

Olsztyn, 23 grudnia 2021 r.

WIN-II.7840.2.24.2021

DECYZJA nr OI/037/21

Na podstawie art. 28, art. 33 ust. 1, art. 34 ust. 4, art. 36 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 ze zm.), w związku z art. 26 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r. poz. 471), w nawiązaniu do art. 9ac ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1984), oraz na podstawie art. 104, 108 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku o pozwolenie na budowę z dnia 27.07.2021 r., uzupełnionego w dniu 08.10.2021 r.,

zatwierdzam projekt budowlany i udzielam pozwolenia na budowę

dla:

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

obejmującego:

„Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn” - budowę, przebudowę i rozbiórki na liniach kolejowych: nr 216 od km 80+640 do km 83+636, nr 219 od km -0+425 do km 2+213, nr 220 od km -0+551 do km 2+675, nr 353 od km 296+245 do km 302+122,

w zakresie:

- Budowy i przebudowy układu torowego wraz z odwodnieniem,
- Budowy i przebudowy układu drogowego wraz z infrastrukturą,
- Budowy peronów wraz z infrastrukturą,
- Budowy ściany oporowej,
- Budowy i przebudowy sieci, przyłączy i urządzeń sanitarnych wraz z budową podziemnego zbiornika technologicznego i budową podziemnego zbiornika p.poż.,
- Budowy i przebudowy sieci, przyłączy i urządzeń elektroenergetycznych,
- Budowy i przebudowy sieci, przyłączy i infrastruktury telekomunikacyjnej,
- Budowy i przebudowy sieci trakcyjnej,
- Budowy i przebudowy zasilaczy 3 kV,
- Budowy i przebudowy sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej,
- Budowy i przebudowy sieci i urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- Budowy przejścia podziemnego dla pieszych wraz z infrastrukturą,
- Przebudowy wiat peronowych (zadaszenia peronów),
- Budowy budynku nastawni „OL” wraz z infrastrukturą,
- Budowy budynku dla obsługi podróżnych wraz z infrastrukturą,
- Budowy tymczasowego budynku dla obsługi podróżnych wraz z infrastrukturą,
- Rozbiórki budynku dworca kolejowego „Olsztyn Główny”,
- Rozbiórki ścian oporowych: S1 – od km 298+644,86 do km 298+671,36; S2 – od km 300+457,24 do km 300+485,72; S3 – od km 300+414,95 do km 300+564,33; S4 – od km 300+442,89 do km 300+506,84; S5 – od km 300+657,89 do km 301+101,78; S6 – od km 298+560,50 do km 298+580,00; S7 – ok km 298+592,50 do km 298+630,50;

- Rozbiórki przejścia podziemnego w km 298+881,
- Rozbiórki budynku nastawni „OL”
- Rozbiórki budynku nastawni OL1,
- Rozbiórki budynku obecnej nastawni „OLA” w km 298+630,
- Rozbiórki budynku dyżurnego ruchu peronowego w km 298+856,
- Rozbiórki peronów nr: 1, 2, 3, 4,
- Rozbiórki zadaszania dojścia do peronu nr 1,
- Rozbiórki zadaszania (wiaty) przed budynkiem dworca kolejowego na peronie nr 1,
- Rozbiórki budynku posterunku tzw. „górkę rozrządowej”,
- Rozbiórki rampy usytuowanej na działce nr 223/4 obręb 20 Olsztyn,
- Rozbiórki rampy usytuowanej na działce nr 1/96 obręb 159 Olsztyn,
- Rozbiórki budynku warsztatu wagonowego na dz. nr 223/4 obręb 20 Olsztyn,
- Rozbiórki budynku pomocniczego nr 1,
- Rozbiórki budynku pomocniczego nr 2,
- Rozbiórki schronu na peronie nr 3,
- Rozbiórki schronu na peronie nr 4,
- Rozbiórki budynku „poprawiaczy wagonów”,
- Rozbiórki blaszanego garażu,
- Rozbiórki „betonowego bloku” – fundamentu po bramce sygnałowej,
- Rozbiórki istniejącej sieci trakcyjnej (wraz z konstrukcjami wsporczymi i fundamentami),
- Rozbiórki układu torowego,
- Rozbiórki sieci, przyłączy i urządzeń teletechnicznych,
- Rozbiórki sieci i urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- Rozbiórki sieci, przyłączy i urządzeń elektroenergetycznych,
- Rozbiórki sieci, przyłączy i urządzeń wodociągowych,
- Rozbiórki sieci, przyłączy i urządzeń kanalizacji deszczowej,
- Rozbiórki sieci, przyłączy i urządzeń kanalizacji sanitarnej.

Inwestycja realizowana będzie na działkach:

- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 5, dz. nr: 33;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 17, dz. nr: 27/5, 128;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 18, dz. nr: 12/4, 28;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 20, dz. nr: 223/4, 223/3, 222/1, 78/1, 78/2, 1/12;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 30, dz. nr: 15;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 31, dz. nr: 2/2;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 33, dz. nr: 165/4;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 50, dz. nr: 1/5;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 59, dz. nr: 28/16;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 62, dz. nr: 1/2;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 63, dz. nr: 1/8, 1/2, 1/6, 1/13, 1/14, 1/15, 1/16, 1/11;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 72, dz. nr: 1/51, 32/8, 37/39;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 79, dz. nr: 19/3, 4/1, 4/2, 19/4, 19/5;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 87, dz. nr: 1/1, 5, 6, 3/2, 3/1, 1/2;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 90, dz. nr: 36/1, 36/2, 36/3, 17/1, 17/2;

- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 136, dz. nr: 1;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 148, dz. nr: 1;
- jedn. ewid. 286201_1 m. Olsztyn, obr. Olsztyn 159, dz. nr: 1/95, 1/89, 1/4, 1/92, 1/18, 1/19, 1/87, 1/69, 1/82, 1/86, 1/38, 1/39, 1/79, 1/91, 1/72, 1/84, 1/93, 1/96, 1/16, 19, 1/17, 37.

Autor projektu: mgr inż. arch. Dariusz Leszczyński, posiadający uprawnienia budowlane w specjalności architektonicznej do projektowania bez ograniczeń o numerze KK/080/04, wpisany na listę Mazowieckiej Okręgowej Izby Architektów RP pod nr MA/075/04;

z zachowaniem następujących warunków:

- 1) dotyczących zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych:
 - roboty budowlane prowadzić zgodnie z planem bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, zgodnie z obowiązującymi normami, przepisami i zasadami BHP,
 - roboty budowlane prowadzić zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym stanowiącym załącznik do niniejszej decyzji pod kierownictwem osób posiadających odpowiednie uprawnienia budowlane,
 - roboty budowlane prowadzić zgodnie z warunkami zawartymi w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 23.11.2020 r. znak: WOOŚ.420.15.2020.AD.10, zmieniającej decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o środowiskowych uwarunkowaniach z 21 września 2017 r. znak: WOOŚ.4210.5.2017.AZ.25;
- 2) czas użytkowania tymczasowych obiektów budowlanych – do czasu zgłoszenia właściwemu organowi nadzoru budowlanego zakończenia budowy lub do czasu uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie;
- 3) terminy rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nie przewidywanych do dalszego użytkowania oraz tymczasowych obiektów budowlanych – rozbiórki dokonać przed zgłoszeniem właściwemu organowi nadzoru budowlanego zakończenia budowy lub przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na użytkowanie;
- 4) dotyczących nadzoru na budowie: wymagany kierownik budowy w odpowiedniej specjalności, zgodnie z art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane oraz inspektor nadzoru inwestorskiego, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 19.11.2001 r. w sprawie obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (Dz. U. Nr 138, poz.1554),

wynikających z art. 36 ust. 1 pkt 1-4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

Zgodnie z art. 108 §1 Kodeksu postępowania administracyjnego nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Pan [REDAKTOWANE], pełnomocnik inwestora - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie wraz z wnioskiem o pozwolenie na budowę złożył projekt budowlany zawierający opinie i uzgodnienia, a także oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane, podpisane przez upoważnioną osobę.

Pismem z 05.08.2021 r., znak: WIN-II.7840.2.24.2021 Wojewoda Warmińsko-Mazurski wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia braków formalnych, które zostały uzupełnione w terminie.

Wojewoda Warmińsko-Mazurski zawiadomił wnioskodawcę o wszczęciu postępowania administracyjnego pismem z 13.10.2021 r., znak: WIN-II.7840.2.24.2021, a pozostałe strony postępowania w drodze obwieszczenia na tablicach ogłoszeń odpowiednio w Warmińsko-Mazurskim Urzędzie Wojewódzkim, w Urzędzie Miasta Olsztyna oraz na stronach internetowych tych urzędów. Powyższe obwieszczenie ukazało się również w Gazecie Olsztyńskiej w dniu 19.10.2021 r.

W przepisowym terminie nie zgłoszono uwag i zastrzeżeń.

W dniu 28.10.2021 r. z aktami sprawy oraz projektem budowlanym zapoznała się Pani [REDAKTOWANE], reprezentująca [REDAKTOWANE], dokonując jednocześnie ich fotokopii.

Postanowieniem z dnia 05.11.2021 r., znak: WIN-II.7840.2.24.2021 Wojewoda Warmińsko-Mazurski wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia braków materialnych w przedłożonym projekcie budowlanym, które zostały uzupełnione w wyznaczonym terminie.

W dniu 10.11.2021 r. wpłynęło pismo Pana [REDAKTOWANE], reprezentującego [REDAKTOWANE], informujące iż ze względu na znaczną obszerność akt postępowania dotyczącego wydania decyzji o pozwoleniu na budowę, Spółka zajmie stanowisko w przedmiotowej sprawie w terminie 30 dni.

W odpowiedzi na ww. informację, w piśmie z dnia 18.11.2021 r. znak: WIN-II.7840.2.24.2021 Organ poinformował, iż przyjął, że wskazany przez Pana [REDAKTOWANE] termin 30 dni na zajęcie stanowiska w sprawie postępowania dotyczącego wydania decyzji o pozwoleniu na „Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn” - budowę, przebudowę i rozbiórki na liniach kolejowych: nr 216 od km 80+640 do km 83+636, nr 219 od km -0+425 do km 2+213, nr 220 od km -0+551 do km 2+675, nr 353 od km 296+245 do km 302+122, upłynie w dniu 05.12.2021 r.

Organ wskazał w ww. piśmie, iż ustawowy termin na składanie przez strony uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie już upłynął, ponadto Organ jest związany wyznaczonym w prawie budowlanym terminem 45 dni na wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę w zakresie realizacji inwestycji kolejowej, po przekroczeniu którego na organ zostałaby wymierzona kara w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki, w związku z tym po uzupełnieniu projektu budowlanego przez inwestora organ będzie zobowiązany bez zbędnej zwłoki wydać decyzję kończącą postępowanie administracyjne w I instancji w przedmiotowej sprawie.

W dniu 23.11.2021 r. z aktami sprawy oraz projektem budowlanym zapoznał się Pan [REDAKTOWANE], pełnomocnik [REDAKTOWANE], dokonując jednocześnie fotokopii rzeczowych dokumentów.

W dniu 06.12.2021 r. do tut. urzędu wpłynął wniosek [REDAKTOWANE] reprezentowanej przez Pana [REDAKTOWANE], o wyłączenie Wojewody Warmińsko-Mazurskiego od załatwienia przedmiotowej sprawy. Rzeczony wniosek organ przekazał do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie przy piśmie z dnia 07.12.2021 r.

Po wyznaczonym terminie na wpływ wniosków i uwag stron postępowania, do tut. organu w dniu 10.12.2021 r. wpłynęło pismo [REDAKTOWANE] reprezentowanej przez Pana [REDAKTOWANE], zawierające stanowisko strony w przedmiotowej sprawie, w którym zwrócono uwagę na braki i nieprawidłowości, jakie zdaniem wnioskującego występują w załączonej do wniosku dokumentacji, takie jak:

1. W projekcie budowlanym jako zakres inwestycji zostały określone roboty budowlane oraz obiekty, które nie zostały zdefiniowane w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r.

Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1333 ze zm.), a tym samym nie stanowią robót budowlanych i obiektów budowlanych, dla których ww. ustawa przewiduje wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę.

2. Projekt budowlany obejmuje swoim zakresem budowę dworca kolejowego, co wprost wynika z treści projektu, natomiast zakres inwestycji szczegółowo opisany we wniosku o wydanie pozwolenia na budowę pomija budowę ww. dworca, wskazując jedynie na budowę „budynku obsługi podróżnych”, co wprost stoi w sprzeczności z wydana w sprawie decyzją lokalizacyjną.

3. W ocenie spółki należy domniemywać, że zabiegi sematyczne podejmowane przez Inwestora, który na różnych etapach przygotowania inwestycji nazywa obiekt budowlany „budynkiem obsługi podróżnych” lub „dworcem”, wprost wynikają z faktu, że zdaje on sobie sprawę, iż dworzec kolejowy winien być lokalizowany w oparciu o miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, a nie w szczególnym trybie rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym.

4. Wydana dla inwestycji decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 21 września 2017 r. znak sprawy: WOOŚ.4210.5.2017.AZ.25 zmieniona decyzją z dnia 23 listopada 2020 r. znak sprawy: WOOŚ.420.15.AD.10 nie obejmuje całego zakresu inwestycji, a tym samym nie może stanowić podstawy do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę dla Inwestycji.

5. W treści projektu budowlanego wskazano, że Inwestycja jest etapowana, podczas gdy powyższe nie wynika z wniosku o pozwolenie na budowę złożonego przez Inwestora.

Rozpatrując przedstawione przez stronę zarzuty, Organ zważył, co następuje:

Ad.1. Niniejsza decyzja obejmuje roboty budowlane wymienione w rozstrzygnięciu, zgodne z robotami budowlanymi wymienionymi przez pełnomocnika Inwestora we wniosku o pozwolenie na budowę, tj. budowy, przebudowy i rozbiórki ww. obiektów budowlanych. Należy przy tym wskazać, iż w Prawie budowlanym nie zawarto katalogu zamkniętego obiektów budowlanych, została jedynie podana w art. 3 ustawy Prawo Budowlane definicja obiektów budowlanych - należy przez to rozumieć budynek, budowlę bądź obiekt małej architektury, wraz z instalacjami zapewniającymi możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem, wzniesiony z użyciem wyrobów budowlanych. Zastosowane w projekcie budowlanym sformułowania takie jak: „prace”, „wykonanie”, „demontaż”, „wyposażenie”, „likwidacja”, należy uznać za zabieg stylistyczny, nie zmieniający charakteru robót budowlanych których dotyczą. Zdaniem Organu użycie w tak obszernym projekcie budowlanym innego sformułowania na nazwanie określonych robót budowlanych nie powoduje, iż przestaje być on zgodny z zakresem objętym wnioskiem o pozwolenie na budowę. Zarzut bnieprawidłowego określenia rodzaju robót budowlanych oraz obiektów budowlanych w Projekcie budowlanym należy więc uznać za bezzasadny.

Ad.2. Po wezwaniu postanowieniem do uzupełnienia projektu budowlanego, pełnomocnik inwestora dostarczył projekt budowlany zgodny z dołączoną do wniosku o pozwolenie na budowę decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, tj. dotyczący budowy budynku obsługi podróżnych, a nie dworca kolejowego.

Organ nie rozpatruje poprawności używanych przez inwestora w postępowaniach poprzedzających wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę nazw zadania inwestycyjnego, ani ich zgodności z wnioskiem o pozwolenie na budowę. Istotny jest zakres obszarowy i rzeczowy inwestycji.

Zakres złożonego wniosku jest zgodny z decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej Nr K-2/2-21 z dnia 06.07.2021 r. znak: WIN-I.747.1.3.2021 oraz dołączonym projektem budowlanym.

Należy przy tym zauważyć, że zgodnie z przytoczoną przez stronę definicją dworca kolejowego, określoną w art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie kolejowym, dworzec kolejowy – jest to obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej. W objętym przedmiotowym wnioskiem budynku, oprócz pomieszczeń przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, znajdują się ponadto pomieszczenia służące m.in. Straży Ochrony Kolei czy Spółce PKP Intercity S.A., które zgodnie z wyżej przytoczoną definicją nie powinny znajdować się w budynku dworca kolejowego, zatem nazwanie budynku innym terminem niż powyżej należy uznać za zasadne.

Ad.3. Ustawa Prawo budowlane jak również ustawa o transporcie kolejowym nie dają Organowi uprawnień do ustalania intencji jakimi kierował się Inwestor przy składaniu wniosku o pozwolenie na budowę, ponadto ta kwestia nie może wpływać na udzielenie bądź odmowę udzielenia pozwolenia na budowę, gdyż nie jest to decyzja o charakterze uznaniowym. W przypadku spełnienia przez wnioskodawcę wymogów ww. ustaw Organ nie może odmówić wydania pozwolenia na budowę.

Ad.4. Rozpatrując przedmiotową sprawę, Organ sprawdził zgodność przedmiotowej inwestycji z decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o środowiskowych uwarunkowaniach z 21 września 2017 r. znak: WOOŚ.4210.5.2017.AZ.25, zmienionej decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 23.11.2020 r. znak: WOOŚ.420.15.2020.AD.10, więc zarzut o braku zgodności uznaje za bezzasadny. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedmiotowa inwestycja została opisana w sposób uogólniony, bez podawania szczegółów niezbędnych dopiero na etapie wydawania pozwolenia na budowę. Zawarta w ww. decyzji charakterystyka inwestycji w zakresie placu miejskiego wraz z parkingiem dla samochodów osobowych oraz z tymczasowym postojem autokarów i taksówek nie stoi w sprzeczności z podanymi w projekcie budowlanymi informacjami, iż projektuje się parking na którym wydzielono miejsca dla samochodów osobowych, dla osób niepełnosprawnych, autokarów, stanowiska Kiss&Ride, stanowiska TAXI oraz stanowiska ładowania pojazdów elektrycznych. Jest to uszczegółowienie zakresu wskazanego w decyzji środowiskowej.

Ponadto projektowany parking wraz z drogami manewrowymi ma powierzchnię 2170 m², a więc nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. z Dz.U. 2019 poz. 1839 ze zm.).

Ad.5. Użyte w projekcie budowlanym sformułowanie, mówiące o etapowaniu przebudowy stacji Olsztyn Główny odnosi się do kolejności wykonywania robót budowlanych, gdyż zdaniem Organu za oczywiste należy uznać, iż ze względu na zakres i rodzaj planowanych robót budowlanych w ramach przedmiotowej inwestycji, roboty te nie będą wykonywane jednocześnie, tylko „etapami”, w określonej kolejności zgodnie z przyjętym na budowie harmonogramem.

Przedmiotowa inwestycja jest zgodna z decyzją Wojewody Warmińsko-Mazurskiego nr K-2/2021, znak: WIN-I.747.1.3.2021 o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej z dnia 6 lipca 2021 r., a także z decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o środowiskowych uwarunkowaniach z 21 września 2017 r. znak: WOOŚ.4210.5.2017.AZ.25, zmienionej decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 23.11.2020 r. znak: WOOŚ.420.15.2020.AD.10.

Decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności ze względu na ochronę zdrowia i życia ludzkiego oraz ważny interes społeczny:

- 1) Inwestycja ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz wojewódzkiego miasta Olsztyna i jest zgodny z priorytetem strategicznym jakim jest „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej”. Drugim celem horyzontalnym jest „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski”. Celem głównym POIiŚ jest „podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska”.
- 2) Projektowany zakres prac na przedmiotowych liniach kolejowych przyczyni się do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zwiększenia komfortu jazdy, oraz poprawi warunki ochrony środowiska i warunki bytowe na obszarach sąsiadujących bezpośrednio z linią kolejową. Inwestycja ograniczy negatywny wpływ kolei na środowisko poprzez m.in. zmniejszenie oddziaływań akustycznych.
- 3) Jednym z głównych celów niniejszej inwestycji jest integracja obszaru stacji pasażerskiej oraz połączenie dzielnic podzielonych linią kolejową. Spełnienie przedmiotowego warunku planuje się osiągnąć poprzez budowę przejścia podziemnego łączącego węzeł komunikacyjny przy placu Konstytucji 3 Maja, z nowym budynkiem dla obsługi podróżnych, przebudowywanymi peronami oraz dzielnicą Zatorze. Wyżej wspomniany budynek zlokalizowany jest na obszarze kolejowym, wchodzi w skład stacji pasażerskiej i jest połączony z obiektem obsługi podróżnych tzn. peronem nr 1. Podstawową funkcją budynku jest obsługa pasażera oraz zapewnienie integralności funkcjonowania łączności stacji (systemy teletechniczne) na co wskazują projektowane rozwiązania techniczne. Połączenie dwóch dzielnic i pasażerskiej stacji kolejowej, stanowi ważny cel społeczny dla mieszkańców i turystów.
- 4) W związku z realizacją projektowanej inwestycji planuje się osiągnięcie następujących celów społecznych, gospodarczych oraz ekonomicznych:
 - Poprawa jakości obsługi pasażerów poprzez budowę i przebudowę infrastruktury kolejowej;
 - Poprawa przepustowości linii, częstotliwości, skomunikowania oraz punktualności realizowanych połączeń;
 - Zwiększenie konkurencyjności i dostępności transportu kolejowego;
 - Poprawa komfortu jazdy i obsługi pasażerów;
 - Usprawnienie statycznej i dynamicznej informacji pasażerskiej oraz informacji dla przewoźników;
 - Eliminacja barier dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, niewidomych i słabo widzących, na całym obszarze Stacji.
 - Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków;
 - Racjonalizacja kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury poprzez zastosowanie elementów o wysokiej trwałości i niezawodności oraz likwidację zbędnej infrastruktury;
 - Zapewnienie interoperacyjności kolei i umożliwienie niedyskryminującego dostępu do polskiej infrastruktury kolejowej różnym operatorom;
 - Zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych poprzez ich likwidację lub zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych (systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu);
 - Zmniejszenie oddziaływania transportu kolejowego na środowisko.
- 5) Przedmiotowa inwestycja realizowana jest m.in. ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W celu zapewnienia

możliwości uruchomienia tychże środków, niezbędne jest wykazanie, że strona formalno-prawna inwestycji jest przygotowana. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi Inwestorowi niezwłoczne przystąpienie do realizacji przedsięwzięcia bez zagrożenia utraty funduszy unijnych.

Wobec powyższego należało orzec jak na wstępie.

Decyzja niniejsza wygasa, jeśli budowa nie została rozpoczęta przed upływem 3 lat od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczną lub budowa została przerwana na czas dłuższy niż 3 lata.

Decyzja nie jest ostateczna.

Zgodnie z art. 127a §1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego 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 stanie się ostateczna i prawomocna.

Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego).

Od decyzji przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie, za pośrednictwem Wojewody Warmińsko-Mazurskiego, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

ADNOTACJA DOTYCZĄCA OPŁATY SKARBOWEJ:

Opłatę skarbową uiszczono bezgotówkowo na rachunek Urzędu Miasta Olsztyna: za decyzję o pozwoleniu na budowę: 9383,00 zł (słownie: dziewięć tysięcy trzysta osiemdziesiąt trzy złote), za dokumenty stwierdzające udzielenie pełnomocnictw: 51,00 zł (słownie: pięćdziesiąt jeden złotych), na podstawie ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021r., poz. 1923 z późn.zm).



.....
(pieczęć okrągła)

Z up. WOJEWODY
WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

Izabela Sielicka-Werner
Z-CA DYREKTORA
Wydziału Infrastruktury i Nieruchomości
/podpis elektroniczny/

.....
(pieczęć imienna i podpis osoby upoważnionej do wydania decyzji)

Załącznik: Projekt budowlany

Otrzymują:

1. [REDACTED] (pełnomocnik inwestora)
(1 egz. decyzji + 2 egz. projektu budowlanego)
2. aa.

Do wiadomości:

1. Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego
(1 egz. decyzji + 1 egz. projektu budowlanego)
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie

~~Informacja o niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, w tym z uzgodnieniem regionalnego dyrektora ochrony środowiska i opinią inspektora sanitarnego, podlega podaniu do publicznej wiadomości zgodnie z art. 95 ust. 3 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.~~

Informacja o niniejszej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy podlega podaniu do publicznej wiadomości zgodnie z art. 72 ust. 6 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.

Pouczenie:

1. Inwestor jest obowiązany zawiadomić o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych właściwy organ nadzoru budowlanego oraz projektanta sprawującego nadzór nad zgodnością realizacji budowy z projektem, dołączając na piśmie:
 - 1) oświadczenie kierownika budowy (robót) stwierdzające sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz przyjęcie obowiązku kierowania budową (robotami budowlanymi), a także zaświadczenie, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane;
 - 2) w przypadku ustanowienia nadzoru inwestorskiego – oświadczenie inspektora nadzoru inwestorskiego stwierdzające przyjęcie obowiązku pełnienia nadzoru inwestorskiego nad danymi robotami budowlanymi, a także zaświadczenie, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.
2. Do użytkowania obiektu budowlanego, na budowę, którego wymagane jest pozwolenie na budowę, można przystąpić po zawiadomieniu właściwego organu nadzoru budowlanego o zakończeniu budowy, jeżeli organ ten, w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia, nie zgłosi sprzeciwu w drodze decyzji (zob. art. 54 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane). Przed przystąpieniem do użytkowania obiektu budowlanego inwestor jest obowiązany uzyskać decyzję o pozwoleniu na użytkowanie, jeżeli na budowę obiektu budowlanego jest wymagane pozwolenie na budowę i jest on zaliczony do kategorii: V, IX-XVI, XVII (z wyjątkiem warsztatów rzemieślniczych, stacji obsługi pojazdów, myjni samochodowych i garaży do pięciu stanowisk włącznie), XVIII (z wyjątkiem obiektów magazynowych: budynki składowe, chłodnie, hangary i wiaty, a także budynków kolejowych: nastawnie, podstacje trakcyjne, lokomotywownie, wagonownie, strażnice przejazdowe i myjnie taboru kolejowego), XX, XXII (z wyjątkiem placów składowych, postojowych i parkingów), XXIV (z wyjątkiem stawów rybnych), XXVII (z wyjątkiem jazów, wałów przeciwpowodziowych, opasek i ostróg brzegowych oraz rowów melioracyjnych), XXVIII-XXX (zob. art. 55 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).
3. Inwestor może przystąpić do użytkowania obiektu budowlanego przed wykonaniem wszystkich robót budowlanych pod warunkiem uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie wydanej przez właściwy organ nadzoru budowlanego (zob. art. 55 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).
4. Inwestor zamiast dokonania zawiadomienia o zakończeniu budowy może wystąpić z wnioskiem o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie (zob. art. 55 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).
5. Przed wydaniem decyzji w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego właściwy organ nadzoru budowlanego przeprowadzi obowiązkową kontrolę budowy zgodnie z art. 59a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. (zob. art. 59 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane). Wniosek o udzielenie pozwolenia na użytkowanie stanowi wezwanie właściwego organu do przeprowadzenia obowiązkowej kontroli budowy (zob. art. 57 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).

