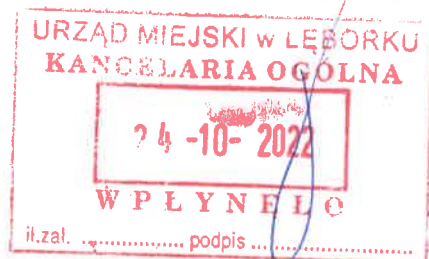


Lębork dnia 21 października 2022 roku



Pan

Witold Namyślak

Burmistrz Miasta Lęborka

za pośrednictwem

Pana

Jarosława Litwina

Przewodniczącego Rady Miejskiej w Lęborku

ZAPYTANIE

dotyczące udzielenia odpowiedzi uzupełniającej w sprawie utworzenia prywatnego parkingu samochodowego przy ul. Legionów Polskich w Lęborku .

W dniu 26.05.2022 , 1.07.2022 , 28.08.2022 roku zwróciłem się zapytaniem dotyczącymi budowy miejsc parkingowych , usytuowanych na przeciwko Centrum Medycznego Nr. 18 przy ul. Legionów Polskich w Lęborku . Obecnie wybudowany parking samochodowy posiada nawierzchnię z kostki brukowej . Miejsca parkingowe zostały ponumerowane . Teren ten został oznakowany znakiem drogowym B-36 „ zakaz zatrzymywania i postoju „ . Dodatkowo miejsce to zostało oznaczone tabliczkami teren prywatny oraz wyposażony w blokady znajdujące się przy krawędzi jezdni , dzięki którym można zabezpieczyć daną przestrzeń . Zamontowane blokady parkingowe są typu „ Motyle” . Poza tym przy krawędzi jezdni postawiono wiatę śmietnikową . Nadmieniam jednocześnie , iż za wybudowanym parkingiem powstał nowy budynek w zabudowie szeregowej oznaczony numerem 25 D . Podobna sytuacja dotyczy parkingu na przeciwko posesji nr. 25 E-F przy ul. Legionów Polskich w Lęborku który znajduje się obok budynku nr.25D . Nawierzchnia parkingu w tym miejscu jest o konsystencji żwirowej . Znajduje się też tam tabliczka o treści „ teren prywatny- zakaz parkowania „ . Natomiast parking , także styka się bezpośrednio z krawędzią jezdni ul. Legionów Polskich . Dodatkowo w ostatnim okresie czasu przy krawędzi jezdni postawiono ogrodzenie panelowe wykonane z drutów ocynkowanych pomalowanych na kolor siwy , co powoduje , iż piesi w tym miejscu mają duże ograniczenia poruszania się poboczem , ze względu na wąskie pobocze odgródzone płotem . Zgodnie z uchwałą Nr 2 z 2005 roku Rady Miejskiej w Lęborku w sprawie: zaliczenia dróg na terenie miasta Lęborka do kategorii dróg gminnych. Na podstawie: art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity - Dz.U. Nr 142 poz. 1591 z 2001 r. z późn. zmianami) i art. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity - Dz.U. z 2004r. Nr 204 poz. 2086 z późn. zmianami) po zasięgnięciu opinii Zarządu Powiatu Lęborskiego ustala się następującą drogę publiczną :

Nr drogi	Nazwa drogi	Początek drogi	Koniec drogi	Długość
----------	-------------	----------------	--------------	---------

W wyżej wymienionych miejscach nie ma także chodnika oraz pobocza, co utrudnia ruch pieszych. Z ustaleń które dokonałem na miejscu wynika, iż poprzednio Urząd Miasta w Łęborku wykonał w tym samym miejscu utwardzony parking dla mieszkańców Łęborka o nawierzchni żwirowej. Mieszkańcy bardzo negatywnie oceniają taką sytuację, i zastanawiają się w jaki sposób z parkingu dostępnego dla wszystkich, stał on się parkingiem prywatnym. Odpowiedź w tej sprawie wpłynęła dopiero w dniu 14.09.2022 roku która w części potwierdziła moje ustalenia, jednak nie ustosunkowano się w niej do wszystkich zadanych pytań wyartykułowanych w moich pismach dotyczących tej sprawy. Z otrzymanej odpowiedzi wynikało, iż część parkingu, który w ostatnim okresie czasu został trwale utwardzony i oznakowany w sposób ograniczający parkowanie, to teren prywatny. Wcześniej przed wybudowaniem budynków mieszkalnych na części działki przylegającej do pasa drogowego ul. Legionów Polskich na początku 2018 roku MZGK wykonał za zgodą właściciela działek tymczasowy ogólnodostępny parking o nawierzchni żwirowej, który służył mieszkańcom Łęborka do czasu docelowego zagospodarowania terenu przez inwestora. Koszt zadania dotyczący utwardzenia nawierzchni miejsc parkingowych / koryto + nawierzchnia żwirowa / wraz z ustawieniem krawężnika betonowego na ławie betonowej na długości 77,00 metrów bieżących, wyniósł 26 652,87 zł / w tym koszt utwardzenia parkingu poza pasem drogowym wyniósł 16.000zł /. Nadmienić należy, że właściciel działki na której znajduje się parking wykonał na własny koszt utwardzenia z kostki betonowej stanowiącego rezerwę pod chodnik w pasie drogowym ulicy Legionów Polskich. Przygotowaniem w/w odpowiedzi dotyczącej budowy miejsc parkingowych zajmował się pracownik urzędu miejskiego który był w czerwcu tego roku na urlopie wypoczynkowym, a następnie cztery tygodnie na zwolnieniu lekarskim i w trakcie przebywania na zwolnieniu lekarskim złożył wypowiedzenie umowy o pracę. Pojęcie drogi publicznej nie zostało zdefiniowane w ustawie o gospodarce nieruchomościami. Konieczne jest więc odwołanie się do przepisów Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych art. 1 tego aktu stanowi, że drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie ustawy do jednej z kategorii dróg (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne), z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem. Zgodnie z art. 7. Do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych precyzuje, iż droga składa się co najmniej: z jezdni; z poboczy lub usytuowanych w ich miejscu innych części drogi, jeżeli spełniają one co najmniej jedną z funkcji poboczy określoną w przepisach o ruchu drogowym; z urządzeń do odwodnienia; ze znaków drogowych, sygnalizatorów drogowych lub urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeżeli konieczność ich umieszczenia na drodze wynika z przepisów o ruchu drogowym. Drogę sytuuje się w pasie drogowym tak, aby uwzględnić potrzebę ochrony drogi i jej użytkowników oraz terenów przyległych do pasa drogowego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem. Droga powinna zapewniać odpowiednie poziomy bezpieczeństwa i sprawności ruchu użytkownikom, dla których jest przeznaczona. Do ruchu pieszych projektuje się drogę dla pieszych, drogę dla pieszych i rowerów lub pobocze. Drogę dla pieszych oraz drogę dla pieszych i rowerów projektuje się także do ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Droga dla pieszych składa się co najmniej z chodnika przeznaczonego wyłącznie do ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Jeżeli droga dla pieszych jest przeznaczona do pełnienia innych funkcji niż te dopuszczone na chodniku, a w szczególności prowadzenia działalności społeczno-gospodarczej, sytuowania urządzeń drogi lub obiektów małej architektury, zatrzymania lub postoju pojazdów, projektuje się: pas obsługujący, który przylega do chodnika od strony granicy pasa

drogowego; pas buforowy, który przylega do chodnika od strony jezdni, torowiska tramwajowego lub drogi dla rowerów. Kategoria drogi może zostać nadana dopiero po wybudowaniu. Oznacza to, że aby można było mówić o skutku, jaki przewiduje art. 98 ust. 1 ugn, z decyzji zatwierdzającej podział nieruchomości musi wynikać, że z nieruchomości zostały wydzielone działki pod drogi publiczne, a nie jedynie pod drogi jako ciąg komunikacyjny, który nie ma charakteru publicznego (zob. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z 5 marca 2020 r., sygn. akt II SA/Łd 877/19). Zgodnie z pkt. 1 art. 2 drogą w rozumieniu ustawy o ruchu drogowym jest *wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt*. W tej mierze definicja drogi jest tożsama z definicją zawartą w art. 4 pkt.1 ustawy o drogach publicznych. Swego czasu powstała wątpliwość związana z definicją drogi oraz powszechnym zjawiskiem wystawiania reklam w pasie drogowym. Uchwały Naczelnego Sądu Administracyjnego wymagały określenia czy pas drogowy obejmuje także przestrzeń nad drogą. Zgodnie z orzeczeniem NSA (sygn. OPK 2/02) definicja drogi odnosi się również do przestrzeni nad drogą. Tym samym, zgodnie z art. 40 ustawy o drogach publicznych umieszczanie reklam wymaga zgody zarządcy drogi. Istotna z punktu widzenia zarówno kierujących jak i pieszych jest definicja chodnika (art. 2 pkt. 9). Zgodnie z definicją chodnikiem jest *część drogi przeznaczona do ruchu pieszych*. Z definicją tą łączy się wiele kwestii, m.in. postój pojazdów mechanicznych na chodniku. Zgodnie z art. 47 Prawa o ruchu drogowym parkując na chodniku kierowcy powinni zostawić miejsce do przejścia dla pieszych, nie mniejsze niż 1,5 m. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zgodnie z § 43. Usytuowanie chodnika względem jezdni powinno zapewniać bezpieczeństwo ruchu. Odległość chodnika od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż: 10,0 m – w przypadku drogi klasy S na terenie zabudowy; 5,0 m – w przypadku drogi klasy GP na terenie zabudowy; 3,5 m – w przypadku drogi klasy G na terenie zabudowy; 1,0 m – w przypadku drogi klasy GP i niższej poza terenem zabudowy. Przy rozbudowie i przebudowie dróg dopuszcza się przyjęcie mniejszych odległości, niż określone w ust. 1 pkt 1–3, jednak w przypadku drogi klasy S i GP na terenie zabudowy pod warunkiem zastosowania ogrodzenia oddzielającego chodnik od jezdni lub innych rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo ruchu. Chodnik usytuowany bezpośrednio przy jezdni, w pasie postojowym lub zatoce postojowej powinien być wyniesiony ponad ich krawędź na wysokość od 6 cm do 16 cm i oddzielony krawężnikiem. Ustalenie to nie dotyczy przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów oraz zjazdów. Zgodnie z treścią art. 2a ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r., poz. 260 z późn. zm.), drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy. Nie ulega wątpliwości, że drogi te nie podlegają swobodnemu obrotowi gospodarczemu, a ich własność może być przenoszona wyłącznie pomiędzy Skarbem Państwa a jednostkami samorządu terytorialnego. Zgodnie z art. 10 ust. 2 w zw. z art. 7 ust. 2 cytowanej ustawy wyłączenie drogi gminnej z użytkowania możliwe jest jedynie w drodze uchwały Rady Gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu. Zgodnie z art. 58 § 1 k.c., czynność prawna sprzeczna z ustawą albo mająca na celu obejście ustawy jest nieważna, chyba że właściwy przepis przewiduje inny skutek, w szczególności ten, iż na miejsce nieważnych postanowień czynności prawnej wchodzi odpowiednie przepisy ustawy. W orzecznictwie Naczelnego Sądu Administracyjnego przyjmuje się, że "z woli ustawodawcy drogi publiczne zostały zaliczone do kategorii rzeczy o ograniczonym obrocie. Jedyna dopuszczalna forma obrotu nieruchomościami zajętymi pod drogi publiczne może polegać na przenoszeniu własności między podmiotami wymienionymi w art. 2a ustawy o drogach publicznych, wyłącznie w razie zmiany przynależności drogi publicznej do określonej kategorii" (por. wyrok NSA z 12.2.2009 r., I OSK 361/08, Legalis). Oznacza to, że nie jest dopuszczalne zbycie przez jednostkę samorządu terytorialnego nieruchomości zajętej pod drogę publiczną, jak również inne formy obrotu cywilnoprawnego taką

nieruchomością (takie jak dzierżawa, najem itp.). Podobnie w orzecnictwie sądów cywilnych przyjmuje się jednolicie, że nie jest dopuszczalne zasiedzenie gruntu pod drogą publiczną (por. m.in. wyr. SN z dnia 5 października 2012 r., IV CSK 94/12, Legalis). W świetle normy wyrażonej w art. 2a ust. 2 ustawy o drogach publicznych podstawowe znaczenie dla zakwalifikowania danej nieruchomości jako drogi publicznej powinno mieć faktyczne przeznaczenie tej nieruchomości (tj. wykorzystywanie jej jako drogi), jak również jej stan prawny (tzn., że dana nieruchomość stanowi własność jednostki samorządu terytorialnego). Treść rejestru gruntów ma tu drugorzędne znaczenie, gdyż, jak przyjął Sąd Najwyższy w wyr. z dnia 5 października 2012 r., IV CSK 94/12, wynika z niej jedynie domniemanie obalalne, że dana działka ewidencyjna jest wykorzystywana w określony sposób. Przesądzający (w ocenie Sądu Najwyższego) jest faktyczny sposób wykorzystywania danej nieruchomości, o którym świadczy m.in. istnienie urządzeń drogowych. Dlatego też wydana w tej sprawie uchwała może być sprzeczna z art. 2a ust. 2 ustawy o drogach publicznych. Wobec powyższego część działki znajdującej się w granicach drogi publicznej – gminnej powinna być potraktowana jako droga gminna. Zgodnie natomiast z art. 98 ust. 1 ustawy o gospodarce nieruchomościami, działki wydzielone pod drogi publiczne, w tym na poszerzenie istniejących dróg publicznych, stają się z mocy prawa własnością właściciela drogi. Z tego względu wskazana część działki usytuowana w granicach drogi publicznej nie mogła być przedmiotem sprzedaży. Niezależnie od powyższej argumentacji, jeśli droga została zaliczona do kategorii dróg publicznych, to zachowuje taki charakter dopóki nie nastąpiło prawne jej wyłączenie z danej kategorii drogi. Już z tego powodu umowa sprzedaży zawiera wadę nieważności i nie może wywoływać skutków prawnych. Zgodnie z art. 98 ust. 2 ugn, właściwy organ składa wniosek o ujawnienie w księdze wieczystej praw danej jednostki samorządu terytorialnego do działek gruntu wydzielonych pod drogi publiczne lub pod poszerzenie istniejących dróg publicznych. Podstawą wpisu jest ostateczna decyzja zatwierdzająca podział. Moje pytanie sprowadza się także do zagadnienia, czy gmina mogła w tym przypadku inwestować na nieruchomościach niebędących jej własnością. Przepisy nie dają jednoznacznej odpowiedzi. Nie oznacza to jednak, że takie działanie jest zabronione. Analizie trzeba poddać przede wszystkim ustawy o samorządzie gminnym oraz finansach publicznych. Umowa ta została zdefiniowana w art. 710 kodeksu cywilnego. Wynika z niego, że przez umowę użyczenia użyczający zobowiązuje się zezwolić biorącemu przez czas oznaczony lub nieoznaczony na bezpłatne używanie oddanej mu w tym celu rzeczy. W orzecnictwie sądowym akcentuje się przy tym, że umowa ta sprowadza się do motywowanego chęcią pomocy, dobroczynnością lub inną bezinteresowną pobudką przysporzenia przez użyczającego korzyści. Odnosnie, co do podstawy wydatkowania środków budżetowych na uwagę zasługuje art. 7 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym. Wynika z niego, że zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy, a w szczególności zadania takie obejmują sprawy ładu przestrzennego, gminnych dróg, ulic, mostów, placów, organizacji ruchu drogowego oraz porządku publicznego lub bezpieczeństwa obywateli. Niewątpliwie uznać należy, że sprawy związane z zapewnieniem miejsc parkingowych dla mieszkańców gminy należą do zadań własnych gminy. Na poparcie tego stwierdzenia można przypomnieć choćby fragment z uzasadnienia wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z 17 listopada 2015 r., sygn. akt I SA/Rz 952/15. Sąd wyraźnie stwierdził, że modernizacja takiego parkingu mieści się całkowicie w zadaniach własnych gminy określonych w ustawie o samorządzie gminnym w zakresie sieci dróg gminnych, w tym placów i organizacji ruchu drogowego. Jednak kluczowe regulacje z punktu widzenia finansowania tego rodzaju przedsięwzięć wynikają z ustawy o finansach publicznych. Artykuł 216 ust. 2 pkt 1 tej ustawy stanowi, że wydatki budżetu gminy są przeznaczone na realizację zadań określonych w odrębnych przepisach, a w szczególności na zadania własne jednostek samorządu terytorialnego. Skoro więc przesądzono, że z budżetu jednostki samorządowej mogą być finansowane zadania własne, to w szczególności mogą to być zadania wyżej wspomniane, a wynikające z art. 7 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym. Przy realizacji tego przedsięwzięcia gmina powinna mieć jednak na uwadze m.in. art. 44 ust. 3 ustawy o finansach publicznych. Zgodnie z nim wydatki publiczne powinny

być dokonywane w sposób celowy i oszczędny – z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów i optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów. W praktyce oznacza to tyle, że umowa użyczenia powinna należycie zabezpieczać interes majątkowy gminy m.in. przez zastosowanie możliwego długiego okresu jej obowiązywania przy rozliczeniu nakładów po jej wygaśnięciu z uwzględnieniem środków zainwestowanych przez gminę. Zatem można więc stwierdzić, że przepisy pozwalają uznać za dopuszczalne zainwestowanie przez gminę na nieruchomości, do której będzie dysponowała prawem użyczenia. Warto jednak wcześniej uzyskać stanowisko właściwej miejscowo regionalnej izby obrachunkowej, aby uniknąć zakwestionowania wydatków poczynionych na modernizację parkingu. Ponadto trzeba sporządzić umowę użyczenia w której musi być zabezpieczony interes gminy. Z nadesłanej odpowiedzi nie wynika żeby urząd gminy zawarł umowę użyczenia, czy wystąpił do regionalnej izby obrachunkowej oraz zabezpieczył jakiegokolwiek interesy gminy w tym względzie. Potwierdził, to także na posiedzeniu komisji rewizyjnej w dniu 23.09.2022 roku Naczelnik Wydziału Utrzymania Dróg i terenów Komunalnych który stwierdził, iż miasto w tej sprawie ograniczyło się tylko do przyjęcia od właściciela gruntu oświadczenia wyrażającego zgodę na wykonanie przez gminę na jego terenie parkingu samochodowego o nawierzchni żwirowej. Nie zwracano się w tej sprawie o opinię do regionalnej izby obrachunkowej oraz w żaden inny sposób nie zabezpieczono interesów gminy. Dodał także, iż pas o szerokości 1,5 metra od krawędzi jezdni jest gruntem należącym do gminy. W tym miejscu nasuwa się pytanie: dlaczego do chwili obecnej nie podjęto żadnych kroków w celu przywrócenia stanu posiadania zgodnego z obowiązującymi normami prawnymi i dlaczego pas drogi obecnie zajęł właściciel gruntu graniczącego z drogą publiczną. Podstawami prawnymi powyższych argumentacji są następujące akty prawne: art. 7 ustawy z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 506), art. 216 ustawy z 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 2077 ze zm.), art. 710 ustawy z 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 1025 ze zm.). Natomiast zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych: Do ruchu pieszych projektuje się drogę dla pieszych, drogę dla pieszych i rowerów lub pobocze. Drogę dla pieszych oraz drogę dla pieszych i rowerów projektuje się także do ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Droga dla pieszych składa się co najmniej z chodnika przeznaczonego wyłącznie do ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Jeżeli droga dla pieszych jest przeznaczona do pełnienia innych funkcji niż te dopuszczone na chodniku, a w szczególności prowadzenia działalności społeczno-gospodarczej, sytuowania urządzeń drogi lub obiektów małej architektury, zatrzymania lub postoju pojazdów, projektuje się: pas obsługujący, który przylega do chodnika od strony granicy pasa drogowego; pas buforowy, który przylega do chodnika od strony jezdni, torowiska tramwajowego lub drogi dla rowerów. Części drogi przeznaczone do ruchu pieszych projektuje się z zachowaniem ciągłości tras dla pieszych w ramach projektowanego odcinka drogi i poza nim. Podstawową częścią drogi przeznaczoną do ruchu pieszych jest droga dla pieszych. Drogę dla pieszych i rowerów projektuje się, jeżeli ze względu na warunki terenowe nie jest możliwe wprowadzenie segregacji ruchu lub nie jest to uzasadnione ze względu na małe natężenie ruchu pieszych, osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego. Dopuszcza się prowadzenie ruchu pieszych po poboczu, jeżeli natężenie tego ruchu nie uzasadnia zaprojektowania drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów. Ruch pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch powinien być prowadzony po jezdni ulicy w strefie zamieszkania, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym. Szerokość chodnika projektuje się w zależności od funkcji trasy dla pieszych oraz miarodajnego natężenia ruchu pieszych. Szerokość chodnika powinna być nie mniejsza niż 1,80 m. W trudnych warunkach dopuszcza się szerokość chodnika nie mniejszą niż 1,00 m, pod warunkiem zaprojektowania miejsc do wymijania się osób ze szczególnymi potrzebami, o długości nie mniejszej

niż 2,00 m i szerokości nie mniejszej niż 1,80 m. Odległość między tymi miejscami powinna umożliwiać wzajemną widoczność osób ze szczególnymi potrzebami oraz zapewniać optymalny czas oczekiwania na wyminięcie się, wynikający w szczególności z możliwości poruszania się tych osób, pochylenia podłużnego drogi dla pieszych oraz natężenia ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. W powyższej sprawie winna mieć także zastosowanie ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jedn.: Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 z późn. zm.) - dalej u.r.i.d.p. Zgodnie bowiem z wyrokiem Wojewódzkiego Administracyjnego w Warszawie z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie I SA/Wa 1253/07 "zajęcie nieruchomości pod drogę publiczną oznacza urządzenie na niej drogi zaliczonej do odpowiedniej kategorii dróg publicznych, przy czym przez określenie to należy rozumieć nie tylko zajęcie gruntu pod pas drogowy przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ale także leżące w jego ciągu obiekty inżynierskie (np. kanalizacyjne, energetyczne), place postojowe i parkingi, chodniki, ścieżki rowerowe, drzewa i krzewy oraz urządzenia techniczne związane z prowadzeniem i zabezpieczeniem ruchu". W myśl postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 24 czerwca 2010 r. w sprawie IV CSK 40/10 "nieruchomość przeznaczona pod drogę publiczną może stanowić tylko własność Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego (art. 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. [tj. z dnia 24 kwietnia 2012 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 647)]: „W celu ustalenia przeznaczenia terenów, w tym dla inwestycji celu publicznego, oraz określenia sposobów ich zagospodarowania i zabudowy rada gminy podejmuje uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zwanego dalej „planem miejscowym”. Plan miejscowy to akt prawa miejscowego. Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego kształtują się , wraz z innymi przepisami prawa sposób wykonywania prawa własności do nieruchomości. Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego mogą ograniczać prawo własności nieruchomości (nie będziemy mogli na przykład wybudować domu na obszarze, który w planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczony jest pod budowę obwodnicy lub oczyszczalni ścieków). Ale może również się okazać, że grunty w wyniku ustalenia miejscowego planu znacznie zyskają (na przykład przeznaczenie pod budowę nowych działek, wcześniej nieuwzględnionych na ten cel w planie). Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w miejscowym planie gmina określa m.in. rozmieszczenie inwestycji celu publicznego. Plan ten obejmuje wszystkie nieruchomości, a nie tylko te należące do gminy. Nie można więc zarzucić, że gmina bezprawnie przesądza o przeznaczeniu prywatnej działki pod drogę gminną – Wojewódzki Sąd Administracyjny w Olsztynie (sygnatura akt II SA/Ol 543/11). planu miejscowego lub jego zmianę . Jeżeli, w związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą, korzystanie z nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem stało się niemożliwe bądź istotnie ograniczone, to stosownie do art. 36 ust. 1 właściciel albo użytkownik wieczysty nieruchomości może żądać od gminy: odszkodowania za poniesioną rzeczywistą szkodę albo , wykupienia nieruchomości lub jej części. Realizacja roszczeń, o których mowa wyżej, może nastąpić również w drodze zaoferowania przez gminę właścicielowi albo użytkownikowi wieczystemu nieruchomości zamiennej. Z dniem zawarcia umowy zamiany roszczenia wygasają. Roszczenia, o których mowa wyżej, można zgłaszać w terminie 5 lat od dnia, w którym plan miejscowy albo jego zmiana stały się obowiązujące. Wykonanie obowiązku wynikającego z ww. roszczeń powinno nastąpić w terminie 6 miesięcy od dnia złożenia wniosku, chyba że strony postanowią inaczej. W przypadku opóźnienia w wypłacie odszkodowania lub w wykupie nieruchomości właścicielowi albo użytkownikowi wieczystemu nieruchomości przysługują odsetki ustawowe. Zgodnie z wyrokiem WSA Gdańsk z 2009-05-13 II SA/Gd 553/08: „Wnoszenie uwag do projektu planu zagospodarowania przestrzennego w trybie określonym w art. 18 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – Dz.U. Nr 80, poz. 717 ze zm.) jest prawem każdego obywatela, w

tym właściciela nieruchomości, której plan dotyczy. Nieskorzystanie z tego prawa przed uchwaleniem planu w żaden sposób nie uniemożliwia kwestionowania prawidłowości podjętej uchwały, w świetle obowiązującego prawa (art. 101 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.). Jakże zapisy w tej kwestii posiadał plan miejscowy i dlaczego nie zabezpieczył on własności gruntu gminy na całej drodze publicznej. Reasumując całość zgromadzonego materiału proszę o udzielenie odpowiedzi na niżej zadane pytania : jak to się stało i na jakiej podstawie został wybudowany prywatny parking samochodowy na części drogi publicznej, kiedy sprzedano działkę, dlaczego w obecnej sytuacji niechronieni użytkownicy drogi w tym miejscu mają utrudnione poruszanie się, z uwagi na brak chodnika oraz wąskie pobocze, / teren w tym miejscu jest prywatny do samej krawędzi jezdni, dodatkowo w odległości około 1 metra od krawędzi drogi zamontowano blokady parkingowe typu „ Motyle „ które uniemożliwiają wjazd pojazdów, poza tym ustawiono przy krawędzi jezdni ogrodzenie panelowe wykonane z drutów ocynkowanych pomalowanych na kolor siwy, oraz ustawiono wiatę śmietnikową która nie stanowi infrastruktury drogowej i znajduje się w pasie drogowym /, dlaczego na tym odcinku drogi do dnia dzisiejszego nie wybudowano chodnika, czy w tej sprawie została sporządzona umowa użyczenia, jeżeli nie do dlaczego jej nie sporządzono, czy został zabezpieczony interes majątkowy gminy m.in. przez zastosowanie możliwego długiego okresu obowiązywania umowy użyczenia oraz zwrotu przez właściciela gruntu środków finansowych zainwestowanych przez gminę na modernizację parkingu samochodowego, dlaczego część działki znajdującej się w granicach drogi publicznej – gminnej nie została potraktowana jako droga publiczna, czy dokonana w takim przypadku czynność prawna nie jest sprzeczna z ustawą oraz rozporządzeniem, czy wystąpiono w tej sprawie w celu uzyskania stanowiska, do właściwej miejscowo regionalnej izby obrachunkowej, aby ewentualnie uniknąć zakwestionowania wydatków poczynionych na modernizację parkingu, jakie zapisy w tej kwestii posiadał plan miejscowy i dlaczego nie zabezpieczył on własności gruntu gminy na całej długości drogi publicznej, przekazanie kserokopii całości dokumentów dotyczących sprzedaży miejsc parkingowych oraz podejmowanych w tej sprawie decyzji.

z poważaniem

Krzysztof Świątczak

Wykonano w 2 egzemplarzach

Egz. Nr. 1 – adresat

Egz. Nr. 2 – a/a

