



W-Z-PP-4103.18.15.MH

Pan

Witold Kołodziejki

Radny Województwa Mazowieckiego

Odpowiadając na złożoną przez Pana interpelację w sprawie budowy linii kolei dużych prędkości (KDP) w województwie mazowieckim wyjaśniam, co następuje:

1. Odnośnie do kwestii umieszczania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego województwa, informuję, że w świetle art. 44 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w powiązaniu z art. 48 ustawy j.w., do planów miejscowych można wprowadzać tylko te ustalenia planu województwa, które dotyczą przedsięwzięć, w stosunku do których znane są terminy ich realizacji oraz zostały określone warunki, zwłaszcza finansowe, rezerwowania dla nich terenów. To zaś oznacza, że w przypadku KDP nie ma dzisiaj żadnych podstaw prawnych do wprowadzenia tej inwestycji do planów miejscowych.
2. Przepis art. 9 ust. 2 ustawy j.w., zgodnie z którym ustalenia planu województwa uwzględnia się w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, należy interpretować jako wymóg spójności publicznych polityk przestrzennych, z zastrzeżeniem, że zarówno studium gminy, jak i plan województwa zawierają ustalenia kierunkowe, które bezpośrednio nie mają wpływu na wykonywanie praw własności do nieruchomości, a tym samym nie rodzą żadnych skutków odszkodowawczych.
3. Odnosząc się do przepisu, zgodnie z którym miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego muszą być sporządzane zgodnie z ustaleniami studium gminy, należy – powołując się na ugruntowane w orzecznictwie i piśmiennictwie poglądy – stwierdzić, że w przypadku, gdy ustalenia studium dotyczą zadań, w stosunku do których nie zostały określone warunki realizacji, pierwszeństwo ma zastosowanie wyżej wspomnianego art. 44.
4. Niezależnie od powyższych interpretacji przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, chciałbym odnieść się do poruszonych w interpelacji kwestii związanych z sytuacją, w jakiej znajduje się aktualnie zamierzenie dot. KDP. Otóż pragnę podkreślić, że informacja o zawieszeniu prac przygotowawczych związanych z tym przedsięwzięciem była o podana do publicznej wiadomości tylko w formie enuncjacji właściwego do spraw transportu ministra. Informacja ta nie może dezawuować ustaleń Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, a tym samym nie może stanowić argumentu na rzecz nieuwzględniania KDP w planie województwa, a także dezaktualizacji uchwały 80/12 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z kwietnia 2012 roku, w której jednoznacznie opowiedział się on za kontynuacją prac przygotowawczych do realizacji tego przedsięwzięcia.
5. Pragnę również odnieść się do obaw dotyczących zgodności KDP z unijną polityką transportową. Otóż w świetle przyjętych przez Komisję Europejską najnowszych dokumentów dotyczących Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T oraz instrumentu *Connecting Europe Facility* należy stwierdzić, że budowa linii KDP w Polsce, w tym tzw. linii „Y” jest bardzo ważnym i kluczowym, wymienionym w tekście i na mapach, elementem bazowej sieci kolejowych połączeń pasażerskich w Polsce. Należy tu dodać, że najnowsze korytarze sieci bazowej TEN-T, jak również kolejowe korytarze transportowe – *Railway Freight Corridor* mają służyć w głównej mierze realizacji polityki UE dotyczącej transportu towarów. KDP jest przedsięwzięciem zaspokajającym potrzeby ruchu pasażerskiego, i w związku z tym wpisuje się w sieć połączeń równoleżnikowych wschód-zachód oraz połączeń transgranicznych w kierunku zachodnim i południowym.

Adam STRUZIK