



IV.7006.225.2020.JL

**Pan
Tomasz Żuchowski
p.o. Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad
GDDKiA
ePuap**

Szanowny Panie Dyrektorze,

do Biura Rzecznika Praw Obywatelskich w dalszym ciągu wpływa wiele wniosków od obywateli skarżących się na skutki realizowanego przez Państwo - za pośrednictwem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - programu budowy dróg ekspresowych i autostrad. Z wniosków wynika, że oprócz bezdyskusyjnych korzyści i zalet gospodarczo - ekonomicznych płynących z budowy infrastruktury drogowej, negatywnie oddziałuje ona na otaczające tereny rolne i leśne. Dla gospodarstw, których siedliska oraz pola uprawne znalazły się w pasie drogowym autostrady bądź w jej bezpośrednim sąsiedztwie, oznacza to dezorganizację dotychczasowej, nierzadko ukształtowanej przez pokolenia, struktury gospodarowania.

Wśród wielu możliwych aspektów negatywnego wpływu autostrad jako inwestycji liniowych na obszary przyległe - jako najbardziej widoczne - można wyróżnić **naruszenie struktury przestrzennej gruntów rolnych, przeciętych przez realizowaną inwestycję**. Negatywne oddziaływanie przejawia się m.in. w pozbawieniu działek rolnych dostępu do sieci drogowej, wyłączeniu gruntów z produkcji rolnej lub leśnej na cele komunikacyjne (skutkujące całkowitą utratą potencjału produkcyjnego tych gruntów), zmianą w strukturze zagospodarowania gruntów, zaburzeniu stosunków wodnych w glebie i zainwestowaniu terenu, „szachownicy gruntów” – nadmiernym rozdrobnieniu, rozproszeniu i wydłużeniu gruntów w gospodarstwie, powstaniu tzw. resztówek.

W kontekście powyższego zabiegiem koniecznym jest podejmowanie skutecznego działania przez właściwe organy, w tym organy samorządu terytorialnego, celem zminimalizowania negatywnych skutków działania sieci dróg ogólnokrajowych na strukturę przestrzenną gospodarstw rolnych. Wydaje się, że głównym narzędziem, które może i powinno być stosowane w celu minimalizacji tych skutków jest instrument scalania i wymiany gruntów, który dopuszcza wszczęcie postępowania scaleniowego z urzędu w celu racjonalnego ukształtowania rozłogów gruntów na projektowanym obszarze scalenia wskutek działalności przemysłowej, przebiegu istniejących lub budowanych dróg publicznych, kolei, rurociągów naziemnych oraz zbiorników wodnych lub urządzeń melioracji wodnych, w przypadku, gdy ukształtowanie rozłogów zostało lub zostanie znacznie pogorszone (art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 26 marca 1982 r. o scalaniu i wymianie gruntów - Dz. U. z 2018 r., poz. 908 ze zm.; dalej jako: ustawa o scalaniu i wymianie gruntów).

Zauważyć należy, że ustawodawca przewidział możliwość przeprowadzenia scaleń gruntów w odniesieniu do ponadregionalnych inwestycji liniowych w art. 4 ust. 2 ustawy o scalaniu i wymianie gruntów – przepis ten stanowi, iż w przypadku prowadzenia scalania gruntów w związku z budową autostrady, koszty wykonania scalenia i wymiany gruntów oraz poscaleniowego zagospodarowania gruntów pokrywa Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Jak wiadomo, GDDKiA otrzymuje środki, ustalone corocznie w ustawie budżetowej, na związane z budową autostrad m.in. prace scaleniowe i wymienne na podstawie art. 18a ust. 8 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r., poz. 470 ze zm.). GDDKiA pokrywa zatem koszty projektu scalenia gruntów, obejmujące zarówno koszty sporządzenia dokumentacji geodezyjno-prawnej, jak i koszty zagospodarowania poscaleniowego. Ma to na celu odtworzenie dotychczasowych warunków gospodarowania czy funkcjonalności dróg transportu rolnego.

Z napływających do Biura Rzecznika sygnałów zdaje się niestety wynikać, że w takich przypadkach postępowania scaleniowe wszczynane są stosunkowo rzadko, a zasadą staje się wywłaszczanie poszczególnych działek rolnych, z pominięciem uwzględnienia zmiany funkcjonowania gospodarstwa rolnego jako całości. Skargi osób wywłaszczonych potwierdzają powtarzający się problem związany z przejmowaniem przez GDDKiA tylko części nieruchomości, w sytuacji, gdy na skutek budowy drogi pozostała część działek

nierzadko nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania. Występują także problemy z dojazdem do „poszatowanego” autostradą gospodarstwa, nie wspominając o zaburzeniu dotychczasowych stosunków wodnych na gruncie.

Mając na uwadze powyższe, działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz.U. z 2020 r., poz. 627) zwracam się do Pana Dyrektora z uprzejmą prośbą o odniesienie się do przedstawionej wyżej kwestii ograniczenia skutków dezorganizacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej spowodowanej budową autostrady, za pomocą wszczynanego z urzędu postępowania scaleniowego. Będę wdzięczny za przedstawienie przez Pana Dyrektora praktyki funkcjonowania wskazanych wyżej przepisów ustawy o scalaniu i wymianie gruntów, w przypadku realizowania przez GDDKiA inwestycji infrastrukturalnych, tj. budowy autostrady czy drogi ekspresowej na terenach o przeznaczeniu rolnym i leśnym. W szczególności uprzejmie proszę o przedstawienie liczby postępowań scaleniowych, jakie zostały wszczęte z urzędu, w przypadku realizowania inwestycji przez GDDKiA, w tym załączenie statystyki w tych sprawach. Jeśli to możliwe, proszę również o wskazanie liczby wniosków, kierowanych do GDDKiA o spowodowanie wszczęcia z urzędu postępowania scaleniowego, które nie zostały przez organ uwzględnione, a także przyczyn takiego stanu rzeczy.

Mając na uwadze specyfikę prac scaleniowo-wymiennych, związanych z budową inwestycji o charakterze liniowym, w tym długotrwałość tego procesu i jego stopień skomplikowania, będę wdzięczny za przekazanie przez Pana Dyrektora pełnej informacji w tych sprawach, w tym ewentualnych spostrzeżeń Pana Dyrektora w sprawach dot. realizowania procesu scalenia i zagospodarowania poscaleniowego, jak również ewentualnych koniecznych zmian legislacyjnych w obowiązujących przepisach.

Z poważaniem,

Stanisław Trociuk

Zastępca Rzecznika Praw Obywatelskich

/-podpisano elektronicznie/