



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



Infrastruktura kolejowa w aktach planowania przestrzennego

Warszawa, 2026 r.



Właściciel:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74

03-734 Warszawa

www.plk-sa.pl

Autor:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Centrala

Biuro Ochrony Środowiska

ul. Targowa 74

03-734 Warszawa

e-mail: ios@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części Regulaminu, bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.- są zabronione.



Szanowni Państwo,

przedstawiamy poradnik „*Infrastruktura kolejowa w aktach planowania przestrzennego*” kompleksowo obejmujący zagadnienia związane z kształtowaniem przestrzeni w otoczeniu linii kolejowych.

Unijne i krajowe dokumenty strategiczne wskazują na istotną rolę transportu kolejowego w rozwoju dostępności usług przewozów pasażerskich i towarowych w powiązaniu z dążeniem do zrównoważonego rozwoju. Przed zarządcą narodowej sieci linii kolejowych stoją wyzwania związane z zapewnieniem najlepszych warunków do realizacji tych usług na równoprawnych zasadach, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu obsługi pasażerów, bezpieczeństwa, efektywności i niezawodności usług, a także związane z dalszym rozwojem infrastruktury kolejowej.

Świadomość strategicznych potrzeb rozwoju sieci kolejowej, zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz rzeczywistych oddziaływań związanych z ruchem pociągów powinna stanowić podstawę do racjonalnego i odpowiedzialnego kształtowania polityki przestrzennej w otoczeniu linii kolejowych. Planowanie zagospodarowania przestrzeni na poziomie lokalnym, która ma bezpośredni wpływ na jakość życia mieszkańców, należy do zadań własnych gminy. Dlatego też treść poradnika kierujemy w szczególności do jednostek samorządu terytorialnego.

Utrzymanie równowagi między potrzebami zabudowy, w szczególności zabudowy mieszkaniowej, a zachowaniem odpowiednich standardów bezpieczeństwa i jakości życia społeczeństwa jest jednym z warunków zrównoważonego i odpowiedzialnego wykorzystania wspólnej przestrzeni. Naszym zamiarem jest prowadzenie rzetelnego i otwartego dialogu z jednostkami administracji samorządowej odpowiedzialnymi za kształtowanie polityki przestrzennej w celu osiągnięcia bezpiecznego i adekwatnego do charakteru ruchu kolejowego poziomu planowania przestrzennego w otoczeniu naszej infrastruktury. Niniejszy poradnik ma zadanie ułatwić ujmowanie infrastruktury kolejowej w aktach planowania przestrzennego.

Mając świadomość wielu zależności na styku przepisów prawa i oczekiwań społecznych przedkładamy Państwu niniejszy poradnik, mając nadzieję na lepsze zrozumienie uwarunkowań związanych z rozwojem zabudowy w pobliżu infrastruktury kolejowej oraz wdrażanie odpowiednich praktyk w aktach planowania przestrzennego.

dr inż. Maciej Kaczorek

Członek Zarządu – dyrektor ds. strategii i rozwoju
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Spis treści

1	Wstęp.....	4
2	Sieć Linii Kolejowych.....	5
2.1	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zarządca narodowej sieci linii kolejowych.....	5
2.2	Inni zarządcy infrastruktury kolejowej.....	8
2.3	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.....	10
2.4	Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.	11
2.5	Polskie Koleje Państwowe S.A.....	12
3	Zarządca infrastruktury kolejowej w planowaniu przestrzennym.....	13
4	Zasady zagospodarowania terenów w sąsiedztwie linii kolejowych	14
5	Infrastruktura kolejowa	16
5.1	Linia i droga kolejowa.....	16
5.2	Obiekty infrastruktury usługowej	17
5.3	Elementy infrastruktury kolejowej.....	18
5.4	Powierzchnia gruntu.....	20
6	Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.....	22
7	Inwestycje w infrastrukturę kolejową.....	24
7.1	Pozyskiwanie informacji w zakresie planów inwestycyjnych.....	24
7.2	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku	25
8	Planowanie przestrzenne na poziomie regionalnym	27
8.1	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa.....	27
8.2	Audyt krajobrazowy.....	28
9	Planowanie przestrzenne na poziomie lokalnym	30
9.1	Plan ogólny gminy.....	30
9.1.1	Linia kolejowa jako strefa komunikacyjna	31
9.1.2	Infrastruktura kolejowa w ramach strefy infrastrukturalnej lub strefy otwartej...32	
9.1.3	Obszar uzupełniania zabudowy.....	34
9.2	Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego.....	35
9.2.1	Teren komunikacji kolejowej.....	35
9.2.2	Tereny sąsiednie.....	37
9.2.3	Tereny podlegające ochronie akustycznej.....	37
9.2.4	Nieprzekraczalna linia zabudowy	38
9.3	Strategiczna mapa hałasu w aktach planowania przestrzennego.....	39
9.4	Uchwała ustalająca zasady usytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń	40

1 Wstęp

Określenie w aktach planowania przestrzennego sposobu zagospodarowania i zabudowy na obszarach kolejowych oraz na terenach sąsiadujących wymaga konsultacji m.in. z właściwym zarządcą linii kolejowych, głównie ze względu na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i unikania zakłóceń w eksploatacji oraz działaniu urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego.

Zarządca infrastruktury kolejowej został zdefiniowany w art. 4 pkt 7) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2025 poz. 1234) jako podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w jej rozwoju, a w przypadku budowy nowej infrastruktury - jako podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca narodowej sieci linii kolejowych, zgodnie z art. 13i. ust. 3 pkt 5) lit. a) oraz art. 17 pkt 6) lit. a) ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2024 r. poz. 1130 z późn. zm.) są właściwe do opiniowania projektów planów ogólnych oraz projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie dotyczącym sposobu zagospodarowania obszarów kolejowych i terenów przyległych do obszarów kolejowych, związanych z liniami kolejowymi będącymi w zarządzie Spółki.

*Sprawy dotyczące **opiniowania aktów planowania przestrzennego** są prowadzone przez komórkę w Centrali Spółki z siedzibą pod adresem:*

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Centrala

ul. Targowa 74

03-734 Warszawa

skrzynka epuap: /PLK/SkrytkaESP

adres e-doręczeń PURDE: AE: PL-77314-51559-GDFIB-23

Projekty aktów planowania przestrzennego, których opiniowanie znajduje się we właściwości PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jako zarządcy narodowej sieci linii kolejowych, prosimy kierować na powyższy adres.

Projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz projekty planów ogólnych gminy przekazywane do jednostek organizacyjnych Spółki, takich jak: Centrum Realizacji Inwestycji, Zakład Linii Kolejowych, zgodnie z wewnętrznymi procedurami Spółki są przekierowywane do Centrali Spółki, w której przygotowywana jest opinia do projektu aktu planowania przestrzennego w imieniu zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dane kontaktowe poszczególnych jednostek organizacyjnych są dostępne na stronie internetowej Spółki w linku pod adresem: <https://www.plk-sa.pl> w zakładce „Kontakt”.

2 Sieć linii kolejowych

Zadania zarządcy infrastruktury są regulowane przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Do jego podstawowych zadań należy zarządzanie infrastrukturą kolejową oraz jej eksploatacja i utrzymanie oraz udział w rozwoju infrastruktury kolejowej. Zarządca infrastruktury kolejowej, zgodnie z przepisami ustawy, sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznice kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane.

Statut Sieci Kolejowej stanowiący wykaz linii kolejowych oraz innych dróg kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest dostępny na stronie internetowej Spółki w linku pod adresem: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/statut-sieci-kolejowej>.

2.1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Infrastruktura transportowa, w tym sieć linii kolejowych, wpływa na rozwój lokalny zwiększając mobilność mieszkańców, stymulując rozwój gospodarczy oraz zrównoważony rozwój. Dlatego też właściwe uwzględnienie istniejącej i projektowanej infrastruktury transportowej w planowaniu przestrzennym jest istotne zarówno na poziomie lokalnym, jak i regionalnym. Równocześnie, odpowiedzialne planowanie przestrzenne powinno uwzględniać oddziaływania generowane przez ruch pociągów oraz obsługę przewozów osób i towarów.

Zbliżanie się zabudowy do granicy obszarów kolejowych z perspektywy zarządcy infrastruktury, z uwagi na szereg potencjalnych zagrożeń, jest zjawiskiem wymagającym szczególnej uwagi. Sposób lokalizowania zabudowy w sąsiedztwie linii kolejowych musi zapewniać bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Rozwój zabudowy powinien jednocześnie uwzględniać możliwości modernizacji i rozbudowy sieci linii kolejowych.

Podstawowe warunki prawne funkcjonowania transportu kolejowego, w tym dostępu do infrastruktury kolejowej, określają przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz akty wykonawcze.

Obowiązujące przepisy prawa stanowią narzędzia, za pomocą których należy kształtować sposób zagospodarowania terenów sąsiadujących z liniami kolejowymi. Podstawowe zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów przyległych do linii kolejowych określa Rozdział 9 ustawy o transporcie kolejowym, w którym określone są zasady usytuowania budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych. Zapisy art. 53 ust. 2 i 3 ww. ustawy wskazują, że zabudowa, a w szczególności zabudowa podlegająca ochronie akustycznej (wymieniona w art. 113 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2025 poz. 647)), powinna być oddalona od linii kolejowych, tak aby nie powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a także aby zachowane zostały standardy jakości środowiska.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktualnie zarządza 18 915 km linii kolejowych, w skład których wchodzi 36 326 km torów, w tym: 27 558 km torów szlakowych i głównych zasadniczych oraz 8 768 km torów stacyjnych.¹ Ogólną charakterystykę sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zawarto w dokumencie pn.: „Wykaz linii Id-12 (D-29)”, dostępnym na stronie internetowej w linku pod adresem: www.plk-sa.pl, w zakładce: Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Linie kolejowe.

¹ RAPORT ROCZNY 2023 – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Zobrazowanie graficzne przebiegu linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a także położenie stacji kolejowych i przystanków oraz przejazdów kolejowo-drogowych udostępniane jest na portalu „*Mapa Interaktywna Linii Kolejowych*” w linku pod adresem: <http://mapa.plk-sa.pl>.

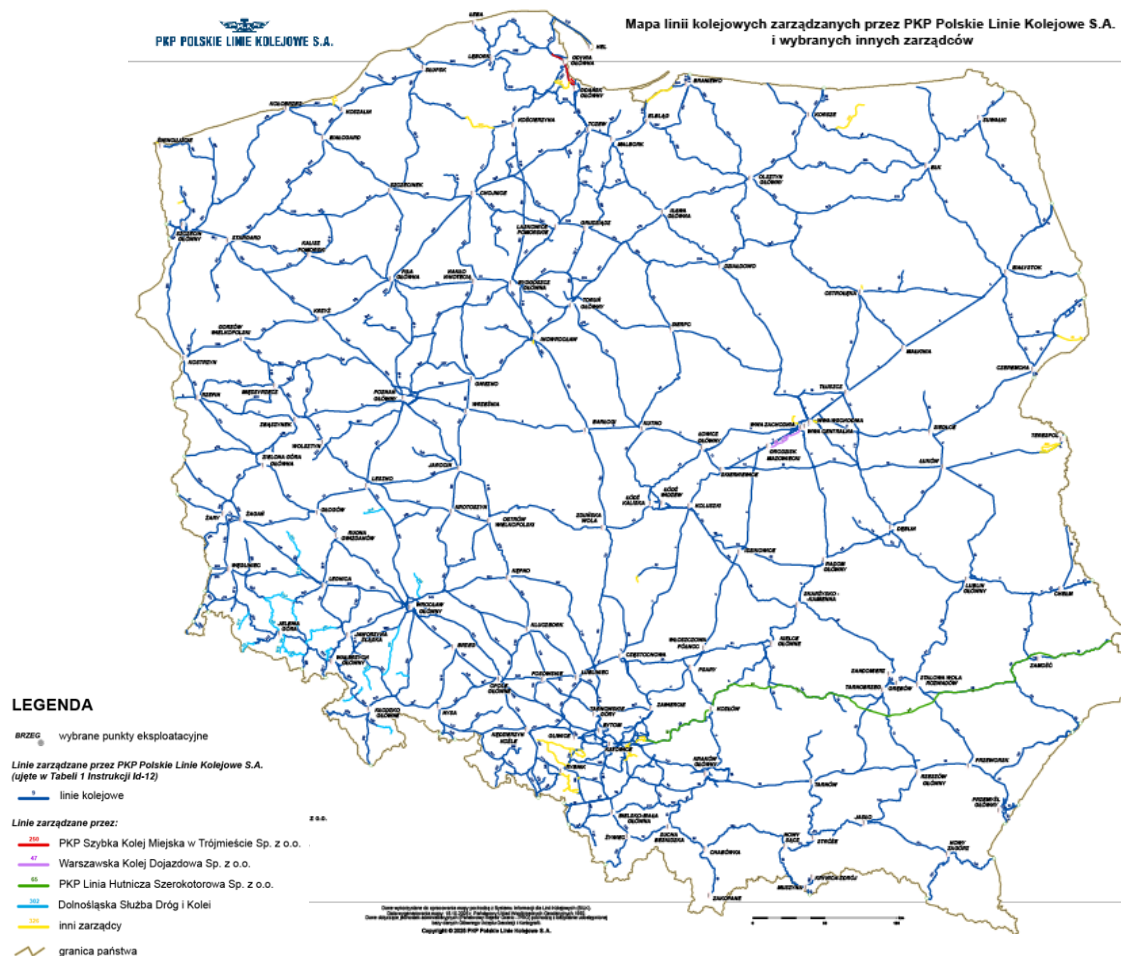
Dane są publikowane również w powszechnym standardzie udostępniania danych geograficznych, w postaci tzw. usługi przeglądania WMS, zawierającej przebiegi linii kolejowych oraz lokalizację stacji i przystanków kolejowych. Link do usługi przeglądania WMS to: <https://mapa.plk-sa.pl:8443/geoserver/SILK/wms?>.

W sporządzanych aktach planowania przestrzennego należy:

- 1) *Uwzględniać **lokalizację obiektów wchodzących w skład sieci transportowej**, w zakresie możliwości jej bezpiecznego i sprawnego funkcjonowania.*
- 2) *Uwzględniać **możliwości dalszego rozwoju infrastruktury kolejowej** i usprawniania połączeń zarówno regionalnych, jak i międzyregionalnych.*
- 3) *Przy określaniu zasad zabudowy i zagospodarowania terenów w otoczeniu infrastruktury kolejowej uwzględniać **oddziaływania** jakie generuje funkcjonowanie linii kolejowych.*

2.2 Inni zarządcy infrastruktury kolejowej

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie jest jedynym zarządcą infrastruktury kolejowej operującym na terenie kraju. Jak wskazuje definicja zawarta w art. 4 pkt 7) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zarządcą infrastruktury to podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora. Informacje na temat infrastruktury kolejowej innych zarządców udostępniane są na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego w linku pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura>.



Rysunek 2 Wybrani zarządcy linii kolejowych
źródło: opracowanie własne

Zarządcy infrastruktury kolejowej, poza liniami kolejowymi, mogą zarządzać również innymi elementami infrastruktury, takimi jak:

- 1) kolej wąskotorowa, tj. kolej, której tory mają szerokość mniejszą niż 1435 mm;
- 2) drogi kolejowe, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei i są:
 - przeznaczone do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych,
 - wpisane do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów;
- 3) drogi kolejowe eksploatowane w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych;
- 4) stanowiące infrastrukturę prywatną;
- 5) posiadające status boczniczy kolejowej.

Szczególnym zarządcą infrastruktury kolejowej jest również zarządca linii metra (kolei podziemnej).

Przy określaniu w aktach planowania przestrzennego sposobu zagospodarowania i zabudowy terenów – obszarów kolejowych, z uwagi na ich specyfikę, szczególnej uwagi mogą wymagać bocznice kolejowe. Ustalenia aktów planowania przestrzennego nie mogą ograniczać możliwości eksploatacji i dalszego rozwoju takich obiektów oraz równocześnie możliwości prowadzenia działalności gospodarczej związanej z ich wykorzystaniem.

Bocznica kolejowa, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 10) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

Bocznice kolejowe na ogół łączą linie kolejowe z zakładami przemysłowymi, magazynami i terminalami przeładunkowymi. Często są one również istotnymi elementami przedsiębiorstw, takich jak: kopalnie, huty czy inne zakłady produkcyjne, których funkcjonowanie może być związane z transportem kolejowym lub być obsługiwane przez transport kolejowy. W takich przypadkach użytkownik bocznic kolejowej na ogół jest również jej zarządcą.

Informacje na temat bocznic kolejowych udostępniane są na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura>.

2.3 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego²



Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest centralnym organem administracji rządowej zajmującym się regulacją rynku kolejowego - krajowym regulatorem transportu kolejowego

z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie swoich zadań posiada kompetencje z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego, w tym:

- dotyczących opiniowania projektów planów ogólnych,
- uzgadniania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- uzgadniania decyzji w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz projektów decyzji o ustaleniu warunków zabudowy,

jeżeli sposób zagospodarowania linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz gruntów w jej sąsiedztwie lub zmiana tego sposobu mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub rozwój sieci kolejowych.

Linie kolejowe posiadające znaczenie państwowe zostały określone w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. 2019 poz. 552 z późn. zm.).

Informacje w tym zakresie są publikowane przez Urząd Transportu Kolejowego na stronie internetowej, w linku pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/uslugi/plany-zagospodarowania>.

² <https://utk.gov.pl/> [dostęp: 17.17.2025 r.]

2.4 Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.³



Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. – Spółka powołana na mocy ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. 2018 poz. 1089 z późna. zm.) do przygotowania i realizacji Programu wieloletniego obejmującego budowę nowego lotniska centralnego dla Polski oraz koordynacji i realizacji inwestycji towarzyszących,

w tym nowej sieci linii kolejowych, dróg ekspresowych, autostrad i pozostałej infrastruktury przesyłowej.

Elementem Programu są inwestycje w rozbudowę infrastruktury kolejowej, w tym:

- węzeł kolejowy zintegrowany z nowym lotniskiem centralnym CPK,
- krajowa sieć Kolei Dużych Prędkości (KDP),
- połączenia dalekobieżne i regionalne, mające na celu znaczące poprawienie dostępu do nowoczesnej komunikacji zbiorowej obszarów wykluczonych transportowo.

Informacje o Centralnym Porcie Komunikacyjnym publikowane są na stronie internetowej, w linku pod adresem: <https://portpolska.pl/pl/>.

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., na podstawie art. 13i. ust. 3 pkt 4) lit. a) ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, jest właściwy do opiniowania projektów planów ogólnych gmin w zakresie lokalizacji inwestycji (budowy lotniska) i inwestycji towarzyszących oraz obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego, a także na podstawie art. 17 pkt 6) lit. b) oraz art. 53 ust. 4 pkt 16) ww. ustawy, jest właściwy do uzgadniania projektów planów miejscowych oraz decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego i decyzji o warunkach zabudowy w powyższym zakresie

³ <https://portpolska.pl/pl/> [dostęp: 17.12.2025 r.]

2.5 Polskie Koleje Państwowe S.A.⁴



PKP S.A. zarządca nieruchomości – gruntów, budynków, budowli i lokali mieszkalnych. Spółka jest użytkownikiem wieczystym lub władającym znacznej części gruntów pod liniami kolejowymi, z których PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. korzysta na podstawie odrębnych umów pomiędzy spółkami.

PKP S.A. są właścicielem większości czynnych dworców kolejowych, a jednym z priorytetów Spółki jest zapewnienie wysokiego standardu obsługi, w tym bezpieczeństwa podróżnych korzystających z tych obiektów i usług kolei. Spółka inicjuje także przedsięwzięcia dla branży logistycznej oraz realizuje zadania z obszaru badań i rozwoju.

PKP S.A. realizuje zadania z zakresu regulacji stanów prawnych nieruchomości oraz geodezji kolejowej na podstawie ww. ustawy oraz ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. 2024 poz. 1151 z późn. zm.) oraz Decyzji Ministra Infrastruktury Nr 14 z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych. Zadania realizowane są przez Wydziały Geodezji i Regulacji Stanów Prawnych, w ramach których funkcjonują Kolejowe Ośrodki Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej (KODGiK).

Informacje o zakresie działania PKP S.A. publikowane są na stronie internetowej, w linku pod adresem: <https://www.pkp.pl/>.

⁴ <https://www.pkp.pl/pl/serwis-korporacyjny> [dostęp: 17.12.2025 r.]

3 Zarządca infrastruktury kolejowej w planowaniu przestrzennym

Właściwość zarządcy infrastruktury kolejowej w procesie sporządzania aktów planowania przestrzennego na poziomie gminnym została wskazana w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Procedura sporządzania planu ogólnego gminy została opisana w art. 13i ww. ustawy. W art. 13i ust. 3 pkt 5) lit. a) tiret dwunaste wskazano, że wójt, burmistrz albo prezydent miasta, po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu ogólnego występuje o opinię o projekcie planu ogólnego m.in. do właściwych zarządców infrastruktury kolejowej.

Procedura sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego została określona w art. 17 ww. ustawy. Jak wskazano w art. 17 pkt. 6) lit. a) tiret dwunaste, wójt, burmistrz albo prezydent miasta po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu miejscowego występuje o opinie o projekcie planu miejscowego do właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej w zakresie dotyczącym sposobu zagospodarowania obszarów kolejowych i terenów przyległych do obszarów kolejowych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca narodowej sieci linii kolejowych jest właściwy do opiniowania projektów planów ogólnych gminy oraz projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w zakresie:

- istniejących i planowanych obiektów infrastruktury transportowej, linii kolejowych będących w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., ale również stacji kolejowych, przystanków pasażerskich i innych obiektów związanych z obsługą ruchu pociągów i przewozem osób i towarów;
- działek ewidencyjnych stanowiących obszar kolejowy, w myśl definicji zawartej w art. 4 pkt 8) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w ramach stref planistycznych wyznaczonych w planach ogólnych i terenów wyznaczonych w planach miejscowych, oraz zasad zabudowy i zagospodarowania tych terenów;
- sposobu zagospodarowania terenów w otoczeniu linii kolejowych w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego i niezakłóconej eksploatacji i rozwoju sieci kolejowej oraz działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego.

4 Zasady zagospodarowania terenów w sąsiedztwie linii kolejowych

Ogólne zasady zagospodarowania terenów położonych w sąsiedztwie linii kolejowych, tj. **zasady usytuowania budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych zostały określone w Rozdziale 9 ustawy o transporcie kolejowym** oraz w przepisach wykonawczych do ustawy.

Elementarne zasady zostały określone w art. 53 ww. ustawy, który stanowi:

- ust. 1: *„Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych, bocznic kolejowych i przejazdów kolejowych może mieć miejsce w odległości niezakłócającej ich eksploatacji, działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także niepowodującej zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.”*
- ust. 2: *„Budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m, z zastrzeżeniem ust. 4.”*
- ust. 3: *„Odległości, o których mowa w ust. 2, dla budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej, obiektów rekreacyjno-sportowych, budynków związanych z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży powinny być zwiększone, w zależności od przeznaczenia budynku, w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku, określonych w odrębnych przepisach.”*
- ust. 4: *„Przepisu ust. 2 nie stosuje się do budynków i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej oraz do obsługi przewozu osób i rzeczy, w tym do dróg pieszych i rowerowych, oraz do budynków lub budowli istniejących, stanowiących zabytki w rozumieniu przepisu art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.”*

Ustalenia aktów planowania przestrzennego, w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego powinny bezwzględnie uwzględniać ww. wymogi poprzez:

- 1) **właściwe wyznaczanie stref planistycznych i obszarów uzupełnienia zabudowy w planach ogólnych,**
- 2) **wskazanie odpowiednich przeznaczeń terenów i ich granic w planach miejscowych,**
- 3) **odpowiedni sposób wyznaczania nieprzekraczalnych linii zabudowy.**

Dodatkowe zasady zagospodarowania terenów w otoczeniu obszaru kolejowego określają przepisy wykonawcze do ustawy o transporcie kolejowym, w tym:

1) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. 2020 r. poz.1247), gdzie:

a) w zakresie lokalizacji drzew i krzewów wskazano:

- § 1. *„W lasach, w rozumieniu art. 3 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. 2020 r. poz. 6 i 148), położonych w sąsiedztwie linii kolejowej drzewa i krzewy mogą być usytuowane bezpośrednio za zewnętrzną krawędzią bruzdy tworzącej pas przeciwpożarowy, o którym mowa w § 9.”*
- § 1a. ust. 1: *„Poza lasami drzewa i krzewy mogą być usytuowane w sąsiedztwie linii kolejowej biegnącej po nasypie albo w przekopie albo otoczonej rowami bocznymi - w odległości nie mniejszej niż 6 m od dolnej krawędzi nasypu albo górnej krawędzi przekopu albo od zewnętrznej krawędzi rowów bocznych.”*
- § 1a. ust. 2: *„W przypadkach innych niż określone w ust. 1 - w odległości nie mniejszej niż 6 m od skrajnej szyny.”*

b) w zakresie wykonywania robót ziemnych wskazano:

- § 4. ust. 1.: *„Roboty ziemne mogą być wykonywane w odległości nie mniejszej niż 4 m od granicy obszaru kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 2.”*
- § 4. ust. 3.: *„Wykonywanie robót ziemnych w odległości od 4 do 20 m od granicy obszaru kolejowego powinno być każdorazowo uzgadniane z zarządcą infrastruktury.”*

2) rozporządzenie rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania (Dz.U. 2025 poz. 1105), gdzie wskazano, że na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach zapewnia się warunki widoczności umożliwiające zachowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego.

5 Infrastruktura kolejowa

Ogólne dane charakteryzujące sieć linii kolejowych będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prezentowane są w Regulaminie Sieci. Aktualny dokument udostępniany jest na stronie internetowej Spółki w linku pod adresem: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/zasady-udostepniania-infrastruktury-kolejowej>.

5.1 Linia i droga kolejowa

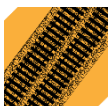
Linia kolejowa



Linie kolejową stanowi droga kolejowa wyznaczona przez zarządcę infrastruktury przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 2) ww. ustawy o transporcie kolejowym. Jest to jeden z elementów sieci kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego, który ma wyznaczony punkt początkowy i końcowy. Linie kolejową dzieli się na odcinki, czyli fragmenty tras kolejowych zawierające się pomiędzy dwoma stacjami węzłowymi lub początkiem trasy i stacją węzłową. Sieć kolejowa PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. składa się z linii kolejowych: jednotorowych i dwutorowych w podziale na zelektryfikowane i nieelektryfikowane.

Ogólną charakterystykę linii kolejowych, zawiera „Wykaz linii Id-12”, o którym mowa w rozdz. 2.1.

Droga kolejowa



Droga kolejowa, w art. 4) pkt 1a) ww. ustawy, została zdefiniowana jako tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2-12 załącznika nr 1 do ustawy i wymienionymi w rozdziale 5.3., o ile są z nimi funkcjonalnie połączone.

Droga kolejowa jest budowlą, na którą składa się nawierzchnia kolejowa wraz z podtorzem, gruntem, na którym jest usytuowana, obiektami inżynieryjnymi, siecią trakcyjną, urządzeniami sterowania ruchem kolejowym, itd.

Tor kolejowy



Tor kolejowy to element jezdny drogi kolejowej, czyli element, po którym bezpośrednio poruszają się pojazdy szynowe. Klasyczny tor posiada dwie szyny zlokalizowane w ustalonej odległości. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządzają liniami kolejowymi o szerokości torów: 1435 mm (normalny) oraz 1520 mm (szeroki).

Znajomość definicji toru kolejowego jest istotna z uwagi na fakt, że zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym zasady i odległości usytuowania budowli i budynków w sąsiedztwie linii kolejowych określa się od osi skrajnego toru i granicy obszaru kolejowego, o którym mowa w rozdziale 5.4.

5.2 Obiekty infrastruktury usługowej

Informacje na temat obiektów infrastruktury usługowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz ich lokalizacji udostępnione są w Regulaminie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dostępnym na stronie internetowej Spółki w linku pod adresem: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/obiekty-infrastruktury-uslugowej>.

Do obiektów infrastruktury usługowej zaliczane są m.in.:

Stacja pasażerska



W skład stacji pasażerskiej wchodzi dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego. Działalność stacji pasażerskiej polega na umożliwieniu korzystania przez podróżnych z powierzchni przeznaczonej do ich obsługi, w tym powierzchni przed kasami, poczekalni, powierzchni stanowiącej dostęp do peronów, a także na udostępnieniu powierzchni służącej do umieszczania dodatkowych informacji dla pasażerów lub systemu sprzedaży biletów.

Stacja rozrządowa



Stacja rozrządowa składa się z torów i urządzeń służących do rozrządzania i zestawiania składów pociągów oraz wykonywania manewrów w jej granicach. Działanie stacji rozrządowej polega m.in. na zestawianiu składów pociągów oraz postoju pojazdów kolejowych, a także wykonywaniu manewrów w granicach stacji.

Tory postojowe



Tory postojowe to specjalnie wyznaczone tory do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji. Do torów postojowych zalicza się także tory znajdujące się przy placach, rampach ładunkowych lub miejscach, z możliwością prowadzenia prac ładunkowych, niezarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.. Korzystanie z torów postojowych polega na ich czasowym zajęciu przez pojazdy kolejowe lub składy pojazdów kolejowych.

Tory ładunkowe



Tory ładunkowe to tory wyznaczone specjalnie na potrzeby wykonywania prac ładunkowych, umiejscowione przy placach, rampach ładunkowych lub miejscach z możliwością prowadzenia prac ładunkowych. Korzystanie z tych torów polega na ich zajęciu przez pojazdy kolejowe lub składy pojazdów kolejowych w celu prowadzenia prac ładunkowych lub rozładunkowych.

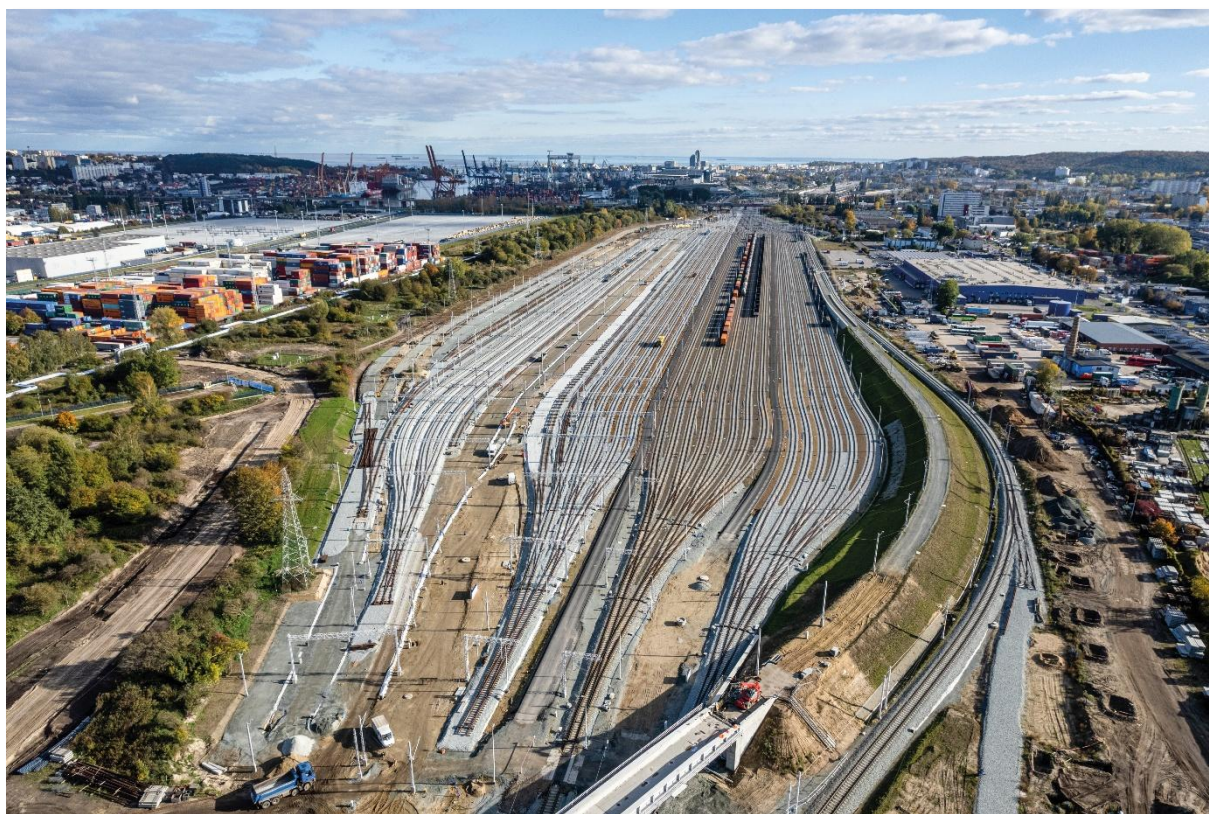
Prace takie wykonują we własnym zakresie podmioty zewnętrzne korzystające z obiektu infrastruktury usługowej. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie świadczy usług ładunkowych lub rozładunkowych.

Ustalenia aktów planowania przestrzennego nie mogą generować ograniczeń w funkcjonowaniu kolejowych obiektów infrastruktury usługowej.



Z uwagi na specyfikę działań wykonywanych na ww. obiektach mogą one być źródłem dodatkowych uciążliwości dla otoczenia.

5.3 Elementy infrastruktury kolejowej



Autor: Krzysztof Mystkowski

W skład infrastruktury kolejowej wchodzi poniższe elementy – ujęte w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym, pod warunkiem tworzenia części linii kolejowej, bocznic kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub o ile są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania, cyt.:

- 1) „tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek;
- 2) obrotnice i przesuwnice;
- 3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
- 4) obiekty inżynieryjne: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;
- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;
- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;

- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdnyymi, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.”

Elementy infrastruktury kolejowej, a w szczególności linie kolejowe powinny być ujmowane:

- **w planach ogólnych** - jako **strefa komunikacyjna** oznaczana symbolem literowym **SK**, zgodnie załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów;
- **w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego** – jako **teren komunikacji kolejowej i szynowej**, oznaczany symbolem **KK** lub **teren komunikacji kolejowej**, oznaczony symbolem **KKK**, zgodnie załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

5.4 Powierzchnia gruntu

W polskim systemie prawnym oraz w języku potocznym stosowanych jest wiele określeń, które mogą zostać użyte do opisu powierzchni gruntu, rozumianego jako działka ewidencyjna, na której znajduje się infrastruktura kolejowa. W odniesieniu do planowania przestrzennego szczególnie istotne są: *obszar kolejowy*, *teren zamknięty* (właściwie teren zamknięty ustanowiony decyzją ministra właściwego ds. transportu), *teren komunikacji kolejowej*, *strefa komunikacyjna*, *teren kolejowy*.

Formalne definicje, odnoszące się do określenia powierzchni terenu, na którym zlokalizowana infrastruktura kolejowa, zawiera:

- art. 4 pkt 8) ustawy o transporcie kolejowym:

„obszar kolejowy - powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy”;

- art. 2 pkt 9) ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne:

„tereny zamknięte – rozumie się przez to tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych”.

Tereny zamknięte związane z infrastrukturą kolejową zostały wymienione w decyzji nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (do wskazanej decyzji odwołują się np. zapisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy Prawo budowlane, czy też ustawy Prawo ochrony środowiska);

- § 9 ust. 3 pkt 7) lit. b) rozporządzenia Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii w sprawie ewidencji gruntów i budynków, w którym wskazano, że na mapach ewidencyjnych jako grunty zabudowane i zurbanizowane wykazuje się **teren kolejowy** oznaczany symbolem Tk.

W planowaniu przestrzennym stosuje się następujące oznaczenia:

- **teren komunikacji kolejowej i szynowej** (poziom 2) lub **teren komunikacji kolejowej** (poziom 3) – oznaczenia zostały sprecyzowane w załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- **strefa komunikacyjna** – oznaczenie zostało sprecyzowane w załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r., w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów oraz w odniesieniu do art. 13a ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

W załącznikach do ww. rozporządzeń zostały określone również oznaczenia graficzne stosowane do oznaczania odpowiednio terenu komunikacji kolejowej i szynowej lub terenu komunikacji kolejowej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego i strefy komunikacyjnej w planie ogólnym gminy.

Wszystkie powyższe określenia mogą odnosić się do jednej działki ewidencyjnej tj. działka, w granicach której przebiega tor linii kolejowej stanowi obszar kolejowy, a równocześnie została ujęta w decyzji ministra właściwego ds. transportu w sprawie ustalenia terenów

zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe, a zgodnie z ewidencją gruntów działka stanowi teren kolejowy - Tk.



Jednakże mogą wystąpić również sytuacje (lokalizacje), w których nie można prawidłowo użyć wszystkich powyższych określeń do opisanie jednej, precyzyjnie wskazanej działki ewidencyjnej. Jako przykład takiej sytuacji może posłużyć działka ewidencyjna, w granicach której przebiega tor linii kolejowej, a równocześnie działka taka nie została wymieniona w decyzji ministra właściwego ds. transportu i tym samym nie stanowi terenu zamkniętego.

W aktach planowania przestrzennego oraz w dokumentach strategicznych, przy określaniu zasad zagospodarowania terenów odnoszących się do powierzchni gruntu związanego z infrastrukturą kolejową konieczne jest precyzyjne stosowanie ww. definicji. Pożądane jest stosowanie określenia „obszar kolejowy” zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 8) ustawy o transporcie kolejowym.

6 Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej

Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych zostały opisane w Rozdziale 2b ustawy o transporcie kolejowym.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. może uzyskiwać decyzje o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej lub realizować inwestycje kolejowe w oparciu o decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego pozyskaną w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje wojewoda, zgodnie z art. 9o ustawy o transporcie kolejowym.

