

Jakość, technologia i finanse na drogach samorządowych

1

„ZASADNICZE GRUPY PROBLEMÓW
ZARZĄDCÓW DRÓG POWIATOWYCH”



Kraków, 06.11.2019r.

długość dróg publicznych: **415 .973** km, w tym:
95,3% – zarządzanych przez jst.:

2

(w tys. km)

krajowe – **19,3**

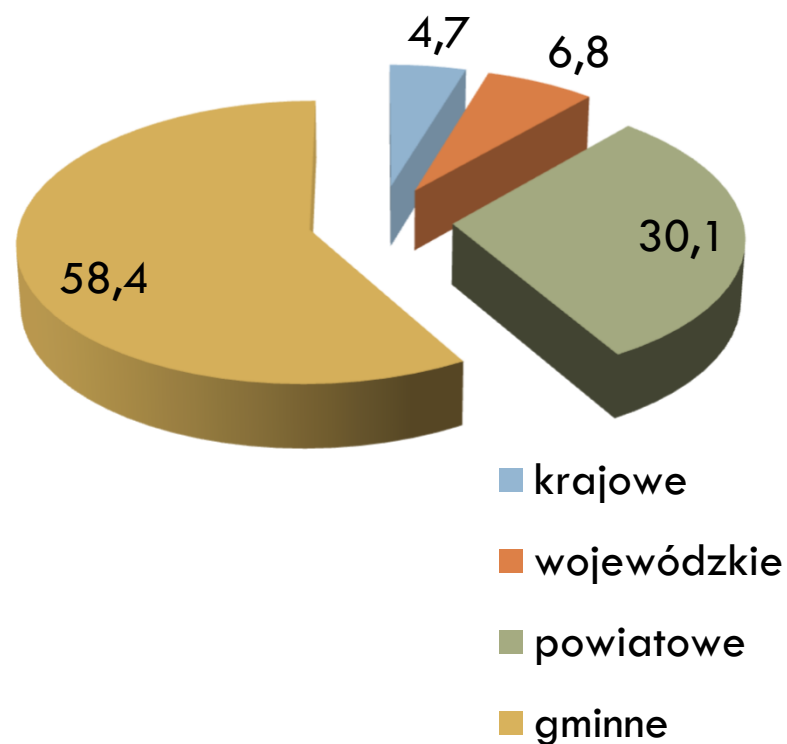
wojewódzkie – **28,5;**

powiatowe – **125,3;**

gminne – **242,9.**

na podstawie danych GDDKiA
(dane z 2013r. – projekt PBDK na
lata 2014-2023)

% długości



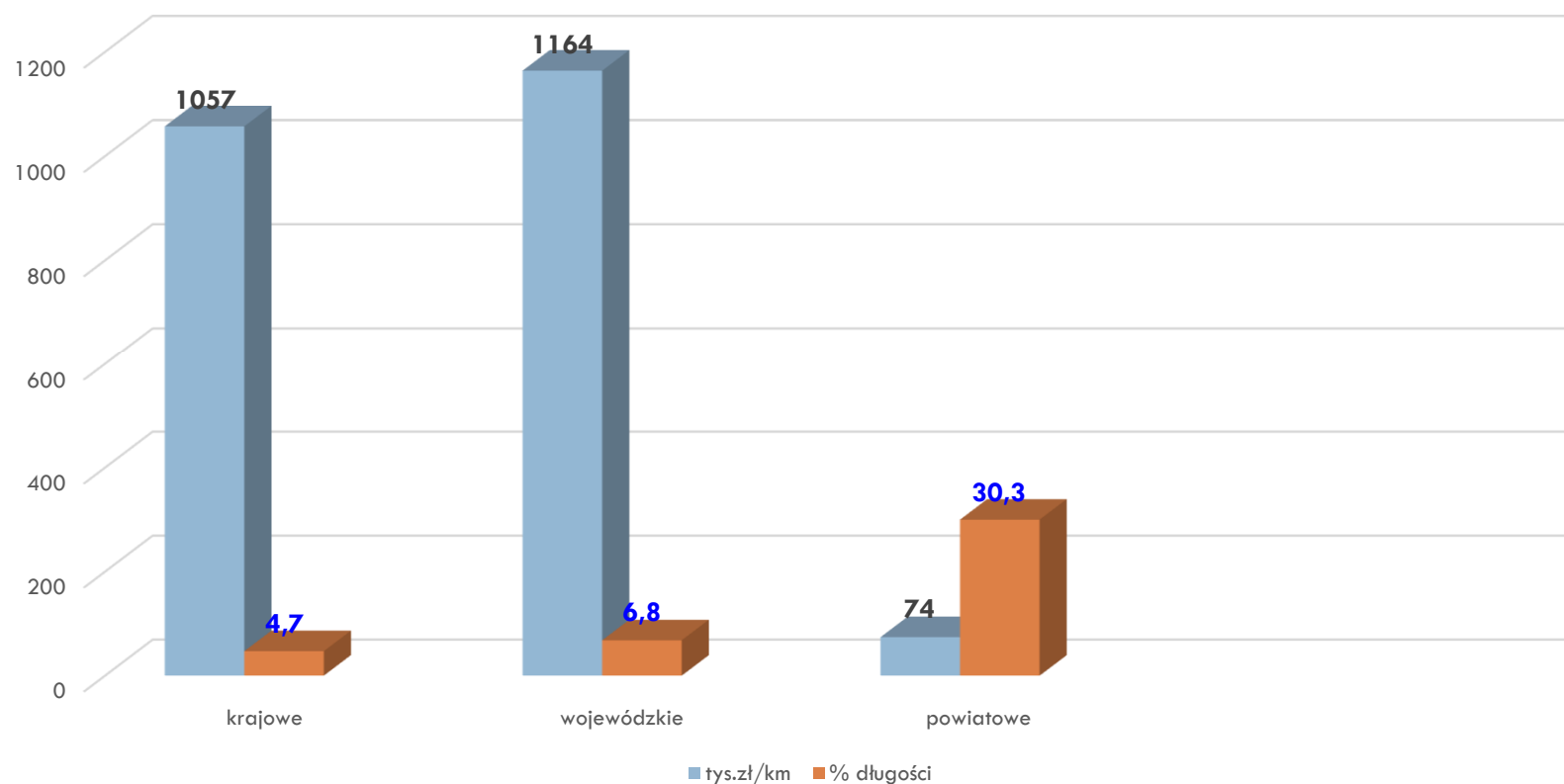
Brak wystarczającego poziomu finansowania dla dróg powiatowych

