

KARTA ROZWIĄZANIA:

| | |
|---|---|
| ID: | T.01b-1 |
| Typ instrumentarium (a do f) ¹ | a |
| Kategoria rozwiązania (A do C) ² | A |
| Data aktualizacji wpisu: | 08.04.2021 |
| ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie: | T01b. Zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury dla pieszych, rowerzystów i UTO Budowa infrastruktury rowerowej zlokalizowanej poza pasem drogi publicznej |
| Autorzy: | Marcin Hyła |
| Grupa ekspercka: | Transport i mobilność miejska |

1. Nazwa rozwiązania [200 zn.³]:

Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 687 oraz z 2014 r. poz. 40)

2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:

Rozszerzenie zakresu obowiązywania ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych o realizację inwestycji polegających na budowie dróg rowerowych oraz ciągów pieszych, w przypadku gdy inwestorem jest organ wykonawczy jednostki samorządu terytorialnego.

3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]

Budowa infrastruktury rowerowej zlokalizowanej poza pasem drogi publicznej napotyka na liczne problemy związane z wykupem terenu, uzgodnieniami i pozwoleniami co utrudnia lub uniemożliwia budowę dróg rowerowych. Często dotyczy to niewralgicznych odcinków, których brak oddziałuje na całą sieć lub stawia pod znakiem zapytania sens pozostałej części inwestycji a ich pominięcie znacząco pogarsza parametry użytkowe i bezpieczeństwo ruchu drogowego (np. przez prowadzenie inwestycji w pasie drogi publicznej lub zaniechanie budowy w ogóle).

W ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 687 oraz z 2014 r. poz. 40) po art. 1 dodaje się art. 1a w brzmieniu:

„Art. 1a. 1. Przepisy ustawy, z wyjątkiem art. 20a, art. 20b, art. 22 i art. 31, stosuje się również do realizacji inwestycji polegających na budowie dróg rowerowych oraz ciągów pieszych, w przypadku gdy inwestorem jest organ wykonawczy jednostki samorządu terytorialnego.

2. Organami właściwymi w sprawach, o których mowa w art. 11a ust. 1, są:

1) starosta – w odniesieniu do inwestycji realizowanych przez organy gminy albo powiatu;

1 a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.

b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych

c) Dedykowane programy krajowe

d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.

e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe

f) Inne

2 A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

3 Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

2) wojewoda – w odniesieniu do inwestycji realizowanych przez organy województwa.

3. Do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, dotyczącego inwestycji, o których mowa w ust. 1:

1) nie dołącza się elementów, o których mowa w art. 11d ust. 1 pkt 2, 7a oraz pkt 8 lit. a;

2) w przypadku gdy inwestycja łączy się z pasem drogowym drogi publicznej – dołącza się uzgodnienie zarządcy drogi.

4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

Minister właściwy do spraw rozwoju

5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

Analiza archiwalnego projektu dostępnego pod adresem <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/druk.xsp?nr=3896> wraz z procedurą legislacyjną na szczeblu rządowym, wprowadzenie projektu w oparciu o treść w pkt. 3 powyżej (pominięto linie tramwajowe, których realizacja w trybie „specustawy” została zapewniona w nowelizacji ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym)

6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):

Bardzo istotne / kluczowe. Przepis ułatwi realizację kluczowej infrastruktury rowerowej przez najbardziej zaawansowane samorządy a w przypadku pozostałych może zachęcić do jej planowania i przygotowania do realizacji.

7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:

<https://www.prawo.pl/samorzad/sama-sciezka-rowerowa-nie-moze-byc-wybudowana-w-trybie-specustawy-drogowej,96058.html>

https://lovekrakow.pl/aktualnosci/kladka-nad-bialucha-wypada-z-gry-waznego-polaczenia-na-razie-nie-bedzie_33174.html

https://lovekrakow.pl/aktualnosci/specustaw-na-chodniki-i-sciezki-rowerowe_32188.html

<http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=28738>

<https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=19530>

8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)

N/A