

Karolina KUNIK\*, Adam NADOLNY\*\*

## **TERENY KOLEJOWE I ELEKTROWNIE WIATROWE W MIEJSCOWYCH PLANACH ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO A POSTĘPOWANIE ADMINISTRACYJNE W ORGANIE ADMINISTRACJI ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEJ**

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, zwany dalej planem miejscowym, jest dokumentem planistycznym, składającym się z dwóch części – opisowej i graficznej. Zawiera on istotne informacje, które są niezbędne dla prawidłowego i optymalnego kształtowania przestrzeni. Ponadto, plany miejscowe są aktem prawa miejscowego, a zatem na ich podstawie inwestor może ubiegać się w organie administracji architektoniczno-budowlanej o pozwolenie na budowę danej inwestycji. Niestety, w kontekście terenów kolejowych zamkniętych oraz elektrowni wiatrowych przepisy prawa, a także sposób ich interpretacji utrudnia, a niekiedy wręcz uniemożliwia organowi architektoniczno-budowlanemu rozpatrzenia postępowania administracyjnego z pozytywnym rezultatem dla inwestora.

**Słowa kluczowe:** miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, tereny kolejowej zamknięte, elektrownie wiatrowe, organ administracyjny architektoniczno-budowlanej, pozwolenie na budowę

### **1. WPROWADZENIE**

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest dokumentem planistycznym, a także aktem prawa miejscowego sporządzanym na szczeblu gminnym. A zatem obowiązuje tylko na danym obszarze gminy, która go uchwaliła. Uchwale-

---

\* Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu, Wydział Infrastruktury i Rolnictwa, Oddział Administracji Architektoniczno-Budowlanej.

\*\* Politechnika Poznańska, Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury, Urbanistyki i Ochrony Dziedzictwa. ORCID: 0000-0003-3766-7020.

nie planu miejscowego ma na celu ustalenie przeznaczenia terenów (czyli skonstruowanie jasnego zapisu, czy na danym terenie można coś budować, a jeżeli tak, to jakie dokładnie obiekty mogą powstać) oraz określenie sposobów ich zagospodarowania i zabudowy. W kontekście terenów kolejowych zamkniętych (ustalonych przez ministra właściwego do spraw transportu) oraz elektrowni wiatrowych plan miejscowy może określić dokładną lokalizację danej inwestycji oraz wskazać jej poszczególne parametry. Proces inwestycyjno-budowlany składa się z szeregu złożonych działań, które zmierzają do wybudowania danego obiektu budowlanego oraz zagospodarowania przestrzennego.

Z tego względu zawirowania w przepisach prawa, jak i w sposobie ich interpretacji utrudniają sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenów kolejowych zamkniętych oraz elektrowni wiatrowych, a w konsekwencji niekiedy uniemożliwiają wydanie decyzji pozwolenia na budowę przez organ administracji architektoniczno-budowlanej. W przypadku omawianych terenów organem właściwym w postępowaniach administracyjnych, zgodnie z art. 82 ust. 3 pkt 3a, 5 i 5b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.), jest wojewoda.

## 2. TERENY KOLEJOWE ZAMKNIĘTE A PLANY MIEJSCOWE

Polskie Linie Kolejowe S.A. są właścicielami gruntów zlokalizowanych nie tylko na obrzeżach miast, ale także w ich centrach. Utrzymaniu prawidłowych i korzystnych relacji zarówno dla kolei, jak i pozostałych części miasta powinno służyć prawo, w tym miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. W aspekcie terenów kolejowych zamkniętych od 2010 r. ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503 z późn. zm.) umożliwia uchwalanie planów miejscowych dla tych terenów zamkniętych, które ustalone zostały przez ministra właściwego do spraw transportu (art. 14 ust. 6 tego aktu prawnego).

Coraz więcej samorządów korzysta z tego przepisu i sporządza plany miejscowe, dając w ten sposób szansę na optymalne połączenie terenów zamkniętych służących kolei z pozostałą częścią miasta. Niejednokrotnie tereny, które niegdyś posiadały status zamkniętych, z chwilą ich „otworzenia”, ale i wciąż znajdowania się na nich infrastruktury kolejowej bądź urządzeń kolejowych stają się obszarami kolejowymi. Przepisy prawa w jasny sposób definiują pojęcie „terenu zamkniętego” i „obszaru kolejowego”. W praktyce wygląda to inaczej, a jednym z nadrzędnych problemów jest używanie zamiennie tych dwóch pojęć związanych z koleją, tj.:

- **tereny zamknięte** ustalone przez ministra właściwego do spraw transportu, które w rozumieniu ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i karto-

graficzne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1990 z późn. zm.) to „tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych”;

- **obszar kolejowy**, który w rozumieniu o ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.) 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.

Dylemat w interpretacji przepisów prawa pojawia się już na wstępnym etapie procesu inwestycyjno-budowlanego, a mianowicie przy złożeniu wniosku o pozwolenie na budowę do organu administracji architektoniczno-budowlanej. Niekiedy zdarza się, że organ ma związane ręce i mało precyzyjne zapisy planu uniemożliwią pozytywne rozpatrzenie sprawy.

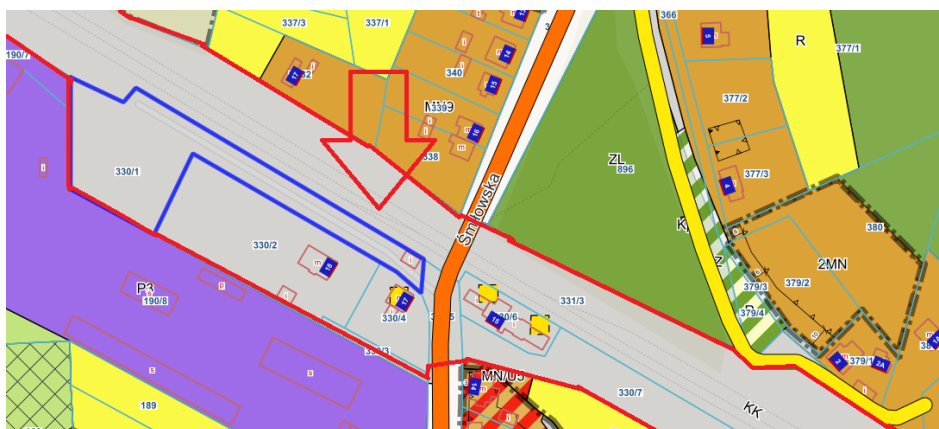
Zasadniczą różnicą między projektowaniem na obszarze kolejowym a terenie zamkniętym jest mapa do celów projektowych. Jest ona uszczegółowieniem mapy zasadniczej. Wykonana jest przez uprawnionego geodetę, który ma za zadanie zaktualizować jej stan faktyczny danego terenu oraz tereny sąsiednie w pasie ok. 30 m wokół działki, na której prowadzona będzie inwestycja. Na mapie do celów projektowych muszą być zaznaczone linie rozgraniczające tereny o różnych funkcjach i przeznaczeniu, linie rozgraniczające drogi i ulice (osie dróg i ulic), linie zabudowy, lokalizacja zieleni (w szczególności zieleni wysokiej, wraz z zaznaczeniem pomników przyrody czy krajobrazu) oraz obiekty i urządzenia, które z punktu widzenia inwestycji są dla projektanta istotne i mogą mieć wpływ na jej zakres. Istotną kwestią jest to, że dokument ten musi mieć klauzulę urzędową, że jest mapą do celów projektowych.

Obszar kolejowy, pomimo tego, że znajdować się na nim mogą urządzenia kolejowe (w tym również może przebiegać linia kolejowa), stanowi teren otwarty. W związku z tym mapę do celów projektowych trzeba pozyskać od Starostwa Powiatowego. Natomiast teren zamknięty wymaga, zamiast mapy zasadniczej, odrębnej mapy zawierającej w swojej treści również sieć podziemnego uzbrojenia terenu. Mapa do celów projektowych, która wykorzystywana jest do opracowania dokumentacji projektowej na terenie zamkniętym, musi zostać opatrzona klauzulą, że może służyć do celów projektowych z Kolejowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej oraz stanowić potwierdzenie przyjęcia materiałów lub zbiorów danych, w oparciu o które mapy te zostały sporządzone, do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego albo oświadczeniem wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji.

Dodatkową kwestią różnicującą oba pojęcia związane z koleją jest fakt, że na mapie zasadniczej i katastralnej, na której wykonuje się rysunek do miejscowego planu i która później może zostać wykorzystana do projektu zagospodarowania terenu, wyznacza się tereny kolejowe (Tk), jednak nie ma na nich obszaru kolejowego. Nie ma również obowiązku ustalania w zapisach planu miejscowego granic takiego obszaru oraz sposób zagospodarowania. W tej sytuacji organ architekto-

niczno-budowlany (dalej: a-b) musi sam przeanalizować, czy daną działkę uznaje się za obszar kolejowy. W dalszej części tekstu zaprezentowane zostaną przykłady miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, których zapisy mogą stanowić przykład dobrego gospodarowania przestrzenią przez gminę, ale także zapisy, które hamują rozwój inwestycji na przedmiotowych terenach.

Pierwszy przykład to zapisy uchwały nr XVI/93/2008 Rady Gminy Kaczory z dnia 27 sierpnia 2008 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Kaczory. Pojawia się tutaj sytuacja, w której teren kolejowy zamknięty na przestrzeni kilku lat stał się obszarem kolejowym.



Rys. 1. Fragment obszaru kolejowego na podstawie <https://kaczory.e-mapa.net> (dostęp: 26.03.2023) [opracowanie autorów]

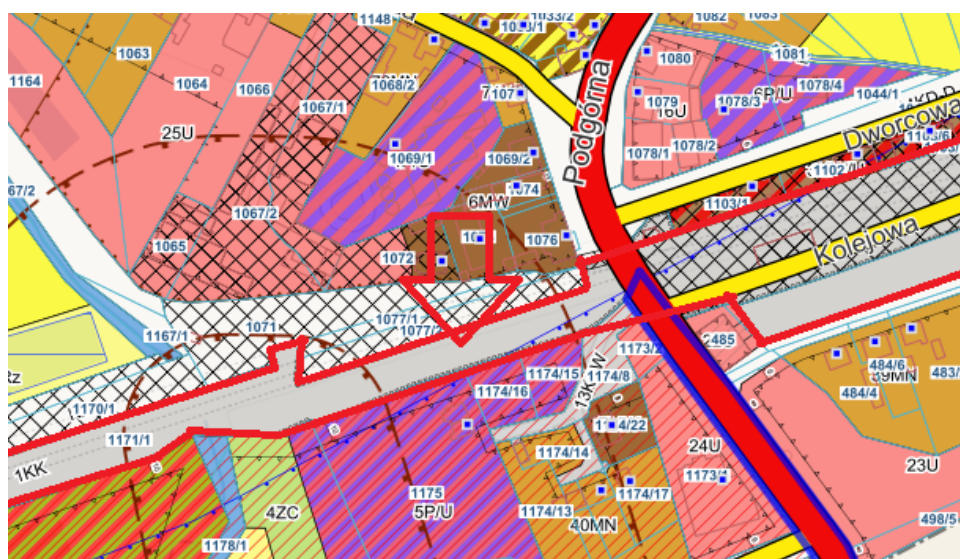
Na podstawie obowiązujących, w momencie wejścia w życie przytoczonej uchwały, zapisów art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym<sup>1</sup> odnoszących się do terenów zamkniętych, w przytoczonym planie miejscowym ustalane były jedynie ich granice bez ustalania dla wskazanych terenów warunków zabudowy i sposobów ich zagospodarowania.

Działki objęte tym planem zostały zakwalifikowane jako tereny kolejowe o symbolu „KK”, a zapis w planie dotyczący tych terenów jest dość jasny – „tereny kolejowe (stanowiące obszar zamknięty) nie są objęte ustaleniami planu”, a zatem nie zostały sprecyzowane warunki zabudowy i sposoby zagospodarowania terenu.

W tym przypadku załącznik graficzny jedynie informacyjnie przedstawia tereny kolejowe. Organ a-b w takiej sytuacji uznaje przedmiotową działkę za obszar kolejowy, która pomimo objęcia obowiązującym planem miejscowym nie ma żadnych ustaleń, a zatem inwestor powinien uzyskać decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla działki objętej wnioskiem o udzielenie pozwolenia na budowę.

<sup>1</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 503 z późn. zm.

Kolejny przykład przedstawia zapisy planu, które w korzystny sposób stanowią połączenie kolei z pozostałą częścią miasta. Uchwała nr XXXI.196.2021 Rady Gminy Białosłowie z dnia 15 grudnia 2021 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych we wsiach Białosłowie i Dworzakowo jest stosunkowo świeża, a jej zapisy pozwalają na jasną interpretację.



Rys. 2. Fragment terenu zamkniętego, na podstawie: <https://bialoslowie.e-mapa.net> (dostęp: 26.03.2023) [opracowanie autorów]

Teren kolejowy zamknięty, tak jak na załączniku graficznym, w zapisach planu oznaczony jest symbolem „KK” – tereny kolejowe. Na tych terenach dopuszcza się lokalizację urządzeń technicznych związanych z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu oraz potrzebami zarządzania linią kolejową nr 18. W związku z tym możliwa jest tu lokalizacja np. obiektu radiokomunikacyjnego GSM-R.

Kolejnym poddanym analizie przypadkiem jest plan miejscowy niemający optymalnego połączenia terenów kolei z pozostałą częścią miasta, przez co inwestycje na tych terenach są utrudnione. Uchwała nr 118 Rady Miasta Konina z dnia 26 maja 1999 r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Konina w granicach byłej strefy ochronnej Huty Aluminium sprawia niemały kłopot organom a-b w kwestii lokalizacji inwestycji na terenach oznaczonych w tym planie symbolem „KK” przeznaczonym pod tereny kolejowe, gdyż nie ma dla nich żadnych ustaleń ani warunków zabudowy. W sytuacji inwestor, składając wniosek o pozwolenie na budowę np. infrastruktury elektroenergetycznej na terenach „KK”, nie może opierać się na zapisach tego planu. Jedyną

furtką dla pozytywnego rozpatrzenia postępowania administracyjnego są ogólne zapisy dotyczące elektroenergetyki.

„4) dopuszcza się kablowanie istniejących odcinków sieci napowietrznych w przypadku kolizji z projektowaną zabudową oraz w rejonach intensywnej istniejącej i projektowanej zabudowy, po uzgodnieniu z zarządcą sieci,

5) ustala się strefy ochronne od linii wysokiego napięcia, wyłączone z możliwości lokalizacji obiektów kubaturowych oraz stałego pobytu ludzi, oznaczone na rysunku planu” [Ustawa nr 118 Rady Miasta Konina 1999].

„5. Elektroenergetyka:

1) adaptuje się istniejące stacje transformatorowe, z dopuszczeniem możliwości ich modernizacji lub likwidacji, zakres modernizacji lub rozbudowy stacji wynikać będzie z potrzeb energetycznych odbiorców,

2) w granicach terenów proponowanego rozwoju zabudowy mieszkaniowej rezerwuje się tereny dla lokalizacji nowych stacji transformatorowych (tereny oznaczone na rysunku planu i opisane w §5 ust. 17 niniejszej ustawy,

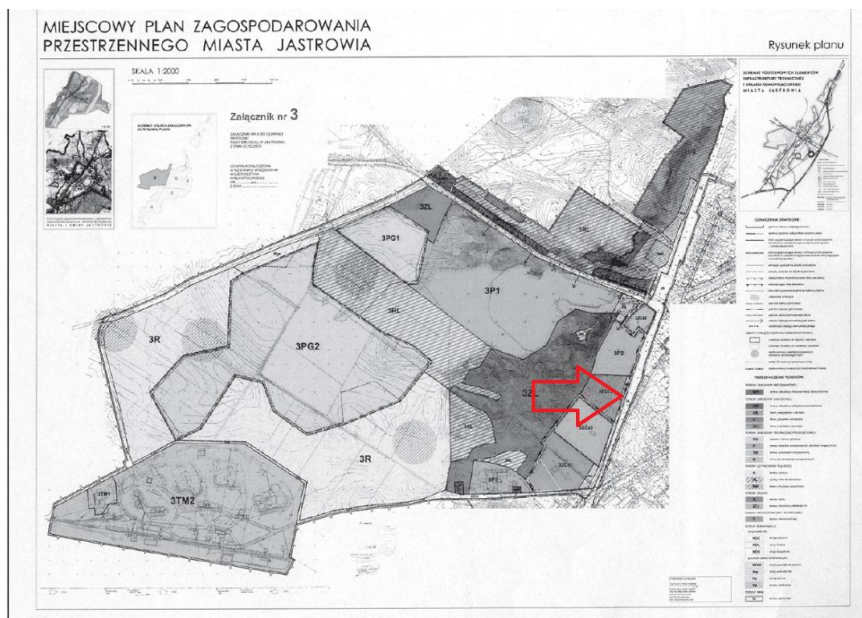
3) dopuszcza się lokalizację nowych stacji transformatorowych w obrębie terenów przeznaczonych na cele funkcji przemysłowo-składowych i usługowych – ich lokalizację i moc wynikać będzie z zapotrzebowania nowych odbiorców [Ustawa nr 118 Rady Miasta Konina 1999].

Ostatnim analizowanym przykładem są dwa plany miejscowe dla tego samego obszaru uchwalone przez gminę Jastrowie, która skorzystała ze zmiany przepisów dotyczących terenów kolejowych zamkniętych i uchwaliła nowy plan miejscowy na tych terenach. Pierwsza uchwała nr 69/2007 Rady Miejskiej w Jastrowiu z dnia 30 października 2007 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrowie tereny kolejowe zamknięte oznacza jako „IS”, dla których nie ustala się w planie warunków zabudowy i sposobów zagospodarowania terenu. W takim przypadku organ a-b nie mógłby polegać na zapisach tego planu, a co za tym idzie – nie mógłby wszcząć postępowania administracyjnego bez przedłożenia przez inwestora decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

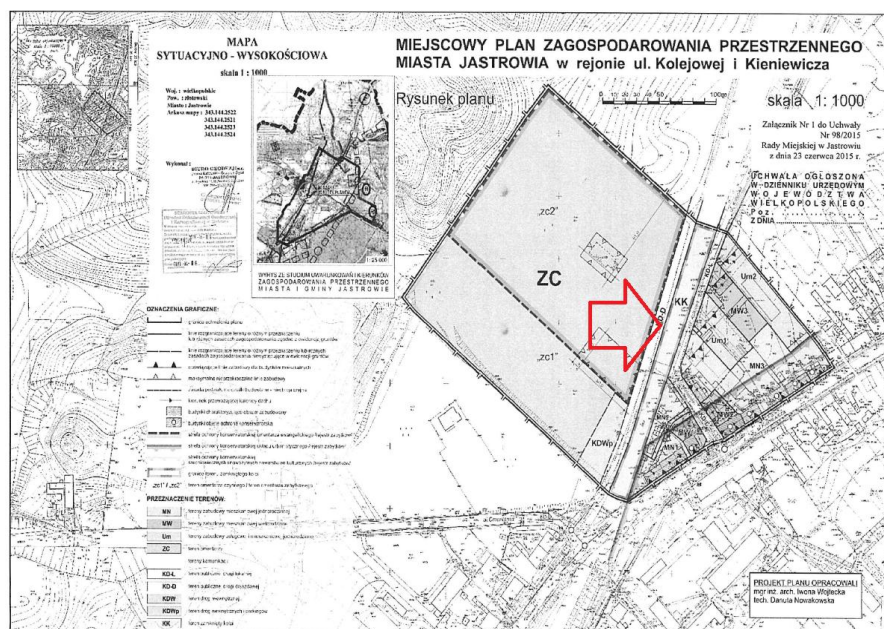
Gmina Jastrowie uchwaliła jednak nowy plan miejscowy, już po zmianach wprowadzonych w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w 2010 r., co umożliwiło gminie zawarcie w tym planie warunków zabudowy i sposobów zagospodarowania przestrzennego dla terenów kolejowych zamkniętych. W związku z tym powstała uchwała nr 98/2015 Rady Miejskiej w Jastrowiu z dnia 23 czerwca 2015 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrowie w rejonie ul. Kolejowej i Kieniewiczza<sup>2</sup>, w której oznaczone zostały granice terenu zamkniętego kolei, oznaczone na rysunku symbolem „KK” – „dla terenu zamkniętego kolei KK ustala się sytuowanie budowli transportu kolejowego, sieci i urządzeń infrastruktury technicznej oraz zieleni izolacyjnej, nie lokalizuje się budynków”.

---

<sup>2</sup> Opublikowana w Dz. Urz. Woj. Wlkp. 2 lipca 2015 r., poz. 4170.



Rys. 3. Uchwała nr 69/2007 Rady Miejskiej w Jastrowie z dnia 30 października 2007 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrowie [opracowanie autorów]



Rys. 4. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrowie w rejonie ul. Kolejowej i Kieniewicza [opracowanie autorów]

### 3. ELEKTROWNIE WIATROWE

Polska niewątpliwie znalazła się w punkcie zwrotnym w historii rozwoju polskiego sektora energetycznego. Zmiany, których zaczynamy realnie doświadczać, mają ograniczyć, a następnie w krótkiej perspektywie – wyłączyć energię generowaną z węgla. Energia atomowa, energia słoneczna czy elektrownie wiatrowe mają za zadanie zapewnić większą ilość zielonej i tańszej energii. Wprowadzone zmiany przepisów dotyczące elektrowni wiatrowych mogą być jednak odczuwalne dopiero za kilka lat, ponieważ tyle mniej więcej czasu potrzeba, aby uchwalone nowe lub zmodyfikowane istniejące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego umożliwiły inwestorom przejść postępowanie administracyjne na terenach, na których mogą powstać elektrownie wiatrowe.

Niewiele jest niestety miejsc dla inwestycji polegających na budowie elektrowni wiatrowych. Muszą one dopiero powstać, a pomóc w tym mają znowelizowane regulacje tzw. ustawy wiatrakowej.

Tak nazywana jest obowiązująca od 16 lipca 2016 r. ustawa o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 724 z późn. zm.). Znaczące zmiany w tym akcie prawnym nastąpiły 23 kwietnia 2023 r., kiedy to uchwalono nowe zasady lokalizacji i eksploatacji elektrowni wiatrowych. Nowelizacja nie zmieniła jednak podstawowej zasady lokowania nowej turbiny wiatrowej stanowiącej, że może ona zostać lokowana wyłącznie na podstawie planu miejscowego (art. 3 tejże ustawy).

Oznacza to, że inwestor nie uzyska decyzji o warunkach zabudowy czy decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego na budowę elektrowni wiatrowej. W kontekście zabudowy mieszkaniowej lub zabudowy mieszanej ustawa zachowała zasadę „10 h” oznaczającą, że dopuszczalna odległość wiatraka od zabudowań mieszkaniowych musi być równa dziesięciokrotności wysokości wiatraka lub wyższa od tego wskaźnika, ale jednocześnie umożliwiła gminom na liberalizację tej zasady w ramach uchwalania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (czyli wprowadzenie minimalnej odległości zabudowy mieszkaniowej od elektrowni wiatrowej 700 m).

Dodatkowo w uzasadnieniu projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego przewidującego lokalizację elektrowni wiatrowej, zamieścić należy wymiary dotyczącej maksymalnej całkowitej wysokości elektrowni wiatrowej, maksymalnej średnicy wirnika wraz z łopatom, a także maksymalnej liczby elektrowni wiatrowych. Wszystkie te parametry zostaną potem określone w tym planie.

Podstawową zasadą przy określaniu odległości EW od budynków mieszkalnych w planie miejscowym będzie m.in. obowiązkowe przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wykonanej specjalnie dla danego projektu planu miejscowego. Znaczącą zmianą wprowadzoną omawianą nowelizacją jest również możliwość konsultacji z mieszkańcami tych gmin poprzez tzw. dyskusje publiczne (z udziałem zainteresowanych mieszkańców i innych interesariuszy, m.in. wójta gminy oraz przedstawiciela inwestora).





Na dziś jest mało miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które w swoich zapisach miałyby wydzielone tereny przeznaczone pod budowę elektrowni wiatrowych. Jednak pojawia się kilka gmin, które od początku uchwalania planów miejscowych skupiały się na rozwoju zielonej energii. Takim przykładem może być uchwalony już w 2008 r. miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla farmy wiatrowej w obrębach geodezyjnych Samborsko i Jastrowie w gminie Jastrowie. Plan ten w dokładny sposób wskazuje przede wszystkim miejsce lokalizacji elektrowni wiatrowej (oznaczenia symbolem R/EW), jej podstawowe parametry oraz minimalne odległości od poszczególnych terenów (np. 20 m od terenów kolejowych).

Cały plan zakłada lokalizację do 25 elektrowni wiatrowych. Wieża elektrowni wiatrowej musi zostać posadowiona na terenie R/EW, jednak na terenie rolniczym „R” możliwe jest prowadzenie linii kablowych i infrastruktury towarzyszącej elektrowni wiatrowej. Zapisy planu dopuszczają na tym terenie lokalizację dróg wewnętrznych i montażowych. Gdyby gmina Jastrowie uchwałała plan po lipcu 2016 r., powinien on zostać sporządzony co najmniej dla obszaru, na którym nie mogą zostać zlokalizowane nowe budynki mieszkalne albo budynki o funkcji mieszanej, w skład którego wchodzi funkcja mieszkaniowa. Granice takiego obszaru są wyznaczone z uwzględnieniem maksymalnej całkowitej wysokości elektrowni wiatrowej określonej w planie.



Rys. 6. Projekt budowlany dotyczący budowy elektrowni wiatrowej EW2 w gminie Jastrowie [opracowanie autorów]

Na podstawie tego planu miejscowego organ a-b bez przeszkód mógł udzielić inwestorowi pozwolenia na budowę. Projekt budowlany zawierał wszystkie potrzebne informacje oraz stosowne uzgodnienia i opinie. Ponadto, dotychczasowe przepisy ustawy wiatrakowej wymuszały na inwestorze dołączenie do wniosku o pozwolenie na budowę m.in. działek ewidencyjnych w oparciu o 10H, a to pozwalało organowi a-b zawiadomić wszystkie strony postępowania o planowanej budowie elektrowni wiatrowej.

#### 4. PODSUMOWANIE

Z punktu widzenia organu administracji architektoniczno-budowlanej procedowanie spraw obejmujących budowę obiektów na terenach zamkniętych czy budowę nowych elektrowni wiatrowych może być problematyczne. W celu poprawy tej sytuacji gminy powinny tak konstruować zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, aby ich interpretacja nie budziła wątpliwości zarówno organu a-b, jak i projektantów w odpowiednich specjalnościach.

Na ten moment tereny zamknięte wydają się mieć korzystniejsze dokumenty planistyczne, dzięki czemu projektowane inwestycje optymalnie mogą połączyć tereny kolei z pozostałą częścią miasta. Niewątpliwie przyszłością są turbiny wiatrowe, jednak ich realizacja jest mocno uzależniona od nowych bądź zmodyfikowanych planów miejscowych.

Nowelizacja ustawy wiatrakowej, pomimo wciąż trudnych do realizacji dla inwestorów zasad lokalizacji elektrowni wiatrowych, daje szansę gminom na stworzenie przestrzeni, a przede wszystkim dokumentów planistycznych, które w rezultacie doprowadzą do wytwarzania zielonej energii.

W przypadku terenów kolejowych i elektrowni wiatrowych zmiany przepisów mogą dotyczyć różnych aspektów w odniesieniu do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz w postępowaniu administracyjnym w organach administracji architektoniczno-budowlanej. Oto potencjalne obszary zmian przepisów dla obu tych rodzajów inwestycji:

- W przypadku terenów kolejowych: rewitalizacja terenów kolejowych. Zmiany przepisów mogą wprowadzać zachęty do rewitalizacji i konwersji nieużytkowanych terenów kolejowych na cele mieszkalne, komercyjne lub rekreacyjne. Mogą być np. wprowadzane ułatwienia w procesie zmiany przeznaczenia terenów oraz procedury uzyskiwania zezwoleń na takie przeznaczenie. Wielofunkcyjne wykorzystanie obszarów kolejowych: Przepisy mogą promować wykorzystanie terenów kolejowych w sposób wielofunkcyjny, np. łącząc infrastrukturę kolejową z przestrzenią publiczną, zielenią miejską czy nowymi usługami. Zmiany mogą zachęcać do tworzenia kompleksowych projektów przestrzennych.
- W przypadku elektrowni wiatrowych: lokalizacja i oddziaływanie na środowisko. Zmiany przepisów mogą zawierać bardziej szczegółowe wytyczne dotyczące lokalizacji elektrowni wiatrowych, uwzględniając potencjalne oddziaływanie na środowisko, krajobraz oraz zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców.
- Partycypacja społeczna: nowe przepisy mogą wprowadzać wymóg włączenia społeczności lokalnych w proces planowania i decyzji dotyczących elektrowni wiatrowych, co może przyczynić się do większej akceptacji społecznej takich projektów. Minimalna odległość od zabudowań: Przepisy mogą ustalać minimalne odległości między elektrowniami wiatrowymi a zabudowaniami mieszkalnymi w celu minimalizacji ewentualnych negatywnych skutków dla mieszkańców.

- Zintegrowane planowanie energetyczne: zmiany przepisów mogą zachęcać do zintegrowanego planowania energetycznego, uwzględniając elektrownie wiatrowe jako część szerszego ekosystemu odnawialnych źródeł energii.

W postępowaniu administracyjnym w organach administracji architektoniczno-budowlanej mogą wystąpić zmiany w związku z:

- uproszczonymi procedurami: przepisy mogą wprowadzać uproszczone procedury uzyskiwania zezwoleń, zwłaszcza jeśli inwestycje te wpisują się w cele zrównoważonego rozwoju i odnawialnych źródeł energii;
- szybszym procesem decyzyjnym: Zmiany przepisów mogą dążyć do przyspieszenia procesu uzyskiwania zezwoleń, aby sprzyjać inwestycjom w obszary kolejowe i elektrownie wiatrowe, które mogą przynieść korzyści społeczeństwu;
- dokładniejszymi analizami oddziaływania: nowe przepisy mogą wymagać bardziej szczegółowych analiz oddziaływania inwestycji na otoczenie, krajobraz i społeczność, aby lepiej ocenić potencjalne skutki i wprowadzić odpowiednie środki ochronne.

Podsumowując, zmiany przepisów w przypadku terenów kolejowych i elektrowni wiatrowych mogą skupiać się na promowaniu zrównoważonego rozwoju, zwiększeniu akceptacji społecznej i skuteczniejszym zarządzaniu procesem planowania oraz decyzyjnym.

## LITERATURA

- Blog podróżniczo-kolejowy, <https://kolejnapodroz.pl/najlepsze-artykuly-blogu/>.
- Dz. U. 2021 poz. 2351. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.).
- Dz. U. 2022 poz. 503. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503 z późn. zm.).
- Dz. U. 2021 poz. 1984. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.).
- Dz. U. z 2021 poz. 1990. Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1990 z późn. zm.).
- Heldak M., Różak A., 2023, The socio-economic importance of abandoned railway areas in the landscape of the Silesian Province (southern Poland), “Environmental & Socio-Economic Studies”, vol. 1/11.
- Lorens P., 2012, *Tematyzacja przestrzeni publicznej miasta*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Lorens P., 2013, *Równoważenie rozwoju przestrzennego miast polskich*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Strona internetowa Systemu Informacji Przestrzennej Gminy Kaczory, <https://kaczory.e-mapa.net> (dostęp: 26.03.2023).
- System Informacji Przestrzennej Gminy Białosłowie, <https://bialoslowie.e-mapa.net> (dostęp: 26.03.2023).

- Uchwała nr XVI/93/2008 Rady Gminy Kaczory z dnia 27 sierpnia 2008 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Kaczory.
- Uchwała nr XXXI.196.2021 Rady Gminy Białośliwie z dnia 15 grudnia 2021 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych we wsiach Białośliwie i Dworzakowo.
- Uchwała nr 118 Rady Miasta Konina z dnia 26 maja 1999 r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Konina w granicach byłej strefy ochronnej Huty Aluminium.
- Uchwała nr 69/2007 Rady Miejskiej w Jastrowiu z dnia 30 października 2007 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrowie.
- Uchwała nr 98/2015 Rady Miejskiej w Jastrowiu z dnia 23 czerwca 2015 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrowie w rejonie ul. Kolejowej i Kieniewicza.
- Uchwała nr 140/2008 Rady Miejskiej w Jastrowie w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla farmy wiatrowej w obrębach geodezyjnych Samborsko i Jastrowie w gminie Jastrowie.
- Wieczorek A., 2020, *Kolej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego*, „Mazowsze. Studia Regionalne”, nr 32, s. 99-122.

**LOCAL SPATIAL DEVELOPMENT PLANS AND ADMINISTRATIVE  
PROCEEDINGS OF THE ARCHITECTURAL AND CONSTRUCTION  
ADMINISTRATION AUTHORITY: RAILWAY AREAS AND WIND POWER  
PLANTS**

Summary

The local spatial development plan, often known as the local plan, is a planning document made up of two sections: a descriptive section and a graphic section. It contains crucial details that are required for the ideal and proper design of space. Additionally, as local plans are a product of local legislation, the investor may request a building permission for a specific investment from the body overseeing architecture and construction on the basis of them. Unfortunately, the provisions of the legislation and how they are applied in the context of restricted railway zones and wind farms make it challenging – and occasionally impossible – for the authority a–b to consider administrative processes that will benefit the investor.

**Keywords:** local development plan, closed railway areas, wind farms, architectural and construction administrative authority, building permit

