

Warszawa, dnia 23 czerwca 2023 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra

DOP-WUPM.481.575.2023.2.MP

Prezydent Wrocławia

Urząd Miejski Wrocławia
ul. Sukiennice 9
50-107 Wrocław

P O S T A N O W I E N I E

Na podstawie art. 106 § 5 i art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 24 ust. 1 i art. 17 pkt 6 lit. b tiret jedenaste ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 977), zwanej dalej „u.p.z.p.”, po rozpatrzeniu wniosku Prezydenta Wrocławia z 18 maja 2023 r., sygn. BRW-DPP5.6721.15.2018 00098779/2022/W, w sprawie uzgodnienia projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Rychalskiej, Browarnej oraz linii kolejowej we Wrocławiu, doręzonego do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, 9 czerwca 2023 r.,

POSTANAWIAM ODMÓWIĆ UZGODNIENIA

projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Rychalskiej, Browarnej oraz linii kolejowej we Wrocławiu, w odniesieniu do obszarów przyległych do linii kolejowej nr 143 Kalety – Wrocław Mikołajów WP2, która zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r.”, ma charakter linii kolejowej o znaczeniu państwowym, wnosząc o uwzględnienie następujących uwag:

1. w projekcie planu należy przeznaczyć działkę o numerze identyfikacyjnym 026401_1.0051.AR_3.13 stanowiącą obszar kolejowy w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 602, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w całości i wyłącznie na teren komunikacji kolejowej;
2. w postanowieniach szczegółowych części tekstowej projektu planu dla terenu infrastruktury kolejowej, oznaczonego symbolem 1KK, zawartych w § 40 ust. 2 pkt 4 i 5 projektu uchwały należy zrezygnować z dopuszczenia drogi wewnętrznej i ciągu pieszo-rowerowego oraz określania warunków ich zagospodarowania;
3. w części tekstowej i graficznej projektu planu miejscowego należy wskazać na szczególne warunki zagospodarowania terenów przyległych bezpośrednio do linii kolejowej oraz ograniczenia w ich użytkowaniu w zakresie sytuowania

Strona 1 z 6

- budowli i budynków, drzew i krzewów oraz wykonywania robót ziemnych, wynikające z sąsiedztwa obszaru kolejowego, poprzez:
- wskazanie na rysunku planu stref, w których obowiązują szczególne warunki zagospodarowania oraz ograniczenia w użytkowaniu, wynikające z obowiązujących przepisów odrębnych w zakresie transportu kolejowego,
 - odniesienie się do ww. stref oraz konieczności uwzględniania w ich granicach ograniczeń wynikających z obowiązujących przepisów odrębnych w zakresie transportu kolejowego w tekście planu;
4. w części graficznej projektu planu należy wyznaczyć linię zabudowy od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy o transporcie kolejowym.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 18 maja 2023 r., sygn. BRW-DPP5.6721.15.2018 00098779/2022/W, doręczonym do Prezesa UTK 9 czerwca 2023 r., Wnioskodawca wystąpił z wnioskiem w sprawie uzgodnienia projektu planu.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zważył co następuje:

Zgodnie z art. 17 pkt 6 lit. b tiret jedenaste u.p.z.p., wójt, burmistrz albo prezydent miasta po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu miejscowego występuje o uzgodnienie projektu planu z Prezesem UTK, jeżeli sposób zagospodarowania gruntów przyległych do linii kolejowej o znaczeniu państwowym lub zmiana tego sposobu mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Wykaz linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe, zawarty został w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r.

Stosownie do treści art. 24 ust. 1 u.p.z.p., organy, o których mowa w art. 17 pkt 6 tej ustawy, w zakresie swojej właściwości rzeczowej lub miejscowej, opiniują i uzgadniają, na swój koszt, projekt planu miejscowego. Uzgodnień dokonuje się w trybie art. 106 k.p.a.

Rozpatrując przedmiotowy wniosek o uzgodnienie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, Prezes UTK ustalił, że projektowany plan dotyczy obszaru przyległego do linii kolejowej nr 143 Kalety – Wrocław Mikołajów WP2, będącej linią kolejową o znaczeniu państwowym, zgodnie z wykazem linii kolejowych o znaczeniu państwowym, znajdującym się w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. W związku z tym niezbędne jest zapewnienie zgodności przedmiotowego planu z przepisami mającymi na celu ochronę bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Prezes UTK dokonał oceny wpływu ustaleń przedmiotowego projektu planu w kontekście sposobu zagospodarowania gruntów przyległych do linii kolejowej nr 143 Kalety – Wrocław Mikołajów WP2 i jego wpływu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w związku z czym wnosi o:

1. w projekcie planu należy przeznaczyć działkę o numerze identyfikacyjnym 026401_1.0051.AR_3.13 stanowiącą obszar kolejowy w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym w całości i wyłącznie na teren komunikacji kolejowej;
2. w postanowieniach szczegółowych części tekstowej projektu planu dla terenu infrastruktury kolejowej, oznaczonego symbolem 1KK, zawartych w § 40 ust. 2 pkt 4 i 5 projektu uchwały należy zrezygnować z dopuszczenia drogi wewnętrznej i ciągu pieszo-rowerowego oraz określania warunków ich zagospodarowania;

3. w części tekstowej i graficznej projektu planu miejscowego należy wskazać na szczególne warunki zagospodarowania terenów przyległych bezpośrednio do linii kolejowej 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 stref, w których obowiązują szczególne warunki zagospodarowania oraz ograniczenia w użytkowaniu, wynikające z obowiązujących przepisów odrębnych w zakresie transportu kolejowego,
 - odniesienie się do ww. stref oraz konieczności uwzględniania w ich granicach ograniczeń wynikających z obowiązujących przepisów odrębnych w zakresie transportu kolejowego w tekście planu;
4. w części graficznej projektu planu należy wyznaczyć linię zabudowy od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy o transporcie kolejowym.

W zakresie uwagi pierwszej Prezes UTK wnosi o przeznaczenie działki o numerze identyfikacyjnym 026401_1.0051.AR_3.13 stanowiącą obszar kolejowy w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym, w całości i wyłącznie na teren komunikacji kolejowej.

Prezes UTK informuje, że zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym, obszar kolejowy to 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.

Według art. 4 pkt 1a ustawy o transporcie kolejowym, droga kolejowa to tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2-12 załącznika nr 1 do tej ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot. Załącznik nr 1 pkt 2-12 do ustawy o transporcie kolejowym obejmuje m. in. przejazdy kolejowo-drogowe, podtorze, mosty, wiadukty, drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów.

Na obszarze działki o numerze identyfikacyjnym 026401_1.0051.AR_3.13 znajdują się m. in. tory linii kolejowej nr 143 Kalety – Wrocław Mikołajów WP2. W konsekwencji wymieniona działka spełnia przesłanki zaliczenia do obszaru kolejowego w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym.

Prezes UTK stoi na stanowisku, iż obszar kolejowy w rozumieniu definicji z art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym, powinien być przeznaczony w projekcie planu w całości na tereny infrastruktury kolejowej. W projekcie planu należy określić sposób zagospodarowania terenów infrastruktury kolejowej, przy zachowaniu wymogów i ograniczeń wynikających z przepisów z zakresu transportu kolejowego. Na obszarze kolejowym mogą znajdować się wszelkie budowle kolejowe, w tym skrzyżowania drogowo-kolejowe oraz obiekty przeznaczone do obsługi ruchu kolejowego. W związku z tym sama zmiana przeznaczenia terenu pod infrastrukturę kolejową nie wpłynie negatywnie na realizację części inwestycji oraz możliwe zagospodarowanie.

Przedstawione stanowisko znalazło wyraz w rozstrzygnięciu nadzorczym Wojewody Mazowieckiego 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 z 28 marca 2003 r. 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 u.t.k. 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.

Wskazać należy, że definicja obszaru kolejowego ujęta w ustawie o transporcie kolejowym nie pozwala na żadne odstępstwa od ściśle określonego charakteru tego obszaru. Zgodnie z ustanowioną linią orzeczniczą w definicji obszaru kolejowego określono w sposób pozytywny wszelkie obiekty, które mogą się na nim znajdować, co oznacza zakaz sytuowania wszelkich innych obiektów, a każdą próbę rozszerzenia tego pojęcia należy uznać za nieuzasadnioną.

Stanowisko wyrażone powyżej znajduje oparcie w wyroku z dnia 24 listopada 2021 r. (sygn.: II OSK 646/21), w którym Naczelny Sąd Administracyjny wskazał, że: *Odnosząc się do zagadnienia wykonywania robót budowlanych na obszarze kolejowym wskazać przyjdzie, że zwrot ten zdefiniowany został w art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym. Oznacza on powierzchnię gruntu określoną 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. W dotychczasowym orzecznictwie przyjęto, że definicja ustawowa "obszaru kolejowego" nie pozwala na żadne odstępstwa od ściśle określonego charakteru tego obszaru, w definicji tej określono w sposób pozytywny wszelkie obiekty, które mogą się na nim znajdować, co oznacza zakaz sytuowania wszelkich innych, a próby rozszerzenia tego pojęcia nie znajdują uzasadnienia (zob. np. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dni: 3 lutego 2010 r., sygn. Akt II OSK 249/09 – LEX nr 597510, 7 listopada 2013 r., sygn. akt II OSK 1276/12 - LEX nr 1396123, 23 kwietnia 2020 r., sygn. akt II OSK 1866/19 - LEX nr 3041350). Sąd podziela ten pogląd i przedstawioną w tych orzeczeniach argumentację, że sytuowanie na obszarze kolejowym innych niż wymienione w art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym budynków, budowli i urządzeń jest wykluczone. Zatem także budowli w postaci tablic i urządzeń reklamowych niezwiązanych z zarządzaniem, eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowej (drogi kolejowej, wyznaczonej przez zarządcę infrastruktury, przystosowanej do prowadzenia ruchu pociągów) oraz przewozu osób i rzeczy.*

Analogiczne uzasadnienie znajduje uwaga druga, dotycząca postanowień części tekstowej projektu planu.

Wyłącznym przeznaczeniem obszaru kolejowego powinna być infrastruktura kolejowa oraz obiekty i urządzenia związane z prowadzeniem ruchu kolejowego. Ustawodawca w art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym wskazał, że obszar kolejowy to 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. Dopuszczalne są przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego.

Prezes UTK wskazuje, że dopuszczanie na obszarze kolejowym funkcji innych niż wyłącznie tereny komunikacji kolejowej jest niezgodne z obowiązującymi przepisami prawa. Zgodnie z postanowieniami części tekstowej projektu planu na terenie oznaczonym symbolem I KK dopuszczono inne przeznaczenie niż wyłącznie kolejowe. Dotyczy to drogi wewnętrznej i ciągu pieszo-rowerowego. Teren kolejowy powinien być w planie miejscowym przeznaczony wyłącznie pod funkcje kolejowe, czyli pod drogę kolejową, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy z dopuszczeniem skrzyżowań z drogami publicznymi. Przeznaczenie ww. terenu powinno zostać zmodyfikowane i ustalone wyłącznie jako tereny komunikacji kolejowej.

W projekcie planu należy określić sposób zagospodarowania terenów infrastruktury kolejowej, przy zachowaniu wymogów i ograniczeń wynikających z przepisów z zakresu transportu kolejowego. Na obszarze kolejowym mogą znajdować się wszelkie budowle kolejowe, w tym skrzyżowania drogowo-kolejowe oraz obiekty przeznaczone do obsługi ruchu kolejowego.

W zakresie uwagi trzeciej Prezes UTK informuje, że w projekcie planu miejscowego należy wskazać na szczególne warunki zagospodarowania terenów przyległych bezpośrednio do linii kolejowej oraz ograniczenia w ich użytkowaniu w zakresie sytuowania budowli i budynków, drzew i krzewów oraz wykonywania robót ziemnych, wynikające z sąsiedztwa obszaru kolejowego. W związku z powyższym na rysunku planu należy wskazać strefy, w których obowiązują szczególne warunki zagospodarowania oraz ograniczenia w użytkowaniu, wynikające z obowiązujących przepisów odrębnych w zakresie transportu kolejowego. W tekście planu należy natomiast odnieść się do ww. stref oraz konieczności uwzględniania w ich granicach ograniczeń wynikających z obowiązujących przepisów odrębnych w zakresie transportu kolejowego.

Prezes UTK wskazuje, że ww. przepisy odrębne w zakresie transportu kolejowego obejmują przede wszystkim ustawę o transporcie kolejowym oraz 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 odsnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1247), zwane dalej „rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r.”.

Na podstawie art. 53 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, 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. Natomiast zgodnie z art. 53 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.

Odległości te, zgodnie z treścią ust. 3 omawianego przepisu, 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.

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, w odniesieniu do poszczególnych rodzajów terenów usytuowanych względem linii kolejowych, określone są w tabelach nr 1 i 3 w załączniku do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Stosownie do treści § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. 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. Wykonywanie robót ziemnych w odległości od 4 do 20 m od granicy obszaru kolejowego powinno być każdorazowo uzgadniane z zarządcą infrastruktury.

Zgodnie z § 1a ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r., 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. 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.

W zakresie uwagi czwartej Prezes UTK wskazuje, że zgodnie z art. 53 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym 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.

W związku z tym w części graficznej projektu planu należy wyrysować linię zabudowy od obszaru kolejowego, odpowiadającą wymogom ww. przepisów.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK postanowił odmówić uzgodnienia projektu planu, wnosząc o dokonanie zmian, o których mowa w niniejszym postanowieniu.

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszego postanowienia może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, w terminie 7 dni od dnia doręczenia niniejszego postanowienia (art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 141 i art. 144 oraz art. 106 § 5 k.p.a.).

Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na postanowienie w terminie 30 dni od dnia doręczenia postanowienia. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK. Wpis od skargi wynosi 100 zł (słownie: sto złotych 00/100) i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w związku z art. 127 § 3 i art. 144 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 2 oraz art. 13 § 1 i § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2023 r. poz. 259, z późn. zm.), zwanej dalej: „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 1 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239 – art. 262 p.p.s.a.

*z up. Prezesa
Urzędu Transportu Kolejowego*

IWONA MIEDZIŃSKA
DYREKTOR DEPARTAMENTU
OBSŁUGI PRAWNEJ

*/Dokument podpisano kwalifikowanym podpisem
elektronicznym./*

Informacje w tej sprawie można uzyskać pod numerem tel.: 22 749 13 88

Urząd Transportu Kolejowego – Departament Obsługi Prawnej

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przetwarza przekazane dane osobowe zgodnie z przepisami. Szczegółowe informacje znajdują się na stronie www.utk.gov.pl/pl/rodo