

WIN-I.747.1.7.2021

## Decyzja Nr K-4/2021

### *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 ze zmianami), 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 znak: IRRK2/2/2.2233.31.2021.ISW-00856-I [REDAKTOWANE], Dyrektora Regionu Północnego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Spółki oraz [REDAKTOWANE], 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, 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 7 – szlak Tołkiny-Korsze (w km 195.720÷199.885).

**I. Ustalam lokalizację linii kolejowej dla inwestycji pn.:** „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 7 – szlak Tołkiny-Korsze (w km 195.720÷199.885) na nieruchomościach, bądź ich częściach, oznaczonych w ewidencji gruntów numerami (w nawiasie podano numer działki przed podziałem), w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie kętrzyńskim, w gminie Korsze:

- w obrębie nr 18 Kraskowo:  
**201/5** (201/3), **201/6** (201/3), **201/7** (201/3), **201/8** (201/3), **206/1** (206), **206/2** (206), **207/1** (207), **208/1** (208), **209/1** (209), **210**, **211/3** (211/2), **211/4** (211/2), **216**, **220/3** (220/1), **220/4** (220/1), **220/5** (220/2), **221/1** (221), **221/2** (221), **223**, **224/5**, **224/7**, **224/12** (224/9), **224/14** (224/8), **224/15** (224/8), **228**.
- w obrębie nr 24 Olszynka:  
**28/2** (28/1), **28/3** (28/1), **30/4** (30/2), **30/5** (30/2), **30/6** (30/2), **30/7** (30/2), **30/8** (30/3), **30/9** (30/3), **36/9** (36/3), **36/11** (36/8), **36/12** (36/8), **43**, **49/2** (49/1), **49/3** (49/1), **55/8** (55/1), **55/9** (55/1), **55/11** (55/7), **55/12** (55/7), **55/13** (55/7).
- w obrębie nr 2 Błogoszewo:  
**15/1** (15), **16/1** (16), **16/2** (16), **21/1**, **38/1** (38), **68/1** (68), **68/2** (68), **70/3** (70/2), **70/4** (70/2), **70/5** (70/2), **83/4** (83/2), **83/5** (83/2), **83/6** (83/2), **150/1**, **150/4**, **150/3**, **196**, **197/1** (197), **197/2** (197), **197/3** (197), **262/8** (262/7), **262/9** (262/7).

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

- linia przerywana w ciemnym odcieniu barwy różowej - zakres inwestycji, teren niezbędny dla planowanych obiektów i robót budowlanych,
- linia przerywana w ciemnym odcieniu barwy niebieskiej – obszar wydzielony liniami rozgraniczającymi - zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym,
- szrafowanie (kratkowanie) w barwie czerwonej - obszar przeznaczony do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa w użytkowanie wieczyste PKP PLK S.A. - zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym,
- szrafowanie (kreskowanie) w jasnym odcieniu barwy pomarańczowej – 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,

- szrafowanie (kratkowanie) w barwie niebieskiej - nieruchomości stanowiące teren dróg publicznych, do których inwestor uzyskuje uprawnienie do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji - zgodnie z art. 9ya ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym,
- szrafowanie (kreskowanie) w barwie niebieskiej - nieruchomości stanowiące teren wód płynących, do których inwestor uzyskuje uprawnienie do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji - zgodnie z art. 9ya ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym,

Obszar objęty inwestycją, oznaczony jak powyżej, przedstawiono na mapach w skali 1:1000, będących załącznikiem Nr 1 ark. 1-3 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 S.A. lub PKP PLK S.A.

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

dz. nr 201/3	obręb geodezyjny 18 Kraskowo zostaje podzielona na działki	201/5, 201/6, 201/7, 201/8
dz. nr 206	obręb geodezyjny 18 Kraskowo zostaje podzielona na działki	206/1 i 206/2
dz. nr 224/8	obręb geodezyjny 18 Kraskowo zostaje podzielona na działki	224/14 i 224/15
dz. nr 221	obręb geodezyjny 18 Kraskowo zostaje podzielona na działki	221/1 i 221/2
dz. nr 220/1	obręb geodezyjny 18 Kraskowo zostaje podzielona na działki	220/3 i 220/4
dz. nr 207	obręb geodezyjny 18 Kraskowo zostaje podzielona na działki	207/1 i 207/2
dz. nr 208	obręb geodezyjny 18 Kraskowo zostaje podzielona na działki	208/1 i 208/2
dz. nr 220/2	obręb geodezyjny 18 Kraskowo zostaje podzielona na działki	220/5 i 220/6
dz. nr 209	obręb geodezyjny 18 Kraskowo zostaje podzielona na działki	209/1 i 209/2
dz. nr 224/9	obręb geodezyjny 18 Kraskowo zostaje podzielona na działki	224/12 i 224/13
dz. nr 211/2	obręb geodezyjny 18 Kraskowo zostaje podzielona na działki	211/3 i 211/4
dz. nr 55/1	obręb geodezyjny 24 Olsztynka zostaje podzielona na działki	55/8, 55/9 i 55/10
dz. nr 55/7	obręb geodezyjny 24 Olsztynka zostaje podzielona na działki	55/11, 55/12 i 55/13
dz. nr 49/1	obręb geodezyjny 24 Olsztynka zostaje podzielona na działki	49/2 i 49/3
dz. nr 36/8	obręb geodezyjny 24 Olsztynka zostaje podzielona na działki	36/11 i 36/12
dz. nr 36/3	obręb geodezyjny 24 Olsztynka zostaje podzielona na działki	36/9 i 36/10
dz. nr 30/2	obręb geodezyjny 24 Olsztynka zostaje podzielona na działki	30/4, 30/5, 30/6 i 30/7
dz. nr 30/3	obręb geodezyjny 24 Olsztynka zostaje podzielona na działki	30/8 i 30/9
dz. nr 28/1	obręb geodezyjny 24 Olsztynka zostaje podzielona na działki	28/2 i 28/3
dz. nr 197	obręb geodezyjny 2 Błogoszewo zostaje podzielona na działki	197/1, 197/2, 197/3 i 197/4
dz. nr 83/2	obręb geodezyjny 2 Błogoszewo zostaje podzielona na działki	83/4, 83/5 i 83/6
dz. nr 70/2	obręb geodezyjny 2 Błogoszewo zostaje podzielona na działki	70/3, 70/4 i 70/5
dz. nr 262/7	obręb geodezyjny 2 Błogoszewo zostaje podzielona na działki	262/8 i 262/9
dz. nr 68	obręb geodezyjny 2 Błogoszewo zostaje podzielona na działki	68/1 i 68/2
dz. nr 38	obręb geodezyjny 2 Błogoszewo zostaje podzielona na działki	38/1 i 38/2
dz. nr 15	obręb geodezyjny 2 Błogoszewo zostaje podzielona na działki	15/1 i 15/2
dz. nr 16	obręb geodezyjny 2 Błogoszewo zostaje podzielona na działki	16/1 i 16/2

Projekty podziału zostały wpisane do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego Starosty Kętrzyńskiego w dniu 10 lutego 2021 r. pod nr ewidencyjnym (identyfikatorem) P.2808.2021.119.

Zatwierdzone projekty podziału:

- mapy z projektem podziału, stanowią załączniki Nr 2, ark. 1-19 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	Korsze	18 Kraskowo	201/8	budowa przepustu
2	Korsze	18 Kraskowo	206/2	budowa przepustu
3	Korsze	18 Kraskowo	224/7	budowa przepustu
4	Korsze	18 Kraskowo	224/15	budowa przepustu
5	Korsze	18 Kraskowo	221/2	budowa przepustu
6	Korsze	18 Kraskowo	223	budowa przepustu
7	Korsze	18 Kraskowo	220/4	budowa przepustu
8	Korsze	18 Kraskowo	224/5	budowa przepustu
9	Korsze	18 Kraskowo	211/4	remont przepustu
10	Korsze	24 Olszynka	55/13	remont przepustu, przebudowa sieci energetycznej i teletechnicznej
11	Korsze	24 Olszynka	49/3	budowa sieci kanalizacyjnej, budowa zjazdu
12	Korsze	24 Olszynka	36/12	przebudowa sieci energetycznej
13	Korsze	24 Olszynka	30/7	budowa przepustu
14	Korsze	24 Olszynka	30/9	przebudowa sieci energetycznej
15	Korsze	24 Olszynka	28/3	remont przepustu, przebudowa sieci energetycznej
16	Korsze	2 Błogoszewo	197/3	przebudowa układu drogowego, przebudowa sieci energetycznej i teletechnicznej
17	Korsze	2 Błogoszewo	83/6	remont przepustu, przebudowa sieci energetycznej i teletechnicznej
18	Korsze	2 Błogoszewo	70/5	budowa zjazdu
19	Korsze	2 Błogoszewo	262/9	przebudowa sieci energetycznej
20	Korsze	2 Błogoszewo	68/2	przebudowa sieci energetycznej
21	Korsze	2 Błogoszewo	16/2	remont przepustu

w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia na nich inwestycji kolejowej pn. „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 7 – szlak Tołkiny-Korsze (w km 195.720÷199.885) 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, szrafowanie (kreskowanie) w jasnym odcieniu barwy pomarańczowej. Przepisy art. 124 ust. 4-7 oraz art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami stosuje się odpowiednio.

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

- działka nr **201/5** (201/3) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **201/6** (201/3) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **201/7** (201/3) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **206/1** (206) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **224/14** (224/8) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **221/1** (221) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **220/3** (220/1) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **207/1** (207) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **208/1** (208) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **220/5** (220/2) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **209/1** (209) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **224/12** (224/9) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **211/3** (211/2) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **55/8** (55/1) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **55/9** (55/1) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **55/11** (55/7) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **55/12** (55/7) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **49/2** (49/1) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **36/11** (36/8) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **36/9** (36/3) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **30/4** (30/2) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **30/5** (30/2) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **30/6** (30/2) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **30/8** (30/3) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **28/2** (28/1) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **197/1** (197) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **197/2** (197) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **83/4** (83/2) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **83/5** (83/2) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **68/1** (68) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **38/1** (38) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **15/1** (15) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **16/1** (16) w obrębie **2 Błogoszewo**.

**VI. Wskazuję nieruchomości, do których PKP PLK S.A. nabywa z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa lub stanowiących jego własność z wyłączeniem nieruchomości, o których mowa w art. 9s. ust. 3e**

**ustawy o transporcie kolejowym, oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach (w nawiasach podano numery działek ewidencyjnych przed podziałem):**

- działka nr **201/5** (201/3) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **201/6** (201/3) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **201/7** (201/3) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **206/1** (206) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **224/14** (224/8) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **221/1** (221) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **220/3** (220/1) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **207/1** (207) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **208/1** (208) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **220/5** (220/2) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **209/1** (209) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **224/12** (224/9) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **211/3** (211/2) w obrębie **18 Kraskowo**,
- działka nr **55/8** (55/1) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **55/9** (55/1) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **55/11** (55/7) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **55/12** (55/7) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **49/2** (49/1) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **36/11** (36/8) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **36/9** (36/3) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **30/4** (30/2) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **30/5** (30/2) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **30/6** (30/2) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **30/8** (30/3) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **28/2** (28/1) w obrębie **24 Olszynka**,
- działka nr **197/1** (197) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **197/2** (197) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **83/4** (83/2) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **83/5** (83/2) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **70/3** (70/2) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **70/4** (70/2) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **262/8** (262/7) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **68/1** (68) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **38/1** (38) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **15/1** (15) w obrębie **2 Błogoszewo**,
- działka nr **16/1** (16) w obrębie **2 Błogoszewo**.

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

Działając na podstawie art. 9q ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym ustalam 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.

1. Planowana inwestycja przebiega przez tereny wód płynących:

- działka nr **21/1** w obrębie 2 Błogoszewo, gmina Korsze, powiat kętrzyński.

Zakres niezbędnego zajęcia zaznaczono szrafowaniem (kreskowaniem) w barwie niebieskiej. 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 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:

- działka nr **228** w obrębie 18 Kraskowo, gmina Korsze, powiat kętrzyński,

- działka nr **216** w obrębie 18 Kraskowo, gmina Korsze, powiat kętrzyński,

- działka nr **43** w obrębie 24 Olszynka, gmina Korsze, powiat kętrzyński,

- działka nr **196** w obrębie 2 Błogoszewo, gmina Korsze, powiat kętrzyński,

Zakres niezbędnego zajęcia zaznaczono szrafowaniem (kratkowaniem) w barwie niebieskiej.

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 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.

### **X. 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 r., 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 2020 r., poz. 1247 ze zmianami),

g) ustawy z dnia 17 maja 1989 roku o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 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 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” w km LK 38 195.720-199.885, realizowana w ramach POIiŚ 2014-2020. Linia kolejowa nr 38 Białystok – Głomno na odcinku Ełk – Korsze od km 103,706 do km 202,828 jest linią o znaczeniu państwowym, jednotorową, nieelektryfikowaną (poza krótkimi zelektryfikowanymi odcinkami od km 103,706 do km 104,441 i od km 199,774 do km 202,423). Linia ta przynależy do międzynarodowych sieci transportowych – do kolejowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) – na przedmiotowym odcinku należy do sieci kompleksowej TEN-T (tzw. uzupełniającej), nie jest objęta umowami AGC i AGCT.

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.

Zakres robót dla przedmiotowej inwestycji obejmuje następujące branże:

- układ torowy wraz z systemem odwodnienia;
- sterowanie ruchem kolejowym;
- sieć trakcyjna;
- obiekty inżynierskie;
- elektroenergetyka nietrakcyjna;
- telekomunikacja;
- układ drogowy;
- perony i obiekty kubaturowe;
- instalacje sanitarne.

### 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  $E=200$ 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.

Wykaz projektowanych torów na szlaku Tołkiny-Korsze.

Nr toru	Rodzaj toru	Początek toru	Koniec toru	Klasa techniczna/Wariant	Prędkość konstrukcyjna [km/h]
1	szlakowy	193,800	200,100	1.1	160

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

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

Na szlaku projektuje się likwidację urządzeń elektromechanicznej pólśamoczynnej blokady liniowej i zabudowę pólśamoczynnej przekaźnikowej blokady liniowej z licznikową kontrolą niezajętości szlaku. Planuje się wymianę wyeksploatowanych urządzeń przejazdowych oraz podniesienie kategorii przejazdów do B z uwagi na podniesienie prędkości na linii do 160 km/h. Przejazdy kat. B projektowane w stacji lub jej pobliżu zostaną powiązane jednostronnie lub obustronnie w przebiegach (w zależności od sytuacji). Wszystkie przejazdy kategorii B wyposażone zostaną w 4 sygnalizatory drogowe oraz 4 półrogatki. Wszystkie nowe urządzenia przejazdowe kategorii B zostaną wyposażone w tarcze ostrzegawcze przejazdowe Top. Takie rozwiązania takie znacząco poprawiają bezpieczeństwo ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.

### **2.2.3. Sieć trakcyjna:**

Zakres projektu obejmuje elektryfikację linii kolejowej. W ramach prac projektowych przewiduje się zastosowanie dla torów szlakowych sieci typu YC150-2CS150.

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

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

Przewiduje się zastosowanie konstrukcji wsporczych indywidualnych, przestrzennych i bramkowych. Dla wszystkich konstrukcji wsporczych zakłada się wykorzystanie fundamentów palowych posadowionych metodą uderową 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  $185 \text{ mm}^2 \text{ Al}$ .

W ramach budowy sieci trakcyjnej nie przewiduje się układu sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej na szlaku.

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  $1 \times 120 \text{ mm}^2$ .

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

Zakres elektryfikacji:

Odcinek	Nr toru	Typ sieci
Szlak Tołkiny-Korsze	1	YC150-2CS150

### **2.2.4. Obiekty inżynieryjne:**

Na przedmiotowym odcinku przewiduje się następujące prace:



Lp.	km	obiekt	typ konstrukcji	parametry techniczne s x h [m]	stan techniczny	zakres prac
1	193,968 (193,969)	przepust	kamienny płytowy	0,45 x 0,60	dostateczny	Rozbiórka- likwidacja- ze względu na zmianę warunków odwodnienia podtorza
2	194,154 (194,143)	przepust	kamienny płytowy	0,62 x 1,08	dostateczny	remont powierzchni kamiennych i żelbetowych, podwyższenie parapetów, montaż balustrady,
3	194,688 (194,690)	przepust	kamienny sklepiony	0,80 x 1,03	niedostateczny	przebudowa: rozbiórka istniejących ścian czołowych, zamulenie istniejącego przepustu, budowa nowego przepustu □2000 w km 194,684 w technologii bezwykopowej, wykonanie obustronnych schodów dla obsługi
4	196,415 (196,417)	przepust	cegłany sklepiony	2,40 x 2,28	niedostateczny	przebudowa: rozbiórka istniejących ścian czołowych i skrzydeł, zamulenie istniejącego przepustu, budowa nowego przepustu □2000w km 196,420 w technologii bezwykopowej, wykonanie obustronnych schodów dla obsługi
5	197,310 (197,312)	przepust	żelbetowy ramowy	0,90 x 1,25	dostateczny	remont powierzchni betonowych i kamiennych, podwyższenie parapetów, montaż nowoprojektowanej balustrady, wykonanie obustronnych schodów dla obsługi
6	198,076 (198,088)	przepust	stalowa rura	φ 0,50	dostateczny	remont powierzchni kamiennych, podwyższenie parapetów, montaż nowoprojektowanych balustrad, wykonanie obustronnych schodów dla obsługi, budowa w km 198,076 przepustu Φ 800 na cieklu pod istn. przejazdem polnym
7	199,365 (199,367)	przepust	cegłany sklepiony	1,90 x 1,33	niedostateczny	przebudowa: rozbiórka istniejących ścian czołowych, zamulenie istniejącego przepustu, budowa nowego przepustu □2000 w km 199,360 w technologii bezwykopowej, wykonanie obustronnych schodów dla obsługi
8	199,744 (199,746)	przepust	kamienny płytowy	0,45 x 0,90	dostateczny	remont powierzchni kamiennych, podwyższenie parapetów, montaż nowoprojektowanych balustrad, wykonanie obustronnych schodów dla obsługi

#### 2.2.5. Elektroenergetyka nietrakcyjna:

Projektowana Linia Potrzeb Nietrakcyjnych LPN, 15kV zasilać będzie wszystkie projektowane urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej w ciągu LK38.

W ramach opracowania przewiduje się wybudowanie nowych przyłączy dla projektowanych urządzeń dla przejazdów kolejowych i przystanku osobowego.

Kontrolne układy pomiarowe dla poszczególnych odbiorów zlokalizowano będą w złączach kablowych lub w rozdzielniach nn przy projektowanych stacjach transformatorowych, ujętych w projekcie LPN.

Sieć rozdzielczą zaprojektowano jako kablową. Przy zbliżeniach i skrzyżowaniach z urządzeniami podziemnymi, pod drogami, torami itp. kable należy układać w rurach ochronnych.

Wszystkie przejazdy kat. A, B i C będą wyposażone w oświetlenie, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

Dla oświetlenia przejazdów kolejowo-drogowych, dobrano słupy kompozytowe, dla oświetlenia rozjazdów dobrano słupy strunobetonowe. Na wszystkich słupach zaprojektowano oprawy w technologii LED.

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

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

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

15-20kV, odpowiednio do istniejących typów linii napowietrznych. W zakresie linii kablowych SN-15 kV i nN 0,4kV należy kolizyjne odcinki zastąpić wstawkami kablowymi ułożonymi pod torowiskiem, drogami, rowami odwadniającymi i wyprowadzonymi poza teren projektowanej przebudowy układu torowego.

Wykaz przebudowy linii elektroenergetycznych na szlaku Tołkiny - Korsze.

L.p.	Opis linii	Km skrzyżowania z LK 38	Uwagi	Warunki usunięcia kolizji
1	2	3	7	8
1	linia kablowa SN 30kV 2x (3x XRUHAKXS 1x240/25 w RHDPEp 200) + światłowód typu A-DQ(ZN)B2Y 16E 9/125 + FeZn 25x4 w RHDPEp 200 (Renewables, Gudziki)	194,730	przepust HDPE200; HDPE70 1,5 m poniżej główki szyny; proj. niweleta toru +0,3m; proj. niweleta rowu -0,3m - przewiduje się wykonanie wykopu otwartego i obniżenie istn. przepustu	Korsze Wind Farm Sp. Z o.o. z dnia 18.01.2021
2	linia kablowa 0,4 kV 1105/01/02 ; YAKY 4x25 zasil. ze st. Tr. 15/0,4 kV Kraskowo 1 [K-1105]	196,845	Linia zasil. obwody sygnalizacji i oświetlenia przejazdu. Linia do demontazu ze względu na budowę nowego zasilania przejazdu z proj. LPN	R/18/027616 z dnia 16.07.2018
3	linia kablowa SN 30kV (3x XRUHAKXS 1x95/16 w RHDPEp 200) + (3x XRUHAKXS 1x400/25	198,136	przepust HDPE200; HDPE70 1,5 m poniżej główki	Korsze Wind Farm Sp. Z o.o. z dnia 18.01.2021

	w RHDPEp 200) + światłowód typu A- DQ(ZN)B2Y 16E 9/125 + FeZn 25x4 w RHDPEp 200 (Renewables, Olszynka)		szyny; proj. niweleta toru +0,3m; proj. niweleta rowu -0,3m - przewiduje się wykonanie wykopu otwartego i obniżenie istn. przepustu	
4	linia napow. 0,4 kV 0459/03/03 ; 4xAL50 zasil. ze st. Tr. 15/0,4 kV Olszynka [K-0459]	198,588	Wymagana przebudowa ze względu na Standardy Techniczne PKP PLK tom XIV	R/18/027616 z dnia 16.07.2018
5	linia napow. 15 kV 1820/02 Kętrzyn-Korsze Stara; 3xAFL-6 70	199,258	niespełnione warunki normy* - wymagana przebudowa	ERD3d-2203-187/2018 z dnia 03.06.2018
6	Linia kablowa 15 kV 1826/01 Korsze-Drogosze; HAKnFtA 3x120	199,494	Kolizja z proj. rowem ; rzedna istn. 67,7; rzedna proj. 66,75 – wymagana przebudowa	
7	Linia kablowa 15 kV 1832/01 Korsze-Dzietrzychowo; NAHKBA 3x120	199,494	Kolizja z proj. rowem ; rzedna istn. 67,7; rzedna proj. 66,75 – wymagana przebudowa	R/18/027616 z dnia 16.07.2018
8	Linia kablowa 15 kV 1832/01 Korsze-Sępopol; NAHKBA 3x120	199,494	Kolizja z proj. rowem ; rzedna istn. 67,7; rzedna proj. 66,75 – wymagana przebudowa	R/18/027616 z dnia 16.07.2018
9	Linia kablowa 15 kV 1812/01 Korsze-Miasto 2; NAHKBA 3x120	199,494	Kolizja z proj. rowem ; rzedna istn. 67,7; rzedna proj. 66,75 – wymagana przebudowa	R/18/027616 z dnia 16.07.2018
10	linia napowietrzna SN 15kV 3x AFL-6 120; PKP1	199,888	niespełnione warunki normy* - wymagana przebudowa	ERD3d-2203-187/2018 z dnia 14.09.2018 r
11	linia napowietrzna SN 15kV 3x AFL-6 120; PKP2	199,932	niespełnione warunki normy* - wymagana przebudowa	ERD3d-2203-187/2018 z dnia 14.09.2018 r

Linie potrzeb nietrakcyjnych 15kV zaprojektowano jako napowietrzno-kablową. Odcinki kablowe przewidziano w miejscach, gdzie utrudnione jest prowadzenie linii napowietrznej (tereny leśne, podmokłe oraz teren stacji kolejowych i przejazdów kolejowo-drogowych). Projektuje się budowę

LPN 15kV kablowej o przekroju żyły 120mm<sup>2</sup>, napowietrznej z przewodami gołymi AFL-6 o przekroju 50mm<sup>2</sup> z konstrukcją wsporczą dostosowaną do przekroju 70mm<sup>2</sup> oraz stacji transformatorowych słupowych i kontenerowych 15/0,4kV z transformatorami dostosowanymi do wielkości planowanego obciążenia. Zasilanie odcinka LPN przewidziano dwustronnie z istniejącej PT Korsze (po rozbudowie o dodatkowe pole rozdzielnic 15kV) oraz z projektowanej PT Kętrzyn .

Dla zapewnienia pewności zasilania oraz szybkiej lokalizacji awarii LPN odcinki pomiędzy podstacjami zostały podzielone na sekcje przy pomocy rozłączników z napędem silnikowym.

Zakłada się wykonanie układu sterowania lokalnego rozłącznikami liniowymi LPN. Celem zapewnienia zdalnego sterowania rozłącznikami, projektuje się szafy sterownicze, wykonane z materiałów izolacyjnych, instalowane na zewnątrz, które będą wyposażone w moduły do transmisji przewodowej. Przewiduje się wykonanie układu sterowania lokalnego i urządzeń umożliwiających połączenie z systemem zdalnego sterowania w nastawni centralnej (NC) PKP Energetyka S.A. Prace związane ze zdalnym sterowaniem będą realizowane na podstawie obowiązującego Porozumienia o usuwaniu kolizji pomiędzy PKP PLK a PKP Energetyka S.A.

#### **2.2.6. Telekomunikacja:**

Wzdłuż przedmiotowego odcinka – szlaku – 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, lokalizacyjny) oraz kabli lokalnych (światłowodowych, miedzianych), a także kanalizacji kablowej (w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych kat. B);
  - systemu telewizji użytkowej TVu dla monitoringu wizyjnego przejazdów kolejowo-drogowych kat. B;
  - 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., Ośrodek Eksploatacji i Zarządzania Miejską Siecią Komputerową „OLMAN”, Korsze Wind Farm Sp. z o.o. (Renewables Poland)).

#### **2.2.7 Układ drogowy:**

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

W zakresie inwestycji projektuje się także:

- dojazdy do urządzeń kolejowych , które tego dojazdu wymagają.

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

Lp.	km LK38	Kategoria przejazdu	Nawierzchnia przejazdu	Klasa i nr drogi	Prędkość Vp [km/h]	Szerokość jezdni na przejeździe [m]	Kategoria ruchu
1	196,836	B	CBP	DG 123016N L1/2	30	5,5	KR2
2	198,579	B	Płyty małogabarytowe	DP 1580N Z1/2	60	6,0	KR3

#### **2.2.8. Instalacje sanitarne:**

Planuje się przebudowę niżej zestawionych sieci i urządzeń sanitarnych:

Lp.	Rodzaj sieci	Długość sieci	Kilometraż
1	Rura ochronna Ø250 PE dla kanalizacji sanitarnej	31,5 mb	198,537
2	Zabudowa studni na istniejącym wodociągu x 2szt.		198,543

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

Lp.	Rodzaj urządzenia	Kilometraż
1	Drenaż odwadniający przejazd z wylotem DN300-DN100	196,820
2	Przepust drogowy do przebudowy	198,088
3	Zbiornik retencyjny	198,123
4	Drenaż odwadniający przejazd z wylotem DN300-DN100	198,577

## **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.

Biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na chronione gatunki fauny i flory oraz chronione siedliska przyrodnicze, jak również brak oddziaływać na formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, obszar chroniony oraz na gatunki i siedliska, dla ochrony których wyznaczony został obszar Natura 2000 oraz na integralność sieci natura 2000.

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).

**1.3.** Dla planowanego zamierzenia inwestycyjnego pn.: „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją”, którego część stanowi przedmiotowe zamierzenie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie w dniu 30 marca 2020 r., wydał (pod znakiem: WOŚ.420.3.2019.BG.43) stosowną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

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 ze zmianami).

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

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

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

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

## **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, powodujące kolizje z nimi, należy wykonać w porozumieniu z właściwym zarządcą infrastruktury.

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

## **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 25 czerwca 2021 r. do Wojewody Warmińsko – Mazurskiego wpłynął wniosek [REDAKTOWANE], Dyrektora Regionu Północnego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Spółki oraz [REDAKTOWANE], 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 dotyczącej realizacji inwestycji pn.: „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Elk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 7 – szlak Tołkiny-Korsze (w km 195.720÷199.885).

Następnie w dniu 19.08.2021 r. Inwestor dokonał korekty wniosku w pkt. 2 L.p. 13 w zakresie numeru działki ewidencyjnej nr 211/3 powstającej po podziale działki nr 211/2, ustanowionym niniejszą decyzją.

Do wniosku załączono opinie wymagane w art. 9o ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Wojewoda Warmińsko – Mazurski, po wnikliwym zbadaniu sprawy ustalił, że inwestycja, na podstawie §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. 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 WOOŚ.420.3.2019.BG.43 z dnia 30 marca 2020r., jest spełnieniem wymogu określonego w art. 72 ust. 1 pkt 11 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zgodnie z którym wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed wydaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

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 zawiadomienia z dnia 15 lipca 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 oraz Urzędu Gminy i Miasta Korsze, na stronach internetowych tych urzędów oraz w prasie lokalnej.

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

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

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

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

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

- skróceniu czasu jazdy zarówno pociągów pasażerskich, jak i towarowych,
- poprawie przepustowości linii, częstotliwości, skomunikowania oraz punktualności realizowanych połączeń,
- zwiększeniu konkurencyjności i dostępności transportu kolejowego,
- poprawie komfortu jazdy i obsługi pasażerów,
- usprawnieniu statycznej i dynamicznej informacji pasażerskiej oraz informacji dla przewoźników,
- eliminacji barier dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
- poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków,
- racjonalizacji kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury poprzez zastosowanie elementów wysokiej trwałości i niezawodności oraz likwidację zbędnej infrastruktury,
- zapewnieniu interoperacyjności 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,

Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi Inwestorowi niezwłoczne złożenie wniosku o pozwolenie na budowę.

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. 1-3 - mapy w skali 1:1000,

Załącznik Nr 2 ark. 1-19 – mapy z projektem podziału nieruchomości.



Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej, Wydział Nieruchomości i Geodezji w Gdańsku,  
ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-958 Gdańsk,
2. Burmistrz Korsz, ul. Adama Mickiewicza 13, 11-430 Korsze,
3. Starostwo Powiatowe w Kętrzynie, Plac Grunwaldzki 1, 11-400 Kętrzyn,
4. Sąd Rejonowy w Kętrzynie, V Wydział Ksiąg Wieczystych, ul. Władysława Sikorskiego 66, 11-400 Kętrzyn,
5. Ad acta.

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 zmianami).