

KONWENT DYREKTORÓW ZARZĄDÓW DRÓG WOJEWÓDZKICH

Siedziba sekretariatu: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
30-085 Kraków, ul. Bartosza Głowackiego 56
tel. (012) 637-90-00, fax. (012) 638-26-63

Katowice, dnia 09 stycznia 2012 roku

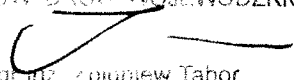
Stanowisko Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich dotyczące projektu z dnia 20 grudnia 2011 r. ML/TA ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych

Do otrzymanego projektu ustawy wnosimy następujące uwagi:

1. Art. 32a – wprowadzenie przepisu uzasadnione dotychczasowym brakiem regulacji w tym zakresie, jednakże forma zapisu, tj. określenie, iż „*odstąpienie od zatwierdzonego projektu budowlanego, w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi, nie stanowi istotnego odstąpienia, o którym mowa w art. 36a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, jeżeli nie wymaga uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, wymaganych przepisami szczególnymi*”, tj. wprowadzenie nieokreślonego katalogu opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, wymaganych przepisami szczególnymi będzie rodziło wątpliwości interpretacyjne w praktyce stosowania przez organy administracji publicznej. Należy podkreślić, że wniosek o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej podlega obligatoryjnemu opiniowaniu na podstawie art. 11b ust. 1 przez Zarząd Województwa, Zarząd Powiatu i Wójta, Burmistrza, Prezydenta Miasta oraz fakultatywnemu opiniowaniu na podstawie art. 11d ust. 1 pkt 8 przez ministra właściwego do spraw zdrowia, dyrektora właściwego urzędu morskiego, właściwego organu nadzoru górniczego, dyrektora właściwego regionalnego zarządu gospodarki wodnej, dyrektora właściwej regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych, właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, właściwego zarządcę infrastruktury kolejowej, inne organy wymagane przepisami szczególnymi. W ustawie brak zapisów, które w przypadku wprowadzenia do projektu nowych rozwiązań zwalniałyby od obowiązku uzyskania ww. opinii, co prowadziłoby do uznania, że faktycznie każda zmiana w projekcie budowlanym mogłaby być traktowana jako istotne odstępstwo. Należy rozważyć, czy nie byłoby uzasadnione, aby określić jakie konkretnie opinie, pozwolenia i inne dokumenty, skutkowałyby traktowaniem zmiany w projekcie budowlanym jako istotnej. Jako najważniejsze w tym zakresie należy wskazać, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, pozwolenie wodnoprawne, uzgodnienie powiatowego zespołu uzgadniania dokumentacji projektowej. Do rozważenia byłoby zatem wprowadzenie przepisu w brzmieniu: „*odstąpienie od zatwierdzonego projektu budowlanego, w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi, nie stanowi istotnego odstąpienia, o którym mowa w art. 36a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, jeżeli nie wymaga uzyskania lub zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, decyzji o pozwoleniu wodnoprawnym oraz uzgodnienia powiatowego zespołu uzgadniania dokumentacji projektowej*”.

2. Proponujemy by projektowana zmiana odnosiła się również do dróg jednojezdniowych. Przesłany projekt, zakłada wyłom od ogólnej zasady tylko w przypadku dróg dwujezdniowych, co w przypadku dróg wojewódzkich jest rzadkością. Oczywiście objęcie dróg jednojezdniowych proponowanym przez autorów projektu wyłączeniem nie mogłoby obejmować niezakończonego jednego pasa ruchu (co byłoby możliwe przy drogach dwujezdniowych), ale już wszystkie inne elementy, w tym przede wszystkim urządzenia ochrony środowiska, np. ekrany akustyczne. Takie rozwiązanie przyspieszyłoby korzystanie w szczególności z nowo budowanych dróg wojewódzkich, w tym obwodnic miejscowości. Zważywszy na cel projektowanej zmiany ustawy (m.in. szybką realizację inwestycji drogowych przed Euro 2012), objęcie planowaną zasadą dróg wojewódzkich, jako dróg alternatywnych dla dróg krajowych, jest uzasadnione.
3. Kolejna uwaga dotyczy terminu, określanego przez organ właściwy do wydania decyzji o dopuszczeniu do użytkowania, wskazującego, kiedy inwestor ma wykonać te elementy, które wyłączono z konieczności wykonania przed dopuszczeniem do użytkowania. Aby proponowana zmiana faktycznie miała przyspieszyć i uprościć proces inwestycyjny, właściwym byłoby aby termin ten wskazywał organ, ale we współdziałaniu z inwestorem. Tak, żeby inwestor miał realny wpływ na ustalenie długości tego terminu, aby termin był możliwy do dotrzymania, biorąc pod uwagę, np. dostępne środki finansowe, umowy zawarte z wykonawcami, itp. Trzeba mieć na uwadze, że podmioty korzystające ze specustawy drogowej to zarządcy dróg – podmioty publiczne, wobec czego, również one będą działać w jak najlepszym interesie publicznym. Dlatego, należy inwestorowi – zarządcy dróg, zapewnić realny wpływ na ustalenie ww. terminu.
4. W grudniu 2010 został przesłany przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury projekt założeń projektu ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Obecnie konsultowana nowelizacja nie zawiera wcześniej proponowanych rozwiązań, których wprowadzenie, po uwzględnieniu zmian zaproponowanych na etapie konsultacji, stanowiłoby duże ułatwienie w procesie przygotowania inwestycji drogowych. Zasadne jest zatem aby w planowanej nowelizacji specustawy wprowadzić przygotowane wcześniej i już skonsultowane zmiany.

z up. KONWENTU DYREKTORÓW
ZARZĄDÓW DRÓG WOJEWÓDZKICH


mgr inż. Zbigniew Tabor
Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach