

UCHWAŁA Nr XXVII/...../2021

RADY GMINY LELIS

z dnia 24 maja 2021 r.

w sprawie wezwania do usunięcia naruszenia prawa

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5) i 15) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713, z późn. zm.) oraz art. 52 § 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2019 r. poz. 2325, z późn. zm.) uchwala się, co następuje:

- § 1. Nie uwzględnia się wezwania do usunięcia naruszenia prawa wniesionego przez państwa Edytę i Pawła Sztych, reprezentowanych przez pełnomocnika, panią Beatę Brudło, dotyczące uchwały Nr VII/41/03 Rady Gminy Lelis z dnia 28 sierpnia 2003 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Lelis (Dz. Urz. Woj. Maz. z dnia 30 września 2003 r., Nr 253, poz. 6691) z przyczyn podanych w uzasadnieniu.
- § 2. Zobowiązuje się przewodniczącego Rady Gminy Lelis do poinformowania strony wzywającej do usunięcia naruszenia prawa o zajęтым stanowisku Rady Gminy.
- § 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Rady Gminy

Anna Danuta Dobkowska

Uzasadnienie

do projektu uchwały Nr XXVII/...../2021 Rady Gminy Lelis z dnia 24 maja 2021 r. w sprawie wezwania do usunięcia naruszenia prawa

Skarżący wskazuje, że zgodnie z ustaleniami planu działka nr ew. 243 obręb Łodziska, gmina Lelis pomimo tego, że przylega do drogi krajowej nr 53 nie posiada możliwości realizacji zjazdu na działkę z ww. drogi.

Na wstępie należy zaznaczyć, że przedmiotowa droga krajowa nr 53 posiada klasę techniczną G (droga główna) i stanowi ważny szlak komunikacyjny o znacznym natężeniu ruchu, w tym samochodów ciężarowych. Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 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 (Dz. U z 1999 nr 43 poz. 430) obowiązującym w dniu uchwalenia i wejścia w życie ww. planu miejscowego:

droga klasy G powinna mieć powiązania z drogami nie niższej klasy niż L (wyjątkowo klasy D), a odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 800 m oraz na terenie zabudowy nie mniejsze niż 500 m; dopuszcza się wyjątkowo odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 600 m, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 400 m, przy czym na drodze klasy G należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów przez zapewnienie dojazdu z innych dróg niższych klas, szczególnie do terenów przeznaczonych pod nową zabudowę;

Obecnie obowiązujące brzmienie tego przepisu jest takie samo.

Zgodnie z ww. planem miejscowym działka nr ew. 243 położona jest na terenie oznaczonym symbolem UC/KS położonym u zbiegu drogi krajowej nr 53 oraz drogi powiatowej nr 2537W i zajmuje obszar o powierzchni około 6ha. Dla całego terenu w §23 ust 1 pkt 5) planu miejscowego określono generalne zasady realizacji obsługi komunikacyjnej. Mając na uwadze obowiązujące przepisy prawa oraz wymagania bezpieczeństwa ruchu drogowego ograniczono możliwość bezpośredniego podłączenia do drogi krajowej, jednocześnie wskazując, że obsługa komunikacyjna powinna się odbywać m.in. z drogi powiatowej (w tym przypadku będzie to droga powiatowa nr 2537W przyległej do terenu UC/KS, na którym zlokalizowana jest działka nr ew. 243).

W trakcie sporządzania planu miejscowego był on przedmiotem uzgadniania m.in. z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarządem Dróg Powiatowych, które uzgodniły

przedmiotowe ustalenia. Kwestionowane zapisy, nie zostały także podważone przez Wojewodę w ramach czynności nadzorczych.

Skarżący podnoszą, że zapisy zakazujące realizacji zjazdów na drogę krajową nr 53, całkowicie uniemożliwiają zagospodarowania działki nr 243. Należy zwrócić uwagę, że organ opracowując plan wskazał generalne zasady realizacji obsługi komunikacyjnej dla poszczególnych terenów. I tak dla terenu UC/KS obsługa komunikacyjna (dostęp do drogi publicznej) ma być realizowany z przyległej do terenu drogi powiatowej.

Zgodnie z art. 2 pkt 14 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym pod pojęciem dostępu do drogi publicznej należy rozumieć bezpośredni dostęp do tej drogi albo dostęp do niej przez drogę wewnętrzną lub przez ustanowienie odpowiedniej służebności drogowej. Oznacza to, że działka budowlana nie musi posiadać bezpośredniego zjazdu z drogi publicznej. Zatem twierdzenie skarżącego, o tym że zapis planu zakazujący bezpośredniego zjazdu z drogi krajowej jest błędne. Bowiem zgodnie z obowiązującymi przepisami możliwy jest dostęp m.in. przez inną działkę, przy czym w tym przypadku konieczne jest obciążenie tej działki odpowiednią służebnością.

Skarżący wskazuje, że przed wejściem w życie planu, działka nr 243 posiadała już zjazd indywidualny z drogi krajowej, jednak dla prowadzenia działalności gospodarczej konieczna jest realizacja zjazdu publicznego (zgodnie z przepisami). Twierdzenie to jest zgodne ze stanem faktycznym. W sąsiedztwie działki nr ew. 243 zlokalizowanych jest kilka zjazdów indywidualnych do nieruchomości służących dojazdowi do domów mieszkalnych. Zupełnie inną kategorią są zjazdy publiczne (w tym związane z obsługą obiektów związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą), które często charakteryzują się dużo większym obłożeniem ruchem (w tym samochodów ciężarowych) względem zjazdów indywidualnych. Mając na uwadze, że zwiększona liczba włączeń do dróg tranzytowych (tj. droga krajowa nr 53) negatywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu, jak również może wpływać na spowolnienie ruchu, a co za tym idzie przepustowość drogi. Zatem ograniczenie możliwości realizacji dodatkowych zjazdów na drogę krajową jest tym w przypadku wskazane, zwłaszcza w sytuacji, gdy w odległości 130m od działki nr 243 znajduje się skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2537W, która to zgodnie z planem służy do obsługi komunikacyjnej całego terenu UC/KS.

Należy zatem uznać, że złożona skarga nie znajduje uzasadnienia merytorycznego i prawnego.