

INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO CZEKA REWOLUCJA

Już wkrótce Kodeks urbanistyczno-budowlany

W obecnym stanie prawnym lokalizacja inwestycji celu publicznego następuje na podstawie planu miejscowego, a w razie jego braku – w drodze decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego wydawanej na podstawie ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego wydają odpowiednio wójt, burmistrz albo prezydent miasta lub wojewoda, każdorazowo na wniosek inwestora.

Autorzy projektu Kodeksu urbanistyczno-budowlanego (k.u.b.) przyjęli sobie za cel zapewnienie efektywnego gospodarowania przestrzenią. Projekt k.u.b. ma przyczynić się do stworzenia transparentnej procedury lokalizacji oraz realizacji inwestycji publicznych, a także przyczynić się do uporządkowania stanu prawnego, tworząc kompleksową regulację zastępującą m.in. ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, jak i poszczególne tzw. specustawy inwestycyjne.

LOKALIZACJA WEDŁUG NOWYCH PORZĄDKÓW

Autorzy k.u.b. częściowo odwołują się do rozwiązań, które znalazły się w projekcie ustawy o strategicznych inwestycjach celu publicznego, przygotowanym jeszcze przez poprzedni rząd w 2015 r. Miała ona pełnić rolę superspecustawy, wprowadzając definicję tzw. strategicznych inwestycji celu publicznego, do których należeć miały inwestycje polegające na budowie lub przebudowie m.in. dróg krajowych, portów morskich, sieci przesyłowych ropy naftowej – wraz z infrastrukturą niezbędną do ich uruchomienia i prawidłowej eksploatacji. Projekt ustawy nie zdążył jednak trafić do Sejmu, ale jego ślady można odnaleźć w niektórych postanowieniach projektu k.u.b.

W odniesieniu do inwestycji celu publicznego (ICP), co prawda już nie strategicznych, ale reprezentujących podobny katalog przedmiotowy jak w projekcie ustawy z 2015 r., k.u.b. określa ujednocnione procedury

planistyczne. W projekcie k.u.b. przewidziano podział ICP na trzy klasy inwestycyjne, które różnić się będą wymaganiami planistycznymi. Lokalizacja ICP będzie przeprowadzana zgodnie z Krajowym Programem Rozmieszczenia (KPR) i wojewódzkim programem rozmieszczenia (WPR). Dokumenty te mają określać wstępny przebieg inwestycji (niewykluczone, że w wielu wariantach) lub wskazywać obszary, na których dopuszczalna jest lokalizacja ICP o znaczeniu ponadlokalnym. Jako podstawę rozmieszczania ICP w obu programach zakłada się ideę zrównoważonego rozwoju i ładu przestrzennego, m.in. dzięki tworzeniu tzw. „korytarzy inwestycyjnych”, w których znajdować się będzie kilka korespondujących ze sobą ICP. Mają one ułatwić gminom podejmowanie właściwych decyzji o rozwoju przestrzennym, wyznaczając obszary nowej urbanizacji. Wskazania KRP i WPR będą wiążące przy sporządzaniu aktów lokalnych dotyczących lokalizacji ICP. Zgodnie z k.u.b. lokalizacja ICP nastąpi w planie miejscowym (fakultatywnie dla klasy I i II, obligatoryjnie dla klasy III), decyzji środowiskowo-lokalizacyjnej albo decyzji zintegrowanej (wariant ten możliwy jest tylko dla ICP klasy I i II, po spełnieniu odpowiednich warunków). Te dwie ostatnie decyzje to nowe rodzaje decyzji administracyjnych o charakterze inwestycyjnym, które wprowadza projekt k.u.b.

ZRÓŻNICOWANY PROCES DECYZYJNY

Decyzja środowiskowo-lokalizacyjna łączy w sobie elementy decyzji środowiskowej i decyzji ►

lokalizacyjnej, które funkcjonują w obowiązujących przepisach. Co istotne, ICP klasy I i II na wniosek inwestora nadal będą mogły zostać zrealizowane wbrew ustaleniom planu miejscowego, ale w takim przypadku na gminie spoczywać będzie obowiązek następczego dostosowania planowania lokalnego do wydanej decyzji środowiskowo-lokalizacyjnej. Ponadto, decyzja środowiskowo-lokalizacyjna wiązać będzie organy gminy przy sporządzaniu albo zmianie studium lub planów miejscowych, co zapewni zgodność dalszych czynności planistycznych z dokonaną już lokalizacją ICP.

W sytuacjach, w których nie dokonano lokalizacji inwestycji w planie miejscowym ani w decyzji środowiskowo-lokalizacyjnej, lokalizacja ICP ustalana będzie w drodze decyzji zintegrowanej (poza pewnymi wyjątkami przewidzianymi w projekcie k.u.b.). Ten nowy typ decyzji ma zastępować kilka odrębnych rozstrzygnięć administracyjnych wydawanych obecnie przez różne organy administracyjne. W decyzji zintegrowanej udzielana będzie zgoda inwestycyjna na realizację ICP, a także zostanie dokonany podział nieruchomości, wyłączenie lub ograniczenie w korzystaniu z niektórych nieruchomości. Decyzja ta ustala także obowiązek i wysokość odszkodowania za nabycie praw do nieruchomości oraz stanowi tytuł prawny do dysponowania terenem przeznaczonym na cele ICP.

DEFINITYWNY KONIEC SPECUSTAW?

Utrwalona już tendencja „usprawniania” procesu inwestycyjnego w drodze uchwalania kolejnych specustaw dla wybranych rodzajów inwestycji była i jest krytykowana w nauce prawa, mimo iż rzeczywiście umożliwia znaczne skrócenie okresu przygotowania i realizacji kluczowych inwestycji objętych specustawami (np. drogowych czy kolejowych). Powodem krytyki był przede wszystkim fakt, że specustawy pomijały etap planistyczny i umożliwiały realizację inwestycji z pominięciem ustaleń planów miejscowych, a często nawet wbrew ich postanowieniom.

Projekt k.u.b. został ogłoszony jesienią ubiegłego roku, ale prace nad projektem zatrzymały się na etapie konsultacji publicznych. Zgodnie z najświeższymi zapewnieniami resortu infrastruktury finalny projekt k.u.b. powinien trafić do Sejmu już niebawem (mówiono o końcu II kwartału 2017 r.). Jednocześnie, pomimo deklaracji resortu infrastruktury na temat planowanej rezygnacji z uchwalania nowych specustaw, a także

negatywnego stanowiska tego resortu wobec niedawnych projektów specustaw tj. specustawy w sprawie przekopu przez Mierzęję Wiślaną oraz specustawy dotyczącej modernizacji toru wodnego Szczecin-Świnoujście, obie specustawy niedawno weszły w życie. Ponadto, niebawem można się spodziewać kolejnych specustaw w związku z planowanymi przez rząd inwestycjami o charakterze strategicznym – budową Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz rozbudową portu w Gdańsku. Pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego już zapowiedział przygotowanie i uchwalenie stosownej specustawy, która przyspieszy przygotowanie inwestycji.

Z cisy medialnej, jak zapadła nad projektem k.u.b. w ciągu ostatnich miesięcy, można wnioskować, że na poziomie rządowym zapadła pragmatyczna decyzja, aby priorytetowe inwestycje (nadal) realizować na podstawie specustaw, nie czekając na wejście w życie k.u.b., którego przygotowanie okazało się procesem dłuższym i trudniejszym niż pierwotnie zakładano. Niezależnie od aktualnych priorytetów inwestycyjnych rządu warto, aby finalny projekt k.u.b. wreszcie ujrzał światło dzienne, a proces legislacyjny umożliwił szerokie konsultacje społeczne i wyważenie licznych, niekiedy przeciwstawnych, interesów. Zwłaszcza, że nowy akt prawny będzie przez dekady kształtować ład przestrzenny w Polsce, a tym samym co najmniej pośrednio wpływać na życie mieszkańców.

Jerzy Sawicki
senior associate w Praktyce Infrastruktury
i Energetyki kancelarii
Domański Zakrzewski Palinka



Weronika Sawik
associate w Praktyce Infrastruktury i Energetyki
kancelarii Domański Zakrzewski Palinka

