



Znowelizowana w ubiegłym roku ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych wprowadziła nowy typ decyzji, którą zastąpiono decyzje lokalizacyjną i o pozwoleniu na budowę. Celem tego ma być przyspieszenie i usprawnienie procesu przygotowań inwestycji drogowych. W stanowisku przyjętym przez Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich, podkreślono, że jednak nowe przepisy nadal nie są doskonałe, a pozostawione w specustawie nieścisłości dalej zagrażają przedłużaniem się postępowań.

Specustawa a decyzja lokalizacyjna i pozwolenie na budowę

Zgodnie z nowymi przepisami do postępowań wszczętych przed 10 września 2008 r. stosuje się przepisy dotychczasowe. Od tej daty natomiast prace budowlane w zakresie drogi mogą być prowadzone tylko w oparciu o decyzje o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Zgodnie z art. 11 i ust. 2 w sprawach zezwoleń na realizację inwestycji drogowej nie ma zastosowania ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dlatego nie można skorzystać z ustaleń miejscowych planów. Jak zaznacza Konwent Dyrektorów ZDW, oznacza to również czasami niepotrzebną konieczność powtórzenia procedury służącej ustaleniu lokalizacji, pomimo że takie zostały już ustalone dla planowanej inwestycji, np. ULD, ULICP.

Chodzi przede wszystkim o konieczność ponownego uzyskiwania wszystkich niezbędnych opinii (około 6) przed złożeniem wniosku o ZRID (z art. 11b oraz 11d ust. 1 pkt 8). To w znacznym stopniu przyczynia się do wydłużenia procesu inwestycyjnego. Konwent podkreśla: żeby temu zapobiec specustawa powinna w

wyraźny sposób zezwolić na wykorzystanie, oczywiście gdy jest to możliwe, istniejących określeń lokalizacyjnych (MPZP, ULD, WZ, ULICP - gdy są one zgodne z planowanym zamierzeniem inwestycyjnym). Wówczas zezwolenie na realizację inwestycji drogowej obejmowałoby tylko elementy związane z pozwoleniem na budowę oraz zajęciem nieruchomości pod inwestycję.

Właściwości organu wydającego decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

Kto może złożyć wniosek o ZRID? Zgodnie ze specustawą jest to zarządca drogi. Jednak mimo tego wskazania pojawia się problem. Co zrobić w przypadku konieczności wydania decyzji dla skrzyżowania dróg różnej kategorii lub w przypadku konieczności przebudowy urządzeń obcych, zlokalizowanych poza korytarzem komunikacyjnym? W tym ostatnim przypadku zasadniczym pytaniem jest: czy decyzja wydawana w oparciu o specustawę może w ogóle obejmować takie przedsięwzięcie?

Podobny problem pojawia się przy budowie lub przebudowie zjazdu znajdującego się częściowo w liniach rozgraniczających teren inwestycji oraz na działce prywatnej. Problem jest tym bardziej złożony, że zgodnie z ustawą o drogach zjazd nie jest częścią drogi. Na podstawie przytoczonych wątpliwości Konwent ZDW stwierdza: aby rozwiązać wszelkie wątpliwości w specustawie powinny znaleźć się wyraźne zapisy określające, że decyzja ZRID dla danej inwestycji obejmuje wszelkie roboty budowlane, niekoniecznie związane z samą drogą publiczną, a które są jednak konieczne do realizacji planowanej inwestycji.

W tym przypadku Konwent wskazuje, że organem właściwym byłby organ wyższego stopnia. Objąłby on swoją właściwością elementy złożonego wniosku, które leżą w kompetencji innego organu administracji architektoniczno-budowlanej. Jednak dokonywane zmiany (np. dotyczące robót budowlanych związanych z funkcjonowaniem urządzeń obcych) bezwzględnie muszą być związane z inwestycją drogową.

Usprawnienie procesu pozyskiwania decyzji ZRID

Konwent Dyrektorów ZDW ma też uwagi do zawartości składanego wniosku o wydanie decyzji na realizację inwestycji drogowej oraz do obowiązku przesyłania wniosku do opiniowania przed decyzją ZRID.

Zgodnie z zapisami specustawy do wniosku należy dołączyć m.in. 4 egzemplarze projektu budowlanego, mapę w skali co najmniej 1:5000 z proponowanym przebiegiem drogi, analizę powiązań z innymi drogami oraz określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu. Tymczasem zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, te same elementy zawiera sam projekt budowlany (chodzi m.in. o projekt zagospodarowania terenu oraz istniejący stan zagospodarowania terenu wraz z omówieniem planowanych zmian w części

opisowej, projektowany układ komunikacyjny, a także proponowany przebieg drogi).

Konwent podkreśla, że oznacza to nie tylko dublowanie tych samych materiałów, ale również znaczny wzrost kosztów opracowania oraz nakładu pracy w kompletowaniu wszystkich elementów. Wydaje się logiczne, że elementy zawarte w projekcie budowlanym nie wymagają powielenia w samym wniosku, a do opiniowania powinien być przekazany wyciąg z wniosku i to w wersji elektronicznej.

Mapy z proponowanym przebiegiem drogi

Skala mapy przedstawiającej proponowany przebieg drogi z zaznaczeniem obiektów budowlanych oraz istniejącego uzbrojenia terenu dołączana jest do wniosku o wydanie decyzji ZRID. Zgodnie ze specustawą powinna to być mapa o skali co najmniej 1:5000. Tymczasem dla czytelności przedstawienia istniejącego uzbrojenia terenu dla inwestycji drogowej skala powinna wynosić 1:1000 lub 1:2000. Równocześnie wniosek zawiera projekt budowlany sporządzony na kopii mapy zasadniczej w skali 1:500 lub 1:1000 – w tym przypadku, jak podkreśla Konwent, ponownie pojawia się niepotrzebne dublowanie składanych do wniosku elementów. W opinii Konwentu również załącznik w postaci analizy powiązań drogi z innymi drogami wydaje się zbyteczny. Kwestie powiązań rozstrzyga bowiem projekt budowlany. Ponadto pewna nieścisłość powstaje w zakresie określenia linii rozgraniczających tereny o różnym przeznaczeniu.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności obowiązujących w budownictwie, treść mapy do celów projektowych powinna zawierać opracowane geodezyjnie linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu oraz linie zabudowy, jeżeli zostały określone w warunkach zabudowy. Konwent zauważa, że w świetle specustawy nie jest to możliwe. Decyzję lokalizacyjną uzyskuje się dopiero składając projekt budowlany wraz z wnioskiem o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Konwent proponuje, by wobec tego zastanowić się nad zmianą redakcji przepisu specustawy, który określa jaką mapę należy dołączyć do wniosku o decyzję ZRID. W ten sposób zlikwidować zatem sprzeczność pomiędzy obowiązującymi przepisami.

Powyższa kwestia odnosi się również do określonych przez specustawę jako konieczne załączników do wniosku opinii wymaganych przepisami szczególnymi, np. uzgodnienia Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej (nałożone przez rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa). Do wniosku o taką opinię należy przedłożyć warunki zabudowy i zagospodarowania terenu wraz z aktualną mapą sporządzoną zgodnie z tym rozporządzeniem. Konwent uważa, że powstaje tu oczywisty paradoks, ponieważ składając wniosek o uzgodnienie nie ma jeszcze decyzji lokalizacyjnej. Z kolei uzgodnienie ZUDP jest konieczne do wniosku o uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Specustawa pod lupą

Utworzono: wtorek, 21, lipiec 2009 09:54 Agnieszka Serbeńska

Nowa decyzja wprowadzona specustawą łączy w sobie dwie procedury: lokalizacyjną oraz zgody budowlanej. Konwent Dyrektorów ZDW podkreśla: żeby zachować sens całego procesu szeroko rozumianego prawa budowlanego, należałoby utrzymać taką właśnie kolejność. Przed przygotowaniem projektu budowlanego należy więc pozyskać opinie uprawnionych organów. Konwent zauważa, że nielogiczne wydaje się dołączanie do wniosku o opinie projektu budowlanego, który przecież należy do drugiej części - etapu zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (zgody budowlanej). Opinia organów powinna być wydawana wyłącznie w oparciu o materiał poglądowy. W tej kwestii należałoby uściślić zapisy specustawy - podkreśla, w przyjętym na majowym posiedzeniu stanowisku, Konwent Dyrektorów ZDW.

Oprac. AS