



WOJEWODA ŁÓDZKI

GPB-I.747.9.2026
MM/KK_w

Łódź, 1 czerwca 2026 r.

DECYZJA NR 12 / 2026

o zmianie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej

Na podstawie art. 9wa ust. 1 w związku z art. 9o ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. z 2025 r. poz. 1234 z późn. zm), zwanej dalej „ustawą” oraz art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2025 r. poz. 1691), zwanej dalej „Kpa”, po rozpatrzeniu wniosku, złożonego w dniu 31 marca 2026 r. przez pełnomocników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz uzupełnionego w dniu 8 maja 2026 r., w sprawie zmiany ostatecznej decyzji Wojewody Łódzkiego Nr 9/2019 z dnia 21 listopada 2019 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji inwestycji pn.: „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec” – polegającej na budowie odcinków linii kolejowej nr 550 i 551 Łódzkiego Węzła Kolejowego między komorą demontażową przy stacji Łódź Fabryczna w rejonie ul. Sienkiewicza a przystankiem osobowym Łódź Śródmieście oraz przystankiem osobowym Łódź Polesie, M. Łódź, woj. łódzkie, znak: GPB-I.747.6.2019, utrzymanej w całości Decyzją Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 21 października 2020 r., znak: DLI-III.7620.1.2020.KM.10,

zmieniam

decyzję Wojewody Łódzkiego Nr 9/2019 z dnia 21 listopada 2019 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji inwestycji pn.: „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec” – polegającej na budowie odcinków linii kolejowej nr 550 i 551 Łódzkiego Węzła Kolejowego między komorą demontażową przy stacji Łódź Fabryczna w rejonie ul. Sienkiewicza a przystankiem osobowym Łódź Śródmieście oraz przystankiem osobowym Łódź Polesie, M. Łódź, woj. łódzkie, znak: GPB-I.747.6.2019, zwanej dalej „decyzją”, w następujący sposób:

ŁÓDZKI URZĄD WOJEWÓDZKI W ŁÓDZI

1) **Zapis zawarty w Dziale I decyzji (str. 2) w brzmieniu:**

„I. Linie rozgraniczające teren

Nie ustaliam linii rozgraniczających teren inwestycji. Niniejsza decyzja nie wywołuje skutków prawnych określonych w art. 9s ust. 3 *ustawy*. Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana na nieruchomościach bądź ich częściach, w stosunku do których decyzja ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9 *ustawy*, w tym na terenach dróg publicznych, planowanych także do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji, zgodnie z art. 9ya *ustawy*.

Teren inwestycji oznaczono linią ciągłą koloru różowego, na kopii mapy w skali 1:500, opracowanej z wykorzystaniem treści numerycznej mapy zasadniczej Miasta Łodzi, wpisanej 13 września 2018 r. za numerem 1133 do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (Łódzkiego Ośrodka Geodezji) przez Prezydenta Miasta Łodzi, wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej, stanowiącej załącznik Nr 1 do niniejszej decyzji (arkusz 1 i arkusz 2).

Zgodność kopii mapy z oryginałem została poświadczona przez uprawnionego projektanta.”

otrzymuje brzmienie:

„I. Linie rozgraniczające teren

Ustaliam linie rozgraniczające teren inwestycji, oznaczone linią przerywaną koloru różowego na kopii mapy do celów projektowych w skali 1:500, opracowanej z wykorzystaniem:

- 1) treści numerycznej mapy zasadniczej Miasta Łodzi, wpisanej 13 września 2018 r. za numerem 1133 do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (Łódzkiego Ośrodka Geodezji) przez Prezydenta Miasta Łodzi, wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej,
- 2) treści mapy zasadniczej w postaci wektorowej, pochodzącej z materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego Prezydenta Miasta Łodzi (Łódzkiego Ośrodka Geodezji), wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej (identyfikator materiału państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego – ZDT.ZOPG.4133.22.2026_1061_CL2, data wykonania kopii: 12 stycznia 2026 r.), stanowiącej załącznik Nr 1 do niniejszej decyzji.

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

Ponadto, przedmiotowa inwestycja będzie realizowana na nieruchomościach bądź ich częściach, w stosunku do których decyzja ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu

korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9 *ustawy*, w tym na terenach dróg publicznych, planowanych także do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji, zgodnie z art. 9ya *ustawy*.

Teren podlegający ograniczeniu sposobu korzystania z nieruchomości oznaczono linią ciągłą koloru różowego, na kopii mapy w skali 1:500, opracowanej z wykorzystaniem treści numerycznej mapy zasadniczej Miasta Łodzi, wpisanej 13 września 2018 r. za numerem 1133 do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (Łódzkiego Ośrodka Geodezji) przez Prezydenta Miasta Łodzi, wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej, stanowiącej załącznik Nr 1 do niniejszej decyzji.

Teren inwestycji tworzą łącznie nieruchomości objęte liniami rozgraniczającymi teren inwestycji, a także nieruchomości, w stosunku do których decyzja ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9 *ustawy*, w tym na terenach dróg publicznych, planowanych także do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji, zgodnie z art. 9ya *ustawy*”.

2) W Dziale II pkt 2 decyzji (str. 3) „Zakres przedmiotowej inwestycji”, po ppkt 4 dodaje się ppkt 5 i 6 w brzmieniu:

- „5. rozbiórka budynków na nieruchomościach objętych liniami rozgraniczającymi wraz z rozbiórką/przebudową przyłączy i innej niezbędnej infrastruktury;
6. zabezpieczające roboty budowlane na/w obiektach stycznych/sąsiadujących do budynków podlegających rozbiórce, które zapewnią bezpieczeństwo konstrukcji i samodzielność statyczną i użytkową tych budynków na nieruchomościach o nr ewid. 359/1, 361/1, 362/1, 371/6 i 375, obr. P-9, m. Łódź;
7. wycinka drzew i krzewów.”

3) Zapis zawarty w Dziale II pkt 4 decyzji (str. 4) w brzmieniu:

„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).”

otrzymuje brzmienie:

„4. Ustalenia ogólne dotyczące warunków technicznych realizacji inwestycji

1. „Planowaną inwestycję należy realizować zgodnie z projektem budowlanym, projektem

rozbiórki opracowanym na podstawie przepisów prawa.

2. Przebieg projektowanych sieci infrastruktury technicznej oraz sposób wyeliminowania ewentualnych kolizji z istniejącymi sieciami, rozbiórki/przebudowy istniejących sieci/przyłączy należy uzgodnić z podmiotami, które nimi władają (gestorzy, zarządcy, właściciele).”

- 4) **W Dziale III pkt 3 decyzji (str. 10), po słowach cyt.: „Dokumentację z inwentaryzacji architektonicznej należy przekazać Łódzkiemu Wojewódzkiemu Konserwatorowi Zabytków przed rozpoczęciem prac budowlanych”, dodaje się zapisy w brzmieniu:**

„Mając na uwadze, że, kamienice usytuowane w Łodzi przy al. 1 Maja 19, al. 1 Maja 21 i al. 1 Maja 23, są objęte indywidualną ochroną konserwatorską z tytułu ujęcia w gminnej ewidencji miasta Łodzi oraz zlokalizowane są na obszarze historycznego układu urbanistycznego oraz krajobrazu kulturowego pn. „Dzielnica Wiązowa”, który figuruje w gminnej ewidencji zabytków miasta Łodzi, wszelkie roboty budowlane realizowane w odniesieniu do ww. kamienic, a także w obrębie ww. nieruchomości wymagają uzyskania akceptacji Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W przypadku ww. obiektów, zlokalizowanych przy al. 1 Maja 19, al. 1 Maja 21 i al. 1 Maja 23:

- 1) dopuszcza się ich rozbiórkę wyłącznie po uprzednim wykreśleniu z Gminnej Ewidencji Zabytków, zwanej dalej „GEZ”, co może nastąpić w wyniku utraty wartości zabytkowych lub po stwierdzeniu, na podstawie ekspertyzy technicznej, złego stanu zachowania zabytku oraz braku technicznych możliwości jego zabezpieczenia, pod warunkiem jego odbudowy;
- 2) w przypadku konieczności przeprowadzenia robót rozbiórkowych ww. obiektów, które figurowały w GEZ, a zostały z niej skreślone, należy na etapie poprzedzającym rozbiórkę:
 - a) sporządzić dokładną dokumentację obiektu w zakresie: pełnej inwentaryzacji architektoniczno-budowlanej, inwentaryzacji konserwatorskiej, obejmującej zarówno elementy wystroju i wyposażenia elewacji jak również wnętrz, skaningu laserowego elewacji,
 - b) zabezpieczyć wartościowe elementy wystroju i wyposażenia obiektu (zakres elementów przeznaczonych do zachowania powinien zostać ustalony w uzgodnieniu z organem ochrony zabytków – należy go doprecyzować po sporządzeniu inwentaryzacji);
- 3) w przypadku skreślenia obiektów z GEZ oraz ich rozbiórki w związku z realizacją inwestycji, w obrębie ww. nieruchomości obowiązuje zakaz realizacji inwestycji innej niż

odbudowa obiektu według jego cech historycznych (m.in. w zakresie: historycznego gabarytu zabudowy, historycznych cech rozplanowania budynku w obrębie nieruchomości, historycznej formy bryły, historycznej kompozycji elewacji w zakresie układu, formy i wielkości otworów okiennych, elementów wystroju i wyposażenia architektonicznego). Szczegółowy zakres odbudowy nastąpić powinien w oparciu o wytyczne konserwatorskie oraz projekt uzgodniony przez organ ochrony zabytków;

- 4) w przypadku skreślenia obiektów z *GEZ* oraz ich rozbiórki w związku z realizacją inwestycji objętej decyzją, należy dążyć do odbudowy obiektów bez zbędnej zwłoki;
- 5) w przypadku skreślenia obiektów z *GEZ* oraz ich rozbiórki w związku z realizacją inwestycji, w sytuacji zmiany stanu prawnego nieruchomości, na której znajduje się obiekt, w umowie sprzedaży należy dążyć do ujęcia w niej obowiązku odbudowy obiektu na warunkach określonych w niniejszej decyzji.”