- brak stałej subwencji drogowej
- ograniczone środki budżetów powiatów – preferencja inwestycji względem remontów
- wyłącznie konkursowy tryb pomocy z budżetu państwa z dyskusyjnym doбором elementów punktowanych
- brak zrozumienia podstawowej funkcji zarządcy dróg jakim jest utrzymanie substancji drogowej w stanie niepogorszonym

Powiększa się różnica w poziomie finansowania dróg poszczególnych kategorii.

4

nakłady na 1 km drogi w 2018 r.
(zł/km)



Co w rzeczywistości oznacza termin „służba drogowa” w przypadku powiatów ?

- Teoretyczne i praktyczne różnice w pojęciu służby pomiędzy różnymi zarządcami dróg
- Relacje obowiązków do uprawnień pracowników zarządcy drogi
- Realny a oczekiwany poziom obsługi podróżnych w relacji do możliwości finansowych



Stan prawny i geodezyjny dróg oraz umocowanie prawne zarządców dróg

- Brak uregulowań stanów prawnych i geodezyjnych elementem stopującym inwestycje
- Zasiedzenie pasa drogowego- dlaczego jest to możliwe ?
- Ułomność prawna jednostki zarządzającej pasem dróg powiatowych



Grunty w pasie drogowym.

7

Art. 22.

1. **Zarząd** drogi sprawuje nieodpłatny trwały zarząd **gruntami w pasie drogowym**.
2. Grunty, o których mowa w ust. 1, **zarząd drogi** może oddawać w **najem, dzierżawę albo je użyczać**, w drodze umowy, **na cele związane** z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, a także na cele związane z potrzebami obsługi użytkowników ruchu. Zarząd drogi może pobierać z tytułu najmu lub dzierżawy opłaty w wysokości ustalonej w umowie. Przepisów **art. 43 ust. 2 pkt 3** i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603, z późn. zm.) **nie stosuje się**.

Sprzedaż zbędnej części pasa drogowego.

- Podział działki drogowej, zatwierdzenie przez wójta gminy, ogłoszenie o zamiarze sprzedaży.
- Pozbawienie wydzielonych działek kategorii drogi publicznej, a potem sprzedaż

Podstawowy warunek ubiegania się o dofinansowanie – tytuł prawny do nieruchomości.



- Sprzeciw organu do zgłoszenia remontu w odniesieniu do odcinków przecinających cieki wodne – zawarcie umowy użyczenia z Polskimi Wodami.
- Zachowanie wymaganych parametrów elementów drogi, pokazanie granic rowów, udokumentowanie zgody na odprowadzenie wody (chodniki, przepusty).

Czynniki powodujące wzrost kosztów zarządzania drogami.

- presja społeczna na dostosowanie warunków przejezdności do standardów dróg wyższych kategorii,
- utrzymanie chodników – koszt samej akcji oraz usuwanego śniegu (dokąd?).
- zapewnienie czystości w pasach drogowych – brak zgody na przyjęcie odpadów na wysypiska,
- krajowa mapa zagrożeń – „sygnaliści”,
- pielęgnacja i nasadzenia drzew,
- bieżące zabiegi remontowe – obsługa, naprawa i wymiana własnego sprzętu.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY
z dnia 1 sierpnia 2019 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2019 r. poz. 1186, 1309 i 1524) zarządza się, co następuje:

Zakres stosowania zmian.

- § 2. Do inwestycji drogowej, dla której przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia **zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na projekt, wykonawstwo lub projekt i wykonawstwo**, stosuje się przepisy rozporządzenia, o którym mowa w § 1, w brzmieniu dotychczasowym, z wyjątkiem § 3 pkt 3, § 5-8, § 8a ust. 2, § 9 ust. 1 pkt 3 i 4, ust. 2, ust. 3 pkt 1 i ust. 4, § 140 ust. 2 pkt 1 i 2 oraz ust. 7-9 rozporządzenia, o którym mowa w § 1, które stosuje się w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.(...)
- § 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 57 w zakresie § 164a rozporządzenia, o którym mowa w § 1, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Definicje i określenia (§ 3).

2) w § 3:

a) **uchyla się pkt 3,**

3) **liniach rozgraniczających drogę** – rozumie się przez to granice terenów przeznaczonych na pas drogowy lub pasy drogowe ustalone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego lub w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, a w wypadku autostrady – w decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady;
w liniach rozgraniczających drogi na terenie zabudowy (ulicy) mogą znajdować się również urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z funkcją komunikacyjną drogi;

Wymagania prawne w zakresie planowania przestrzennego.

ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:

Art. 11. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu miejscowego kolejno: (...)

6) występuje o (...) **opinie** dotyczące rozwiązań przyjętych w projekcie studium do:

a) starosty powiatowego, (...)

Art. 17. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta występuje o (...)

6) ... b) **uzgodnienie** projektu planu z:

– **właściwym zarządcą drogi, jeżeli sposób zagospodarowania gruntów przyległych do pasa drogowego lub zmiana tego sposobu mogą mieć wpływ na ruch drogowy lub samą drogę,**

Pas drogowy.

- "§ 5. Poszczególne elementy drogi i urządzenia z nią związane umieszcza się w pasie drogowym.";
- "§ 6. 1. Szerokość pasa drogowego powinna zapewniać możliwość umieszczenia wszystkich elementów drogi i urządzeń z nią związanych, wynikających z funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.
2. Szerokość pasa drogowego powinna stanowić sumę szerokości elementów drogi, terenu niezbędnego na umieszczenie urządzeń z nią związanych **oraz ewentualnie infrastruktury, o której mowa w § 140, i terenu stanowiącego rezerwę na cele jej rozbudowy.**
3. Rozmiary pasa drogowego potrzebnego na skrzyżowanie lub węzeł powinny dodatkowo gwarantować możliwość spełnienia wymagań widoczności, o których mowa w § 170, w szczególności poprzez zastosowanie niezbędnych narożnych ściąg linii granicznych.";

Przedmiot zgłoszenia lub wniosku o pozwolenie.

"§ 10. 1. Droga składa się co najmniej z następujących elementów:

- 1) jezdni;
- 2) poboczy, z wyjątkiem przypadku, gdy w ich miejscu zaprojektowano inne elementy drogi, a w szczególności chodnik lub ścieżkę pieszo-
rowerową;
- 3) urządzeń odwadniających oraz odprowadzających wodę.

Parametry chodnika.

§ 43:a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

"5. Chodnik usytuowany bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej powinien być wyniesiony ponad ich krawędź na wysokość od 6 cm do 16 cm i oddzielony krawężnikiem. Ustalenie to nie dotyczy przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów oraz zjazdów.";

§ 44 a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

"1. Chodnik powinien mieć szerokość dostosowaną do natężenia ruchu pieszych, z zastrzeżeniem ust. 3. **Do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża.**

Chodniki po zmianie.

2. Szerokość chodnika usytuowanego **bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinna być mniejsza** niż 2,00 m, a w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody,

"4a. W miejscu występowania przeszkody **dopuszcza się rozdzielenie chodnika** na co najmniej dwie odrębne części, pod warunkiem że każda z nich będzie mieć **szerokość nie mniejszą niż 1,0 m."**;

Pochylenie podłużne chodników.

§ 45:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. **Pochylenie podłużne chodnika** usytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinno przekraczać odpowiednio dopuszczalnej wartości **pochylenia niwelety jezdni** określonej w § 24 ust. 2 oraz dopuszczalnej wartości pochylenia jezdni zatoki określonej w § 118 ust. 4 pkt 2 i ust. 7 pkt 2. Przy pochyleniu podłużnym przekraczającym 6% należy stosować balustrady z poręczami.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1 a w brzmieniu:

„1 a. W przypadkach innych, niż określone w ust. 1, pochylenie podłużne chodnika nie powinno przekraczać 6%. Przy pochyleniu podłużnym przekraczającym 6% należy stosować pochylnie lub schody i pochylnie.”;

Pasy zieleni i drzewa przy drogach.

§ 53:a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

"1. Minimalna szerokość pasa zieleni wynosi:

1) 3 m - w przypadku gdy przeznaczony jest do wegetacji drzew;

"3. Odległość pnia drzewa od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż 3,0 m, a przy **rozbudowie i przebudowie** drogi (było w przypadku przebudowy lub remontu) dopuszcza się zmniejszenie tej odległości, jeżeli będą spełnione pozostałe warunki określone w rozporządzeniu."

Zjazdy.

„§ 76a. Ze względu na wymagania techniczne i użytkowe zjazdy dzieli się na:

- 1) publiczne – określone przez zarządcę drogi jako zjazdy do nieruchomości gruntowych usytuowanych poza pasem drogowym:
 - a) na których prowadzona jest lub planowane jest prowadzenie działalności gospodarczej lub działalności o charakterze publicznym,
 - b) na których usytuowana jest lub planowane jest usytuowanie nieruchomości budynkowej lub lokalowej, w których prowadzona jest lub planowane jest prowadzenie działalności gospodarczej lub działalności o charakterze publicznym,
 - c) które stanowią lub będą stanowić dojazd do nieruchomości wymienionych w lit. a lub b;
- 2) indywidualne – określone przez zarządcę drogi jako zjazdy niebędące zjazdami publicznymi.”;

§ 78. 1. Zjazd publiczny sytuuje się zgodnie z warunkami określonymi w § 113 ust. 7 oraz § 170 ust. 1.

- § 113. 7. Wyjazd z drogi do obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności:
- 1) w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła;
(b) po pkt 9 dodaje się pkt: "**9a) obszarze skrzyżowania ... 9b) obszarze oddziaływania skrzyżowania ...** „)
 - 2) w miejscu, w którym nie jest zapewniona wymagana widoczność wjazdu na drogę;
 - 3) na odcinku drogi o pochyleniu niwelety większym niż 4%;
 - 4) nie bliżej wierzchołka łuku wypukłego niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie;
 - 5) na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu.

Warunki widoczności na skrzyżowaniu oraz przy wjeżdżaniu na drogę ze zjazdu (Załącznik nr 2).

§ 170. 1. Na skrzyżowaniu oraz przy wjeżdżaniu na drogę ze zjazdu albo z obiektu lub urządzenia obsługi uczestników ruchu bez pasa włączania powinny być zapewnione warunki widoczności, o których mowa w załączniku nr 2.

2. Przy wjeżdżaniu na drogę ze zjazdu lub z obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu bez pasa włączania, z zastrzeżeniem ust. 6, powinno być zapewnione wolne od przeszkód pole widoczności przy ruszaniu z miejsca zatrzymania, określone w ust. 5. (...)

5. Przy ruszaniu z miejsca zatrzymania na wlocie drogi podporządkowanej oraz przy wjeżdżaniu na drogę ze zjazdu lub z obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu bez pasa włączania, w odległości nie mniejszej niż 3,0 m od krawędzi jezdni lub krawędzi ścieżki rowerowej, powinna być zapewniona widoczność drogi z pierwszeństwem przejazdu, co najmniej na odległość widoczności L2 określoną w tabeli:

Wymagana odległość widoczności.

- Prędkość miarodajna na drodze z pierwszeństwem przejazdu **V_m** (km/h). Na drodze klasy Z, L i D jest to prędkość projektowa drogi.
- Odległość widoczności **L₂** (m) W polu widoczności, oznaczonym na rysunku 3, umieszczonym nad jezdnią na wysokości 1 m, nie powinny znajdować się żadne przeszkody.

v_m	100	90	80	70	60	50	40	30
L ₂	180	160	120	100	90	70	60	40

6. Wymagania określone w niniejszym załączniku nie dotyczą skrzyżowań oraz zjazdów i wjazdów usytuowanych w strefie zamieszkania.

§ 79. Zjazd indywidualny powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) szerokość całkowita, mierzona prostopadle do osi zjazdu, nie mniejsza niż 4,50 m, w tym:
 - a) szerokość jezdni, bez uwzględnienia wyokrągłeń lub skosów, o których mowa w pkt 2 – nie mniejsza niż 3,00 m i nie większa niż szerokość jezdni na drodze, mierzona prostopadle do osi jezdni w miejscu jej przecięcia z osią zjazdu,
 - b) szerokość obustronnych poboczy – nie mniejsza niż 0,75 m każde;
- 2) przecięcie krawędzi jezdni zjazdu i drogi wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 3,00 m lub ścięte skosem o proporcji $n : m$, gdzie $n = m \geq 1,50$ m, wyłącznie dla projektowanych relacji skrętnych;
- 3) pochylenie podłużne zjazdu dostosowane do ukształtowania elementów drogi, które ten zjazd przecina, jednak nie większe niż 5,0%;
- 4) nawierzchnia:
 - a) jezdni na **terenie zabudowy** – twarda ulepszona,
 - b) jezdni poza **terenem zabudowy** oraz poboczy – co najmniej gruntowa ulepszona.”;

Zjazdy przy budowie lub przebudowie drogi –
*decyzja Ministra Finansów, Inwestycji i Rozwoju z dnia 2
października 2019 r.*

„(...) Podmiotem uruchamiającym takie postępowanie (w sprawie lokalizacji) może być wyłącznie ten, kto legitymuje się tytułem do nieruchomości mającej uzyskać bezpośredni dostęp do drogi. Tytułem tym nie musi być wyłącznie prawo własności może być nim inny tytuł dający podstawę do użytkowania nieruchomości.

