

WIN-I.747.1.6.2021

**Decyzja Nr K - 5/2021**  
***o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej***

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735), art. 9o ust. 1, art. 9q ust 1 i 2, ust. 5 i 6 art. 9w ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 ze zmianami), po rozpatrzeniu wniosku Pana ██████████, Dyrektora Regionu Północnego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Spółki oraz Pana ██████████, Zastępcy Dyrektora Biura Nieruchomości i Geodezji Kolejowej w Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pełnomocników inwestora: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zarząd, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa z dnia 24.06.2021 r. (data wpływu: 25.06.2021 r.), w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczącej realizacji inwestycji pn. „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 6 – stacja Tołkiny.

**I. Ustalam lokalizację linii kolejowej dla inwestycji pn.:** „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 6 – stacja Tołkiny, na nieruchomościach, bądź ich częściach, oznaczonych w ewidencji gruntów numerami (w nawiasie podano numer działki przed podziałem), na terenie gminy Korsze, powiat kętrzyński, województwo warmińsko-mazurskie:

- 14/4 (14/3), 14/5 (14/3), 3262/15 (3262/14), 3262/16 (3262/14), 8/7, 8/5, 8/4, 8/3, 8/6, 3262/17 (3262/13), 3262/18 (3262/13), 3262/19 (3262/13), 11/3, 11/5 (11/1), 10/12, 5, 8/2, 8/1, 9 **w obrębie ewidencyjnym 0044 Tołkiny;**
- 3/2 (3/1), 3/3 (3/1), 2/6 (2/5), 2/7 (2/5), 27/8 (27/1), 27/9 (27/1), 30, 2/4, 17, 6/2 (6/1), 6/3 (6/1), 6/4 (6/1), 6/5 (6/1), 6/6 (6/1), 6/7 (6/1), 18/3 (18/1), 20/3 (20/1), 20/4 (20/1), 20/5 (20/1), 20/6 (20/2), 20/7 (20/2), 20/8 (20/2), 18/2, 4/4 (4/2), 4/6 (4/3), 4/7 (4/3) **w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki.**

**II. Określam teren objęty inwestycją, w tym linie rozgraniczające teren:**

- linia gruba przerywana koloru fioletowego- zakres inwestycji, teren niezbędny dla planowanych obiektów i robót budowlanych,
- linia gruba przerywana koloru niebieskiego – obszar wydzielony liniami rozgraniczającymi teren zgodnie z art. 9q ust. 1pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym;
- wypełnienie - szraf koloru żółtego (kreskowanie) – obszar, na którym określono 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 ustawy o transporcie kolejowym;
- wypełnienie - szraf koloru niebieskiego (kratka)- nieruchomości stanowiące teren dróg publicznych, do których inwestor uzyskuje uprawnienie do nieodpłatnego zajęcia na czas inwestycji- zgodnie z art. 9ya ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym;
- wypełnienie - szraf koloru niebieskiego (kreskowanie) - nieruchomości stanowiące teren wód płynących, do których inwestor uzyskuje uprawnienie do nieodpłatnego zajęcia na czas inwestycji - zgodnie z art. 9ya ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym;

- wypełnienie - szraf koloru czerwonego (kratka) - obszar przeznaczony do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub stanowiący własność Skarbu Państwa, w użytkowanie wieczyste PKP PLK S.A.

Obszar objęty inwestycją, oznaczony jak powyżej, przedstawiono na mapach w skali 1:1000, będących załącznikiem Nr 1 ark. 1-2 do niniejszej decyzji.

Linie rozgraniczające teren, w części spójnej z projektami podziału, stanowią linie podziału geodezyjnego nieruchomości wyszczególnionych w punkcie III. Zgodnie z art. 9s ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, linie rozgraniczające teren nie stanowią linii podziału nieruchomości będących przedmiotem własności albo użytkowania wieczystego PKP lub PKP PLK S.A.

### **III. Zatwierdzam geodezyjny podział działek niezbędnych do zrealizowania przedmiotowej inwestycji:**

- działka nr 14/3 w obrębie ewidencyjnym 0044 Tołkiny zostaje podzielona na działki: 14/4, 14/5;
- działka nr 3262/14 w obrębie ewidencyjnym 0044 Tołkiny zostaje podzielona na działki: 3262/15, 3262/16;
- działka nr 3262/13 w obrębie ewidencyjnym 0044 Tołkiny zostaje podzielona na działki: 3262/17, 3262/18, 3262/19;
- działka nr 11/1 w obrębie ewidencyjnym 0044 Tołkiny zostaje podzielona na działki: 11/5, 11/6;
- działka nr 3/1 w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki zostaje podzielona na działki: 3/2, 3/3;
- działka nr 2/5 w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki zostaje podzielona na działki: 2/6, 2/7;
- działka nr 27/1 w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki zostaje podzielona na działki: 27/8, 27/9;
- działka nr 6/1 w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki zostaje podzielona na działki: 6/2, 6/3, 6/4, 6/5, 6/6, 6/7;
- działka nr 18/1 w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki zostaje podzielona na działki: 18/3, 18/4;
- działka nr 20/1 w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki zostaje podzielona na działki: 20/3, 20/4, 20/5;
- działka nr 20/2 w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki zostaje podzielona na działki: 20/6, 20/7, 20/8;
- działka nr 4/2 w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki zostaje podzielona na działki: 4/4, 4/5;
- działka nr 4/3 w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki zostaje podzielona na działki: 4/6, 4/7, 4/8.

Projekty podziału zostały wpisane do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego Starostwa Powiatowego w Kętrzynie w dniu 9 października 2020 r. pod nr ewidencyjnymi (identyfikatorami) P.2808.2020.905.

Zatwierdzone projekty podziału:

- mapy z projektem podziału nieruchomości wraz z wykazem zmian danych gruntowych, stanowią załączniki Nr 2, ark. 1-12 do niniejszej decyzji.

Linie rozgraniczające teren ustalone niniejszą decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowią linie podziału nieruchomości w zakresie, w jakim inwestor wystąpił o zatwierdzenie podziału nieruchomości.

**IV. Określam ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości** w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego 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 ustawy o transporcie kolejowym dla niżej wymienionych nieruchomości, w granicach terenu inwestycji (w nawiasach podano numery działek ewidencyjnych przed podziałem):

Lp.	Jednostka ew. gmina	Obręb ew.	Nr działki	Planowane prace budowlane związane z powstającym ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości.
1	Korsze	0044 Tołkiny	14/5 (14/3)	remont przepustu;
2	Korsze	0044 Tołkiny	3262/16 (3262/14)	remont przepustu;
3	Korsze	0044 Tołkiny	3262/19 (3262/13)	budowa przepustu;
4	Korsze	0044 Tołkiny	11/3	przebudowa sieci energetycznej i teletechnicznej;
5	Korsze	0044 Tołkiny	10/12	przebudowa sieci energetycznej i teletechnicznej;
6	Korsze	0027 Płutniki	3/3 (3/1)	remont przepustu, przebudowa sieci energetycznej i teletechnicznej;
7	Korsze	0027 Płutniki	2/7 (2/5)	przebudowa wodociągu, budowa przepustu, przebudowa gazociągu;
8	Korsze	0027 Płutniki	27/9 (27/1)	przebudowa gazociągu;
9	Korsze	0027 Płutniki	6/7 (6/1)	remont przepustu, przebudowa sieci energetycznej i teletechnicznej;
10	Korsze	0027 Płutniki	20/5 (20/1)	remont przepustu, budowa zjazdu;
11	Korsze	0027 Płutniki	20/8 (20/2)	remont przepustu.

w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia na nich inwestycji kolejowej w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 6 – stacja Tołkiny, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego 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** poprzez udzielenie zezwolenia na wykonanie robót określonych w powyższej tabeli, na częściach tych nieruchomości określonych w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, wypełnienie szraf koloru żółtego (kreskowanie).

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

**V. Wskazuję nieruchomości, które stają się (za odszkodowaniem) własnością Skarbu Państwa z dniem w którym decyzja stanie się ostateczna (w nawiasach podano numery działek ewidencyjnych przed podziałem).**

- działka nr 14/4 (14/3) w obrębie ewidencyjnym 0044 Tołkiny;
- działka nr 11/5 (11/1) w obrębie ewidencyjnym 0044 Tołkiny;
- działka nr 3/2 (3/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 2/6 (2/5) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 27/8 (27/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 6/2 (6/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 6/3 (6/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 6/4 (6/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 6/5 (6/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 6/6 (6/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 18/3 (18/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 20/3 (20/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 20/4 (20/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 20/6 (20/2) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 20/7 (20/2) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 4/4 (4/2) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 4/6 (4/3) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 4/7 (4/3) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki.

**VI. Wskazuję nieruchomości, do których PKP PLK S.A. nabywa z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa lub stanowiących jego własność z wyłączeniem nieruchomości, o których mowa w art. 9s. ust. 3e ustawy o transporcie kolejowym, oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach (w nawiasach podano numery działek ewidencyjnych przed podziałem):**

- działka nr 14/4 (14/3) w obrębie ewidencyjnym 0044 Tołkiny;
- działka nr 11/5 (11/1) w obrębie ewidencyjnym 0044 Tołkiny;
- działka nr 3262/15 (3262/14) w obrębie ewidencyjnym 0044 Tołkiny;
- działka nr 3262/17 (3262/13) w obrębie ewidencyjnym 0044 Tołkiny;
- działka nr 3262/18 (3262/13) w obrębie ewidencyjnym 0044 Tołkiny;
- działka nr 3/2 (3/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 2/6 (2/5) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 27/8 (27/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 6/2 (6/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 6/3 (6/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 6/4 (6/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 6/5 (6/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 6/6 (6/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 18/3 (18/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 20/3 (20/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 20/4 (20/1) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 20/6 (20/2) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;

- działka nr 20/7 (20/2) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 4/4 (4/2) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 4/6 (4/3) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki;
- działka nr 4/7 (4/3) w obrębie ewidencyjnym 0027 Płutniki.

#### **VII. Termin wydania nieruchomości.**

Działając na podstawie art. 9q ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym ustaliam termin wydania nieruchomości na 30 dzień od dnia, w którym przedmiotowa decyzja stanie się ostateczna.

#### **VIII. 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 ustawy o transporcie kolejowym.**

Nie dotyczy – decyzja niniejsza nie wywołuje skutków, o których mowa w art. 9s ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym.

#### **IX. Nieruchomości objęte inwestycją, w stosunku do których zastosowanie ma art. 9ya ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.**

W przypadku, gdy realizacja inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez tereny wód płynących, bądź dróg publicznych, inwestor jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia tego terenu na czas realizacji inwestycji.

Planowana inwestycja przebiega przez niżej wymienione obszary stanowiące tereny dróg publicznych:

Lp.	Jednostka ew. gmina	Obręb ew.	Nr działki	Planowane prace budowlane
1	Korsze	0044 Tołkiny	5	przebudowa układu drogowego;
2	Korsze	0044 Tołkiny	9	przebudowa układu drogowego, przebudowa sieci teletechnicznej;
3	Korsze	0027 Płutniki	30	przebudowa układu drogowego, przebudowa sieci teletechnicznej i srk;
4	Korsze	0027 Płutniki	2/4	przebudowa układu drogowego;
5	Korsze	0027 Płutniki	17	przebudowa układu drogowego, przebudowa sieci energetycznej, teletechnicznej i srk, budowa przepustu.

Zakres niezbędnego zajęcia zaznaczono wypełnieniem szraf koloru niebieskiego (kratka).

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 2021 r. poz. 1376), wydaje zarządca drogi w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku. Zgodnie z art. 9 ya ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, jeżeli decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności decyzję o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego wydaje się niezwłocznie.

## **X. Określam warunki techniczne realizacji inwestycji kolejowej poprzez:**

### **1. Spełnienie na etapie projektowania i realizacji inwestycji warunków wynikających z poniższych przepisów i norm:**

- a) ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r., poz. 1333 ze zmianami);
- b) rozporządzenie Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 8 kwietnia 2019 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r., poz. 1065 ze zmianami);
- c) ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 624);
- d) ustawa z dnia 28 marca 2003 r., o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 1043 ze zmianami);
- e) 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. z 1998, Nr. 151, poz. 987 ze zmianami);
- f) 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 zmianami);
- g) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżających oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020r., poz. 1247 ze zmianami);
- h) ustawa z dnia 17 maja 1989 roku o drogach publicznych (Dz. U. 2021 r., poz. 1376 ze zmianami);
- i) 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 ze zmianami);
- j) rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2020 r., poz. 1609);
- k) ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2020 r., poz. 2052 ze zmianami);
- l) Polskich Norm;
- m) oraz innych przepisów odrębnych mających zastosowanie w niniejszej sprawie.

### **2. Realizację inwestycji uwzględniającą sposób oraz charakterystykę zabudowy i zagospodarowania terenu:**

#### **2.1. Planowany sposób zagospodarowania terenu oraz charakterystyka planowanego zamierzenia inwestycyjnego.**

Przedmiotem projektu są prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją w km 192,131–195,720. Linia kolejowa nr 38 Białystok – Głomno jest linią kolejową o znaczeniu państwowym zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. z 2019 r., poz. 552 ze zm.).

Celem inwestycji jest dostosowanie linii kolejowej do kursowania pociągów pasażerskich z prędkością  $V_{max}=160$  km/h, a pociągów towarowych z prędkością  $V_{max}=120$  km/h, z dopuszczalnym naciskiem min. 221 kN/oś.

W ramach realizacji w/w inwestycji planowane jest wykonanie poniższego zakresu prac:

1. Przebudowa, budowa i rozbiórka torów, rozjazdów, odwodnienia powierzchniowego i wglębnego.
2. Przebudowa i budowa linii kablowych i urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
3. Budowa sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem i sterowaniem.

4. Budowa i remont przepustów.
5. Rozbiórka i budowa nowej sieci i urządzeń elektroenergetycznych nN i SN wraz z oświetleniem terenu.
6. Budowa energetycznych Linii Potrzeb Nietrakcyjnych.
7. Budowa systemu sterowania odłącznikami sieci trakcyjnej.
8. Przebudowa i budowa sieci telekomunikacyjnych.
9. Przebudowa, budowa układów drogowych oraz przejazdów kolejowych.
10. Modernizacja dworca w miejscowości Tołkiny.
11. Rozbiórka istniejącego i budowa nowego peronu na stacji w miejscowości Tołkiny.
12. Budowa kanalizacji deszczowej związanej z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych z urządzeń technicznych systemem odwodnienia układu torowego.
13. Przebudowa i zabezpieczenie kolizji z sieciami wodociągowymi i kanalizacyjnymi, budowy przyłączy wodociągowych i kanalizacyjnych do budynków.
14. Przebudowa i zabezpieczenie kolizji z sieciami ciepłowniczymi, gazowymi, energetycznymi, teletechnicznymi oraz inną infrastrukturą techniczną naziemną i podziemną.
15. Przebudowa i zabezpieczenie kolizji obiektów kubaturowych i inżynierskich.

## 2.2. Charakterystyka inwestycji.

### 2.2.1. Układ torowy wraz z systemem odwodnienia:

W przedmiotowej linii warstwę ochronną zaprojektowano z niesortu kamiennego o założonym module odkształcenia materiału  $E=200\text{MPa}$ , spełniającego wymagania dla materiałów na warstwy ochronne określonych w Instrukcji Id-3. W celu zabezpieczenia przed mieszaniem się gruntów podłoża i warstwy ochronnej należy ułożyć geowłókninę. Zaprojektowane konstrukcje torów w poszczególnych klasach technicznych:

- Klasa techniczna 1: Wariant 1.1: szyny 60E1 nowe, rozstaw podkładów 0,60 m, podkłady nowe typu: PS-93, PS-94, przytwierdzenia nowe typu: SB, grubość warstwy podsypki: 0,35 m.
- Klasa techniczna 2: Wariant 2.1: szyny 60E1 nowe, rozstaw podkładów 0,60 m, podkłady nowe typu: PS-83, przytwierdzenia nowe typu: SB, grubość warstwy podsypki: 0,30 m.
- Klasa techniczna 4: Wariant 4.1: szyny 49E1 nowe, rozstaw podkładów 0,60 m, podkłady nowe typu: PS-83, przytwierdzenia nowe typu: SB, grubość warstwy podsypki: 0,25 m.

Wykaz projektowanych torów na stacji Tołkiny.

Nr toru	Rodzaj toru	Początek toru	Koniec toru	Klasa techniczna/Wariant	Prędkość konstrukcyjna [km/h]
1	gł. zas.	191,950	193,800	1.1	160
3	gł. dod.	R1	R13	2.1	60
4	boczny	k.o.	k.o.	4.1 (część 2.1)	40
3a	spec. przez. (ochronny)	R2	k.o.	2.1	-
3b	spec. przez. (ochronny)	R11	k.o.	2.1	-
1	szlakowy	193,800	200,100	1.1	160

Dla zapewnienia odpływu wód opadowych i roztopowych z nawierzchni torowej torowisko projektuje się z pochyleniem poprzecznym o wartości od 3% do 5%. Na szlakach we wszystkich przekopach i przy nasypach o wysokości do 0,6 m oraz przy nasypach wyższych, gdzie istnieje konieczności przeprowadzenia wody napływającej, odprowadzenie wody zapewnione będzie poprzez

budowę rowów bocznych ziemnych lub umocnionych. Na stacjach odprowadzenie wody zapewnione będzie głównie poprzez budowę sieci odwodnienia wgłębne w postaci drenaży i drenokolektorów, którymi woda spływać będzie do odbiorników za pomocą zbieraczy. W niektórych miejscach, gdzie występują odpowiednie warunki terenowe, odprowadzenie wody na stacjach zapewnione będzie jak na szlakach.

### **2.2.2. Sterowanie ruchem kolejowym:**

Na stacji przewiduje się likwidację nastawni dysponującej „T1”. Zabudowane zostaną nowe urządzenia przekaźnikowe rozbudowane o nakładkę komputerową. Urządzenia srk zabudowane zostaną w kontenerze SRK. Sterowanie całą stacją realizowane będzie zdalnie ze stacji Kętrzyn, natomiast w kontenerze zlokalizowane będzie stanowisko awaryjnej obsługi, na wypadek wystąpienia usterek systemu zdalnego sterowania. Przewiduje się likwidację systemu pędni i uzależnień kluczowych dla napędów zwrotnicowych. Zabudowane zostaną elektryczne trójfazowe napędy zwrotnicowe. Istniejący 1 napęd elektryczny wraz z obwodami zostanie wymieniony na nowy, trójfazowy. Na całym obszarze stacji Tołkiny projektuje się zabudowę systemu kontroli niezajętości torów i rozjazdów opartego na licznikach osi. Zabudowany zostanie system kamer TVU dla stwierdzenia końca pociągu z obu stron stacji.

Na szlakach w obu kierunkach w miejsce starych blokad liniowych zabudowane zostaną nowe przekaźnikowe półsamoczynne blokady liniowe z systemem kontroli niezajętości szlaku opartym na zliczaniu osi.

W stacji znajduje się przejazd kolejowo-drogowy kat. A w km 193.252, na którym zabudowane zostaną nowe urządzenia przejazdowe kategorii B z powiązaniem w przebiegach oraz systemem kamer TVU. Stacja oraz przyległe szlaki zostaną wyposażone w nową sieć kablową. Zarówno na stacji Tołkiny (pomiędzy semaforami wjazdowymi), jak i na przyległych szlakach, kable zostaną ułożone w ziemi. W obrębie przejazdów zastosowana zostanie opaska. W miejscach, gdzie równoległe do kabli srk projektowana jest kanalizacja teletechniczna, kable srk zostaną poprowadzone w ciągu kanalizacji. Przewiduje się wymianę wyeksploatowanych urządzeń przejazdowych oraz podniesienie kategorii przejazdów do B z uwagi na podniesienie prędkości na linii do 160 km/h. Przejazdy kat. A projektowane w stacji zostaną uzależnione w urządzeniach stacyjnych na zasadzie elementu drogi przebiegu. Przejazdy kat. B projektowane w stacji lub jej pobliżu zostaną powiązane jednostronnie lub obustronnie w przebiegach (w zależności od sytuacji). Wszystkie przejazdy kategorii B wyposażone zostaną w 4 sygnalizatory drogowe oraz 4 półrogatki. Wszystkie nowe urządzenia przejazdowe kategorii B zostaną wyposażone w tarcze ostrzegawcze przejazdowe Top. Takie rozwiązania takie znacząco poprawiają bezpieczeństwo ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.

### **2.2.3. Sieć trakcyjna:**

Zakres projektu obejmuje elektryfikację linii kolejowej. W ramach prac projektowych przewiduje się zastosowanie dla torów szlakowych oraz głównych zasadniczych stacji sieci typu YC150-2CS150, dla torów głównych dodatkowych oraz przejść rozjazdowych w torach głównych zasadniczych stacji sieć typu C120-2C, natomiast dla torów bocznych na stacjach oraz dla pozostałych przejść rozjazdowych sieć typu C95-C. Zakłada się zastosowanie podwieszonych rurowych. Przewody jezdne zakłada się wywiesić na wysokości 5,40 m nad główką szyny. Projektuje się wykorzystanie urządzeń naprężających bezciągarowych.

Projektuje się przewód wzmacniający, który prowadzony będzie powyżej sieci trakcyjnej, na wysięgnikach bocznych po zewnętrznej stronie słupa indywidualnego lub z wykorzystaniem wysięgów montowanych na dźwigarach bramek trakcyjnych i konstrukcji przestrzennych.

Przewiduje się zastosowanie konstrukcji wsporczych indywidualnych, przestrzennych i bramkowych. Dla wszystkich konstrukcji wsporczych zakłada się wykorzystanie fundamentów palowych posadowionych metodą udarową lub w uzasadnionych przypadkach poprzez wiercenie i osadzanie fundamentu w przygotowanym otworze. Nowoprojektowane konstrukcje wsporcze



projektuje się z zastosowaniem skrajni zgodnej ze „Standardami Technicznymi. Tom II”, która wynosić powinna odpowiednio:

- $a \geq 3,10 - 3,30$  m dla konstrukcji usytuowanych na ławie torowiska;
- $a \geq 2,60$  m dla konstrukcji usytuowanych na międzytorzu;
- $a \geq 3,00$  m dla konstrukcji wsporczych usytuowanych w rejonie rozjazdów;
- $a \geq 4,80$  m dla konstrukcji wsporczych usytuowanych na peronach.

Wszystkie tory zelektryfikowane muszą być wyposażone w sieć powrotną, łącznie z przyległymi rozjazdami i przejściami rozjazdowymi. Jako łączniki szynowe (rozjazdowe, międzytorowe i międzytokowe) należy stosować połączenia elektryczne o przekroju minimalnym  $185 \text{ mm}^2 \text{ Al}$ .

Zakłada się wykonanie układu sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej na stacji Tołkiny. Przewiduje się zastosowanie urządzenia umożliwiającego połączenie systemu sterowania lokalnego z systemem zdalnego sterowania w Nastawni Centralnej (NC) PKP Energetyka S.A. Celem zapewnienia zdalnego sterowania odłącznikami, proponuje się wykorzystanie szaf sterowniczych, wykonanych z materiałów izolacyjnych, instalowanych na zewnątrz, które będą wyposażone w moduły do transmisji przewodowej. Dostosowanie elementów w Nastawniach Centralnych oraz połączenie Nastawni Centralnych z obiektami projektowanymi powinno zostać wykonane w porozumieniu z PKP Energetyka S.A.

Jako ochronę przeciwporażeniową zakłada się zastosowanie systemu uszynienia grupowego w układzie otwartym z linią AFL6-120 oraz ogranicznikami niskonapięciowymi, zgodnie z instrukcją Iet-106. Lina uszyniająca prowadzona będzie na wysięgnikach powyżej sieci trakcyjnej, a w przypadkach skrzyżowań z obiektami lub zbliżeniami do innych sieci energetycznych – montaż jej będzie się odbywał na słupie z wykorzystaniem wsporników liny uszynienia.

Konstrukcje wsporcze, które nie będą objęte głównym ciągiem liny uszynienia grupowego, będą włączone w system uszynienia za pomocą pojedynczych odcinków napowietrznych liny AFL6-120 lub odcinkami kabla YAKY  $1 \times 120 \text{ mm}^2$ .

Wszystkie konstrukcje wsporcze muszą być uziemione, dla konstrukcji na fundamentach palowych należy stosować uziomy prętowe miedziowane.

Pozostałe obiekty przewodzące, znajdujące się w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej, takie jak: zadaszania wiat i schodów, poręcze, bariery, tablice informacyjne, stalowe konstrukcje mostów i wiaduktów, kładki dla pieszych i inne, należy uszynić zgodnie z wytycznymi zawartymi w instrukcjach Iet-106, Iet-107 oraz Iet-2.

Zakres elektryfikacji:

Odcinek	Nr toru	Typ sieci
Stacja Tołkiny	1	YC150-2CS150
	3	C120-2C
	3a, 3b	C95-C

#### 2.2.4. Obiekty inżynieryjne:

Na przedmiotowym odcinku przewiduje się następujące prace:

Lp.	km	obiekt	typ konstrukcji	parametry techniczne s x h [m]	stan techniczny	zakres prac
1	192,390	przepust	stalowa rura	$\varnothing 0,85$	dostateczny	remont powierzchni kamiennych, podwyższenie parapetów, montaż nowoprojektowanych balustrad, wykonanie obustronnych schodów dla obsługi
2	193,073	przepust	ceglany sklepiony	0,90 x 0,91	niedostateczny	przebudowa: rozbiórka istniejących ścian czołowych,

Lp.	km	obiekt	typ konstrukcji	parametry techniczne s x h [m]	stan techniczny	zakres prac
						zamulenie istniejącego przepustu, budowa nowego przepustu $\phi 1600$ w km 193,070 w technologii bezwykopowej, wykonanie obustronnych schodów dla obsługi
3	193,538 (193,540)	przepust	cegłany/ żelbetonowy sklepiony	0,60 x 0,96	dostateczny	przebudowa: rozbiórka istniejących ścian czołowych, zamulenie istniejącego przepustu, budowa nowego przepustu $\phi 1000$ w km 193,529 w technologii bezwykopowej, wykonanie jednostronnie schodów dla obsługi

### 2.2.5. Elektroenergetyka nietrakcyjna:

W ramach opracowania przewiduje się wybudowanie nowych przyłączy dla projektowanych obiektów i urządzeń (urządzenia oświetlenia zewnętrznego, urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów, urządzenia srk i telekomunikacyjne). Kontrolne układy pomiarowe dla poszczególnych odbiorów zlokalizowane będą w złączach kablowych lub w rozdzielniach nn przy projektowanych stacjach transformatorowych, ujętych w projekcie LPN.

Sieć rozdzielczą zaprojektowano jako kablową. Przekroje kabli zostały dobrane do przewidywanej obciążalności prądowej, warunków skuteczności ochrony przed porażeniem prądem elektrycznym i przed skutkami przeciążeń oraz pod kątem dopuszczalnych spadków napięcia. Przy zbliżeniach i skrzyżowaniach z urządzeniami podziemnymi, pod drogami, torami itp. kable należy układać w rurach.

Dla oświetlenia peronów, przejazdów kolejowo-drogowych, dojść do peronów, parkingów dobrano słupy kompozytowe, dla oświetlenia rozjazdów dobrano słupy strunobetonowe. Na wszystkich słupach zaprojektowano oprawy w technologii LED. Oświetlenie narażone na dewastację powinno być realizowane przy zastosowaniu opraw wandaloodpornych o  $IK \geq 10$ . Zastosowane w projekcie oprawy oświetleniowe, źródła światła i konstrukcje wsporcze spełniają wymagania określone przez Centralę Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Układy oświetlenia terenów i obiektów kolejowych będą zasilane i sterowane z szaf wyposażonych w sterownik zdalnego sterowania i nadzoru oraz zegar astronomiczny i przekaźnik zmierzchowy. Projektowany system oświetlenia będzie umożliwiał sterowanie automatyczne, ręczne, lokalne i zdalne z LCS i terminali służb eksploatacyjnych oraz nadzór nad stanem urządzeń zasilających i odbiorczych.

Wszystkie projektowane rozjazdy zostaną zcentralizowane i wyposażone w system elektrycznego ogrzewania rozjazdów. Projektowane urządzenia EOR muszą spełniać „Wytyczne projektowania i budowy urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów PKP PLK S.A” – instrukcję Iet-5 z 2015r. Projektuje się ogrzewanie opornic na bazie grzejników płasko owalnych, natomiast ogrzewanie zamknięć na bazie grzejników podpórkowych 2x100W, oraz płyt grzewczych 2x500W. Projektuje się transformatory separacyjne do zasilania grzejników, oraz rozdzielnice zasilające i sterujące ogrzewaniem w II klasie ochronności.

W celu usunięcia przewidywanej (występującej) kolizji w zakresie linii napowietrznych SN-15kV i nN 0,4kV należy skablować kolizyjne odcinki linii napowietrznych przechodzące nad linią kolejową, odcinkami linii kablowych o właściwym przekroju dla danej linii. Projektowane odcinki linii kablowych wprowadzić na projektowane słupy krańcowe z odłącznikami/rozłącznikami i głowicami kablowymi. W miarę możliwości nowe słupy zlokalizować w pasie kolejowym. Należy stosować słupy

betonowe wirowane. Typy słupów dobrano na podstawie albumów linii napowietrznych średniego napięcia 15-20kV, odpowiednio do istniejących typów linii napowietrznych. W zakresie linii kablowych SN-15 kV i nN 0,4kV należy kolizyjne odcinki zastąpić wstawkami kablowymi ułożonymi pod torowiskiem, drogami, rowami odwadniającymi i wyprowadzonymi poza teren projektowanej przebudowy układu torowego.

Wykaz przebudowy linii elektroenergetycznych na stacji Tołkiny.

Lp.	Opis linii	Km LK 38	Uwagi	Zakres prac
1	linia napowietrzna 0,4 kV 0319/02/02 ; AsXS <sub>n</sub> 4x35 zasil. ze st. Tr. 15/0,4 kV Tołkiny Wieś [K-0319]	192,800-193,250	Linia równoległa do torów ok. 50 m nie wymaga przebudowy	Brak robót
2	linia napowietrzna 0,4 kV 0319/03/02 ; AsXS <sub>n</sub> 4x50 zasil. ze st. Tr. 15/0,4 kV Tołkiny Wieś [K-0319]	193,300-193,900	Linia równoległa do torów ok. 11 m nie wymaga przebudowy	Brak robót
3	Linia kablowa 15 kV + światłowód (Renewables)	192,500	Linia ułożona poniżej 1,5m od główki szyny - nie wymaga przebudowy	Brak robót
4	Linia kablowa 0,4 kV (PKP PLK)	192,520	Demontaż/unieczynnienie	Demontaż
5	Linia kablowa 0,4 kV (PKP PLK)	192,700	Demontaż/unieczynnienie	Demontaż
6	Linia kablowa 0,4 kV (PKP PLK)	192,888	Demontaż/unieczynnienie	Demontaż
7	Linia kablowa 0,4 kV (PKP PLK)	193,250	Demontaż oświetlenia przejazdu	Demontaż

Linie potrzeb nietrakcyjnych 15kV zaprojektowano jako napowietrzno-kablową. Odcinki kablowe przewidziano w miejscach, gdzie utrudnione jest prowadzenie linii napowietrznej (tereny leśne, podmokłe oraz teren stacji kolejowych i przejazdów kolejowo-drogowych). Projektuje się budowę LPN 15kV kablowej o przekroju żyły 120mm<sup>2</sup>, napowietrznej z przewodami gołymi AFL-6 o przekroju 50mm<sup>2</sup> z konstrukcją wsporczą dostosowaną do przekroju 70mm<sup>2</sup> oraz stacji transformatorowych słupowych i kontenerowych 15/0,4kV z transformatorami dostosowanymi do wielkości planowanego obciążenia. Zasilanie odcinka LPN przewidziano dwustronnie z istniejącej PT Korsze (po rozbudowie o dodatkowe pole rozdzielnic 15kV) oraz z projektowanej PT Kętrzyn.

Dla zapewnienia pewności zasilania oraz szybkiej lokalizacji awarii LPN odcinki pomiędzy podstacjami zostały podzielone na sekcje przy pomocy rozłączników z napędem silnikowym. Zakłada się wykonanie układu sterowania lokalnego rozłącznikami liniowymi LPN. Celem zapewnienia zdalnego sterowania rozłącznikami, projektuje się szafy sterownicze, wykonane z materiałów izolacyjnych, instalowane na zewnątrz, które będą wyposażone w moduły do transmisji przewodowej. Przewiduje się wykonanie układu sterowania lokalnego i urządzeń umożliwiających połączenie z systemem zdalnego sterowania w nastawni centralnej (NC) PKP Energetyka S.A. Prace związane ze zdalnym sterowaniem będą realizowane na podstawie obowiązującego Porozumienia o usuwaniu kolizji pomiędzy PKP PLK a PKP Energetyka S.A..

### 2.2.6. Telekomunikacja:

Wzdłuż przedmiotowego odcinka – stacji – projektuje się:

- budowę nowych sieci i urządzeń telekomunikacyjnych dla PKP PLK S.A.:

- rurociągów kablowych z kablami światłowodowymi (głównym i domykającym pętlę transmisyjną), kabli miedzianych (kabel szlakowy, kable lokalne) oraz kabli światłowodowych lokalnych, a także kanalizacji kablowej (w peronach stacji, od kontenera teletechnicznego w kierunku peronów stacji, w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego kat. A);
  - systemu przewodowej łączności kolejowej;
  - systemu teletransmisji SDH STM-4;
  - systemu radiołączności w paśmie częstotliwości 150MHz;
  - systemu telewizji użytkowej TVu dla monitoringu wizyjnego przejazdu kolejowo-drogowego kat. A oraz dla monitoringu wizyjnego dla potrzeb stwierdzenia końca pociągu (SKP);
  - systemu sygnalizacji i gaszenia pożaru;
  - systemu sygnalizacji włamania i kontroli dostępu;
- przebudowę kolizji istniejących sieci telekomunikacyjnych obcych/zewnętrznych operatorów telekomunikacyjnych (PKP Telkol Sp. z o.o., Orange Polska S.A., Korsze Wind Farm Sp. z o.o. (Renewables Poland)).

### 2.2.7. Układ drogowy:

W związku z podniesieniem prędkości linii kolejowej do 160km/h w zakresie inwestycji projektuje się zmianę kategorii zabezpieczenia wszystkich przejazdów kolejowo - drogowych do kategorii B lub A. Dla Stacji Tołkiny zaprojektowano przejście przez tor – dojście do peronu, oraz parking P&R dla obsługi podróżnych. W ramach inwestycji zaprojektowano także odcinek drogi dojazdowej D-09 do stacji Tołkiny w km 192,935 o długości ok. 350 m.

W zakresie inwestycji projektuje się także dojazdy do urządzeń kolejowych, które tego dojazdu wymagają.

W tabeli poniżej zestawiono projektowane przejazdy leżące w ich ciągu na opracowywanym odcinku:

Lp.	km LK38	Kategoria przejazdu	Nawierzchnia przejazdu	Klasa i nr drogi	Prędkość Vp [km/h]	Szerokość jezdni na przejeździe [m]	Kategoria ruchu
1	193,252	B	Płyty małogabarytowe	DP 1691N Z1/2	50	6,0	KR3
2	193,994	B	Prefabrykowane płyty szynowe	DW 592 G1/2	70	7,0	KR4

### 2.2.8. Perony i obiekty kubaturowe:

Na stacji Tołkiny planuje się rozbiórkę istniejących peronów wraz z wyposażeniem oraz budowę nowego peronu dwukrawędziowego (L=150m+50m rezerwy; szer. 7,3m; wys. 0,76m). Przewiduje się wyposażenie peronu i dojścia do niego w elementy systemu oznakowania dotykowego (ścieżki prowadzące, pola ostrzegawcze i uwagi, oznaczenia strefy zagrożenia). W ramach całego przedsięwzięcia, 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.

Na Stacji Tołkiny projektuje się zabudowę urządzeń sterownia ruchem kolejowym w kontenerach. Wymiary kontenerów będą standardowe - ISO (10ft, 20ft, 40ft) i dobrane na etapie projektu wykonawczego zależnie od potrzeb producenta urządzeń srk. Ściany zbudowane będą z płyty warstwowej lub blachy co umożliwi łatwe wykonanie przepustów, montaż czepni, wyrzutni czy innych elementów wyposażenia. Kontenery będą izolowane termicznie, ściany oraz podłoga kontenera mogą być izolowane styropianem, poliuretanem, niepalną wełną mineralną lub innym alternatywny zamiennikiem. Kontenery będą zapewniać wymaganą izolację przeciw wilgoci i ciepłu oraz w razie potrzeby mogą być uzupełnione o dodatkową wentylację zespołów zasilających. Wykończenie podłogi

stanowić będzie przemysłowa wykładzina odpowiedniej klasy ułożona na płycie OSB lub rozwiązanie alternatywne. Podłoga będzie zapewniać odpowiednie dopuszczalne obciążenie nie mniejsze niż 150 kg/m<sup>2</sup>. W razie potrzeby kontenery mogą posiadać przepusty kablowe w podłodze lub podłogę wykonaną z gładkiej lub żeberkowej stali. Kontenery mogą posiadać żaluzje na wlot i wylot powietrza (czerpnie, wyrzutnie), przepusty na przewody elektryczne, spalinowe, wydechowe, klimatyzację, wentylatory wyciągowe i inne. Możliwe są również inne modyfikacje oraz montaż niestandardowych elementów zależne od potrzeb producenta urządzeń srk.

### 2.2.9. Instalacje sanitarne:

Planuje się przebudowę niżej zestawionych sieci i urządzeń sanitarnych:

Lp.	Rodzaj sieci	Kilometraż
1	Wodociąg Ø110 PE	193,307
2	Gazociąg w/c Dn200	193,593

Zaprojektowano także niżej zestawione urządzenia umożliwiające odprowadzenie wody z układu odwodnieniowego torów oraz pozostałej infrastruktury.

Lp.	Rodzaj urządzenia	Kilometraż
1	Odwodnienie torów DN 250 PP	192,500
2	Odwodnienie torów DN 250 PP z wylotem	192,720
3	Odwodnienie peronu	192,746
4	Odprowadzenie wód drenażowych z wylotem do istniejącej sieci	192,953
5	Odwodnienie drogi	192,952
6	Odwodnienie torów DN 250 PP z wylotem do cieku	193,072
7	Odwodnienie drogi	193,000-193,042
8	Studnia z kratą, wylot do odbiornika	193,252
9	Odwodnienie torów DN 250-DN 400 PP z wylotem do cieku	193,105
10	Drenaż odwadniający przejazd z wylotem DN300-DN100	193,243
11	Zbiornik retencyjny	193,538
12	Drenaż odwadniający przejazd z wylotem DN300-DN100	193,970

## XI. Warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska i ochrony zabytków, w tym dotyczące przeciwdziałania poważnym awariom przemysłowym określa się poprzez:

### 1.1 Uwarunkowania prawne dotyczące ochrony środowiska.

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

- a) ustawa 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 ze zmianami);

- b) ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz.1219 ze zmianami);
- c) ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U z 2021 r., poz. 779 ze zmianami);
- d) ustawa z 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U z 2021 r., poz. 1098 ze zmianami);
- e) ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 624 ze zmianami);
- f) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2020 r., poz. 2279 ze zmianami);
- g) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021 r. , poz. 845 ze zmianami);
- h) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 ze zmianami);
- i) oraz innych przepisów odrębnych mających zastosowanie w niniejszej sprawie.

## **1.2. Charakterystyka inwestycji z punktu widzenia jej oddziaływania na środowisko.**

Planowana inwestycja w rozumieniu przepisów §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 r., poz. 1839) zaliczana jest do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Stosownie do art. 71 ust. 2 pkt. 2 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) dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 1 ust.1 pkt 11 ww. ustawy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. inwestycji należy uzyskać przed wystąpieniem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

**1.3.** Dla planowanej inwestycji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 30 marca 2021 r., znak: WOOŚ.420.3.2019.BG.43, dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją”. Planowane przedsięwzięcie winno uwzględniać w fazie projektowania, realizacji oraz eksploatacji zawarte w ww. decyzji wymagania dotyczące ochrony środowiska, warunki wykorzystania terenu, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

**1.4.** Na podstawie przepisów dotyczących ochrony środowiska należy w szczególności:

- w trakcie przygotowania i realizacji inwestycji zapewnić oszczędne korzystanie z terenu (art. 74 ustawy Prawo ochrony środowiska);
- zamierzenie przeprowadzić i wykonać w sposób zapewniający ograniczenie jego oddziaływania na środowisko, w tym ochronę walorów krajobrazowych (art. 73 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo ochrony środowiska);
- należy ograniczyć do minimum wycinkę drzew i krzewów;
- w zakresie ochrony akustycznej przewidzieć należy zastosowanie środków ochrony akustycznej, zapewniających dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem;
- odpady jakie powstaną w trakcie prac budowlanych należy poddać selektywnej zbiórce i przekazać do utylizacji.

**1.5.** Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia powstania poważnych awarii przemysłowych, w rozumieniu rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2016 , poz. 138).

**1.6.** Obszar planowanej inwestycji położony jest poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2020 r., poz. 310 ze zmianami).

## **2. Warunki ochrony zabytków, dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej.**

Należy uwzględnić warunki i wymagania zawarte w przepisach obowiązujących, a w szczególności w ustawie z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2021 r., poz. 710 ze zmianami). Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Olsztynie pismem z dnia 17.09.2019 r. (znak IZNR.5183.285.2019.mk), zaopiniował pozytywnie przedmiotowe zamierzenie. Zakres prac inwestycyjnych nie obejmuje obiektów i obszarów zabytkowych.

## **3. Warunki uwzględniające wymogi obronności kraju.**

Planowane przedsięwzięcie powinno spełniać wymagania Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004 roku w sprawie zasad współdziałania Ministra Obrony Narodowej z zarządcami i przewoźnikami kolejowymi, w zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wymogów obronności państwa (Dz.U. z 2004r., Nr 95, poz. 952).

## **XII. Wymagania dotyczące ochrony interesu osób trzecich.**

**1.** Inwestycję należy projektować i realizować w sposób zapewniający spełnienie wymagań, dotyczących poszanowania uzasadnionych interesów osób trzecich, występujących na obszarze oddziaływania projektowanego obiektu, w szczególności zapewnić ochronę:

- przed pozbawieniem użytkowników możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz środków łączności, a w trakcie robót budowlanych chronić istniejące uzbrojenie terenu lub uzyskać zgodę właścicieli na jego przebudowę,
- przed uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne i promieniowanie,
- przed pozbawieniem dostępu do drogi publicznej.

**2.** Roboty budowlane związane z przekraczaniem lub zbliżaniem się do istniejącej infrastruktury technicznej powodujące kolizje z nimi, należy wykonać w porozumieniu z właściwym zarządcą infrastruktury.

**3.** Ostateczna decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonywania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości.

## **XIII. Nadaje niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

Wobec powyższego, zgodnie z art. 9 w ust 3 ustawy o transporcie kolejowym, niniejsza decyzja:

- przyznaje PLK S.A. prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane,
- zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń,
- uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez PLK S.A.,
- uprawnia do wystąpienia z wnioskiem o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę bez oczekiwania na jej ostateczność.

## UZASADNIENIE

Dnia 25.06.2021 r. do Wojewody Warmińsko – Mazurskiego wpłynął wniosek Pana [REDAKTOWANO], Dyrektora Regionu Północnego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Spółki oraz Pana [REDAKTOWANO], Zastępcy Dyrektora Biura Nieruchomości i Geodezji Kolejowej w Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pełnomocników inwestora: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa (zwanymi dalej: Wnioskodawca/Inwestor), w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 6 – stacja Tołkiny.

Do wniosku załączono mapy w skali 1 : 1000, na których zgodnie z wymogami ustawy o transporcie kolejowym zaznaczono teren objęty inwestycją, przebieg linii rozgraniczającej teren wyznaczony zgodnie z w art. 9o ust. 3 pkt 1 b) oraz wskazano nieruchomości w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej miała wywołać skutek w postaci ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, a także dodatkowo oznaczono nieruchomości stanowiące tereny wód płynących i tereny dróg publicznych (w stosunku do których inwestor uzyskuje uprawnienie do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji) oraz nieruchomości, które staną się własnością Skarbu Państwa, do których PKP PLK S.A. uzyska prawo wieczystego użytkowania.

We wniosku zawarto charakterystykę planowanej inwestycji z określeniem zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu w formie opisowej, a także graficznej na załączonych mapach.

Zgodnie z art. 9o ust. 3 pkt 3 ustawy inwestor dołączył do wniosku mapy z projektami podziału nieruchomości.

Do wniosku załączono opinie wymagane w art. 9o ust. 3 pkt 4 ww. ustawy, a w przypadku nieuzyskania odpowiedzi w terminie 30 dni, dowody doręczenia wniosków o ich wydanie.

Wojewoda Warmińsko-Mazurski ustalił, że inwestycja, na podstawie §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. 2019 poz. 1839 ze zmianami) zaliczana jest do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Załączona decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 30 marca 2020 r., znak: WOOŚ.420.3.2019.BG.43, jest spełnieniem wymogu określonego w art. 72 ust. 1 pkt 11 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), zgodnie z którym wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed wydaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Charakterystyka inwestycji stanowiąca załącznik do ww. decyzji jest zgodna z zakresem inwestycji wskazanym we wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej.

Tym samym wniosek spełniał wszystkie wymagania zgodnie z przepisami art. 9o ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym i w związku z tym stanowił podstawę do wszczęcia postępowania administracyjnego w niniejszej sprawie.

Zgodnie z art. 10 § 1 KPA organ zapewnił stronom udział w postępowaniu.

Na podstawie art. 9o ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, wnioskodawca oraz właściciele i użytkownicy wieczystości nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji, zostali poinformowani poprzez zawiadomienie z dnia 14.07.2021 roku o wszczęciu niniejszego postępowania, wysłane na adresy wskazane w katastrze nieruchomości.

Pozostałe strony o wszczęciu postępowania, organ zawiadomił w drodze obwieszczeń. Obwieszczenia te zostały umieszczone na tablicach ogłoszeniowych Warmińsko-Mazurskiego Urzędu Wojewódzkiego, Urzędu Miasta i Gminy Korsze, na stronach internetowych tych urzędów oraz w prasie lokalnej.



W zawiadomieniu i obwieszczeniach organ wskazał, gdzie strony mogą się zapoznać z wnioskiem i dokumentacją oraz gdzie mogą składać uwagi i wnioski dotyczące sprawy.

Wszystkie zawiadomienia zostały doręczone skutecznie.

W odpowiedzi na ww. zawiadomienie i obwieszczenia do organu prowadzącego postępowanie nie wpłynęły żadne uwagi i żądania.

Rozpatrując wniosek inwestora o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, biorąc pod uwagę cały materiał dowodowy organ dokonał sprawdzenia jego zgodności z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz z innymi przepisami właściwymi w sprawie oraz przychylił się do wniosku inwestora.

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.

Na podstawie art. 9w ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym wnioskodawca wystąpił do organu z wnioskiem o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, motywując wniosek uzasadnionym interesem społecznym i gospodarczym polegającym na:

- skróceniu czasu jazdy zarówno pociągów pasażerskich, jak i towarowych;
- poprawie przepustowości linii, częstotliwości, skomunikowania oraz punktualności realizowanych połączeń;
- zwiększeniu konkurencyjności i dostępności transportu kolejowego;
- poprawie komfortu jazdy i obsługi pasażerów;
- usprawnieniu statycznej i dynamicznej informacji pasażerskiej oraz informacji dla przewoźników;
- eliminacji barier dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków;
- racjonalizacji kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury poprzez zastosowanie elementów wysokiej trwałości i niezawodności oraz likwidację zbędnej infrastruktury;
- zapewnieniu interoperacyjność kolei i umożliwi niedyskryminujący dostęp do polskiej infrastruktury kolejowej różnym operatorom;
- zwiększeniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych poprzez ich likwidację lub zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych;
- zmniejszeniu oddziaływania transportu kolejowego na środowisko.

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.

W związku z powyższym należało orzec jak w sentencji.

### **Pouczenie**

Stronom służy prawo wniesienia odwołania do Ministra Rozwoju i Technologii za pośrednictwem Wojewody Warmińsko - Mazurskiego w Olsztynie. Odwołanie od decyzji, wnosi się w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia stronie albo w terminie 14 dni od dnia obwieszczenia lub doręczenia zawiadomienia o jej wydaniu. Odwołanie od niniejszej decyzji powinno zawierać zarzuty odnoszące się do decyzji, określać istotę i zakres żądania będącego przedmiotem odwołania oraz wskazywać dowody uzasadniające to żądanie. Zgodnie z art. 127a. § 1 i 2 Kpa, w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. W takich okolicznościach decyzja staje się ostateczna

i prawomocna, z dniem doręczenia wojewodzie warmińsko-mazurskiemu oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania.

**Załączniki:**

Załącznik Nr 1 ark. 1-2 - mapy w skali 1:1000.

Załącznik Nr 2 ark. 1-12 – mapy z projektem podziału nieruchomości



**Z up. WOJEWODY  
WARMIŃSKO – MAZURSKIEGO**

***Marzena Szymańska***

**p.o. kierownika oddziału  
w Wydziale Infrastruktury i Nieruchomości  
*/dokument podpisany elektronicznie/***

**Otrzymują:**

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej, Wydział Nieruchomości i Geodezji w Gdańsku, ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-852 Gdańsk,
2. Burmistrz Korsz, ul. Adama Mickiewicza 13, 11-430 Korsze,
3. Starostwo Powiatowe w Kętrzynie, Wydziału Geodezji, Kartografii, Katastru i Nieruchomości, Plac Grunwaldzki 1, 11-400 Kętrzyn
4. Sąd Rejonowy w Kętrzynie, V Wydział Ksiąg Wieczystych, ul. Władysława Sikorskiego 66, 11-400 Kętrzyn
5. a/a.

Za niniejszą decyzję została uiszczona opłata skarbową zgodnie z art. 8 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej ( Dz. U. z 2020 r., poz 1546 ze zm. )