5) **Zapis zawarty w Dziale VII *decyzji* (str. 11) w brzmieniu:**

„VII. Oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa

Nie dotyczy.”

otrzymuje brzmienie:

„VII. Oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa

1. „Ustalam, że nieruchomości wskazane w Tabeli 0, stają się w całości z mocy prawa własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o zmianie *decyzji* stanie się ostateczna (art. 9s ust. 3 pkt 1 *ustawy*).

Tabela 0. 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-Polesie, obręb P-9		
1.	360/2	0,0244
2.	360/3	0,0797
3.	372/2	0,1198
4.	373	0,1043
5.	374	0,0970

2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nabywają z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o zmianie *decyzji* stanie się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa (wskazanych w Tabeli 0) oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach (art. 9s ust. 3b *ustawy*).
 3. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie obejmuje nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3e *ustawy*.
 4. Jeżeli na ww. nieruchomościach lub prawie użytkowania wieczystego tych nieruchomości zostały ustanowione ograniczone prawa rzeczowe, z dniem w którym decyzja o zmianie *decyzji* stanie się ostateczna, prawa te wygasają (art. 9s ust. 3a *ustawy*).
 5. 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*).
 6. 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*).
 7. Z dniem, w którym decyzja o zmianie *decyzji* stanie się ostateczna, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uzyskują prawo do dysponowania nieruchomościami, stanowiącymi teren objęty inwestycją, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 1 *ustawy*, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, z uwzględnieniem art. 9w ust. 4 *ustawy* oraz warunków wynikających z nadania decyzji rygору natychmiastowej wykonalności (art. 9s ust. 8 *ustawy*).”
- 6) W Dziale VIII *decyzji* (str. 11), w „Tabela 1. Wykaz nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 8 *ustawy*, zajętych w ramach ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości” skreśla się w całości wiersze oznaczone: L.p. 109, 110, 115, 116 i 117.
- 7) Zapis zawarty w Dziale X *decyzji* (str. 30) w brzmieniu:

„X. Określenie terminu wydania nieruchomości

Odmawiam ustalenia terminu wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń, o którym mowa w art. 9q ust. 6 *ustawy*. Niniejsza decyzja nie wywołuje skutków prawnych określonych w art. 9s ust. 3 *ustawy*. Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana na nieruchomościach bądź ich częściach, w stosunku do których decyzja ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa

w art. 9s ust. 9 *ustawy*.”

otrzymuje brzmienie:

„Określam termin wydania nieruchomości i opróżnienia lokali i innych pomieszczeń na 30. dzień od dnia, w którym decyzja o zmianie *decyzji* stanie się ostateczna.”

- 8) **Załącznik Nr 1 ark. 2 do *decyzji* zastępuje się Załącznikiem Nr 1 ark. 2 do niniejszej *decyzji*.**

Pozostałe ustalenia *decyzji* Wojewody Łódzkiego Nr 9/2019 z dnia 21 listopada 2019 r., w tym załącznik Nr 1 ark. 1 do *decyzji* pozostają bez zmian.

Niniejszej *decyzji* nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

W dniu 31 marca 2026 r., na podstawie art. 9wa ust. 1 w powiązaniu z art. 9o ust. 1 *ustawy*, pełnomocnicy Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej „*Wnioskodawcą*”, wystąpili do Wojewody Łódzkiego z wnioskiem znak: IRR5/2.RC.2234.68.11.2026.IRE-03573-I o zmianę ostatecznej *decyzji* Wojewody Łódzkiego Nr 9/2019 z dnia 21 listopada 2019 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w celu realizacji inwestycji pn.: „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec” – polegającej na budowie odcinków linii kolejowej nr 550 i 551 Łódzkiego Węzła Kolejowego między komorą demontażową przy stacji Łódź Fabryczna w rejonie ul. Sienkiewicza a przystankiem osobowym Łódź Śródmieście oraz przystankiem osobowym Łódź Polesie, M. Łódź, woj. łódzkie, znak: GPB-I.747.6.2019, zwanej dalej „*decyzją*”, utrzymanej w całości *Decyzją* Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 21 października 2020 r., znak: DLI-III.7620.1.2020.KM.10.

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

Zgodnie z art. 9wa ust. 6 *ustawy*, do zmiany *decyzji* o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w trybie art. 9wa ust. 1 *ustawy*, nie jest wymagana zgoda stron postępowania innych niż podmiot, który złożył wniosek o taką zmianę.

Na podstawie art. 9wa ust. 1 – 3 *ustawy*, *decyzja* o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej może być zmieniona przez wojewodę, na wniosek podmiotu, na rzecz którego została wydana *decyzja* o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, jeżeli po rozpoczęciu inwestycji dotyczącej linii kolejowej wystąpią okoliczności niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania, mające istotny i negatywny wpływ na:

- 1) strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia,
- 2) społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub jego sąsiedztwo lub
- 3) bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej,

w zakresie niezbędnym do usunięcia lub ograniczenia negatywnych skutków tych okoliczności.

Przez okoliczności, o których mowa powyżej, rozumie się zdarzenia lub zjawiska natury technicznej, środowiskowej lub społecznej, których wystąpienie w sposób istotny zmienia uwarunkowania realizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej, a które nie zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej.

W przypadku uznania zasadności wniosku o zmianę decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wojewoda wszczyna postępowanie w sprawie zmiany tej decyzji.

Wnioskodawca uzasadnił złożenie wniosku o zmianę decyzji spełnieniem przesłanek, o których mowa w art. 9wa ust. 1 i 2 *ustawy*, tj. wystąpieniem okoliczności niemożliwych do przewidzenia na etapie planowania i przygotowania ww. inwestycji, mających istotny i negatywny wpływ na:

1. strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia. Warunki geologiczne, które zaistniały w trakcie prowadzonych prac – soczewka wodna o napiętym zwierciadle wody oraz niezidentyfikowane wcześniej warunki gruntowe, tj. kurzawka – drobnoziarnisty, luźny osad nasycony wodą pod wysokim ciśnieniem, były przyczyną katastrofy budowlanej w obszarze nieruchomości stanowiącej działkę o nr 373, przy al. 1 Maja 21. Maszyna drążąca tunel została w listopadzie 2024 r. zatrzymana po wystąpieniu zapadliska, osiadaniu oraz zarysowaniu budynków nad nią. Przemieszczeniem uległ także fragment budynku na nieruchomości stanowiącej działkę o nr 372 przy al. 1 Maja 19. Uprzednio zaś, we wrześniu 2024 r., uległ zawaleniu fragment budynku na nieruchomości stanowiącej działkę o nr 374 przy al. 1 Maja 23 oraz poważnym uszkodzeniom uległ budynek na działce o nr 360/3. Stan budynków na ww. nieruchomościach jest katastrofalny i grozi awarią. Właściwe ustabilizowanie obiektów oraz doprowadzenie do poprawnego stanu użytkowania jest po zaistniałych wydarzeniach, według Inwestora, niemożliwe. Budynek przy al. 1 Maja 21 jest w stanie awaryjnym i złym, a także sąsiadujący z nim budynek przy al. 1 Maja 19 nie gwarantuje bezpieczeństwa nośności konstrukcji, a przedłużający się stan przestoju w prowadzonych robotach budowlanych powoduje ich dalszą destrukcję. Wystąpienie katastrofy budowlanej we wrześniu 2024 r. oraz zapadliska w przejeździe bramowym budynku zlokalizowanego przy al. 1 Maja 21, w wyniku którego nastąpiło niebezpieczne

osiadanie i uszkodzenie budynku frontowego pod tym adresem oraz negatywne oddziaływania na budynek na al. 1 Maja 19, doprowadziły do sytuacji, w której istniejąca dotychczas struktura funkcjonalno-przestrzenna, czyli zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, została zaburzona. Z uwagi na zaistniałe uszkodzenia, całe zespoły mieszkaniowe zlokalizowane na ww. nieruchomościach przy al. 1 Maja zostały wyłączone z użytkowania, przestrzeń została zdegradowana lub silnie zniszczona, przez co dotychczasowa funkcja mieszkalna nie może być realizowana;

2. społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub jego sąsiedztwo. Nastąpiło pogorszenie życia lokalnej społeczności. Mieszkańcy relokowani z nieruchomości stanowiących działki o nr: 360/3, 374, 373 i 372/2, do dnia dzisiejszego pozostają poza docelowym miejscem zamieszkania. Rezydują w hotelach, wynajętych mieszkaniach zastępczych, bez możliwości powrotu do swoich mieszkań. Powrót do nich nie będzie możliwy, z uwagi na obecną sytuację unieruchomienia tarczy drążącej tunel oraz stan techniczny budynków. Mieszkańcy ww. kamienic obarczeni są skutkami zaistniałych wydarzeń nie z własnej woli. Uszkodzenia i degradacja struktury budynków wyłączyły możliwość funkcjonowania i używania tych obiektów zgodnie z ich przeznaczeniem. Mieszkańcy opuścili swoje mieszkania bez ruchomości znajdujących się w ich wnętrzach, tylko z najpotrzebniejszymi rzeczami, ponieważ relokacja miała mieć charakter krótkotrwały. Zdarzenie związane z katastrofą oraz późniejsze wydarzenia, w tym zatrzymanie tarczy drążącej tunel spowodowały, że mieszkańcy dotychczas nie powrócili do swych lokali, a powstałe uszkodzenia i postępująca degradacja obiektów prawdopodobnie uniemożliwią ich powrót. Unieruchomienie tarczy wpływa również na pozostałych mieszkańców miasta Łodzi, poprzez wprowadzone utrudnienia ruchu komunikacyjnego, wynikające z zatrzymanych robót budowlanych. Zdarzenia wynikłe z niemożliwych do przewidzenia okoliczności wpływają na funkcjonowanie i życie społeczności miejskiej, których konsekwencje zniwelowane mogą zostać poprzez przywrócenie robót i dalszą realizację inwestycji;
3. bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej. Wystąpiła konieczność podjęcia działań celem usunięcia oraz ograniczenia negatywnych skutków katastrofy budowlanej i zatrzymania prac maszyny drążącej tunel. Bezpieczeństwo wykonania robót budowlanych, tj. dalszy posuw maszyny drążącej tunel, wiąże się z koniecznością właściwego przygotowania terenu, zapewniającego dostęp do maszyny z poziomu terenu, przy uwzględnieniu awaryjnego

stan techniczny obiektów, wykonanych i przedłożonych ekspertyz budynków oraz sporządzonych opinii eksperckich, dotyczących zniszczeń i uszkodzeń budynków oraz ich degradację. Jedynym możliwym i skutecznym sposobem dalszego bezpiecznego prowadzenia robót budowlanych jest uprzednie przeprowadzenie rozbiórki budynków zlokalizowanych na nieruchomościach o nr: 360/3, 360/2, 372/2, 373, 374 oraz zabezpieczenie obiektów sąsiadujących z nimi. Działania te umożliwią dalszą realizację inwestycji, a po jej zakończeniu - odtworzenie tkanki miejskiej. Kontynuacja prowadzenia robót budowlanych wymaga zachowania najwyższego stopnia bezpieczeństwa. Stan budynków zlokalizowanych na nieruchomościach stanowiących działki o nr: 360/2, 360/3, 374, 373, 372/2, jest zły i katastrofalny, a ich struktura konstrukcyjna jest bardzo wrażliwa na oddziaływanie prowadzonych i planowanych robót, realizowanych przy pomocy maszyny drążącej. Dalsze kontynuowanie robót budowlanych, ze znajdującymi się budynkami nad tarczą, może doprowadzić do kolejnej katastrofy budowlanej. Z uwagi na złożone warunki gruntowe, z licznymi przewarstwieniami i soczewkami, w tym wód pod ciśnieniem (kurzawka), przyczynić się mogą do niekontrolowanej migracji iniektu oraz wypłukiwania cząstek, co w konsekwencji może skutkować powstaniem pustek i dalszych zapadłisk. Skomplikowana struktura gruntu, postępująca degradacja, konieczność zapewnienia dostępu z poziomu terenu do maszyny drążącej tunel podczas jej rozruchu oraz zły stan budynków, nie dają podstaw do wskazania właściwej i bezpiecznej metody zabezpieczenia i przywrócenia do stanu używalności obiektów zlokalizowanych w terenie, innej niż ich rozbiórka. Najwłaściwszą metodą likwidacji powstałych szkód i uszkodzeń, usunięcia negatywnych skutków społecznych, zabezpieczającą interes społeczności lokalnej oraz zachowania bezpieczeństwa dalszej realizacji robót, przy uwzględnieniu oddziaływania projektowanej linii kolejowej w tunelu po jej uruchomieniu na obszarze objętym wnioskiem, jest przeprowadzenie rozbiórek tych budynków.

Po przeanalizowaniu wniosku Inwestora o zmianę *decyzji*, Wojewoda Łódzki uznał za zasadne wszczęcie postępowania o zmianę *decyzji*, gdyż zostały spełnione przesłanki, o których mowa w art. 9wa ust. 1 *ustawy*, a przedstawione rozwiązania projektowe są niezbędne do usunięcia lub ograniczenia negatywnych skutków okoliczności, o których mowa ww. przepisie, tj. zjawisk natury technicznej, środowiskowej lub społecznej, których wystąpienie w sposób istotny zmienia uwarunkowania realizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej, a które nie zostały, zdaniem organu, uwzględnione w dokumentacji projektowej.

Stronami postępowania są: Wnioskodawca oraz właściciele i użytkownicy wierzyci 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.

W konsekwencji powyższego, działając na podstawie art. 9wa ust. 3 w związku z art. 9wa ust. 1-2 i art. 9o ust. 6 i 6a *ustawy*, Wojewoda Łódzki wysłał zawiadomienie (pismo z dnia 14 kwietnia 2026 r.) o wszczęciu postępowania w sprawie zmiany ostatecznej *decyzji Wnioskodawcy*, właścicielom lub użytkownikom nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji oraz Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

Zgodnie z art. 9o ust. 6 *ustawy*, wojewoda wysłała zawiadomienie o wszczęciu postępowania właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości, a doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne.

Strony postępowania oraz ich adresy zostały ustalone na podstawie aktualnych danych wskazanych w katastrze nieruchomości, przedłożonych przez *Wnioskodawcę* do wniosku o zmianę *decyzji*.

Mając jednak na uwadze, że właściciele lub użytkownicy wierzyci nieruchomości objętych wnioskiem o zmianę *decyzji* zostali relokowani z miejsca zamieszkania z uwagi na katastrofę budowlaną lub niebezpieczeństwo jej ponownego zaistnienia, organ, za pośrednictwem *Wnioskodawcy* skutecznie doręczył ww. zawiadomienie stronom postępowania relokowanym do obiektów hotelowych. Miejsca pobytu ww. stron zostały ustalone przez *Wnioskodawcę* i przekazane do organu przy piśmie z dnia 30 kwietnia 2026 r., znak: IRR5/2.DW.2234.68.11.2.2026.IRE-03573-I

Stronom, które w aktualnym katastrze nieruchomości mają adres inny niż al. 1 Maja 19, 21 i 23 oraz Próchnika 44, ww. zawiadomienie, zgodnie z art. 9o ust. 6 *ustawy*, zostało wysłane na adres wskazany w katastrze nieruchomości.

Pozostałe strony postępowania, zgodnie z powyższym przepisem prawa, zostały zawiadomione w drodze obwieszczenia z dnia 14 kwietnia 2026 r., zamieszczonego na tablicach ogłoszeń oraz na stronach internetowych (na odpowiednich stronach podmiotowych w Biuletynie Informacji Publicznej) Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi oraz Urzędu Miasta Łodzi w dniach 16 kwietnia 2026 r. – 30 kwietnia 2026 r. Obwieszczenie o wszczęciu postępowania zostało opublikowane w dniu 14 kwietnia 2026 r. w prasie lokalnej („Gazeta Wyborcza”).

Zawiadomienie o wszczęciu postępowania zawierało m.in.: informację,

że po przeanalizowaniu wniosku Inwestora o zmianę *decyzji*, organ uznał za zasadne wszczęcie postępowania, gdyż zostały spełnione przesłanki, o których mowa w art. 9wa ust. 1 *ustawy*, a przedstawione rozwiązania projektowe są niezbędne do usunięcia lub ograniczenia negatywnych skutków okoliczności, o których mowa ww. przepisie, tj. zjawisk natury technicznej, środowiskowej lub społecznej, których wystąpienie w sposób istotny zmienia uwarunkowania realizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej, a które nie zostały, zdaniem organu, uwzględnione w dokumentacji projektowej. Ponadto, zawiadomienie o wszczęciu postępowania zawierało również oznaczenie nieruchomości bądź ich części, objętych wnioskiem o zmianę *decyzji* według katastru nieruchomości oraz informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy i sposobie złożenia ewentualnych wniosków i uwag.

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

Organ, działając na podstawie art. 50 § 1 *Kpa*, pismem z dnia 27 kwietnia 2026 r., znak: GPB-I.747.9.2026, wezwał *Wnioskodawcę* do przedłożenia wyjaśnień, dokumentów i doprecyzowanie wniosku, w terminie 14 dni od dnia doręczenia wezwania.

Wnioskodawca, w dniu 8 maja 2026 r., przy piśmie znak: IRR5/2.RC.2234.68.11.2026.IRE-03573-I, przedłożył wyjaśnienia, dokumenty i doprecyzował wniosek.

Uzupełniony wniosek o zmianę *decyzji* zawierał następujące elementy, wymagane na dzień wydania *decyzji*:

1. załącznik graficzny w skali 1:500, sporządzony zgodnie z art. 9o ust. 3 pkt 1 *ustawy*;
2. określenie zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu;
3. wykaz nieruchomości, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa, zawierający oznaczenia działek według katastru nieruchomości oraz powierzchnie tych działek;
4. wykaz nieruchomości, zawierający oznaczenie działek według katastru nieruchomości, w stosunku do których zmiana *decyzji* ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9 *ustawy* (wymagających zmiany warunków technicznych realizacji inwestycji);
5. opinie dotyczące przedmiotowej inwestycji, wydane przez:
 - a) na podstawie art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. a) *ustawy* – w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych na obszarach, którym został nadany status uzdrowiska albo status obszaru ochrony uzdrowiskowej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych (tj. Dz. U. z2025 r., poz. 1135):

- Naczelnika w Departamencie Lecznictwa w Ministerstwie Zdrowia – pismo z dnia 9 lutego 2026 r., znak: DLD.510.402.2026.AG, informujące, że obszar, na którym planowana jest przedmiotowa inwestycja, nie posiada statusu uzdrowiska albo obszaru ochrony uzdrowiskowej. W związku z powyższym, przedmiotowa sprawa nie należy do kompetencji Ministra Zdrowia;
- b) na podstawie art. 90 ust. 3 pkt 4 lit. b) ustawy – w odniesieniu do morskich portów i przystani wraz z obszarami pasa technicznego oraz pasa ochronnego:
 - Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni – pismo z dnia 13 lutego 2026 r., znak: INZ.9212.31.2026.JZ, informujące, że przedmiotowa inwestycja znajduje się poza pasem technicznym i ochronnym brzegu morskiego, poza granicami portu i przystani, a zatem poza obszarem właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni;
- c) na podstawie art. 90 ust. 3 pkt 4 lit. c) ustawy w odniesieniu do terenów górniczych:
 - Zastępcę Dyrektora Okręgowego Urzędu Górniczego w Kielcach, działającego z upoważnienia Dyrektora Okręgowego Urzędu Górniczego w Kielcach – pismo z dnia 2 marca 2026 r., znak: KIE.5120.32.2026.AI, informujące, że w granicach obszaru objętego opracowaniem nie ma terenów górniczych;
- d) na podstawie art. 90 ust. 3 pkt 4 lit. e) ustawy – w odniesieniu do gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa, będących w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe:
 - Zastępcę Dyrektora ds. Gospodarki Leśnej Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Łodzi, działającego z upoważnienia Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Łodzi – pismo z dnia 10 lutego 2026 r., znak: ZS.2211.25.2026, 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) na podstawie art. 90 ust. 3 pkt 4 lit. f) ustawy – w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami:
 - Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – opinia z dnia 17 marca 2026 r., znak: WUOZ-ZA.5150.155.2026.AD.LL.PU. W przedmiotowej opinii wskazano zastrzeżenia dotyczące rozbiórki obiektów znajdujących się w GEZ oraz obiektu stanowiącego element układu urbanistycznego (zlokalizowanego przy ul. Próchnika 44);

- f) na podstawie art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. g) ustawy – w zakresie zadań rządowych albo samorządowych, służących realizacji inwestycji celu publicznego, o których mowa w art. 39 ust. 3 pkt 3 i art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – w odniesieniu do terenów nieobjętych aktualnymi planami zagospodarowania przestrzennego:
- Zastępcę Dyrektora Biura Planowania Regionalnego Województwa Łódzkiego, działającego z upoważnienia Marszałka Województwa Łódzkiego – opinia pozytywna z dnia 5 marca 2025 r., znak: BPRWŁ.ZP.4041.18.2026, w związku z brakiem kolizji między planowaną inwestycją a ustaleniami „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi”;
 - Wojewodę Łódzkiego – 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: 6 lutego 2026 r.;
 - Prezydenta Miasta Łodzi (jako starosty w zakresie zadań, o których mowa powyżej) – pismo Wiceprezydenta Miasta Łodzi z dnia 6 marca 2026 r., informujące, że obszar objęty zmianą *decyzji* objęty jest obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego;
- g) na podstawie art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. h) ustawy – w odniesieniu do ochrony samorządowych obiektów infrastruktury:
- Zarząd Województwa Łódzkiego – opinia pozytywna z dnia 5 marca 2026 r., znak: IFIII.800.3.2026.OM;
 - Wiceprezydenta Miasta Łodzi – opinia pozytywna z dnia 26 lutego 2026 r., znak: DEP-GK-III.7012.1.8.2026;
- h) na podstawie art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. i) ustawy – w odniesieniu do drogi publicznej, która krzyżuje się z linią kolejową:
- Wiceprezydenta Miasta Łodzi – opinia pozytywna z dnia 26 lutego 2026 r., znak: ZDiT-UI.5017.3.2.2026.

Przed złożeniem wniosku o zmianę *decyzji*, *Wnioskodawca* wystąpił o wydanie opinii do wniosku do organów, które były właściwe do jej wydania w pierwotnym postępowaniu, co należy uznać za zasadne w kontekście takim, że niniejsza decyzja stanowi zmianę *decyzji* oraz fakt, że w związku z nowelizacją *ustawy* w okresie pomiędzy wydaniem *decyzji* a przedmiotowym postępowaniem, nastąpiła zmiana organów opiniujących wnioski o ustalenie lokalizacji linii

kolejowej. Za bezzasadne należy zatem uznać opiniowanie wniosku o zmianę *decyzji* przez organy, niebiorące udziału w opiniowaniu pierwotnego wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej.

W przedmiotowej sprawie stwierdzono brak obowiązku wystąpienia o opinię wynikającą z art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. j) *ustawy* ze względu na fakt, iż teren objęty zmianą *decyzji* nie krzyżuje się z linią kolejową zarządcy infrastruktury kolejowej, a inwestycja nie jest lokalizowana w obszarze kolejowym jego linii.

Do wniosku dołączono ponadto:

1. wykaz nieruchomości bądź ich części, objętych zmianą *decyzji*;
2. uproszczone wypisy z rejestru gruntów dla działek objętych zmianą *decyzji*;
3. ekspertyzy techniczne budynków zlokalizowanych przy al. 1 Maja 19, 21, 23 i ul. Próchnika 44, wykonane pod kątem wpływu prac związanych z drążeniem tunelu;
4. opinię ekspercką wskazującą przesłanki do zmiany *decyzji* w kontekście budynków przy al. 1 Maja 19, 21 i 23 wraz z analizą budynku przy al. 1 Maja 17 w kontekście potencjalnych ingerencji w budynek przy al. 1 Maja 19 wraz z abstraktem do ekspertyzy budynku przy ul. Próchnika 44;
5. geotechniczne warunki posadowienia obiektów budowlanych dla inwestycji kolejowej;
6. stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 9 marca 2026 r., znak: WOOS.400.13.2026.KDz, dotyczące braku konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zmiany *decyzji*;
7. odpisy udzielonych pełnomocnictw wraz z dowodem wniesienia opłaty skarbowej za przedłożenie pełnomocnictw oraz za wydanie przedmiotowej decyzji.

Zgodnie z art. 9wa ust. 4 *ustawy*, w przypadku zmiany decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nie stosuje się wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w przepisach 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 (tj. Dz. U z 2026 r., poz. 670), lub jej zmiany, jeżeli zmiana decyzji nie powoduje zmiany uwarunkowań określonych w wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Organ zważył, że zmiana *decyzji* nie powoduje zmiany uwarunkowań określonych w wydanej Decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi 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” z późn. zm., a także nie wymaga zmiany ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Powyższe potwierdza również stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 9 marca 2026 r., znak: WOOS.400.13.2026.KDz, dołączone do wniosku o zmianę decyzji.

