



Warszawa, 5 maja 2021 r.

WOJEWODA MAZOWIECKI

WI-I.747.2.1.2021.RR

DECYZJA NR 55/SPEC/2021

o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla linii tramwajowej

Na podstawie: art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735) – dalej Kpa oraz art. 9o ust. 1, art. 9q ust. 1 i ust. 6, art. 9s ust. 1, ust. 2, ust. 3 pkt 2, ust. 3a, ust. 5, ust. 7 i ust. 8, art. 9w i art. 9x w związku z art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1043 ze zm.) – dalej utk, po rozpatrzeniu wniosku inwestora: Miasta Stołecznego Warszawy, pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, z dnia 20 stycznia 2021 r., uzupełnionego w dniu 23 lutego 2021 r., w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla linii tramwajowej,

ustalam lokalizację linii kolejowej dla linii tramwajowej dla inwestycji pod nazwą:

Budowa linii tramwajowej na odcinku od Dworca Warszawa Zachodnia do skrzyżowania ul. Szczęśliwicka/ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r., dotycząca realizacji inwestycji tramwajowej pn. „Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą”, realizowanej w ramach projektu unijnego POIiŚ.06.01.00-00-0033/16-00”.

Inwestycja będzie realizowana na terenie dzielnicy Ochota Miasta Stołecznego Warszawy, województwo mazowieckie.

- I. **Działając na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 5 w związku z art. 9s ust. 1 utk zatwierdzam podział nieruchomości wskazanych poniżej (w nawiasach podano numery nowych działek ewidencyjnych powstałych w wyniku podziałów wskazanych nieruchomości, pogrubionym drukiem wskazano numer działki przeznaczonej do przejęcia pod inwestycję):**

Jednostka ewidencyjna 146506_8, Dzielnica Ochota m. st. Warszawy
w obrębie ewidencyjnym 20203 zatwierdzam podział działek ewidencyjnych o numerach:
40/2 (40/4, 40/3).

- II. **Na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 1 utk ustalam linie rozgraniczające teren dla przedmiotowej inwestycji, obejmujące nieruchomości wskazane poniżej (w nawiasach podano numery działek ewidencyjnych przed podziałem):**

Jednostka ewidencyjna 146506_8:
Dzielnica Ochota m. st. Warszawy
Obręb ewidencyjny 20203 - działki ew. o nr: 40/4 (40/2).

Linie rozgraniczające teren planowanej inwestycji ustalone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla linii tramwajowej stanowią linie podziału nieruchomości.

Linie rozgraniczające przedstawiono na 2 egzemplarzach mapy w skali 1:500 stanowiącej załącznik oznaczony nr 1.1-1.2, będący integralną częścią niniejszej decyzji, oznaczono linią przerywaną koloru ciemnoniebieskiego.

III. Na podstawie art. 9q ust. 1 pkt 8, w związku z art. 9s ust. 9 utk ustaliam ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości „w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w związku z prowadzeniem inwestycji kolejowej obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, a także prace związane z jego konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, wojewoda w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ograniczy, za odszkodowaniem, sposób korzystania z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na budowę lub przebudowę tunelu oraz związanych z nim układu drogowego lub urządzeń wodnych, ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń”, na następujących nieruchomościach:

**Jednostka ewidencyjna 146506_8:
Dzielnica Ochota m. st. Warszawy
Obręb ewidencyjny 20203 - działki ew. o nr: 45.**

Odszkodowanie, o którym mowa powyżej przysługuje właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, oznaczonych zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 8, od podmiotu, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla linii tramwajowej.

IV. Realizacja przedmiotowej inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez działki, stanowiące tereny dróg publicznych:

**Jednostka ewidencyjna 146506_8:
Dzielnica Ochota m. st. Warszawy**
Obręb ewidencyjny 20203 – dz. ew. nr 10/5 - przebudowa drogi powiatowej (Al. Jerozolimskie) wraz z infrastrukturą towarzyszącą, dz. ew. nr 11/1, 11/2 - przebudowa drogi powiatowej (ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.) wraz z infrastrukturą towarzyszącą, dz. ew. nr 20/1 - przebudowa drogi powiatowej (ul. Szczęśliwicka) wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
Obręb ewidencyjny 20303 – dz. ew. nr 1 - przebudowa drogi powiatowej (ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.) wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
Obręb ewidencyjny 20307 – dz. ew. nr 1/1, 1/2 - przebudowa drogi powiatowej (ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.) wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
Obręb ewidencyjny 20206 – dz. ew. nr 29/6, przebudowa drogi powiatowej (ul. Szczęśliwicka) wraz z infrastrukturą towarzyszącą, dz. ew. nr 111 - przebudowa drogi powiatowej (ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.) wraz z infrastrukturą towarzyszącą;

Na podstawie art. 9ya ust. 1 utk inwestor jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia terenów dróg publicznych na czas realizacji inwestycji. Stosownie do art. 9ya ust. 2 i 3 utk decyzję o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego, o której mowa w art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r., poz. 470 ze zm.), wydaje zarządca drogi w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku, a prawo do dysponowania przedmiotową nieruchomością na cele budowlane inwestor będzie musiał uzyskać na zasadach ogólnych.

V. Określam nieruchomości, które na podstawie art. 9s ust. 3 pkt 2 utk stają się własnością Miasta Stołecznego Warszawy (w nawiasach podano numery działek ewidencyjnych przed podziałem):

**Jednostka ewidencyjna 146506_8:
Dzielnica Ochota m. st. Warszawy
Obręb ewidencyjny 20203 - działki ew. o nr: 40/4 (40/2).**

VI. Działając na podstawie art. 9w ust. 1 utk, nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, ze względu na ważny interes społeczny i gospodarczy.

Nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, gdyż zgodnie z art. 9w ust. 2 utk, jest to niezbędne do wykazania przez Miasto Stołeczne Warszawa, prawa do dysponowania, na cele budowlane, w rozumieniu ustawy Prawo budowlane, działkami ewidencyjnymi objętymi liniami rozgraniczającymi teren przedmiotowej inwestycji. Prawo to nie dotyczy działek ewidencyjnych, dla których inwestor uzyska prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane na zasadach ogólnych.

Zgodnie z art. 9w ust. 3 utk, decyzja, której nadano rygor natychmiastowej wykonalności:

1. przyznaje inwestorowi prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane,
2. zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń,
3. uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez inwestora,
4. uprawnia wojewodę do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

VII. Na podstawie art. 9q ust. 6 utk, określam termin wydania nieruchomości na 30 dzień od dnia, w którym decyzja ta stanie się ostateczna.

Nieruchomości objęte planowaną inwestycją, co do których Miasto Stołeczne Warszawa, dysponuje tytułem prawnym do dysponowania nieruchomością na cele budowlane na podstawie odrębnych umów, oraz będące własnością Miasta Stołecznego Warszawy, nie zmniejszają swojego stanu prawnego, zatem dla nieruchomości wskazanych poniżej, oświadczenie o prawie do dysponowania terenem na cele budowlane, stanowiące załącznik do wniosku o pozwolenie na budowę dla przedmiotowej inwestycji, winno być złożone na podstawie posiadanego tytułu prawnego:

- nieruchomości znajdujące się we własności Miasta Stołecznego Warszawy, objęte planowaną inwestycją:

Jednostka ewidencyjna **146506_8:**

Dzielnica Ochota m. st. Warszawy

Obręb ewidencyjny **20203** - działki ew. o nr: 12/12, 12/9.

- nieruchomości, co do których Miasto Stołeczne Warszawa, dysponuje tytułem prawnym do dysponowania nieruchomością na cele budowlane na podstawie odrębnych umów, objęte planowaną inwestycją:

Jednostka ewidencyjna **146506_8:**

Dzielnica Ochota m. st. Warszawy

Obręb ewidencyjny **20203** - działki ew. o nr: 39/2, 40/1.

Jeżeli została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, zgodnie z przepisami art. 9t ust. 2 pkt 1 utk, Miasto Stołeczne Warszawa, nabywa, w drodze umowy, na wniosek właściciela, lub użytkownika wieczystego nieruchomości tę część nieruchomości. Zapłaty ceny nabycia nieruchomości dokonuje na rzecz zbywcy Miasto Stołeczne Warszawa, w terminie 30 dni od dnia zawarcia ww. umowy, zgodnie z przepisami art. 9t ust. 6 utk.

Jeżeli na nieruchomościach, lub prawie użytkowania wieczystego tych nieruchomości, które stają się własnością Miasta Stołecznego Warszawy zostały ustanowione ograniczone prawa rzeczowe, z dniem w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna, prawa te wygasają, zgodnie z przepisami art. 9s ust. 3a utk.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla linii tramwajowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości, zgodnie z przepisami art. 9s ust. 5 utk.

Do dnia uzyskania pozwolenia na budowę, zgodnie z przepisami art. 9s ust. 7 utk, działki

ewidencyjne przejęte na mocy tej decyzji przez Miasto Stołeczne Warszawa, mogą być użytkowane nieodpłatnie, przez dotychczasowych właścicieli lub osoby, które posiadały inne tytuły prawne do tych nieruchomości, z zastrzeżeniem przepisów dotyczących rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji.

Z dniem, w który niniejsza decyzja stanie się ostateczna, zgodnie z przepisami art. 9s ust. 8 utk, Miasto Stołeczne Warszawa, uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane, w rozumieniu przepisów ustawy Prawo budowlane, z uwzględnieniem przepisów dotyczących rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji.

1. Warunki techniczne realizacji inwestycji

1.1. Uwarunkowania prawne dotyczące technicznych aspektów realizacji inwestycji:

Na etapie projektowania i realizacji inwestycji należy spełnić warunki wynikające z przepisów:

- ustawy z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r., poz. 1333 ze zm.), dalej jako Prawo budowlane,
- ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1043 ze zm.) dalej jako utk,
- ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r., poz. 470 ze zm.),
- ustawy z dnia 20 lipca 2017 r., Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 624), dalej jako Prawo wodne,
- ustawy z dnia 17 maja 1989 r., Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2020 r., poz. 2052 ze zm.),
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744 ze zm.),
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987 ze zm.),
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r., Nr 63, poz. 735),
- rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r., w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienie obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r., poz. 463),
- rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r., w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2020 r., poz. 1609),
- rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 18 sierpnia 2020 r. w sprawie standardów technicznych wykonywania geodezyjnych pomiarów sytuacyjnych i wysokościowych oraz opracowywania i przekazywania wyników tych pomiarów do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (Dz. U. z 2020 r., poz. 1429),
- Polskich Norm,
- oraz innych mających zastosowanie w niniejszej sprawie.

1.2. Opis inwestycji

Przedmiotem zamierzenia inwestycyjnego, którego dotyczy niniejsza decyzja, jest budowa linii tramwajowej na odcinku od Dworca Warszawa Zachodnia do skrzyżowania ul. Szczęśliwicka/ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r., dotycząca realizacji inwestycji tramwajowej₄

pn. „Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą”, realizowanej w ramach projektu unijnego POIiŚ.06.01.00-00-0033/16-00”, która obejmuje m.in. budowę linii tramwajowej Dworzec Zachodni - skrzyżowanie ul. Grójecka/ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.

Obszar około 3,85 ha objęty wnioskiem zlokalizowany jest pomiędzy stacją kolejową Warszawa Zachodnia oraz ul. Szczęśliwicką. Na terenie objętym wnioskiem znajdują się:

- działka 39/2 z obrębu 20203: parking CPG przy dworcu Zachodnim oraz powierzchnie gastronomiczne;
- działki 40/1 oraz 40/2 z obrębu 20203 wykorzystywane są jako zapieczętowane budowy;
- działka 45 z obrębu 20203: plac wraz z portalem do stacji kolejowej;
- działka 10/5 z obrębu 20203: pas drogowy al. Jerozolimskich;
- działki 12/9 oraz 12/12 z obrębu 20203: Park Zachodni;
- działki: 1 z obrębu 20303, 1/1, 1/2 z obrębu 20307, 11/1, 11/2 z obrębu 20203, oraz 111 z obrębu 20206: pas drogowy ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.;
- działki 20/1 z obrębu 20203 oraz 29/6 z obrębu 20206: pas drogowy ul. Szczęśliwickiej.

Przedmiotowy wniosek dotyczy budowy odcinka około 760 m linii tramwajowej w większości prowadzonej w tunelu (z wyjątkiem około 50 m w obszarze skrzyżowania z ul. Szczęśliwicką) wraz z podziemnym końcowym przystankiem tramwajowym w tunelu wraz z infrastrukturą techniczną niezbędną do jego prawidłowego funkcjonowania.

