



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Marszałek Senatu
BPS.DPS.030.20.2025

Druk nr 2063

Warszawa, 28 listopada 2025 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

zgodnie z art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. mam zaszczyt przekazać Panu Marszałkowi podjętą przez Senat na 46. posiedzeniu w dniu 27 listopada 2025 r. uchwałę w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy

- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wraz z projektem tej ustawy.

Jednocześnie pragnę poinformować, że Senat upoważnił senatora Krzysztofa Kwiatkowskiego do reprezentowania Senatu w dalszych pracach nad tym projektem.

Z poważaniem

(-) Małgorzata Kidawa-Błońska

UCHWAŁA
SENATU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia 27 listopada 2025 r.

**w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie
kolejowym**

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Senat wnosi do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Jednocześnie upoważnia pana senatora Krzysztofa Kwiatkowskiego do reprezentowania Senatu w pracach nad projektem.

MARSZAŁEK SENATU



Małgorzata KIDAWA-BŁOŃSKA

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 9w dodaje się art. 9wa w brzmieniu:

„Art. 9wa. 1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej może być zmieniona przez wojewodę, na wniosek podmiotu, o którym mowa w art. 9o ust. 1 pkt 1–3, jeżeli po rozpoczęciu inwestycji dotyczącej linii kolejowej wystąpią okoliczności niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania, mające istotny i negatywny wpływ na:

- 1) strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia,
- 2) społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub jego sąsiedztwo lub
- 3) bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej

– w zakresie niezbędnym do usunięcia lub ograniczenia negatywnych skutków tych okoliczności.

2. Przez okoliczności, o których mowa w ust. 1, rozumie się zdarzenia lub zjawiska natury technicznej, środowiskowej lub społecznej, których wystąpienie w sposób istotny zmienia uwarunkowania realizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej, a które nie zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej.

3. W przypadku uznania zasadności wniosku o zmianę decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, wojewoda wszczyna postępowanie w sprawie zmiany tej decyzji.

4. Zmiana decyzji, o której mowa w ust. 1, nie jest przedsięwzięciem w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, jeżeli nie prowadzi do zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych drogi kolejowej.

5. Jeżeli zmiana decyzji, o której mowa w ust. 1, dotyczy nabycia prawa własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości, wojewoda ustala wysokość odszkodowania uwzględniając wartość odtworzeniową nieruchomości.”;

- 2) w art. 9y po ust. 3f dodaje się ust. 3g i 3h w brzmieniu:

„3g. Jeżeli decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczy nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny, zajmowanych na podstawie umowy najmu zawartej nie później niż 12 miesięcy przed dniem złożenia do wojewody wniosku, o którym mowa w art. 9o ust. 1, PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego mogą, po ustaleniu terminu wydania takiej nieruchomości przez jej właściciela lub użytkownika wieczystego, w celu opróżnienia budynku albo lokalu, pokryć koszt najmu lokalu zamiennego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego, przez okres do 12 miesięcy, pod warunkiem, że najemcy zamieszkują w tym budynku albo lokalu przez okres co najmniej 6 miesięcy przed dniem wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

3h. Wysokość czynszu najmu, o którym mowa w ust. 3g, nie może przekroczyć wysokości czynszu za lokal mieszkalny spełniający wymagania lokalu zamiennego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego, na terenie gminy właściwej ze względu na położenie nieruchomości, o której mowa w ust. 3g, według stanu na dzień dokonywania zapłaty przez PLK S.A., CPK lub właściwą jednostkę samorządu terytorialnego. Ustalenia wysokości czynszu, o którym mowa w zdaniu poprzednim, dokonuje PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego w porozumieniu z najemcami.”;

- 3) po art. 9yb dodaje się art. 9yba w brzmieniu:

„Art. 9yba. 1. W przypadku wystąpienia siły wyższej mającej wpływ na inwestycję dotyczącą linii kolejowej realizowanej w tunelu lub w razie potrzeby zapobieżenia powstaniu znacznej szkody będącej skutkiem oddziaływania takiej inwestycji lub konieczności ograniczenia albo wyeliminowania negatywnych skutków jej oddziaływania, lub gdy jest to niezbędne dla bezpieczeństwa prowadzenia robót lub użytkowania infrastruktury kolejowej, jeżeli niebezpieczeństwom tym nie da się zapobiec w inny sposób, wojewoda może, w drodze decyzji, nałożyć na posiadacza rzeczy

ruchomej lub osobę, której przysługuje prawo majątkowe, obowiązek polegający na oddaniu ich inwestorowi do korzystania przez czas oznaczony.

2. Decyzję, o której mowa w ust. 1, wojewoda wydaje na wniosek inwestora, w terminie 7 dni od dnia jego złożenia. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

3. Wynagrodzenie od inwestora dla posiadacza rzeczy ruchomej lub osoby, której przysługuje prawo majątkowe, za korzystanie z nich przez inwestora, ustalane jest po zakończeniu tego korzystania, w drodze porozumienia między inwestorem i posiadaczem rzeczy ruchomej lub osobą, której przysługuje prawo majątkowe, z udziałem Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej. Jeżeli strony nie dojdą do porozumienia w terminie 60 dni od zakończenia korzystania z rzeczy ruchomej lub prawa majątkowego, każdej ze stron przysługuje prawo wystąpienia do sądu powszechnego o ustalenie wysokości należnego wynagrodzenia.”;

4) po art. 9z dodaje się art. 9za i art. 9zb w brzmieniu:

„Art. 9za. Jeżeli realizacja inwestycji dotyczącej linii kolejowej uniemożliwia korzystanie z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez ich mieszkańców, PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego mogą podejmować działania zmierzające do zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców, w szczególności poprzez przekazanie służących temu celowi środków finansowych.

Art. 9zb. Jeżeli brak możliwości korzystania z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez ich mieszkańców jest skutkiem okoliczności, za które odpowiedzialność ponoszą inne podmioty, w tym w szczególności wykonawcy robót budowlanych, PLK S.A., CPK lub właściwej jednostce samorządu terytorialnego przysługuje roszczenie wobec tych podmiotów o zwrot wydatków i innych kosztów poniesionych z tytułu zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców tych budynków albo lokali.”;

5) po art. 9ag dodaje się art. 9ah w brzmieniu:

„Art. 9ah. 1. Złożenie wniosku o wydanie pozwolenia wodnoprawnego lub dokonanie zgłoszenia wodnoprawnego, o których mowa w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, złożenie wniosku o wydanie pozwolenia na budowę lub dokonanie zgłoszenia budowy lub wykonywania innych robót budowlanych, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, lub złożenie wniosku o otwarcie zakładu górniczego w rozumieniu ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2024 r. poz. 1290 oraz z 2025 r. poz. 769 i 1023), w zakresie budowy tunelu w ciągu linii kolejowej może nastąpić w okresie 20 lat od dnia, w

którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, stała się ostateczna.

