

Olsztyn, 27 września 2021 r.

WIN-I.747.1.8.2021

Decyzja Nr K-6/2021
o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735), art. 9o ust. 1, art. 9q ust 1 i 2, ust. 5 i 6 art. 9w ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 ze zmianami), po rozpatrzeniu wniosku Pana ██████████, Dyrektora Regionu Północnego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Spółki oraz Pana ██████████, Zastępcy Dyrektora Biura Nieruchomości i Geodezji Kolejowej w Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pełnomocników inwestora: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zarząd, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa z dnia 24.06.2021 r. (data wpływu: 25.06.2021 r.), zmienionego wnioskiem z dnia 6.09.2021r. (data wpływu: 7.09.2021 r.) w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczącej realizacji inwestycji pn. „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 8 – stacja Korsze.

I. Ustaląm lokalizację linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 8 – stacja Korsze, w km 199,885-203,798, na nieruchomościach, bądź ich częściach, oznaczonych w ewidencji gruntów numerami (w nawiasie podano numer działki przed podziałem), na terenie miasta i gminy Korsze, powiat kętrzyński, województwo warmińsko-mazurskie, na działkach ewidencyjnych o numerach:

Korsze - obszar wiejski:

- 229/1, 218/7, 226/1 w obrębie ewidencyjnym 0024 Olszynka;
- 246/2 (246/1) w obrębie ewidencyjnym 0011 Glitajny;
- 202, 17/1 (17) w obrębie ewidencyjnym 0002 Błogoszewo;
- 74, 75/1 (75) w obrębie ewidencyjnym 0026 Piaskowiec;
- 14, 26 w obrębie ewidencyjnym 0012 Główny;

Korsze - miasto:

- 390/7, 390/2, 390/8, 521, 522, 493, 225, 390/4, 390/5, 390/6, 288, 505/1(505), 504/1(504), 502/7 (502/6), 498/1(498), 426/4, 431, 432/1(432), 433/1(433), 434/1(434) w obrębie ewidencyjnym 0002;
- 99/10, 99/9, 99/8, 99/2, 99/11, 112, 116/51(116/28), 116/38, 116/42, 99/3, 99/4, 73, 97/1, 72/5, 61, 59/2, 58, 2 w obrębie ewidencyjnym 0001.

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

- linia gruba przerywana koloru fioletowego- zakres inwestycji, teren niezbędny dla planowanych obiektów i robót budowlanych;
- linia gruba przerywana koloru niebieskiego – obszar wydzielony liniami rozgraniczającymi teren zgodnie z art. 9q ust. 1pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym (obejmujący nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7 i art. 9s ust. 6);
- wypełnienie - szraf koloru żółtego (kreskowanie) – obszar, na którym określono ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia przedmiotowej inwestycji - zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 6 ustawy o transporcie kolejowym;

- wypełnienie - szraf koloru niebieskiego (kratka)- nieruchomości stanowiące teren dróg publicznych, do których inwestor uzyskuje uprawnienie do nieodpłatnego zajęcia na czas inwestycji- zgodnie z art. 9ya ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym;
- wypełnienie - szraf koloru niebieskiego (kreskowanie) - nieruchomości stanowiące teren wód płynących, do których inwestor uzyskuje uprawnienie do nieodpłatnego zajęcia na czas inwestycji - zgodnie z art. 9ya ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym;
- wypełnienie - szraf koloru czerwonego (kratka) - obszar przeznaczony do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub stanowiące własność Skarbu Państwa, w użytkowanie wieczyste PKP PLK S.A.

Obszar objęty inwestycją, oznaczony jak powyżej, przedstawiono na mapach w skali 1:1000, będących załącznikiem Nr 1 ark. 1-5 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:

Korsze- obszar wiejski:

- działka nr 246/1 w obrębie ewidencyjnym 0011 Glitajny zostaje podzielona na działki: 246/2, 246/3;
- działka nr 17 w obrębie ewidencyjnym 0002 Błogoszewo zostaje podzielona na działki: 17/1, 17/2;
- działka nr 75 w obrębie ewidencyjnym 0026 Piaskowiec zostaje podzielona na działki: 75/1, 75/2;

Korsze - miasto:

- działka nr 505 w obrębie ewidencyjnym 0002 zostaje podzielona na działki: 505/1, 505/2;
- działka nr 504 w obrębie ewidencyjnym 0002 zostaje podzielona na działki: 504/1, 504/2;
- działka nr 502/6 w obrębie ewidencyjnym 0002 zostaje podzielona na działki: 502/7, 502/8;
- działka nr 498 w obrębie ewidencyjnym 0002 zostaje podzielona na działki: 498/1, 498/2;
- działka nr 432 w obrębie ewidencyjnym 0002 zostaje podzielona na działki: 432/1, 432/2;
- działka nr 433 w obrębie ewidencyjnym 0002 zostaje podzielona na działki: 433/1, 433/2;
- działka nr 434 w obrębie ewidencyjnym 0002 zostaje podzielona na działki: 434/1, 434/4;
- działka nr 116/28 w obrębie ewidencyjnym 0001 zostaje podzielona na działki: 116/51, 116/52.

Projekty podziału zostały wpisane do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego Starostwa Powiatowego w Kętrzynie w dniu 17 września 2020 r. pod nr ewidencyjnymi (identyfikatorami) P.2808.2020.805.

Zatwierdzone projekty podziału:

- mapy z projektem podziału nieruchomości wraz z wykazem zmian danych gruntowych, stanowią załączniki Nr 2, ark. 1-10 do niniejszej decyzji.

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

IV. Określam ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych

podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii.

Zgodnie z zapisami art. 9q ust. 1 pkt 6 ustawy o transporcie kolejowym dla niżej wymienionych nieruchomości, w granicach terenu inwestycji (w nawiasach podano numery działek ewidencyjnych przed podziałem):

Lp.	Jednostka ew. gmina	Obręb ew.	Nr działki	Planowane prace budowlane związane z powstającym ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości.
1	Korsze-obszar wiejski	0024 Olszynka	229/1	przebudowa sieci energetycznej
2	Korsze-obszar wiejski	0024 Olszynka	218/7	przebudowa sieci energetycznej
3	Korsze-obszar wiejski	0002 Błogoszewo	202	przebudowa układu drogowego
4	Korsze-obszar wiejski	0026 Piaskowiec	75/2 (75)	przebudowa kanalizacji, remont przepustu
5	Korsze-obszar wiejski	0026 Piaskowiec	74	przebudowa wodociągu
6	Korsze-miasto	0002	390/2	budowa lpn
7	Korsze-miasto	0002	521	przebudowa układu drogowego, przebudowa wodociągu, przebudowa kanalizacji
8	Korsze-miasto	0002	522	przebudowa przepustu
9	Korsze-miasto	0002	225	przebudowa przepustu
10	Korsze-miasto	0002	426/4	przebudowa wodociągu
11	Korsze-miasto	0002	432/2 (432)	przebudowa wodociągu
12	Korsze-miasto	0001	99/2	budowa/przebudowa sieci energetycznej
13	Korsze-miasto	0001	73	przebudowa wodociągu
14	Korsze-miasto	0001	72/5	przebudowa kanalizacji
15	Korsze-miasto	0001	61	przebudowa kanalizacji
16	Korsze-miasto	0001	59/2	remont przepustu, przebudowa kanalizacji

w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia na nich inwestycji kolejowej w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 8 – stacja Korsze, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, **ograniczam sposób korzystania**

z ww. nieruchomości poprzez udzielenie zezwolenia na wykonanie robót określonych w powyższej tabeli, na częściach tych nieruchomości określonych w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, wypełnienie szraf koloru żółtego (kreskowanie).

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

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

Korsze - obszar wiejski:

- 246/2 (246/1) w obrębie ewidencyjnym 0011 Glitajny;
- 17/1 (17) w obrębie ewidencyjnym 0002 Błogoszewo;
- 75/1 (75) w obrębie ewidencyjnym 0026 Piaskowiec;

Korsze - miasto:

- 505/1 (505), 504/1 (504), 502/7 (502/6), 498/1 (498), 432/1 (432), 433/1 (433), 434/1 (434) w obrębie ewidencyjnym 0002;
- 116/51 (116/28) w obrębie ewidencyjnym 0001.

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

Korsze - obszar wiejski:

- 246/2 (246/1) w obrębie ewidencyjnym 0011 Glitajny;
- 17/1 (17) w obrębie ewidencyjnym 0002 Błogoszewo;
- 75/1 (75) w obrębie ewidencyjnym 0026 Piaskowiec;

Korsze - miasto:

- 390/7, 505/1 (505), 504/1 (504), 502/7 (502/6), 498/1 (498), 432/1 (432), 433/1 (433), 434/1 (434) w obrębie ewidencyjnym 0002;
- 116/51 (116/28), w obrębie ewidencyjnym 0001.

VII. 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.

VIII. Oznaczenie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym.

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

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

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

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

Lp.	Jednostka ew. gmina	Obręb ew.	Nr działki	Planowane prace budowlane
1	Korsze-obszar wiejski	0024 Olszynka	226/1	przebudowa sieci energetycznej, remont przepustu
2	Korsze-miasto	0002	493	przebudowa przepustu
3	Korsze-miasto	0001	99/10	przebudowa układu drogowego, budowa infrastruktury podziemnej
4	Korsze-miasto	0001	99/9	przebudowa układu drogowego, budowa infrastruktury podziemnej
5	Korsze-miasto	0001	112	budowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa sieci energetycznej
6	Korsze-miasto	0001	99/3	przebudowa układu drogowego
7	Korsze-miasto	0001	99/4	przebudowa kanalizacji
8	Korsze-miasto	0001	97/1	przebudowa wodociągu
9	Korsze-miasto	0001	58	przebudowa wodociągu

PKP PLK S.A. nabędą uprawnienie do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji. Zakres niezbędnego zajęcia zaznaczono wypełnieniem szraf koloru niebieskiego (kratka).

Decyzję o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego, o której mowa w art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376), wydaje zarządca drogi w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku. Zgodnie z art. 9 ya ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, jeżeli decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności decyzję o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego wydaje się niezwłocznie.

X. Określam warunki techniczne realizacji inwestycji kolejowej poprzez:

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

- a) ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r., poz. 1333 ze zmianami);
- b) rozporządzenie Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 8 kwietnia 2019 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r., poz.1065 ze zmianami);
- c) ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 624);
- d) ustawa z dnia 28 marca 2003 r., o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 1043 ze

- zmianami);
- e) rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998, Nr. 151, poz. 987 ze zmianami);
 - f) rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r. poz. 1744 ze zmianami);
 - g) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżających oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020r., poz. 1247 ze zmianami);
 - h) ustawa z dnia 17 maja 1989 roku o drogach publicznych (Dz. U. 2021 r., poz. 1376 ze zmianami);
 - i) rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 ze zmianami);
 - j) rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2020 r., poz. 1609);
 - k) ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2020 r., poz. 2052 ze zmianami);
 - l) Polskich Norm;
 - m) oraz innych przepisów odrębnych mających zastosowanie w niniejszej sprawie.

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

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

Przedmiotem projektu są prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją w km 199,885-203,798 oraz LK 353 w km 363.821-368.902. Linia kolejowa nr 38 Białystok – Głomno jest linią kolejową o znaczeniu państwowym zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. z 2019 r., poz. 552 ze zm.).

