



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VII kadencja

**Druk nr 1032**

Warszawa, 6 listopada 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 pana posła Tadeusza Dziubę.

(-) Jan Krzysztof Ardanowski; (-) Marek Ast; (-) Zbigniew Babalski; (-) Piotr Babinetz; (-) Barbara Bartuś; (-) Dariusz Bąk; (-) Andrzej Bętkowski; (-) Jan Dziedziczak; (-) Tadeusz Dziuba; (-) Zbigniew Girzyński; (-) Szymon Giżyński; (-) Kazimierz Gołojuch; (-) Wiesław Stanisław Janczyk; (-) Mariusz Orion Jędrysek; (-) Sławomir Kłosowski; (-) Bartosz Kownacki; (-) Leonard Krasulski; (-) Krzysztof Lipiec; (-) Beata Mazurek; (-) Marek Opiola; (-) Jacek Osuch; (-) Stanisław Ożóg; (-) Stanisław Piotrowicz; (-) Elżbieta Rafalska; (-) Jarosław Rusiecki; (-) Bogdan Rzońca; (-) Jacek Sasin; (-) Stefan Strzałkowski; (-) Marek Suski; (-) Stanisław Szwed; (-) Jacek Świat; (-) Robert Telus; (-) Jan Warzecha; (-) Marcin Witko; (-) Sławomir Zawiślak; (-) Maria Zuba; (-) Jerzy Żyżyński.

**Ustawa**  
**z dnia ..... 2012 r.**  
**o zmianie ustawy o drogach publicznych**

**Art. 1**

W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.) w art. 10 uchyla się ust. 5.

**Art. 2**

Ustawa wchodzi w życie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**Uzasadnienie**

Uregulowanie zawarte w art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych w brzmieniu dotychczasowym ustala automatyzm przejmowania przez samorząd gminny odcinka drogi krajowej, wojewódzkiej albo powiatowej, który został zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem, co następuje w chwili oddania do użytkowania tego odcinka.

Jak to wynika z doświadczenia, rozwiązanie takie jest niefunkcjonalne w przypadkach odcinków dróg krajowych zastępowanych odcinkami nowymi. Automatyczne przekazywanie samorządom gminnym odcinków dotychczasowych dróg krajowych, bez każdorazowego rozpoznania konkretnego przypadku, rodzi sytuacje konfliktowe. Wiele bowiem samorządów gminnych nie jest zdolnych do udźwignięcia ciężarów finansowych związanych z utrzymaniem odcinków dawnych dróg krajowych. Przykładem takiej sytuacji jest przypadek automatycznego przekazania trzem samorządom gminnym odcinka drogi krajowej nr 5 (DK-

5) po oddaniu do użytkowania drogi ekspresowej S-5 pomiędzy Gniezmem a Poznaniem. Część dawnej DK-5 została automatycznie przekazana m. in. gminie Łubowo, której roczny budżet wynosi około 18 mln złotych, a samo utrzymanie tego odcinka szacuje się na kwotę 700 tys. zł rocznie. Podobnie sytuacja ma się w odniesieniu do dwóch pozostałych gmin (Pobiedziska, Swarzędz).

W odniesieniu do dróg krajowych, automatyzm przewidziany art. 10 ust. 5 ustawy doprowadzić może do zapaści finansowej samorządów gminnym lub do nieodpowiedniego utrzymania dróg, co może skutkować znaczącym pogorszeniem na nich bezpieczeństwa drogowego.

Racjonalny ustawodawca winien wprowadzać rozwiązania elastyczne, które będą mogły być z powodzeniem stosowane w różnych przypadkach, a które jednocześnie dadzą możliwość indywidualnego rozpatrywania spraw.

Dlatego projektodawcy proponują nowe rozwiązanie. Sprowadza się ono do usunięcia ust. 5, a tym samym likwidacji szkodliwego rozwiązania.

Dzięki temu będzie można reagować odpowiednio do okoliczności związanych z danym przypadkiem, co jest bardziej celowe i rozsądne niż zastosowanie jednego uniwersalnego mechanizmu wyznaczania zarządców dróg we wszystkich przypadkach.

W przypadku zastąpionego odcinka drogi krajowej okazać się może, że odcinek taki wcale nie utracił swojego charakteru. Niewykłuczone jest wprowadzenie odpłatności za przejazd nie tylko autostradami, ale także drogami ekspresowymi, a wielu uczestników ruchu drogowego, w sytuacji obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd drogą szybkiego ruchu, wybierać będzie drogi alternatywne. Jednocześnie liczba uczestników ruchu się zwiększa. Okazać się więc może, że natężenie ruchu na konkretnym zastępowanym odcinku drogi krajowej wcale nie spadnie w perspektywie średnio- i długoterminowej.

Projektowany przepis zwiększa racjonalność działań w zakresie przekazywania zastępowanych odcinków dróg oraz zapewnia racjonalny sposób postępowania.

Ze względu na zindywidualizowanie postępowań związanych z ewentualnym nadaniem nowego statusu dróg zastępowanych (a zatem z wyznaczaniem nowych zarządców), trudno ocenić skutki finansowe dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt ustawy powoduje pozytywne skutki społeczno-gospodarcze oraz nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej, gdyż dotyczy materii leżącej w wyłącznej gestii państwa członkowskiego.

Warszawa, 19 listopada 2012 r.

BAS-WAPEiM-2940/12

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 Tadeusz Dziuba)**

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 i 819) 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) uchylić ust. 5, zgodnie z którym odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.

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, 19 listopada 2012 r.

BAS-WAPEiM-2941/12

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 Tadeusz**  
**Dziuba) 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) uchylić ust. 5, zgodnie z którym odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.

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

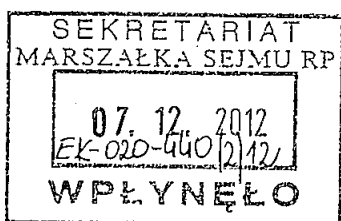
Zbigniew Wrona



**Klub Parlamentarny  
Prawo i Sprawiedliwość**

Tadeusz Dziuba  
poseł na Sejm RP, reprezentant wnioskodawców  
projektu zmianie ustawy o drogach publicznych

Warszawa, dnia 6 grudnia AD 2012



Pani **Ewa Kopacz**  
Marszałek Sejmu RP

Szanowna Pani Marszałek.

W odpowiedzi na pismo GMS-WP-03-278/12 z dnia 27 listopada b. r. (otrzymałem je w dniu dzisiejszym), dotyczące uzupełnienia uzasadnienia projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych w zakresie podania skutków finansowych projektu, w pierwszej kolejności pozwalam sobie zwrócić uwagę na to, że proponowana przez nas nowelizacja znosi zapis z art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, wprowadzony rządową nowelizacją z 2003 r.

Uzasadnienie ówczesnego rządowego projektu ustawy *o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw* zawierało sformułowania dotyczące skutków finansowych tamtej nowelizacji podobne do użytych w uzasadnieniu zmiany proponowanej obecnie przez grupę posłów, których reprezentuję. Uzasadnienie ówczesne wskazywało na możliwość zwiększenia obciążeń samorządów gminnych w postaci kosztów utrzymania przekazanych dróg i jednocześnie na to, że wydatki te są trudne do oszacowania. Nowelizacja z 2003 r. – przewidując automatyzm przekazywania gminom odcinków dróg zastępowanych nowymi odcinkami dróg – bez wątpliwości generowała skutki finansowe dla gmin, na terenie których miały w przyszłości powstać odcinki dróg prowadzone nowym śladem (a to, że tak będzie było przesądzone w momencie nowelizacji).

Przeciwnie do tamtej nowelizacji, obecna zmiana przepisów, polegająca na zlikwidowaniu tego automatyzmu, bezpośrednich skutków finansowych nie generuje,

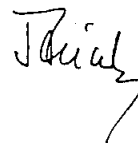
ponieważ niczego nie zmienia w obecnym zaszeregowaniu dróg względem dotychczasowych zarządców. Jest oczywiste, że zniesienie automatyzmu przewidzianego obecnym art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, nie przesądza tego czy przekazywanie dróg przez zarządców wyższej kategorii zarządcom niższej kategorii w ogóle nastąpi, a jeśli tak, to jakie będą tego rozmiary. Do tej oczywistości odnosił się jeden z fragmentów uzasadnienia proponowanej przez nas nowelizacji.

W celu usunięcia ewentualnych niejasności proponujemy następujące uzupełnienie tego fragmentu uzasadnienia:

**„Proponowana nowelizacja nie spowoduje żadnych bezpośrednich skutków finansowych, ponieważ nie zmienia ona dotychczasowego zaszeregowaniu dróg publicznych. Ze względu na zindywidualizowanie ewentualnych przyszłych postępowań związanych z nadaniem nowego statusu dróg zastępowanych (a zatem z wyznaczeniem nowych zarządców), trudno ocenić skutki finansowe dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego”.**

W załączeniu przesyłam pełny tekst uzasadnienia wraz z uzupełnieniem.

Z poważaniem,





## Uzasadnienie

Uregulowanie zawarte w art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych w brzmieniu dotychczasowym ustala automatyzm przejmowania przez samorząd gminny odcinka drogi krajowej, wojewódzkiej albo powiatowej, który został zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem, co następuje w chwili oddania do użytkowania tego odcinka.

Jak to wynika z doświadczenia, rozwiązanie takie jest niefunkcjonalne w przypadkach odcinków dróg krajowych zastępowanych odcinkami nowymi. Automatyczne przekazywanie samorządom gminnym odcinków dotychczasowych dróg krajowych, bez każdorazowego rozpoznania konkretnego przypadku, rodzi sytuacje konfliktowe. Wiele bowiem samorządów gminnych nie jest zdolnych do udźwignięcia ciężarów finansowych związanych z utrzymaniem odcinków dawnych dróg krajowych. Przykładem takiej sytuacji jest przypadek automatycznego przekazania trzem samorządom gminnym odcinka drogi krajowej nr 5 (DK-5) po oddaniu do użytkowania drogi ekspresowej S-5 pomiędzy Gnieznem a Poznaniem. Część dawnej DK-5 została automatycznie przekazana m. in. gminie Łubowo, której roczny budżet wynosi około 18 mln złotych, a samo utrzymanie tego odcinka szacuje się na kwotę 700 tys. zł rocznie. Podobnie sytuacja ma się w odniesieniu do dwóch pozostałych gmin (Pobiedziska, Swarzędz).

W odniesieniu do dróg krajowych, automatyzm przewidziany art. 10 ust. 5 ustawy doprowadzić może do zapaści finansowej samorządów gminnym lub do nieodpowiedniego utrzymania dróg, co może skutkować znaczącym pogorszeniem na nich bezpieczeństwa drogowego.

Racjonalny ustawodawca winien wprowadzać rozwiązania elastyczne, które będą mogły być z powodzeniem stosowane w różnych przypadkach, a które jednocześnie dadzą możliwość indywidualnego rozpatrywania spraw.

Dlatego projektodawcy proponują nowe rozwiązanie. Sprowadza się ono do usunięcia ust. 5, a tym samym likwidacji szkodliwego rozwiązania.

Dzięki temu będzie można reagować odpowiednio do okoliczności związanych z danym przypadkiem, co jest bardziej celowe i rozsądne niż zastosowanie jednego uniwersalnego mechanizmu wyznaczania zarządców dróg we wszystkich przypadkach.

W przypadku zastąpionego odcinka drogi krajowej okazać się może, że odcinek taki wcale nie utracił swojego charakteru. Niewykluczone jest wprowadzenie odpłatności za przejazd nie tylko autostradami, ale także drogami ekspresowymi, a wielu uczestników ruchu drogowego, w sytuacji obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd drogą szybkiego ruchu,

wybierać będzie drogi alternatywne. Jednocześnie liczba uczestników ruchu się zwiększa. Okazać się więc może, że natężenie ruchu na konkretnym zastępowanym odcinku drogi krajowej wcale nie spadnie w perspektywie średnio- i długoterminowej.

Projektowany przepis zwiększa racjonalność działań w zakresie przekazywania zastępowanych odcinków dróg oraz zapewnia racjonalny sposób postępowania.

Proponowana nowelizacja nie spowoduje żadnych bezpośrednich skutków finansowych, ponieważ nie zmienia ona dotychczasowego zaszeregowania dróg publicznych. Ze względu na zindywidualizowanie ewentualnych przyszłych postępowań związanych z nadaniem nowego statusu dróg zastępowanych (a zatem z wyznaczaniem nowych zarządców), trudno ocenić skutki finansowe dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt ustawy powoduje pozytywne skutki społeczno-gospodarcze oraz nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej, gdyż dotyczy materii leżącej w wyłącznej gestii państwa członkowskiego.



PIERWSZY PREZES  
SADU NAJWYŻSZEGO  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 3 grudnia 2012 r.

BSA III - 021- 456/12

SEKRETARIAT SZEFA KS

L.dz. ....

Data wpływu ..... 04. 12. 2012

Pan  
Lech CZAPLA  
Szef Kancelarii Sejmu

*Szanowny Panie Ministrze!*

W odpowiedzi na pismo z dnia 23 listopada 2012 r., GMS-WP-173-347/12 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, 10 grudnia 2012 r.

SEKRETARIAT SZEFA KS

L.dz. ....

Data wpływu ..... 10.12.2012

ZW/0714/318/12

Pan  
**Lech Czapla**  
Szef  
Kancelarii Sejmu

*Szanowny Panie Ministrze*

W odpowiedzi na pismo z dnia 23 listopada 2012 r. o nr EK -020-440/12, dotyczące przedłożenia opinii nt. poselskiego projektu ustawy: **o zmianie ustawy o drogach publicznych (KP PiS)**, w załączeniu, uprzejmie przekazujemy opinie otrzymane z województw: zachodniopomorskiego, podkarpackiego, łódzkiego, małopolskiego, kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego i śląskiego.

Z wyrazami szacunku

/-/ Bogdan Ciepielewski

Dyrektor Biura ZWRP



dot. GM.II.1122.1.245.2012.IJ

Szczecin, 9 grudnia 2012 r.

Pan Bogdan Ciepielewski  
Dyrektor Biura  
Związku Województw RP

OPINIA  
WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO  
dotycząca: poselskiego projektu ustawy (klubu poselskiego PiS)  
o zmianie ustawy o drogach publicznych.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych zakłada w art. 10 uchylenie ust. 5, mówiącego, że odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi, z chwilą oddania go do użytkowania, zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.

W przypadku budowy obwodnic, czy nowych przebiegów dróg, zwłaszcza samorządowych: wojewódzkich i powiatowych, pojawia się zagrożenie występowania przez długie lata podwójnych przebiegów dróg – starego i nowego – szczególnie w sytuacjach, w których gminy nie będą przejawiać chęci przejmowania przebiegów dróg, które utraciły swoje dotychczasowe znaczenie. Po wybudowaniu nowego przebiegu drogi wojewódzkiej lub powiatowej, drogi będące ich dotychczasowym przebiegiem, które obecnie są zaliczane do kategorii drogi gminnej, będą musiały spełniać standardy właściwe dla połączeń międzymiastowych. Proponowane rozwiązanie rodzi zagrożenie, że samorządy wojewódzkie i powiatowe przestaną budować obwodnice miast i wsi w ciągach zarządzanych przez nie dróg, gdyż stojąc przed koniecznością utrzymania podwójnych przebiegów, będą wołały uniknąć zwiększonych kosztów i tylko modernizować dotychczasowe przebiegi. Będzie to miało negatywny skutek w zakresie bezpieczeństwa ruchu poprzez brak wyprowadzenia tranzytu z miejscowości i utrzymania tam tylko ruchu lokalnego.

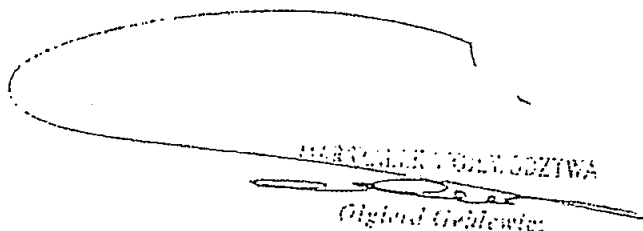
W uzasadnieniu do projektu autorzy powołują się na przykład obciążeń finansowych, dotyczących gminy po przejęciu dotychczasowej drogi krajowej. Autorzy projektu przytaczają koszty utrzymania dróg w dotychczasowym standardzie. Tymczasem, wymogi utrzymania dróg gminnych są znacznie niższe, a ponadto gminy 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 i powiatów.

Autorzy projektu proponując rozwiązanie, będące bardzo dobre w przypadku budowy dróg ekspresowych w większej odległości od dotychczasowych dróg krajowych (tu powołano się na przykład drogi krajowej nr 5 na odcinku Poznań – Gniezno, ale na podobną potrzebę utrzymania kategorii drogi krajowej wskazuje obciążenie i charakter ruchu na byłej drodze krajowej nr 3 na odcinku



Szczecin – Gorzów Wlkp.), jednocześnie proponują likwidację rozwiązania prawnego optymalnego w przypadku niewielkich zmian przebiegów dróg (tj. poprzez budowę obwodnic pojedynczych miejscowości lub tylko obszarów staromiejskich, czy też poprzez budowę nowego mostu lub wiaduktu w niewielkiej odległości od dotychczas istniejącego mostu lub przejazdu kolejowego, bądź skrzyżowania), ułatwiającego gospodarkę drogami na szczeblu samorządowym.

Przytoczone powyżej argumenty predysponują projekt do zaopiniowania go negatywnie i skierowania do poprawek, mających na celu wstrzymanie likwidacji procedury prawnej opisanej w art. 10 ust. 5 dla dróg samorządowych.

  
MARCJAN POLKOWSKI  
Ogólniobywatelski

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO W RZESZOWIE  
Departament Infrastruktury i Transportu

IT-VIII.0821.34.2012

Rzeszów, 2012-12-06

Pan  
Bogdan Ciepielewski  
Dyrektor Biura  
Związku Województw RP

W odpowiedzi na maila z dnia 27 listopada 2012 r. w załączeniu przekazuję uwagi do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych.



Otrzymują:

1. Adresat
2. A/a

Art. 10. 1. Organem właściwym do pozbawienia drogi dotychczasowej kategorii jest organ właściwy do zaliczenia jej do odpowiedniej kategorii.

2. Pozbawienia drogi jej kategorii dokonuje się w trybie właściwym do zaliczenia drogi do odpowiedniej kategorii.

3. Pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii, z wyjątkiem przypadku 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.

4. Nowo wybudowany odcinek drogi zostaje zaliczony do kategorii drogi, w której ciągu leży.

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

6. Drogom publicznym, obiektom mostowym i tunelom nadaje się numerację.

7. Numery drogom, po zaliczeniu ich do kategorii dróg publicznych, nadają odpowiednio:

- 1) drogom krajowym i wojewódzkim - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;
- 2) drogom powiatowym i gminnym - zarządy województw.

8. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarządy województw prowadzą rejestry numerów nadanych drogom.

9. Jednolite numery inwentarzowe, zwane dalej "JNI", obiektom mostowym i tunelom nadaje, na podstawie zgłoszeń zarządców dróg, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

10. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi rejestr JNI nadanych obiektom mostowym i tunelom.

11. Dla poszczególnych kategorii dróg właściwy zarządca drogi prowadzi ewidencję dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów.

12. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób numeracji oraz zakres, treść i sposób prowadzenia ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów, a także treść i sposób prowadzenia rejestrów numerów nadanych drogom oraz rejestru JNI nadanych obiektom mostowym i tunelom, mając na względzie potrzeby zarządzania drogami publicznymi oraz gromadzenia danych o sieci tych dróg, w ramach jednolitej metodyki systemu referencyjnego.

Po uchyleniu zapisów art.10 ust. 5 w ustawie o drogach publicznych na zarządcy danej drogi pozostanie obowiązek utrzymania obydwu odcinków danej drogi istniejącego i nowo wybudowanego, co postawi pod znakiem zapytania chęć budowy nowych odcinków dróg. Dodatkowo wybudowanie nowego odcinka i jednoczesny brak pozbawiania zastąpionego odcinka drogi dotychczasowej kategorii będzie uniemożliwiało ustalenie jej przebiegu, ustalenie kilometraża, założenie ewidencji i książki drogi.

Sugeruje się taką zmianę zapisów przedmiotowej ustawy, która pozwoli każdemu z zarządców dróg wykonywanie jego statutowych obowiązków. W związku z powyższym opiniuje się negatywnie przesłaną propozycję zmiany ustawy o drogach publicznych w takiej postaci.

Jednocześnie istnieje pilna potrzeba zmiany obecnego zapisu ust. 5 w/w ustawy.





## Opinia woj. łódzkiego

W nawiązaniu do maila z dnia 28 listopada br. w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych przesyłam poniżej stanowisko Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi w przedmiotowej kwestii:

Zgodnie z art. 10 ust. 5 obowiązującej ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych „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, 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 generalnie nie budzi wątpliwości w sytuacji budowy obwodnic miejscowości, ponieważ odcinki dróg zastąpione obwodnicą często nie spełniały warunków technicznych odpowiadających drodze krajowej czy wojewódzkiej. Po wybudowaniu obwodnicy służą do bezpośredniej obsługi przyległych terenów i mogą pełnić funkcje lokalnej drogi gminnej. Zastosowanie art. 10 ust. 5 ustawy w przypadku długich odcinków dróg krajowych zastępowanych nowym przebiegiem np. dróg ekspresowych, może być problematyczne, gdyż 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 z niskich budżetów gmin. Budzi to duże wątpliwości czy gminy będą w stanie utrzymać odcinki dróg, często o wysokich parametrach technicznych G i GP.

Należy podkreślić, że zastąpiony odcinek drogi krajowej (przebiegający przez kilka gmin) wcale nie musi utracić swojego charakteru tranzytowego i w dalszym ciągu będzie obciążony ruchem innym niż lokalny. Zgodnie z zapisami ustawy o drogach publicznych (pod warunkiem spełnienia przesłanek art. 6 i 6a) powinien on zostać w tym przypadku zaliczony do kategorii dróg wojewódzkich lub powiatowych.

Z uwagi na powyższe, zaproponowana zmiana ustawy polegająca na usunięciu ust. 5a w art.10, eliminuje automatyzm w przekazywaniu odcinków dróg do najniższej kategorii, ale nie rozwiązuje problemu i nie wskazuje sposobu jego rozwiązania. Do rozstrzygnięcia w dalszym ciągu będzie sytuacja, w której budujący obwodnicę musi zarządzać dwoma odcinkami dróg.

Długi odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem może zostać przekazany samorządom wojewódzkim, powiatowym lub gminnym, ale po szczegółowej analizie zaistniałej sytuacji. Proponuje się w ustawie dodać zapis, rozgraniczający budowę obwodnic i długich odcinków dróg, wskazujący na konieczność szczegółowych analiz i uruchamiający procedurę konsultacji i zawierania porozumień. Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, iż każdy przypadek wymaga indywidualnego rozważenia w powiązaniu z pozostałym układem drogowym województwa i przy udziale zarządców dróg.

Ponadto na uwagę zasługuje fakt, iż Konwent Marszałków Województw RP w stanowisku z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie przebiegu dróg krajowych zastępowanych nowo wybudowanymi drogami ekspresowymi, proponuje zaliczenie do dróg krajowych dróg alternatywnych do dróg ekspresowych, na podobnych zasadach jak zaliczenie do dróg krajowych dróg alternatywnych do autostrad.

Kraków, dnia 4 grudnia 2012 roku  
OR-IX.0821.489.2012

**Opinia Województwa Małopolskiego w przedmiocie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (*projekt klubu parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość*)**

Województwo Małopolskie negatywnie opiniuje przedmiotowy projekt ustawy popierając uwagi sformułowane przez Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich w dniu 3 grudnia br., stanowiące załącznik do niniejszego pisma.

# 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 Napierala  
ZDW w Zielonej Górze  
Tel. (068) 328-03-32

Kraków, dnia 3 grudnia 2012 roku

Odpowiadając na pismo w sprawie zaopiniowania poselskiego projektu (klubu parlamentarnego PiS) ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych Konwent Dyrektorów ZDW informuje, że załączony projekt **opiniuje negatywnie**.

Proponowane w projekcie ustawy zmiany powodują powrót do sytuacji, która miała miejsce przed zmianą ustawy o drogach publicznych w 2003 r. Wówczas to, istniał problem przejścia odcinka drogi zastępowanego wybudowanym nowym odcinkiem i zaliczenia go do odpowiedniej kategorii dróg. Samorządy wszystkich szczebli nie były zainteresowane przejmowaniem takich odcinków dróg. Skutkowało to sytuacjami, że po wybudowaniu obwodnicy miasta zarządca - inwestor administrował zarówno obwodnicą jak i dotychczasową siecią dróg w mieście lub też po wybudowaniu nowego przebiegu drogi był zobowiązany utrzymywać zarówno „stary” jak i „nowy” odcinek.

Wprowadzenie zapisu w art. 10 ust. 5 uregulowało to zagadnienie..

Jego uchylenie spowoduje pojawienie się kwestii znalezienia „nowego” zarządcy dla zastępowanego odcinka. Problemem będzie przekazanie „starych” odcinków pod administrację samorządów województwa, powiatu czy gminy. W takich okolicznościach może zaistnieć obawa o brak motywacji ze strony zarządców do budowania obwodnic miast.

W komentarzu do uzasadnienia projektu, wyraża się opinię, że odcinki dróg krajowych pozostałych po wybudowaniu nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych powinny pozostać w utrzymaniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jako drogi alternatywne dla dróg szybkiego ruchu. Rozwiązanie takie zostało już zastosowane w przypadku obecnych dróg krajowych DK 92 (alternatywna dla A2), DK 94 (alternatywna dla A4) czy też DK 91 (alternatywna dla A1).

Z poważaniem

Przewodniczący Konwentu Dyrektorów ZDW

## Opinia woj. kujawsko-pomorskiego

Przedmiotową nową propozycję zmiany ustawy o drogach publicznych uchylającą ust. 5 w art. 10 opiniuje się pozytywnie potwierdzając jednocześnie argumenty zawarte w uzasadnieniu.

Uchylenie przedmiotowego postanowienia pozwoli na wprowadzenie „okresu przejściowego”, w którym dotychczasowy zarządca drogi w wyniku negocjacji z samorządami podejmie działania zmierzające do zaliczenia „zastępowanego” odcinka drogi do kategorii dróg: wojewódzkich, powiatowych, gminnych lub nie zmienianiu jego kategorii.

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\_marszałkowski@mazovia.pl

**Mazowsze.**  
serce Polski

OR-OP-II.0821.267.2012.BD

Nr Kanc.:

Warszawa, 6 grudnia 2012 roku

Pan  
BOGDAN CIEPIELEWSKI  
Dyrektor Biura Związku Województw RP

E-mail: [l.sztramska@zwrp.pl](mailto:l.sztramska@zwrp.pl)

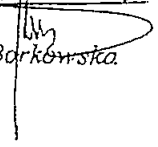
Nawiązując do pisma przesłanego drogą elektroniczną w dniu 27 listopada 2012 roku dotyczącego prośby o zaopiniowanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych, uprzejmie informuję, że negatywnie opiniujemy przedmiotowy projekt, przedstawiając następujące uwagi.

Zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.) odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.

Zaproponowana w projekcie zmiana polegająca na uchyleniu ww. przepisu, w naszej ocenie, jest niecelowa. Przytoczony w uzasadnieniu projektu argument o niefunkcjonalności dotychczasowego rozwiązania oparty na kryterium ekonomicznym przejmowania zastępowanych odcinków dróg przez samorządy gminne nie znajduje potwierdzenia w faktach. Należy zauważyć, że wymogi utrzymania dróg w standardzie dróg gminnych są znacznie niższe, a ponadto gminy posiadają możliwość ograniczenia ruchu na takich drogach poprzez wprowadzenie stosownych ograniczeń tonażu i prędkości. Ponadto należy podkreślić, iż odcinki zastępowanych dróg stają się 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.

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.

Zastępca Dyrektora Departamentu  
ds. Organizacyjno - Prawnych

  
Tamara Borkowska

Sprawę prowadzi:  
Bartosz Drozdowski  
tel. (22) 5979121

Wydzi. ds. Prawnych i Organizacyjnych

05.12.2012

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.



www.mazovia.pl



URZĄD  
MARSZAŁKOWSKI  
WOJEWÓDZTWA  
ŚLĄSKIEGO

Zespół  
Obsługi Prawnej

Katowice, dnia 6 grudnia 2012 r.

OP.KW-00509/12  
OP.0821.00210.2012

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

W odpowiedzi na pismo z dnia 27 listopada 2012 r. dotyczące wyrażenia opinii w przedmiocie projektu zmian do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, uprzejmie informuję, że Zespół Obsługi Prawnej tut. Urzędu opiniuje w/w projekt pozytywnie w zakresie, w jakim zmierza on do usunięcia niefunkcjonalności w praktyce stosowania przepisów skutkujących automatycznym przekazywaniem samorządom dróg krajowych zastępowanych odcinkami nowymi.

Jak wynika z uzasadnienia w/w projektu automatyczne przekazywanie samorządom odcinków dotychczasowych dróg krajowych, bez każdorazowego rozpoznania konkretnego przypadku, rodziło dotąd sytuacje konfliktowe, głównie ze względu na ciężar obowiązków finansowych z tym związanych.

W zakresie oceny formalnej projekt ustawy nowelizującej odpowiada przepisom rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. z 2002 r. nr 100, poz. 908).

URZĄD MARSZAŁKOWSKI  
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO  
*Bogdan Ciepielewski*  
2012.12.06

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



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
PROKURATOR GENERALNY  
PG VII G 025/417/12

Warszawa, dnia 20.12. 2012 r.

SEKRETARIAT SZEFA KS  
L.dz. ....  
Data wpływu ..... 21.12.2012

Pan  
Lech Czapla  
Szef Kancelarii Sejmu

*Szanowny Panie Ministrze*

Nawiązując do pisma z dnia 23 listopada 2012 r. nr GMS-WP-173-347/12, 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 poważaniem*

Wz  
PROKURATOR GENERALNY  
*[Signature]*  
Kancelaria Prokuratury Generalnej