



D E C Y Z J A
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej

Na podstawie art. 9o ust. 1, art. 9q ust. 1 oraz art. 9w ust. 1 i 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697), zwanej dalej „*u.t.k.*”, oraz na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), zwanej dalej „*Kpa*”. po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., nr IRRK2/7/1.2234.1.2023.IRE-01831-I z dnia 26 czerwca 2023r.,

1. ustaląm lokalizację linii kolejowej dla przedsięwzięcia pn.:

„Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” – odcinek C: linia kolejowa nr 201 od km 191,629 do km 201,746 wraz z trzecim torem (odcinek Gdańsk Osowa – Gdynia Główna), na działkach ewidencyjnych:

w mieście Gdynia:

- **obręb 0027 Wielki Kack, nr:** 662/6(662/1), 581/3(581), 666/4(666/1), 666/5(666/1), 666/6(666/1), 3044/4(3044/1), 3044/5(3044/1), 3044/6(3044/3), 3044/7(3044/3), 3041/1(3041), 3042/1(3042), 668/1(668), 668/2(668), 2399/1(2399), 2400/1(2400), 2400/2(2400), 2400/3(2400), 2401/1(2401), 2403/1(2403), 2405/1(2405), 2932/3(2932/1), 2932/4(2932/1), 2980/4(2980/1), 2981/4(2981/2), 2984/3(2984/1), 2985/1(2985), 2985/2(2985), 3059/2(3059/1), 3059/3(3059/1), 3071/1(3071), 3072/1(3072), 2640/1(2640), 2638/3(2638/1), 2637/1(2637), 2637/2(2637), 2636/1(2636), 2636/2(2636), 3003/1(3003), 3003/2(3003), 3039/1(3039), 3040/1(3040), 2644/3 (2644/1), 2644/4(2644/1), 2644/5(2644/2), 2644/6(2644/2), 580, 600, 606/1, 3043/1, 3043/2, 3043/3, 3062, 3061/1, 3061/2, 3060/1, 3060/3, 3051/1, 3051/2, 3068, 3069, 3070, 3060/2, 2392, 2393, 2385, 2395, 2397, 2398, 2404, 2642, 2643, 2938, 2986, 2945, 2946, 2927, 2931, 2933, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2987, 2932/2, 2621, 2622, 2624, 2631, 2633, 2639, 2632, 2922, 2923, 2925, 2947, 2658/3, 2957/1, 2921/1, 2921/2, 2615, 2616, 2617, 2634, 2635;
- **obręb 0017 Karwiny, nr:** 619/1(619), 611/1(611), 611/2(611), 610/1(610), 609/1(609), 470/1(470), 470/2(470), 469/1(469), 469/2(469), 464/3(464/1), 463/4(463/1), 445/4(445/3), 444/4(444/3), 1/1(1), 3/1(3), 3/2(3), 3/3(3), 8/1(8), 8/2(8), 8/3(8), 10/4(10), 10/5(10), 10/6(10), 434/1(434), 434/2(434), 823/2, 824, 825, 608, 630, 462/5;
- **obręb 0029 Witomino-Leśniczówka, nr:** 6/1(6), 6/2(6), 6/3(6), 7/1(7), 7/2(7), 8/1(8), 8/2(8), 1150/1(1150), 9/1(9), 9/2(9), 10/1(10), 11/1(11), 11/2(11), 11/3(11), 12/3(12/2), 12/4(12/2), 12/5(12/2);
- **obręb 0019 Mały Kack, nr:** 2156/4(2156/1), 2156/5(2156/1), 2129/1(2129), 5/5(5/1), 5/6(5/1), 5/7(5/1), 5/8(5/2), 23/4(23/1), 23/5(23/1), 23/7(23/1), 23/8(23/1), 24/4(24/1), 24/6(24/1), 26/8(26/5), 26/9(26/5), 36/4(36/1), 167/1(167), 167/2(167), 798/3(798/2), 799/4(799/3), 800/3(800/2), 801/1(801), 801/2(801), 811/1(811), 811/2(811), 812/1(812), 812/2(812), 813/1(813), 813/2(813), 818/1(818), 963/1(963), 2744/1(2744), 2745/1(2745), 2745/2(2745), 2743/3(2743/1), 2743/4(2743/1), 2150/1(2150), 2146/1(2146), 2146/2(2146), 2147/1(2147),



**Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko**

**Dofinansowane przez
Unię Europejską**



2147/2(2147), 38, 43, 46/1(46), 46/2(46), 47/1(47), 47/2(47), 48, 49, 51, 54, 79/1(79), 79/2(79), 912/1(912), 912/2(912), 964/1(964), 781, 2746/1, 2751, 2754, 2742, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2560, 2700, 2709, 2738, 2710, 2711, 2712, 2713, 2721, 2722, 2730, 2731, 2739, 2740, 2741, 2154, 2400, 2401, 2402, 2128, 2142, 2143, 2151, 2157, 2155/1, 2155/2, 2155/3, 2156/2, 2156/3, 22/1, 21, 16, 17, 18, 19, 20, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 2, 3, 4, 6, 5/3, 37, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 61, 87/6, 80, 81, 83/1,83/2, 85/1,85/2, 85/3, 86, 67, 68, 69, 70/2, 62/1, 62/2, 50, 52, 53, 64, 55, 56, 57, 58, 60, 157, 158, 162, 260, 267, 160, 490, 645, 163, 164, 165, 166, 168, 782, 783/1(783), 783/2(783), 784, 785, 915, 816, 810, 807, 804, 960, 961, 962, 971, 797, 802/2, 13/3(13/1), 13/4(13/1), 14/3(14/2), 14/4(14/2), 23/3.

* w nawiasach podano numery działek przed podziałem wg oznaczenia w katastrze nieruchomości

w następujący sposób:

I. Określenie terenu objętego inwestycją, w tym linii rozgraniczających teren.

Obszar objęty planowaną inwestycją przedstawiono na kopii mapy w skali 1:1000 (arkusze od 1 do 11 pliki.pdf), stanowiącej załącznik nr 1 i oznaczono odpowiednio:

- linią przerywaną koloru fioletowego (kreska, dwie kropki, kreska) – teren niezbędny dla planowanych obiektów i robót budowlanych – granica wniosku/decyzji,
- linią przerywaną koloru niebieskiego – obszar wydzielony liniami rozgraniczającymi teren – zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 1 *u.t.k.*,
- szraf koloru niebieskiego (kratka) – obszar przeznaczony do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji (teren dróg publicznych) – zgodnie z art. 9ya ust. 1 *u.t.k.*,
- szraf koloru niebieskiego (linie) – obszar przeznaczony do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji (teren wód płynących) – zgodnie z art. 9ya ust. 1 *u.t.k.*,
- szraf koloru fioletowego (kratka) – obszar przeznaczony do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa w użytkowanie wieczyste PLK S.A.,
- szraf koloru jasnobrązowego (linie) – obszar, przeznaczony do ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia przedmiotowej inwestycji – zgodnie z art. 9q ust.1 pkt 6 *u.t.k.*

Ww. linie rozgraniczające teren, w części spójnej z projektem podziału stanowiącym załącznik nr 2, stanowią linie podziału geodezyjnego nieruchomości wyszczególnionej w punkcie V niniejszej decyzji. Zgodnie z art. 9s ust. 6 *u.t.k.*, linie rozgraniczające teren nie stanowią linii podziału nieruchomości będących własnością albo użytkowania wieczystego PKP S.A. lub PLK S.A.

II. Charakterystyka inwestycji. Warunki techniczne realizacji inwestycji.

Zamierzenie inwestycyjne objęte niniejszą decyzją stanowi element przedsięwzięcia pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”.

Realizacja inwestycji ma na celu:

- dostosowanie infrastruktury kolejowej do potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju;
- przywrócenie prędkości handlowej i podniesienie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osiowego;
- skrócenie czasu dowozu/odwozu ładunków oraz zapewnienie punktualności realizowanych połączeń całopociągowych;
- zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych poprzez zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych (systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu);

- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowo-drogowego poprzez budowę skrzyżowań dwupoziomowych i dróg równoległych w wyniku likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych.

W wyniku zaplanowanych robót budowlanych nastąpi m.in.:

- poprawa przepustowości i regularności ruchu pociągów;
- poprawa skomunikowania i punktualności realizowanych połączeń;
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego dla mieszkańców zamieszkujących w miejscowościach położonych przy linii kolejowej;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podróżnych, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego na przejazdach kolejowych;
- racjonalizacja kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury oraz ograniczenie dewastacji infrastruktury kolejowej na przedmiotowej linii;
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Zakres zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu obecnego terenu kolejowego nie ulegnie zasadniczej zmianie. Jednakże ze względu na potrzeby inwestycji konieczne będzie przejęcie części działek, które są niezbędne dla budowy nowych torów, przeprowadzenia korekty promieni łuków kolejowych, elektryfikacji odcinków linii, wybudowania wiaduktów kolejowych/drogowych, wybudowania dróg dojazdowych i innej infrastruktury towarzyszącej.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano roboty dotyczące w szczególności:

Obszar robót będzie obejmował obecnie zajmowany teren kolejowy, na którym jest zlokalizowana infrastruktura linii kolejowych. Realizacja przedsięwzięcia obejmuje swoim zakresem:

- przebudowę linii kolejowej z podwyższeniem prędkości poprzez korektę łukówi zastosowanie obecnie obowiązujących parametrów konstrukcyjnych;
- budowę nowego toru na całym odcinku LK201, nowych łącznic;
- przebudowę układów torowych stacji;
- podłączenie od układów torowych stacji istniejących bocznic;
- budowę nowych normatywnych peronów wraz z wyposażeniem i dostosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się;
- rozbiórkę, budowę, przebudowę, rozbudowę lub remonty obiektów inżynierskich z dostosowaniem do obowiązujących normatywów;
- zmianę kategorii przejazdów w poziomie szyn, likwidację wybranych przejazdów oraz budowę nowej nawierzchni na przejazdach;
- pełną elektryfikację linii kolejowych objętych inwestycją (wraz z elektryfikacją torów głównych w obrębie stacji kolejowych);
- budowę nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym w zakresie urządzeń stacyjnych liniowych, przejazdowych wraz z systemem zdalnego sterowania z nastawni LCS;
- budowę nowych nastawni i kontenerów przeznaczonych do instalacji urządzeń do sterowania ruchem kolejowym, urządzeń teletechniki, urządzeń elektroenergetyki;
- budowę układów zasilania energetycznego obiektów i urządzeń, tj.: oświetlenie stacji, peronów wraz z dojściami, przejazdów; elektrycznego ogrzewania rozjazdów itp.;
- budowę urządzeń teletechnicznych dla zapewnienia łączności przewodowej i bezprzewodowej, w tym kabli OTK i TKM (dla zapewnienia łączności, transmisji danych, systemu informacji podróżnych, monitoring itp.);
- przebudowę infrastruktury obcej kolidującej z przedmiotową Inwestycją;
- rozbiórkę zbędnej infrastruktury.

Zasadnicza część inwestycji będzie miała miejsce głównie w pasie terenu pozostającym we władaniu inwestora – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W miejscach większych korekt łuków, budowy nowych bocznic, budowy nowych obiektów inżynierskich i układów drogowych będą wyjścia poza teren kolejowy i będzie konieczne przejęcie niezbędnych gruntów. Powyższe rozwiązania projektowe zastosowane na liniach kolejowych, pozwolą na istotne podniesienie ich parametrów techniczno-

eksploatacyjnych, podniesienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz pozwolą na zbudowanie peronów o szerokościach spełniających obecne wymagania dla obsługi ruchu pasażerskiego. W wyniku przeprowadzenia zaplanowanych korekt łuków oraz likwidacji niewłaściwych hektometrów zmiana ulegnie kilometraż linii w stosunku do istniejącego kilometrażu.

Zgodnie z założeniami odcinek od stacji Gdańsk Osowa do p.o. Gdynia Stadion ma mieć układ torowy z trzema torami, co możliwe będzie po zrealizowaniu przez zarządców drogowych w ramach odrębnych inwestycji przebudowy dwóch wiaduktów drogowych:

- w km 193,484 w ciągu drogi S6,
- w km 195,375 w ciągu drogi DW474.

W związku z powyższym, zakłada się realizację inwestycji kolejowej w dwóch etapach:

- Etap I w którym ww. wiadukty drogowe pozostaną w stanie istniejącym, w którym zostanie zrealizowany następujący zakres robót na odcinkach:
 - od km 191,629 do 193,010 zostanie wybudowany układ torowy z trzema torami (układ docelowy),
 - od km 193,010 do km 195,700 zostanie wybudowany układ torowy z dwoma torami (układ przejściowy, zawężony), jednakże z dostosowaniem pozostałej infrastruktury okołotorowej dla układu docelowego,
 - od km 195,700 do km 201,746 zostanie wybudowany układ torowy z trzema torami (układ docelowy),
- Etap II, w którym wybudowane zostaną wiadukty drogowe (w ciągu dróg: S6 i DW474) o skrajni umożliwiającej dobudowę trzeciego toru pod tymi wiaduktami, w którym zostanie zrealizowany następujący zakres robót:
 - od km 193,010 do km 195,700 zostanie wybudowany układ docelowy z trzecim torem wraz z dostosowaniem wszystkich branż powiązanych, który realizacja nie była możliwa do wykonania w Etapie I (zakres zawężony). Po wybudowaniu Etapu II osiągnięty zostanie stan docelowy inwestycji z trzema torami na odcinku od stacji Gdańsk Osowa do p.o. Gdynia Stadion.

W obszar objęty decyzją wchodzi:

- LK201 od km 191,629 do km 201,746;
- LK794 (nr LK ustalony jako nowa linia kolejowa), po wybudowaniu tzw. trzeciego toru.

Projektowane zmiany w zakresie:

a) układu torowego:

W związku z planowaną przebudową w ramach projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” przewiduje się wykonać:

- nowy układ geometryczny torów w planie i profilu, uwzględniający uwarunkowania odnośnie istniejącej infrastruktury oraz elementów projektowanych w zakresie innych branż (np. obiektów inżynierskich, dróg) obejmujący przebudowę lub budowę nowych obiektów;
- nowe podtorze zapewniające podwyższenie parametrów nośności i warstwę ochronną z kwalifikowanego materiału kamiennego, a w miejscach, gdzie występują grunty słabonośne przeprowadzona zostanie wymiana gruntów lub inne wzmocnienie podtorza;
- nowy system odwodnienia który w obrębie stacji zostanie wykonany w postaci odwodnienia wgłębnego, a na szlakach odwodnienia za pomocą rowów otwartych z odprowadzeniem wody do naturalnych cieków;
- nawierzchnia w torach głównych zasadniczych i dodatkowych wybudowana zostanie na całym odcinku z materiałów nowych (szyny 60E1 spawane w tor bezстыkowy na podkładach strunobetonowych z podsypką tłuczniową),
- nawierzchnia w torach bocznych i na żeberkach ochronnych wybudowana zostanie jak nawierzchnia z materiałów nowych (szyny 49E1, podkłady strunobetonowe). Na odcinku objętym wnioskiem projektowany układ geometryczny został dostosowany do zakładanych parametrów technicznych, w tym prędkości maksymalnej i obciążenia ruchem towarowym.

Dla linii kolejowej nr 201 na przedmiotowym odcinku przewiduje się docelowo:

- dobudowę trzeciego toru szlakowego na całym odcinku, tak, aby po zrealizowaniu Etapu II, dwa tory stanowiły LK201, a jeden tor stanowił LK794;
- prędkość maksymalną dla pociągów pasażerskich do 100 km/h;
- prędkość maksymalną na pociągów towarowych do 100 km/h;
- prognozowane natężenie przewozów dla toru w przedziale 10÷25 Tg/rok.

b) peronów:

Zaprojektowano wyposażenie peronów i dojścia do peronów w elementy systemu oznakowania dotykowego (ścieżki prowadzące, pola ostrzegawcze i uwagi, oznaczenia strefy zagrożenia). Na peronach będą umieszczone wiaty, elementy małej architektury (ławki, kosze na odpady, gabloty informacyjne) i oznakowania stałego (tablice z nazwą stacji, kierunkowe, piktogramy itp.). W rejonie peronów zakłada się budowę stojaków rowerowych. Perony wraz z dojazdami zaprojektowano z dostosowaniem do potrzeb dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się.

Lp.	Linia nr	Posterunek	Nr peronu	Zakres robót	Liczba krawędzi	Wysokość (m)	Długość (m)
1	201	PO Gdynia Karwiny	1	Etap II dobudowa drugiej krawędzi peronowej	2	0,76	160
			2	Brak prac	1	0,76	160
2	201	PO Gdynia Stadion	1	Etap I: Korekta krawędzi peronowej	1	0,76	160
			2	Etap I: Dobudowa drugiej krawędzi	2	0,76	160

c) obiektów inżynierskich:

Nowe kolejowe obiekty inżynierskie zostały zaprojektowane na obciążenia zgodne z normami PN-EN a istniejące obiekty inżynierskie zostaną przebudowywane i przystosowane do przenoszenia obciążeń zgodnie z obowiązującymi normami. Zaprojektowany zakres robót budowlanych dla obiektów inżynierskich zestawiono w poniższych tabelach.

-Zestawienie przepustów:

Lp.	Linia nr	Km linii	Obiekt inżynierski	Zakres robót	Parametry charakterystyczne Światło (szerokość x wysokość lub średnica przepustu rurowego) /długość wzdłuż ciekłu)
1	201	192,017	Przepust (P-2)	Rozbudowa przepustu pod nowy tor	1,20x1,40/33,25 m
2	201	192,737	Przepust (P-3)	Rozbudowa przepustu pod nowy tor	1,70x2,45/48,45 m
3	201	193,273	Przepust (P-4)	Rozbudowa przepustu pod nowy tor	1,20x1,75/62,87 m
4	201	193,942	Przepust (P-5)	Rozbudowa wlotu do przepustu, dobudowa odcinka pod nowy tor i drogę	1,10x1,60/53,70 m
5	201	194,207*	Przepust (P-6)	Likwidacja przepustu	-
6	201	194,165	Przepust (P-7)	Rozbudowa istniejącego przepustu z remontem istniejących powierzchni betonowych - skucie części przepustu, dobudowanie wlotu. Konstrukcja obiektu w części istniejącej zostanie wyremontowana.	1,10x1,60/53,46 m
7	201	195,342*	Przepust (P-8)	Likwidacja przepustu	-
8	201	196,292	Przepust (P-10)	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu	1,50x1,50/27,30 m
9	201	196,971	Przepust (P-11)	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu	1,00x1,00/20,60 m

POMORSKI URZĄD WOJEWÓDZKI W GDAŃSKU

Wydział Infrastruktury

ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk, tel.: 58 30 77 482, fax: 58 30 77 482
www.gdansk.uw.gov.pl, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl

Lp.	Linia nr	Km linii	Obiekt inżynierski	Zakres robót	Parametry charakterystyczne Światło (szerokość x wysokość lub średnica przepustu rurowego) /długość wzdłuż ciekłu)
10	201	197,179	Przepust (P-12)	Rozbudowa przepustu pod nowy tor	Ø1,00/31,60 m
11	201	197,583	Przepust (P-13)	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu	1,50x1,50/28,10 m
12	201	198,881	Przepust (P-14)	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu	1,00x1,00/62,85 m
13	201	199,415	Przepust (P-15)	Rozbiórka istniejącego urządzenia kanalizacji deszczowej i budowa nowego przepustu pod WK-7 wzdłuż drogi	Ø1,00/42,56 m
14	201	199,800*	Przepust (P-16)	Likwidacja przepustu	-
15	201	199,938*	Przepust (P-17)	Likwidacja przepustu	-
16	201	200,228*	Przepust (P-18)	Rozbudowa. Konstrukcja obiektu w części istniejącej zostanie wyremontowana.	-
17	201	200,482	Przepust (P-19)	Likwidacja przepustu i budowa kanalizacji deszczowej pod torowiskiem	-

*) kilometr istniejący

-Zestawienie wiaduktów i mostów kolejowych (obiekty, dla których nie wpisano etapowania będą wybudowane w etapie I):

Lp.	Nr linii	Km linii	Obiekt inżynierski	Zakres robót	Parametry charakterystyczne Światło (szerokość x wysokość /długość wzdłuż drogi lub ciekłu)
1	201	192,617	Wiadukt kolejowy (WK-2)	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu pod 3 tory	6,50x4,71/20,12 m
2	201	193,305	Wiadukt kolejowy (WK-3)	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu	6,50x4,29/20,48 m
3	201	193,974	Istniejący wiadukt kolejowy i zaprojektowany wiadukt kolejowy (WK-4)	Istniejący obiekt jest po remoncie dalszych prac dla niego nie zaplanowano. Obok wiaduktu (po stronie wschodniej) dobudowany zostanie nowy wiadukt pod trzeci tor (pod oboma wiaduktami znajduje się ciąg drogowy)	6,50x4,32/7,81 m
4	201	195,418	Kładka dla pieszych (KL-01)	Etap I: Brak robót Etap II: Rozbudowa istniejącej kładki dla pieszych o przęsło nad nowym torem	9,45x6,10/5,48 m
5	201	196,560	Most kolejowy (MK-2)	Rozbiórka i budowa nowego mostu	18,98x3,83/22,95 m
6	201	198,125	Most kolejowy (MK-3)	Rozbudowa mostu dla nowego toru	3,70x4,50/56,42 m
7	201	198,270	Wiadukt kolejowy (WK-5)	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu	6,50x3,57/20,48 m
8	201	198,902	Wiadukt kolejowy (WK-6)	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu	10,00x5,07/20,12 m
9	201	199,417	Wiadukt kolejowy (WK-7)	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu	6,50x4,05/20,48 m
10	201	200,522	Wiadukt kolejowy (WK-8.1)	Budowa nowego wiaduktu dla jednego toru	6,50x5,21/9,64 m
11	201	200,519	Wiadukt kolejowy (WK-8.2)	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu dla dwóch torów	6,50x5,54/14,32 m

Lp.	Nr linii	Km linii	Obiekt inżynierski	Zakres robót	Parametry charakterystyczne Światło (szerokość x wysokość /długość wzdłuż drogi lub cieku)
12	201	201,216	Wiadukt kolejowy (WK-9)	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu	16,00x4,07/18,68 m
13	201	201,729	WK10.1 Droga gminna nr 135510G ul. Sportowa	Budowa nowego wiaduktu pod 3 tory	WK10.1 (16,7x4,65/7,48)
14	201	201,746	WK10.2 Droga gminna nr 135510G ul. Sportowa	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu pod 3 tory	WK10.2 (16,3x4,55/13,55)

- Zestawienie obiektów drogowych (obiekty, dla których nie wpisano etapowania będą wybudowane w Etapie I):

Lp.	Nr linii	Km linii	Obiekt inżynierski	Zakres robót	Parametry charakterystyczne Światło (szerokość x wysokość /długość wzdłuż drogi lub cieku)
1	201	191,740*	Wiadukt drogowy (WD-2)	Rozbiórka obiektu	-
2	201	191,635	Kładka	Budowa nowej kładki nad torami	40,00x7,18/5,50 m
3	201	193,484	Wiadukt drogowy (WD-3)	Etap I: Remont istniejącego wiaduktu w km 193,484 w zakresie zabezpieczeń - montaż osłon przeciwporażeniowych (droga krajowa S6). Etap II: Budowa nowego wiaduktu przez zarządcę drogi, według odrębnego projektu.	13,75x5,90/22,50 m
4	201	195,375	Dwa wiadukty drogowe w ciągu DW474	Etap I: Montaż osłon przeciwporażeniowych. Etap II: Budowa nowego wiaduktu przez zarządcę drogi, według odrębnego projektu	-

- Zestawienie ścian oporowych (obiekty, dla których nie wpisano etapowania będą wybudowane w Etapie I)

Lp.	Linia nr	Km linii	Obiekt inżynierski	Zakres robót	Parametry charakterystyczne (długość)
1	201	193,799–193,965	Ściana oporowa (SO-1)	Budowa nowej ściany oporowej wzdłuż torowiska (po jego wschodniej stronie) w stacji Gdynia Wielki Kack	166,09 m
2	201	193,983–194,549	Ściana oporowa (SO-2)	Budowa nowej ściany oporowej wzdłuż torowiska (po jego wschodniej stronie) w stacji Gdynia Wielki Kack	565,32 m
3	201	195,546–196,304	Ściana oporowa (SO-3)	Etap I: Budowa nowej ściany oporowej wzdłuż torowiska (po jego wschodniej stronie) PO Gdynia Karwiny na odcinku 195,546-196,304 ze stożkiem na początku ściany oporowej. Etap II: Budowa nowej ściany oporowej wzdłuż torowiska (po jego wschodniej stronie) PO Gdynia Karwiny na odcinku 195,415-195,546 z usunięciem stożka na początku ściany oporowej.	Etap I: 762,14 m Etap II: 130,17 m
4	201	196,304–196,541	Ściana oporowa (SO-4)	Budowa nowej ściany oporowej wzdłuż torowiska	236,42 m
5	201	198,986–199,137	Ściana oporowa (SO-5)	Budowa nowej ściany oporowej wzdłuż torowiska	152,50 m
6	201	200,081–200,156	Ściana oporowa (SO-6)	Budowa nowej ściany oporowej wzdłuż torowiska	75,00 m

Lp.	Linia nr	Km linii	Obiekt inżynierski	Zakres robót	Parametry charakterystyczne (długość)
7	201	201,221–201,701	Ściana oporowa (SO-7)	Budowa nowej ściany oporowej wzdłuż torowiska (po jego zachodniej stronie) w sąsiedztwie obiektów sportowych i PO Gdynia Stadion	479,79 m

d) urządzeń sterowania ruchem kolejowym:

Obszar LCS Gdańsk Osowa jest zdalnie sterowany ze stacji Gdańsk Osowa. Stacje wchodzące w obszar LCS zostały wyposażone w komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk). W ramach inwestycji zabudowane dotychczas urządzenia sterowania ruchem kolejowym zostaną przebudowane w zakresie wynikającym z dobudowy trzeciego toru. Na stacjach będzie to wymiana aplikacji sterującej i przebudowa urządzeń wewnętrznych oraz budowa sieci kablowych i urządzeń sterujących przy torach i rozjazdach (semafony, napędy zwrotnicowe itp.). Na szlakach roboty obejmą dostosowanie samoczynnej blokady liniowej na istniejących torach oraz budowę nowej blokady liniowej wzdłuż trzeciego toru (semafony, kontenery sterujące i sieć kablowa). Przebudowane urządzenia srk LCS Gdańsk Osowa będą dostosowywane do współpracy z LCS Kościerzyna i LCS Gdynia Główna. Urządzenia stacyjne będą dostosowywane do nowego układu torowego na stacjach:

- Gdynia Wielki Kack;

W ramach Etapu I urządzenia srk zostaną wybudowane stosownie do możliwości prowadzenia ruchu kolejowego po zawężonym układzie torowym na odcinku od km 193,010 do km 195,700. W ramach Etapu II urządzenia srk zostaną przebudowane do możliwości prowadzenia ruchu kolejowego po układzie torowym trzytorowym na tym odcinku.

e) łączności kolejowej:

W zakresie telekomunikacji zakłada się następujący zakres prac:

- budowę kanalizacji kablowej w obszarach stacji i przystanków (peronów);
- budowę nowych sieci do transmisji danych z wykorzystaniem kabli światłowodowych i miedzianych oraz urządzeń teletransmisyjnych dla PKP PLK SA;
- budowę systemu przewodowej łączności kolejowej;
- budowę systemu radiołączności w paśmie częstotliwości 150 MHz;
- odtworzenie systemu rozgłoszeniowego (SR) na peronach – w oparciu o obecnie funkcjonujące urządzenia systemu rozgłoszeniowego;
- budowę systemu telewizji użytkowej TVu dla stwierdzania końca pociągu;
- budowę systemu sygnalizacji i gaszenia pożaru;
- budowę systemu sygnalizacji włamania i kontroli dostępu;
- przebudowę kolizji istniejących sieci telekomunikacyjnych.

f) sieci trakcyjnej:

W ramach inwestycji zaprojektowano kompleksową elektryfikację linii kolejowej w zakresie trzech torów szlakowych i torów głównych w stacjach obejmującą:

- Budowę nowej sieci trakcyjnej zawieszanej na indywidualnych słupach trakcyjnych lub bramkach trakcyjnych.
- Przewidziano zdalne sterowane i nadzorowane z obiektów sieci trakcyjnej ze stanowiska dyspozytorskiego w nastawni centralnej (NC).
- Wykonanie ochrony przeciwporażeniowej jako uszynienia grupowego w układzie otwartym, w którym wszystkie konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej będą objęte uszynieniem grupowym.
- We wszystkich zelektryfikowanych torach sieć powrotną stanowić będzie nawierzchnia torowa wykonana z szyn stalowych zgrzewanych jako tor bezстыkowy, na podkładach strunobetonowych z przytwierdzeniami wyposażonymi w izolację poprzeczną w postaci przekładek polietylenowych. W ramach Etapu I sieć trakcyjna zostanie wybudowana stosownie do zawężonego układu torowego

na odcinku od km 193,010 do km 195,700. W ramach Etapu II sieć trakcyjna zostanie wybudowana stosownie do docelowego trzytorowego układu torowego na tym odcinku.

g) urządzeń energetyki nietrakcyjnej:

W zakresie elektroenergetyki do 1 kV wybudowane zostaną nowe: urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor), oświetlenia peronów, oświetlenia przejazdów kolejowych oraz przyłącza zasilające urządzenia energetyki, teletechniki, sterowania ruchem kolejowym. Powyższe urządzenia zasadniczo zasilane będą z napowietrzno – kablowej linii potrzeb nietrakcyjnych (LPN) poprzez stacje transformatorowe SN/nn 15/0,4kV pracujące w systemie rezerwowania pomiędzy dwiema sąsiadującymi podstacjami trakcyjnymi PT Gdańsk Osowa – PT Gdynia Redłowo). Projektuje się rezerwowe zasilanie np. dla urządzeń srk. Przejścia linii kablowych LPN pod torami, drogami i ciekami wodnymi wykonywane będą w przepustach kablowych metodą przewiertu sterowanego lub metodą wykopową. Kable, które krzyżują się lub zbliżają do istniejącego uzbrojenia podziemnego, zaprojektowano osłonić rurami osłonowymi.

h) urządzeń energetycznych:

W ramach inwestycji planuje się budowę urządzeń energetycznych obejmującą wykonanie:

- Oświetlenia peronów i dojeżdż do nich;
- Urządzeń Elektrycznego Ogrzewania Rozjazdów – EOR;
- Przyłączy do zasilania budynków i kontenerów z urządzeniami.

Przejścia linii kablowych pod torami, drogami i ciekami wodnymi wykonywane będą w przepustach kablowych metodą przewiertu sterowanego lub metodą wykopową a kable, które krzyżują się lub zbliżają do istniejącego uzbrojenia podziemnego, zaprojektowano w rurach osłonowych.

W ramach Etapu I urządzenia elektroenergetyki zostaną wybudowane stosownie do potrzeb zawężonego układu torowego na odcinku od km 193,010 do km 195,700. W ramach Etapu II urządzenia elektroenergetyki zostaną przebudowane do układu torowego na tym odcinku.

i) układów drogowych, drogi równoległe, dojazdowe i inne:

W zakresie dróg zaplanowano ich budowę lub przebudowę wynikającą ze zmian powstałych na skutek budowy skrzyżowań bezkolizyjnych i konieczności zapewnienia ciągłości drogi poprzez jej połączenie z inną drogą.

Zestawienie zakresu robót dla przebudowy i budowy dróg:

Lp.	Linia nr	Km linii od – do	Nr drogi /Nazwa drogi/ Opis uzupełniający	Zakres prac
1	201	191,635	Budowa nowej kładki nad torami	Dowiązanie ciągu komunikacyjnego do istniejących dróg leśnych
2	201	191,7-192,8	Droga równoległa - dojazd do nieruchomości przyległych ul. Źródło Marii	Budowa odcinka drogi równoległej w związku z zapewnieniem dojazdu
3	201	192,720*	Droga od ul. Źródło Marii pod WK-2	Przebudowa układu drogowego pod nowym wiaduktem wraz z odcinkami dróg na dojeździe do wiaduktu
4	201	193,410*	Droga bez nazwy pod WK-3	Przebudowa układu drogowego pod nowym wiaduktem wraz z odcinkami dróg na dojeździe do wiaduktu
5	201	193,8–194,6	Droga równoległa (bez nazwy) - dojazd do nieruchomości przyległych	Przebudowa odcinka drogi równoległej w związku z zapewnieniem dojazdu
6	201	194,081	Droga bez nazwy od ul. Oma pod WK-4	Budowa odcinka drogi
7		197,320 – 197,490	Szlak turystyczny	Przebudowa drogi stanowiącej szlak turystyczny pod nowym wiaduktem wraz z fragmentami szlaku na dojeździe do wiaduktu
8	201	199,012*	Droga pod WK-6	Budowa odcinka drogi pod wiaduktem kolejowym
9	201	199,0-199,5	Droga gminna nr 135360G	Budowa odcinka drogi równoległej od WK-6 do WK-7

Lp.	Linia nr	Km linii od – do	Nr drogi /Nazwa drogi/ Opis uzupełniający	Zakres prac
			ul. Olkuska - dojazd do nieruchomości przyległych	w związku z zapewnieniem dojazdu
10	201	199,417	Droga bez nazwy pod WK-7	Budowa odcinka drogi pod wiaduktem kolejowym
11	201	200,635*	Droga pod WK-8.1 i WK8.2 (przedłużenie ul. Łowickiej)	Budowa odcinka drogi pod dwoma wiaduktami kolejowymi

j) usuwania kolizji z inną infrastrukturą zewnętrzną:

W zakresie sieci zewnętrznych operatorów zewnętrznych (nie należących do PKP PLK SA), planuje się przebudowy infrastruktury kolejowej. Zakres takiej przebudowy wynika z wydanych warunków przez gestora sieci. Występujące przebudowy sieci:

- wodociągowych;
 - ciepłowniczych;
 - gazowych;
 - kanalizacji sanitarnej;
 - kanalizacji deszczowej,
 - telekomunikacyjnych (światłowodowych i miedzianych),
 - elektroenergetycznych (napowietrznych i kablowych),
- będą realizowane zasadniczo na podstawie ograniczenia w korzystaniu.

k) urządzeń ochrony środowiska

Od km 201+675 do km 201+746 LK 201 zaprojektowano rozwiązanie wibroizolacyjne w postaci mat wibroizolacyjnych wprowadzonych pod warstwę ochronną pod torem nr 1 oraz sprężystych podkładek na wszystkich trzech torach. Wskazuje się również lokalizacje dla zachowania rezerwy terenu pod potencjalną przyszłościową budowę ekranów akustycznych.

- km 196+675 - 196+813 (strona lewa).

Wzdłuż linii kolejowej zostaną urządzone pasy przeciwpożarowe. Dla przeprowadzenia realizacji inwestycji nastąpi wycinka drzew i krzewów będących w kolizji z prowadzonymi robotami, bądź wynikającymi z zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zaplanowane wycinki drzew i krzewów wynikające z zapewnienia bezpieczeństwa (w tym utrudniających widoczność sygnałów i pojazdów) w pasie określonym w obecnie obowiązującej treści rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 1247).

l) obiektów zabytkowych i archeologicznych:

W obszarze objętym wnioskiem znajdują się obiekty zabytkowe wpisane do Wojewódzkiego Rejestru Zabytków w związku z powyższym prowadzone roboty należy wykonać wg wytycznych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku.

Wykaz obiektów zabytkowych z Rejestru Zabytków w obszarze wniosku:

Lp.	Nr linii	Km	Nazwa obiektu	Lokalizacja	Odległość od granicy inwestycji	Zakres prac
1	201	194,080 – 194,800	Zespół zabudowy stacji kolejowej Wielki Kack, nr A-1970	Gdynia Wielki Kack, ul. Nowodworcowa	Obszar chroniony dochodzi do terenu kolejowego od strony północno-zachodniej	Zaprojektowane są roboty kablowe

W obszarze objętym wnioskiem znajdują się obiekty zabytkowe wpisane do Gminnej lub Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków w związku z powyższym prowadzone roboty należy wykonać wg wytycznych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku.

Wykaz obiektów zabytkowych z gminnej i wojewódzkiej ewidencji zabytków w obszarze wniosku:

Lp.	Nr linii	Km	Nazwa obiektu	Lokalizacja	Odległość od granicy inwestycji	Zakres robót
1	201	191,740*	Wiadukt drogowy (WD-2)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbiórka wiaduktu nad torami kolejowymi z powodu zbyt małej rozpiętości przęsła (kolizji podpory zachodniej z trzecim torem). Budowa kładki pieszo-rowerowej
2	201	192,617	Wiadukt kolejowy (WK-2)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbiórka wiaduktu kolejowego nad drogą i budowa nowego obiektu z powodu konieczności poszerzenia obiektu pod 3 tory
3	201	192,737	Przepust kolejowy (P-3)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbudowa istniejącego przepustu z remontem istniejących powierzchni betonowych wraz z dobudowaniem wlotów. Beton skorodowany i miejscami wykruszony
4	201	193,273	Przepust kolejowy (P-4)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbudowa istniejącego przepustu z remontem istniejących powierzchni betonowych wraz z dobudowaniem wlotów
5	201	193,305	Wiadukt kolejowy (WK-3)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbiórka wiaduktu kolejowego nad drogą i budowa nowego obiektu z powodu konieczności poszerzenia obiektu pod trzy tory
6	201	193,974	Wiadukt kolejowy	Gdynia	W granicy inwestycji	Obiekt jest po remoncie dalszych prac dla niego nie zaplanowano. Obok wiaduktu (po stronie wschodniej) dobudowany zostanie wiadukt WK-4 w km 193+974 dla nowego toru w ramach Etapu I
7	201	194,115	Nastawnia kolejowa (GWK1)	Gdynia, ul. Starodworcowa	W granicy inwestycji	Obiekt nie jest planowany do przebudowy lub rozbudowy. Do obiektu doprowadzone będą tylko kable energetyczne, sterujące, teletechniczne itp.
8	201	194,165	Przepust kolejowy (P-7)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbudowa istniejącego przepustu z remontem istniejących powierzchni betonowych - skucie części przepustu, dobudowanie wlotu
9	201	194,765	Dworzec kolejowy Gdynia Wielki Kack, magazyn towarowy, ustęp stacyjny, budynek gospodarczy	Gdynia, ul. Nowodworcowa 4	Częściowo w granicy inwestycji	Obiekt nie jest planowany do przebudowy lub rozbudowy
10	201	195,342	Przepusty kolejowe (P-8/P9)	Gdynia	W granicy inwestycji	Likwidacja głowic przepustów i zamulenie części przelotowej (rura stalowa o średnicy 1 metra) istniejących obiektów. Funkcję pełnioną przez przepusty przejmie projektowana kanalizacja deszczowa.

Lp.	Nr linii	Km	Nazwa obiektu	Lokalizacja	Odległość od granicy inwestycji	Zakres robót
11	201	195,320	Dom torowego wraz z budynkiem gospodarczym	Gdynia, róg Wielkopolskiej i Sopockiej	W granicy inwestycji	Relokacja budynku torowego i rozbiórka budynku gospodarczego.
12	201	196,292	Przepust kolejowy (P-10)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbiórka i budowa nowego przepustu pod trzy tory.
13	201	196,560	Most kolejowy (MK-2)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbiórka mostu kolejowego nad potokiem Źródło Marii oraz budowa nowego mostu z powodu konieczności poszerzenia obiektu pod trzy tory i ustabilizowania nasypu kolejowego kotwami.
14	201	196,971	Przepust kolejowy (P-11)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbiórka i budowa nowego przepustu (przepust, który w nazewnictwie kolejowym nazywany jest kanalizacją deszczową).
15	201	197,583	Przepust kolejowy (P-13)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbiórka i budowa nowego przepustu pod trzy tory.
16	201	198,125	Most kolejowy (MK-3)	Gdynia	W granicy inwestycji	Remont oraz rozbudowa istniejącego obiektu, remont istniejących powierzchni betonowych wraz z dobudowaniem wlotów
17	201	198,270	Wiadukt kolejowy (WK-5)	Gdynia (szlak TPK)	W granicy inwestycji	Rozbiórka i budowa nowego wiaduktu z powodu konieczności poszerzenia nasypu kolejowego pod trzy tory
18	201	198,881	Przepust kolejowy (P-14)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbiórka i budowa nowego przepustu pod trzy tory.
19	201	198,902	Wiadukt kolejowy (WK-6)	Gdynia (szlak Zagórskiej Strugi)	W granicy inwestycji	Rozbiórka i budowa nowego wiaduktu z powodu konieczności poszerzenia nasypu kolejowego pod trzy tory
20	201	199,025	Przepust kolejowy	Gdynia	W granicy inwestycji	Brak prac
21	201	199,061	Budynek posterunku blokowego Krykulce	Gdynia, ul. Olkuska 118	W granicy inwestycji	Obiekt jest planowany do rozbiórki z powodu kolizji z nowym torem
22	201	199,417	Wiadukt kolejowy (WK-7)	Gdynia (szlak Zagórskiej Strugi)	W granicy inwestycji	Rozbiórka i budowa nowego wiaduktu z powodu konieczności poszerzenia nasypu kolejowego pod trzy tory
23	201	199,555	Dom torowego wraz z budynkiem gospodarczym	Gdynia, ul. Olkuska 115	0 m	Obiekt jest na zewnątrz od granicy inwestycji do obiektu będzie wykonane nowe przyłącze
24	201	200,228	Przepust kolejowy (P-18)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbudowa. Konstrukcja obiektu w części istniejącej zostanie wyremontowana.
25	201	200,482	Przepust (P-19) kolejowy	Gdynia	W granicy inwestycji	Zastąpienie przepustu kanalizacją deszczową pod WK-8.1 i WK-8.2
26	201	200,519	Wiadukt kolejowy (WK-8.2)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbiórka i budowa nowego wiaduktu pod 2 tory.
27	201	201,216	Wiadukt kolejowy (WK-9)	Gdynia ul. Stryjską.	W granicy inwestycji	Rozbiórka i budowa nowego wiaduktu pod trzy tory
28	201	201,745	Wiadukt kolejowy (WK-10.2)	Gdynia	W granicy inwestycji	Rozbiórka istniejącego i budowa dwóch nowych wiaduktów pod trzy tory

W obszarze inwestycji występują stanowiska archeologiczne w związku z powyższym prowadzone roboty będą wykonywane wg wytycznych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku.

POMORSKI URZĄD WOJEWÓDZKI W GDAŃSKU

Wydział Infrastruktury

ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk, tel.: 58 30 77 482, fax: 58 30 77 482
www.gdansk.uw.gov.pl, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl

Wykaz stanowisk archeologicznych będących w obszarze wniosku:

Lp.	Nr linii	Km	Opis stanowiska	Nazwa obiektu	Lokalizacja	Odległość od granicy inwestycji
1	201	200,760-200,900	Cmentarzysko, stanowisko 1	Stanowisko obszarowe	Gdynia	Część stanowiska w obszarze inwestycji, na jego obszarze nie planuje się robót.

Przebieg projektowanych sieci infrastruktury technicznej oraz ewentualne kolizje i sposób ich rozwiązywania należy uzgodnić ze stronami właściwymi do ich uzgadniania (gestorzy, zarządcy, właściciele) z uwzględnieniem zapisów *u.t.k.*.

Projektowana inwestycja powinna spełniać wymagania wynikające z przepisów obowiązujących, a w szczególności:

- ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
 - ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane,
 - rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie,
 - rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie,
 - ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne,
 - rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych,
 - ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
 - rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

Przed przystąpieniem do realizacji inwestycji inwestor winien uzyskać pozwolenie na budowę na zasadach i w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane z zastrzeżeniem przepisów *u.t.k.*, i opracować w tym celu projekt budowlany zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.

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

Warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska.

Przy projektowaniu i realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego należy uwzględnić wymagania i warunki zawarte w przepisach obowiązujących, a w szczególności:

- ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska,
- 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,
- ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody – z uwzględnieniem *u.t.k.*,
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin,
- ustawy z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach,
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” – Odcinek C: dla linii kolejowa nr 201 od km 191,629 do km 201,746 wraz z trzecim torem

(na odcinku Gdańsk Osowa - Gdynia Główna), którego częścią jest inwestycja objęta niniejszą decyzją, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał w dniu 30 czerwca 2020 r. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.MR.LK.JP.111. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska decyzją nr DOOŚ-WDŚZIL.420.18.2020.MKW.65 z dnia 26 sierpnia 2022 r. uchylił w części ww. decyzję i orzekł co do istoty sprawy, a w pozostałej części utrzymał w mocy decyzję.

Inwestor zobowiązany jest do przestrzegania określonych w ww. decyzji warunków i wymagań.

Przedsięwzięcie powinno być realizowane przy spełnieniu następujących warunków:

- prace budowlane należy prowadzić w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczeń zarówno odpadami stałymi jak i ciekłymi,
- roboty należy prowadzić w taki sposób, by minimalizować ilość odpadów budowlanych,
- powstałe podczas prac budowlanych odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty, odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją,
- w przypadku wycieku do wód powierzchniowych substancji ropopochodnych, należy zastosować mechaniczne ich zbieranie z powierzchni wody,
- należy ograniczyć do minimum wycinkę drzew i krzewów,
- gleba i ziemia, powstałe przy pracach ziemnych, powinny zostać w maksymalnym stopniu wykorzystane na placu budowy, np. w celu niwelacji terenu,
- po zagęszczeniu warstw gruntu rodzimego powinna zostać odtworzona warstwa humusu,
- wykonane wykopy powinny być w odpowiedni sposób zabezpieczone przed ewentualnym wpadaniem ludzi i zwierząt.

Zgodnie z art. 9yc ust. 1 *u.t.k.* do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych. Natomiast w myśl ust. 2 ww. przepisu - do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z wyjątkiem drzew i krzewów wpisanych do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych.

Warunki wynikające z potrzeb ochrony zabytków.

Należy uwzględnić wymagania i warunki zawarte w przepisach obowiązujących, a w szczególności w ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Lokalizacja przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego została zaopiniowana negatywnie przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków opinią z dnia 10 lutego 2023 r. (znak ZN.5183.50.2023.KP) oraz opinią z dnia 16 maja 2023 r., (znak ZN.5183.206.2023.KP).

Pismem z dnia 6 sierpnia 2024 r. (znak: ZN.5151.155.2024.ALM) Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków zaopiniował pozytywnie realizację inwestycji w ramach projektu pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”. W związku z powyższym należy zastosować się do zakresu robót rozbiórkowych i budowlanych zawartych w ww. opinii PWKZ.

Niezależnie od powyższego, zgodnie z zapisami art. 32 ust. 1 ww. ustawy, w przypadku natrafienia w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, na przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem, należy:

- wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot,
- zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia,
- niezwłocznie zawiadomić o tym Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego Prezydenta Miasta Gdyni.

Warunki uwzględniające potrzeby obronności kraju.

W procesie planowania przedmiotowego przedsięwzięcia należy odpowiednio uwzględnić zapisy Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004r. w sprawie zasad współdziałania Ministra Obrony Narodowej z zarządcami i przewoźnikami kolejowymi w zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wymogów obronności państwa.

IV. Wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich.

W wyniku lokalizacji i realizacji inwestycji objętej niniejszą decyzją, nie może zostać naruszony uzasadniony interes osób trzecich, a w szczególności:

- pozbawienie dostępu do drogi publicznej,
- zapewnienie ochrony przed pozbawieniem możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz ze środków łączności, dostępu światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi,
- zapewnienie ochrony przed ponadnormatywnymi uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne i promieniowanie,
- zapewnienie ochrony przed ponadnormatywnym zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.

V. Zatwierdzenie podziału nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 1 u.t.k.

Zatwierdzam podział nieruchomości wyszczególnionych w tabeli poniżej:

lp.	jednostka ew.	obręb ew.	Nr działki przed podziałem	Nr działki po podziale	
				Nr działek przejmowanych pod inwestycję	Nr działek nie przejmowanych pod inwestycję
1.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	662/1	662/6	662/7
2.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	581	581/3	581/4
3.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	666/1	666/4 666/5	666/6
4.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3044/1	3044/4	3044/5
5.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3044/3	3044/6	3044/7
6.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3039	3039/1	3039/2
7.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3040	3040/1	3040/2
8.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3041	3041/1	3041/2
9.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3042	3042/1	3042/2
10.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	668	668/1	668/2
11.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2399	2399/1	2399/2
12.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2400	2400/1 2400/2	2400/3
13.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2401	2401/1	2401/2
14.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2403	2403/1	2403/2
15.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2405	2405/1	2405/2
16.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2932/1	2932/3	2932/1
17.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2980/1	2980/4	2980/1
18.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2981/2	2981/4	2981/2
19.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2984/1	2984/3	2984/1
20.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2985	2985/1	2985/2
21.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3059/1	3059/2	3059/3

22.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3071	3071/1	3071/2
23.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3072	3072/1	3072/2
24.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2640	2640/1	2640/2
25.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2638/1	2638/3	2638/4
26.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2637	2637/1	2637/2
27.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2636	2636/1	2636/2
28.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3003	3003/1	3003/2
29.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2644/1	2644/3	2644/4
30.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2644/2	2644/5	2644/6
31.	M. Gdynia	0017 Karwiny	619	619/1	619/2
32.	M. Gdynia	0017 Karwiny	611	611/1	611/2
33.	M. Gdynia	0017 Karwiny	610	610/1	610/2
34.	M. Gdynia	0017 Karwiny	609	609/1	609/2
35.	M. Gdynia	0017 Karwiny	470	470/1	470/2
36.	M. Gdynia	0017 Karwiny	469	469/1	469/2
37.	M. Gdynia	0017 Karwiny	464/1	464/3	464/4
38.	M. Gdynia	0017 Karwiny	463/1	463/4	463/5
39.	M. Gdynia	0017 Karwiny	445/3	445/4	445/5
40.	M. Gdynia	0017 Karwiny	444/3	444/4	444/5
41.	M. Gdynia	0017 Karwiny	1	1/1	1/2
42.	M. Gdynia	0017 Karwiny	3	3/1 3/2	3/3
43.	M. Gdynia	0017 Karwiny	8	8/1 8/2	8/3
44.	M. Gdynia	0017 Karwiny	10	10/4 10/5	10/6
45.	M. Gdynia	0017 Karwiny	434	434/1	434/2
46.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2156/1	2156/4	2156/5
47.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2129	2129/1	2129/2
48.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	5/1	5/5 5/6	5/7
49.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	5/2	5/8	5/9
50.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	13/1	13/3	13/4
51.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	23/1	23/4 23/5	23/6 23/7 23/8
52.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	14/2	14/3	14/4
53.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	26/5	26/8	26/9
54.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	36/1	36/4	36/5
55.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	24/1	24/4	24/6 24/5
56.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2744	2744/1	2744/2
57.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2745	2745/1	2745/2
58.	M. Gdynia	0029 Witomino- Leśniczówka	6	6/1 6/2	6/3
59.	M. Gdynia	0029 Witomino- Leśniczówka	7	7/1 7/2	7/3

60.	M. Gdynia	0029 Witomino-Leśniczówka	8	8/1 8/2	8/3
61.	M. Gdynia	0029 Witomino-Leśniczówka	1150	1150/1	1150/2
62.	M. Gdynia	0029 Witomino-Leśniczówka	9	9/1	9/2
63.	M. Gdynia	0029 Witomino-Leśniczówka	10	10/1	10/2
64.	M. Gdynia	0029 Witomino-Leśniczówka	11	11/1 11/2	11/3
65.	M. Gdynia	0029 Witomino-Leśniczówka	12/2	12/3 12/4	12/5
66.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	167	167/1	167/2
67.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	783	783/1	783/2
68.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	798/2	798/3	798/4
69.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	799/3	799/4	799/5
70.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	800/2	800/3	800/4
71.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	801	801/1	801/2
72.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	811	811/1	811/2
73.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	812	812/1	812/2
74.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	813	813/1	813/2
75.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	818	818/1	818/2
76.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	963	963/1	963/2
77.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2743/1	2743/3	2743/4
78.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2146	2146/1	2146/2
79.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2147	2147/1	2147/2
80.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2150	2150/1	2150/2
81.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	46	46/1	46/2
82.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	47	47/1	47/2
83.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	79	79/1	79/2
84.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	912	912/1	912/2
85.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	964	964/1	964/2

Projekty podziału ww. nieruchomości stanowią załącznik nr 2 do niniejszej decyzji.

VI. Określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w szczególności dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego, w tym zjazdu do nieruchomości, lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii.

Zgodnie z zapisami art. 9q ust. 1 pkt 6 *u.t.k.* w odniesieniu do nieruchomości:

lp.	jednostka ew.	obręb ew.	nr działki*	planowane prace budowlane związane z powstającym ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości
1.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	666/6	budowa tymczasowej komory przewiertowej

			(666/1)	
2.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3044/5 (3044/1)	budowa tymczasowej komory przewiertowej
3.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3044/7 (3044/3)	budowa tymczasowej komory przewiertowej
4.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	668/2 (668)	przebudowa sieci gazowej, wycinka drzew, budowa tymczasowej komory przewiertowej
5.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3059/3 (3059/1)	przebudowa skarpy; budowa tymczasowych komór przewiertowych
6.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2385	przebudowa skarpy rowu odwadniającego
7.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2395	przebudowa drogi wewnętrznej
8.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2400/3 (2400)	przebudowa sieci elektroenergetycznej
9.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2985/2 (2985)	wycinka drzew dla umożliwienia budowy
10.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2987	wycinka drzew dla umożliwienia budowy
11.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2932/4 (2932/1)	wycinka drzew dla umożliwienia budowy
12.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2632	przebudowa napowietrznej sieci elektroenergetycznej, budowa tymczasowej komory przewiertowej
13.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2947	przebudowa sieci elektroenergetycznej
14.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2658/3	przebudowa sieci elektroenergetycznej
15.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2957/1	przebudowa sieci elektroenergetycznej
16.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2921/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej; wycinka drzew
17.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2615	wycinka drzew
18.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2616	przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej; budowa tymczasowej komory przewiertowej sieci wodociągowej
19.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2635	przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej
20.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2636/2 (2636)	przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej
21.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2637/2 (2637)	przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej
22.	M. Gdynia	0017 Karwiny	823/2	budowa tymczasowej komory przewiertowej
23.	M. Gdynia	0017 Karwiny	824	przebudowa sieci gazowej; budowa tymczasowej komory przewiertowej
24.	M. Gdynia	0017 Karwiny	825	przebudowa sieci gazowej
25.	M. Gdynia	0017 Karwiny	611/2 (611)	budowa tymczasowej komory przewiertowej
26.	M. Gdynia	0017 Karwiny	470/2 (470)	wycinka drzew
27.	M. Gdynia	0017 Karwiny	469/2 (469)	przebudowa sieci ciepłowniczej
28.	M. Gdynia	0017 Karwiny	434/2 (434)	wycinka drzew
29.	M. Gdynia	0017 Karwiny	10/6 (10)	przebudowa sieci elektroenergetycznej; wycinka drzew, umocnienie skarpy rowu
30.	M. Gdynia	0017 Karwiny	8/3 (8)	wycinka drzew; przebudowa skarpy drogowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej
31.	M. Gdynia	0017 Karwiny	3/3	wycinka drzew; budowa tymczasowej komory

			(3)	przewiertowej
32.	M. Gdynia	0029 Witomino-Leśniczówka	6/3 (6)	przebudowa skarpy wykopu drogowego
33.	M. Gdynia	0029 Witomino-Leśniczówka	9/2 (9)	budowa tymczasowej komory przewiertowej
34.	M. Gdynia	0029 Witomino-Leśniczówka	11/3 (11)	przebudowa układu drogowego
35.	M. Gdynia	0029 Witomino-Leśniczówka	12/5 (12/2)	przebudowa układu drogowego; przebudowa skarpy drogowej; budowa muru oporowego
36.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	23/7 23/8 (23/1)	budowa tymczasowych komór przewiertowych; wycinka drzew, umocnienie skarp cieku
37.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	13/4 (13/1)	wycinka drzew
38.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	5/7 (5/1)	budowa tymczasowej komory przewiertowej; wycinka drzew
39.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	24/6 (24/1)	budowa tymczasowej komory przewiertowej; wycinka drzew
40.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	26/9 (26/5)	budowa tymczasowej komory przewiertowej; wycinka drzew
41.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	87/6	przebudowa zjazdów indywidualnych, przebudowa skarpy drogowej
42.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	80	przebudowa skarpy drogowej, schodów terenowych, zjazdu indywidualnego
43.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	81	przebudowa skarpy drogowej, zjazdu indywidualnego
44.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	83/1	przebudowa schodów terenowych, skarpy drogowej, sieci elektroenergetycznej
45.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	83/2	przebudowa skarpy drogowej
46.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	85/3	rozbiórka I budowa przepustu drogowego, umocnienie skarpy nasypu
47.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	85/1	przebudowa napowietrznej sieci elektroenergetycznej,
48.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	85/2	umocnienie skarpy nasypu, przebudowa zjazdu indywidualnego
49.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	86	przebudowa napowietrznej sieci elektroenergetycznej, zjazdu indywidualnego
50.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	67	przebudowa napowietrznej sieci elektroenergetycznej
51.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	68	przebudowa napowietrznej sieci elektroenergetycznej
52.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	69	przebudowa napowietrznej sieci elektroenergetycznej
53.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	70/2	przebudowa napowietrznej sieci elektroenergetycznej
54.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	62/1 62/2	budowa tymczasowej komory przewiertowej, umocnienie skarpy nasypu
55.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	64	przebudowa napowietrznej sieci elektroenergetycznej
56.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	645	przebudowa napowietrznej sieci elektroenergetycznej
57.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	167/2 (167)	budowa tymczasowej komory przewiertowej
58.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	811/2 (811)	przebudowa sieci elektroenergetycznej
59.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	812/2 (812)	przebudowa sieci elektroenergetycznej

60.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	813/2 (813)	przebudowa sieci elektroenergetycznej, budowa tymczasowej komory przewiertowej
61.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	810	przebudowa sieci elektroenergetycznej
62.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	807	przebudowa sieci elektroenergetycznej
63.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	804	przebudowa sieci elektroenergetycznej
64.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	801/2 (801)	przebudowa sieci elektroenergetycznej; budowa tymczasowej komory przewiertowej
65.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	14/4 (14/2)	budowa tymczasowej komory przewiertowej; wycinka drzew
66.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2156/5 (2156/1)	umocnienie skarpy cieku
67.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2746/1	przebudowa sieci gazowej
68.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2146/2 (2146)	umocnienie wylotu przepustu, przebudowa sieci ciepłowniczej
69.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2147/2 (2147)	umocnienie wylotu przepustu
70.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	23/3	przebudowa sieci teletechnicznej, wycinka drzew; umocnienie skarp nasypu
71.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3003/2 (3003)	przebudowa układu drogowego
72.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	580	budowa drogi do kładki
73.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	600	budowa drogi do kładki
74.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	783/2 (783)	przebudowa sieci ciepłowniczej, rozbiórka wiaty
75.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	784	przebudowa sieci ciepłowniczej

* w nawiasach podano numery działek przed podziałem wg oznaczenia w katastrze nieruchomości

W celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” Odcinek C: dla linii kolejowa nr 201 od km 191,629 do km 201,746 wraz z trzecim torem (odcinek Gdańsk Osowa - Gdynia Główna), w szczególności dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego, w tym zjazdu do nieruchomości, lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, ograniczam sposób korzystania z ww. nieruchomości (na obszarze określonym

na załączniku nr 1 do niniejszej decyzji) przez udzielenie zezwolenia na wykonanie ww. inwestycji w zakresie związanym z realizacją robót budowlanych określonych w powyższej tabeli.

1) Przepisy art. 124 ust. 4-7 oraz art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami stosuje się odpowiednio.

2)

VII. Oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

Określam nieruchomości przeznaczone pod inwestycję, które stają się własnością Skarbu Państwa - zgodnie z poniższą tabelą:

lp.	jednostka ew.	obręb ew.	Nr działek przeznaczonych pod inwestycję*
1.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3044/4 (3044/1)
2.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3044/6 (3044/3)
3.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3039/1 (3039)
4.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3040/1 (3040)
5.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3041/1 (3041)
6.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	30402/1 (3042)
7.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2399/1 (2399)
8.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2400/1, 2400/2 (2400)
9.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2401/1 (2401)
10.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2403/1 (2403)
11.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2405/1 (2405)
12.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2932/3 (2932/1)
13.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2981/4 (2981/2)
14.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2980/4 (2980/1)
15.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2984/3 (2984/1)
16.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2985/1 (2985)
17.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3059/2 (3059/1)
18.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2644/3 (2644/1)
19.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2644/5 (2644/2)
20.	M. Gdynia	0017 Karwiny	619/1 (619)
21.	M. Gdynia	0017 Karwiny	611/1 (611)

22.	M. Gdynia	0017 Karwiny	609/1 (609)
23.	M. Gdynia	0017 Karwiny	470/1 (470)
24.	M. Gdynia	0017 Karwiny	469/1 (469)
25.	M. Gdynia	0017 Karwiny	434/1 (434)
26.	M. Gdynia	0017 Karwiny	464/3 (464/1)
27.	M. Gdynia	0017 Karwiny	463/4 (463/1)
28.	M. Gdynia	0017 Karwiny	445/4 (445/3)
29.	M. Gdynia	0017 Karwiny	630
30.	M. Gdynia	0017 Karwiny	444/4 (444/3)
31.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2129/1 (2129)
32.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	167/1 (167)
33.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	783/1 (783)
34.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	798/3 (798/2)
35.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	799/4 (799/3)
36.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	800/3 (800/2)
37.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	801/1 (801)
38.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	811/1 (811)
39.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	812/1 (812)
40.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	813/1 (813)
41.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	963/1 (963)
42.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2744/1 (2744)
43.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2745/1 (2745)
44.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2743/3 (2743/1)

45.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2146/1 (2146)
46.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2147/1 (2147)
47.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2150/1 (2150)
48.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	46/1 (46)
49.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	47/1 (47)
50.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	79/1 (79)
51.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	912/1 (912)
52.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	964/1 (964)
53.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2742
54.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2409
55.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2740
56.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2741
57.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2400
58.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	40
59.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	58
60.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	158
61.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	162
62.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	165
63.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	915
64.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	816

* w nawiasach podano numery działek przed podziałem wg oznaczenia w katastrze nieruchomości

Zgodnie z zapisami art. 9s ust. 3 pkt 1 *u.t.k.*, z dniem w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna, nieruchomości lub ich części, przeznaczone pod inwestycję, stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa.

Ww. przepisów nie stosuje się do nieruchomości będących przedmiotem własności albo użytkowania wieczystego PKP S.A. lub PLK S.A. (art. 9s ust. 6 *u.t.k.*).

Jeżeli na nieruchomościach, o których mowa powyżej, lub prawie użytkowania wieczystego tych nieruchomości zostały ustanowione ograniczone prawa rzeczowe, z dniem w którym niniejsza decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się ostateczna, prawa te wygasną (art. 9s ust. 3a *u.t.k.*).

W myśl art. 9y ust. 1 *u.t.k.*, za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o których mowa powyżej, od PKP PLK S.A. przysługuje odszkodowanie dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, a także osobom, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości.

Niniejsza decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księgach wieczystych i w katastrze nieruchomości ww. praw nabytych przez Skarb Państwa (art. 9s ust. 5 *u.t.k.*).

VIII. Oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 3b i 3e u.t.k.

Określam nieruchomości, przeznaczone pod inwestycję, do których PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nabywają prawo użytkowania wieczystego - zgodnie z poniższą tabelą:

lp.	jednostka ew.	obręb ew.	nr działek przeznaczonych pod inwestycję*
1.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	662/6 (662/1)
2.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	581/3 (581)
3.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	666/4, 666/5, (666/1)
4.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	668/1 (668)
5.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3071/1 (3071)
6.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3072/1 (3072)
7.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2640/1 (2640)
8.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2638/3 (2638/1)
9.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2637/1 (2637)
10.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2636/1 (2636)
11.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3003/1 (3003)
12.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3043/1
13.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3043/3
14.	M. Gdynia	0017 Karwiny	610/1 (610)
15.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2156/4 (2156/1)
16.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2156/3
17.	M. Gdynia	0017 Karwiny	1/1 (1)
18.	M. Gdynia	0017 Karwiny	3/1, 3/2 (3)
19.	M. Gdynia	0017 Karwiny	8/1, 8/2 (8)

20.	M. Gdynia	0017 Karwiny	10/4, 10/5 (10)
21.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	5/5, 5/6 (5/1)
22.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	5/8 (5/2)
23.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	13/3 (13/1)
24.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	14/3 (14/2)
25.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	23/4, 23/5 (23/1)
26.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	24/4 (24/1)
27.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	26/8 (26/5)
28.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	36/4 (36/1)
29.	M. Gdynia	0029 Witomino- Leśniczówka	6/1, 6/2 (6)
30.	M. Gdynia	0029 Witomino- Leśniczówka	7/1, 7/2 (7)
31.	M. Gdynia	0029 Witomino- Leśniczówka	8/1, 8/2 (8)
32.	M. Gdynia	0029 Witomino- Leśniczówka	1150/1 (1150)
33.	M. Gdynia	0029 Witomino- Leśniczówka	9/1 (9)
34.	M. Gdynia	0029 Witomino- Leśniczówka	10/1 (10)
35.	M. Gdynia	0029 Witomino- Leśniczówka	11/1, 11/2 (11)
36.	M. Gdynia	0029 Witomino- Leśniczówka	12/3, 12/4 (12/2)
37.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	818/1 (818)
38.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2643
39.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	10

40.	M. Gdynia	0017 Karwiny	608
41.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2634
42.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3044/4 (3044/1)
43.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3044/6 (3044/3)
44.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3039/1 (3039)
45.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3040/1 (3040)
46.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3041/1 (3041)
47.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3042/1 (3042)
48.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2399/1 (2399)
49.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2400/1, 2400/2 (2400)
50.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2401/1 (2401)
51.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2403/1 (2403)
52.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2405/1 (2405)
53.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2932/3 (2932/1)
54.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2981/4 (2981/2)
55.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2980/4 (2980/1)
56.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2984/3 (2984/1)
57.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2985/1 (2985)
58.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	3059/2 (3059/1)
59.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2644/3 (2644/1)
60.	M. Gdynia	0027 Wielki Kack	2644/5 (2644/2)
61.	M. Gdynia	0017 Karwiny	619/1 (619)
62.	M. Gdynia	0017 Karwiny	611/1 (611)

63.	M. Gdynia	0017 Karwiny	609/1 (609)
64.	M. Gdynia	0017 Karwiny	470/1 (470)
65.	M. Gdynia	0017 Karwiny	469/1 (469)
66.	M. Gdynia	0017 Karwiny	434/1 (434)
67.	M. Gdynia	0017 Karwiny	464/3 (464/1)
68.	M. Gdynia	0017 Karwiny	463/4 (463/1)
69.	M. Gdynia	0017 Karwiny	445/4 (445/3)
70.	M. Gdynia	0017 Karwiny	630
71.	M. Gdynia	0017 Karwiny	444/4 (444/3)
72.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2129/1 (2129)
73.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	167/1 (167)
74.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	783/1 (783)
75.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	798/3 (798/2)
76.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	799/4 (799/3)
77.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	800/3 (800/2)
78.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	801/1 (801)
79.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	811/1 (811)
80.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	812/1 (812)
81.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	813/1 (813)
82.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	963/1 (963)
83.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2744/1 (2744)
84.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2745/1 (2745)
85.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2743/3 (2743/1)

86.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2146/1 (2146)
87.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2147/1 (2147)
88.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2150/1 (2150)
89.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	46/1 (46)
90.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	47/1 (47)
91.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	79/1 (79)
92.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	912/1 (912)
93.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	964/1 (964)
94.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2742
95.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2409
96.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2740
97.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2741
98.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	2400
99.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	40
100.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	58
101.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	158
102.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	162
103.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	165
104.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	915
105.	M. Gdynia	0019 Mały Kack	816

* w nawiasach podano numery działek przed podziałem wg oznaczenia w katastrze nieruchomości

Zgodnie z zapisami art. 9s ust. 3b *u.t.k.*, z dniem w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nabędzie z mocy prawa, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa lub stanowiących jego własność, oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach.

W myśl art. 9x ust. 4 *u.t.k.*, jeżeli przeznaczona na pas gruntu pod linię kolejową nieruchomość gruntowa stanowiąca własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego została oddana w użytkowanie wieczyste, użytkowanie to wygasa za odszkodowaniem, z dniem w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, ustalonym według zasad określonych w przepisach o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem art. 9y oraz art. 9z *u.t.k.* Przywołany przepis stosuje się odpowiednio do użytkowania wieczystego nabytego w sposób inny niż w drodze umowy zawartej w formie aktu notarialnego. (art. 9x ust. 5 *u.t.k.*). Ww. przepisów nie stosuje się do nieruchomości będących przedmiotem własności albo użytkowania wieczystego PKP S.A. lub PLK S.A. (9x ust. 6 *u.t.k.*).

Jeżeli przeznaczona na pas linii kolejowej nieruchomość stanowiąca własność Skarbu Państwa została uprzednio wydierżawiona, wynajęta lub użyczona, decyzja o ustaleniu lokalizacji linii

kolejowej stanowi podstawę do wypowiedzenia przez PLK S.A. umowy dzierżawy, najmu lub użyczenia ze skutkiem natychmiastowym. Za straty poniesione na skutek rozwiązania umowy przysługuje odszkodowanie od PKP PLK S.A. (art. 9x ust. 2 *u.t.k.*).

Niniejsza decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księgach wieczystych i w katastrze nieruchomości ww. praw nabytych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (art. 9s ust. 5 *u.t.k.*).

IX. Oznaczenie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9 *u.t.k.*

Nie dotyczy – decyzja niniejsza nie wywołuje skutków, o których mowa w art. 9s ust. 9 *u.t.k.*

X. Oznaczenie nieruchomości lub ich części, stanowiących teren wód płynących lub dróg publicznych, do których inwestor uzyskuje uprawnienie do nieodpłatnego zajęcia na czas inwestycji.

Zgodnie z zapisami art. 9ya ust. 1 *u.t.k.* w odniesieniu do nieruchomości zlokalizowanych:

- w mieście Gdynia, obręb 0027 Wielki Kack, dz. nr: 3069; 2644/4 (2644/1); 2644/6 (2644/2), 3043/2,
- w mieście Gdynia, obręb 0017 Karwiny, dz. nr: 462/5,
- w mieście Gdynia, obręb 0019 Mały Kack, dz. nr: 2751; 2754; 2745/2 (2745); 2722; 2404; 2410; 2560; 2700; 2711; 2713; 2731; 2743/4 (2743/1); 2402; 2156/2; 4, 5/3; 46/2 (46); 47/2 (47); 79/2 (79); 260; 160; 782; 912/2 (912); 797; 802/2; 781; 2155/2, 490, 4.

* w nawiasach podano numery działek przed podziałem wg oznaczenia w katastrze nieruchomości

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uzyskuje uprawnienie do nieodpłatnego ich zajęcia na czas realizacji inwestycji kolejowej pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” – odcinek C: linia kolejowa nr 201 od km 191,629 do km 201,746 wraz z trzecim torem (odcinek Gdańsk Osowa – Gdynia Główna).

Zakres niezbędnego zajęcia terenu dróg publicznych zaznaczono na załączniku nr 1 do niniejszej decyzji - szrafem koloru niebieskiego (kratka) – oraz numerem działki w kolorze niebieskim,

Zakres niezbędnego zajęcia terenu wód płynących zaznaczono na załączniku nr 1 do niniejszej decyzji - szrafem koloru niebieskiego (linie) oraz numerem działki w kolorze niebieskim.

Zgodnie z art. 9ya ust. 2, w związku z art. 9ya ust. 3 *u.t.k.* właściwy zarządca drogi zobowiązany jest wydać niezwłocznie decyzję o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego, o której mowa w art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Zgodnie z art. 9ya ust. 4, w związku z art. 9ya ust. 5 *u.t.k.*, odpowiedni podmiot, o których mowa w art. 212 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, zobowiązany jest niezwłocznie zawrzeć pisemne porozumienie z inwestorem określając zakres, warunki i termin zajęcia wód płynących.

XI. Termin wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń.

Działając na podstawie art. 9q ust. 6 *u.t.k.* określam termin wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń, na 30 dzień od dnia, w którym przedmiotowa decyzja stanie się ostateczna – z zastrzeżeniem zapisów art. 9w ust. 3 pkt 2 *u.t.k.*

2. Nadaje niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Wobec powyższego, zgodnie z art. 9w ust. 3 *u.t.k.*, niniejsza decyzja:

- przyznaje PKP PLK S.A. prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane,

- zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżniania lokali i innych pomieszczeń,
- uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez PKP PLK S.A.,
- uprawnia Wojewodę Pomorskiego do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

UZASADNIENIE

W dniu 27 czerwca 2023 r. wpłynął wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. nr IRRK2/7/1.2234.1.2023.IRE-01831-1 z dnia 26 czerwca 2023r., w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” – odcinek C: linia kolejowa nr 201 od km 191,629 do km 205,200 wraz z trzecim torem (odcinek Gdańsk Osowa – Gdynia Główna).

Ponieważ przedłożony wniosek zawierał braki formalne uniemożliwiające rozpoznanie wniosku i wydanie stosownego rozstrzygnięcia, Wojewoda Pomorski pismem nr WI-III.747.1.15.2023.LH z dnia 13 listopada 2023 r. wezwał Inwestora do uzupełnienia braków we wniosku.

W dniu 27 listopada 2023 r. wpłynął wniosek inwestora nr IRRK2/7/1.2234.2.2023.IRE-03497-1.7 z dnia 27 listopada 2023 r. wraz z załącznikami, uzupełniający i zmieniający zakres ww. wniosku z dnia 26 czerwca 2023 r. W wyniku modyfikacji wniosku, zmianie uległ kilometraż inwestycji objęty wnioskiem, jak również nazwa inwestycji w tym zakresie, tj. został on zmniejszony z km 205,200 do km 201,746. W związku z powyższym nazwa inwestycji brzmi: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” – odcinek C: linia kolejowa nr 201 od km 191,629 do km 201,746 wraz z trzecim torem (odcinek Gdańsk Osowa – Gdynia Główna).

Z analizy akt sprawy wyniknęło, że zmieniony wniosek wymagał uzupełnienia. W związku z powyższym Wojewoda Pomorski, zgodnie z art. 9o ust. 2a *u.t.k.*, pismem nr WI-III.747.1.15.2023.NS.b z dnia 16 stycznia 2023 r., wezwał inwestora do uzupełnienia braków.

W dniu 31 stycznia 2024 r. do tut. urzędu wpłynęło pismo nr IRRK2/7/2.2234.4.2022.IRE-03539-I.4 z dnia 30 stycznia 2024 r., uzupełniające i korygujące przedmiotowy wniosek.

Inwestor wystąpił o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w oparciu o zapisy *u.t.k.* Ponieważ inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa pomorskiego, zgodnie z art. 9o ust. 1 *u.t.k.*, organem właściwym do wydania przedmiotowej decyzji jest Wojewoda Pomorski.

Planowane zamierzenie inwestycyjne będące częścią przedsięwzięcia pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” – odcinek C: linia kolejowa nr 201 od km 191,629 do km 201,746 wraz z trzecim torem (odcinek Gdańsk Osowa – Gdynia Główna), zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r. poz. 1839), zaliczane jest do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Wypełniając wymóg art. 71 ust. 2 pkt 2 i art. 72 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023r. poz. 1094 ze zm.), do wniosku załączono decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku nr RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.MR.LK.JP.111, z dnia 30 czerwca 2020 r., o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku Nr RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.JP.116 z dnia 03 lipca 2020 r. o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności Decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku Nr RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.MR.LK.JP.111 z dnia 30 czerwca 2020 r. o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku Nr RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.JP.119 z dnia 16 lipca 2020 r., Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku Nr RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.JP.138 z dnia 29 grudnia 2020 r. oraz Decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie Nr DOOŚ-WDSZIL.420.18.2020.MKW.65 z dnia 26 sierpnia 2022 r. o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

We wniosku zawarto charakterystykę planowanej inwestycji, określając zmiany w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu, a do wniosku dołączono mapę w skali 1:1000, na której zaznaczono proponowany przebieg linii kolejowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych oraz oznaczono nieruchomości, w stosunku do których niniejsza decyzja wywołuje skutki określone w art. 9q ust. 1 pkt 6, art. 9s ust. 3 i. 3b oraz art. 9ya ust. 1 *u.t.k.* Do wniosku dołączono także mapy z projektami podziału nieruchomości.

W związku z wymogiem określonym art. 9o ust. 3 pkt 3a *u.t.k.*, wnioskodawca załączył wykaz nieruchomości lub ich części przeznaczonych pod inwestycję i planowanych do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa oraz nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 3b *u.t.k.*

W celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w szczególności dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego, w tym zjazdu do nieruchomości, lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, inwestor wskazał we wniosku nieruchomości, w stosunku do których przedmiotowa decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wprowadzać ograniczenia w sposobie korzystania.

We wniosku wskazano również nieruchomości lub ich części, stanowiące teren dróg publicznych i wód płynących, w zakresie których inwestor zawniósł o uzyskanie prawa do nieodpłatnego ich zajęcia na czas inwestycji, zgodnie z zapisami art. 9ya ust. 1 *u.t.k.*

Realizując obowiązek określony zapisami art. 9o ust. 3 pkt 4 *u.t.k.*, inwestor do przedmiotowego wniosku dołączył opinie:

- Ministra Obrony Narodowej – pismo nr DI-WIW.287.12.2023 z dnia 1 lutego 2023 r.,
- Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Gdańsku – pismo nr ZS.2215.2.5.2023.ML z dnia 11 maja 2023 r.
- Marszałka Województwa Pomorskiego – postanowienie nr DRRP-G.7637.119.2023 z dnia 15 maja 2023 r.,
- Prezydenta Miasta Gdyni – opinia nr UIU.7011.609.2022.TG z dnia 17 maja 2023 r.,
- Zarządu Województwa Pomorskiego – postanowienie nr DIF-TK.8064.1.2023:50 EOD:22036/04/2023 z dnia 9 maja 2023 r.,
- Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków - pismo nr ZN.5151.155.2024.ALM z dnia 6 sierpnia 2024 r.,
- Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku – pismo nr WZPD.4482.2.2023.DK (L.dz.1/000) z dnia 20 stycznia 2023 r.,
- PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o. – pismo nr SKMDI2c.514.41.7.20 z dnia 28 kwietnia 2023 r.,
- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku- pismo nr O/GD.Z-3.4341.10.3.2023.PZ z dnia 17 listopada 2023 r.

Jednocześnie do wniosku dołączono dokumenty świadczące, że inwestor wystąpił o odpowiednią opinię do Prezydenta Miasta Gdyni (w zakresie art. 9o ust. 3 pkt 4 ppkt g *u.t.k.*).

Zgodnie z art. 9o ust. 4 *u.t.k.*, niewydanie opinii w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku.

Z analizy wniosku wynika, że inwestycja nim objęta:

- nie przebiega przez obszary, którym został nadany status uzdrowiska lub status obszaru ochrony uzdrowiska,
 - nie przebiega przez teren morskich portów i przystani oraz obszary pasa technicznego lub ochronnego,
 - nie przebiega przez tereny górnicze,
 - nie przebiega przez tereny złóż strategicznych,
- w związku z powyższym nie było wymagane uzyskanie opinii w ww. zakresie.

Niezależnie od powyższego inwestor dołączył do wniosku, uzyskane dla przedmiotowej inwestycji, stanowiska następujących organów:

- Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni – pismo nr INZ.9212.5.2023.MMA z dnia 23 lutego 2023 r.,
- Okręgowego Urzędu Górniczego w Gdańsku – postanowienie nr GDA.5120.11.2023.MF (Ldz. 2604/01/2023/MF) z dnia 27 stycznia 2023 r.,
- Centralnego Portu Komunikacyjnego – pismo nr KPR.457.99.2023_00.AO z dnia 7 lutego 2023 r.

Jednocześnie inwestor wniósł, w oparciu o art. 9w ust. 1 i 2 *u.t.k.* o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Wnioskodawca motywując powyższy wniosek wskazał, że jest uzasadniony ważnym interesem społecznym i gospodarczym oraz jest niezbędny do wykazania prawa do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane i procedowania wniosku o uzyskanie pozwolenia na budowę.

Zgodnie z zapisami art. 9w ust. 1 *u.t.k.* decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek inwestora jeżeli jest on uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym. Ponadto w myśl art. 9w ust. 2 *u.t.k.* decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli jest to niezbędne do wykazania prawa do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane w rozumieniu Prawa budowlanego. Analizując ww. wniosek Wojewoda Pomorski ocenił, że aspekty społeczne i gospodarcze jak również wskazana konieczność wykazania prawa do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane, stanowią podstawę do nadania przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Po analizie akt sprawy Wojewoda Pomorski uznał, że wniosek inwestora spełnia wymogi określone w przepisie art. 9o ust. 3 *u.t.k.* i stanowi podstawę do wszczęcia postępowania administracyjnego w niniejszej sprawie.

Stosownie do zapisów art. 9o ust. 6 *u.t.k.* pismem nr WI-III.747.1.15.2023.NS.c z dnia 14 lutego 2024 r. zawiadomiono o wszczęciu postępowania wnioskodawcę, właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem. Pozostałe strony o wszczęciu postępowania organ zawiadomił w drodze obwieszczenia w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim oraz w Urzędzie Miasta Gdyni. Ww. obwieszczenie nr WI-III.747.1.15.2023.NS.d z dnia 14 lutego 2024 r., zostało umieszczone także na stronie internetowej Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego i Urzędu Miasta Gdyni oraz w prasie o zasięgu lokalnym (w dniu 16 lutego 2024 r.).

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego, do tut. urzędu wpłynęło pismo Inwestora nr IRRK2/7/2.2234.4.2024.IRE-03539-I.8 z dnia 16 maja 2024 r. korygujące zakres przedmiotowego wniosku. W związku z powyższym Wojewoda Pomorski pismem nr WI-III.747.1.15.2023.EB.m z dnia 21 maja 2024 r., zawiadomił wnioskodawcę oraz właścicieli nieruchomości o jego korekcie. Pozostałe strony postępowania organ zawiadomił w drodze obwieszczenia nr WI-III.747.1.15.2023.EB.n z dnia 21 maja 2024 r. Ww. obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego oraz Urzędu Miasta Gdynia.

Następnie Inwestor pismem nr IRRK2/7/2.2234.4.2024.IRE-03539-I.11 z dnia 4 września 2024 r. oraz pismem nr IRRK2/7/2.2234.4.2024.IRE-03539-I.12 z dnia 26 września 2024 r. ponownie skorygował zakres przedmiotowego wniosku, o czym pismem nr WI-III.747.1.15.2023.EB.za z dnia 10 października 2024 r., zawiadomiono wnioskodawcę oraz właścicieli nieruchomości. Pozostałe strony postępowania organ zawiadomił w drodze obwieszczenia nr WI-III.747.1.15.2023.EB.zb z dnia 10 października 2024 r. Ww. obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego oraz Urzędu Miasta Gdynia.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego do tut. urzędu wpłynęły pisma z dnia 26 lutego 2024 r., 13 marca 2024 r., 14 marca 2024 r., 10 kwietnia 2024 r., 9 czerwca 2024 r., 26 czerwca 2024 r., 26 lipca 2024 r. oraz 28 listopada 2024 r. zawierające wnioski, uwagi i zastrzeżenia stron postępowania.

