HANTON
SZALC ZIĘBA & PARTNERZY

Bariery rozwoju terminali intermodalnych – zagadnienia lokalizacyjne i inwestycyjne, postulaty *de lege ferenda*

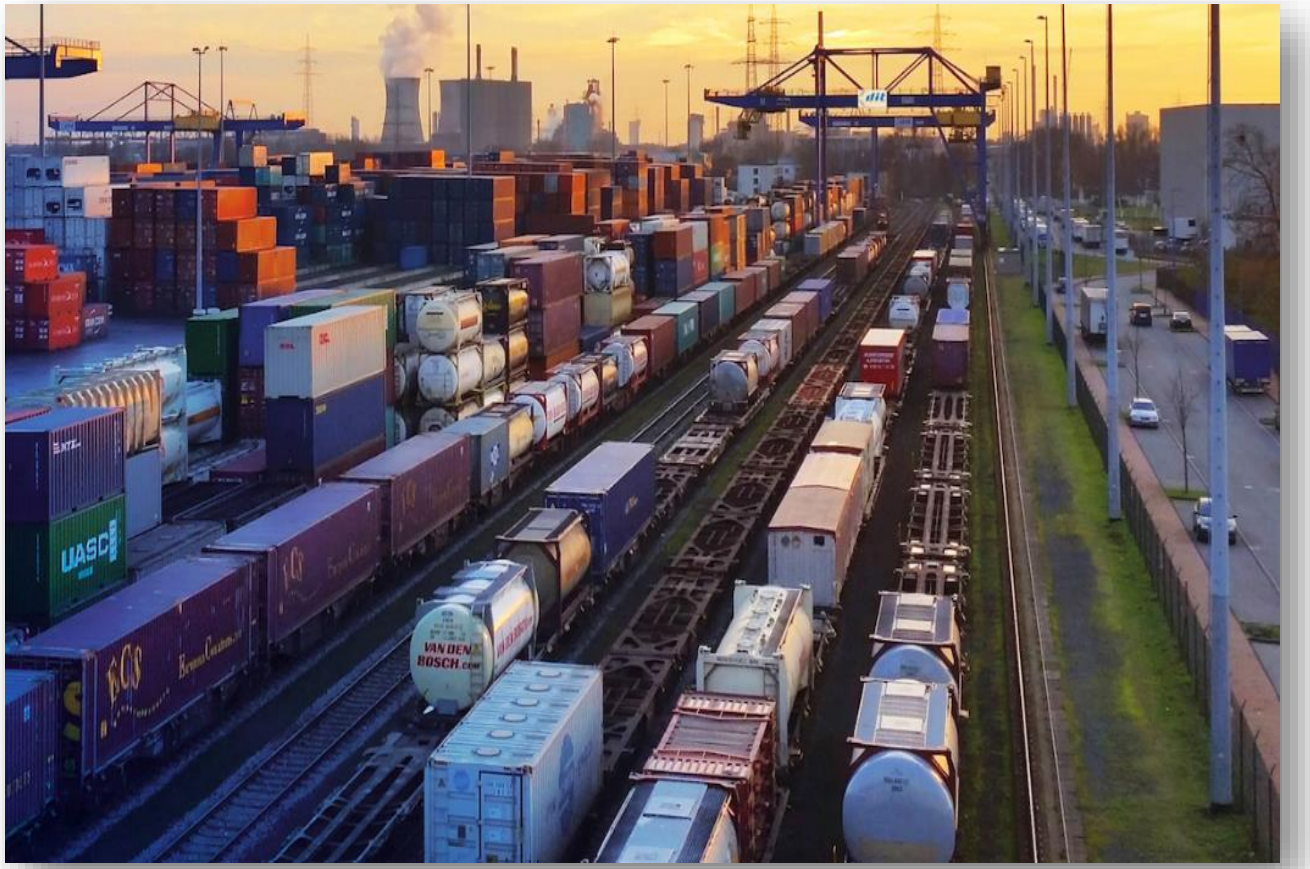
Warszawa, 3 marca 2025r.

r.pr. dr Michał Zięba

HANTON SZALC, ZIĘBA & PARTNERZY ADWOKACI I RADCOWIE PRAWNI

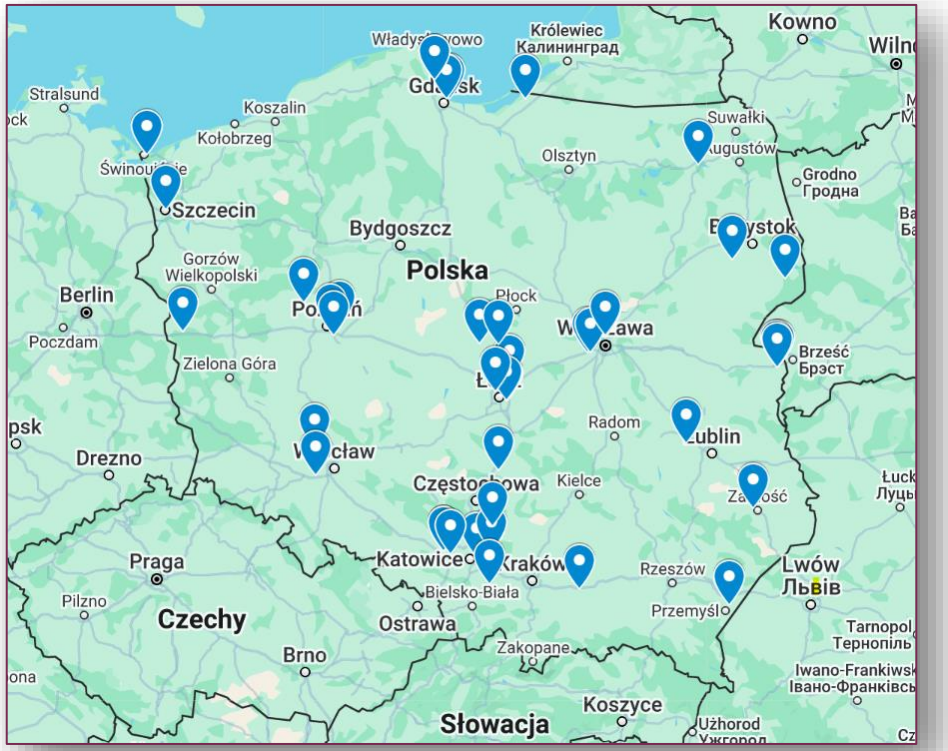
Terminal intermodalny

Terminal Towarowy – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów.



Terminal intermodalny - miejsce wyposażone do przeładunku i przechowywania intermodalnych jednostek transportowych między co najmniej dwoma rodzajami transportu lub między dwoma systemami kolejowymi oraz do tymczasowego składowania towarów, w takich jak porty, porty śródlądowe, lotniska i terminale drogowo-kolejowe.

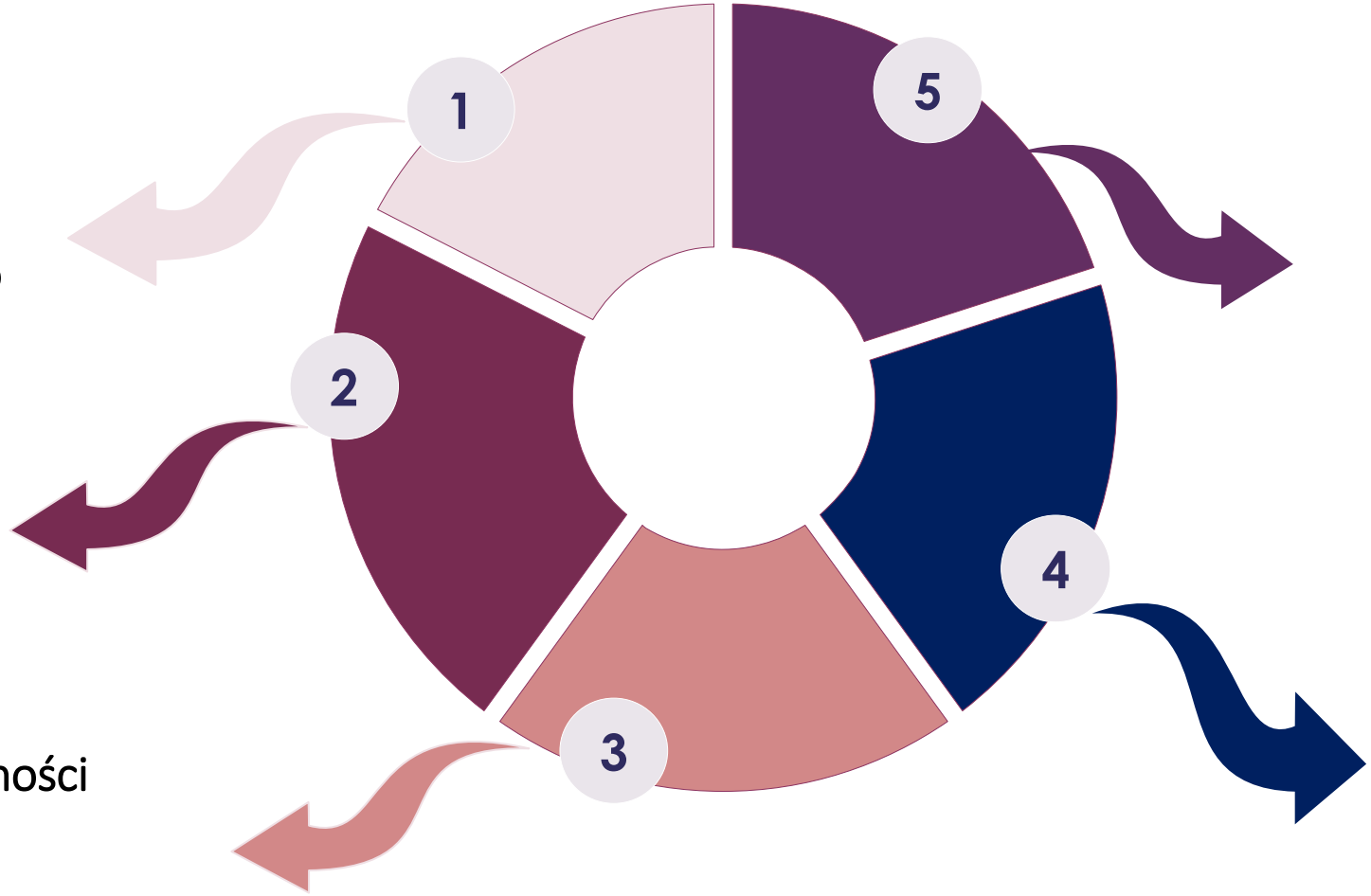
Terminale Intermodalne w Polsce



Główne bezpośrednie relacje intermodalne z portu Gdańsku i Gdyni w 2023 r.

Źródło: https://dane.utk.gov.pl/sts/transport-intermodalny/mapa-terminali/18573,Dane-o-terminalach-intermodalnych.html#Mapa

Ryzyka do rozważenia na etapie przedprojektowym oraz bariery inwestycyjne



Ryzyka prawne związane z definicją obszaru kolejowego

Brak możliwości skorzystania z ULLK

MPZP i kwestie własności nieruchomości

Uwarunkowania techniczne

Uzgodnienia z PKP PLK

Obszar kolejowy – przepisy ustawy o transporcie kolejowym

Obszar kolejowy – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.

Art. 53 ust.2 u.t.k. **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. 57 u.t.k. stanowi, **że możliwe jest odstępstwo** od warunków usytuowania budynków i budowli, określonych w art. 53. Konieczne jest kumulatywne spełnienie zarówno pozytywnych jak i negatywnych przesłanek umożliwiających zastosowanie omawianego przepisu.

Przesłanką pozytywną jest istnienie uzasadnionego przypadku odstąpienia od warunków określonych w tych przepisach.

Przesłankami negatywne:

- ✓ niepowodowanie zagrożenia dla życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia oraz bezpieczeństwa i prawidłowego ruchu kolejowego oraz
- ✓ niezakłócanie działania urządzeń służących do prowadzenia tego ruchu

Obszar kolejowy - orzecznictwo

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 23 sierpnia 2022 r. II OSK 326/22

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. 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 ustawy o transporcie kolejowym. 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.

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 22 marca 2022 r., II OSK 714/21

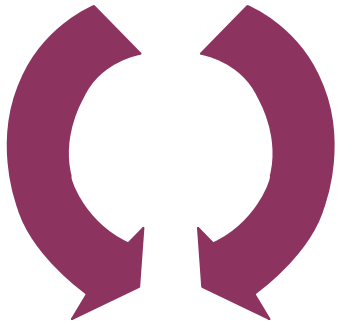
Sytuowanie na obszarze kolejowym innych niż wymienione w art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym budynków, budowli i urządzeń jest wykluczone. Zatem także budowli w postaci tablic i urządzeń reklamowych niezwiązanych z zarządzaniem, eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowej (drogi kolejowej, wyznaczonej przez zarządcę infrastruktury, przystosowanej do prowadzenia ruchu pociągów) oraz przewozu osób i rzeczy.

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 listopada 2013 r., II OSK 1276/12

Za brakiem możliwości lokalizowania budowli nie związanych z infrastrukturą kolejową w obszarze kolejowym przemawia także wykładnia systemowa, albowiem chociażby z dyspozycji art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wynika, że zarządca, przewoźnik kolejowy i użytkownik bocznicy kolejowej oraz przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej mogą eksploatować wyłącznie typy budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i typy pojazdów kolejowych, na które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji.

Czy możliwe jest precyzyjne określenie obszaru kolejowego w ustawie o transporcie kolejowym?

Obszar kolejowy
(Ustawa o transporcie kolejowym)



Pas drogowy
(Ustawa o drogach publicznych)

Definicja pasa drogowego – wydzielony liniami rozgraniczającymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym jest lub będzie usytuowana droga.

Art. 39. 1. Zabrania się dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego. W szczególności: (…)
1a. Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się do umieszczania, konserwacji, przebudowy i naprawy infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej oraz urządzeń służących do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu, energii elektrycznej, w tym punktów ładowania stanowiących część infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, oraz urządzeń związanych z ich eksploatacją, a także do innych czynności związanych z eksploatacją tej infrastruktury i tych urządzeń, jeżeli warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa na to pozwalają.

Brak możliwości skorzystania z procedury ULLK

Budowa terminala intermodalnego nie jest możliwa w oparciu o procedurę Ustalenia Lokalizacji Linii Kolejowej podczas gdy skorzystanie z tej ścieżki niesie za sobą wiele korzyści

SKRÓCENIE CZASU

Decyzja ULLK zastępuje w istocie 3 decyzje:

- ✓ decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, którą uzyskuje się w razie braku planu miejscowego;
- ✓ decyzję o zatwierdzeniu podziału nieruchomości;
- ✓ decyzję o wywłaszczeniu nieruchomości;

Dodatkowo procedura wprowadza:

- ✓ daleko idące ograniczenie uprawnień właścicieli nieruchomości;
- ✓ z góry określone terminy wiążące organy i inne podmioty, których udział w sprawie jest niezbędny.

PRZEWIDYWALNOŚĆ WYDATKÓW

Wysokość odszkodowania dla właścicieli nieruchomości ustala się na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego, według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ULLK oraz według jej wartości w dniu wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania.

BRAK KONIECZNOŚCI ZMIANY MPZP

Zgodnie z art. 95 pkt 6a u.g.n. podział nieruchomości dokonywany w celu „wydzielenia części nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej” może nastąpić niezależnie od ustaleń planu miejscowego

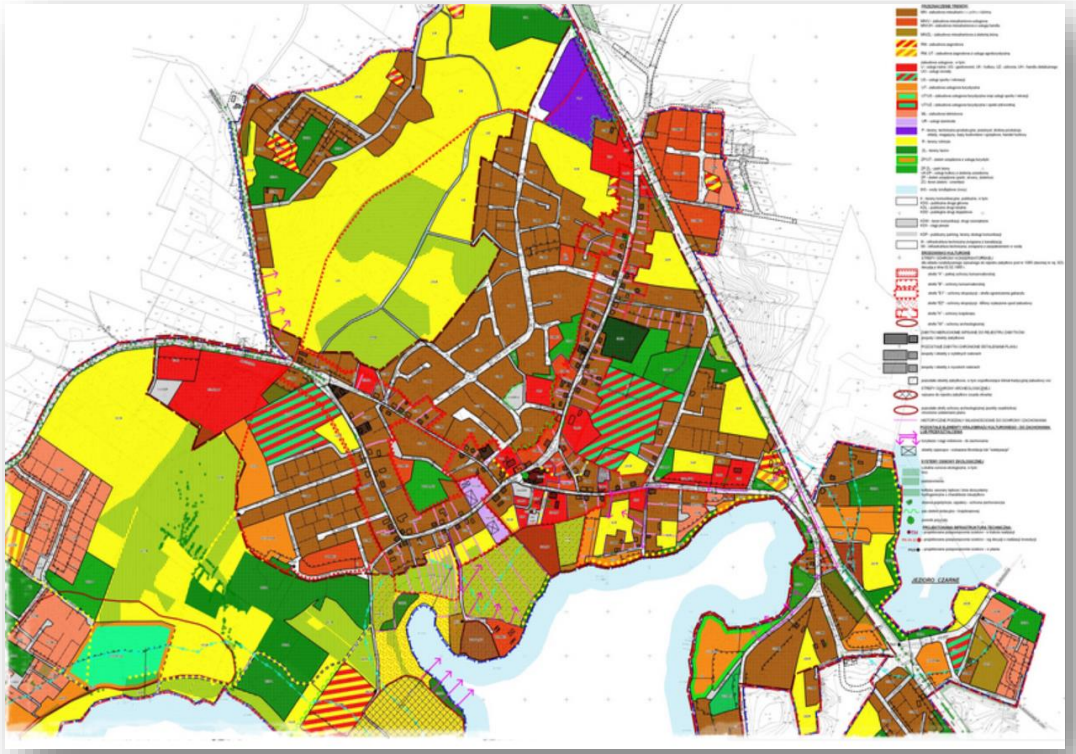
Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego

Jak przygotować się na zmianę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Zmiana Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego jest co do zasady procesem złożonym i skomplikowanym, obejmującym:

- ✓ Złożenie wniosku o zmianę MPZP;
- ✓ Przyjęcie (lub odrzucenie) wniosku przez Radę Gminy w formie uchwały (uchwała o przystąpieniu do zmiany);
- ✓ Opracowanie projektu zmiany MPZP (proces planistyczny) zgodnie m.in. ze studium uwarunkowań;
- ✓ Konsultacje społeczne i uzgodnienia uprawnionych instytucji (takich jak Wody Polskie, konserwator zabytków itp.);
- ✓ Uchwalenie zmian w planie zagospodarowania.

Co do zasady, powyżej wskazany proces może trwać <u>od kilkunastu miesięcy do nawet kilku lat</u>. Wydłużenie procesu nastąpi w szczególności wtedy, gdy do projektu zmiany będą wnoszone uwagi. Próby modyfikacji MPZP często kończą się dla wnioskodawcy niepowodzeniem.



Nabycie własności nieruchomości

Jednym z najtrudniejszych etapów budowy terminala intermodalnego może okazać się nabycie prawa do nieruchomości

Ryzyka związane z koniecznością nabycia nieruchomości

Ryzyko odmowy zbycia nieruchomości przez właściciela

Ryzyka związane z nieuregulowanym stanem prawnym nieruchomości niezbędnych do nabycia (np. w związku ze śmiercią poprzedniego właściciela)

Potencjalne roszczenia właścicieli nieruchomości sąsiednich, w tym:

- ✓ ryzyko wystąpienia przez wyżej wymienionych w roli stron postępowania w postępowaniu ws. pozwolenia na budowę
- ✓ ryzyko wystąpienia z roszczeniami cywilnoprawnymi, np. z tytułu immisji oraz o ustanowienie służebności

Uzgodnienia z PKP PLK S.A.

1

2

Postępowanie ws. ustalenia możliwości połączenia bocznicy kolejowej z infrastrukturą kolejową zarządzaną przez Spółkę

1) Wniosek (zawiera m.in. Lokalizację, punkty styku, opis planowanej Inwestycji, **koncepcję zagospodarowania terenu przedstawioną na mapie sytuacyjno- -wysokościowej**, planowany termin realizacji Inwestycji, założenia do organizacji przewozów kolejowych;
2) Dokonanie oceny kompletności wniosku oraz informacji w nim podanych (10 dni roboczych);
3) Dokonanie uzgodnień i uzyskanie stanowisk: komórek/jednostek organizacyjnych Spółki (30 dni roboczych);
4) Opinia (stanowisko) PKP PLK o możliwości realizacji planowanej Inwestycji.

Postępowanie w zakresie uzgadniania warunków połączenia bocznicy kolejowe

1) Przedłożenie do uzgodnienia, opracowane projekty budowalne, projekty wykonawcze branży torowej, sterowania ruchem kolejowym oraz energetyki w zakresie połączenia bocznicy kolejowej z infrastrukturą PKP PLK;
2) Ocena i zatwierdzenie dokumentacji w zakresie postanowień zawartych w instrukcjach (standardy techniczne, wytyczne oraz inne regulacje) oraz obowiązujących w Spółce oraz powszechnie obowiązujących przepisach (1 miesiąc);
3) Przeprowadzenie oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 Zarządzanie zmianą przez właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych przy udziale wnioskodawcy

Źródło: Załącznik do uchwały Numer 255/2023 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 marca 2023 r. *Procedura ustalania możliwości połączenia bocznic kolejowych z infrastrukturą zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz uzgadniania warunków połączenia*

Uwarunkowania techniczne

Pomimo braku formalnych przeszkód przy budowie terminala intermodalnego, w praktyce mogą wystąpić bariery techniczne. Warto je przeanalizować przed zaangażowaniem środków w inwestycję. Oto kilka przykładów z praktyki:

- ✓ Bardzo zły san techniczny torów w miejscu włączenia – dodatkowe koszty związane z remontem toru dojazdowego;
- ✓ Pochylenie podłużne – ograniczenie długości (masy) pociągów/składów zdolnych do pokonania tego wzniesienia;
- ✓ Długość użyteczna torów głównych dodatkowych stacji docelowej krótsza niż optymalna długość pociągu intermodalnego (700-750 m) - brak możliwości przyjęcia składu bądź wyprawiania na i ze stacji;
- ✓ Konieczność zmiany kierunku jazdy – wydłużenie czasu jazdy.

Postulaty *de lege ferenda*

- ✓ Specjalne narzędzie prawne dla inwestycji terminalowych (na wzór ULLK);
- ✓ Ułatwienia inwestycyjne spółek samorządowych (które dzisiaj nie mogą uzyskać ULLK);
- ✓ Automatyczny brak konieczności uzyskiwania odstępstw od przepisów technicznych dla infrastruktury towarzyszącej (sieci przesyłowe – rurociągi, gazociągi, wodociągi) przebudowie linii kolejowej;
- ✓ Zalegalizowanie sytuacji, że to spedytor uzyskuje dostęp do Obiektu Infrastruktury Usługowej terminala towarowego (a nie przewoźnik);
- ✓ Przywrócenie zwolnienia z podatku od nieruchomości dla terminali intermodalnych – brak zwolnienia to istotny czynnik demotywujący operatorów do rozwoju działalności.

HANTON
SZALC ZIĘBA & PARTNERZY

DZIĘKUJE ZA UWAGĘ

HANTON SZALC ZIĘBA & PARTNERZY
ADWOKACI I RADCOWIE PRAWNI SPÓŁKA PARTNERSKA
WWW.HANTON.PL