

INDIA PECYNA

Instytut Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej
Wydział Nauk Geograficznych
Uniwersytet Łódzki

5

TERENY PKP S.A. W MAŁYCH MIASTACH WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

PKP'S PROPERTIES IN SMALL TOWNS IN LODZKIE VOIVODESHIP

Artykuł wpłynął do redakcji 30.12.2015; po recenzjach zaakceptowany 30.08.2016.

Pecyna I., 2016, *Tereny PKP S.A. w małych miastach województwa łódzkiego*, [w:] Bartosiewicz B. (red.), *Potencjał rozwoju małych i średnich miast w Polsce. Growth potential of small and medium-sized towns in Poland*, „Space – Society – Economy”, 16, Institute of the Built Environment and Spatial Policy, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 85–99.

Mgr India Pecyna, doktorantka, Instytut Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej, Wydział Nauk Geograficznych, Uniwersytet Łódzki, ul. Kopcińskiego 31, 90-142 Łódź; e-mail: kurczynska@tlen.pl

Zarys treści

PKP S.A. posiada w zarządzaniu ponad 100 tys. nieruchomości. W wyniku zmian społeczno-gospodarczych, postępu technologicznego, wiele z tych nieruchomości stało się zbędnych z punktu widzenia działalności prowadzonej przez PKP. Poza użytkowaniem nieruchomości PKP na potrzeby organizacji transportu kolejowego, część z nich może być wykorzystana na cele mieszkaniowe lub komercyjne i inwestycyjne. Celem artykułu jest identyfikacja gruntów należących do PKP S.A. w małych miastach województwa łódzkiego oraz ocena ich atrakcyjności inwestycyjnej dla potrzeb działalności niezwiązanej z transportem kolejowym.

Słowa kluczowe

Tereny PKP S.A., nieruchomości kolejowe, małe miasta, województwo łódzkie.

5.1. WPROWADZENIE

Spółka Polskie Koleje Państwowe, zgodnie z danymi na początek 2015 roku, była w posiadaniu gruntów o łącznej powierzchni ok. 982 km². Mimo, iż powierzchnia terenów posiadanych przez PKP z roku na rok maleje (w 2000 roku Spółka posiadała ok. 1 079 km²)¹, Spółka nadal pozostaje jednym z wyróżniających się właścicieli gruntów w skali kraju.

Wielkość, struktura rodzajowa i lokalizacja gruntów posiadanych przez PKP są wynikiem historycznego kształtowania się sieci kolejowej w Polsce. Przyrost powierzchni terenów należących do PKP wiązał się z rozwojem sieci kolejowej, której długość rosła jeszcze po II Wojnie Światowej, mimo zamykania już wtedy niektórych linii, co kompensowano budową nowych (Taylor 2007). W zarządzanie PKP trafiały nie tylko grunty pod drogi kolejowe, ale także tereny zajmowane przez towarzyszące im obiekty infrastruktury technicznej i społecznej, jak np. nastawnie, wieże ciśnień czy domy pracowników kolei. Z czasem nastąpił regres sieci kolejowej, a Spółka zaczęła ograniczać działalność w zakresie przewozów osób i rzeczy. Nastąpiły także znaczne zmiany w technologii przewozów. W wyniku powyższego, część gruntów i obiektów przestała być niezbędna dla prowadzenia transportu kolejowego. Utrzymywanie zbędnego majątku trwałego nie leży w interesie Spółki, gdyż wiąże się z generowaniem dodatkowych kosztów, wynikających z konieczności opłacania podatków, utrzymania i konserwacji mienia czy też ochrony obiektów (Załuski 2009). Powyższe czynniki zadecydowały o zmniejszaniu się powierzchni gruntów posiadanych przez PKP oraz o ich aktualnej strukturze funkcjonalnej.

Artykuł posiada dwa cele główne. Pierwszy z nich obejmuje identyfikację terenów posiadanych przez PKP S.A. w małych miastach województwa łódzkiego, drugi natomiast ocenę ich atrakcyjności dla potrzeb inwestycji niezwiązanych z transportem kolejowym. Drugi z celów głównych zrealizowany został poprzez osiągnięcie dodatkowych celów szczegółowych, polegających na identyfikacji struktury funkcjonalnej terenów według przewidzianej dla nich przez Spółkę funkcji (kolejowej, mieszkalnej lub komercyjnej i inwestycyjnej) oraz ich położenia w strukturze przestrzennej miasta.

5.2. ZAŁOŻENIA BADAWCZE

Badaniami objęto nieruchomości w małych miastach województwa łódzkiego, które znajdują się w posiadaniu² (czyli głównie użytkowaniu wieczystym) PKP.

¹ Za danymi PKP S.A.

² Zarówno nieruchomości o uregulowanym, jak i nieuregulowanym stanie prawnym, według stanu na maj 2015 roku. Nie uwzględniano czy dany teren jest zabudowany czy też nie.

Przyjęto, że małe miasta to ośrodki posiadające prawa miejskie o liczbie mieszkańców nie większej niż 25 tysięcy³.

Na potrzeby artykułu wykorzystano dane udostępnione przez PKP S.A., dane zebrane podczas inwentaryzacji w terenie oraz skorzystano z danych udostępnionych przez Centralny Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej: państwowego rejestru granic oraz bazy danych ogólnogeograficznych (BDOO). Przy opracowaniu pozyskanych danych posłużono się podstawowymi miarami statystycznymi, tj. klasyczną miarą średnią oraz bezwzględną miarą zróżnicowania (Dobrowolska 2009; Grzelak 2009). Wśród zastosowanych metod znalazły się także analizy kartograficzne oraz grupowania.

Literaturę poświęconą szeroko rozumianej problematyce kolejnictwa należy uznać za bardzo bogatą, jednak tematyka gruntów posiadanych przez PKP S.A. nie została dotychczas wyczerpana. Zagadnieniem tym w skali kraju, wykorzystując w znacznej mierze raporty Najwyższej Izby Kontroli⁴, zajął się przede wszystkim D. Załuski (2009). Ważnym uzupełnieniem dla ww. pozycji jest późniejszy raport NIK: *Informacja o wynikach kontroli wykorzystania nieruchomości kolejowych, na cele komercyjne, niezwiązane z prowadzeniem ruchu kolejowego* (2011). Problematyka majątku PKP S.A. badana jest przede wszystkim przez pryzmat innych, pokrewnych zagadnień, z których za jej najbliższe należy uznać te związane z kształtowaniem się sieci kolejowej oraz z rolą infrastruktury kolejowej w rozwoju poszczególnych ośrodków, w szczególności w zakresie zagospodarowania terenów kolejowych, rewitalizacji terenów pokolejowych oraz wartości obiektów architektury kolejarskiej. W przypadku pierwszej grupy dostępna jest szeroka gama publikacji przedstawiających, jak rozwijała się sieć kolejowa zarówno w skali kraju (np. Koziarski 1993; Taylor 2007), jak i w odniesieniu do poszczególnych regionów, w tym regionu łódzkiego (np. Paszke i in. 1995; Jerczyński, Roszak 2003). Opracowania z „drugiej grupy” podzielić można na te, które ukazują ogólny kontekst zagadnienia oraz analizy lokalne i studia przypadku (np. Gubańska 2005). Wybiórcze pokrewne informacje można odnaleźć także w opracowaniach o charakterze ogólnym, np. dotyczących lokalnych programów rewitalizacji w małych miastach województwa łódzkiego (Figlus 2011). W nielicznych opracowaniach podjęto badania w skali całego regionu (np. Balińska i in. 2011).

³ Mimo, że za powszechne kryterium wydzielenia małych miast w opracowaniach naukowych przyjęto się stosować liczbę 20 tys. mieszkańców (Zuzańska-Żyśko 2006; Sołtys 2011), uwzględniając rozkład liczby mieszkańców w miastach województwa łódzkiego, za bardziej stosowny uznano limit odpowiadający 25 tys. mieszkańców.

⁴ *Informacja o wynikach kontroli utrzymania liniowej infrastruktury kolejowej PKP* (2002); *Informacja o wynikach kontroli gospodarowania majątkiem przez PKP S.A.* (2005); *Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów* (2008).

5.3. IDENTYFIKACJA GRUNTÓW PKP S.A. W MAŁYCH MIASTACH WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Aktualnie PKP posiada nieruchomości w 15 małych miastach województwa łódzkiego (tab. 1). Zdecydowanie największą powierzchnią gruntów, liczącą ok. 83 ha i stanowiącą niemal $\frac{1}{10}$ obszaru miasta, dysponuje w Koluszkach. Poza Koluszkami, Spółka posiada tereny o największych łącznych powierzchniach w Opocznie, Głownie, Wieluniu, Łęczycy i Łasku, czyli w „większych małych miastach” (każde z tych miast liczy ponad 14 tys. mieszkańców). PKP najmniejszą łączną powierzchnią terenów dysponuje w Rawie Mazowieckiej oraz Białej Rawskiej. W pierwszym z tych miast Spółka posiada wyłącznie jedną działkę ewidencyjną, liczącą powierzchnię niecałych 100 m².

Odnośnie udziału gruntów PKP w ogólnej powierzchni małych miast, poza Koluszkami wyróżniają się Wieruszów oraz Łęczycza, w których grunty PKP stanowią ponad 3% powierzchni miasta, a także Krośniewice, Drzewica, Opoczno i Głowno, gdzie majątek Spółki tworzony jest przez ok. 2,0–2,6% powierzchni tych miast.

Od 2000 do 2015 roku powierzchnia terenów należących do PKP zmalała w 10 spośród 15 małych miast (średnio o 4,6 ha). Uwzględniając ww. trend oraz strukturę funkcjonalną gruntów omówioną w dalszej części artykułu (występowanie w większości miast gruntów o funkcji komercyjnej i inwestycyjnej, czyli m.in. przewidywanych do sprzedaży), za prawdopodobne uznać należy, że powierzchnia gruntów PKP w większości z tych miast nadal będzie się zmniejszać.

Na jedno małe miasto przypada przeciętnie ($X_{\bar{s}}$) 23,8 ha gruntów PKP S.A. Jednocześnie suma powierzchni gruntów Spółki w małych miastach przeciętnie różni się od wartości średniej (S_x) o powierzchnię ok. 21,7 ha. Oznacza to, że zbiór małych miast pod względem powierzchni terenów PKP w nich zlokalizowanych jest bardzo zróżnicowany i średnia wartość powierzchni gruntów nie daje pełnego obrazu sytuacji w poddanych badaniu miastach. Wskazane wartości średniej arytmetycznej ($X_{\bar{s}}$) i odchylenia standardowego (S_x) zostały wykorzystane do pogrupowania miast według powierzchni usytuowanych w nich gruntów PKP. Kierując się niżej wymienionymi kryteriami wskazano istnienie 4 grup miast (rys. 1):

1. Miasta, w których PKP posiada tereny o bardzo dużej łącznej powierzchni (powierzchnia terenów PKP $> X_{\bar{s}} + S_x$, tj. większa niż 45,5 ha): Koluszki oraz Opoczno;
2. Miasta, w których PKP posiada tereny o dużej łącznej powierzchni ($X_{\bar{s}} < \text{powierzchnia terenów PKP} \leq X_{\bar{s}} + S_x$): Głowno, Łask, Łęczycza oraz Wieluń;
3. Miasta, w których PKP posiada tereny o małej i średniej łącznej powierzchni ($X_{\bar{s}} - S_x < \text{powierzchnia terenów PKP} \leq X_{\bar{s}}$): Drzewica, Kamieńsk, Krośniewice, Ozorków, Stryków, Szadek oraz Wieruszów;

Tabela 1

Grunty posiadane przez PKP S.A. w małych miastach województwa łódzkiego

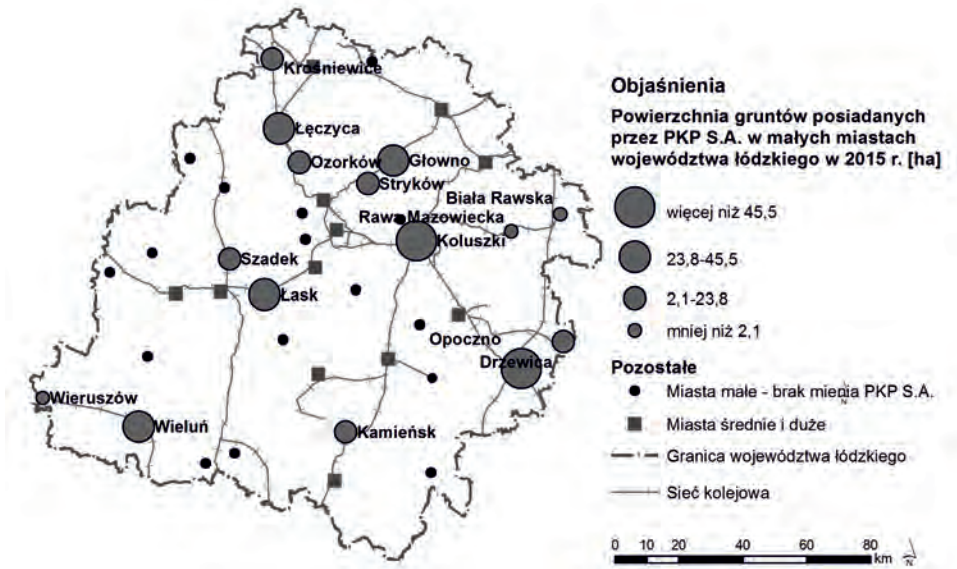
Miasto	Grunty posiadane przez PKP S.A.			
	2000		2015	
	Powierzchnia (ha)	Udział w powierzchni miasta (%)	Powierzchnia (ha)	Udział w powierzchni miasta (%)
Biała Rawska	3,4	0,3	0,7	0,1
Drzewica	11,2	2,3	11,2	2,3
Głowno	46,9	2,4	41,4	2,1
Kamieńsk	11,3	0,9	11,2	0,9
Koluszki	87,6	9,3	82,6	8,3
Krośniewice	15,5	5,2	10,7	2,6
Łask	25,6	1,7	25,6	1,6
Łęczyca	27,5	3,1	27,5	3,1
Opoczno	65,1	2,7	53,2	2,1
Ozorków	20,3	1,3	20,3	1,3
Rawa Maz.	8,4	0,6	0,0 ⁵	0,0
Stryków	16,5	2,0	15,6	1,9
Szadek	8,8	0,5	8,8	0,5
Wieluń	32,5	1,9	28,5	1,7
Wieruszów	22,6	3,8	19,6	3,3
Suma	403,2	–	356,9	–
Średnia	26,9	2,5	23,8	2,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP S.A. oraz GUS BDL.

4. Miasta, w których PKP posiada tereny o bardzo małej łącznej powierzchni (powierzchnia terenów PKP $\leq X_{sr} - S_x$, tj. mniejsza bądź równa 2,1 ha): Biała Rawska oraz Rawa Mazowiecka.

Prawie połowa, bo aż 7 z 15 miast, to ośrodki w których PKP posiada tereny o małej i średniej łącznej powierzchni (grupa nr 3). Pięć z tych miast to ośrodki, których liczba mieszkańców nie przekracza 5 tys. mieszkańców. Aż w 9 ośrodkach łączna powierzchnia terenów PKP w danym mieście nie przekracza wartości średniej dla wszystkich miast (grupy nr 3 i 4).

⁵ Dokładnie: 0,0098 ha.



Rys. 1. Powierzchnia gruntów PKP S.A. w małych miastach województwa łódzkiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP S.A. (stan na maj 2015 r.)

5.4. STRUKTURA FUNKCJONALNA GRUNTÓW PKP S.A. W MAŁYCH MIASTACH WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

PKP S.A., w ramach posiadanych gruntów, wydziela tereny o różnych funkcjach⁶. Podstawową grupę tworzą tereny o funkcji kolejowej, a należą do niej tereny uznane przez Spółkę za potrzebne dla prowadzenia działalności w zakresie transportu kolejowego. Poza tą grupą PKP wydziela jeszcze dwie inne podstawowe grupy, tj. tereny o funkcji mieszkalnej oraz o funkcji komercyjnej i inwestycyjnej. Grunty w granicach jednego miasta mogą być przeznaczone tylko na jedną funkcję lub też być przeznaczone na różne cele, w ramach dwóch lub wszystkich trzech funkcji. W 11 spośród 15 miast wśród terenów PKP współistnieją grunty o wszystkich wymienionych funkcjach. Oznacza to, że w większości z małych miast występują grunty przeznaczone nie tylko na cele kolejowe, ale także na cele mieszkalne oraz komercyjne i inwestycyjne. Tylko w dwóch miastach tereny PKP przeznaczone zostały do pełnienia wyłącznie jednej funkcji.

⁶ Grunty podzielone zostały ze względu na docelową funkcję. Funkcja ta może odpowiadać obecnemu sposobowi wykorzystania gruntów lub być tylko odzwierciedleniem pożądanego sposobu wykorzystania gruntu.

Do grupy terenów o funkcji kolejowej należą tereny przeznaczone przez Spółkę na infrastrukturę kolejową⁷, tereny pod dworcami kolejowymi oraz pod siedzibami jednostek organizacyjnych. Największą powierzchnię gruntów o tej funkcji Spółka posiada w Koluszkach, Opocznie i Głownie (od 33 do 47 ha) (rys. 2). Grunty te dominują w ogóle gruntów posiadanych przez PKP w danym mieście niemal we wszystkich małych miastach (rys. 3) – wyjątkami są: Rawa Mazowiecka, gdzie PKP nie posiada żadnych gruntów przeznaczonych na swoje potrzeby, oraz Krośniewice, z ich bardzo małym, ok. 3% udziałem. W porównaniu do pozostałych miast, stosunkowo niski udział gruntów o funkcji kolejowej, ma miejsce w Koluszkach i Łęczycy – w miastach tych udział ten wynosi ok. 55%.

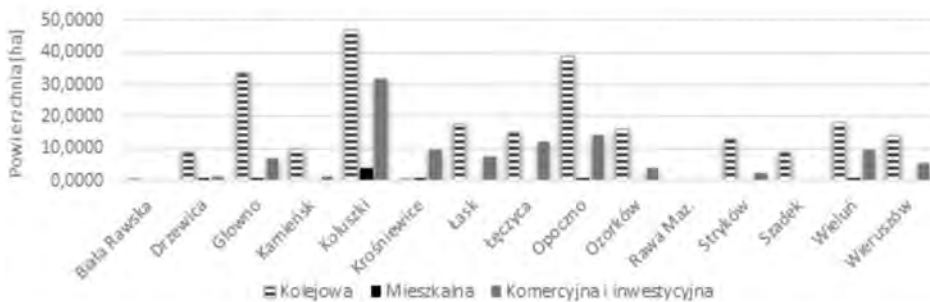
Część gruntów posiadanych przez PKP posiada funkcję mieszkalną. Na większości z nich zlokalizowane są budynki mieszkalne, niegdyś wybudowane dla pracowników. Poza Koluszkami, mogącymi pochwalić się największą powierzchnią terenów przeznaczonych na cele mieszkalne, o łącznej powierzchni niemal 4 ha, oraz Drzewicą i Krośniewicami, w których na cele mieszkalne wskazano ich po ok. 1 ha, w żadnym innym mieście powierzchnia gruntów o funkcji mieszkalnej nie przekracza 0,7 ha (tab. 2). W ogóle gruntów PKP w danym mieście, największy udział terenów o funkcji mieszkalnej występuje w Krośniewicach i Drzewicy, gdzie stanowią one ok. 9–10%, a następnie w Koluszkach, gdzie ich udział wynosi ok. 5% (rys. 3). PKP nie posiada gruntów o funkcji mieszkalnej w Białej Rawskiej, Kamieńsku, Rawie Mazowieckiej oraz Szadku.

Do terenów o funkcji komercyjnej i inwestycyjnej zaliczono grunty, które podlegają lub mają podlegać najmowi, dzierżawie, sprzedaży lub nieodpłatnemu przekazaniu, w tym grunty zbędne. Największą powierzchnię takich gruntów (rys. 2) Spółka posiada w Koluszkach (ponad 30 ha) oraz Opocznie, Łęczycy, Wieluniu i Krośniewicach (od 9 do 15 ha). Mając na względzie największy udział gruntów komercyjnych i inwestycyjnych w ogóle gruntów PKP w danym mieście (rys. 3), w grupie małych miast wyróżniają się Krośniewice (prawie 90% gruntów PKP), a następnie Łęczycza (prawie 55%), Koluszki (prawie 40%), Wieluń (ok. 35%) oraz Łask, Opoczno i Wieruszów (prawie po 30%). Ponadto wszystkie grunty PKP w Rawie Mazowieckiej zakwalifikowane zostały do funkcji komercyjnej i inwestycyjnej, jednak wartość ta odpowiada bardzo małej powierzchni – 0,0098 ha.

W 11 małych miastach PKP już wynajmuje lub dzierżawi grunty innym podmiotom (tab. 2). Największą łączną powierzchnię gruntów, ok. 4,8 ha, wynajmuje na podstawie 67 umów w Koluszkach. Czynnymi umowami komercyjnymi objęte jest także ok. 2,4 ha gruntów w Opocznie oraz ok. 1,4 ha w Głownie. W pozostałych miastach łączna powierzchnia gruntów objętych najmem lub dzierżawą nie

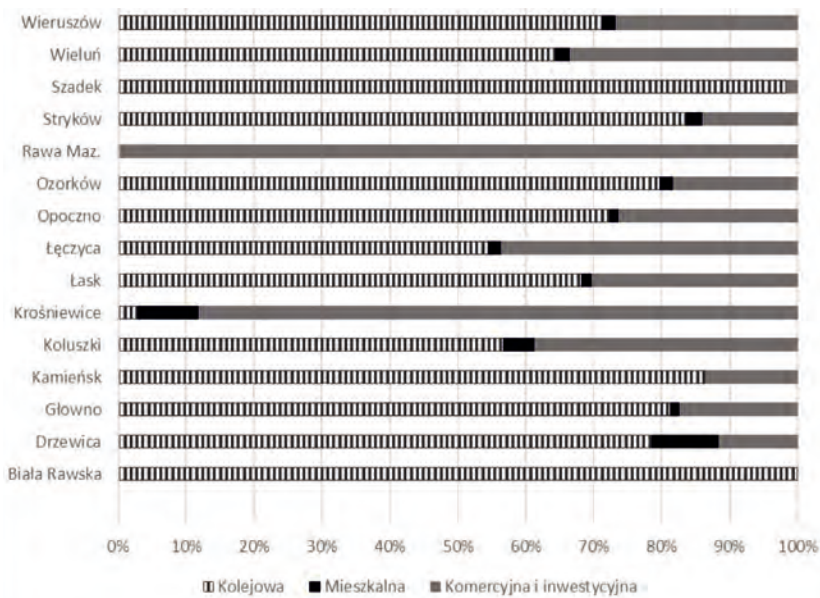
⁷ Grunty pod liniami kolejowymi oraz innymi budowlami, budynkami i urządzeniami przeznaczonymi do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy.

przekracza 1 ha. Poza Koluszkami, najwięcej umów zawarto w Krośniewicach (33), Opocznie, Łęczycy i Głownie (od 12 do 15) oraz Łasku, Wieluniu i Wieruszowie (od 7 do 8). Najmniej umów zawarto w Strykowie (2) oraz Drzewicy i Ozorkowie (po 1). Nie podlegają najmowi ani dzierżawie grunty PKP w Białej Rawskiej, Kamieńsku, Rawie Mazowieckiej oraz Szadku.



Rys. 2. Powierzchnia gruntów PKP w małych miastach województwa łódzkiego według ich funkcji

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP S.A.(stan na maj 2015 r.)



Rys. 3. Udział gruntów PKP według ich funkcji w ogóle gruntów PKP w małych miastach województwa łódzkiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP S.A.(stan na maj 2015 r.)

Tabela 2

Powierzchnia gruntów posiadanych przez PKP w małych miastach województwa łódzkiego według ich funkcji oraz liczba umów komercyjnych na tych gruntach

Miasto	Powierzchnia (ha)								Liczba umów komercyjnych
	Kolejowa				Mieszkalna	Komercyjna i inwestycyjna	Łącznie	Łączna powierzchnia objęta umowami komercyjnymi	
	Infrastruktura kolejowa	Dworcowa	Siedziby jednostek organizacyjnych	Łącznie					
Biała Rawska	0,67	0,00	0,00	0,67	0,00	0,00	0,67	0,00	0
Drzewica	8,81	0,00	0,00	8,81	1,09	1,30	11,20	0,04	1
Głowno	33,38	0,30	0,00	33,68	0,58	7,15	41,41	1,34	12
Kamieński	9,68	0,04	0,00	9,72	0,00	1,51	11,23	0,00	0
Koluszki	33,79	0,06	13,02	46,86	3,85	31,87	82,58	4,83	67
Krośniewice	0,32	0,00	0,00	0,32	0,96	9,46	10,73	0,23	33
Łask	16,45	0,60	0,39	17,44	0,40	7,73	25,57	0,73	8
Łęczycza	14,39	0,61	0,00	14,99	0,55	11,99	27,53	0,78	13
Opoczno	36,65	0,70	1,20	38,55	0,63	14,02	53,20	2,40	15
Ozorków	14,97	0,10	1,12	16,19	0,40	3,72	20,30	0,56	1
Rawa Maz.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0
Stryków	12,62	0,44	0,00	13,06	0,37	2,17	15,60	0,05	2
Szadek	8,63	0,00	0,00	8,63	0,00	0,14	8,77	0,00	0
Wieluń	17,80	0,30	0,25	18,35	0,62	9,52	28,50	0,40	8
Wieruszów	13,23	0,77	0,00	14,00	0,40	5,25	19,65	0,76	7
Suma	221,39	3,92	15,98	241,27	9,85	105,84	356,95	12,12	160

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP S.A. (stan na maj 2015 r.).

5.5. POŁOŻENIE TERENÓW PKP W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ MAŁYCH MIAST

Położenie terenów należących do PKP związane jest przede wszystkim z przebiegiem drogi kolejowej przez dany obszar. Kierując się kryterium położenia terenów PKP względem terenów zainwestowanych⁸ w danym mieście można wyróżnić kilka podstawowych grup miast. Mając na uwadze, że część terenów Spółki w niemal każdym z miast na pewnym odcinku linii kolejowej, przebiegającym przez niezabudowane obszary wykorzystywane rolniczo, ogranicza się wyłącznie do gruntów pod drogą kolejową, przy wyznaczaniu grup kierowano się terenami PKP położonymi najkorzystniej (najbliżej lub w obszarze) względem obszaru zainwestowanego.

Wyróżniono następujące grupy miast:

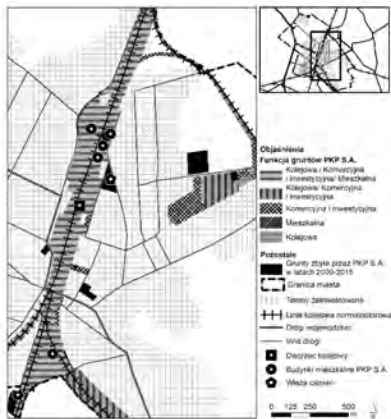
1. Miasta, w których tereny PKP związane są z centrum obszaru zainwestowanego i stanowią istotny fragment struktury przestrzennej miasta.

Do grupy tej należą Koluszki oraz Krośniewice.

W przypadku Koluшек niemal wszystkie tereny PKP położone są w obszarze zainwestowanym. Linie kolejowe wzdłuż których położone są grunty PKP, przebiegają przez centrum miasta, dzieląc obszar zainwestowany na dwie, podobne pod względem powierzchni części: wschodnią i zachodnią (rys. 4). Koluszki są ważnym węzłem kolejowym w skali kraju, obszar stacji jest rozbudowany, a w mieście zlokalizowanych jest wiele kolejowych budynków biurowych, warsztatowych, mieszkalnych i innych obiektów towarzyszących. Powyższe spowodowało, że tereny towarzyszące liniom kolejowym w większości nie ograniczają się do gruntów pod drogami kolejowymi i dworcem, lecz tworzą szeroki pas terenów, miejscami osiagający ok. 300 m szerokości. Ponadto Spółka dysponuje rozległym terenem dawnych zakładów naprawczych, położonym we wschodniej części miasta, w znacznej mierze przeznaczonym już wyłącznie na cele komercyjne i inwestycyjne. Położenie gruntów PKP w centralnej części miasta, ich duże szerokości względem dróg kolejowych oraz ich bardzo duża łączna powierzchnia i niemal 10% udział w powierzchni miasta, powodują, że tereny te są ważnym elementem struktury przestrzennej miasta, tworzącym jej podstawowy szkielet.

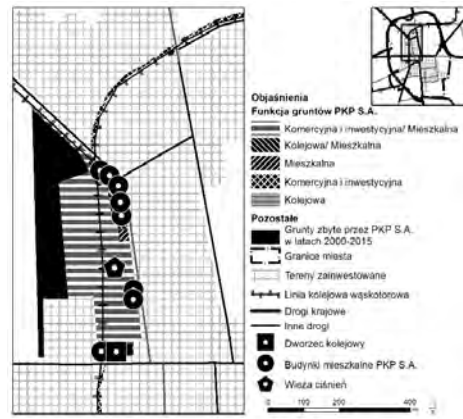
Lokalizacja gruntów PKP w Krośniewicach związana jest z przebiegiem jednej z najdłuższych linii wąskotorowych w Polsce: Krośniewickiej Kolei Dojazdowej (Kurowska-Ciechańska, Ciechański 2009). Podobnie jak w Koluškach i w przeciwieństwie do pozostałych małych miast, związane z nią grunty PKP nie stanowią wyłącznie pasma terenów wzdłuż linii kolejowej. Na ok. 580 metrowym odcinku tej linii zajmują przestronny, liczący powierzchnię ok. 10 ha, zwarty obszar, otoczony terenami zainwestowanymi, położony przy samym centrum tego niewielkiego miasta, co widoczne jest na rys. 5.

⁸ Jako teren zainwestowany rozumiany jest obszar zurbanizowany w danym mieście o przewadze zwartej zabudowy.



Rys. 4. Tereny PKP w Koluszkach

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP S.A.



Rys. 5. Tereny PKP w Krośniewicach

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP S.A.

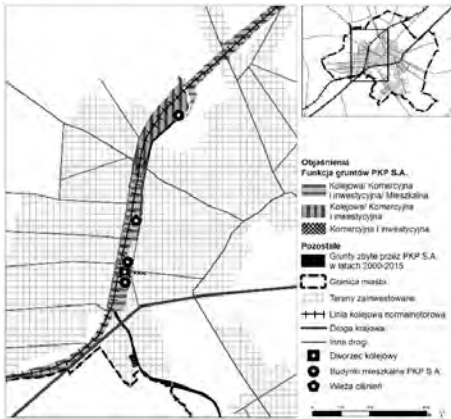
2. Miasta, w których tereny PKP położone są w obszarze zainwestowanym poza centrum miasta.

Do grupy tej należą: Głowno, Łask, Łęczyca, Opoczno, Rawa Mazowiecka oraz Wieruszów.

W Głownie tereny PKP na długim odcinku linii kolejowej otoczone są z obu stron terenami zainwestowanymi (rys. 6). Podobnie jest w Opocznie, w którym Spółka posiada ponadto grunty w oddaleniu od linii kolejowych, na północ od centrum miasta (pozostałość po dawnym osiedlu kolejarskim) oraz w związku z przebiegiem drugiej linii (Centralnej Magistrali Kolejowej), część gruntów PKP położona jest na zachodnim obrzeżu terenu zainwestowanego.

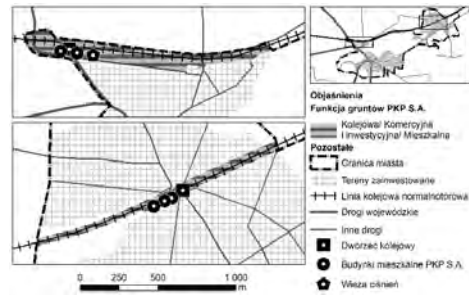
Podobne usytuowanie gruntów ma miejsce w Łasku i Wieruszowie, w których linie kolejowe przebiegają „równoleżnikowo” w północnej części miasta (fragmentami przy granicy), wybiegając w przypadku Łasku na środkowym odcinku poza jego granice (rys. 7). W obu miastach widoczne są dwa obszary koncentracji gruntów PKP: w północno-zachodniej i północno-wschodniej części miasta.

W Łęczycy tereny PKP usytuowane są wzdłuż dwóch, przebiegających w kierunku północ-południe, linii kolejowych: normalnotorowej i wąskotorowej. Tereny towarzyszące linii normalnotorowej zlokalizowane są w zachodniej części miasta. Większe szerokości osiągają na południowym odcinku linii. Grunty pod linią wąskotorową (w całości przeznaczone na cele komercyjne i inwestycyjne) przebiegają przez środek obszaru miasta, rozcinając tereny zabudowane. W większości ograniczają się do szerokości linii, jednak w dwóch miejscach posiadają niewielkie poszerzenia – przy drodze wojewódzkiej w północnej części miasta oraz w południowej części miasta, przy drodze krajowej.



Rys. 6. Tereny PKP w Głownie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP S.A.



Rys. 7. Tereny PKP w Łasku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP S.A.

Teren PKP w Rawie Mazowieckiej obejmuje jedną, niewielką działkę położoną w pobliżu stacji Rogowskiej Kolei Wąskotorowej w północno-zachodniej części miasta. Grunty linii Rogowskiej Kolei Wąskotorowej (Rogów–Rawa–Biała) nie stanowią już własności Spółki, gdyż przejęte zostały przez powiat rawski oraz oddane w opiekę Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych (Kurowska-Ciechańska, Ciechański 2009).

3. Miasta, w których tereny PKP położone są na obrzeżach obszaru zainwestowanego.

Do grupy tej należą miasta: Ozorków, Stryków i Wieluń.

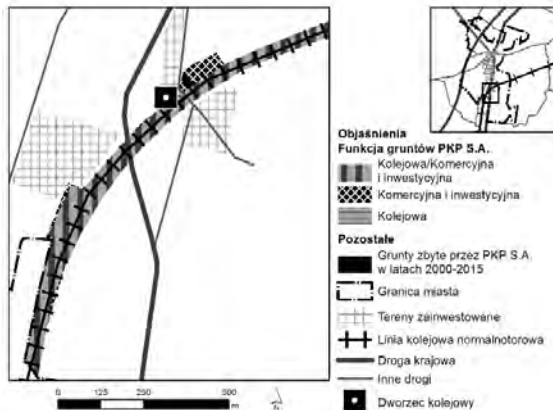
W miastach tych linia kolejowa i towarzyszące jej tereny PKP znajdują się na obrzeżach obszaru zainwestowanego, w oddali od centrum miasta. Zdają się wyznaczać granicę terenów zurbanizowanych – w Ozorkowie od zachodu, w Strykowie od północy, w Wieluniu zaś od północy i wschodu. Zdecydowana większość terenu zainwestowanego przylega do lub sąsiaduje z terenami PKP od jednej strony. Po drugiej stronie występują wyłącznie mniejsze skupienia lub pasma zabudowy.

4. Miasta, w których tereny PKP położone są peryferyjne względem obszaru zainwestowanego.

Grupę tę reprezentują miasta: Drzewica, Kamieńsk, Szadek oraz Biała Rawska.

Grunty należące do PKP w każdym z wyżej wymienionych miast położone są z dala od centrów miast, poza obszarem zainwestowanym. W Drzewicy i Kamieńsku (rys. 8), w sąsiedztwie położonych w południowej części tych miast terenów PKP, zlokalizowane są wyłącznie pojedyncze pasma zabudowy, głównie mieszkaniowej lub zagrodowej. W Szadku oraz Białej Rawskiej tereny PKP usytuowane są skrajnie peryferyjnie względem centrów i obszarów zainwestowanych

tych miast. W obu przypadkach położone są na wschód od zurbanizowanej części miasta. Sporadycznie, w niewielkiej odległości od nich zlokalizowana jest rozproszona zabudowa zagrodowa.



Rys. 8. Tereny PKP w Kamieńsku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP S.A.

5.6. WNIOSKI

Małe miasta w województwie łódzkim tworzą urozmaicony zbiór pod względem wielkości terenów należących do PKP, ich struktury funkcjonalnej oraz położenia w strukturze przestrzennej miasta. Różna jest więc także atrakcyjność inwestycyjna położonych w nich terenów posiadanych przez PKP. Na korzyść atrakcyjności inwestycyjnej (dla działalności nie związanej z transportem kolejowym) terenów należących do PKP, w kontekście badanych właściwości, mają wpływ przede wszystkim: duża łączna powierzchnia gruntów należących do PKP przeznaczonych na cele komercyjne i inwestycyjne, duży udział gruntów o funkcji komercyjnej i inwestycyjnej w ogóle gruntów należących do PKP oraz położenie terenów należących do PKP w obszarze zainwestowanym lub przynajmniej na jego obrzeżu.

Na podstawie wyżej wymienionych właściwości stwierdza się, że największą atrakcyjnością inwestycyjną charakteryzują się grunty położone w Koluszkach, w których położenie terenów należących do PKP jest najkorzystniejsze, a powierzchnia gruntów przeznaczonych na cele komercyjne i inwestycyjne największa. Nieco mniej atrakcyjne dla potencjalnego inwestora są tereny w Krośniewicach, w których głównym atutem wyróżniającym to miasto jest duży, zwarty obszar terenów przeznaczonych na cele komercyjne i inwestycyjne o bardzo korzystnej lokalizacji w strukturze przestrzennej miasta. Ciekawą ofertę inwestycyjną stanowią także grunty w Opocznie, Łęczycy i Głownie, a następnie Łasku, Wieruszowie i Wieluniu. Potwierdzeniem atrakcyjności gruntów PKP w tych miastach mogą być aktualnie zawarte dla nich umowy komercyjne.

Zaznacza się, że powyższe wyniki mają charakter uproszczony, wymagający ewentualnej dalszej weryfikacji na większym poziomie szczegółowości. Na atrakcyjność inwestycyjną terenów posiadanych przez Spółkę wpływa jeszcze szereg innych uwarunkowań. Na przykład w przypadku gruntów sąsiadujących z linią kolejową istotna jest „szerokość” dostępnego terenu liczona od granic obszaru kolejowego oraz osi skrajnego toru, gdyż zgodnie z przepisami dotyczącymi transportu kolejowego „budynki i budowle, mogą być sytuowane w odległości co najmniej 10 m od granic obszaru kolejowego, przy czym ich odległość od osi skrajnego toru musi wynosić przynajmniej 20 m” (*Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym*). Powyższy przepis w wielu sytuacjach może ograniczyć możliwość lokalizacji nowej zabudowy na terenach PKP. Kluczowy będzie także rodzaj działalności, dla której rozpatrywana jest atrakcyjność inwestycyjna terenów PKP. Wynika to m.in. z konieczności zachowania odpowiednich norm akustycznych (zgodnie z przepisami przy czynnej linii kolejowej nie powinny być lokalizowane nowe obiekty mieszkalne, gdyż funkcja ta podlega ochronie akustycznej) czy też towarzyszących linii uciążliwości środowiskowych, takich jak drgania lub zapylenie powietrza opiłkami żelaza (Załuski 2009). Nie bez znaczenia pozostaje stan prawny posiadanych przez PKP nieruchomości, które mimo stale poprawiającej się sytuacji w tym względzie, w odniesieniu do niektórych terenów nadal nie został uregulowany. Ponadto na atrakcyjność inwestycyjną terenów PKP wpływ będą miały także czynniki niezwiązane bezpośrednio z właściwościami tych nieruchomości, a wynikające z uwarunkowań o charakterze ogólnym.

LITERATURA

- Balińska G., Baliński J., Balińska D., 2011, *Krajobraz z koleją. Drogi żelazne Wielkopolski*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Dane udostępnione przez PKP S.A. w zakresie posiadanego mienia (stan na maj 2015 r.) oraz mienia zbytego do stycznia 2015 r.
- Dobrowolska B., 2009, *Analiza struktury i przeciętnego poziomu cechy*, [w:] Starzyńska W., *Podstawy statystyki*, Difin, Warszawa.
- Figlus T., 2011, *Lokalne programy rewitalizacji jako instrument odnowy małych miast na wybranych przykładach z obszaru województwa łódzkiego*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica”, 11, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Grzelak M., 2009, *Analiza zróżnicowania, asymetrii i koncentracji*, [w:] Starzyńska W., *Podstawy statystyki*, Difin, Warszawa.
- Gubańska R., 2005, *Kolejowe wieże ciśnień jako przykład rozwoju myśli technicznej*, [w:] Czarniecki W., Proniewski M. (red.), *Obiekty kolejowe*, Wydawnictwo WSFiZ, Białystok.
- Informacja o wynikach kontroli wykorzystania nieruchomości kolejowych, na cele komercyjne, niezwiązane z prowadzeniem ruchu kolejowego*, 2011, NIK, Warszawa.
- Jerczyński M., Roszak T., 2003, *Szlakiem łódzkiej kolei*, Piątek Trzynastego, Łódź.

- Koziarski S.M., 1993, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Państwowy Instytut Naukowy, Instytut Śląski, Opole.
- Kurowska-Ciechańska J., Ciechański A., 2009, *Koleje, carta blanca*, Warszawa.
- Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S.M., 1995, *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Warszawa.
- Sołtys J., 2011, *Przemiany małych miast w województwie pomorskim*, [w:] Bartosiewicz B., Marszał T. (red.), *Przemiany przestrzeni i potencjału małych miast w wybranych regionach Polski*, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, PAN IG i PZ, Warszawa.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* (Dz. U., 2015, poz. 1297 ze zm.).
- Załużski D., 2009, *Tereny pokolejowe PKP S.A. – szanse i możliwości przekształceń na nowe funkcje miejskie*, [w:] Jarczewski W., *Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojkowe*, IRM, t. 4, Kraków.
- Zuzańska-Żyśko E., 2006, *Małe miasta w okresie transformacji: Studium w regionie śląskim*, Wydawnictwo Naukowe „Śląsk”, Katowice.

Źródła internetowe

<http://mapa.plk-sa.pl/> (dostęp: 02.12.15).

Abstract

PKP S.A. manages over 100 thousand properties. As a result of socio-economic changes, technological advances etc., many of these properties have become useless from the viewpoint of the activity carried out by the PKP. Apart from using PKP's properties for the organization of rail transport, some of them can be used for housing purposes or for commercial and investment purposes. The aim of this article are to identify PKP's possessions in small towns in Lodzkie Voivodeship and to evaluate their investment attractiveness (for activities not related to railway transport).

Keywords

PKP's properties, railway properties, small towns, Lodzkie Voivodeship.