W decyzji, na wniosek *Wnioskodawcy*, nieruchomości stanowiącą działkę o nr ewid. 372/2, obr. P-9, m. Łódź, o powierzchni 1198 m², objęto ograniczeniem sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9 ustawy na powierzchni 1197 m².

We wniosku o zmianę decyzji *Wnioskodawca* ww. działkę objął w całości linią rozgraniczającą teren inwestycji, argumentując powyższe koniecznością uwzględnienia przepisów m.in. art. 93 ust. 3b ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tj. Dz. U. z 2026 r., poz. 399), zgodnie z którym, jeżeli przedmiotem podziału jest nieruchomość zabudowana, a proponowany jej podział powoduje także podział budynku, granice projektowanych do wydzielenia działek gruntu powinny przebiegać wzdłuż pionowych płaszczyzn, które tworzone są przez ściany oddzielenia przeciwpożarowego usytuowane na całej wysokości budynku od fundamentu do przekrycia dachu. W budynkach, w których nie ma ścian oddzielenia przeciwpożarowego, granice projektowanych do wydzielenia działek gruntu powinny przebiegać wzdłuż pionowych płaszczyzn, które tworzone są przez ściany usytuowane na całej wysokości budynku od fundamentu do przekrycia dachu, wyraźnie dzielące budynek na dwie odrębnie wykorzystywane części. Jak wykazała analiza załącznika graficznego do wniosku, ww. nieruchomość jest zabudowa budynkiem.

Wnioskodawca wskazał ponadto, że podział ww. budynku jest niedopuszczalny, gdy linia podziału „przecina” budynek w sposób uniemożliwiający jego normalne użytkowanie i funkcjonowanie oraz narusza zasady ładu przestrzennego i bezpieczeństwa konstrukcji. Fragment budynku nie może bowiem istnieć samodzielnie bez konstrukcyjnego rozdziału. Ponadto podział nieruchomości jest niedopuszczalny, jeżeli projektowane do wydzielenia działki gruntu nie mają dostępu do drogi publicznej, co miałyby miejsce w przypadku powstałej nieruchomości o pow. 1 m². Tym samym nie mógłby zostać spełniony wymóg art. 93 ust. 3 ww. ustawy.

Dodatkowo, nie objęcie nieruchomości stanowiącej działkę o nr ewid. 372/2 w całości linią rozgraniczającą teren, spowodowałoby kolejne problemy prawne, w tym m.in. w zakresie przedłużającej się procedury administracyjnej z uwagi na konieczność wywłaszczenia fragmentu

nieruchomości i odszkodowań (konieczność ustalania ich wysokości za 1 m² dla kilkudziesięciu współwłaścicieli). Ponadto, miałyby również negatywne skutki społeczne, w tym m.in. wydłużenie możliwości wypłaty odszkodowań dla mieszkańców relokowanych i przebywających od 1,5 roku poza miejscem zamieszkania, kolejne przedłużenie relokowania z uwagi na brak możliwości realizacji inwestycji w sposób bezpieczny, do czasu pozyskania jedynie fragmentu nieruchomości stanowiącej działkę nr 372/2.

W związku z powyższym, organ przychylił się do argumentacji *Wnioskodawcy* w zakresie objęcia liniami rozgraniczającymi teren działki o nr ewid. 372/2, obr. P-9, m. Łódź, w całości.

Wnioskodawca, do wniosku o zmianę *decyzji* dołączył m.in. opinię Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 17 marca 2026 r., znak: WUOZ-PP.5150.155.2026.AD.LL.PU, zawierającą uwagi i zastrzeżenia dotyczące planowanej rozbiórki obiektów wpisanych do Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Łodzi, zlokalizowanych przy al. 1 Maja 19, 21 i 23 oraz budynku stanowiącego element układu urbanistycznego podlegającego ochronie konserwatorskiej, zlokalizowanego przy ul. Próchnika 44. Zgodnie z powyższą opinią zmiana *decyzji* powinna gwarantować m.in. utrzymanie wartości zabytkowego układu przestrzennego, poprzez ustalenie w zmianie *decyzji* takich warunków wynikających z potrzeb ochrony zabytków, które zapewnią możliwość realizacji przyszłych inwestycji, wyłącznie w formie zmierzającej do odtworzenia cech zabudowy istniejącego historycznego zabytkowego układu urbanistycznego.

Zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 3 *ustawy*, w zmianie *decyzji* określić należy w szczególności warunki wynikające z prawnie chronionych potrzeb ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej. Ponadto, zgodnie z art. 7 pkt 4 i art. 19 ust. 1a *ustawy* z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 1292 z późn. zm.), formami ochrony zabytków są ustalenia ochrony w *decyzji* o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, w której uwzględnia się w szczególności ochronę zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków i ich otoczenia, a także innych zabytków nieruchomych, znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków.

Powyższe ustalenia formułowane są w *decyzji* lokalizacyjnej oraz *decyzji* zmieniającej *decyzję* lokalizacyjną na podstawie opinii wojewódzkiego konserwatora zabytków, który to organ posiada odpowiednie kwalifikacje i ustawowe kompetencje do ustalania zasad ochrony zabytków.

Mając na uwadze, że dołączona do wniosku o zmianę *decyzji* opinia Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 17 marca 2026 r., znak: WUOZ-PP.5150.155.2026.AD.LL.PU, zawierała uwagi i zastrzeżenia dotyczące planowanej rozbiórki

obiektów wpisanych do Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Łodzi, zlokalizowanych przy al. 1 Maja 19, 21 i 23 oraz budynku stanowiącego element układu urbanistycznego podlegającego ochronie konserwatorskiej, zlokalizowanego przy ul. Próchnika 44, organ, działając na podstawie art. 50 § 1 *Kpa*, pismem z dnia 21 kwietnia 2026 r., wezwał Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków do uszczegółowienia ww. opinii w terminie 14 dni od doręczenia niniejszego wezwania, poprzez precyzyjne określenie warunków wynikających z prawnie chronionych potrzeb ochrony zabytków objętych wnioskiem o zmianę decyzji, w tym - jeśli jest to zasadne z punktu widzenia ochrony zabytkowej tkanki miejskiej - określenie zasad odbudowy tych budynków wraz ze wskazaniem formy i cech zabudowy istniejącego historycznego zabytkowego układu urbanistycznego niezbędnych dla odtworzenia przyszłej zabudowy, w przypadku konieczności rozbiórki przez Inwestora ww. obiektów, poprzedzonej wykreśleniem ich z Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Łodzi.

Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków, pismem z dnia 4 maja 2026 r., znak: WUOZ-PP.5150.155.2026.AD.LL.PU, uzupełnił opinię z dnia 17 marca 2026 r., wskazując m.in., że rozbiórka obiektów ujętych w Gminnej Ewidencji Zabytków może nastąpić wyłącznie po uprzednim wykreśleniu ich z Gminnej Ewidencji Zabytków, z zastrzeżeniem obowiązku dokonania ich odbudowy, w trakcie realizacji inwestycji dla zapewnienia ciągłości historycznej struktury urbanistycznej. W przypadku rozbiórki kamienic należy, na etapie poprzedzającym jej dokonanie, sporządzić szczegółową inwentaryzację architektoniczno-budowlaną oraz inwentaryzację konserwatorską elementów wystroju i wyposażenia obiektów, które stanowiąc będą podstawę do odbudowy. Dodatkowo, realizację robót budowlanych powinno poprzedzić zabezpieczenie wartościowych elementów wystroju wyposażenia zabytkowych kamienic (wnętrze i zewnątrz) w celu ponownego ich wykorzystania w toku prowadzonych prac, bądź ich zabezpieczenia w celu późniejszej ekspozycji (we właściwej jednostce). W przypadku konieczności dokonania rozbiórki obiektów, ich odbudowa powinna obejmować pełną rekonstrukcję w zakresie historycznego wyglądu zewnętrznego w pierwotnej lokalizacji, w obrębie układu oraz działki, co oznacza, że należy odtworzyć historyczną lokalizację oraz rozplanowanie obiektu w obrębie nieruchomości, odtworzyć historyczną formę bryły, parametry wielkościowe, historyczną kompozycję elewacji w zakresie układu formy otworów okiennych i drzwiowych, formy stolarki otworowej, elementów wystroju, elewacji oraz przejazdów bramowych.

Analiza wniosku o zmianę *decyzji* wykazała, że zakres wniosku o zmianę *decyzji* obejmuje m.in. rozbiórkę istniejących budynków położonych przy al. 1 Maja 19, 21 i 23, po uprzednim uzyskaniu zarządzenia Prezydent Miasta Łodzi o wykreśleniu obiektów z Gminnej Ewidencji

Zabytków i zachowaniu obowiązku odbudowy, zgodnie z wytycznymi określonymi przez Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, po zakończeniu inwestycji kolejowej.

