



Warszawa, dnia 3 stycznia 2006 r.

**MINISTER
TRANSPORTU I BUDOWNICTWA**

Jerzy Polaczek

DP-3i-0701-4/2005
D: 575912-1227/05

Dot. pisma znak: BPS/DSK-043-10

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP**

Szanowny Panie Marszałku!

Odpowiadając na oświadczenie złożone przez Pana Senatora Stanisława Koguta **w sprawie problemów przy budowie nowej i przebudowie już istniejącej sieci drogowej**, uprzejmie wyjaśniam, iż propozycje dotyczące usprawnienia uregulowań prawnych, umożliwiających szybszą i skuteczną budowę i przebudowę dróg, są kierunkowo słuszne i znajdują poparcie w Ministerstwie Transportu i Budownictwa. Niemniej jednak należy zaznaczyć, że szybkość budowy dróg zależy nie tylko od uregulowań prawnych, ale także od wielkości środków budżetowych przeznaczonych na drogi.

Podjęty przez Pana problem wydłużenia terminu ważności pozwolenia na budowę do pięciu lat wymaga analizy. Należałoby się zastanowić, czy nie powinno się czasu ważności pozwolenia zróżnicować w zależności od wielkości inwestycji np. od 2 lat (obecnie) do lat 5. Odnośnie pozostałych decyzji administracyjnych, pozwoleń i uzgodnień należy do każdej grupy spraw podchodzić indywidualnie. Niektóre decyzje administracyjne np. o ustaleniu lokalizacji drogi nie mają określonego terminu ważności, natomiast decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma termin ważności zbyt krótki.

Proces projektowania i realizacji inwestycji nieodłącznie wiąże się z odpowiedzialnością za projekt i wykonawstwo, którą powinna ponosić osoba, a nie firma. Firma realizująca zadanie musi dysponować osobami posiadającymi odpowiednie kwalifikacje i wymagane uprawnienia. Posiadanie uprawnień budowlanych przez osoby, a nie firmy nie stanowi czynnika opóźniającego proces inwestycji. Dlatego propozycja nadawania uprawnień budowlanych firmom nie jest zasadna.

Procedura zajmowania terenu pod inwestycje drogowe powinna być przyspieszona. Należy jednak pamiętać, że szczegółowe rozwiązania powinny być takie, aby nie naruszały przepisów Konstytucji RP, czyli nie następowało zawłaszczenie cudzej własności bez odszkodowania. Według oceny Ministerstwa Transportu i Budownictwa najistotniejszym problemem mającym wpływ na tzw. problem pozyskiwania terenu pod inwestycje drogowe jest problem właściwego opracowywania i stabilności wieloletnich planów w zakresie inwestycji drogowych. Wieloletnie i roczne plany rzeczowe winny zapewniać odpowiednie środki finansowe umożliwiające realizację planów w sposób zgodny z przyjętymi harmonogramami, a także uwzględniać realne terminy postępowań administracyjnych w zakresie ustalania lokalizacji i czasochłonności procedur pozyskiwania gruntów.

Odnosnie pomysłu zajmowania terenu pod inwestycje drogowe z mocy prawa nie wydaje się, aby ten tryb w znaczący sposób przyspieszył postępowanie a jego wprowadzenie wymagałoby zmiany konstytucyjnych gwarancji ochrony własności. Wydaje się, iż właściwie prowadzone postępowanie wywłaszczeniowe oraz możliwość uzyskiwania w trakcie tych postępowań decyzji zezwalającej na niezwłoczne zajęcie nieruchomości z rygiem natychmiastowej wykonalności prowadzi do uzyskanie podobnych rezultatów.

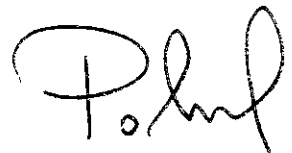
W zakresie problematyki ochrony środowiska, i związanym z tym udziałem społeczeństwa w procesie inwestycyjnym należy zaznaczyć, iż wymogi środowiskowe oraz uspołecznienie procesu inwestycyjnego wynikają z regulacji prawnych. Możliwość dostępu społeczeństwa do informacji został zagwarantowany prawem Unii Europejskiej, a Polska została zobligowana do dostosowania ustawodawstwa krajowego w tym zakresie. Dlatego też, w *ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2001 r., Nr 62, poz. 627 z późn. zm.)* znajduje odzwierciedlenie dyrektywa 2003/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r., przewidująca udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmieniająca w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości dyrektywy Rady 85/337/EWG i 96/61/WE. (Dz. Urz. WE L 156 z 25 czerwca 2003 r., str. 17). Ponadto Polska podpisała *Konwencję o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska*, sporządzoną w Aarhus dnia 25 czerwca 1998 r.

W związku z powyższym, jak również z uwagi na wymogi stawiane przez Komisje Europejską przy kwalifikowaniu projektów do dofinansowania (jednym z wymogów przy akceptacji projektu jest przedłożenie dowodów i wyników przeprowadzonych konsultacji społecznych w procesie przygotowania inwestycji) nie jest możliwa obecnie realizacja inwestycji bez udziału społeczeństwa w procesie inwestycyjnym.

Jeśli chodzi o problematykę związaną z funkcjonowaniem *ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2004 r., Nr 19, poz. 177 z późn. zm.)*, to powinna być ona w sposób istotny zmieniona w celu istotnego przyspieszenia procedury przetargowej i zapobieżenia utracie środków unijnych, a także nie uzasadnionemu podnoszeniu kosztów realizacji projektów drogowych. Nie można stosować takich samych zasad i procedur przy zakupie komputera i realizacji budowy autostrady. Zwracam uwagę, iż na opóźnienie realizacji inwestycji drogowych wpływa wiele czynników, jak chociażby konieczność usunięcia kolizji z urządzeniami obcymi, gdy właściciel urządzenia dyktuje warunki, których inwestor drogowy nie jest w stanie przyjąć.

Pragnę wyrazić podziękowanie za przedstawione przez Pana Senatora Stanisława Koguta propozycje, które zostaną wzięte pod uwagę przy pracach nad przepisami ułatwiającymi realizację inwestycji liniowych.

z upoważnieniem



Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych i Samorządowych w Kancelarii Prezesa rady Ministrów
2. MTiB - SM