



WOJEWODA ŚLĄSKI

URZĄD MIEJSKI W KŁOBUCKU
Kancelaria Ogólna
1664/14
Wpłynęło 13. 02. 2014
L.dz.
ilość załączników
przekazano do załatwienia
podpis

Katowice, 3 lutego 2014r.

IFIII.4130.25.2.2014

Pan
Józef Batóg
Przewodniczący Rady
Miejskiej w Kłobucku
ul. 11 Listopada 6
42-100 Kłobuck

SEKAP



Działając na podstawie art. 91 ust. 4 ustawy z dnia 8 marca 1990r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2013r., poz. 594 ze zm.), po przeprowadzeniu oceny zgodności z prawem przekazanej do Wojewody Śląskiego uchwały Nr 360/XXXVI/2013 Rady Miejskiej w Kłobucku z dnia 25 listopada 2013r. *w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w gminie Kłobuck, obręb Kłobuck, przy drodze krajowej nr 43* informuję, iż powyższa uchwała wydana została z naruszeniem prawa.

Zgodnie z powołanym powyżej art. 91 ust. 4 ustawy o samorządzie gminnym, w przypadku nieistotnego naruszenia prawa organ nadzoru nie stwierdza nieważności uchwały, ograniczając się do wskazania, iż uchwałę wydano z naruszeniem prawa.

Tut. Organ wskazuje zatem, iż w § 10 ust. 6 ww. uchwały zawarte zostały regulacje w brzmieniu: „Lokalizacja zjazdów z drogi wymaga decyzji zarządcy drogi”, które są w opinii tut. organu zbędne, gdyż powielają przepisy art.20 pkt 8 ustawy z dnia 21 marca 1985r. *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2013r., poz. 260), co jest sprzeczne z § 137 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002r. *w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”* (Dz. U. Nr 100, poz. 908). Również orzecznictwo w ww. zakresie (np. wyrok WSA we Wrocławiu o sygnaturze III SA/Wr 204/08 z dnia 20 maja 2008r.) jest zgodne, iż w uchwale nie powtarza się przepisów ustaw: *Naruszenie tej zasady techniki prawodawczej stanowi przede wszystkim nieuprawnione wejście prawodawcy miejscowego w sferę kompetencji zastrzeżonych wyłącznie dla ustawodawcy (twórcy prawa powszechnie obowiązującego), co może wywołać u adresatów norm wadliwe przekonanie, że transponowane na grunt lokalny normy prawa powszechnie obowiązującego są jedynie normami prawa miejscowego, które wiążą wyłącznie na obszarze właściwości lokalnego prawodawcy.*

Należy zauważyć, że standardy poprawnej techniki legislacyjnej nie są kryteriami ważności

aktu – w tym przypadku uchwały, lecz jego poprawności. Uchybienie tym standardom nie wpływa na ważność aktu, pod warunkiem, że nie prowadzi ono do wad merytorycznych i uchybień przepisom, których spełnienie jest warunkiem legalności.

Należy również stwierdzić, iż ustalenia § 10 ust. 7 przedmiotowego planu miejscowego o treści: „Zagospodarowanie terenów inwestycji wymaga zabezpieczenia dostawy towarów z własnego terenu oraz umożliwienia wjazdu i wyjazdu na drogę przodem samochodu” oraz § 15 ust. 2 pkt 2 lit. e) o treści: „zakaz zjazdów z drogi krajowej na tereny do niej przyległe” pozostaje w sprzeczności z obowiązującym porządkiem prawnym, w szczególności z art. 15 ust. 2 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zwanej dalej u.p.z.p. (Dz. U. z 2012r., poz. 647 ze zm.), który w sposób enumeratywny wymienia materię podlegającą obowiązkowej regulacji w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Kwestionowane ustalenia wykraczają poza uprawnienia określone w przytoczonych powyżej przepisach, a nawet poza uprawnienia art. 15 ust. 3 powyższej ustawy, z których korzysta się w zależności od potrzeb, nakładając dodatkowe wymogi, wykraczające poza powszechnie obowiązujące prawo i dopuszczające odstępstwa od ustaleń planu. Rada gminy nie posiada bowiem kompetencji do dowolnej interpretacji i rozszerzającego stanowienia norm kompetencyjnych.

Ustalenia § 12 dotyczące zasad i warunków scalania i podziału nieruchomości objętych planem nie określają frontu działek, wymaganych przepisami art. 15 ust. 2 pkt 8 u.p.z.p. w związku z § 4 pkt 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003r. (Dz. U. Nr 164, poz.1587).

Tereny dróg publicznych zostały oznaczone w sposób niejednolity zarówno w tekście (§ 3ust. 3 pkt 4 lit. b) i c), §15 ust. 2 i 3), jak i na rysunku planu: KDk – drogi krajowe i KDI – drogi lokalne. Zgodnie bowiem z § 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. (Dz. U. z 1999r. Nr 43, poz. 430) drogi krajowe zaliczane są do kategorii dróg (podział ze względu na funkcje w sieci drogowej w rozumieniu przepisów art. 2 ustawy o drogach publicznych), a drogi lokalne stanowią jedną z klas dróg (podział ze względu na wymagania techniczne i użytkowe). W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego stosuje się podział dróg ze względu na klasy, np. drogi główne oznaczone symbolem KDG, drogi zbiorcze – KDZ, drogi lokalne – KDL, drogi dojazdowe – KDD. W skład dróg krajowych wchodzi drogi o następujących klasach: autostrady (drogi klasy A), drogi ekspresowe (drogi klasy S), drogi główne ruchu przyspieszonego (drogi klasy GP) i wyjątkowo drogi główne (drogi klasy G). Klasę drogi krajowej KDk, jako drogę główną, ustalono jedynie w §15 ust. 2 pkt 2 lit. b) tekstu planu (we wcześniejszych częściach tekstu nie było wiadomo, o jaką klasę drogi chodzi).

Ponadto w preambule do uchwały nr 360/XXXVI/2013 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego powołano się na art. 27 u.p.z.p., który nie dotyczy powyższego