Przedmiotowy zakres ulicy Bitwy Warszawskiej 1920 r. znajduje się w dzielnicy Ochota, odcinek od skrzyżowania z ul. Szczęśliwicką do Parku Zachodniego. Ulica posiada przekrój dwujezdniowy. Jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną z obustronnymi chodnikami, wydzieloną ścieżkę rowerową po południowej stronie natomiast po stronie północnej chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego. Wzdłuż ulicy poruszają się autobusy komunikacji miejskiej. Skrzyżowanie ul. Bitwy Warszawskiej - Szczęśliwicką jest skrzyżowaniem skanalizowanym z sygnalizacją świetlną.

W ramach przedmiotowego opracowania zostaną wprowadzone zmiany w układzie drogowo-torowym ul. Bitwy Warszawskiej.

W ramach zadania inwestycyjnego zakłada się budowę niezbędnej infrastruktury technicznej dla funkcjonowania nowoprojektowanej trasy tramwajowej oraz przebudowę istniejącej infrastruktury wynikającej z kolizji z nowoprojektowanym układem drogowo-torowym. Zostaną zaprojektowane m. in.: sieci elektroenergetyczne (kable trakcyjne, sieć trakcyjna, kable eN, oświetlenie uliczne, sterowanie i ogrzewanie zwrotnic, sygnalizacja świetlna, urządzenia ITS), sieci sanitarne (odwodnienie drogi i torowiska, kanalizacja sanitarna, kanalizacja deszczowa, kanalizacja ogólnospławna, sieci wodociągowe, sieci ciepłne, sieci gazowe) oraz sieci telekomunikacyjne (kable teletechniczne, kanał technologiczny).

1.3 Zakres inwestycji

Planowane przedsięwzięcie będzie wymagało wykonania obiektów budowlanych i robót budowlanych w następującym zakresie:

- budowa linii tramwajowej w rozumieniu art. 4 pkt 2d ustawy o transporcie kolejowym, (tj. linia tramwajowa – tor tramwajowy albo tory tramwajowe wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu tramwajów oraz obsługi pasażerów, pieszych i rowerzystów, w tym perony tramwajowe, ciągi piesze, chodniki i drogi rowerowe);
- budowa tunelu tramwajowego wraz z zespołem przystankowym, ze wszystkimi niezbędnymi instalacjami technicznymi (w tym m.in. instalacje sanitarne, elektroenergetyczne, elektryczne oraz teletechniczne) oraz pomieszczenia techniczne i gospodarcze;
- budowa połączenia komunikacyjnego wraz z wyposażeniem technicznym;
- przebudowa przejścia podziemnego wraz z wyposażeniem technicznym;
- budowa obiektów na poziomie 0, m.in. budowa: rampy, wejść i wyjść (klatki schodowe), szybów windowych, zadaszenia, stacji transformatorowej, wyrzutni, czerpni powietrza oraz elementów małej architektury;

- przebudowa kolizji, w których przedmiotowa inwestycja przecina istniejącą sieć uzbrojenia terenu;
- przebudowa dróg publicznych;
- wycinka zieleni kolidującej z inwestycją (wyłącznie na terenie niezbędnym dla planowanej inwestycji).

1.4 Ustalenia ogólne dotyczące warunków technicznych realizacji inwestycji

- Budowę linii tramwajowej zaprojektować zgodnie z warunkami technicznymi określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, jak również zgodnie z innymi warunkami technicznymi mającymi w tej sprawie zastosowanie.
- Budowę tunelu tramwajowego zaprojektować zgodnie z warunkami technicznymi określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r., Nr 63, poz. 735), jak również zgodnie z innymi warunkami technicznymi mającymi w tej sprawie zastosowanie.
- Związana z budową linii tramwajowej przebudowa dróg publicznych winna być zaprojektowana zgodnie z warunkami technicznymi, określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Zaprojektować systemy odwodnienia dróg i inżynierskich obiektów drogowych zgodnie z właściwymi warunkami technicznymi oraz warunkami uzyskanymi w wymaganych prawem uzgodnieniach, pozwoleniach i opiniach.
- Infrastrukturę drogową uzbroić w system oświetleniowy i odpowiednie systemy bezpieczeństwa.
- Przy realizacji robót budowlanych związanych z przedmiotową inwestycją obiekty budowlane nie związane z tą inwestycją nie mogą zostać naruszone.
- Sposoby usuwania kolizji planowanych obiektów budowlanych z istniejącymi obiektami budowlanymi i sieciami podziemnego uzbrojenia terenu należy uzgodnić z właścicielami istniejących obiektów oraz z właściwymi gestorami tych sieci.
- Rozbiórki obiektów nieprzeznaczonych do dalszego użytkowania dokonać po uzyskaniu wymaganych prawem budowlanym pozwoleń.
- Po zrealizowaniu inwestycji teren uporządkować i doprowadzić do stanu nie gorszego niż początkowy.
- Projekt zagospodarowania zieleni niskiej i wysokiej uzgodnić z właściwym organem ds. ochrony środowiska.
- Inwestycja wymaga opracowania projektu budowlanego według warunków zawartych w niniejszej decyzji.

1.5 Ustalenia szczegółowe dotyczące warunków technicznych realizacji inwestycji

- Długość projektowanego odcinka linii tramwajowej – ok. 760 m.
- Zmiany w układzie drogowo-torowym ul. Dławy Warszawskiej 1920 r.:
- Układ torowy:
 - ✓ początek opracowania (tor A i tor B) rozpoczyna się w części podziemnej Dworca Warszawa Zachodnia na poziomie: -13 m,
 - ✓ rozstaw torów od początku toru od kozła oporowego do pierwszego łuku R100: 4,6 m,
 - ✓ zaprojektowanie na powyższym odcinku przejazdu torowego (splotu) ze zwrotnicami R100,
 - ✓ zaprojektowanie, poza częścią kubatury dworca, torów w tunelu tramwajowym,
 - ✓ przebieg tunelu tramwajowego od dworca Zachodniego pod parkiem Zachodnim

oraz północną jezdnią ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. i w murach oporowych wypłyca się w pasie dzielącym jezdni Bitwy Warszawskiej 1920 r. do tarczy skrzyżowania z ul. Szczęśliwicką,

- ✓ rozstaw torów w tunelu z 4,6 m na odcinku krzywych przejściowych łuków R100 i R130 zmniejsza się do rozstawu 3,1 m na prostej w pasie dzielącym Bitwy Warszawskiej 1920 r.,
- ✓ przewidziano następujące przystanki tramwajowe: Dworzec Zachodni nr 09 i 10 - perony o długości 68,0 m i szerokość 3,5 m w hali dworca,
- Układ drogowy:
 - ✓ wybudowanie nowej jezdni po północnej stronie ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. i uzyskanie w pasie dzielącym miejsca pod nowo projektowane torowisko,
 - ✓ układ zasadniczy po przebudowie będzie miał 2 jezdnie po 2 pasy ruchu w każdą stronę z torowiskiem w pasie dzielącym,
 - ✓ szerokość pasów ruchu: 3 m, za wyjątkiem 3,25 m na pasach prawych ze względu na prowadzenie ruchu autobusów,
 - ✓ po stronie północnej na długości ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. zaprojektowano ścieżkę rowerową szerokości: 2,5 m w oddaleniu min. 5m od krawędzi jezdni,
 - ✓ przystanki autobusowe bez zatok ze względu za brak dostępności terenu i różnice projektowe,
 - ✓ jezdnie wzdłuż przystanków autobusowych z betonu cementowego.

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

2.1. Warunki ochrony i kształtowania zasobów środowiska i ochrony przyrody wynikające z obowiązujących przepisów:

2.1.1. Uwarunkowania prawne dotyczące ochrony środowiska i ochrony przyrody

W związku z ochroną środowiska i ochroną przyrody na etapie projektowania i realizacji inwestycji, należy uwzględnić przepisy:

- ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.);
- ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.);
- ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2020 r., poz. 797 ze zm.);
- ustawy z dnia 20 lipca 2017 r., Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 624.) – dalej jako Prawo wodne;
- ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247) – dalej jako ustawa ooś;
- rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.);
- rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1031);
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112);
- oraz innych mających zastosowanie w niniejszej sprawie.

2.1.2 Ustalenia dotyczące ochrony środowiska i ochrony przyrody

Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy wydał w dniu 30 stycznia 2017 r. decyzję Nr 110/OŚ/2017 o środowiskowych uwarunkowaniach, znak: OŚ-IV-UII.6220.103.2016.SPA, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia

polegającego na budowie trasy tramwaju szybkiego od ul. Kasprzaka do Wilanowa w Warszawie na odcinku od Dworca Zachodniego do węzła z ul. Grójecką w Dzielnicy Ochota m. st. Warszawy.

W dniu 21 sierpnia 2020 r. Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy wydał decyzję Nr 347/OŚ/2020, przenoszącą decyzję Nr 110/OŚ/2017 z dnia 30 stycznia 2017 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, znak: OŚ-IV-UII.6220.103.2016.SPA wydaną na rzecz spółki Tramwaje Warszawskie sp. z o.o., na rzecz Miasta Stołecznego Warszawy.

Decyzja Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy Nr 110/OŚ/2017 znak: OŚ-IV-UII.6220.103.2016.SPA z dnia 30 stycznia 2017 r. określa istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich. Inwestor jest zobowiązany uwzględnić wszelkie wymagania i warunki ustalone w powyższej decyzji. Do wniosku o pozwolenie na budowę przedmiotowego przedsięwzięcia inwestor winien dołączyć ostateczną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla tego przedsięwzięcia wraz z projektem budowlanym spełniającym wszelkie wymagania wskazane w tej decyzji.

Mając na względzie kształtowanie i ochronę zasobów wodnych oraz szczególne korzystanie z wód, zwłaszcza przy realizowaniu robót budowlanych w głębokich wykopach oraz przy budowie urządzeń odwadniających zlokalizowanych w pasach drogowych dróg publicznych odprowadzających wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji, inwestor winien stosować właściwe uregulowania Prawa wodnego oraz uzyskać, w przypadkach wymienionych w art. 389 i art. 394 ust. 1 Prawa wodnego, zgodę wodnoprawną, w związku z przepisami art. 388 ust. 2 pkt 1 tej ustawy.

2.2. Warunki ochrony zabytków wynikające z obowiązujących przepisów

2.2.1. Uwarunkowania prawne dotyczące ochrony zabytków

- ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2021 r., poz. 710.)

2.2.2. Ustalenia dotyczące ochrony zabytków

Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków w Warszawie, do którego inwestor przesłał wniosek o opinię, w trybie przepisów art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. f utk w dniu 14 grudnia 2020 r., w piśmie znak: WZW.5183.1518.2020.AKO, poinformował, że przedmiotowa inwestycja nie znajduje się na obszarze ujętym w Gminnej Ewidencji Zabytków ani na obszarze wpisanym do rejestru zabytków.

Ponadto, w powyższej opinii Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków zalecił, z uwagi na możliwość natrafienia, w trakcie realizacji inwestycji, na pozostałości działań militarnych i/lub pozostałości osadnictwa nieujawnione dotychczas, aby wszelkie prace ziemne związane z przedmiotową inwestycją przeprowadzić pod stałym, ścisłym nadzorem archeologicznym z rygorem zmiany nadzoru na archeologiczne badania wykopaliskowe w przypadku odkrycia w nadzorowanych wykopach zabytków, obiektów i/lub nawarstwień archeologicznych.

W przypadku natrafienia w trakcie robót ziemnych na przedmioty, co do których istnieje przypuszczenie, że są zabytkami, należy roboty przerwać i powiadomić o fakcie odkrycia Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków art. 32 i art. 33 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

2.3. Warunki uwzględniające potrzeby obronności kraju

Wojewódzki Sztab Wojskowy w Warszawie, do którego inwestor przesłał wniosek o opinię, w trybie przepisów art. 9o ust. 3 pkt 4 w dniu 21 grudnia 2020 r., w piśmie znak: WSZW-WAR-WO.0732.402.2020, poinformował, że teren objęty przedmiotową inwestycją nie koliduje z terenami zamkniętymi resortu obrony narodowej oraz ich strefami ochronnymi.

Planowane przedsięwzięcie winno spełniać wymagania rozporządzenia Rady Ministrów⁸

z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie zasad współdziałania Ministra Obrony Narodowej z zarządcami i przewoźnikami kolejowymi w zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wymogów obronności państwa (Dz. U. z 2004 r., Nr 95, poz. 952).

3. Wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich

3.1. Inwestycja powinna spełniać wymagania obejmujące ochronę interesów osób trzecich, w szczególności przed:

1. pozbawieniem dostępu do drogi publicznej,
2. pozbawieniem możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz ze środków łączności,
3. uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne, promieniowanie oraz zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleby.

3.2. Obiekty i urządzenia przeznaczone do publicznego użytku winny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania, w tym również przez osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej.

3.3. Uwarunkowania prawne uzyskania pozwolenia na budowę

Zgodnie z art. 9ac ust. 5 utk, organem administracji architektoniczno-budowlanej pierwszej instancji w sprawach dotyczących linii tramwajowej realizowanej w trybie rozdziału 2B ww. ustawy jest właściwy wojewoda, a więc zgodnie z art. 28 ust. 1 ustawy Prawo budowlane, roboty budowlane związane z realizacją przedmiotowej inwestycji można rozpocząć jedynie na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę.

3.4. Przepisy dotyczące nieruchomości przejmowanych na pas gruntu pod inwestycję:

- Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do wydania przez wojewodę decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas gruntu pod linię kolejową, stanowiącej własność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego (art. 9x ust. 1 utk).
- Jeżeli przeznaczona na pas linii kolejowej nieruchomość stanowiąca własność Skarbu Państwa została uprzednio wydzierżawiona, wynajęta lub użyczona, decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do wypowiedzenia przez PLK S.A. albo jednostkę samorządu terytorialnego umowy dzierżawy, najmu lub użyczenia ze skutkiem natychmiastowym. Za straty poniesione na skutek rozwiązania umowy przysługuje odszkodowanie od PLK S.A. albo jednostki samorządu terytorialnego (art. 9x ust. 2 utk).
- Za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, które zgodnie z niniejszą decyzją stają się własnością Miasta Stołecznego Warszawy, dotychczasowym właścicielom, lub użytkownikom wieczystym, a także osobom którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, przysługuje odszkodowanie od Miasta Stołecznego Warszawy (art. 9y ust. 1 utk), w wysokości ustalonej przez Wojewodę Mazowieckiego, w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia gdy niniejsza decyzja stanie się ostateczna (art. 9y ust. 2 utk).
- Odrębne postępowanie odszkodowawcze w powyższych sprawach, Wojewoda Mazowiecki przeprowadzi na podstawie przepisów art. 9y utk.
- Jeżeli dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej odpowiednio wyda tę nieruchomość lub wyda nieruchomość i opróżni lokal oraz inne pomieszczenie niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 28 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o wydaniu tej decyzji, wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5% wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkownika wieczystego (art. 9y ust. 3e utk).
- 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 (art. 9x ust. 4 utk).

UZASADNIENIE

W dniu 20 stycznia 2021 r., działając jako pełnomocnik Miasta Stołecznego Warszawy, Pani [imię] na podstawie przepisów art. 9o ust. 1 utk, wystąpiła z wnioskiem do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla linii tramwajowej dla inwestycji polegającej na „Budowie linii tramwajowej na odcinku od Dworca Warszawa Zachodnia do skrzyżowania ul. Szczęśliwicka/ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r., dotycząca realizacji inwestycji tramwajowej pn. „Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą”, realizowanej w ramach projektu unijnego POLiŚ.06.01.00-00-0033/16-00”. W dniu 23 lutego 2021 r. przedmiotowy wniosek został ostatecznie uzupełniony po wezwaniu organu.

Do powyższego wniosku, który w swojej treści zawierał planowany zakres robót oraz wystąpienie o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności pełnomocnik inwestora przedłożył:

- opinie uzyskane przez inwestora, w trybie przepisów utk,
- ostateczną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach,
- wypisy z rejestru gruntów dla nieruchomości objętych wnioskiem,
- wykaz nieruchomości objętych inwestycją,
- mapy w skali 1:500 przedstawiające proponowany przebieg linii kolejowej dla linii tramwajowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych,
- pełnomocnictwo dla p.

Przedłożony wniosek, stosownie do przepisów art. 9o ust. 3 utk, spełniał wszystkie wymagania formalne i stanowił podstawę do wszczęcia postępowania administracyjnego w niniejszej sprawie.

O wszczęciu ww. postępowania, zgodnie z art. 9o ust. 6 utk, organ zawiadomił strony w drodze obwieszczenia. Obwieszczenia te, zostały opublikowane na tablicach informacyjnych, Biuletynie Informacji Publicznej i stronach internetowych BIP: Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie i Urzędu Dzielnicy Ochota m. st. Warszawy. Ponadto obwieszczenie o wszczęciu niniejszego postępowania ukazało się w dniu 15 marca 2021 r. w prasie lokalnej „Polska Metropolia Warszawska”.

Wnioskodawca oraz właściciele i użytkownicy wiczyści nieruchomości, objętych wnioskiem o wszczęciu niniejszego postępowania, zostali poinformowani poprzez zawiadomienia wysłane na adresy wskazane w katastrze nieruchomości.

W obwieszczeniach i zawiadomieniach tutejszy organ, zgodnie z przepisami art. 10 § 1 Kpa, aby „zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań”, poinformował strony, że akta przedmiotowej sprawy znajdują się do wglądu w Wydziale Infrastruktury Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, pokój nr 7 POK Pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, gdzie można było zgłaszać uwagi i wnioski przedmiotowej sprawie do czasu wydania rozstrzygnięcia. Zawiadomienie stron przez obwieszczenie, zgodnie z art. 49 Kpa, uważa się za dokonane, po upływie 14 dni, od dnia publicznego ogłoszenia obwieszczenia.

W trakcie postępowania zainteresowane strony zapoznały się z aktami sprawy i wniosły uwagi.

W dniu 8 kwietnia 2021 r., do tutejszego organu wpłynęło pismo [imię] o treści: „W związku z otrzymanym obwieszczeniem Wojewody Mazowieckiego, znak WI-1.747.2.1.2021.RR z dnia 08.03.2021 r. o wszczęciu postępowania w sprawie wydania

decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla linii tramwajowej, w celu realizacji inwestycji, pn. „Budowa linii tramwajowej na odcinku od Dworca Warszawa Zachodnia do skrzyżowania ul. Szczęśliwicka/ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.”,

pragnie zwrócić uwagę na fakt, że postępowanie obejmuje również działkę nr obręb w dzielnicy, będącą w użytkowaniu wieczystym, na której zlokalizowany jest m.in. dworzec kolejowy Warszawa Zachodnia.

Informujemy, że zakres przedmiotowej inwestycji nie został do dziś uzgodniony z PKP S.A., pomimo licznej korespondencji zawierającej uwagi kierowane zarówno do spółki Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. oraz spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., nie ustalono warunków dysponowania nieruchomością w związku z planowaną realizacją inwestycji, a PKP S.A. nie wydała stosownej zgody na dysponowanie działką nr obręb w dzielnicy na cele budowlane.

Ponadto, zdaniem konieczne jest uzgodnienie projektu inwestycji ze spółkami:

- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie (ul. Chodakowska 50, 03-816 Warszawa);
- PKP Energetyka S.A. Mazowiecki Rejon Dystrybucji (ul. Sławińska 7/9, 01-219 Warszawa);
- TK Telekom Sp. z o.o. (ul. Taśmowa 7A, 02-677 Warszawa);
- PKP Telkol Sp. z o.o. (Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa);
- PKP Informatyka Sp. z o.o. (Al. Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa).

Działka nr z obręb w dzielnicy do niedawna wchodziła w skład zasobu terenów zamkniętych, graniczy z działkami zajętyymi pod infrastrukturę kolejową, jak również zabudowana jest budynkiem dworca Warszawa Zachodnia, który zaliczony jest do kategorii Premium. Wskazane jest również, by ww. spółki wypowiedziały się w zakresie ewentualnej lokalizacji swojej infrastruktury i potencjalnych kolizji.

Uważamy za konieczne również włączenie spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. (Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa) w uzgodnienie omawianej inwestycji, która związana jest ściśle z przebudową stacji Warszawa Zachodnia, realizowaną przez

W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o uwzględnienie powyższych uwag w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.”

W odpowiedzi na pismo, pełnomocnik inwestora pismem z dnia 14 kwietnia 2021 r., poinformował, iż:

„1) Przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla linii tramwajowej (dalej: decyzji ULLK) wszczętego na wniosek Inwestora jest m.in. uzyskanie na podstawie tejże decyzji administracyjnej prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w stosunku do dz. ew. nr z obr. w dzielnicy. Zgodnie z złożonym wnioskiem o wydanie decyzji ULLK w stosunku do wskazanej powyżej działki ewidencyjnej decyzja ta ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm. - dalej: u.t.k.). Z kolei zgodnie z art. 9s ust. 8 u.t.k. z dniem, z którym decyzja ULLK stanie się ostateczna Inwestor uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane m.in. w stosunku do nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 9 u.t.k. Mając na uwadze powyższe, w tym cel postępowania o wydanie decyzji ULLK oraz wywołanie skutku z art. 9s ust. 9 u.t.k. w stosunku do dz. ew. nr z obr.

w dzielnicy, Inwestor nie jest obowiązany do pozyskania do PKP zgody na dysponowanie tą nieruchomością na cele budowlane. Uzyskanie tego prawa przez Inwestora ma być bowiem skutkiem wydania przez Wojewodę Mazowieckiego decyzji ULLK, o co wystąpił Inwestor.

2) Projekt architektoniczno-budowlany będzie przedmiotem uzgodnień z właściwymi gestorami sieci uzbrojenia terenu. Wskazać należy, że przedmiotem postępowania o wydanie decyzji ULLK jest określenie lokalizacji zamierzenia inwestycyjnego, w tym ukształtowanie parametrów przestrzenno-technicznych, a nie zatwierdzenie projektu architektoniczno-budowlanego. Stosowne uzgodnienia wymagane prawem z podmiotami władającymi infrastrukturą i sposób rozwiązania kolizji, zostaną przeprowadzone przed złożeniem wniosku o wydanie pozwolenia na budowę. Ponadto Inwestor, stosownie do przepisu art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. j u.t.k., wystąpił przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji ULLK o opinię do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PLK), jako właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej. Inwestor w terminie wskazanym w art. 9o ust. 4 u.t.k. nie otrzymał stanowiska PLK, zatem zgodnie z zdaniem drugim tego przepisu niewydanie opinii traktuje się

jako brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji ULLK.

3) Inwestor pismem z dn. 15.01.2021 r. wystąpił do spółki Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. (dalej: CPK) o wydanie opinii zgodnie z art. 90 ust. 3 pkt 4 lit. j u.t.k. Pismem z dn. 22.01.2021 r. CPK poinformowała, że nie wnosi uwag do wniosku o wydanie decyzji ULLK będącego przedmiotem niniejszego postępowania prowadzonego przed Wojewodą Mazowieckim. Wskazane powyżej pismo CPK znajduje się w aktach sprawy."

W dniu 26 kwietnia 2021 r., do tutejszego organu wpłynęło pismo
o treści:

„Działając w imieniu Uczestnika postępowania, jako następcy prawnego spółki
, w związku z dokonaniem w dniu . t. przekształceniem spółki
w spółkę komandytowo-akcyjną, w nawiązaniu do pisma z dnia 08 marca 2021 r., znak sprawy:
WI-1.747.2.1.2021.RR niniejszym pragniemy podkreślić, że wydanie decyzji zgodnej ze złożonym
w sprawie wnioskiem będzie dla Uczestnika skrajnie niekorzystne i może spowodować powstanie
wysokiej szkody po jego stronie.

Przedstawiając stan faktyczny niniejszej sprawy z perspektywy Uczestnika, wskazać należy przede
wszystkim, że na rzecz każdego właściciela lub użytkownika wieczystego działki o numerze
ewidencyjnym której Uczestnik jest aktualnie użytkownikiem wieczystym, ustanowione
zostały następujące służebności:

- a) służebność drogi koniecznej polegającej na prawie przechodu i przejazdu przez pas działki
o numerze (która to działka w wyniku podziału obecnie ma numer), według linii
oznaczonej na mapie, umożliwiająca Uczestnikowi dostęp do drogi publicznej - Aleje
Jerozolimskie,
- b) służebność gruntowa przez pas działki o numerze oraz budynek na niej usytuowany,
polegająca na prawie przeprowadzenia mediów w podziemnym pasie podziemnej części gruntu
działki o numerze .
- c) służebność gruntowa polegająca na prawie przechodu i przejazdu w celach przeciwpożarowych
przez pas działki o numerze

Opisane powyżej służebności zostały ustanowione przez Uczestnika postępowania w celu realizacji
inwestycji pod nazwą:

„(dalej: „Inwestycja”).

W dniu / wydał na rzecz Uczestnika
postępowania decyzję nr o warunkach zabudowy określającej warunki i szczegółowe
zasady zagospodarowania terenu oraz jego zabudowy dla planowanej Inwestycji, zgodnie z którą:

- wskaźnik wielkości powierzchni nowej zabudowy w stosunku do terenu inwestycji, dla zabudowy
powyżej parteru, w przedziale od 0,30-0,39;
- w związku z koniecznością wycofania linii zabudowy parterów, wskaźnik zabudowy w obrysie
parterów powinien być niższy, tj. od 0,30 - 0,37,
- szerokość elewacji od strony AL Jerozolimskich w przedziale od 68 - 72 m (łącznie ze
zrzutowanym skosem),
- wysokość górnej krawędzi elewacji frontowej liczona od poziomu chodnika w ulicy przed
głównym wejściem do budynku, tj. w przedziale od 80 - 55 m / max XV kondygnacji (w tym XIV
kondygnacji użytkowych i I kondygnacja techniczna wycofana względem lica elewacji
o min. 1,5 m).

Spółka PKP Polskie Koleje Państwowe S.A. nie wniosła uwag do zamierzenia inwestycyjnego
Uczestnika. Co więcej, w piśmie TW.DliP.21.47.2019.ZW Spółka Tramwaje Warszawskie Sp z o.o.
(dalej: „Tramwaje Warszawskie”) również nie wniosła uwag do projektu Inwestycji.

W przedmiotowym piśmie stwierdzono, że wnioskowana decyzja polegająca na budowie budynku
biurowego nie koliduje lokalizacyjnie z planowaną inwestycją tramwajową.

Na uwagę zasługuje również fakt, iż Uczestnik postępowania prowadził przez okres około 3 lat,
rozmowy mające na celu ustanowienie umownego prawa użytkowania części nieruchomości

oznaczonej jako działka nr na rzecz Tramwajów Warszawskich. Gdy strony ustaliły wszystkie postanowienia umowne wraz kwotą odszkodowania i pozostałymi kosztami, poza ewentualnymi karami umownymi, które nie były elementem kluczowym dla faktu zawarcia umowy, Tramwaje Warszawskie wycofały się z dalszych rozmów. Uczestnika postępowania powiadomiono natomiast o wszczęciu przez Wojewodę Mazowieckiego postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla linii tramwajowej w celu realizacji inwestycji polegającej na: „Budowie linii tramwajowej na odcinku od Dworca Warszawa Zachodnia do skrzyżowania ul. Szczęśliwicka/ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.” dotyczącą realizacji inwestycji tramwajowej pn. „Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą”, z dnia 08 marca 2021 r. W postępowaniu prowadzonym przez Wojewodę Mazowieckiego wnioskowany jest z kolei podział działki o numerze , na której Uczestnik postępowania planuje przeprowadzenie Inwestycji. Dokonanie wnioskowanego podziału pozbawi pozostałą część działki (część, która pozostanie we władaniu Uczestnika) będącej w użytkowaniu wieczystym Uczestnika dostępu do drogi publicznej i innych praw wynikających z opisanych powyżej służebności, jak również spowoduje co najmniej zmniejszenie możliwości inwestycyjnych tejże nieruchomości (o ile w ogóle możliwe będzie przeprowadzenie Inwestycji) oraz znaczne opóźnienie w jej realizacji. Niemożliwe będzie bowiem prowadzenie Inwestycji równoległe z inwestycją prowadzoną przez Tramwaje Warszawskie. W sytuacji dokonania podziału działki ograniczeniu ulegnie co najmniej możliwa powierzchnia zabudowy oraz planowana kubatura zamierzenia inwestycyjnego Uczestnika, a co za tym idzie inwestycja stanie się niemożliwa do realizacji w zakładanym zakresie zarówno budowlanym, jak i finansowym. Co więcej, obecne uwarunkowania w zakresie dostępności do działki o numerze umożliwiają prowadzenie na niej inwestycji poprzez wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego, jak również, w zakresie służebności drogi przeciwpożarowej, umożliwiają dostęp do Inwestycji wozów strażackich, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. W przypadku, gdy dojdzie do wydania decyzji zgodnej z wnioskiem, a co za tym idzie Tramwaje Warszawskie wykonają planowaną przez siebie inwestycję, niewiadomą dla Uczestnika pozostanie nośność terenu nad tunelem wykonanym przez Tramwaje Warszawskie. Zważywszy na powyższe możliwym jest, iż w ogóle nie będzie możliwe przeprowadzenie planowanej przez Uczestnika Inwestycji na nieruchomości pozostałej w jego użytkowaniu wieczystym. Planowane zmiany spowodują bezspornie, o ile możliwe będzie przeprowadzenie Inwestycji, co najmniej konieczność kolejnej modyfikacji jej koncepcji i mogą powodować trudne do oszacowania na dzień sporządzenia niniejszego pisma koszty. Działania zmierzające do realizacji Inwestycji wymagać będą z całą pewnością większych nakładów w infrastrukturę podziemną i spowodują znaczny wzrost kosztów Inwestycji ponad zakładane w budżecie planowanej budowy. Sama realizacja przedsięwzięcia Tramwajów Warszawskich, w sposób zgodny z ewentualnie wydaną w niniejszej sprawie decyzją, spowoduje natomiast brak dostępu do nieruchomości przeznaczonej na Inwestycję na wiele lat, a co więcej, jak zostało już powyżej wskazane, pozbawi Uczestnika postępowania dostępu do drogi publicznej. Wydanie decyzji, zgodnie z wnioskiem Tramwajów Warszawskich uniemożliwi zatem Uczestnikowi realizację własnego przedsięwzięcia budowlanego oraz ograniczy korzystanie z opisywanej nieruchomości w dotychczasowym zakresie, co z pewnością wygeneruje po stronie Uczestnika poważną szkodę. Mając powyższe na względzie, Uczestnik pragnie raz jeszcze podkreślić, iż wydanie zgodnej z wnioskiem decyzji w niniejszej sprawie spowoduje poważną szkodę po stronie Uczestnika i uniemożliwi mu realizację Inwestycji w dotychczas planowanym zakresie i w ramach dotychczas planowanych środków finansowych przeznaczonych na ten cel. Zważywszy na powyższe oraz na uzasadniony interes Uczestnika, wnioskujemy o nie wydanie decyzji, zgodnie ze złożonym w niniejszej sprawie wnioskiem.”

W odpowiedzi na powyższe pismo

., pełnomocnik inwestora w piśmie z dnia 30 kwietnia 2021 r., wskazał, że:

„1) Przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla Unii tramwajowej (dalej: decyzji ULLK) wszczętego na wniosek Inwestora jest m.in. uzyskanie na podstawie tejże decyzji administracyjnej prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w stosunku do części dz. ew. nr z obr. , w dzielnicy . Zgodnie ze

złożonym wnioskiem o wydanie decyzji ULLK w stosunku do wskazanej powyżej działki ewidencyjnej decyzja ta ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm. - dalej: u.t.k.).

2) Na podstawie art. 9s ust. 1 u.t.k. działka ew. nr ... z obr. w dzielnicy / podlega podziałowi na działkę ew. nr oraz ew. nr Na skutek wydania przez Wojewodę Mazowieckiego decyzji ULLK, działka ew. nr (po podziale) z obr. w dzielnicy / zostanie przejęta na rzecz jednostki samorządu terytorialnego - m. st. Warszawa. Wskazać należy, że przy wniosku o podziale działki ew. nr z obr. została wskazana projektowana droga dojazdowa, która zapewni dostęp do drogi publicznej z działki ew. nr (po podziale) z obr. przez działkę ew. nr z obr. Droga dojazdowa zaprojektowana została o parametrach drogi pożarowej umożliwiającą przejazd pojazdów o nacisku osi co najmniej 100 kN. Ponadto nośność terenu nad zaprojektowanym tunelem tramwajowym będącym usytuowanym na działce, która po wydaniu decyzji Wojewody Mazowieckiego stanie się własnością m.st. Warszawy, będzie umożliwiała przejazd wozów bojowych.

3) Przedmiotem postępowania o wydanie decyzji ULLK jest określenie lokalizacji zamierzenia inwestycyjnego, w tym ukształtowanie parametrów przestrzenno-technicznych. Wskazać należy, że planowany do realizacji na działce ew. nr z obr. budynek biurowy nie koliduje z przedmiotową inwestycją. Ponadto nie ma technicznych przeciwwskazań do równoczesnej realizacji dwóch przedsięwzięć, jednej na działce ew. nr (po podziale) z obr. polegającej na budowie budynku biurowego oraz drugiej na działce ew. nr (po podziale) z obr. polegającej na budowie tunelu tramwajowego.”

Rozpatrując wniosek inwestora o ustalenie lokalizacji linii kolejowej dla linii tramwajowej organ dokonał sprawdzenia zgodności wniosku z przepisami utk, oraz z innymi przepisami właściwymi w sprawie. Przeprowadzona analiza wykazała dopuszczalność planowanego zamierzenia inwestycyjnego zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów Prawa budowlanego na etapie postępowania o uzyskanie pozwolenia na budowę, które przesądzi o możliwości jego realizacji.

Inwestor, na podstawie art. 9w 1 utk, wystąpił do tutejszego organu z wnioskiem o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Wojewoda Mazowiecki przychylił się do powyższego wniosku i nadał niniejszej decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla linii tramwajowej rygor natychmiastowej wykonalności stosownie do przepisów art. 9w ust 1 i ust. 2 utk, które stanowią, że „wojewoda nadaje decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek PLK S.A. lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym” oraz, że „decyzji o której mowa (...) nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności jeżeli jest to niezbędne do wykazania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego”.

Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji, tutejszy organ uznał za zasadne, ponieważ realizacja założonego przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy warunków transportu publicznego, co w konsekwencji przełoży się na zwiększenie bezpieczeństwa oraz poprawę warunków ruchu kołowego, rowerowego i pieszego, w tym poprawę komfortu życia mieszkańców okolicznych obszarów.

Ponadto, przedmiotowa inwestycja wpłynie pozytywnie na obniżenie uciążliwości ruchu samochodowego w rejonie inwestycji, a także zwiększy komfort funkcjonowania w bezpośredniej strefie oddziaływania inwestycji. Powyższe zagadnienie dotyczące poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym wraz z budową nowoczesnej i przyjaznej środowisku infrastruktury tramwajowej bezspornie stanowi interes społeczny.

Realizacja przedmiotowej inwestycji budowy linii tramwajowej przyczynia się do stworzenia nowoczesnego i spójnego intermodalnego węzła komunikacyjnego. Inwestycja wpłynie pozytywnie na ochronę środowiska i poprawę komfortu życia mieszkańców poprzez zmniejszenie emisji spalin na rzecz nowej linii tramwajowej oraz nowych tras rowerowych. Realizacja nowej trasy tramwajowej poprawi również stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów.

Przedmiotowa inwestycja znacząco wpłynie na integrację dostępnych w m.st. Warszawa środków transportu publicznego, co będzie miało bezpośredni wpływ na skrócenie czasu podróży oraz podniesienie komfortu podróżowania pasażerów. Inwestycja przyczyni się do zmniejszenia kosztów społecznych i strat gospodarczych związanych ze stratami czasu i kosztami zdarzeń drogowych, które zostaną wyeliminowane dzięki jej realizacji, zatem w interesie społecznym jest jak najszybsze i najsprawniejsze zrealizowanie zakresu robót dotyczących ww. inwestycji.

Ponadto, nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 9w ust. 2 utk jest niezbędne do wykazania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w rozumieniu Prawa budowlanego, co umożliwi niezwłoczne złożenie wniosku o wydanie decyzji pozwolenia na budowę i zrealizowanie przedsięwzięcia współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach projektu POIiŚ 6.1-22 pn. „Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą”, która obejmuje m.in. budowę linii tramwajowej Dworzec Zachodni - skrzyżowanie ul. Grójecka /ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.

W związku z tym, że przytoczone wyżej względy społeczne i gospodarcze w pełni uzasadniają konieczność nadania przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności organ przychylił się do wniosku inwestora w tym zakresie.

Biorąc powyższe pod uwagę należało orzec jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji, zgodnie z przepisami art. 9q ust. 5 utk, służy odwołanie do Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii w Warszawie, za pośrednictwem Wojewody Mazowieckiego, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia lub doręczenia obwieszczenia lub zawiadomienia o jej wydaniu.

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

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



z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO
Aleksandra Kizoska
Dyrektor Wzrostu Infrastruktury

Załączniki:

Załącznik nr 1 – 2 arkusze mapy w skali 1:500, oznaczone nr 1.1-1.2 z proponowanym przebiegiem linii kolejowej dla linii tramwajowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych.

Załącznik nr 2 — 1 arkusz mapy w skali 1:500, oznaczony nr 2 z projektami podziału nieruchomości i wykazami zmian gruntowych.

Otrzymują:

1. Pani – pełnomocnik inwestora
adres do korespondencji:

2. aa.

Zgodnie z przepisami art. 9q ust 2, 2a i 3 utk wojewoda doręcza decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wnioskodawcy oraz wysyła zawiadomienie o jej wydaniu właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony zawiadamia w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres w katastrze nieruchomości jest skuteczne. W przypadku nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym, lub w sytuacji gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku, zawiadomienia o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dokonuje się w drodze obwieszczenia w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych tych gmin i urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. W zawiadomieniu o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zamieszcza się informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

Do wiadomości:

1. Wojewoda Mazowiecki Wydział Skarbu Państwa i Nieruchomości - w miejscu
2. Prezydent m.st. Warszawy Biuro Geodezji i Katastru (decyzja ostateczna)
3. Sąd Rejonowy – Wydział Ksiąg Wieczystych (decyzja ostateczna - za pośrednictwem inwestora)