



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-10.0220.13.2025

Warszawa, 05 marca 2025

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 § 1 i § 5 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 166 ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1087, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”

opiniuję pozytywnie

projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Kleczkowskiej i Władysława Reymonta oraz rzeki Odry we Wrocławiu, przedłożony przez Prezydenta Wrocławia pismem z dnia 12.02.2025 r., znak: WPL-DPP3.6721.3.2022 do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w celu jego uzgodnienia w zakresie dotyczącym zabudowy i zagospodarowania terenu położonego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 166 ust. 4 pkt 1 ustawy, uzgodnienie przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w zakresie śródlądowych dróg wodnych, następuje po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

Zgodnie z art. 106 § 1 k.p.a., jeżeli przepis prawa uzależnia wydanie decyzji od zajęcia stanowiska przez inny organ (wyrażenia opinii lub zgody albo wyrażenia stanowiska w innej formie), decyzje wydaje się po zajęciu stanowiska przez ten organ. W myśl § 5 przedmiotowego przepisu zajęcie stanowiska przez organ następuje w drodze postanowienia.

W związku z powyższym, w piśmie z dnia 19.02.2025 r., Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zwrócił się, w trybie art. 166 ust. 4 pkt 1 ustawy, do Ministra Infrastruktury o zaopiniowanie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Kleczkowskiej i Władysława Reymonta oraz rzeki Odry we Wrocławiu, przedłożonego do uzgodnienia w zakresie dotyczącym zabudowy i zagospodarowania terenu położonego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, zwanego dalej „projektem”.

Po przeanalizowaniu przekazanej dokumentacji Minister Infrastruktury opiniuje powyższy projekt pozytywnie.

Niezależnie od powyższego należy zwrócić uwagę, że przedmiotowy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obejmuje obszar jedyne we Wrocławiu portu śródlądowego nazywanego Portem Miejskim. Port posiada infrastrukturę żeglugową, która pozwalała na prowadzenie przeładunków towarów masowych. Powierzchnia akwenu to ok. 4 ha, głębokość 3 m, powierzchnia terenu ok. 23 ha, długość nabrzeży dla 2 statków w basenie portowym 1.900 m, długość nabrzeży przeładunkowych

na Odrzańskiej Drodze Wodnej 700 m, dróg kołowych 2.650 m. Wybudowano 5 dużych magazynów o powierzchni ok. 14 tys. m², elewator zbożowy, place składowe o powierzchni ok. 39 tys. m², bocznicę i drogi kolejowe o długości 19.053 m.

Projekt przedmiotowej uchwały odnosząc się do dotychczas prowadzonej w Porcie Miejskim działalności, czyli transport wodny i przeładunki, wskazuje w § 6. pkt. 9) lit b), że dopuszcza się zagospodarowanie dla potrzeb służących żegludze, a także rekreacji i komunikacji liniowo przy niektórych nabrzeżach basenu oraz na Odrze.

Wskazany jest także obszar prowadzenia Przemysłu Portowego (oznaczony symbolem 1PR). Ten rodzaj aktywności gospodarczej, według projektu, może być prowadzony na części cypla między basenem portowym a Odrzańską Drogą Wodną na pow. 1,3 ha. Teren ten stanowi zaledwie nieco ponad 5% całości obszaru Portu Miejskiego. Dodatkowo teren ten nie ma żadnego znaczenia dla funkcji jaka została mu przypisana, gdyż usługi portowe wymagają skomunikowania z innymi rodzajami transportu. Niestety wyznaczony teren stanowi wyspę bez dostępów i możliwości prowadzenia przeładunków na inne środki transportu tj. kołowe czy kolejowe.

Projekt zawiera szereg ustaleń dotyczących ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych. Część z nich ogranicza korzystanie z funkcji portowych i wyraźnie wskazuje na to, że Port Miejski nie będzie się dalej rozwijał w tym kierunku. Dodatkową barierę dla funkcjonowania Portu Miejskiego stanowi ustanowienie na całym obszarze strefy ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych, która została zapisana w § 6. pkt. 10-12. W uchwale §6 pkt 4) lit. j) wpisane są mosty Osobowicki i Trzebnicki – plan nie obejmuje tych mostów oraz powtarza się §22.

Porty i zimowiska w przepisach bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej są miejscami bezpiecznego schronienia dla statków w sytuacjach takich jak powódź, zalodzenie czy gwałtowne załamanie pogody, bądź w sytuacjach awaryjnych. Port Miejski daje schronienie statkom na czas sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi.

W pobliżu istniejącego portu znajduje się dobrze wyposażone zaplecze infrastruktury kolejowej i drogowej.

Ponadto projekt uchwały przewiduje krzyżowanie się drogowych ciągów komunikacyjnych z Odrzańską Drogą Wodną. Zgodnie z § 7 ust. 2 Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych przy rozbudowie lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym klasy III i o znaczeniu międzynarodowym klasy IV - jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości odpowiadające co najmniej maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych, przewidzianych dla klasy Va.

Powyższe należy mieć na uwadze przy projektowaniu wszelkich obiektów krzyżujących się z drogą wodną, jak kładki, mosty itp. Rzeka Odra w obrębie Portu Miejskiego spełnia obecnie parametry III klasy drogi wodnej.

Należy zwrócić uwagę na sformułowanie zawarte w „Prognozie oddziaływania na środowisko ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Kleczkowskiej i Władysława Reymonta oraz rzeki Odry we Wrocławiu” gdzie w podrozdziale 2.1. Charakterystyka środowiska w części „Wody powierzchniowe

i zagrożenie powodziowe” (str. 9) stwierdzono, że „zagrożenie powodziowe związane z wezbraniem Odry praktycznie nie występuje”, co jest sprzeczne z sytuacjami, które miały miejsce w 1997 i 2010 roku, gdzie Port Miejski został zalany w wyniku wystąpienia powodzi.

POUCZENIE

Stosownie do art. 127 § 3 k.p.a. oraz w związku z art. 144 k.p.a. strona może zwrócić się do Ministra Infrastruktury z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.

Stosownie do art. 52 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz.U. z 2024 r. poz. 935, 1685), dalej jako „p.p.s.a.”, Strona może nie składać wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy i wnieść skargę na niniejsze postanowienie do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie. Zgodnie z art. 53 § 1 i art. 54 § 1 p.p.s.a. skargę wnosi się w terminie 30 dni od dnia doręczenia postanowienia, za pośrednictwem Ministra Infrastruktury. Wpis od skargi wynosi 100 złotych. Strona może ubiegać się o przyznanie prawa pomocy, które obejmuje zwolnienie od kosztów sądowych oraz ustanowienie adwokata albo radcy prawnego. Wniosek o przyznanie prawa pomocy składa się do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie przed wszczęciem lub w toku postępowania sądowo-administracyjnego, na urzędowym formularzu.

Stosownie do art. 127a § 1 i § 2 k.p.a. w trakcie biegu terminu do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy strona może złożyć do Ministra Infrastruktury oświadczenie o rzeczeniu się prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. Z dniem doręczenia Ministrowi Infrastruktury oświadczenia o rzeczeniu się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, postanowienie staje się ostateczne (podlega wykonaniu) oraz prawomocne (nie podlega zaskarżeniu do sądu administracyjnego).

Z upoważnienia Ministra

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Monika Niemiec-Butryn

Zastępca Dyrektora

Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Otrzymuje:

1. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.
2. Prezydent Wrocławia.