



Stanowisko
Zarządu Śląskiego Związku Gmin i Powiatów
z dnia 28 maja 2021 r.

w sprawie: **wprowadzenia zmian w ustawie o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, w sposób pozwalający na wywłaszczenie nieruchomości pod budowę tras rowerowych, tzw. ZRID**

Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów zwraca się z wnioskiem o podjęcie działań mających na celu wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, pozwalających na wywłaszczenie nieruchomości pod budowę ścieżek/tras rowerowych (tzw. ZRID), a także o wydłużenie obowiązywania przepisów ustawy po roku 2023.

Gminy realizują coraz częściej inwestycje z zakresu zrównoważonego transportu, w tym obejmujące budowę centrów przesiadkowych oraz ścieżek rowerowych, które to inwestycje przyczyniają się istotnie do rozwiązania problemów związanych z ochroną powietrza (ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery). Inwestycje te spotykają się z dużym zainteresowaniem i poparciem mieszkańców gmin.

Perspektywa finansowa UE na lata 2021-2027 wiąże się podjęciem prac przygotowawczych dot. kolejnych projektów tego typu, mających na celu powiększenie liczby i długości tras rowerowych. Samorządy lokalne przygotowują w tym kontekście również projekty stworzenia międzygminnych systemów tras rowerowych łączących się w granicach administracyjnych gmin, tworzących spójny system tras i stanowiący integralną część tras rowerowych na obszarze województwa.

Największym problemem, na który samorządy natrafiają w trakcie realizacji tego typu projektów to stan własnościowy nieruchomości, po których przebiega trasa rowerowa. W celu zachowania ciągłości trasy niejednokrotnie zachodzi konieczność „wejścia” na teren prywatnych nieruchomości lub takich, które posiadają nieuregulowany stan prawny. Procedury związane z uzyskaniem zgody na wejście w teren, uzyskania zgody na dysponowanie terenem na cele budowlane lub przejęciem nieruchomości na własność gminy, powodują, że inwestycja przeciąga się w czasie lub jest w ogóle niemożliwa do realizacji w określonym terenie. Niejednokrotnie zdarzało się, że planowany przebieg ścieżki rowerowej nie był możliwy do zaprojektowania z uwagi na brak porozumienia z właścicielami nieruchomości.

Sytuacja ta wygląda inaczej w przypadku budowy lub przebudowy dróg publicznych. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawana przez starostę (w przypadku inwestycji gminnej) zatwierdzająca projekt architektoniczno-budowlany, jednocześnie zatwierdza podziały nieruchomości, których części z mocy prawa stają się własnością odpowiednich zarządców dróg. Następnie organ wydaje decyzje ustalającą wysokość odszkodowania. W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jest to procedura bardzo usprawniająca przygotowanie i realizację inwestycji drogowych, przy często występujących w praktyce nieuregulowanych stanach terenowo-prawnych gruntów.

Potrzeba wprowadzenia zmian w obowiązujących przepisach, polegająca na umożliwieniu budowy ścieżek rowerowych procedurą ZRID, wynika z braku efektywności regulacji ogólnych i procedur administracyjnych w tym obszarze. Uproszczone procedury będą skutkować skróceniem czasu przygotowania dokumentacji projektowej, uzyskiwania niezbędnych opinii, co w konsekwencji przyczynia się do szybszego rozpoczęcia procesu inwestycyjnego. Uregulowanie zasad budowy ścieżek rowerowych w ramach specustawy, zarówno w początkowym stadium postępowania, jak i weryfikacji ostatecznej decyzji w trybie nadzwyczajnym, spowoduje przyspieszenie rozwoju tego rodzaju infrastruktury w Polsce.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż w związku z istotnym znaczeniem przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* w kontekście poprawy sprawności prowadzenia inwestycji drogowych, obowiązywanie uproszczonych zasad i procedur w tym zakresie powinno zostać przedłużone również po roku 2023 (aktualnie art. 45 w/w specustawy drogowej przewiduje, iż rozwiązania te mają czasowo ograniczony charakter i utracą moc z dniem 31 grudnia 2023 roku). Zważywszy na *ratio legis* uchwalonej w 2003 roku ustawy, tj. konieczność przyspieszenia rozwoju infrastruktury drogowej w Polsce, należy stwierdzić, iż zachowa ono swoją aktualność jeszcze w co najmniej kilku najbliższych latach, a przynajmniej do końca aktualnego okresu programowania UE (tj. zgodnie z zasadą n+2 do końca 2029 roku).

Śląski Związek Gmin i Powiatów

Piotr Kuczera
Przewodniczący Związku