platformy ePUAP), PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pismem z 31 sierpnia 2022 r. (znak: Nr IRR5/2.AL.2233.7c.12.2022.ISW-00849-I), przekazały organowi stanowisko w przedmiotowej sprawie, wskazując m.in., że:

* 1. treść wniosku wymaga uzupełnienia o zapis w brzmieniu: cyt.: „część północna komory Fabrycznej bezpośrednio przylega do Komory Fabrycznej realizowanej w ramach odrębnej inwestycji dla tunelu średnicowego”,
  2. zapis w treści wniosku w brzmieniu: cyt.: „obie inwestycje będą rozdzielone dwoma przylegającymi ścianami szczelinowymi przystosowanymi do częściowego wyburzenia i oparcia stropów oraz płyt fundamentowych” stoi w sprzeczności z prowadzonymi rozmowami pomiędzy projektantami obu inwestycji, zgodnie z którymi wariantem realizowanym ma być jedna wspólna ściana rozdzielająca komory,
  3. w zakresie planowanych robót brakuje informacji dotyczących wykonania przebicia/rozbiórki fragmentu ściany szczelinowej dla połączenia obu komór Łódzkiego Węzła Kolejowego i CPK,
  4. we wniosku występują rozbieżności w zakresie rodzaju i powierzchni ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości, względem wydanej Decyzji Wojewody Łódzkiego Nr 7/2019 z 28 sierpnia 2019 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, które nie obejmują inwestycji realizowanej przez PKP PLK S.A., a rozstrzygnięcia w obydwu decyzjach powinny się uzupełniać,
  5. na mapach brak graficznego przedstawienia budowli i budynków, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę (m.in. będącego w budowie kompleksu Hoteli Centrum, Komory Fabrycznej – Etap I, Tunelu technologicznego w osi 23),
  6. na Załączniku Nr 4a (część graficzna określająca  zmiany w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu), kolizja z siecią centralnego ogrzewania została oznaczona niezgodnie z przekazanymi przez Spółkę CPK informacjami do PKP PLK S.A.,
  7. w Załączniku Nr 5 (określenie  zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu w formie opisowej) błędnie określono, że dowiązanie planowanej inwestycji nastąpi do istniejących torów na stacji Łódź Fabryczna, zamiast do realizowanego przez PKP PLK S.A. układu torowego w Komorze Fabryczna,
  8. w Załączniku Nr 5 do wniosku brak informacji, że Łódzki Dom Kultury jest obiektem wpisanym do ewidencji zabytków województwa łódzkiego,
  9. w Załączniku Nr 5 zawarto informację o rozbiórce budynków, co nie znajduje odzwierciedlenia we wniosku oraz na załącznikach graficznych.

Ponadto, PKP PLK S.A. w przedłożonym piśmie wskazały na brak dołączenia przez *Inwestora* do wniosku o wydanie opinii w sprawie planowanej inwestycji załączników graficznych.

W związku z powyższymi zastrzeżeniami, pismem z 6 września 2022 r., organ przekazał *Inwestorowi* stanowisko PKP PLK S.A., celem wypowiedzenia się (w terminie 14 dni od dnia doręczenia) w przedmiocie złożonego pisma oraz szczegółowego uzasadnienia przyjętego stanowiska. PKP PLK S.A. zostały powiadomione o przekazaniu pisma *Inwestorowi*.

W odpowiedzi na złożone przez PKP PLK S.A. uwagi, *Inwestor* pismem (znak: KRI\_6980\_2022\_NAB.6799\_11\_SK) z 22 września 2022 r. (data wpływu: 23 września 2022 r.), wyjaśnił, co następuje.

W zakresie uzupełnienia treści wniosku o zapis w brzmieniu: cyt.: „część północna komory Fabrycznej bezpośrednio przylega do Komory Fabrycznej realizowanej w ramach odrębnej inwestycji dla tunelu średnicowego”, zmiany zapisu w treści wniosku w brzmieniu: cyt.: „obie inwestycje będą rozdzielone dwoma przylegającymi ścianami szczelinowymi przystosowanymi do częściowego wyburzenia i oparcia stropów oraz płyt fundamentowych”, na zapis, dotyczący realizacji jednej wspólnej ściany rozdzielającej komory oraz w zakresie uzupełnienia zapisów dotyczących planowanych robót o wykonanie przebicia/rozbiórki fragmentu ściany szczelinowej dla połączenia obu komór Łódzkiego Węzła Kolejowego i CPK, *Inwestor* wskazał, że informacje zawarte we wniosku, jak i na załącznikach graficznych są pełne i wystarczające z punktu widzenia zakresu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Wszelkie rozwiązania techniczne, sytuacyjne i wysokościowe zostaną uszczegółowione na etapie projektu budowlanego.

W zakresie zmiany zapisu dotyczącego dwóch przylegających ścian szczelinowych, *Inwestor* wskazał dodatkowo, że zapis we wniosku ma na celu umożliwienie realizacji w ramach inwestycji CPK ściany technologicznej, wymaganej na czas realizacji inwestycji. Odnośnie uwagi dotyczącej braku informacji we wniosku (w części dotyczącej planowanych robót budowlanych) o możliwości wykonania przebicia/rozbiórki fragmentu ściany szczelinowej dla połączenia obu komór realizowanych przez CPK i PKP PLK S.A, *Inwestor* wyjaśnił, że możliwość rozbiórek ścian uwzględniono we wniosku (w części dotyczącej technologii budowy).

W zakresie rozbieżności pomiędzy ograniczeniami w korzystaniu z nieruchomości we wniosku a ograniczeniami, wynikającymi z Decyzji Wojewody Łódzkiego Nr 7/2019 z 28 sierpnia 2019 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji inwestycji pn.: „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec” – polegającej na budowie odcinka linii kolejowej nr 550 i 551 Łódzkiego Węzła Kolejowego wraz z komorą demontażową przy stacji Łódź Fabryczna w rejonie ul. Sienkiewicza, M. Łódź, woj. łódzkie, wydanej na rzecz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., utrzymanej w mocy Decyzją Ministra Rozwoju z  29  maja  2020 r. (znak: DLI-III.7620.17.2019.KM.8), *Inwestor* wyjaśnił, że ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości objętych wnioskiem wynikają z ich istoty, a każda z planowanych inwestycji powoduje odrębne skutki. Ze względów technicznych oraz różnej specyfiki rozwiązań, *Inwestor* nie znajduje podstaw do zmiany wniosku w ww. zakresie. Ponadto, załącznik graficzny do wniosku pn. „Udokumentowanie rodzaju i zakresu ograniczeń konstrukcyjnych w sposobie korzystania z nieruchomości” przedstawia istotę i powierzchnie ograniczeń, które są zgodne z Decyzją Wojewody Łódzkiego Nr 7/2019 na obszarze inwestycji planowanej przez PKP PLK S.A. do umownej granicy oddziaływania pomiędzy komorami, którą stanowi ściana oddzielająca obydwie inwestycje. Poniżej ww. granicy określono ograniczenia wyznaczone dla inwestycji Spółki CPK, przy założeniu przyjęcia ograniczeń co najmniej takich samych, jak w Decyzji Nr 7/2019.

W zakresie braku określenia na załączniku graficznym budowli i budynków, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę (m.in. kompleksu Hoteli Centrum, Komory Fabrycznej i Tunelu technologicznego), *Inwestor* wyjaśnił, że przepisy *ustawy* nie nakładają obowiązku naniesienia danych, wynikających z wydanych pozwoleń na budowę. Z kolei w odniesieniu do niewłaściwego oznaczenia kolizji z siecią centralnego ogrzewania, *Inwestor* wskazał, że zmiana jej przebiegu wyniknęła z uwag gestora sieci.

Odnośnie błędnego określenia w Załączniku Nr 5 (w części opisowej dotyczącej określenia  zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu), że dowiązanie planowanej inwestycji nastąpi do istniejących torów na stacji Łódź Fabryczna, zamiast do realizowanego przez PKP PLK S.A. układu torowego w Komorze Fabryczna, *Inwestor* wyjaśnił, że planowana inwestycja, polegająca na budowie linii kolejowej nr 85, nie została ujęta w decyzji, wydanej na rzecz PKP PLK S.A. Niezbędne jest zatem uzyskanie decyzji lokalizacyjnej dla linii kolejowej nr 85 od istniejącej Komory Dworca Łódź Fabryczna. Decyzją Nr 7/2019 o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej objęto jedynie budowę linii kolejowych nr 550 i 551 w Komorze Fabryczna, realizowanej przez Spółkę PKP PLK.

W zakresie braku odniesienia w treści wniosku i na załączniku graficznym do rozbiórki budynków, o których mowa w Załączniku Nr 5 do wniosku (określeniu  zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu w formie opisowej), *Inwestor* wyjaśnił, że rozbiórce podlegać będzie jedynie tymczasowy budynek portierni parkingu.

Inwestor, przedłożył ponadto Załącznik Nr 5 do wniosku w formie opisowej – Określenie  zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu, którego treść uzupełniono poprzez wskazanie, że budynek Łódzkiego Domu Kultury, znajduje się w Gminnej Ewidencji Zabytków, co wynika z opinii Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Ww. załącznik uzupełniono także o informację, o tymczasowym charakterze budynku przeznaczonego do rozbiórki w związku z realizacją inwestycji kolejowej.

Rozpatrując powyższe uwagi i zastrzeżenia zgłoszone przez PKP PLK S.A. oraz stanowisko *Inwestora*, organ zważył, co następuje.

Zgodnie z art. 9o ust. 1 *ustawy*, decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje wojewoda na wniosek Inwestora. Postępowanie dotyczące ustalenia lokalizacji linii kolejowej, jest zatem postępowaniem prowadzonym z wniosku Wnioskodawcy, do którego należy ustalenie przebiegu projektowanej linii kolejowej oraz terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, w tym wskazanie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 3b *ustawy.* Wojewoda orzekający w przedmiocie lokalizacji linii kolejowej nie może modyfikować wniosku, ani też korygować przebiegu linii kolejowej. Aby odmówić ustalenia lokalizacji linii kolejowej w sposób przedstawiony przez Wnioskodawcę, organ musi wykazać jej niezgodność z przepisami prawa. Wojewoda ocenia legalność lokalizacji inwestycji w danym miejscu i  nie  posiada kompetencji do  oceny jej celowości lub też słuszności ewentualnej realizacji inwestycji w inny sposób.

Zdaniem organu, niedopuszczalna jest ocena racjonalności czy słuszności koncepcji inwestora przez organ, bowiem miałaby ona charakter pozaprawny. Inwestor wybiera najbardziej korzystne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno-wykonawcze, kierując się racjonalnością i gospodarnością – bez narażania się na dodatkowe koszty.

Realizacja inwestycji na podstawie przepisów *ustawy* jest dwuetapowa. Najpierw w decyzji lokalizacyjnej ustala się lokalizację inwestycji kolejowej, dzieli nieruchomości, wywłaszcza nieruchomości oraz ogranicza korzystanie z nieruchomości, następnie w decyzji o pozwoleniu na budowę udziela się pozwolenia na budowę inwestycji kolejowej. Jak wynika z orzeczeń sądów administracyjnych (np. wyrok WSA w Warszawie z dnia 30 maja 2012 r. sygn. akt: IV SA/Wa 1899/11), szczegółowe rozwiązania techniczne w zakresie planowanej inwestycji będą przedmiotem postępowania w sprawie uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę, w tym m.in. w zakresie sposobu realizacji planowanej inwestycji. Należy bowiem pamiętać, że decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi decyzję o charakterze, co do zasady, planistycznym (z pewnymi dodatkowymi elementami), mającą na celu określenie ogólnych ram realizacji inwestycji. Na etapie jej wydawania Inwestor nie jest zobligowany do posiadania gotowego projektu budowlanego inwestycji, który określałby w sposób precyzyjny zakres planowanych robót budowlanych. Powyższe następuje dopiero na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę linii kolejowej.

W wyroku z dnia 5 września 2017 r., sygn. akt: II OSK 2892/15, w sprawie dotyczącej ustalenia lokalizacji linii kolejowej w trybie *ustawy*, NSA wyraził pogląd, że nie może stanowić przedmiotu postępowania o wydanie decyzji lokalizacyjnej kwestia zbadania, jakie konkretnie są planowane działania inwestycyjne, dla których realizacji konieczne jest zarezerwowanie terenu o wskazanej szerokości. Organ orzekający w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej nie może wkraczać w kompetencje organu wydającego decyzję o pozwoleniu na budowę i w sposób władczy orzekać o kwestiach, które mogą stać się przedmiotem rozważań dopiero na dalszym etapie procesu inwestycyjnego, w tym m.in. w zakresie wykonania ścian technologicznych, a następnie ich rozbiórek oraz sposobu połączenia planowanej inwestycji z istniejącą infrastrukturą kolejową lub kolizji z infrastrukturą techniczną.

Organ wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie dysponuje wiedzą na temat szczegółowych rozwiązań technicznych planowanego przedsięwzięcia. Szczegółowe wskazanie miejsca i sposobu wykonania działań inwestycyjnych nastąpi dopiero na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę (co potwierdza wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 lutego 2017 r., sygn. akt: IV SA/Wa 3029/16). Skoro zatem decyzja w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji stanowi etap wstępny, po którym – w procesie przygotowania inwestycji do realizacji – wydawana jest dopiero decyzja o pozwoleniu na budowę, w ww. decyzji lokalizacyjnej nastąpić może jedynie ustalenie zakresu terenu niezbędnego dla planowanej inwestycji w zakresie linii kolejowej.

W związku z powyższym, tut. organ nie widzi podstaw, aby żądać od *Inwestora* wskazania rodzaju oraz rozmieszczenia planowanych obiektów budowlanych i infrastruktury technicznej.

W odniesieniu do zastrzeżeń PKP PLK S.A., w zakresie rozbieżności pomiędzy ograniczeniami w korzystaniu z nieruchomości we wniosku a ograniczeniami, wynikającymi z Decyzji Wojewody Łódzkiego Nr 7/2019 z 28 sierpnia 2019 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji inwestycji pn.: „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN‑T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec” – polegającej na budowie odcinka linii kolejowej nr 550 i 551 Łódzkiego Węzła Kolejowego wraz z komorą demontażową przy stacji Łódź Fabryczna w rejonie ul. Sienkiewicza, M. Łódź, woj. łódzkie, wydanej na rzecz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., utrzymanej w mocy Decyzją Ministra Rozwoju z  29  maja  2020 r. (znak: DLI-III.7620.17.2019.KM.8), organ zważył, co następuje.

Zgodnie ze znowelizowanymi, ustawą z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego, przepisami *ustawy*, wojewoda wydaje decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej na wniosek trzech równorzędnych podmiotów: PKP Polskich Linii Kolejowych, Spółki Centralnego Portu Komunikacyjnego lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego. A zatem, każdy z ww. inwestorów, samodzielnie wskazuje we wniosku elementy, o których mowa w art. 9o ust. 3 *ustawy*, w tym m.in. mapę przedstawiającą proponowany przebieg linii kolejowej wraz z terenem niezbędnym dla planowanych obiektów budowlanych oraz wykaz nieruchomości, zawierający oznaczenia działek według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w [art. 9s ust. 9](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytgnjxgq2tsltqmfyc4nbyguztimrvgu) *ustawy*.

Mając na uwadze uzasadnienie do ustawy z dnia 22 marca 2018 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 927), dodanie w art. 9s ust. 9‑11 stanowiących o możliwości ustanowienia w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości, miała na celu uregulowanie kwestii związanych z budową tuneli w ramach inwestycyjnych projektów kolejowych. Powyższa zmiana polegała na doprecyzowaniu i uzupełnieniu dotychczasowej normy, tak aby w sposób jednoznaczny i bezsporny wskazać na możliwość realizacji tych inwestycji. Uregulowanie kwestii związanych z realizacją projektów inwestycyjnych, wymagających budowy tuneli jest szczególnie istotne w przypadku realizacji inwestycji liniowych prowadzonych w terenie zurbanizowanym, gdzie technicznie istnieją możliwości posadowienia inwestycji pod powierzchnią gruntu bez konieczności dokonywania wywłaszczenia nieruchomości. Wprowadzone zmiany miały za zadanie umożliwić realizację inwestycji kolejowej obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, gwarantując prawo do wejścia na teren nieruchomości, a także do dokonania przez inwestora prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii.

Nałożone ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości mają na celu ochronę interesów zarówno Inwestora (budowanej linii kolejowej w tunelu), jak również właścicieli nieruchomości, położonych w obszarze oddziaływania przed wykonaniem czynności (budowy, robót budowlanych), które mogłyby negatywnie wpłynąć na wybudowany tunel, czy wykonane obiekty budowlane.

Zdaniem organu, przepisy *ustawy* nie wykluczają wydania decyzji lokalizacyjnej na tych samych nieruchomościach więcej niż jednemu inwestorowi, ani też nie zawężają możliwości ustanowienia w ww. decyzji wojewody ograniczeń sposobu korzystania z nieruchomości związanych z realizacją inwestycji kolejowej na terenie działki tylko do ograniczeń na rzecz jednego z uprawnionych, na podstawie art. 9o ust. 1 *ustawy*, podmiotów.

Organ nie znajduje również przepisu prawa, który wskazywałby, że w ramach odrębnych inwestycji kolejowych, zlokalizowanych na tych samych nieruchomościach, jednakże przez innych inwestorów, ograniczenia w korzystaniu muszą być tożsame z ograniczeniami, dla których wydano wcześniej decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Należy ponadto zauważyć, że zgodnie z art. 9s ust. 10 *ustawy*, odszkodowanie za ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości, przysługuje właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, oznaczonych zgodnie z [art. 9q ust. 1 pkt 8](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytgnjxgq2tsltqmfyc4nbyguztimrsgu) *ustawy*, od podmiotu, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Zdaniem organu, żaden z uprawnionych podmiotów do wystąpienia o decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie ma wyłączności na realizację inwestycji kolejowej, a tym samym ustanowienia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości jedynie na jego rzecz.

Każdorazowo inwestor, jako jedyny kreator wniosku, wskazuje teren niezbędny dla realizacji inwestycji kolejowej, w tym zakres ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości, objętych tymże wnioskiem. Określenie we wniosku, a następnie ustalenie w decyzji, ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości wynika ze specyfiki danej inwestycji i powoduje odrębne skutki materialno-prawne. Organ nie znajduje podstaw, aby, ze względów technicznych oraz różnej specyfiki rozwiązań, inwestor był zobowiązany do ujednolicenia ww. ograniczeń we wniosku, względem decyzji wydanej na rzecz innego podmiotu. W związku z powyższym, nie znaleziono podstaw do odmowy wydania decyzji zgodnie z wnioskiem *Inwestora*.

Odnośnie braku uwzględnienia we wniosku wydanych pozwoleń na budowę na nieruchomościach objętych terenem inwestycji należy zauważyć, że przepis art. 9o ust. 12 *ustawy* reguluje kwestie obowiązkowego zawieszenia postępowania o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę z dniem zawiadomienia stron o wszczęciu postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej. Nie reguluje natomiast kwestii, czy inwestor planując budowę linii kolejowej w tunelu (pod ziemią), winien ją tak zaplanować, aby nie kolidowała i uwzględniała wydane pozwolenie na budowę, mając na uwadze, że  ww. nieruchomości objęte są we  wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, ograniczeniami w  korzystaniu z nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 9 *ustawy*, na  skutek planowanej budowy tunelu.

Tutejszy organ nie posiada podstaw prawnych do badania i rozstrzygania, na etapie wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, w przedmiocie uwzględnienia przez Inwestora realizującego inwestycję polegającą na budowie linii kolejowej, wydanych decyzji o pozwoleniu na budowę dla terenu objętego wnioskiem. Przepisy *ustawy* nie zawierają rozwiązań upoważniających organ administracji publicznej do odmowy wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej z uwagi na wydanie ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę i zatwierdzeniu projektu budowlanego dla terenu objętego wnioskiem.

Uwagi PKP PLK S.A. dotyczące rozbiórki istniejącej zabudowy oraz Łódzkiego Domu Kultury, jako obiektu ujętego w Gminnej Ewidencji Zabytków, zostały przez *Inwestora* uwzględnione.

Pozostałe zastrzeżenia PKP PLK S.A., nie mają wpływu na treść wniosku, jak również prowadzone postępowanie.

Należy w tym miejscu stwierdzić, że *Inwestor* w przekonujący sposób wyjaśnił kwestie podnoszone przez PKP PLK S.A.

Podsumowując, organ nie znalazł podstaw do odmowy wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla planowanej inwestycji lub nałożenia na Wnioskodawcę obowiązku zmiany wniosku w związku z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa.

Wnioskodawca, przy piśmie z 3 października 2022 r., znak: 20221003/2020-0240/EXT-MK/01) poinformował, że w trakcie prowadzonych prac projektowych zmianie uległ obszar objęty przedmiotową inwestycją. Wobec powyższego *Inwestor* wystąpił z taką informacją oraz z wnioskiem o potwierdzenie treści swojej opinii do wszystkich podmiotów, wskazanych w art. 9o ust. 3 pkt 4 *ustawy*, dla których wprowadzone zmiany mogły być w jakimkolwiek aspekcie istotne dla ich stanowiska przedstawionego we wcześniej wydanych opiniach. W związku z powyższym wniosek o ustalenie lokalizacji linii kolejowej uzupełniono o ponowne opinie dotyczące przedmiotowej inwestycji, wydane przez:

1. Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – pismo z 30 sierpnia 2022 r. (znak: WUOZ-PP.5151.845.2022.AD) podtrzymujące stanowisko przedstawione w opinii z 14 marca 2022 r. (WUOZ-ZRR.5135.37.2022.PU) wraz ze wskazaniem obiektów oraz obszarów figurujących w rejestrze zabytków nieruchomych, wojewódzkiej ewidencji zabytków oraz w gminnej ewidencji zabytków miasta Łodzi, a także obszarów potencjalnego występowania stanowisk archeologicznych na terenie planowanej inwestycji.

Z przeprowadzonej przez organ analizy ponownej opinii do wniosku wynika, że dodatkowo wskazany przez Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków obiekt, nie jest zlokalizowany w granicach planowanej inwestycji;

1. Marszałka Województwa Łódzkiego – ponowna opinia pozytywna z 16 sierpnia 2022 r. (znak: BPPWŁ.ZP.4041.19.2022), w związku z brakiem kolizji między planowaną inwestycją kolejową a  zadaniami samorządu województwa, ujętymi w „Planie zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz planie zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi”;
2. Dyrektora Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego – pismo z 31 sierpnia 2022 r. (znak: IFIII.800.1.2022.PB), przekazujące pismo Zarządu Województwa Łódzkiego informujące o braku konieczności ponawiania opinii w zakresie przedmiotowej inwestycji oraz podtrzymujące stanowisko przedstawione w ww. postanowieniu Zarządu Województwa Łódzkiego Nr 1/2022 z 9 marca 2022 r. (znak: IFIII.800.1.2022.PB), a także pismo Łódzkiego Domu Kultury z 12 sierpnia 2022 r. (znak: ŁDK.A.21.1.2022), stanowiące uwagi do planowanej inwestycji wraz z wyjaśnieniami *Inwestora* z 30 września 2022 r.;
3. Prezydenta Miasta Łodzi – nie wydano opinii w terminie określonym w art. 9o ust. 4 *ustawy,* co traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Data doręczenia wniosku o wydanie opinii, w celu uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej do Prezydenta Miasta Łodzi: 2 sierpnia 2022 r.

Pismem z 3 października 2022 r. *Inwestor* wystąpił również do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. o ponowne wydanie opinii do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla planowanej inwestycji.

Pismem z 17 października 2022 r. (znak: KRI\_8050\_2022\_11\_SK), *Inwestor* przekazał do organu informację, że nadal nie uzyskał powyższej opinii do wniosku.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pismem z  19  października 2022 r. (znak: IRR5/2.AL.2233.7c.12.2022.ISW-00849-I), poinformowały *Inwestora*, że przedłożone materiały nie stanowią kompletu załączników do złożonego wniosku, co uniemożliwia wydanie ponownej opinii do wniosku.

*Inwestor*, przy piśmie z 24 października 2022 r. (znak: KRI\_8462\_2022\_11\_SK) przekazał organowi odpowiedź do PKP PLK S.A. z 21 października 2022 r. (znak: KRI\_8446\_2022\_NAB.8330\_11\_SK), w której wskazał, że złożony wniosek o wydanie ponownej opinii do planowanej inwestycji zawierał jedynie uzupełnienie wniosku, doręczonego 15 lutego 2022 r. Do pierwotnego wniosku załączono bowiem opis zamierzenia wraz z załącznikiem graficznym. Z kolei do wniosku z 3 października 2022 r. *Inwestor*, dołączył rysunki planu sytuacyjnego wraz z informacją, że wystąpienie o wydanie ponownej opinii wynika ze zmiany zakresu objętego inwestycją oraz zmiany obszaru ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, m.in. w związku z uszczegółowieniem rozwiązań projektowych.

W ww. piśmie *Inwestor* wskazał m.in., że przepisy *ustawy* nie definiują na wprost, jakie załączniki należy dołączyć do wniosku o wydanie opinii do planowanej inwestycji. W ww. piśmie zawarto również ponowny wniosek o wydanie opinii w sprawie, z zachowaniem terminu 30 dni, od dnia jego otrzymania, tj. od 3 października 2022 r., mając na uwadze, że ww. wniosek został przedłożony zgodnie z przepisami *ustawy*.

Przy piśmie z 7 listopada 2022 r. (znak: KRI\_9387\_2022\_11\_SK), *Inwestor* przekazał negatywną opinię PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z 25 października 2022 r., Nr IRR5/2.AL.2233.7c.12.2022.ISW-00849-I (podpisaną w dniu 26 października 2022 r.) do planowanej inwestycji. W ww. opinii, Spółka PKP PLK podtrzymała swoje stanowisko, zawarte w piśmie z 19 października 2022 r., z którego wynika, że brak załączenia do wniosku o ponowną opinię załączników graficznych oraz tabelarycznych zestawień ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości, uniemożliwia zapoznanie się z materiałem.

PKP PLK S.A. wskazały ponadto, że powielanie tożsamych i/lub podobnych ograniczeń konstrukcyjnych na działkach ograniczonych wydaną uprzednio decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla tunelu średnicowego, może powodować podwójne ograniczenia oraz uniemożliwić bądź utrudnić wykonanie przez PKP PLK S.A. zaplanowanych robót budowlanych.

Mając na uwadze negatywną opinię PKP PLK S.A. jako zarządcy infrastruktury kolejowej organ zważył, co następuje.

Procedura uzyskiwania opinii do wniosku ma charakter odformalizowany i nie powinno się z niego czynić narzędzia do blokowania inwestycji kolejowej, zwłaszcza, że nie są one wiążące ani dla inwestora, ani dla organu wydającego decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (co potwierdza wyrok NSA z 15 czerwca 2016 r., sygn. akt: II OSK 721/16). Jakkolwiek przywołany wyrok odnosi się do opinii dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej, to zachowuje on swoją aktualność w odniesieniu do opinii zarządcy infrastruktury kolejowej, albowiem jest to taka sama kategoria dokumentu w rozumieniu przepisów *ustawy.* Opinia stanowi materiał dowodowy, który organ powinien brać pod uwagę przy wydawaniu decyzji, jednakże brak jest jakichkolwiek podstaw prawnych, by organ występował o uzupełnienie takiej opinii.

NSA w wyroku z 30 czerwca 2017 r., sygn. akt II: OSK 762/17 wskazał, że cyt.: „W świetle przepisów specustawy kolejowej, organy nie mają uprawnienia do oceny racjonalności, czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych (…). Organ nie może dokonywać jakichkolwiek zmian, np. w zakresie lokalizacji, przebiegu oraz planowanych parametrów technicznych konkretnej inwestycji. Rolą orzekającego w sprawie organu jest sprawdzenie kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz czy koncepcja składającego wniosek mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo (wyrok NSA z dnia 3 września 2014 r. sygn. akt: II OSK 1730/14). Niedopuszczalna jest również ocena racjonalności czy słuszności koncepcji przedstawionej przez inwestora, bowiem miałaby ona charakter pozaprawny. (…) Tylko w przypadku stwierdzenia przez organy, że kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku narusza określony przepis prawa, zobowiązuje te organy do odmowy wydania zezwolenia na realizację inwestycji w wersji wnioskowanej przez zarządcę”.

Zdaniem organu, przepisy *ustawy* nie precyzują, jakiego rodzaju załączniki należy dołączyć do wniosku o wydanie opinii do planowanej inwestycji, jak również ich formy, skali i stopnia szczegółowości. Z przekazanych przez *Inwestora*, w dniu 9 listopada 2022 r. materiałów wynika, że wniosek z 3 października 2022 r. o wydanie ponownej opinii do planowanej inwestycji zawierał informację o zakresie wprowadzonych korekt do pierwotnego wniosku dostarczonego 15 lutego 2022 r. o wydanie opinii. Zmianie uległ teren objęty inwestycją oraz obszar ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości. Do ww. wniosku załączono mapę, przedstawiającą fragment inwestycji, w stosunku do której nastąpiły zmiany. Wskazano również m.in. zakres terytorialny ww. ograniczenia oraz planowane obiekty budowlane.

Kwestie przedstawione w negatywnej opinii PKP PLK S.A., dotyczące ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości, były już przedmiotem rozważań ww. Spółki w odpowiedzi na wezwanie Wojewody Łódzkiego z 12 sierpnia 2022 r.

Szczegółowe rozwiązania projektowe, wątpliwości PKP PLK S.A. o przyszły kształt inwestycji i etap jej realizacji, nie dotyczą postępowania w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji. A zatem w takim zakresie, w jakim argumentacja PLK S.A. odnosi się do kwestii niezwiązanych z przedmiotem niniejszego postępowania, należy ją uznać za nieistotną dla rozstrzygnięcia sprawy.

Biorąc powyższe pod uwagę organ nie znalazł podstaw, by odmówić wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, w związku z negatywną opinią PKP PLK S.A. do planowanej inwestycji lub nałożenia na Wnioskodawcę obowiązku zmiany wniosku w związku z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa.

Zdaniem organu, oczekiwanie na uzyskanie przez *Inwestora* pozytywnej opinii do wniosku w przedmiotowej sprawie od PKP PLK S.A., spowodowałoby niezasadne przedłużenie postępowania, a w konsekwencji do przewlekłości. Należy mieć na uwadze, że organ administracji prowadzący postępowanie administracyjne musi działać wnikliwie, uwzględniając wymogi zasady szybkości, wynikającej z art. 12 § 1 oraz art. 35 § 1 *Kpa*, posługując się możliwie najprostszymi środkami prowadzącymi do jej załatwienia. Powyższe wiąże się też z ochroną interesów wszystkich stron postępowania. Niedopuszczalne jest bowiem przedłużanie prowadzonego przez organ postępowania z uwagi na negatywną opinię do planowanej inwestycji.

Zasada prawdy obiektywnej i obowiązek wyczerpującego zebrania przez organ materiału dowodowego, nie oznaczają nieograniczonego obowiązku oczekiwania czy poszukiwania przez organ materiałów dowodowych mających potwierdzić okoliczności korzystne dla zarządcy infrastruktury kolejowej, wydającego opinię do wniosku. Zdaniem organu, zgromadzony materiał dowodowy był wystarczający do wydania rozstrzygnięcia.

Pismem z 19 października 2022 r. zawiadomiono Wnioskodawcę, że wniosek o ustalenie lokalizacji linii kolejowej nie zostanie rozpatrzony w ustawowym terminie, z powodu konieczności zebrania i rozpatrzenia przez organ całego materiału dowodowego. Organ ustalił nowy termin załatwienia sprawy do 30 listopada 2022 r.

Zgodnie z art. 37 *Kpa* pouczono, że stronie służy prawo do wniesienia ponaglenia do Ministra Rozwoju i Technologii za pośrednictwem Wojewody Łódzkiego, które powinno zawierać uzasadnienie.

Pozostałe strony postępowania zawiadomione zostały o tym fakcie w drodze obwieszczenia zamieszczonego na tablicach ogłoszeń oraz  na  stronach internetowych (na odpowiednich stronach podmiotowych w  Biuletynie Informacji Publicznej) Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi i Urzędu Miasta Łodzi, w dniach od 21 października 2022 r. do 4 listopada  2022 r.

W toku prowadzonego postępowania, strony oraz mieszkańcy miasta Łodzi zapoznawali się z zebranym materiałem dowodowym.

Na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 8 w związku z art. 9s ust. 9 *ustawy,* zgodnie z wnioskiem, w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w związku z prowadzeniem inwestycji kolejowej, obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, a także prace związane z jego konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, w dziale VIII niniejszej decyzji ograniczono, za odszkodowaniem, sposób korzystania z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na budowę lub przebudowę tunelu oraz związanych z nim układu drogowego lub urządzeń wodnych, ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń.

W związku z budową linii kolejowej w tunelu, zachodzi konieczność wprowadzenia ograniczeń w sposobie korzystania z nieruchomości znajdujących się nad tunelem i w jego sąsiedztwie. Celem ograniczenia jest m.in. zapewnienie właściwego i bezpiecznego wybudowania, użytkowania i utrzymania tunelu oraz zapewnienie bezpieczeństwa innych budowli w sąsiedztwie tunelu.

Zgodnie z wnioskiem, takie czynniki jak duże obciążenia powierzchniowe, głębokie wykopy i wgłębne zagęszczenie gruntu mogą mieć niebezpieczny wpływ na konstrukcję tunelu, jeśli oddziałują w jego sąsiedztwie. W związku z powyższym, ograniczenia konstrukcyjne, wynikające z realizacji inwestycji należy zatem nałożyć na obszary narażone na wzajemne oddziaływanie istniejących i projektowanych obiektów budowlanych.

W celu zapewnienia właściwego i bezpiecznego utrzymania tunelu wraz z linią kolejową po zrealizowaniu inwestycji, organ, zgodnie z wnioskiem, przychylił się do doprecyzowania ograniczenia, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 8 w związku z art. 9s ust. 9 *ustawy*, w postaci wprowadzenia istoty tego ograniczenia, ustalając:

1. obszar o ograniczeniu dopuszczalnego obciążenia niewymagającego sprawdzenia wpływu na objęte zakresem inwestycji obiekty inżynieryjne do 25kN/m2 oraz ograniczenia głębokości wykopów do 2m przy zachowaniu warunku pozostawienia minimalnej warstwy zasypki na stropie obiektu miąższości 1m, dopuszczalne jest jedynie posadowienie bezpośrednie (Ograniczenie 1);
2. obszar o ograniczeniu dopuszczalnego obciążenia niewymagającego sprawdzenia wpływu na objęte zakresem inwestycji obiekty inżynieryjne do 50kN/m2 + ciężar wybranego gruntu wynikający z głębokości przyjętego wykopu oraz ograniczenia głębokości wykopów nieumocnionych do 2m (Ograniczenie 2);
3. obszar o ograniczeniu dopuszczalnego obciążenia niewymagającego sprawdzenia wpływu na objęte zakresem inwestycji obiekty inżynieryjne do 75kN/m2 + ciężar wybranego gruntu wynikający z głębokości przyjętego wykopu oraz ograniczenia głębokości wykopów nieumocnionych do 3m (Ograniczenie 3);
4. obszar o ograniczeniu dopuszczalnego obciążenia niewymagającego sprawdzenia wpływu na objęte zakresem inwestycji obiekty inżynieryjne do 135kN/m2 oraz ograniczenia głębokości wykopów do 2m, dopuszczalne jest jedynie posadowienie bezpośrednie (Ograniczenie 3B);
5. obszar o ograniczeniu dopuszczalnego obciążenia niewymagającego sprawdzenia wpływu na objęte zakresem inwestycji obiekty inżynieryjne do 75kN/m2 + ciężar wybranego gruntu wynikający z głębokości przyjętego wykopu oraz ograniczenia głębokości wykopów nieumocnionych do 3m, wykopy głębsze niż 3m są dopuszczalne przy zastosowaniu sztywnej obudowy wykopu, maksymalnie do 6m (Ograniczenie 4);
6. obszar o ograniczeniu dopuszczalnego obciążenia niewymagającego sprawdzenia wpływu na objęte zakresem inwestycji obiekty inżynieryjne do 135kN/m2 oraz ograniczenia głębokości wykopów do 3m, wykopy głębsze niż 3m dopuszczalne przy zastosowaniu sztywnej obudowy wykopu (Ograniczeni 4B);
7. obszar o ograniczeniu dopuszczalnego charakterystycznego obciążenie niewymagającego sprawdzenia wpływu na konstrukcję do 250kN/m2 przyłożonego na poziomie max. 204,40 m n.p.m. (Ograniczenie 5).

Ponadto, zgodnie z wnioskiem o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, Inwestor planowanego przedsięwzięcia, które nie spełnia ww. ograniczeń konstrukcyjnych, zobowiązany jest do przedstawienia analizy wpływu projektowanej konstrukcji na tunel właścicielowi Tunelu KDP, celem uzgodnienia.

Zgodnie z wnioskiem, na podstawie art. 9ya *ustawy,* realizacja przedmiotowej inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez teren drogi publicznej, co zostało ustalone w dziale IX niniejszej decyzji. W związku z powyższym, Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji wskazanych w decyzji dróg publicznych. Decyzję o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego, o  której mowa w [art. 40 ust. 1](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtgu3dambxgm4tkltqmfyc4mzwga4tiobqhe) ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zarządca drogi wydaje niezwłocznie, w związku z nadaniem niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, o czym stanowi art. 9ya ust. 3 *ustawy*.

Przywołany powyżej przepis *ustawy* nie wskazuje możliwości zajęcia pasa drogowego na czas konserwacji, utrzymania lub usuwania awarii tunelu. Mając powyższe na uwadze, Wnioskodawca wniósł o ustalenie ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa art. 9s ust. 9 *ustawy*, na drogach publicznych, które zgodnie z wnioskiem, będą nieodpłatnie zajęte na czas realizacji inwestycji.

Zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 8 w związku z art. 9s ust. 9 *ustawy*, organ wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, określa ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na budowę lub przebudowę tunelu oraz związanych z nim układu drogowego lub urządzeń wodnych, ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w związku z prowadzeniem inwestycji kolejowej obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, a także prace związane z jego konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii.

Treść przepisu nie pozostawia zatem wątpliwości, że intencją ustawodawcy było takie ukształtowanie prawa i możliwości ograniczenia prawa własności nieruchomości objętych inwestycją, aby stworzyć dla Inwestora możliwość jak najszybszego przystąpienia do realizacji inwestycji, jej zrealizowania, a następnie umożliwienia prowadzenia prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii. Tylko ograniczenie prawa własności mocą decyzji administracyjnej, czyli w drodze władczego aktu organu administracji, pozwala na zrealizowanie takiego celu.

Wykładnia zarówno gramatyczna, jak i celowościowa pozwalają stwierdzić, iż zamysłem ustawodawcy było nadanie organowi prawa ograniczenia prawa własności w omawianym zakresie.

Zdaniem organu, brak jest przeszkód prawnych do ustalenia ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości na terenie dróg publicznych, które najpierw zostaną nieodpłatnie zajęte na czas realizacji inwestycji, dając Wnioskodawcy możliwość do wejścia na teren w związku z prowadzeniem prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii w tunelu, za odszkodowaniem. Organ uznał, że obowiązek Inwestora do uzyskania odrębnej decyzji administracyjnej na podstawie ustawy o drogach publicznych, w celu nieodpłatnego zajęcia pasa drogowego, dotyczy tylko pierwszego etapu inwestycji, jakim jest zajęcie terenu na czas realizacji inwestycji.

Ustalenie przez organ ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości na drodze publicznej, gwarantuje odszkodowanie dla zarządcy drogi publicznej, wynikające z prowadzenia prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii w tunelu. Powyższe stanowisko znajduje potwierdzenie w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 24 stycznia 2018 r. (sygn. akt: II OSK 2977/17), wydanym na gruncie, w dużej mierze analogicznych przepisów, ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz. U. z 2021 r. poz. 1836 z późn. zm.).

W związku z powyższym, organ w decyzji ustalił na drogach publicznych jednocześnie nieodpłatne zajęcie na czas realizacji inwestycji oraz ograniczenie w sposobie korzystania z nieruchomości, przez udzielenie zezwolenia na budowę lub przebudowę tunelu oraz związanych z nim układu drogowego lub urządzeń wodnych, ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w związku z prowadzeniem inwestycji kolejowej obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, a także prac związanych z jego konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii.

Na podstawie art. 9o ust. 5a *ustawy*, wojewoda uzgadnia projekt decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej z dyrektorem regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie dotyczącym zabudowy i zagospodarowania przestrzennego terenu położonego na  obszarach  szczególnego zagrożenia powodzią.

W związku z faktem, że tereny objęte wnioskiem o ustalenie lokalizacji linii kolejowej położone są  poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią (jak wynika z analizy map zagrożenia powodziowego, dokonanej przez organ), Wojewoda Łódzki odstąpił od wystąpienia o uzgodnienie projektu decyzji z dyrektorem regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, w zakresie dotyczącym zabudowy i zagospodarowania przestrzennego terenu położonego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

Występując o ustalenie lokalizacji linii kolejowej *Inwestor* zawnioskował zgodnie z art. 9w ust. 1 *ustawy* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, co zostało uzasadnione ważnym interesem społecznym i gospodarczym.

Z uzasadnienia *Inwestora* wynika, że planowana inwestycja stanowi element projektu polegającego na przygotowaniu i realizacji linii kolejowej Nr 85 posiadającej statut linii o znaczeniu państwowym. Zgodnie z art. 4 pkt 2a *ustawy*, linią kolejową o znaczeniu państwowym jest linia kolejowa, której budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi.

Organ zgodził się z argumentami *Inwestora*, że planowana inwestycja poprawi warunki funkcjonowania transportu publicznego na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej miasta Łodzi, zwiększenie przepustowości Łódzkiego Węzła Kolejowego oraz skrócenie czasu podróży transportem kolejowym między miejskimi ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi. Powyższe przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności gospodarczej i zintegrowania poszczególnych części kraju. Ponadto zwiększenie atrakcyjności nieemisyjnego transportu kolejowego może przyczynić się do ograniczenia transportu drogowego mającego negatywny wpływ na środowisko. Dodatkowo budowa bezkolizyjnej linii kolejowej (w tunelu) skutkować będzie poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego.

Ponadto, mając na uwadze, że budowa linii kolejowej Nr 85 stanowi Inwestycję Towarzyszącą w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego, niezbędna jest jej uprzednia realizacja, przed inwestycją główną, co wymaga dochowania przyjętych harmonogramów. Decyzja lokalizacyjna stanowi pierwszy etap przygotowujący do realizacji inwestycji, nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi zatem *Inwestorowi* terminowe pozyskanie kolejnej decyzji niezbędnej do rozpoczęcia robót budowlanych, tj. decyzji o pozwoleniu na budowę, w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez *RDOŚ*, obejmująca realizację planowanego przedsięwzięcia, stała się ostateczna.

Mając na uwadze wyżej wskazane względy społeczne i gospodarcze, organ przychylił się do wniosku strony i nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Z dniem 2 października 2022 r. weszła w życie ustawa z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1846), wprowadzająca zmiany m. in. do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 46 ww. ustawy do postępowań w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o których mowa w rozdziale 2b ww. ustawy o transporcie kolejowym, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem 2 października 2022 r. stosuje się przepisy ustawy zmienianej w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

W następstwie rozpoznania materiału dowodowego, po przeprowadzeniu wymaganej przepisami prawa procedury oraz po stwierdzeniu, że wnioskowana inwestycja spełnia łącznie warunki określone w ustawie o transporcie kolejowym i *Inwestor* przedłożył wymagane przepisami dokumenty, **orzeczono jak w sentencji.**

**Pouczenie:**

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Ministra Rozwoju i Technologii za pośrednictwem Wojewody Łódzkiego:

- *Inwestorowi* w terminie 14 dni od dnia otrzymania niniejszej decyzji;

- właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych niniejszą decyzją w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o jej wydaniu;

- pozostałym stronom w terminie 14 dni od dnia dokonania publicznego ogłoszenia poprzez obwieszczenie w Łódzkim Urzędzie Wojewódzkim w Łodzi i w Urzędzie Miasta Łodzi oraz na stronach internetowych (odpowiednich stronach podmiotowych w Biuletynie Informacji Publicznej) Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi oraz Urzędu Miasta Łodzi, a także w prasie lokalnej.

Zgodnie z art. 49 § 2 *Kpa* zawiadomienie poprzez obwieszczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie.

Przed upływem terminu do wniesienia odwołania decyzja ulega wykonaniu z uwagi na nadanie jej rygoru natychmiastowej wykonalności.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji, nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

**WOJEWODA ŁÓDZKI  
  
*Tobiasz Bocheński***

*Adnotacja dotycząca opłaty skarbowej.*

*Pobrano opłatę skarbową za dokonanie czynności urzędowej w wysokości 598,00 zł na podstawie ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1923 z późn. zm.).*

Załączniki:

1. Mapa w skali 1:500, przedstawiająca proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych – załącznik Nr 1

Otrzymują decyzję wraz z załącznikiem Nr 1:

1. Pełnomocnik Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o.
2. aa

Otrzymują poprzez zawiadomienie Wojewody Łódzkiego:

1. właściciele i użytkownicy wieczyści nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości

Otrzymują w drodze obwieszczenia Wojewody Łódzkiego:

1. pozostałe strony
2. Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi (wraz z udostępnieniem w BIP treści decyzji na okres 14 dni)
3. Urząd Miasta Łodzi (e-PUAP)

Do wiadomości:

1. Prezydent Miasta Łodzi (decyzja ostateczna wraz z załącznikiem Nr 1 celem wypełnienia przepisów prawa),
2. Wydział Gospodarki Nieruchomościami ŁUW w Łodzi (decyzja wraz z załącznikiem Nr 1),
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi (e-PUAP – bez załącznika – decyzja ostateczna).

KLAUZULA INFORMACYJNA

dotycząca prowadzenia postępowań w sprawie ustalenia warunków zabudowy lub lokalizacji inwestycji

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 Ogólnego Rozporządzenia o Ochronie Danych Osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r. (dalej Rozporządzenie) informujemy, że:

1. Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Wojewoda Łódzki z siedzibą w Łodzi pod adresem ul Piotrkowska 104, 90-926 Łódź.
2. Inspektorem ochrony danych w Łódzkim Urzędzie Wojewódzkim w Łodzi jest Pani Małgorzata Olczyk iod@lodz.uw.gov.pl, tel. /42/ 664-10-45.
3. Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu:
   1. wydania decyzji w sprawie ustalenia warunków zabudowy lub lokalizacji inwestycji na podstawie odpowiednich przepisów prawa[[1]](#footnote-2);
   2. wypełniania obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze w związku z realizowaniem zadań przez Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c Rozporządzenia;
   3. wykonywania zadania realizowanego w interesie publicznym lub w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej Administratorowi w związku z realizowaniem zadań przez Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi na podstawie art. 6 ust. 1 lit. e Rozporządzenia;
4. W związku z przetwarzaniem danych w celu wskazanym powyżej Pani/Pana dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom lub kategoriom odbiorców danych osobowych. Odbiorcami Pani/Pana danych mogą być:
   1. inne podmioty upoważnione do odbioru Pani/Pana danych osobowych na podstawie odpowiednich przepisów prawa;
   2. inne podmioty, które przetwarzają Pani/Pana dane osobowe w imieniu Administratora na podstawie zawartej umowy powierzenia przetwarzania danych osobowych (tzw. podmioty przetwarzające).
5. Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzana przez okres niezbędny do realizacji wskazanego w pkt III celu przetwarzania, w tym również obowiązku archiwizacyjnego wynikającego z przepisów prawa.
6. W związku z przetwarzaniem przez Administratora danych osobowych przysługuje Pani/Panu:
   1. prawo dostępu do treści danych, na podstawie art. 15 Rozporządzenia;
   2. prawo do sprostowania danych, na podstawie art. 16 Rozporządzenia;
   3. prawo do ograniczenia przetwarzania danych, na podstawie art. 18 Rozporządzenia;
   4. prawo do przenoszenia danych, na podstawie art. 20 Rozporządzenia;
   5. prawo wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych, na podstawie art. 21 Rozporządzenia;

(**Uwaga**: realizacja powyższych praw musi być zgodna z przepisami prawa, na podstawie których odbywa się przetwarzanie danych, a także m. in. z zasadami wynikającymi z kodeksu postępowania administracyjnego oraz archiwizacji).

1. Ma Pan/Pani prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, gdy uzna Pani/Pan, że przetwarzanie danych osobowych Pani/Pana dotyczących narusza przepisy Rozporządzenia.
2. Podanie przez Pana/Panią danych osobowych jest warunkiem prowadzenia sprawy w Łódzkim Urzędzie Wojewódzkim w Łodzi. Podanie danych wynika z przepisów prawa, tj. z ustawy o wojewodzie i administracji rządowej w województwie oraz innych ustaw dziedzinowych1.
3. Pani/Pana dane nie będą przetwarzane w sposób zautomatyzowany w tym również w formie profilowania.

1. Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r.

   Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.

   Ustawa o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu z 24 kwietnia 2009 r.

   Ustawa o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w sektorze naftowym z dnia 22 lutego 2019 r.

   Ustawa o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych z dnia 7 maja 2010 r.

   Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych z dnia 10 kwietnia 2003 r.

   Kodeks postępowania administracyjnego z dnia 14 czerwca 1960 r. [↑](#footnote-ref-2)