

Specustawa drogowa jako narzędzie prawne usprawniające realizację inwestycji drogowych w Polsce

Special roads act as a legal instrument which improve road investments in Poland



**Małgorzata Klaudia
Kozłowska**

magister, adwokat

Doktorantka w Zakładzie Prawa
Administracyjnego Wydziału
Prawa, Administracji i Ekonomii
Uniwersytetu Wrocławskiego

m.kozłowska86@wp.pl

Streszczenie: Rozwój sieci dróg krajowych, ich stała rozbudowa i modernizacja jest podstawą długofalowego rozwoju ekonomicznego i cywilizacyjnego kraju. Przed wstąpieniem do Unii Europejskiej w maju 2004 r. Polska miała najsłabiej rozwiniętą infrastrukturę drogową spośród ówczesnych państw kandydujących. Od 25.05.2003 r. w krajowym obrocie prawnym obowiązuje ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Celem ustawodawcy było uproszczenie procedur dotyczących przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych umożliwiające stworzenie sprawnych połączeń transportowych za pomocą nowoczesnej sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg innych kategorii. Specustawa drogowa jest obecnie instrumentem prawnym przy pomocy którego można w sposób sprawny i uproszczony rozwijać infrastrukturę drogową państwa.

Słowa kluczowe: Infrastruktura drogowa; Droga publiczna; Specustawa drogowa

Abstract: The development of the national road network, its constant expansion and modernization is the basis for the long-term economic and civilization advancement of the country. Before accession to the European Union in May 2004. Poland had the least developed road infrastructure among all the candidate countries. From 25.05.2003 in Polish legal system is in force the Act concerning the preparation and implementation of investment in public roads. The intention of the legislature was to simplify the procedures for the preparation and realization of investments in public roads to enable creation of efficient transport connections via a modern network of highways, expressways and roads of other categories. Special road act is a legal tool by which the national road network can be developed efficiently and in a simplified way.

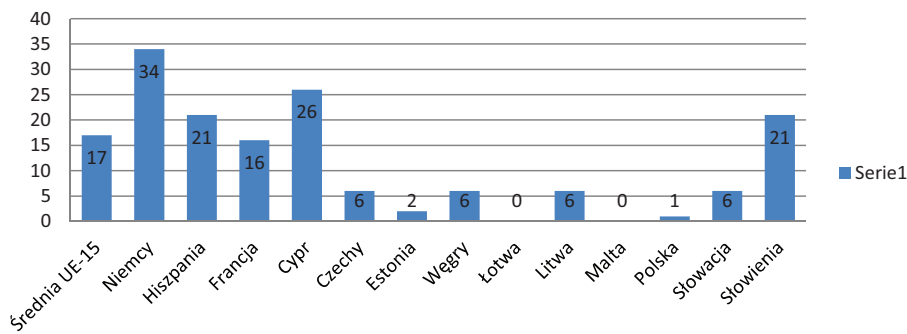
Keywords: Road infrastructure; Public road; Special road act

Rozwój sieci dróg krajowych, ich stała rozbudowa i modernizacja jest podstawą długofalowego rozwoju ekonomicznego i cywilizacyjnego kraju. Dobrze rozwinięta i zorganizowana infrastruktura drogowa wpływa na poziom inwestycji bezpośrednich, zwiększa atrakcyjność inwestycyjną regionu, wzmacnia przepływ pracowników i kapitału, a to z kolei przekłada się na zmniejszenie stopnia bezrobocia i polepszenie statusu ekonomicznego społeczeństwa. Bezpośrednim, krótkookresowym skutkiem, jaki pociąga za sobą budowa dróg publicznych, jest zwiększenie mobilności społeczeństwa oraz skrócenie czasu podróży, który to czynnik ma niebagatelny wpływ dla rozwoju gospodarki. Widoczna jest korelacja pomiędzy możliwością danego kraju, a stopniem rozwoju infrastruktury drogowej, co dobitnie pokazuje jak istotny jest stały i systematyczny jej rozwój [1].

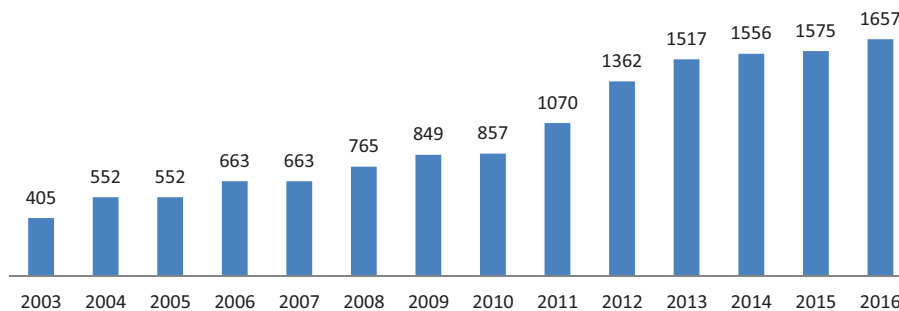
Przed wstąpieniem do Unii Europejskiej w maju 2004 r. Polska miała najsłabiej rozwiniętą infrastrukturę drogową spośród ówczesnych państw. „Komisja Europejska w 2001 roku wyliczyła koszt modernizacji polskich dróg na poziomie 1 mld euro rocznie przez okres 15 lat. W momencie przystąpienia Polski do UE tylko 3% dróg spełniało normy UE” (rys. 1). Rozwój infrastruktury drogowej i wspólna polityka transportowa w Unii zostały uznane przez Państwa Członkowskie za istotny czynnik decydujący o społeczno – gospodarczej integracji nowych członków Wspólnoty z dotychczasowymi. W ocenie wyrażonej na rok przed akcesją Polski do Unii Europejskiej przez European Union Road Federation „wśród nowych członków powinno powstać około 14 000 km autostrad w ciągu 10 lat, by zapewnić wystarczający poziom komunikacji [2]”.

Specustawa drogowa jako klucz do rozwoju infrastruktury drogowej w Polsce

W latach 1990 - 2003 oddano do ruchu zaledwie 260,8 km autostrad. Na tak niskie tempo realizacji inwestycji drogowych wpływały z jednej strony skomplikowane procedury prawne w zakresie przygotowania inwestycji drogowej, z drugiej zaś brak środków finansowych przeznaczonych z budżetu państwa na cele rozbudowy infrastruktury drogowej. W ocenie Rządu Leszka Millera warunkiem osiągnięcia przez Polskę przyspieszenia w zakresie realizacji inwestycji drogowych było dokonanie radykalnej zmiany przepisów prawa, pozwalającej skrócić i uprościć przygotowanie inwestycji drogowych, wykupy gruntów, wydawanie decyzji lokalizacyjnej i pozwoleń na budowę oraz uzyskanie zdecydowanie większych niż



1. Średnia gęstość autostrad w krajach tzw. Starej Unii (średnia UE-15), gęstość autostrad w 3 najbardziej rozwiniętych krajach UE pod względem infrastruktury drogowej oraz gęstość autostrad w krajach, które przystąpiły do Unii Europejskiej w 2004 r., w tym w Polsce. Źródło: EURO-DANE - Wskaźnik gęstości autostrad 2004 - Dane GUS [2] oraz dane EUROSTAT - Total length of motorways [21]



2. Wykres obrazujący przyrost ilości budowanych w Polsce autostrad w okresie obowiązywania specustawy drogowej. Źródło: EURO-DANE - Przyrost autostrad w Polsce - Dane GUS [2], EUROSTAT - Total length of motorways [21] oraz SKYSCRAPER.CITY.COM - Statystyka Autostrady i drogi ekspresowe [22]

dotychczas środków finansowych na inwestycje drogowe, w tym środków własnych w wysokości umożliwiającej pełne wykorzystanie funduszy pomocowych Unii Europejskiej i pożyczek europejskich instytucji finansowych.

W zwiększeniu środków finansowych na realizację inwestycji drogowych posłużyła zmiana ustawy o autostradach płatnych, która weszła w życie w dniu 15.10.2004 r., stwarzając dodatkowe źródło finansowania inwestycji. Jej zasadniczym rozwiązaniem było wprowadzenie obowiązku uiszczania przez producentów i importerów paliw silnikowych oraz sprzedawców gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych tzw. opłaty paliwowej, przeznaczonej na - utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego - Krajowy Fundusz Drogowy. Opłata paliwowa stała się odrębnym, dodatkowym źródłem finansowania Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad. Środki pochodzące z ww. opłaty stanowiły z kolei środki niezbędne do współfinansowania inwestycji realizowanych z funduszy Unii Europejskiej i międzynarodowych instytucji finansowych, sfinansować prace projektowe i zakupy gruntów, a także dofinansować zadania realizowa-

ne w układzie partnerstwa publiczno-prywatnego [3].

Jednocześnie, od 25.05.2003 r. w krajowym obrocie prawnym obowiązuje ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych [4] (dalej zwana ustawą lub specustawą drogową). Celem ustawodawcy było uproszczenie procedur dotyczących przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych umożliwiające stworzenie sprawnych połączeń transportowych za pomocą nowoczesnej sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg innych kategorii. Szybki wzrost inwestycji drogowych, osiągnięty dzięki uproszczonym procedurom prawnym w zakresie realizacji inwestycji drogowych i stałemu finansowaniu tych inwestycji z budżetu Państwa i środków unijnych, miał posłużyć zniwelowaniu różnic w zakresie stanu infrastruktury drogowej między Polską a pozostałymi krajami UE, przyczynić się do społeczno - gospodarczej integracji nowych krajów Wspólnoty z jej pozostałymi członkami, jak również upatrywano w nim szansę na przełamanie stagnacji gospodarczej i zmniejszenie skali bezrobocia [5].

Mimo, że w dniu wejścia w życie

specustawy drogowej zakładano jej limitowane działanie w czasie wyłącznie do 31.12.2007 r., wskazać należy że na gruncie kolejnych nowelizacji jej obowiązywanie zostało przedłużone do 31.12.2023 r. Początkowo ograniczony czas obowiązywania ustawy skorelowany był z celami określonymi w stworzonej w styczniu 2002 r. przez koalicję SLD - UP - PSL Strategii Gospodarczej Rządu „Przedsiębiorczość - Rozwój - Praca”. Strategia w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej zakładała zwiększenie tempa budowy i oddawania do użytku autostrad i dróg ekspresowych do poziomu ponad 200 km rocznie, oddanie do użytku w terminie do końca 2005 r. 550 km autostrad, 200 km dróg ekspresowych i 47 obwodnic, wzmocnienie nawierzchni 500 km dróg krajowych do nacisku 11,5 tony na oś oraz rozpoczęcie budowy kolejnych 500 km autostrad [6], czego nie udało się osiągnąć w tak krótkim czasie.

Omawiana ustawa zyskała miano specustawy drogowej, albowiem wprowadziła do systemu prawnego rozwiązania, które uprościły i przyspieszyły prace związane z przygotowaniem inwestycji drogowych (rys. 2). „W polskim systemie prawnym ukształtowała się praktyka wprowadzania w życie specustaw w dziedzinie inwestycji infrastrukturalnych o podstawowym znaczeniu dla państwa. Z założenia celem specustawy jest wprowadzenie do systemu prawnego takich rozwiązań, które pozwolą na znaczne uproszczenie i przyspieszenie działalności związanej z przygotowaniem i realizacją inwestycji celu publicznego [7]”. O specjalnym charakterze ustawy świadczy również ograniczenie jej obowiązywania w czasie, albowiem stanowi ona instrument wypierający ustawy zwykłe, wyłączając przed nawias panujące w Polsce rozwiązania, których przedmiotem jest proces inwestycyjny obejmujący realizację wszelkich kategorii dróg publicznych.

Specjalne rozwiązania specustawy drogowej

Ustawa określa zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych (art. 1 ust. 1 ustawy) w tym warunki lokalizacji i nabywania nieru-

chomości na ten cel, oraz budowy dróg, a także organy właściwe w tych sprawach.

Do kategorii dróg publicznych w rozumieniu przepisów ustawy o drogach publicznych [8] zalicza się drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i drogi międzynarodowe oraz drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Artykuł 1 ust. 1 specustawy drogowej należy rozumieć w ten sposób, iż ustawę stosuje się do każdego procesu inwestycyjnego dotyczącego obiektów docelowo mających uzyskać status (kwalifikację) dróg publicznych [9], jak również do inwestycji polegających na dobudowaniu nowych odcinków do dróg istniejących oraz ich poszerzania. Warunkiem stosowania ustawy jest to, aby droga, która ma powstać, została zakwalifikowana na etapie składania wniosku o zezwolenie na lokalizację inwestycji drogowej przez jej zarządcę jako droga publiczna. Niniejsze rozwiązanie znacznie ułatwia procedurę inwestycyjną już na samym jej początku, bowiem na etapie jej przygotowania, nie jest konieczne uzyskanie uchwały organu administracyjnego o zaliczeniu drogi do kategorii dróg publicznych, a o charakterze drogi decyduje zarządca we wniosku [10].

Kolejne ułatwienia dla inwestora – zarządcy drogi zostały wprowadzone nowelizacją ustawy z dnia 25.07.2008 r., a dotyczyły one rozwiązań mających za przedmiot przyspieszenie procesu inwestycyjnego. „Od dnia wejścia w życie zmian tj. od dnia 10 września 2008 r. zlikwidowane zostało dwuetapowe postępowanie poprzedzające rozpoczęcie robót budowlanych w zakresie budowy dróg publicznych. Na gruncie nowych przepisów nie wydaje się zatem decyzji o lokalizacji drogi i dopiero następnie decyzji o pozwoleniu na budowę. Obie te decyzje zastępuje wydana przez wojewodę w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starostę w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej na wniosek właściwego zarządcy drogi [11].”

Ponadto, ustawodawca w specustawie drogowej uregulował w sposób kompleksowy postępowanie poprzedzające rozpoczęcie robót budowlanych.

Obecnie warunkiem koniecznym a zarazem wystarczającym do ich rozpoczęcia jest uzyskanie przez zarządcę drogi, tj. organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Podmiotami właściwymi do wydawania zezwoleń na realizację inwestycji drogowej są: w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich - wojewoda, w odniesieniu do dróg powiatowych – starosta (art. 11 a ust. 1 ustawy). Decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej jest „jednym aktem administracyjnym, w którym rozstrzygane są kwestie zarówno planistyczne, prawnobudowlane, podziałowe oraz cywilne [12]”. Zawiera ona w szczególności, zgodnie z art. 11 f ustawy, wymagania dotyczące powiązania drogi z innymi drogami publicznymi, z określeniem ich kategorii, określenie linii rozgraniczających teren, w tym określenie granic pasów drogowych innych dróg publicznych w przypadku gdy wniosek, zawiera określenie granic tych pasów, warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa, wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich, zatwierdzenie podziału nieruchomości, oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, zatwierdzenie projektu budowlanego. W razie potrzeby decyzja może zawierać ustalenia dotyczące, m.in. określenia szczególnych warunków zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych, określenia obowiązku budowy i okresu użytkowania tymczasowych obiektów budowlanych, określenia obowiązku i terminów rozbiórki istniejących obiektów budowlanych, nieprzewidzianych do dalszego użytkowania oraz tymczasowych obiektów budowlanych, określenia szczególnych wymagań dotyczących nadzoru na budowie, obowiązku budowy lub przebudowy innych dróg publicznych i zjazdów.

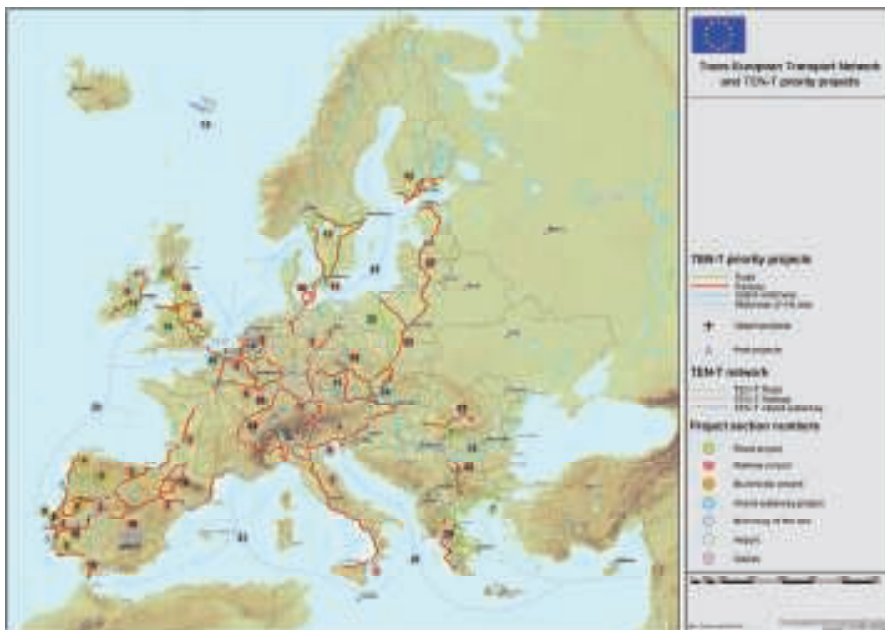
Przyjmuje się, że decyzja ta „ma charakter kompleksowy, ponieważ łączy decyzje:

- 1) o lokalizacji inwestycji,
- 2) o zatwierdzeniu podziału nieruchomości,
- 3) o zatwierdzeniu projektu budowlanego i o pozwoleniu na budowę,
- 4) o wywłaszczeniu prawa do nieruchomości objętych projektowaną inwestycją,
- 5) o ograniczeniu korzystania z nieruchomości sąsiednich w celu przebudowy infrastruktury technicznej i dróg innej kategorii [13].”

Tym samym, w jednym orzeczeniu, wydawanym w toku jednego postępowania administracyjnego, regulowane są wszystkie kwestie dotyczące realizacji inwestycji drogowej, jako inwestycji liniowej przebiegającej najczęściej przez wiele nieruchomości.

Usprawnieniu i przyspieszeniu realizacji inwestycji drogowej ma służyć również krótki termin na wydanie decyzji, o której mowa powyżej. Zgodnie z art. 11a ust. 3 specustawy drogowej decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydaje się w terminie 90 dni od dnia złożenia przez zarządcę drogi wniosku o wydanie takiego zezwolenia. Co więcej, uchybienie przez organ terminowi na wydanie decyzji skutkuje wymierzeniem mu przez organ wyższego stopnia kary w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki (art. 11 h ustawy). „Określenie przez ustawodawcę maksymalnego terminu na załatwienie sprawy w przedmiocie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej oraz ustanowienie sankcji za jego niedotrzymanie ma przede wszystkim znaczenie gwarancyjne i służy zdyscyplinowaniu organu orzekającego [14].”

Specustawa drogowa reguluje także immamentny element procesu inwestycyjno – budowlanego jakim jest automatyczne wywłaszczenie nieruchomości prywatnych na cele związane z realizacją inwestycji drogowej. Wywłaszczenie następuje już na mocy decyzji administracyjnej o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Zgodnie z art. 12 specustawy drogowej do wywłaszczenia dochodzi z mocy prawa, a zatem niezależnie od woli właściciela wywłaszczonej nieruchomości. Z dniem



3. Projekt Transeuropejskiej Sieci Transportowej z uwzględnieniem zadań priorytetowych w ramach TEN - T obejmujących m.in. budowę dróg.

Źródło: Eurostat, *Statistics Explained, Trans – European networks in transport (TEN - T)* [16]

uprawomocnienia się decyzji, na własność podmiotów publicznych, tj. Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego, przechodzi własność tych nieruchomości lub ich części, na których będzie budowana droga publiczna na zasadach określonych w specustawie drogowej. Jednocześnie, ustalenie i wypłata odszkodowania należnego właścicielowi, który został pozbawiony nieruchomości, następuje w dalszej fazie całkowicie niezależnej od wywłaszczenia, a mianowicie w drodze postępowania o wydanie decyzji określającej wysokość odszkodowania za wywłaszczenie nieruchomości [6]. Tym samym,

postępowanie w przedmiocie ustalenia wysokości i wypłaty należnego wywłaszczonego właścicielowi nieruchomości odszkodowania nie wstrzymuje procesu realizacji inwestycji drogowej i rozpoczęcia robót budowlanych.

Na podstawie wyżej przedstawionych twierdzeń uznać należy, że specustawa drogowa reguluje materię przygotowania i realizacji inwestycji dróg publicznych w sposób kompleksowy i samoistny. Ustawa ta wyłącza bądź modyfikuje zastosowanie innych ustaw lub przepisów, które również regulują kwestie nią objęte. Wspomnieć tu trzeba chociażby o przepisach usta-

wy o gospodarce nieruchomościami, o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, prawo budowlane, o rodzinnych ogrodach działkowych, czy też kodeksie postępowania administracyjnego. Stanowi ona *lex specialis* do tzw. ustaw zwykłych. Co prawda dubluje ona cele ustawodawcy wyrażone w innych ustawach, które zostały przez nią wyparte, jednakże za jej pomocą cele te osiąga się w sposób prostszy i szybszy [15]. Specustawa drogowa jest obecnie instrumentem przy pomocy którego można w sposób sprawny i uproszczony rozwijać infrastrukturę drogową państwa.

Perspektywy

Obowiązywanie specustawy drogowej zostało ograniczone w czasie do dnia 31.12.2023 r. (vide: art. 45 ust. 2 ustawy). Mimo założonego epizodycznego charakteru tej regulacji zauważyć należy, że jej dwudziestoletni okres obowiązywania, jest relatywnie długi. Wpływ na ten stan rzeczy ma kilka czynników. Z jednej strony uproszczone procedury w zakresie realizacji inwestycji drogowych mają umożliwić pełne wykorzystanie funduszy unijnych pozyskiwanych przez organy administracji publicznej na rozwój infrastruktury drogowej. Z drugiej zaś, termin ten należy łączyć z realizacją inwestycji drogowych w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN - T, której celem jest stworzenie strategicznych korytarzy transportowych na terenie Państw Członkowskich Unii Europejskiej, w tym Polski (obecnie kwestie te reguluje decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z 7 lipca 2010 r. [16]). Zgodnie z priorytetowymi założeniami przez Polskę ma przebiegać autostrada łącząca Gdańsk – Brno – Bratysławę – Wiedeń [17] (rys. 3).

Ponadto, zgodnie z przepisami zmienionego w dniu 04.06.2016 r. Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych [18] (dalej zwane rozporządzeniem), w § 1 ust. 1 określono sieć autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej o łącznej długości około 7650 km, w tym około 2000 km autostrad. Mając na uwadze fakt, że pod koniec 2015 r. sieć polskich autostrad i dróg ekspresowych



4. Planowana sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce. Docelowy – kierunkowy przebieg drogi. Źródło: Serwis GDDKiA. *Autostrady* [20]

liczyła 3048 km [19] wybudowanie kolejnych 4,5 tys. km dróg szybkiego ruchu w kraju wydaje się sporym wyzwaniem inwestycyjnym i realizacyjnym.

Zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia w Polsce ma powstać lub zostać rozbudowane 6 autostrad (A1: S6 (Rusocin) - Toruń - Łódź - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Gliwice - Gorzyczki - granica państwa (Ostrawa), A2: (Berlin) granica państwa - Świecko - Poznań - Łódź - S2 (Konotopa) ... S2 (Lubelska) - Biała Podlaska - Kukuryki - granica państwa (Mińsk), A4: (Drezno) granica państwa - Jędrzychowice - Krzyżowa - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Korczowa - granica państwa (Lwów), A6: (Berlin) granica państwa - S6 (Kołbaskowo) - Szczecin - S3 (Rzęsnica), A8: autostradowa obwodnica Wrocławia na odcinku A4 - Psie Pole oraz A6: (Berlin) granica państwa - Olszyna - A4 (Krzyżowa)) (rys. 4) oraz 21 dróg ekspresowych.

Podsumowanie

W świetle opisanych planów rozbudowy infrastruktury drogowej w Polsce, jak również w związku realizacją projektów unijnych polegających na stworzeniu Transeuropejskiej Sieci Transportowej, wskazać należy, że obowiązująca specustawa drogowa stanowi istotne narzędzie prawne umożliwiające szybką i sprawną realizację powyższych założeń. Od dnia jej wejścia w życie, tj. od 25.05.2003 r., okres jej obowiązywania był przedłużany aż trzykrotnie. Początkowo ustawa miała obowiązywać do 31.12.2007 r., po czym okres ten został przedłużony o kolejne 6 lat. Po 31.12.2013 r. określono, że ustawa utraci moc z dniem 31.12.2020 r., aby następnie wydłużyć ten okres o kolejne 3 lata. Specustawa drogowa jest aktem prawnym, który służy kolejnym rządóm do realizowania polityki infrastrukturalnej. Ponadto jest aktem regulującym procedurę inwestycyjną w zakresie budowy dróg publicznych w sposób kompleksowy. Wobec braku projektów legislacyjnych, które miałyby na celu uregulowanie procedury oraz zasad przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, a także innych inwestycji celu publicznego w drodze ustaw zwykłych

w sposób jednolity i spójny oraz wobec wyzwań infrastrukturalnych stojących przed Polską w zakresie budowy dróg publicznych, uzasadniony wydaje się pogląd, że specustawa drogowa będzie obowiązywała znacznie dłużej niż do 31.12.2023 r. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Raport „Budowa dróg w Polsce. Fakty i mity, doświadczenia i perspektywy” opracowany na zlecenie GDDKiA przez grupę ekspertów PwC, s.19 – 20
- [2] <http://euro-dane.com.pl/wydarzenia-gospodarcze-767>, 02.12.2016 r.
- [3] Odpowiedź prezesa Rady Ministrów na interpelację nr 6509 w sprawie raportu NIK dotyczącego budowy autostrad z dnia 25.03.2004 r., <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ4.nsf/main/58E68237>, 05.03.2017 r.
- [4] Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U.2015.2031 j.t. z dnia 2015.12.03)
- [5] Druk sejmowy nr 858, Uzasadnienie projektu ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, Warszawa, 30.08.2002 r., s. 1 – 2.
- [6] Przegląd rządowy, „Infrastruktura – klucz do rozwoju”, nr 4, 2002 r., s. 118 – 145.
- [7] Opinia prawna Helsińskiej Fundacji Praw Człowieka w sprawie projektu tzw. specustawy powodziowej, 29.06.2009 r., Warszawa, s. 7.
- [8] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 ze zm.).
- [9] Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 14 maja 2009 r. sygn. akt II SA/Po 1041/08.
- [10] Droga uzyskuje status drogi publicznej na skutek zakwalifikowania jej do określonej kategorii przez właściwy organ, co następuje dopiero po jej wybudowaniu (art. 4 pkt 2 w zw. z art. 1 ustawy o drogach publicznych). Tym samym nadanie drodze statusu drogi publicznej stanowi zwińczenie ukończonej inwestycji drogowej w oparciu o przepisy

specustawy drogowej. Od tego momentu, do już powstałej drogi publicznej, znajdują zastosowanie przepisy ustawy o drogach publicznych.

- [11] Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 03.02.2012 r. w sprawie o sygn. akt II OSK 2138/11.
- [12] <http://www.budownictwo.abc.com.pl/czytaj/-/artykul/specustawa-drogowa-upraszcza-procedure-administracyjna>, 05.12.2016 r.
- [13] Sagan B., Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Komentarz, LexisNexis 2013.
- [14] Antoniak P., Przygotowanie i realizacja inwestycji w zakresie dróg publicznych. Komentarz, WKP 2012.
- [15] Opinia prawna Helsińskiej Fundacji Praw Człowieka w sprawie projektu tzw. specustawy powodziowej, 29.06.2009 r., Warszawa, s. 6.
- [16] Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE 2010 L 204/1).
[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Priority_axes_and_projects_of_TEN-T.PNG], 02.12.2016 r.
- [17] [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transport-European_networks_in_transport_\(TEN-T\)](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transport-European_networks_in_transport_(TEN-T)), 03.12.2016 r.,
- [18] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U.2004.128.1334 z dnia 2004.06.04),
- [19] <http://www.dzienniklodzki.pl/artykul/9107018,autostrad-i-tras-ekspresowych-w-polsce-jest-juz-wiecej-niz-w-anglii,id,t.html>, 04.12.2016 r.
- [20] <http://www.gddkia.gov.pl/pl/926/autostrady>, 03.12.2016 r.
- [21] <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ttr00002&plugin=1>, 05.03.2017 r.
- [22] <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=345003>, 05.03.2017 r.