(...) obowiązkiem zarządcy drogi jest budowa lub przebudowa **zjazdów dotychczas istniejących** przy czym przez zjazdy dotychczas istniejące należy rozumieć zjazdy istniejące **w sensie prawnym**, a więc legalne, co oznacza, iż **muszą one być formalnie ustanowione przed rozpoczęciem budowy lub przebudowy drogi.**

W przypadku zjazdów, których budowy nie uzgodniono z właściwym zarządcą drogi (...) konieczne jest zezwolenie na jego usytuowanie (...) vide wyroki WSA w Warszawie z dnia 5 maja 2016 r. sygn. akt VII SA/Wa 2667/15 oraz z dnia 25 stycznia 2015 r. sygn. akt VIISA/Wa 1001/14.”

Występowanie z wnioskiem o lokalizację.

pełnomocnictwo sporządzone za granicą:

(...) można skorzystać z pomocy polskiego konsula. Na podstawie art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 13 lutego 1984 r. o funkcjach konsułów Rzeczypospolitej Polskiej, konsul wykonuje czynności notarialne.

Drugą możliwością otrzymania pełnomocnictwa w szczególnej formie za granicą jest skorzystanie z pomocy tamtejszego notariusza. Otrzymany dokument nie nadaje się jednak do bezpośredniego wykorzystania w Polsce. Aby mógł on prawnie funkcjonować na terytorium RP, konieczne będzie uzyskanie tzw. **klauzuli apostille**.

Kpa – postępowanie, a ochrona danych osobowych

Art. 61.§ 1. Postępowanie administracyjne wszczyna się na żądanie strony lub z urzędu.

§ 3. **Datą wszczęcia postępowania** na żądanie strony jest **dzień doręczenia** żądania organowi administracji publicznej.

§ 3a. Datą wszczęcia postępowania na żądanie strony wniesione drogą **elektroniczną jest dzień wprowadzenia żądania do systemu teleinformatycznego organu administracji publicznej.**

§ 4. O wszczęciu postępowania z urzędu lub na żądanie jednej ze stron **należy zawiadomić wszystkie osoby będące stronami** w sprawie.

Odwodnienie jezdni.

35) w § 103 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Urządzenie ściekowe, zwane dalej „ściekiem”, stosuje się w przypadku, gdy woda powierzchniowa spowodowałaby uszkodzenie elementów korpusu drogi, oraz na obszarze, z którego odprowadzenie wody powierzchniowej bezpośrednio do ziemi lub do odbiornika wody nie jest możliwe lub nie jest dopuszczalne.”
([pominięte pkt.1](#)) – 4), [miejsca stosowania ścieków](#)).

w § 106 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku braku miejsca w pasie drogowym poza jezdnią dopuszcza się usytuowanie kolektora kanalizacji deszczowej pod jezdnią, pod warunkiem zlokalizowania zwieńczeń studni w osiach pasów ruchu:

- 1) na drodze klasy Z, L i D;
- 2) przy rozbudowie i przebudowie drogi klasy GP i G na terenie zabudowy.”

Zatoki autobusowe.

w § 119: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przy przebudowie ~~(albo remoncie)~~ drogi na **terenie zabudowy** dopuszcza się wyjątkowo inne usytuowanie zatoki autobusowej niż określono w ust. 1 pkt 2.”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Zatokę autobusową wykonuje się na drodze, przeznaczonej do prowadzenia regularnego autobusowego publicznego transportu zbiorowego:

- 1) klasy GP;
- 2) jednojezdniowej klasy G, Z, L i D, przeznaczonej do ruchu w obu kierunkach, jeżeli miarodajne natężenie ruchu wynosi powyżej 400 P/h.

3b. Dopuszcza się niewykonanie zatoki, o której mowa w ust. 3a, **na terenie zabudowy** w przypadku, gdy na drodze zapewniona jest wymagana odległość widoczności na zatrzymanie.”,

c) uchyla się ust. 5,

d) dodaje się ust. 11 w brzmieniu: „11. Przepisy ust. 1–10 stosuje się odpowiednio do zatok trolejbusowych oraz trolejbusowo-autobusowych.”;

Infrastruktura w drodze.

b) uchyla się ust. 7,

~~7. Infrastruktura liniowa napowietrzna i podziemna przebiegająca wzdłuż drogi poza terenem zabudowy powinna być usytuowana poza pasem drogowym.~~

c) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Infrastruktura podziemna **nie może być sytuowana pod istniejącą i docelową jezdnią drogi**. W przypadku braku miejsca w pasie drogowym poza jezdnią **dopuszcza się** usytuowanie infrastruktury podziemnej pod jezdnią drogi klasy L i D **na terenie zabudowy**, pod warunkiem zlokalizowania zwieńczeń studni w osiach pasów ruchu.”,

d) uchyla się ust. 9;

~~9. Infrastruktura powinna być lokalizowana w odległościach od drogi określonych w przepisach o drogach publicznych.~~

USTAWA z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych Art. 35.

2. W planach zagospodarowania przestrzennego województwa i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przewidziana jest pod przyszłą budowę dróg pas terenu o szerokości uwzględniającej ochronę użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.

4. W pasie terenu, o którym mowa w ust. 2, mogą być wznoszone tylko tymczasowe obiekty budowlane oraz urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi. Ich usunięcie w wypadku budowy drogi następuje na koszt właściciela, bez odszkodowania.

Podjęcie procedury w ramach „zrid”



- Opracowanie i przyjęcie przez władze powiatu planu rozwoju sieci drogowej (wprowadzenie do WPF).
- Aktualność uzgodnień i warunków.
- 3-letni okres ważności zrid – kwestionowanie przez biegłych wydatków „bez ruchu” (dokumentacji na półce).

**Ustawa o zmianie ustawy o
wspieraniu rozwoju usług i sieci
telekomunikacyjnych.**

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 oraz z 2019 r. poz. 698, 730, 1495 i 1716) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 39: a) w ust. 3b skreśla się zdanie drugie,
*3b. W przypadku gdy właściwy organ nie wyda decyzji, o której mowa w ust. 3, w terminie 65 dni od dnia złożenia wniosku, a w odniesieniu do infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne – w terminie 45 dni od dnia złożenia wniosku, organ wyższego stopnia, a w przypadku braku takiego organu – organ nadzorujący, wymierza temu organowi, w drodze postanowienia, na które przysługuje zażalenie, karę pieniężną w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki. **Wpływy z kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.***

Kanały technologiczne (Art. 39 udp).

□ c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie:

1) budowy dróg publicznych;

2) przebudowy dróg publicznych, chyba że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny.”,

d) uchyla się ust. 6a i 6b,

6a. Najpóźniej na 6 miesięcy przed (...) zarządca drogi zamieszcza na swojej stronie internetowej informację o zamiarze rozpoczęcia budowy lub przebudowy drogi

6b. Podmiot, który zgłosi (...), a następnie po jego wybudowaniu nie złoży wniosku, (...) , jest obowiązany zwrócić zarządcy drogi koszty wybudowania (...)

13) w art. 29d:

a) w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Właściwy **zarządca drogi** przekazuje Prezesowi UKE w systemie teleinformatycznym, o którym mowa w art. 29b ust. 2, posiadane w postaci elektronicznej informacje:”,

- 1) o kanałach technologicznych zlokalizowanych w pasie drogowym, na obszarze jego właściwości, w zakresie, o którym mowa w art. 29b ust. 1 pkt 3 lub 4;
- 2) o których mowa w art. 29b ust. 1 pkt 3, w zakresie infrastruktury technicznej, dla której wydał decyzję, o której mowa w art. 39 ust. 3 lub art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Art. 29d, ust. 5.

5. Właściwy zarządca drogi przekazuje informacje, o których mowa w:

- 1) art. 29b ust. 1 pkt 3 – nie później niż w terminie 30 dni od dnia zakończenia budowy kanału technologicznego;
- 2) art. 29b ust. 1 pkt 3, w zakresie infrastruktury technicznej, dla której wydał decyzję, o której mowa w art. 39 ust. 3 lub art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych – w terminie 30 dni od dnia wydania zezwolenia;
- 3) art. 29b ust. 1 pkt 4, w zakresie kanałów technologicznych – w terminie określonym w art. 39 ust. 6a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

29b, ust. 1



- 3) o istniejącej infrastrukturze technicznej, innej niż infrastruktura objęta inwentaryzacją, o której mowa w art. 29 ust. 1, a także o kanałach technologicznych, określających:
- a) ich lokalizację i przebieg,
 - b) rodzaj i aktualny stan oraz sposób użytkowania,
 - c) dane kontaktowe w sprawach dostępu;
 - d) o obowiązujących stawkach opłaty za zajęcie pasa drogowego w celach, o których mowa w art. 40 ust. 2 pkt 1–3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustalonych w drodze uchwały, o której mowa w art. 40 ust. 8 tej ustawy.

Art. 29d.

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Wójt (burmistrz, prezydent miasta), **starosta** i marszałek województwa przekazują Prezesowi UKE w systemie teleinformatycznym, o którym mowa w art. 29b ust. 2, informacje o **stawkach opłaty**, o której mowa w art. 29b ust. 1 pkt 6, w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie uchwały, o której mowa w art. 40 ust. 8 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”,

Terminy załatwiania spraw.

2b. W przypadku gdy właściwy organ nie wyda decyzji, o której mowa w ust. 1, w odniesieniu do infrastruktury telekomunikacyjnej i decyzji, o której mowa w ust. 2a, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku organ wyższego stopnia, a w przypadku braku takiego organu – organ nadzorujący, wymierza temu organowi, w drodze postanowienia, na które przysługuje zażalenie, karę pieniężną w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki.

