

ITS9.2111.553.2024.AŁS.2

Warszawa, 07.06.2024 r.

Dot.: przystąpienia do sporządzenia planu ogólnego miasta Piły.

Urząd Miasta Piły
Plac Staszica 10
64-920 Piła

W odpowiedzi na zawiadomienie Prezydenta Miasta Piły z dnia 15.05.2024 r. znak: PU-XI.6721.1.1.2024 w związku z podjęciem przez Radę Miasta Piły uchwały nr LXXXVII/872/24 z dnia 27 lutego 2024 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia planu ogólnego Miasta Piły oraz w odpowiedzi na prośbę Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 17.05.2024 r. oraz w oparciu o art. 13i ust. 3 pkt 5) lit a) ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w którym zarządcy infrastruktury kolejowej zostali wskazani jako podmiot właściwy do opiniowania planów ogólnych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca narodowej sieci linii kolejowych przekazuje poniżej informacje i wnioski z prośbą o uwzględnienie ich w planie ogólnym Miasta Piły.

W granicach obszaru objętego opracowaniem przebiegają linie kolejowe:

- nr 18 Kutno – Piła Główna, odcinek Czyżkówko – Piła Główna, o średniodobowym natężeniu ruchu wynoszącym 32 pociągi, z czego 3 to pociągi towarowe (dane z 2023r.).
- nr 203 Tczew - Kostrzyn, odcinek Piła Główna - Krzyż, o średniodobowym natężeniu ruchu wynoszącym 24 pociągi, przy sporadycznym ruchu pociągów towarowych (dane z 2023 r.),
- nr 354 Poznań Główny Pod – Piła Główna, odcinek Rogoźno Wielkopolskie – Piła Główna, o średniodobowym natężeniu ruchu wynoszącym 49 pociągów, z czego 7 to pociągi towarowe (dane z 2023r.).
- nr 374 Mirosław Ujski – Piła Główna, odcinek Mirosław Ujski – Piła Główna, o sporadycznym ruchu pociągów (dane z 2023r.).
- nr 405 Piła Główna – Ustka, odcinek Piła Główna – Piła Północ, o średniodobowym natężeniu ruchu wynoszącym 39 pociągów, z czego 5 to pociągi towarowe (dane z 2023r.).
- nr 403 Piła Północ – Ulikowo, odcinek Piła Północ – Wałcz Raduń, o średniodobowym natężeniu ruchu wynoszącym 12 pociągów pasażerskich (dane z 2023r.).

W granicach Miasta znajduje się stacja kolejowa Piła Główna oraz przystanki osobowe: Piła Podlasie, Piła Fabryczna, Piła Kalina oraz Motylewo, których funkcjonowanie może stanowić dodatkowe źródło uciążliwości akustycznych. Źródłem uciążliwości akustycznych będą również przejazdy kolejowo-drogowe znajdujące się na obszarze Miasta. Przy przeznaczeniu i zagospodarowaniu terenu działek w sąsiedztwie przejazdów kolejowo-drogowych należy uwzględnić stosowanie na tych przejazdach sygnalizatorów drogowych wyposażonych w urządzenia emitujące sygnał dźwiękowy oraz podawanie przez obsługi pociągów zbliżających się do przejazdów sygnału Rp 1 „Bacność”. Stosowanie sygnałów dźwiękowych, generowanych przez urządzenia na sygnalizatorach drogowych oraz podawanie sygnału Rp 1 „Bacność”, może stanowić uciążliwość dla otoczenia.

Szczegółowe informacje na temat infrastruktury kolejowej będącej w zarządzie Spółki, takie jak przebieg linii kolejowych, położenie stacji kolejowych i przystanków oraz przejazdów kolejowo-

drogowych udostępniane są na portalu „Mapa Interaktywna Linii Kolejowych” pod adresem: <http://mapa.plk-sa.pl>.

W dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” udostępnionym na stronie internetowej PLK S.A. pod adresem <https://www.plk-sa.pl/informacje/rozwój/zamierzenia-inwestycyjne> wymieniono projekty:

- pn.: „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz – Piła” obejmujący linie kolejowe nr 18 i nr 203;
- pn.: „Prace na linii kolejowej nr 403 Ulikowo – Piła na odc. Piła – gr. województwa”, obejmujący linię kolejową nr 403;
- pn.: „Prace na liniach kolejowych 404, 405 na odcinku Piła – Szczecinek – Kołobrzeg”, obejmujący linię kolejową nr 405.

Ponadto, w ramach „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 - 2025” (przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 19 maja 2021r.) na terenie miasta Piły planowana jest budowa przystanku osobowego Piła Fabryczna.

Z uwagi ww. inwestycje kolejowe natężenie ruchu pociągów w granicach miasta Piły może ulec zwiększeniu.

W granicach miasta Piły, tj.: na dz. nr 176/25, obręb 26 Piła, w km 179,1 linii kolejowej nr 203 została zaprojektowana wieża systemu GSMR o wysokości całkowitej do ok. 42 m n.p.t., na dz. nr 21/1, 89/2, obręb 0033, 0035 Piła, w km 243,150 linii kolejowej nr 18 została zaprojektowana wieża systemu GSMR o wysokości całkowitej do ok. 42 m n.p.t., na dz. nr 20/1, 20/3, 20/4, obręb 0033 Piła, w km 85,925 linii kolejowej nr 354 zaprojektowana została wieża systemu GSMR o wysokości ok. 40 m n.p.t. Ustalenia planu ogólnego w zakresie infrastruktury telekomunikacyjnej muszą uwzględniać funkcjonowanie kolejowych systemów łączności, a lokalizację nowych obiektów należy planować w sposób nie zakłócający działania kolejowej infrastruktury telekomunikacyjnej.

Wnosimy o wyznaczenie strefy komunikacyjnej związanej z infrastrukturą kolejową w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, tj. art. 4 pkt 8) zawierające definicję obszaru kolejowego (*„obszarem kolejowym jest powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy”*) oraz art. 4 pkt 3) oraz w odniesieniu do art. 53 ust. 2 tejże ustawy określającego przyległy pas gruntu (*„przyległy pas gruntu to grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu 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...”*). Wyznaczenie strefy komunikacyjnej dla linii kolejowej w oparciu o ww. przepisy ustawy o transporcie kolejowym jest niezbędne w celu zapewnienia eksploatacji linii kolejowej, działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Równocześnie, wnosimy o:

- 1) wykluczenie możliwości realizacji w strefie komunikacyjnej funkcji chronionych przed hałasem o których mowa w art. 113 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska wraz z przepisami wykonawczymi, w tym terenów zieleni urządzonej,
- 2) wykluczenie w strefach planistycznych wyznaczonych w bezpośrednim sąsiedztwie ww. strefy komunikacyjnej, w szczególności w zasięgu w zasięgu oddziaływań akustycznych przedstawionych na strategicznych mapach hałasu, możliwości realizacji funkcji

podlegających ochronie przed hałasem, o których mowa ww. art. 113 ust. 2, w szczególności: zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów opieki społecznej, obiektów rekreacyjno-sportowych, oraz terenów związanych z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży. Powyższe pozwoli na uwzględnienie w planie ogólnym gminy wymogów, o których mowa w art. 53 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym.

W przypadku wyznaczenia w planie ogólnym obszaru uzupełnienia zabudowy wnosimy o niewskazywanie granic tego obszaru w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej infrastruktury kolejowej. Granice obszaru uzupełnienia zabudowy przeznaczonego do lokalizowania zabudowy mieszkaniowej muszą uwzględniać oddziaływania generowane przez infrastrukturę kolejową, w szczególności hałas i drgania. Obszar uzupełnienia zabudowy powinien zostać wyznaczony poza zasięgiem istniejących uciążliwości, tj. w miejscach nienarażonych na możliwość przekroczenia standardów jakości środowiska, w szczególności określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Obszar uzupełnienia zabudowy powinien zostać wyznaczony w taki sposób, aby został zapewniony komfort życia przyszłych mieszkańców tych terenów. Należy przy tym wziąć pod uwagę prace związane z dalszą rozbudową linii kolejowych, a co za tym idzie możliwość wzrostu uciążliwości akustycznych generowanych przez zwiększający się ruch kolejowy.

Zgodnie z art. 13b pkt 3) lit. I) ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, plan ogólny gminy powinien uwzględniać tereny zamknięte. Działki stanowiące teren zamknięty zostały ustalone decyzją nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe.

Sposób zabudowy i zagospodarowanie terenów oraz charakterystyka stref planistycznych wyznaczanych w sąsiedztwie infrastruktury kolejowej, w tym linii kolejowych, bocznic kolejowych i przejazdów kolejowych nie może zakłócać ich eksploatacji, działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Przy planowaniu rozwoju przestrzennego gminy należy uwzględniać wymogi przepisów odrębnych, w tym:

- ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- rozporządzenia 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 wykonania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych,
- rozporządzenia 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.

ZASTĘPCA DYREKTORA
Biura Terenów Kolejowych i Ochrony
Aneta Kruk

Elektronicznie podpisany
przez Aneta Kruk
Data: 2024.06.07 16:38:19
+02'00'

Do wiadomości:

- Urząd Transportu Kolejowego, al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa
- CPK sp. z o. o., Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa