



www.edroga.pl

Ustawa z 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (specustawa) podlegała wielu zmianom, w tym dwukrotnie dość zasadniczym.

Pierwsza zasadnicza zmiana specustawy polegała m.in. na rozszerzeniu jej przepisów, stosowanych wyłącznie do dróg krajowych, na wszystkie drogi publiczne, a więc również na wojewódzkie, powiatowe i gminne. Ponadto wprowadziła ona procedury służące przyspieszeniu przygotowań inwestycji. Druga zmiana jest kontynuacją wówczas zapoczątkowanej „rewolucji” w tych przepisach. Obowiązuje ona od 10 września br. Obecna specustawa wprowadza całkowicie nowe regulacje i pojęcia w procesie przygotowania inwestycji, w tym nowatorską decyzję - o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Pojęcie „inwestycji”

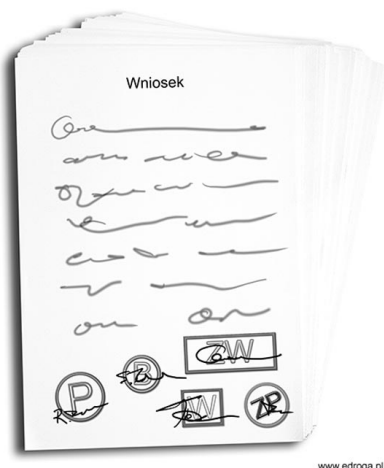
Specustawa w obecnym brzmieniu określa podstawowe zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych. Pierwsze wątpliwości interpretacyjne może budzić określenie przedmiotu tej ustawy. Co bowiem oznacza określenie „w zakresie dróg publicznych”? Dlaczego ustawodawca nie posłużył się w nazwie aktu pojęciem wprost wskazującym przedmiot ustawy, czyli „o budowie dróg publicznych”, bo właśnie o to chodzi w tej regulacji. W przypadku przebudowy bądź remontu stosowanie specustawy jest bezprzedmiotowe. Zatem definiując pojęcie „inwestycji w zakresie dróg publicznych” należy rozumieć budowę, czyli nową drogę lub rozbudowę istniejącej (poszerzenie pasa drogowego).

Właściwości organów

Specustwa określa warunki i zasady przygotowania inwestycji (w rozumieniu przepisów ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych) oraz określa organy właściwe w tych sprawach, to jest wojewodę w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich, starostę – w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych. Ustawodawca w tej regulacji nie dokonał więc żadnych zmian właściwości organów. W obecnym brzmieniu przepisów ustawy wprowadzono za to jednoznaczny zapis, który stwierdza, że w przypadku inwestycji drogowej realizowanej na obszarze dwóch lub więcej województw, decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydaje wojewoda, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część nieruchomości przeznaczonych na realizację inwestycji drogowej. Jednak odnosi się on wyłącznie do dróg krajowych. W pozostałych zatem przypadkach w celu określenia właściwości miejscowej zastosowanie mają przepisy ogólne Kodeksu postępowania administracyjnego. Zawiera on adekwatny zapis mówiący, że jeśli sprawa dotyczy większego terytorium i obejmuje na przykład teren dwóch gmin czy powiatów, wówczas właściwym organem jest ten, na obszarze którego przebiega największa część inwestycji.

Kompleksowa decyzja

Nowością ustawy jest wprowadzenie w miejsce dotychczasowych dwóch decyzji, to jest decyzji o lokalizacji drogi i pozwolenia na budowę, jednej kompleksowej – to jest „zezwolenie na realizację inwestycji drogowej”. W tej decyzji zamyka się teraz całe postępowanie przygotowawcze zmierzające do nabycia pełnego prawa do wykonania robót budowlanych. Postępowanie to - zgodnie z zasadami przyjętymi od początku funkcjonowania specustawy - toczy się na wniosek właściwego zarządcy drogi i wyłącznie on ma prawo występować o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.



Zanim wniosek o zezwolenie będzie mógł być złożony wymagane jest dokonanie określonych uzgodnień. Z art. 11b wynika, że wniosek musi być poprzedzony uzyskaniem opinii właściwych miejscowo jednostek samorządu, czyli odpowiednio: zarządu województwa, zarządu powiatu, prezydenta, burmistrza, wójta. Obowiązuje (znany już z poprzedniej nowelizacji) rygor czasowy i jeśli w ciągu 14 dni od dnia zwrócenia się przez właściwego zarządcę drogi o

wyrażenie opinii, to na zasadzie tzw. pozytywnego domniemania (milczącej zgody), jej nie wydanie traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku. Istotny zapis, to ten stwierdzający, że „do postępowań w sprawach dotyczących wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy”. Oznacza to, że tam gdzie specustwa nie reguluje kwestii proceduralnych mamy do czynienia ze zwykłymi zasadami Kpa, natomiast wszędzie tam, gdzie specustawa reguluje procedury, Kpa nie ma zastosowania.

Zakres wniosku

Na wniosek składają się w tej chwili wszystkie dokumenty, które dotąd dotyczyły decyzji o lokalizacji drogi oraz pozwolenia na budowę. Pierwsze więc cztery pozycje z katalogu wymogów wzięte są z wniosku o decyzję lokalizacyjną drogi (patrz: prezentacja zamieszczona poniżej):

1. mapa w skali co najmniej 1:5 000 przedstawiająca proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu;
2. analiza powiązania drogi z innymi drogami publicznymi;
3. mapy zawierające projekty podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami;
4. określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu.

Obowiązek załączenia do wniosku mapy przedstawiającej proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, wydaje się dyskusyjny, ponieważ piąty punkt katalogu wymagań, nakazuje dołączenie: (5) czterech egzemplarzy projektu budowlanego wraz z zaświadczeniem, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.), aktualnym na dzień opracowania projektu. Zasadniczą przecież częścią projektu budowlanego jest projekt zagospodarowania działki lub jak w przypadku drogi – terenu. Zatem następuje tu dublowanie pewnych dokumentów i opracowań.

Z kolei punkt (2) mówi o analizie powiązań drogi z innymi drogami publicznym. W nim również mamy do czynienia z podobnym dublowaniem, bo projekt budowlany już zawiera te informacje w części rysunkowej i opisowej. Podobnie w projekcie budowlanym powtarzają się dane, których odrębne dołączenie wymagane jest w punkcie (3).

Wymagania zawarte w punktach od 1 do 4 miały swoje uzasadnienie w momencie, kiedy obowiązywała decyzja lokalizacyjna, natomiast teraz, kiedy równocześnie z lokalizacją zatwierdzany jest projekt i uzyskuje się zezwolenie na realizację inwestycji, ich obowiązywanie w tym katalogu załączników do wniosku może wydawać się więc zbędne. Punkt (5) katalogu zawiera elementy, które pierwotnie odnosiły się do decyzji o pozwoleniu na budowę. Również następne punkty, to jest (6) i (7), wynikają z przepisów prawa budowlanego. [Treść przytaczanych powyżej

punktów to: (5) cztery egzemplarze projektu budowlanego wraz z zaświadczeniem, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.), aktualnym na dzień opracowania projektu; (6) pozwolenie, o którym mowa w art. 23 i 23a ustawy z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.), jeżeli jest ono wymagane; (7) w przypadku obiektów zakładów górniczych oraz obiektów usytuowanych na terenach zamkniętych i terenach, o których mowa w art. 82 ust. 3 pkt 1 ustawy z 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, postanowienie o uzgodnieniu z organem administracji architektoniczno-budowlanej, o którym mowa w art. 82 ust. 2 ustawy z 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, projektowanych rozwiązań w zakresie: a) linii zabudowy oraz elewacji obiektów budowlanych projektowanych od strony dróg, ulic, placów i innych miejsc publicznych, b) przebiegu i charakterystyki technicznej dróg, linii komunikacyjnych oraz sieci uzbrojenia terenu, wyprowadzonych poza granice terenu zamkniętego, portów morskich i przystani morskich, a także połączeń tych obiektów do sieci użytku publicznego].

Ósmym elementem wniosku są opinie. Ustawa enumeratywnie wymienia ich siedem: a) ministra właściwego do spraw zdrowia - w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych w miejscowościach uzdrowiskowych, zgodnie z odrębnymi przepisami; b) dyrektora właściwego urzędu morskiego - w odniesieniu do obszarów pasa technicznego, pasa ochronnego, morskich portów i przystani; c) właściwego organu nadzoru górniczego - w odniesieniu do terenów górniczych; d) dyrektora właściwego regionalnego zarządu gospodarki wodnej - w odniesieniu do inwestycji obejmujących wykonanie urządzeń wodnych oraz w odniesieniu do wykonywania obiektów budowlanych lub robót na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią; e) dyrektora właściwej regionalnej dykcji Lasów Państwowych - w odniesieniu do gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa, będących w zarządzie Lasów Państwowych; f) właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków - w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie odrębnych przepisów; g) właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej - w odniesieniu do linii kolejowej; h) innych organów wymaganych przepisami szczególnymi.

Katalog wymaganych załączników do wniosku zamyka zapis: „9) wymagane przepisami odrębnymi decyzje administracyjne”. W tym przypadku nie mamy do czynienia ani z opiniami, ani uzgodnieniami, a więc też odniesienia do rygoru terminów. Są to decyzje administracyjne, do których nie stosuje się zasada milczącej aprobaty.

Przygotowanie wniosku

Projekt wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej oraz dokumentacja projektowa i podziałowa podlegają opiniom, o których wydanie występuje się do jednostek samorządu. Termin ich uzyskania określono na 14 dni. Termin natomiast wydania opinii przez organy wymienione w art. 11d pkt 8 określono jako 30-dniowy. Przy czym jedna i druga sytuacja jest podobna, ponieważ nie wydanie opinii w wyznaczonych terminach oznacza milcząca akceptację. Odrębną natomiast kwestią

jest uzyskanie decyzji określonych przepisami odrębnymi. Dla nich bowiem nie ma już rygoru terminowego oraz milczącej zgody, ponieważ są to właśnie te decyzje, które wymagane są na przykład z przepisów ustawy Prawo wodne czy z przepisów ochrony środowiska, w tym na zasadach określonych nową ustawą środowiskową, która weszła w życie 15 listopada 2008 r. One podlegają własnym trybom proceduralnym i nie posiadają żadnych ograniczeń czasowych. Uzyskanie zatem dwojakiego rodzaju opinii oraz decyzji wynikających z odrębnych przepisów jest podstawą do złożenia wniosku (wraz z załącznikami) dotyczącego uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Odniesienia do innych przepisów

Specustawa parokrotnie odnosi się do różnych przepisów odrębnych, przy czym część przepisów ma w pewnym zakresie odpowiednio zastosowanie, część - w ogóle. W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w specustawie stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, z wyjątkiem art. 28 ust. 2 (art. 28 mówi o rozpoczęciu robót budowlanych, a jego ust. 2 dotyczy stron postępowania). Co to znaczy, że stosuje się przepisy prawa budowlanego, kiedy dana sytuacja nie jest uregulowana w specustawie? Na przykład oznacza to, że złożony projekt budowlany musi odpowiadać wymaganiom prawa budowlanego i postępowanie związane z jego uzupełnieniem będzie się działo na zasadach tego prawa, czyli w przypadku wezwania o uzupełnienie będzie ono miało formę postanowienia z nałożonym terminem. Tak samo dzieje się w przypadku Kodeksu postępowania administracyjnego: do postępowań z zakresu decyzji administracyjnych ma zastosowanie Kpa, jeżeli przepisy specustawy nie regulują tego inaczej. Na przykład, kiedy wszczyna się postępowanie poprzez obwieszczenie, to Kpa rozstrzyga, kiedy uznaje się za doręczone stronie zawiadomienie posiadające formę obwieszczenia. Specustawa wymienia zatem formę obwieszczenia, Kpa natomiast dopowiada jego tryb proceduralny, wyznaczając 14 dni jako termin, po którego upływie uznaje się obwieszczenie jako odebrane przez stronę.

Specustawa w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Praktyczne działanie tej regulacji oznacza, że nie ma znaczenia czy dla danego terenu jest uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego i jakie są jego ustalenia. Dalej oznacza to, że nie obowiązuje zasada prawa budowlanego mówiąca, że projekt musi być zgodny z zapisami tego planu albo z decyzją o warunkach zabudowy.

Ponadto, nie stosuje się art. 17-22 ustawy z 8 lipca 2005 r. o rodzinnych ogrodach działkowych (Dz.U. Nr 169, poz. 1419 oraz z 2006 r. Nr 220, poz. 1600) do nieruchomości stanowiących rodzinne ogrody działkowe, a objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W tym przypadku chodzi o szybkie nabywanie tych nieruchomości oraz o ułatwienie ich przejmowania. Znoszona jest tym samym szczególna ochrona, jakiej te tereny podlegają zgodnie z ustawą o rodzinnych ogrodach działkowych.

Wymagany załącznikiem do wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji

drogowej jest dokumentacja podziałowa. Musi być ona wykonana zgodnie z przepisami ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami oraz wydanego na jej podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z 7 grudnia 2004 r. w sprawie sposobu i trybu dokonywania podziałów nieruchomości. Przy czym w przypadku specustawy nie mają zastosowania wszystkie przepisy określające dokonywanie i zatwierdzanie podziałów, lecz tylko te, które regulują sporządzanie dokumentacji podziałowej, a więc map podziałowych. Treść i forma map musi być zgodna z tym rozporządzeniem.

Ustawa o udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, która obowiązuje 15 listopada br., do specustawy wprowadza zasadę, że w trakcie postępowania o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej prowadzi się również postępowanie z udziałem społeczeństwa. Art. 148 tej ustawy nadaje nowe brzmienie art. 11a specustawy: decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej może być wydana po uprzednim przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli jest ona wymagana przepisami ustawy o udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W ten sposób wprowadzono odmienne rozwiązania. Dotąd na etapie wszczęcia postępowania obowiązywało obwieszczenie. Teraz dochodzi również zawiadomienie poprzez przekazanie właścicielom i użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem informacji o tym, że postępowanie zostało wszczęte. Czyli ta sama forma, która do tej pory obowiązywała na etapie zawiadamiania o wydaniu decyzji, obowiązuje już na etapie wszczynania postępowania. W tym więc przypadku należy się liczyć z tym, że procedura będzie się wydłużała. Uproszczeniem postępowania jest uznanie, że doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne. Jednak to nie do końca rozwiązuje problem. Z praktyki wiadomo, jakimi danymi dysponują kartoteki katastru nieruchomości, czyli co jest w ewidencjach. Z praktyki również wiadomo, że dość powszechne są sytuacje, w których adresat otrzymujący zawiadomienie informuje, że już nie jest właścicielem.

W przypadku nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym organ wysyła zawiadomienie jedynie do wnioskodawcy. To w pewnym zakresie bezwzględnie ułatwi sprawę inwestorowi i organom, bo tam gdzie nie ma żadnych zapisów, które by można wykorzystać z ewidencji, to ten przepis praktycznie będzie stosowany.

W sytuacji, kiedy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyje, a ich spadkobiercy w ewidencji nie wykazali prawa do spadku, to też nie wysyła się im zawiadomienia. Praktycznie wygląda to tak, że o śmierci właściciela lub użytkownika nieruchomości wiadomość przychodzi dopiero z otrzymaniem pocztowej zwrotki. Problemem jest więc to, jak pozyskiwać informacje o tym, kto jest spadkobiercą i czy spadkobiercy nie wykazali praw do spadku. Zwrotka bowiem daje wyłącznie informację o śmierci dotychczasowego właściciela.



Decyzja o zezwoleniu

Finałem postępowania z wniosku o pozwolenie na realizację inwestycji jest decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (art. 11f), która zawiera:

- 1) wymagania dotyczące powiązania drogi z innymi drogami publicznymi, z określeniem ich kategorii;
- 2) określenie linii rozgraniczających teren;
- 3) warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa;
- 4) wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich;
- 5) zatwierdzenie podziału nieruchomości, o którym mowa w art. 12 ust. 1;
- 6) oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego;
- 7) zatwierdzenie projektu budowlanego;
- 8) w razie potrzeby inne ustalenia dotyczące:
 - a) określenia szczególnych warunków zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych,
 - b) określenia czasu użytkowania tymczasowych obiektów budowlanych,
 - c) określenia terminów rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania oraz tymczasowych obiektów budowlanych,
 - d) określenia szczegółowych wymagań dotyczących nadzoru na budowie,
 - e) obowiązku dokonania przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu,
 - f) obowiązku przebudowy dróg innych kategorii,
 - g) określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązków, o których mowa w lit. e i f,
 - h) zezwolenia na wykonanie obowiązków, o których mowa w lit. e i f.

Na tę decyzję składają się zarówno elementy dotychczas obowiązujące w decyzji lokalizacyjnej i w pozwoleniu na budowę, jak też całkowicie nowe. Skupia więc ona poza starymi wymaganiami, również nowe, które nakładają obowiązki związane z terenami poza istniejącym pasem drogowym (włącznie z zezwoleniem na ich wykonanie). To jest pewne rozwiązanie tego, z czym dotychczas borykali się inwestorzy, a więc odpowiada: co zrobić z urządzeniami nie będącymi w gestii zarządców dróg? Specustawa w tej chwili jednoznacznie rozstrzygnęła skomplikowane i kompetencyjnie trudne sprawy wprowadzając następujący zapis:

„W przypadku, gdy inwestycja drogowa wymaga przejścia przez tereny wód płynących bądź tereny linii kolejowej, właściwy zarządca drogi jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia tego terenu na czas realizacji tej inwestycji. Właściwy zarządca drogi nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu, o którym mowa wyżej, uzgadnia w drodze pisemnego porozumienia z zarządcą infrastruktury kolejowej lub z odpowiednimi organami, o których mowa w art.11 ust. 1 ustawy z 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne, zakres, warunki i termin zajęcia tego terenu. W przypadku gdy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, porozumienie, o którym mowa powyżej, zawiera się niezwłocznie. Za szkody powstałe w wyniku działań, o których mowa wyżej, przysługuje odszkodowanie ustalane na zasadach wynikających z Kodeksu cywilnego, do zapłaty którego jest obowiązany właściwy zarządca drogi.”

Atutem tej regulacji jest też nadanie większej skuteczności rygorowi natychmiastowej wykonalności. W poprzedniej ustawie on funkcjonował, natomiast w praktyce zapis ten był kontrowersyjny, ponieważ kolidował z art. 28 prawa budowlanego, który mówił, że do robót budowlanych można przystąpić po uzyskaniu ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę. Obecnie rygor natychmiastowej wykonalności jest w specustawie bardziej skonkretyzowany i jeżeli zostanie on nadany decyzji, to zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, uprawnia do faktycznego objęcia tej nieruchomości przez właściwego zarządcę drogi oraz – co najważniejsze – uprawnia do rozpoczęcia robót budowlanych natychmiast po wydaniu zezwolenia.

Terminy w specustawie

Ustawa wskazuje trzy terminy dla wydania odpowiednio decyzji i wyroków. Dla organów I instancji jest ustalony termin 90 dni do wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej i temu terminowi jest przypisany rygor kary finansowej w przypadku jej nie wydania na czas (500 zł za każdy dzień zwłoki). Te 90 dni liczy się według zasad Kpa, czyli nie wlicza się okresów zawieszenia i przedłużenia, które wynikły nie z winy organów. Drugi termin dotyczy organu odwoławczego i wynosi 30 dni. W tym czasie musi być rozpoznane odwołanie od decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, przy czym ten termin nie ma nałożonego rygoru kary finansowej. Tu więc ma zastosowanie przepis Kpa, mówiący, że wnioskującemu przysługuje skarga, zażalenie na bezczynność organu. Dla sądu administracyjnego z kolei został ustalony termin dwóch miesięcy na rozpatrzenie ewentualnych skarg na decyzje, również bez rygoru kary finansowej.

Eliminowanie decyzji z obrotu prawnego

Specustawa zawiera istotnie regulacje dotyczące wyeliminowania decyzji z obrotu prawnego. Wprowadziła dwa zapisy odnoszące się do możliwości wyeliminowania decyzji. Pierwszy: „Nie stwierdza się nieważności ostatecznej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, jeżeli wniosek o stwierdzenie nieważności tej decyzji został złożony po upływie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się

ostateczna, a inwestor rozpoczął budowę drogi. Art. 158 §2 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.” Drugi: „W przypadku uwzględnienia skargi na decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, której nadano rygor natychmiastowej wykonalności, sąd administracyjny po upływie 14 dni od dnia rozpoczęcia budowy drogi może stwierdzić jedynie, że decyzja narusza prawo z przyczyn wyszczególnionych w art. 145 lub 156 Kodeksu postępowania administracyjnego.” W tym przypadku rozstrzyganie sprawy podlega postępowaniu cywilnym, natomiast nie skutkuje to w żadnej mierze na samą decyzję.

Zakończenie budowy

Specustawa nie dokonała zmian w organach powołanych do trybu zakończenia budowy. Jednocześnie wskazuje prawo budowlane jako właściwy tryb postępowania na tym etapie procedury. Zatem stanowi, że wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich, starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych, wydają decyzję o pozwoleniu na użytkowanie drogi na zasadach i w trybie przepisów ustawy - Prawo budowlane. W tym przypadku wojewoda działa poprzez Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, natomiast problem pojawia się na poziomie starostw, ponieważ prawo budowlane nakazuje dokonanie kontroli przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na użytkowanie. Zgodnie z przepisami, takiej kontroli może dokonać pracownik Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego posiadający odpowiednie uprawnienia. Wobec zmian kompetencyjnych na tym poziomie administracji pojawia się szczególnie trudny problem.

[Prezentacja PDF \(0.6 MB\)](#)

Specustawa stanowi, że do spraw wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną do dnia jej wejścia w życie stosuje się przepisy dotychczasowe. Kolejny jednak zapis, w przepisach końcowych regulujących okres przejściowy, mówi, że „dla przedsięwzięć drogowych, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi, stosuje się przepisy dotychczasowe.” Przepisy przejściowe i końcowe nie regulują jednak sytuacji, w której w starym trybie procedowano decyzję lokalizacyjną, a wydano ją po 10 września br.

opr. Agnieszka Serbeńska

konsultacja – radca prawny Ryszard Kulik

Co zmieniło się w podstawowej dla inwestycji drogowych ustawie, a więc ustawie o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg

Specustawa wprowadziła nowatorskie rozwiązania

Utworzono: wtorek, 18, listopad 2008 09:09 Agnieszka Serbeńska

publicznych, przedstawia prezentacja, przygotowana przez Elżbietę Gabryś – dyrektor Wydziału Infrastruktury Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie. O zapisach specustawy dyskutowano podczas konferencji szkoleniowej, która odbyła się 3 listopada br. w Krakowie. Inicjatorami tego spotkania byli: Polski Kongres Drogowy Region Małopolska, Związek Mostowców RP Oddział Kraków oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie.