



WYBRANE PROBLEMY AKTUALIZACJI UŻYTKÓW GRUNTOWYCH NA PRZYKŁADZIE INWESTYCJI DROGOWYCH

Kamila Modelska

Politechnika Warszawska

SELECTED PROBLEMS OF UPDATING LANDS USE AT EXAMPLE OF ROADS INVESTMENTS

Streszczenie

W pracy przeanalizowano uwarunkowania aktualizacji użytków gruntowych w procesie przygotowania i realizacji inwestycji drogowych. W celu prawidłowego określenia zasięgu użytku „drogi” porównano definicje pasa drogowego i drogi. Na przykładzie wybranych inwestycji drogowych z obszaru m. st. Warszawy, zbadano czasochłonność procesu zmiany kwalifikacji użytków gruntowych w katastrze. Określono zespół czynników wpływających na możliwości zmiany dotychczasowego użytku gruntowego na potrzeby opracowania dokumentacji geodezyjnej oraz rejestracji przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków. Zbadano dokumenty, stanowiące podstawę dokonania zmiany użytku w ewidencji gruntów i budynków na „drogi”, niezależnie od trybu realizacji inwestycji w zakresie dróg. Zaprezentowano dwa rozwiązania, różniące się momentem dokonania zmiany użytku w długotrwałym procesie budowy drogi. Na podstawie analizy SWOT dokonano identyfikacji i bilansu silnych i słabych stron każdego z przyjętych rozwiązań. Określono konsekwencje nieaktualności danych ewidencyjnych w zakresie gruntów i budynków. Podkreślono istotność aktualizacji użytku gruntowego dla gospodarki przestrzennej. Zaproponowano uspołnienie regulacji celem ujednoczenia procedur weryfikacji użytków gruntowych w obszarze prowadzonej inwestycji.

Słowa kluczowe: ewidencja gruntów i budynków, działka, użytek gruntowy, pas drogowy, droga

Summary

The subject of this article is an analysis of updating lands use in process of preparation and setting out of roads investments. In order to determine the proper range of land use the terms of road and road right-of-way were compared. With an example of selected roads investments from capital city of Warsaw area, it has been investigated the time consumption of changing existing land use in cadastre. The complex of factors having impact on possibilities of changing former land use on needs for elaboration of surveying documentation and registering by administrative power running cadastre were determined. Documents being basis for making change in land use and in cadastre for "roads", independently from investment fulfillment course in investment within range of roads, have been examined. There were presented two solutions, differing in moment of making change of land use long-lasting process of road construction. On the basis of SWOT analysis one identified strong and weak points of each approved solution. Consequences of out-of-date cadastre data have been determined. Land use updating importance for spatial planning was stressed. Regulation cohering was proposed in order to unify land use verification procedure in pursued investment.

Key words: land and building register, parcel, land use, road right-of-way, road

WSTĘP

Proces rozwoju obszarów wiejskich jest wypadkową wielu czynników. Podejmowana w artykule tematyka inwestycji drogowych wiąże się z poprawą dostępności do głównych szlaków komunikacyjnych ludności zamieszkującej tereny wiejskie. Realizacja inwestycji liniowych o zasięgu regionalnym i ponadregionalnym przyczynia się do poszukiwania nowych źródeł utrzymania w mieście, bez konieczności zmiany miejsca zamieszkania, oraz podnosi poziom konkurencyjności obszarów wiejskich jako miejsca zamieszkania.

Przygotowanie i realizacja inwestycji drogowych niesie ze sobą szereg problemów z punktu widzenia różnych rejestrów publicznych. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, zwanych dalej specustawą drogową, to szczególny akt prawny pozwalający na zwiększenie efektywności procesów inwestycyjnych poprzez uproszczenie procedur administracyjnych, jednak niesie ze sobą wiele wątpliwości interpretacyjnych. Poza w/w instrumentem prawnym istnieją również inne regulacje odnoszące się do przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych. Problematyczną kwestią pozostaje niejednoznaczne określenie momentu zmiany użytku gruntowego oraz nieprecyzyjność ustalenia jego zasięgu w trakcie realizacji inwestycji drogowej. Ma to istotne znaczenie dla wielu obszarów tematycznych gospodarki nieruchomościami (min. ograniczony obrót gruntami, brak możliwości skorzystania z instytucji zasiedzenia czy wstrzymanie procedury zaliczenia drogi do danej kategorii dróg publicznych i nadania jej numeru) oraz określenia wymiaru podatku od nieruchomości.