Jak wskazano w art. 9ad ww. ustawy, w przypadku spraw dotyczących decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie mają zastosowania przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz przepisy ustawy o rewitalizacji. Tym samym, decyzja taka wydawana jest niezależnie od ustaleń obowiązujących planów ogólnych oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Wydanie przez wojewodę decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przekłada się na ustalenie planów ogólnych oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- zgodnie z przypisem 4) do załącznika nr 1 rozporządzenia w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów, linie rozgraniczające teren inwestycji określone w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowią podstawę do wyznaczenia granicy strefy komunikacyjnej obejmującej linie kolejowe;
- zgodnie z art. 15 ust. 3 pkt 4b) ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w planie miejscowym określa się w zależności od potrzeb, granice terenów inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym określone w ostatecznych decyzjach o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Tym samym, decyzja taka stanowi podstawę do wyznaczenia terenu komunikacji kolejowej w sporządzanym planie miejscowym.

W przypadku sporządzania aktu planowania przestrzennego, dla obszaru dla którego pozyskano decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, szczególnie istotne są elementy decyzji określone w art. 9q ust. 1 pkt 1), 5), 6) i 8) ustawy o transporcie kolejowym, tj.:

- oznaczenie terenu inwestycji, w tym linii rozgraniczających teren;
- zatwierdzenie podziału nieruchomości,
- określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości.

Powyższe elementy powinny być ujmowane w sporządzanych aktach planowania przestrzennego. W przypadku planu ogólnego **linia rozgraniczająca teren inwestycji stanowi podstawę do wyznaczenia strefy komunikacyjnej** w planie ogólnym gminy **i terenu komunikacji kolejowej** w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Dodatkowo, w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego konieczne jest również uwzględnianie zatwierdzonych decyzją podziałów nieruchomości, a także wskazywanie innych ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości które są określone w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

*Wojewoda po wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, zgodnie z art. 9q ust. 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym, **zawiadamia** w drodze obwieszczenia **właściwe** ze względu na przebieg linii kolejowej **urzędy gmin** i informuje o miejscu w którym można się zapoznać z treścią decyzji.*

***Informacja o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych jest przekazywana do wójtów, burmistrzów, prezydentów miast** właściwych do sporządzania aktów planowania przestrzennego.*

7 Inwestycje w infrastrukturę kolejową

Jak wskazano w rozdziale 2.2., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie jest jednym zarządcą infrastruktury kolejowej operującym na terenie kraju. W związku z czym, nie jest również jedynym podmiotem planującym i realizującym inwestycje w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej. Oprócz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. takie działania podejmują również:

- inne powołane przez administrację centralną spółki i przedsiębiorstwa celowe, w szczególności Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.;
- zainteresowane w transporcie kolejowym organy administracji, np. właściwe ministerstwa odpowiedzialne za rozwój energetyki, obronę narodową, bezpieczeństwo publiczne;
- inni zarządcy infrastruktury kolejowej;
- zakłady przemysłowe i inni przedsiębiorcy;

Powyższy katalog nie jest katalogiem zamkniętym wobec czego szczególnie istotne jest należyte podejście do ujmowania infrastruktury kolejowej w planowaniu przestrzennym na poziomie regionalnym oraz lokalnym.

7.1 Pozyskiwanie informacji w zakresie planów inwestycyjnych

Akty planowania przestrzennego obejmujące teren, na którym zlokalizowany jest obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., powinny uwzględniać zarówno aktualny stan zagospodarowania i infrastruktury, jak i zamierzenia inwestycyjne Spółki planowane do realizacji w przyszłości.

Inwestycjami celu publicznego, zgodnie z art. 6 pkt 1a) ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. 2024 r. poz. 1145), są linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie.

Inwestycje kolejowe stanowiące inwestycje celu publicznego określone są w niżej wymienionych dokumentach rządowych:

I. Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)

Krajowy Program Kolejowy (KPK) jest programem wieloletnim, obejmującym inwestycje na liniach kolejowych. Celem programu jest poprawa dostępności komunikacyjnej kolei oraz integracja kolei z innymi gałęziami transportu. Efektem realizacji programu jest również poprawa jakości przewozów oraz poprawa przepustowości infrastruktury kolejowej.

Aktualny dokument jest udostępniony na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury w linku pod adresem: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy>.

Pod wskazanym powyżej adresem dostępne są również roczne sprawozdania z realizacji wraz z aktualizacjami Krajowego Programu Kolejowego. Dokumenty te zawierają m.in. wykaz projektów, dla których opracowano dokumentację projektową lub studium wykonalności. W związku z tym dla tych projektów możliwe jest wskazanie ewentualnego trasowania nowych odcinków lub zmian przebiegu istniejących linii kolejowych.

W przypadku pozostałych inwestycji, dla których nie rozpoczęły się prace przygotowawcze, możliwe jest jedynie przybliżone wskazanie ewentualnej ingerencji poza teren kolejowy⁵.

II. Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku

Program stanowi uzupełnienie aktualnie prowadzonych działań związanych z realizacją inwestycji kolejowych na szczeblu krajowym i ma na celu w szczególności rozwój połączeń regionalnych oraz lokalnych, a także wpływa na zachowanie spójności połączeń międzyregionalnych. Działania wskazane w programie wpłyną na likwidację luk w połączeniach pasażerskich, a także towarowych. Realizacja Programu będzie oddziaływała na harmonijny rozwój kraju i pozwoli na włączenie obszarów o niedostatecznej dostępności komunikacyjnej w procesy gospodarcze i rozwojowe kraju oraz na usprawnienie połączeń z miastami wojewódzkimi.

Zaktualizowany dokument został przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 196/2022 z dnia 3 października 2022 r. i jest udostępniony na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury w linku pod adresem: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-uzupelniania-lokalnej-i-regionalnej-infrastruktury-kolejowej>.

III. Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych jest programem wieloletnim. Program realizuje założenia do zapewnienia zintegrowanego i nowoczesnego systemu transportowego na terenie całego kraju. Zadaniem ww. programu jest poprawa świadczenia usług transportowych na poziomie lokalnym, budowę nowych bądź modernizację istniejących przystanków osobowych i infrastruktury pasażerskiej na stacjach.

Dokument został przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 63/2021 z dnia 19 maja 2021 r. udostępniony jest na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury w linku pod adresem: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rzadowy-program-budowy-lub-modernizacji-przystankow-kolejowych-na-lata-2021---2025>.

7.2 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku

Równocześnie, długookresowe kierunki rozwoju sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostały określone w dokumencie pn. „*PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku*” udostępnionym na stronie internetowej PLK S.A. w linku pod adresem: <https://www.plk-sa.pl/informacje/rozwoj/zamierzenia-inwestycyjne>.

Wraz z dokumentem, pod ww. linkiem została opublikowana *Prognoza oddziaływania na środowisko* sporządzona dla *Zamierzeń inwestycyjnych*, sporządzona zgodnie z art. 51 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. 2024 poz. 1112).

⁵ Część inwestycji ujętych w dokumencie KPK na liście rezerwowej nie posiada jeszcze wstępnych analiz technicznych. W związku z tym Spółka na obecnym etapie nie ma możliwości wskazania szczegółowego zakresu tych przedsięwzięć. Niemniej należy mieć na uwadze, że planowane inwestycje mogą w przyszłości oddziaływać na tereny przyległe do wskazanych lokalizacji.

Dokument pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” przedstawia wizję stanu sieci kolejowej w 2030 roku (z perspektywą do 2040 roku), określając jednocześnie inwestycje prowadzące do uzyskania tego stanu. Działania te są zróżnicowane pod względem zakresu rzeczowego i finansowego oraz możliwie najefektywniej dostosowane do potrzeb na danym odcinku. W *Zamierzeniach Inwestycyjnych* została przedstawiona lista projektów inwestycyjnych proponowanych do realizacji wraz ze wskazaniem priorytetów rozwoju sieci kolejowej zdefiniowanych w oparciu o kierunki rozwoju określone w najważniejszych dokumentach strategicznych dla transportu kolejowego.

W przypadku projektów inwestycyjnych w fazie realizacji oraz znajdujących się na etapie prac przygotowawczych (opracowania Dokumentacji Projektowej lub Studium Wykonalności) określony został planowany zakres prac (modernizacja, rozbudowa lub budowa nowych linii bądź odcinków), w tym trasowanie (planowany przebieg linii kolejowej) oraz ewentualne wyjścia poza teren kolejowy. W związku z powyższym, w tych przypadkach konieczne jest uzyskanie od Spółki informacji niezbędnych do uwzględnienia w opracowywanych dokumentach planistycznych.

W przypadku projektów inwestycyjnych pozostających w fazie zamierzeń/koncepcji, dla których nie rozpoczęły się prace przygotowawcze, na chwilę obecną Spółka nie ma możliwości wskazania szczegółowego zakresu prac inwestycyjnych. Należy jednak w dokumentach planistycznych uwzględnić, że planowane inwestycje mogą w przyszłości wywierać wpływ na tereny położone w ich sąsiedztwie.

8 Planowanie przestrzenne na poziomie regionalnym

8.1 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa

Podstawowym aktem planowania przestrzennego w województwie jest plan zagospodarowania przestrzennego województwa, sporządzany na podstawie art. 39 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dokument ten sporządzany jest na podstawie uchwały sejmiku województwa i obejmuje cały obszar w granicach administracyjnych województwa.

W planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się podstawowe elementy sieci osadniczej województwa i **ich powiązania komunikacyjne**. Istotnym elementem zapewniającym połączenia komunikacyjne w regionach jest sieć linii kolejowych.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa, zgodnie z wymogiem zawartym w art. 39 ust. 3 pkt 3) ww. ustawy ma uwzględniać rozmieszczenie inwestycji celu publicznego.

Inwestycje kolejowe wskazane w rozdziale „6 Inwestycje w infrastrukturę kolejową”, jako ponadlokalne inwestycje celu publicznego, powinny zostać uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego województwa.

8.2 Audyt krajobrazowy



Autor: Ł. Bryłowski

Identyfikacja i ocena krajobrazów występujących na obszarach województw dokonywana jest w Audytach krajobrazowych. Opracowanie to sporządzane jest odrębnie dla każdego województwa. Zgodnie z art. 38a ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, przeprowadzenie Audytu krajobrazowego jest obowiązkowe przynajmniej raz na 20 lat. W ramach audytu powinny zostać wyznaczone tzw. krajobrazy priorytetowe, czyli obszary szczególnie cenne dla społeczeństwa.

W wyniku opracowania Audytu krajobrazowego mogą zostać wskazane:

- niebędące zabytkami obiekty o znacznych wartościach estetycznych,
- obiekty unikatowe, cenne dla jakości przestrzeni miejskiej,

a także zagrożenia dla krajobrazów w postaci chaosu wizualnego, w tym reklamowego w przestrzeniach publicznych oraz mogą zostać sformułowane wskazania dla ustaleń tzw. uchwały krajobrazowej podejmowanej przez radę gminy, z uwzględnieniem istniejących lokalnych form architektonicznych.

Jak wskazano w art. 2 pkt 16f) ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, za krajobrazy priorytetowe uznaje się krajobrazy szczególnie cenne dla społeczeństwa ze względu na swoje wartości przyrodnicze, kulturowe, historyczne, architektoniczne, urbanistyczne, ruralistyczne lub estetyczno-widokowe, i jako taki wymagający zachowania lub określenia zasad i warunków jego kształtowania. Szczegółowa metodyka wyznaczania granic krajobrazów i sposób sporządzania Audytu krajobrazowego został określony w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie sporządzania audytów krajobrazowych (Dz. U. 2024 r. poz. 537).

W klasyfikacji typologicznej krajobrazów wyszczególniono krajobraz „węzłów komunikacyjnych i transportowych” – 14a, z zastrzeżeniem, że są to obszary

wielkoprzestrzenne, o powierzchni powyżej 100 ha. Tym samym, zwarte obszary kolejowe o dużej powierzchni, stanowiące na ogół ważne węzły komunikacji kolejowej, zlokalizowane przede wszystkim na obszarach dużych miast mogą być klasyfikowane jako odrębne krajobrazy.

W przypadku ciągów transportowych - linii kolejowych, z uwagi na stosunkowo niedużą powierzchnię terenu zajmowaną przez drogę kolejową, nie wyznacza się dla nich odrębnych krajobrazów. W Audytach krajobrazowych linie kolejowe na ogół są uznawane za elementy składowe innych typów krajobrazów, w szczególności w grupie krajobrazów kulturowych, w których struktura i funkcja są w pełni ukształtowane przez działalność człowieka (np. krajobrazy mozaikowe, miejskie, wielkomiejskie, itd.). Klasyfikacja typologiczna krajobrazów została określona w załączniku nr 2 do ww. rozporządzenia.

*Przy delimitacji granic krajobrazów **linie kolejowe**, jako liniowy element krajobrazu **mogą stanowić element graniczny – rozgraniczający krajobrazy** odmienne typologicznie. Przy czym obszar kolejowy, jako antropogeniczny element krajobrazów powinien zostać wskazywany poza granicami krajobrazów priorytetowych.*

9 Planowanie przestrzenne na poziomie lokalnym

9.1 Plan Ogólny Gminy

Dla obszaru gminy, z wyłączeniem terenów zamkniętych innych niż ustalane przez ministra właściwego do spraw transportu, rada gminy uchwała plan ogólny gminy. W planie ogólnym określa się obligatoryjnie strefy planistyczne i gminne standardy urbanistyczne oraz fakultatywnie obszary uzupełnienia zabudowy i obszary zabudowy śródmiejskiej.

Ustalenia planu ogólnego określa się, uwzględniając uwarunkowania rozwoju przestrzennego gminy, m.in.:

- 1) ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa;
- 2) tereny zamknięte (w tym tereny zamknięte ustalone przez ministra właściwego do spraw transportu) i ich strefy ochronne;
- 3) rozmieszczenie istniejących i planowanych obiektów infrastruktury transportowej wraz z obowiązującymi dla nich ograniczeniami w zagospodarowaniu.

W planie ogólnym, obszar gminy dzieli się w sposób rozłączny na strefy planistyczne wymienione w treści ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, tj.:

- 1) strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową wielorodzinną – SW;
- 2) strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową jednorodzinną – SJ;
- 3) strefa wielofunkcyjna z zabudową zagrodową – SZ;
- 4) strefa usługowa – SU;
- 5) strefa handlu wielkopowierzchniowego – SH;
- 6) strefa gospodarcza – SP;
- 7) strefa produkcji rolniczej – SR;
- 8) strefa infrastrukturalna – SI;
- 9) strefa zieleni i rekreacji – SN;
- 10) strefa cmentarzy – SC;
- 11) strefa górnictwa – SG;
- 12) strefa otwarta – SO;
- 13) strefa komunikacyjna – SK.

Charakterystykę stref planistycznych, obejmującą profil funkcjonalny stref planistycznych, tj. katalog przeznaczeń terenów jakie mogą być realizowane w granicach poszczególnych stref określa załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów (Dz. U. 2023 poz. 2758 z późn. zm.).

Przepisy ww. ustawy wskazują, że w przypadku, gdy granica stref planistycznych ma wspólny przebieg z granicą obiektów przestrzennych⁶, w rozumieniu ustawy z dnia 4 marca 2010 r. o infrastrukturze informacji przestrzennej (Dz. U. 2025 poz. 242), pochodzących z bazy danych, o której mowa w art. 4 ust. 1a pkt 2⁷ lub 4⁸ ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. 2024 poz. 1151 z późn. zm.), lub pochodzących ze zbiorów danych przestrzennych zgłoszonych do ewidencji zbiorów oraz usług danych przestrzennych, o której mowa w art. 13 ust. 2⁹ ustawy z dnia 4 marca 2010 r. o infrastrukturze informacji przestrzennej, wyznacza się ją z wykorzystaniem geometrii tych obiektów przestrzennych.

Informacje o przebiegu linii kolejowych, które powinny być podstawą do wyznaczenia w planie ogólnym strefy komunikacyjnej również stanowią dane przestrzenne, w myśl ww. przepisów ustawy o infrastrukturze informacji przestrzennej. Źródła tych danych zostały wskazane w rozdziale 2.

Strefa komunikacyjna jest podstawową strefą do wyznaczania w planach ogólnych dla istniejącej sieci linii kolejowych.

9.1.1 Linia kolejowa jako strefa komunikacyjna

Jak wskazano w rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów (Dz. U. 2023 poz. 2758 z późn. zm.), profil podstawowy **strefy komunikacyjnej – SK** obejmuje:

- teren autostrady,
- teren drogi ekspresowej,
- teren drogi głównej ruchu przyspieszonego,
- teren drogi głównej,
- **teren komunikacji kolejowej** i szynowej,
- teren komunikacji kolei linowej,
- teren komunikacji wodnej,
- teren komunikacji lotniczej,
- teren obsługi komunikacji,
- teren ogrodów działkowych,

⁶ *obiekt przestrzenny - rozumie się przez to abstrakcyjną reprezentację przedmiotu, zjawiska fizycznego lub zdarzenia związanego z określonym miejscem lub obszarem geograficznym* - art. 3 pkt 3) ustawy o infrastrukturze informacji przestrzennej;

⁷ *ewidencji gruntów i budynków (katastru nieruchomości)* - art. 4 ust. 1a pkt 2 ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne;

⁸ *państwowego rejestru granic i powierzchni jednostek podziałów terytorialnych kraju;* - art. 4 ust. 1a pkt 4 ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne;

⁹ *Główny Geodeta Kraju prowadzi publicznie dostępną ewidencję zbiorów oraz usług danych przestrzennych objętych infrastrukturą i nadaje im jednolite identyfikatory* - art. 13 ust. 2 ustawy o infrastrukturze informacji przestrzennej.

- teren infrastruktury technicznej.

Natomiast w ramach profilu dodatkowego, strefę komunikacyjną można uzupełnić o:

- teren drogi zbiorczej,
- teren usług handlu detalicznego,
- teren usług gastronomii,
- teren usług turystyki,
- teren zieleni urządzonej,
- teren lasu,
- teren zieleni naturalnej,
- teren wód.

Przy wyznaczaniu granic stref planistycznych w planie ogólnym gminy **linie kolejowe** wraz z elementami infrastruktury kolejowej wskazanymi w rozdziale 5.1., **powinny być ujmowane w ramach strefy komunikacyjnej**. Natomiast granice strefy komunikacyjnej powinny zostać wyznaczone na podstawie przeprowadzonej analizy przebiegu linii kolejowych, granic terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe oraz granic obszaru kolejowego wyznaczonego w oparciu o definicję określoną w art. 4 pkt 8) ustawy o transporcie kolejowym.

W przypadku infrastruktury kolejowej dla których realizowane są inwestycje podstawą do wyznaczenia granicy strefy komunikacyjnej powinny być decyzje lokalizacyjne uzyskiwane na potrzeby ich realizacji, a w szczególności **linia rozgraniczająca teren inwestycji określona w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej** wydanej na podstawie przepisów Rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym.

Z uwagi na specyfikę linii kolejowych, w szczególności oddziaływań wynikających ruchu pociągów, w ramach stref komunikacyjnych wyznaczonych dla linii kolejowych, należy dążyć do ograniczenia możliwości realizacji innych terenów dopuszczonych do wyznaczenia w ramach profilu dodatkowego strefy komunikacyjnej. Tym samym w profilu dodatkowym strefy komunikacyjnej związanej z liniami kolejowymi nie należy dopuszczać możliwości realizacji terenów usług turystyki oraz terenów zieleni urządzonej, które mogą być wskazywane jako podlegające ochronie przed hałasem na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

9.1.2 Infrastruktura kolejowa w ramach strefy infrastrukturalnej lub strefy otwartej

Z uwagi na specyfikę obszarów kolejowych, w granicach których mogą być zlokalizowane inne obiekty związane z zapleczem technicznym obsługi i utrzymania taboru kolejowego, a także coraz szerszym wachlarzem oferowanych usług na dworcach kolejowych oraz innych punktach obsługi pasażerskiej, a także innych obiektów o charakterze usługowym związanych z utrzymaniem i zarządzaniem infrastrukturą kolejową możliwe jest wyznaczanie **strefy infrastrukturalnej - SI** dla takich obszarów.

Rozporządzenie w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów, w ramach profilu dodatkowe strefy infrastrukturalnej dopuszcza realizację terenów usługowych i terenów produkcji. Dopuszczenie realizacji tych terenów w ramach strefy infrastrukturalnej

wyznaczonej w planie ogólnym może pozwolić na dalszy rozwój oferty usług świadczonych dla pasażerów oraz umożliwi realizację obiektów związanych z utrzymaniem infrastruktury.

***Strefa infrastrukturalna** pozwala na ujęcie w planie ogólnym gminy innych obiektów związanych z eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz obsługą pasażerów.*

Z eksploatacją, utrzymaniem oraz rozwojem infrastruktury kolejowej, związanych jest wiele obiektów, których działalność jest zbliżona do działalności produkcyjnej lub usługowej (np. produkcja, naprawa i modernizacja pojazdów szynowych i elementów drogi kolejowej).

W celu zaspokojenia potrzeb pasażerów na dworcach kolejowych oraz przystankach kolejowych rozwijane są coraz szersze funkcje usługowe (wykraczające poza handel detaliczny, gastronomię, czy turystykę). Chcąc uwzględnić istnienie takich obiektów w ustaleniach planu ogólnego możliwe jest wyodrębnienia dla nich strefy infrastrukturalnej.

Strefa infrastrukturalna może być wyznacza również dla obszarów, gdzie planowane są inwestycje kolejowe dla których zostały już opracowane koncepcje projektowe, ale granica inwestycji – linia rozgraniczająca nie została jeszcze potwierdzona w wydanych decyzjach administracyjnych

Pożądane jest uwzględnianie inwestycji kolejowych w planach ogólnych na możliwie wczesnym etapie przygotowania inwestycji.. Rozwiązaniem mającym na celu ograniczenie takiego ryzyka, a tym samym na zabezpieczenie możliwości realizacji inwestycji może być wyznaczenie strefy infrastrukturalnej – SI lub strefy otwartej – SO. W granicach tych stref możliwa będzie realizacja przygotowywanej inwestycji, a równocześnie ograniczy to zagospodarowanie tego terenu w sposób kolidujący z realizacją inwestycji. Jednocześnie wyznaczanie strefy infrastrukturalnej umożliwi rozwój sieci linii kolejowych, jak również dróg obsługujących lokalny ruch samochodowy oraz zabudowy usługowej mogącej się pojawiać w otoczeniu ciągów transportowych.

Wskazanie powyższych stref w planie ogólnym pozwoli na ograniczenie potencjalnych konfliktów przestrzennych mogących się pojawić w przypadku równoczesnego projektowania rozwoju sieci kolejowej i rozwoju lokalnego.

***Rezerwa terenu** na potrzeby przygotowywanych inwestycji, wyznaczana w planie ogólnym **jako strefa infrastrukturalna lub strefa otwarta** pozwoli na **ograniczenie konfliktów przestrzennych** na późniejszym etapie realizacji inwestycji.*

9.1.3 Obszar uzupełniania zabudowy

Obszar uzupełniania zabudowy jest fakultatywnym elementem planu ogólnego. Jego granice są wyznaczane w oparciu o wymogi określone w rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 2 maja 2024 r. w sprawie sposobu wyznaczania obszaru uzupełniania zabudowy w planie ogólnym gminy (Dz. U. 2024 r. poz. 729). Jak wskazano w art. 61 ust. 1 pkt 1a) ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, jedną z przesłanek umożliwiających wydanie decyzji o warunkach zabudowy jest położenie terenu inwestycji w granicach obszaru uzupełniania zabudowy. Tym samym wydanie decyzji o warunkach zabudowy jest możliwe wyłącznie na obszarze uzupełniania zabudowy. W art. 61 ust. 1 pkt 5) ww. ustawy wskazano również, że decyzję o warunkach zabudowy można wydać jedynie w przypadku jej zgodności z przepisami odrębnymi.

Obszar uzupełniania zabudowy wyznaczany zgodnie z algorytmem przedstawionym w ww. rozporządzeniu, można ograniczać, uwzględniając lokalne uwarunkowania oraz politykę przestrzenną gminy, co zostało przewidziane w § 1 ust. 4 ww. rozporządzenia.

*W przypadku wyznaczania obszaru uzupełnienia zabudowy w otoczeniu infrastruktury kolejowej **granice** tego obszaru powinny uwzględniać wymogi **art. 53 ust. 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym** oraz **ograniczenia wynikające ze strategicznych map hałasu**, o których mowa w rozdziale 7.2, sporządzanych na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.*

9.2 Miejsowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego

Miejsowy plan zagospodarowania przestrzennego (MPZP) to akt prawa miejscowego, który określa przeznaczenie oraz zasady zagospodarowania i zabudowy terenu na danym obszarze. Plan ten jest kluczowym narzędziem w zarządzaniu przestrzenią i stanowi podstawę do uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę.

Informacje zawarte w niniejszym rozdziale można odnieść również do zintegrowanych planów inwestycyjnych oraz miejscowych planów rewitalizacji, które stanowią szczególną formę planów miejscowych.

Symbole, nazwy i oznaczenia graficzne dotyczące przeznaczenia terenów stosowane w projekcie planu miejscowego oraz standardy ich stosowania określa załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz. U. 2021 poz. 2404).

Pośród oznaczeń wskazanych w rozporządzeniu do określenia w planie miejscowym powierzchni gruntu na której zlokalizowana jest infrastruktura kolejowa można przypisać następujące oznaczenia:

- teren komunikacji kolejowej i szynowej (poziom II), oznaczany symbolem KK;
- teren komunikacji kolejowej (poziom III), oznaczany symbolem KKK.

9.2.1 Teren komunikacji kolejowej

W przypadku sporządzania planu miejscowego obejmującego obszar kolejowy linii kolejowych odpowiednim jest wykorzystanie oznaczeń:

- teren komunikacji kolejowej i szynowej – KK

lub

- teren komunikacji kolejowej – KKK.

Zgodnie z definicją zamieszczoną w art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym:

„obszarem kolejowym jest powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy”.

Ustalenia planu miejscowego określające zasady zagospodarowania i zabudowy obszaru kolejowego muszą odpowiadać wymogom ustawy o transporcie kolejowym.

W części tekstowej ustalenia planu miejscowego dotyczące obszaru kolejowego powinny wskazywać jako przeznaczenie podstawowe – teren komunikacji kolejowej. Pożądane jest stosowanie następujących zapisów:

„przeznaczenie podstawowe – tereny komunikacji kolejowej;

przeznaczenie uzupełniające – budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy, sieci i urządzenia infrastruktury technicznej, w tym telekomunikacyjnej, na podstawie przepisów odrębnych;

zasady zagospodarowania – zgodnie z przepisami odrębnymi ustawy o transporcie kolejowym”.

W przypadku konieczności uszczegółowienia zasad zagospodarowania i zabudowy określanych dla terenów komunikacji kolejowej pożądane jest stosowanie następujących ustaleń:

„1. Dla terenów komunikacji kolejowej oznaczonych na rysunkach planu symbolem KKK ustala się lokalizację:

- 1) obiektów i urządzeń związanych z prowadzeniem i organizacją transportu kolejowego;*
- 2) budynków i budowli funkcjonalnie związanych z zabudową wymienioną w pkt 1;*
- 3) sieci i urządzenia infrastruktury technicznej, nie związane z zaopatrzeniem obiektów wymienionych w pkt 1 i 2, oraz przejazdy kolejowo-drogowe na podstawie przepisów odrębnych z zakresu transportu kolejowego.*

2. Dla terenów wymienionych w ust. 1 ustala się parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenów:

- 1) geometria dachów – dowolna, o minimalnym spadku 5%;*
- 2) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej – 40%;*
- 3) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej – nie określa się;*
- 4) wskaźnik intensywności zabudowy:*
 - a) maksymalny – 0,8,*
 - b) minimalny – nie określa się (0 lub 0,001);*
- 5) maksymalna wysokość zabudowy i budowli – budynki i budowle – 12,0 m, z dopuszczeniem obiektów wyższych jeżeli wymaga tego technologia związana z infrastrukturą kolejową, przy nieprzekraczaniu wysokości – 50,0 m.*

Ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w których określane są zasady zagospodarowania i zabudowy obszarów kolejowych, a także terenów sąsiednich muszą zapewniać niezakłóconą eksploatację infrastruktury kolejowej oraz działanie urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. Ponadto, nie mogą powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zapisy aktów planowania przestrzennego muszą umożliwiać nieprzerwaną eksploatację infrastruktury kolejowej, jej utrzymanie, odnowienie, a także rozwój, w tym budowę nowych linii, jak i modernizację już istniejącej infrastruktury.

Funkcje uzupełniające i dopuszczalne

Jak wskazano w podrozdziale 9.1.2 *Infrastruktura kolejowa w ramach strefy infrastrukturalnej lub strefy otwartej*, z uwagi na specyfikę obszarów kolejowych, w ich granicach mogą znajdować się obiekty pełniące funkcje uzupełniające przeznaczenie podstawowe jakim jest prowadzenie ruchu kolejowego. Tym samym zasadne jest określenie przeznaczenia terenu z wykorzystaniem dodatkowej, innej klasy przeznaczenia terenu, jako funkcji uzupełniającej. Będą to przede wszystkim:

- teren obsługi komunikacji;
- teren infrastruktury technicznej;
- teren usług, takich jak: handel, w tym detaliczny i wielkopowierzchniowy, turystyki, gastronomi, ale również usług biurowych i administracji, itp.

- teren produkcji, w tym również: składów i magazynów, produkcji energii – m.in. jako funkcje towarzyszące przewozowi i przeładunkowi towarów oraz związane z obiektami służącymi utrzymaniu i produkcji elementów infrastruktury kolejowej;
- teren komunikacji (drogowej) – w celu uwzględniania innych niż przejazdy drogowo-kolejowe, skrzyżowań ciągów komunikacyjnych.

9.2.2 Tereny sąsiednie

Określając sposób zagospodarowania i zabudowy terenów w otoczeniu linii kolejowych wymagane jest takie ich określenie, aby **zapewnione zostało bezpieczeństwo ruchu, a także niezakłócone działanie urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego**. W tym celu konieczne jest zapewnienie m.in. odpowiednich odległości między budynkami, a granicą obszaru kolejowego i osią skrajnego toru, ograniczeń w zakresie lokalizacji drzew i krzewów, wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie obszaru kolejowego oraz uwzględnienie specyficznych wymagań i oddziaływań wynikających z ruchu pociągów.

9.2.3 Tereny podlegające ochronie akustycznej

Zasady ochrony akustycznej terenów są regulowane przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. W art. 113 ust. 2 pkt 1) ww. ustawy, wskazano rodzaje terenów, dla których obowiązują normy hałasu w środowisku określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 r. poz. 112). Jako tereny podlegające ochronie akustycznej wskazano tereny przeznaczone:

- a) pod zabudowę mieszkaniową (odrębnie mieszkaniową wielorodzinną i jednorodzinną oraz zabudowę w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców),
- b) pod szpitale i domy opieki społecznej,
- c) pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- d) na cele uzdrowiskowe,
- e) na cele rekreacyjno-wypoczynkowe,
- f) na cele mieszkaniowo-usługowe.

W planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym należy uwzględniać wymagania ochrony środowiska, w tym ochrony przed hałasem. Obowiązek ten został wskazany zarówno w przepisach ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, jak również ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Rozwiązaniami służącymi ochronie przed hałasem wprowadzanymi w ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego może być **lokalizacja terenów chronionych akustycznie poza zasięgiem istniejących uciążliwości**, tj. w odpowiedniej odległości od źródeł hałasu. W bezpośrednim sąsiedztwie obszarów kolejowych (terenów komunikacji kolejowej) nie należy wyznaczać terenów z ww. przeznaczeniami wskazywanymi jako chronione akustycznie. Pomiędzy tereny komunikacji (źródła uciążliwości) a tereny zabudowy chronionej akustycznie należy wprowadzać inne przeznaczenia terenów, np. tereny zabudowy usługowej, tereny zieleni naturalnej lub inne tereny komunikacyjne niebędące źródłem uciążliwości, takie jak tereny parkingów i garaży.

Stosowanie takich rozwiązań wpłynie na ograniczenie narażenia mieszkańców na uciążliwości związane z istniejącą infrastrukturą kolejową, a równocześnie pozwoli na wprowadzanie funkcji usługowych służących obsłudze mieszkańców tych terenów.

Akty planowania przestrzennego powinny przewidywać wprowadzenie rozwiązań przestrzennych pozwalających na ograniczenie oddziaływania generowanego przez ruch komunikacyjny. Zasadne jest wprowadzenie w planach miejscowych w sąsiedztwie linii kolejowych nakazu lokalizacji w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie (nieprzeznaczonych na stały bądź czasowy pobyt ludzi), takich jak: garaże wielopoziomowe, budynki magazynowe i gospodarcze, obiekty infrastruktury technicznej, lub inne obiekty kubaturowe mające wpływ na ograniczenie oddziaływania akustycznego generowanego przez infrastrukturę transportową.

9.2.4 Nieprzekraczalna linia zabudowy

Projekt planu miejscowego musi uwzględniać wymogi art. 53 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Sposobem uwzględniania tego przepisu jest wyznaczenie nieprzekraczalnej linii zabudowy na terenach wyznaczonych w sąsiedztwie obszaru kolejowego, na których przewiduje się realizację budynków i budowli w odległości minimum 20 m od osi skrajnego toru oraz minimum 10 m od granicy obszaru kolejowego.

W przypadku linii zabudowy wyznaczanej na terenach, na których już istnieje zabudowa zlokalizowana niezgodnie z ww. wymogami, wyznaczana linia zabudowy powinna dopuszczać możliwość jedynie zachowania istniejących obiektów. Nie należy umożliwiać budowy nowych lub rozbudowy istniejących obiektów kubaturowych zlokalizowanych niezgodnie z wymogiem określonym w art. 53 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

9.3 Strategiczna mapa hałasu w aktach planowania przestrzennego

Jednostki samorządu terytorialnego kształtujące politykę przestrzenną powinny uwzględniać lokalizację terenów podlegających ochronie przed hałasem w sąsiedztwie źródeł uciążliwości, takich jak linie kolejowe, w taki sposób, aby **zapobiegać narażaniu mieszkańców na potencjalne oddziaływanie generowane przez ruch transportowy**. Właściwe planowanie przestrzenne w taki sposób powinno wpływać na poprawę jakości życia mieszkańców, a równocześnie minimalizować możliwość wystąpienia konfliktów przestrzennych pomiędzy obiektami infrastruktury transportowej a terenami przeznaczonymi na stały, bądź czasowy pobyt ludzi.

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska zobowiązuje zarządców obiektów infrastruktury transportowej, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, do opracowania i aktualizacji co 5 lat map akustycznych terenów, na których eksploatacja obiektów może powodować przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Sporządzanie strategicznych map hałasu dotyczy odcinków linii kolejowych na terenie Polski o natężeniu ruchu większym niż 30 000 pociągów rocznie, co odpowiada dziennemu natężeniu równemu 83 pociągów na dobę. Zgodnie z mapowaniem w roku 2022 warunek ten spełniało 154 odcinków linii kolejowych o łącznej długości ok. 1470 km w ciągu 26 linii kolejowych położonych na terenie 78 powiatów w 11 województwach Polski¹⁰.

Następna strategiczna mapa hałasu planowana jest do wykonania w 2027 r. Obserwuje się wzrost natężenia ruchu kolejowego i wstępnie zakłada się, że powyższe kryterium ruchu może spełniać ok. 3200 km linii kolejowych,

Mapy hałasu opracowane linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są udostępniane na portalu mapowym Spółki pod adresem: <http://mapa.plk-sa.pl>.

Zgodnie z art. 118 ust. 2 pkt 1 oraz ust. 3 ww., na prezydentach miast o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys. spoczywa obowiązek sporządzania strategicznych map hałasu dla miasta. Jak wskazano, w art. 118 ust. 1 ww. ustawy, **strategiczne mapy hałasu stanowią podstawowe źródło danych do planowania i zagospodarowania przestrzennego**.

Na terenach narażonych na uciążliwości akustyczne, zlokalizowanych pomiędzy źródłem dźwięku (linią kolejową), a izoliniami długookresowego średniego poziomu dźwięku dla wskaźników L_{DWN} lub L_N , przedstawionymi na strategicznych mapach hałasu, w sporządzanych planach ogólnych nie należy wyznaczać stref planistycznych oraz terenów przeznaczonych pod zabudowę chronioną akustycznie, w szczególności zabudowę mieszkaniową. W tym celu należy uwzględnić izoliny wskaźnika L_{DWN} oraz L_N , które mają zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem i zostały określone w załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 r. poz. 112).

Art. 73 ust. 1 pkt 2b ustawy Prawo ochrony środowiska, wskazuje obowiązek uwzględniania wymagań związanych z ochroną środowiska, w planach ogólnych gmin, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz w decyzjach o warunkach zabudowy w tym ograniczeń wynikających ze strategicznych map hałasu.

¹⁰ Strategiczna mapa hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, 2022 r. – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

9.4 Uchwała ustalająca zasady usytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń

Rada gminy może ustalić w formie uchwały zasady i warunki sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabaryty, standardy jakościowe oraz rodzaje materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane, na podstawie art. 37a ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jest to tzw. uchwała krajobrazowa. W uchwale tej mogą zostać wskazane ograniczenia w zakresie rozmieszczania tablic informacyjnych, obiektów małej architektury oraz ogrodzeń.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza 5 078 budynkami, 17 016 budowlami oraz 24 990 obiektami inżynieryjnymi. Ogólne założenia kolorystyczne i oznakowania tych obiektów (w tym zasady montażu tablic informacyjnych) są unormowane w przepisach odrębnych oraz instrukcjach wewnętrznych Spółki.

Dodatkowo, na potrzeby obsługi pasażerskiej Spółka wyposaża obiekty w elementy Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (CSDIP) oraz Systemu Sygnalizacji Czasu (SSC). W skład CSDIP wchodzi: wyświetlacze, system rozgłoszeniowy (w tym urządzenia wspomagania słuchu) i czujniki ruchu pociągów. Urządzenia CSDIP i SSC montowane są na peronach i drogach dojścia oraz w budynkach dworcowych będących własnością Spółki.

W związku z czym, tzw. uchwały krajobrazowe nie mogą naruszać przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz wewnętrznych instrukcji i wytycznych zarządcy infrastruktury kolejowej oraz wpływać na kolorystykę budynków i budowli związanych z ruchem kolejowym i możliwość stosowania elementów informacji pasażerskiej oraz stosowania ogrodzeń na przystankach i stacjach kolejowych.