2. Okres, o którym mowa w ust. 1, stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wydanej po dniu 31 grudnia 2011 r. i liczy się od dnia, w którym decyzja środowiskowa stała się ostateczna.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

U Z A S A D N I E N I E

1. Cel i przedmiot projektowanej ustawy

Projekt ustawy zmierza do wprowadzenia mechanizmów prawnych ułatwiających kontynuowanie inwestycji dotyczących linii kolejowych w sytuacji, w której inwestycja taka napotyka na trudności w jej kontynuowaniu, których nie można było przewidzieć w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej

Proponowane przepisy mają na celu uzupełnienie dotychczasowych regulacji w zakresie ochrony osób dotkniętych skutkami decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, w szczególności tych, które nie są właścicielami ani użytkownikami wieczystymi nieruchomości, lecz zajmują je na podstawie umów najmu.

W praktyce realizacji inwestycji publicznych – zwłaszcza infrastrukturalnych prowadzonych w obszarach silnie zurbanizowanych – coraz częściej pojawia się problem niedostatecznej ochrony lokatorów, którzy formalnie nie są stronami postępowań administracyjnych, ale de facto są bezpośrednio dotknięci koniecznością opuszczenia lokali mieszkalnych.

Projektowana zmiana ma charakter uzupełniający i kompensacyjny – daje możliwość finansowania przez inwestora (PLK S.A., CPK lub jednostkę samorządu terytorialnego) kosztów najmu lokalu zastępczego przez maksymalnie 12 miesięcy, a więc przez okres wystarczający na reorganizację sytuacji życiowej tych osób.

Dodatkowym argumentem przemawiającym za wprowadzeniem tej zmiany jest doświadczenie płynące z realizacji inwestycji takich jak tunel średnicowy w Łodzi, gdzie dochodziło do napięć i konfliktów społecznych wynikających z braku systemowej odpowiedzi na potrzeby lokatorów niebędących właścicielami.

Zastosowanie proponowanego mechanizmu w praktyce pozwoli nie tylko na ograniczenie potencjalnych protestów, ale również na skrócenie czasu opróżnienia nieruchomości, co wprost przełoży się na efektywność.

Z punktu widzenia interesu publicznego i konstytucyjnych wartości, takich jak ochrona życia prywatnego, mieszkania oraz bezpieczeństwa obywateli, projektowana nowelizacja ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym stanowi wyważony i konieczny krok naprzód.

Na podstawie nowego art. 9wa, decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej będzie mogła być zmieniona przez wojewodę, na wniosek podmiotu który wnioskował o jej wydanie, jeżeli po rozpoczęciu inwestycji dotyczącej linii kolejowej wystąpią okoliczności niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania, mające istotny i negatywny wpływ na:

- 1) strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia,
- 2) społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub jego sąsiedztwo lub
- 3) bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej

- w zakresie niezbędnym do usunięcia lub ograniczenia negatywnych skutków tych okoliczności.

Niemożliwe do przewidzenia okoliczności, to zdarzenia lub zjawiska natury technicznej, środowiskowej lub społecznej, których wystąpienie w sposób istotny zmienia uwarunkowania realizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej, a które nie zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej.

Zmiana decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie będzie przedsięwzięciem w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, jeżeli nie doprowadzi do zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych drogi kolejowej

Jeżeli zmiana decyzji dotyczyć będzie nabycia przez PLK S.A. lub CPK prawa własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości, wojewoda ustala wysokość odszkodowania uwzględniając wartość odtworzeniową nieruchomości.

Proponowany mechanizm prawny nie otwiera możliwości dowolnego modyfikowania decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego, lecz wprowadza ścisłe i obiektywne kryteria: zmiana musi być związana z nadzwyczajnymi okolicznościami, których nie można było przewidzieć i które mają istotny wpływ na strukturę przestrzenną, społeczną lub bezpieczeństwo. Co więcej, zmiana taka ma być dokonywana w zakresie niezbędnym do usunięcia lub ograniczenia tych skutków. Cały proces jest kontrolowany przez wojewodę i wymaga współpracy z inwestorem, co stanowi wystarczające zabezpieczenie interesu publicznego i właścicieli nieruchomości.

Jeżeli decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczyć ma nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny, zajmowanych na podstawie umowy najmu zawartej nie później niż 12 miesięcy przed dniem złożenia do wojewody wniosku o wydanie decyzji, PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego mogą, po ustaleniu terminu wydania takiej nieruchomości przez jej właściciela lub użytkownika wieczystego, w celu opróżnienia budynku albo lokalu, pokryć koszt najmu lokalu spełniającego wymagania lokalu zamiennego w rozumieniu przepisów o ochronie praw lokatorów, przez okres do dwunastu miesięcy, pod warunkiem, że najemcy zamieszkują w tym budynku albo lokalu przez okres co najmniej 6 miesięcy przed dniem wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Taki mechanizm ograniczy możliwość nadużyć i zabezpieczy inwestora przed roszczeniami osób jedynie tymczasowo zamieszkujących przejęte na potrzeby inwestycji kolejowej lokale. Precyzyjne odniesienie do przepisów o lokalu zamiennym z ustawy o ochronie praw lokatorów pozwala zachować standard mieszkaniowy zbliżony do pierwotnego, bez nadmiernego obciążenia finansowego po stronie inwestora

Wysokość czynszu najmu nie może przekroczyć wysokości czynszu za lokal mieszkalny spełniający wymagania lokalu zamiennego w rozumieniu przepisów o ochronie praw lokatorów. Ustalenia wysokości czynszu dokonuje PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego w porozumieniu z najemcami.

W przypadku wystąpienia siły wyższej mającej wpływ na inwestycję dotyczącą linii kolejowej realizowanej w tunelu lub w razie potrzeby zapobieżenia powstaniu znacznej szkody będącej skutkiem oddziaływania takiej inwestycji lub konieczności ograniczenia albo wyeliminowania negatywnych skutków jej oddziaływania, lub gdy będzie to niezbędne dla bezpieczeństwa prowadzenia robót lub użytkowania infrastruktury kolejowej, jeżeli niebezpieczeństwom tym nie da się zapobiec w inny sposób, wojewoda będzie mógł w drodze decyzji, nałożyć na posiadacza rzeczy ruchomej lub osobę, której przysługuje prawo majątkowe, obowiązek polegający na oddaniu ich inwestorowi do korzystania przez czas oznaczony.

