



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja

Druk nr 1031

Warszawa, 24 października 2012 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o drogach publicznych.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy panią poseł Krystynę Łybacką.

(-) Romuald Ajchler; (-) Leszek Aleksandrak; (-) Marek Balt; (-) Anna Bańkowska; (-) Jacek Czerniak; (-) Eugeniusz Czykwin; (-) Tomasz Garbowski; (-) Tadeusz Iwiński; (-) Dariusz Joński; (-) Tomasz Kamiński; (-) Krystyna Łybacka; (-) Leszek Miller; (-) Grzegorz Napieralski; (-) Cezary Olejniczak; (-) Artur Ostrowski; (-) Stanisława Prządka; (-) Małgorzata Sekuła-Szmajdzińska; (-) Tadeusz Tomaszewski; (-) Jerzy Wenderlich; (-) Bogusław Wontor; (-) Stanisław Wziątek; (-) Zbyszek Zaborowski; (-) Ryszard Zbrzyzny.

Ustawa
z dnia.....
o zmianie ustawy o drogach publicznych

Art. 1

W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późniejszymi zmianami) w art. 10 po ust. 5 dodaje się nowy ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej”

Art. 2

Ustawa wchodzi w życie 14 dni od daty jej ogłoszenia.

Uzasadnienie

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych z późniejszymi zmianami organem właściwym do pozbawienia drogi dotychczasowej kategorii, jest organ właściwy do zaliczenia jej do odpowiedniej kategorii.

Pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii, z wyjątkiem wyłączenia drogi z użytkowania, jest możliwe jedynie w sytuacji jednoczesnego zaliczenia tej drogi do nowej kategorii. Pozbawienie i zaliczenie nie może być dokonane później niż do końca trzeciego kwartału danego roku, z mocą od dnia 1 stycznia roku następnego.

Odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi, z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczany do kategorii drogi gminnej.

Takie rozwiązanie zostało przyjęte podczas nowelizacji ustawy o drogach publicznych w roku 2003, kiedy pojawił się problem, iż żadne jednostki samorządu terytorialnego nie chciały przejmować dróg po wybudowaniu nowych równoległych odcinków - decyzje podejmowały właściwe rady.

W roku 2003 w nowelizacji ustawy o drogach publicznych nakazano „stare” drogi krajowe przejmować gminom przez, których obszar one przebiegają.

Ten właśnie przepis wzbudził wiele kontrowersji, kiedy po oddaniu do użytkowania w Wielkopolsce 36 km odcinka nowej drogi ekspresowej S - 5, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad postanowiła przekazać „stara drogę” S - 5 na rzecz 3 samorządów lokalnych tj. gminy Łubowo, Swarzędz i Pobiedziska. Podobne sytuacje mają miejsce również w innych regionach Polski. Dróg buduje się coraz więcej, a więc problem taki będzie się poszerzał a nie malał.

Gminy na których obszarze znajdują się te „stare drogi” protestują przeciwko ich przejściu.

Koszty związane z bieżącym utrzymaniem przypadającym na „stare” odcinki dróg krajowych, a więc wydawaniem pieniędzy na odśnieżanie, wykaszanie poboczy, utrzymanie czystości, a przede wszystkim na utrzymanie ich we właściwym stanie technicznym powodują znaczne obciążenie budżetów samorządów gminnych.

Przykładowo utrzymanie niewielkiego odcinka przekazanej drogi na rzecz gminy Łubowo, szacowane jest na kwotę około 500 tys. zł., a z czasem kwota ta może ulec zwiększeniu.

Obecne zapisy ustawy o drogach publicznych uniemożliwiają partycypować Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w kosztach utrzymania przekazywanych na rzecz samorządów dróg.

Co prawda na mocy dzisiejszych rozwiązań istnieje możliwość przekazania przez gminy takiego odcinka drogi na rzecz powiatu lub województwa, ale powiat i województwo musi wyrazić na to zgodę.

Dzisiaj powiat trudno nakłonić do przejścia takiej drogi, z uwagi na niskie dochody ich budżetów.

Inaczej sprawa wygląda z województwami. Sejmik co prawda niechętnie przyjmuje dodatkowe zadania, ale przecież zadaniem Sejmiku jest dbałość o równomierny rozwój województwa. Zatem Sejmik winien w niektórych przypadkach uznać że przejście takich dróg jest konieczne ze względu na rozwój województwa.

W wielu jednak przypadkach kwestie finansowe biorą górę nad dobrem województwa i z problemem niechcianej drogi pozostaje gmina.

Niniejsza nowelizacja ustawy o drogach publicznych jest nowelą krótką.

Zakłada ona w artykule 10 po ustępie 5 dodanie nowego ustępu 5a, który przewiduje, iż odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwili jego oddania do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej.

Zaletą tego rozwiązania jest fakt, iż „stare” drogi krajowe, które zostały zastąpione nowo wybudowanymi odcinkami, w większości spełniają standardy dróg wojewódzkich.

GDDKiA w chwili przekazywania tego odcinka drogi będzie rozmawiała w województwie tylko z jednym jego Zarządcą, a nie jak dotychczas z kilkoma (z reguły było to kilka gmin przez których obszar przebiegały odcinki starej drogi).

Sejmik realizowałby swoje zadanie poprzez równomierny rozwój województwa, a gminy zostałyby odciążone finansowo.

Autorzy projektu proponują by ustawa weszła w życie w 14 dni od daty jej uchwalenia i miała zastosowanie do dróg oddawanych na rzecz samorządu po 1 stycznia 2014 r.

W chwili obecnej trudno jest oszacować wpływ projektowanej regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa, a zwłaszcza budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Nie przedstawienie kalkulacji skutków budżetowych wprowadzenia powyższych rozwiązań, w tym także nie podanie orientacyjnej wielkości zmniejszenia wpływów do budżetu państwa i budżetów samorządowych wynika z braku możliwości określenia potencjalnych skutków, wobec braku szczegółowych danych.

Podanie przykładowej wielkości szacunku mogłoby wzbudzić wątpliwości co do rzetelności przedstawionych danych.

Wydaje się jednak, że proponowane rozwiązanie nie będzie rodzić żadnych skutków finansowych do budżetu państwa w stosunku do obecnych rozwiązań.

Skutki finansowe w jednostkach samorządu terytorialnego zostaną przeniesione z gmin na sejmiki województw.

Projekt będzie miał pozytywny wpływ na rynek pracy.

Projekt nie będzie miał wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Regulacje zaproponowane w projekcie nie będą miały wpływu na środowisko.

Wnioskodawcy oświadczają, że projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt jest zgodny z Konstytucją RP.

Autorzy projektu nie przeprowadzili konsultacji społecznych.

Warszawa, 8 listopada 2012 r.

BAS-WAPEiM-2865/12

Pani Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia prawna w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej
poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych
(przedstawiciel wnioskodawców: poseł Krystyna Łybacka)**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (tekst jednolity: Monitor Polski z 2012 r. poz. 32) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projektodawcy proponują, aby w art. 10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, ze zmianami) dodać ust. 5a, zgodnie z którym odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania byłby pozbawiany dotychczasowej kategorii i zaliczany do kategorii drogi wojewódzkiej.

Zgodnie z art. 2 projektu, ustawa miałaby wejść w życie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje zagadnień, o których mowa w projekcie ustawy.

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Materia, której dotyczy projekt ustawy, pozostaje poza zakresem regulacji prawa Unii Europejskiej.

4. Konkluzja

Przedmiot poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Zbigniew Wrona

Warszawa, 8 listopada 2012 r.

Pani Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy
o drogach publicznych (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Krystyna
Łybacka) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w
rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Projektodawcy proponują, aby w art. 10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, ze zmianami) dodać ust. 5a, zgodnie z którym odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania byłby pozbawiany dotychczasowej kategorii i zaliczany do kategorii drogi wojewódzkiej.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych nie jest projektem ustawy wykonującej prawo UE w rozumieniu art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu.

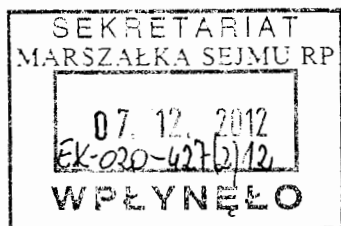
Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Zbigniew Wrona

Warszawa, dnia 26 listopada 2012 r.

Poseł na Sejm RP

Krystyna Łybacka



Pan

Cezary Grabarczyk

Wicemarszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku

Odpowiadając na Pana pismo z dnia 16 listopada 2012 r. znak: GMS-WP-03-269/12 w sprawie potrzeby uzupełnienia uzasadnienia do przedłożonego projektu ustawy o drogach publicznych o przedstawienie skutków finansowych (art. 118 ust. 3 Konstytucji RP oraz art. 34 ust. 2 pkt 4 regulaminu Sejmu) oświadczam, że nowelizacja przedmiotowej ustawy nie rodzi żadnych nowych skutków finansowych dla budżetu państwa. Koszty GDDKiA związane z przekazywaniem dróg mogą być nawet mniejsze od dotychczasowych, bowiem Dyrekcja w nowych warunkach prawnych negocjować będzie przekazywanie odcinków dotychczasowych dróg krajowych (które przestaną nimi być po wybudowaniu nowej drogi) tylko z jednym samorządem wojewódzkim a nie z wieloma samorządami gminnymi. Wysokość tych kosztów zależy od ilości co roku budowanych przez GDDKiA nowych dróg.

Jeśli chodzi o skutki finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego to informuję, że nie wystąpią żadne nowe koszty poza dotychczasowymi, nastąpi jednakże ich przesunięcie z gmin na sejmiki wojewódzkie.

Niezależnie od powyższego informuję, że korzystając z uprawnień poselskich wystąpiłam do Ministra Transportu z interpelacją w powyższej sprawie.

Z wyrazami szacunku

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Krystyna Łybacka".



**PIERWSZY PREZES
SĄDU NAJWYŻSZEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

BSA III - 021- 442/12

Warszawa, dnia 21 listopada 2012 r.

SEKRETARIAT SZEFA KS

L.dz.

Data wpływu 22. 11. 2012

**Pan
Lech CZAPLA
Szef Kancelarii Sejmu**

Szanowny Panie Ministrze!

W odpowiedzi na pismo z dnia 16 listopada 2012 r., GMS-WP-173-332/12 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy na podstawie art. 1 p. 3 ustawy o Sądzie Najwyższym z dnia 23 listopada 2002 r. (Dz. U. Nr 240, poz. 2052 ze zm.) nie uznaje za celowe opiniowania **poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych.**

Z poważaniem

Stanisław Dąbrowski

Stanisław DĄBROWSKI



Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej

Warszawa, 03 grudnia 2012 r.

ZW/0714/308/12

SEKRETARIAT SZEFA KS

L.dz.

Data wpływu 03.12.2012

Pan
Lech Czapla
Szef
Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze

W odpowiedzi na pismo z dnia 15 listopada 2012 r. o nr EK -020-427/12, dotyczące przedłożenia opinii nt. poselskiego projektu ustawy: **o zmianie ustawy o drogach publicznych (projekt KP SLD)**, w załączeniu, uprzejmie przekazujemy:

- Stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 04 lipca 2012 r. dotyczące podjęcia inicjatywy ustawodawczej przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej- Sławomira Nowaka w sprawie przebiegu dróg krajowych zastępowanych nowo wybudowanymi drogami ekspresowymi

- uwagi Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich

oraz

opinie otrzymane z województw: podkarpackiego, opolskiego, mazowieckiego, łódzkiego, świętokrzyskiego, zachodniopomorskiego, warmińsko-mazurskiego, kujawsko-pomorskiego i śląskiego.

Z wyrazami szacunku

/-/ Bogdan Ciepiewski
Dyrektor Biura ZWRP



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

STANOWISKO
KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP
z dnia 4 lipca 2012 r.

**dotyczące podjęcia inicjatywy ustawodawczej przez Ministra Transportu,
Budownictwa i Gospodarki Morskiej
– Sławomira Nowaka w sprawie przebiegu dróg krajowych zastępowanych nowo
wybudowanymi drogami ekspresowymi**

Konwent Marszałków Województw RP zwraca się z *prośbą o podjęcie działań na rzecz zmiany ust. 5 w art. 10 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2007r, nr 19, poz. 115 ze zmianami), który obecnie brzmi:*

5. Odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.

w zakresie przebiegów dróg krajowych zastępowanych równoległym przebiegiem nowo-wybudowanych dróg ekspresowych.

Przedstawiciele Województw, Powiatów i Gmin, reprezentujący interesy obywateli, oczekują podjęcia działań ustawodawczych na rzecz zmiany dotychczasowych przepisów ujmujących wprowadzone zmiany.

Uzasadnienie:

Zgodnie z obowiązującym zapisem ustawy o drogach publicznych odcinki dróg krajowych z chwilą oddania do użytkowania drogi ekspresowej, stają się drogami gminnymi. Drogi te, na mocy ustawy, przynależne są odcinkowo do poszczególnych gmin przez których tereny administracyjne przebiegają.

Należy podkreślić, iż zgodnie z aktem wykonawczym do ustawy o drogach publicznych – rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne

i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999r, nr 43, poz. 430 ze zmianami) drogi gminne to drogi o parametrach techniczno-użytkowych odpowiadającym klasie L – drogi lokalne, D – drogi dojazdowe i wyjątkowo Z – zbiorcze. Istniejące drogi gminne, które posiadają w/w parametry techniczno-użytkowe wymagają stosunkowo małych nakładów finansowych. Drogi te są obciążone stosunkowo małym ruchem, ponieważ służą wyłącznie zaspokajaniu lokalnych potrzeb komunikacyjnych.

W związku z realizacją dróg ekspresowych - do dróg gminnych, na mocy ustawy o drogach publicznych, zalicza się drogi krajowe zastąpione drogami ekspresowymi. Drogi te są o parametrach techniczno-użytkowych klasy GP – droga główna ruchu przyspieszonego czy klasy G – droga główna. Gminom więc zostaje przypisany odcinek drogi o parametrach przewyższających parametry dróg gminnych. Obarcza się tym samym Gminy zadaniami w znacznym stopniu przekraczającymi posiadany budżet przeznaczony na dotychczasową sieć dróg gminnych.

Pozbawione swojej kategorii drogi krajowe, które spełniają rolę dróg alternatywnych do ciągów dróg ekspresowych, obciążone są znacznym natężeniem ruchu, niewspółmiernie większym niż sieć dróg gminnych. W stosunku do byłych dróg krajowych wymagania użytkowników w zakresie letniego i zimowego utrzymania są znacznie wyższe, niż wymagania do sieci dróg gminnych, które nie przenoszą ruchu ponadlokalnego. Dodatkowo należy zaznaczyć, iż pozbawiony swojej kategorii odcinek drogi krajowej, może być przynależny z uwagi na swój przebieg do kilku zarządców. Tym samym występuje duże prawdopodobieństwo zaistnienia sytuacji, iż na drodze co kilka kilometrów będą występowały inne parametry użytkowe, co szczególnie może uwidocznić się w okresie zimowym.

Reasumując wnioskuje się o zmianę ust. 5 w art. 10 ustawy o drogach publicznych z równoczesnym rozszerzeniem funkcji dróg krajowych określonych art. 5 ust. 1 tej ustawy tj.: zaliczenie do dróg krajowych dróg alternatywnych do dróg ekspresowych, na podobnych zasadach jak zaliczono do dróg krajowych drogi alternatywne do autostrad.

Sieniawa, dnia 4 lipca 2012 r.

Przewodniczący
Konwentu Marszałków Województw RP

Mirosław Karapyta

KONWENT DYREKTORÓW ZARZĄDÓW DRÓG WOJEWÓDZKICH

Siedziba sekretariatu: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
30-085 Kraków, ul. Bartosza Głowackiego 56
tel. (012) 637-90-00, fax. (012) 44-65-702

Członkowie Konwentu:

- Dyrektor Józef Sulima
Podlaski ZDW w Białymstoku
tel. (085) 67-67-153
- Dyrektor Mirosław Kielnik
ZDW w Bydgoszczy
tel. (052) 370-57-16
- Dyrektor Grzegorz Stachowiak
ZDW w Gdańsku
tel. (058) 32-64-999
- Dyrektor Zbigniew Tabor
ZDW w Katowicach
tel. (032) 781-92-00
- Dyrektor Damian Urbanowski
Świętokrzyski ZDW w Kielcach
(041) 347-04-70
- Dyrektor Bogdan Krawczyk
Zachodniopomorski ZDW
w Koszalinie (094) 342-4-328
- Dyrektor Grzegorz Stech
ZDW w Krakowie
(012) 637-28-79
- Dyrektor Andrzej Gwozda
ZDW w Lublinie
tel. (081) 749-53-41
- Dyrektor Mirosław Szychowski
ZDW w Łodzi
Tel. (042) 616-22-51
- Dyrektor Tomasz Szczygłowski
ZDW w Olsztynie
Tel. (089) 539-98-76
- Dyrektor Bogdan Poliwoda
ZDW w Opolu
Tel. (077) 458-13-52
- Dyrektor Marek Kmiecik
Wielkopolski ZDW w Poznaniu
Tel. (061) 826-53-92
- Dyrektor Adam Maternia
Podkarpacki ZDW w Rzeszowie
Tel. (017) 860-94-56
- Dyrektor Zbigniew Ostrowski
Mazowiecki ZDW w Warszawie
Tel. (022) 244-90-13
- Dyrektor Jacek Baszczyk
Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we
Wrocławiu
Tel. (071) 391-71-10
- Dyrektor Henryk Napierała
ZDW w Zielonej Górze
Tel. (068) 328-03-32

Kraków, dnia 23 listopada 2012 roku

Uwagi do zmian w Ustawie o drogach publicznych:

Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich opiniuje negatywnie propozycję polegającą na wprowadzeniu zapisu art. 5a tj.:

„5a. Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej”

W uzasadnieniu do przyjęcia tej zmiany wnioskodawca podniósł problem braku możliwości finansowania przez gminy utrzymania przekazanych odcinków dróg krajowych. Wnioskodawca pominął całkowicie następujące fakty:

1. Zwiększenia obowiązków samorządów bez przekazania na ten cel środków finansowych (uznał, że gminy nie mogą się wywiązywać prawidłowo z utrzymania dawnych dróg krajowych, natomiast samorząd województwa powinien).
2. Nowelizacja dotyczy problemu przekazania dużych odcinków dróg. Pomija całkowicie problem przekazania ich fragmentów, które powstają w wyniku:
 - a) budowy obok istniejącego nowego mostu wraz z dojazdami
 - b) przebudowy lub korekty łuku drogi krajowej
 - c) budowy obwodnicy w ciągu drogi krajowej.

Takie krótkie fragmenty dróg krajowych nie mogą być zakwalifikowane jako drogi wojewódzkie, ponieważ zgodnie z art. 6.1 ustawy o drogach publicznych, drogi wojewódzkie są to drogi stanowiące połączenie między miastami i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Powinny pozostać, jako drogi gminne.

Rozwiązaniem tego problemu powinno być rozszerzenie zapisu art. 5 ust. 1 Ustawy o drogach publicznych poprzez dodanie pkt. 8, tj.:

„Art. 5.

1. Do dróg krajowych zalicza się:
 - 1) autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągach do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych;
 - 2) drogi międzynarodowe;
 - 3) drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych;
 - 4) drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów);
 - 5) drogi alternatywne dla autostrad płatnych;
 - 6) drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich;
 - 7) drogi o znaczeniu obronnym.”
 - 8) odcinek drogi krajowej po wybudowaniu alternatywnie przebiegającej autostrady lub drogi ekspresowej.

Z poważaniem



Przewodniczący Konwentu Dyrektorów ZDW

Opinia woj. podkarpackiego

w zakresie projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych.

„Po zapoznaniu się z propozycją wprowadzenia zmian w ustawie o drogach publicznych poprzez dodanie w art. 10 po ust. 5 nowego ust. 5a w brzmieniu : „ *Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej* ”, opiniuje negatywnie przedmiotową propozycję, ponieważ przekazane odcinki dróg nie poprawią struktury ciągłości istniejących dróg wojewódzkich ze względu na rozproszoną lokalizację, wzrosną koszty związane z utrzymaniem, projektowaniem i wprowadzaniem nowych rozwiązań związanych z inżynierią ruchu drogowego.

Ponadto zasadne jest stanowisko Konwentu Marszałków RP wnioskujących do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o zaliczenie do dróg krajowych dróg alternatywnych do dróg ekspresowych na podobnych zasadach jak zaliczono do dróg krajowych drogi alternatywne do autostrad”.

Jednocześnie nadmieniam , że proponowany zapis art. 5a w/w ustawy mówiący o tym, że odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej jest niezgodny z definicją drogi wojewódzkiej - art. 6a. 1., który stanowi, że

do dróg powiatowych zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1 i art. 6 ust. 1, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą.

Opinia woj. opolskiego.

W odpowiedzi na pocztę elektroniczną w sprawie zaopiniowania poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych pragnę poinformować, co następuje.

Proponowana zmiana art. 5a jest zasadna, jednakże tylko pod warunkiem funkcjonalnego połączenia pozbawianego odcinka drogi krajowej z siecią dróg wojewódzkich oraz przewidywanego dalszego wykorzystywania tej drogi w ruchu tranzytowym lub innym generującym znaczne natężenie pojazdów.

Przedmiotowe wynika przede wszystkim z konieczności uniknięcia sytuacji, gdzie brak jest możliwości „spięcia” pozbawianego odcinka drogi krajowej z drogą wojewódzką, np. budowana jest obwodnica miejscowości (wsi) o długości kilku kilometrów, przy której nie przebiega żadna droga wojewódzka. W tej sytuacji „stara” droga krajowa z mocy prawa zostałaby drogą wojewódzką, co byłoby sprzeczne z art. 6 ustawy prawo o drogach publicznych, gdyż droga taka nie stanowiłaby połączenia między miastami mającymi znaczenie dla województwa, ani nie miałaby znaczenia obronnego.

Gdyby zapis w tej treści został wprowadzony w latach wcześniejszych drogą wojewódzką na terenie Województwa Opolskiego stałyby się np. stary przebieg drogi krajowej nr 40 w wsi Lubrza lub nr 45 we wsi Poborszów. W obu przypadkach drogi te przestały pełnić ważne funkcje w układzie komunikacyjnym i generują ruch jedynie lokalny, dlatego też automatyczne zaliczenia tych dróg do dróg wojewódzkich nie miałoby żadnego sensu (droga wojewódzka o długości np. 1,5 km rozpoczynają się i kończąca na obwodnicy będącą drogą krajową).

W tej sytuacji lepszym zapisem wydaje się zapis mówiący o tym, aby odcinki dróg krajowych zastąpione nowy wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostały drogami powiatowymi, a tylko w szczególnie uzasadnionych przypadkach drogami wojewódzkimi (powiązanie z inną drogą wojewódzką, przewidywane duże natężenie ruchu, znaczenie w układzie komunikacyjnym).

Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie
Departament Organizacji
ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa
tel. (22) 59-79-147 fax: (22) 59-79-748
e-mail: urząd_marszalkowski@mazovia.pl

Mazowsze.
serce Polski

OR-OP-II.0821.267.2012.AK

Warszawa, 21 listopada 2012 roku

Nr Kanc.: 221398

Pan
BOGDAN CIEPIELEWSKI
Dyrektor Biura Związku Województw RP

E-mail: l.sztramska@zwrp.pl

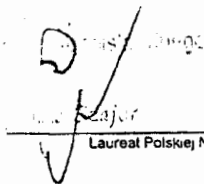
Nawiązując do pisma przesłanego drogą elektroniczną w dniu 20 listopada 2012 roku dotyczącego prośby o zaopiniowanie projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych, uprzejmie informuję, że negatywnie opiniujemy przedmiotowy projekt, przedstawiając następujące uwagi.

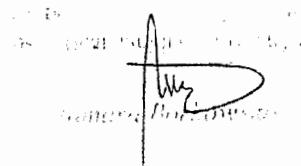
Zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.) do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa, i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych.

W obecnym stanie prawnym odcinki dróg krajowych, które z chwilą oddania do użytku nowo wybudowanych odcinków dróg krajowych zostają pozbawione dotychczasowej kategorii drogi i z mocy obowiązujących przepisów zaliczane są do kategorii dróg gminnych. Zaproponowana w projekcie zmiana zaliczająca omawiane odcinki do kategorii dróg wojewódzkich, w naszej ocenie, nie spełnia warunków określonych w art. 6 ust. 1 cytowanej na wstępie ustawy. Odcinki dróg stają się bowiem drogami o znaczeniu lokalnym i stanowią uzupełnienie sieci dróg służących miejscowym potrzebom, przez co maleje ich znaczenie w układzie sieci dróg całego kraju, a tym samym obserwowany jest znaczący spadek natężenia ruchu na tych odcinkach dróg. Nie można nawet tych odcinków dróg zakwalifikować do dróg powiatowych, bowiem nie spełniają one kryteriów określonych w art. 6a cytowanej na wstępie ustawy.

Ponadto nasza negatywna opinia podyktowana jest realną oceną możliwości finansowych województwa w zakresie utrzymania sieci dróg wojewódzkich przy uwzględnieniu zadań przebudowy, rozbudowy i budowy nowych odcinków dróg w dostosowaniu do wzrostu ruchu drogowego i rozwoju kraju.

Podsumowując należy zaznaczyć, że budowa dróg zdecydowanie służy rozwojowi gospodarczemu, a koszty związane z utrzymaniem sieci drogowej powinny być rozłożone na wszystkich zarządców, zgodnie z rzeczywistym znaczeniem i funkcją poszczególnych odcinków tej sieci.


Bogdan Ciepielewski


Lidia Sztramska

Laureat Polskiej Nagrody Jakości. Certyfikaty PN-EN ISO 9001 2009, PN-EN ISO 14001 2005, PN ISO/IEC 27001 2007, OHSAS 18001 2007 oraz Systemu Przeciwdziałania Zagrożeniom Korupcyjnym

AK
26/11



www.mazovia.pl

Uwagi woj. łódzkiego do poselskiego projektu zmiany ustawy o drogach publicznych

Zgodnie z art. 10 ust. 5 obowiązującej ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. „*odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii dróg gminnych*”.

Powyższy artykuł odnosi się ogólnie do odcinków dróg, które zostały zastąpione nowo wybudowanymi odcinkami dróg, niezależnie od ich długości, położenia czy pełnionej funkcji, a więc może być stosowany zarówno w przypadku budowy obwodnic, jak i w przypadku budowy dłuższych odcinków nowych dróg powiatowych, wojewódzkich czy krajowych.

Art. 10 ust. 5 w dotychczasowym brzmieniu nie budzi wątpliwości w sytuacji budowy obwodnic miejscowości, ponieważ odcinki dróg zastąpione obwodnicą często nie spełniają warunków technicznych odpowiadających drodze krajowej czy wojewódzkiej i służą do bezpośredniej obsługi przyległych terenów pełniąc funkcje lokalnej drogi gminnej.

Zastosowanie natomiast art. 10 ust. 5 ustawy w przypadku długich odcinków dróg krajowych zastępowanych nowymi przebiegiem np. dróg ekspresowych jest problematyczne i budzi wiele obaw. Oznacza bowiem, że odcinek drogi krajowej, często w złym stanie technicznym, z mocy prawa zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej, co wiąże się z powstaniem obciążeń w zakresie finansowania przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony tej drogi dla niskich budżetów gmin. Budzi duże wątpliwości, czy gminy będą w stanie utrzymać odcinki dróg, często o wysokich parametrach technicznych Drogi Głównej (G) i Drogi Ruchu Przyspieszonego (GP). Należy podkreślić, że zastąpiony długi odcinek drogi krajowej wcale nie musi utracić swojego charakteru tranzytowego i w dalszym ciągu będzie obciążony ruchem innym niż lokalny i zgodnie z zapisami ustawy o drogach publicznych zgodnie z art. 6 i 6a powinien być zaliczony do kategorii dróg wojewódzkich lub powiatowych.

Jednocześnie, w myśl przepisów ustawy o drogach publicznych „stary” odcinek drogi krajowej, który z mocy prawa został zaliczony do kategorii dróg gminnych, może zostać pozbawiony tej kategorii (w trybie art. 7 ust. 2 i art. 10 ust. 1-2) i jednocześnie zaliczony do kategorii dróg powiatowych (w trybie art. 6a ust. 2) lub wojewódzkich (w trybie art. 6 ust. 2). Ewentualne zmiany kategorii powinny zostać zainicjowane przez lokalne władze samorządowe i przeprowadzone stosownie do ww. przepisów ustawy o drogach publicznych.

Z uwagi na powyższe, zaproponowany automatyzm w projekcie zmiany ustawy (poprzez wprowadzenie **ust. 5a**) polegający na pozbawieniu dotychczasowej kategorii drogi krajowej i zaliczeniu do drogi wojewódzkiej, nie będzie słuszny we wszystkich przypadkach.

Każdy przypadek należy rozważać indywidualnie w powiązaniu z pozostałym układem drogowym województwa i przy udziale zarządców dróg.

Należy również zwrócić uwagę na stanowisko Konwentu Marszałków Województwa RP z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie przebiegu dróg krajowych zastępowanych nowo wybudowanymi drogami ekspresowymi, w którym proponuje się zaliczenie do dróg krajowych dróg alternatywnych do dróg ekspresowych, na podobnych zasadach jak zaliczenie do dróg krajowych drogi alternatywne do autostrad.



IFI.0821.31.2012.JO

Pan

Bogdan Ciepielewski

Dyrektor

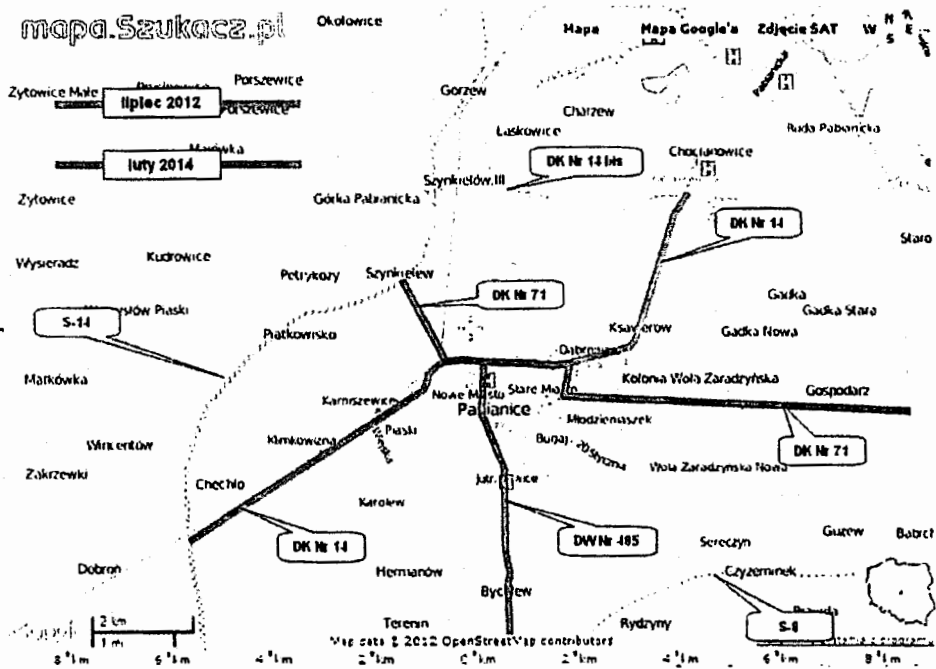
Biura Związku Województw RP

W odpowiedzi na prośbę o opinię w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych Departament Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi przedstawia następujące uwagi.

Postulowane w projekcie automatyczne przekwalifikowanie odcinka drogi krajowej, zastąpionego nowo wybudowanym odcinkiem, na drogę wojewódzką opiniujemy negatywnie.

W naszej ocenie zaproponowane rozwiązanie będzie negatywnie oddziaływać na przejrzystość i spójność sieci dróg wojewódzkich.

W efekcie proponowanych regulacji może pojawić się kilka nowych odcinków dróg kategorii wojewódzkiej, którym niemożliwe jest nadanie jednego spójnego przebiegu. Stosownym przykładem jest układ dróg krajowych nr 14 i 71 w Pabianicach, które po oddaniu przez GDDKiA do użytku obwodnicy Pabianic oraz drogi ekspresowej S-8, na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.) zostaną pozbawione swojej kategorii.



Zaliczenie odcinków ww. dróg do kategorii dróg wojewódzkich skutkowałoby powstaniem swoistego „węzła” dróg wojewódzkich nie spełniającego kryteriów określonych w art. 6 ustawy o drogach publicznych.

Podobnym przykładem jest obwodnica Opoczna.

Odrębnym zagadnieniem pozostaje kwestia zabezpieczenia środków finansowych na utrzymanie dróg o podwyższonych parametrach technicznych. Zasadnym byłoby wprowadzenie do ustawy o drogach publicznych innych, korzystniejszych zasad finansowania dróg samorządowych. Wówczas koszty związane z bieżącym i przyszłym utrzymaniem, przypadające na „stare” odcinki dróg krajowych nie powodowałyby tak znacznych obciążeń budżetów samorządów gminnych.

Andrzej Bielecki



Marszałek Województwa Świętokrzyskiego

Al. IX Wieków Kielc 3
25-516 Kielce
tel. 342 15 49

INF-II.8014.120.1.2012

Kielce, 2012-11-27

**Pan
Bogdan Ciepielewski
Dyrektor Biura
Związek Województw RP**

panie Dyrektore,

W związku z otrzymanym wystąpieniem grupy posłów Klubu Poselskiego SLD z dnia 24 października 2012r. wyrażam negatywne stanowisko w sprawie projektu zmiany ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007r. Nr 19, poz. 115 z późniejszymi zmianami) w art. 10 po ust. 5 poprzez dodanie nowego ust. 5a w brzmieniu: „5a Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej.”

Projekt przewiduje bezwzględną zmianę kategorii z drogi krajowej na drogę wojewódzką, natomiast w uzasadnieniu czytamy, że w niektórych przypadkach sejmik województwa winien uznać przejęcie drogi jako konieczne ze względu na rozwój województwa. Droga wojewódzka stanowi element połączenia między miastami, mającymi znaczenie dla województwa. W większości przypadków „stare” drogi krajowe przebiegają równoległe do wybudowanych dróg ekspresowych, mają one połączenie z „eskami” w postaci węzłów, zatem w większości przypadków stanowią jedynie alternatywę, która wykorzystywana jest przez kierowców samochodów ciężarowych w celu uniknięcia opłat za przejazd drogą ekspresową lub autostradą. W wyniku takich działań rosną koszty utrzymania dróg przejętych ze względu na ich degradację. Dodatkowo zdarzają się przypadki, że przejmowane drogi nie mają połączenia z drogą krajową lub wojewódzką a jedynie z drogami niższych kategorii, co całkowicie dyskwalifikuje taki odcinek z kategorii drogi wojewódzkiej, czego potwierdzeniem są przykłady na terenie województwa świętokrzyskiego.

Dla rozwoju województwa większe znaczenie ma rozbudowa lub przebudowa istniejących dróg wojewódzkich, które są uzupełnieniem sieci dróg krajowych. I na tym powinny skupić się działania województw. Szansą dla rozwoju regionów jest sieć dróg wojewódzkich dająca możliwość szybkiego i bezpiecznego połączenia miast powiatowych ze stolicą regionu oraz miastami powiatowymi na terenie sąsiednich województw. Dodać należy, że aktualny zapis w ustawie o drogach publicznych jest niespójny z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Ustawodawca pominął fakt, iż droga publiczna określonej kategorii winna odpowiadać właściwej klasie technicznej, a co za tym idzie posiadać stosowne parametry techniczne. Drogi krajowe zwłaszcza na odcinakach na terenie miast, choć nie wyłączając odcinków poza miastami, nie zawsze posiadają parametry techniczne kwalifikujące je do zaliczenia do kategorii drogi wojewódzkiej. Przejęcie takiego odcinka, w stanie faktycznym, utrudnia wywiązanie się ze wszystkich obowiązków w zakresie zarządzania takimi drogami.

W związku z powyższym uznaję za niezasadne wprowadzenie proponowanej zmiany w w/w ustawie.

z poważaniem,

Zim. MARSZALKI WOJEWÓDZTWA
[Signature]
Jacek Machowiak
CZŁONEK ZARZĄDU



dot. GM.II.1122.1.240.2012.IJ

Szczecin, 26 listopada 2012 r.

Pan Bogdan Ciepielewski
Dyrektor Biura
Związku Województw RP

UWAGI
WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO
do poselskiego projektu ustawy (klubu poselskiego SLD)
o zmianie ustawy o drogach publicznych.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych zakłada w art. 10, po ust. 5 dodanie ust. 5a treści: „Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej”.

Proponowany przepis stoi w sprzeczności z przepisem art. 10 ust. 5, mówiącym, że odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.

Ponadto, proponowany zapis stoi w ewidentnej sprzeczności z zapisami art. 5-7 ustawy o drogach publicznych, w tym w szczególności z zapisami art. 6 ust. 1, mówiącego, że do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa, i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych.


W przypadku budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych, pojawia się zagrożenie, że drogi wojewódzkie będą łączyć tylko pojedyncze wsie położone dotychczas na drodze krajowej z jej nowym przebiegiem, w związku z czym drogi o marginalnym znaczeniu będą musiały spełniać standardy właściwe dla połączeń międzymiastowych o istotnej roli w systemie komunikacyjnym kraju.

W uzasadnieniu do projektu autorzy powołują się na przykład obciążeń finansowych, dotyczących gminy po przejściu dotychczasowej drogi krajowej. Autorzy projektu przytaczają koszty utrzymania dróg w dotychczasowym standardzie. Tymczasem, wymogi utrzymania dróg gminnych są znacznie niższe, a ponadto gminy posiadają możliwość ograniczenia ruchu po takich drogach poprzez wprowadzenie stosownych ograniczeń prędkości i tonażu. Również dzięki wprowadzeniu możliwości kontroli prędkości przez straże gminne i miejskie oraz przeznaczeniu całości dochodów uzyskanych z grzywien w tym zakresie na wydatki związane z drogownictwem na mocy art. 20d ustawy o drogach publicznych, ustawodawca zapewnił gminom możliwość pozyskania środków na utrzymanie dróg, w odróżnieniu od pozbawionych takiej możliwości województw.

WPŁYNEŁO 2012-11-29

24/1021/12

Przytoczone powyżej argumenty predysponują projekt do zaopiniowania go negatywnie. Projekt sporządzono w zasadzie jedynie w celu przerzucenia kosztów utrzymania dotychczasowych dróg krajowych, pozbawionych tej kategorii z uwagi na wybudowanie nowych ich przebiegów, z gmin na województwa, nie biorąc pod uwagę uwarunkowań związanych z charakterem i funkcją danych dróg w systemie komunikacyjnym kraju, a także stawianych im wymogom w zakresie utrzymania i wyposażenia, co dyskwalifikuje go jako materiał do dalszych prac.



MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
Olgierd Geblewicz



**ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH
W OLSZTYNIE**

G.M. Minister Gólikowski
JAKUB MAJSAKOWSKI
Województwa Warmińsko-Mazurskie
DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY I GEODEZJI
23.11.2012
Włocławek, dn.

10-602 OLSZTYN ul. Piłrowskiego 28 b (89) 526 19 00 fax (89) 539 98 76 www.zdw.olsztyn.pl

**Pan
Wiktor Wójcik**

**Dyrektor Departamentu
Infrastruktury i Geodezji
Urzędu Marszałkowskiego w
Olsztynie**

**ul. Głowackiego 17
10-447 Olsztyn**

Znak:
ZDW-TD/5312/53/12

Data:
Olsztyn, 23.11.2012 r.

Dotyczy: poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie negatywnie opiniuje przedmiotowy projekt nowelizacji ustawy o drogach publicznych. Proponowane zmiany są sprzeczne z art. 6 ust. 1 ustawy o drogach, który jednoznacznie definiuje jakie drogi zalicza się do kategorii dróg wojewódzkich. – „Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa, i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych”. oraz z art. 6a ust 1. definiującą jakie drogi zalicza się do dróg powiatowych. Zatem w wielu przypadkach stare odcinki dróg krajowych nie spełniają funkcji określonych w w/w definicji drogi wojewódzkiej. Np. DK nr 16, na której stare przebiegi dróg po przebudowie pełnią funkcję dróg serwisowych, służą potrzebom lokalnym i nie mają znaczenia dla województwa w rozumieniu zapisów art. 6 ust 1 ustawy o drogach publicznych.


Projekt przebudowy drogi krajowej każdorazowo i indywidualnie powinien zawierać analizę tej kwestii i określać przyszłą kategorię starej drogi. Proponuje się aby nadanie nowej kategorii drogi mieściło się w zakresie „Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej” w

Adam

27.11.2012

trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2008 nr 193 poz. 1194 z późn. zmianami) po jej ewentualnej zmianie i po uzgodnieniu przez Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego – jednostkę odpowiedzialną za planowanie zagospodarowania przestrzennego województwa. „Stara” droga krajowa po jej przebudowie, może pozostać w dalszym ciągu drogą krajową jak również stać się drogą wojewódzką, powiatową lub gminną w zależności od pełnionej funkcji w zmienionym układzie drogowym.

W żadnym przypadku przy określaniu nowej kategorii drogi nie powinny być stosowane kryteria budżetowe.

DYREKTOR

Przewodniczący Zarządu

Opr. Tomasz Piotrowski
☎ (089) 526 – 19 – 25

10 – 602 Olsztyn, ul. Piłsudskiego 28 b, tel. (89) 526 19 00, fax (89) 539 98 76
www.zdww.olsztyn.pl
Certyfikat Systemu Zarządzania Jakością Nr 844/2009 PN – EN ISO 9001:2009

Opinia woj. kujawsko-pomorskiego

Opinia Zarządu Dróg Wojewódzkich i Departamentu Infrastruktury Drogowej do ustawy o drogach publicznych.

Wprowadzenie nowego punktu 5a do ustawy o drogach publicznych opiniuje się negatywnie

bowiem wtedy obowiązywałyby dwa punkty:

- o zaliczeniu zastąpionego odcinka do kategorii drogi gminnej w oparciu o pkt 5,
- o zaliczeniu zastąpionego odcinka drogi krajowej do kategorii drogi wojewódzkiej w oparciu o nowy pkt 5a.

Na coś trzeba się zdecydować albo jedno postanowienie ma obowiązywać albo drugie. Chyba, że zostanie doprecyzowany pkt 5 – tzn. o zaliczeniu zastąpionego odcinka drogi wojewódzkiej do kategorii drogi gminnej.

Zmianę ustaleń w przedmiotowej sprawie proponuję odłożyć do gruntownej kompleksowej nowelizacji ustawy o drogach publicznych wraz z projektowanym nowym podziałem sieci wszystkich dróg publicznych poszczególnym samorządom w granicach danej jednostki.

Jeżeli chodzi o analizę kosztową będzie to rodziło duże zobowiązania finansowe dla budżetu samorządu województwa. W chwili obecnej jest brak środków na utrzymanie istniejącej sieci dróg wojewódzkich, nie mówiąc już o przebudowach lub budowie nowych dróg – bo na te inwestycje w najbliższych kilku latach nie będzie środków finansowych.

Bydgoszcz, dn.26-11-2012r.

Opinia
z woj. kujawsko-pomorskiego
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych
na wniosek posłów KP SLD

Rozwiązanie przyjęte podczas nowelizacji ustawy o drogach publicznych w roku 2003r. nie było dobre i aktualnie proponowana zmiana jest również zła i nie do przyjęcia. Problem ten jest bardzo poważny, wymaga szczegółowej analizy i uregulowań ale nie w takiej formie. Praktycznie obecnie proponowany zapis jest powieleniem zmian z roku 2003 tyle, że wskazuje się inną jednostkę samorządową zobligowaną do przejęcia w zarząd dotychczasowej drogi krajowej. Wcześniej była to gmina, obecnie województwo.

Zmiana ustawy o drogach z roku 2003 została wprowadzona na miarę ówczasie realizowanych inwestycji na drogach krajowych (były to najczęściej obwodnice małych miasteczek i wsi), które tak naprawdę dotyczyły stosunkowo krótkich „nowych równoległych odcinków”. W uzasadnieniu do obecnie proponowanej zmiany podaje się przykład 36 km drogi krajowej nr 5 w Wielkopolsce co nie oznacza, że należy przez analogię wprowadzić kolejną zmianę polegającą na wskazaniu odpowiednio „większej” jednostki samorządowej zobligowanej do przejęcia w zarządzanie drogi krajowej z mocy ustawy.

Przykładowa nowo wybudowana droga S-5 nie jest nowym równoległym odcinkiem dotychczasowej drogi nr 5 i sam fakt, że cyt. „GDDK i A postanowiła przekazać „stara droga” na rzecz samorządów gminnych” moim zdaniem nie jest dostatecznym argumentem. W rzeczywistości został wybudowany nowy odcinek drogi krajowej, a dotychczasowy odcinek winien nadal być drogą kategorii krajowej.

Istnieje pilna potrzeba dokonania weryfikacji sieci dróg publicznych pod kątem zaliczenia ich do poszczególnych kategorii, gdyż samo wprowadzenie podziału dróg publicznych na cztery kategorie nie było poprzedzone analizą ich znaczenia w układzie komunikacyjnym, potrzeb użytkowników dróg jak również nie uwzględniano ich parametrów w odniesieniu do warunków technicznych jakim drogi winny odpowiadać.

A zatem zmiana kategorii dróg publicznych nie może być dokonywana w drodze zaproponowanego przez autorów zapisu ustawowego i to w odniesieniu tylko do jednej kategorii dróg.

Ponadto uważam, że już na etapie opracowywania koncepcji budowy nowych odcinków dróg krajowych zasadnym jest dokonywanie analizy istniejącego układu komunikacyjnego oraz wskazanie koniecznych zmian kategorii poszczególnych dróg. Także ważnym elementem w przygotowywaniu inwestycji dróg wyższej kategorii jest uwzględnienie niezbędnego zakresu robót koniecznych do zrealizowania na drogach niższych kategorii pełniących często rolę dróg dojazdowych w czasie budowy odcinków dróg krajowych.

J. Michalak



URZĄD
MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA
ŚLĄSKIEGO

Zespół
Obsługi Prawnej

Katowice, dnia 29 listopada 2012 r.

OP.KW-00499/12
OP.0821.00207.2012

Pan
Bogdan Ciepielewski
Dyrektor
Biura Związku Województw RP
ul Świętojska 5/7
00-236 Warszawa

W odpowiedzi na pismo z dnia 20 listopada 2012 r. (przesłane drogą elektroniczną) w sprawie wyrażenia opinii dotyczącej projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych, uprzejmie informuję, że w/w projekt został poddany ocenie merytorycznej oraz formalnej z punktu widzenia wymagań rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”.

Uwagi do w/w projektu zgłosił Wydział Komunikacji i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, gdzie wskazano, że:

- 1) z chwilą zastąpienia odcinka drogi krajowej nowowyprowadzonym odcinkiem drogi i zaliczenia go do kategorii drogi wojewódzkiej może nastąpić zaburzenie istniejącego szkieletu sieci powiązanych ze sobą dróg krajowych i wojewódzkich. W chwili obecnej sieć dróg krajowych i wojewódzkich jest w miarę spójna, natomiast zaliczanie odcinków byłych dróg krajowych do kategorii dróg wojewódzkich, a będących skutkiem głównie budowania obwodnic, mających na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obręb centrów miast, spowoduje konieczność kolejnych zmian kategorii dróg, aby przywrócić jednolitość i spójność układu drogowego;
- 2) dotychczasowe rozwiązanie prawne zostało słusznie wprowadzone, co potwierdził Trybunał Konstytucyjny wyrokiem z dnia 6.09.2005 r. sygn. K. 46/2004 i wskazał, iż wejście w życie przepisu art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 12 ustawy z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw) było skorelowane w czasie z kilkoma zmianami prawa, wprowadzającymi nowe instrumenty zasilania finansowego samorządów w ogólności i zmiany w zakresie systemu utrzymania i finansowania dróg. Ponadto uzyskanie przez gminę nowej drogi lokalnej poprzez mechanizm art. 10 ust. 5 ustawy o drogach

ul. Ligonia 46
40-037 Katowice
tel. +48 (32) 20 78 617
fax. +48 (32) 20 78 618
biuro.prawne@slaskie.pl
www.slaskie.pl

publicznych, jest związane ze skierowaniem uciążliwego ruchu tranzytowego inną nową trasą i pozostawienie drogi lokalnej do użytku głównie miejscowego.

Bezpieczeństwo i wygoda mieszkańców muszą być brane pod uwagę jako wyznacznik oceny, czy uzyskanie własności drogi jest tylko niechcianym źródłem ciężarów finansowych czy też jednocześnie ciężary te znajdują jednak rekompensatę w innych korzyściach społeczności lokalnej. Należy podkreślić, iż w większości przypadków odcinki dróg zastąpione nowowybudowanym odcinkiem drogi należy zaliczyć do kategorii drogi gminnej, gdyż taki właśnie charakter uzyskują po wybudowaniu nowego odcinka drogi (obwodnicy miejscowości);

- 3) wejście w życie przedmiotowej nowelizacji spowoduje wzrost wydatków po stronie samorządu województwa, związanych z remontami i bieżącym utrzymaniem nowych odcinków dróg wojewódzkich (w chwili obecnej wydatki niemożliwe do oszacowania).

Biorąc po uwagę powyższe informuję, że Wydział Komunikacji i Transportu tut. Urzędu negatywnie zaopiniował proponowane zmiany normatywne.

z pouważaniem

RADCA PRAWNY

Marko Wójcik
OP/047A



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PROKURATOR GENERALNY
PG VII G 025/401/12

Warszawa, dnia 20.12. 2012 r.

SEKRETARIAT SZEFA KS

L.dz.

Data wpływu 20.12.2012

Pan
Lech Czapla
Szef Kancelarii Sejmu

Stanowisko Pani Ministra

Nawiązując do pisma z dnia 16 listopada 2012 r. nr GMS-WP-173-332/12, przy którym przekazano poselski **projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych**, uprzejmie informuję o braku uwag do w/w projektu w zakresie odnoszącym się do obszaru działania prokuratury.

Z pozdrowieniami

1-2