

Projekt

z dnia 12 sierpnia 2026 r.
Zgłoszony przez Prezydenta Miasta
Bolesławiec
Druk nr XXVIII/.../2026/a

**UCHWAŁA NR
RADY MIASTA BOLESŁAWIEC**

z dnia 2026 r.

w sprawie odmowy ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej pod nazwą: „Budowa zespołu budynków mieszkalnych wielorodzinnych z garażami oraz przebudowa, remont i adaptacja istniejącego budynku wraz ze zmianą sposobu użytkowania na budynek usługowy, całość wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, w Bolesławcu przy ul. Modłowej na fragmentach działek nr ewid. 128/10, 128/9 obręb 0004 jednostka ewidencyjna 020101_1.”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 662 i 912) oraz art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (Dz. U. z 2025 r. poz. 1754 oraz z 2026 r. poz. 781), w związku z art. 70 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz. 1688, z 2024 r. poz. 1824, z 2025 r. poz. 527, 1543 i 1668 oraz z 2026 r. poz. 781)

Rada Miasta Bolesławiec uchwala, co następuje:

§ 1. Odmawia się ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej pod nazwą: „Budowa zespołu budynków mieszkalnych wielorodzinnych z garażami oraz przebudowa, remont i adaptacja istniejącego budynku wraz ze zmianą sposobu użytkowania na budynek usługowy, całość wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, w Bolesławcu przy ul. Modłowej na fragmentach działek nr ewid. 128/10, 128/9 obręb 0004 jednostka ewidencyjna 020101_1”.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Bolesławiec.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.

Uzasadnienie

Przedmiotem uchwały jest odmowa ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej pod nazwą: „Budowa zespołu budynków mieszkalnych wielorodzinnych z garażami oraz przebudowa, remont i adaptacja istniejącego budynku wraz ze zmianą sposobu użytkowania na budynek usługowy, całość wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, w Bolesławcu przy ul. Modłowej na fragmentach działek nr ewid. 128/10, 128/9 obręb 0004 jednostka ewidencyjna 020101_1.”

Zgodnie z art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 662), w związku z art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (Dz. U. z 2025 r. poz. 1754 oraz z 2026 r. poz. 781), zwanej dalej „specustawą”, do wyłącznej właściwości rady gminy należy podejmowanie uchwały o ustaleniu lokalizacji lub odmowie ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 specustawy, inwestor, który zamierza zrealizować inwestycję mieszkaniową występuje, za pośrednictwem prezydenta, do właściwej miejscowo rady gminy z odpowiednim wnioskiem, a rada gminy podejmuje uchwałę o ustaleniu lokalizacji lub odmowie ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej. Kompetencja rady gminy w tym zakresie nie ma charakteru wyłącznie formalnego ani związanego. Oznacza to, że nawet w przypadku spełnienia przez inwestycję wymagań określonych w przepisach ustawy, rada gminy zachowuje prawo do dokonania oceny zasadności lokalizacji inwestycji z punktu widzenia interesu publicznego, ładu przestrzennego oraz polityki przestrzennej gminy.

Wnioskiem z dnia 9 czerwca 2026 r. (uzupełnionym w dniu 29 czerwca 2029 r.,) Pełnomocnik Wnioskodawcy wystąpił za pośrednictwem Prezydenta Miasta Bolesławiec do Rady Miasta Bolesławiec o ustalenie lokalizacji inwestycji mieszkaniowej pod nazwą: „Budowa zespołu budynków mieszkalnych wielorodzinnych z garażami oraz przebudowa, remont i adaptacja istniejącego budynku wraz ze zmianą sposobu użytkowania na budynek usługowy, całość wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, w Bolesławcu przy ul. Modłowej na fragmentach działek nr ewid. 128/10, 128/9 obręb 0004 jednostka ewidencyjna 020101_1.”

Prezydent Miasta Bolesławiec przeprowadził procedurę formalno-prawną określoną w przepisach specustawy i przekazał Radzie Miasta Bolesławiec projekt uchwały wraz z opiniami i uwagami oraz wynikiem dokonanych uzgodnień, na zasadach i w trybie przewidzianym w art. 7 specustawy.

OPINIOWANIE I UZGADNIANIE

Przygotowanie inwestycji mieszkaniowej i towarzyszącej w trybie specustawy, wymaga sporządzenia przez inwestora kompletnego wniosku o określonych w ustawie wymogach i przeprowadzenia procedury upublicznienia wniosku oraz opiniowania i uzgadniania.

Stosownie do art. 7 ust. 10 specustawy, po stwierdzeniu, że ww. wniosek, po uzupełnieniu, spełnia wymagania formalne, Prezydent Miasta Bolesławiec w dniu 02 lipca 2026 r. zamieścił wniosek wraz z załączonymi do niego dokumentami na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Bolesławiec. Informacja o złożonym wniosku została podana do wiadomości publicznej poprzez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Bolesławiec, stronie internetowej Urzędu Miasta Bolesławiec oraz tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Bolesławiec, określając formę, miejsce i termin składania uwag - 21 dni od dnia zamieszczenia informacji.

OPINIOWANIE

Wypełniając zapisy art. 7 ust. 12 specustawy, Prezydent Miasta Bolesławiec pismem z dnia 06 lipca 2026 r., powiadomił stosowne organy o możliwości, w okresie 21 dni, przedstawienia opinii do złożonego Wniosku. Wystąpienie w tym zakresie skierowano do:

- Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej w Bolesławcu
- Starosty Bolesławieckiego (jako organu prowadzącego kataster nieruchomości - w zakresie kolizji przebiegu planowanej inwestycji z uzbrojeniem terenu)
- Starosty Bolesławieckiego (jako właściwego organu ochrony środowiska w zakresie terenów zagrożonych osuwaniem się mas ziemnych)
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu
- Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu
- Polskich Sieci Elektroenergetycznych S.A.
- Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej we Wrocławiu
- Centralnego Wojskowego Centrum Rekrutacji, Ośrodek Zamiejscowy we Wrocławiu
- Dyrektora Delegatury Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w Poznaniu - Wydział Zamiejscowy we Wrocławiu Delegatury ABW w Poznaniu
- Komendanta Nadodrzańskiego Oddziału Straży Granicznej w Krośnie Odrzańskim
- Agencji Wywiadu
- Komendy Powiatowej Policji w Bolesławcu
- Okręgowego Urzędu Górniczego we Wrocławiu

- Zarządu Województwa Dolnośląskiego
- PKP Polskie Koleje Państwowe S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu
- PKP S.A. Centrala - Biuro Gospodarowania Nieruchomościami,
- Ministra Obrony Narodowej.

W wymaganym terminie wpłynęło 5 opinii, pozostałe instytucje nie przedstawiły opinii, co zgodnie z art. 7 ust. 13 specustawy uznaje się za brak zastrzeżeń.

WYKAZ UZYSKANYCH OPINII

1. Opinia Miejskiej Komisji Urbanistyczno - Architektonicznej w Bolesławcu - z dnia 8 lipca 2026 r. - NEGATYWNA.
2. Opinia Centralnego Wojskowego centrum Rekrutacji - z dnia 9 lipca 2026 r. - POZYTYWNA.
3. Opinia Zarządu Województwa Dolnośląskiego - z dnia 23 lipca 2026 r. - odstąpienie od przedstawienia opinii.
4. Opinia PKP S.A. - z dnia 24 lipca 2026 r. - POZYTYWNA.
5. Opinia Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej we Wrocławiu - z dnia 29 lipca 2026 r. - POZYTYWNA - określa warunki i zagrożenia powstania inwestycji.

UZGADNIANIE

Stosownie do art. 7 ust. 14 specustawy, Prezydent Miasta Bolesławiec pismem z dnia 06 lipca 2026 r. wystąpił o uzgodnienie wniosku do:

- Ministerstwa Klimatu i Środowiska,
- Zarządu Dróg Powiatowych w Bolesławcu,
- Wydziału Zamówień Publicznych i Inwestycji Miejskich w/m jako zarządcy drogi,
- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - Oddział we Wrocławiu,
- Marszałka Województwa Dolnośląskiego - Geologa Województwa - Wydział Geologii Urzędu Marszałkowskiego,
- Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków - Delegatura w Jeleniej Górze.

Termin przekazania uzgodnienia wniosku określono na 21 dni od daty otrzymania wystąpienia Prezydenta Miasta Bolesławiec.

W wymaganym terminie wpłynęły 3 odpowiedzi, pozostałe instytucje nie przedstawiły uzgodnień, co zgodnie z art. 7 ust. 15 specustawy uznaje się za uzgodnienie przedłożonego wniosku.

WYKAZ UZYSKANYCH UZGODNIENÍ

1. Zarząd Dróg Powiatowych w Bolesławcu - 14 lipca 2026 r. - POZYTYWNIE.
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu - 23 lipca 2026 r. - ODMOWA UZGODNIENIA.
3. Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków - Delegatura w Jeleniej Górze - 27 lipca 2026 r. - POZYTYWNIE.

WYKAZ ZŁOŻONYCH UWAG

Zgodnie z art. 7 ust. 10 i 11 specustawy w terminie 21 dni od daty opublikowania Wniosku na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Bolesławiec można było składać uwagi do wniosku.

W określonym terminie nie złożono uwag do zamieszczonego Wniosku.

Zgodnie z art. 7 ust. 13 i 15 specustawy wszystkie złożone uzgodnienia i opinie zostały przekazane Wnioskodawcy w ustawowym terminie.

Zgodnie z art. 7 ust. 16 specustawy inwestor miał prawo modyfikacji wniosku do czasu podjęcia uchwały.

Zgodnie z art. 7 ust. 17 specustawy Prezydent Miasta Bolesławiec przedkłada Radzie Miasta Bolesławiec projekt niniejszej uchwały wraz z opiniami i uwagami oraz wynikiem dokonanych uzgodnień.

WYNIKI UZYSKANYCH OPINII I DOKONANYCH UZGODNIENÍ ORAZ ZŁOŻONYCH UWAG

1. **Miejska Komisja Urbanistyczno - Architektoniczna** została powołana na mocy art.8 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Zarządzeniem Prezydenta Miasta Bolesławiec nr 299/2023 z dnia 19 grudnia 2023 r., jako organ doradczy Prezydenta Miasta.

Pomimo sformułowania opinii przez organ doradczy prezydenta, opis stosunku organu wykonawczego gminy do wniosku inwestora następuje dopiero na etapie prezentowania opracowanej na podstawie tego wniosku uchwały.

Miejska Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna zaopiniowała analizowany wniosek **negatywnie** - negatywna opinia MKUA zawierała następujące uwagi:

- 1) Niekorzystne sąsiedztwo dla funkcji mieszkaniowej

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującego zakładu przemysłowego oraz przy międzynarodowej europejskiej linii kolejowej E30. Takie usytuowanie powoduje, że teren jest narażony na ponadprzeciętne oddziaływania związane z hałasem, ruchem komunikacyjnym, emisją pyłów oraz innymi uciążliwościami charakterystycznymi dla terenów przemysłowych i infrastruktury transportowej. W ocenie Komisji

lokalizacja ta nie jest właściwa dla tak intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

2) Brak zapewnienia właściwego klimatu akustycznego oraz rozwiązań ograniczających istniejące uciążliwości

Obszar inwestycji znajduje się pomiędzy terenami kolejowymi, drogą krajową nr 94, ul. Modłową oraz terenami produkcyjnymi, na których funkcjonuje betoniarnia. Komisja zwróciła uwagę na wysokie prawdopodobieństwo niespełnienia standardów akustycznych wymaganych dla terenów mieszkaniowych dla projektowanej inwestycji.

Przeanalizowano istniejące obecnie natężenie ruchu kolejowego – w ciągu doby przejeżdża 45 pociągów (tylko osobowych) – z czego w godzinach 5.00 do 10.00 – 11 pociągów, 10.00 – 17.00 – 18 pociągów.

Wszystkie projektowane budynki zostały usytuowane w taki sposób, że ich elewacje z największą liczbą otworów okiennych oraz balkonami są zwrócone w kierunku linii kolejowej E30. Rozwiązanie to powoduje, że pomieszczenia przeznaczone na stały pobyt ludzi będą bezpośrednio ekspozowane na oddziaływanie hałasu i drgań pochodzących od intensywnego ruchu kolejowego. Jednocześnie koncepcja nie przewiduje odpowiednich rozwiązań przestrzennych ani architektonicznych ograniczających to oddziaływanie, takich jak odpowiednie strefy buforowe, ekrany czy właściwe ukształtowanie zabudowy. W ocenie Komisji świadczy to o niedostosowaniu koncepcji do istniejących uwarunkowań lokalizacyjnych oraz nie zapewnia przyszłym mieszkańcom odpowiedniej jakości środowiska zamieszkania.

Koncepcja nie przewiduje również rozwiązań zapewniających odpowiedni komfort życia przyszłych mieszkańców. Szczególnie niepokojący jest brak wysokiej zieleni izolacyjnej oraz innych skutecznych barier oddzielających zabudowę mieszkaniową od czynnego zakładu produkcyjnego produkującego mieszanki betonowe. Dodatkowo, biorąc pod uwagę dominujący w mieście kierunek wiatrów zachodnich, pyły powstające podczas produkcji betonu będą przenoszone bezpośrednio w kierunku projektowanego osiedla. Bezpośrednie sąsiedztwo czynnego zakładu produkcyjnego, stwarza wysokie ryzyko konfliktów przestrzennych. Wprowadzenie intensywnej zabudowy mieszkaniowej może w przyszłości prowadzić do ograniczenia możliwości funkcjonowania i rozwoju przedsiębiorstwa z uwagi na konieczność spełnienia wymagań ochrony akustycznej oraz ograniczenia innych oddziaływań środowiskowych. Jednocześnie nie można wykluczyć powstania wzajemnych roszczeń odszkodowawczych pomiędzy właścicielami nieruchomości i przedsiębiorcą, a także Gminą Miejską Bolesławiec.

3) Nadmierna intensywność zabudowy

Komisja negatywnie oceniła przyjęte wskaźniki urbanistyczne. Na terenie o powierzchni około 1,6 ha zaprojektowano ponad 14 tys. m² powierzchni mieszkalnej – maksymalnie 280 mieszkań zlokalizowanych w czterech dziewięciokondygnacyjnych budynkach. Tak wysoka intensywność zabudowy odbywa się kosztem terenów biologicznie czynnych oraz zieleni wysokiej pełniacej funkcje rekreacyjne i izolacyjne. W ocenie Komisji projekt nie zapewnia właściwych proporcji pomiędzy zabudową a przestrzeniami otwartymi. W procedowanym obecnie projekcie Planu ogólnego miasta Bolesławiec teren objęty przedmiotową koncepcją został przewidziany pod rozwój zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Nie oznacza to jednak akceptacji dla zabudowy o parametrach przedstawionych we wniosku.

Projekt Planu ogólnego zakłada znacznie mniejszą intensywność zagospodarowania tego obszaru, dostosowaną do jego uwarunkowań środowiskowych i sąsiedztwa terenów przemysłowych oraz infrastruktury transportowej. W szczególności przewiduje maksymalną wysokość zabudowy do 15 m, podczas gdy przedłożona koncepcja zakłada budynki o wysokości około 29 m, co stanowi niemal dwukrotne przekroczenie parametrów przyjętych w miejskiej polityce przestrzennej. Ustala również strefę buforową w postaci terenów zielonych.

4) Brak zapewnienia właściwej obsługi drogowej

Komisja zwróciła uwagę na brak odpowiednio zaprojektowanego układu dróg pożarowych zapewniającego właściwy dostęp do wszystkich projektowanych budynków. W przedstawionej koncepcji zaprojektowano jedynie drogi w formie sięgaczy, których długość i parametry budzą poważne wątpliwości co do zgodności z obowiązującymi warunkami technicznymi oraz przepisami z zakresu ochrony przeciwpożarowej. Przy tak intensywnej zabudowie wielorodzinnej właściwe zapewnienie dojazdu dla jednostek ochrony przeciwpożarowej stanowi jeden z podstawowych wymogów bezpieczeństwa użytkowników. W ocenie Komisji przedstawione rozwiązania komunikacyjne nie gwarantują sprawnego prowadzenia działań ratowniczo-gaśniczych i wymagają ponownej analizy oraz przeprojektowania.

Ponadto budynki A i B nie posiadają zapewnionego dojazdu od strony głównych wejść. Przyjęte rozwiązanie znacząco utrudni codzienne funkcjonowanie przyszłych mieszkańców oraz obsługę budynków. Brak możliwości bezpośredniego dojazdu uniemożliwi sprawny dostęp pojazdów ratownictwa medycznego, a także będzie powodował trudności w realizacji podstawowych czynności eksploatacyjnych, takich jak przeprowadzki, dostawy wyposażenia i mebli, obsługa techniczna budynków czy usługi kurierskie. W ocenie Komisji rozwiązanie to nie odpowiada zasadom prawidłowego projektowania zabudowy wielorodzinnej i obniża funkcjonalność całego założenia.

5) Niewydolny układ komunikacyjny

Obsługa komunikacyjna projektowanego osiedla została oparta przede wszystkim na ul. Modłowej, której parametry techniczne oraz przepustowość nie gwarantują sprawnej obsługi inwestycji o planowanej skali. Ulica z jednej strony łączy się z drogą krajową nr 94, natomiast z drugiej przecina linię kolejową E30 poprzez przejazd kolejowo-drogowy. Z przedstawionych analiz wynika, że przejazd ten będzie zamykany co najmniej 45 razy na dobę, co w istotny sposób ograniczy płynność ruchu oraz dostępność komunikacyjną całego obszaru.

Szczególnie niepokojący jest fakt, że podstawowy dojazd do osiedla od centrum miasta będzie wielokrotnie okresowo odcinany, co utrudni zarówno codzienne funkcjonowanie mieszkańców, jak i dostęp pojazdów służb ratunkowych, komunalnych oraz dostawczych. Ograniczenia te będą szczególnie odczuwalne w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, kiedy ruch generowany przez mieszkańców będzie się kumulował z okresowym zamykaniem przejazdu kolejowego.

Planowane osiedle obejmuje maksymalnie 280 mieszkań (łącznie z drugim jednocześnie procedowanym wnioskiem maksymalnie 580 mieszkań), co oznacza powstanie zespołu mieszkaniowego liczącego około 1 200 – 1 800 mieszkańców oraz generującego znaczący ruch samochodowy. Należy przyjąć, że liczba pojazdów obsługujących osiedle będzie wynosić co najmniej kilkaset, a w praktyce może przekraczać liczbę mieszkań. Tak znaczne obciążenie układu drogowego przy jednoczesnym funkcjonowaniu przejazdu kolejowego zamykanego z dużą częstotliwością będzie prowadzić do tworzenia zatorów, wydłużenia czasu dojazdu i wyjazdu z osiedla oraz pogorszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Od drugiej strony dojazd od ul. Augusta Cieszkowskiego nie eliminuje opisanych problemów komunikacyjnych. Trasa ta również przebiega przez przejazd kolejowy zlokalizowany na czynnej linii obsługującej tereny przemysłowe, a zatem także jest uzależniona od ruchu kolejowego i okresowego zamykania rogatek. Oznacza to, że projektowane osiedle nie będzie posiadało żadnego niezależnego, niekolizyjnego połączenia z zewnętrznym układem drogowym.

W konsekwencji oba potencjalne kierunki dojazdu do osiedla są obciążone tym samym ograniczeniem wynikającym z konieczności przekraczania czynnych torów kolejowych. Stanowi to istotne ryzyko dla sprawności obsługi komunikacyjnej inwestycji, w szczególności w sytuacjach awaryjnych wymagających szybkiego dojazdu służb ratowniczych, a także będzie powodować znaczne utrudnienia w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców.

Natomiast wskazana w koncepcji alternatywna droga wewnętrzna, mająca stanowić dodatkową obsługę komunikacyjną projektowanego osiedla, nie jest objęta zakresem opracowania ani przedmiotem wniosku. W związku z tym

nie można przyjąć, że zostanie zrealizowana w przedstawionym kształcie, terminie lub w ogóle. Ocena inwestycji powinna być dokonywana wyłącznie w oparciu o rozwiązania objęte przedłożoną dokumentacją, a nie na podstawie elementów planowanych poza zakresem opracowania. Tym samym wskazywana droga nie może stanowić argumentu potwierdzającego prawidłową obsługę komunikacyjną inwestycji ani niwelować zastrzeżeń dotyczących niewystarczającej przepustowości układu drogowego.

Komisja podkreśliła, że zgodnie z zasadą kompleksowej oceny inwestycji, wszystkie elementy mające decydujący wpływ na jej funkcjonowanie powinny być objęte zakresem wniosku i posiadać realne gwarancje realizacji. Nie jest dopuszczalne uzasadnianie prawidłowości rozwiązań komunikacyjnych inwestycji infrastrukturą, która nie stanowi jej integralnej części i nie podlega ocenie w prowadzonym postępowaniu.

6) Ryzyko przyszłych konfliktów społecznych

W ocenie Komisji realizacja inwestycji w proponowanej formie będzie skutkowała licznymi skargami mieszkańców dotyczącymi hałasu, zapylenia, jakości powietrza oraz problemów komunikacyjnych. Problemy te będą kierowane do organów gminy, pomimo że wynikają przede wszystkim z niewłaściwego wyboru lokalizacji inwestycji.

7) Wątpliwości dotyczące spełnienia przesłanek specustawy mieszkaniowej

Komisja wskazuje również na dyskusyjność spełnienia przesłanki określonej w art. 5 ust. 4 ustawy o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących. Przepis ten odnosi się do terenów przemysłowych, na których funkcje produkcyjne nie są już realizowane. W analizowanym przypadku bezpośrednio sąsiedztwo czynnego zakładu produkcyjnego może podważać zasadność uznania przedmiotowego obszaru za spełniający przesłanki wynikające z tego przepisu.

W dniu 14 lipca 2026 r. Pełnomocnik Wnioskodawcy przedłożył Stanowisko Wnioskodawcy wobec opinii Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej wraz z "Analizą struktury ilościowej i rodzajowej pojazdów dla stanu obecnego oraz stanu projektowanego tj. po wykonaniu dwóch zjazdów drogowych przy ul. Modłowej w miejscowości Bolesławiec" - dokumenty zostały przekazane Radzie Miasta Bolesławiec wraz z projektem niniejszej uchwały.

2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu - Organ po dokonaniu oceny dokumentów tj. wniosku o ustaleniu lokalizacji inwestycji mieszkaniowej **postanowił odmówić uzgodnienia** planowanej inwestycji z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym na drodze krajowej nr 94. W przesłanej odpowiedzi z dnia 23 lipca 2026 r. wskazano, cyt.:

„1) Przedmiotowy odcinek drogi krajowej nr 94 jest drogą klasy GP, ze średnim dobowym natężeniem ruchu w 2025 r. wynoszącym 11 022 poj./dobę. Udział pojazdów ciężkich na przedmiotowym odcinku wynosi około 6,3%.

2) Ze względu na swoją lokalizację, znaczny ruch na drodze krajowej oraz istotnie zwiększające się natężenie ruchu na wlotach podporządkowanych (wynikające z rozwoju terenów przemysłowych przy północnym wlocie ul. Modłowej), przedmiotowe skrzyżowanie stwarza problemy ruchowe i jest miejscem licznych zdarzeń drogowych.

W rejonie przedmiotowego skrzyżowania w latach 2022–2024 nie odnotowano wypadków drogowych, natomiast wystąpiły liczne kolizje, co przedstawiono na mapie poniżej (kolizje oznaczono czerwonymi kwadratami).



Ze względu na skalę planowanej inwestycji mieszkaniowo-usługowej na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 94 z ul. Modłową należy spodziewać się znaczącego wzrostu natężenia ruchu. Sytuacja ta doprowadzić może do całkowitej niewydolności przedmiotowego skrzyżowania oraz pogorszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.

3) Ponadto, przeprowadzona przez tutejszy organ analiza wykazała, że proponowane dodatkowe skomunikowanie inwestycji wskazano poprzez istniejący zjazd z drogi krajowej nr 94, w okolicach km 41+270, zlokalizowany na odcinku przebiegającym w łuku poziomym, w rejonie przecięcia bocznicy kolejowej z drogą krajową nr 94. W ocenie organu wprowadzenie w tym miejscu dodatkowego ruchu o znacznym natężeniu może negatywnie wpłynąć na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej nr 94."

W dniu 27 lipca 2026 r. Pełnomocnik Wnioskodawcy przedłożył Stanowisko Wnioskodawcy wobec opinii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu wraz z "Analizą struktury ilościowej i rodzajowej pojazdów dla stanu obecnego oraz stanu projektowanego tj. po wykonaniu dwóch zjazdów drogowych przy ul. Modłowej w miejscowości Bolesławiec" - dokumenty zostały przekazane Radzie Miasta Bolesławiec wraz z projektem niniejszej uchwały.

3. Komendant Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej we Wrocławiu - wniosek zaopiniował pozytywnie, pod warunkiem zapewnienia, na etapie opracowania dokumentacji projektowej oraz realizacji inwestycji, zgodności przyjętych rozwiązań z obowiązującymi przepisami prawa dotyczącymi ochrony przeciwpożarowej, w szczególności w zakresie warunków technicznych, ochrony przeciwpożarowej obiektów budowlanych, zaopatrzenia w wodę do celów przeciwpożarowych oraz zapewnienia dróg pożarowych. W swojej opinii wskazał również, że, cyt.: "w odległości około 530 m od terenu planowanej inwestycji zlokalizowany jest zakład o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. W związku z powyższym, przy ocenie planowanego zamierzenia inwestycyjnego należy uwzględnić potencjalne zagrożenia związane z możliwością wystąpienia poważnej awarii przemysłowej oraz wymagania wynikające z obowiązujących przepisów prawa w tym zakresie".

UZASADNIENIE PRAWNE

Współdziałanie organów w postępowaniach administracyjnych ma dwie podstawowe formy – opiniowanie i uzgadnianie. Opinia dla organu rozstrzygającego w sprawie nie jest wiążąca. Jednakże stanowi wyraz stanowiska (pozytywnego bądź negatywnego). Nie determinuje ona jednak samego rozstrzygnięcia w prowadzonym postępowaniu, a organ wydający decyzję może podjąć rozstrzygnięcie niezależnie od tego, czy organ opiniujący wyraził w tym zakresie opinię pozytywną.

Niewiązący charakter opinii nie oznacza jednak, że organ podejmujący uchwałę może je zlekceważyć. Organ powinien dokonać merytorycznej oceny treści takich opinii, a następnie ocenić ich znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy (wyr. WSA w Szczecinie z dnia 5 września 2019 r., sygn. akt [II SA/Sz 643/19](#), CBOSA).

Natomiast przy uzgadnianiu organ prowadzący postępowanie w sprawie **musi uzyskać zgodę organu uzgadniania** na wydanie rozstrzygnięcia określonej treści. Jak wskazuje się w orzecznictwie sądów administracyjnych, wynik współdziałania w tym zakresie jest wiążący dla organu prowadzącego postępowanie główne.

Na podstawie art. 7 ust. 14 pkt 4 i art. 15 specustawy, w toku prowadzonego postępowania wydano odmowę uzgodnienia przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu, dotyczącą przedmiotowej inwestycji. „Analiza wskazanych przepisów prowadzi do wniosku, iż konstrukcja uzgodnienia przyjęta w ustawie jest typowa dla prawa administracyjnego.

Uzgodnienie stanowi warunek wydania pozytywnego aktu, a jego brak przesądza o tym, że akt musi mieć charakter negatywny. Oceniając to rozwiązanie w kontekście uznaniowości uchwały o ustaleniu lokalizacji przyjąć trzeba, że samo uznanie otwiera się dopiero po spełnieniu tego warunku wstępnego, jakim jest pozytywne uzgodnienie” (zob.: wyrok WSA w Gliwicach z 6.06.2019 r., II SA/GI 112/19, LEX nr 2714052).

Oznacza to, że Rada Miasta Bolesławiec, rozpatrując wniosek inwestora, nie może pominąć wyniku przeprowadzonej procedury uzgodnieniowej ani podjąć uchwały o ustaleniu lokalizacji inwestycji mieszkaniowej wbrew stanowisku organu, którego uzgodnienie jest wymagane przepisami ustawy.

W konsekwencji, wobec braku wymaganego pozytywnego uzgodnienia, Rada Miasta Bolesławiec nie ma możliwości podjęcia uchwały o ustaleniu lokalizacji przedmiotowej inwestycji mieszkaniowej. W tej sytuacji rozstrzygnięcie może polegać wyłącznie na odmowie ustalenia lokalizacji inwestycji.

Jednocześnie należy podkreślić, że odmowa ustalenia lokalizacji inwestycji znajduje dodatkowe uzasadnienie w całokształcie okoliczności sprawy, w szczególności w negatywnej opinii Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej oraz wskazanych w niej zastrzeżeniach dotyczących nadmiernej intensywności i wysokości zabudowy, niewystarczającej obsługi komunikacyjnej, konfliktu funkcji mieszkaniowej z istniejącą i rozwijającą się funkcją przemysłową, oddziaływania infrastruktury kolejowej oraz braku odpowiednich rozwiązań w zakresie ochrony akustycznej i zieleni izolacyjnej.

Mając powyższe na uwadze, zgodnie z art. 7 ust. 17 ustawy z dnia 5 lipca 2018r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (Dz. U. z 2025 r. poz. 1754 oraz z 2026 r. poz. 781), Radzie Miasta Bolesławiec przedkłada się projekt uchwały **w sprawie odmowy ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej** pod nazwą: „Budowa zespołu budynków mieszkalnych wielorodzinnych z garażami oraz przebudowa, remont i adaptacja istniejącego budynku wraz ze zmianą sposobu użytkowania na budynek usługowy, całość wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, w Bolesławcu przy ul. Modłowej na fragmentach działek nr ewid. 128/10, 128/9 obręb 0004 jednostka ewidencyjna 020101_1”.