Decyzję o nałożeniu tego obowiązku wojewoda wyda na wniosek inwestora, w terminie 7 dni od dnia jego złożenia. Decyzja podlegać będzie natychmiastowemu wykonaniu.

Wynagrodzenie od inwestora dla posiadacza rzeczy ruchomej lub osoby, której przysługuje prawo majątkowe, za ich używanie przez inwestora, ustalane będzie po zakończeniu tego używania, w drodze porozumienia między inwestorem i posiadaczem rzeczy ruchomej lub osobą, której przysługuje prawo majątkowe, z udziałem Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej. Jeżeli strony nie dojdą do porozumienia w terminie 60 dni od zakończenia używania rzeczy ruchomej lub prawa majątkowego, każdej ze stron przysługiwać będzie prawo wystąpienia do sądu powszechnego o ustalenie wysokości należnego wynagrodzenia.

Obecnie nie ma podstawy prawnej umożliwiającej szybkie i proporcjonalne zajęcie określonego dobra – w sytuacji, gdy jego natychmiastowe użycie jest konieczne z powodu np. zagrożenia katastrofą budowlaną. Brak takiego przepisu powoduje paraliż decyzyjny i zwiększa ryzyko poważnych konsekwencji, które w sposób dotkliwy oddziałują na infrastrukturę miejską i lokalną społeczność.

Ustanowienie prawa do korzystania z cudzej rzeczy albo uprawnienia na czas oznaczony i w zakresie ściśle określonym, pozwala na zachowanie równowagi między interesem publicznym a konstytucyjnie chronioną własnością prywatną.

Co istotne, inwestor nie otrzymuje prawa do trwałego rozporządzania mieniem lub prawem, a jedynie prawo czasowego korzystania z nich w celu usunięcia realnego zagrożenia. Decyzja wojewody wydawana będzie w krótkim terminie, a rygor natychmiastowej wykonalności jest konieczny dla zapewnienia skuteczności działań ratunkowych.

Jeżeli realizacja inwestycji dotyczącej linii kolejowej uniemożliwia korzystanie z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez ich mieszkańców, PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego będą mogły podejmować działania zmierzające do zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców, w szczególności poprzez przekazanie służących temu celowi środków finansowych.

Jeżeli brak możliwości korzystania z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez ich mieszkańców będzie skutkiem okoliczności, za które odpowiedzialność ponoszą inne podmioty, w tym w szczególności wykonawcy robót budowlanych, PLK S.A., CPK lub właściwej jednostce samorządu terytorialnego przysługiwać ma roszczenie wobec tych podmiotów o zwrot wydatków i innych kosztów poniesionych z tytułu zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców tych budynków albo lokali.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako państwowa osoba prawna nie może podjąć arbitralnie decyzji o wypłacie takich rekompensat, jeżeli nie istnieje w systemie prawnym przepis, który zawiera stosowną podstawę prawną.

Złożenie wniosku o wydanie pozwolenia wodnoprawnego lub zgłoszenie wodnoprawne, o których mowa w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, wniosku o wydanie pozwolenia na budowę lub dokonanie zgłoszenia budowy lub wykonywania innych robót budowlanych, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, wniosku o otwarcie zakładu górniczego w rozumieniu ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze, w zakresie budowy tunelu w ciągu linii kolejowej, będzie mogło nastąpić w okresie 20 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko stała się ostateczna. Okres ten stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wydanej po dniu 31 grudnia 2011 roku i liczy się od dnia, w którym decyzja środowiskowa ta stała się ostateczna.”.

2. Konsultacje i notyfikacja

Nadesłane w ramach konsultacji opinie i uwagi zostały zamieszczone na senackiej stronie internetowej. Oczekiwane skutki społeczne, gospodarcze i finansowe oraz wyniki konsultacji są przedstawione w Ocenie Skutków Regulacji.

3. Oświadczenie o zgodności z prawem Unii Europejskiej

Zakres przedmiotowy projektowanej ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

4. Termin wejścia w życie

Ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, zachowując w tym zakresie wymagania określone w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych.

Tytuł projektu: <i>ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym</i>	Data sporządzenia: 27 listopada 2025 r.
Przedstawiciel wnioskodawcy: senator Krzysztof Kwiatkowski	Źródło: inicjatywa grupy senatorów
Osoby odpowiedzialne za projekt w Biurze Legislacyjnym: Maciej Telec, główny legislator, tel. 22 694 93 02 <u>w zakresie OSR:</u> Katarzyna Majewska, główny ekspert, tel. 22 694 92 59	Nr druku: 515, 515 S

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych to wieloetapowy i złożony proces, obejmujący m.in. przeprowadzenie szeregu analiz strategicznych, badań terenowych (np. geotechnicznych i środowiskowych), opracowanie dokumentacji projektowej i technicznej oraz uzyskanie wymaganych decyzji administracyjnych.

Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach, określają przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym*. W myśl ww. przepisów inwestor może złożyć wniosek o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w trybie rozdziału 2b ustawy *o transporcie kolejowym* albo o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*.

Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w ustawie *o transporcie kolejowym*, wydaje wojewoda, na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej lub Spółki Celowej utworzonej na podstawie ustawy z dnia 10 maja 2018 r. *o Centralnym Porcie Komunikacyjnym* (zwanej dalej: CPK) lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera w szczególności:

- 1) oznaczenie terenu inwestycji, w tym linii rozgraniczających teren;
- 2) warunki techniczne realizacji inwestycji;
- 3) warunki wynikające z prawnie chronionych potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa;
- 4) wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich;
- 5) zatwierdzenie podziału nieruchomości;
- 6) określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w szczególności dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego, w tym zjazdu do nieruchomości, lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii;
- 7) oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości:
 - a. które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego,
 - b. w odniesieniu do których PLK S.A. lub CPK nabywają prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa lub stanowiących jego własność oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach,
- 8) oznaczenie nieruchomości, według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości.

Zdarza się, że pomimo przeprowadzenia szczegółowych prac projektowych i przygotowawczych, poprzedzających rozpoczęcie inwestycji w obszarze linii kolejowych, na etapie jej realizacji **występują okoliczności utrudniające lub uniemożliwiające kontynuowanie inwestycji, niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania**, mające istotny i negatywny wpływ na strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia, społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub jego sąsiedztwo lub bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej. Są to zjawiska lub zdarzenia natury technicznej, środowiskowej lub społecznej, których wystąpienie w sposób istotny zmienia uwarunkowania realizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej, a które nie zostały uwzględnione w dokumentacji

projektowej. Przykładem inwestycji, w trakcie realizacji której wystąpiły okoliczności niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania jest budowa tunelu średnicowego w Łodzi.

Studium przypadku – budowa tunelu średnicowego w Łodzi:

Inwestycja zakłada wydrążenie tunelu kolejowego o długości około 7,5 km, przebiegającego pod centrum miasta, łączącego główne łódzkie stacje kolejowe Łódź Widzew, Łódź Fabryczna z Łodzią Kaliską i Łodzią Żabieniec. Tunel ma otworzyć aglomerację łódzką na nowe połączenia kolejowe i usprawnić lokalny, regionalny i krajowy transport pasażerski oraz towarowy. Wartość projektu wynosi około 2 mld zł. Inwestorem w przypadku tej inwestycji jest PKP PLK S.A. Projekt jest dofinansowany ze środków Unii Europejskiej – w perspektywie 2014–2020 z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz w bieżącej perspektywie w ramach Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027.^{1,2,3}

W trakcie realizacji ww. inwestycji doszło do wystąpienia niemożliwych do przewidzenia zjawisk geologicznych i anomalii gruntowych oraz katastrofy budowlanej dot. zawalenia się jednej z kamienic, znajdującej się nad tunelem oraz pęknięcia i osiadania sąsiadujących budynków, a w efekcie przerwania drążenia tunelu i konieczności wstrzymania wszelkich prac.^{4,5,6,7}

Wystąpienie ww. okoliczności generuje szereg negatywnych konsekwencji, takich jak: konieczność czasowego wstrzymania inwestycji, straty finansowe oraz konieczność poniesienia dodatkowych wydatków, wydłużenie czasu realizacji inwestycji, a nawet ryzyko nieukończenia projektu oraz utraty dofinansowania. Oprócz wyżej wymienionych konsekwencji dla inwestora oraz wykonawcy projektu występują również dotkliwe skutki społeczne. Poszkodowani zaistniałą sytuacją są przede wszystkim mieszkańcy budynków (zarówno właściciele, jak i najemcy lokali) dotkniętych katastrofą budowlaną oraz budynków sąsiadujących, zagrożonych zawaleniem, którzy zostali bezpośrednio dotknięci koniecznością opuszczenia zajmowanych lokali mieszkalnych.

Ustawa o transporcie kolejowym w obecnym brzmieniu nie przewiduje mechanizmów prawnych ułatwiających kontynuowanie inwestycji dotyczących linii kolejowych w sytuacji, w której inwestycja taka napotyka na trudności w jej kontynuowaniu, których nie można było przewidzieć w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, w tym możliwości zmiany decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w sposób inny niż w trybie art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego w zw. z art. 9q ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, a także rozwiązań mających na celu skuteczną ochronę dóbr i interesów mieszkańców dotkniętych skutkami wystąpienia omawianych okoliczności.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt.

Rekomendowanym rozwiązaniem jest nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym poprzez dodanie przepisów, w myśl których możliwe będzie w szczególności:

- 1) **zmiana decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej** (dokonana przez wojewodę na wniosek podmiotu, który wnioskował o jej wydanie) – w sytuacji, gdy w trakcie realizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej wystąpią okoliczności niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania, mające istotny i negatywny wpływ na:
 - a) strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia,
 - b) społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub jego sąsiedztwo lub

¹ PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., *O inwestycji. Cele i efekty*, Zakres projektu, on-line: <https://tunnel-laczypolske.pl/cele-i-efekty/> [dostęp: 21.11.2025 r.]

² PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., *O inwestycji. Zakres projektu*, on-line: <https://tunnel-laczypolske.pl/zakres-projektu/> [dostęp: 21.11.2025 r.]

³ PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., *O inwestycji. Czy wiesz, że...*, on-line: <https://tunnel-laczypolske.pl/czy-wiesz-ze/> [dostęp: 21.11.2025 r.]

⁴ Transport Publiczny, *Łódzki tunel średnicowy. (...)*, on-line: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lodzki-tunel-srednicowy-apel-do-premiera-tuska-34tunel-nie-moze-powstac-na-ludzkiej-krzywdzie34-88535.html> [dostęp: 20.11.2025 r.]

⁵ TVP Łódź, *Minął rok od wstrzymania prac przy tunelu kolejowym w Łodzi. (...)*, on-line: <https://lodz.tvp.pl/88782805/lozdz-tunel-srednicowy-wstrzymanie-prac-ulica-1-maja-pkp-plk-zawalenie-kamienicy> [dostęp: 20.11.2025 r.]

⁶ Bankier.pl, *Tunel pod Łodzią i coraz większe problemy. (...)*, on-line: <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Tunel-pod-Lodziami-coraz-wieksze-problemy-Wykonawca-na-skraju-bankructwa-8972612.html#:~:text=Budowa%20rozpocz%C4%99%C5%82a%20si%C4%99%20w%202017,potrwa%C4%87%20nawet%20do%202027%20roku> [dostęp: 20.11.2025 r.]

⁷ Informacje przedstawione podczas posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury w dniu 26 czerwca 2025 r. w punkcie: „Przedstawienie przez Ministra Infrastruktury informacji na temat stanu prac inwestycji – budowa Tunelu średnicowego w Łodzi, powodów opóźnień prac, harmonogramu dalszych prac z uwzględnieniem katastrofy budowlanej z września 2024 roku, w tym terminu oddania do użytku tunelu, a także statusu wykonawców i podwykonawców wykonujących prace przy budowie tunelu, z uwzględnieniem stanu wypłat wynagrodzenia dla podwykonawców”.

c) bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej, przez które rozumie się zdarzenia lub zjawiska natury technicznej, środowiskowej lub społecznej, których wystąpienie w sposób istotny zmienia uwarunkowania realizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej, a które nie zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej;

- 2) **wypłata odszkodowania**, w wysokości ustalonej przez wojewodę z uwzględnieniem wartości odtworzeniowej nieruchomości, jeżeli ww. zmiana decyzji dotyczyć będzie nabycia prawa własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości;
- 3) **sfinansowanie przez inwestora (PKP PLK S.A., CPK lub jednostkę samorządu terytorialnego) kosztów najmu lokalu zastępczego** przez okres do 12 miesięcy, jeżeli decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczyć ma nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny, zajmowanych na podstawie umowy najmu;
- 4) **czasowe korzystanie przez inwestora z rzeczy ruchomej** należącej do innych podmiotów – w przypadku wystąpienia siły wyższej mającej wpływ na inwestycję dotyczącą linii kolejowej realizowanej w tunelu lub w razie potrzeby zapobieżenia powstaniu znacznej szkody będącej skutkiem oddziaływania takiej inwestycji lub konieczności ograniczenia albo wyeliminowania negatywnych skutków jej oddziaływania, lub gdy jest to niezbędne dla bezpieczeństwa prowadzenia robót lub użytkowania infrastruktury kolejowej, jeżeli niebezpieczeństwem tym nie da się zapobiec w inny sposób; za korzystanie z rzeczy ruchomej przysługuje wynagrodzenie ustalone po zakończeniu tego korzystania.

