



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI
IF-AB.7840.1.54.2024.AK

Wrocław, dnia 16 maja 2025 r.

DECYZJA Nr I – K/Z – 46/25

Na podstawie art. 28, art. 33 ust. 1, art. 34 ust. 4 i art. 36 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 418), art. 9ac ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 697), oraz art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 572), po rozpatrzeniu wniosku złożonego w dniu 27 września 2024 r., uzupełnionego pod względem formalnym w dniu 05 listopada 2024 r.,

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

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

obejmującego przebudowę linii kolejowej nr 143 na odcinku nr 3a Wrocław Sołtysowice – Wrocław Nadodrze od km 158,174 do km 161,100, w podziale na szlak L08 Wrocław Sołtysowice – Wrocław Nadodrze od km 158,174 do km 159,100 oraz stację S08 Wrocław Nadodrze od km 159,100 do km 161,100,

na działkach:

Lp.	Numer działki	Numer działki pierwotnej	AM	Nazwa obrębu	Gmina	Odcinek
1	162/3	-	11	Karłowice	Miasto Wrocław	L08
2	175	-	11	Karłowice	Miasto Wrocław	
3	2/10	2/8	19	Karłowice	Miasto Wrocław	
4	3/1	3	19	Karłowice	Miasto Wrocław	
5	3/2					
6	3/3					
7	30	-	19	Karłowice	Miasto Wrocław	
8	1	-	19	Karłowice	Miasto Wrocław	
9	19	-	1	Kleczków	Miasto Wrocław	
10	11/1	-	1	Kleczków	Miasto Wrocław	
11	21/3	-	1	Kleczków	Miasto Wrocław	

12	22	-	1	Kleczków	Miasto Wrocław	L08
13	26	-	1	Kleczków	Miasto Wrocław	
14	27	-	1	Kleczków	Miasto Wrocław	
15	21/4	21/2	1	Kleczków	Miasto Wrocław	
16	21/5					
17	2/18	-	1	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	
18	1/1	-	1	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	
19	1/3	-	1	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	
20	1/5	1/4	1	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	
21	1/6					
22	1/7					
23	6/4	-	2	Kleczków	Miasto Wrocław	L08/S08
24	6/3	-	2	Kleczków	Miasto Wrocław	
25	1/4	-	3	Kleczków	Miasto Wrocław	S08
26	10/4	-	3	Kleczków	Miasto Wrocław	
27	14/4	-	3	Kleczków	Miasto Wrocław	
28	13	-	3	Kleczków	Miasto Wrocław	
29	14/2	-	3	Kleczków	Miasto Wrocław	
30	14/1	-	3	Kleczków	Miasto Wrocław	
31	7/3	-	3	Kleczków	Miasto Wrocław	
32	7/37	-	3	Kleczków	Miasto Wrocław	
33	7/49	-	3	Kleczków	Miasto Wrocław	
34	17/16	-	5	Kleczków	Miasto Wrocław	
35	17/12	-	5	Kleczków	Miasto Wrocław	
36	3/19	-	5	Kleczków	Miasto Wrocław	
37	3/24	-	5	Kleczków	Miasto Wrocław	
38	17/20	17/19	5	Kleczków	Miasto Wrocław	
39	17/21					
40	17/22					
41	17/23					
42	17/18	-	5	Kleczków	Miasto Wrocław	
43	17/10	-	5	Kleczków	Miasto Wrocław	
44	17/15	-	5	Kleczków	Miasto Wrocław	
45	17/14	-	5	Kleczków	Miasto Wrocław	
46	11	-	5	Kleczków	Miasto Wrocław	
47	17/8	-	5	Kleczków	Miasto Wrocław	
48	17/7	-	5	Kleczków	Miasto Wrocław	
49	12/2	-	6	Kleczków	Miasto Wrocław	
50	10/49	10/34	6	Kleczków	Miasto Wrocław	
51	10/50					
52	10/51	10/42	6	Kleczków	Miasto Wrocław	
53	10/52					
54	10/53	10/44	6	Kleczków	Miasto Wrocław	
55	10/54					
56	20	-	6	Kleczków	Miasto Wrocław	
57	19	-	6	Kleczków	Miasto Wrocław	
58	12/1	-	6	Kleczków	Miasto Wrocław	
59	10/38	-	6	Kleczków	Miasto Wrocław	
60	1	-	10	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	

61	1	-	11	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	S08
62	2	-	11	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	
63	3/2	-	11	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	
64	1	-	12	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	
65	2	-	12	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	
66	2	-	19	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	
67	9/12	9/10	20	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	
68	9/13					
69	3	-	20	Plac Grunwaldzki	Miasto Wrocław	

zgodnie z projektem budowlanym opracowanym przez:

- mgr inż. Grzegorza Wojciechowskiego, nr uprawnień – 148/89/UW do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych, wpisanego na listę członków Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa pod nr DOŚ/BO/5116/01,

przy udziale - w opracowaniu projektu budowlanego – zespołu osób posiadających uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności, którego skład osobowy, numery uprawnień, przynależność branżową i zakres obowiązków pełnionych przy opracowaniu dokumentacji, podano w zatwierdzonym niniejszą decyzją projekcie budowlanym,

z zachowaniem następujących warunków, zgodnie z treścią art. 36 ust. 1 pkt 1 – 4 ustawy Prawo budowlane:

1. Szczególne warunki zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych:

a) przestrzegać ustaleń i uzgodnień zawartych w projekcie budowlanym oraz obowiązujących przepisów bhp i techniczno – budowlanych, dotyczących realizacji robót budowlanych. W szczególności Inwestor zobowiązany jest przestrzegać ustaleń decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzji o pozwoleniu wodnoprawnym.

2. Czas użytkowania tymczasowych obiektów budowlanych: ---

3. Terminy rozbiórki: według harmonogramu robót

4. Szczegółowe wymagania dotyczące nadzoru na budowie:

Na podstawie art. 19 ust. 1 ustawy – Prawo budowlane oraz § 2 ust. 1 pkt 4 i pkt 19 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001 r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (Dz. U. Nr 138, poz. 1554), nakłada się na Inwestora obowiązek ustanowienia inspektora nadzoru inwestorskiego.

Integralną część decyzji stanowi zatwierdzony przez Wojewodę Dolnośląskiego projekt zagospodarowania terenu – załączniki Nr 1.1 – 1.2, projekt architektoniczno – budowlany – załączniki Nr 2.1 – 2.38. Elementem projektu budowlanego jest również załącznik zawierający opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty oraz informację dotyczącą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – załączniki Nr 3.1 – 3.4.

**NADAJĘ NINIEJSZEJ DECYZJI RYGOR NATYCHMIASTOWEJ
WYKONALNOŚCI**

UZASADNIENIE

Inwestor - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z/s w Warszawie, działający przez pełnomocnika Pana Marcina Garbarczyka, w dniu 27 września 2024 r., złożył wniosek o pozwolenie na budowę wraz projektem zagospodarowania terenu i projektem architektoniczno-budowlanym oraz częścią załączniki. W dniu 05 listopada 2024 r. wniosek został uzupełniony pod względem formalnym, w odpowiedzi na wezwanie tutejszego Organu z dnia 15 października 2024 r.

Pismem z dnia 18 listopada 2024 r. Wojewoda Dolnośląski zawiadomił wnioskodawcę o wszczęciu postępowania administracyjnego, a pozostałe strony w drodze obwieszczenia, w urzędzie wojewódzkim i urzędzie gminy właściwym ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tej gminy oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej (art. 9ac ust. 1 i ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym).

Obwieszczenie z dnia 18 listopada 2024 r. zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego, Urzędu Miejskiego Wrocławia, na stronach internetowych tych urzędów oraz w prasie lokalnej w dniach od 20 listopada 2024 r. do 03 grudnia 2024 r. Skutek prawny doręczenia zawiadomienia nastąpił z dniem 04 grudnia 2024 r.

W toku postępowania, jego strona –

, wniosła uwagi do planowanej Inwestycji – pismem z dnia 03 grudnia 2024 r. Wobec powyższego, Wojewoda Dolnośląski, przekazał kopię złożonego pisma do Inwestora z prośbą o zajęcie stanowiska i niezwłoczne przekazanie odpowiedzi zainteresowanej stronie postępowania i tutejszemu Organowi. W szczególności poproszono Inwestora o dokonanie analizy pod względem możliwości rezygnacji z zabudowy działki

. W dniu 16 stycznia 2025 r. wpłynęło do Wojewody Dolnośląskiego pismo stanowiące odpowiedź na uwagi strony postępowania. Na podstawie wyjaśnień tam zawartych oraz złożonej dokumentacji projektowej, mając na uwadze obowiązujące przepisy prawa, pismem z dnia 25 lutego 2025 r. wyjaśniono stronie, jak poniżej.

Linia kolejowa nr 143 wybudowana została w 1884 r. i jest linią o znaczeniu państwowym. Prowadzony jest nią ruch pociągów zarówno pasażerski jak i towarowy. Jest jednym ze strategicznych elementów rozwoju miasta Wrocławia, aglomeracji wrocławskiej oraz całego regionu. Przedmiotowa inwestycja podyktowana jest potrzebą podniesienia standardów technicznych, zapewnieniem poprawy działania infrastruktury kolejowej oraz zwiększeniem przepustowości linii kolejowej stanowiącej istotny element w połączeniu miast województwa dolnośląskiego z Wrocławiem. Przedmiotowa przebudowa realizowana będzie w głównej mierze w istniejących terenach kolejowych. Z uwagi jednak na założone cele oraz konieczność doprowadzenia przebudowywanej infrastruktury do zgodności z obowiązującymi przepisami, niezbędna jest miejscowa ingerencja w tereny przyległe, co znajduje odzwierciedlenie w wydanej przez Wojewodę Dolnośląskiego decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej z dnia 04 września 2024 r. Nr I-Pk-100/24. Dla potrzeb przedmiotowej inwestycji, decyzja powyższa orzekła o zajęciu między innymi działek

. Działki

przeznaczone są pod inwestycję z przejściem prawa użytkowania wieczystego na rzecz PKP PLK S.A. z siedzibą

w Warszawie. Działki

zostały omawianą decyzją ograniczone w sposobie korzystania na potrzeby omawianej inwestycji – budowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym, kanalizacji deszczowej oraz rozbiórka istniejącej instalacji elektroenergetycznej.

Na powstałej po podziale działce

zaprojektowano system odwodnienia kolejowego. Zanim zaprojektowano zbiornik retencyjno-infiltracyjny, Inwestor wystąpił do spółki Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji S.A. z siedzibą we Wrocławiu z wnioskiem o wydanie warunków przyłączenia do istniejącej sieci kanalizacyjnej. Z uwagi na uzyskaną odmowę bezpośredniego odprowadzenia wód z terenu kolejowego do kanalizacji miejskiej oraz mając na uwadze Zarządzenie Prezydenta Wrocławia Nr 6541/17 z dnia 17 marca 2017 r. w sprawie metod zagospodarowania wód opadowych we Wrocławiu, Inwestor został zobowiązany do zagospodarowania tychże wód we własnym zakresie. Po wielomiesięcznych negocjacjach z gestorem sieci, w konsekwencji powyższego, zaprojektowano system odwodnienia w skład którego wchodzi odwodnienie wgłębne oraz zbiorniki retencyjno-infiltracyjne, które muszą być zlokalizowane wzdłuż linii kolejowej. Nadmiarowe ilości wód w zbiorniku będą odprowadzane do systemu kanalizacji miejskiej w dopuszczonych przez zarządcę sieci ilościach i w czasie, kiedy warunki atmosferyczne będą na takie odprowadzenie pozwalały.

Inwestor wskazał zatem, że konieczność i sposób zaprojektowania zbiornika retencyjno-infiltracyjnego ZB7 R-I, podyktowane były wieloma czynnikami, w tym:

- przepisami techniczno-budowlanymi przewidującymi konieczność odwodnienia linii kolejowych – dział III rozdział 8 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987, z późn. zm.);
- warunkami technicznymi wydanymi przez MPWiK S.A. z siedzibą we Wrocławiu nr 033189/22/KOU/EKa z dnia 21 lipca 2022 r., zobowiązującymi wnioskodawcę do zagospodarowania całości wód opadowych z tego terenu w zbiorniku retencyjno-infiltracyjnym na terenie Inwestora;
- wymaganiami wynikającymi z Zarządzenia Prezydenta Wrocławia Nr 6541/17 z dnia 17 marca 2017 r. w sprawie metod zagospodarowania wód opadowych we Wrocławiu;
- wytycznymi obliczania ilości wód opadowych i roztopowych na obszarze kolejowym zawartymi w instrukcji Is-2;
- istniejącym „gęstym” zagospodarowaniem terenu wzdłuż przebudowywanej linii kolejowej na terenie miejskim.

Rozmiary przedmiotowego zbiornika oraz przede wszystkim jego objętość dobrana została zgodnie z metodologią i zasadami obliczeń tego typu budowli według obowiązującej instrukcji PKP PLK S.A. z siedzibą w Warszawie - Is-2. Obliczenia wykonano na podstawie informacji o ilości wód z odwodnienia torowego do zagospodarowania oraz wartości wskazanych w warunkach technicznych wydanych przez MPWiK S.A. z siedzibą we Wrocławiu. Zauważono również, co istotne z punktu widzenia wybranego systemu odwodnienia, że Spółka MPWiK S.A. z siedzibą we Wrocławiu, z uwagi na trudne warunki lokalne i częste podtopienia istniejącej infrastruktury, wskazała możliwość odprowadzenia wód opadowych do sieci tylko w wyjątkowych okolicznościach i w bardzo ograniczonej ilości, cyt.: „W przypadku deszczy nawalnych, występujących raz na 5 lub 10 lat możliwy jest odbiór wód opadowych ze zbiorników retencyjno-infiltracyjnych poprzez przelew awaryjny górny, oraz regulator przepływu 1,5 l/s”.

Ponadto starano się tak dobrać parametry zbiornika - zaprojektowano go w kształcie prostokąta bezpośrednio wzdłuż nasypu kolejowego, w taki sposób, aby w jak najmniejszym stopniu ingerować w sąsiednie nieruchomości gruntowe.

Odnosząc się do wniosku strony postępowania dotyczącego przesunięcia zbiornika w całości wskazuję, że przedmiotowy zbiornik nie mógłby się w całości tam pomieścić, ze względu na istniejącą na tej działce infrastrukturę, przede wszystkim ciepłociąg wraz z elementami jego posadowienia i zabezpieczenia, jak również zlokalizowany tam Pomnik Pomordowanych Więźniów – Ofiar Faszyzmu.

Projektant wskazał również, że skarpa o której pisze strona, jest skarpią istniejącą ograniczoną ścianą oporową. Projekt przebudowy nasypu kolejowego w tym miejscu, zakłada jedynie dowiązanie (ścięcie) górnej części nasypu i pozostawienie jej podstawy łącznie z istniejącą ścianą oporową. Linia rozgraniczająca na działce poprowadzona została w taki sposób, aby maksymalnie ograniczyć zajęcie działki przyległej. Natomiast niemożliwe było pozostawienie infrastruktury kolejowej – w tym przypadku istniejącej skarpy nasypu kolejowego oraz projektowanego zbiornika będącego częścią systemu odwodnienia kolejowego – na terenie będącym w użytkowaniu

. Pozostawiony zapas terenu okalający ww. infrastrukturę ma ok. 1 m i służyć będzie obsłudze zbiornika ZB7 R-I.

Tutejszy Organ nie zgodził się ze stwierdzeniami

, o tym, że zbiornik retencyjno-rozsączający nie stanowi infrastruktury kolejowej i w konsekwencji niemożliwe jest zastosowanie rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym. Zbiornik ZB7 R-I jest jednym z elementów systemu odwodnienia niezbędnym dla prawidłowego funkcjonowania linii kolejowej nr 143. Wprost z załącznika 1 do ustawy o transporcie kolejowym wynika, że w skład infrastruktury kolejowej wchodzi podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp – punkt 3. Podtorze zostało zdefiniowane w § 3 pkt 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, jako budowla geotechniczna wykonana na gruncie rodzimym, jako nasyp lub przekop wraz z urządzeniami ją zabezpieczającymi i odwadniającymi.

Co do zasady wszelkie urządzenia odwadniające linię kolejową będą stanowiły infrastrukturę kolejową, jako jej integralna część. Wypełnia to zasadę wyrażoną w § 46 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, zgodnie z którą odwodnienie polega na zbieraniu wód powierzchniowych i podziemnych z terenu i urządzeń kolejowych i odprowadzeniu ich do odbiorników naturalnych lub sztucznych.

Jednocześnie tutejszy Organ uznał i wyjaśnił stronie, że nieostateczna decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie uniemożliwia wydania pozwolenia na budowę przedmiotowej inwestycji. Decyzji tej nadany został rygor natychmiastowej wykonalności, co w myśl art. 9w ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym:

- 1) przyznaje PLK S.A. (...) prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane;
- 2) zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń;
- 3) uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez PLK S.A. (...);
- 4) uprawnia wojewodę do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

Wojewoda Dolnośląski posiada zatem podstawę prawną do wydania pozwolenia na budowę wnioskowanego przez PKP PLK S.A. z siedzibą w Warszawie związanego z przebudową linii

kolejowej, mimo toczącego się postępowania odwoławczego od decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – Nr I-Pk-100/24 z dnia 04 września 2024 r.

W dalszym ciągu postępowania, tutejszy Organ zweryfikował złożoną dokumentację projektową i powołując się na przepis art. 35 ust. 3 i ust. 5 pkt 1 ustawy - Prawo budowlane, postanowieniem Nr 453/2024 z dnia 20 listopada 2024 r., nałożył obowiązek usunięcia występujących w niej nieprawidłowości poprzez:

1. Przedłożenie projektu budowlanego sporządzonego według przepisów Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 1679, zm.: Dz. U. z 2023 r., poz. 2405), uwzględniającego wszystkie uzyskane opinie, uzgodnienia, postanowienia i decyzje (w szczególności, których uzyskanie nastąpiło po 27 czerwca 2022 r. – obecna data wskazana na projekcie), dla robót budowlanych na linii kolejowej nr 143 na odcinku nr 3a Wrocław Sołtysowice – Wrocław Nadodrze od km 158,174 do km 161,100. W projekcie należało między innymi odnieść się do uzyskanych decyzji: o środowiskowych uwarunkowaniach, lokalizacji linii kolejowej – która została uzyskana po dacie sporządzenia przedstawionego do zatwierdzenia projektu, pozwoleń wodnoprawnych – które zostały wydane po dacie sporządzenia przedstawionego do zatwierdzenia projektu, a także uzyskanych odstępstw – które również zostały wydane po dacie sporządzenia przedstawionego do zatwierdzenia projektu. Wyjaśniono, że posiadane odstępstwa od warunków technicznych powinny być załączone do projektu architektoniczno-budowlanego.

Część opisowa i rysunkowa projektu zagospodarowania terenu winna wskazywać elementy projektowane z uwzględnieniem wymagań określonych w Rozporządzeniach:

- Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744, z późn. zm.);
- Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 987, z późn. zm.), ze szczególnym uwzględnieniem czynnej szerokości obustronnego chodnika wynoszącej minimum 0,8 m;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518) lub poprzednio obowiązującego Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 124, zm.: Dz. U. z 2019 r., poz. 1643)
- wskazano, że jeżeli zachodzi sytuacja o której mowa w § 115 ust. 1 pkt 3 przytoczonego rozporządzenia z dnia 24 czerwca 2022 r. – w dokumentacji winny być zawarte również informacje odnośnie kategorii, numeru i klasy drogi objętej inwestycją.

Ponadto część rysunkowa projektu zagospodarowania terenu winna zostać sporządzona na aktualnej mapie do celów projektowych, zawierającej w szczególności granice i numery działek objętych inwestycją. W przypadku uzyskania przez decyzję lokalizacyjną waloru ostateczności należy pozyskać mapę do celów projektowych z aktualną treścią, w przeciwnym przypadku dostosować mapy do wymogów art. 9w ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym.

Przypomniano także o obowiązku złożenia przez projektantów (projektantów sprawdzających) oświadczenia o sporządzeniu każdej z części projektu budowlanego (pzt i pab) zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej,

z uwzględnieniem uzyskanych odstępstw, a zaświadczenia z właściwej izby samorządu zawodowego winny być aktualne na dzień opracowania projektu.

2. Część załączniki projektu budowlanego winna zawierać jedynie ostateczne uzgodnienia i decyzje (zaświadczenie o ostateczności winno również zostać dołączone), w tym:

- zaświadczenie o ostateczności decyzji Marszałka Województwa Dolnośląskiego z dnia 10 lutego 2020 r. Nr 2/2020 - w związku z określeniem drugiej i trzeciej kategorii geotechnicznej projektowanych obiektów. W myśl art. 93 ust. 2 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 1290) dokumentację geologiczną, o której mowa w art. 88 ust. 2 pkt 1–3 tej ustawy, zatwierdza, w drodze decyzji, właściwy organ administracji geologicznej,
- zaświadczenie o ostateczności decyzji o pozwoleniu wodnoprawnym – decyzja Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 07 lutego 2024 r. (znak: WR.ZUZ.5.4210.284.2023.IKo).

Uzupełnioną w powyższym zakresie dokumentację należało złożyć w tutejszym Urzędzie w nieprzekraczalnym terminie do dnia 25 lutego 2025 r. pod rygorem wydania decyzji odmawiającej udzielenia pozwolenia na budowę.

W odpowiedzi na powyższe postanowienie Wojewody Dolnośląskiego, w dniu 25 lutego 2025 r. Inwestor, działający przez pełnomocnika Pana Marcina Garbarczyka, przedłożył zaktualizowany projekt zagospodarowania terenu i projekt architektoniczno-budowlany wraz z częścią załączniki.

Po otrzymaniu uzupełnionej dokumentacji projektowej, zgodnie z dyspozycją art. 39 ust. 3 ustawy - Prawo budowlane, Wojewoda Dolnośląski pismem z dnia 20 marca 2025 r. wystąpił do Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu o uzgodnienie przedmiotowej inwestycji. Przytoczony przepis wskazuje, że w stosunku do obiektów budowlanych oraz obszarów niewpisanych do rejestru zabytków, a ujętych w gminnej ewidencji zabytków, pozwolenie na budowę lub rozbiórkę obiektu budowlanego wydaje organ administracji architektoniczno-budowlanej w uzgodnieniu z wojewódzkim konserwatorem zabytków. Wojewódzki konserwator zabytków jest obowiązany zająć stanowisko w sprawie wniosku o pozwolenie na budowę lub rozbiórkę obiektów budowlanych, o których mowa w ust. 3, w terminie 30 dni od dnia jego doręczenia. Niezajęcie stanowiska w tym terminie uznaje się jako brak zastrzeżeń do przedstawionych we wniosku rozwiązań projektowych (art. 39 ust. 4 ustawy – Prawo budowlane).

W dniu 23 kwietnia 2025 r. wpłynęło pismo Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu uzgadniające projekt budowlany w trybie art. 39 ust. 4 powyższej ustawy.

W tym samym dniu tutejszy Organ postanowieniem Nr 453_1/2024/2025 wezwał Inwestora do uszczegółowienia dokumentacji projektowej w zakresie punktu pierwszego pierwotnego postanowienia z dnia 20 listopada 2024 r. W dniu 16 maja 2025 r. Inwestor złożył stosowne wyjaśnienie i uzupełnioną dokumentację projektową.

Złożony przez Inwestora komplety projekt budowlany oraz uzyskane uzgodnienie Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu, umożliwia wydanie decyzji orzekającej, co do istoty.

W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziane jest:
na odcinku L08:

- przebudowa nawierzchni torowej wraz z odwodnieniem (z częściową korektą układu geometrycznego torów), wraz z infrastrukturą kolejową (budowa, przebudowa sieci elektroenergetycznej, systemu sterowania ruchem kolejowym (srk), teletechnicznej, rozbiórka istniejącej oraz budowa nowej sieci trakcyjnej itp.),
- budowa systemu odwodnienia powierzchniowego i wgłębnego (plus konserwacja rowów),
- przebudowa układów drogowych (chodników, ciągów pieszo-rowerowych),
- remont, przebudowa, rozbiórka (likwidacja) i budowa obiektów inżynierskich (wiaduktów, mostów, przepustów),
- budowa ekranów akustycznych,
- przebudowa infrastruktury obcej, sieci: wodociągowej, gazowej, kanalizacyjnej przebiegających w rejonie linii kolejowej,
- przebudowa wiaduktu kolejowego w km 158,326 linii kolejowej nr 143 (ul. Boya - Żeleńskiego, Wrocław).

Projektowana wysokość skrajni pod obiektem $h_0=3,71$ m pozostaje bez zmian względem stanu istniejącego. Zakres projektu nie przewiduje przebudowy ulicy Boya-Żeleńskiego w celu dostosowania do pełnej skrajni drogowej.

Obiekt dostosowany do perspektywicznej przebudowy drogi w celu dostosowania do wysokości skrajni drogowej pod obiektem $h_0=4,50$ m.

Uzyskano potwierdzenie zarządcy drogi (Prezydent Wrocławia - Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu), że w stanie istniejącym droga ma parametry klasy „L” i uzyskano zgodę na pozostawienie niezmienną wysokości skrajni pod obiektem, do czasu przyszłej przebudowy układu drogowego – pismo znak TUU.4262.1727.2.42268.2022.DS/65122 z dnia 29 lipca 2022 r.

Inwestor uzyskał również pozytywną opinię Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia – pismo znak WIM-ER-D.7211.75.2021.MWO z dnia 22 listopada 2021 r.

W związku z przebudową linii kolejowej nr 143 projektuje się przebudowę ciągu pieszo - rowerowego wzdłuż ul. Boya-Żeleńskiego, na długości około 65 m wraz z rozbiórką (likwidacją) istniejącego przejścia pod linią kolejową.

Projektuje się bitumiczny ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,50 m, ograniczony obustronnie obrzeżem betonowym,

- przebudowa mostu kolejowego w km 158,712 linii kolejowej nr 143 (rzeka Odra, Wrocław),
- przebudowa mostu kolejowego w km 158,863 linii kolejowej nr 143 (Kanał Miejski, Wrocław),

na odcinku S08:

- kompleksowa przebudowa nawierzchni torowej wraz z odwodnieniem oraz częściową korektą układu geometrycznego torów,
- remont, przebudowa, rozbiórka i budowa obiektów inżynierskich (wiaduktów, przejść podziemnych, ściany oporowe),
- budowa ciągów pieszo-rowerowych,
- budowa systemu odwodnienia powierzchniowego i wgłębnego,
- budowa/przebudowa obiektów obsługi podróżnych (peronów wraz z dojściami),
- budowa obiektów małej architektury na budowanych/przebudowywanych peronach,
- rozbiórka istniejących elementów małej architektury,
- rozbiórka obiektów budowlanych,
- rozbiórka istniejącej oraz budowa nowej sieci trakcyjnej,

- budowa, przebudowa sieci elektroenergetycznej, systemu sterowania ruchem kolejowym (srk), teletechnicznej itp.,
- przebudowa sieci: wodociągowej, gazowej, kanalizacyjnej przebiegających w rejonie linii kolejowej.

W myśl art. 35 ust. 1 ustawy – Prawo budowlane, przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego organ administracji architektoniczno-budowlanej sprawdza:

- 1) zgodność projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego z:
 - a) ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i innymi aktami w przypadku braku miejscowego planu,
 - b) wymaganiami ochrony środowiska, w szczególności określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ust. 1 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,
 - c) ustaleniami uchwały o ustaleniu lokalizacji inwestycji mieszkaniowej;
- 2) zgodność projektu zagospodarowania działki lub terenu z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi;
- 3) kompletność projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego, w tym:
 - c) dołączenie kopii zaświadczenia, o którym mowa w art. 12 ust. 7, dotyczącego projektanta i projektanta sprawdzającego;
- 3a) dołączenie:
 - a) wymaganych opinii, uzgodnień, pozwoleń i sprawdzeń,
 - b) oświadczeń, o których mowa w art. 33 ust. 2 pkt 9 i pkt 10;
- 4) posiadanie przez projektanta i projektanta sprawdzającego odpowiednich uprawnień budowlanych na podstawie:
 - a) kopii dokumentów, o których mowa w art. 34 ust. 3d pkt 1 - w przypadku uprawnień niewpisanych do centralnego rejestru osób posiadających uprawnienia budowlane,
 - b) danych w centralnym rejestrze osób posiadających uprawnienia budowlane – w przypadku uprawnień wpisanych do tego rejestru;
- 4a) przynależność projektanta i projektanta sprawdzającego do właściwej izby samorządu zawodowego na podstawie:
 - a) zaświadczenia, o którym mowa w art. 12 ust. 7 - w przypadku osób niewpisanych do centralnego rejestru osób posiadających uprawnienia budowlane,
 - b) danych w centralnym rejestrze osób posiadających uprawnienia budowlane – w przypadku osób wpisanych do tego rejestru.

Dla przedmiotowej inwestycji Wojewoda Dolnośląski dnia 04 września 2024 r. wydał decyzję Nr I-Pk-100/24 o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Przedłożony do zatwierdzenia projekt zagospodarowania terenu i projekt architektoniczno-budowlany został sporządzony w sposób zgodny z ustaleniami powyższej decyzji lokalizacyjnej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu decyzją z dnia 31 lipca 2020 r. (znak: WOOS.4210.7.2016.MJ/MSe.89) ustalił środowiskowe uwarunkowania dla prac

budowlanych na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów. Zgodnie z ustaleniami powyższej decyzji (punkt 5.4.1 Wymagania dotyczące ochrony środowiska uwzględnione w dokumentacji):

- przewidziano zabezpieczenie studzienek, kolektorów i innych elementów odwodnienia linii kolejowej, przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów oraz taką ich konstrukcję, by możliwe było samodzielnie wydostanie się z nich zwierząt;

- przewidziano ekrany akustyczne, o parametrach wskazanych w tabeli:

Lp.	Oznaczenie ekranu	Km początek	Km koniec	Długość wg Decyzji [m]	Wysokość [m]	Rodzaj	Lokalizacja	Strona
1.	E7 (kontynuacja z odcinka S07 Wrocław Sołtysowice)	157+650	158+550	905	3	odbijający	Wrocław, przy torze 1, strona P	PN

- przewidziano pozostawienie wolnej przestrzeni, o wysokości 5 cm pomiędzy stopą szyny a tłucznikiem, na odcinku 158+174 do km 159+100 oraz na odcinku 159+100 do km 161+100;

- przewidziano pozostawienie rezerwy terenowej pod ekrany akustyczne:

Lp.	km początek	km koniec	strona i uwagi
1	158+880	159+100	strona lewa
2	159+100	159+380	strona lewa
3	160+895	161+000	strona prawa

- przewidziano odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z podtorza odcinka linii kolejowej do odbiorników wskazanych poniżej:

- kanalizacja deszczowa i rz. Odra – kilometr 158+174 – 158+327,
- kanalizacja deszczowa i rz. Odra – kilometr 158+560 – 159+000,
- kanalizacja deszczowa i rz. Odra – kilometr 158+184– 159+356,
- kanalizacje ogólnospławne i rzeka Odra – kilometr 158+536,
- kanalizacja ogólnospławna i rz. Odra – kilometr 160+050,
- kanalizacja deszczowa/ogólnospławna i rz. Odra – kilometr 160+890 – 161+100;

- przewidziano tłumiki akustyczne o minimalnej skuteczności akustycznej 2,5 dB. Tłumiki akustyczne zlokalizowano w torze nr 1 i nr 2 na odcinku od km 160+850 do km 160+920.

Odnosząc się do art. 35 ust. 1 pkt 2 ustawy - Prawo budowlane, stwierdzono zgodność projektu zagospodarowania terenu z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi, za wyjątkiem:

1) § 54 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 124, zm. Dz. U. z 2019 r., poz. 1643), odstępstwo polegające na zmniejszeniu wysokości skrajni nad drogą gminną klasy Z (nr 105326D), ul. Trzebnicka we Wrocławiu do wartości wynoszącej 4,20 m, podczas gdy wysokość skrajni drogi powinna być nie mniejsza niż 4,6 m nad drogą klasy Z (km 160,309 linii kolejowej nr 143), objęte postanowieniem Wojewody Dolnośląskiego z dnia 18 stycznia 2024 r. Nr 11/2024;

2) § 54 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 124, zm. Dz. U. z 2019 r., poz. 1643), odstępstwo polegające na zmniejszeniu wysokości skrajni nad drogą gminną klasy Z (nr 106870D), ul. Władysława Reymonta we Wrocławiu do wartości wynoszącej 4,17 m, podczas gdy wysokość skrajni drogi powinna być nie mniejsza niż 4,6 m nad drogą klasy Z (km 160,876 linii kolejowej nr 143), objęte postanowieniem Wojewody Dolnośląskiego z dnia 27 czerwca 2024 r. Nr 230/2024.

W dokumentacji projektowej znajduje się także oświadczenie projektantów i projektantów sprawdzających o sporządzeniu projektu zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno-budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej z uwzględnieniem uzyskanych odstępstw, o których mowa powyżej.

Tutejszy Organ nie stwierdził również naruszeń w zakresie kompletności projektu budowlanego i posiadania wymaganych opinii, uzgodnień, pozwoleń i sprawdzeń oraz podania informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – wobec obowiązku wynikającego z art. 35 ust. 1 pkt 3 i pkt 3a ustawy – Prawo budowlane. W dokumentacji znajduje się między innymi:

- uzgodnienie dokumentacji projektowej przez PKP S.A. z siedzibą w Warszawie (Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu) z dnia 05 grudnia 2023 r. (znak: KNWr2a.6314.210.2023.JM/5, nr rej. uzgodnień U/211/2023);
- protokół Nr ZGKIKM.TZ.6630.1540.2023 Nr ZGKIKM.TZ.6630.1579.2023 z narady koordynacyjnej w sprawie usytuowania projektowanych sieci uzbrojenia terenu zakończonej 18 stycznia 2024 r.;
- uzgodnienie projektu budowlanego branży drogowej budowy ciągu pieszo-rowerowego pod wiaduktem kolejowym w km 158,326 w ulicy Boya – Żeleńskiego we Wrocławiu (droga gminna klasy L) z Zarządem Dróg i Komunikacji z dnia 16 września 2022 r. (znak: TUU.4460.1092.2.62221. 77577.2022.DS) oraz w zakresie skrajni drogowej wynoszącej 3,71 m – pismo z dnia 30 sierpnia 2022 r. (znak: TUU.4262.1727.3.67916,69204.2022.DS/73763);
- uzgodnienie projektu budowlanego w zakresie układu drogowego z zarządcą drogi ulicy Rychalskiej we Wrocławiu (droga gminna klasy L), w tym w dotyczące skrajni drogowej wynoszącej 4,20 m – Prezydentem Wrocławiu (Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta) – z dnia 17 maja 2022 r. (znak: TUU.4262.214.2.35196,35874.2021.2022.DS);
- uzgodnienia z właściwymi zarządcami sieci infrastruktury technicznej.

Dla odcinka L08 szlak Wrocław Sołtysowice – Wrocław Nadodrze od km 158+174 do km 159+100 została wydana decyzja wodnoprawna:

- Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Nr WR.ZUZ.5.4210.344.2023.MD z dnia 05 kwietnia 2024 r., dla obiektów mostowych: w km 158+712 nad rzeką Odrą oraz Kanałem Żeglugowym, oraz w km 158+863 nad Kanałem Miejskim,

natomiast dla obu odcinków, tj. L08 i S08 stacja Wrocław Nadodrze od km 159+100 do km 161+100 została wydana decyzja wodnoprawna:

- Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Nr 120/2023 (znak: WR.RUZ.4210.72.2023.MW) z dnia 31 sierpnia 2023 r., dla odwodnienia terenów kolejowych,

- Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Nr WR.ZUZ.5.4210.284.2023.IKo z dnia 07 lutego 2024 r., dla odwodnienia terenów otwartych.

Po przeanalizowaniu całości dokumentacji stwierdzono również, iż projekt budowlany został opracowany i sprawdzony przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane i legitymujące się aktualnym na dzień opracowania projektu zaświadczeniem o wpisie na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego. Fakt ten wynika ze znajdujących się w projekcie zagospodarowania terenu i projekcie architektoniczno-budowlanym, decyzji o nadaniu uprawnień oraz zaświadczeń właściwej izby samorządu zawodowego, oraz danych znajdujących się w centralnym rejestrze osób posiadających uprawnienia budowlane (e-CRUB).

Ponadto, uwzględniając wniosek Inwestora z dnia 04 listopada 2024 r. (data wpływu: 05 listopada 2024 r.), nadano niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, co jest uzasadnione ważnym interesem państwowym oraz społecznym, poprzez:

- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu kolejowego na środowisko (m.in.: poprzez budowę systemu odwodnienia linii kolejowej, ograniczenie hałasu poprzez budowę ekranów akustycznych oraz zastosowanie nowych materiałów budowlanych np. bezstykowych szyn);
- poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków (m.in.: poprzez budowę nowych peronów, budowę nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, łączności kolejowej, nowych rozjazdów kolejowych).

W przeprowadzonym postępowaniu administracyjnym stwierdzono, iż wniosek Inwestora wraz z projektem budowlanym spełnia warunki określone w art. 32 ust. 1 i ust. 4 oraz art. 33 ust. 2 Prawa budowlanego.

W związku z powyższym oraz zgodnie z art. 35 ust. 4 Prawa budowlanego orzekam jak na wstępie.

Od decyzji przysługuje stronie postępowania prawo złożenia odwołania do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie, za pośrednictwem Organu wydającego decyzję, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

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.

ADNOTACJA DOTYCZĄCA OPŁATY SKARBOWEJ

Na podstawie ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 2111, z późn. zm.) uiszczono opłatę skarbową w wysokości 2359 zł.

Załącznik do decyzji stanowi wielotomowy projekt budowlany zawierający:

Projekt zagospodarowania terenu (zał. nr 1.1 - 1.2),
Projekt architektoniczno-budowlany (zał. nr 2.1 – 2.38)
Załączniki (zał. nr 3.1 – 3.4)

- szlak L08 Wrocław Sołtysowice – Wrocław Nadodrze od km 158,174 do km 159,100

Załącz. 1.1 pzt 01 projekt zagospodarowania terenu,

- Załącz. 2.1 pab 01 Układy torowe, podtorze i odwodnienie,
- Załącz. 2.2 pab 02.01 Obiekty inżynieryjne – przepust (przejście pod torami) w km 158,305 (likwidacja)
- Załącz. 2.3 pab 02.02 Obiekty inżynieryjne – Wiadukt w km 158,236
- Załącz. 2.4 pab 02.03 Obiekty inżynieryjne – Most w km 158,712
- Załącz. 2.5 pab 02.04 Obiekty inżynieryjne – Most w km 158,863
- Załącz. 2.6 pab 03 Układy drogowe, dojścia do peronów oraz elementy bezpieczeństwa organizacji ruchu
- Załącz. 2.7 pab 04 Urządzenia sterowania ruchu kolejowym i dSAT
- Załącz. 2.8 pab 05 Sieć trakcyjna
- Załącz. 2.9 pab 07 Sieci i instalacje telekomunikacyjne wraz z urządzeniami telekomunikacji
- Załącz. 2.10 pab 08 Elektroenergetyka nietrakcyjna
- Załącz. 2.11 pab 09.01 Sieci i instalacje sanitarne oraz odwodnienie – odwodnienie
- Załącz. 2.12 pab 09.02 Sieci i instalacje sanitarne oraz odwodnienie – przebudowa gazociągu
- Załącz. 2.13 pab 14 Ekrany akustyczne
- Załącz. 2.14 pab 15 Ochrona środowiska
- Załącz. 2.15 pab 16 Inwentaryzacja dendrologiczna i wycinka drzew

Załącz. 3.1 – teczka formalno-prawna

Załącz. 3.2 – informacja o planie bioz

- stacja S08 Wrocław Nadodrze od km 159,100 do km 161,100

Załącz. 1.2 pzt 01 projekt zagospodarowania terenu,

- Załącz. 2.16 pab 01 Układy torowe, podtorze, odwodnienie, perony (konstrukcja)
- Załącz. 2.17 pab 02.01 Obiekty inżynieryjne – Wiadukt w km 159,428
- Załącz. 2.18 pab 02.02 Obiekty inżynieryjne – Ściana oporowa w km 159,440
- Załącz. 2.19 pab 02.03 Obiekty inżynieryjne – Wiadukt w km 160,309
- Załącz. 2.20 pab 02.04 Obiekty inżynieryjne – Przejście pod torami w km 160,436
- Załącz. 2.21 pab 02.05 Obiekty inżynieryjne – Przejście pod torami w km 160,508
- Załącz. 2.22 pab 02.06 Obiekty inżynieryjne – Przejście pod torami w km 160,536
- Załącz. 2.23 pab 02.07 Obiekty inżynieryjne – Ściana oporowa w km 160,754
- Załącz. 2.24 pab 02.08 Obiekty inżynieryjne – Wiadukt w km 160,876
- Załącz. 2.25 pab 02.09 Obiekty inżynieryjne – Ściana oporowa w km 160,910
- Załącz. 2.26 pab 03 Układy drogowe, dojścia do peronów oraz elementy bezpieczeństwa organizacji ruchu
- Załącz. 2.27 pab 04 Urządzenia sterowania ruchu kolejowym i dSAT
- Załącz. 2.28 pab 05 Sieć trakcyjna
- Załącz. 2.29 pab 07 Sieci i instalacje telekomunikacyjne wraz z urządzeniami telekomunikacji
- Załącz. 2.30 pab 08 Elektroenergetyka nietrakcyjna
- Załącz. 2.31 pab 09.01 Sieci i instalacje sanitarne oraz odwodnienie – odwodnienie
- Załącz. 2.32 pab 09.03 Sieci i instalacje sanitarne oraz odwodnienie – przebudowa przyłączy ks i w
- Załącz. 2.33 pab 10 Perony i obiekty małej architektury i obsługi podróżnych
- Załącz. 2.34 pab 11 Obiekty kubaturowe
- Załącz. 2.35 pab 13 Rozbiórki
- Załącz. 2.36 pab 15 Ochrona środowiska
- Załącz. 2.37 pab 16 Inwentaryzacja dendrologiczna i wycinka drzew
- Załącz. 2.38 pab 17 Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu budowlanego

Załącz. 3.3 – teczka formalno-prawna

Załącz. 3.4 – informacja o planie bioz

Z upoważnienia Wojewody Dolnośląskiego

Aneta Klimczak

Kierownik Oddziału Architektury i Budownictwa
w Wydziale Infrastruktury

*/podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym, weryfikowanym
przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu*

Otrzymują:

1. Pan Marcin Garbarczyk – pełnomocnik Inwestora;
2. IF DUW a/a.

Do wiadomości:

1. Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego, ul. Purkyniego 1, 50-155 Wrocław;
2. DUW-PP do sprawy: IF-PP.747.91.2024.BZK.
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu do sprawy: znak: WOŚ.4210.7.2016.MJ/MSe.89.

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.
2. Do użytkowania obiektu budowlanego, na którego budowę 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 wymienionych w 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*).

