

Jerzy PAWLICKI, Grzegorz KAROŃ, Michał PAWLICKI

ZASADY PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI W ZAKRESIE DRÓG PUBLICZNYCH I LINII KOLEJOWYCH

Streszczenie. W wyniku nowelizacji przepisów o transporcie kolejowym i o realizacji dróg publicznych wprowadzono wiele zasadniczych zmian w konstrukcji procesu inwestycyjnego. Przepisy określają zasady nabywania nieruchomości pod inwestycje. W założeniu zmiany te powinny przyspieszyć procesy modernizacji linii kolejowych i budowy dróg. Artykuł przedstawia różnice w zasadach przygotowania inwestycji drogowych i kolejowych.

RULES OF PREPARATION OF THE PUBLIC ROADS AND RAILWAY TRACTS INVESTMENTS

Summary. As a result of amendments in the railway transport and public roads performance regulations there are many significant changes in the structure of the investment process. Regulations specify the rules of the acquisition of real estates for investments. In assumption, these changes should speed up the railway lines upgrading and road building process. Differences between rules of the road and railway investments preparation are presented in this article.

1. WPROWADZENIE

Infrastrukturę transportu w Polsce charakteryzuje niska jakość wszystkich jej części składowych. Najbardziej odczuwalny jest brak sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz wysokiej jakości sieci linii kolejowych, łączących główne ośrodki gospodarcze kraju. Opóźnienia w tworzeniu nowoczesnej infrastruktury transportowej hamują rozwój: przemysłu, handlu i usług. Ograniczają również wielkość wymiany gospodarczej z krajami Unii Europejskiej i z krajami trzecimi oraz utrudniają mobilność obywateli.

W celu usprawnienia działań związanych z realizacją inwestycji transportowych ustawodawca polski uchwalił wiele nowych przepisów prawnych lub je istotnie zmienił, dostosowując do nowych potrzeb i wyzwań. Najważniejsze z nich to:

- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych [1],
- Ustawa z dnia 18 października 2006 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (DzU nr 220, poz. 1601),

- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym [2],
- Ustawa z dnia 19 września 2007 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (DzU nr 191, poz. 1374).

Wymienione ustawy określają między innymi zasady lokalizacji i nabywania nieruchomości pod budowę wszystkich kategorii dróg publicznych (w tym autostrad płatnych) i linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Ich charakterystyczną cechą jest uproszczenie procedur w fazie przygotowania inwestycji do budowy i w czasie jej realizacji. W wyniku wielu dokonanych zmian legislacyjnych w istotny sposób zmodyfikowano konstrukcję i przebieg procesu inwestycyjnego w zakresie budowy dróg transportowych (linii kolejowych i dróg). Artykuł prezentuje sekwencję działań, jakie podejmowane są w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji: o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej z perspektywy problemu nabywania nieruchomości. Zwrócono uwagę na te elementy postępowania, których stosowanie pod presją czasu może spowodować wystąpienie niekorzystnych zjawisk, na które narażeni są uczestnicy procesu inwestycyjnego.

2. DECYZJE O LOKALIZACJI DRÓG I LINII KOLEJOWYCH

2.1. Lokalizacja dróg

Przepisy prawne dotyczące ustalania lokalizacji dróg i linii kolejowych zostały początkowo określone w Ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (art. 50 – 58) [3]. Inwestycje te były lokalizowane na podstawie planu miejscowego, a w przypadku jego braku (dotyczy to około 70% gmin) – w drodze decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, przy czym do inwestycji celu publicznego zaliczono między innymi [4]:

- wydzielanie gruntów pod drogi publiczne i drogi wodne, budowę i utrzymywanie tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego oraz kontrolę ruchu lotniczego, a także łączności publicznej i sygnalizacji,
- wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich utrzymanie.

