

WIN-I.747.1.3.2021

Decyzja Nr K-2/2021

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 Andrzeja Osipów, Dyrektora Regionu Północnego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Spółki oraz Pana Damiana Sawko, 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, w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczącej realizacji inwestycji pn.: „Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn”.

I. Ustalam lokalizację linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn” na nieruchomościach, bądź ich częściach, oznaczonych w ewidencji gruntów numerami (w nawiasie podano numer działki przed podziałem), w województwie warmińsko-mazurskim, na terenie, w gminie Olsztyn (miasto na prawach powiatu Olsztyn):

- dz. ew. nr. **33** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 5**;
- dz. ew. nr: **27/5, 128** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 17**;
- dz. ew. nr: **12/4, 28** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 18**;
- dz. ew. nr: **223/4, 223/3, 222/1, 78/1 (78), 78/2 (78), 1/12** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 20**;
- dz. ew. nr: **15** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 30**;
- dz. ew. nr: **2/2** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 31**;
- dz. ew. o nr **165/4** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 33**;
- dz. ew. nr. **1/5** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 50**;
- dz. ew. nr. **28/16** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 59**;
- dz. ew. nr. **1/2** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 62**;
- dz. ew. nr: **1/8, 1/2, 1/6, 1/13 (1/12), 1/14 (1/12), 1/15 (1/12), 1/16 (1/12), 1/11** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 63**;
- dz. ew. nr. **1/51 (1/50), 32/8, 37/39** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 72**;
- dz. ew. nr: **19/3, 4/1, 4/2, 19/4, 19/5** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 79**;
- dz. ew. nr: **26, 27** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 80**;
- dz. ew. nr. **6/9** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 84**;
- dz. ew. nr: **1/1, 5, 6, 3/2, 3/1, 1/2** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 87**;
- dz. ew. nr: **36/1, 36/2, 36/3, 17/1, 17/2** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 90**;
- dz. ew. nr **1** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 136**;
- dz. ew. nr. **1** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 148**;
- dz. ew. nr: **1/95, 1/89, 1/4, 1/92, 1/18, 1/19, 1/87, 1/69, 1/82, 1/86, 1/38, 1/39, 1/79, 1/91, 1/72, 1/84, 1/93, 1/96, 1/16, 19, 1/17, 37** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 159**

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

- linia przerywana koloru czerwonego – obszar wydzielony liniami rozgraniczającymi teren zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym,
- linia przerywana koloru jasnozielonego, wypełnienie koloru jasnopomarańczowego – 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,
- linia przerywana koloru niebieskiego, wypełnienie koloru jasnoniebieskiego - 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,
- linia przerywana koloru granatowego, wypełnienie koloru ciemnoniebieskiego - 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,
- linia przerywana koloru zielonego, wypełnienie koloru ciemnopomarańczowego - obszar, na którym określono ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w myśl przepisu - art. 9q ust. 1 pkt 8 i art. 9s ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym,
- wypełnienie koloru jasnozielonego – nieruchomości będące własnością PKP S.A lub Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym PKP S.A,
- wypełnienie koloru żółtego – nieruchomości stające się w całości nieruchomościami Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym PKP PLK S.A. w myśl przepisu art. 9s ust. 3 pkt. 1 i ust. 3b ustawy o transporcie kolejowym,
- wypełnienie koloru fioletowego – nieruchomości podlegające podziałowi, które stają się własnością Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym PKP PLK S.A. w myśl przepisu art. 9s ust.3 pkt.1 i ust.3b ustawy o transporcie kolejowym

Obszar objęty inwestycją, oznaczony jak powyżej, przedstawiono na mapach w skali 1:1000, będących załącznikiem Nr 1 ark. 1-4 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 **1/50** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 72**, zostaje podzielona na działki: 1/51, 1/52;
- działka nr **1/12** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 63**, zostaje podzielona na działki: 1/13, 1/14, 1/15, 1/16;
- działka nr **78** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 20**, zostaje podzielona na działki: 78/1, 78/2

Projekty podziału zostały wpisane do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego Prezydenta Olsztyna w dniu 17 lutego 2021 r. pod nr ewidencyjnymi (identyfikatorami) P.2862.2021.171, P.2862.2021.172, P.2862.2021.173.

Zatwierdzone projekty podziału:

- mapy z projektem podziału, stanowią załączniki Nr 2, ark. 1-3 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:

Lp.	Jednostka ew. 286201_1 Gmina	Obręb ew.	Nr działki	Planowane prace budowlane związane z powstającym ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości.
1.	Miasto Olsztyn	17	27/5	przebudowa sieci SRK (sterowanie ruchem kolejowym), przebudowa skarp ziemnych
2.	Miasto Olsztyn	18	12/4	rozbiórka słupa trakcyjnego
3.	Miasto Olsztyn	18	28	rozbiórka słupa trakcyjnego, rozbiórka układu torowego
4.	Miasto Olsztyn	20	78/2	przebudowa sieci SRK
5.	Miasto Olsztyn	59	28/16	przebudowa sieci elektroenergetycznej
6.	Miasto Olsztyn	72	32/8	przebudowa sieci trakcyjnej, przebudowa skarpy ziemnej
7.	Miasto Olsztyn	72	37/39	przebudowa skarpy ziemnej
8.	Miasto Olsztyn	79	4/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej, przebudowa sieci SRK
9.	Miasto Olsztyn	79	19/4	przebudowa sieci elektroenergetycznej, przebudowa sieci SRK
10.	Miasto Olsztyn	84	6/9	przebudowa sieci SRK
11.	Miasto Olsztyn	87	6	przebudowa sieci elektroenergetycznej
12.	Miasto Olsztyn	87	3/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej, przebudowa sieci trakcyjnej, przebudowa sieci SRK, przebudowa kanalizacji deszczowej
13.	Miasto Olsztyn	87	3/1	przebudowa sieci elektroenergetycznej
14.	Miasto Olsztyn	159	1/19	przebudowa sieci elektroenergetycznej
15.	Miasto Olsztyn	159	1/82	przebudowa sieci: srk, elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej, trakcyjnej, przebudowa toru, remont przejazdu, budowa sieci wodociągowej i sieci kanalizacji sanitarnej

w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia na nich inwestycji kolejowej pn. „Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn” 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, linia przerywana koloru jasnozielonego, wypełnienie koloru jasnopomarańczowego.

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 własnością Skarbu Państwa z dniem w którym decyzja stanie się ostateczna, z wyłączeniem nieruchomości stanowiących już własność Skarbu Państwa (w nawiasach podano numery działek ewidencyjnych przed podziałem).

- działka ewidencyjna o nr **1/18** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 159** (własność Skarbu Państwa oddana w użytkowanie wieczyste),
- działka ewidencyjna o nr **1/51** (1/50) w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 72**,
- działka ewidencyjna o nr. **1/13** (1/12) w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 63**,
- działka ewidencyjna o nr. **1/14** (1/12) w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 63**,
- działka ewidencyjna o nr. **78/1** (78) w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 20**.

PKP PLK S.A. nabywa z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego ww. nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa lub stanowiących jego własność, z wyłączeniem nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3e ww. ustawy, oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach.

VI. Termin wydania nieruchomości.

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

VII. 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.

- część działki ewidencyjnej nr **27/5** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 17** – budowa tunelu wraz z infrastrukturą,
- część działki ewidencyjnej nr **128** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 17** – budowa chodnika – dojście do tunelu.

Zakres niezbędnego zajęcia zaznaczono linią przerywaną koloru zielonego, wypełnienie koloru ciemnopomarańczowego.

VIII. 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.

1. Planowana inwestycja przebiega przez tereny wód płynących:

- część działki ewidencyjnej nr **1/2** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 63** – przebudowa układu torowego, przebudowa sieci trakcyjnej.

Zakres niezbędnego zajęcia zaznaczono linią przerywaną koloru granatowego, wypełnienie koloru ciemnoniebieskiego.

PLK S.A. nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu wód płynących uzgadnia, w drodze pisemnego porozumienia z odpowiednimi podmiotami, o których mowa w art. 212 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, zakres, warunki i termin tego zajęcia.

Zgodnie z art. 9 ya ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, jeżeli decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, porozumienie zawiera się niezwłocznie.

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

- część działki ewidencyjnej nr **222/1** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 20** – przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci teletechnicznej,
- część działki ewidencyjnej nr **1/12** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 20** – przebudowa sieci SRK,
- część działki ewidencyjnej nr **15** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 30** – przebudowa sieci elektroenergetycznej, przebudowa sieci SRK,
- działka ewidencyjna nr **2/2** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 31** – przebudowa infrastruktury kolejowej,
- część działki ewidencyjnej nr **1/15** (1/12) w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 63** – przebudowa sieci elektroenergetycznej, budowa sieci trakcyjnej,
- część działki ewidencyjnej nr **1/16** (1/12) w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 63** – przebudowa sieci elektroenergetycznej, przebudowa sieci trakcyjnej,
- część działki ewidencyjnej nr **1/11** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 63** – przebudowa sieci elektroenergetycznej, przebudowa sieci SRK,
- część działki ewidencyjnej nr **36/1** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 90** – budowa sieci kanalizacji sanitarnej, budowa wodociągu, budowa gazociągu,
- część działki ewidencyjnej nr **36/3** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 90** – budowa kanalizacji deszczowej, budowa wodociągu, budowa ciepłociągu, budowa infrastruktury drogowej,
- część działki ewidencyjnej nr **17/2** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 90** – budowa gazociągu, budowa kanalizacji deszczowej, budowa wodociągu, budowa ciepłociągu, budowa infrastruktury drogowej,
- część działki ewidencyjnej nr **19** w obrębie ewidencyjnym **Olsztyn 159** – budowa kanalizacji sanitarnej, budowa wodociągu.

Zakres niezbędnego zajęcia zaznaczono linią przerywaną koloru niebieskiego, wypełnienie koloru jasnoniebieskiego.

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 zmianami), 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.

IX. Określam warunki techniczne realizacji inwestycji kolejowej poprzez:

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

- a) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r., poz. 1333 ze zmianami),
- b) rozporządzenia 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) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 624),
- d) ustawy z dnia 28 marca 2003 r., o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 1043 ze zmianami),
- e) rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich

- usytuowanie (Dz. U. z 1998, Nr. 151, poz. 987 ze zmianami),
- f) rozporządzenia 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).
 - g) ustawy z dnia 17 maja 1989 roku o drogach publicznych (Dz. U. 2020 r., poz. 470 ze zmianami),
 - h) rozporządzenia 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),
 - i) rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2020 r., poz. 1609),
 - j) ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2020 r., poz. 2052 ze zmianami),
 - k) Polskich Norm,
 - l) 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 decyzji jest inwestycja pod nazwą „Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn”.

Inwestycja ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz wojewódzkiego miasta Olsztyna i jest zgodny z priorytetem strategicznym jakim jest „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej”. Drugim celem horyzontalnym jest „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski”. Celem głównym POIiŚ jest „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska”.

Projektowany zakres prac na przedmiotowych liniach kolejowych przyczyni się do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zwiększenia komfortu jazdy, oraz poprawi warunki ochrony środowiska i warunki bytowe na obszarach sąsiadujących bezpośrednio z linią kolejową. Inwestycja ograniczy negatywny wpływ kolei na środowisko poprzez m.in. zmniejszenie oddziaływań akustycznych.

Celów niniejszej inwestycji jest również integracja obszaru stacji pasażerskiej oraz połączenie dzielnic podzielonych linią kolejową. Spełnienie przedmiotowego warunku planuje się osiągnąć poprzez budowę przejścia podziemnego łączącego węzeł komunikacyjny przy placu Konstytucji 3 Maja, z nowym budynkiem dla obsługi podróżnych, przebudowywanymi peronami oraz dzielnicą Zatorze. Wyżej wspomniany budynek zlokalizowany jest na obszarze kolejowym, wchodzi w skład stacji pasażerskiej i jest połączony z obiektem obsługi podróżnych tzn. peronem nr 1. Podstawową funkcją budynku jest obsługa pasażera oraz zapewnienie integralności funkcjonowania łączności stacji (systemy teletechniczne) na co wskazują projektowane rozwiązania techniczne. Połączenie dwóch dzielnic i pasażerskiej stacji kolejowej, stanowi ważny cel społeczny dla mieszkańców i turystów.

W ramach realizacji ww. inwestycji planowane jest wykonanie poniższego zakresu prac:

Zakres inwestycji:

- 1) Budowa i przebudowa układu torowego wraz z odwodnieniem.
- 2) Budowa i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą.
- 3) Budowa peronów wraz z infrastrukturą.
- 4) Budowa ściany oporowej.
- 5) Budowa i przebudowa sieci, przyłączy i urządzeń sanitarnych wraz z budową podziemnego zbiornika technologicznego i budową podziemnego zbiornika p.poż.

- 6) Budowa i przebudowa sieci, przyłączy i urządzeń elektroenergetycznych.
- 7) Budowa i przebudowa sieci, przyłączy i infrastruktury telekomunikacyjnej.
- 8) Budowa i przebudowa sieci trakcyjnej.
- 9) Budowa i przebudowa zasilaczy 3 kV.
- 10) Budowa i przebudowa sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej.
- 11) Budowa i przebudowa sieci i urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
- 12) Budowa przejścia podziemnego dla pieszych wraz z infrastrukturą.
- 13) Przebudowa wiat peronowych (zadaszenia peronów).
- 14) Budowa budynku nastawni „OL” wraz z infrastrukturą.
- 15) Budowa budynku dla obsługi podróżnych wraz z infrastrukturą.
- 16) Budowa tymczasowego obiektu dla obsługi podróżnych wraz z infrastrukturą.

2.2. Charakterystyka inwestycji

2.2.1. Układ torowy wraz z systemem odwodnienia:

Na nowoprojektowany układ torowy składają się m.in.:

- a) 5 torów głównych zasadniczych (tory nr 1, 2, 3, 4, 5 – zlokalizowane przy krawędziach peronowych)
 - Tor nr 1, 1a, 1c, 1d, 1e (LK353)
 - Tor nr 2, 2a, 2c, 2d, 2e (LK353)
 - Tor nr 3, 3a, 3b (LK216)
 - Tor nr 4, 4a, 4b (LK220)
 - Tor nr 5, 5c, 5d (LK219)
- b) 3 tory główne dodatkowe, zlokalizowane przy krawędziach peronowych
 - Tor nr 6 oraz 8 zlokalizowane przy peronie nr 3
 - Tor nr 7 zlokalizowany przy peronie nr 1 – dedykowany do kończenia jazdy pociągów od strony Ełku (dla LK219)
- c) 10 torów głównych dodatkowych przeznaczonych do obsługi pociągów towarowych o długości min. 750 m
 - Tor nr 10 oraz tor nr 12 (możliwy wjazd na tory z każdej linii krzyżującej się na stacji Olsztyn Główny).
 - Tory nr 210-216 w ciągu grupy torowej „200” (likwidacja istniejącej grupy torowej przy zachowaniu włączeń w infrastrukturę odrębnych gestorów).
 - Tor nr 217 w ciągu grupy torowej „200” – odgałęzienia tory boczne przeznaczone dla przewoźnika pasażerskiego.
- d) 3 tory główne dodatkowe, o długości użytecznej poniżej 750 m. przeznaczone dla pociągów pasażerskich oraz towarowych,
 - Tor nr 6c, 8b, 14 (możliwy wjazd na tory z każdej linii krzyżującej się na stacji Olsztyn Główny).
- e) tory boczne
 - tor nr 7b oraz tor nr 9 – tory odstawcze (bezpośrednie połączenie z każdą krawędzią peronową). Tor nr 9 przewidziano jako tor do odstawiania uszkodzonego taboru wyznaczonego poprzez system detekcji stanu awaryjnego taboru (dSAT).
 - tor nr 5b
 - tor nr 6b jak tor wyciągowy
 - tor nr 4c zakończony kozłem oporowym - żeberko ochronne
 - tor nr 14c – tor boczny, komunikacyjny,
 - tory nr 411 i 412 – zlokalizowane przy nowopowstałej rampie czołowo-bocznej
 - tory nr 218-220 – tory odstawcze przeznaczone dla przewoźnika pasażerskiego
- f) grupa „300”
 - tor nr 601 (istn. tor nr 303) jak to wyciągowy

- połączenie z istniejącą bocznicą kolejową (tory nr 603-605)
- tor nr 602 przeznaczony do awaryjnego odstawiania wagonów przewożących ładunki niebezpieczne.

Projektowe prędkości na torach głównych zasadniczych

- LK 353 – 120 km/h zarówno od strony zachodniej jak i wschodniej
- LK 216 – 120 km/h od strony zachodniej
- LK 220 – 120 km/h od strony zachodniej
- LK 219 – 60 km/h od strony wschodniej (Szczytna) – ograniczenie prędkości ze względu na łuk poziomy zlokalizowany przed stacją - R = 302 m, przechyłką 40 mm – prędkość 60 km/h (zasadnicza część łuk nie jest objęty przebudową)

Prędkości na połączeniach rozjazdowych:

- Głowica zachodnia
 - Połączenia węzłowe, banalizacyjne oraz dojazdowo – zasadnicze – 60 km/h (100 km/h pomiędzy LK 216 i 353 – zabudowa Rz 1200 1:18,5)
 - Połączenia dojazdowo–dodatkowe – 40, 50, 60 km/h
- Głowica wschodnia
 - Połączenie banalizacyjne LK353 od strony wschodniej – 60 km/h
 - Połączenie węzłowe LK353 z LK220 – 80 km/h poprzez zabudowę rozjazdu łukowanego o skosie 1:18,5
 - Połączenie węzłowe LK353 z LK219 - 40 km/h
 - Połączenia dojazdowo – zasadnicze oraz dojazdowo – dodatkowe od strony wschodniej – 40, 50, 60 km/h

Podtorze

W oparciu o materiały archiwalne, analizę stanu istniejącego oraz wykonane badania, na stacji Olsztyn Główny zakłada się jednorodną warstwę ochronną ułożoną bezpośrednio pod warstwą podsypki tłuczniowej przebudowywanych torów i rozjazdów oraz wzmocnienia podtorza warstwą ochronną. Zaprojektowano przepuszczalną warstwę ochronną z pospółki o frakcji 0-31,5 mm, Eo= 200 MPa (zgodnie z Tablicą 7-1 Id-3), o grubości 0,25 m oraz 0,30 m.

Jako separację warstwy ochronnej oraz podłoża gruntowego przewiduje się geowłókninę.

PARAMETR		WARTOŚĆ	
Szerokość ławy torowiska		0,60 - 1,00 m	
Nachylenie skarp		1:1,5 (1:1)	
Minimalna wartość modułu odkształcenia podtorza Ee [MPa]	dla $10 \leq T < 25$	V > 80 km/h	100 MPa
		V ≤ 80 km/h	90 MPa

Nawierzchnia torów stacyjnych

W poniższej tabeli przedstawiono przyjęte klasy torów wraz z wariantami konstrukcyjnymi.

Nazwa toru	Klasa toru	Wariant nawierzchni
Tor szlakowy / główny zasadniczy	1	1.1
Tor główny dodatkowy	2	2.1/2.2
Tor boczny	-	3.1/3.2/4.1/4.2

Nawierzchnia klasy 1.1 składa się z:

- szyny Vignole'a o profilu 60 E1 (nowa),
- podkładu strunobetonowy PS-93/PS-94, rozstaw 0,60 m,

- systemu przytwierdzenia sprężystego typu SB,
- podsypki w postaci tłucznia kamiennego o grubości min. 0,35 m

Nawierzchnia klasy 2.1 składa się z:

- szyny Vignole’a o profilu 60 E1 (nowa),
- podkładu strunobetonowy PS-83, rozstaw 0,60 m,
- systemu przytwierdzenia sprężystego typu SB,
- podsypki w postaci tłucznia kamiennego o grubości min. 0,30 m.

Nawierzchnia klasy 2.2 składa się z:

- szyny Vignole’a o profilu 60 E1 (nowa),
- podkładu z drewna twardego, rozstaw 0,60 m,
- systemu przytwierdzenia sprężystego typu Skl, K,
- podsypki w postaci tłucznia kamiennego o grubości min. 0,25 m.

Nawierzchnia klasy 3.1 składa się z:

- szyny Vignole’a o profilu 60 E1,
- podkładu strunobetonowy PS-83, rozstaw 0,60 m,
- systemu przytwierdzenia sprężystego typu SB,
- podsypki w postaci tłucznia kamiennego o grubości min. 0,30 m.

Nawierzchnia klasy 3.2 składa się z:

- szyny Vignole’a o profilu 60 E1,
- podkładu z drewna twardego, rozstaw 0,60 m,
- systemu przytwierdzenia sprężystego typu Skl, K,
- podsypki w postaci tłucznia kamiennego o grubości min. 0,30 m.

Nawierzchnia klasy 4.1 składa się z:

- szyny Vignole’a o profilu 49 E1,
- podkładu strunobetonowy PS-83, rozstaw 0,60 m,
- systemu przytwierdzenia sprężystego typu SB,
- podsypki w postaci tłucznia kamiennego o grubości min. 0,25 m.

Nawierzchnia klasy 4.2 składa się z:

- szyny Vignole’a o profilu 49 E1,
- podkładu z drewna miękkiego, rozstaw 0,60 m,
- systemu przytwierdzenia sprężystego typu Skl, K,
- podsypki w postaci tłucznia kamiennego o grubości min. 0,20 m.

W zakresie toru do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne nawierzchnię torowiska zaprojektowano jako klasyczną podsypkową z wyjątkiem stanowiska postojowego. Na długości stanowiska postojowego projektuje się nawierzchnię bezpodsypkową wykonaną z prefabrykowanych, szczelnych płyt torowych, do których mocowane są typowe szyny 49E1 przytwierdzeniem pośrednim typu K/Skl.

Odwodnienie

Dla zapewnienia odpływu wód opadowych i roztopowych z nawierzchni torowej, torowisko projektuje się z pochyleniem poprzecznym o wartości 3%. Na stacji Olsztyn Główny odprowadzenie wody zapewnione będzie głównie poprzez budowę sieci odwodnienia wgłębnego w postaci drenokolektorów i drenażu francuskiego, którymi woda spływać będzie do odbiorników za pomocą zbieraczy.

Na ciągach odwodnienia wgłębnego zastosowane będą studnie z tworzywa sztucznego. Wszystkie studnie przewiduje się z osadnikiem oraz z włazami zabezpieczonymi przed kradzieżą.

Wody opadowe i roztopowe z obszarów linii kolejowych mogą być odprowadzane do środowiska bez oczyszczania tym samym nie przewidziano dodatkowych urządzeń – separatorów ani osadników.

Założono pochylenie skarp nasypów i przekopów równe 1:1.5. Miejscowo, w celu ograniczenia wyjść poza teren kolejowy, przyjęto pochylenie skarp 1:1 oraz ich wzmocnienie. Poszerzenie istniejących nasypów należy wykonać w sposób gwarantujący właściwe połączenie części dobudowywanych z częściami istniejącymi (schodkowo) i uniemożliwiający tworzenie się zastoisk wód opadowych przy nasypach jak i w ich wnętrzach. Skarpy nasypów i przekopów należy zabezpieczyć przez hydroobsiew albo przez humusowanie o grubości 10 cm z obsianiem trawą. W przypadku braku skuteczności hydroobsiewu taką czynność należy powtórzyć w celu uzyskania skutecznego efektu.

2.2.2. Budowa i przebudowa sieci i urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Sterowanie ruchem kolejowym obejmuje zestaw funkcji, które umożliwiają bezpieczny ruch pociągów. Obejmuje ono urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów, wraz z urządzeniami do zapewnienia komunikacji i oprogramowaniem urządzeń sterowania. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego zrealizowane zostanie poprzez budowę stacyjnych urządzeń srk na stacji Olsztyn Główny wraz z urządzeniami włączenia blokady liniowej na szlakach stycznych.

Urządzenia stacyjne – ogólna charakterystyka.

Na stacji Olsztyn Główny zostaną zabudowane stacyjne komputerowe urządzenia zależnościowe. Zakres robót dla budowy urządzeń obejmuje: demontaż istniejących wewnętrznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, demontaż istniejących zewnętrznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, zabudowę sygnalizatorów stacyjnych, zabudowę czujników koła, zabudowę rezonatorów SHP, zabudowę sieci kablowej, zabudowę wymaganych wskaźników, zabudowę urządzeń sterujących, zabudowę kontenerów urządzeń, zabudowę napędów zwrotnicowych, zabudowę wewnętrznych urządzeń sterujących, zabudowę nowej blokady liniowej na szlaku Olsztyn Główny -Łęgajny zabudowę urządzeń powiązania urządzeń blokady liniowej z urządzeniami stacyjnymi, instalacja oprogramowania, zabudowa urządzeń zasilania.

Opis rozwiązań i prowadzenie ruchu na stacji Olsztyn Główny

W ramach niniejszego projektu przewiduje się kompleksową wymianę urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Olsztyn Główny. Zlikwidowane zostaną oba istniejące okręgi nastawcze: „OLA” oraz „Ol1” wraz ze wszystkimi zewnętrznymi i wewnętrznymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym. Projektuje się nowy okrąg nastawczy, który swoim zasięgiem obejmował będzie całą stację Olsztyn Główny oraz sterowany będzie z nowej nastawni „Ol” w której zostaną zabudowane nowe urządzenia komputerowe.

Na stacji Olsztyn Główny zostaną zabudowane stacyjne komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Urządzenia zostaną zabudowane w nowym budynku nastawni „Ol”, która w przyszłości pełniła będzie rolę LCS. W nastawni ze względu na przyszłą rozbudowę zostaną umieszczone trzy stanowiska sterownicze dla dyżurnego ruchu oraz jedno stanowisko awaryjnego sterowania.

Podział funkcjonalny grup torów

Z punktu widzenia prowadzenia ruchu, docelowy układ st. Olsztyn Główny można podzielić na kilka grup torów

- a) Zasadnicza grupa torowa- tory o numerach od 1 do 14, dzieląca się na dwie części:
 - Część pasażerską obejmującą tory przyperonowe o numerach od 1 do 8;
 - Część towarową obejmującą tory o numerach od 10 do 14.
- b) Towarowa grupa torów o numerach od 210-217
- c) Grupa torów bocznych na potrzeby Pol-Regio- tory o numerach 218, 219, 220;
- d) Grupa torów bocznych o numerach od 603 do 605 na potrzeby obsługi boczniczy Michelin;
- e) Grupa torów bocznych o numerach 201-208 na potrzeby zakładów naprawczych taboru;
- f) Grupa torów bocznych o numerach 413- 432 na potrzeby obsługi różnych podmiotów posiadających własne punkty ładunkowe.

Budynek Nastawni „Ol”

Projektuje się budowę nowego budynku nastawni dysponującej „Ol”. W budynku zostaną wydzielone pomieszczenia m.in. dla urządzeń srk, en i tk. W budynku tym zostaną zabudowane wszystkie nowe komputerowe urządzenia srk. W budynku wydzielone zostanie pomieszczenie dla dyżurnych ruchu.

W nowym budynku nastawni zostanie zabudowana (oprócz nowych, komputerowych urządzeń srk) m.in. nowa rozdzielnica elektryczna, agregat prądotwórczy, UPS z siłownią dla potrzeb urządzeń srk, urządzenia łączności oraz inne niezbędne urządzenia i pomieszczenia.

2.2.3. Budowa i przebudowa sieci trakcyjnej:

W związku z przebudową układu torowego zachodzi konieczność kompleksowej przebudowy sieci trakcyjnej. Sieć trakcyjna przebudowana będzie w zakresie torów głównych zasadniczych, głównych dodatkowych, bocznych oraz przejść rozjazdowych w wyniku przebudowy układu torowego stacji Olsztyn Główny. W ramach zadania przewiduje się elektryfikację (budowę nowej sieci trakcyjnej) w zakresie torów odstawczych nr 218,219,220, przeznaczonych do eksploatacji przez spółkę Przewozy Regionalne. Zakłada się rozbiórkę istniejącej sieci trakcyjnej, w zakresie rozbiórki torów zelektryfikowanych. W grupach torów „100” oraz „700” przebudowa sieci trakcyjnej zostanie ograniczona do zakresu wynikającego z dowiązania sieci torów istniejących do nowego układu torowego stacji.

Projektuje się demontaż istniejących oraz montaż nowych konstrukcji wsporczych. W zakresie przebudowy sieci trakcyjnej, jako nowe konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej zastosowane będą konstrukcje bramkowe jedno dwu i trójprzęsłowe, słupy z wysięgiem przez dwa tory oraz słupy indywidualne. W miejscach, gdzie ze względów wytrzymałościowych nie będzie możliwości zastosowania w/w słupów przewiduje się zastosowanie słupów indywidualnych ceownikowych. Zasadniczo wszystkie konstrukcje posadowione będą na fundamentach palowych za wyjątkiem tych konstrukcji wsporczych, których obciążenia przekraczają dopuszczalne obciążenia dla fundamentów palowych lub warunki terenowe, skrajnia podziemna bądź technologia lub kolejność wykonywania robót uniemożliwiają zastosowanie fundamentów palowych. W w/w przypadkach konstrukcje wsporcze posadowione będą na fundamentach blokowych prefabrykowanych lub wylewanych. W szczególności dotyczy to wszystkich konstrukcji wsporczych ustawionych w skrajni osi fundamentu $A < 2,50\text{m}$, dla których należy stosować fundamenty tradycyjne posadowione 1,5m poniżej powierzchni tocznej główki szyny. Fundamenty po zdemontowanych słupach i odciegach oraz fundamenty blokowe po wcześniej zdemontowanych słupach należy rozkruszyć do poziomu minimum 1,50 m poniżej powierzchni tocznej szyn. Dopuszcza się kruszenie fundamentów metodą minerską.

Konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej ustawione na proj. ławie fundamentowej ściany oporowej (zlokalizowanej przy torze nr 6b w rej. km od 298,290 do km 298,470) mocowane będą do katalogowych fundamentów palowych dla montażu których, branża konstrukcyjna, wykona (w ławie fundamentowej ściany oporowej) odpowiednie otwory montażowe. Projektuje się demontaż istniejącej i budowę nowej sieci jezdnej. Dla poszczególnych odcinków są to następujące typy nowych sieci: sieć typu C120-2C, sieć typu C95-C.

Wysokość normalna zawieszenia drutów jezdnych wynosi 5.60 m ponad powierzchnią toczną szyn, z wyjątkiem lokalnych obniżzeń do wysokości 4.95 m pod istniejącymi wiaduktami drogowymi (w km 297,588 oraz w km 298,503). Na odcinku między istniejącymi wiaduktami drogowymi (w km 297,588 oraz w km 298,502) projektuje się wysokość normalną zawieszenia drutów jezdnych na poziomie 5.20 m ponad powierzchnią toczną szyn. Wysokość konstrukcyjna – typowa dla danego typu sieci. W rejonie gdzie sieć przechodzi pod obiektami inżynierskimi przewiduje się zmniejszenie wysokości konstrukcyjnej. Wszystkie konstrukcje wsporcze podłączone zostaną do ciągu głównego uszynienia z pomocą połączeń elektrycznych. Podłączenie uszynienia grupowego do szyn realizowane będzie za pomocą ograniczników niskonapięciowych. Połączenia ograniczników z siecią powrotną (szyną) wykonane będą kablem. Podłączenie kabla do szyny zaprojektowano za pomocą kołka do połączeń szynowych. Każda konstrukcja wsporcza objęta uszynieniem grupowym będzie uziemiona.

Przewiduje się uszynienie obiektów obcych (nie będących elementami sieci trakcyjnej). Uszynieniu podlegają wszystkie urządzenia metalowe zlokalizowane w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej za wyjątkiem małych części przewodzących.

2.2.4. Budowa i przebudowa zasilaczy 3kv

Ze względu na przebudowę układu torowego, zmianę sekcjonowania sieci trakcyjnej, przebudowę sieci trakcyjnej oraz przebudowę innej infrastruktury przewiduje się przebudowę kabli zasilaczy w całości i wprowadzenie na nowe/istniejące konstrukcje sieci trakcyjnej. Nie przewiduje się wymiany kabli powrotnych lecz tylko korektę kolidującej trasy. Z uwagi na zakres robót torowych /regulacja torów, wymiana szyn i podtorza/ na czas robót wszystkie łączniki należy odłączyć od szyn, dławiki torowe zdemontować. Po zakończeniu robót torowych skrzynki przyłączeniowe kabli powrotnych należy dostosować wysokościowo do projektowanej niwelety torów. Połączenia z szynami należy wykonać bezpośrednio (bez dławików) Kable należy układać i zakończyć zgodnie z normą i wytycznymi. Roboty związane z przebudową zasilaczy i kabli powrotnych powinny być tak prowadzone by zachować ciągłość zasilania sieci trakcyjnej na czynnych torach. Na zewnątrz należy stosować głowice napowietrzne, zabezpieczone odgromnikiem zaworowym. Montaż kabli na słupach trakcyjnych przeprowadzony w pobliżu czynnej sieci trakcyjnej należy wykonywać przy wyłączonym napięciu sieci. Pancerze kabli zasilaczy powinny stanowić nieprzerwany ciąg przewodzący linii kablowej.

2.2.5. Przebudowa sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej:

Napędy łączników

Ze względu na przebudowę sieci trakcyjnej została zmieniona lokalizacja oraz ilość odłączników sieci trakcyjnej. Projektowane odłączniki i rozłączniki sterowane będą za pomocą nowych szaf sterowniczych. Ze względu na brak przebudowy zakresu PKP Intercity, istniejące odłącznik nr 75 i rozłącznik nr R470 zostaną przeniesione w nowe lokalizacje, ale sterowane z nowych szafek - nowymi kablami.

Szafki sterownicze

Przewiduje się zabudowę nowych, systemowych, wolnostojących szaf sterowniczych SSO1-SSO5 oraz wewnętrznej SSO6, w wykonaniu umożliwiającym wysterowanie podłączonych do nich napędów. Nowe szafy zostaną włączone do systemu zdalnego sterowania (system SDH) w nastawni „OL”.

Zasilanie szafek przytorowych przewiduje się z dedykowanego przyłącza z istn. stacji transformatorowych, natomiast zasilanie szafki wewnętrznej SSO6 z PT Olsztyn Wschód.

Do nowych szafek doprowadzone zostaną kable transmisyjne światłowodowe w celu włączenia ich do systemu zdalnego sterowania. Do teletransmisji wykorzystywane będą kable światłowodowe tworzące pętlę. Zastosowanie odwracalnej pętli transmisyjnej zabezpiecza ciągłość transmisji. W przypadku uszkodzenia jednego z kabli transmisja nie zostanie przerwana.

Kable sterownicze

Przewiduje się ułożenie nowych, miedzianych kabli sterowniczych od projektowanych szafek do napędów poszczególnych odłączników trakcyjnych. Przy prowadzeniu kabli przewiduje się zastosowanie garnków rozdzielczych. Nowe kable będą, w miarę możliwości, ułożone we wspólnym wykopie z kablami niskiego napięcia.

2.2.6. Budowa peronów wraz z infrastrukturą:

Istniejące perony przewidziano do rozbiórki. Na ich miejscu zostaną wybudowane nowe dostosowane do obowiązujących wymagań i wytycznych. Projektuje się budowę czterech nowych peronów:

- a) peron nr 1 – od km -0+211 do km 0+300 (wg toru nr 5). Całkowita długość peronu 511 m. Szerokość peronu od 2,90 m do 6,03 m. Dwie czynne krawędzie peronowe:
 - krawędź peronowa przy torze nr 7 o długości 150 m (od km 0+150 do km 0+300 – wg toru nr 5),
 - krawędź peronowa przy torze nr 5 o długości 400 m (od km -0+211 do km 0+189 – wg toru nr 5),

- b) peron nr 2 – od km 298+651 do km 299+082 (wg toru nr 1). Całkowita długość peronu 431m. Szerokość peronu od 3,34 m do 9,34 m. Dwie czynne krawędzie peronowe:
 - krawędź peronowa przy torze nr 3 o długości 400 m (od km 298+682 do km 299+082 – wg toru nr 1),
 - krawędź peronowa przy torze nr 1 o długości 350 m (od km 298+651 do km 299+051 – wg toru nr 1).
- c) peron nr 3 – od km 298+681 do km 299+081 (wg toru nr 2). Całkowita długość peronu 401m. Szerokość peronu od 4,70 m do 9,17 m. Dwie czynne krawędzie peronowe:
 - peronowa przy torze nr 2 o długości 400 m (od km 298+681 do km 299+081 – wg toru nr 2),
 - krawędź peronowa przy torze nr 4 o długości 401 m (od km 298+681 do km 299+081 – wg toru nr 2). Długość krawędzi peronowej przy torze nr 4 wynika z geometrii (łuki i krzywe przejściowe) toru nr 4.
- d) peron nr 4 – od km 298,786 do km 299+086 (wg toru nr 2). Długość całkowita peronu 301m. Szerokość od 4,46 m do 9,58 m. Dwie czynne krawędzie peronowe:
 - krawędź peronowa przy torze nr 6 o długości 300 m (od km 298+786 do km 299+086 – wg toru nr 2)
 - krawędź peronowa przy torze nr 8 o długości 301 m (od km 298+786 do km 299+086 – wg toru nr 2). Długość krawędzi peronowej przy torze nr 8 wynika z geometrii (łuki i krzywe przejściowe) toru nr 8.

Początek i koniec czynnych krawędzi peronowych determinowany jest przez urządzenia branży srk. Podstawowe parametry techniczne

– wysokość krawędzi peronów	0,76 m
– odległość krawędzi peronów od osi toru na prostej	1,675 m
– odległość ścianki peronowej od osi toru na prostej	1,780 m
– strefa zagrożenia	0,75 m, 1,00 m
– linie wyznaczające strefę zagrożenia w kolorze żółtym szer.	0,20 m,
– pas ostrzegawczy dotykowy na płycie peronowej (pas bezpieczeństwa) z dostosowaniem dla osób niewidomych i słabo widzących o szer.	0,40 m
– pas powierzchni użytkowej wolnej od zabudowy szer.	1,60 m

2.2.7. Przebudowa wiat peronowych (zadaszenia peronów):

Wszystkie 4 perony są zadaszone wiatami, każdy z peronów ma odrębną wiatę. Wiaty różnią się długością, szerokością oraz stylem i materiałami. Wiata na peronie 1 jest w konstrukcji żelbetowo stalowej i z uwagi na jej gabaryty i brak możliwości dostosowania do przebudowywanych peronów jest przewidziana do rozbiórki. Wiaty na peronach 2,3 i 4 wraz z balustradami schodów z przejścia są wpisane do rejestru zabytków zgodnie z decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i z uwagi na konieczność przebudowy peronów są przewidziane do przebudowy zgodnie z programem prac konserwatorskich.

Nowoprojektowana wiata na peronie 1 ma konstrukcję stalową, nowoczesną formę, słupy pojedyncze, zlokalizowane są w podłużnej osi peronu. Wiata łączy się z budynkiem do obsługi podróżnych dodatkowo pełniąc funkcję zadaszeń wyjść z tego budynku. Wiata formą i materiałami również nawiązuje do budynku.

Parametry wiaty na peronie 1: długość 136 m, szerokość ok 7,3 m, wysokość użytkowa pod wiatą 3,5m.

Wiaty na peronach 2, 3 i 4 zostaną przebudowane z zachowaniem zabytkowych elementów konstrukcyjnych zgodnie z zaleceniami Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z uwagi na konieczność przebudowy układu peronowego, zmiany szerokości peronów oraz zmiany w przepisach i rozporządzeniach budowlanych. Wiaty istniejące nie spełniają obowiązujących przepisów. Przebudowa wiat i balustrad jest objęta programem prac konserwatorskich. Z uwagi na przebudowę całej stacji i podniesienie peronów wiaty oraz balustrady w pierwszej kolejności należy zdemontować oraz przetransportować w miejsce składowania na czas robót konserwatorskich. Zakłada się pozostawienie słupów oraz dodanie nowych na kształt obecnych w celu zagęszczenia podparć

zadaszeń, pozostawienie i ponowne wykorzystaniu części płatwi stalowych i krokwi oraz deskowania, po inwentaryzacji stanu zachowania przeprowadzonego na etapie robót budowlanych.

Parametry wiaty na peronie 2: długość: 201,00 m, szerokość: 6,3 m – 7,7 m

Parametry wiaty na peronie 3: długość: 105,00 m, szerokość: 6,2 m – 7,5 m

Parametry wiaty na peronie 4: długość: 105,00 m, szerokość: 7,0 m – 7,8 m

2.2.8. Budowa przejścia podziemnego dla pieszych wraz z infrastrukturą:

Obecne przejście podziemne jest w złym stanie technicznym, a także nie spełnia obowiązujących norm i przepisów prawa budowlanego. Zostało przewidziane do rozbiórki.

Nowe przejście zostało zaprojektowane obok istniejącego, prostopadle do układu torowo- peronowego. Nowoprojektowane przejście zostało posadowione niżej, jest wyższe i wykończone materiałami o podwyższonym standardzie. Przejście podziemne zaczyna się otwartym placem od strony Placu Konstytucji 3go Maja – węzła komunikacyjnego, obniża się, łączy z budynkiem do obsługi podróżnych na poziomie -1, następnie przechodzi pod peronami i kończy się po drugiej stronie stacji od strony ulicy Zientary Malewskiej w dzielnicy Zatorze. Dzięki temu powstaje przejście łączące dwie strefy miasta do tej pory podzielone i nawzajem niedostępne.

Każde wyjście z przejścia, zarówno na plac zewnętrzny, na perony, a także od strony dzielnicy Zatorze jest dostępne za pomocą schodów stałych, a także jest przystosowane dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się za pomocą windy lub pochylni ziemnej. Dodatkowo na perony prowadzą schody ruchome góra dół aby zwiększyć komfort pasażerów.

Przejście podziemne łączy się z budynkiem do obsługi podróżnych za pomocą połączenia stref funkcjonalnych na poziomie przejścia. Między przejściem, a budynkiem są przegrody szklane w celu wydzielenia termicznie części budynku, ale funkcjonalnie stanowi to jedną całość służącą do obsługi pasażera i obsługi stacji.

Konstrukcja przejścia jest żelbetowa, częściowo monolityczna i prefabrykowana. Konstrukcja schodów stałych żelbetowa monolityczna, a konstrukcje szybów windowych są częściowo żelbetowe i częściowo stalowe.

Charakterystyczne parametry:

- Długość przejścia: ok. 140,00 m (w tym wyjście od ul. Zientary Malewskiej)
- Wysokość użytkowa przejścia: 2,4 m - 3,1 m
- Szerokość użytkowa przejścia: 5,64 m

Przejście podziemne wraz z wyjściami na teren zewnętrzny i perony jest w pełni przystosowane dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, a także dla osób z dysfunkcją wzroku.

Przejście podziemne jest wyposażone w niezbędną infrastrukturę między innymi:

- instalację odwodnieniową
- instalację ppoż.
- instalacje teletechniczne
- instalacje elektryczne

2.2.9. Budowa budynku nastawni „OL” wraz z infrastrukturą

Budynek nastawni dysponującej jest jednym z elementów stacji Olsztyn Główny i jest to obiekt techniczny. Główną funkcją nastawni jest sterowanie ruchem kolejowym, które odbywa się z pomieszczenia nastawni i pomieszczeń technicznych obsługujących pomieszczenie nastawni. Dodatkowo zaprojektowano pomieszczenia biurowe, zaplecze oraz strefę sanitarno-socjalną dla pracowników.

Budynek nastawni ma prostą, zwartą bryłę, na planie prostokąta. Jest to budynek niepodpiwniczony, dwukondygnacyjny, o układzie konstrukcyjnym mieszanym. Technologia wykonania robót częściowo przemysłowa.

Charakterystyczne parametry techniczne:

- Ilość kondygnacji: 2 kondygnacje naziemne
- Wysokość budynku: ok. 9,0 m
- Powierzchnia zabudowy: ok. 404,0 mkw

W budynku są niezbędne instalacje między innymi:

- instalacje sanitarne: wod-kan, co, wentylacje, klimatyzacje
- instalacje ppoż
- instalacje teletechniczne
- instalacje elektryczne
- instalacje srk

2.2.10. Budowa budynku dla obsługi podróżnych wraz z infrastrukturą

Budynek dla obsługi podróżnych jest budynkiem nowoprojektowanym, jest jednym z elementów stacji kolejowej Olsztyn Główny, ściśle powiązany z przejściem podziemnym oraz peronem 1 i jego zadaniem. Budynek stanowi bramę wejściową na stację.

Podstawową funkcją budynku jest obsługa pasażera oraz zapewnienie integralności funkcjonowania łączności stacji (systemy teletechniczne) na co wskazują projektowane rozwiązania techniczne. Na poziomie przejścia podziemnego połączonego funkcjonalnie z poziomem -1 budynku, znajdują się lokale gastronomiczne, strefa pasażerska, usługi ogólnodostępne dla pasażerów takie jak kasy i toalety.

Na parterze budynku są strefy pasażerskie, poczekalnie, lokale komercyjne oraz toalety ogólnodostępne, a także strefa dla Straży Ochrony Kolei. Parter budynku łączy się z peronem 1 oraz parkingiem i placem od strony placu Konstytucji 3go Maja. Na piętrze budynku zaprojektowano pomieszczenia biurowe i socjalno-sanitarne dla pracowników spółek kolejowych.

W budynku znajdują się również pomieszczenia techniczne i zaplecze do obsługi zarówno budynku, jak i systemy integrujące infrastrukturę na stacji, m.in. systemy niezbędne dla celów przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności.

Budynek został zaprojektowany jako reprezentacyjny obiekt otwierający się na projektowany plac oraz węzeł komunikacyjny. Forma budynku jest dynamiczna, nowoczesna, nawiązująca do kolei, prędkości. Bryła budynku jest prosta, na planie trapezu, fasady są przeszklone. Dach budynku jest dynamiczny, wznoszący od strony południowej nad opadającym przejściem podziemnym, nawiązuje do formy żagli statku lub origami. Dach sprawia wrażenie unoszenia się nad prostą bryłą dworca. Konstrukcja budynku jest częściowo żelbetowa monolityczna i prefabrykowana i częściowo stalowa.

Charakterystyczne parametry techniczne

- Ilość kondygnacji: 3 kondygnacje: 2 naziemne , 1 podziemna
- Wysokość budynku: ok. 12,00 m
- Powierzchnia zabudowy: ok. 1960 m² – po obrysie elewacji
- Powierzchnia użytkowa: ok. 4100 m²

W budynku projektowane są niezbędne instalacje między innymi:

- instalacje sanitarne: wod-kan, co, wentylacje, klimatyzacje
- instalacje teletechniczne m.in.: systemy nagłośnienia, informacji dynamicznej, systemy bezpieczeństwa pożarowego.
- instalacje elektryczne
- instalacje integrujące systemy stacyjne

Budynek dodatkowo wyposażony jest w instalacje odnawialnych źródeł energii, takich jak panele fotowoltaiczne i pompy ciepła.

2.2.11. Budowa tymczasowego obiektu dla obsługi podróżnych

Obiekt tymczasowy dla obsługi podróżnych ma zapewnić ciągłość obsługi pasażera na czas przebudowy stacji Olsztyn Główny.

W obiekcie zlokalizowane będą pomieszczenia dla pasażerów takie jak hol z poczekalnią i kasami, toalety ogólnodostępne, pomieszczenia dla Straży Ochrony Kolei, pomieszczenia biurowe dla pracowników spółek kolejowych oraz pomieszczenia techniczne i zapleczone.

Projektowany obiekt jest wolnostojący, dwukondygnacyjny, z dostępem na piętro klatką zewnętrzną, niepodpiwniczony, na planie prostokąta. Konstrukcja dworca wykonana z prefabrykowanych modułów kontenerowych.

Charakterystyczne parametry:

- Ilość kondygnacji: 2 kondygnacje naziemne
- Powierzchnia zabudowy: 310,15 m²

Obiekt jest wyposażony w niezbędną infrastrukturę między innymi:

- instalacje sanitarne: wod-kan, co, wentylacje, klimatyzacje,
- instalacje teletechniczne,
- instalacje elektryczne

2.2.12. Budowa i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą

Układ drogowy przy tymczasowym budynku dla obsługi podróżnych

Projektowany układ komunikacyjny, przy budynku dla tymczasowej obsługi podróżnych, wykorzystuje istniejące nawierzchnie dla zapewnienia obsługi komunikacyjnej oraz obsługi pasażerów.

Wykorzystuje się istniejący zjazd z ulicy Partyzantów na teren dworca. Z części istniejącej drogi i placu manewrowego wydzielono się parking tymczasowy wraz drogami manewrowymi. Pozostałe utwardzenia przewidziane są do likwidacji w ramach przebudowy placu dworcowego.

Projektuje się miejsca postojowe, w tym:

- dla podróżnych w systemie Kiss&Ride
- miejsca postojowe dla taksówek
- wydzielone miejsca dla SOK i Policji
- miejsca postojowe dla klientów sklepów zlokalizowanych po zachodniej stronie dworca tymczasowego.

Układ drogowy przy budynku dla obsługi podróżnych

W związku z budową budynku dla obsługi podróżnych projektuje się przebudowę istniejącego placu dworcowego z dostosowaniem do nowych rozwiązań.

Projektuje się parking wraz z drogami manewrowymi połączony z ulicą Partyzantów za pomocą istniejącego zjazdu publicznego o szerokości 6.00m. Drogi manewrowe, z uwagi na konieczność poszerzeń związanych z obsługiwaniem pojazdów – autobusy i wozy bojowe straży pożarnej, posiadają szerokość od 5.00 do 6.50m.

Na terenie parkingu wydzielono miejsca postojowe:

- stanowiska dla samochodów osobowych
- stanowiska dla osób niepełnosprawnych
- stanowisko dla autobusu
- stanowiska Kiss&Ride
- stanowiska TAXI
- stanowiska ładowania pojazdów elektrycznych
- Na terenie parkingu przewidziano także dojazd i miejsce dla pojazdów dostarczających towary do budynku dworca i przyległych sklepów oraz dojazd dla śmieciarek.

Planowane chodniki i place dla ruchu pieszych zostały dowiązane do istniejących chodników w pasie drogowym ulicy Partyzantów.

Ścieżka rowerowa została dowiązana do istniejącej ścieżki w pasie drogowym ulicy Partyzantów i doprowadza ruch rowerowy do projektowanego zadaszzonego parkingu dla rowerów zlokalizowanego przed budynkiem dworca kolejowego.

Zaprojektowana nawierzchnia chodników i placów dla ruchu pieszych posiada odpowiednią nośność umożliwiającą poruszanie się pojazdów bojowych straży pożarnej.

Budowa chodnika łączącego wyjście z przejścia podziemnego z istniejącym chodnikiem zlokalizowanym wzdłuż ulicy Marii Zientary-Malewskiej

Projektuje się chodnik umożliwiający pieszym dojście z przejścia podziemnego i windy do istniejącego chodnika zlokalizowanego w pasie drogowym ulicy Marii Zientary-Malewskiej. Projektowana szerokość chodnika 3.00m z lokalnym poszerzeniem dla zadaszzonego stanowiska postojowego dla rowerów.

Chodnik projektuje się z płyt chodnikowych ograniczonych obrzeżem betonowym.

Budowa przejścia służbowego w poziomie szyn.

Projektuje się przejście w poziomie szyn wraz z dojazdami do peronów. Przejście odsunięte od peronów w celu zapewnienia łagodnego dojazdu.

Chodnik projektuje się z płyt chodnikowych ograniczonych obrzeżem betonowym.

Budowa utwardzeń wokół nastawni

Dojazd do nastawni odbywa się poprzez zjazd z drogi wewnętrznej PKP. Teren projektowanej nastawni połączony jest poprzez zjazd z drogi wewnętrznej oraz projektowany chodnik dla pieszych przyległy do drogi.

Przy drodze projektuje się także miejsca postojowych dla samochodów osobowych o nawierzchni z kostki brukowej.

Na terenie nastawni przewiduje się wykonanie chodników wokół budynku oraz placu przed głównym wejściem do budynku wraz z podjazdem do garażu. Na placu przewiduje się zlokalizowanie wiaty rowerowej.

Przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego kat. F w km 83+594

Geometria przebudowywanego przejazdu kolejowo-drogowego została zmieniona ze względu na zmiany geometrii torów na stacji. Zabudowa przejazdu została odsunięta o min. 3.00m od projektowanych rozjazdów.

Projektuje nawierzchnię drogi na dojazdach i na międzytorzu z betonowej kostki brukowej ograniczonej opornikiem betonowym. Zabudowa torów poprzez wykorzystanie małogabarytowych płyt gumowych z uwagi na zaprojektowane łuki poziome w torach (min. 250m).

Budowa drogi dojazdowej do toru odstawczego

Projektuje się drogę długości ok. 216m. W planie droga posiada łuki poziome o promieniu 30.00m. Droga zakończona jest placem o wymiarach 20/00x20.00m. Na długości nawierzchni betonowej torowiska zaprojektowano zatokę o długości 40.00m i szerokości 3.00m zapewniającej bezpośredni dostęp do toru.

Nawierzchnia drogi zaprojektowana z betonowej kostki brukowej ograniczonej opornikiem betonowym.

2.2.13. Budowa ściany oporowej

Zaprojektowano ścianę oporową kątową od km ok. 298+289,49 do ok. 298+469,53 o długości całkowitej 180,00m wysokość ściany jest uzależniona od wysokości zabezpieczanego nasypu i kształtuje się od poziomu przyległego terenu w granicach od 0,5m do 3,16m. Przyjęta odległość lica ściany od osi tory wynosi 4,0m.

Zaprojektowana ściana oporowa, wpisuje się w istniejący krajobraz przez dostosowanie jej wysokości i barwy do zabezpieczanego nasypu oraz sąsiadującej zabudowy. Ściana spełnia ponadto warunki nośności i stateczności, które zostały sprawdzone w ramach przedmiotowego opracowania. Ściana została zaprojektowana jako konstrukcja żelbetowa o odporności ogniowej zapewniającej jej bezpieczne użytkowanie. Bezpieczeństwo użytkowania ściany ze względu na przylegający ruch drogowy oraz pieszy przy górnej krawędzi nasypu zapewniono przez zabudowę bariery energochłonnej, balustrad oraz ze względu na występowanie strefy zagrożenia porażeniem napięciem elektrycznym z sieci trakcyjnej przez zabudowę osłon przeciwporażeniowych o wysokości 3,5m częściowo przeziernych.

2.2.14. Budowa i przebudowa sieci, przyłączy i urządzeń sanitarnych wraz z budową podziemnego zbiornika technologicznego i budową podziemnego zbiornika p.poż.

Budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej wraz z budową podziemnego zbiornika technologicznego

Projektuje się budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej z przyłączami do sieci miejskiej z rur z tworzywa sztucznego o średnicach zewnętrznych 160 ÷ 690 ze studzienkami rewizyjnymi. Ze względu na długość trasy kanalizacji oraz prowadzenie nad przejściem podziemnym, projektuje się pompownie wód deszczowych o wydajnościach 185,5 l/s oraz 330 l/s.

Projektuje się szczelny system odprowadzenia wód opadowych i roztopowych ze stanowiska postojowo – awaryjnego dla wagonów przewożących towary niebezpieczne do kanalizacji odwodnieniowej oraz do zbiornika bezodpływowego w razie awarii. Kanalizację zaprojektowano z rur i kształtek z kamionki. Zbiornik podziemny, stalowy, dwupłaszczowy, bezodpływowy, o pojemności 100 m³. Stanowisko postojowe odwadniane za pomocą koryta z betonu zbrojonego włóknom o szerokości 30 cm z rusztami klasy D400.

Budowa i przebudowa kanalizacji sanitarnej

Projektuje się budowę i przebudowę kanalizacji sanitarnej z rur z tworzywa sztucznego o średnicach zewnętrznych 160 ÷ 600 ze studzienkami rewizyjnymi. Ze względu na rzędną włączenia do istniejącego kanału kanalizacji, projektuje się pompownię ścieków sanitarnych o wydajności 3,0 l/s.

Budowa wodociągów wraz z budową podziemnego zbiornika p.poż.

Projektuje się budowę wodociągów z tworzywa sztucznego o średnicach 32 ÷ 50 mm wraz z armaturą i uzbrojeniem. Projektowana instalacja będzie służyła do napełniania zbiorników wody taboru poprzez punkty poboru zabudowane na studzienkach wodociągowych.

Projektuje się przebudowę wodociągu miejskiego (PWik) z rur z żeliwa sferoidalnego o średnicy dn 500 mm z rurą stalową przeciskową o średnicy dn 800mm.

Projektuje się zbiornik wody na cele obrony p.poż. dla stanowiska postojowo – awaryjnego. Zbiornik podziemny z tworzywa sztucznego o pojemności 100 m³, z nasadami 110 dla straży pożarnej.

Budowa odwodnienia peronów

Perony będą odwadniane za pomocą systemu korytek odwodnienia liniowego z tworzyw sztucznych o szerokości wewnętrznej 15 cm z rusztami poliamidowymi szczelinowymi klasy B125 o szerokości szczeliny 9 mm. Odpływ z korytek do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej.

Budowa przyłączy do budynku Nastawni OL

Projektuje się budowę przyłącza wody z rur i kształtek z tworzywa sztucznego polietylenowych PE100 PN 10 SDR 17 o średnicy 50 mm z miejskiej sieci wodociągowej o średnicy 200 mm zlokalizowanej w ulicy Lubelskiej.

Projektuje się budowę przyłącza ścieków sanitarnych z rur kanalizacyjnych z tworzywa sztucznego ze ścianką litą o średnicach 160 i 200 mm do miejskiej sieci kanalizacyjnej o średnicy 200 mm w ulicy Lubelskiej.

Wody deszczowe odprowadzane będą przewodami z rur kanalizacyjnych z tworzywa sztucznego ze ścianką litą o średnicach 160 i 200 mm do projektowanego odwodnienia układu torowego.

Przyłącze ciepłownicze poprowadzone będzie z przebudowywanego istniejącego przyłącza ciepłowniczego z rur i kształtek preizolowanych (z rurą przewodową stalową w płaszczu osłonowym HDPE) o średnicy 2 x 50/125 mm, doprowadzającego ciepło systemowe do budynku użytkowanego przez PKP Cargo.

Budowa i przebudowa sieci, przyłącza i urządzenia sanitarne w rejonie budynku dla obsługi podróżnych

Budowa i przebudowa wodociągów

Projektuje się przebudowę wodociągów o średnicach 50 – 200 mm z rur i kształtek z tworzywa sztucznego PE wraz z armaturą na bezkolizyjne trasy.

Istniejące przyłącze wody do budynku dworca zostanie zdemontowane łącznie z rozbiórką istniejącego dworca. Projektuje się nowe przyłącza wodociągowe z rur i kształtek z tworzywa sztucznego PE wraz z armaturą dla potrzeb tymczasowego budynku dla obsługi podróżnych o średnicy 50 mm, oraz budynku dworca docelowego o średnicy 90 mm.

Przebudowa gazociągów

Projektuje się przebudowę gazociągów o średnicach 40 – 160 mm z rur i kształtek z tworzywa sztucznego PE RC wraz z armaturą na bezkolizyjne trasy. Istniejące przyłącze gazu do budynku dworca zostanie zdemontowane łącznie z rozbiórką istniejącego dworca.

Projektowany odcinek gazociągu należy wykonać z rur o średnicy 160 mm PE100 RC SDR17 przeznaczonych do gazu łączonych przez zgrzewanie doczołowe.

Budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej

Projektuje się budowę i przebudowę sieci i przyłączy kanalizacji deszczowej z rur i kształtek z tworzywa sztucznego PVC o średnicy 160 - 800 mm wraz z uzbrojeniem. Istniejące przyłącza kanalizacji deszczowej do budynku dworca zostaną zdemontowane łącznie z rozbiórką istniejącego dworca. Projektuje się nowe przyłącze kanalizacji deszczowej dla potrzeb docelowego budynku dla obsługi podróżnych o średnicy 400 mm z rur kanalizacyjnych z tworzywa sztucznego.

W związku z zaprojektowaniem nowego parkingu i pochylni na poziom -1 nowego budynku, projektuje się budowę odwodnienia liniowego i wpustów drogowych skąd wody deszczowe będą odpływały do miejskiej kanalizacji w ul. Lubelskiej. Odwodnienie liniowe placu pieszego z kanałów retencyjno - odwodnieniowych. Na terenie parkingu koryta liniowe z rusztem żeliwnym klasy D 400. Wpusty uliczne żeliwne klasy D 400, osadzone na studzienkach betonowych dn 500 mm z osadnikiem. Wody deszczowe z parkingu projektuje się podczyszczać w separatorze substancji ropopochodnych.

Ze względu na ograniczoną przepustowość istniejącej kanalizacji, wody deszczowe będą retencjonowane w zbiornikach retencyjnych z tworzywa sztucznego SN 8 o pojemnościach 20 m³ i 90 m³ z regulatorem odpływu, a następnie tłoczone przewodami z rur PE ciśnieniowych o połączeniach zgrzewanych z przepompowni o wydajnościach 17,0 l/s oraz 60,0 l/s.

Budowa i przebudowa kanalizacji sanitarnej

Projektuje się przebudowę odcinków kanalizacji o średnicach 160 – 400 mm z rur i kształtek z tworzywa sztucznego PVC wraz z uzbrojeniem na bezkolizyjne trasy. Istniejące przyłącza kanalizacji sanitarnej do budynku dworca zostaną zdemontowane łącznie z rozbiórką istniejącego dworca. Projektuje się nowe przyłącza kanalizacji sanitarnej dla potrzeb tymczasowego budynku dla obsługi podróżnych o średnicy 160 mm, oraz docelowego budynku dla obsługi podróżnych o średnicy 160 - 200 mm rur i kształtek kanalizacyjnych z tworzywa sztucznego PVC (lite).

W związku z zaprojektowaniem lokali gastronomicznych na poziomie -1 nowego budynku, projektuje się budowę separatorów tłuszczu i przepompowni ścieków sanitarnych dla potrzeb tych lokali. Przepompownie o wydajności 3,0 l/s, przewody tłoczne z rur i kształtek polietylenowych PE 100.

Budowa i przebudowa ciepłociągów

Istniejące przyłącze ciepłone do budynku dworca oraz węzeł cieplny zostanie zdemontowane łącznie z rozbiórką istniejącego dworca.

Projektuje się budowę i przebudowę ciepłociągu z rur i kształtek preizolowanych z rurą przewodową stalową w płaszczu osłonowym HDPE o średnicy 2 x 50/125 mm oraz 2 x 150/250 na bezkolizyjnej trasie.

2.2.15. Budowa i przebudowa sieci, przyłączy i urządzeń elektroenergetycznych.

Budowa i przebudowa zasilania urządzeń na stacji.

W ramach niniejszego zadania przewiduje się wykonanie zasilania elektrycznego następujących odbiorów nietrakcyjnych na stacji Olsztyn Główny:

- budynek nastawni OL (budowa),
- instalacje w projektowanym przejściu podziemnym (budowa),
- instalacji i sieci elektroenergetycznych na peronach (przebudowa),
- pompownie (budowa),
- windy (budowa),
- schody ruchome (budowa),
- oświetlenie rozjazdów (przebudowa),
- elektryczne ogrzewanie rozjazdów – EOR (przebudowa),
- urządzenia Systemu Dynamicznej Informacji Podróżnych – SDIP (budowa),
- urządzenia monitoringu (budowa),
- urządzenia służące do diagnostyki pojazdów na torach dostawnych spółki Polregio Sp. z o.o. (budowa)

Obiekty te będą zasilane kablami ze stacji transformatorowych SN/nn pracujących w sieci PKP Energetyka S.A.

Przewiduje się wykonanie zasilania rezerwowego do następujących obiektów:

- urządzenia SRK oraz wybrane obwody w nastawni OL
- pompownie
- wybrane obwody w przejściu podziemnym dla pieszych (windy, SDIP, pompownie).

Wszystkie przyłącza będą przystosowane do zamontowania urządzeń kompensacji mocy biernej.

Budowa i przebudowa elektrycznego ogrzewania rozjazdów – EOR.

Projektuje się stosowanie systemowych, przystosowanych do zdalnego sterowania urządzeń eor, zgodnych z wymaganiami Iet-5.

System eor realizuje funkcje:

- zmiany nastaw progowych algorytmów pracy,
- przesyłu informacji o stanie pracy urządzeń do niego włączonych,
- przekazuje informacje o uszkodzeniach w urządzeniach torowych i przytorowych rozjazdu,
- przekazuje informacje o stanach pracy,
- przekazuje informacje o awariach urządzeń sterujących i obwodu zasilania,
- przekazuje informacje o zużyciu energii elektrycznej,
- przekazuje informacje o włamaniach do systemu,
- System eor umożliwia sterowanie pracą:
 - pojedynczych rozjazdów,
 - grup rozjazdów,
 - stacji,
 - grup stacji i odcinków linii kolejowych.

W ramach zadania projektuje się zabudowę urządzeń EOR w granicach przebudowy układu torowego.

Budowa i przebudowa oświetlenie terenów kolejowych.

Przewiduje się zabudowę oświetlenia na następujących obiektach: perony i wybrane tory stacyjne, rozjazdy, przejścia w poziomie torów, przejście podziemne.

Na peronach, w głowicach stacyjnych oraz przejazdach i przejściach zostaną zainstalowane słupy kompozytowe łamane z mechanizmem zawiasowym.

Układy oświetlenia terenów i obiektów kolejowych zostaną wyposażone w systemy sterowania oświetleniem w funkcji natężenia oświetlenia i czasu. Zainstalowany system oświetlenia zewnętrznego umożliwi sterowanie automatyczne i ręczne, lokalne i zdalne z terminali służb eksploatacyjnych oraz nadzór nad stanem urządzeń zasilających i odbiorczych. Informacje o stanie urządzeń oświetleniowych będą przekazywane do miejsca sterowania.

Sterowanie oświetleniem będzie automatyczne w funkcji natężenia oświetlenia oraz czasu z możliwością sterowania ręcznego.

Oświetlenie peronów pod wiatą projektuje się oprawami LED dopuszczonymi do stosowania przez PKP PLK, w wykonaniu wandaloodpornym, o dużym stopniu szczelności (IP \square 55).

Oświetlenie będzie sterowane automatycznie.

W obrębie dróg ewakuacyjnych wykonane zostanie oświetlenie awaryjne z czasem podtrzymania 2h zapewniające natężenie światła, co najmniej 5lx w osi drogi ewakuacyjnej oraz średnie natężenie 2lx w pozostałych obszarach.

Oświetlenie awaryjne będzie zrealizowane przez zastosowanie indywidualnych modułów zasilania awaryjnego, montowanych w oprawach. Oprawy będą wyposażone w wewnętrzny układ testujący. Przewiduje się system centralnego monitoringu tych opraw.

Budowa Sterowanie i monitorowanie urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej - EN

Przewiduje się, że urządzenia EN przystosowane będą do włączenia w system zdalnego sterowania.

W skład podsystemów EN wchodzi: urządzenia eor, urządzenia oświetlenia terenów kolejowych, obsługa tuneli (oświetlenie i pompownie), sygnalizacja włamania (obejmująca szafy rozdzielcze systemu oraz skrzynie przytorowe EOR)

System będzie przystosowany do sterowania, nadzoru i diagnostyki urządzeń wchodzących w skład infrastruktury EN. System charakteryzuje się autonomicznym działaniem urządzeń wchodzących w skład poszczególnych podsystemów.

Sieć transmisyjna realizowana poprzez 2-4 dedykowane włókna w światłowodzie w obrębie stacji spina poszczególne podsystemy EN.

Do sieci tej dołączone jest stanowisko dyspozytora w budynku wielofunkcyjnym w pomieszczeniu dyżurnego ruchu oraz dodatkowe w pomieszczeniu ruchu elektrycznego. Stanowiska te wyposażone są w terminal komputerowy i monitor służący do prezentacji i zadawania stanów poszczególnych elementów systemu.

Podstawowe zadania realizowane przez system to: nadzór, zdalne sterowanie, zdalne programowanie, diagnostyka

Przebudowa kolizji SN PKP Energetyka S.A.

Zlokalizowane kolizje PKP Energetyka S.A. przewiduje się przebudować poprzez układanie bezkolizyjne nowego kabla i zabezpieczanie istniejących kabli osłoną z rur. W chwili obecnej wykryto 23 takie kolizje.

Przebudowa kolizji SN Energa Operator S.A.

Zlokalizowane kolizje Energa Operator S.A. przewiduje się przebudować poprzez układanie bezkolizyjne nowego kabla i zabezpieczanie istniejących kabli osłoną z rur. Nowe kable łączyć z mufami przelotowymi z kablem istniejącym, a w miarę potrzeb wprowadzać na słup kablowy linii napowietrznej. W chwili obecnej wykryto 4 takie kolizje.

Przebudowa kolizji nN PKP Energetyka S.A.

Zlokalizowane kolizje PKP Energetyka S.A. przewiduje się przebudować poprzez ułożenie nowego kabla na kolizyjnym odcinku i połączyć go mufami z istniejącymi mufami przelotowymi. W chwili obecnej wykryto 1 kolizję

2.2.16. Budowa i przebudowa sieci, przyłączy i infrastruktury telekomunikacyjnej.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje przebudowę i rozbudowę infrastruktury kolejowej na stacji Olsztyn Główny w celu dostosowania stacji, budynku dworca i ich otoczenia do nowych potrzeb wynikających z obsługi zwiększonego ruchu pasażerskiego. Wiąże się to z koniecznością przebudowy istniejącej oraz budowy nowej infrastruktury teletechnicznej.

Niniejsze opracowanie dotyczące teletechniki obejmuje:

- a) rozwiązanie kolizji projektowanej infrastruktury kolejowej z istniejącą siecią kabli teletechnicznych kolejowych i innych operatorów poprzez ich przebudowę lub zabezpieczenie
- b) budowę nowych kabli teletechnicznych dla potrzeb nowej i modernizowanej infrastruktury kolejowej oraz systemów telekomunikacyjnych i teletechnicznych
- c) budowę nowych systemów dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP), kolejowej łączności przewodowej i radiowej, monitoringu wizyjnego (SMW, CCTV), kontroli dostępu (KD), sygnalizacji włamania i napadu (SSWiN), instalacji telekomunikacyjnej sieci strukturalnej LAN, budowę sieci transmisji danych systemów SMW i SDIP, Systemu Sygnalizacji Pożaru (SSP i SUG).

Przedmiotowa inwestycja obejmuje budowę i przebudowę następujących obiektów infrastruktury kolejowej w celu dostosowania do nowych potrzeb stacji Olsztyn Główny:

- Budowa nowego budynku nastawni – instalacje teletechniczne,
- Budowa i przebudowa peronów – instalacje teletechniczne,
- Budowa tymczasowego budynku dla obsługi podróżnych – instalacje teletechniczne
- Budowa budynku dla obsługi podróżnych – instalacje teletechniczne

X. 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) 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 ze zmianami),
- b) ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz.1219 ze zmianami),
- c) ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U z 2021 r., poz. 779),
- d) ustawy z 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U z 2021 r., poz. 1098 ze zmianami),
- e) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 624),
- f) rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2020 r., poz. 2279),
- g) rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021 r. , poz. 845),
- h) rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 ze zm.),
- 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 2 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 2020 r., poz. 283) 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.

Zgodnie z zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 21 września 2017 r., znak: WOOŚ.4210.5.2017.AZ.25 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, zmienionej decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.420.15.2020.AD.10 z dnia 23 listopada 2020 r. teren planowanej inwestycji przecina Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny. Planowane prace inwestycyjne nie obejmują obszaru rzeki Łyny, w związku z powyższym nie zostaną naruszone żadne zakazy wymienione w Uchwale Nr XXVI/606/17 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 kwietnia 2017 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny.

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) w związku z czym nie było potrzeby uzgadniania projektu decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji linii kolejowej z dyrektorem regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie dotyczącym zabudowy i zagospodarowania przestrzennego terenu położonego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

1.3. Dla planowanej inwestycji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 21 września 2017 r. znak sprawy: WOOŚ.4210.5.2017.AZ.25 dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa Dworca Olsztyn Główny wraz z modernizacją układu torowo-peronowego i infrastruktury kolejowej” w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej Nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn”, którą następnie zmienił decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOŚ.420.15.2020.AD.10 z dnia 23 listopada 2020r. 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).

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

W zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej mają zastosowania przepisy ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2021 poz. 710). Zakres prac inwestycyjnych obejmuje obiekty wpisane do rejestru zabytków:

- wiaty peronowe na peronach 2, 3, 4 – wpisane do rejestru zabytków nieruchomych pod numerem A-4651,
- napis przestrzenny „Dworzec Kolejowy” umieszczony na dachu oraz mozaika ścienna znajdująca się między kasami biletowymi w budynku dworca kolejowego wpisane do rejestru zabytków ruchomych pod numerem B-403.

W związku z powyższym należy uzyskać wszystkie niezbędne pozwolenia zgodnie z ww. ustawą o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Olsztynie pismem z dnia 1.10.2020 r. (znak IZNR.5183.345.2020.mk), zaopiniował negatywnie przedmiotową inwestycję z uwagi na nieuwzględnienie ochrony znajdujących się na jej terenie zabytków objętych prawną ochroną konserwatorską. W związku z powyższym inwestor pismem z dnia 27.10.2020 r., nr TR/OGL/MT/129/2020, po uwzględnieniu uwag Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, wystąpił ponownie o wydanie opinii, na które organ nie wniósł żadnych uwag.

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).

XI. 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 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.

XII. Nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Wobec powyższego, zgodnie z art. 9w 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 3 marca 2021 r. do Wojewody Warmińsko – Mazurskiego wpłynął wniosek Pana Andrzeja Osipów, Dyrektora Regionu Północnego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Spółki oraz Pana Damiana Sawko, 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 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn”.

Następnie pismem z dnia 22.03.2021 r. Inwestor wniósł o zmianę zapisów pkt. IV oraz pkt V wniosku w zakresie przebiegu linii rozgraniczającej oraz wskazania nieruchomości na których przewidziano ograniczenie w ich korzystaniu w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej.

Przedmiotem inwestycji są linie kolejowe nr: 353 Poznań Wschód – Skandawa – granica państwa, 216 Działdowo – Olsztyn Główny, 219 Olsztyn Główny – Ełk. Niniejsze linie kolejowe są liniami 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) Przedmiot inwestycji stanowi także linia kolejowa nr 220 Olsztyn Główny – Bogaczewo o znaczeniu pozostałym.

W wyniku analizy wniosku pod względem formalnym w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stwierdzono, że zawierał on wszystkie elementy wymagane na podstawie przepisu art. 9o ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym (zwaną dalej u.t.k.)

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.

Zgodnie z art. 9o ust. 3 pkt 3 ustawy inwestor dołączył do wniosku mapy z projektami podziału. Wniosek zawierał również określenie zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu, przedstawione dodatkowo na odrębnej mapie w skali 1:100. Umieszczono w nim również wykazy nieruchomości o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 3 a) u.t.k.

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 2 w związku z §3 ust. 1 pkt 60 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 nr WOOS.420.15.2020.AD.10 z dnia 23 listopada 2020 r., 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.

Dla części terenu objętego wnioskiem o ustalenie lokalizacji linii kolejowej obowiązuje Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części Śródmieścia w rejonie Dworca Głównego w Olsztynie, przyjęty uchwałą Nr XLVI/757/13 Rada Miasta Olsztyna z dnia 18.11.2013r. (Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego z 2014 roku, poz. 260). W myśl art. 9ad ust. 3 ustawy w niniejszej

sprawie organ nie jest związany postanowieniami ww. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z treścią ww. przepisu w sprawach dotyczących lokalizacji linii kolejowych przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się, z zastrzeżeniem art. 9n ust. 2 i art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. g ustawy z dnia 27 marca 2003 r., o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2021 r. poz. 741).

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 wieczysti nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji, zostali poinformowani poprzez zawiadomienia z dnia 24 marca 2021 r. 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 Olsztyn, 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, wpłynęły poniższe pisma od stron postępowania:

A/OPISIE Sp. z o.o. ul. Sprzętowa 2 , 10-467 Olsztyn – użytkownik wieczysty działki nr 6/9 w obrębie Olsztyn 84, przesłane drogą e-mailową w dniu 30 marca 2021r.

Strona wniosła prośbę o przesłanie w formie elektronicznej planu zagospodarowania terenu lub jego fragmentu obejmującego inwestycję w sąsiedztwie ww. nieruchomości oraz przesłanie rysunku lub szkicu z zaznaczeniem tej części nieruchomości, której dotyczy ograniczenie, a także podanie szczegółów w jaki sposób ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości miałyby wyglądać i podanie terminu, w którym będzie obowiązywało.

B/Muzeum Warmii i Mazur w Olsztynie ul. Zamkowa 2, 10-074 Olsztyn–użytkownik wieczysty działki 32/8 obr. Olsztyn 72, pismo z dnia 30 marca (data wpływu: 7 kwietnia 2021 r.) znak: PRK.22.5.2021.GŚ.

Strona poinformowała, że na obecnym etapie postępowania nie zajmie wiążącego stanowiska w sprawie. Na terenie działki nr 32/8 obręb Olsztyn 72, na której planowane jest prowadzenie ww. inwestycji, znajduje się droga dojazdowa do rampy załadunkowej przy budynku Centralnego Magazynu Muzealiów i wejście do pracowni konserwatorskiej. Z tego względu Muzeum zainteresowane jest utrzymaniem istniejącej infrastruktury w możliwie nieuszczerplonym stanie. Istotną kwestią, wynikającą z postulatu ochrony zbiorów, jest również utrzymanie zasady ograniczonego dostępu na przedmiotowy teren osobom postronnym. W opisie przedsięwzięcia nie określono precyzyjnie zakresu działań przewidzianych do realizacji na ww. działce oraz nie określono zakresu ograniczenia sposobu korzystania z ww. terenu. Poprzestano wyłącznie na informacji o konieczności zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w celu prowadzenia inwestycji w zakresie przewidzianym w art. 9q ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Z analizy załącznika graficznego wynika, że na skarpie w północnej części działki planowane jest wybudowanie odcinka sieci trakcyjnej. Brak załączonego opisu nie pozwala na bezsporne określenie jej parametrów i charakteru. Dla Muzeum istotną kwestią jest uzyskanie możliwie pełnej informacji o infrastrukturze przewidzianej do wybudowania oraz o podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektach i urządzeniach niezbędnych do korzystania z niej. Nie znane są też zasady udostępniania terenu dla realizacji inwestycji oraz dla prowadzonych w przyszłości prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii. Strona oczekuje odpowiedzi na zgłoszone wyżej zastrzeżenia i uwagi.

C/ Urząd Miasta Olsztyna, pismo z dnia 1.04.2021 (przesłane za pośrednictwem ePUAP).

1. Prezydent Olsztyna poinformował, że w granicach objętych ww. wnioskiem wydane zostały niżej wymienione decyzje, jednocześnie wniósł o uwzględnienie możliwości realizacji wskazanych w nich obiektów budowlanych stanowiących ważne elementy dla układu komunikacyjnego Olsztyna.

a) decyzja Prezydenta Olsztyna ZRID Nr - 4/2017 z dnia 4 maja 2017 r., znak: RMB.6740.185.2017 zatwierdzająca projekt budowlany i udzielająca zezwolenia na realizację inwestycji drogowej - budowa wiaduktu drogowego nad linią PKP w ciągu ulicy Trackiej (droga gminna klasy L) w Olsztynie wraz z dojazdami i przebudową infrastruktury technicznej oraz rozbiórką istniejącej kładki;

b) decyzja Wojewody Warmińsko-Mazurskiego Nr 1/18 z dnia 9 stycznia 2018 r., znak: IGR-II.7820.1.2017 udzielająca zezwolenia na realizację inwestycji drogowej pn.: "Zadanie III - Przebudowa ul. Lubelskiej w Olsztynie na odcinku od skrzyżowania ul. Lubelskiej z ul. Stalową (łącznie ze skrzyżowaniem) do zaprojektowanego węzła drogowego w ciągu obwodnicy" utrzymana w mocy decyzją Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 25 października 2018 r., znak: DLI.2.6621.15.2018.AN.8;

c) decyzja Prezydenta Olsztyna ZRID Nr - 1/2018 z dnia 14 lutego 2018 r., znak: UA.6740.10.2018 zatwierdzająca projekt budowlany i udzielająca zezwolenia na realizację inwestycji drogowej - przebudowa wiaduktu drogowego nad koleją w ciągu ulicy Limanowskiego w Olsztynie, rozbiórka starego i budowa nowego wiaduktu wraz z dojazdami i towarzyszącą infrastrukturą - zadanie II.

2. Prezydent Olsztyna wniósł również o wyłączenie z wniosku części działki 1/50 obręb ewidencyjny 72 objętej podziałem geodezyjnym, uzasadniając to tym, że w odniesieniu do ww. działki toczy się postępowanie w sprawie zmiany decyzji ZRID Nr 5/2016 Prezydenta Olsztyna z dnia 21 listopada 2016 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, dla zadania inwestycyjnego pn.: ZADANIE 1, Budowa ul. Partyzantów na odcinku od 1-go Maja do Pl. Bema w Olsztynie w zakresie: budowa węzła przesiadkowego Olsztyn - Śródmieście wraz z połączeniami do ul. Partyzantów, w ramach przedsięwzięcia: "Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie - łańcuchy eko mobilności". Strona wskazała na fakt, że w związku z planowanymi działaniami oraz mając na uwadze obowiązujące przepisy Inwestor - Prezydent Olsztyna uzyskał w dniu 21.09.2020 r. pozytywną opinię Polskich Kolei Państwowych S.A PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku, który to podmiot nie miał uwag do przedstawionego projektu. Na obszarze na którym planowana jest realizacja zadania gminy, w tym na działce nr 1/50 obręb 72, przewidziano zmianę przebiegu sieci kanalizacji deszczowej z uwagi na zlokalizowane w przedmiotowym obszarze miejsca pochówków.

W związku z odkryciem archeologicznym dotyczącym pozostałości cmentarza ewangelickiego oraz wstrzymaniem robót przez Konserwatora Zabytków, Inwestor - Prezydent Olsztyna został zmuszony do wprowadzenia istotnych zmian w części robót budowlanych i wyłączenia ich z realizacji kontraktu pn.: „Zadanie I - Budowa ul. Partyzantów na odcinku od 1-go Maja do Pl. Bema w Olsztynie” wykonywanego na podstawie Decyzji ZRID Nr-5/2016 z dnia 21.11.2016 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Niezrealizowany w ramach ww. przedsięwzięcia zakres robót związany był z budową sieci kanalizacji deszczowej oraz zagospodarowaniem przedmiotowego obszaru. Ww. odcinek kanalizacji deszczowej stanowi główny kolektor odprowadzający wody opadowe z rejonu ul. Partyzantów od ul. Lanca do przejścia pod torami na ul. 1 Maja, przez co jest niezbędny do prawidłowego odwodnienia ww. ulicy.

Zakres przedmiotowej zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej obejmuje również skomunikowanie wykonanego przez PKP PLK S.A. peronu Olsztyn – Śródmieście ciągami pieszymi z przystankami autobusowymi wybudowanymi na ul. Partyzantów, drogę dojazdową i utworzenie miejsc postojowych typu Kiss&Ride oraz zainstalowanie stacji roweru miejskiego.

Dodatkowo Prezydent Olsztyna zwrócił uwagę na fakt, że działka numer 1/50 obręb 72 stanowi obszar zlikwidowanego (bez ekshumacji) Cmentarza Ewangelickiego (ponad 1300 grobów), w związku z czym realizacja robót budowlanych na tym obszarze jest możliwa po zawarciu stosownych porozumień z parafią Ewangelicką i Stowarzyszeniem Święta Warmia, które to Gmina Olsztyn zawarła w listopadzie 2019 r., po wstrzymaniu robót w lutym 2019 r. przez Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

3. Prezydent Olsztyna wystąpił także o uwzględnienie budowy przejścia na Zatorze na przedłużeniu ul. M. Kajki lub co najmniej wzmocnienie konstrukcji torowiska, tak aby wykonanie go było możliwe w przyszłości. Realizacja ww. przejścia wynika z przyjętego przez Radę Miasta Olsztyna Uchwałą Nr XI/133/15 w dniu 24 czerwca 2015 r. "Zintegrowanego Programu Rozwoju Przestrzennego Śródmieścia Olsztyna" zakładającego działania zmierzające do realizacji dodatkowych połączeń pieszych z Zatorzem,

4. Prezydent Olsztyna wniósł również o uwzględnienie zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części Śródmieścia w rejonie Dworca Głównego w Olsztynie, w szczególności wynikających z funkcji integracyjnego węzła komunikacyjnego, konieczności połączenia dworca z Zatorzem, kształtowania wysokiej jakości przestrzeni publicznej i reprezentacyjnego charakteru budynku dworca z uwzględnieniem wyznaczonej w planie linii zabudowy, zachowania wskazanych w planie drzew.

5. Prezydent Olsztyna poinformował dodatkowo, że wykonana infrastruktura na terenie węzła przesiadkowego w rejonie dworca Olsztyn Główny oraz wiaduktu w ciągu ul. Towarowej, zgodnie z zawartymi z wykonawcami umowami, objęta jest gwarancją i rękojmią. W przypadku naruszenia robót związanych z jej realizacją należy przejąć zobowiązania gwarancyjne wykonawcy.

D/ POLREGIO Sp. z o.o., Warmińsko-Mazurski Zakład w Olsztynie, ul. Lubelska 46 10-409 Olsztyn – użytkownik wieczysty działki 1/82 obr. Olsztyn 159, pismo z dnia 6 kwietnia 2021 roku, znak: PRU-210.13.3/2021.

Strona wystąpiła z wnioskiem o zapewnienie możliwości wjazdu pojazdów szynowych do PUT Olsztyn zlokalizowanego przy ul. Marii Zientary Malewskiej 28A w Olsztynie na ww. działce, oraz przejazdu drogowego celem zaopatrzenia w części zamienne i materiały eksploatacyjne (paliwo, oleje itp.).

E/ TK Telekom" sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie ul. Kijowska 10/12A 03-743 Warszawa - użytkownik wieczysty działki 1/18 obr. Olsztyn 159; pismo z dnia 6 kwietnia 2021r. (data wpływu: 12.04.2021 r.)

Strona poinformowała, że na ww. nieruchomości oraz w budynku objętych postępowaniem administracyjnym znajduje się szeroko pojęta infrastruktura telekomunikacyjna TK Telekom, z wykorzystaniem której świadczone są usługi telekomunikacyjne na rzecz takich podmiotów jak: PKP Cargo S.A., PKP Telkol sp. z o.o., Urząd Komunikacji Elektronicznej, Ministerstwo Finansów czy prokuratury. W przypadku spółek z grupy PKP, istniejąca infrastruktura TK Telekom służy również świadczeniu usług służących zapewnieniu obsługi i bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ponadto stanowi ona ważny węzeł telekomunikacyjny wpływający na obsługę klientów w województwie warmińsko-mazurskim, jak również węzeł tranzytowy, wpływający na dostarczanie usług telekomunikacyjnych na północnym-wschodzie Polski. W tym stanie rzeczy, w ocenie TK Telekom zachodzi konieczność przedstawienia i uzgodnienia przez wnioskodawcę tj. spółkę pod firmą PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie z przedstawicielami Spółki rozwiązań technicznych gwarantujących zapewnienie ciągłości świadczonych usług, w tym m.in. poprzez uzgodnienie budowy lub przebudowy niezbędnej w tym zakresie infrastruktury telekomunikacyjnej, a także czasu niezbędnego na zrealizowanie powyższych prac. Konieczne jest w związku z tym również zapewnienie przez Inwestora odpowiedniego pomieszczenia lub wydzielenie gruntu niezbędnego do budowy obiektu telekomunikacyjnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Strona wnioskuję wobec tego o przedstawienie przez Inwestora harmonogramu budowy lub przebudowy układu torowego, a także potwierdzenie możliwości zapewnienia Spółce przez Inwestora odpowiedniego pomieszczenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej Spółki lub wydzielenie gruntu niezbędnego do budowy obiektu telekomunikacyjnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą pozwalając tym samym TK Telekom na przygotowanie się do relokacji.

F/ Retail Provider sp. z o.o. ul. Lwowska 10 lok. 5 00-558 Warszawa reprezentowana przez r.pr. ██████████ (zwany dalej: Pełnomocnik) - właściciel działki ew. nr 23 z obrębu 159 oraz użytkownik wieczysty działek ew. nr 1/22, 22/3, 22/9, 22/7, 24 z obrębu 159 w Olsztynie, tj. działek położonych w bezpośrednim sąsiedztwie terenu inwestycji objętej postępowaniem administracyjnym.

Strona wniosła o umorzenie postępowania w całości na podstawie art. 105 § 1 k.p.a., względnie o wydanie decyzji odmawiającej ustalenia lokalizacji inwestycji uzasadniając to przede wszystkim tym, że przedstawiony we wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej zakres inwestycji, nie jest inwestycją dotyczącą linii kolejowej w rozumieniu przepisów rozdziału 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, gdyż dotyczy budowy dworca kolejowego.

Pełnomocnik stwierdził, że „Ustalenie lokalizacji linii kolejowej dla Inwestycji obejmującej dworzec kolejowy, stanowić będzie rażące naruszenie prawa z oczywistym przekroczeniem zakresu przedmiotowego rozdziału 2b u.t.k.” Wskazał, „że zgodnie z przepisami u.t.k. dworce kolejowe nie

mieszczą się w desygnacji pojęcia linii kolejowej, a tym samym nie mogą być realizowane w trybie przepisów u.t.k., określonych w szczególności w Rozdziale 2b u.t.k. Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych.”

Strona wskazała, że zgodnie z definicją linii kolejowej zawartej w art. 4 pkt 2 u.t.k., jest to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów. Drogą kolejową natomiast zgodnie z ustawą jest tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2-12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot (art. 4 pkt 1 a u.t.k.). W ww. załączniku nr 1 nie zostały wyszczególnione dworce kolejowe, co zdaniem strony potwierdza, że dworzec kolejowy, jako obiekt nie został uznany za element ww. infrastruktury kolejowej. Ten sam wniosek strona wywiodła również z definicji dworca kolejowego, zgodnie z którą jest to: „obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej”. Zdaniem pełnomocnika Spółki z powyższej definicji wprost wynika, że infrastruktura kolejowa może łączyć się z dworcem, ale sam dworzec kolejowy do niej nie należy. Zauważa on również, że definicja obszaru kolejowego nie odnosi się do dworców kolejowych. Zgodnie z art. 4 pkt 8 u.t.k. przez obszar kolejowy należy rozumieć powierzchnię gruntu określoną działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy. Dworzec kolejowy, w którym (zgodnie z definicją) znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego) nie jest obiektem budowlanym przeznaczonym do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej ani też przeznaczonym do przewozu osób i rzeczy. W związku z powyższym strona stoi na stanowisku, że niedopuszczalnym jest prowadzenie postępowania na podstawie przepisów Rozdziału 2b u.t.k., dla obiektu stanowiącego Dworzec Kolejowy Olsztyn Główny. Potwierdzenie ww. stanowiska wynika (zdaniem strony) również z dołączonych do pisma: „Opinii spełniania wymagań jako obszaru kolejowego przez działki o nr ewidencyjnych: nr 1/89,1/92, 1/4 z obręb 159 i nr 36/2 z obręb 90 w Mieście Olsztyn, woj. warmińsko-mazurskie” opinii prawno-technicznej sporządzonej przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Zarząd Krajowy (sporządzona pod kierownictwem prof., dr hab. inż. ██████████) oraz opinii sporządzonej przez adw. ██████████, zleconej przez Prezydenta Miasta Olsztyna (opinia z dnia 14 listopada 2020 r.). Zdaniem strony „...jedynym powodem dla którego Inwestor złożył przedmiotowy wniosek, w trybie przepisów u.t.k., jest brak zgodności inwestycji z ustaleniami obowiązującego na danym terenie miejscowym planem zagospodarowania terenu. Takie działanie Inwestora, ma wyłącznie na celu obejście przepisów prawa i zrealizowanie Inwestycji na podstawie przepisów u.t.k, które w żadnej mierze nie odnoszą się do Inwestycji.”

Drugim zarzutem stawianym przez stronę jest: „Niekompletność wniosku o ustalenie lokalizacji inwestycji kolejowej, z uwagi na brak dołączenia do wniosku opinii, o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 4 u.t.k., wydanych dla Inwestycji”, które zgodnie z art. 9o ust. 5 zastępują uzgodnienia, pozwolenia, opinie bądź stanowiska właściwych organów wymagane odrębnymi przepisami. Zdaniem Pełnomocnika zakres inwestycji wskazany w wysłanych do poszczególnych organów opiniujących wnioskach o zaopiniowanie inwestycji jest niezgodny (nie jest tożsamy) z zakresem określonym we wniosku o ustalenie lokalizacji inwestycji kolejowej, w związku z czym zarówno uzyskanie opinii jak również brak uzyskania opinii w określonym terminie, nie może być traktowane, jako spełnienie wymogu dołączenia do wniosku opinii, o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 4 u.t.k.

W pierwszej kolejności Strona wskazała: „...że już sama nazwa inwestycji, określona w wystąpieniach oraz w opiniach nie jest zgodna z nazwą Inwestycji wskazaną w przedmiotowym wniosku o ustalenie lokalizacji inwestycji kolejowej.” Nazwa inwestycji we wniosku to: „Prace na linii kolejowej nr216 na odcinku Działdowo-Olsztyn”, natomiast w opiniach, wydanych na podstawie art. 9o ust. 3 pkt 4 u.t.k. nazwa inwestycji wskazana jest jako: „Budowa i przebudowa stacji Olsztyn Główny” wraz z „Budową dworca Olsztyn Główny” w ramach zadania „Budowa Dworca Olsztyn Główny wraz z modernizacją układu torowo-peronowego i infrastruktury kolejowej” w ramach projektu „Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn”. Ponadto strona wskazała na różnice pomiędzy wystąpieniami o opinie a wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, dotyczące zakresu inwestycji, co do rodzaju planowanych robót budowlanych, jak również objętych nimi określonych działek inwestycyjnych. W wystąpieniach o opinie nie została ujęta budowa układu torowego (wskazano wyłącznie przebudowę) oraz budowa i przebudowa infrastruktury układu drogowego. Ponadto w wystąpieniach o opinie zostały ujęte działki ewidencyjne,

które nie zostały wskazane we wniosku o ustalenie lokalizacji inwestycji kolejowej. W tej sytuacji zdaniem pełnomocnika strony Organ powinien wezwać Inwestora do uzupełnienia braków formalnych (złożenia właściwych opinii wydanych dla Inwestycji), a w przypadku braku ich dołączenia, pozostawić wniosek bez rozpoznania.

Wszczęcie postępowania administracyjnego przez Organ pomimo oczywistych braków we wniosku, pełnomocnik ocenił jako działanie godzące w podstawowe zasady praworządności i państwa prawa. Ponadto pełnomocnik wskazał na fakt wydania negatywnej opinii przez Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z uwagi na brak uwzględnienia ochrony znajdujących się na jej terenie zabytków objętych prawną ochroną konserwatorską, co w konsekwencji może bezpośrednio doprowadzić do zniszczenia obiektów zabytkowych, jak również znacznego uszkodzenia substancji zabytkowych.

Kolejny zarzut strony dotyczy niekompletności wniosku o ustalenie lokalizacji inwestycji kolejowej, z uwagi na brak dołączenia do wniosku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej dla Inwestycji. Wymagana przepisami decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dołączona do wniosku o ustalenie linii kolejowej wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie Decyzja z dnia 23 listopada 2020 r (znak sprawy: WOOS.420.15.2020.AD.10) o środowiskowych uwarunkowaniach zmieniająca decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 21 września 2017 r. znak sprawy: WOOS.4210.5.2017.AZ.25 dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa Dworca Olsztyn Główny wraz z modernizacją układu torowo-peronowego i infrastruktury kolejowej” w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej Nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn w zakresie prac dotyczących sieci trakcyjnej, elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej, zmiany zakresu prac branży drogowej, zmiany w ramach obiektów inżynierskich i obiektów obsługi podróży oraz sterowania ruchem kolejowym, nie obejmuje w opinii strony całego zakresu Inwestycji. Dołączana do wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach powinna obejmować cały zakres robót objęty ww. wnioskiem, gdyż wyłącznie taką decyzję można uznać za zgodną z zakresem wniosku. Objęcie ww. decyzją wyłącznie wybiórczo elementów składających się na inwestycję, nie pozwala organowi środowiskowemu na dokonanie jej oceny w sposób całościowy. Niedopuszczalnym jest zatem przyjęcie, że taka wybiórcza decyzja, jest wystarczająca dla realizacji danej inwestycji (dla wydania decyzji ustalającej lokalizacji inwestycji kolejowej).

Ponadto Pełnomocnik strony wskazał, że wymieniony w pkt. 2.13.2. Załącznika nr 2 do wniosku o ustalenie lokalizacji inwestycji kolejowej pn. „Opis inwestycji - określenie zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu” zakres przebudowy placu dworcowego obejmujący budowę parkingu wraz z drogami manewrowymi połączony z ulicą Partyzantów za pomocą istniejącego zjazdu publicznego o szerokości 6.00 m. z wydzielonymi miejscami postojowymi: dla samochodów osobowych, dla osób niepełnosprawnych, stanowiskami dla autobusów, stanowiskami Kiss&Ride, stanowiskami TAXI oraz stanowiskami ładowania pojazdów elektrycznych został całkowicie pominięty w wydanych decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach. Strona wskazała, że dla prawidłowej oceny czy dana inwestycja może potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, Inwestor we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach powinien określić zakres całego przedsięwzięcia, a nie wyłącznie wybranych przez siebie części. Pełnomocnik strony uważa, że wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach (dołączone do wniosku) nie odpowiadają zakresowi inwestycji wskazanej we wniosku Inwestora o ustalenie lokalizacji inwestycji kolejowej.

W związku ze zgłoszonymi przez strony uwagami dotyczącymi złożonego wniosku w tym dotyczącymi jego zakresu, organ pismami z dnia 6.04.2021 r., 7.04.2021 r. oraz 6.05.2021 r. znak: WIN-I.747.1.3.2021 przekazał Inwestorowi ww. pisma z prośbą o pilne ustosunkowanie się do ich treści na piśmie.

W odpowiedzi Inwestor/wnioskodawca odniósł się do wniesionych uwag i wniosków w pismach: z dnia 16.04.2021 r., Nr pisma: IRRK2/8/2.2234.2.28.2021.ISW-00932-I oraz dnia 29.04.2021 r. Nr pisma: IRRK2/8/2.2234.2.34.2021.ISW-00932-I.

Wyżej przedstawione i zacytowane uwagi stron oraz stanowisko ich dotyczące wyrażone przez wnioskodawcę zostały przez organ poddane szczegółowej i dogłębnej analizie i wyważone pod kątem zasadności zawarty w nich treści.

W pierwszej kolejności należy zauważyć, że wnioski i uwagi stron postępowania dotyczące terminów realizacji inwestycji przedstawienia harmonogramów prac, szczegółów technicznych oraz przedstawienia rozwiązań organizacyjno-prawnych związanych z przejęciem nieruchomości

wykraczają poza zakres decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji który wynika z art. 9q ust.1 utk. Wojewoda nie może więc uzależnić wydania decyzji od wcześniejszego wyjaśnienia i rozstrzygnięcia powyższych kwestii.

Ustawa nie wskazuje wymogu uzgadniania trasy projektowanej linii kolejowej i zasięgu terenu niezbędnego do realizacji niezbędnych robót i obiektów budowlanych z poszczególnymi właścicielami i użytkownikami wieczystymi nieruchomości.

Jednocześnie przedmiotowa inwestycja realizowana jest zgodnie z zasadami określonymi w Konstytucji RP, która w art. 64 ust. 3 dopuszcza ograniczenie własności tylko w drodze ustawy i tylko w zakresie, w jakim nie narusza ona istoty prawa własności.

Jak można wyczytać w Wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 lutego 2018 r. II OSK 1282/17: „Inwestor kreuje kształt wniosku co do zakresu inwestycji organ orzekający w przedmiocie lokalizacji linii kolejowej nie może modyfikować wniosku (...) S.A., ani też korygować przebiegu linii. Nie jest również właściwy do zmiany proponowanych we wniosku rozwiązań. Według art. 9o ust. 3 pkt 1 i 3 u.t.k., to inwestor we wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej decyduje o jej przebiegu oraz o wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg linii kolejowej (linie rozgraniczające teren) oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Określenie przez inwestora tych elementów wiąże organ wydający decyzję w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej. Skoro bowiem postępowanie jest prowadzone na wniosek inwestora, to treść wniosku inwestora określa kształt sprawy administracyjnej, do rozstrzygnięcia której kompetentny jest organ administracji publicznej. W konsekwencji zarówno wojewoda, jak i organ odwoławczy, mogą działać tylko w granicach tego wniosku i nie mają możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji, przebieg linii podziału nieruchomości, czy inne charakterystyczne parametry inwestycji.”

W świetle powyższego tylko wnioskodawca mógł w ramach przedmiotowego postępowania, w związku ze zgłoszonymi uwagami stron, ponownie dokonać oceny zasadności przyjętych rozwiązań, w szczególności w zakresie ograniczenia sposobu użytkowania nieruchomości. Wnioskodawca nie uznał potrzeby korygowania wniosku, jednocześnie udzielił wyczerpujących wyjaśnień dotyczących uwag stron, w stopniu możliwym na obecnym etapie przygotowania inwestycji.

Na podstawie złożonych wyjaśnień dotyczących uwag stron postępowania których dotyczy ograniczenie sposobu użytkowania, Organ uznał, że wnioskodawca dopełnił należytych starań, aby ograniczyć zakres ingerencji w prawo własności.

Odnosząc się do treści uwag Prezydenta Miasta Olsztyna, w świetle wyjaśnień przesłanych przez Wnioskodawcę ograniczających się jedynie do stwierdzenia, że na wniosek o wyrażenie opinii Prezydent Olsztyna nie poruszył kwestii związanych z planowanymi inwestycjami w granicach wniosku o ULLK, organ uznał, że szczególnego przeanalizowania wymagają kwestie zgłoszone w uwadze nr 1 i 2. Natomiast wyjaśnienia Wnioskodawcy dotyczące punktu 3,4,5 pisma Prezydenta Olsztyna organ uznał za wyczerpujące oraz zgodne z obowiązującym prawem. W związku z wnioskiem dotyczącym uwzględnienia w wydawanej decyzji możliwości realizacji obiektów budowlanych objętych ostatecznymi decyzjami o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w dniu 4.05.2021 r. organ wystąpił z wnioskiem o udostępnienie akt spraw dotyczących:

- decyzji Prezydenta Olsztyna ZRID Nr - 4/2017 z dnia 4 maja 2017 r., znak: RMB.6740.185.2017,
- decyzji Prezydenta Olsztyna ZRID Nr - 1/2018 z dnia 14 lutego 2018 r., znak:UA.6740.10.2018,

a także w związku z prośbą o wyłączenie z zakresu decyzji działki nr 1/50 z obrębu Olsztyn 72, projektu zagospodarowania załączonego do wniosku o zmianę decyzji Nr 5/2016 Prezydenta Olsztyna z dnia 21 listopada 2016 r. Uzyskane materiały dotyczące wydanych przez Prezydenta Olsztyna decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, jak też decyzja Wojewody nr 1/18 z 9.01.2018r., znak: IGR-II.7820.1.24.2017 zostały przeanalizowane pod kątem ewentualnych kolizji z planowaną inwestycją kolejową. Prezydent Olsztyna pomimo tego, że dysponował (przesłanym do Urzędu Miasta drogą e-mailową) opisem inwestycji oraz charakterystyką zmian w zagospodarowaniu przestrzennym przedstawioną w formie graficznej, nie wskazał konkretnych kolizji, pozostawiając ustalenie tych kwestii wnioskodawcy i organowi prowadzącemu postępowanie. Podkreślenia wymaga, że decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest etapem wstępnym na drodze realizacji inwestycji. Należy zauważyć, że zakres przedmiotowy decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej określony w art 9q u.t.k nie przewiduje wskazywania lokalizacji i przebiegu planowanych obiektów budowlanych wynikających ze stanowiącej element wniosku charakterystyki zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu. Określa ona jedynie ogólne warunki realizacji inwestycji. Szczegółowe rozwiązania techniczne, które pozwolą na ich dochowanie określone zostaną

na etapie pozwolenia na budowę.

Teren inwestycji dotyczący linii kolejowych wskazany we wniosku, objęty jednocześnie zakresem ww. decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie wykracza poza granice nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa w wieczystym użytkowaniu PKP Polskie Koleje Państwowe. Decyzja Prezydenta Olsztyna ZRID Nr - 4/2017 z dnia 4 maja 2017 r., znak: RMB.6740.185.2017 ustanawia na działce nr 1 w obrębie 148 Olsztyn ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości na czas wykonania planowanych robót polegających na: budowie tymczasowej kładki, rozbiórce istniejącej kładki, budowie wiaduktu nad torami, przebudowie sieci trakcyjnej i linii nietrakcyjnej, umocnienie skarpy, wykonanie schodów dla obsługi. W ramach inwestycji dotyczącej linii kolejowej na obszarze objętym ww. ograniczeniem planuje się prace rozbiórkowe i przebudowę istniejących oraz budowę nowych sieci i urządzeń sterowania ruchem kolejowym, a także prace rozbiórkowe istniejących sieci, przyłączy i urządzeń elektroenergetycznych, przy czym żadne roboty polegające na przebudowie i budowie nowych obiektów nie będą realizowane w obszarze lokalizacji wiaduktu, w związku z czym nie zachodzi w tym przypadku kolizja między zakresem obu decyzji uniemożliwiająca realizację obiektów objętych zatwierdzonym projektem architektoniczno-budowlanym. Decyzja Wojewody Warmińsko-Mazurskiego Nr 1/18 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia 9.01.2018 r. wskazuje nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym PKP objęte jednocześnie przedmiotową decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, na których (w części) wskazuje obowiązek zajęcia na czas realizacji inwestycji drogowej, działki nr: 4/1, 19/3, 19/5 w obrębie 79 oraz 1/94 (we wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej i wg ewidencji gruntów - 1/96) w obrębie 159. Zakres prac niezbędnych do wykonania na ww. działkach obejmuje poza wykonaniem obiektów mostowych, przebudowę układu torowego oraz budowę i przebudowę sieci i urządzeń sterowania ruchem. PLK S.A. w ramach planowanej własnej inwestycji w granicach objętych decyzją „zrid” na ww. działkach przewiduje budowę i przebudowę sieci sterowania ruchem oraz przebudowę sieci elektroenergetycznych, których konieczność wynika z przebudowy układu torowego w obrębie Stacji Olsztyn Główny. Przewidziane do realizacji sieci i urządzenia w obrębie miejsca lokalizacji projektowanych obiektów mostowych uwzględniają jednak stan istniejący. Ich wykonanie w lokalizacji i przebiegu docelowym wymagałoby uprzedniego zrealizowania wiaduktów zgodnie z decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej a to uzależnione jest od planów inwestycyjnych (harmonogramu czasowego) zarządcy drogi.

Należy stwierdzić, że planowany przez Inwestora zakres robót jest konieczny i niezbędny do prawidłowego funkcjonowania linii kolejowej i nie uniemożliwi realizacji wiaduktów, a może jedynie zwiększyć zakres niezbędnych przebudów infrastruktury kolejowej w przyszłości.

Należy też zauważyć, że koordynacji działań obu inwestorów w tym przypadku mogłaby służyć właściwa realizacja art. 20a) ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych z dnia 10 kwietnia 2003 r., zgodnie z którym w przypadku gdy inwestycja drogowa wymaga przejścia przez tereny linii kolejowej, właściwy zarządca drogi jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia tego terenu na czas realizacji tej inwestycji.

W tym przypadku nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu, uzgadnia on w drodze pisemnego porozumienia z zarządcą infrastruktury kolejowej zakres, warunki i termin zajęcia tego terenu.

W przypadku gdy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, porozumienie zawiera się niezwłocznie. W omawianym przypadku, Wojewoda Warmińsko-Mazurski nadał taki rygor decyzji Nr 1/18 (o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej) z dnia 9.01.2018 r. Z przekazanych przez Urząd Miasta Olsztyna w toku postępowania informacji nie wynika, aby takie porozumienie zostało zawarte. W ostatniej ze wskazanych przez Prezydenta Olsztyna ostatecznej decyzji ZRID Nr - 1/2018 z dnia 14 lutego 2018 r., znak: UA.6740.10.2018 dotyczącej przebudowy wiaduktu drogowego nad koleją w ciągu ulicy Limanowskiego w Olsztynie, ustalono ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości, stanowiącej własność SP w wieczystym użytkowaniu PKP S.A. oznaczonej nr 223/1 w obrębie nr 20 Olsztyn, w celu „przebudowy wiaduktu i infrastruktury”. Teren ten objęty ww. ograniczeniem, we wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej stanowi część działki oznaczonej nr 223/4- zgodnie z aktualną numeracją. W ramach planowanej inwestycji w obrębie istniejącego wiaduktu i planowanej lokalizacji nowego (w poziomie terenu) przewidziano budowę i przebudowę układu torowego, budowę i przebudowę sieci, przyłączy i urządzeń sanitarnych, budowę i przebudowę sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania ruchem, przyłączy i urządzeń elektroenergetycznych.

Jak wynika z analizy przesłanego przez Urząd Miasta w Olsztynie wraz z decyzją projektu

zagospodarowania terenu ze względu na bardzo szeroki i kompleksowy zakres prac kolizja mogłaby dotyczyć jedynie projektowanej zmiany przebiegu podziemnych sieci uzbrojenia terenu: gazowej i wodociągowej. Pozostałe projektowane obiekty uzbrojenia terenu lokalizowane mają być w poziomie projektowanego wiaduktu. Ze względu na liniowy charakter wszystkich ww. planowanych obiektów budowlanych ich wzajemne kolizje mogą być wyeliminowane w ramach procesu budowlanego poprzez nieznaczną korektę ich przebiegu.

Z przekazanej przez inwestora informacji przesłanej drogą e-mailową, w projekcie budowlanym rzędna terenu pod wiaduktem zostanie obniżona w stosunku do istniejącej o około 0,30 m. Planowany nowy wiadukt, a w szczególności poziom posadowienia jego konstrukcji, projektowano w odniesieniu do stanu istniejącego w związku z czym przebudowa układu torowego wraz z pozostałymi elementami infrastruktury kolejowej w przestrzeni pod wiaduktem nie uniemożliwi jego realizacji. Mając na uwadze, że dokładne usytuowanie obiektów budowlanych w terenie następuje w projekcie budowlanym, Organ uznaje za zasadne aby Inwestor na etapie jego sporządzania (projektu) dokonał analizy pod kątem ewentualnych kolizji.

W odniesieniu do wniosku Prezydenta Olsztyna dotyczącego rezygnacji z podziału działki nr 1/50 i zamiaru przejęcia jej części na rzecz Skarbu Państwa organ ustalił, że w momencie wpływu wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej, prowadzone było przez Wojewodę Warmińsko-Mazurskiego postępowanie odwoławcze dotyczące decyzji Prezydenta Olsztyna ZRID nr 4/2020 w sprawie zmiany zezwolenia na realizację inwestycji drogowej ZRID nr 5/2016 z 21.11.2016 r. Zatwierdzony ww. decyzją Prezydenta Olsztyna projekt budowlany (projekt zagospodarowania terenu) obejmował również fragment działki 1/50 przewidziany zgodnie z wnioskiem PLK S.A. do przejęcia. Zaprojektowano na niej fragmenty dojeżdż do planowanej drogi i parkingów do peronu przesiadkowego oraz fragmenty terenów zieleni urządzonej.

W tym miejscu należy zauważyć, że ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, w odróżnieniu od ustawy o transporcie kolejowym nie reguluje kwestii równoległego prowadzenia postępowań dotyczących innych inwestycji na terenie objętym postępowaniem w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Natomiast zgodnie z art. 90 ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym z dniem doręczenia zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, w odniesieniu do nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, do czasu ostatecznego zakończenia postępowania w sprawie wydania takiej decyzji, nie wydaje się decyzji o pozwoleniu na budowę dla innych inwestycji, a toczące się postępowania w tych sprawach podlegają zawieszeniu do czasu ostatecznego zakończenia postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W takim stanie prawnym nie było przeszkód do prowadzenia przedmiotowego postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji linii kolejowej.

Wyżej wspomniane postępowanie w II instancji zakończone zostało decyzją z dnia 15 marca 2021 r. znak: WIN-II.7821.4.2020 uchylającą zaskarżoną decyzję w całości i przekazującą sprawę do ponownego rozpatrzenia. W tej sytuacji kwestia rozważania ewentualnej kolizji między decyzjami dotyczącymi tego samego terenu (dz.1/51) została, chwilowo zawieszona, a ostatecznie w wyniku oddalenia sprzeciwu Prezydenta Olsztyna od wyżej wymienionej decyzji, który Wojewódzki Sąd Administracyjny oddalił wyrokiem z dnia 25 maja 2021r. Sygn. Akt II SA/Ol 362/21, stała się na chwilę obecną bezprzedmiotowa.

Mając jednak na uwadze aktualność zgłoszonego wniosku, a jednocześnie nie dysponując możliwością ani uprawnieniem do modyfikowania rozwiązań wskazanych we wniosku, Organ zdany był w tym względzie na stanowisko Inwestora. Jedynie niezgodność z prawem mogłaby w tej sytuacji upoważniać organ do rozstrzygnięcia tej kwestii samodzielnie, a takie okoliczności nie zaistniały. Trudno za takie uznać brak wzajemnego przepływu informacji dotyczących planowanych inwestycji (tym bardziej, że PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku który nie wniósł zastrzeżeń nie jest zarządcą infrastruktury kolejowej objętej wnioskiem). Inwestor w swoim piśmie nie potwierdził możliwości odstąpienia od podziału działki nr 1/50 z obrębem Olsztyn 72, jednakże jak z jego deklaracji wynika w celu realizacji zaplanowanej przez gminę inwestycji, konieczne jest dokonanie niewielkiej korekty w projekcie zagospodarowania terenu.

Zarzuty wniesione przez Pełnomocnika Retail Provider sp. z o.o. dotyczące wadliwości złożonego wniosku dotyczyły de facto naruszenia przez Wojewodę zasad postępowania administracyjnego i przepisów u.t.k. W związku z powyższym, mając na względzie całkowicie odmienne stanowiska strony i wnioskodawcy, organ zobowiązany był, pomimo przeprowadzenia weryfikacji wniosku przed wszczęciem postępowania, do ponownej jego oceny w zakresie spełniania

wymogów u.t.k., pod kątem wniesionych przez Pełnomocnika Spółki zastrzeżeń. W wyniku przeprowadzonej analizy organ ustalił, że nieuzasadnione jest twierdzenie, iż wnioskodawca nie przedstawił wymaganych przepisami opinii. Organ stoi na stanowisku podobnie jak wnioskodawca, że różnice w nazwie inwestycji na etapie uzyskiwania opinii oraz we wniosku nie mają znaczenia dla oceny, czy spełniono wymóg wynikający z art. 9o, ust.3 pkt 4 u.t.k. Istotny jest przede wszystkim zakres obszarowy i rzeczowy. We wnioskach o opinie inwestor wskazał działki na których ma być zlokalizowana inwestycja oraz w punktach wskazał zakres inwestycji, który w sposób bardziej szczegółowy został przedstawiony na załączonym planie sytuacyjnym. Zdaniem organu tożsamość obszarowa nie jest wymagana w sytuacji gdy następuje zmniejszenie terenu niezbędnego do realizacji inwestycji w stosunku do obszaru wskazanego na etapie opiniowania.

We wnioskach o opinie w części tekstowej i graficznej ujęto działkę nr 7/10 w obr. 34 Olsztyn, natomiast we wniosku o wydanie decyzji nie została ona wskazana. Mogło to wynikać z faktu, że na planie sytuacyjnym (dołączonym do wniosków o opinie) w jej obrębie nie wskazano lokalizacji żadnych obiektów budowlanych. Rozbieżność w zakresie wykazu działek objętych inwestycją dotyczy również nieujętej ostatecznie we wniosku o ustalenie lokalizacji działki nr 4 w obr. 159 Olsztyn. Była ona wskazana (prawdopodobnie błędnie) w tekście wnioskach o opinie, lecz nie została oznaczona na planie sytuacyjnym (ani też nie wskazano na niej realizacji żadnych obiektów budowlanych), w związku z czym skorygowano to na etapie przygotowywania wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji.

Nieznaczne rozszerzenie terenu inwestycji nastąpiło w przypadku działki nr. 1/96 w obrębie 159 Olsztyn na styku z pasem drogowym ul. M. Zientary Malewskiej – objęto całość działki zgodnie z jej granicami administracyjnymi. Stanowi ona własność Skarbu Państwa w wieczystym użytkowaniu PKP S.A oraz zgodnie z załącznikiem nr 2 do wniosku o wydanie decyzji nie są na niej lokalizowane żadne obiekty budowlane. Nieznaczna korekta granic terenu inwestycji (kształt) miała też miejsce w przypadku dz. 222/1 w obr. 20 Olsztyn, jednakże teren na którym ostatecznie wskazano usytuowanie planowanych obiektów budowlanych we wniosku o wydanie decyzji, pokrywa się w obu wnioskach. Nieznaczna różnica dotyczy także granicy terenu inwestycji w obszarze działki nr 28 w obr. 18 Olsztyn, na której zaplanowano jedynie rozbiórkę słupa trakcyjnego oraz rozbiórkę układu torowego. W tym przypadku również roboty budowlane realizowane będą na obszarze ujętym w obu wnioskach.

Poza wskazanymi rozbieżnościami obszarowymi przeanalizowano także zgłaszane przez stronę rozbieżności w zakresie rzeczowym inwestycji. Spółka wskazała, że we wniosku o wydanie opinii pominięto budowę i rozbudowę układu drogowego oraz budowę układu torowego. Analiza wniosku o wydanie opinii wykazała, że pomimo rozbieżności w tekście obu wniosków, w zakresie nazwy, robót dotyczących układu drogowego i torowego (wynikającej z doprecyzowania przedmiotu inwestycji na etapie przygotowania wniosku o decyzję) zakres prac i proponowane rozmieszczenie obiektów budowlanych przedstawione w formie graficznej są takie same w obu wnioskach. Reasumując, różnice pomiędzy zakresem obszarowo-przedmiotowym inwestycji zaopiniowanym przez instytucje wskazane w ustawie, a objętym wnioskiem o wydanie decyzji są nieznaczne i nieistotne, a do tego w ocenie organu nie mogące mieć wpływu na treść uzyskanych opinii.

W związku z powyższym żądanie dostarczenia innych opinii byłoby nieuzasadnione i wydłużyłoby niepotrzebnie przedmiotowe postępowanie.

Na podstawie analizy znajdujących się w aktach sprawy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji Organ nie podziela również stanowiska Spółki, że nie stanowią one decyzji wydanych dla Inwestycji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji z dnia 23 listopada 2020r. znak: WOOS.420.15.2020.AD.10 orzekł brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla zmiany decyzji z dnia 21 września 2017 r. znak sprawy: WOOS.4210.5.2017.AZ.25 dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa Dworca Olsztyn Główny wraz z modernizacją układu torowo-peronowego i infrastruktury kolejowej” w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej Nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn” w zakresie zmiany zakresu przebudowy układu torowego, zmiany zakresu prac dotyczących sieci trakcyjnej, elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej, zmiany zakresu prac branży drogowej, zmian w ramach obiektów inżynierskich i obiektów obsługi podróży oraz sterowania ruchem kolejowym. Jednocześnie w sentencji zmienianej decyzji w punkcie II (dodał) ustalił listę działań niezbędnych do podjęcia przez inwestora na etapie realizacji inwestycji, która dotyczy całego zakresu opisanego w charakterystyce stanowiącej załącznik do decyzji, również zmienionej przedmiotową decyzją w punkcie VIII. Ponowna analiza charakterystyki przedsięwzięcia w zmienionym zakresie wykazała, że cały zakres prac objętych wnioskiem o ustalenie lokalizacji linii

kolejowej był również przedmiotem oceny dokonanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w postępowaniu w sprawie wydanie decyzji środowiskowej. Organ nie wydał odrębnej decyzji dla fragmentu inwestycji zakwalifikowanej jako przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, a zmienił pierwotną decyzję dostosowując kompleksowo jej zapisy do nowego zmienionego zakresu, w tym wprowadzając dodatkowe warunki dotyczące całej inwestycji. Tym samym uznał tryb procedowania zainicjowany wnioskiem o zmianę decyzji za właściwy i gwarantujący możliwość właściwej oceny. Organ właściwy do ustalenia lokalizacji inwestycji nie ma podstaw do kwestionowania takiego podejścia organu środowiskowego. Gdyby ten uznał, że wniosek w sprawie zmiany decyzji jest niewłaściwy, zapewne wezwałby wnioskodawcę do jego uzupełnienia (skorygowania). Analiza zakresu inwestycji zawarta w ww. charakterystyce nie potwierdza również zarzutu spółki dotyczącego całkowitego pominięcia w wydanych decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach zakresu przebudowy placu dworcowego, obejmującej budowę parkingu wraz z drogami manewrowymi połączonego z ulicą Partyzantów za pomocą istniejącego zjazdu publicznego o szerokości 6m z wydzielonymi miejscami postojowymi: dla samochodów osobowych, dla osób niepełnosprawnych, stanowiskami dla autobusów, stanowiskami Kiss&Ride, stanowiskami TAXI oraz stanowiskami ładowania pojazdów elektrycznych. Na stronie 3 charakterystyki w wierszach 20, 22 i 23 licząc od góry zawarto następujące zapisy: „Przed budynkiem dworca został zaprojektowany plac miejski....” oraz tekst wskazany w swoich wyjaśnieniach przez Wnioskodawcę.

Identyczne zapisy znajdują się w uzasadnieniu decyzji zmieniającej, na stronie 7 w wierszu 20 i 16-18 licząc od dołu. W sensie programowym oba zakresy są tożsame (wjazd i parking) we wniosku o ustalenie lokalizacji doprecyzowano jedynie ich charakter (np. stanowiska Kiss&Ride , parametry i wyposażenie). Nie można zatem uznać, że ten element inwestycji nie został objęty decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z powyższym organ nie miał podstaw do odmowy wszczęcia postępowania, ani też wydania decyzji odmownej, z powodu niekompletności wniosku.

Odnosząc się do zarzutu Pełnomocnika Spółki dotyczącego negatywnej opinii WKZ, należy stwierdzić, że jak wynika z akt sprawy, jak też wyjaśnień Wnioskodawcy, nie naruszył on przepisów i zasad opiniowania wynikających z u.t.k. Skoro po uzyskaniu negatywnej opinii WKZ, skorygował on swój wniosek zgodnie z warunkami oraz sugestiami organu i wystąpił ponownie o opinię, a w terminie 30 dni nie uzyskał odpowiedzi, to w świetle art. 90 u.t.k. oznacza brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, co wiąże również Wojewodę jako organ właściwy w ww. sprawie.

Przechodząc do zarzutu dotyczącego naruszenie art. 90 u.t.k., że inwestycja objęta zaskarżoną decyzją ma szerszy zakres niż inwestycja dotycząca linii kolejowej, która może być realizowana na podstawie przepisów rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym, to sprowadza się on do stwierdzenia, że decyzją nie można objąć działek, które nie stanowią obszaru kolejowego, a także obiektów budowlanych, które nie wchodzą w skład infrastruktury kolejowej tj. elementów wymienionych w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym. Jest to główna teza wynikająca z opinii dołączonych do pisma wnioskodawcy.

Odnosząc się do powyższej tezy, należałoby stwierdzić, że w wielu przypadkach nie można by rozbudować w tym trybie linii kolejowej, ponieważ dla posadowienia nowych elementów linii (np. nowych torów, linii trakcyjnych itp.) często trzeba objąć linią rozgraniczającą tereny, które aktualnie nie są obszarem kolejowym. Stań się nim dopiero po przeprowadzeniu inwestycji. Nawet gdyby przyjąć, że przedmiotowe działki nr 17/1, 36/2, 1/92, 1/4 nie stanowią obszaru kolejowego, to po zrealizowaniu na nich elementów infrastruktury kolejowej, w tym przypadku tunelu, przejścia pod torami z dojazdami z pochylnią i schodami, infrastruktury umożliwiającej dotarcie pasażerom do peronów itp., to i tak staną się nimi w przyszłości w konsekwencji zapisu zawartego w punkcie 12) załącznika nr 1 do ustawy: „grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11”.

Nie można się zgodzić ze stwierdzeniem zawartym w jednej z opinii dołączonych do uwag Pełnomocnika Spółki, że na wskazanych działkach nie jest zaplanowany żaden obiekt decydujący o zakwalifikowaniu ich do obszaru kolejowego i w związku z tym nie stałyby się nim również po zrealizowaniu przejścia podziemnego, ponieważ prowadzić ono będzie wyłącznie do budynku dworca, a pozostałe zaplanowane elementy stanowić będą komunikację do dworca. Przeczy temu analiza charakterystyki przyjętego rozwiązania przedstawiona przez Inwestora. Perony, układ torowy, obsługa ruchu pasażerów, budynek dworca, plac przed stacją – wszystkie obiekty połączone są przejściem podziemnym, które łączy węzeł komunikacyjny przy placu Konstytucji 3 Maja z nowym budynkiem dworcowym, przebudowywanymi peronami oraz dzielnicą Zatorze. Tym samym tunelem

będzie można dostać się na perony z dworca, jak i z drogi publicznej zarówno od strony Placu Konstytucji 3 Maja jak i ul. Zientary Malewskiej. Sam dworzec dostępny byłby z przyległego placu z poziomu terenu, bez konieczności korzystania z tunelu.

Należy zwrócić również uwagę, iż w niektórych przypadkach w związku z rozbudową lub przebudową linii kolejowej zachodzi konieczność realizacji na działkach (wydzielanych) nie stanowiących obszaru kolejowego (czasami takich które nigdy się nim nie staną) obiektów nie stanowiących części linii kolejowej. Przykładem mogą tu być inwestycje drogowe np. budowa dojazdów do wiaduktów a wręcz przebudowa układu drogowego w sąsiedztwie linii kolejowej. Stąd nietrafne jest sprowadzanie pojęcia „inwestycji dotyczącej linii kolejowej” do samej linii kolejowej, co potwierdza orzecznictwo NSA: wyrok z 31.08.2011 II OSK 1181/11 - „...zarówno w art. 1 pkt 5, jak i art. 9n ustawy o transporcie kolejowym mowa jest o inwestycji dotyczącej linii kolejowej o znaczeniu państwowym, a nie o inwestycji polegającej na budowie linii kolejowej. Oznacza to, że pojęcia "inwestycja dotycząca linii kolejowej" nie można utożsamiać z linią kolejową. Przygotowanie inwestycji dotyczącej linii kolejowej, w rozumieniu art. 9n ustawy o transporcie kolejowym, może obejmować przedsięwzięcia, które są związane ściśle z linią kolejową i są konieczne.” Także wyrok NSA z 9.02.2018 II OSK 1282/17 potwierdza powyższe rozważania.

Tym bardziej lokalizacja w granicach istniejącego i projektowanego obszaru kolejowego obiektu ściśle związanego z linią kolejową, w ośrodku takim jak Olsztyn niezbędnego dla prawidłowego jej funkcjonowania, jest zasadne.

Przyjęta lokalizacja przejścia podziemnego (tunelu) przechodzącego pod budynkiem obsługi podróżnych i skorelowana z jego kondygnacją podziemną, powoduje, że zachodzi między nimi związek funkcjonalny i techniczny (konstrukcyjny). Trudno sobie wyobrazić ich oddzielną realizację, tym bardziej, że w budynku zgodnie z wnioskiem i oświadczeniem Inwestora mają być, tak jak to było również w istniejącym Dworcu, lokalizowane inne obiekty zaliczone do infrastruktury kolejowej. Należy w tym miejscu wskazać, że dworzec kolejowy, nie jest jak sugeruje, Pełnomocnik takim samym obiektem jak np. hotel czy galeria handlowa. Przede wszystkim jego budowa, jako obiektu transportu publicznego stanowi cel publiczny w świetle art. 6 pkt.1 ustawy o gospodarce nieruchomościami z dnia 21 sierpnia 1997 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 1990). Zgodnie z ustawą u.t.k. dworzec kolejowy to obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej (co jednak nie oznacza wprost, że nie może być usytuowany na obszarze kolejowym). Przyjmując taką definicję położono nacisk na ściśle powiązanie dworca z linią kolejową, co może implikować różne powiązania infrastrukturalne i przenikanie się funkcji, jak to ma miejsce w przedmiotowej sprawie. Zgodnie z definicją dworca kolejowego obowiązującą do 2017 roku musiał on być usytuowany na obszarze kolejowym oraz mógł również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów. Tłumaczyć to może istnienie w obrębie działek, na których posadowiony jest obecny budynek dworca elementów infrastruktury kolejowej.

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że organ nie miał podstaw do kwestionowania oświadczeń wnioskodawcy co do istnienia na obszarze działek 1/92, 1/4 elementów infrastruktury kolejowej na potwierdzenie czego załączeniu do swoich wyjaśnień wnioskodawca dołączył pismo Urzędu Miasta Olsztyn, znak sprawy: UA.6741.6.2020, z dnia 09.09.2020 r. oraz oświadczenia (na które się w ww. piśmie powołuje) złożone przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie, PKP Telkol oraz PKP S.A. wskazujące, że budynek dla obsługi podróżnych (dworzec kolejowy) zlokalizowany jest na obszarze kolejowym w rozumieniu u.t.k. Nie mógł też kwestionować wynikającego z treści wniosku zamiaru realizacji na ich obszarze, jak też na działkach 36/2 i 17/1, nowych obiektów infrastruktury kolejowej.

Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 28 października 2010 r. (sygn. akt II OSK 1539/10) stwierdził, że ustawa o transporcie kolejowym ma szczególny charakter, w szczególności wynika to z art. 9o ust. 2 stanowiącego, że w sprawach o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stosuje się przepisy KPA, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy. Dalej NSA sformułował tezę, że postępowanie wyjaśniające w sprawie wydania takiej decyzji zostało uregulowane odmiennie w art. 9o i 9q ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Oznacza to zdaniem Sądu orzekającego, że zasady KPA dotyczące prowadzenia postępowania wyjaśniającego mają bardzo ograniczone zastosowanie. W istocie to inwestor decyduje o lokalizacji tego rodzaju inwestycji, a strony mają niewielki wpływ na konkretne ustalenia merytoryczne, w szczególności co do przebiegu linii kolejowej. Wojewoda bada czy wniosek zawiera wszelkie wymagane warunki i jeżeli zostaną

spełnione, nie ma obowiązku rozważenia, czy inna lokalizacja nie byłaby w danych warunkach bardziej racjonalna, ewentualnie prowadziłyby do szerszej ochrony uzasadnionego interesu stron tegoż postępowania.

W toku postępowania poza wyżej omówionymi uwagami pełnomocnik spółki złożył wskazane poniżej pisma procesowe:

- W dniu 11.05.2021 do organu wpłynął wniosek na podstawie art. 8 § 1, art. 9, art. 10 § 2 oraz art. 79 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego; (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735) o udostępnienie listy czynności procesowych, które Wojewoda Warmińsko-Mazurski podjął (lub zamierza podjąć) w ramach postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, dotyczącej realizacji inwestycji pn.: „Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn”. W odpowiedzi na ww. wniosek organ poinformował, że ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2020 r. poz. 256 i 695) nie przewiduje instytucji udostępniania listy czynności procesowych i dowodowych ani nawet sporządzania tego rodzaju list. Jednocześnie przypomniał, iż zgodnie z art. 10 ustawy strony mogą brać udział w każdym stadium postępowania co zostało wskazane również w obwieszczeniu o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie. Poinformowano także, że zgromadzony został cały materiał dowodowy umożliwiający wydanie decyzji a planowane zakończenie postępowania ustalono na dzień 25.05.2021r. Do tego terminu umożliwiono również zapoznanie się ze zgromadzonym materiałem i zgłaszania ewentualnych uwag. Jednocześnie organ przypomniał, że zgodnie z art. 90 ust.2 ustawy o transporcie kolejowym przedmiotowe postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej prowadzone jest z zastosowaniem przepisów KPA, z zastrzeżeniem przepisów ww. ustawy (o transporcie kolejowym), w tym dotyczących zasad zawiadamiania stron o etapach postępowania.
- W dniu 12.05.2021 do organu wpłynął wniosek na podstawie art. 96 § 1 w związku z art. 13, ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego o przeprowadzenie mediacji w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, dotyczącej realizacji inwestycji pn.: „Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn” pomiędzy Wojewodą Warmińsko-Mazurskim oraz PKP Polskie Linie Kolejowe i Retail Provider sp. z o.o., w celu wyjaśnienia i rozważenia okoliczności faktycznych i prawnych sprawy oraz dokonania ustaleń dotyczących jej załatwienia w granicach obowiązującego prawa. W odpowiedzi na ww. wniosek, po wnikliwym jego rozważeniu organ prowadzący postępowanie udzielił w dniu 14.05.2021r. odpowiedzi, że nie widzi możliwości przeprowadzenia mediacji w ramach przedmiotowego postępowania, wskazując, iż odmiennosc stanowisk w zakresie wskazanym przez pełnomocnika spółki pomiędzy organem, który władczo wydaje akt administracyjny a stronami postępowania, nie jest przesłanką do prowadzenia mediacji. Może być jedynie podstawą weryfikacji wydanego aktu administracyjnego w trybie instancyjnym.
- W dniu 17.05.2021 (drogą e-mailową oraz w dniu 21.05.2021) do organu wpłynął wniosek na podstawie art. 89 w związku z art.7 oraz art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, dotyczącej realizacji inwestycji pn.: „Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn” w celu uproszczenia postępowania oraz załatwienia sprawy z uzgodnieniem interesów stron. W odpowiedzi na ww. wniosek pismem z dnia 20.05.2021r. organ powiadomił stronę że nie zachodzą przesłanki określone w art. 89 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego przemawiające za potrzebą lub koniecznością przeprowadzenia rozprawy administracyjnej. Stosownie do art.98 § 1. Organ administracji publicznej przeprowadzi, z urzędu lub na wniosek strony, w toku postępowania rozprawę, w każdym przypadku gdy zapewni to przyspieszenie lub uproszczenie postępowania lub gdy wymaga tego przepis prawa. Organ poinformował, że: w chwili obecnej zgromadzony został cały materiał dowodowy umożliwiający, zdaniem organu, wydanie decyzji w związku z czym przeprowadzenie rozprawy nie uprościłaby i nie przyspieszyłoby postępowania a wręcz by je przedłużyło. W myśl art.98 § 2. organ powinien przeprowadzić rozprawę, gdy zachodzi potrzeba uzgodnienia interesów stron. W toku postępowania strony miały wgląd w akta sprawy, składały uwagi, zastrzeżenia i wyjaśnienia. Organ prowadzący postępowanie dysponuje już więc jednoznacznie sprecyzowanym stanowiskiem stron, w oparciu o które może zidentyfikować, ocenić oraz rozpoznać ich żądania i interesy. Obowiązku przeprowadzenia

rozprawy w przedmiotowej sprawie nie przewiduje także żaden przepis szczególny, ani nie zachodzą inne okoliczności, które uzasadniałyby jej przeprowadzenia.

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:

1) Przyjęty do realizacji projekt ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz wojewódzkiego miasta Olsztyna i jest zgodny z priorytetem strategicznym jakim jest "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej". Drugim celem horyzontalnym jest "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski". Celem głównym POliŚ jest "Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska".

2) Projektowany zakres prac na przedmiotowych liniach kolejowych przyczyni się do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zwiększenia komfortu jazdy, oraz poprawi warunki ochrony środowiska i warunki bytowe na obszarach sąsiadujących bezpośrednio z linią kolejową. Inwestycja ograniczy negatywny wpływ kolei na środowisko poprzez m.in. zmniejszenie oddziaływań akustycznych.

3) Jednym z głównych celów niniejszej inwestycji jest integracja obszaru stacji pasażerskiej oraz połączenie dzielnic podzielonych linią kolejową... stanowi ważny cel społeczny dla mieszkańców i turystów.

4) W związku z realizacją projektowanej inwestycji planuje się osiągnięcie następujących celów społecznych, gospodarczych oraz ekonomicznych:

- Poprawa jakości obsługi pasażerów poprzez budowę i przebudowę infrastruktury kolejowej;
- Poprawa przepustowości linii, częstotliwości, skomunikowania oraz punktualności realizowanych połączeń;
- Zwiększenie konkurencyjności i dostępności transportu kolejowego;
- Poprawa komfortu jazdy i obsługi pasażerów;
- Usprawnienie statycznej i dynamicznej informacji pasażerskiej oraz informacji dla przewoźników;
- Eliminacja barier dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, niewidomym i słabo widzącym, na całym obszarze stacji;
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków;
- Racjonalizacja kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury poprzez zastosowanie elementów o wysokiej trwałości i niezawodności oraz likwidację zbędnej infrastruktury;
- Zapewnienie interoperacyjności kolei i umożliwienie niedyskryminującego dostępu do polskiej infrastruktury kolejowej różnym operatorom;
- Zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych poprzez ich likwidację lub zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych (systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu);
- Zmniejszenie oddziaływania transportu kolejowego na środowisko.

5) Przedmiotowa inwestycja realizowana jest m.in. ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W celu zapewnienia możliwości uruchomienia tychże środków, niezbędne jest wykazanie, że strona formalno-prawna inwestycji jest przygotowana. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi Inwestorowi niezwłoczne złożenie wniosku o pozwolenie na budowę i realizację przedsięwzięcia bez zagrożenia utraty funduszy unijnych.

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, Pracy 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. 1-4 - mapy w skali 1:1000,

Załącznik Nr 2 ark. 1-3 – mapy z projektem podziału nieruchomości w skali 1 : 500,

.....
(pieczęć imienna i podpis osoby upoważnionej
do wydania decyzji)

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny,
ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-852 Gdańsk,
2. Prezydent Olsztyna
Plac Jana Pawła II 1,
10-101 Olsztyn
3. Urząd Miasta Olsztyna , Wydział Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami
Plac Jana Pawła II 1, 10-101 Olsztyn
4. Sąd Rejonowy w Olsztynie, IV Wydział Ksiąg Wieczystych
ul. Dąbrowszczaków 44, 10-543 Olsztyn
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.)