CEL, METODY I OPIS BADAŃ

Celem pracy było przeanalizowanie uwarunkowań aktualizacji użytków gruntowych w procesie realizacji inwestycji drogowych oraz zbadanie czasochłonności procesu aktualizacji użytków na przykładzie wybranych inwestycji na terenie m. st. Warszawy w okresie ostatniego dziesięciolecia.

Analizę rozpoczęto od ustalenia zakresu obszaru, na którym powinna nastąpić aktualizacja dotychczasowego użytku gruntowego. Jak wiadomo, użytkowaniem gruntowym jest ciągły obszar gruntu w granicach obrębu, wyodrębniony ze względu na faktyczny sposób zagospodarowania. Do użytku gruntowego o nazwie „drogi”, zalicza się grunty w granicach pasów drogowych dróg publicznych i dróg wewnętrznych w rozumieniu przepisów ustawy o drogach publicznych. Na podstawie definicji pasa i drogi zostały rozszerzone pojęcia, które przedstawiono w tabeli (tab. 1).

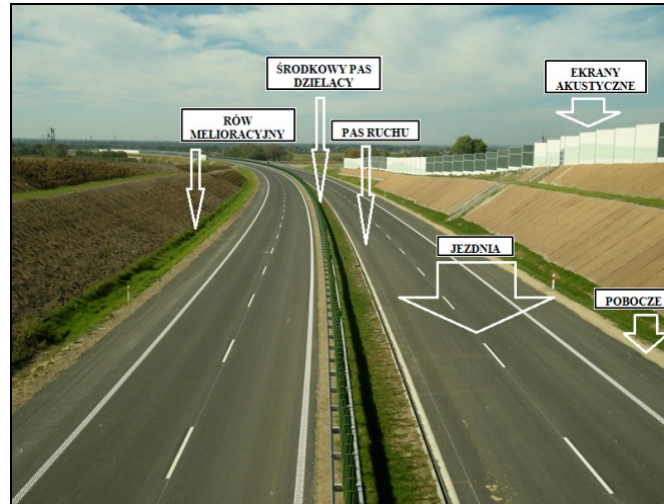
Tabela 1. Definicja (droga i pas drogowy)
Table 1. Definition (Road and Road right-of-way)

Droga	Pas drogowy
Budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi (np. wiadukty, tunele, przejazdy pod drogami, kładki rowerowo-pieszne, ściany oporowe, ściany szczelinowe), urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym	Wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą

Źródło: ustawa o drogach publicznych
Source: the Akt on public Road

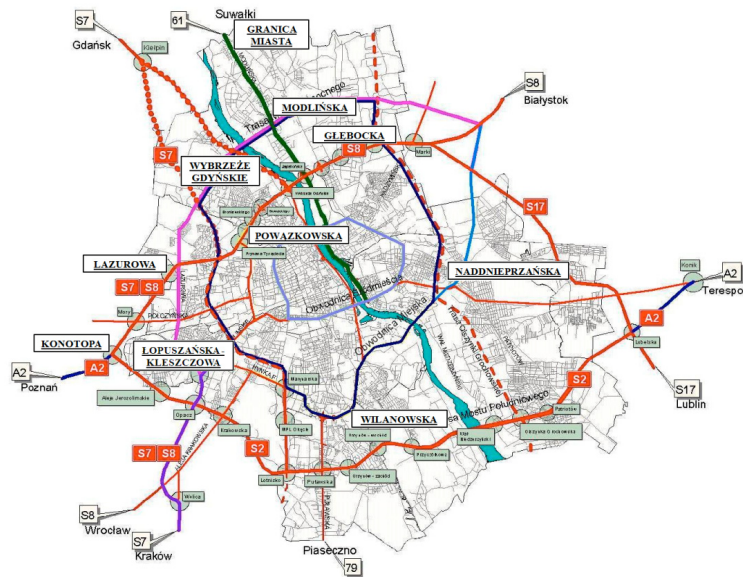
Porównując definicję pasa drogowego i drogi, należy podkreślić podstawową różnicę - pas drogowy jest gruntem, natomiast droga jest budowlą. Droga stanowi element pasa drogowego. Rozpiętość pasa drogowego, ze wskazaniem niektórych jego elementów przedstawiono na schemacie (rys. 1).

Mapa z zaznaczonym przebiegiem istniejących i planowanych dróg publicznych na terenie m. st. Warszawy (rys. 2) oraz ich powiązanie z istotnymi inwestycjami poza granicami administracyjnymi miasta, obrazuje zadowalający stan planowanych szlaków komunikacyjnych oraz istotność inwestycji będących przedmiotem badań.



Źródło: opracowanie własne
Source: own study

Rysunek 1. Elementy pasa drogowego
Figure 1. Elements of right-of-way



Źródło: opracowanie własne
Source: own study

Rysunek 2. Istniejące i planowane drogi publiczne na terenie m. st. Warszawy
Figure 2. Existing and planned public roads on Warsaw area capital city

Na przykładzie wybranych inwestycji drogowych (tab. 2), zrealizowanych w okresie ostatniego dziesięciolecia, zbadano czasochłonność procesu aktualizacji dotychczasowych użytków gruntowych. Szczególnie istotna wydaje się być data nabycia nieruchomości (umowa sprzedaży lub nabycie z mocy prawa, z dniem w którym decyzja wojewody/ prezydenta miasta stanie się ostateczna), data dopuszczenia drogi do ruchu oraz data sklasyfikowania użytku gruntowego jako „dr” w ewidencji gruntów i budynków (czynność wynikająca z przyjęcia do zasobu operatu geodezyjnego, sporządzonego w wyniku geodezyjnej inwentaryzacji wykonawczej).

Tabela 2. Wybrane inwestycje drogowe na terenie m. st. Warszawy
Table 2. Chosen road investments in capitol city of Warsaw area

Nazwa inwestycji	Podstawa nabycia nieruchomości	Data dopuszczenia drogi do ruchu	Data zmiany użytku gruntowego
Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku węzeł „Konotopa” – węzeł „Lazurowa” (okolice węzła „Lazurowa”)	Umowy sprzedaży zawarte od 18.08.2004r. do 09.02.2005r.	23.05.2012r. (Konotopa-Warszawa Zachód)/ 19.01.2011r. (Warszawa Zachód – Powązki)	29.10.2012r. (opracowanie geodezyjne)
Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku węzeł „Lazurowa” – węzeł „Powązki” (okolice węzła „Lazurowa”)	Decyzja Wojewody Mazowieckiego z 30.12.2004r.	19.01.2011r. (Warszawa Zachód – Powązki)	29.10.2012r. (opracowanie geodezyjne)
Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku węzeł „Powązki” – węzeł Piłsudskiego (okolice ul. Głębockiej)	Decyzja Wojewody Mazowieckiego z 30.05.2008r.	15.11.2012r.	16.01.2013r. (opracowanie geodezyjne)
Budowa węzła „Łopuszańska – Kleszczowa”	Decyzja Wojewody Mazowieckiego z 31.07.2008r.	30.12.2011r.	nie zaktualizowano do dnia dzisiejszego (brak opracowania)
Wiadukt na ul. Marsa (okolice ul. Naddnieprzańskiej)	Decyzja Wojewody Mazowieckiego z 22.08.2008r.	13.01.2011	nie zaktualizowano do dnia dzisiejszego (brak opracowania)
Budowa trasy Mostu Północnego od węzła z ul. Pułkową do węzła z ul. Modlińską (okolice węzła „Modlińska”)	Decyzja Wojewody Mazowieckiego z 24.07.2008r.	25.03.2012r.	31.08.2012r. (opracowanie geodezyjne)
Budowa trasy Mostu Północnego od węzła z ul. Pułkową do węzła przesiadkowego „Młociny” (okolice węzła „Wybrzeże Szczecińskie”)	Decyzja Wojewody Mazowieckiego z 06.02.2007r.	25.03.2012r	15.11.2012r. (opracowanie geodezyjne)

Przebudowa (rozbudowa) ul. Modlińskiej na odcinku ul. Aluzyjna - granicy miasta (okolice granicy miasta)	Decyzja Wojewody Mazowieckiego z 24.07.2008r.	10.2008r.	05.12.2012r. (opracowanie geodezyjne)
Budowa (rozbudowa) ul. Rzeczypospolitej na odcinku od Al. Wilanowskiej do ul. Branickiego (okolice ul. Wilanowskiej)	Decyzja Prezydenta m. st. Warszawy z 19.08.2005r.	02.09.2010r.	12.12.2012r. (opracowanie geodezyjne)

Źródło: opracowanie własne
Source: own study

Większość decyzji administracyjnych zostało wydanych w trybie specustawy drogowej (pozostałe w trybie art. 98 ustawy o gospodarce nieruchomościami). Ustawodawca ingeruje w nabyte uprzednio prawo własności, użytkowania wieczystego, trwałego zarządu, dzierżawy, najmu i użyczenia. Najistotniejszą zmianą w zakresie praw rzeczowych jest nabycie na własność przez Skarb Państwa lub jednostkę samorządu terytorialnego działek przeznaczonych pod pas drogowy za odszkodowaniem.

Analizując dane zawarte w tabeli (tab. 2) nasuwa się twierdzenie, że proces realizacji inwestycji drogowych jest, mimo uproszczenia procedur przygotowania inwestycji drogowych, nadal długotrwały. Szczególnie widać to na przykładzie pierwszych inwestycjach realizowanych w trybie specustawy drogowej (lata 2004-2005), gdzie okres od wydania decyzji do ujawnienia w operacie ewidencyjnym użytku „drogi” dochodzi nawet do 8 lat (Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku węzeł „Lazurowa” – węzeł „Prymasa Tysiąclecia”). Bagaż doświadczeń po stronie organów właściwych do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (zwaną dalej decyzją ZRiD) i podmiotów realizujących inwestycje przekłada się na sprawniejszy przebieg procesu inwestycyjnego w dotychczas budowanych drogach (Rozbudowa ul. Modlińskiej na odcinku ul. Aluzyjna - granicy miasta).

Dokonując analizy czynników warunkujących możliwość dokonania zmiany dotychczasowego użytku gruntowego na użytek „drogi”, trzeba wziąć pod uwagę:

- faktyczny stan zagospodarowania, stwierdzony przez geodetę uprawnionego w terenie;
- rozpoczęte/ nierozpoczęte prace związane z budową drogi;
- w przypadku rozpoczęcia prac związanych z budową drogi ocena dotychczasowego stanu zaawansowania prac na gruncie;
- na terenie inwestycji odbywa/ nie odbywa się ruch drogowy;
- zakończenie/ niezakończenie procesu budowy drogi.

Organ prowadzący uprawniony jest do aktualizacji w operacie ewidencji gruntów i budynków dotychczasowego użytku gruntowego na „drogi”, niezależnie od trybu, w jakim przygotowywano i realizowano inwestycję. Dokumentami niezbędnymi w tym procesie są:

- opracowania geodezyjne i kartograficzne, przyjęte do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego, zawierające wykazy zmian danych ewidencyjnych;

- ostateczne decyzje podziałowe, wydane w oparciu o art. 93 ust. 3 ustawy o gospodarce nieruchomościami, których treść stanowi o utworzeniu drogi wewnętrznej, (poprzez którą zapewniony został dostęp do drogi publicznej) – z podaniem działek ją tworzących [Wyrok IV SA/Wa 618/11 z 09.02.2011r.].

Trzeba zaznaczyć, że choć dla gruntów rolnych stanowiących użytki rolne położone w granicach administracyjnych miast nie mają zastosowania przepisy ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych, to jednak poza ich granicami należy mieć na uwadze szczególne regulacje ustawowe. A zatem w granicach administracyjnych miast w odniesieniu do użytków rolnych, organ ewidencyjny może dokonać zmiany w rejestrze jedynie na podstawie wykazu zmian gruntowych, ale poza ich granicami podstawą zmian w operacie ewidencyjnym stanie się wykaz zmian gruntowych wraz z decyzją o wyłączeniu gruntów z produkcji rolnej. W stosunku do gruntów leśnych przepisy ustawy mają zastosowanie niezależnie od tego czy działka położona jest w granicach administracyjnych miasta czy poza nim.

Badając możliwości przyjęcia różnych rozwiązań w zakresie aktualizacji dotychczasowego użytku gruntowego po realizacji inwestycji drogowych w trybie specustawy drogowej, możemy rozważyć dwie możliwości. W pierwszej, zmiany uprzednio wykazanego użytku na użytek gruntowy „drogi” należy dokonać w dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej (wykaz zmian ewidencyjnych), sporządzanej na potrzeby wydania decyzji ZRiD. Natomiast przyjmując drugie rozwiązanie, opowiadamy się za zmianą użytku dopiero na etapie geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej. Przyjmując pierwsze rozwiązanie powinniśmy wyjść z założenia, że ostateczna decyzja ZRiD dokonuje lokalizacji drogi zgodnie z definicją pasa drogowego, co potwierdza, że w dniu, kiedy decyzja stała się ostateczna, działki objęte rozstrzygnięciem decyzji stanowią pas drogowy. Drugie rozwiązanie zakłada, że droga dopiero po wybudowaniu stanowi obiekt budowlany i w związku z tym, należy sporządzić geodezyjną inwentaryzację powykonawczą w celu zebrania aktualnych danych o przestrzennym rozmieszczeniu elementów zagospodarowania działki lub terenu, a dokumentacja geodezyjno- kartograficzna umożliwi wniesienie zmian do ewidencji gruntów i budynków (również na mapę zasadniczą i do ewidencji sieci uzbrojenia terenu). W tabelach 2 i 3 zestawiono czynniki pozytywne i negatywne, wynikające z zastosowanego rozwiązania.

Tabela 3. Analiza SWOT zmiany użytku gruntowego na etapie decyzji ZRiD
Table 3. SWOT analysis of changing land use at the stage of decision

	Pozytywne	Negatywne
Wewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> - zatwierdza projekt budowlany - ustala linie rozgraniczające teren (pasa drogowego) 	<ul style="list-style-type: none"> - nie rozpoczęto prac związanych z budową drogi na terenie inwestycji nie odbywa się ruch drogowy - nie nastąpiła faktyczna zmiana stanu zagospodarowania terenu
Zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> - można rozpocząć procedurę zaliczenia drogi do kategorii dróg publicznych - działki sąsiadujące z terenem inwestycji zachowują dostęp do drogi publicznej 	<ul style="list-style-type: none"> - nieaktualność użytku od momentu rozpoczęcia prac (widoczny stan zaawansowania) do ich zakończenia - konsekwencje związane z niezrealizowaniem inwestycji drogowej (nawet nie rozpoczęto prac) - niejasny sposób opodatkowania gruntu przeznaczonego pod inwestycję (droga publiczna, droga wewnętrzna, dotychczasowy użytek)

Źródło: opracowanie własne
 Source: own study

Z bilansu czynników pozytywnych i negatywnych zestawionych w tabelach 3 i 4 wynika, iż uwarunkowania zmiany użytku gruntowego na etapie geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej nie powinny budzić większych wątpliwości. Natomiast zmiana użytku na etapie dokumentacji sporządzanej do decyzji ZRiD oparta tylko i wyłącznie na interpretacji regulacji związanych z drogami publicznymi może wymagać dodatkowego uzasadnienia.

Poprzez rozpoczęcie budowy należy rozumieć podjęcie prac przygotowawczych na terenie budowy. Pierwszą pracą przygotowawczą jest wytyczenie geodezyjne obiektów w terenie.

Warto nadmienić, iż dokumentacja geodezyjna sporządzana na potrzeby wydania decyzji ZRiD, odnosi się jedynie do działek podlegających podziałowi. A zatem wykazem zmian gruntowych objęte byłyby jedynie części nieruchomości, czego konsekwencją byłoby niezaktualizowanie użytku w stosunku do działek, które w całości znalazłyby się w granicach planowanej inwestycji.

Aby umożliwić geodecie zmianę użytku na tym etapie przygotowania inwestycji drogowej, należałoby wprowadzić w regulacjach dotyczących ewidencji gruntów i budynków wyjątek od zasady ustalania użytku gruntowego wg faktycznego sposobu zagospodarowania – odnoszący się jedynie do realizacji inwestycji zatwierdzonych decyzją ZRiD.

Dla organu podatkowego, wyłączenie z opodatkowania następuje dopiero w przypadku zaistnienia w danym stanie faktycznym gruntu posiadającego status pasa drogowego oraz istnienia budowli drogowej zlokalizowanej na tego rodzaju użytku gruntowym.

Tabela 4. Analiza SWOT zmiany użytku na etapie geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej**Table 4.** SWOT analysis of changing land use at the stage of as butli servey

	Czynniki pozytywne	Czynniki negatywne
Wewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> - zakończono proces budowy drogi - oddano drogę do użytkowania - na terenie inwestycji odbywa się ruch drogowy - nastąpiła faktyczna zmiana stanu zagospodarowania terenu 	<ul style="list-style-type: none"> - nieaktualność użytku od momentu rozpoczęcia prac (widoczny stan zaawansowania) do ich zakończenia
Zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> - użytek gruntowy określony podczas inwentaryzacji zgodny jest z faktycznym stanem zagospodarowania (wybudowano drogę) 	<ul style="list-style-type: none"> - ryzyko nieaktualności użytku po zakończeniu prac w terenie, gdy nie zostanie sporządzone opracowanie geodezyjne) - niejasny sposób opodatkowania gruntu przeznaczonego pod inwestycję (droga publiczna, droga wewnętrzna)

Źródło: opracowanie własne

Source: own study

Poza wątpliwościami, co do etapu, na którym należy dokonać aktualizacji użytku gruntowego, warto podjąć próbę określenia konsekwencji niedokonania przedmiotowej zmiany. Pomimo wyboru i wyłonienia rozwiązania, należy zwrócić uwagę na częsty problem braku danych uniemożliwiających wniesienie zmian do ewidencji gruntów i budynków na etapie dokumentacji geodezyjno-kartograficznej w wyniku inwentaryzacji powykonawczej. Często wynika to z deklaracji geodety o aktualizacji danych ewidencyjnych w kolejnym etapie (wskazanym w sprawozdaniu) albo niedostatecznie dokładnej kontroli dokumentacji przyjmowanej do zasobu geodezyjnego i kartograficznego.

Rysunki pokazują konsekwencje nie sklasyfikowania w ewidencji gruntów i budynków użytku symbolem „dr”. W części A na fotoplane zauważyć można zrealizowaną inwestycję drogową, podczas gdy w rejestrze przez dłuższy okres nadal istniały obiekty ewidencyjne w postaci budynków (często w budynkach zameldowani są jeszcze dotychczasowi mieszkańcy, co potwierdzały dane ewidencji ludności). Część B pokazuje przykład działki, której odcięto dostęp do drogi publicznej w wyniku wydzielenia z niej części przeznaczonej pod poszerzenie dotychczasowej drogi publicznej. Można dyskutować, czym jest dostęp do drogi publicznej, bowiem bezpośrednio sąsiedztwo terenu inwestycji z drogą o tym nie przesądza, ale istotne jest określenie przez zarządcę drogi w decyzji o lokalizacji zjazdu i tym samym bezpośredniego dostępu. Jednak nie zmienia to faktu, że często nieaktualność danych ewidencyjnych warunkowana jest niesporządzeniem odpowiedniej dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej.



Źródło: www.mapa.um.warszawa.pl
Source: www.mapa.um.warszawa.pl

Rysunek 3. Przykłady nieaktualnych danych ewidencyjnych (stan archiwalny)
Figure 3. Examples of out-of-date cadastral data (archival state)

Dbłość o zachowanie prawidłowości procedur związanych ze zmianą użytku gruntowego na „drogi” związane jest z następującymi faktami, które mają określone skutki ekonomiczno-prawne:

- określenie wymiaru podatku od nieruchomości (drogi publiczne nie podlegają opodatkowaniu w przeciwieństwie do dróg wewnętrznych);
- brak możliwości zasiedzenia gruntów zajętych pod drogi;
- ograniczone możliwości obrotu tego rodzaju gruntami;
- niemożność wykazania zarządy drogi, kategorii i numeru drogi publicznej;
- zajęcie pasa drogowego na działania niezwiązane z budową, remontem czy utrzymaniem dróg wymaga zezwolenia zarządcy drogi (decyzja administracyjna);
- obwarowania zachowania odległości granicy pasa drogowego, co najmniej 0,75 m, a dla autostrad i dróg ekspresowych - co najmniej 2 m od zewnętrznej krawędzi wykopu, nasypu, rowu lub od innych urządzeń wchodzących w skład drogi lub pasa drogowego
- konieczność zachowania minimalnych odległości sytuowania obiektów budowlanych od zewnętrznej krawędzi jezdni (np. przy obiektach w sąsiedztwie dróg ekspresowych – 20 m w terenie zabudowy, a 40 m poza terenem zabudowy).

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

W pracy przeanalizowano uwarunkowania procesu aktualizacji użytków gruntowych w procedurze realizacji inwestycji drogowych. Przeprowadzona analiza (SWOT), pokazała czynniki pozytywne i negatywne dla dwóch koncep-

cji zmiany użytku, wskazuje na preferowane rozwiązanie. W artykule podkreślono rolę wiarygodnych danych o użytkach gruntowych w gospodarowaniu przestrzenią. Na przykładzie wybranych inwestycji w granicach administracyjnych m. st. Warszawy, zrealizowanych w okresie ostatniego dziesięciolecia, zbadano czasochłonność i zasadność procesu aktualizacji użytków gruntowych.

Wyniki przeprowadzonych badań wskazują na bezpieczny moment aktualizacji użytku na „drogi”, jakim jest opracowanie geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej. Jednak, aby zasadą stała się aktualizacja użytku przez geodetę uprawnionego na tym etapie sporządzania dokumentacji tj. na etapie przygotowania inwestycji drogowej (wydanie decyzji ZRiD), należałoby uwzględnić w regulacjach dotyczących ewidencji gruntów i budynków wyjątek od zasady ustalania użytku gruntowego wg faktycznego sposobu zagospodarowania. Do „dróg” w szczególności powinny być zaliczane działki znajdujące się w granicach linii rozgraniczających pasa drogowego, na podstawie ostatecznej decyzji ZRiD, a drogi należy traktować od tego momentu jako publiczne. Zmiana użytku gruntowego nastąpiłaby na etapie ujawniania w ewidencji gruntów i budynków ostatecznej decyzji ZRiD. Natomiast zapis odnoszący się do dróg publicznych rozwiałby wątpliwości związane z ujawnianiem zarządcy, a także kategorii i numeru drogi publicznej. Jedyne problemy wiązałyby się z faktem, gdy inwestycja nie zostałaby zrealizowana.

Celowym byłoby dokonanie rozróżnienia w ramach użytku gruntowego „drogi” gruntów zlokalizowanych w liniach rozgraniczających pasa drogowego oraz innych gruntów zdefiniowanych w zakresie tego rodzaju użytku (min. drogi wewnętrzne, place postojowe i manewrowe). Z takiego podziału bezpośrednio wynikałoby obowiązek podatkowy, a organ ewidencyjny dysponowałby wyodrębnionym zbiorem, do którego należałoby przypisać dane charakteryzujące drogi publiczne.

BIBLIOGRAFIA

- K. Modelska, Procedury aktualizacji danych ewidencyjnych w procesie przygotowania i realizacji inwestycji drogowych, *Przegląd Geodezyjny* Nr 11/12, str. 8-11,
Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2010 Nr 102 poz. 651 z późn. zm.),
Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2008 Nr 193 poz. 1194 z późn. zm.),
Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 Nr 19 poz. 115 z późn. zm.),
Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2010 Nr 243 poz. 1623 z późn. zm.),
Ustawa o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz.U. z 2004 Nr 121 poz. 1266 z późn. zm.),
Ustawa o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2010 Nr 95 poz. 613 z późn. zm.),
Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz.U. z 2001 Nr 38 poz. 454 z późn. zm.),

Kamila Modelska

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz.U. z 1995 Nr 25 poz.133),

http://ksow.pl/fileadmin/user_upload/ksow.pl/pliki/rozne_agenda_itp_/Zarys_kierunki_ROW.pdf

www.nsa.gov.pl

www.gddkia.gov.pl,

www.siskom.waw.pl,

www.drogi.waw.pl,

www.zmid.waw.pl,

<http://s8.konotopa-prymasa.pl/pl/9/1206398367/1206398778/9>,

<http://polskiedrogi.salon24.pl>

Kamila Modelska
e-mail: kmodelska@wp.pl
Politechnika Warszawska