Ponadto projektowana regulacja zakłada, że jeżeli realizacja inwestycji dotyczącej linii kolejowej uniemożliwia korzystanie z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez ich mieszkańców, PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego mogą podejmować **działania zmierzające do zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców, w szczególności poprzez przekazanie służących temu celowi środków finansowych**. Jeżeli brak możliwości korzystania z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez ich mieszkańców jest skutkiem okoliczności, za które odpowiedzialność ponoszą inne podmioty, w tym w szczególności wykonawcy robót budowlanych, PLK S.A., CPK lub właściwej jednostce samorządu terytorialnego przysługuje roszczenie wobec tych podmiotów o zwrot wydatków i innych kosztów poniesionych z tytułu zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców tych budynków albo lokali.

Projektowana regulacja przewiduje także **możliwość złożenia w zakresie budowy tunelu w ciągu linii kolejowej wniosku o:** wydanie pozwolenia wodnoprawnego lub dokonanie zgłoszenia wodnoprawnego, wydanie pozwolenia na budowę lub dokonanie zgłoszenia budowy lub wykonywania innych robót budowlanych, otwarcie zakładu górniczego, **w okresie 20 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.**

Oczekiwanym efektem regulacji będzie ułatwienie kontynuowania inwestycji dotyczących linii kolejowych w sytuacji, w której inwestycja taka napotyka na trudności w jej dalszej realizacji, których nie można było przewidzieć w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, a także lepsza ochrona osób dotkniętych skutkami decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, w szczególności tych, które nie są właścicielami ani użytkownikami wieczystymi nieruchomości, lecz zajmują je na podstawie umów najmu.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Ze względu na specyfikę i szczegółowość problemu dokonanie porównania międzynarodowego jest niecelowe.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt.

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Inwestorzy przy budowie linii kolejowych (PKP PLK S.A., CPK, jednostki samorządu terytorialnego)	2 podmioty oraz 2 809 jednostek samorządu terytorialnego (wg stanu na 1 stycznia 2025 r.)	ustawa	Możliwość złożenia wniosku o zmianę decyzji o ustaleniu linii kolejowej , jeżeli po rozpoczęciu inwestycji dotyczącej linii kolejowej wystąpią okoliczności niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania, mające istotny i negatywny wpływ na strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia, społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub jego sąsiedztwo lub bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej.

			Możliwość finansowania najemcom lokali mieszkalnych znajdujących się w budynku, którego dotyczy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej kosztów najmu lokalu zastępczego przez maksymalnie 12 miesięcy. Możliwość podjmowania działań zmierzających do zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców, w szczególności poprzez przekazanie służących temu celowi środków finansowych – w sytuacji, gdy realizacja inwestycji dotyczącej linii kolejowej uniemożliwia korzystanie z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez ich mieszkańców. Jeżeli za ww. sytuację odpowiedzialność ponoszą inne podmioty, w tym w szczególności wykonawcy robót budowlanych – możliwość zgłoszenia roszczenia o zwrot wydatków i innych kosztów poniesionych z tytułu zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców tych budynków albo lokali. Możliwość czasowego korzystania (za wynagrodzeniem) z rzeczy ruchomej należącej do innych podmiotów – w przypadku wystąpienia siły wyższej mającej wpływ na inwestycję dotyczącą linii kolejowej realizowanej w tunelu lub w razie potrzeby zapobieżenia powstaniu znacznej szkody będącej skutkiem oddziaływania takiej inwestycji lub konieczności ograniczenia albo wyeliminowania negatywnych skutków jej oddziaływania, lub gdy jest to niezbędne dla bezpieczeństwa prowadzenia robót lub użytkowania infrastruktury kolejowej, jeżeli niebezpieczeństwom tym nie da się zapobiec w inny sposób.
Wojewoda	16	ustawa	W przypadku uznania zasadności wniosku o zmianę decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – wszczęcie postępowania w sprawie zmiany tej decyzji oraz możliwość dokonania zmiany decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w przypadku wystąpienia po rozpoczęciu inwestycji okoliczności niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania, mających istotny i negatywny wpływ na strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia, społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub jego sąsiedztwo lub bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej.

			Ustalenie wysokości odszkodowania z uwzględnieniem wartości odtworzeniowej nieruchomości, jeżeli zmiana decyzji o lokalizacji linii kolejowej dotyczy nabycia prawa własności lub użytkowania wieczystego. Możliwość nałożenia, w drodze decyzji, na posiadacza rzeczy ruchomej lub osobę, której przysługuje prawo majątkowe, obowiązku polegającego na oddaniu ich inwestorowi do korzystania przez czas oznaczony.
Wykonawcy robót budowlanych w inwestycjach dot. linii kolejowych	b.d.	—	Obowiązek zwrotu wydatków i innych kosztów poniesionych przez inwestora z tytułu zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców budynków albo lokali, jeżeli brak możliwości korzystania z nich jest skutkiem okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi wykonawca robót budowlanych. Obowiązek oddania rzeczy ruchomej do czasowego korzystania przez inwestora – w przypadku wystąpienia siły wyższej mającej wpływ na inwestycję dotyczącą linii kolejowej realizowanej w tunelu lub w razie potrzeby zapobieżenia powstaniu znacznej szkody będącej skutkiem oddziaływania takiej inwestycji lub konieczności ograniczenia albo wyeliminowania negatywnych skutków jej oddziaływania, lub gdy jest to niezbędne dla bezpieczeństwa prowadzenia robót lub użytkowania infrastruktury kolejowej, jeżeli niebezpieczeństwom tym nie da się zapobiec w inny sposób; za korzystanie z rzeczy ruchomej przysługuje wynagrodzenie ustalone po zakończeniu tego korzystania.
Mieszkańcy nieruchomości, z których korzystanie uniemożliwia realizacja inwestycji dot. linii kolejowej: • właściciele nieruchomości • najemcy lokali mieszkalnych	b.d.	—	Możliwość zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych przez inwestora (PLK S.A., CPK lub jednostkę samorządu terytorialnego). Uzyskanie odszkodowania za nieruchomość, jeżeli zmiana decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczy nabycia prawa własności lub użytkowania wieczystego tej nieruchomości. Możliwość finansowania przez inwestora (PLK S.A., CPK lub jednostkę samorządu terytorialnego) kosztów najmu lokalu zastępczego przez maksymalnie 12 miesięcy.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji.

Projekt ustawy w dniu 6 listopada 2025 r. został przesłany do zaopiniowania Ministrowi Infrastruktury, Ministrowi Finansów i Gospodarki, Ministrowi Sprawiedliwości, Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji, Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie, Naczelnemu Sądowi Administracyjnemu, Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej, Sądowi Najwyższemu, Urzędowi Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Naczelnej Radzie Adwokackiej, Business Centre Club, Federacji Konsumentów, Fundacji Greenpeace Polska, Fundacji WWF Polska, Helsińskiej Fundacji Praw Człowieka, Izbie Gospodarczej „Wodociągi Polskie”, Konfederacji Lewiatan, Krajowej Izbie Gospodarczej, Krajowej Radzie Regionalnych Izb Obrachunkowych, Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa, Polskiej Radzie Biznesu, Polskiemu Związkowi Pracodawców Budownictwa, Pracodawcom Rzeczypospolitej Polskiej, Rzecznikowi Małych i Średnich Przedsiębiorców, Rzecznikowi Praw Obywatelskich, Stowarzyszeniu Polskich Rzeczników Budowlanych, Śląskiemu Związkowi Gmin i Powiatów, Unii Metropolii Polskich, Unii Miasteczek Polskich, Związkowi Gmin Wiejskich RP, Związkowi Miast Polskich, Związkowi Polskich Samorządów, Związkowi Powiatów Polskich, Związkowi Województw Rzeczypospolitej Polskiej. Termin nadsyłania opinii ustalono na dzień 25 listopada 2025 r.

W opinii **Ministra Infrastruktury (MI)** projekt kierunkowo należy zaopiniować pozytywnie, niemniej wątpliwości budzi brzmienie projektowanego art. 9y ust. 3g ustawy. MI zauważył, że ww. przepis wymaga doprecyzowania w zakresie początkowego terminu, od którego możliwe będzie pokrycie kosztów najmu, ponieważ termin ten nie jest precyzyjnie wskazany i stosowanie ustawy w tym zakresie może powodować problemy interpretacyjne, przedstawiając proponowane brzmienie tego przepisu. Ponadto Minister zwrócił uwagę, że w proponowanych rozwiązaniach należałoby uwzględnić przepisy przejściowe regulujące wpływ projektowanych regulacji na postępowania wszczęte i pozostające w toku.

Jednocześnie Minister przekazał uwagi Pełnomocnika Rządu do Spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego w niniejszej sprawie o charakterze techniczno-legislacyjnym wraz z rekomendacją Ministra Infrastruktury.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. popiera i uważa proponowane rozwiązania za konieczne. W ocenie PLK SA zmiany w tym zakresie będą pomocne m.in. przy kontynuacji inwestycji dotyczącej budowy tunelu średnicowego w Łodzi.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska (GDOŚ) nie neguje kierunkowej decyzji w zakresie konieczności wprowadzenia proponowanych rozwiązań, jednak dostrzega potrzebę doprecyzowania niektórych regulacji ujętych w projekcie. GDOŚ wskazał na nieprawidłową konstrukcję przepisu projektowanego art. 9wa ust. 4 ustawy (zmiana ujęta w art. 1 pkt 3 projektu), przedstawiając propozycję stosownej poprawki w tym zakresie. GDOŚ proponuje także zawężenie zakresu zmiany wydanej decyzji lokalizacyjnej, celem uniemożliwienia wprowadzenia modyfikacji w decyzji o ustaleniu lokalizacji kolejowej w zakresie zmian, które mogłyby wpłynąć na warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto wątpliwości GDOŚ dotyczą szerokiego zakresu zmian, które mogłyby zostać dokonane w trybie projektowanego ust. 2 w art. 9wa ustawy.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska negatywnie opiniuje dodanie do przepisów ustawy projektowanego art. 9ah (zmiana ujęta w art. 1 pkt 5 projektu ustawy), przedmiotem którego jest wydłużenie terminu używalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie budowy tunelu w ciągu linii kolejowej z 10 do 20 lat.

Prokuratoria Generalna RP poinformowała, że jej wątpliwości budzi projektowana zmiana art. 9yba ust. 3 ustawy (zmiana ujęta w art. 1 pkt 3 projektu) w zakresie, w jakim przewiduje obligatoryjny udział Prokuraturii Generalnej przy zawieraniu porozumienia między inwestorem i posiadaczem rzeczy ruchomej lub osobą, której przysługuje prawo majątkowe, w sprawie wysokości wynagrodzenia za oddanie ich inwestorowi do korzystania przez czas oznaczony. Udział Prokuraturii Generalnej w negocjacjach i mediacjach nie jest obligatoryjny. Podmioty uprawnione mogą zwrócić się do Prokuraturii o taki udział w sposób uregulowany w § 31 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z 11 maja 2017 r. *w sprawie zakresu i trybu współdziałania Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej i Prezesa Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej z innymi podmiotami przy wykonywaniu zadań*.

Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców stwierdził, że należy dostrzec ryzyko negatywnego oddziaływania regulacji na sytuację mikro przedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców, a wpływ ustawy na tę grupę podmiotów powinien zostać opisany w uzasadnieniu do projektu.

Rzecznik postuluje, aby rozważyć wyłączenie przedsiębiorców sektora MŚP z projektowanego obowiązku oddania rzeczy inwestorowi do korzystania. Brak takiego wyłączenia rodzić może ryzyko poważnego ograniczenia, lub w niektórych przypadkach całkowitego uniemożliwienia wykonywania działalności gospodarczej. Ponadto Rzecznik zwrócił uwagę, że przepisy nie określają procedury, w tym szczególnych przesłanek ponoszenia odpowiedzialności majątkowej przez podmioty trzecie, w szczególności wykonawców robót budowlanych oraz zasad określania wysokości roszczenia. Ponadto postuluje doprecyzowanie procedury oraz zasad dochodzenia roszczeń o zwrot wydatków i innych kosztów poniesionych z tytułu zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców.

W opinii **Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów** „zaproprowane rozwiązania nie wywrą wpływu na funkcjonowanie rynku, strukturę konkurencji czy sytuację konsumentów jako uczestników rynku, w rozumieniu przepisów

o ochronie konkurencji i konsumentów.” Urząd „nie identyfikuje zagadnień, które wymagałyby zgłoszenia uwag do przedstawionych propozycji legislacyjnych.”

Polska Izba Inżynierów Budownictwa proponuje wprowadzenie do ustawy *o transporcie kolejowym* zmian przepisów art. 53 ust. 4, art. 57 ust. 2, art. 57a ust. 2, mających na celu zniesienie nakazu lokalizowania inwestycji liniowych w określonych odległościach od obszaru kolejowego oraz uproszczenie procedury udzielania zgody na odstąpienie poprzez zdjęcie z organu administracji architektoniczno-budowlanej obowiązku uzyskania opinii właściwego zarządcy.

Związek Województw RP przekazał uwagi wniesione przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego, które dotyczą braku wskazania źródła sfinansowania rozwiązań przewidzianych w projekcie (nie wskazano na możliwość refinansowania dodatkowych wydatków przez budżet państwa), a także braku definicji i niejasności następujących pojęć użytych w projekcie: „znacznej szkody”, „negatywnych skutków”, „okoliczności społecznych”.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Naczelny Sąd Administracyjny oraz Krajowa Rada Regionalnych Izb Obrachunkowych nie zgłaszają uwag w zakresie rozwiązań zaproponowanych w ww. projekcie.

Na wspólnym posiedzeniu w dniu 25 listopada 2025 r. Komisja Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, Komisja Ustawodawcza oraz Komisja Infrastruktury rozpatrzyły projekt i przyjęły go bez wprowadzania poprawek.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych.

(ceny stałe z 2025 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Budżet państwa	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
JST	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
PKP PLK S.A.	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
CPK	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Wydatki ogółem	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Budżet państwa	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
JST	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
PKP PLK S.A.	0	271,0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
CPK	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Saldo ogółem	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Budżet państwa	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
JST	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
PKP PLK S.A.	0	-271,0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
CPK	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.

Źródła finansowania:

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja będzie miała wpływ na sektor finansów publicznych, spowoduje ewentualny wzrost wydatków jednostek zaliczanych do tego sektora (spółek Skarbu Państwa: PKP PLK S.A. i CPK sp. z o.o. lub jednostek samorządu terytorialnego – które pełnią rolę inwestora w inwestycjach dotyczących linii kolejowych) w określonej w projekcie sytuacji, tj. gdy w trakcie realizacji inwestycji wystąpią okoliczności niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania, mające istotny i negatywny wpływ na strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia, społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub jego sąsiedztwo lub bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej. Ewentualny wzrost wydatków dotyczyć będzie: wypłaty odszkodowania właścicielom tych nieruchomości, których może dotyczyć zmiany decyzji lokalizacji linii kolejowej,
--	---

- przekazania środków finansowych na zabezpieczenie potrzeb mieszkaniowych mieszkańców, jeżeli realizacja inwestycji dotyczącej linii kolejowej uniemożliwia korzystanie z ich budynków albo lokali mieszkalnych,
- pokrycia kosztu najmu przez okres do 12 miesięcy najemcom zajmującym lokale mieszkalne podlegające opróżnieniu w związku z realizacją inwestycji dotyczącej linii kolejowej,
- zapłaty wynagrodzenia za czasowe korzystanie z rzeczy ruchomych należących do innych podmiotów, np. wykonawcy robót budowlanych.

Proponowane rozwiązania będą dotyczyć w szczególności inwestycji w zakresie linii kolejowych, w tym realizowanych w tunelach podziemnych, na terenach silnie zurbanizowanych o zagęszczonej zabudowie miejskiej, gdzie ryzyko wystąpienia okoliczności niemożliwych do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania jest prawdopodobnie większe niż w przypadku inwestycji dotyczących linii kolejowych w pozostałych obszarach, a konsekwencje finansowe ich wystąpienia znacznie wyższe.

Skutki krótkookresowe:

Z informacji przedstawionych przez PKP PLK S.A. wynika, że aktualnie realizowana jest jedna inwestycja, której mogą dotyczyć projektowane rozwiązania – tj. budowa tunelu średnicowego w Łodzi. Wejście w życie projektowanej regulacji w pierwszym roku jej funkcjonowania wiązało by się zatem z koniecznością pokrycia dodatkowych wydatków dot. inwestycji dotyczącej budowy tunelu średnicowego w Łodzi.

Według szacunków przedstawionych przez PKP PLK S. A. po wejściu w życie projektowanych rozwiązań Spółka poniesie dodatkowe wydatki związane z:

- wypłatą odszkodowań za przejęte nieruchomości wyniosą około **200-250 mln zł** (przy założeniu że przejęciu podlegać będzie około 20–25 kamienic o średniej wartości około 10 mln zł każda),
- sfinansowaniem kosztów najmu przez okres do 12 miesięcy wyniosą około **15 mln zł** (przy założeniu, że w jednej kamienicy znajduje się 20 najemców oraz wysokość miesięcznego czynszu wynosi około 2 400 zł), a także
- zapłatą wynagrodzenia za korzystanie z rzeczy ruchomych należących do osób trzecich (w tym przypadku tarczy drążącej tunel) w wysokości około **5–6 mln zł**.

Skutki regulacji w długim okresie:

Oszacowanie skali ryzyka wystąpienia w trakcie realizacji inwestycji okoliczności niemożliwych do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania oraz wysokości wydatków publicznych wynikających z projektowanych rozwiązań w długim okresie nie jest możliwe, co wynika ze specyfiki ww. okoliczności.

Przykład inwestycji dot. budowy tunelu średnicowego w Łodzi pokazuje, że jeżeli ryzyko wystąpienia okoliczności określonych w projekcie się ziszczy, skala dodatkowych wydatków będzie znaczna (nie w skali całej inwestycji, a jednostkowo dla podmiotu, który będzie musiał je ponieść).

W planach inwestycyjnych PLK S.A. do 2040 roku są przewidziane następujące przedsięwzięcia dotyczące linii kolejowych i budowy tuneli w obszarze silnie zurbanizowanym:

LP.	Projekt	Potencjalny termin realizacji	Lokalizacja	Uwagi
1.	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Warszawa - Czyżew, etap I: budowa nowej linii kolejowej Warszawa Wschodnia - Warszawa Wileńska Marki oraz poprawa przepustowości na	2028 - 2034 i dalej	Warszawa	Wybrany wariant w Studium Wykonalności przewiduje budowę tuneli kolejowych w ramach nowej linii Warszawa Wschodnia - Warszawa Wileńska Marki.

	odc. Warszawa Wileńska Marki – Zielonka - roboty budowlane			
2.	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia - etap IIb	2028 - 2034 i dalej	Warszawa	W ramach planowanej inwestycji przewiduje się modernizację tunelu średnicowego. Wstępnie zakłada się rozpoczęcie prac po 2030 roku, natomiast ostateczny termin rozpoczęcia robót jest uzależniony od terminu realizacji prac związanych z przebudową stacji Warszawa Wschodnia.
3.	Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia - Nasielsk (Kątno/Świercze)	2028 - 2034 i dalej	Legionowo	Analizowany obecnie wariant przewiduje budowę tunelu kolejowego na terenie miasta Legionowo. Należy zaznaczyć, że wariant ten może docelowo ulec zmianie, co będzie tożsame ze zmianą decyzji dotyczącej budowy tunelu kolejowego na terenie miasta Legionowo.

Źródło: PKP PLK S.A.

Ponadto Spółka podaje, że realizowane są następujące analizy studialne dla obszarów węzłów kolejowych, które zważywszy na wysoce zurbanizowane tereny, zakładają rozwiązania z wykorzystaniem tuneli kolejowych:

- Wstępne Studium Wykonalności kolejowych inwestycji Infrastrukturalnych w Małopolsce: W ramach prowadzonych analiz rozpatrywane jest nowe wyjście kolejowe z Krakowa w kierunku Warszawy/Katowic, zakładające budowę odcinka od stacji Kraków Główny w kierunku północnym z wykorzystaniem tunelu kolejowego,
- Studium planistyczne rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego ze szczególnym uwzględnieniem nowej linii średnicowej: Analizowane są różne możliwości budowy nowej linii średnicowej w Warszawie, przechodzącej tunelem przez centrum miasta,
- Wstępne Studium Wykonalności Wrocławskiego Węzła Kolejowego: zakładana w dalekiej perspektywie budowa tunelu kolejowego Bielany Wrocławskie – Nadodrze na potrzeby ruchu Regionalnego oraz Aglomeracyjnego,
- Studium Planistyczne Węzła Kolejowego Aglomeracji Łódzkiej.

Równolegle do działań PLK SA, które w dużej mierze koncentrują się na rozwoju istniejącej sieci kolejowej, swoje prace prowadzi również CPK sp. z o.o. W ramach planowanych przez CPK sp. z o.o. przedsięwzięć wskazuje się m.in. na realizację nowych linii kolejowych w obszarach miejskich, prowadzonych w formule tunelowej, w tym:

- odcinka Łódź Fabryczna – Retkinia;
- odcinka Warszawa Zachodnia – Konotopa;
- tunelu kolejowego dla linii nr 85 w rejonie osiedla Mileszki w Łodzi.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2025 r.)	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	265,0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	duże przedsiębiorstwa	0	-265,0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców klasyfikowanych w sektorze mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw. Regulacja będzie miała wpływ jedynie na bardzo wąską grupę (jednostkowe przypadki) przedsiębiorstw będących inwestorami przy budowie linii kolejowych (PKP PLK S.A. lub CPK sp. z o.o.) oraz wykonujących inwestycje dotyczące linii kolejowych.

Wejście w życie projektowanych rozwiązań przyczyni się do szybszego zakończenia ww. inwestycji, które zostały przerwane ze względu na wystąpienie zdarzeń nadzwyczajnych, których nie można było przewidzieć na etapie projektowania inwestycji, co leży w interesie zarówno inwestorów, jak i wykonawców inwestycji.

Projektowane rozwiązania zakładają przekazanie przez PKP PLK S.A. lub CPK sp. z o.o. (lub właściwą jednostkę samorządu terytorialnego) środków finansowych na zabezpieczenie potrzeb mieszkaniowych mieszkańców, jeżeli realizacja inwestycji dotyczącej linii kolejowej uniemożliwia korzystanie z ich budynków albo lokali mieszkalnych, pokrycie kosztu najmu przez okres do 12 miesięcy najemcom zajmującym lokale mieszkalne podlegające opróżnieniu w związku z realizacją inwestycji dotyczącej linii kolejowej, a także zapłatę wynagrodzenia w związku z czasowym korzystaniem przez inwestora z rzeczy ruchomych należących do wykonawcy.

W odniesieniu do inwestycji, której regulacja dotyczyć będzie w pierwszym roku funkcjonowania ustawy – według szacunków przedstawionych przez PKP PLK S. A. – Spółka poniesie dodatkowe wydatki w łącznej wysokości około 271,0 mln zł (z czego wydatki związane z wypłatą odszkodowań za przejęte nieruchomości wyniosą około **200-250 mln zł**, sfinansowaniem kosztów najmu przez okres do 12 miesięcy – około **15 mln zł**, z zapłatą wynagrodzenia za korzystanie z rzeczy ruchomych należących do wykonawcy robót budowlanych – około **5–6 mln zł**). Ostatnia ze wskazanych kwot będzie stanowiła przychód przedsiębiorstwa będącego wykonawcą robót budowlanych. *Per saldo* wpływ na przedsiębiorstwa dotknięte skutkami projektowanej ustawy w pierwszym roku jej funkcjonowania wyniesie około -265,0 mln zł.

Z uwagi na łączną wysokość ww. wydatków, możliwość ich sfinansowania przez inwestora (w tym przypadku PKP PLK S.A.) wymagałaby przeprowadzenia analizy finansowej tego podmiotu.

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sektor rodzin, obywateli i gospodarstw domowych. Jednakże będzie miała pozytywny wpływ na mieszkańców obszarów objętych inwestycjami dotyczącymi linii kolejowych, w trakcie realizacji których wystąpią niemożliwe do przywidzenia na etapie projektowania i planowania inwestycji zdarzenia nadzwyczajne. Zapewni lepszą ochrona osób dotkniętych skutkami decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, w szczególności tych, które nie są właścicielami ani użytkownikami wieczystymi nieruchomości, lecz zajmują je na podstawie umów najmu.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy.

Brak wpływu.

10. Wpływ na pozostałe obszary.	
☐ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na sytuację i rozwój regionalny, gdyż zakłada wprowadzenia mechanizmów prawnych ułatwiających kontynuowanie inwestycji dotyczących linii kolejowych w sytuacji, w której inwestycja taka napotyka na trudności w jej kontynuowaniu, których nie można było przewidzieć w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Projektowana regulacja powinna podlegać ewaluacji w dłuższym okresie (np. po upływie 10 lat od jej wejścia w życie), w szczególności pod kątem, czy projektowane mechanizmy zabezpieczają przez niwelowaniem negatywnych skutków wystąpienia w trakcie realizacji inwestycji dotyczących linii kolejowych okoliczności niemożliwych do przewidzenia na etapie projektowania i planowania inwestycji, a także skali wydatków publicznych z tego tytułu.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.).	
Brak.	