Odpowiadając na powyższe wystąpienia, w zależności do wniesionych uwag i zastrzeżeń Wojewoda Pomorski, w pismach nr: WI-III.747.1.15.2023.NS.g z dnia 29 lutego 2024 r., WI-III.747.1.15.2023.NS.h, z dnia 5 marca 2024 r., WI-III.747.1.15.2023.NS.i z dnia 28 marca 2024 r., WI-III.747.1.15.2023.NS.j z dnia 28 marca 2024 r., WI-III.747.1.15.2023.NS.k z dnia 22 kwietnia 2024 r.,

WI-III.747.1.15.2023.NS.I z dnia 25 kwietnia 2024 r., WI-III.747.1.15.2023.EB.s z dnia lipca 2024 r., WI-III.747.1.15.2023.EB.w z dnia 19 sierpnia 2024 r., WI-III.747.1.15.2023.EB.x z dnia 19 sierpnia 2024 r., WI-III.747.1.15.2023.EB.y z dnia 9 września 2024 r., WI-III.747.1.15.2023.EB.z z dnia 9 września 2024 r. oraz WI-III.747.1.15.2023.EB.zd z dnia 12 grudnia 2024 r. wyjaśnił, że:

- zgodnie z przepisami *u.t.k.* wojewodowie pełnią w procesie budowy linii kolejowych funkcję organu administracji, który jest zobowiązany do wydania między innymi decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, a nie jest natomiast upoważniony do wyznaczania i korygowania zakresu wniosku, ani też do zmiany proponowanych w nim rozwiązań. Organ nie może oceniać racjonalności czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań. To inwestor samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych i następnie techniczno-wykonawczych inwestycji, mając na uwadze spowodowanie jak najmniejszych uciążliwości dla właścicieli nieruchomości. Inwestor jest zatem kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji inwestycji, natomiast rolą organu orzekającego w sprawie jest sprawdzenie kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz ocena czy koncepcja składającego taki wniosek mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Zadaniem organu jest bowiem dokonanie oceny stanu faktycznego i prawnego terenu, na którym przewiduje się realizację inwestycji, oraz sprawdzenie czy wyznaczone przez wnioskodawcę linie rozgraniczające teren objęty wnioskiem odpowiadają woli ustawodawcy wyrażonej w innych regulacjach prawnych, mających znaczenie dla wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Ponadto poinformowano, że w art. 9o ust. 3 *u.t.k.*, określono jednoznacznie dokumenty, które inwestor musi dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Biorąc powyższe pod uwagę zaznaczono, że ustawodawca nie uzależnił faktu wydania takiej decyzji od wyrażenia zgody przez właścicieli nieruchomości nią objętych czy też od zaplanowania tej inwestycji w sposób nieingerujący w prawa i interesy tych stron. W związku z powyższym uwagi strony świadczące o braku zgody na realizację wnioskowanej inwestycji nie mogą stanowić podstawy do podjęcia jakichkolwiek działań przez Wojewodę Pomorskiego wstrzymujących wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

- zgodnie z art. 9o ust. 6 *u.t.k.* wojewoda wysyła zawiadomienie o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wnioskodawcy, właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne. Poinformował również, że zgodnie z art. 22 ust. 2 ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne właściciel nieruchomości zgłasza właściwemu staroście zmiany danych objętych ewidencją gruntów i budynków, w terminie 30 dni, licząc od dnia powstania tych zmian. A także, iż w myśl art. 41 § 1 i § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kpa* w toku postępowania strony oraz ich przedstawiciele i pełnomocnicy mają obowiązek zawiadomić organ administracji publicznej o każdej zmianie swojego adresu. W razie zaniedbania ww. obowiązku doręczenie pisma pod dotychczasowym adresem ma skutek prawny.

- kwestie związane z ustaleniem wysokości należnego odszkodowania nie są objęte przedmiotowym postępowaniem administracyjnym,

- cel ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości tj. zapewnienia wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia ww. inwestycji kolejowej, w szczególności dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego, w tym zjazdu do nieruchomości, lub urządzeń wodnych, lub założeń i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii,

- strony postępowania mogą składać wnioski, uwagi lub zastrzeżenia dotyczące przedmiotowej sprawy, a przed wydaniem decyzji mogą się wypowiedzieć co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, a ww. dokumenty należy kierować do Wydziału Infrastruktury Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, 80-810 Gdańsk ul. Okopowa 21/27, a z aktami sprawy można się zapoznać w siedzibie urzędu, po telefonicznym uzgodnieniu. Ponadto wskazał, że przebieg planowanej inwestycji został przedstawiony na załącznikach mapowych dołączonych do wniosku (11 arkuszy), które zostały zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej

Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego: <https://www.gov.pl/web/uw-pomorski/obwieszczenia-wojewodypomorskiego-z-zakresu-wydzialu-infrastruktury3>, a także że pod ww. adresem zostanie umieszczona treść decyzji.

- pisma kierowane do organów administracji publicznej mogą być sporządzane na piśmie utrwalonym w postaci papierowej lub elektronicznej, zgodnie z art. 14 § 1d *Kpa*”. Pisma utrwalone w postaci papierowej opatruje się podpisem własnoręcznym. Pisma utrwalone w postaci elektronicznej opatruje się kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym lub kwalifikowaną pieczęcią elektroniczną organu administracji publicznej ze wskazaniem w treści pisma osoby opatrującej pismo pieczęcią, w myśl art. 14 § 1d *Kpa*.

- zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 poz. 1839) przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Dla planowanych ww. przedsięwzięć wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie art. 71 ust 2. pkt 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.). Wobec powyższego dla przedmiotowej inwestycji została wydana Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku Nr RDOŚ-Gd-WOO.420.76.2018.MR.LK.JP.111 z dnia 30.06.2020 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, która została zaskarżona do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. W wyniku postępowania GDOŚ wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr DOOŚ-WDSZIL.420.18.2020.MKW.65 z dnia 26.08.2022 r. Decyzje te zostały dołączone do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla ww. przedsięwzięcia. Na etapie postępowania administracyjnego dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania analizuje oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym na zdrowie ludzi. Również decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera m.in. warunki wynikające z prawnie chronionych potrzeb ochrony środowiska, zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 3 *u.t.k.*, oraz określa, iż przy projektowaniu i realizacji planowanego zamierzenia inwestycyjnego należy uwzględnić wymagania i warunki zawarte w przepisach obowiązujących oraz w decyzji środowiskowej wydanej dla takiego przedsięwzięcia,

- Wojewoda nie posiada informacji o planowanym terminie realizacji przedmiotowej inwestycji. W związku z powyższym kwestie dotyczące harmonogramu realizacji ww. inwestycji oraz odpowiedzi na pozostałe pytania może udzielić inwestor, tj.: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny, Wydział Terenów Kolejowych i Ochrony Środowiska, znajdujący się na ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-952 Gdańsk,

- w kwestiach dotyczących wycofania wniosku, zgodnie z art. 105 § 2 *Kpa* organ może umorzyć postępowanie, jeżeli wystąpi o to strona, na której żądanie wszczęto postępowanie, a nie sprzeciwiają się temu inne strony oraz gdy nie jest to sprzeczne z interesem społecznym. W związku z powyższym, jedynie inwestor (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) może wystąpić o wycofanie wniosku w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla ww. inwestycji.

- zgodnie z art. 21 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483 ze zm.): „Wyłączenie jest dopuszczalne jedynie wówczas, gdy jest dokonywane na cele publiczne i za słusznym odszkodowaniem.” Wydzielanie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie stanowią cel publiczny w rozumieniu art. 6 pkt 1a ustawy o gospodarce nieruchomościami,

- na podstawie art. 63 § 1 *Kpa* pisma wniesione na adres poczty elektronicznej (mailowej) organ administracji publicznej pozostawia bez rozpoznania.. Dodał że zgodnie z art. 63 § 1 *Kpa* podania (żądania, wyjaśnienia, odwołania, zażalenia) wnosi się na piśmie, za pomocą telefaksu lub ustnie do protokołu. Podania utrwalone w postaci elektronicznej wnosi się na adres do doręczeń elektronicznych lub za pośrednictwem konta w systemie teleinformatycznym organu administracji publicznej. Nie można jednak utożsamiać adresu mailowego organu z elektroniczną skrzynką podawczą. Jak bowiem wynika z art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz.U. z 2024 r. poz. 307), zwanej dalej „*ustawą o informatyzacji*”, skrzynką podawczą organu jest dostępny publicznie środek komunikacji elektronicznej służący do

przekazywania dokumentu elektronicznego do podmiotu publicznego przy wykorzystaniu powszechnie dostępnego systemu teleinformatycznego. Stosownie do art. 16 pkt 1a *ustawy o informatyzacji* podmiot publiczny udostępnia elektroniczną skrzynkę podawczą, spełniającą standardy określone i opublikowane przez ministra właściwego do spraw informatyzacji na ePUAP (elektronicznej platformie usług administracji publicznej), oraz zapewnia jej obsługę. Z funkcjonowaniem elektronicznej skrzynki podawczej organu łączy się m.in. system urzędowych poświadczeń odbioru rozumianych jako dane elektroniczne powiązane z dokumentem elektronicznym doręczonym podmiotowi publicznemu lub przez niego doręczanym w sposób zapewniający rozpoznawalność późniejszych zmian dokonanych w tych danych (art. 3 pkt 20 *ustawy o informatyzacji*). Wymogi dotyczące m.in. doręczania dokumentów elektronicznych uregulowane zostały w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 września 2011 r. w sprawie sporządzania i doręczania dokumentów elektronicznych oraz udostępniania formularzy, wzorów i kopii dokumentów elektronicznych (Dz.U. z 2018 r. poz. 180),

Wojewoda Pomorski w przypadku wniosków, uwag i zastrzeżeń stron postępowania wniesionych pismami z dnia 22 maja 2024 r. oraz z dnia 17 czerwca 2024 r., przekazał je inwestorowi z prośbą o zajęcie stanowiska (pismo nr WI-III.747.1.15.2023.EB.p z dnia 6 czerwca 2024 r. oraz nr WI-III.747.1.15.2023.EB.r z dnia 27 czerwca 2024 r.). Na ww. pisma inwestor pismem nr IRRK2/7/2.2234.5.2024.IRE-033539-I.11 z dnia 26 lipca 2024 r. oraz pismem nr IRRK2/7/2.2234.6.2024.IRE-033539-I.3 z dnia 26 lipca 2024 r. przekazał swoje stanowisko. Odpowiedzi inwestora zostały przekazane stronom postępowania przy piśmie Wojewody Pomorskiego nr WI-III.747.1.15.2023.EB.u z dnia 31 lipca 2024 r. piśmie nr WI-III.747.1.15.2023.EB.v z dnia 31 lipca 2024 r.

Po przeanalizowaniu stanu faktycznego i prawnego rozpatrywanej sprawy Wojewoda Pomorski uznał, iż w aktach sprawy znajdują się wszystkie niezbędne dokumenty, wymagane zgodnie z obowiązującymi przepisami, do wydania orzeczenia w tej sprawie.

W związku z powyższym należało orzec jak w sentencji.

Pouczenie:

Zgodnie z art. 9q ust. 5 u.t.k. od niniejszej decyzji służy odwołanie do Ministra Rozwoju i Technologii, za pośrednictwem Wojewody Pomorskiego, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Załączniki:

Załącznik nr 1 – kopia mapy w skali 1:1000, na której naniesione zostały, linią przerywaną koloru fioletowego, granice obszaru objętego niniejszą decyzją (arkusze od 1 do 11 pliki.pdf).
Załącznik nr 2 – projekt podziału nieruchomości (arkusze od 1 do 60).

z up. Wojewody Pomorskiego

Zastępca Dyrektora
Wydziału Infrastruktury

Janusz Woliński

(dokument podpisany elektronicznie)

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny Wydział Terenów Kolejowych i Ochrony Środowiska, ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-958 Gdańsk,
2. WI-III/aa

Do wiadomości:

1. Wydział Nieruchomości i Skarbu Państwa PUW,
2. Urząd Miasta Gdyni, al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia – e-PUAP,
3. Prezydent Miasta Gdyni, al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia – e-PUAP.

Projekt niniejszej decyzji sporządziła mgr inż. arch. Natalia Stapurewicz, posiadająca dyplom ukończenia studiów wyższych w zakresie architektury oraz mgr Ewelina Bagińska, posiadająca tytuł ukończenia studiów wyższych w zakresie gospodarki przestrzennej.

Zgodnie z art. 1 ust. 1 pkt 1 ppkt c i pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111), za wydanie przedmiotowej decyzji oraz złożenie pełnomocnictw pobrano opłatę skarbową w wysokości 632 zł.