



URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

20 lat

Poradnik dla organów
administracji publicznej
występujących
do Prezesa Urzędu Transportu
Kolejowego z wnioskiem
o uzgodnienie dokumentów
planistycznych

2024

NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych
i konkurencyjnych
warunków świadczenia
usług transportu kolejowego

NASZA WIZJA

Nowoczesny i otwarty
urząd dbający o wysokie
standardy wykonywania
usług na rynku transportu
kolejowego



Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

www.utk.gov.pl

Warszawa 2024



dr inż. Ignacy Góra
Prezes Urzędu
Transportu Kolejowego

Szanowni Państwo,

od ponad czterech lat Prezes Urzędu Transportu Kolejowego posiada kompetencje w obszarze planowania i zagospodarowania przestrzennego, do których należy uzgadnianie projektów planów ogólnych gminy, projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, projektów planów zagospodarowania przestrzennego województwa, projektów zintegrowanych planów inwestycyjnych oraz decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego i decyzji o warunkach zabudowy w odniesieniu do linii kolejowych o znaczeniu państwowym oraz gruntów w sąsiedztwie tych linii.

Od 2019 r. do UTK wpłynęło ponad 15 tys. wniosków dotyczących planowania i zagospodarowania przestrzennego. Chcemy by proces uzgadniania przebiegał sprawnie, a wnioskodawcy wiedzieli jak uniknąć błędów.

Dlatego przedstawiam Państwu poradnik zawierający informacje dotyczące uzgadniania dokumentów planistycznych, który może być przydatny przy tworzeniu projektów planów ogólnych gminy, projektów planów miejscowych, projektów planów zagospodarowania przestrzennego województwa, projektów zintegrowanych planów inwestycyjnych oraz decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego i decyzji o warunkach zabudowy. Jest on adresowany w szczególności do organów administracji publicznej, które występują o uzgodnienie tych dokumentów. Jest on także użyteczny dla inwestorów planujących lub realizujących inwestycje na gruntach zajętych przez linie kolejowe i sąsiadujących z liniami kolejowymi.

Z wyrazami szacunku

Spis treści

1. Wstęp 5
2. Właściwość Prezesa UTK 6
 - 2.1. Kompetencje Prezesa UTK do uzgadniania dokumentów planistycznych 6
 - 2.2. Linia kolejowa o znaczeniu państwowym 6
 - 2.3. Projektowane linie kolejowe o znaczeniu państwowym 7
3. Plan ogólny gminy 8
 - 3.1. Zawiadomienie o przystąpieniu do sporządzenia planu ogólnego gminy 8
 - 3.2. Strefa komunikacyjna 8
4. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego 10
 - 4.1. Zawiadomienie o przystąpieniu do sporządzenia planu miejscowego 10
 - 4.2. Na co zwrócić uwagę przy tworzeniu i zmianie planu miejscowego z perspektywy bezpieczeństwa transportu kolejowego lub rozwoju sieci kolejowych? 10
 - 4.2.1. Prawidłowe wyznaczenie terenu komunikacji kolejowej 10
 - 4.2.2. Prawidłowe wyznaczenie linii zabudowy względem linii kolejowej o znaczeniu państwowym 11
 - 4.2.3. Szczególne warunki zagospodarowania terenów przyległych bezpośrednio do linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz ograniczeń w ich użytkowaniu w zakresie sytuowania budowli i budynków, drzew i krzewów oraz wykonywania robót ziemnych 11
 - 4.2.4. Prawidłowe wyznaczenie granicy terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe 13
 - 4.2.5. Określenie zasad zagospodarowania linii kolejowej o znaczeniu państwowym i terenów z nią sąsiadujących 13
 - 4.2.6. Decyzje o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych oraz inwestycje w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego 14
5. Zintegrowany plan inwestycyjny (ZPI) 15
6. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa (PZPW) 16
7. Decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzje o warunkach zabudowy 17
 - 7.1. Decyzje obejmujące grunty stanowiące obszar kolejowy 17
 - 7.2. Decyzje obejmujące grunty stanowiące obszar kolejowy 18
8. Brak właściwości Prezesa UTK w przypadku uzgadniania / opiniowania projektów SUIKZP oraz GPR 20
 - 8.1. SUIKZP 20
 - 8.2. GPR 20
9. Jak złożyć wniosek o uzgodnienie dokumentów planistycznych do Prezesa UTK? 21
10. Procedura uzgadniania dokumentów planistycznych, zastosowanie przepisów k.p.a. 22
11. „Piątka z UTK” – odpowiadamy na pytania 23
12. Podsumowanie 24
13. Wykaz skrótów 25

1. Wstęp

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK), jest centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego. Prezes UTK właściwy jest w sprawach regulacji i licencjonowania transportu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych, bezpieczeństwa ruchu kolejowego, interoperacyjności i spójności technicznej transportu kolejowego oraz licencji i świadectw maszynistów. Szczegółowe zadania Prezesa UTK określa art. 13 ustawy o transporcie kolejowym.

Prezes UTK realizuje również zadania wynikające z przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, do których należy uzgadnianie:

- ▶ projektów planów miejscowych,
- ▶ projektów planów ogólnych gmin,
- ▶ projektów zintegrowanych planów inwestycyjnych,
- ▶ projektów planów zagospodarowania przestrzennego województw,
- ▶ decyzji o warunkach zabudowy i decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

Opracowanie zawiera podstawowe informacje o zadaniach realizowanych przez Prezesa UTK na mocy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz przedstawia kluczowe aspekty z zakresu transportu kolejowego mające wpływ na planowanie i zagospodarowanie przestrzenne.

2. Właściwość Prezesa UTK

2.1. Kompetencje Prezesa UTK do uzgadniania dokumentów planistycznych

Na mocy przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Prezes UTK właściwy jest w sprawach dotyczących uzgodnienia:

- ▶ projektów planów miejscowych, projektów planów ogólnych gmin, projektów zintegrowanych planów inwestycyjnych, projektów planów zagospodarowania przestrzennego województw – 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,
- ▶ decyzji o warunkach zabudowy oraz decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego – w odniesieniu do linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz gruntów w jej sąsiedztwie.

Kompetencje Prezesa UTK, w obszarze planowania i zagospodarowania przestrzennego odnoszą się **wyłącznie do linii kolejowych o znaczeniu państwowym oraz gruntów w sąsiedztwie tych linii.**

Prezes UTK, w zakresie swojej właściwości rzeczowej lub miejscowej, uzgadnia **projekt planu ogólnego gminy oraz**

projekt planu miejscowego (art. 24 ust. 1 w związku z art. 13i ust.3 pkt 5 lit. b tiret dwunaste u.p.z.p. oraz art. 17 pkt 6 lit. b tiret dwunaste u.p.z.p.).

Termin na dokonanie uzgodnienia **projektu zintegrowanego planu inwestycyjnego** przez Prezesa UTK wynosi 14 dni od dnia wystąpienia o uzgodnienie (art. 37ec ust. 4 u.p.z.p.). Przepisu art. 25 ust. 1a u.p.z.p., tj. zawnioskowania przez organ uzgadniający o wydłużenie tego terminu, nie stosuje się.

Do uzgadniania przez Prezesa UTK **projektu PZPW** stosuje się odpowiednio przepisy art. 23–26 u.p.z.p., z wyjątkiem terminu dokonania uzgodnień, który wynosi 40 dni od dnia udostępnienia projektu planu (art. 41 ust. 2 u.p.z.p.).

Prezes UTK właściwy jest w zakresie uzgodnienia decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego w odniesieniu do linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz gruntów w jej sąsiedztwie. (art. 53 ust. 4 pkt 9a u.p.z.p.). Stosownie do treści art. 64 ust. 1 u.p.z.p., przepisy art. 51 ust. 2–3, art. 52, art. 53 ust. 1a–1d, 3–5a i 5c–5f oraz art. 54–56 tej ustawy stosuje się odpowiednio do decyzji o warunkach zabudowy.

Wskazane powyżej dokumenty planistyczne Prezes UTK uzgadnia w trybie art. 106 k.p.a. dotyczącego współdziałania organów.

2.2. Linia kolejowa o znaczeniu państwowym

Linia kolejowa o znaczeniu państwowym to istniejąca lub projektowana linia kolejowa, której budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi (art. 4 pkt 2a ustawy o transporcie kolejowym).

Wykaz linii kolejowych o znaczeniu państwowym zawarty został w załączniku do rozporządzenia w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Przy ustaleniu znaczenia linii kolejowej pomocne mogą być ogólnodostępne strony internetowe, **jednak mają one charakter wyłącznie poglądowy i nie mogą być traktowane jako oficjalne i wiążące źródło informacji.** Wśród nich:

- ▶ www.geoportal.gov.pl – zakładka zawartość mapy, w warstwie: dane innych instytucji ▶ Polskie Linie Kolejowe S.A. ▶ Infrastruktura kolejowa ▶ WMS SILK Linie kolejowe
- ▶ mapa.plk-sa.pl – możliwe jest wyszukanie konkretnego obszaru przy użyciu współrzędnych geograficznych. Dodatkowo włączając ikonę „Tryb interaktywny”, a następnie klikając na linię kolejową wyświetlą się informacje o linii kolejowej (numer, nazwa linii, informacja czy linia ma znaczenie państwowe).

Należy pamiętać, że niektóre linie kolejowe posiadają status linii kolejowych o znaczeniu państwowym tylko na określonym odcinku, np.:

- ▶ linia kolejowa nr 25 Łódź Kaliska – Dębica, która jest linią kolejową o znaczeniu państwowym tylko na odcinku Łódź Kaliska – Ocice,

- ▶ linia kolejowa nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec, która jest linią kolejową o znaczeniu państwowym na odcinkach: Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra, Zgorzelec – granica państwa oraz Studniska – Zgorzelec Krysin.

2.3. Projektowane linie kolejowe o znaczeniu państwowym

Zgodnie z art. 2 pkt 10 a ustawy o CPK przez Strategiczne Studium Lokalizacyjne należy rozumieć plan ustalający inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w rozumieniu art. 39 ust. 5 u.p.z.p., określający w szczególności charakter i ramy przestrzenne Inwestycji Towarzyszących. Jako, że inwestycja towarzysząca jest inwestycją celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym to należy ją umieścić w planie zagospodarowania przestrzennego województwa.

W ramach Strategicznego Studium Lokalizacyjnego analizowane są poszczególne warianty przebiegu projektowanych linii kolejowych o znaczeniu państwowym stanowiących Inwestycje Towarzyszące.

W nawiązaniu do art. 4 pkt 2a ustawy o transporcie kolejowym linia kolejowa o znaczeniu państwowym

to także projektowana linia kolejowa, której budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi.

Prezes UTK jest organem właściwym do uzgadniania dokumentów planistycznych w zakresie zagospodarowania projektowanych linii kolejowych, które zostały uwzględnione w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. oraz gruntów w jej sąsiedztwie.

Warianty przebiegu projektowanych linii kolejowych o znaczeniu państwowym zostały opublikowane pod adresem www.cpk.pl/pl/inwestycja/ssl, zakładka „Pobierz Strategiczne Studium Lokalizacyjne wraz z załącznikami”.

3. Plan ogólny gminy

3.1. Zawiadomienie o przystąpieniu do sporządzenia planu ogólnego gminy

Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, zawiadamia o podjęciu uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu ogólnego gminy instytucje i organy właściwe do uzgadniania i opiniowania projektu planu ogólnego, określając termin składania wniosków do projektu planu ogólnego, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia zawiadomienia (art. 13i ust. 3 pkt 2 u.p.z.p.).

Prezes UTK w odpowiedzi na zawiadomienie może zamieścić postulowane zapisy planu ogólnego gminy 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.

Jakie uwarunkowania należy uwzględnić przy tworzeniu i zmianie planu ogólnego gminy z perspektywy bezpieczeństwa transportu kolejowego lub rozwoju sieci kolejowych?

W planie ogólnym gminy należy uwzględnić istniejące oraz planowane na terenie gminy linie kolejowe, rozmieszczenie istniejących i planowanych obiektów infrastruktury społecznej, transportowej i technicznej wraz z obowiązującymi dla nich ograniczeniami w zagospodarowaniu, a także tereny zamknięte – ustalone przez Ministra Infrastruktury oraz wynikające z tego ograniczenia w zagospodarowaniu (art. 13b u.p.z.p.).

3.2. Strefa komunikacyjna

Obszar objęty planem ogólnym gminy dzieli się w sposób rozłączny na strefy planistyczne (art. 13c ust. 1 u.p.z.p.). W projekcie planu ogólnego wyznacza się strefę komunikacyjną (art. 13c ust. 2 pkt 13 u.p.z.p.).

W projekcie planu ogólnego gminy wyznaczając strefę komunikacyjną należy uwzględnić w szczególności działki, które stanowią obecnie obszar kolejowy. Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym, obszar kolejowy definiowany jest jako 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.

Grunty, na których znajduje się droga kolejowa niebędąca linią kolejową, nie stanowią obszaru kolejowego. Linia kolejowa to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów (art. 4 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym). Natomiast bocznica kolejowa 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 (art. 4 pkt 10 ustawy o transporcie kolejowym). Zatem bocznica i linia kolejowa to różne rodzaje dróg kolejowych.

Wyznaczenie strefy komunikacyjnej dla linii kolejowej w oparciu o ww. przepisy ustawy o transporcie kolejowym jest niezbędne do zapewnienia eksploatacji linii kolejowej, działania urzędów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W projekcie planu ogólnego należy uwzględnić też uwarunkowania rozwoju przestrzennego gminy poprzez rozmieszczenie istniejących i planowanych obiektów infrastruktury społecznej, transportowej i technicznej wraz z obowiązującymi dla nich ograniczeniami w zagospodarowaniu (art. 13b pkt 4 u.p.z.p.).

Wyznaczając strefę komunikacyjną należy uwzględnić ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa (art. 13b pkt 2 u.p.z.p.) oraz działki stanowiące tereny zamknięte, przez które przebiegają linie kolejowe (art. 13b pkt 3 lit. I u.p.z.p.).

Dodatkowo, w ramach strefy komunikacyjnej dopuszcza się określenie: maksymalnej nadziemnej intensywności zabudowy, maksymalnej wysokości zabudowy, maksymalnego udziału powierzchni zabudowy lub minimalnego udziału powierzchni biologicznie czynnej (art. 13e ust. 3 pkt 2 u.p.z.p.). Prezes UTK wskazuje, że dla strefy komunikacyjnej obejmującej tereny komunikacji kolejowej nie ma potrzeby określania wskazanych wyżej parametrów. Niewłaściwe określenie wartości wskaźników może w znacznym stopniu ograniczyć możliwość lokalizowania na obszarze kolejowym niezbędnych

budynków, budowli i urządzeń przeznaczonych do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy, co może wpłynąć negatywnie na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Takimi budynkami, budowlami

i urządzeniami mogą być m. in. lokalne centra sterowania, nastawnie, dworce kolejowe, obiekty radiokomunikacyjne, podstacje trakcyjne, mosty, wiadukty, czy systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa.

4. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

4.1. Zawiadomienie o przystąpieniu do sporządzenia planu miejscowego

Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu miejscowego, zawiadamia o podjęciu uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu miejscowego instytucje i organy właściwe do uzgadniania i opiniowania projektu planu miejscowego, określając termin składania wniosków do projektu planu miejscowego, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia zawiadomienia (art. 17 pkt 2 u.p.z.p.).

Prezes UTK w odpowiedzi na zawiadomienie może zamieścić postulowane zapisy planu miejscowego 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.

4.2. Na co zwrócić uwagę przy tworzeniu i zmianie planu miejscowego z perspektywy bezpieczeństwa transportu kolejowego lub rozwoju sieci kolejowych?

Przy tworzeniu i zmianie planu miejscowego z perspektywy bezpieczeństwa transportu kolejowego lub rozwoju sieci kolejowych należy zwrócić uwagę na:

1. Prawidłowe wyznaczenie terenu komunikacji kolejowej;
2. Prawidłowe wyznaczenie linii zabudowy względem linii kolejowej o znaczeniu państwowym;
3. Szczególne warunki zagospodarowania terenów przyległych bezpośrednio do linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz ograniczeń w ich użytkowaniu w zakresie sytuowania budowli i budynków, drzew i krzewów oraz wykonywania robót ziemnych;
4. Prawidłowe wyznaczenie granicy terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe;
5. Określenie zasad zagospodarowania linii kolejowej o znaczeniu państwowym i terenów z nią sąsiadujących;
6. Decyzje o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych oraz inwestycje w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego.

4.2.1. Prawidłowe wyznaczenie terenu komunikacji kolejowej

Prezes UTK wskazuje, że niedozwolone jest przeznaczenie obszaru kolejowego pod funkcje niezwiązane z obsługą transportu kolejowego.

Na załączniku graficznym projektu planu miejscowego teren komunikacji kolejowej należy wyznaczać po granicy działki, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy, zgodnie art. 4 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym.

Powyższe stanowisko znajduje oparcie w orzeczeniu Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 27 kwietnia 2020 r., sygn. II OSK 1758/19, zgodnie z którym „definicja obszaru kolejowego nie pozwala na żadne odstępstwa od ściśle określonego charakteru tego obszaru, wszelkie próby rozszerzenia tego pojęcia szczególnie w rodzaju nie zabrania się są pozbawione podstaw (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 18 grudnia 2008 r., sygn. II OSK 1657/07, LEX nr 526183). Judykatura podkreśla, że w definicji ustawowej obszaru kolejowego określono w sposób pozytywny wszelkie obiekty, które mogą się na nim znajdować, co oznacza zakaz sytuowania tam obiektów nie wymienionych w art. 4 pkt 8 cyt. ustawy. Zakaz ten wzmacnia ustanowienie dalszego zakazu chociażby zbliżenia się tych innych obiektów do granic obszaru, zatem zgodnie z argumentacją *a minori ad maius* tym bardziej jest zakazane sytuowanie innych obiektów wewnątrz obszaru kolejowego”.

Tożsame stanowisko zajął np. Wojewoda Mazowiecki w rozstrzygnięciu nadzorczym z dnia 2 marca 2020 r., WNP-I.4131.13.2020.MW1, zgodnie z którym „zakazy wynikające ze stosowanych łącznie art. 4 pkt 8 i art. 53 ustawy o transporcie kolejowym powinny znaleźć swój wyraz w planie miejscowym, z którego ustaleń powinno jednoznacznie wynikać, że obszar kolejowy nie jest przewidziany do zabudowy, w inny sposób niż określony w art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym. Obszar ten powinien zostać określony w sposób jednoznaczny i jednorodny w części tekstowej i graficznej. Skoro bowiem przepisy rangi ustawy wykluczają możliwość budowy na obszarze kolejowym obiektów budowlanych nie związanych wyłącznie z obsługą ruchu kolejowego i utrzymaniem linii kolejowych, to w planie miejscowym nie można dopuścić budowy takich obiektów, w szczególności poprzez określenie innego przeznaczenia niż jako obszar kolejowy”.

4.2.2. Prawidłowe wyznaczenie linii zabudowy względem linii kolejowej o znaczeniu państwowym

W projekcie planu miejscowego obowiązkowo ustala się m.in. linię zabudowy (art. 15 ust. 2 pkt 6 u.p.z.p.). Prezes UTK wskazuje, że w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub rozwoju sieci kolejowych w części graficznej projektu planu należy wyznaczyć linię zabudowy względem linii kolejowej o znaczeniu państwowym.

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 (art. 53 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym). Przepisu tego 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 840).

Potwierdza to rozstrzygnięcie nadzorcze Wojewody Lubelskiego z 2 marca 2021 r. sygn. IFII.4131.4.2021, zgodnie z którym:

„Dodatkowo należy podkreślić, iż wskazywanie w planie miejscowym, obszarów przyległych do terenu kolejowego, jako terenów inwestycyjnych, w tym wyznaczanie tzw. ruchu budowlanego, poprzez brak określenia na rysunku

planu miejscowego linii zabudowy, w oczywisty sposób wprowadza w błąd właścicieli nieruchomości, a także inwestorów, którzy na mocy takich ustaleń wnioskuje, że są to tereny z możliwością zabudowy. Reasumując, w ocenie organu nadzoru brak ustalenia w przedmiotowym planie zagospodarowania przestrzennego nieprzekraczalnej linii zabudowy dla terenu oznaczonego symbolem 1MN od obszaru kolejowego stanowi istotne naruszenie zasad sporządzania planu miejscowego, o którym mowa w art. 28 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Oznacza to konieczność stwierdzenia nieważności załącznika graficznego nr 1 w zakresie dotyczącym jednostki terenowej oznaczonej symbolem 1MN dla działek o numerach ewidencyjnych 1204/4 oraz 1203/4 w obrębie (...), tj. tych terenów, na których możliwość lokalizowania zabudowy powodowałaby naruszenie minimalnej 10m odległości od obszaru kolejowego”.

Należy wyznaczyć linię zabudowy od strony linii kolejowej o znaczeniu państwowym, z zachowaniem wskazanych powyżej wymagań dotyczących odległości usytuowania budynków i budowli.

4.2.3. Szczególne warunki zagospodarowania terenów przyległych bezpośrednio do linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz ograniczeń w ich użytkowaniu w zakresie sytuowania budowli i budynków, drzew i krzewów oraz wykonywania robót ziemnych

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub rozwoju sieci kolejowych w części tekstowej i graficznej projektu planu miejscowego należy wskazać na szczególne warunki zagospodarowania terenów przyległych bezpośrednio do linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz ograniczenia w ich użytkowaniu w zakresie sytuowania budowli i budynków, drzew i krzewów oraz wykonywania robót ziemnych, wynikające z sąsiedztwa obszaru kolejowego, poprzez:

- ▶ wskazanie na rysunku planu miejscowego stref, w których obowiązują szczególne warunki zagospodarowania oraz ograniczenia w użytkowaniu, wynikające z obowiązujących przepisów odrębnych w zakresie transportu kolejowego;
- ▶ odniesienie się w tekście planu miejscowego do ww. stref oraz konieczności uwzględniania w ich granicach obowiązujących przepisów odrębnych w zakresie transportu kolejowego.

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 (art. 53 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym). Jak wskazano powyżej, przepisu tego 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).

Poza ograniczeniami dotyczącymi budowli i budynków wskazanymi powyżej istnieją także ograniczenia związane z sytuowaniem drzew i krzewów oraz wykonywaniem robót ziemnych.

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. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury

z dnia 7 sierpnia 2008 r.). Natomiast na podstawie ust. 2 ww. paragrafu, w przypadkach innych niż określone w ust. 1 – w odległości nie mniejszej niż 6 m od skrajnej szyny.

Roboty ziemne mogą być wykonywane w odległości nie mniejszej niż 4 m od granicy obszaru kolejowego, przy czym przepisu tego nie stosuje się do robót ziemnych związanych z budową, utrzymaniem, remontem i modernizacją linii kolejowej (§ 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r.). Wykonywanie robót ziemnych w odległości od 4 do 20 m od granicy obszaru kolejowego powinno być każdorazowo uzgadniane z zarządcą infrastruktury.

Odnosząc się do kwestii wyznaczenia na załączniku graficznym wielu stref, w których obowiązują poszczególne warunki zagospodarowania oraz ograniczenia w użytkowaniu, wynikające z obowiązujących przepisów odrębnych w zakresie transportu kolejowego, **dopuszczalne jest wyznaczenie jednej strefy, w odległości do 20 m od granicy obszaru kolejowego.** W strefie tej obowiązywać będą wszystkie możliwe ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych z zakresu transportu kolejowego.



4.2.4. Prawidłowe wyznaczenie granicy terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe

W planie miejscowym określa się w zależności od potrzeb granice terenów zamkniętych i granice stref ochronnych terenów zamkniętych (art. 15 ust. 3 pkt 7 u.p.z.p.).

W przypadku występowania terenów zamkniętych na obszarze objętym projektem planu miejscowego, należy określić właściwie ich granice.

Wykaz działek stanowiących tereny zamknięte, przez które przebiegają linie kolejowe, jest określony w załącznikach do decyzji nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. MI poz. 38, z późn. zm.).

4.2.5. Określenie zasad zagospodarowania linii kolejowej o znaczeniu państwowym i terenów z nią sąsiadujących

Prezes UTK wskazuje, że zagospodarowanie linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz gruntów w jej sąsiedztwie winno uwzględniać następujące warunki:

1. przy projektowaniu usytuowania budynków i budowli, drzew i krzewów oraz wykonywaniu robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej należy zachować odległości określone w przepisach art. 53 ustawy o transporcie kolejowym;
2. przy projektowaniu usytuowania budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej, obiektów rekreacyjno-sportowych oraz budynków związanych z wielogodzinnym pobytom dzieci i młodzieży należy spełnić wymagania określone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r.;
3. prowadząc inwestycje z zakresu urządzania terenów zielonych oraz przy wykonywaniu robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej na obszarze objętym planem miejscowym zagospodarowania terenu należy uwzględnić odległości wskazane w § 1a oraz § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r.;
4. przy projektowaniu i budowie skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami

publicznymi i drogami wewnętrznymi należy spełnić wymagania określone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r.;

5. przy projektowaniu i budowie budowli kolejowych należy spełnić w szczególności wymagania określone rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r., w szczególności przepisy działu II „Zabudowa i zagospodarowanie obszaru kolejowego” tego rozporządzenia.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. ustala warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe oraz ich usytuowanie. W § 3 tego rozporządzenia zdefiniowano budowlę kolejową jako całość techniczno-użytkową wraz z gruntem, na którym jest usytuowana, oraz instalacjami i urządzeniami, służącą do ruchu pojazdów kolejowych, organizacji i sterowania tym ruchem, umożliwiającą dokonywanie przewozów osób lub rzeczy, w tym m.in. drogi szynowe normalnotorowe oraz urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej i urządzenia techniczne oraz inne budowle usytuowane na obszarze kolejowym służące do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej.

Dla terenu komunikacji kolejowej należy określić sposób zagospodarowania, który nie będzie uniemożliwiał usytuowania budynków, budowli i urządzeń przeznaczonych do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy. Należy dopuścić możliwość usytuowania budowli kolejowych o wysokości do 50 m. Wprowadzenie niższych wysokości może w znacznym stopniu ograniczyć możliwość lokalizowania na obszarze kolejowym niezbędnych budowli i urządzeń przeznaczonych do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy, co może wpłynąć negatywnie na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Takimi budowlami i urządzeniami mogą być m.in. obiekty radiokomunikacyjne, mosty, wiadukty czy systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa. Dla terenu komunikacji kolejowej i szynowej nie można ustanawiać całkowitego zakazu zabudowy oraz wskazywać linii zabudowy.

W przypadku, gdy inwestycja realizowana jest na obszarze objętym projektem planu miejscowego, w odniesieniu do sposobu zagospodarowania linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz gruntów w jej sąsiedztwie nie może ona powodować zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez np. niszczenie lub uszkodzenie istniejącego torowiska i jego urządzeń albo poprzez zmniejszenie ich trwałości lub zmniejszenie wartości użytkowej linii kolejowej oraz nie może ograniczać możliwości przebudowy lub remontu tej linii kolejowej.

Analizując te uwarunkowania w kontekście danej lokalizacji, warto zwrócić uwagę na minimalizację bariery przestrzennej, jaką stanowi pas linii kolejowej. Z jednej strony, tworząc plan miejscowy należy zadbać o stworzenie bezpiecznych warunków do odpowiedniego przekraczania linii kolejowej, np. uwzględnić w planie miejscowym lokalizację kładki lub tunelu w miejscach istniejących dzikich przejść. Z drugiej strony, w przypadku działek przylegających do linii kolejowej warto rozważyć narzucenie obowiązku ich ogrodzenia od strony infrastruktury kolejowej, aby ograniczyć ryzyko przekraczania torów poza miejscami do tego wyznaczonymi. Określając wymagania dotyczące ogrodzeń należy także pamiętać, aby zapewnić odpowiednie warunki widoczności w sąsiedztwie przejazdu kolejowo-drogowego, wskazane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r.

Należy również wprowadzić zakaz stosowania systemów odwodnienia w sąsiedztwie linii kolejowej polegających na odprowadzaniu wód opadowych na tereny kolejowe i korzystania z kolejowych urządzeń odwadniających.

Przy lokalizowaniu obiektów infrastruktury telekomunikacyjnej należy wskazać warunek braku powodowania zakłóceń bądź negatywnego oddziaływania na urządzenia radiowe łączności kolejowej lub urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz określić maksymalną wysokość zabudowy w taki sposób, aby umożliwić lokalizację urządzeń radiołączności kolejowej.

4.2.6. Decyzje o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych oraz inwestycje w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego

Prezes UTK wskazuje, że w planie miejscowym określa się w zależności od potrzeb: granice terenów inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, umieszczonych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa lub w ostatecznych decyzjach o lokalizacji drogi publicznej, linii kolejowej, linii tramwajowej, lotniska użytku publicznego, sieci przesyłowej, budowli przeciwpowodziowej, sieci szerokopasmowej, inwestycji w zakresie terminalu, inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego, przedsięwzięcia Euro 2012 lub decyzji lokalizacyjnych wydanych przez Komisję Planowania przy Radzie Ministrów w związku z realizacją inwestycji w zakresie obronności i bezpieczeństwa państwa (art. 15 ust. 3 lit. 4b u.p.z.p.).

Podczas tworzenia projektów dokumentów planistycznych należy zwrócić uwagę na ww. uwarunkowania wynikające z decyzji ostatecznych o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej oraz inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego.

5. Zintegrowany plan inwestycyjny (ZPI)

ZPI jest szczególną formą planu miejscowego, który został wprowadzony do u.p.z.p. w 2023 roku. Uchwalany jest przez radę gminy na wniosek inwestora.

Jeżeli rada gminy wyraziła zgodę na przystąpienie do sporządzenia ZPI, wójt gminy burmistrz miasta albo prezydent miasta występuje o uzgodnienia, o których mowa w art. 17 pkt 6 lit. b u.p.z.p., a więc również do Prezesa UTK (art. art. 37ec ust. 2 pkt 4 lit. b. u.p.z.p.).

Termin na dokonanie uzgodnień i przedstawienie opinii wynosi 14 dni od dnia wystąpienia o uzgodnienie albo

przedstawienie opinii (art. 37ec. ust. 4 u.p.z.p.). W tym miejscu należy podkreślić, że w przypadku ZPI art. 25 ust. 1a u.p.z.p. nie znajduje zastosowania. W związku z tym Prezes UTK jako organ uzgadniający nie może wystąpić do wójta, burmistrza albo prezydenta miasta o zmianę terminu na dokonanie uzgodnienia ZPI.

W projektach ZPI należy uwzględnić uwarunkowania takie same jak w przypadku planów miejscowych.

6. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa (PZPW)

PZPW stanowi akt planowania, który określa zasady organizacji przestrzennej województwa.

W PZPW m.in. uwzględnia się rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych (art. 39 u.p.z.p.).

W PZPW zgodnie z art. 39 ust. 5 u.p.z.p. umieszcza się inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, o których mowa w art. 39 ust. 3 pkt 3 u.p.z.p, które zostały ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, pełnomocnika rządu ustanowionego w drodze ustawy, właściwego ministra lub sejmik województwa, zgodnie z ich właściwością.

7. Decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzje o warunkach zabudowy

Inwestycja celu publicznego lokalizowana jest na podstawie planu miejscowego, a w przypadku jego braku – w drodze decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

W sprawach ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego decyzje wydają w odniesieniu do:

- ▶ inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym i wojewódzkim – wójt, burmistrz albo prezydent miasta w uzgodnieniu z marszałkiem województwa;
- ▶ inwestycji celu publicznego o znaczeniu powiatowym i gminnym – wójt, burmistrz albo prezydent miasta;

inwestycji celu publicznego na terenach zamkniętych – wojewoda.

W przypadku gdy inwestycja celu publicznego jest lokalizowana częściowo na terenie zamkniętym ustalonym przez ministra właściwego do spraw transportu, organem właściwym do wydania decyzji w odniesieniu do całości

inwestycji jest organ właściwy dla części inwestycji zajmującej większą powierzchnię, a w przypadku inwestycji liniowej – organ właściwy dla dłuższego odcinka inwestycji (zgodnie z art. 51 ust 1a u.p.z.p.).

Prezes UTK uzgadnia projekty decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz decyzji o warunkach zabudowy w odniesieniu do linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz gruntów w jej sąsiedztwie (art. 53 ust. 4 pkt 9a. w związku z art. 61 ust. 1 u.p.z.p.).

Decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz decyzje o warunkach zabudowy można podzielić na:

- ▶ decyzje obejmujące grunty stanowiące obszar kolejowy,
- ▶ decyzje obejmujące grunty w sąsiedztwie obszaru kolejowego.

Podział ten ma znaczenie ze względu na konieczność uwzględnienia w decyzjach określonych przepisów prawa.

7.1. Decyzje obejmujące grunty stanowiące obszar kolejowy

Pojęcie obszaru kolejowego zdefiniowane zostało w art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym jako **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.

Zgodnie z definicją budowli kolejowej ujętą w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r., przez budowlę kolejową rozumie się całość techniczno-użytkową wraz z gruntem, na którym jest usytuowana, oraz instalacjami i urządzeniami, służącą do ruchu pojazdów kolejowych, organizacji

i sterowania tym ruchem, umożliwiającą dokonywanie przewozów osób lub rzeczy, a w szczególności: drogi szynowe normalnotorowe, szerokotorowe i wąskotorowe, koleje niekonwencjonalne, budowle ziemne, mosty, wiadukty, przepusty, konstrukcje oporowe, rampy, perony, place ładunkowe, skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi w jednym poziomie, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, urządzenia zasilania elektrotrakcyjnego, urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem, urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej i urządzenia techniczne oraz inne budowle usytuowane na obszarze kolejowym służące do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej.

W decyzji obejmującej grunty stanowiące obszar kolejowy, w zależności od rodzaju planowanej inwestycji, należy uwzględnić przepisy:

- ▶ rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r., m.in.:
 - ▶ przepisy działu II „Zabudowa i zagospodarowanie obszaru kolejowego”
 - ▶ przepisy rozdziału 7 „Urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej i sieci techniczne” w dziale VI „Kolejowe budowle towarzyszące”, w tym:
 - ▶ § 122 oraz § 125 tego rozporządzenia, wskazujące warunki lokalizacji sieci gazowej na obszarze kolejowym,
 - ▶ § 123 oraz § 125 tego rozporządzenia, wskazujące warunki lokalizacji sieci wodociągowej i kanalizacyjnej na obszarze kolejowym,
 - ▶ § 121 oraz § 124 tego rozporządzenia, wskazujące warunki lokalizacji linii elektroenergetycznych na obszarze kolejowym;

▶ rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013 r., w tym:

- ▶ § 14 ust. 1 pkt 2 zgodnie, z którym gazociągi budowane wzdłuż torów kolejowych powinny być usytuowane zgodnie z przepisami o transporcie kolejowym,
- ▶ § 14 ust. 2 zgodnie, z którym projekty skrzyżowania gazociągu z torami linii kolejowej lub ułożenia gazociągu wzdłuż linii kolejowej należy uzgodnić z właściwym zarządcą infrastruktury kolejowej,
- ▶ § 14 ust. 3 pkt 2–3 i ust. 4 wskazujący, że odległość pionowa mierzona od górnej wewnętrznej ścianki gazociągu lub górnej zewnętrznej ścianki rury osłonowej powinna wynosić nie mniej niż 1,5 m do płaszczyzny przechodzącej przez główki szyn toru kolejowego i 0,5 m do rzędnej dna rowu przydrożnego, a w przypadku linii kolejowej do rzędnej dna rowu odwadniającego tory kolejowe naniesionych na mapach geodezyjnych. Kąt skrzyżowania gazociągu z torami kolejowymi lub drogami krajowymi powinien być zbliżony do 90°, lecz nie mniejszy niż 60°.

7.2. Decyzje obejmujące grunty stanowiące obszar kolejowy

W decyzji obejmującej grunty sąsiadujące z obszarem kolejowym należy uwzględnić przepisy:

- ▶ ustawy o transporcie kolejowym, w tym:
 - ▶ przepisy rozdziału 9 określającego usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych, w szczególności art. 53 tej ustawy;
- ▶ rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r., wydanym na podstawie art. 54 ustawy o transporcie kolejowym, określającym wymagania 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 zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych, w szczególności:

▶ § 1a ust. 1 określający odległości w jakich mogą być usytuowane drzewa i krzewy, poza lasami, względem linii kolejowej,

▶ § 4 określający odległości w jakich mogą być wykonywane roboty ziemne w sąsiedztwie linii kolejowej;

▶ rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r., określające dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, w odniesieniu do poszczególnych rodzajów terenów usytuowanych względem linii kolejowych, (tabele nr 1 i 3 załącznika do rozporządzenia).

Na podstawie art. 57 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od warunków usytuowania budynków i budowli określonych w art. 53 ustawy o transporcie kolejowym oraz wykonywania robót ziemnych określonych na podstawie art. 54 ustawy o transporcie kolejowym. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia oraz bezpieczeństwa i prawidłowego ruchu kolejowego, a także nie może zakłócać działania urządzeń służących do prowadzenia tego ruchu.

Zgody na odstępstwo, o którym mowa w art. 57 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, udziela właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej, w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego, po uzyskaniu opinii właściwego zarządcy (art. 57 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym).

Zarządca 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 (art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym).

Prezes UTK nie jest zarządcą infrastruktury kolejowej.

Odstępstwo, o którym mowa w art. 57 ustawy o transporcie kolejowym dotyczy wyłącznie gruntów sąsiadujących z obszarem kolejowym. Nie ma zastosowania dla gruntów stanowiących obszar kolejowy.

8. Brak właściwości Prezesa UTK w przypadku uzgadniania/opiniowania projektów SUIKZP oraz GPR

8.1. SUIKZP

W związku ze zmianą u.p.z.p. plan ogólny gminy zastąpił studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUIKZP), które było dokumentem sporządzanym dla obszaru całej gminy.

SUIKZP obowiązujące przed wejściem w życie nowelizacji u.p.z.p. zachowują moc do dnia wejścia w życie planu ogólnego gminy w danej gminie, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2025 r.

Prezes UTK nie był organem właściwym w sprawie uzgadniania projektów SUIKZP i ich zmiany. Krąg podmiotów uprawnionych do opiniowania i uzgadniania rozwiązań przyjętych w projekcie SUIKZP wskazany był w art. 11 pkt 5 u.p.z.p., który został uchylony ustawą zmieniającą i nie obejmował Prezesa UTK.

8.2. GPR

Prezes UTK nie jest organem właściwym w sprawie opiniowania projektów GPR. Krąg podmiotów uprawnionych do opiniowania rozwiązań przyjętych w projekcie GPR wskazany został w art. 17 ust. 2 pkt 4 ustawy o rewitalizacji i nie obejmuje Prezesa UTK.

9. Jak złożyć wniosek o uzgodnienie dokumentów planistycznych do Prezesa UTK?

Wnioski kierowane do Prezesa można składać w formie elektronicznej, opatrzone podpisem elektronicznym, za pośrednictwem Elektronicznej Platformy Usług Administracji Publicznej (adres skrzynki podawczej: /UTK/SkrytkaESP) lub w wersji papierowej, doręczając za pomocą poczty tradycyjnej na adres Centrali Urzędu Transportu Kolejowego (Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa).

Należy wybrać **jeden ze sposobów składania wniosku:** albo przez ePUAP albo w wersji papierowej. Dokument powinien być złożony w jednym egzemplarzu i zaadresowany do Prezesa UTK.

10. Procedura uzgadniania dokumentów planistycznych, zastosowanie przepisów k.p.a.

Uzgodnień dokumentów planistycznych dokonuje się w trybie art. 106 k.p.a.

Zajęcie stanowiska przez Prezesa UTK następuje w drodze postanowienia, od którego istnieje możliwość wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy do Prezesa UTK w terminie 7 dni od dnia doręczenia ww. postanowienia (art. 127 § 3 w związku z art. 141 i art. 144 oraz art. 106 § 5 k.p.a.).

Terminy udzielania odpowiedzi są następujące:

- ▶ w przypadku wniosku o uzgodnienie projektu planu ogólnego lub zmiany planu ogólnego – termin określony przez wnioskodawcę w zakresie od 14 do 30 dni. Prezes UTK może w uzasadnionych przypadkach wystąpić do wójta, burmistrza albo prezydenta miasta o zmianę terminu, wskazując termin nie dłuższy niż 30 dni na dokonanie uzgodnienia;
- ▶ w przypadku wniosku o uzgodnienie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – termin określony przez wnioskodawcę w zakresie od 14 do 30 dni. Prezes UTK może w uzasadnionych przypadkach wystąpić do wójta, burmistrza albo prezydenta miasta o zmianę terminu, wskazując termin nie dłuższy niż 30 dni na dokonanie uzgodnienia;
- ▶ w przypadku wniosku o uzgodnienie projektu zagospodarowania przestrzennego województwa – termin wskazany przez wnioskodawcę, wynosi 40 dni od dnia udostępnienia projektu planu;
- ▶ w przypadku wniosku o uzgodnienie projektu zintegrowanego planu inwestycyjnego – termin wynosi 14 dni od dnia wystąpienia o uzgodnienie;
- ▶ w przypadku wniosku o uzgodnienie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego – 2 tygodnie;
- ▶ w przypadku wniosku o uzgodnienie decyzji o warunkach zabudowy – 2 tygodnie, z tym, że w odniesieniu do decyzji o warunkach zabudowy dotyczącej obiektu budowlanego, o którym mowa w art. 29 ust. 1 pkt 1a Prawa budowlanego, termin wynosi 7 dni.

11. „Piątki z UTK” – odpowiadamy na pytania

„Piątki z UTK” to cykl spotkań, podczas których można spotkać się z pracownikami poszczególnych komórek UTK. Do dyspozycji interesariuszy urzędu są również pracownicy Departamentu Obsługi Prawnej, którzy odpowiedzą na wszelkie pytania dotyczące uzgadniania przez Prezesa UTK dokumentów planistycznych. Jest to doskonała okazja do wyjaśnienia wszelkich wątpliwości, zarówno natury merytorycznej, jak i formalnoprawnej.

„Piątki z UTK” są prowadzone poprzez wideokonferencje. Do udziału w spotkaniu potrzebne jest urządzenie z dostępem do internetu wyposażone w kamerę, mikrofon i głośnik, ew. słuchawki. Można również skorzystać ze smartfonu bądź tabletu z zainstalowaną aplikacją MS Teams.

Na spotkania należy umawiać się indywidualnie. Na stronie utk.gov.pl/piatki znajduje się formularz, za pomocą którego można zarezerwować termin wizyty. Podczas rejestracji prosimy o podanie terminu i tematu planowanej rozmowy oraz danych kontaktowych. Pozwoli to naszym ekspertom na odpowiednie przygotowanie się do spotkania. Po akceptacji tematyki wysyłamy potwierdzenie poprzez e-mail, a dzień przed spotkaniem link do spotkania.

Więcej informacji na temat cyklu spotkań „Piątki z UTK” oraz ich terminów można znaleźć na stronie www.utk.gov.pl.

12. Podsumowanie

Prezes UTK analizując projekty dokumentów planistycznych, działa w granicach przepisów prawa i swoich kompetencji, mając na celu zapewnienie bezpieczeństwa transportu kolejowego na liniach kolejowych o znaczeniu państwowym oraz na obszarach kolejowych, a także rozwój sieci kolejowych. W związku z tym należy pamiętać, że to jakie przepisy będą miały zastosowanie w projekcie planu miejscowego czy decyzji, w dużej mierze zależy od charakteru i zakresu planowanych działań inwestycyjnych.

Projekty dokumentów planistycznych na etapie przekazywania do uzgodnień przez Prezesa UTK muszą

pozostawać w zakresie kompetencji tego organu określonych w u.p.z.p. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta lub wojewoda (w zależności od charakteru planowanej inwestycji) zobowiązani są do wprowadzenia zmian wynikających z dokonanych uzgodnień.

Podkreślić należy, że konieczność zachowania zgodności projektowanego planu miejscowego lub inwestycji z przepisami prawa wskazanymi powyżej dotyczy również obszarów przyległych do linii kolejowych, które nie są liniami o znaczeniu państwowym, a w przypadku których Prezes UTK nie jest organem uzgodnieniowym.

13. Wykaz skrótów

ustawa o transporcie kolejowym	ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.),
u.p.z.p.	ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977, z późn. zm.)
Prawo budowlane	ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2023 r. poz. 682)
k.p.a.	ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.),
rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. lub rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym	rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 552, z późn. zm.)
rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r.	rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r. poz. 112)
rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. lub rozporządzenie 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 zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych	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 zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1247, z późn. zm.),
rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r.	rozporządzeniem 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. poz. 1744, z późn. zm.)
rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r.	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. poz. 987, z późn. zm.)
rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013 r.	rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 640)
rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 26 sierpnia 2003 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 26 sierpnia 2003 r. w sprawie oznaczeń i nazewnictwa stosowanych w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz w decyzji o warunkach zabudowy (Dz. U. z 2003 r. Nr 164, poz. 1589)
ustawa o rewitalizacji	ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz. U. z 2021 r. poz. 485, z późn. zm.)

ustawa o CPK	ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 892, z późn. zm.)
plan miejscowy	miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
PZPW	plan zagospodarowania przestrzennego województwa
ZPI	zintegrowany plan inwestycyjny
GPR	gminny program rewitalizacji
SUiKZP	studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego



Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl