

Czarniejewo, dnia 10 grudnia 2024 r.

**Wojewódzki Sąd Administracyjny
w Poznaniu
ul. Ratajczaka 10/12
61- 815 Poznań**

SKARŻĄCY: Wojewoda Wielkopolski
al. Niepodległości 16/18
61-713 Poznań
reprezentowana przez:
r.pr. Joannę Woźną

ORGAN
ADMINISTRACJI: Rada Miasta i Gminy Czarniejewo

Odpowiedź na skargę

Niniejszym przekazuję skargę z dnia 25 listopada 2024 r. na uchwałę Nr LXVII/537/24 Rady Miasta i Gminy Czarniejewo z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu zlokalizowanego w Żydowie po wschodniej stronie drogi krajowej nr 15 i wnoszę o:

1. oddalenie skargi w całości,
2. zasądzenie kosztów postępowania sądowo-administracyjnego wg norm przepisanych.

Uzasadnienie

Skargą z dnia 25 listopada 2024 r. Wojewoda Wielkopolski zaskarżył w części, tj. w zakresie § 11 pkt 2 uchwałę LXVII/537/24 Rady Miasta i Gminy Czarniejewo z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu zlokalizowanego w Żydowie po wschodniej stronie drogi krajowej nr 15.

Jako uzasadnienie skargi wskazano, że: w § 11 pkt 2 uchwały ustalono w zakresie szczególnych warunków zagospodarowania terenów oraz ograniczeń w ich użytkowaniu zakaz lokalizacji nowych bezpośrednich zjazdów z drogi krajowej nr 15, z wyłączeniem istniejących zjazdów.

Organ wskazuje, że zaskarżone przez Wojewodę zapisy planu wynikają z prymatu ochrony bezpieczeństwa osób i mienia zarówno użytkowników drogi jak i przyszłych ewentualnych korzystających z terenów przyległych do drogi krajowej nr 15. Droga krajowa nr 15 jest zaliczana do dróg klasy G (głównych) i ma wyższą kategorię i wyższą rangę aniżeli drogi niższej kategorii co prowadzi do sytuacji, że umożliwienie większej liczby bezpośrednich zjazdów z tej drogi powodowałoby utrudnienia w ruchu, jak również mogłoby powodować wypadki drogowe i uszczerbek na zdrowiu, życiu i mieniu dla użytkowników tej drogi.

Wskazać przy tym należy, że zarządca drogi – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad już na etapie zbierania wniosków do projektu planu wskazywał, że: „Obsługę komunikacyjną przedmiotowego terenu należy przewidzieć poprzez układ komunikacyjny dróg lokalnych i dojazdowych z włączeniem do drogi krajowej nr 15 na skrzyżowaniu z ul. Magnolii, które to należy rozbudować o dodatkowy wlot oraz pasy ruchu dla pojazdów skręcających w lewo w kierunku Wrześni i Gniezna na zasadach podanych w Porozumieniu z dnia 6 czerwca 2016 r. zawartym pomiędzy GDDKiA a Gminą Czarniejewo. Wyklucza się możliwość tworzenia bezpośrednich włączeń do drogi krajowej nr 15.”.

Ponadto Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad postanowieniem z dnia 23.11.2021 r. znak O.PO.Z-3.438.119.2021.ep odmówił uzgodnienia przedmiotowego projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego ze względu na to, że: *„W przedłożonym do uzgodnienia projekcie mpzp znajdowała się droga publiczna dojazdowa oznaczona symbolem „4KD-D” z włączeniem jej do drogi krajowej nr 15 w miejscu istniejącego zjazdu na teren stacji paliw. Wyznaczenie w projekcie planu drogi publicznej 4KD-D skutkować będzie tym, że w miejscu istniejącego zjazdu powstanie skrzyżowanie drogi krajowej nr 15 z drogą publiczną, gminną. Powyższe jest jednak niezgodne z obowiązującymi przepisami prawa. Zgodnie z § 9 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 ze zm.) na drodze klasy G (główniej) odstęp między skrzyżowaniami (węzłami) nie powinny być mniejsze niż 500m na terenie zabudowy. Dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstęp między skrzyżowaniami na terenie zabudowy nie mniejsze jednak niż 400m. Wskazane w projekcie planu skrzyżowanie drogi krajowej nr 15 z drogą dojazdową 4KD-D nie spełnia powyższego warunku. Należy mieć również na uwadze, iż na zlecenie tut. Oddziału biuro projektowe KFG Sp. z o.o. Sp. k. z Poznania opracowuje projekt „Rozbudowy drogi krajowej nr 15 na odcinku Żydowo - Gniezno”. Ww. dokumentacja wskaże, w jaki sposób odbywać się będzie obsługa komunikacyjna terenów położonych przy drodze krajowej nr 15. W ramach rozbudowy drogi krajowej nr 15 nie przewiduje się lokalizacji nowego skrzyżowania w miejscu istniejącego zjazdu na teren stacji paliw, natomiast planuje się wyposażenie w dodatkowe pasy ruchu dla relacji skrzyżowania m.in. skrzyżowanie drogi krajowej z ul. Kopernika. Dlatego też obsługę komunikacyjną terenu objętego projektem planu należy przewidzieć wyłącznie poprzez ul. Kopernika, bez*

możliwość włączenia drogi „4KD-D” do drogi krajowej nr 15. Reasumując powyższe oraz mając na uwadze przede wszystkim stan faktyczny oraz obowiązujące przepisy prawa, nie jest możliwe uzgodnienie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu zlokalizowanego w Żydowie po wschodniej stronie drogi krajowej nr 15, a dokonana analiza wszystkich opisanych wyżej argumentów wskazuje jednoznacznie, iż podjęcie powyższego rozstrzygnięcia jest w pełni uzasadnione.”.

Dopiero postanowieniem z dnia 23.03.2022 r. znak O.PO.Z-3.438.119.2021.1.ep Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad uzgodnił przedmiotowy projekt mpzp, wskazując przy tym w uzasadnieniu do postanowienia, że: „*wyklucza się możliwość połączenia drogi dojazdowej, oznaczonej symbolem „4KD-D” z drogą krajową nr 15 poprzez teren „3U”, stanowiący istniejący zjazd z drogi krajowej do stacji paliw”.*

Zarządca drogi, zarówno we wnioskach, jak również w późniejszej odmowie uzgodnienia projektu planu miejscowego wskazywał, na brak akceptacji bezpośrednich nowych zjazdów z drogi krajowej nr 15.

Stąd mając na względzie prymat ładu przestrzennego jak również zasadę przezorności zastosowano omawiany zapis paragrafu 11 pkt 2 uchwały w sprawie zatwierdzenia mpzp.

Na poparcie takiego stanowiska wskazują zarówno przepisy ustawy o drogach publicznych (które nakazują ograniczanie liczby zjazdów z dróg krajowych), jak również wniosek zarządcy drogi krajowej (Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad) oraz odmowa uzgodnienia (przez zarządcę drogi krajowej – Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad) i ostateczne uzgodnienie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wydane właśnie przez tę instytucję.

Ponadto za poprawnością zapisu par. 11 ust. 2 przedmiotowej uchwały w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przemawia również orzecznictwo Sądowo-administracyjne przedstawione w wyroku WSA z dnia 3 października 2019 r. Sygn. akt IV SA/Po 232/19 oraz wyrok NSA z 13 lutego 2019 r. sygn. akt II OSK 3431/18, CBOSA.

W wyroku WSA z dnia 3 października 2019 r. Sygn. akt IV SA/Po 232/19 stwierdzono bowiem co następuje: „*W okolicznościach niniejszej sprawy należy jednak podkreślić, że ostateczna wersja planu miejscowego, zawierająca sporny zapis powstała w wyniku uzgadniania projektu zarówno z GDDKiA (który w postanowieniu odmownym z dnia 16 stycznia 2018 r. wskazał *expressis verbis*, że obsługa komunikacyjna możliwa jest wyłącznie przez drogę wojewódzką nr 197 i miejsce włączenia do niej winno zostać wskazane na załączniku graficznym stanowiącym integralną część planu), jak i WZDW, który milcząco uzgodnił ostateczną wersję projektu uchwały. Z wykładni przepisów u.p.z.p. wynika, że zadaniem prawodawcy lokalnego jest prowadzenie polityki przestrzennej w sposób kompletny, a więc także przez zagwarantowanie dostępu do drogi publicznej. Podobne stanowisko wyraził Naczelny Sąd Administracyjny, stwierdzając, że: „Warunkiem poprawności postanowień planu dotyczących terenów budowlanych jest zapewnienie dostępu działek położonych na terenach tak określonych w planie miejscowym, do drogi publicznej. Wniosek taki*

wynika z wykładni art. 2 pkt 12 i 14 u.p.z.p., które bez wątpienia mają zastosowanie w procesie określania w planie miejscowym terenów przeznaczonych pod zabudowę i określenia ich komunikacji z drogą publiczną. Kwestionowane rozstrzygnięcia realizują powyższy cel, zapewniając działce budowlanej możliwość włączenia do sieci dróg publicznych poprzez zjazd zlokalizowany zgodnie z dyrektywą wynikającą z § 14 pkt 2 planu, którego treść jest rezultatem wypracowanego konsensusu pomiędzy organem gminy a organem uzgadniającym" (wyrok z dnia 13 lutego 2019 r. sygn. akt II OSK 3431/18, CBQSA). Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że w wywodzie Naczelnego Sądu Administracyjnego mowa jest o wypracowanym konsensusie między zarządcą drogi, a organem uchwałodawczym, co miało miejsce także podczas procedury planistycznej w sprawie niniejszej. Umieszczenie w § 12 pkt 2 lit. a zaskarżonej uchwały wskazanego zapisu nie może być zatem uznane za naruszenie ustawowych prerogatyw zarządcy drogi w zakresie lokalizacji zjazdu z dróg publicznych będące istotnym naruszeniem zasad sporządzania planu miejscowego w rozumieniu art. 28 ust. 1 u.p.z.p."

Niezrozumiały jest również wniosek Skarżącego, wnioskującego o obciążenie organu administracji kosztami procesu, mimo, iż zgodnie z art. 91 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym, „uchwała lub zarządzenie organu gminy sprzeczne z prawem są nieważne. O nieważności uchwały lub zarządzenia w całości lub w części orzeka organ nadzoru w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia doręczenia uchwały lub zarządzenia, w trybie określonym w art. 90". Tym samym skarżący nie stwierdził nieważności uchwały LXVII/537/24 Rady Miasta i Gminy Czerniejewo z dnia 24 kwietnia 2024 w terminie 30 dni. Z tego względu wniesienie skargi do sądu administracyjnego z naruszeniem ww. terminu powoduje, iż wniosek skarżącego nie powinien zostać uznany za zasadny.

Mając powyższe na uwadze wnosi się i wywodzi jak na wstępie.

Załączniki:

1. Skarga
2. Odpis odpowiedzi na skargę