

Wpływ infrastruktury drogowej na zagospodarowanie obszarów wiejskich

Grzegorz Trzciniński, Monika Pożyczka, Karolina Duk

Abstrakt. Rozwój infrastruktury drogowej jest jednym z głównych priorytetów polityki państwa zawartych w dokumentach planistycznych (Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, jak i rozwojowych (Polska 2030- Trzecia Fala Nowoczesności lub Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r.). Celem pracy było przedstawienie zachodzących zmian w zagospodarowaniu przestrzennym wynikających z realizacji inwestycji dróg krajowych: obwodnicy zachodniej Radomia w ciągu drogi nr 7 oraz autostrady A2 na terenie gminy Siedlce. W tym celu przeprowadzono analizę wpływu bezpośredniego (zmiany w nieruchomościach, istniejącej zabudowie oraz przebiegu istniejących innych dróg publicznych) i pośredniego (związanego z stanem planistycznym gmin) inwestycji drogowych na zagospodarowanie terenu. W pracy wykazano zmiany w zakresie katastru nieruchomości, zabudowy, układu infrastruktury drogowej oraz pokazano kierunki zmian zagospodarowania przestrzennego gmin.

Słowa kluczowe: drogi publiczne, infrastruktura drogowa, zagospodarowanie przestrzenne, specustawa drogowa

Abstract. The impact of road infrastructure on development in rural and forests areas. The impact of road infrastructure on development in rural areas Development of road infrastructure is one of the main priorities of state policy included in planning documents and development documents. The aim of the study was to determine the changes in land management and planning resulting from the realization of the investment of national roads: the western ring road bypass of Radom in the road No. 7 and the A2 motorway in the commune of Siedlce. For this purpose, an analysis of the direct (changes in real estate, the existing building and the course of other existing public roads) and indirect (related to the state planning municipalities) impact of road projects on the development of the area. The study demonstrated changes in the real estate cadastre, building system, road infrastructure and showing directions to change the land management and planning of communes.

Keywords: public roads, road infrastructure, land management and planning

Wprowadzenie

Rozwój gospodarczy kraju w bardzo dużym stopniu zależy od rozwoju infrastruktury transportowej. Sprawnie funkcjonujący system transportowy, szczególnie właściwa sieć drogowa ma bardzo duży wpływ na aktywizację gospodarczą oraz zwiększenie spójności terytorialnej danego regionu czy kraju. Dlatego ważnym elementem procesu zwiększania spójności

terytorialnej Polski jest budowa sieci autostrad i przebudowa dróg krajowych. Znaczej poprawie stanu sieci drogowej w Polsce mają służyć ułatwienia proceduralne, wprowadzone dzięki Ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (specustawa drogowa) (Dz.U. Nr 80 poz. 721 z późn. zm.). Liniowy charakter inwestycji drogowej, skutkujący objęciem znacznej liczby nieruchomości powodował wcześniej często długoletni okres planowania i nabywania nieruchomości. Obecnie dzięki szczególnym zapisom ustawy przejawiających się w połączeniu kilku procedur i rozstrzygnięć administracyjnych w jedną decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, budowa dróg może przebiegać znacznie szybciej.

Rozwój infrastruktury drogowej

Dokumentem nakreślającym rozwój infrastruktury transportowej Polski była przyjęta 29 czerwca 2005 r. przez Radę Ministrów Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025. Kontynuacją tej polityki jest Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (Uchwała Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r. MP z 14 lutego 2013 poz.75). W dokumentach tych zakłada się realizację zadań w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej:

- budowie wybranych odcinków autostrad i dróg ekspresowych,
- programie wzmocnień konstrukcji nawierzchni dróg,
- likwidacji zaległości w utrzymaniu istniejącej sieci drogowej,
- programie budowy obejść miejscowości, z zachowaniem dbałości o ochronę tych obejść przed nową zabudową,
- przebudowie odcinków dróg krajowych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym uruchomienie programu uspokojenia ruchu na przejściach dróg przez małe miejscowości oraz na jednopoziomowych skrzyżowaniach z koleją (przejazdy),
- poprawie warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu źródłowo-docelowego w obszarach metropolitalnych i dużych miastach.

W Strategii Rozwoju Transportu z 2013 r. zakłada się, że do 2020 r. długość autostrad będzie wynosić ok. 2000 km, a dróg ekspresowych ok. 5300 km (łączna długość dróg o najwyższym standardzie wyniesie ok. 7300 km) oraz określono kierunki działania.

Uszczegółowieniem realizacji zadań w zakresie infrastruktury drogowej w wybranym okresie są poszczególne Programy Budowy Dróg Krajowych przyjęte Uchwałą Rady Ministrów. Dzięki Programowi Budowy Dróg Krajowych na lata 2011- 2015, który stanowił kontynuację Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 od listopada 2007 r. do końca 2013 r. wybudowano: 835,3 km autostrad, 955 km dróg ekspresowych, 212,9 km obwodnic, 687,8 km ważniejszych przebudów i wzmocnień dróg krajowych (Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023).

Proces przygotowania inwestycji drogowej

Realizacja inwestycji drogowej, związanej z budową autostrady, drogi ekspresowej lub innej drogi publicznej w standardowej procedurze, czyli na podstawie Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. (Dz.U. Nr 80 poz.717 z późn. zm.), była związana z pojawieniem się korytarza drogi we wszystkich aktach planistycznych. Pojawienie się linii rozgraniczających drogi w uchwalonym miejscowym planie

zagospodarowania przestrzennego było równoznaczne z zatwierdzeniem w danym miejscu przyszłego przebiegu trasy. Proces ten okazał się wadliwy. Głównymi problemami była jego czasochłonność oraz brak połączenia między planami zagospodarowania przestrzennego województwa z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Brak władczych kompetencji planu wojewódzkiego, co do przenoszenia ostatecznych ustaleń do planu miejscowego skutkowało głównie zatrzymaniem realizacji drogi, brakiem uchwalenia tego planu lub przedłużeniem realizacji inwestycji w czasie (Sarna 2006).

By przyspieszyć proces inwestycyjny ustawodawca zdecydował się na opracowanie oraz wprowadzenie w życie szczególnych regulacji i przepisów dotyczących inwestycji dotyczących planowania i budowy dróg publicznych. W związku z powyższym została uchwalona ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2003 Nr 80 poz. 721 z późn. zm.), która znacząco przyczyniła się do skrócenia i uproszczenia procedur związanych z procesem przygotowania inwestycji drogowej. Ustawa zakłada wyłączenie wielu ustaw (np. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, prawa budowlanego, kodeksu postępowania administracyjnego), co prowadzi do skrócenia procesu przygotowawczego inwestycji i czasu realizacji. Na przestrzeni kilku lat od jej obowiązywania okazało się, że konieczne są bardziej zdecydowane rozwiązania prawne, by możliwa była realizacja planowanych zamierzeń inwestycyjnych (Trembecka, Kwartnik-Pruc 2009).

W postępowaniu poprzedzającym rozpoczęcie robót budowlanych wydawana jest decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) na wniosek właściwego zarządcy drogi. By otrzymać decyzję należy złożyć wniosek, który zawiera między innymi analizę powiązania drogi z innymi drogami publicznymi, a także określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu. Decyzja ZRID zatwierdza podział nieruchomości, a ustalone w niej linie rozgraniczające teren stanowią linie podziału nieruchomości. Fragmenty działki, które w swoich granicach znajdują się w wyznaczonym pasie drogowym drogi publicznej stają się własnością Skarbu Państwa. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej określa również termin wydania nieruchomości przez jej właściciela inwestorowi. Skraca to etap przejmowania nieruchomości pod daną inwestycję drogową, a tym samym również proces jej realizacji. Skrócenie procesu realizacji inwestycji możliwe jest również dzięki temu, iż omawiana specustawa zezwala na budowę dróg nieujętych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Zatem wybudowanie nowej drogi, która nie znajduje się w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, nie jest równoznaczne z konieczną procedurą zmiany owego dokumentu. Decyzja ZRID zastępuje wcześniej wymagane trzy pojedyncze decyzje (decyzje lokalizacyjną, nabycia praw do gruntu, pozwolenia na budowę) i jest uzszykiwana w ściśle określonym ustawowo maksymalnym terminie.

Realizacja inwestycji drogowych, a zagospodarowanie przestrzenne w literaturze

Jednym z podstawowych zagadnień omawianych w literaturze jest wpływ hierarchiczności planów zagospodarowania przestrzennego na możliwość realizacji inwestycji drogowych, a stąd konieczność funkcjonowania „specustawy drogowej” (Sarna 2006). Najczęściej omawianym zagadnieniem jest wpływ realizacji danego odcinka drogi (krajowej, np. autostrady)

na obszary wiejskie, użytki gruntowe oraz zagospodarowanie przestrzenne (Dzikowska 2006, Modelska 2013, Baciór i inni 2016). W opracowaniach Trembeckiej (2011) i Wojtas (2013) poruszane są zagadnienia procedur nabywania nieruchomości i zmian zachodzących w katastrze. Wpływ rozwoju infrastruktury drogowej na obszary leśne w publikacjach przedstawiają Głaz i Parzuchowska (1995), Miścicki i Stępień (2000) oraz Borecki i inni (1997). W opracowaniu pod redakcją Komornickiego i Rosik (2013) podano szeroką analizę wpływu rozwoju infrastruktury dróg w Polsce na rozwój społeczno- gospodarczy obszarów objętych inwestycjami drogowymi.

Cel i zakres pracy

Celem pracy była analiza zmian w zagospodarowaniu przestrzennym wybranych obszarów wynikająca z realizacji inwestycji drogowych. Analizy dokonano na przykładzie zrealizowanych już inwestycji drogowych, jak i na planowanych do wykonania po przyjęciu ostatecznych wariantów przebiegu trasy. Analizy dokonano na przykładzie planowanego odcinka autostrady A2 na terenie gminy Siedlce i zachodniej obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej S7.

Realizacja celu pracy wiązała się z określeniem bezpośrednich skutków powstałych w wyniku realizacji inwestycji drogowej i późniejszego jej funkcjonowania. Były to zmiany dotyczące:

- katastru nieruchomości (podział nieruchomości, wyłączenia),
- istniejącej zabudowy,
- układu infrastruktury drogowej,
- zapewnienia dostępności do przyległych terenów.

Analizie poddano także zmiany pośrednie. Należą do nich:

- aktualizacje studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz przyjęcie w polityce przestrzennej założeń dotyczących nowo powstałego obiektu i obszarów z nim związanych,
- nowelizacje lub nowo uchwalone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego,
- wskazania możliwego wpływu na nowo powstające elementy zagospodarowania przestrzennego.

Metodyka

Materiałami wykorzystywanymi przy określeniu wpływu bezpośredniego inwestycji drogowych na zagospodarowanie przestrzenne były dokumenty uzyskane z Dyrekcji Generalnej Dróg Krajowych i Autostrad :

1. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe budowy autostrady A2 na odcinku Warszawa- Kukuryki od km 489+400 do km 635+055 oraz decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A2 na odcinku Warszawa-Kukuryki według wariantu 4+4a1+4, który został wybrany spośród wielu wariantów i podwariantów przebiegu autostrady.
2. Część opisowa projektu budowlanego dla zachodniej obwodnicy Radomia oraz Studium Technologiczno-Ekonomiczno-Środowiskowe budowy obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 na parametrach drogi ekspresowej. Załączony do projektu wykaz działek stanowił podstawę do stworzenia statystyk działek powstałych po podziale oraz określenia sposobu ich podziału.

Określenie pełnego wpływu budowy autostrady A2 na zmiany w katastrze nieruchomości nie jest możliwe ze względu na stopień zaawansowania prac nad projektem inwestycji. Autostrada jest na etapie planowania, a dokumentacja projektowa nie jest na tyle szczegółowa, by wskazywać dokładne zmiany w katastrze. Dokumentacja analizowanego odcinka A2 zawiera przebieg inwestycji wraz z granicą pasa drogowego. Na potrzeby niniejszej pracy dokonano analizy prawdopodobnych zmian w nieruchomościach poprzez nałożenie projektu przebiegu trasy A2 na mapę katastralną. Na potrzeby pracy dokonano szczegółowej analizy zmian od km 557,00 do km 558,00.

Znany przebieg oraz parametry drogi posłużyły do samodzielnego wskazania zmian w katastrze dla wybranego fragmentu drogi za pomocą narzędzi dostępnych na stronie www.geportal.gov.pl oraz programu QuantumGIS.

Wskazanie wpływu pośredniego opierało się na uchwale XL/388/2014 Rady Gminy Siedlce z dnia 27 lutego 2014 r. w sprawie zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Siedlce. Pomocne był również miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla miejscowości Żelków Kolonia, który mimo wejścia w życie w 2005 r. zawiera już przebieg autostrady A2. Przy rozpatrywaniu obwodnicy zachodniej Radomia rozpatrzono uchwały rad gmin: Jedlińsk, Zakrzew, Wolanów, Kowala oraz Orońsko w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Wyniki

Wpływ bezpośredni na nieruchomości

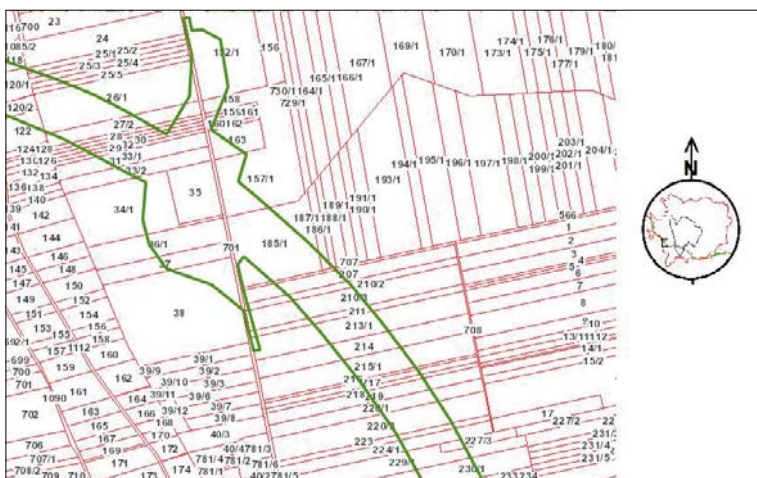
Lokowanie inwestycji drogowej nowym pasem drogowym wiąże się z koniecznością zmian w układzie nieruchomości i wywłaszczeniem, które zależą to od parametrów planowanej drogi, ale też od przebiegu nowego pasa drogowego w stosunku do istniejącego podziału katastralnego, co przedstawiono na rysunku 1 i 2.

Planowana inwestycja drogi krajowej o parametrach drogi ekspresowej S7 – obwodnica Radomia – wiąże się z koniecznością wywłaszczenia 802 działek. Przeprowadzona analiza przebiegu pasa drogowego autostrady A2 na terenie gminy Siedlce dla przykładowego odcinka od 557,00 do 558,00 km wykazała konieczność zmian w 43 nieruchomościach, a z 35 działek zajętych zostanie ponad 50% ich powierzchni. Z przedstawionych map widać także, że następuje podział nieruchomości na kilka działek, z których tylko jedna lub dwie zostają przejęte na pas drogowy, a pozostałe zostają u obecnego właściciela, co skutkuje rozdrobnieniem nieruchomości.



Ryc. 1. Planowany przebieg odcinka autostrady A2 od km 556 do km 557 w stosunku do podziału nieruchomości gruntowych. Źródło: opracowanie własne za pomocą programu QuantumGis na podstawie danych otrzymanych z GDDKiA oraz warstwy WMS dostępnej na portalu www.geoportal.gov.pl, dostęp w dn. 04.01.2016 r.