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

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

1. Przebudowa, budowa i rozbiórka torów, rozjazdów, odwodnienia powierzchniowego i wglębnego.
2. Przebudowa i budowa linii kablowych i urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
3. Budowa sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem i sterowaniem.
4. Remont przepustów.
5. Rozbiórka i budowa nowej sieci i urządzeń elektroenergetycznych nN i SN wraz z oświetleniem terenu.
6. Budowa energetycznych Linii Potrzeb Nietrakcyjnych.
7. Budowa systemu sterowania odłącznikami sieci trakcyjnej.
8. Przebudowa i budowa sieci telekomunikacyjnych.
9. Przebudowa, budowa układów drogowych oraz przejazdów kolejowych.
10. Rozbiórka obiektów kubaturowych:

- Nastawni Ko5 w km ok. 200,625 w miejscowości Korsze;
 - Budynku mieszkalnego w km ok. 200,635 w miejscowości Korsze;
 - Budynku magazynowego w km ok. 200,800 w miejscowości Korsze;
 - Dawnej strażnicy przejazdowej w km ok. 201,750 w miejscowości Korsze.
11. Remont obiektów kubaturowych:
 - Nastawni Ko2 w km ok. 201,677 w miejscowości Korsze oraz budowa dodatkowego kontenera dla urządzeń SRK;
 - Nastawni Ko1 w km ok. 202,304 w miejscowości Korsze oraz budowa dodatkowego kontenera dla urządzeń SRK.
 12. Rozbiórka istniejących i budowa nowych peronów na stacji w miejscowości Korsze.
 13. Budowa kanalizacji deszczowej związanej z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych z urządzeń technicznych systemem odwodnienia układu torowego.
 14. Przebudowa i zabezpieczenie kolizji z sieciami wodociągowymi i kanalizacyjnymi, budowy przyłączy wodociągowych i kanalizacyjnych do budynków.
 15. Przebudowa i zabezpieczenie kolizji z sieciami ciepłowniczymi, gazowymi, energetycznymi, teletechnicznymi oraz inną infrastrukturą techniczną naziemną i podziemną.
 16. Przebudowa i zabezpieczenie kolizji obiektów kubaturowych i inżynierskich.

2.2. Charakterystyka inwestycji.

2.2.1. Układ torowy wraz z systemem odwodnienia:

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

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

Wykaz projektowanych torów na stacji Korsze.

Nr toru	Rodzaj toru	Początek toru	Koniec toru	Klasa techniczna/Wariant	Prędkość konstrukcyjna [km/h]
107	gł. zas.	R2	R108	1.1	60
307	gł. zas.	R108	R306	1.1	100
1	gł. zas.	365.604	366.190	1.1	120
1 linii nr 38	gł. zas.	R19	202.824	2.1	80
105	gł. zas.	R11	R109	1.1	60
305	gł. zas.	R109	200.100	1.1	160
2	gł. zas.	365.604	366.151	1.1	120
111	gł. dod.	R17	R105	2.1	60
309	gł. dod.	R106	R301	2.1	60
3	gł. dod.	R15	366.153	2.1	60
303	gł. dod.	R110	R307	2.1	60
311	gł. dod.	R105	R302	2.1	60

Nr toru	Rodzaj toru	Początek toru	Koniec toru	Klasa techniczna/Wariant	Prędkość konstrukcyjna [km/h]
301	komunikacyjny	R304	201.603	2.1	60
607	boczny	R22	R604	4.1	40
113	boczny	R24	R103	4.1	40
115	boczny	R23	202.061	4.1 (część 2.1)	40
201	gł. zas.	367.705	R405	1.3	120
203	gł. dod.	367.522	R405	2.3	100
207	boczny	R214	366.968	2.3	40
209	boczny	R215	366.992	2.3	50
107b	spec. przez. (ochronny)	R5	k.o.	1.1	-
-	spec. przez. (ochronny)	R9	k.o.	1.1	-
303b	spec. przez. (ochronny)	R111	k.o.	2.1	-
307a	spec. przez. (ochronny)	R303	k.o.	1.1	-
303a	spec. przez. (ochronny)	R305	k.o.	2.1	-
203a	spec. przez. (ochronny)	R403	k.o.	2.3	-

Dla zapewnienia odpływu wód opadowych i roztopowych z nawierzchni torowej torowisko projektuje się z pochyleniem poprzecznym o wartości od 3% do 5%. Na szlakach we wszystkich przekopach i przy nasypach o wysokości do 0,6 m oraz przy nasypach wyższych, gdzie istnieje konieczność przeprowadzenia wody napływającej, odprowadzenie wody zapewnione będzie poprzez budowę rowów bocznych ziemnych lub umocnionych. Na stacjach odprowadzenie wody zapewnione będzie głównie poprzez budowę sieci odwodnienia wgłębne w postaci drenaży i drenokolektorów, którymi woda spływać będzie do odbiorników za pomocą zbieraczy. W niektórych miejscach, gdzie występują odpowiednie warunki terenowe, odprowadzenie wody na stacjach zapewnione będzie jak na szlakach.

2.2.2. Sterowanie ruchem kolejowym:

Na stacji przewiduje się likwidację wszystkich istniejących nastawni. Urządzenia srk zabudowane zostaną w nowym budynku nastawni, gdzie zabudowane zostaną nowe urządzenia przekaźnikowe rozbudowane o nakładkę komputerową. W obecnej inwestycji nastawnia będzie sterowała całą stacją Korsze na zasadzie miejscowego sterowania. W przyszłości przewiduje utworzenie w budynku nastawni, LCS Korsze sterującego zdalnie większym zakresem. Na całej stacji, również w części gdzie nie przebudowywany jest układ torowy należy zlikwidować system pędni dla napędów zwrotnicowych. Zabudowane zostaną elektryczne trójfazowe napędy zwrotnicowe.

Wszystkie sygnalizatory należy wymienić na nowe. Na całym obszarze stacji Korsze projektuje się zabudowę systemu kontroli niezajętości torów i rozjazdów opartego na licznikach osi. Zabudowany zostanie system kamer TVU dla stwierdzania końca pociągu wjazdach z obu szlaków linii 353 oraz na szlaku od strony Tołkin.

Przez środkową część stacji przechodzą dwa przejazdy kolejowo-drogowe kat. A, km 201,754 (LK38) oraz 366,644 (LK353). Ponieważ każdy z nich przecina więcej niż 3 tory, projektuje się pozostawienie kat. A oraz wymianę urządzeń przejazdowych na nowe. Przejazdy zostaną uzależnione w urządzeniach stacyjnych na zasadzie elementu drogi przebiegu. Istniejący przejazd kat. D, km 199.939 zostanie przesunięty do nowej lokalizacji w km 200.344 oraz wyposażony w urządzenia kat. B z obustronnym powiązaniem w urządzeniach stacyjnych. Z uwagi na włączenie do projektu części stacji należącej do linii kolejowej nr 353, przejazd kat. A, km 365.555 zostanie wyposażony w urządzenia kat. B z obustronnym powiązaniem w urządzeniach stacyjnych.

Na szlakach linii nr 353 w obu kierunkach oraz na szlaku linii nr 38, Tołkiny – Korsze w miejsce

starych blokad liniowych zabudowane zostaną nowe przekaźnikowe półsamoczynne blokady liniowe z systemem kontroli niezajętości szlaku opartym na zliczaniu osi. Szlak linii nr 38 Korsze – Bartoszyce nie będzie obsługiwał zorganizowanych wjazdów na stację Korsze.

Stacja oraz przyległe szlaki (szlak Tołkiny – Korsze całkowicie, natomiast szlaki linii nr 353 częściowo) zostaną wyposażone w nową sieć kablową. Na stacji Korsze (pomiędzy semaforami wjazdowymi) kable zostaną poprowadzone w kanalizacji kablowej srk, natomiast na szlakach kable zostaną ułożone w ziemi. W obrębie przejazdów zlokalizowanych na szlaku zastosowana zostanie opaska.

Przewiduje się wymianę wyeksploatowanych urządzeń przejazdowych oraz podniesienie kategorii przejazdów do B z uwagi na podniesienie prędkości na linii do 160 km/h. Przejazdy kat. A projektowane w stacji zostaną uzależnione w urządzeniach stacyjnych na zasadzie elementu drogi przebiegu. Przejazdy kat. B projektowane w stacji lub jej pobliżu zostaną powiązane jednostronnie lub obustronnie w przebiegach (w zależności od sytuacji). Wszystkie przejazdy kategorii B wyposażone zostaną w 4 sygnalizatory drogowe oraz 4 półrogatki. Wszystkie nowe urządzenia przejazdowe kategorii B zostaną wyposażone w tarcze ostrzegawcze przejazdowe Top. Takie rozwiązania takie znacząco poprawiają bezpieczeństwo ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.

2.2.3. Sieć trakcyjna:

Zakres projektu obejmuje przebudowę sieci trakcyjnej w zakresie zmian układu torowego. W ramach prac projektowych przewiduje się zastosowanie dla torów szlakowych oraz głównych zasadniczych stacji sieci typu YC150-2CS150, dla torów głównych dodatkowych oraz przejść rozjazdowych w torach głównych zasadniczych stacji sieć typu C120-2C, natomiast dla torów bocznych na stacjach oraz dla pozostałych przejść rozjazdowych sieć typu C95-C.

Zakłada się zastosowanie podwieszonych rurowych. Przewody jezdne zakłada się wywiesić na wysokości 5,40 m nad główką szyny. Projektuje się wykorzystanie urządzeń naprężających bezciążarowych.

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

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

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

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

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

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

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

Konstrukcje wsporcze, które nie będą objęte głównym ciągiem liny uszynienia grupowego, będą

włączone w system uszynienia za pomocą pojedynczych odcinków napowietrznych liny AFL6-120 lub odcinkami kabla YAKY 1x120 mm².

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

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

W przypadku wymiany konstrukcji bramkowych, z wsięgiem przez dwa tory lub konstrukcji parasolowych podtrzymujących sieć trakcyjną układów torowych niepoddawanych pracom remontowym, Wykonawca Robót dokona przewieszenia tej sieci trakcyjnej do nowych konstrukcji i dokona odpowiednich regulacji z wykorzystaniem nowych podwieszów oraz nowego osprzętu i innych niezbędnych nowych materiałów.

Zakres przebudowy:

Odcinek	Nr toru	Typ sieci
Stacja Korsze	105	YC150-2CS150
	107	YC150-2CS150
	111	C120-2C
	113	C120-2C
	301	C120-2C
	303	C120-2C
	303a, 303b	C95-C
	305	YC150-2CS150
	307	YC150-2CS150
	307a	C95-C
	309	C120-2C
	311	C120-2C
	1001	C95-C
	1002	C95-C

2.2.4. Obiekty inżynierijne:

Dla 2 przepustów sklepionych zaprojektowano remont. Przepust płytowy w km 201,557 zostały przeniesiony do tomu 4591-PB.B-2-8-10 Instalacje, sieci i urządzenia sanitarne. W wyniku analizy stanu istniejącego ustalono, że obiekt jest elementem sieci kanalizacyjnej.

Na przedmiotowym odcinku przewiduje się następujące prace:

Lp.	km	obiekt	typ konstrukcji	parametry techniczne s x h [m]	stan techniczny	zakres prac
1	200,209	przepust	żelbetowy sklepiony	1,22 x 1,95	dostateczny	remont powierzchni betonowych, podwyższenie parapetów, montaż nowoprojektowanej balustrady, wykonanie obustronnych schodów dla obsługi
2	201,557	przepust	kamienny płytowy	0,60 x 0,90	dostateczny	rozbiórka konstrukcji istniejącego przepustu/ zasypanie, projektowany zakres prace został określony w części 4591-PB.B-2-8-10 Instalacje, sieci i urządzenia sanitarne
3	202,709	przepust	żelbetowy	1,25 x 1,85	dostateczny	remont powierzchni betonowych,

Lp.	km	obiekt	typ konstrukcji	parametry techniczne s x h [m]	stan techniczny	zakres prac
	(202,714)		sklepiony			podwyższenie parapetów, montaż nowoprojektowanej balustrady, wykonanie obustronnych schodów dla obsługi

2.2.5. Elektroenergetyka nietrakcyjna:

W ramach inwestycji przewiduje się wybudowanie nowych przyłączy dla projektowanych obiektów i urządzeń (urządzenia oświetlenia zewnętrznego, oświetlenie peronów, dojść do peronów, przejazdów, rozjazdów, torów postojowych, urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów, urządzenia srk i telekomunikacyjne, przepompownie wód opadowych).

Kontrolne układy pomiarowe dla poszczególnych odbiorów zlokalizowane będą w złączach kablowych będących własnością spółki PKP Energetyka S.A. zgodnie z wydanymi Warunkami Przyłączenia do sieci dystrybucyjnej PKP Energetyka S.A.

Dla oświetlenia peronów, przejazdów kolejowo-drogowych, dojść do peronów, dobrano słupy kompozytowe, dla oświetlenia rozjazdów dobrano słupy strunobetonowe oraz maszty stalowe. Na wszystkich słupach zaprojektowano oprawy w technologii LED.

Zastosowane oprawy oświetleniowe, źródła światła i konstrukcje wsporcze spełniają wymagania określone przez Centralę Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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

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

W celu usunięcia przewidywanej (występującej) kolizji w zakresie linii kablowych SN-15 kV i nN 0,4 kV należy kolizyjne odcinki zastąpić wstawkami kablowymi ułożonymi pod torowiskiem, drogami, rowami odwadniającymi i wyprowadzonymi poza teren projektowanej przebudowy układu torowego.

Wykaz przebudowy linii elektroenergetycznych na stacji Korsze.

L.p.	Opis linii	Km LK 38	Uwagi
1	2	3	
1	Linie kablowe nN PKP PLK (oświetlenie torów i rozjazdów głowicy wschodniej) na słupach indywidualnych)	200,235 – 200,500	Kolizja z proj. infrastrukturą -przewidziano demontaż
2	Linie kablowe nN PKP PLK (oświetlenie grupy torów 300 na słupach indywidualnych oraz na masztach)	200,500 – 201,700	Kolizja z proj. infrastrukturą -przewidziano demontaż
3	Linie kablowe nN PKP PLK (oświetlenie grupy torów 200 na słupach indywidualnych oraz na masztach)	366,660 – 367,760	Kolizja z proj. infrastrukturą -przewidziano demontaż
4	Linie kablowe nN PKP PLK (oświetlenie przejazdu kolejowego w km 201,754 na słupach indywidualnych)	154,350	Kolizja z proj. infrastrukturą -przewidziano demontaż
5	Linie kablowe nN PKP PLK (oświetlenie peronów na masztach)	201,810 - 202,070	Kolizja z proj. infrastrukturą -przewidziano demontaż
6	Linie kablowe nN PKP PLK (oświetlenie torów i rozjazdów głowicy zachodniej) na	202,300 – 202,800	Kolizja z proj. infrastrukturą -przewidziano demontaż

	słupach indywidualnych)		
7	Linie kablowe 15 kV LPN PKP Energetyka	200,100-202,825	Kolizja z proj. infrastrukturą -przewidziano demontaż w części 4591-PB-B-2-8-6-3 Elektroenergetyka nietrakcyjna LPN

W związku z przebudową układu torowego na stacji Korsze, przebudowie podlega układ połączeń sieci LPN zgodnie z warunkami przebudowy wydanymi przez PKP Energetyka.

Projektowany układ to szeregowo połączenie kablowe stacji transformatorowych z odejściem ze stacji ST-KD do słupowej stacji transformatorowej. Linia LPN zaczyna się w PT Korsze, poprzez stacje transformatorowe biegnie dalej na projektowany słup linii LPN i dalej do PT Sątopy.

Przebudowę istniejących stacji transformatorowych należy wykonać zgodnie z warunkami przyłączenia wydanymi przez PKP Energetyka

Połączenia kablowe:

- Rozdzielnia 15kV - PT Korsze - Stacja ST-KW, Rozdzielnia SN - Pole nr 3;
- Stacja ST-KW, Rozdzielnia SN - Pole nr 1 - Stacja ST-KD, Rozdzielnia SN - Pole nr 5;
- Stacja ST-KD, Rozdzielnia SN - Pole nr 2 – Słupowa stacja transformatorowa w km202+180;
- Stacja ST-KD, Rozdzielnia SN - Pole nr 8 - Stacja ST-KZ, Rozdzielnia SN - Pole nr 1;
- Stacja ST-KZ, Rozdzielnia SN - Pole nr 3 – Proj. Słup linii LPN typu K2go – 13,5/25.

Projektuje się linie kablowe wykonane kablem typu 3xXRUHAKXS 1x240/50mm². Kable należy układać zgodnie z przepisami budowy N SEP-E -004.

Rozliczeniowy układ pomiarowy należy zabudować w rozdzielni 15kV podstacji trakcyjnej PT Korsze, zgodnie z warunkami przyłączenia do sieci elektroenergetycznej PKP Energetyka S.A. po stronie średniego napięcia 15kV.

2.2.6. Telekomunikacja:

Wzdłuż przedmiotowego odcinka – stacji – projektuje się:

- budowę nowych sieci i urządzeń telekomunikacyjnych dla PKP PLK S.A.:
- rurociągów kablowych z kablami światłowodowymi (głównym i domykającym pętlę transmisyjną), kabli miedzianych (kabel szlakowy, kable lokalne) oraz kabli światłowodowych lokalnych, a także kanalizacji kablowej (w peronach stacji, od nastawni dysponującej w kierunku peronów stacji, w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych kat. A i kat. B);
- systemu przewodowej łączności kolejowej;
- systemu teletransmisji SDH STM-4;
- systemu radiołączności w paśmie częstotliwości 150MHz;
- odtworzenie systemu rozgłoszeniowego (SR) na stacji – w oparciu o obecnie funkcjonujące urządzenia systemu rozgłoszeniowego;
- systemu telewizji użytkowej TVu dla monitoringu wizyjnego przejazdów kolejowo-drogowych kat. A i kat. B oraz dla monitoringu wizyjnego dla potrzeb stwierdzania końca pociągu (SKP);
- systemu sygnalizacji i gaszenia pożaru;
- systemu sygnalizacji włamania i kontroli dostępu;
- przebudowę kolizji istniejących sieci telekomunikacyjnych obcych/zewnętrznych operatorów telekomunikacyjnych (PKP Telkol Sp. z o.o., Orange Polska S.A.).

2.2.7. Układ drogowy:

W związku z podniesieniem prędkości linii kolejowej do 160km/h w zakresie inwestycji projektuje się zmianę kategorii zabezpieczenia wszystkich przejazdów kolejowo - drogowych do kategorii B lub A.

Projektuje się likwidację następujących przejazdów wraz z budową dróg równoległych dojazdowych:

- kat. D w km 199,939 - w ciągu drogi gminnej;

Dla Stacji Korsze zaprojektowano przejście przez tory – dojście na peron.

W zakresie inwestycji projektuje się także:

- odcinek drogi gminnej długości ok. 620 m z nowym przejazdem kolejowo – drogowym w km 200,344 (w związku z likwidacją przejazdu w km 199,939);
- dojazd wraz z parkingiem do nowego budynku LCS w Korsze;
- dojazdy do urządzeń kolejowych , które tego dojazdu wymagają.

Zestawienie projektowanych przejazdów leżących w ich ciągu na opracowywanym odcinku:

Lp.	km LK38	Kategoria przejazdu	Nawierzchnia przejazdu	Klasa i nr drogi	Prędkość Vp [km/h]	Szerokość jezdni na przejeździe [m]	Kategoria ruchu
1	199,939	likwidacja					
2	200,344	B	CBP	Droga gminna D1/2	30	6,2	KR2
3	201,754	A	Płyty małogabarytowe	DW 590 Z1/2	50	8,0	KR4

2.2.8. Perony i obiekty kubaturowe:

Na stacji Korsze planuje się rozbiórkę istniejących peronów wraz z wyposażeniem oraz budowę nowych peronów:

- Peron 1: jednokrawędziowy (L=320 m + 115 m rezerwy; szer. 4,5 m; wys. 0,76 m);
- Peron 2: częściowo jednokrawędziowy i częściowo dwukrawędziowy (L=320 m + 115 m rezerwy; szer. 4,05 – 7,89 m; wys. 0,76 m).

Przewiduje się wyposażenie peronów i dojść do nich w elementy systemu oznakowania dotykowego (ścieżki prowadzące, pola ostrzegawcze i uwagi, oznaczenia strefy zagrożenia). W ramach całego przedsięwzięcia, na peronach będą umieszczone wiaty, elementy małej architektury (ławki, kosze na odpady, gabloty informacyjne) i oznakowania stałego (tablice z nazwą stacji, kierunkowe, piktogramy itp.).

Planuje się rozbiórkę następujących obiektów kubaturowych:

Lp.	Kilometraż	Miejscowość	Obiekt
1	200,316	Korsze	Peron gruntowy wraz z wiatą
2	200,635	Korsze	Budynek mieszkalny
3	200,800	Korsze	Budynek magazynowy
4	201,705	Korsze	Dawna strażnica przejazdowa

Na odcinku objętym decyzją projektuje się budynek nastawni. Projektowany budynek posiadać będzie dwie kondygnacje nadziemne. Dojazd do budynku będzie się odbywał od strony południowej (ulica Elizy Orzeszkowej). Projektowany budynek zlokalizowany jest na działce nr 99/11. Wejścia do budynku zlokalizowano z każdej strony obiektu. Wjazd do garażu zlokalizowano od strony elewacji zachodniej. Na terenie opracowania zaprojektowano miejsce gromadzenia odpadów.

2.2.9. Instalacje sanitarne:

Planuje się przebudowę niżej zestawionych sieci i urządzeń sanitarnych:

Lp.	Rodzaj sieci	Długość sieci	Kilometraż
1	Wodociąg Ø63 PE	168,0 mb	200,367
2	Rura ochronna Ø250 PE dla kanalizacji sanitarnej		200,366
3	Kanalizacja deszczowa DN800 GRP	175,0 mb	od 200,974 do 201,080
4	Kanalizacja deszczowa DN300-DN1000		od 201,185 do 201,763
5	Wodociąg Ø315 PE	70,5 mb	201,737

6	Gazociąg Ø200 PE	71,0 mb	201,809
7	Wodociąg Ø180 PE	113,5 mb	201,880
8	Zabudowa studni zaworowej na istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej x 2szt.		202,606
9	Wodociąg Ø160 PE	217,0 mb	202,832

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

Lp.	Rodzaj urządzenia	Kilometraż
1	Zbiornik retencyjny	200,209
2	Odwodnienie drogi, przebudowa istniejącego przepustu drogowego	200,209
3	Drenaż odwadniający przejazd z wylotem do cieku DN300-DN100	200,358
4	Odprowadzenie wód drenażowych z wylotem do cieku DN250-DN200	200,642
5	Odwodnienie drenażu torowego, wymiana studni	200,710 (367,700)
6	Odprowadzenie wód drenażowych z wylotem do cieku DN250-DN200	200,832
7	Odwodnienie torów, Odprowadzenie wód drenażowych z wylotem do rowu torowego	201,077
8	Odprowadzenie wód drenażowych z wylotem do cieku DN250-DN200	201,271
9	Odprowadzenie wód drenażowych z wylotem do cieku DN250-DN200	201,417
10	Kanalizacja deszczowa DN160-DN300 z wylotem do sieci KD DN800	201,548
11	Odprowadzenie wód drenażowych z wylotem do sieci Kd DN400-DN200	201,555
12	Drenaż odwadniający przejazd z siecią KD DN400-DN100 i włączeniem do sieci KD	201,760
13	Odprowadzenie wód drenażowych DN250 , DN200 z wylotem do sieci Kd	201,846
14	Odwodnienie parkingu przy budynku LCS Korsze	202,474
15	2x Odwodnienie peronów	201,850 – 202,150
16	Odprowadzenie wód drenażowych DN250 , DN200 z wylotem do sieci Kd	202,008
17	Odprowadzenie wód drenażowych, kanalizacja deszczowa z wylotem do cieku	202,100 – 202,450
18	Odprowadzenie wód drenażowych z wylotem do cieku	202,640
19	Odprowadzenie wód drenażowych z wylotem do obiektu inżynierskiego	202,707
20	Drenaż odwadniający przejazd z wylotem do cieku DN300-DN100	202,832
21	Drenaż odwadniający przejazd z wylotem do cieku DN300-DN100	365,557

W ramach budowy obiektów kubaturowych zaprojektowano budowę przyłączy / instalacji doziemnej wodociągowej i kanalizacji sanitarnej dla obiektów.

Lp.	Kilometraż	Miejscowość	Budynek	Rodzaj sieci/przyłącza
1	202,474	Korsze	LCS	Sieć wodociągowa Ø160 PE z przyłączem do budynku LCS Korsze Przyłącze kanalizacji sanitarnej Ø160 PCV do budynku LCS Korsze

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

1.1 Uwarunkowania prawne dotyczące ochrony środowiska.

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

- a) ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U z 2021 r., poz. 247 ze zmianami);
- b) ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz.1219 ze zmianami);
- c) ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U z 2021 r., poz. 779 ze zmianami);
- d) ustawa z 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U z 2021 r., poz. 1098 ze zmianami);
- e) ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 624 ze zmianami);
- f) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2020 r., poz. 2279 ze zmianami);
- g) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021 r. , poz. 845 ze zmianami);
- h) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 ze zmianami);
- i) oraz innych przepisów odrębnych mających zastosowanie w niniejszej sprawie.

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

Planowana inwestycja w rozumieniu przepisów §3 ust. 2 pkt 1 w związku z §2 ust.1 pkt 29 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) zaliczana jest do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Stosownie do art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r., poz. 247) dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

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

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

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

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

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

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

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

Należy uwzględnić warunki i wymagania zawarte w przepisach obowiązujących, a w szczególności w ustawie z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2021 r., poz. 710 ze zmianami). Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Olsztynie pismem z dnia 17.09.2019 r. (znak IZNR.5183.285.2019.mk), zaopiniował pozytywnie przedmiotowe zamierzenie z warunkiem uwzględnienia rozpoznanych, ewidencyjnych stanowisk archeologicznych zlokalizowanych na obszarze inwestycji, poprzez wykonanie wyprzedzających badań archeologicznych lub prowadzenie prac ziemnych pod nadzorem archeologicznym.

3. Warunki uwzględniające wymogi obronności kraju.

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

XII. Wymagania dotyczące ochrony interesu osób trzecich.

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

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

2. Roboty budowlane związane z przekraczaniem lub zbliżaniem się do istniejącej infrastruktury technicznej powodujące kolizje z nią, należy wykonać w porozumieniu z właściwym zarządcą infrastruktury.
3. Ostateczna decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonywania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości.

XIII. Nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

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

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

UZASADNIENIE

Dnia 25.06.2021 r. do Wojewody Warmińsko – Mazurskiego wpłynął wniosek Pana ██████████, Dyrektora Regionu Północnego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Spółki oraz ██████████, 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 (zwanych dalej: Wnioskodawca/Inwestor), w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 8– stacja Korsze.

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

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

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

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

Wojewoda Warmińsko-Mazurski ustalił, że inwestycja, na podstawie §3 ust. 2 pkt 1 w związku z §2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 ze zmianami) zaliczana jest do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Załączona decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 30 marca 2020 r., znak: WOOŚ.420.3.2019.BG.43, jest spełnieniem wymogu określonego w art. 72 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r. poz. 247), zgodnie z którym wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed wydaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Charakterystyka inwestycji

stanowiąca załącznik do ww. decyzji jest zgodna z zakresem inwestycji wskazanym we wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej.

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

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

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

Pozostałe strony o wszczęciu postępowania, organ zawiadomił w drodze obwieszczeń. Obwieszczenia te zostały umieszczone na tablicach ogłoszeniowych Warmińsko-Mazurskiego Urzędu Wojewódzkiego, Urzędu Miejskiego w Korszach, 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, wpłynęło pismo PKP Energetyka S.A. z siedzibą w Warszawie, użytkownika wieczystego nieruchomości położonych na terenie miasta Korsze stanowiących działki nr 390/2 i 390/7 w obrębie 0002 oraz działka nr 99/2 w obrębie 0001.

Zgodnie z wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej działki nr 390/7 i 99/2 miały zostać przejęte w całości na rzecz Skarbu Państwa, co skutkowałoby na podstawie art. 9s ust. 3 pkt 1, ust. 3 b ustawy o transporcie kolejowym, nabyciem przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prawa użytkowania wieczystego tych gruntów oraz prawo własności budynków i urządzeń, natomiast w odniesieniu do części działki nr 390/2 przewidziano ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości na podstawie art. 9s ust. 9 wymienionej ustawy.

Strona wskazała że, na ww. nieruchomościach zlokalizowana jest infrastruktura energetyczna służąca do zasilania w energię elektryczną trakcji kolejowych oraz obiektów służących do zabezpieczenia, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych, jak również licznych firm i odbiorców indywidualnych, ponadto na działce działka 390/7 pełni funkcję drogi dojazdowej do PT Korsze.

Zdaniem strony dopuszczenie do realizacji zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A. na działkach nr 390/7 obręb 0002 i nr 99/2 obręb 0001 i w konsekwencji wywłaszczenie PKP Energetyki S.A. uniemożliwi spółce wykonywanie jej zadań statutowych, które służą realizacji celów publicznych, tj. zaopatrywania szerokiego kręgu odbiorców w energię elektryczną.

Wskazując, że działanie takie byłoby nieuzasadnione i stanowiłoby naruszenie art. 21 Konstytucji RP, PKP Energetyka wniosła o niewydawanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zgodnie z wnioskiem inwestora co do działki nr 390/7 obręb 0002 i działki nr 99/2 obręb 0001, ewentualnie o zwrócenie się do PKP PLK S.A. o zaproponowanie nowego przebiegu lokalizacji linii kolejowej z pominięciem ww. działek.

Ponadto strona wniosła o wyjaśnienie kwestii ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości w odniesieniu do działki nr 390/2 obręb 0002 dotyczące jego charakteru, wpływu prac inwestora na infrastrukturę należącą do PKP Energetyka S.A., realizacji nowych obiektów infrastruktury kolejowej (na ww. nieruchomości) oraz warunków usunięcia kolizji projektowanej inwestycji z istniejącą infrastrukturą energetyczną.

Organ pismem z 12.08.2021 r. przekazał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Państwa uwagi i zastrzeżenia PKP Energetyki S.A. w celu ustosunkowania się do ich treści.

W dniu 24.08.2021r. Wnioskodawca przesłał swoje stanowisko w którym wyjaśnił zgłoszone wątpliwości i wskazał możliwość modyfikacji wniosku.

Odnosnie działki nr 390/2 w obrębie 0002 wskazał, że:

- ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości będzie miało charakter czasowy, trwający maksymalnie 7 dni roboczych, prace będą polegały na wprowadzeniu dwóch linii kablowych średniego napięcia;
- prowadzone prace nie będą wpływać na prawidłowe funkcjonowanie istniejącej infrastruktury energetycznej ;
- ograniczenie korzystania z działki będzie czasowe i będzie polegało na wejściu na teren nieruchomości celem wybudowania dwóch linii kablowych średniego napięcia;
- prace na działce 390/2 są podstawą wydanych warunków usunięcia kolizji wydanych przez PKP Energetyka S.A. nr ERD5d-2203-370/2019 z dnia 04.11.2019r.

Odnosnie działki nr 390/7 w obrębie 0002 (stanowiącej drogę dojazdową do działki 390/2) Wnioskodawca wyjaśnił, że w związku z likwidacją przejazdu kategorii D w km 199,939 podtrzymuje jej przejęcie na rzecz Skarbu Państwa w całości, gdyż na tej działce w 70% jest projektowana nowa droga i zakłada się przebudowę infrastruktury kablowej, ponadto część przy likwidowanym przejeździe przejęta zostanie pod układ torowy.

Odnosnie działki nr 99/2 Wnioskodawca wskazał możliwość rezygnacji z jej przejęcia na rzecz ograniczenia korzystania z nieruchomości w ramach którego wykonana zostanie budowa złącza kablowo pomiarowego oraz przyłączy kablowych niezbędnych do realizacji inwestycji.

W związku z ww. stanowiskiem pełnomocnicy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 7.09.2021r. złożyli zmodyfikowany wniosek o ustalenie lokalizacji linii kolejowej uwzględniający zaproponowane zmiany.

Organ pismem z dnia 10.09.2021r. przekazał PKP Energetyka S.A. stanowisko Wnioskodawcy odnośnie zgłoszonych zastrzeżeń oraz poinformował o zmianie wniosku uwzględniającej częściowo żądania strony.

PKP Energetyka S.A. nie zgłosiła w tym zakresie dalszych wniosków i zastrzeżeń.

Zgodnie z orzecznictwem sądowym o przebiegu linii kolejowej decyduje zarządca infrastruktury kolejowej (wnioskodawca) i to on wybiera najbardziej optymalne rozwiązanie lokalizacyjne i techniczno –wykonawcze. Ocena organów ogranicza się wyłącznie do zgodności z prawem takiego wariantu, jaki przedstawił wnioskodawca. Tylko w przypadku stwierdzenia przez organy, że kształt inwestycji w wersji zgłoszonej we wniosku narusza określony przepis prawa, zobowiązuje te organy do odmowy wydania decyzji w wersji wnioskowanej przez zarządcę.

Rozpatrując wniosek inwestora o ustalenie lokalizacji linii kolejowej w formie ostatecznie złożonej przez inwestora, 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, organ nie znalazł podstaw do odrzucenia wniosku Inwestora, a w szczególności w odniesieniu do działek objętych uwagami Strony.

Przedstawione przez Wnioskodawcę wyjaśnienia zawarte w piśmie z dnia 24.08.2021r. w ocenie organu potwierdzają jednoznacznie, że realizacja inwestycji zgodnie z wnioskiem nie uniemożliwi spółce wykonywanie jej zadań statutowych.

Przeprowadzona w ww. zakresie analiza wykazała dopuszczalność planowanego zamierzenia inwestycyjnego zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów prawa budowlanego na etapie postępowania o uzyskanie pozwolenia na budowę, które przesądzi o możliwości jego realizacji.

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

- skróceniu czasu jazdy zarówno pociągów pasażerskich, jak i towarowych;
- poprawie przepustowości linii, częstotliwości, skomunikowania oraz punktualności realizowanych połączeń;
- zwiększeniu konkurencyjności i dostępności transportu kolejowego;

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

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

W związku z powyższym należało orzec jak w sentencji.

Pouczenie

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

Załączniki:

Załącznik Nr 1 ark. 1-5 - mapy w skali 1:1000.

Załącznik Nr 2 ark. 1-10 – mapy z projektem podziału nieruchomości



**Z up. WOJEWODY
WARMIŃSKO – MAZURSKIEGO**

Beata Faltynowska

DYREKTOR

**Wydziału Infrastruktury i Nieruchomości
*/dokument podpisany elektronicznie/***

Otrzymują:

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

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