Nowe zasady lokalizacji i nabywania nieruchomości pod inwestycje drogowe określają przepisy Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – od 2003 r. obejmowały one tylko drogi krajowe, a od 2006 r. – pozostałe drogi publiczne (DzU z 2008 r., nr 193, poz. 1194). Ustawa była pomyślana jako regulacja specjalna o charakterze nadzwyczajnym, mająca na celu wprowadzenie takich procedur prawnych, które doprowadzą do przyspieszenia przeprowadzania inwestycji drogowych. Rozdział 2a poświęcony został w całości postępowaniu, które inicjuje rozpoczęcie robót budowlanych, rozdział 3 – problemowi nabywania nieruchomości. Obecny kształt Ustawy jest efektem, przyjętej przez polskiego ustawodawcę w wyniku wielu zmian legislacyjnych, konstrukcji procesu inwestycji drogowej. Centralny punkt w tej konstrukcji stanowi decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Organem administracji właściwym do jej wydania jest, w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich, wojewoda, natomiast w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych – starosta. Z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej występuje właściwy zarządca drogi, tj. w szczególności Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

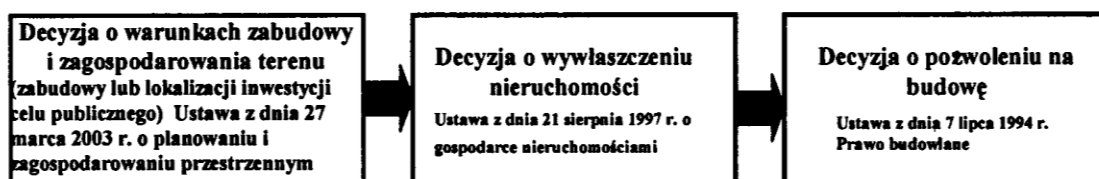
Niezwykle istotną cechą decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej jest to, że wywołuje ona wiele skutków prawnych, które w przeszłości wymagały wydania odrębnych

decyzji (ograniczenie liczby koniecznych postępowań i zarazem możliwości składania odwołań od decyzji przez strony). Decyzja łączy bowiem postanowienia dotyczące lokalizacji i przebiegu drogi w terenie (skutki w sferze zagospodarowania przestrzennego), stanowi podstawę nabycia przez Skarb Państwa lub jednostkę samorządu terytorialnego prawa własności nieruchomości przeznaczonych pod budowę (skutki w sferze praw własności i innych praw do nieruchomości), a jednocześnie zawiera zatwierdzenie projektu budowlanego (skutki w sferze prawa budowlanego).

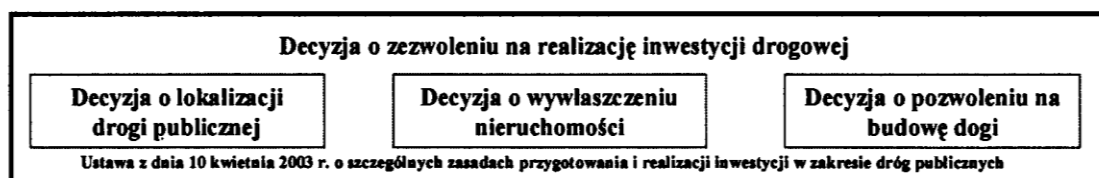
2.2. Lokalizacja linii kolejowych

Zasady ustalania lokalizacji i nabywania nieruchomości pod inwestycje kolejowe zostały w przeważającej mierze uregulowane przepisami rozdziału 2a Ustawy o transporcie kolejowym (DzU z 2007 r., nr 16, poz. 94), zatytułowanego „Budowa i przebudowa linii kolejowych określonych w Narodowym Planie Rozwoju oraz w programach operacyjnych realizowanych na podstawie przepisów o zasadach prowadzenia polityki rozwoju”. Po nowelizacji Ustawą z dnia 19 września 2007 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (DzU z 2007 r., nr 191, poz. 1374) nowe przepisy zamieszczono w rozdziale 2b zatytułowanym „Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym”.

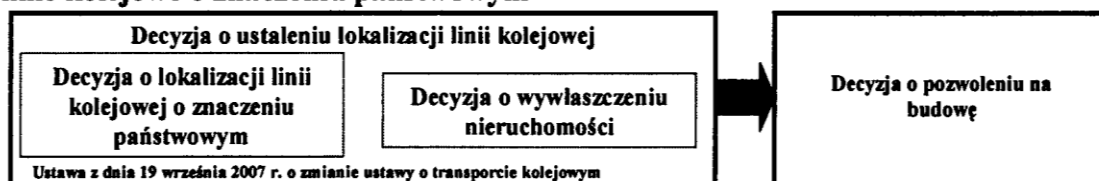
a) Pozostałe budowle (inne niż drogi publiczne, lotniska użytku publicznego i linie kolejowe o znaczeniu państwowym)



b) drogi publiczne



c) linie kolejowe o znaczeniu państwowym



Rys. 1. Zastąpienie decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i decyzją o lokalizacji linii kolejowych trzech (dwóch) dotychczas wydawanych decyzji.