Fig. 1. Planned route of the A2 motorway section from km 556 to km 557 in relation to the distribution of land. Source: own using QuantumGIS on the basis of data received from GDDKiA and WMS layers available on the portal www.geoportal.gov.pl, access 04.01.2016



Ryc. 2. Podział nieruchomości zgodny z przewidywanym przebiegiem trasy drogi S7 obwodnicy Radomia w obrębie Narty i Gutów. Źródło: Mapa podziału nieruchomości stanowiąca część dokumentacji GDDKiA dla obwodnicy zachodniej Radomia

Fig. 2. The division of the property consistent with the expected course of the S7 route Radom ring road within the Narty and Gutów. Source: Map division of property that is part of the documentation GDDKiA for the western ring road of Radom

Tab. 1. Statystyka działek według projektowanego podziału nieruchomości z rozróżnieniem działek przechodzących na własność Skarbu Państwa (SP) oraz działek pozostających we władaniu właścicieli
Table 1. Statistics of parcels according to planned division of property with the distinction of parcels passing for property of The State Treasury (SP) and remaining in the hands of owners

Inwestycja drogowa	Działki w całości przechodzą na własność SP	Działki ulegają podziałowi na 2 części (w tym 1 dla SP)	Działki ulegają podziałowi na 3 części		Działki ulegają podziałowi na 4 części (w tym 2 dla SP)	Działki ulegają podziałowi na 5 części (w tym 2 dla SP)
			w tym 1 na SP	w tym 2 dla SP		
Obwodnica Radomia S7	238	449	85	21	8	1
Autostrada A2 od 557 km do 558 km	1	17	13	1	11	–

Źródło: opracowanie własne na podstawie wykazu działek, załączonego do projektu budowlanego dla etapu I i II obwodnicy Radomia oraz dla A2 na podstawie danych otrzymanych z GDDKiA oraz warstwy WMS dostępnej na portalu www.geoportal.gov.pl, dostęp w dn. 04.01.2016 r.

Source: own study on the basis of a list of parcels, attached to the construction project for stage I and II Radom ring road and A2 on the basis of data received from GDDKiA and WMS layers available on the portal www.geoportal.gov.pl, access 04.01.2016

Na całym odcinku autostrady A2 Warszawa-Kukuryki, według Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przyjętego wariantu do realizacji, zaplanowano wycinkę ok. 500 ha lasów. Analizując przebieg autostrady i ortofotomapę można było wyliczyć, iż około 11,5 ha tych lasów znajduje się na terenie gminy Siedlce. W przebiegu obwodnicy Radomia etap I wśród gruntów planowanych do przejścia przewiduje 23,6 ha grunty z grupy leśne, a grunty klasyfikowane jako Ls 6,9 ha.

Przejęcie gruntów pod nowy pas drogowy wiąże się także z koniecznością wyburzenia budynków znajdujących się na nieruchomościach, ale także tych, które kolidują z obiektami nowej drogi. Dla planowanej trasy obwodnicy Radomia konieczne jest wyburzenie 80 budynków, w tym 52 to budynki gospodarcze, 26 budynki mieszkalne i 2 mieszkalno-usługowe. Według Raportu o oddziaływaniu na środowisko autostrady A2 na odcinku Warszawa – Kukuryki wariant 4 i 4a autostrady zakłada wyburzenie ok.116-118 budynków mieszkalnych na całym odcinku trasy. Analizując zdjęcia satelitarne można stwierdzić, że na terenie gminy Siedlce pięć budynków znajduje się w granicach pasa drogowego, gdzie jeden z nich stanowi funkcję mieszkaniową wraz z zlokalizowanym w sąsiedztwie drugim budynkiem o prawdopodobnej funkcji gospodarczej, a pozostałe trzy wskazują na budynki przemysłowe.

Rozbudowa dróg krajowych wiąże się z zmianą układów dróg niższych kategorii. Łącznie na odcinku autostrady A2 zlokalizowanym na terenach gminy Siedlce zaplanowano cztery wiadukty drogowe, cztery wiadukty autostradowe oraz jeden most autostradowy, przy którym znajdować się będzie również przejście dla dużych zwierząt. Przewidziano budowę dodatkowych dróg zbiorczych wzdłuż trasy, które zapewnią dojazd do zabudowy oraz gruntów rolnych łączące się z przejazdami drogowymi na drogach gminnych i powiatowych, uniemożliwiające przejazd nad autostradą oraz dojazd do węzłów. Realizacja obwodnicy Radomia S7 wiąże się z budową drogi wojewódzkiej 740 po nowym przebiegu i planowanego węzła autostradowego oraz włączenia drogi krajowej nr 12. W omawianej inwestycji zadbano o dostateczną liczbę

węzłów, obiektów inżynierskich ułatwiających komunikację prostopadłą do przebiegu drogi ekspresowej, a także dróg zbiorczych ze zjazdami do nieruchomości. Dzięki temu dostępność gmin oraz bezpośrednio sąsiadujących działek jest na wysokim poziomie, a rozdzielone trasą tereny zachowują spójność transportową.

Wpływ pośredni na plany zagospodarowania przestrzennego

W pracy dokonano analizy na ile przeprowadzone lub planowane inwestycje drogowe są uwzględniane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gmin. Braki w studium zagospodarowania gmin wynikające z nieuwzględnienia drogi S7, są równoznaczne z nieaktualnymi kierunkami zagospodarowania oraz założeń polityki przestrzennej dla terenów związanych z opisywaną inwestycją obwodnicy Radomia. Żadna z omawianych gmin nie posiada uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dotyczących terenów powiązanych z budową drogi ekspresowej S7. Gmina Zakrzew podjęła 29 listopada 2013 r. uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego działek, położonych w miejscowości Cerekiew, w obrębie gruntów Kolonia Cerekiew. Jediną gminą, która zadbała o aktualność swoich dokumentów planistycznych jest gmina Zakrzew. Gmina Zakrzew – obszary działalności gospodarczej z udziałem przemysłu, gdzie przewidziane zostały funkcje usługowe oraz produkcyjne wiąże z drogą ekspresową numer S7 oraz drogą wojewódzką numer 740. Jedną z największych stref o tym charakterze jest zlokalizowana w centralnej części gminy, po zachodniej stronie drogi S7, granicząc z miejscem obsługi podróżnych (MOP przy S7).

Gmina Kowala, jako gmina z intensywnie rozwijającą się zabudową mieszkaniową, w 2004 roku przystąpiła do stworzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla całej gminy. W 2006 r. gmina występując o uzgodnienia do miejscowego planu nie otrzymała pozytywnej opinii, ze względu na zmianę koncepcji przebiegu ważnych dróg w sieci krajowej (S7 oraz S12). Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nie został uchwalony, a do 2013 r. gmina nie posiadała żadnego planu. W pierwszej kolejności w gminie Kowal konstruowane były miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla obszarów niezwiązanych z inwestycjami drogowymi. Gmina Zakrzew po nieudanej próbie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla całej gminy zaprzestała prób uporządkowania przestrzeni gminnej, a jedynie ograniczyła się ona do precyzyjnego określenia polityki przestrzennej zawartej w kierunkach zagospodarowania przestrzennego.

Przebieg autostrady A2 przez swoje tereny gmina Siedlce przewiduje w materiałach planistycznych. Jednak wrysowany przebieg nie jest zgodny z przyjętym przebiegiem według wariantu 4+4a1+4, który został zatwierdzony decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A2 na odcinku Warszawa-Kukuryki według wariantu 4+4a1+4. Przeprowadzone nowelizacje miejscowych planów przestrzennych nie wprowadzają aktualizacji przebiegu trasy A2 według przyjętego wariantu do realizacji.

Podsumowanie

Zakres bezpośredniego oddziaływania na zachodzące zmiany w katastrze są zależne o parametrów przedsięwzięcia drogowego, istniejącego podziału nieruchomości, jak i ewentualnie istniejącego już pasa drogowego.

Wpływ bezpośredni inwestycji drogowej jest widoczny od razu na etapie uszczegółowienia dokumentacji projektowej, a szczególnie po uzyskaniu decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej. Realizacja inwestycji drogowych przyczynia się do zmian w podziale nieruchomości, sposobu ich zagospodarowania i lokalnych układów komunikacyjnych.

W większości analizowanych gminach z obszaru omawianych inwestycji drogowych brak jest wprowadzania aktualizacji lub opracowywania nowych materiałów planistycznych uwzględniających pojawienie się nowej drogi. Spotyka się nawet pomijanie w opracowaniach planistycznych obszarów objętych inwestycjami drogowymi.

Literatura

- Bacior S., Piech I., Gniadek J. 2016. Oddziaływanie autostrady na grunty rolne na przykładzie odcinka autostrady A4 Tarnów-Rzeszów. *Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich*. Nr II/1/2016: 411-422.
- Borecki T., Stępień E., Miścicki S., Nowakowska J., Wójcik R., Zielony R., Orzechowski M., Złotorzyński B., Nowak M., Sadowska E., Dudek A., Michalak K., Płotkowski L., Czepińska-Kamińska D., Janowska E. 1997. Ocena wpływu ciągów komunikacyjnych szybkiego ruchu na drzewostany leśne położone w bezpośrednim sąsiedztwie. Dokumentacja końcowa. Maszynopis w KULiGL. Warszawa.
- Dzikowska T. 2006. Ocena oddziaływania autostrady na organizację rolniczej przestrzeni produkcyjnej. *Acta Sci. Pol., Geodesia et Descriptio Terrarum*. 5 (1-2): 17-38.
- Głaz J., Parzuchowska J. 1995. Szkody w lasach i utrudnienia w prowadzeniu gospodarki leśnej w związku z budową autostrad. Zesz. Nauk. Politechnika Warszawska 5: 53-62.
- Komornicki T., Rosik P. (red) 2013. Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk. Warszawa.
- Miścicki S., Stępień E. 2000. Szkody powodowane w lasach przez autostrady. *Sylvan CXLIV* (3): 73-78.
- Modelska K. 2013. Wybrane problemy aktualizacji użytków gruntowych na przykładzie inwestycji drogowych. *Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich*. Nr 2/III/2013: 59-70.
- Sarna S. 2006. Zhierarchizowane planowanie przestrzenne warunkiem zrównoważonego rozwoju uwzględniającego budowę autostrad i dróg ekspresowych. Referat na Polski Kongres Drogowy w dn. 4-6 października 2006 r. w Warszawie, <http://www.kongresdrogowy.pl> dostęp w dn. 30.12.2014 r.
- Trembecka A. 2011. Jedna decyzja zamiast pięciu. *Geodeta. Magazyn Geoinformacyjny*. 11 (198): 39-42.
- Trembecka A., Kwartnik-Pruc A. 2009. *Geodezyjno-prawne problemy związane z przygotowaniem dokumentacji dla celów inwestycji drogowych na terenie Krakowa*, Archiwum Fotogrametrii, Kartografii i Teledetekcji, Vol. 19.
- Wojtas M. 2013. Analiza procesu pozyskiwania gruntu pod drogi publiczne na przykładzie odcinka autostrady A1. *Acta Sci. Pol., Geodesia et Descriptio Terrarum*. 12 (3): 27-38.
- Raport o oddziaływaniu na środowisko autostrady A2 na odcinku Warszawa – Kukuryki od końca węzła „Lubelska” w Izabeli koło Warszawy do przejścia granicznego w Kukurykach włącznie tj. od km 489+403 do km 657+113 z wyłączeniem obwodnicy Mińska Mazowieckiego od km 504+000 do km 524+005, Warszawa maj 2010.
- Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 na parametrach drogi ekspresowej od km 0+000 do km 22+350 sporządzony w ramach ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
- Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 M.P. 2012 poz. 252.
- Uchwała XL/388/2014 Rady Gminy Siedlce z dnia 27 lutego 2014 r. w sprawie zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Siedlce.
- Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012. Uchwała nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Uchwała Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Uchwała nr 156/201 5 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. Uchwała Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) MP z 14 lutego 2013 poz. 7.

Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. Nr 80 poz. 721 z późn. zm.).

Ustawy z dnia 27 marca 2003 o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80 poz.717 z późn. zm.).

Grzegorz Trzciniński, Monika Pożyczka, Karolina Duk
Wydział Leśny, SGGW w Warszawie
grzegorz.trzcinski@wl.sggw.pl