2c. Do kar, o których mowa w ust. 2b, przepisy art. 39 ust. 3ba–3d stosuje się odpowiednio.”,

b) po ust. 6b dodaje się ust. 6c w brzmieniu:

„6c. Od linii telekomunikacyjnych lub elektroenergetycznych umieszczonych w kanalizacji kablowej nie pobiera się opłaty, o której mowa w ust. 5.”,

d) (Art. 40) w ust. 1 1 dodaje się zdania drugie i trzecie w brzmieniu:

1 1. Opłatę, o której mowa w ust. 3, ustala, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy zarządca drogi przy udzielaniu zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. **„W sytuacji, o której mowa w ust. 2a, opłatę, o której mowa w ust. 3, ustala się proporcjonalnie do planowanego okresu zajęcia pasa drogowego przez każdego z zajmujących pas drogowy, wskazanego przez nich we wspólnym wniosku o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. Ustalając opłatę, właściwy zarządca drogi uwzględnia także ustalenia umowy, o której mowa w art. 50a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2019 r. poz. 506, 1309, 1571, 1696 i 1815), art. 50a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 511, 1571 i 1815) i art. 59a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2019 r. poz. 512, 1571 i 1815).”;**

Ustawa o drogach publicznych:

Art. 40

„8. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, ustala dla dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego. Stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć **10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 200 zł, z tym że w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej** stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć **0,20 zł** za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć **20 zł.**”

*8. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, ustala dla dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego, z tym że stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć **10 zł** za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć **200 zł.***

Art. 40. 4 ustawy o drogach publicznych.

4. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i 4, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych zajętej powierzchni pasa drogowego, stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego i liczby dni zajmowania pasa drogowego, przy czym zajęcie pasa drogowego przez okres krótszy niż 24 godziny jest traktowane jak zajęcie pasa drogowego przez 1 dzień.

Art. 40. 2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, dotyczy:

- 1) *prowadzenia robót w pasie drogowym;*
- 4) *zajęcia pasa drogowego na prawach wyłączności w celach innych niż wymienione w pkt 1–3.*

6. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu budowlanego albo powierzchni reklamy, liczby dni zajmowania pasa drogowego i stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego.

Art. 40. 2.3) umieszczania w pasie drogowym obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam;

4) uchyla się art. 40f.

~~„Art. 40d. 1. W przypadku nieterminowego uiszczenia opłat, o których mowa w art. 39 ust. 7ab pkt 5 i art. 40 ust. 3, opłat wynikających z umów zawieranych zgodnie z art. 22 ust. 2 oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12, pobiera się odsetki ustawowe za opóźnienie.~~

~~2. Opłaty, o których mowa w art. 39 ust. 7ab pkt 5 i art. 40 ust. 3, wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie, opłaty, o których mowa w art. 13f ust. 1, oraz kary pieniężne, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12, wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.~~

~~3. Obowiązek uiszczenia opłat, o których mowa w art. 13f ust. 1, art. 39 ust. 7ab pkt 5 i art. 40 ust. 3, oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12, przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od ostatniego dnia roku kalendarzowego, w którym opłaty lub kary powinny zostać uiszczone.”;~~

c) dodaje się ust. 12–14 w brzmieniu:

12. W przypadku stwierdzenia przez Prezesa UKE niewypełnienia przez podmioty, o których mowa w ust. 4 i 6, obowiązku przekazania w terminie informacji, o których mowa w art. 29b ust. 1 pkt 3, 4 i 6, Prezes UKE wzywa właściwy podmiot do realizacji obowiązku w terminie wyznaczonym przez Prezesa UKE.
13. W przypadku gdy podmiot, wezwany przez Prezesa UKE na podstawie ust. 12, nie przekaze żądanych informacji w terminie wyznaczonym przez Prezesa UKE, Prezes UKE wymierza temu podmiotowi, w drodze decyzji, karę w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki. Wpływy z kar pieniężnych stanowią przychód Funduszu.
14. Karę pieniężną uiszcza się w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji, o której mowa w ust. 13. W przypadku nieuiszczenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 13, podlega ona ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”;

Ustawa o drogach publicznych.

Art. 39. 3. W szczególnie uzasadnionych przypadkach lokalizowanie w pasie drogowym obiektów budowlanych lub urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam, może nastąpić wyłącznie za zezwoleniem właściwego zarządcy drogi, wydawanym w drodze decyzji administracyjnej – zezwolenie nie jest wymagane w przypadku zawarcia umowy, o której mowa w ust. 7 lub w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c

Art. 40. 1. Zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg, wymaga zezwolenia zarządcy drogi, wydanego w drodze decyzji administracyjnej – zezwolenie nie jest wymagane w przypadku zawarcia umowy, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c.

Ustawa o drogach publicznych.

Art. 39. 6a. Najpóźniej na 6 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o pozwoleniu na budowę albo dniem zgłoszenia przebudowy dróg, o których mowa w ust. 6 pkt 2, zarządca drogi zamieszcza na swojej stronie internetowej informację o zamiarze rozpoczęcia budowy lub przebudowy drogi i możliwości zgłaszania zainteresowania z udostępnieniem kanału technologicznego, jednocześnie zawiadamiając o tym Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej, zwanego dalej „Prezesem UKE”.

Art. 5. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2019 r. poz. 1186, 1309 i 1524) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3: a) pkt 3a otrzymuje brzmienie:

„3a) **obiekcie liniowym** – należy przez to rozumieć obiekt budowlany, którego charakterystycznym parametrem jest długość, w szczególności droga wraz ze zjazdami, linia kolejowa, wodociąg, kanał, gazociąg, ciepłociąg, rurociąg, linia i trakcja elektroenergetyczna, linia kablowa nadziemna i, umieszczona bezpośrednio w ziemi, podziemna, wał przeciwpowodziowy oraz kanalizacja kablowa, przy czym **kable w niej zainstalowane oraz kable zainstalowane w kanale technologicznym nie stanowią obiektu budowlanego** lub jego części ani urządzenia budowlanego;”

Czy zarządca dróg posiada właściwe narzędzia do wykonywania swoich obowiązków?

- nieustanne zmiany w prawie – głównie w kierunku osłabienia pozycji zarządcy drogi przy jednoczesnym zwiększaniu jego obowiązków
- lawinowo rosnący poziom natężenia ruchu i udział procentowy ruchu ciężkiego skutkujący istotnym pogorszeniem stanu dróg niweczącym wysiłki inwestycyjne samorządów
- praktycznie całkowity brak narzędzi do kontroli masy pojazdów, obciążenia ich osi oraz wpływu tych czynników na stan nośności drogi i obiektów inżynierskich
- brak niezbędnych narzędzi dyscyplinujących niewłaściwe zachowanie na drogach

Ochrona przed dewastacją (sygn. II SA/OI 1276/16)

51

W sytuacjach kolizyjnych, **zasada bezpieczeństwa ruchu przeważa nad prawem do prowadzenia działalności gospodarczej.** (...) przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym i rozporządzenia (...) ministra infrastruktury z 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz nadzoru nad tym zarządzaniem stanowią wystarczającą podstawę do wprowadzenia w ruchu drogowym zakazów, których skutkiem mogą być ograniczenia w prowadzeniu działalności gospodarczej. (Ograniczenie dopuszczalnej masy do 18 ton z powodu znacznego wzrostu natężenia ruchu ciężkich pojazdów - do kopalni - na „wąskich mazurskich szosach”.)

Wyrok SN z 26 marca 2003 r. (II CKN 1374/00)

52

Zgodnie z art.20 pkt 4 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t. jedn. Dz.U. z 2013 r. poz. 260) (...) zarządca drogi (...) **zobowiązany jest do utrzymania nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą**, przy czym w myśl art. 4 pkt 20 cytowanej ustawy przez utrzymanie drogi rozumie się wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżania i zwalczania śliskości drogowej, a więc tego rodzaju działań, które mają na celu utrzymanie drogi w stanie wykluczającym narażenie użytkowników na wypadek pozostający w adekwatnym związku przyczynowym z korzystaniem z drogi. Natomiast zawinione w rozumieniu art.416 kc zaniechanie lub wadliwe wypełnianie przez zarządcę drogi obowiązków skutkują powstaniem odpowiedzialności odszkodowawczej za powstałą na ich skutek szkodę.

Wyrok SN z 26 marca 2003 r. (II CKN 1374/00)

53

(...) W szczególności **praca jednostki organizacyjnej sprawującej zarząd nad drogą (...) powinna być tak zorganizowana, żeby miała ona możliwość odpowiednio szybkiego stwierdzenia wystąpienia na drodze zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu i podjęcia działań zmierzających do usunięcia tego zagrożenia** (np. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 25 września 1980 r., sygn. II CR 316/80, opublik. OSNCP 1981, nr 7, poz. 129, z dnia 8 października 1985 r., sygn. I CR 289/85, opublik. OSNCP 1986, nr 10, poz. 154, z dnia 25 marca 1999 r., sygn. III CKN 213/98, nie publ.).

Oczekiwania zarządcy dróg samorządowych.

54

Zarządzanie drogami musi być realizowane w konkretnych warunkach, w realiach społeczno-gospodarczych oraz finansowych państwa i samorządów; temu też powinny służyć rozwiązania prawne, organizacyjne i myśl techniczna.

1. Oddziaływanie na systemowe rozwiązania zapewniające możliwość dostosowania dróg publicznych do potrzeb gospodarczych i oczekiwań społecznych.
2. Eliminowanie barier w dostępności dróg i mostów powiatowych – geometria, nośność.
3. Poszukiwanie technologii pozwalających przywracać walory eksploatacyjne istniejących dróg.
4. Zapewnienie trwałości i przewidywalności programów wspierających finansowanie dróg samorządowych.



Grzegorz Żuradzki
dyrektor

Powiatowego Zarządu Dróg w Chrzanowie

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ !