

## **C. INNOWACYJNA GOSPODARKA TRANSPORTOWA**

### **C.24. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE – TRANSPORT**

#### **C.24.4 ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW POKOLEJOWYCH W MIASTACH POLSKICH**

dr hab. inż. arch. Daniel Załuski

### **1. Wstęp**

Coraz częściej dostęp do miasta nie jest identyfikowany z możliwością dojechania centrum, a jedynie z osiągnięciem dowolnego jego punktu. Obszary śródmiejskie tracą swoją rangę na korzyść rozrzuconych na przedmieściach centrów handlowych, parków technologicznych i biznesowych, parków rozrywki i subcentrów dzielnicowych, a ostatnio również do handlu w wirtualnej sieci. Przez całe wieki człowiek był istotą przywiązaną do jednego miejsca. Druga połowa XX wieku zmieniła całkowicie tryb jego życia. Człowiek spędza coraz więcej czasu na przemieszczaniu się do miejsc pracy, wypoczynku i zamieszkania. Współczesne miasto ulega rozpadowi na niezależne organizmy, połączone ze sobą jedynie korytarzami transportowymi. Jednorodny obraz miasta zaciera się w świadomości mieszkańców. Więzi społeczne rozluźniają się na korzyść indywidualnych potrzeb poszczególnych jednostek lub przenoszą się do Internetu. Przestrzenie publiczne są wypierane przez nie-przestrzenie komunikacyjne – przestrzenie podróży. Pozamijski dworzec, podobnie jak terminal lotniczy, stają się ważniejszym forum miejskim niż klasyczny rynek. Dobrze funkcjonujący dworzec nie musi już zajmować lokalizacji centralnej w mieście (punkt w śródmieściu). Może stanowić wyłącznie węzeł w sieci lub punkt przesiadkowy nad autostradą czy na lotnisku (lokalizacja dowolna).

Powolny upadek znaczenia kolei zaznaczył się na świecie już w latach międzywojennych XX wieku. W Polsce ich załamanie odnotowano po 1990 r. i pogłębiało się do 2004 r. czyli do wstąpienia naszego kraju do Unii Europejskiej. Pomimo znaczących środków finansowych przeznaczanych na modernizację transportu po 2004 r. skok jakościowy widoczny jest głównie w rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych. Na kolejach przez długie lata stosowano „zasadę planowego wygaszania popytu”,

tzn. modernizowano infrastrukturę w celu dalszego ograniczania przepustowości i wydajności. Można wręcz postawić tezę, iż ogromne, unijne środki finansowe były absorbowane w większości projektów na nieefektywne lub wręcz szkodliwe dla systemu kolejowego inwestycje (likwidacja licznych stacji, skracanie długości mijanek i peronów, tworzenie wąskich gardeł, ograniczanie przepustowości linii, obniżanie nośności torów, likwidacja tras dla ponadgabarytowych towarów, destabilizacja wieżby połączeń, wygaszanie popytu pasażerskiego w związku z przedłużającymi się pracami budowlanymi, budowa konkurencyjnych i bezpłatnych dróg szybkiego ruchu w sąsiedztwie modernizowanych linii kolejowych itp.). W związku z zanikiem popytu na koleje, liczne linie, stacje i bocznice były likwidowane. W miastach pojawiały się coraz atrakcyjniejsze tereny pokolejowe, które można było przeznaczać na nowe funkcje. Trend ten jest widoczny w całej Europie, a ważniejsze realizacje są szeroko opisywane w literaturze fachowej. Ponieważ doświadczenia polskie są również znaczące, ale badania nad nimi są wciąż skromne, zarys tych badań przedstawiono w niniejszym artykule.

## **2. Definicja i identyfikacja terenu pokolejowego**

Zgodnie z art. 5 ust. 4 ustawy z dn. 05.07.2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1538), uchyloną w dn. 24.09.2023 r. ustawą z dn. 07.07.2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1688) przez tereny pokolejowe należy rozumieć „tereny, które w przeszłości były wykorzystywane jako tereny kolejowe, a obecnie funkcje te nie są na tych terenach realizowane.”

W szerszym rozumieniu terenami pokolejowymi są nie tylko opuszczone dworce, stacje, linie kolejowe, bocznice, ale i obiekty z nimi powiązane. Do nich można zaliczyć magazyny, składy, warsztaty naprawcze, myjnie taboru, budynki socjalne i administracyjne, itp. W najszerszym ujęciu będzie to cały zasób nieruchomości, zarządzany przez operatorów kolejowych. Dla przykładu w zasobach PKP S.A. znajdowały się osiedla mieszkaniowe, ośrodki sportowe i wypoczynkowe, szpitale, przychodnie, pracownicze ogrody działkowe, domy kultury, kluby sportowe i wiele innych.

Identyfikacji terenów pokolejowych dokonują wyspecjalizowane komórki operatorów kolejowych. W PKP S.A. jest to 6 regionalnych Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami (Gdańsk, Katowice, Kraków, Poznań, Warszawa i Wrocław). Zgodnie z Rozdziałem 6 ustawy z dn. 08.09.2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji

przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2542 z późn. zm.) zbędne nieruchomości mogą być przekazywane aportem do spółek, w tym do PKP PLK S.A. (narodowy operator państwowej sieci kolejowej), komercjalizowane, a w przypadku braku możliwości przekazania do PKP PLK S.A. lub braku zainteresowania zakupem, mogą być skomunalizowane nieodpłatnie.

### **3. Tendencje przekształceń obszarów pokolejowych**

Zgodnie z klasyfikacją przeprowadzoną przez Klausa Beckmanna można zauważyć ogólne tendencje przekształceń poszczególnych obszarów kolejowych na nowe funkcje miejskie. Budynki dworcowe oraz tereny bezpośrednio do nich przylegające, zajmowane przez plac dworcowy, ekspedycję, bocznicę itp. winny być przekształcane głównie w kierunku wzmocnienia funkcji bezpośrednio związanych z obsługą pasażerów oraz komercjalizacji zbędnych powierzchni na cele usługowe. Tereny kolejowe w ścisłym sąsiedztwie dworca w promieniu ok. 200-300 m (zasięg zależny od wielkości i znaczenia stacji), takie jak: stacja rozrządowa i postojowa, zakłady naprawcze, tereny pocztowe itp. powinny być przeznaczone pod rozwój węzła multimodalnego, dzięki czemu wzrośnie znaczenie dworca jako centralnego punktu w strukturze miasta. Tereny kolejowe w dalszym oddaleniu, maksymalnie w promieniu ok. 1000 m, wykraczające poza ścisły obszar dworca, takie jak: stacja rozrządowa i postojowa, stacja towarowa, tereny przemysłowe, magazynowe i składowe itp. mogą być adaptowane na funkcje miejskie nie koniecznie związane z transportem. Mogą to być duże projekty handlowe i rozrywkowe, jak i mieszkaniowe, podnoszące jakość usług i zamieszkania na obszarze śródmiejskim, wzmacniające istniejącą strukturę. Tereny liniowe (torowiska, tereny zielone, pracownicze ogrody działkowe, nieużytki, tereny magazynowe i składowe) nadają się do realizacji ciągów pieszych i rowerowych, ciągów ekologicznych, uzupełniających terenów rekreacyjnych dla przyległej zabudowy mieszkaniowej. Mogą też być przeznaczone pod rozwój innych funkcji miejskich, w tym między innymi jako rezerwy terenowe dla przyległego przemysłu. Tereny o dużej miąższości przylegające do linii kolejowych (bazy transportowe, stacje przeładunkowe, przyległości kolejowe, tereny przemysłowe i poprzemysłowe) wymagają przekształceń na nowe funkcje miejskie o programie dopasowanym do popytu rynkowego. Nieruchomości kolejowe nie związane z transportem kolejowym, takie jak tereny sportowe i rekreacyjne, pracownicze ogrody działkowe, infrastruktura socjalna (przychodnie, kluby, świetlice i in.), osiedla pracownicze, winny być nadal użytkowane według pierwotnych funkcji po wyłączeniu ich ze struktur kolejowych (Załoski, 2010).

Szczególnie istotne staje się holistyczne podejście do systemowego przekształcania terenów pokolejowych w oparciu o zrównoważony rozwój miast kompaktowych. bazujący głównie na szynowym transporcie publicznym (z ang. TOD - Transit Oriented Development). Na tym modelu zabudowywane są planowo lub bezplanowo rejony przystanków kolei aglomeracyjnych, często na nieużytków miejskich, czasem na terenach pokolejowych (porównaj m.in.: Pomorska Kolej Metropolitalna, Szybka Kolej Aglomeracyjna w Aglomeracji Krakowskiej, Poznańska Kolej Metropolitalna, Koleje Dolnośląskie, Szczecińska Kolej Metropolitalna i Warszawska Kolej Dojazdowa).

#### **4. Ograniczenia w zagospodarowaniu terenów pokolejowych w sąsiedztwie czynnych linii kolejowych**

Poważnym ograniczeniem w zakresie inwestowania na terenach pokolejowych jest częstokroć niewielka ich miąższość, ograniczana dodatkowo koniecznością utrzymania znacznych odległości projektowanej zabudowy od przeznaczonych do zachowania terenów kolejowych. Zgodnie z art. 53 ust. 2 Ustawy z dn. 28.03.2003r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2023r. poz. 602 z późn. zm.) „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”. Zgodnie z §1a ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 07.08.2008r. 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 (t.j. Dz. U. z 2019r. poz. 2061) „...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” i ust. 2 „W przypadkach innych niż określone w ust. 1 - w odległości nie mniejszej niż 6 m od skrajnej szyny.”. Zgodnie z §4 ust. 1 powyższego rozporządzenia „roboty ziemne mogą być wykonywane w odległości nie mniejszej niż 4 m od granicy obszaru kolejowego” i ust. 3 „wykonywanie robót ziemnych w odległości od 4 do 20 m od granicy obszaru kolejowego powinno być każdorazowo uzgadniane z zarządcą infrastruktury kolejowej.”. W przypadku realizacji robót ziemnych w odległości od 0 do 4 m od granicy obszaru kolejowego wymagane jest uzyskanie odstępstwa od przepisów, bowiem istnieje luka prawna. Udzielić zgody na odstępstwo może

właściwy organ administracji architektoniczno – budowlanej po uzyskaniu opinii właściwego zarządcy.

Aby wyznaczyć strefy ochronne od obszarów kolejowych, tj. strefy w odległości 20 m od granicy obszaru kolejowego, należy uzyskać informację, jakie działki ewidencyjne są obszarami kolejowymi. Żaden organ państwowy w Polsce ani PKP PLK S.A. (narodowy operator państwowej sieci kolejowej) nie posiadają takich informacji. Zakwalifikowanie danej działki geodezyjnej jako obszaru kolejowego jest uznaniowe.

Aby wyznaczyć linię zabudowy dla budynków i budowli zgodnie z art. 53 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym (10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m) konieczne jest posiadanie mapy z wyznaczoną osią skrajnego toru. Na mapie pozyskanej z Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej może być naniesiona linia kolejowa (skrajna oś toru), ale nie musi. Osie torów są wyznaczone poprawnie, tylko wtedy gdy inwestor (PKP, PKP PLK lub inny zarządca linii kolejowej) wykonał mapę zespoloną. Przez mapę zespoloną należy rozumieć mapę integrującą zasób Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej i Kolejowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej (Patrz: Standard mapy dla opracowań realizowanych na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.; Warszawa 2015). Należy pamiętać, że do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego nie należy kolejowy zasób geodezyjny i kartograficzny, a tylko w tym zasobie są oznaczone wszystkie tory. Co więcej, do dziś nie istnieje kolejowy zasób geodezyjny i kartograficzny w wersji elektronicznej.

W zakresie ochrony środowiska znaczące mogą być ograniczenia zabudowy związane z hałasem od linii kolejowych, drgania (konieczność realizacji droższych konstrukcji budynków), większe zapylenie powietrza m.in. przez opiłki żelaza (szybsze brudzenie się elewacji), specyficzny zapach związany z brakiem hermetycznych toalet w pociągach czy też zwiększony poziom spalin w rejonie węzłów komunikacyjnych lub nie zelektryfikowanych linii.

## **5. Planowanie przestrzenne dla obszarów pokolejowych**

Przed dn. 24.09.2023 r. ułatwienie w zagospodarowaniu przestrzennym terenów pokolejowych wprowadzała ustawa z dn. 05.07.2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1538), zwana Lex-deweloper. Niestety ułatwienie to było pozorne, bowiem inwestorzy rzadko decydowali się na realizację inwestycji na podstawie tej ustawy, a gminy jeszcze

rzadziej podejmowały uchwały o lokalizacji inwestycji mieszkaniowej, bojąc się chaotycznego i nieracjonalnego zainwestowania terenów przemysłowych.

Częściej obszary pokolejowe obejmowane są miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, ale jeszcze częściej inwestycje są realizowane na tych obszarach na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, zgodnie z ustawą z dn. 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.).

## **6. Paraliż planistyczny na terenach pokolejowych stanowiących obszary kolejowe**

W związku z nowym stanowiskiem Urzędu Transportu Kolejowego od 2020 r. nie jest dozwolone przeznaczenie obszaru kolejowego pod funkcje niezwiązane z obsługą transportu kolejowego. Stanowisko to jest oparte o dominujące ostatnio orzecznictwo sądowe. W orzecznictwie pomyłono stanów prawne nieruchomości, t.j. istniejące użytkowanie terenu z planowanym przeznaczeniem terenu w planach miejscowych. W związku z powyższym teren komunikacji kolejowej w planie miejscowym „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” (UTK, 2024). Porównaj również Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 03.02.2010 r. o sygn. II OSK 249/09 i Wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 07.11.2013 r. o sygn. II OSK 1276/12.

W związku z powyższym dla wszelkich inwestycji niekolejowych, planowanych do zlokalizowania w projektach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, na podstawie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (w trybie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym) oraz w projektach uchwał o lokalizacji

inwestycji mieszkaniowej (w trybie LEX-deweloper) Urząd Transportu Kolejowego odmawia ich uzgodnienia (porównaj m.in.: postanowienie UTK z dn. 04.10.2023 r. o sygn. DOP-WUPM.481.1341.2023.2.WP w sprawie uzgodnienia projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru przemysłowo - usługowego w rejonie ulicy Malinowskiej w Tczewie).

Przepisem sprzecznym w stosunku do powyższych orzecznictw i swoistym wyjątkiem są drogi publiczne i przejścia, które mogą krzyżować się z obszarem kolejowym. Inwestycje te reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dn. 20.10.2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744).

Ponieważ definicja obszaru kolejowego dotyczy wszelkich „dróg kolejowych, budynków, budowli i urządzeń przeznaczonych do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy”, w tym wyłączonych z eksploatacji, zatem w świetle obecnego orzecznictwa sądowego nie jest możliwe przeznaczanie terenów pokolejowych na nowe funkcje. Jeśli jednak z danej działki zostaną usunięte wszystkie elementy, t.j. „droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy”, to dopiero wówczas działka ta przestaje być obszarem kolejowym.

Konieczna jest zatem ustawowa regulacja dająca możliwość ponownego zagospodarowania terenów pokolejowych bez całkowitego oczyszczenia terenu. Tereny pokolejowe kryją często cenne dzieła techniczne, które winny być chronione jako zabytki techniki i mogą być, a wręcz powinny być, adaptowane do nowych funkcji.

## **7. Paraliż planistyczny na terenach znajdujących się nad tunelami kolejowymi**

Tunele kolejowe realizowane w Polsce po 1990 r. są realizowane jako kopalnie głębinowe w trybie ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 633 z późn. zm.). Dzięki uzyskanym koncesjom inwestorzy nie muszą posiadać praw do dysponowania nieruchomościami ponad tunelami. Prawa te muszą jedynie uzyskiwać w miejscach wyjść na poziom terenu (wyjścia z przystanków, szyby ewakuacyjne i wentylacyjne, itp.). W ten sposób zrealizowano II linię warszawskiego metra, tak też są realizowane tunele pod Łodzią. Natomiast Centrum Handlowe Forum Gdańsk zostało zrealizowane jako przejście nad linią kolejową, z zastosowaniem przepisów skrzyżowania drogi publicznej z linią kolejową. W najbliższej przyszłości kolejny tunel będzie realizowany

pod CPK w trybie ustawy z dn. 10.05.2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 892 z późn. zm.).

Luki prawne zdiagnozowano m.in. na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego ponad tunelem średnicowym w Warszawie. Plany te nie uzyskały uzgodnień Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w trybie art. 17 pkt 6 lit. b tiret jedenaste ustawy z dn. 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.).

Chociaż dla tuneli kolejowych nie wydziela się działek budowlanych, ale obszary nad nimi automatycznie stają się obszarem kolejowym w świetle ustawy o transporcie kolejowym. Co oznacza, że obiekty niekolejowe (w tym zabytkowe śródmieście Warszawy i Łodzi) mogą nad nimi pozostać jedynie do śmierci technicznej. Konieczna jest zatem ustawowa regulacja rozdzielająca tunele od obszarów nad nimi jako terenów nie będących obszarami kolejowymi. W przeciwnym wypadku gminy i Skarb Państwa zostaną narażone na wielomiliardowe odszkodowania dla obecnych właścicieli terenów w związku z art. 36 ustawy z dn. 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.).

## **8. Opóźnianie inwestycji niekolejowych w celu uniknięcia renty planistycznej**

Jeśli obszary pokolejowe są obejmowane miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, wówczas wzrost ich wartości jest opodatkowany tzw. rentą planistyczną, w świetle art. 37 ustawy z dn. 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.). Renta ta wynosi zazwyczaj maksymalną ustawową stawkę 30%. Dlatego właściciele gruntów opóźniają ich sprzedaż na czas 5 lat od uchwalenia planu, by uniknąć tej renty.

## **8. Przykłady zrealizowanych inwestycji**

Ogólne tendencje przemian terenów pokolejowych na nowe funkcje miejskie można prześledzić na przykładach flagowych realizacji. Przykłady te mogą być zaszeregowane w grupach według dominujących funkcji użytkowych. Są to zintegrowane węzły przesiadkowe w ramach rozbudowy istniejących dworców kolejowych (m.in. Tczew, Płock, Cieszyn, Wągrowiec, Malbork i Kartuzy), nowe śródmiejskie kwartały usługowo – mieszkaniowe (m.in. rejon ul. Pawiej w Krakowie, Wolne Tory w Poznaniu, rejon dworca Sopot i rejon ul. Chmielnej w Warszawie z najwyższym budynkiem w UE), wielkie centra handlowe (m.in. Forum Gdańsk, Galeria Metropolia w Gdańsku, Galeria Katowicka, Galeria



Krakowska i Galeria Avenida w Poznaniu), nowe przestrzenie publiczne (rejony dworców Kraków Główny, Katowice, Wrocław Główny, Opole Główne, Malbork, Tczew i Sopot), obiekty kulturalne (biblioteka miejska Stacja Rumia), nowe miejsca pracy (m.in. nowa siedziba Centrali PKP S.A. w Warszawie Zachodniej), nowe tereny rekreacji i wypoczynku (np. liczne ścieżki rowerowe w całej Polsce). Pamiętać jednak należy, iż współczesna szkoła urbanistyki, opierająca się na zrównoważonym rozwoju miast, zaleca tworzenie wielofunkcyjnych organizmów, w których miejsca pracy współistnieją z miejscami wypoczynku, rozrywki i zamieszkania. Zatem w pozytywnych przykładach można jedynie wskazać nadrzędne, wiodące funkcje określające charakter rewitalizacji miejskich terenów pokolejowych.

## **9. Zakończenie**

Zgodnie z założeniami unijnymi środki finansowe winny być wykorzystywane w równych proporcjach na transport drogowy i kolejowy. O ile budowa sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz modernizacja dróg krajowych jest już w Polsce mocno zaawansowana, to prace nad nowoczesną siecią kolejową są wciąż zapóźnione. Dodatkowo należy stwierdzić, iż sieć drogową ma układ szachownicowy, czyli najlepszy dla równomiernego rozwoju kraju. Natomiast planowana i modernizowana sieć kolejowa ma układ promienisty ze istniejącym środkiem ciężenia w Warszawie i planowanym w CPK (Centralny Port Komunikacyjny). Już dziś trasy wylotowe ze stolicy są znacznie przeciążone. W związku z powyższym Łódź nie posiada dobrych powiązań kolejowych ze stolicą, a pociągi do Gdańska mają ograniczoną prędkość aż do Nasielska. Należy mieć nadzieję, że w następnych latach kolej nie będzie przegrywać w walce o klienta z komunikacją indywidualną. Z doświadczeń zachodnioeuropejskich wynika, iż konkurencyjność kolei jest możliwa tylko wtedy, gdy czas przejazdu pociągiem jest krótszy od czasu jazdy samochodem co najmniej o 20%. Powyższa nadwyżka rekompensuje pasażerowi straty związane z koniecznością dojść i przesiadek. Brak polityki wyrównywania szans i dalsza dominacja programów drogowych doprowadzi do wzrostu zatłoczenia obszarów śródmiejskich, a w konsekwencji do wyprowadzki funkcji prestiżowych na peryferie, łatwiej dostępne dla transportu indywidualnego. Zjawisko to będzie skutkowało dalszą marginalizacją i degradacją tradycyjnych obszarów śródmiejskich.

Dlatego należy na nowo zweryfikować zasoby terenów pokolejowych w Polsce. Część z nich nadal stanowi cenną rezerwę dla rozwoju m.in. śródmieścia Gdyni, Gdańska, Warszawy, Wrocławia i Poznania. W związku z ograniczaniem lub wręcz zanikiem zapotrzebowania na centra handlowe należy szukać nowych miastotwórczych inwestycji przy

dworcach kolejowych (porównaj m.in. Olsztyn Główny). Jednakże najważniejszym i najpilniejszym zadaniem dla planistów jest ochrona tych terenów pokolejowych, które mogą okazać się niezbędne do ponownego zainwestowania w ramach reaktywacji nieczynnych linii kolejowych lub modernizacji i rozbudowy linii istniejących.

#### Literatura:

1. Beckmann K., Personenbahnhöfe als Kristallisationskerne zukunftsfaehiger Stadtentwicklung, W: ETR- Eisenbahntechnische Rundschau 51 (2002), H.6 – Juni, Eurailpress, Hamburg 2002
2. PLK PKP S.A., Standard mapy dla opracowań realizowanych na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PLK PKP S.A., Warszawa 2015
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dn. 20.10.2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744)
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 07.08.2008r. 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 (t.j. Dz. U. z 2019r. poz. 2061)
5. Ustawa z dn. 10.05.2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 892 z późn. zm.)
6. Ustawa z dn. 08.09.2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2542 z późn. zm.)
7. Ustawa z dn. 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 633 z późn. zm.)
9. Ustawa z dn. 05.07.2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1538)
10. Ustawa z dn. 28.03.2003r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2023r. poz. 602 z późn. zm.)
11. Ustawa z dn. 07.07.2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1688)

12. UTK, Poradnik dla organów administracji publicznej występujących do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o uzgodnienie dokumentów planistycznych, UTK, Warszawa 2024
13. Załuski D., Dworce kolejowe. Śródmiejskie przestrzenie podróży, PG, Gdańsk 2010