Fig. 1. The decision on the permission for the roads and decision on the localization of a railway investments substitutes three (two) formerly issued decisions.

Trzeba podkreślić, że kluczowy punkt w tej konstrukcji stanowi decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Decyzja ta, podobnie jak w przypadku dróg, nie tylko zawiera w sobie postanowienia dotyczące lokalizacji i przebiegu w terenie linii kolejowej, lecz stanowi

także podstawę nabycia przez Skarb Państwa własności nieruchomości przeznaczonych pod budowę. Wywołuje też skutki w sferze praw własności i innych praw do nieruchomości. Organem administracji właściwym do jej wydania jest wojewoda. Z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji kolejowej występuje PKP PLK S.A. Decyzja nie zatwierdza projektu budowlanego. Na rysunku 1 przedstawiono ogólny schemat postępowania administracyjnego podczas realizacji inwestycji transportowych pod rządami znowelizowanych ustaw.

3. OKREŚLENIE NABYWANYCH NIERUCHOMOŚCI

Odnosząc się w niniejszym opracowaniu do kwestii, które wiążą się z nabywaniem nieruchomości, należy wskazać, że początek tego procesu stanowi złożenie wniosku przez właściwego zarządcę drogi (lub linii kolejowej) o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (lub decyzji o lokalizacji linii kolejowej). W tym wniosku bowiem muszą się znaleźć mapy przedstawiające proponowany przebieg drogi oraz zawierające projekty podziału nieruchomości położonych w jej obrębie. Tak więc z tą chwilą dochodzi do wstępnego określenia nieruchomości, które nabywać będzie Skarb Państwa lub jednostka samorządu terytorialnego.

O wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (lub decyzji o lokalizacji linii kolejowej) w wyniku złożonego wniosku, zawiadamiają wnioskodawcę, właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości nim objętych a także pozostałe strony (w drodze obwieszczeń we właściwych urzędach, na ich stronach internetowych i w prasie lokalnej), wojewoda (w odniesieniu do dróg krajowych, wojewódzkich i linii kolejowych) albo starosta (w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych). W zawiadomieniu organ administracji oprócz oznaczenia nieruchomości podaje informację o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy.

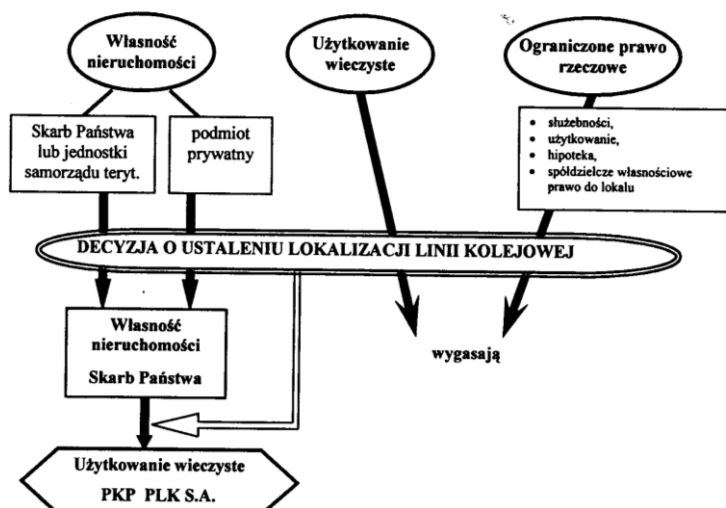
W odróżnieniu od postępowania w sprawie wydania „decyzji drogowej” organ administracji nie jest zobowiązany do podania w zawiadomieniu informacji o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy dotyczącymi decyzji o lokalizacji linii kolejowej. Należy to uznać za dość istotne uchybienie ze strony ustawodawcy.

Zawiadomienie wysyłane jest na adres wskazany w katastrze nieruchomości (do momentu jego utworzenia – w ewidencji gruntów i budynków) i odnosi skutek prawny w postaci skutecznego doręczenia, nawet wówczas, gdy adresat zmienił miejsce zamieszkania. Biorąc pod uwagę niewielką społeczną świadomość prawnego obowiązku zgłaszania właściwemu staroście wszelkich zmian danych objętych ewidencją gruntów i budynków, w tym miejsca zamieszkania, nie trudno wyobrazić sobie sytuację, w której właściciel nieruchomości nie dowie się o prowadzonym postępowaniu, a potem o wydanej decyzji, i w konsekwencji nie zadba o swój interes, chociażby przez złożenie odwołania od niekorzystnego dla niego rozstrzygnięcia.

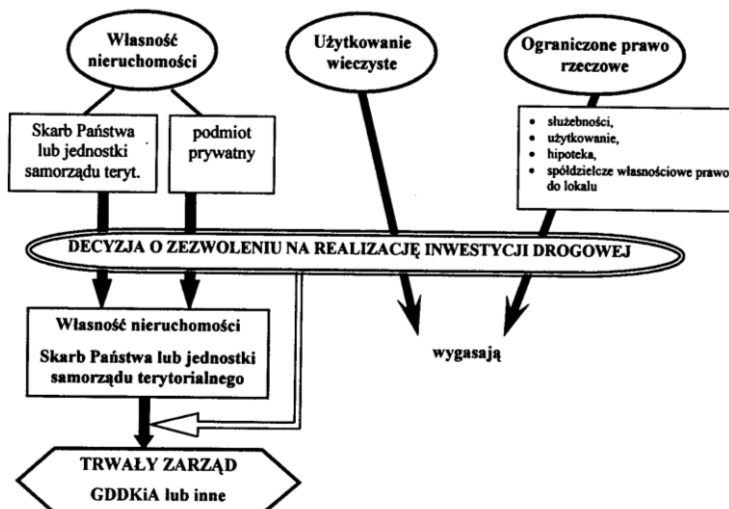
W przypadku gdy nieruchomość objęta wnioskiem zarządcy drogi ma nieregulowany stan prawny, a także gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku, organ prowadzący postępowanie w ogóle nie wysyła zawiadomienia na adres figurujący w katastrze. Tym bardziej nie ma obowiązku wyjaśnienia, kto jest w rzeczywistości właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości. Taka regulacja niewątpliwie stanowi odpowiedź na – dość często występujący w przeszłości z tej przyczyny – paraliż procesów inwestycyjnych. Zmorą wszelkich postępowań administracyjnych, których przedmiotem są nieruchomości, przyczyniającą się do ich

przewlekłości jest bowiem problem zidentyfikowania stron (z reguły właścicieli nieruchomości). Dlatego też zastosowane rozwiązanie uznać należy za trafne, choć pamiętać warto o daleko idących skutkach dla rzeczywistego właściciela nieruchomości, jakie mogą wynikać z zainicjowanego postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Linie kolejowe o znaczeniu państwowym



Drogi publiczne



Rys. 2. Przebieg zmian prawa do nieruchomości i form władania nimi

Fig. 2. The alterations of the rights and the forms of exercising one's power over the real estates

Przytoczona kwestia nabiera szczególnego znaczenia w przypadku gdy nieruchomość, objęta wnioskiem PLK S.A., ma nieuregulowany stan prawny albo gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie zadbali o przeprowadzenie postępowania spadkowego. Wydaje się, że mimo to na organie administracyjnym ciąży obowiązek wyjaśnienia, kto jest w rzeczywistości właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości. W komentowanej ustawie o transporcie kolejowym nie znalazł

się bowiem przepis o brzmieniu analogicznym do art. 11d „specustawy drogowej”, wyłączający ten obowiązek.

Uwagi odnoszące się do doręczania zawiadomień o wszczęciu postępowania w równym stopniu dotyczą doręczania zawiadomienia o wydaniu właściwej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz o lokalizacji linii kolejowej. W przypadku inwestycji kolejowej zawiadomienie zawiera ponadto informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

4. SKUTKI DECYZJI O ZEZWOLENIU NA REALIZACJĘ INWESTYCJI DROGOWEJ DLA PRAW DO NIERUCHOMOŚCI

Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (lub decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej) stanowi główny punkt całego procesu inwestycyjnego, także z perspektywy problemu nabywania nieruchomości pod drogi. Określa ona bowiem przyjęty przez właściwy organ administracji, przestrzenny zasięg inwestycji (linie rozgraniczające teren inwestycji). Jednocześnie zatwierdza podział nieruchomości i wskazuje nieruchomości lub ich części, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto, stanowi ona podstawę do dokonania wpisów w księgach wieczystych i w katastrze nieruchomości.

Warto zwrócić szczególną uwagę na ten z wymienionych elementów opisywanej decyzji, który dotyczy wywłaszczenia nieruchomości. Na mocy tej decyzji dochodzi bowiem do nabycia prawa własności nieruchomości lub jej części przez Skarb Państwa – w odniesieniu do dróg krajowych i linii kolejowych (z wyjątkiem nieruchomości stanowiących własność PKP S.A. lub PLK S.A) bądź przez odpowiednią jednostkę samorządu terytorialnego – w odniesieniu do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Należy podkreślić, że przejście prawa własności następuje (z mocy prawa) na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (lub decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej), bez potrzeby podejmowania przez organy administracji innych aktów administracyjnych. W szczególności nie jest konieczne wydanie odrębnej decyzji wywłaszczeniowej. Skutek ten następuje z dniem, w którym decyzja stała się ostateczna.

Uzyskuje ona walor ostateczności od chwili wydania przez organ odwoławczy rozstrzygnięcia, utrzymującego w mocy zaskarżoną decyzję, lub od momentu, w którym – z uwagi na upływ dwutygodniowego terminu, liczonego od dnia doręczenia stronie decyzji – nie może już ona skutecznie złożyć od niej odwołania w administracyjnym toku instancji. W przypadku wydania decyzji przez starostę, organem odwoławczym jest wojewoda, w przypadku wydania decyzji przez wojewodę – właściwy minister do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej.

Należy podkreślić, że „ustawa drogowa” nakłada na organy odwoławcze niezwykle krótkie terminy rozpatrzenia sprawy (30 dni), a „ustawa kolejowa” jeszcze krótsze (21 dni). Chociaż służy to przyspieszeniu przeprowadzania procesów inwestycji drogowej i kolejowej, to skutkiem może być często nierzetelna i wykonywana automatycznie ocena zarzutów i wniosków strony odwołującej się. Ograniczenie czasowe (dwa miesiące – 60 dni) nałożone zostało również na sąd administracyjny, rozpatrujący skargę na przedmiotową decyzję. Wydaje się jednak, że wyznaczony termin na wydanie rozstrzygnięcia przez sąd administracyjny należy traktować jedynie jako termin o charakterze instrukcyjnym.

Innym istotnym zastrzeżeniem poczynionym przez ustawodawcę jest wyeliminowanie możliwości uchylecia w całości (lub stwierdzenia nieważności) decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (lub decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej), w sytuacji

gdy wadą dotknięta jest tylko część decyzji, która dotyczy na przykład konkretnej nieruchomości lub działki. Takie rozwiązanie, biorąc pod uwagę wielką złożoność tej decyzji i duże ryzyko sparaliżowania całego procesu inwestycyjnego w przypadku nieuniknionego, jak się wydaje, wystąpienia niewielkich uchybień, należy uznać za trafne.

Opisywana decyzja wywołuje skutki nie tylko w sferze prawa własności, lecz także w innych prawach rzeczowych. Z tą samą chwilą, a więc z dniem, gdy stała się ona ostateczna, wygasa ustanowione na nieruchomościach gruntowych, które stanowią własność Skarbu Państwa albo jednostek samorządu terytorialnego, użytkowanie wieczyste. Identyczny skutek obejmuje wszelkie ograniczone prawa rzeczowe, obciążające nieruchomości (użytkowanie, służebność, hipoteka, spółdzielcze własnościowe prawo do lokalu). Podobnie jak w przypadku prawa własności, opisane zmiany następują z mocy prawa.

W pewnym sensie, w miejsce wygasłych praw własności i użytkowania wieczystego dotychczasowi właściciele lub użytkownicy wieczysti uzyskują prawo do nieodpłatnego użytkowania nieruchomości, które jest ograniczone czasowo do (określonego w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej) terminu wydania nieruchomości, a w przypadku linii kolejowych – do momentu uzyskania pozwolenia na budowę (chyba że, na wniosek PLK S.A., wojewoda nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności z uwagi na interes społeczny lub gospodarczy). Ponadto, po stronie organu, który wydał decyzję, powstaje (znajdujący swoje oparcie w Konstytucji) obowiązek ustalenia wysokości i zapłaty odszkodowania.