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, jak również zobowiązane są w sposób wyczerpujący rozpatrzyć cały materiał dowodowy.

Mając powyższe na uwadze, organ, pismem z dnia 13 maja 2026 r., znak: GPB-I.747.9.2026, zwrócił się do *Wnioskodawcy* o zajęcie stanowiska i odniesienie się w terminie 3 dni od dnia doręczenia pisma do uzupełnionej opinii Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 4 maja 2026 r., zwłaszcza w kontekście obowiązku odbudowy ww. obiektów w trakcie realizacji inwestycji, co jest rozbieżne z treścią wniosku o zmianę *decyzji*.

Wnioskodawca, w dniu 20 maja 2026 r., pismem znak: Nr IRR5/2.RC.2234.11.2026-IRE-0357-I, przedstawił swoje stanowisko w przedmiotowej sprawie, zgodnie z którym przyjęte rozwiązania, zakładające rozbiórkę poszczególnych kamienic, dokończenie budowy tunelu, jego wypełnienie, a następnie odbudowę ww. obiektów po zakończeniu projektu inwestycyjnego, wynikają z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa, utrzymania ciągłości procesu inwestycyjnego, ograniczenia ryzyk związanych z dalszym drążeniem tunelu, a także przeprowadzenia analityki możliwości adaptacji tunelu do funkcji ochronnych ludności cywilnej.

Zdaniem *Wnioskodawcy*, nałożenie obowiązku odbudowy w trakcie realizacji inwestycji pozostawałoby w sprzeczności z przyjętą organizacją i harmonogramem robót, a także mogłoby istotnie opóźnić dalsze prace tunelowe, w tym te, związane z wyżej wskazanym komponentem bezpieczeństwa.

Jednocześnie *Wnioskodawca* nie kwestionuje potrzeby uwzględnienia wymagań konserwatorskich w zakresie ochrony historycznego charakteru zabudowy całego obszaru miejskiego, jednakże te przedstawione w treści pisma Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków dnia 4 maja 2026 r. traktuje za niewykonalne i godzące w nadrzędny proces i cel realizowanej inwestycji. Wymagania konserwatorskie powinny dotyczyć przede wszystkim przyszłych scenariuszy odtworzenia historycznego charakteru tkanki miejskiej i upamiętnienia dziedzictwa kulturowego i historycznego tego obszaru miasta, z uwzględnieniem odtworzenia elementów pierzei ulicznej w zakresie m.in. elewacji frontowych kamienic, kompozycji fasad, rytmu i proporcji otworów okiennych i drzwiowych, detalu architektonicznego oraz ogólnego wyglądu zabudowy od strony przestrzeni publicznej.

Nie znajduje natomiast uzasadnienia, zdaniem *Wnioskodawcy*, nakładanie obowiązku pełnego i dokładnego odtworzenia całych nieruchomości, w tym układów wewnętrznych, oficyn poprzecznych, rozplanowania funkcjonalnego, czy wszystkich elementów historycznej zabudowy w obrębie działek. Pełne odwzorowanie historycznej zabudowy oficynowej może okazać się bowiem niemożliwe albo nieuzasadnione również z punktu widzenia aktualnie obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych. Ich dokładna rekonstrukcja pozostawałaby w kolizji z obecnymi wymaganiami dotyczącymi m.in. bezpieczeństwa konstrukcji, ochrony przeciwpożarowej, doświetlenia pomieszczeń, dostępności, warunków higieniczno-sanitarnych, ewakuacji, odległości między obiektami oraz parametrów użytkowych współczesnych budynków. *Wnioskodawca* wskazał ponadto, że warunki konserwatorskie w zmianie *decyzji* powinny przewidywać:

1. wykonanie przed rozbiórką inwentaryzacji konserwatorskiej z zastosowaniem metod skaningu,
2. zabezpieczenie wartościowych elementów wystroju i wyposażenia, jeżeli zostaną wskazane w toku inwentaryzacji dla elewacji frontowych,
3. odtworzenie zabudowy w zakresie niezbędnym dla zachowania historycznego charakteru pierzei ulicznej, w szczególności elementów elewacji frontowych, kompozycji fasad, proporcji otworów, formy stolarki oraz detalu architektonicznego,
4. brak obowiązku dokładnego odtwarzania oficyn, układów wewnętrznych, rozplanowania funkcjonalnego oraz pełnej historycznej kubatury nieruchomości.

Ponadto, zdaniem *Wnioskodawcy*, zmiana *decyzji* nie powinna przesądzać o terminie wykonania odbudowy ww. obiektów, w szczególności nakładania obowiązku dokonania odbudowy w trakcie realizacji inwestycji.

Mając powyższe na uwadze, a także fakt, że treść wniosku o zmianę *decyzji* jest rozbieżna z treścią opinii Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 4 maja 2026 r., zwłaszcza w kontekście obowiązku odbudowy obiektów położonych przy al. 1 Maja 19, 21 i 23 w trakcie realizacji inwestycji, Wojewoda Łódzki, działając na podstawie art. 50 § 1 *Kpa*, wezwał Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków pismem z dnia 21 maja 2026 r., do zajęcia stanowiska w przedmiotowej sprawie i odniesienie się do pisma *Wnioskodawcy*, w terminie 2 dni roboczych od doręczenia niniejszego wezwania, w związku z koniecznością uzyskania przez niego, na dalszych etapach inwestycyjnych, uzgodnienia Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w zakresie rozbiórki ww. obiektów oraz pozytywnej opinii w przypadku odbudowy ww. obiektów, zlokalizowanych przy al. 1 Maja 19, 21 i 23 w Łodzi.

Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków, pismem z dnia 25 maja 2026 r., znak: WUOZ-PP.5150.155.2026.AD.LL.PU, uszczegółowił wcześniejsze opinie z 17 marca 2026 r. i 4 maja 2026 r., a także odniósł się do stanowiska *Wnioskodawcy*, zawartego w piśmie z dnia 20 maja 2026 r. poprzez wskazanie, że organem właściwym do określenia przedmiotu i zakresu prac związanych z odbudową kamienic objętych wnioskiem o zmianę *decyzji*, z uwagi na posiadane kompetencje oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa jest Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków, sformułował wytyczne w oparciu o obowiązujący stan prawny, wiedzę merytoryczną oraz aktualne poglądy doktryny konserwatorskiej wyrażone m.in. w wytycznych Generalnego Konserwatora Zabytków.

Organ wskazał, że propozycja odtworzenia samych elewacji frontowych kamienic nie prowadzi do zachowania, czy też odtworzenia wartości historycznego układu urbanistycznego „Dzielnicy Wiązowa”, która polega w szczególności na zachowaniu historycznego gabarytu zabudowy, historycznej formy bryły, w historycznym rozplanowaniu oraz historycznej kompozycji elewacji każdej z zabytkowych kamienic objętej wnioskiem. Cechy te są charakterystyczne dla zabudowy mieszkalnej, usytuowanej w obrębie kwartału dzielnicy oraz historycznej dzielnicy, oraz szerzej sposobu zagospodarowania nieruchomości na terenie miasta Łodzi charakterystycznego dla okresu sprzed 1914 r. (budynek frontowy, oficyny boczne, ewentualnie oficyna poprzeczna, układ dookólny zamknięty lub otwarty).

Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków we wcześniejszych opiniach nie postawił wymogu odtworzenia całej zabudowy nieruchomości, a jedynie części składowych kamienic. W ocenie tego organu, nie ma żadnego uzasadnienia dla odbudowy substandardowej zabudowy gospodarczej i taki wymóg nie został sformułowany. Organ, nie postawił także warunków zachowania historycznych powiązań funkcjonalnych, powtórzenia wewnętrznych podziałów oraz rozplanowania wnętrz, jak również nie widzi przeciwwskazań, aby w odbudowywanych kamienicach wprowadzić nowe funkcje, także z zachowaniem zróżnicowania pomiędzy zabudową frontową i oficynową. Nie wskazał również, jako warunku niezbędnego w toku procesu odbudowy, zachowania oryginalnych rozwiązań historyczno-materiałowych, co faktycznie powodowałoby nieuzasadniony wzrost kosztów inwestycji.

W przypadku konieczności rozbiórki obiektów historycznych, które będą podlegać odbudowie w zakresie określonym w opinii organu z dnia 4 maja 2026 r., konieczne jest uprzednie wykonanie pełnej inwentaryzacji architektoniczno-budowlanej oraz konserwatorskiej. Dokumentacja powinna obejmować zarówno bryłę budynku, detale architektoniczne, jak również elementy wystroju i wyposażenia. Inwentaryzacja stanowić będzie podstawę dla późniejszych

działań odtworzeniowych oraz dokumentację historycznej substancji zabytkowej. Dodatkowo, jako metoda pomocnicza, uzupełniająca w odniesieniu do ww. pełnej inwentaryzacji, wskazane jest również sporządzenie dokumentacji z zastosowaniem metody skaningu.

Właściwe udokumentowanie obiektów zabytkowych jest istotnym elementem w działaniach konserwatorskich w procesie ochrony dziedzictwa kulturowego, a niezależnie od powyższego umożliwi w przyszłości opracowanie dokumentacji związanej z odbudową kamienic.

Organ podzielił stanowisko *Wnioskodawcy*, związane z koniecznością rozpoznania warunków gruntowych, po zakończeniu realizacji inwestycji związanej z budową tunelu, jako przesłankę etapowania odbudowy kamienic oraz jej realizacji po zakończeniu inwestycji związanej z budową tunelu i oddania do użytku inwestycji.

Organ podtrzymał stanowisko dotyczące konieczności odbudowy kamienic w zakresie wskazanym w poprzednich opiniach, w przypadku skreślenia kamienic z *GEZ*.

W uzupełnieniu poprzednich opinii, Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków zaproponował doprecyzowanie stanowiska, że odbudowa możliwa jest z zachowaniem współczesnych rozwiązań materiałowo- konstrukcyjnych, na podstawie dokumentacji projektowej w oparciu o wytyczne konserwatorskie i zatwierdzonej dokumentacji projektowej. Dopuszczył również zastosowanie w zakresie rozplanowania, kompozycji bryły i elewacji, podziałów wewnętrznych i funkcji odbudowywanych kamienic z zachowaniem historycznych cech zagospodarowania nieruchomości, w zakresie zatwierdzonym przez niego.

Jednocześnie organ podtrzymał stanowisko, dotyczące, niezbędnego do wykonania zakresu prac dokumentacyjnych, na etapie poprzedzającym ewentualne przystąpienie do prac rozbiórkowych, obejmujących zarówno pełną inwentaryzację architektoniczno-budowlaną kamienic, skanning laserowy oraz inwentaryzację konserwatorską.

Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków zaproponował ponadto zamieszczenie w treści przedmiotowej decyzji warunku konieczności dokonania odbudowy kamienic w ww. zakresie jako jedynej dopuszczalnej formy inwestycji na terenie przedmiotowych nieruchomości. W ocenie organu, zasadnym jest również rozważenie prawnego zabezpieczenia wykonania tego warunku na wypadek ewentualnej zmiany właściciela nieruchomości w ramach realizacji inwestycji (nabycie nieruchomości przez PKP PLK S.A.). Powyższe stanowić będzie, zdaniem organu, dodatkową gwarancję odbudowy kamienic przez *Wnioskodawcę*, bądź przez kolejnych właścicieli nieruchomości.

W przypadku konieczności przeprowadzenia robót rozbiórkowych, należy zabezpieczyć wartościowe elementy wystroju i wyposażenia obiektu. Zakres elementów przeznaczonych

do zachowania powinien zostać ustalony w uzgodnieniu z organem ochrony zabytków – doprecyzowany po sporządzeniu inwentaryzacji. Ustalenia zmienionej decyzji o lokalizacji inwestycji kolejowej w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego, mogą dopuszczać możliwość dokonania rozbiórki przedmiotowych kamienic jednak nie powinny zawężyć zakresu ochrony konserwatorskiej w odniesieniu do historycznego układu urbanistycznego, które zapisane są w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (zatem mających status przepisów prawa powszechnie obowiązującego). Powyższe warunki mają na celu zapewnienie realizacji inwestycji przy jednoczesnym zachowaniu wartości zabytkowych obszaru oraz minimalizację negatywnych skutków realizacji inwestycji dla podlegającego ochronie konserwatorskiej historycznego układu urbanistycznego, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków, mając na uwadze, że decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi formę ochrony zabytków, a w decyzji tej uwzględnia się w szczególności ochronę zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru i ich otoczenia oraz innych zabytków nieruchomych, znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków, wskazał zapisy niezbędne do uwzględnienia w zmianie *decyzji*. Powyższe warunki zostały ustalone w pkt 4) niniejszej decyzji.

Odnośnie propozycji Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków zamieszczenia w treści przedmiotowej decyzji warunku konieczności dokonania odbudowy jako jedynej dopuszczalnej formy inwestycji na terenie przedmiotowych nieruchomości, który prawnie zabezpieczy wykonanie tego warunku na wypadek ewentualnej zmiany właściciela nieruchomości w ramach realizacji inwestycji (nabycie nieruchomości przez PKP PLK S.A.), zapewniając dodatkową gwarancję odbudowy kamienic przez *Wnioskodawcę*, bądź przez kolejnych właścicieli nieruchomości, organ zważył, co następuje.

Zgodnie z zasadą praworządności wyrażoną w art. 6 *Kpa*, organy administracji publicznej działają na podstawie przepisów prawa. Oznacza to, że każda treść rozstrzygnięcia, a w szczególności nakładane na stronę obowiązki lub ograniczenia, muszą znajdować bezpośrednie oparcie w przepisach ustawowych.

Zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 3 *ustawy*, decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera w szczególności warunki wynikające z prawnie chronionych potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa.

Pojęcie prawnie chronionych potrzeb nie ogranicza się wyłącznie do rygorów wynikających wprost z aktów prawnych, lecz obejmuje również wymagania formułowane w opiniach

właściwych organów, w tym wojewódzkiego konserwatora zabytków. Sama decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi jedną z prawnych form ochrony zabytków, na co wprost wskazuje ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Użycie przez ustawodawcę szerokiego i nieostrego pojęcia „prawnie chronionych potrzeb” miało na celu zapewnienie wojewodzie swoistego luzu decyzyjnego, umożliwiającego ważenie i maksymalne pogodzenie ze sobą – w ramach rozstrzygnięcia w przedmiocie ustalenia lokalizacji linii kolejowej – rozmaitych celów publicznych, wchodzących w grę w konkretnej sprawie administracyjnej, przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeb ochrony „priorytetowego celu publicznego”, jakim jest budowa linii kolejowych (komentarz do art. 9q *ustawy* Treła M., Wajda P., Wierzbowski M. opubl. Lex).

W myśl art. 7 pkt 4 w związku z art. 19 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, formą ochrony zabytków są ustalenia m.in. w decyzjach lokalizacyjnych, uwzględniające ochronę obiektów z gminnej ewidencji zabytków i układów urbanistycznych. Zgodnie zaś z art. 19 ust. 1a ww. ustawy, w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzji o warunkach zabudowy, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego uwzględnia się w szczególności ochronę:

- 1) zabytków nieruchomości wpisanych do rejestru i ich otoczenia;
- 2) innych zabytków nieruchomości, znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków.

Nie ulega wątpliwości, iż ww. ustawa, wprost zalicza decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, do form ochrony zabytków i nakazuje uwzględniać w niej ochronę zabytków wpisanych do rejestru oraz ujętych w gminnej ewidencji zabytków. Jednakże kompetencja do określenia warunków ochrony zabytków nie może być interpretowana w sposób rozszerzający.

W przedmiotowej sprawie, Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków zaproponował zamieszczenie w treści decyzji warunku o konieczności dokonania odbudowy kamienic jako jedynej dopuszczalnej formy inwestycji na terenie przedmiotowych nieruchomości.

W ocenie organu, uwzględnienie propozycji Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wykraczałoby poza ustawowe kompetencje organu administracji publicznej i naruszałoby zasady prawa administracyjnego, gdyż zapis ten ma w istocie charakter trwałego ograniczenia sposobu zagospodarowania nieruchomości, wykraczającego poza zakres decyzji lokalizacyjnej.

Przepisy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami wskazują, iż uwzględnianie potrzeb ochrony zabytków powinno polegać na formułowaniu konkretnych dyrektyw na przyszłość, a nie na regulowaniu kwestii szczegółowych, zastrzeżonych do materii miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Mimo, iż decyzje lokalizacyjne są formą

ochrony zabytków, to ich treść powinna być ściśle związana z charakterem zamierzenia inwestycyjnego. Ochrona zabytków może i powinna być uwzględniana w tej decyzji, ale w granicach wynikających z jej funkcji. Nie można również pominąć, iż celem decyzji lokalizacyjnej, wydawanej na podstawie *ustawy*, jest wyłącznie umożliwienie realizacji konkretnej inwestycji kolejowej.

Decyzja lokalizacyjna może doprecyzować wymagania techniczno-budowlane z uwagi na konkretny stan faktyczny, ale nie powinna zastępować innych instrumentów prawnych. Wynika stąd, że dopuszczalne są tylko takie warunki, które pozostają bezpośrednio związane z realizacją inwestycji kolejowej i ochroną zabytku, nie zaś warunki kształtujące ogólny, trwały reżim zagospodarowania nieruchomości. Decyzja lokalizacyjna nie jest bowiem instrumentem służącym ustanawianiu ogólnych ograniczeń planistycznych. Organ wydający decyzję lokalizacyjną nie posiada uprawnień do trwałego i wyłącznego kształtowania przyszłego przeznaczenia terenu dla celów innych niż kolejowe po zakończeniu inwestycji.

Tym samym, zamieszczenie w decyzji warunku, że odbudowa kamienic stanowi „jedyną dopuszczalną formę inwestycji na terenie nieruchomości”, wykracza poza typową treść decyzji z art. 9q *ustawy*, gdyż, de facto, ustanawia trwały reżim zagospodarowania nieruchomości, zbliżony do ustaleń planistycznych, do czego organ wydający decyzję nie został przez ustawodawcę uprawniony. Ponadto wprowadzenia takiego zastrzeżenia, jako wykraczającego poza zakres inwestycji kolejowej, mogłoby w przyszłości prowadzić do trwałego ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości. Treść decyzji lokalizacyjnej musi pozostawać w związku z inwestycją kolejową oraz z zakresem niezbędnym do ochrony interesu publicznego i zabytku.

Wprowadzenie takiego warunku stanowiłoby zatem rażące przekroczenie granic uznania administracyjnego i naruszenie art. 6 *Kpa*.

Odnosząc się zaś do kwestii możliwości zawarcia w decyzji obowiązku odbudowy kamienic, który ciążyłby na każdorazowym właścicielu nieruchomości w pierwszej kolejności warto wskazać, iż w myśl art. 9o ust. 1 *ustawy*, postępowanie w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej, wszczyna się wyłącznie na wniosek uprawnionego inwestora.

Treść decyzji powinna być spójna z wnioskiem inwestora. Jej adresatem jest wnioskodawca oraz uczestnicy postępowania w zakresie przewidzianym ustawą, a nie nieoznaczony z góry przyszły nabywca nieruchomości.

Powyższe oznacza, że adresatem decyzji i podmiotem zobowiązanym do wykonania jej warunków, na moment realizacji przedsięwzięcia, jest wnioskodawca realizujący inwestycję na gruncie publicznym. Przepisy *ustawy* nie przyznają bowiem wojewodzie kompetencji do ustanawiania w decyzji administracyjnej abstrakcyjnych obciążeń prawnorzeczowych,

które z mocy samego prawa administracyjnego wiązałyby każdego kolejnego nabywcę nieruchomości.

Ustawa reguluje kwestie niezbędne do przeprowadzenia procesu budowlanego, a nie kształtowania kwestii związanych z wykonywaniem prawa własności na nieruchomości. W *ustawie* brak jest przepisu prawnego, który zawierałby normę kompetencyjną, pozwalającą na nałożenie w decyzji o lokalizacji linii kolejowej lub decyzji o jej zmianie obowiązków, które wiązałyby osoby trzecie niebędące adresatami decyzji.

W związku z powyższym, ustanowienie wskazanego wyżej obowiązku wobec każdorazowego właściciela tej nieruchomości, oznaczałoby w praktyce stworzenie trwałego obowiązku rzeczowego bez wyraźnej podstawy prawnej dla organu wydającego decyzję administracyjną. Przepisy *ustawy* nie przewidują wprost możliwości obciążenia właściciela nieruchomości, ani ich następców prawnych takim obowiązkiem. Nałożenie tego obowiązku w treści decyzji administracyjnej rodzi wątpliwości z punktu widzenia zasady legalizmu oraz zasady pewności prawa, gdyż nakładałby obowiązek na podmiot, który nie jest znany w chwili jej wydawania. Tym samym, przyszły nabywca nieruchomości byłby związany obowiązkiem wykreowanym w takiej decyzji administracyjnej. W ten sposób doszłoby do naruszenia podmiotowych granic mocy wiążącej decyzji administracyjnej. Organ administracji nie może bowiem w drodze indywidualnego aktu nakładać obowiązków na podmioty, które na etapie wydawania decyzji nie są stronami postępowania w rozumieniu art. 28 *Kpa* ani inwestorami inwestycji kolejowej. Działanie takie godziłoby w art. 6 i 7 *Kpa*, który nakazuje organom uwzględniać słuszny interes obywateli i chronić ich przed nieprzewidywalnymi skutkami działań władczych pozbawionych wyraźnej podstawy prawnej.

W decyzji o zmianie decyzji lokalizacyjnej należy uwzględnić ochronę zabytków, ale wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to niezbędne, proporcjonalne i bezpośrednio związane z realizowaną inwestycją kolejową oraz ochroną konkretnego zabytku.

W związku z powyższym, organ w niniejszej decyzji o zmianie *decyzji* nie zawarł, zgodnie z opinią Łódzkiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 25 maja 2026 r., znak: WUOZ-PP.5150.155.2026.AD.LL.PU, warunku konieczności dokonania odbudowy kamienic jako jedynej dopuszczalnej formy inwestycji na terenie przedmiotowych nieruchomości, mając na uwadze, że wprowadzenie takiego zastrzeżenia wykraczałoby poza ustawowe kompetencje organu administracji publicznej i naruszałoby zasady prawa administracyjnego, a także zapisów wskazujących, że obowiązek odbudowy kamienic ciąży na każdorazowym właścicielu nieruchomości z uwagi na brak jest podstaw prawnych do nakładania takich obowiązków względem przyszłych nabywców nieruchomości.

Występując o zmianę *decyzji*, *Wnioskodawca* zawniósł, zgodnie z art. 9w ust. 1 *ustawy*, w powiązaniu z art. 108 *Kpa* o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, co zostało uzasadnione ważnym interesem społecznym i gospodarczym, wskazując, że inwestycja kolejowa w tunelu ma kluczowe znaczenie dla miasta Łodzi.

Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna - Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec" - faza II jest objęte dofinansowaniem w ramach działania FENX.05.04 Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwa na kolei priorytet: FENX.05 Wsparcie sektora transportu z EFRR, Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, a także ze środków budżetu Państwa, co determinuje przestrzeganie terminowej realizacji zadania.

Przedmiotowy wniosek, 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 naprawić szkody. powstałe w wyniku prowadzonych robót, jak również zminimalizuje szkody społeczne w związku z powstałym przestojem.

Organ zgodził się z argumentami *Wnioskodawcy*, że nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest uzasadnione interesem społecznym i gospodarczym, związanym z naprawą szkód powstałych w wyniku dotychczas realizowanych robót budowlanych, rozwiązaniem sytuacji społeczności lokalnej, z niwelowaniem powstałych szkód i niedogodności dla mieszkańców. Nadanie decyzji ww. rygoru umożliwi przede wszystkim bezpieczną i szybką kontynuację robót budowlanych, a także poprawę powiązań gospodarczych i komunikacyjnych ośrodków miejskich leżących w aglomeracji łódzkiej, poprawę dostępności transportu zbiorowego na terenie województwa łódzkiego oraz silniejszego stymulowania rozwoju gospodarczego obszarów i rejonów położonych w obszarze linii kolejowej (zwłaszcza w kontekście dostępu do centrum Łodzi), poprawę parametrów techniczno-eksploatacyjnych oraz bezpieczeństwa podróży i w konsekwencji poprawę konkurencyjności kolei w stosunku do innych środków transportu, wysokiej jakości transportem kolejowym. Ponadto nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędne do wykazania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w rozumieniu Prawa budowlanego.

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 *Wnioskodawca* przedłożył wymagane przepisami dokumenty, **orzeczono jak w sentencji.**

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Ministra Finansów i Gospodarki, 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 oraz w Urzędzie Miasta Łodzi, a także na stronach internetowych (odpowiednich stronach podmiotowych w Biuletynie Informacji Publicznej) Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi oraz ww. urzędu oraz w prasie lokalnej.

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

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

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

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

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

WOJEWODA ŁÓDZKI

Dorota Ryl

/podpisano elektronicznie/

Załącznik:

1. Mapa w skali 1:500 (1 Arkusz)

Otrzymują wraz z załącznikiem:

1. *Wnioskodawca*, działający przez pełnomocnika,
2. aa

Otrzymują poprzez zawiadomienie Wojewody Łódzkiego:

1. właściciele i użytkownicy rzeczy nieruchomości objętych zmianą *decyzji*

Otrzymują w drodze obwieszczenia Wojewody Łódzkiego:

1. pozostałe strony (wraz z udostępnieniem w BIP treści decyzji na okres 14 dni)

Otrzymują:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi (bez załączników – decyzja ostateczna),
2. Prezydent Miasta Łodzi (2 egzemplarze wraz z załącznikiem – celem wypełnienia przepisów prawa: art. 124 ust. 7 i art. 23 ust. 1 pkt 9 ustawy o gospodarce nieruchomościami – decyzja ostateczna),
3. Wydział Gospodarki Nieruchomościami ŁUW w Łodzi (wraz z załącznikiem),
4. Oddział Administracji Architektoniczno-Budowlanej ŁUW w Łodzi
5. Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków

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. Z Inspektorem Ochrony Danych w Łódzkim Urzędzie Wojewódzkim można się skontaktować wysyłając wiadomość na adres e-mail iod@lodz.uw.gov.pl.
- 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.