

WIN-I.747.1.5.2021

Decyzja Nr K – 7 /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. 90 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 [REDAKTOWANE] Dyrektora Regionu Północnego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Spółki oraz Pana [REDAKTOWANE], 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.), uzupełnionego w dniu 28.07.2021 oraz 23.08.2021 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 4 – stacja Kętrzyn.

I. Ustalam lokalizację linii kolejowej dla inwestycji pn.: „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 4 – stacja Kętrzyn, na nieruchomościach, bądź ich częściach, oznaczonych w ewidencji gruntów numerami (w nawiasie podano numer działki przed podziałem), na terenie miasta i gminy Kętrzyn, powiat kętrzyński, województwo warmińsko-mazurskie:

MIASTO KĘTRZYN

- 373/1 (373), 360/6 (360/5), 144/12, 144/11, 144/13, 144/14, 144/15, 144/6, 144/9, 144/10, 143, 104/1 (104), 104/2 (104), 103/3 w obrębie ewidencyjnym 0005 Miasto Kętrzyn;
- 917/1 (917), 917/2 (917), 917/3 (917), 591/1 (591), 590, 533/3, 533/4 (533/2), 531, 896/4 (896/2), 896/5 (896/2) w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn;
- 389/3 (389/1), 1/26, 1/27, 380/1, 380/2, 1/9, 1/10, 1/11, 1/21, 1/7, 1/6, 1/24 (1/5), 357, 1/18, 1/17, 353, 1/16, 1/15, 1/14, 350, 349/1 (349), 1/13, 347/1 (347), 142, 117, 3, 4, 5, w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn;

GMINA KĘTRZYN

- 137/3 (137/2), 137/4 (137/2), 138, 139/1 (139) w obrębie ewidencyjnym 0021 Kruszewiec;
- 14, 68/5 w obrębie ewidencyjnym 0014 Jurki;
- 3314/3 (3314/1), 3314/4 (3314/1) w obrębie ewidencyjnym 45 Trzy Lipy.

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

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

prowadzenia przedmiotowej inwestycji - zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 6 ustawy o transporcie kolejowym;

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

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

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

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

- działka nr 137/2 w obrębie ewidencyjnym 0021 Kruszewiec zostaje podzielona na działki: 137/3, 137/4;
- działka nr 139 w obrębie ewidencyjnym 0021 Kruszewiec zostaje podzielona na działki: 139/1, 139/2;
- działka nr 389/1 w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn zostaje podzielona na działki: 389/3, 389/4;
- działka nr 1/5 w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn zostaje podzielona na działki: 1/24, 1/25;
- działka nr 349 w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn zostaje podzielona na działki: 349/1, 349/2;
- działka nr 347 w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn zostaje podzielona na działki: 347/1, 347/2;
- działka nr 373 w obrębie ewidencyjnym 0005 Miasto Kętrzyn zostaje podzielona na działki: 373/1, 373/2;
- działka nr 360/5 w obrębie ewidencyjnym 0005 Miasto Kętrzyn zostaje podzielona na działki: 360/6, 360/7;
- działka nr 104 w obrębie ewidencyjnym 0005 Miasto Kętrzyn zostaje podzielona na działki: 104/1, 104/2;
- działka nr 917 w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn zostaje podzielona na działki: 917/1, 917/2, 917/3;
- działka nr 591 w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn zostaje podzielona na działki: 591/1, 591/2;
- działka nr 533/2 w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn zostaje podzielona na działki: 533/4, 533/5;
- działka nr 896/2 w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn zostaje podzielona na działki: 896/4, 896/5;
- działka nr 3314/1 w obrębie ewidencyjnym 0045 Trzy Lipy zostaje podzielona na działki: 3314/3, 3314/4.

Projekty podziału zostały wpisane do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego Starostwa Powiatowego w Kętrzynie w dniu 7 października 2020 r. pod nr ewidencyjnymi (identyfikatorami) P.2808.2020.896 oraz w dniu 31 marca 2021 r. pod nr ewidencyjnymi (identyfikatorami) P.2808.2021.281.

Zatwierdzone projekty podziału:

- mapy z projektem podziału nieruchomości wraz z wykazem zmian danych gruntowych, stanowią załączniki Nr 2, ark. 1-14 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	Kętrzyn	0021 Kruszewiec	137/4 (137/2)	remont przepustu, przebudowa sieci energetycznej, przebudowa wodociągu;
2	Kętrzyn	0014 Jurki	14	przebudowa sieci energetycznej;
3	Miasto Kętrzyn	0007 Miasto Kętrzyn	380/1	przebudowa kanalizacji, remont przepustu;
4	Miasto Kętrzyn	0007 Miasto Kętrzyn	380/2	wymiana nawierzchni torowej;
5	Miasto Kętrzyn	0007 Miasto Kętrzyn	1/10	przebudowa sieci energetycznej;
6	Miasto Kętrzyn	0007 Miasto Kętrzyn	350	przebudowa przepustu;
7	Miasto Kętrzyn	0007 Miasto Kętrzyn	117	przebudowa gazociągu;
8	Miasto Kętrzyn	0007 Miasto Kętrzyn	4	przebudowa kanalizacji, przebudowa sieci energetycznej;
9	Miasto Kętrzyn	0007 Miasto Kętrzyn	5	przebudowa sieci energetycznej;
10	Miasto	0005	144/11	przebudowa wodociągu, przebudowa kanalizacji;

	Kętrzyn	Miasto Kętrzyn		
11	Miasto Kętrzyn	0005 Miasto Kętrzyn	144/9	remont przepustu;
12	Miasto Kętrzyn	0005 Miasto Kętrzyn	104/2 (104)	przebudowa kanalizacji;
13	Miasto Kętrzyn	0005 Miasto Kętrzyn	103/3	przebudowa sieci energetycznej;
14	Miasto Kętrzyn	0006 Miasto Kętrzyn	917/1 (917)	przebudowa kanalizacji;
15	Miasto Kętrzyn	0006 Miasto Kętrzyn	533/3	przebudowa infrastruktury podziemnej;
16	Miasto Kętrzyn	0006 Miasto Kętrzyn	896/5 (896/2)	przebudowa gazociągu, budowa przepustu, przebudowa kanalizacji, przebudowa sieci energetycznej;
17	Kętrzyn	0045 Trzy Lipy	3314/4 (3314/1)	przebudowa sieci energetycznej.

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 Elk – Korsze wraz z elektryfikacją” – Etap B, odcinek 4 – stacja Kętrzyn, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, **ograniczam sposób korzystania z ww. nieruchomości** poprzez udzielenie zezwolenia na wykonanie robót określonych w powyższej tabeli, na częściach tych nieruchomości określonych w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, wypełnienie szraf koloru żółtego (kreskowanie).

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

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

- działka nr 137/3 (137/2) w obrębie ewidencyjnym 0021 Kruszewiec;
- działka nr 389/3 (389/1) w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 1/24 (1/5) w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 349/1 (349) w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 347/1 (347) w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 373/1 (373) w obrębie ewidencyjnym 0005 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 360/6 (360/5) w obrębie ewidencyjnym 0005 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 104/1 (104) w obrębie ewidencyjnym 0005 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 591/1 (591) w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 533/4 (533/2) w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 896/4 (896/2) w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn.

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 137/3 (137/2) w obrębie ewidencyjnym 0021 Kruszewiec;
- działka nr 139/1 (139) w obrębie ewidencyjnym 0021 Kruszewiec
- działka nr 389/3 (389/1) w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 1/24 (1/5) w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 349/1 (349) w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 347/1 (347) w obrębie ewidencyjnym 0007 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 373/1 (373) w obrębie ewidencyjnym 0005 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 360/6 (360/5) w obrębie ewidencyjnym 0005 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 104/1 (104) w obrębie ewidencyjnym 0005 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 591/1 (591) w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 533/4 (533/2) w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 896/4 (896/2) w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 917/2 (917) w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 917/3 (917) w obrębie ewidencyjnym 0006 Miasto Kętrzyn;
- działka nr 3314/3 (3314/1) w obrębie ewidencyjnym 0045 Trzy Lipy.

VII. Termin wydania nieruchomości.

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

Lp.	Jednostka ew. gmina	Obręb ew.	Nr działki	Planowane prace budowlane
1	Kętrzyn	0014 Jurki	68/5	przebudowa sieci energetycznej, przebudowa kanalizacji;

2	Miasto Kętrzyn	0007 Miasto Kętrzyn	357	przebudowa kanalizacji;
3	Miasto Kętrzyn	0007 Miasto Kętrzyn	3	budowa i przebudowa kanalizacji, przebudowa sieci energetycznej;
4	Miasto Kętrzyn	0006 Miasto Kętrzyn	531	remont przepustu, przebudowa gazociągu.

Zakres niezbędnego zajęcia zaznaczono wypełnieniem koloru niebieskiego (kreskowanie).

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

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

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

Lp.	Jednostka ew. gmina	Obręb ew.	Nr działki	Planowane prace budowlane
1	Miasto Kętrzyn	0007 Miasto Kętrzyn	353	przebudowa układu drogowego, przebudowa kanalizacji;
2	Miasto Kętrzyn	0007 Miasto Kętrzyn	142	przebudowa sieci energetycznej, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci teletechnicznej;
3	Miasto Kętrzyn	0005 Miasto Kętrzyn	144/6	przebudowa wodociągu, przebudowa kanalizacji;
4	Miasto Kętrzyn	0005 Miasto Kętrzyn	143	przebudowa kanalizacji, przebudowa układu drogowego;
5	Miasto Kętrzyn	0006 Miasto Kętrzyn	590	przebudowa infrastruktury podziemnej.

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:

- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r., poz. 1333 ze zmianami);
- 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);
- ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 624);
- 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 178,972–182,524 oraz na linii kolejowej nr 259 w km 0–1,404 , 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).

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. Przebudowa, budowa i rozbiórka obiektów inżynierskich:
 - budowa i remont przepustów;
 - remont mostów;
 - budowa ścian oporowych.
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 Kn1 w km ok. 180,562 w miejscowości Kętrzyn;
 - Budynku magazynowego w km ok. 180,630 w miejscowości Kętrzyn;
 - Budynku mieszkalnego w km ok. 182,100 w miejscowości Kętrzyn.
11. Remont nastawni Kn w km ok. 179,786 w miejscowości Kętrzyn.
12. Rozbiórka istniejących i budowa nowych peronów na stacji w miejscowości Kętrzyn.
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 Kętrzyn.

Nr toru	Rodzaj toru	Początek toru	Koniec toru	Klasa techniczna / Wariant	Prędkość konstrukcyjna [km/h]
1 (LK38)	gł. zas.	178+700	181+000	1.1	120
3	gł. dodat.	R1	R27	2.1	60
2	gł. dodat.	R7	R22	2.1	60
4	gł. dodat.	R4	R26	2.1	60
5	gł. dodat.	R24	R8	2.1	50
6	boczny	R11	R21	4.1	-

7	boczny	0+491.52	R9	4.1	-
8	boczny	14	KO	4.1	-
9	boczny	0+565.28	R10	4.1	-
2a	spec. przez. (ochronny)	KO	R6	2.1	-
2b	spec. przez. (ochronny)	R23	KO	2.1	-
3a	spec. przez. (ochronny)	R25	KO	2.1	-
1(LK259)	szlakowy / gł. zas.	R2	1+583.3	2.1	80*

*prędkość na połączeniu rozjazdowym 1-2 wynosi 60km/h

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

2.2.2. Sterowanie ruchem kolejowym:

Na stacji przewiduje się likwidację nastawni dysponującej „Kn” i nastawni wykonawczej „Kn1”. Urządzenia srk zabudowane zostaną w nowej nastawni kontenerowej. Zabudowane zostaną nowe urządzenia przekaźnikowe rozbudowane o nakładkę komputerową. Ze stacji sterowane będą zdalnie stacje: Sterławki Wielkie, Tołkiny oraz automatyczny posterunek odstępowy APO Owczarnia. Okręg zdalnego sterowania stacji Kętrzyn zaczyna się na semaforach wjazdowych na stację Sterławki Wielkie od strony szlaku Giżycko - Sterławki Wielkie oraz kończy na semaforach wjazdowych na stację Tołkiny od strony szlaku Tołkiny - Korsze.

Semafor powtarzające ISpG, IspF zaprojektowano na bramce ze względu na wąskie międzytorze, nie pozwalające na wstawienie masztu semaforowego przy zachowaniu wymaganej skrajni. Ze względu na łuk w torach stacyjnych semafor powtarzające zostały zabudowane w osi w celu łatwiejszego rozróżnienia sygnałów przez maszynistę. Należy zlikwidować system pędni dla napędów zwrotnicowych. Zabudowane zostaną elektryczne trójfazowe napędy zwrotnicowe. Wszystkie sygnalizatory należy wymienić na nowe. Na całym obszarze stacji Kętrzyn projektuje się zabudowę systemu kontroli niezajętości torów i rozjazdów opartego na licznikach osi. Zabudowany zostanie system kamer TVU dla stwierdzania końca pociągu z obu stron stacji.

W stacji znajdują się dwa przejazdy kolejowo-drogowe kat. A km 180.676 oraz 181.016, na których zabudowane zostaną nowe urządzenia przejazdowe kategorii B z powiazaniem w przebiegach oraz systemem kamer TVU.

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

Od strony stacji Sterławki Wielkie, przewiduje się zabudowę automatycznego posterunku odstępowego APO Owczarnia, sterowanego zdalnie ze stacji Kętrzyn. Posterunek odstępowy opisano w punkcie „Urządzenia liniowe”.

Stacja oraz przyległe szlaki zostaną wyposażone w nową sieć kablową. Na stacji Kętrzyn (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.

2.2.3. Sieć trakcyjna:

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

Zakłada się zastosowanie podwieszonych rurowych. Przewody jezdne zakłada się wywiesić na wysokości 5,40 m nad główką szyny. Projektuje się wykorzystanie urządzeń naprężających 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 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 mm² Al.

Zakłada się wykonanie układu sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej na stacji Kętrzyn. 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 miedziane.

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
Stacja Kętrzyn	1	YC150-2CS150
	2	C120-2C
	2a, 2b	C95-C
	3	C120-2C
	3a	C95-C
	4	C120-2C
	5	C120-2C

2.2.4. Obiekty inżynieryjne:

Na przedmiotowym odcinku przewiduje się następujące prace:

Lp.	Kilometraż	Obiekt	Zakres prac
1	179,066 (179,067)	przepust	remont powierzchni kamiennych, podwyższenie parapetów, montaż nowoprojektowanej balustrady, wykonanie obustronnych schodów dla obsługi;
2	179,294	przepust	rozbiórka konstrukcji istniejącego przepustu/ zasypanie, projektowany zakres prace został określony w części 4591-PB.B-2-4-10 Instalacje, sieci i urządzenia sanitarne;
3	179,325	ściana oporowa	rozbiórka;
4	179,908(179,906)	przepust	remont powierzchni żelbetowych, montaż nowoprojektowanej balustrady;
5	180,872 (180,875)	most	rozbiórka mostu w branży obiekty inżynieryjne. Projektowany zakres prac- skanalizowanie obiektu- został określony w części 4591-PB.B-2-4-10 Instalacje, sieci i urządzenia sanitarne;
6	1,307 LK259	przepust	remont powierzchni kamiennych i betonowych, wykonanie obustronnych schodów dla obsługi.

2.2.5. Elektroenergetyka nietrakcyjna:

W ramach opracowania przewiduje się wybudowanie nowych przyłączy dla projektowanych obiektów i urządzeń (urządzenia oświetlenia zewnętrznego, urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów, urządzenia srk i telekomunikacyjne, pompownie).

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

Sieć rozdzielczą zaprojektowano jako kablową. Przekroje kabli zostały dobrane do przewidywanej obciążalności prądowej, warunków skuteczności ochrony przed porażeniem prądem elektrycznym i przed skutkami przeciążeń oraz pod kątem dopuszczalnych spadków napięcia.

Przy zbliżeniach i skrzyżowaniach z urządzeniami podziemnymi, pod drogami, torami itp. kable należy układać w rurach

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

Oświetlenie narażone na dewastację powinno być realizowane przy zastosowaniu opraw wandaloodpornych o $IK \geq 10$. Zastosowane w projekcie oprawy oświetleniowe, źródła światła i konstrukcje wsporcze spełniają wymagania określone przez Centralę Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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

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

W celu usunięcia przewidywanej (występującej) kolizji w zakresie linii napowietrznych SN-15kV i nN 0,4kV należy skablować kolizyjne odcinki linii napowietrznych przechodzące nad linią kolejową, odcinkami linii kablowych o właściwym przekroju dla danej linii. Projektowane odcinki linii kablowych wprowadzić na projektowane słupy krańcowe z odłącznikami/rozłącznikami i głowicami kablowymi. W miarę możliwości nowe słupy zlokalizować w pasie kolejowym. Należy stosować słupy betonowe wirowane. Typy słupów dobrano na podstawie albumów linii napowietrznych średniego napięcia 15-20 kV, odpowiednio do istniejących typów linii napowietrznych. 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 Kętrzyn.

L.p.	Opis linii	Km skrzyżowania z LK 38	Uwagi	Warunki usunięcia kolizji
1	linia napow. 15 kV 1629/09 Kętrzyn PZZ; 3xAFL-6 120	179,200	niespełnione warunki normy* - wymagana przebudowa	R/18/027616 z dnia 16.07.2018
2	linia napow. 2-torowa : 15 kV 1612/08 Kętrzyn - Srokowo 3xAFL-6 50 + światłowód S-XOTKts; 15 kV 1616/05 Kętrzyn Miasto 4; 3xAFL-6 70	179,214	niespełnione warunki normy* - wymagana przebudowa	R/18/027616 z dnia 16.07.2018
3	Linia kablowa 0,4 kV YAKY 4x35 (PKP PLK)	179,400 – 179,900	Kolizja z proj. infrastrukturą - demontaż kabla i słupów ośw. na kolidującym odcinku	
4	Linia kablowa 0,4 kV YAKY 4x120 (Energia)	179,772	przesunięcie osi toru o 2,5m - wymagana przebudowa	R/18/027616 z dnia 16.07.2018
5	Linia kablowa 0,4 kV oświetlenia zewnętrznego (PKP PLK)	179,900 - 180,000	przesunięcie osi toru o 2,5m - wymagana przebudowa	ERD3d-2203-187/2018 z dnia 03.06.2018
6	Linia kablowa 0,4 kV YAKY 4x150 (PKP Energetyka)	180,325-180,351	Kolizja z proj. infrastrukturą - wymagana przebudowa od złącza na bud. stacyjnym	
7	Linia kablowa 0,4 kV oświetlenia zewnętrznego peronów i głowicy zachodniej stacji (PKP PLK)	179,900 - 180,670	Kolizja z proj. infrastrukturą - demontaż kabla i słupów ośw.	
8	linia kablowa 15 kV 1618/07 Kętrzyn Miasto 2; 3xYHAKXS 1x70	180,842	przesunięcie osi toru o 2,0m - wymagana przebudowa	R/18/027616 z dnia 16.07.2018
9	linia kablowa 0,4 kV 0078/04/02 KFTA 4x50 zasil. ze st. tr. 15/0,4 kV Kętrzyn Poczta [K-0078]	180,842	przesunięcie osi toru o 2,0m - wymagana przebudowa	R/18/027616 z dnia 16.07.2018

10	linia kablowa 0,4 kV 0262/0701/04 YAKY 4x120 zasil. ze st tr. 15/0,4 kV Kętrzyn Drożdżownia [K-0262-0701]	180,988	Kolizja z projektowanymi rowami odwadniającymi (rzędna istn. 93,3; rzędna proj. 92,2) – wymagana przebudowa	R/18/027616 z dnia 16.07.2018
----	---	---------	---	-------------------------------

Linie potrzeb nietrakcyjnych 15kV zaprojektowano jako napowietrzno-kablową, ze stacjami transformatorowymi słupowymi i kontenerowymi. 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 120mm², napowietrznej z przewodami gołymi AFL-6 o przekroju 50mm² z konstrukcją wsporczą dostosowaną do przekroju 70mm² oraz stacji transformatorowych słupowych i kontenerowych 15/0,4kV z transformatorami dostosowanymi do wielkości planowanego obciążenia.

Zasilanie odcinka LPN przewidziano dwustronnie:

- w kierunku Korsz z istniejącej PT Korsze (po rozbudowie o dodatkowe pole rozdzielnic 15kV) oraz z projektowanej PT Kętrzyn;
- w kierunku Giżycka z projektowanej PT Kętrzyn oraz z projektowanej PT Sterławki Małe.

Rozliczeniowe układy pomiarowe należy zabudować w rozdzielnicach 15kV podstacji trakcyjnych, zgodnie z warunkami przyłączenia do sieci elektroenergetycznej PKP Energetyka S.A.

Po wybudowaniu linii LPN i wykonaniu pomiarów mocy biernej Wykonawca dokona doboru urządzeń do kompensacji mocy biernej i zainstaluje je przy stacjach transformatorowych, na początku i końcu linii 15kV, dla odcinków pomiędzy podstacjami trakcyjnymi z uwagi na możliwość zasilania linii z obu stron.

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

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

2.2.6. Telekomunikacja:

Wzdłuż przedmiotowego odcinka – stacji – projektuje się:

- budowę nowych sieci i urządzeń telekomunikacyjnych dla PKP PLK S.A.:
- rurociągów kablowych z kablami światłowodowymi (głównym i domykającym pętlę transmisyjną), kabli miedzianych (kabel szlakowy, kable lokalne) oraz kabli światłowodowych lokalnych, a także kanalizacji kablowej (w peronach stacji, od kontenera teletechnicznego w kierunku peronów stacji, w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych 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. 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., Exatel S.A).

2.2.7. Układ drogowy:

W związku ze zmianą geometrii układu torowego zaprojektowano zmianę geometrii dróg na przejazdach. Podyktowane jest to uzyskaniem jak największej poprawy parametrów technicznych dróg na przejazdach oraz ich zgodności z Warunkami Technicznymi, a co za tym idzie – poprawy bezpieczeństwa ruchu na przejeździe. 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 związku z powyższym w zakresie inwestycji wszystkie przejazdy kat. F są zabezpieczane jak kategorii B. Dla stacji Kętrzyn zaprojektowano przejścia przez tory.

W zakresie inwestycji projektuje się również:

- dojazdy do zbiorników retencyjnych i odparowujących;
- dojazdy do urządzeń kolejowych, które tego dojazdu wymagają.

W tabeli poniżej zestawiono wszystkie projektowane przejazdy z określeniem ich podstawowych parametrów:

Lp.	Kilometraż	Kategoria przejazdu	Nawierzchnia przejazdu	Klasa i numer drogi	Prędkość V_p [km/h]	Szerokość jezdni na przejeździe	Kategoria ruchu
1	1,411 LK259	F	CBP	Droga wewnętrzna D	30	5,0	KR2
2	180,678	A	CBP	Droga gminna lokalna L1/2	30	7,0	KR3
3	181,016	A	Płyta prefabr. żelbetowa	DW 591 G1/2	50	9,4	KR4

2.2.8. Perony i obiekty kubaturowe:

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

- Peron 1: dwukrawędziowy (L=300m+100m rezerwy; szer. 7,0m; wys. 0,76m);
- Peron 2: dwukrawędziowy (L=300m+100m rezerwy; szer. 7,0m; wys. 0,76m).

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	Obiekt
1	180,630	Budynek magazynowy

Planuje się budowę nastawni Kn – zespołu obiektów kontenerowych usytuowany w Kętrzynie w km 179+831.

Zespół obiektów zlokalizowany jest na działce nr 1/21, obręb 1; usytuowany wzdłuż torów kolejowych. Zespół składa się z 4 obiektów:

- I – kontener biurowo – socjalny, wykonany z połączenia 3 kontenerów systemowych. Wyposażony w szatnię, przedsionek, toaletę, pomieszczenie socjalne oraz nastawnię. Obiekt wyposażony w ogrzewanie elektryczne, ciepłą wodę (podgrzewacz przepływowy), kanalizację, oświetlenie elektryczne.
- II – obiekt techniczny - wykonany z połączenia 3 kontenerów systemowych.
- III – obiekt techniczny – pojedynczy kontener systemowy wyposażony w agregat prądowłoczy.
- IV - obiekt techniczny – pojedynczy kontener systemowy.

Wszystkie kontenery są rozwiązaniami systemowymi dostarczonymi przez wybranego dostawcę. Kontenery wykonane na konstrukcji stalowej, z wypełnieniem ścian o poszyciu stalowym – izolacją termiczną.

Zestawienie powierzchni projektowanej nastawni Kn.

Powierzchnia zabudowy	119 m ² (I – 45 m ² , II-45 m ² , III-14,5 m ² , IV- 14,5 m ²)
Powierzchnia całkowita	I – 39,55 m ² II- 40,79 m ² III – 12,56 m ² IV – 12,56 m ²
Powierzchnia użytkowa	182,11 m ²
Podstawowa	39,55 m ²
Pomocnicza	65,91 m ²
Kubatura netto	263,65 m ³
Kubatura brutto	ok. 318,92 m ³

2.2.9. Instalacje sanitarne:

Planuje się przebudowę niżej zestawionych sieci i urządzeń sanitarnych:

Lp.	Kilometraż przejścia	Rodzaj sieci	Długość projektowanej sieci
1	179+010,94	Wodociąg Ø90 PE	79,0 mb
2	180+450,50	Kanalizacja deszczowa DN 400	61,0 mb
3	180+686,68	Gazociąg Ø125 PE-100 RC	57,0 mb
4	180+718,00	Kanalizacja sanitarna tłoczna Ø110 PE	33,5 mb
5	180+864,00	Kanalizacja deszczowa Dn1000 - DN 1400	26,0 mb
6		Kanalizacja deszczowa DN 400	
7	181+016,50	Remont po istniejącej trasie- Renowacja istniejącej kan.sanitarnej Dn200 renowacja metodą bezwykopową -rękawem termoutwardzalnym	17,0 mb
8	181+033,00	Gazociąg Ø180 PE -RC	48,0 mb
9	181+389,00	Gazociąg Ø125 PE -RC	83,0 mb
10	181+603	Kanalizacja deszczowa – przełączenie istniejących sieci do projektowanej studni	
11	181+635,00	Kanalizacja sanitarna tłoczna Ø75 PE	82,5 mb
12	181+953,00	Kanalizacja deszczowa z wylotem do cieku DN500 PP	3,5 mb
13		DN1000 GRP	3,5 mb
14		DN1200 GRP	43,5 mb

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

Lp.	Kilometraż przejścia	Rodzaj sieci
1	1+436,50 (LK 259)	Wylot do odbiornika
2	179+300	Odprowadzenie wód drenażowych torowych z wylotem do cieku
3	od 179+477 do 179+908	Odprowadzenie wód drenażowych z wylotem do obiektu inżynierskiego
4	od 179+908 do 179+911	Odprowadzenie wód drenażowych z wylotem do obiektu inżynierskiego

5	180+370	Odprowadzenie wód drenażowych torowych z wylotem do ciek
6	180+070 - 180+370	2 x Odwodnienie peronu
7	od 180+467,50 do 180+509,50	Odprowadzenie wód drenażowych z wylotem do ciek
8	180+678	Drenaż odwadniający przejazd DN300-DN100 Odwodnienie przejazdu DN400 –DN200
9	180+864	Przepust deszczowy DN 1400 GRP
10	181+016	Drenaż odwadniający przejazd z wylotem DN300-DN100
11	181+177	Odwodnienie torów - Wylot do odbiornika
12	181+375	Odwodnienie torów - Wylot do odbiornika
13	181+953	Odwodnienie torów DN300
14	182+200	Odwodnienie torów z wylotem do ciek DN 300
15	182+476	Odwodnienie torów z wylotem do ciek DN 300

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: WOOS.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).
- 1.7.** Do gruntów leśnych objętych niniejszą decyzją nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz.U. 2021 poz. 1326). Do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z wyjątkiem drzew i krzewów wpisanych do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55 i 471) w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych.

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 nimi, należy wykonać w porozumieniu z właściwym zarządcą infrastruktury.
3. Ostateczna decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonywania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości.

XIII. Nadając 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 Pana ██████████, 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 (zwanym 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 4 – stacja Kętrzyn.

W wyniku analizy przedmiotowego wniosku pod względem formalnym stwierdzono braki. W związku z powyższym Wojewoda Warmińsko – Mazurski pismem z dnia 15.07.2021 r., znak: WIN-I.747.1.5.2021 wezwał Wnioskodawcę do usunięcia braków we wniosku, z zastrzeżeniem, że nieusunięcie ich w terminie 14 dni od daty otrzymania ww. pisma, spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania. W dniu 28.07.2021 r. do Wojewody Warmińsko – Mazurskiego wpłynął uzupełniony w części wniosek. Kolejna część uzupełnienia wpłynęła w dniu 23.08.2021 r. Na tej podstawie Wojewoda Warmińsko – Mazurski mógł wszcząć postępowanie administracyjne.

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 23.08.2021 roku o wszczęciu niniejszego postępowania, wysłane na adresy wskazane w katastrze nieruchomości.

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

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

Wszystkie zawiadomienia zostały doręczone skutecznie.

W odpowiedzi na ww. zawiadomienie i obwieszczenia do organu prowadzącego postępowanie, wpłynęły poniższe pisma od stron postępowania:

1. Pismo z dnia 26.08.2021 r. (data wpływu: 31.08.2021 r.) od Komunalnej Energetyki Ciepłej „KOMEK” Sp. z o.o. Strona wnosi o przyznanie jej nieruchomości zamiennej w ramach odszkodowania za wywłaszczoną część działki nr 917 obręb 6 Miasto Kętrzyn (przed podziałem) pod planowaną inwestycję.

2. Pismo z dnia 10.09.2021 r. (data wpływu: 15.09.2021 r.) od Pana ██████████, zamieszkałego w Kętrzynie. Strona wniosła w pięciu punktach zapytania odnośnie planowanych prac inwestycyjnych na działce nr 373 obręb 5 Miasto Kętrzyn (przed podziałem).

W związku ze zgłoszonymi przez strony wnioskami i zapytaniami dotyczącymi złożonego przez Inwestora wniosku, w tym dotyczącymi jego zakresu, organ pismem z dnia 7.09.2021 r. oraz 16.09.2021 r., przekazał Inwestorowi ww. pisma z prośbą o ustosunkowanie się do ich treści na piśmie.

W odpowiedzi Wnioskodawca odniósł się do wniesionych wniosków i zapytań w piśmie z dnia 16.09.2021 r. (data wpływu: 16.09.2021 r.) nr pisma: IRRK2/2/2.2233.444.2021.2021.ISW-00856-I oraz z dnia 30.09.2021 r. (data wpływu: 30.09.2021 r.) nr pisma: IRRK2/2/2.2233.471.2021.2021.ISW-00856-I. Wyżej przedstawione wnioski stron oraz stanowisko ich dotyczące wyrażone przez wnioskodawcę, zostały przez organ poddane szczegółowej i dogłębnej analizie i wyważone pod kątem zasadności zawartych w nich treści. O sposobie rozpatrzenia wniosku strony zostały powiadomione odrębnymi pismami

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

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

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

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

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

W związku z powyższym należało orzec jak w sentencji.

Pouczenie

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

Załączniki:

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

Załącznik Nr 2 ark. 1-14 – 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 Kętrzyna, ul. Wojska Polskiego 11, 11-400 Kętrzyn
3. Wójt Gminy Kętrzyn, ul. Tadeusza Kościuszki 2, 11-400 Kętrzyn
4. Starostwo Powiatowe w Kętrzynie, Wydziału Geodezji, Kartografii, Katastru i Nieruchomości, Plac Grunwaldzki 1, 11-400 Kętrzyn
5. Sąd Rejonowy w Kętrzynie, V Wydział Ksiąg Wieczystych, ul. Władysława Sikorskiego 66, 11-400 Kętrzyn
6. 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.)