



WOJEWODA ŁÓDZKI

Łódź, 14 września 2021 r.

GPB-I.747.4.2021
MM/MMa

DECYZJA NR 8 / 2021 **o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej**

Na podstawie art. 9o ust. 1 i 2, art. 9q ust. 1 i art. 9w ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.) – zwanej dalej *ustawą* oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 – j.t.) – zwanej dalej *Kpa*, po rozpatrzeniu wniosku z 7 maja 2021 r. (data wpływu: 21 maja 2021 r.), złożonego przez pełnomocników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., uzupełnionego 21 i 28 czerwca 2021 r., o wydanie decyzji 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 odcinków linii kolejowych nr 552 i nr 553 Łódzkiego Węzła Kolejowego od obszaru komory TBM na linii nr 553 (oś 22) przy ul. Inowrocławskiej i komory TBM na linii nr 552 (oś 21) przy ul. Skarpowej do włączenia w istniejącą linię kolejową nr 15 w rejonie stacji Łódź Żabieniec, w M. Łódź, woj. łódzkie,

ustalam

dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

lokalizację 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 odcinków linii kolejowych nr 552 i nr 553 Łódzkiego Węzła Kolejowego od obszaru komory TBM na linii nr 553 (oś 22) przy ul. Inowrocławskiej i komory TBM na linii nr 552 (oś 21) przy ul. Skarpowej do włączenia w istniejącą linię kolejową nr 15 w rejonie stacji Łódź Żabieniec, w M. Łódź, woj. łódzkie, zlokalizowanej na nieruchomościach bądź ich częściach, oznaczonych w ewidencji gruntów, zgodnie z poniższym Wykazem 1.

Wykaz 1

Miasto Łódź:

jednostka ewidencyjna Łódź-Bałuty, obręb B-43: działki o nr ewid.: 72/4 (72/18), 72/13 (72/20, 72/21);

jednostka ewidencyjna Łódź-Bałuty, obręb B-44: działki o nr ewid.: 1/8, 1/9, 1/10, 72/32, 85/7 (85/13, 85/14), 85/8 (85/15, 85/16), 86/9, 86/16 (86/23, 86/24), 118/127 (118/153, 118/154), 118/129, 118/135, 118/137, 126/1, 127 (127/3, 127/4), 128 (128/3, 128/4), 129 (129/3, 129/4), 130/6 (130/14), 130/8 (130/15), 131/4;

jednostka ewidencyjna Łódź-Polesie, obręb P-6: działki o nr ewid.: 1/18, 6/1 (6/4), 9 (9/3), 10 (10/3), 11/1 (11/21), 11/5 (11/23), 11/7 (11/25), 11/9 (11/27), 11/10 (11/29, 11/30), 12, 13, 14/3 (14/6, 14/7), 51/2, 52 (52/3, 52/4), 53/1 (53/4), 64/12, 77/1, 78, 79/1, 79/2, 80, 83/1
(W nawiasach podano numery działek po podziale geodezyjnym, objęte inwestycją).

I. Oznaczenie terenu inwestycji, w tym linii rozgraniczających teren

Teren inwestycji tworzą łącznie, wskazane na kopii mapy do celów projektowych w skali 1:500 (opracowanej z wykorzystaniem treści numerycznej mapy zasadniczej Miasta Łodzi), wpisanej przez Prezydenta Miasta Łodzi 13 września 2018 r. za numerem 1133, do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (Łódzkiego Ośrodka Geodezji) oraz kopii mapy do celów projektowych w skali 1:500 (opracowanej na podstawie kolejowej mapy sytuacyjno – wysokościowej), wpisanej 7 września 2018 r. za numerem 422/2018 do ewidencji materiałów kolejowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (Kolejowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej), stanowiących załącznik Nr 1 (Ark. 1 i Ark. 2) do niniejszej decyzji:

1. nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7 *ustawy*, położone w liniach rozgraniczających teren inwestycji, oznaczonych linią przerywaną koloru fioletowego,
2. 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 linią ciągłą koloru fioletowego),
3. tereny dróg publicznych, o których mowa w art. 9ya ust. 1 *ustawy* (oznaczone wypełnieniem koloru niebieskiego).

Zgodność kopii map do celów projektowych z oryginałem została poświadczona przez uprawnionego projektanta.

II. Warunki techniczne realizacji inwestycji

1. Ogólny opis inwestycji

Projektowane przedsięwzięcie, polegające na budowie odcinków linii kolejowych nr 552 i nr 553 Łódzkiego Węzła Kolejowego od obszaru komory TBM na linii nr 553 (oś 22) przy ul. Inowrocławskiej i komory TBM na linii nr 552 (oś 21) przy ul. Skarpowej do włączenia w istniejącą linię kolejową nr 15 w rejonie stacji Łódź Żabieniec, w M. Łódź, woj. łódzkie, stanowi część inwestycji pn.: „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II,

odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec”.

Na przedmiotowym odcinku ww. linii kolejowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą będą przebiegały:

- 1) w tunelu jednotorowym, wykonywanym metodą specjalną w technologii drażonej maszyną TBM (Tunnel Boring Machine, Technologia Tarczowa) – dla linii nr 553,
- 2) w 2 wannach żelbetowych, wykonywanych metodą odkrywkową (wykop otwarty) w technologii ścian szczelinowych, stanowiących obudowę zewnętrzną – dla linii nr 552 i 553,
- 3) na nasypach,
- 4) po terenie,
- 5) na obiektach inżynierskich, w tym mostach i przepustach.

Do odcinków linii kolejowych oraz tunelu doprowadzone zostaną przyłącza i niezbędna infrastruktura, zapewniające prawidłowe funkcjonowanie linii kolejowych (w tym m.in. podziemna infrastruktura dla potrzeb budowy tunelu i projektowanych linii kolejowych na działkach o nr ewid. 118/135 i 118/137, obr. B-44).

Docelowo odcinki linii kolejowych i tunelu podziemnego będą stanowiły część całego tunelu pomiędzy stacją Łódź Fabryczna a stacją Łódź Kaliska i Stacją Łódź Żabieniec.

W związku z realizacją zadania konieczna będzie przebudowa istniejącej infrastruktury.

2. Zakres przedmiotowej inwestycji

W ramach projektowanej inwestycji planowane jest wykonanie następujących robót budowlanych:

- 1) budowa linii kolejowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą;
- 2) budowa jednotorowego tunelu podziemnego (w tym nasypów dociążających, wykonywanych na czas drażenia tunelu) dla linii nr 553;
- 3) budowa 2 odkrytych wanien żelbetowych, stanowiących odcinki wjazdowe/wyjazdowe linii kolejowych nr 552 i 553;
- 4) budowa torowisk;
- 5) budowa przepompowni;
- 6) budowa obiektów inżynierskich (w tym m.in. mostów, przepustów, ścian oporowych),
- 7) budowa infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania linii kolejowych i tunelu (w tym m.in. odwodnienia, przyłączy, oświetlenia i innych elementów);
- 8) przebudowa istniejącej infrastruktury (w tym m.in. usunięcie ewentualnych kolizji przebiegu sieci i z inwestycją dotyczącą linii kolejowej oraz układem drogowym);

- 9) budowa, przebudowa i rozbudowa układów drogowych, w tym indywidualnych zjazdów, dojazdów, dróg serwisowych i wewnętrznych oraz placów manewrowych na terenie kolejowym oraz poza nim.

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 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.);
- 2) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.);
- 3) ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.);
- 4) ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2021 r. poz. 716 z późn. zm.);
- 5) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 624 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. poz. 1744 z późn. zm.);
- 8) rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.);
- 9) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r. poz. 1065 z późn. zm.);
- 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 Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 934);
- 14) rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2020 r. poz. 1609 z późn. zm.);
- 15) 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 odcinków linii kolejowych nr 552 i nr 553 Łódzkiego Węzła Kolejowego od obszaru komory TBM na linii nr 553 (oś 22) przy ul. Inowrocławskiej i komory TBM na linii nr 552 (oś 21) przy ul. Skarpowej do włączenia w istniejącą linię kolejową nr 15 w rejonie stacji Łódź Żabieniec w M. Łódź, będzie realizowana jako część przedsięwzięcia pod nazwą: „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec i 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. poz. 1839).

Wobec powyższego, zgodnie z 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 2021 r. poz. 247 z późn. zm.), 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 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), utrzymaną w mocy decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 17 marca 2017 r. (znak: DOOŚ-DŚII.4201.1.2017.EK.5). Postanowieniem z 25 kwietnia 2018 r. (znak: WOOŚ.420.121.2018.JCh) *RDOŚ* sprostował oczywiste omyłki w decyzjach własnych 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.

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 2021 r. poz. 1098 – j.t.).

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) oraz 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: WOOS-I.4201.1.2016.JCH.11), sprostowanych, w zakresie oczywistych omyłek, Postanowieniem *RDOŚ* z 25 kwietnia 2018 r. (znak: WOOS.420.121.2018.JCh);
- 2) ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219 z późn. zm.);
 - 3) ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r. poz. 779 z późn. zm.);
 - 4) ustawie z dnia 16 kwietnia 2014 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 – j.t.);
 - 5) ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 624 z późn. zm.);
 - 6) 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.);
 - 7) rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. poz. 2279);
 - 8) rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87);
 - 9) 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.);
 - 10) 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. poz. 1311)

oraz innych przepisach mających zastosowanie w niniejszej sprawie.

- 2.2. System odwodnienia należy zaprojektować zgodnie z obowiązującymi przepisami i warunkami określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.
- 2.3. 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.
- 2.4. 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

Nie ustalam.

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. Na podstawie art. 120 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2020 r. poz. 1990 z późn. zm.), w związku z art. 9ad *ustawy*, zapewniam dostęp do drogi publicznej poprzez ustanowienie służebności przejazdu i przechodu dz. o nr. ewid.:

– 52/4 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 52), obr. P-6,

– 53/5 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 53/1), obr. P-6

przez dz. o nr. ewid. 52/3 (numer po podziale dz. o nr ewid. 52), 53/4 (numer po podziale dz. o nr ewid. 53/1) i 14/6 (numer po podziale dz. o nr ewid. 14/3), obr. P-6;

– 127/4 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 127), obr. B-44,

– 128/4 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 128), obr. B-44,

– 129/4 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 129), obr. B-44,

– 130/13 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 130/6), obr. B-44,

– 130/16 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 130/8), obr. B-44,

przez dz. o nr ewid. 127/3 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 127), 128/3 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 128), 129/3 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 129), 130/14 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 130/6), 130/15 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 130/8) i 1/8, obr. B-44.

Zakres służebności wyznaczono kreskowaniem pochyłym koloru czerwonego na mapie stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

2. Ustanowienie służebności na rzecz właścicieli lub użytkowników wieczystych powyższych nieruchomości następuje nieodpłatnie. Koszty ustanowienia służebności obciążają PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Do wyżej wymienionych roszczeń stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2020 r. poz. 1740 z późn. zm.).

3. Ustalam obowiązek budowy i utrzymania odpowiednich urządzeń umożliwiających dostęp do drogi publicznej. Obowiązek budowy i utrzymania odpowiednich urządzeń ciąży na PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A.

4. 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.

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

1. Zatwierdzam podziały nieruchomości, w zakresie objętym niniejszą decyzją, przedstawionych w poniższej Tabeli 1, zgodnie z:

- a) mapą zawierającą projekt podziału nieruchomości w skali 1:500 i 1:1000, wykonaną przez uprawnionych geodetów, opracowaną w wyniku prac geodezyjnych i kartograficznych, których rezultaty zawiera operat techniczny wpisany 20 września 2019 r. do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (Łódzkiego Ośrodka Geodezji) przez Prezydenta Miasta Łodzi, wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej, za numerem 891,
- b) mapą zawierającą projekt podziału nieruchomości w skali 1:500, wykonaną przez uprawnionych geodetów, opracowaną w wyniku prac geodezyjnych i kartograficznych, których rezultaty zawiera operat techniczny wpisany 7 października 2019 r. do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (Łódzkiego Ośrodka Geodezji) przez Prezydenta Miasta Łodzi, wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej, za numerem 940,
- c) mapą zawierającą projekt podziału nieruchomości w skali 1:1000, wykonaną przez uprawnionych geodetów, opracowaną w wyniku prac geodezyjnych i kartograficznych, których rezultaty zawiera operat techniczny wpisany 22 listopada 2019 r. do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (Łódzkiego Ośrodka Geodezji) przez Prezydenta Miasta Łodzi, wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej, za numerem 1551,
- d) mapą zawierającą projekt podziału nieruchomości w skali 1:1000, wykonaną przez uprawnionych geodetów, opracowaną w wyniku prac geodezyjnych i kartograficznych,

których rezultaty zawiera operat techniczny wpisany 27 sierpnia 2019 r. do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (Łódzkiego Ośrodka Geodezji) przez Prezydenta Miasta Łodzi, wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej, za numerem 1006.

2. Mapy z projektami podziału nieruchomości stanowią załącznik Nr 2 (arkusz 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c) do niniejszej decyzji.
3. W Tabeli 1 tłustym drukiem oznaczono nieruchomości powstałe w wyniku podziału, objęte liniami rozgraniczającymi teren, ustalonymi niniejszą decyzją.

Tabela 1. Wykaz nieruchomości podlegających podziałowi

Lp.	Stan przed podziałem Numer działki [powierzchnia działki w ha]*	Stan po podziale geodezyjnym Numery działek [powierzchnie działek w ha]*
jednostka ewidencyjna Łódź-Bałuty, obręb B-43		
1.	72/4 [3,5725]	72/18 [0,0140] 72/19 [3,5585]
2.	72/13 [3,8872]	72/20 [0,4984] 72/21 [3,3888]
jednostka ewidencyjna Łódź-Bałuty, obręb B-44		
3.	85/8 [0,4270]	85/15 [0,2647] 85/16 [0,1623]
4.	85/7 [3,1628]	85/13 [0,3670] 85/14 [2,7958]
5.	86/16 [0,1099]	86/23 [0,0085] 86/24 [0,1014]
6.	118/127 [0,7946]	118/153 [0,2363] 118/154 [0,5583]
7.	127 [0,3705]	127/3 [0,0176] 127/4 [0,3529]
8.	128 [0,0235]	128/3 [0,0033] 128/4 [0,0202]
9.	129 [0,1586]	129/3 [0,0586] 129/4 [0,1000]
10.	130/6 [0,0017]	130/13 [0,0009] 130/14 [0,0008]
11.	130/8 [0,4490]	130/15 [0,0128] 130/16 [0,4362]
jednostka ewidencyjna Łódź-Polesie, obręb P-6		
12.	6/1 [1,5414]	6/4 [0,5660] 6/5 [0,9754]
13.	9 [0,5977]	9/3 [0,0457] 9/4 [0,5520]
14.	10 [0,7964]	10/3 [0,2749] 10/4 [0,5215]
15.	11/1 [0,4001]	11/21 [0,1884] 11/22 [0,2117]
16.	11/5 [0,1000]	11/23 [0,0507]

		11/24 [0,0493]
17.	11/7 [0,1100]	11/25 [0,0578] 11/26 [0,0522]
18.	11/9 [0,1000]	11/27 [0,0543] 11/28 [0,0457]
19.	11/10 [0,8084]	11/29 [0,5582] 11/30 [0,2502]
20.	14/3 [1594]	14/6 [0,0335] 14/7 [0,1259]
21.	52 [0,4089]	52/3 [0,0763] 52/4 [0,3326]
22.	53/1 [0,4939]	53/4 [0,2197] 53/5 [0,2742]

*Powierzchnie działek zostały podane zgodnie z mapami z projektami podziału nieruchomości

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 lub ich części, według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału 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

1. Ustalam, że części nieruchomości powstałe wskutek podziału nieruchomości, oznaczone tłustym drukiem w Tabeli 1 zawartej w pkt V niniejszej decyzji, stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna (art. 9s ust. 3 ustawy).
2. Ustalam, że nieruchomości wskazane w Tabeli 2, w całości stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna (art. 9s ust. 3 ustawy).

Tabela 2. Wykaz nieruchomości, położonych w liniach rozgraniczających teren, które w całości stają się własnością Skarbu Państwa

Lp.	Numer ewidencyjny działki	Powierzchnia działki [ha]
jednostka ewidencyjna Łódź – Bałuty, obręb B-44		
1.	131/4	0,0025
jednostka ewidencyjna Łódź – Polesie, obręb P-6		
2.	12	0,1947
3.	13	0,0310

3. Wykaz nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, według wniosku oraz danych

uzyskanych z katastru nieruchomości, objętych w całości liniami rozgraniczającymi teren inwestycji oznaczono w Tabeli 3.

Tabela 3. Wykaz nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa

Lp.	Numer ewidencyjny działki	Powierzchnia działki [ha]
jednostka ewidencyjna Łódź – Bałuty, obręb B-44		
1.	1/8	3,1174
2.	1/10	4,1443

4. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nabywają z mocy prawa z dniem, w którym niniejsza decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa (wskazanych w Tabeli 1 i 2) i nieruchomości gruntowych stanowiących jego własność (wskazanych w Tabeli 3) oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach (art. 9s ust. 3b *ustawy*).
5. Niniejsza decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie obejmuje nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3e *ustawy*.
6. Jeżeli na ww. nieruchomościach lub prawie użytkowania wieczystego tych nieruchomości zostały ustanowione ograniczone prawa rzeczowe, z dniem w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawa te wygasają (art. 9s ust. 3a *ustawy*).
7. Za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przysługuje odszkodowanie dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, a także osobom, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości (art. 9y ust. 1 *ustawy*).
8. Wysokość odszkodowania ustali wojewoda w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu linii kolejowej stanie się ostateczna (art. 9y ust. 2 *ustawy*).
9. 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 *ustawy*).
10. W przypadku nieruchomości z ustanowionymi ograniczonymi prawami rzeczowymi, wysokość odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu zmniejsza się o kwotę równą wartości wygaśniętych ograniczonych praw rzeczowych (art. 9y ust. 3a *ustawy*).

11. Suma wysokości odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu, z wyłączeniem kwot, o których mowa w art. 9y ust. 3e i 3f *ustawy*, i wysokości odszkodowania z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych ustanowionych na tej nieruchomości lub na prawie użytkowania wieczystego nie może przekroczyć wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego (art. 9y ust. 3b *ustawy*).
12. Odszkodowanie z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych w wysokości ustalonej na dzień, o którym mowa w art. 9y ust. 3 *ustawy*, wypłaca się osobom, którym te prawa przysługiwały (art. 9y ust. 3d *ustawy*).
13. Jeżeli dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej odpowiednio wyda tę nieruchomość lub wyda nieruchomość i opróżni lokal oraz inne pomieszczenia niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 28 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, albo w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się ostateczna – wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5% wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego (art. 9y ust. 3e pkt 1 i pkt 3 *ustawy*).
14. Odszkodowanie jest wypłacane w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu odszkodowania stanie się ostateczna (art. 9y ust. 4 *ustawy*).
15. Odszkodowanie za nieruchomość o nieuregulowanym stanie prawnym, której własność przeszła na rzecz Skarbu Państwa, składa się do depozytu sądowego na okres 10 lat (art. 118a ust. 3 *ustawy* z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1990 z późn. zm.) w związku z art. 9ad ust. 1 *ustawy*).
16. 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. 9q ust. 1 pkt 7 *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*).
17. Jeżeli przeznaczona na pas gruntu pod linię kolejową nieruchomość gruntowa stanowiąca własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego została oddana w użytkowanie wieczyste, użytkowanie to wygasa za odszkodowaniem, z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się ostateczna, ustalonym według zasad określonych w przepisach o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem art. 9y oraz art. 9z *ustawy* (art. 9x ust. 4 *ustawy*).

18. Do nieruchomości stanowiących rodzinne ogrody działkowe, objętych niniejszą decyzją, nie stosuje się przepisów art. 18 – 24 ustawy z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1073 – j.t.) – art. 9yd ust. 1 *ustawy*.
19. Za likwidację rodzinnego ogrodu działkowego, ustanowionego zgodnie z przepisami ww. ustawy o rodzinnych ogrodach działkowych, przysługuje od PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. odszkodowanie, ustalane zgodnie z art. 9y ust. 2, 3 i 4 *ustawy*:
 - a) działkowcom – za stanowiące ich własność nasadzenia, urządzenia i obiekty znajdujące się na działkach oraz prawo do działki w rodzinnym ogrodzie działkowym,
 - b) stowarzyszeniu ogrodowemu – za stanowiące jego własność urządzenia, budynki i budowle (art. 9yd ust. 2 i 3 *ustawy*).
20. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości praw, o których mowa w art. 9s ust. 3 i 3b *ustawy* (art. 9s ust. 5 *ustawy*).
21. Z dniem, w którym niniejsza decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się ostateczna, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uzyskują prawo do dysponowania nieruchomościami, o których mowa w art. 9s ust. 3, 3b *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*).

VIII. Oznaczenie nieruchomości, według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału 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*

1. W celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w związku z prowadzeniem przedmiotowej 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 szarego na załączniku Nr 1 (Ark. 1 i Ark. 2) do niniejszej decyzji. Rodzaj i zakres ograniczenia

doprecyzowano na ww. załączniku poprzez oznaczenie kreskowaniem pochyłym koloru błękitnego (Ograniczenie 1), kreskowaniem pochyłym koloru zielonego (Ograniczenie 2) i kreskowaniem pochyłym koloru pomarańczowego (Ograniczenie 3). Nieruchomości objęte ww. ograniczeniem wraz z zakresem ograniczenia wskazano w Tabeli 4.

Tabela 4. 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 (numer działki przed podziałem)	Rodzaj i zakres ograniczenia	Powierzchnia ograniczenia [ha]*
jednostka ewidencyjna Łódź-Baluty, obręb B-43			
1.	72/21 (72/13)	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 ustawy, w tym m.in. pod przebudowę magistrali wodociągowej wraz z dojazdem związanym z budową tunelu i nowych linii kolejowych	1,2222
jednostka ewidencyjna Łódź-Baluty, obręb B-44			
2.	1/9	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 ustawy, w tym m.in. pod budowę obiektów mostowych związanych z budową tunelu i nowych linii kolejowych	0,0900
3.	86/9	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 ustawy, w tym m.in. pod budowę urządzeń wodnych, obiektów mostowych związanych z budową tunelu i nowych linii kolejowych	0,0540
4.	118/135	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 ustawy, w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,1330
5.	118/137	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 ustawy, w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,1131
6.	126/1	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 ustawy, w tym Ograniczenie 3	0,0035

		Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0267
7.	118/154 (118/127)	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę dróg wewnętrznych dla potrzeb obsługi tunelu, nowych linii kolejowych i nieruchomości przyległych	0,0802
8.	118/129	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym Ograniczenie 3	0,0026
		Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0776
9.	129/4 (129)	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0659
10.	127/4 (127)	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0232
11.	128/4 (128)	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0082
12.	85/16 (85/8)	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod przebudowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0701
13.	85/14 (85/7)	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod przebudowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu	0,1223

		i nowych linii kolejowych	
14.	86/24 (86/16)	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod przebudowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0043
15.	72/32	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę drogi wewnętrznej dla potrzeb obsługi tunelu i nowych linii kolejowych	0,0360
jednostka ewidencyjna Łódź-Polesie, obręb P-6			
16.	80	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym Ograniczenie 1	0,0516
		Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym Ograniczenie 2	0,0173
17.	77/1	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0220
18.	78	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0269
19.	79/1	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0289
20.	79/2	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu	0,0267
21.	83/1	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym Ograniczenie 1	0,0358
		Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym Ograniczenie 2	0,0550
		Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> ,	0,0177

		w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	
22.	11/30 (11/10)	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0097
23.	14/7 (14/3)	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0074
24.	51/2	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0046
25.	52/4 (52)	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych	0,0056
26.	1/18	Ograniczenie wynikające z art. 9s ust. 9 <i>ustawy</i> , w tym m.in. pod budowę obiektów mostowych związanych z budową tunelu i nowych linii kolejowych	0,1167

*Powierzchnia ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości została podana zgodnie z wnioskiem PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

3. Odszkodowanie, o którym mowa w pkt 1, przysługuje właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, od PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (art. 9s ust. 10 *ustawy*).
4. Koszty ustalenia wysokości odszkodowań pokrywają PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (art. 9s ust. 11 *ustawy*).
5. 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*).
6. 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 *ustawy*).

7. Odszkodowanie jest wypłacane w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu odszkodowania stanie się ostateczna (art. 9y ust. 4 *ustawy*).
8. 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 art. 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*).
9. 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).
10. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się ostateczna, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uzyskują prawo do dysponowania nieruchomościami, o których mowa w art. 9s ust. 9 *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 inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez teren drogi publicznej, przedstawiony w Tabeli 5, w odniesieniu do którego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są uprawnione do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji, zgodnie z art. 9ya *ustawy*.
2. Zakres niezbędnego zajęcia terenu drogi publicznej oznaczono na załączniku nr 1 (Ark. 2) do niniejszej decyzji wypełnieniem koloru niebieskiego.

Tabela 5. Wykaz nieruchomości, stanowiących tereny dróg publicznych

Lp.	Numer ewidencyjny działki	Powierzchnia zajęcia [ha] *
jednostka ewidencyjna Łódź-Polesie, obręb P-6		
1.	64/12	0,0171

*Powierzchnia zajęcia została podana zgodnie z wnioskiem PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

3. Zgodnie z art. 9ya ust. 2, w związku z art. 9ya ust. 3 *ustawy*, właściwy zarządca drogi wydaje niezwłocznie na rzecz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. 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 (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.).

4. Zgodnie z art. 9ya ust. 6 *ustawy* – za szkody powstałe w wyniku przejścia przez teren drogi publicznej, przysługuje od PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. odszkodowanie, ustalone na zasadach wynikających z Kodeksu cywilnego.

X. Określenie terminu wydania nieruchomości

Działając na podstawie art. 9q ust. 6 *ustawy*, określam termin wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń na 30. dzień od dnia, w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna, z uwzględnieniem warunków wynikających z nadania niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

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 PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane;
2. zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń;
3. uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
4. uprawnia wojewodę do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

Uzasadnienie

W dniu 21 maja 2021 r., na podstawie *ustawy*, pełnomocnicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – zwani dalej *Inwestorem*, wystąpili do Wojewody Łódzkiego z wnioskiem z 7 maja 2021 r. (znak: IRRK5/2.RC.2234.3.2021.ISW-00849-I) o wydanie decyzji 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 odcinków linii kolejowych nr 552 i nr 553 Łódzkiego Węzła Kolejowego od obszaru komory TBM na linii nr 553 (oś 22) przy ul. Inowrocławskiej i komory TBM na linii nr 552 (oś 21) przy ul. Skarpowej do włączenia w istniejącą linię kolejową nr 15 w rejonie stacji Łódź Żabieniec, w M. Łódź, woj. łódzkie.

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 2 czerwca 2021 r. (znak: GPB-I.747.4.2021), wezwano *Inwestora*, w trybie art. 9o ust. 2a *ustawy*, do uzupełnienia wniosku w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania.

W wezwaniu pouczone, że brak uzupełnienia w terminie 14 dni spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania.

Inwestor, przy piśmie (znak: IRRK5/2.RC.2234.3.2021.ISW-00849-I) z 21 czerwca 2021 r. (przekazanym poprzez platformę ePUAP) przekazał treść wniosku oraz poinformował, że skorygowane załączniki do ww. wniosku zostaną przekazane w wersji papierowej do siedziby organu.

W dniu 28 czerwca 2021 r., przy piśmie znak: IRRK5/2.RC.2234.3.2021.ISW-00849-I, *Inwestor* uzupełnił wniosek o ustalenie lokalizacji linii kolejowej dla przedmiotowej inwestycji.

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

1. załącznik graficzny w skali 1:500, sporządzony na podstawie: mapy do celów projektowych (opracowanej z wykorzystaniem treści numerycznej mapy zasadniczej Miasta Łodzi), wpisanej przez Prezydenta Miasta Łodzi 13 września 2018 r. za numerem 1133, do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (Łódzkiego Ośrodka Geodezji) oraz mapy do celów projektowych (opracowanej na podstawie mapy pochodzącej z Kolejowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej), wpisanej 7 września 2018 r. za numerem 422/2018 do ewidencji materiałów kolejowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego, spełniający wymagania, o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 1 lit. a) i b) *ustawy*;
2. mapy z projektami podziału nieruchomości (oraz poświadczone przez notariusza za zgodność z oryginałem kopie ww. map), sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami;
3. wykaz wszystkich nieruchomości bądź ich części, niezbędnych dla planowanej inwestycji;
4. wykaz nieruchomości, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa, zawierający oznaczenia działek według katastru nieruchomości lub map z projektami podziałów oraz powierzchnie tych działek;
5. wykaz nieruchomości, które stanowią własność Skarbu Państwa, zawierający oznaczenia działek według katastru nieruchomości oraz powierzchnie tych działek;
6. wykaz nieruchomości bądź ich części, 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 *ustawy*;

7. wykaz nieruchomości, które stanowią tereny dróg publicznych i planowane są do nieopłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji;
8. określenie zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu formie opisowej i graficznej;
9. uproszczone wypisy z rejestru gruntów dla działek niezbędnych dla planowanej inwestycji kolejowej;
10. pełnomocnictwa oraz poświadczoną przez notariusza kopię instrukcji wystawionej do ww. pełnomocnictwa wraz z dowodem uiszczenia opłaty za dokonanie czynności urzędowej w postaci złożenia dokumentu stwierdzającego udzielenie pełnomocnictw oraz za wydanie decyzji;
11. notarialnie poświadczone za zgodność z oryginałem kopie opinii dotyczących przedmiotowej inwestycji, wydane przez:
 - a) Dyrektora Departamentu Organizacji Ochrony Zdrowia w Ministerstwie Zdrowia – pismo z 17 stycznia 2019 r. (znak: OZU.523.52.2019.PP) informujące, że obszar, na którym planowana jest przedmiotowa inwestycja, nie posiada statusu uzdrowiska, a tym samym brak jest stref ochrony uzdrowiskowej. W związku z powyższym, przedmiotowa sprawa nie należy do kompetencji Ministra Zdrowia;
 - b) Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni – 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 Urzędu Morskiego w Gdyni: 16 stycznia 2019 r.;
 - c) Dyrektora Okręgowego Urzędu Górniczego w Kielcach – postanowienie z 6 lutego 2019 r. (znak: KIE.5120.11.2019.ZR) o umorzeniu postępowania administracyjnego w sprawie wydania opinii, z uwagi na jego bezprzedmiotowość – na terenie objętym opracowaniem nie ma terenów górniczych;
 - d) Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Łodzi – pismo z 23 stycznia 2019 r. (znak: ZS.2211.2.2019) 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;
 - e) Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – opinia pozytywna z 24 stycznia 2019 r. (znak: WUOZ-ZN.5183.79.2019.IŚ) z uwagą dotyczącą położenia inwestycji w pobliżu obiektu zabytkowego, ujętego w gminnej ewidencji zabytków

oraz stanowiska archeologicznego. Przedmiotowa opinia dotyczy budowy odcinków linii kolejowych nr 550, 551, 552 i 553 Łódzkiego Węzła Kolejowego między komorą odgałęźną przy ul. Włókniarzy, Kasprzaka i Drewnowskiej oraz włączeniem do istniejącej linii kolejowej nr 15, linii nr 550 i 551 w rejonie stacji Łódź Kaliska oraz linii nr 552 i 553 w rejonie stacji Łódź Żabieniec. W decyzji nie uwzględniono sąsiedztwa wskazanego w opinii Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków obiektu zabytkowego, ujętego w gminnej ewidencji zabytków – Rzymskokatolickiego kościoła parafialnego p.w. Najświętszego Zbawiciela oraz stanowiska archeologicznego – AZP nr 66-51/42 – ślad osadniczy kultury łużyckiej, w związku z faktem, że znajdują się w znacznej odległości od obszaru objętym wnioskiem.

Z uwagi na powyższe, w części III pkt 3 decyzji, nie ustalono warunków wynikających z potrzeby ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej;

- f) Wojewody Łódzkiego – opinia pozytywna z 1 lutego 2019 r. (znak: IR-I.745.4.2019) w zakresie zadań rządowych, służących realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym, o których mowa w art. 39 ust. 3 pkt 3 i art. 48 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – w odniesieniu do terenów nieobjętych aktualnymi planami zagospodarowania przestrzennego;
- g) Marszałka Województwa Łódzkiego – postanowienie z 28 stycznia 2019 r. (znak: BPPWŁ.ZP.4041.9.2019) opiniujące pozytywnie wniosek o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, 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”;
- h) 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) – nie wydano opinii w terminie określonym w art. 90 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: 10 stycznia 2019 r.;
- i) Zarządu Województwa Łódzkiego – postanowienie Nr 4/2019 z 12 lutego 2019 r. (znak: IFIII.800.1.2019.EP) opiniujące bez uwag przedmiotową inwestycję, ze względu na brak wpływu na wojewódzkie obiekty infrastruktury;

- j) Prezydenta Miasta Łodzi (w odniesieniu do ochrony samorządowych obiektów infrastruktury) – opinia z 8 lutego 2019 r. (znak: DAR-ZPr-IV.7012.1.2019) z uwagami, dotyczącymi m.in. zakresu przebudowy układu drogowego oraz torowo – drogowego, nieodpłatnego zajęcia pasów drogowych, stref ograniczeń sposobu korzystania z nieruchomości, a także zapewnienia przez Wykonawcę ciągłości komunikacyjnej oraz tymczasowej organizacji ruchu w związku z planowaną inwestycją;
- k) Prezydenta Miasta Łodzi (jako właściwego zarządcy drogi publicznej – w odniesieniu do drogi publicznej, która krzyżuje się z linią kolejową) – 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: 10 i 18 stycznia 2019 r.;
- l) Szefa Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Łodzi – opinia pozytywna z 18 sierpnia 2020 r. (znak: WSzWLodz-Oper..0732.52.2020) w związku z faktem, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie koliduje z potrzebami obronnymi, w tym terenami zamkniętymi resortu obrony narodowej oraz ich strefami ochronnymi.

W przedmiotowej sprawie stwierdzono brak obowiązku wystąpienia o opinię wynikającą z art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. j) *ustawy* ze względu na fakt, że projektowana linia kolejowa nie krzyżuje się z linią kolejową zarządcy infrastruktury kolejowej i nie jest lokalizowana w obszarze kolejowym jego linii.

Mając na uwadze 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 2021 r. poz. 247 z późn. zm.), zgodnie z którym przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, wydawanej na podstawie przepisów *ustawy*, następuje wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wniosek zawierał, poświadczony przez notariusza, kopie:

1. decyzji *RDOŚ* Nr 25/2012 z 19 grudnia 2012 r. o środowiskowych uwarunkowaniach (znak: WOOS.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: WOOS.4201.1.2016.JCH.11) o zmianie decyzji Nr 25/2012 z 19 grudnia 2012 r. o środowiskowych uwarunkowaniach;
3. postanowienia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 3 marca 2017 r.

- (znak: DOOŚ-DŚII.4201.1.2017.EK.2), utrzymującego w mocy postanowienie *RDOŚ* z 25 października 2016 r. (znak: WOOŚ-I.4201.1.2016.JCH.15) o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji własnej z dnia 20 października 2016 r., zmieniającej decyzję z 19 grudnia 2012 r. o środowiskowych uwarunkowaniach (po rozpatrzeniu zażalenia od postanowienia);
4. decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 17 marca 2017 r. (znak: DOOŚ-DŚII.4201.1.2017.EK.5), utrzymującej w mocy decyzję *RDOŚ* Nr 26/2016 z 20 października 2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, zmieniającej decyzję *RDOŚ* Nr 25/2012 z 19 grudnia 2012 r. o środowiskowych uwarunkowaniach (po rozpatrzeniu odwołania od decyzji);
 5. 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;
 6. zaświadczenia *RDOŚ* z 30 maja 2018 r. (znak: WOOŚ.420.121.2018.JCh.4) o ostateczności 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;
 7. 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.;
 8. 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* z 25 września 2018 r. (znak: WOOŚ.420.177.2018.JCh.3).

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*, wysłała zawiadomienie o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej Wnioskodawcy,

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 30 lipca 2021 r.) 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.

Pozostałe strony postępowania, zgodnie z powyższym przepisem prawa, zostały zawiadomione w drodze obwieszczenia z 30 lipca 2021 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 4 sierpnia 2021 r. do 18 sierpnia 2021 r. Obwieszczenie o wszczęciu postępowania zostało także opublikowane 4 sierpnia 2021 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 (tj. do 25 sierpnia 2021 r. w przypadku zawiadomienia w drodze obwieszczenia oraz 7 dni roboczych od dnia otrzymania zawiadomienia) 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 wpłynęły poniższe wnioski, uwagi i zastrzeżenia, dotyczące prowadzonego postępowania.

Pismem z 10 sierpnia 2021 r. (data wpływu: 11 sierpnia 2021 r.), użytkownik wieczysty dz. o nr ewid. 118/127, obr. B-44 i zarazem współwłaściciel dz. o nr ewid. 118/129 oraz 118/135, obr. B-44 złożył wniosek o rezygnację z przejęcia na rzecz Skarbu Państwa fragmentu dz. o nr ewid. 118/127 (wskazanego graficznie na załączniku do pisma), z uwagi na istniejące nasadzenia i budowle na części ww. działki. Ponadto wniósł o budowę ekranów akustycznych na granicy terenu kolejowego oraz dz. o nr ewid. 118/127 (numer działki przed podziałem).

Ponadto, 11 sierpnia 2021 r. wpłynął do organu za pośrednictwem poczty elektronicznej (wiadomość e-mail) wniosek m.in. właściciela dz. o nr ewid. 52, obr. P-6 o budowę utwardzonej drogi, umożliwiającej obsługę komunikacyjną dz. o nr ewid. 52/4 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 52). W ww. piśmie wyrażono również sprzeciw wobec budowy na dz. o nr ewid. 52/4 wyrzutni powietrza lub innych urządzeń powodujących nadmierny hałas i wibracje.

W związku z powyższymi zastrzeżeniami, pismem z 13 sierpnia 2021 r., organ przekazał Spółce PKP PLK ww. wnioski stron postępowania, celem wypowiedzenia się (w terminie 14 dni

od dnia doręczenia) w przedmiocie złożonych pism oraz szczegółowego uzasadnienia przyjętych stanowisk. Strony postępowania zostały powiadomione o przekazaniu pism *Inwestorowi*.

W odpowiedzi na złożony przez stronę postępowania wniosek, dotyczący rezygnacji z przejścia na rzecz Skarbu Państwa części dz. o nr 118/127 (przed podziałem) oraz budowy ekranów akustycznych na granicy terenu kolejowego oraz dz. o nr ewid. 118/127, *Inwestor*, pismem (znak: IOR5.0263.70.2021) z 1 września 2021 r. (data wpływu: 7 września 2021 r.), wyjaśnił, co następuje.

Wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przewiduje podział działki o nr ew. 118/127, obr. B-44 na działki o nr ewid. 118/153 i 118/154.

Ustawowym warunkiem koniecznym do spełnienia, określającym dopuszczalność dokonania podziału nieruchomości jest zapewnienie dostępności wydzielanej działki gruntu do drogi publicznej, wynikający z art. 93 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1990 z późn. zm.). Dostępność do drogi publicznej oznacza dostępność do drogi zdefiniowanej w art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.), tj. do drogi zaliczonej na podstawie ww. ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.

Według art. 93 ust. 3 ustawy o gospodarce nieruchomościami, zapewnienie dostępu do drogi publicznej przejawia się przede wszystkim w przyleganiu wydzielonej działki gruntu do działki drogowej drogi publicznej z możliwością uzyskania do niej zjazdu, co stanowi wtedy dostęp bezpośredni. Zapewnienie wydzielanym działkom gruntu dostępu do drogi publicznej jest możliwe również w sposób pośredni.

Może do niego dojść poprzez wydzielenie, w ramach podziału nieruchomości, działki gruntu pod drogę wewnętrzną, mającą połączenie z drogą publiczną, do której to drogi wewnętrznej będą przylegać pozostałe działki gruntu wydzielone w ramach podziału. W takim przypadku dostęp będzie oparty na ustanowieniu służebności drogi koniecznej na drodze wewnętrznej dla każdej z wydzielonych działek, pozbawionych innego dostępu do drogi publicznej, albo na zbyciu udziału w prawie do działki drogi wewnętrznej podmiotowi, na rzecz którego dokonuje się zbycia działki gruntu przylegającej do drogi wewnętrznej.

Proponowany przez stronę postępowania podział działki o ew. nr 118/127, obr. B-44 pozbawiłby, zdaniem *Inwestora*, dostępu do drogi publicznej fragmentu nieruchomości, zlokalizowanej pomiędzy działką o nr ew. 118/128 a działką o nr ew. 118/129.

Inwestor wyjaśnił, że planowana na działce o nr ewid. 118/153, obr. B-44, objętej liniami rozgraniczającymi teren, wrysowana na mapie określającej w formie graficznej, zmiany w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu – droga, będzie miała charakter drogi serwisowej (technicznej) dla służb ratowniczych oraz dla celów ewentualnej ewakuacji z projektowanego tunelu.

Z uwagi na powyższe *Inwestor* nie przewiduje ustanowienia służebności gruntowej na działce o nr ewid. 118/153, obr. B-44, która stanie się własnością Skarbu Państwa, w stosunku do której prawo użytkowania wieczystego nabędzie PKP PLK S.A.

W związku z powyższym wydzielenie obszaru działki o nr ew. 118/127 obr. B-44, zgodnie z wnioskiem strony postępowania, nie jest możliwe, z uwagi na brak zapewnienia dostępu do drogi publicznej.

Ponadto *Inwestor* wskazał, że mając na uwadze jak najmniejszą uciążliwość dla dotychczasowych właścicieli, projekt podziału działki o nr ew. 118/127, obr. B-44, uwzględnia ograniczenie powierzchni terenu przejmowanego na rzecz Skarbu Państwa do minimum. Podział nieruchomości został przeprowadzony przy jak najmniejszej ingerencji w obrys działki, przy zachowaniu ustanowionych dotychczas granic działki nr ew. 118/127 obr. B-44.

Inwestor wyjaśnił ponadto, że ewentualna wycinka istniejącego drzewostanu (o ile będzie wymagana) zostanie określona na etapie projektu budowlanego.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest rodzajem indywidualnego aktu pianistycznego, który ustala dla inwestycji skonkretyzowane warunki i wymagania w zakresie zagospodarowania terenu i zabudowy. Postępowanie w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej ma zatem charakter lokalizacyjny. Na tym etapie nie musi być znana technologia wykonywania poszczególnych robót budowlanych oraz ich zakres. Ustalenia w powyższym zakresie wynikają dopiero z projektu budowlanego zatwierdzanego odrębnym postępowaniem.

Ponadto, *Inwestor* wskazał, że wydana przez *RDOŚ* decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zawiera zapis o kompensacji wyciętego zadrzewienia poprzez realizację zastępczych nasadzeń drzew i krzewów.

Odnosząc się natomiast do argumentacji dotyczącej wzrostu poziomu hałasu wyjaśniono, że zagadnienia związane z akustyką nie stanowią przedmiotu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, która ma charakter lokalizacyjny.

Analizy związane z wpływem inwestycji na środowisko przeprowadzane były na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która to decyzja nakłada na *Inwestora* obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Wówczas przeprowadzona

zostaje procedura oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia na środowisko, analizie poddany zostanie wpływ przyjętych rozwiązań projektowych na tereny przyległe oraz rozstrzygnięta zostanie ewentualna konieczność ich ochrony.

W odpowiedzi na stanowisko *Inwestora*, pismem z 8 września 2021 r. (data wpływu: 13 września 2021 r.), strona postępowania (tj. użytkownik wieczysty dz. o nr ewid. 118/127, obr. B-44 i zarazem współwłaściciel dz. o nr ewid. 118/129 oraz 118/135, obr. B-44) wskazała, że wyjaśnienia *Inwestora*, dotyczące braku możliwości obsługi komunikacyjnej, działki powstałej z podziału nieruchomości o nr ewid. 118/127, obr. B-44 są nie do przyjęcia, w związku z faktem, że na nieruchomości powstałej z podziału, znajduje się istniejąca droga pożarowa, łącząca się z drogą publiczną – ul. Inowrocławską.

Pismem znak: IOR5.0263.74.2021 z 14 września 2021 r. (przekazanym do organu drogą elektroniczną – poprzez platformę ePUAP) *Inwestor*, w związku z ponownym pismem strony, wyjaśnił, co następuje.

Na długości rampy wyjazdowej, czyli pierwszym odcinku linii kolejowej w dostępnym terenie poza odcinkiem tunelu, wymagane jest zrealizowanie tzw. strefy bezpiecznej zgodnie z wymaganiami przepisów TSI (techniczne specyfikacje interoperacyjności).

Jest to odcinek linii kolejowej, na którym w sytuacji awaryjnej mogą zatrzymać się pociągi w przypadku np. pożaru lub innych incydentów.

Na odcinku strefy bezpiecznej poza możliwością zapewnienia swobodnej ewakuacji pociągu oraz dostępu dla służb ratowniczych poprzez drogi serwisowo-pożarowe, konieczne jest zabezpieczenie strefy ewakuacji i koncentracji pasażerów, która musi umożliwiać ewakuację 400 pasażerów na bezpieczną odległość, zabezpieczenie odpowiedniej powierzchni (zalecane 2m² na osobę > 800m²) oraz umożliwić podział na strefę dla osób rannych i poszkodowanych oraz pozostałych.

Wobec powyższego, wzdłuż rampy wyjazdowej (oznaczonej na załączniku do wniosku – *Określenie zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu* w formie graficznej), zabezpieczona została przestrzeń dla drogi pożarowej, a za nią wydzielono dodatkową przestrzeń na terenie zielonym. Obszar ten nie wymaga nawierzchni utwardzonej i zlokalizowany jest w bezpiecznej odległości od toru, poza bezpośrednim obszarem pracy służb ratowniczych.

Ponadto, *Inwestor* wskazał, że w miejscu wskazanym przez stronę nie istnieje obiekt budowlany, spełniający wymagania rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych

(Dz. U. Nr 124, poz. 1030), w tym m.in. z § 12 ust. 9 (wymiary placu manewrowego) oraz § 13 (szerokość drogi pożarowej) ww. rozporządzenia.

Tym samym *Inwestor*, podtrzymał stanowisko o konieczności przejęcia na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości, zgodnie ze złożonym wnioskiem.

W odpowiedzi na złożony wniosek dotyczący budowy utwardzonej drogi, umożliwiającej obsługę komunikacyjną dz. o nr ewid. 52/4 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 52) oraz sprzeciw wobec budowy na dz. o nr ewid. 52/4 wyrzutni powietrza lub innych urządzeń powodujących nadmierny hałas i wibracje, *Inwestor*, pismem (znak: IOR5.0263.71.2021) z 1 września 2021 r. (data wpływu: 7 września 2021 r.), wyjaśnił, co następuje.

Wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przewiduje podział działki o nr ew. 52, obr. P-6 na działki o nr ewid. 52/3 i 52/4.

Działka o nr ew. 52/3 zostanie wywłaszczona w celu realizacji linii kolejowej w wykopie otwartym oraz drogi technicznej. *Inwestor* w wyjaśnieniach wskazał, że dojazd do działki o nr ewid. 52/4, obr. P-6 zostanie zapewniony przed przystąpieniem do prac uniemożliwiających dotychczasową komunikację.

Niezwłocznie po przejęciu terenu na rzecz Skarbu Państwa, na działce o nr ewid. 52/3 zrealizowana zostanie niezbędna tymczasowa droga wewnętrzna, utwardzona kruszywem stabilizowanym mechanicznie. Ponadto, fragment ww. nieruchomości obciążony zostanie na wniosek służebnością przechodu i przejazdu w celu wykonania ww. drogi wraz ze zjazdem indywidualnym na działkę o nr ewid. 52/4, zgodnie z projektem budowlanym, na etapie odrębnego postępowania.

Inwestor wyjaśnił również, że na fragmencie działki ew. nr 52/4 objętym ograniczeniem w korzystaniu z ww. nieruchomości, ustanowionym na podstawie art. 9s ust. 9 ustawy, nie jest przewidziane usytuowanie wyrzutni powietrza.

Na wskazanym fragmencie nieruchomości prawdopodobne jest wykonanie fragmentu podziemnej infrastruktury sieciowej. Dokładny przebieg sieci wyznaczony zostanie na etapie projektu budowlanego.

Do organu drogą elektroniczną (wiadomość e-mail) wpłynęło zapytanie właściciela nieruchomości o nr ewid. 83/1, obr. P-6, dotyczące terminu zajęcia ww. nieruchomości w ramach ograniczenia sposobu korzystania z niej oraz wysokości odszkodowania za ww. ograniczenie.

Pismem z 17 sierpnia 2021 r. (przekazanym drogą elektroniczną – e-mail) właścicielowi dz. o nr ewid. 83/1, obr. P-6, organ wyjaśnił, że postępowanie dotyczące ustalenia przez Wojewodę Łódzkiego, w drodze decyzji, przebiegu linii kolejowej jest postępowaniem prowadzonym z wniosku *Inwestora*, tj. PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., do którego należy

wskazanie przebiegu inwestycji oraz terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych w związku z jej realizacją zgodnie z art. 9o ust. 1 *ustawy*.

W ww. piśmie wyjaśniono, że w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w związku z prowadzeniem inwestycji obejmującej budowę lub przebudowę tunelu oraz prace związane z jego konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, a także zapewnienia właściwego, bezpiecznego użytkowania i utrzymania tunelu wraz z linią kolejową po zrealizowaniu inwestycji oraz zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania obiektów istniejących, jak i realizowanych w przyszłości, położonych nad tunelem i w jego w sąsiedztwie (w tzw. strefie oddziaływania), budowa linii kolejowej w tunelu wymaga wprowadzenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości objętych inwestycją, a tym samym wprowadzenia ww. ograniczeń o charakterze stałym.

Do przedmiotowego pisma dołączono ponadto fragment załącznika graficznego, zgodnie z którym pod fragmentem przedmiotowej nieruchomości o nr ewid. 83/1, obr. P-6, planowana jest realizacja linii kolejowej w tunelu, wykonanym metodą bezwykopową, a fragmenty działki znajdują się również w strefie oddziaływania inwestycji i objęte zostały ograniczeniem, o którym mowa w art. 9s ust. 9 *ustawy*. Ww. ograniczenie, ze względów bezpieczeństwa przyszłej zabudowy, zostało doprecyzowane przez *Inwestora* poprzez wskazanie ograniczeń, dotyczących głębokości wykopów oraz obciążeń na grunt. Powyższe zostało szczegółowo opisane w piśmie organu do strony.

Organ wyjaśnił ponadto, że za wprowadzone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ograniczenie w korzystaniu z ww. nieruchomości, będzie przysługiwać stronie postępowania, od PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., odszkodowanie (zgodnie z art. 9s ust. 10 *ustawy*), którego wysokość zostanie ustalona przez organ (w odrębnym postępowaniu), w terminie 180 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się ostateczna, a jego wysokość zostanie ustalona 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 o ustaleniu odszkodowania.

Poinformowano również, że odszkodowanie jest wypłacane w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu odszkodowania stanie się ostateczna.

Ponadto, skutek przeprowadzonej w dniu 17 sierpnia 2021 r. rozmowy telefonicznej, dotyczącej zakresu objęcia wnioskiem o ustalenie lokalizacji linii kolejowej – dz. o nr ewid. 80, obr. P-6, przekazano drogą elektroniczną (wiadomość e-mail) fragment załącznika graficznego,

przedstawiającego zakres ograniczenia w korzystaniu z ww. nieruchomości, wraz ze szczegółowymi wyjaśnieniami, na czym ww. ograniczenie będzie polegało.

Do sprawy nie wpłynęły inne uwagi, wnioski lub zastrzeżenia.

Rozpatrując powyższe uwagi i zastrzeżenia zgłoszone przez strony oraz stanowisko *Inwestora*, organ zważył, co następuje.

Zgodnie z art. 90 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 *Inwestora*, do którego należy ustalenie przebiegu projektowanej linii kolejowej oraz terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych oraz terenu objętego inwestycją.

O tym co powinna zawierać w swej treści decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nie mogą decydować strony postępowania, których nieruchomości zostały objęte wnioskiem o wydanie tej decyzji, gdyż żaden z przepisów *ustawy* o transporcie kolejowym nie przewiduje takich uprawnień (co potwierdza wyrok NSA z 9 lutego 2018 r., sygn. akt: II OSK 1282/17).

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 *Inwestora*, organ musi wykazać jej niezgodność z przepisami prawa.

Realizacja inwestycji na podstawie *specustawy* kolejowej jest dwuetapowa. Najpierw w decyzji lokalizacyjnej ustala się lokalizację inwestycji kolejowej, dzieli nieruchomości, wyłącza nieruchomości oraz ogranicza sposób korzystania z nieruchomości, a następnie w decyzji o pozwoleniu na budowę udziela się pozwolenia na budowę inwestycji kolejowej oraz zatwierdza projekt budowlany.

Zdaniem organu niedopuszczalna jest ocena racjonalności czy słuszności koncepcji *Inwestora* przez organ, bowiem miałyby ona charakter pozaprawny. *Inwestor* wybiera najbardziej korzystne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno-wykonawcze, kierując się racjonalnością i gospodarnością – bez narażania się na dodatkowe koszty. Wojewoda ocenia jedynie legalność lokalizacji inwestycji w danym miejscu.

Przedłożona organowi do zatwierdzenia niniejszą decyzją, mapa z projektem podziału nieruchomości została wykonana zgodnie z przepisami odrębnymi, co oznacza, że ww. podział nie pozbawia dostępu do drogi publicznej, powstałej po podziale nieruchomości, nieobjętej liniami rozgraniczającymi teren.

Zgodnie z art. 9o ust. 3 pkt 1 lit. a) *ustawy*, mapa dołączona do wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej przedstawia m.in. proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych.

Inwestor, będąc samodzielnym kreatorem wniosku wskazał wprost, że (na działce objętej liniami rozgraniczającymi teren – przejmowanej na rzecz Skarbu Państwa) planuje budowę dojazdu w postaci drogi serwisowej, służącej jedynie inwestycji kolejowej.

Zdaniem organu, *Inwestor* uprawdopodobnił, że przebieg linii rozgraniczających teren inwestycji obejmuje teren niezbędny dla planowanych obiektów budowlanych, w związku z budową, a następnie bezpiecznym funkcjonowaniem linii kolejowej (poprzez zapewnienie miejsc do ewakuacji w przypadku pożaru bądź innych zdarzeń, dotyczących planowanej linii kolejowej, wymagających prowadzenia akcji ratowniczej).

Wobec powyższego, organ nie miał podstaw do wezwania *Inwestora* do zmiany wniosku, m.in. w zakresie terenu przeznaczanego do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa, mając na uwadze, że nie zaszła potrzeba zapobieżenia niebezpieczeństwu, wystąpieniu szkody lub niedogodnościom, jakie mogą powstać dla właścicieli albo użytkowników wieczystych nieruchomości sąsiednich wskutek wywłaszczenia lub innego niż dotychczas zagospodarowania wywłaszczonej nieruchomości, o którym mowa w art. 120 ustawy o gospodarce nieruchomościami (na skutek podziału nieruchomości) oraz fakt, że teren objęty wnioskiem jest terenem niezbędnym dla realizacji inwestycji kolejowej oraz jej późniejszej prawidłowej i bezpiecznej eksploatacji.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, określa urbanistyczno-architektoniczne ramy, w jakich przedsięwzięcie może być realizowane. Ustalając lokalizację linii kolejowej organ nie posiada wiedzy o technologii wykonywania poszczególnych robót budowlanych oraz o ich zakresie. Ustalenia w powyższym zakresie wynikają dopiero z projektu budowlanego zatwierdzanego w odrębnym postępowaniu.

Gdyby wolą ustawodawcy było nadanie uprawnień organowi I instancji w zakresie szczegółowego określania zasad prowadzenia robót budowlanych podczas realizacji inwestycji, dałby temu wyraz poprzez zamieszczenie odpowiednich postanowień w tym zakresie. Ustawodawca wyraźnie wskazał w *ustawie*, iż istotą rozstrzygnięcia wydawanego w oparciu o ustawę o transporcie kolejowym jest określenie warunków lokalizacji inwestycji, zatem dokonanie rozszerzającej wykładni art. 9q ust. 1 *ustawy* jest niedopuszczalne. Zakres ochrony przysługującej w postępowaniu w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji nie może być szerszy niż przedmiot postępowania i zakres dopuszczalnego rozstrzygnięcia w decyzji kończącej postępowanie (co potwierdza wyrok WSA w Warszawie, sygn. akt: IV SA/Wa 1865/13 z dnia 17 grudnia 2013 r.).

Organ może żądać od *Inwestora* wskazania we wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, elementów, wynikających z art. 9o ust. 3 *ustawy*.

W związku z powyższym, organ nie ma podstaw do wymagania od *Inwestora*, na etapie wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, wskazania lokalizacji ekranów akustycznych i planowanych robót, w tym wycinki drzew. 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.

Ochrona interesów osób trzecich nie polega na tym, że to osoby trzecie, a nie *Inwestor* decydują o możliwości wybudowania linii kolejowej, miejscu jej przebiegu czy rodzaju obiektów towarzyszących. Organ administracji nie jest władny nakazać inwestorowi przyjęcie i zastosowanie konkretnych rozwiązań technicznych, zgodnie z wolą uczestników postępowania.

Należy stwierdzić, że *Inwestor* wyjaśnił kwestie podnoszone we wniosku strony, będącej właścicielem dz. o nr ewid. 52, obr. P-6 (numer przed podziałem), w zakresie zagwarantowania budowy drogi, umożliwiającej obsługę komunikacyjną dz. o nr ewid. 52/4 (powstałej z podziału dz. o nr ewid. 52).

Powyższe znajduje potwierdzenie na załączniku graficznym do wniosku (poprzez graficzne oznaczenie ww. służebności).

W myśl art. 9ad *ustawy* w sprawach nieuregulowanych w rozdziale 2B *ustawy* - Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych stosuje się przepisy *ustawy* o gospodarce nieruchomościami.

Zgodnie z przywołanym art. 93 ust. 3 *ustawy* o gospodarce nieruchomościami, podział nieruchomości, nie jest dopuszczalny, jeżeli projektowane do wydzielenia działki gruntu nie mają dostępu do drogi publicznej. Za dostęp do drogi publicznej uważa się również ustanowienie dla tych działek innych służebności drogowych, jeżeli nie ma możliwości wydzielenia drogi wewnętrznej z nieruchomości objętej podziałem.

Ponadto zgodnie z art. 120 *ustawy* o gospodarce nieruchomościami, jeżeli zachodzi potrzeba zapobieżenia niebezpieczeństwu, wystąpieniu szkody lub niedogodnościom, jakie mogą powstać dla właścicieli albo użytkowników wieczystych nieruchomości sąsiednich wskutek wywłaszczenia lub innego niż dotychczas zagospodarowania wywłaszczonej nieruchomości, w decyzji o wywłaszczeniu ustanawia się niezbędne służebności oraz ustala obowiązek budowy i utrzymania odpowiednich urządzeń zapobiegających tym zdarzeniom lub okolicznościom. Powyższe znajduje potwierdzenie w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 lipca 2012 r. (sygn. akt: II OSK 1245/12). Przepis ww. art. 120, nakłada na organ wywłaszczeniowy

ustanowienie szczególnych obowiązków, które obciążają podmiot występujący z wnioskiem o wywłaszczenie.

Skoro z woli ustawodawcy obowiązki mające charakter cywilnoprawny – ustanowienie służebności – zostały przekazane do drogi administracyjnej, a ich konkretyzacja ma nastąpić w decyzji administracyjnej, świadczy to o publicznoprawnym charakterze powinności organu. Powyższy przepis przesądza o konieczności zamieszczenia dodatkowych elementów w decyzji o wywłaszczeniu, gdy wywłaszczenie nieruchomości ujemnie oddziałuje na nieruchomości sąsiednie np. brak dojazdu. Niemniej ustalenie kwoty należnego właścicielom działki obciążonej wynagrodzenia z tytułu ustanowienia służebności nie mieści się w granicach uregulowanych przepisami prawa administracyjnego, lecz podlega reżimowi cywilnoprawnemu (umowa bądź wystąpienie ze stosownym wnioskiem do sądu powszechnego).

W związku z powyższym, organ, w Dziale IV pkt 1 decyzji, zapewnił na podstawie art. 120 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, w związku z art. 9ad ustawy, dostęp do drogi publicznej poprzez ustanowienie służebności przejazdu i przechodu dla nieruchomości podlegających podziałowi, w tym dla działki o nr ewid. 52/4, obr. P-6 (po podziale dz. o nr ewid. 52).

Odnosnie możliwości realizacji przez *Inwestora* na nieruchomości o nr ewid. 52/4 m.in. wyrzutni powietrzni, należy bezsprzecznie stwierdzić, że w Załączniku nr 2 (wykaz działek, które planowane są do zajęcia w ramach ograniczenia w korzystaniu) wskazano, że na dz. o nr ewid. 52/4, obr. P-6, w ramach ograniczenia wynikającego z art. 9s ust. 9 ustawy, przewiduje się m.in. budowę podziemnej infrastruktury sieciowej dla potrzeb tunelu i nowych linii kolejowych, a zatem nie wynika na wprost możliwość realizacji wyrzutni powietrza lub innych urządzeń powodujących nadmierny hałas i wibracje.

Należy stwierdzić, że *Inwestor* w przekonujący sposób wyjaśnił kwestie podnoszone we wnioskach stron, a także uzasadnił lokalizację przedsięwzięcia w kształcie określonym we wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, poprzez szczegółowe uzasadnienie swojego stanowiska w odniesieniu do zgłoszonych uwag, wniosków i zastrzeżeń.

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.

Inwestor do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, załączył m.in. mapę przedstawiającą proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczonym terenem

niezbędnym dla planowanych obiektów budowlanych, w tym m.in. na dz. o nr ewid. 1/9 i 86/9, obr. B-44, m. Łódź, woj. łódzkie oraz na dz. nr ewid. 1/18, obr. P-6, M. Łódź, woj. łódzkie.

Z uproszczonych wypisów z rejestru gruntów wynika, że dz. 1/9 i 86/9, obr. B-44 są gruntami pod wodami powierzchniowymi płynącymi (Wp – rzeka Bałutka), stanowiącymi własność Skarbu Państwa, w stosunku do których Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi posiada inny rodzaj władania.

Z kolei dz. nr 1/18, obr. P-6 stanowi grunty pod wodami powierzchniowymi płynącymi (Wp – rzeka Bałutka), w stosunku do których Marszałek Województwa Łódzkiego – Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Łodzi, posiada nieustalone prawo własności oraz nieustalone władanie na zasadach samoistnego posiadania.

Zgodnie z art. 9ya ust. 1 *ustawy*, w przypadku, gdy realizacja inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez tereny wód płynących, inwestor jest uprawniony do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji, a przed planowanym ich zajęciem – do niezwłocznego uzgodnienia, w drodze pisemnego porozumienia z odpowiednimi podmiotami, o których mowa w art. 212 ust. 1 *ustawy* z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 624 z późn. zm.), zakresu, warunków i terminu tego zajęcia (art. 9ya ust. 4 *ustawy*).

Zgodnie z wnioskiem *Inwestora*, powyższe nieruchomości nie zostały oznaczone jako tereny wód płynących, na podstawie art. 9ya *ustawy*.

Mając powyższe na uwadze, działając na podstawie art. 50 § 1 *Kpa*, w związku z art. 212 ust. 1 *ustawy* Prawo wodne oraz art. 9ya ust. 4 *ustawy*, organ, pismem z 9 sierpnia 2021 r. wezwał Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie o przekazanie informacji, czy Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, wykonują prawa właścicielskie w stosunku do dz. o nr ewid. 1/9 i 86/9, obr. B-44, M. Łódź, oraz dz. nr ewid. 1/18, obr. P-6, M. Łódź, oraz czy *Inwestor*, występując z wnioskiem na dalszym etapie inwestycyjnym do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, uzyska pisemne porozumienie dotyczące zakresu, warunków i terminu nieodpłatnego zajęcia ww. działek.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wód Polskich, pismem (znak: PO.RUM.2313.169.2021.DN) z 17 sierpnia 2021 r. (data wpływu: 23 sierpnia 2021 r.), wyjaśnił, że na przedmiotowych nieruchomościach nie występują śródlądowe wody płynące w rozumieniu *ustawy* Prawo wodne, w stosunku do których Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu wykonuje prawa właścicielskie. Ponadto, na ww. nieruchomościach znajduje się urządzenie wodne – rów.

W związku z powyższym, organ stwierdził, że *Inwestor* w sposób właściwy oznaczył dz. o nr ewid. 1/9 i 86/9, obr. B-44, M. Łódź, oraz dz. nr ewid. 1/18, obr. P-6, M. Łódź.

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 pkt 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.

Budowa linii kolejowej w tunelu wymaga wprowadzenia zmian w dotychczasowym i planowanym przeznaczeniu terenu, w postaci ograniczenia, o którym mowa powyżej. Celem ograniczenia jest m.in. zapewnienie właściwego i bezpiecznego użytkowania i utrzymania tunelu wraz z linią kolejową po zrealizowaniu inwestycji oraz zapewnienie bezpieczeństwa nośności i użytkowania obiektów istniejących, jak i realizowanych w przyszłości, położonych nad tunelem i w jego w sąsiedztwie – w strefie oddziaływania.

Zgodnie z wnioskiem, w zasięgu oddziaływania na tunel, warunki gruntowe umożliwiają posadowienie bezpośrednio przyszłych inwestycji, przy ograniczeniu dopuszczalnych obciążeń, przekazywanych na grunt i głębokości wykonywania wykopów. 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 zakresu tego ograniczenia, ustalając:

1. obszar ograniczenia dopuszczalnego obciążenia niewymagającego sprawdzenia wpływu na tunel do 75 kN/m^2 oraz ograniczenia głębokości wykopów nieumocnionych do 3m, wykopy głębsze niż 3 m są dopuszczalne przy zastosowaniu sztywnej obudowy wykopu (Ograniczenie 1);
2. obszar ograniczenia dopuszczalnego obciążenia niewymagającego sprawdzenia wpływu na tunel do 75 kN/m^2 oraz ograniczenia głębokości wykopów do 2m, dopuszczalne jest jedynie posadowienie bezpośrednio (Ograniczenie 2);
3. obszar ograniczenia dopuszczalnego obciążenia niewymagającego sprawdzenia wpływu na tunel do 25 kN/m^2 oraz ograniczenia głębokości wykopów do 2m, dopuszczalne jest jedynie posadowienie bezpośrednio (Ograniczenie 3).

Ponadto, zgodnie z wnioskiem o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, w przypadku planowania inwestycji o obciążeniach większych niż podane powyżej, należy przeprowadzić dodatkową analizę oddziaływania projektowanej konstrukcji na tunel wraz z powiązаныmi obiektami inżynieryjnymi. Następnie w oparciu o wyniki analizy należy uzyskać niezbędną zgodę zarządcy linii kolejowej w tunelu.

W przypadku projektowania posadowień pośrednich w okolicy tunelu, obciążenie z konstrukcji należy przekazać poniżej poziomu tunelu.

Po przeanalizowaniu zgłoszonych uwag i wniosków przez strony postępowania oraz przedłożonego organowi stanowiska *Inwestora*, Wojewoda Łódzki, działając w myśl art. 80 *Kpa*, nie znalazł podstaw prawnych do odmowy wydania niniejszej decyzji lub nałożenia na *Inwestora* obowiązku zmiany wniosku w związku z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa.

Zgodnie z wnioskiem, na podstawie art. 9ya *ustawy*, realizacja przedmiotowej inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez teren drogi publicznej, co zostało ustalone w pkt IX niniejszej decyzji. W związku z powyższym, PLK S.A. są uprawnione do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji wskazanego w decyzji fragmentu drogi publicznej. 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, zarządca drogi wydaje niezwłocznie, w związku z nadaniem niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, o czym stanowi art. 9ya ust. 3 *ustawy*.

Zgodnie z 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.

Zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 1 *ustawy*, decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ustala m.in. linie rozgraniczające teren inwestycji oraz termin wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń (art. 9q ust. 6 *ustawy*).

W związku z powyższym, termin wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych

pomieszczeń ustalono, zgodnie z wnioskiem Inwestora, w części X niniejszej decyzji na 30. dzień od dnia, w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna, z uwzględnieniem warunków wynikających z nadania niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Występując o ustalenie lokalizacji linii kolejowej *Inwestor* zawniósł zgodnie z art. 9w ust. 1 *ustawy* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, co zostało uzasadnione ważnym interesem społecznym i gospodarczym. Z uzasadnienia Wnioskodawcy wynika, że niniejsza inwestycja jest częścią zadania prowadzonego w oparciu o dofinansowanie w ramach działania 5.1. Rozwój kolejowej sieci TEN-T oś priorytetowa V: Rozwój transportu kolejowego w Polsce Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2010, a także ze środków budżetu Państwa, co determinuje przestrzeganie terminowej realizacji zadania. Ponadto przedmiot wniosku stanowi etap realizowanego przez Wnioskodawcę przedsięwzięcia w ramach projektu „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec” polegający na wybudowaniu linii kolejowej w tunelu, mającej na celu połączenie trzech łódzkich stacji i poprawę komunikacji pasażerskiej krajowej i regionalnej, której budowa ze względu na ważny cel społeczny pozwoli poprawić dostępność, zachować ciągłość i bezpieczeństwo ruchu oraz pozwoli uniknąć niepowetowanej szkody materialnej związanej z ewentualnym opóźnieniem, w tym również w aspekcie niewykorzystania środków unijnych.

Organ zgodził się z argumentami *Inwestora*, że realizacja inwestycji poprawi powiązania gospodarcze i komunikacyjne ośrodków miejskich leżących w aglomeracji łódzkiej, poprawi dostępność transportu zbiorowego na terenie województwa łódzkiego, będzie silniej stymulować rozwój gospodarczy obszarów i rejonów położonych w obszarze linii kolejowej (zwłaszcza w kontekście dostępu do centrum Łodzi), poprawi parametry techniczno-eksploatacyjne oraz bezpieczeństwo podróży i w związku z tym wzrośnie konkurencyjność kolei w stosunku do innych środków transportu. Przedmiotowa inwestycja skomunikuje Łódź, w osi wschód – zachód, wysokiej jakości transportem kolejowym.

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

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, Pracy i Technologii za pośrednictwem Wojewody Łódzkiego:

- Wnioskodawcy 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, w Urzędzie Miasta Łodzi, 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.

Z up. WOJEWODY ŁÓDZKIEGO

Magdalena Gawrysiak
**Kierownik Oddziału Planowania
i Zagospodarowania Przestrzennego
w Wydziale Gospodarki Przestrzennej
i Budownictwa**

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 2020 r. poz. 1546 z późn. zm.).

Załączniki:

1. Mapa w skali 1:500, przedstawiająca proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych (Arkusz 1 i Arkusz 2).
2. Mapy z projektami podziału nieruchomości (Arkusz 1, 2, 3, 4, 4a, 4b, 4c).

Otrzymują decyzję wraz z załącznikiem Nr 1 (Arkusz 1 i Arkusz 2) i Nr 2 (Arkusz 1, 2, 3, 4a, 4b i 4c):

1. Pełnomocnik PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.
2. aa

Otrzymują poprzez zawiadomienie Wojewody Łódzkiego:

1. właściciele i użytkownicy wieczystości nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości bądź zgodnie z przedłożonym wnioskiem o zmianę adresu do doręczeń

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 x2
(decyzja ostateczna wraz z załącznikiem Nr 1 (Arkusz 1 i Arkusz 2) i Nr 2 (Arkusz 1, 2, 3, 4a, 4b i 4c) celem ujawnienia w: ewidencji gruntów i księgach wieczystych)
2. Wydział Gospodarki Nieruchomościami ŁUW w Łodzi x1 (decyzja ostateczna wraz z załącznikiem Nr 1 (Arkusz 1 i Arkusz 2) i Nr 2 (Arkusz 1, 2, 3, 4a, 4b i 4c))
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi (e-PUAP – bez załączników) – 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:

- I. Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Wojewoda Łódzki z siedzibą w Łodzi pod adresem ul Piotrkowska 104, 90-926 Łódź.
- II. Inspektorem ochrony danych w Łódzkim Urzędzie Wojewódzkim w Łodzi jest Pan Jacek Woźnicki iod@lodz.uw.gov.pl, tel. /42/ 664-11-88.
- III. Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu:
 - a. wydania decyzji w sprawie ustalenia warunków zabudowy lub lokalizacji inwestycji na podstawie odpowiednich przepisów prawa¹;
 - b. 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;
 - c. 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;
- IV. 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:
 - a. inne podmioty upoważnione do odbioru Pani/Pana danych osobowych na podstawie odpowiednich przepisów prawa;
 - b. inne podmioty, które przetwarzają Pani/Pana dane osobowe w imieniu Administratora na podstawie zawartej umowy powierzenia przetwarzania danych osobowych (tzw. podmioty przetwarzające).
- V. Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane przez okres niezbędny do realizacji wskazanego w pkt III celu przetwarzania, w tym również obowiązku archiwizacyjnego wynikającego z przepisów prawa.
- VI. W związku z przetwarzaniem przez Administratora danych osobowych przysługuje Pani/Panu:
 - a. prawo dostępu do treści danych, na podstawie art. 15 Rozporządzenia;
 - b. prawo do sprostowania danych, na podstawie art. 16 Rozporządzenia;
 - c. prawo do ograniczenia przetwarzania danych, na podstawie art. 18 Rozporządzenia;
 - d. prawo do przenoszenia danych, na podstawie art. 20 Rozporządzenia;
 - e. 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).
- VII. 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.
- VIII. 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.
- IX. 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.