Natomiast Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad albo samorządowa jednostka organizacyjna otrzymują (z mocy prawa, nieodpłatnie) w trwałe zarząd odpowiednio nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego. PLK S.A. nabywa zaś prawo użytkowania wieczystego wywłaszczonych nieruchomości gruntowych oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali, znajdujących się na tych nieruchomościach. Także i ten skutek następuje z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna.

Przebieg zmian, których przedmiotem są prawa do nieruchomości i formy władania nimi, powstałych w wyniku ostatecznej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przedstawia rysunek 2.

Warto zaznaczyć, że przepisy „specustawy drogowej” pozwalają również, by zarządca drogi nabywał – w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, województwa, powiatu albo gminy – nieruchomości poza pasami drogowymi w celu dokonania ich zamiany na nieruchomości położone w pasach drogowych. Jest to pewna niekonsekwencja ustawodawcy, który zrezygnował przecież z przyjmowanej w przeszłości zasady, że nieruchomości lub ich części nabywa się na cele budowy dróg w drodze umowy, a dopiero w przypadku bezskutecznego upływu terminu do zawarcia umowy w wyniku decyzji o skutkach wywłaszczeniowych. W obecnym modelu, zakładającym pozbawienie prawa własności nieruchomości mocą jednostronnego aktu administracyjnego, możliwość taka znajdzie ograniczone zastosowanie.

Przepisy Ustawy o transporcie kolejowym nie przewidują możliwości, by PLK S.A. nabywała w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości poza obszarami kolejowymi w celu dokonania ich zamiany na nieruchomości położone w obszarze kolejowym. Ustawodawca nie przyjął rozwiązania zakładającego możliwość nabywania nieruchomości lub ich części na cele budowy linii kolejowych w drodze umowy, a dopiero w przypadku bezskutecznego upływu terminu do zawarcia umowy w wyniku decyzji o skutkach wywłaszczeniowych.

Ustawodawca polski przewidział także bardzo istotne uprawnienie dla właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, która – w wyniku podziału i przejęcia jej części na mocy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele. W takiej sytuacji zarządca drogi jest

zobowiązany do nabycia, na żądanie wskazanych osób, pozostałej części nieruchomości. Podobnie PLK S.A. są zobowiązane do nabycia w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, na żądanie wskazanych osób, pozostałej części nieruchomości.

W decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej powinien być również określony termin wydania nieruchomości, ewentualnie wydania nieruchomości i opróżnienia lokali oraz innych pomieszczeń. Termin ten nie może być krótszy niż 120 dni (ok. cztery miesiące) licząc od dnia w którym decyzja stała się ostateczna. Natomiast w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej termin wydania nieruchomości, opróżnienia lokali oraz innych pomieszczeń nie może być krótszy niż 30 dni licząc od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna. Zastosowanie tak krótkiego terminu minimalnego, jakkolwiek wpływa na przyspieszenie procesu inwestycyjnego, należy jednak uznać za zbyt drastyczne.

5. WNIOSKI

W wyniku przeprowadzonych nowelizacji ustaw: o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz o transporcie kolejowym wprowadzono zmiany w konstrukcji procesu inwestycyjnego. Do najważniejszych skutków tych zmian należą:

- Zastąpienie decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej trzech dotychczas wydawanych decyzji, tj.: o ustaleniu lokalizacji drogi, o wywłaszczeniu nieruchomości oraz o pozwoleniu na budowę drogi.
- Zastąpienie decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dwóch dotychczas wydawanych decyzji, tj.: o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej oraz o wywłaszczeniu nieruchomości.
- Ograniczenie liczby koniecznych do przeprowadzenia postępowań administracyjnych, w efekcie czego zmniejszeniu uległa liczba składanych przez strony odwołań od decyzji.
- Połączenie wielu aspektów procesu inwestycyjnego i działań niezbędnych w ramach jednego postępowania administracyjnego.

Bibliografia

1. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (DzU z 2008 r., nr 193, poz. 1194 ze zm.).
2. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (DzU z 2007 r., nr 16, poz. 94 ze zm.).
3. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (DzU nr 80, poz. 717, ze zm.).
4. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (DzU z 2004 r., nr 261, poz. 2603).

Recenzent: Prof. dr hab. inż. Romuald Szopa