

ZARZĄDZENIE NR 138/2020
DYREKTORA
ZARZĄDU DRÓG MIASTA KRAKOWA
z dnia 29 października 2020 r.

w sprawie zasad określania zakresu inwestycji drogowej w przypadku zawierania umów na budowę lub przebudowę dróg publicznych, o których mowa w art. 16 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. 2020 r., poz. 470 z późn. zm.)

Na podstawie § 5 ust. 1 Statutu Zarządu Dróg Miasta Krakowa będącego załącznikiem do uchwały nr CVIII/2809/18 Rady Miasta Krakowa w sprawie reorganizacji jednostki budżetowej Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, zmiany jej nazwy i nadania statutu oraz upoważnienia Dyrektora Zarządu Dróg Miasta Krakowa do załatwiania indywidualnych spraw z zakresu administracji publicznej (Dz. Urz. Woj. Małop. poz. 5920 z późn. zm.), § 1 ust. 2 uchwały nr CVIII/2809/18 Rady Miasta Krakowa w sprawie reorganizacji jednostki budżetowej Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, zmiany jej nazwy i nadania statutu oraz upoważnienia Dyrektora Zarządu Dróg Miasta Krakowa do załatwiania indywidualnych spraw z zakresu administracji publicznej (Dz. Urz. Woj. Małop. poz. 5920 z późn. zm.) oraz § 6 ust. 1 pkt 15 lit. a Regulaminu Organizacyjnego Zarządu Dróg Miasta Krakowa będącego załącznikiem do zarządzenia nr 75/2020 Dyrektora Zarządu Dróg Miasta Krakowa z dnia 30 czerwca 2020 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu Organizacyjnego w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa oraz na podstawie art. 16 ust. 1 i ust. 2 w zw. z art. 19 ust. 5 w zw. z art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. 2020 r., poz. 470 z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Ustala się zasady określania zakresu inwestycji drogowej w przypadku zawierania umów dotyczących budowy/ przebudowy/ drogi publicznej / dróg publicznych związanych z realizacją inwestycji niedrogowych wykonywanych przez inwestorów na terenie Gminy Miejskiej Kraków.

2. Odstępstwo od przyjętych niniejszym Zarządzeniem zasad jest dopuszczalne jedynie w uzasadnionych przypadkach.

3. Zgodę na odstępstwo od przyjętych niniejszym Zarządzeniem zasad wydaje Dyrektor ZDMK na podstawie sporządzonej opinii w zakresie zasadności przyjęcia odstępstwa przez Komisję składającą się z trzech wyznaczonych przez Dyrektora ZDMK przedstawicieli ZDMK oraz po jednym przedstawicielu UMK i dwóch przedstawicielu ZTP.

4. Komisję, o której mowa w ust. 3 każdorazowo zwołuje Dyrektor ZDMK określając jednocześnie tryb i zasady jej działania.

§ 2. Użyte w niniejszym Zarządzeniu lub jego Załącznikach określenia oznaczają:

- 1) **analiza** - specjalistyczne opracowanie sporządzone na zlecenie i koszt Inwestora określające zakres Inwestycji drogowej uwzględniające prognozowane natężenie ruchu drogowego generowanego przez planowaną Inwestycję niedrogową oraz uwzględniające natężenie ruchu drogowego generowanego przez zabudowę sąsiednią z planowaną Inwestycją niedrogową, w tym także sąsiednie inwestycje, w stosunku do których zostały już wydane stosowne decyzje administracyjne,
- 2) **budowa drogi publicznej** – wykonywanie połączenia drogowego między określonymi miejscami, a także jego odbudowę i rozbudowę w rozumieniu art. 4 pkt 17 ustawy,
- 3) **droga publiczna** – droga publiczna w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. 2020 r., poz. 470 z późn. zm.), których zarządem jest ZDMK,

- 4) **urządzona droga publiczna** – droga publiczna wyposażona we wszystkie elementy oraz infrastrukturę zgodnie z Rozporządzeniem, adekwatnie do klasy tej drogi,
- 5) **nieurządzona droga publiczna** – droga publiczna nie wyposażona we wszystkie elementy oraz infrastrukturę zgodnie z Rozporządzeniem, adekwatnie do klasy tej drogi,
- 6) **Inwestor** – podmiot, który w związku z realizowaną inwestycją o charakterze innym, niż przedsięwzięcie drogowe zobowiązany jest do budowy lub przebudowy drogi (dróg) publicznej (publicznych) w oparciu o art. 16 ust. 1 i ust. 2 ustawy,
- 7) **Inwestycja drogowa** – budowa lub przebudowa drogi publicznej/dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową,
- 8) **Inwestycja niedrogowa** – realizowana przez Inwestora inwestycja o charakterze innym, niż przedsięwzięcie drogowe, o której mowa w art. 16 ust. 1 i ust. 2 ustawy,
- 9) **koncepcja** – plan sytuacyjny w skali, wykonany na podkładzie geodezyjnym zawierający geometrię układu drogowego wraz z innymi niezbędnymi elementami koniecznymi do zaopiniowania geometrii (np. przejezdności, przekroje itp.) zawierająca opis i uzasadnienie proponowanych w koncepcji rozwiązań - sporządzona na zlecenie i koszt Inwestora,
- 10) **UMK** – właściwy wydział Urzędu Miasta Krakowa w zakresie dokonania oceny wpływu Inwestycji niedrogowej na natężenie ruchu drogowego generowanego przez planowaną Inwestycję niedrogową tj. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa lub Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa w zależności od zakresu opracowywania analizy (analizy makro – Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa, analizy weryfikujące przepustowość i geometrię – Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa);
- 11) **MPZP** – obowiązujący na danym obszarze miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, o którym mowa w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. 2020 r. poz. 293 z późn. zm.),
- 12) **skrzyżowanie** – skrzyżowanie, które przejmie ruch generowany przez Inwestycję niedrogową,
- 13) **stanowisko ZTP** – pismo ZTP zawierające ocenę wpływu Inwestycji niedrogowej na infrastrukturę transportową i rowerową,
- 14) **przebudowa drogi** – wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi publicznej, niewymagających zmiany granic pasa drogowego, w rozumieniu art. 4 pkt 18 ustawy,
- 15) **PUM** – powierzchnia użytkowa Inwestycji niedrogowej wynikająca z ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę wydanej dla Inwestycji niedrogowej,
- 16) **Rozporządzenie** - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2016, poz. 124 z późn. zm.) lub akt prawny, który go zastąpi,
- 17) **umowa** – stosunek prawny zawarty pomiędzy Gminą Miejską Kraków a Inwestorem lub Inwestorami w oparciu o art. 16 ust. 1 i ust. 2 ustawy,
- 18) **ustawa** – ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. 2020 r., poz. 470 z późn. zm.) lub akt prawny który ją zastąpi,
- 19) **współczynnik P_i** – współczynnik określający generację i atrakcję ruchu spowodowanego Inwestycją niedrogową wyliczany według wzoru i zasad określonych w Załączniku nr 2 do niniejszego Zarządzenia;
- 20) **ZDMK** – jednostka organizacyjna Gminy Miejskiej Kraków, która na podstawie właściwej uchwały Rady Miasta Krakowa pełni funkcję zarządu drogi,

- 21) **ZTP** - jednostka organizacyjna Gminy Miejskiej Kraków, która na podstawie właściwej uchwały organizuje, nadzoruje i prowadzi wszystkie sprawy związane z transportem w Gminie Miejskiej Kraków.

§ 3. 1. W przypadku gdy Inwestycja niedrogowa wymaga budowy lub przebudowy drogi publicznej/ dróg publicznych w odniesieniu do zasad ustalania zakresu Inwestycji drogowej stosuje się zapisy niniejszego zarządzenia.

2. Przy ustalaniu zakresu Inwestycji drogowej na obszarze, na którym obowiązuje MPZP stosuje się następujące wytyczne:

1) w przypadku gdy Inwestycja niedrogowa zlokalizowana jest w rejonie urzędzonej drogi publicznej:

a) gdy wartość PUM jest większa lub równa $500m^2$ oraz przy przyjęciu współczynnika P_i na poziomie powyżej 5 % natężenia ruchu pojazdów w szczycie porannym i popołudniowym na drodze bezpośrednio obsługującej Inwestycję niedrogową zakres Inwestycji drogowej będzie wynikał z:

aa) analizy poprzedzonej zaakceptowaną koncepcją przez UMK, przy czym wariant ten dotyczy tylko przypadku, w którym Inwestor oświadczy, iż zamierza zlecić sporządzenie analizy

albo

ab) zaakceptowanej koncepcji przez UMK obejmującej zakres Inwestycji drogowej wynikający z ustaleń obowiązującego na danym obszarze miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

2) w przypadku gdy Inwestycja niedrogowa zlokalizowana jest w rejonie nieurzędzonej drogi publicznej:

a) gdy wartość PUM jest mniejsza niż $500m^2$ wówczas Inwestycja drogowa będzie obejmowała budowę / przebudowę drogi publicznej polegającej na realizacji bezpiecznego ciągu pieszego wzdłuż Inwestycji niedrogowej oraz konieczność budowy / przebudowy drogi publicznej wzdłuż Inwestycji niedrogowej,

b) gdy wartość PUM jest większa lub równa $500m^2$ oraz przy przyjęciu współczynnika P_i na poziomie do 5 % natężenia ruchu pojazdów w szczycie porannym i popołudniowym na drodze bezpośrednio obsługującej Inwestycję niedrogową Inwestycja drogowa będzie obejmowała konieczność budowy / przebudowy drogi publicznej do skrzyżowania, w tym w szczególności zapewnienie bezpiecznego połączenia pieszego oraz rowerowego (budowa / przebudowa chodnika, pobocza, wyznaczenie strefy zamieszkania, budowa drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów) łączącego Inwestycję niedrogową z najbliższym chodnikiem, drogą dla pieszych i rowerów, drogą dla rowerów lub przystankiem komunikacji publicznej,

c) gdy wartość PUM jest większa lub równa $500m^2$ oraz przy przyjęciu współczynnika P_i na poziomie powyżej 5% natężenia ruchu pojazdów w szczycie porannym i popołudniowym na drodze bezpośrednio obsługującej Inwestycję niedrogową zakres Inwestycji drogowej będzie wynikał z:

aa) analizy poprzedzonej zaakceptowaną koncepcją przez UMK, do której winno być również niezależnie uzyskane i przedłożone przez Inwestora stanowisko ZTP, przy czym wariant ten dotyczy tylko przypadku, w którym Inwestor oświadczy, iż zamierza zlecić sporządzenie analizy

albo

ab) zaakceptowanej koncepcji przez UMK obejmującej zakres Inwestycji drogowej wynikający z ustaleń obowiązującego na danym obszarze miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, do której winno być również niezależnie uzyskane i przedłożone przez Inwestora stanowisko ZTP.

3) w przypadku, gdy w rejonie Inwestycji niedrogowej brak jest urządzonej jak i nieurządzonej drogi publicznej:

a) niezależnie od wartości PUM Inwestor zobowiązany będzie do nabycia / wydzielenia i przekazania na rzecz Gminy Miejskiej Kraków nieruchomości wydzielonej pod Inwestycję drogową na zasadach określonych w umowie oraz

b) gdy wartość PUM jest mniejsza niż 500m² zakres Inwestycji drogowej będzie wynikał z koncepcji,

c) gdy wartość PUM jest większa lub równa 500m² oraz przy przyjęciu współczynnika P_i na poziomie do 5 % natężenia ruchu pojazdów w szczycie porannym i popołudniowym na drodze bezpośrednio obsługującej Inwestycję niedrogową zakres Inwestycji drogowej będzie wynikał z koncepcji,

d) gdy wartość PUM jest większa lub równa 500m² oraz przy przyjęciu współczynnika P_i na poziomie powyżej 5 % natężenia ruchu pojazdów w szczycie porannym i popołudniowym na drodze bezpośrednio obsługującej Inwestycję niedrogową zakres Inwestycji drogowej będzie wynikał z:

aa) analizy poprzedzonej zaakceptowaną koncepcją przez UMK, do której winno być również niezależnie uzyskane i przedłożone przez Inwestora stanowisko ZTP, przy czym wariant ten dotyczy tylko przypadku, w którym Inwestor oświadczy, iż zamierza zlecić sporządzenie analizy

albo

ab) zaakceptowanej koncepcji przez UMK obejmującej zakres Inwestycji drogowej wynikający z ustaleń obowiązującego na danym obszarze miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, do której winno być również niezależnie uzyskane i przedłożone przez Inwestora stanowisko ZTP.

3. Przy ustalaniu zakresu Inwestycji drogowej na obszarze, na którym nie obowiązuje MPZP stosuje się następujące wytyczne:

1) w przypadku gdy Inwestycja niedrogowa zlokalizowana jest w rejonie urządzonej drogi publicznej:

a) gdy wartość PUM jest większa lub równa 500m² oraz przy przyjęciu współczynnika P_i na poziomie powyżej 5 % natężenia ruchu pojazdów w szczycie porannym i popołudniowym na drodze bezpośrednio obsługującej Inwestycję niedrogową zakres Inwestycji drogowej będzie wynikał z analizy poprzedzonej zaakceptowaną koncepcją przez UMK, do której winno być również niezależnie uzyskane i przedłożone przez Inwestora stanowisko ZTP,

2) w przypadku, gdy Inwestycja niedrogowa zlokalizowana jest w rejonie nieurządzonej drogi publicznej:

a) gdy wartość PUM jest mniejsza niż 500m² Inwestycja drogowa będzie obejmowała zakres obejmujący konieczność budowy / przebudowy drogi publicznej polegającej na realizacji bezpiecznego ciągu pieszego wzdłuż Inwestycji niedrogowej oraz konieczność budowy / przebudowy drogi publicznej wzdłuż Inwestycji niedrogowej,

b) gdy wartość PUM jest większa lub równa 500m^2 oraz przy przyjęciu współczynnika P_i na poziomie do 5 % natężenia ruchu pojazdów w szczycie porannym i popołudniowym na drodze bezpośrednio obsługującej Inwestycję niedrogową Inwestycja drogowa będzie obejmowała konieczność budowy / przebudowy drogi publicznej do skrzyżowania, w tym w szczególności zapewnienie bezpiecznego połączenia pieszego oraz rowerowego (budowa / przebudowa chodnika, pobocza, wyznaczenie strefy zamieszkania, budowa drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów) łączącego Inwestycję niedrogową z najbliższym chodnikiem, drogą dla pieszych i rowerów, drogą dla rowerów lub przystankiem komunikacji publicznej,

c) gdy wartość PUM jest większa lub równa 500m^2 oraz przy przyjęciu współczynnika P_i na poziomie powyżej 5 % natężenia ruchu pojazdów w szczycie porannym i popołudniowym na drodze bezpośrednio obsługującej Inwestycję niedrogową zakres Inwestycji drogowej będzie wynikał z analizy poprzedzonej zaakceptowaną koncepcją przez UMK, do której winno być również niezależnie uzyskane i przedłożone przez Inwestora stanowisko ZTP,

3) w przypadku, gdy w rejonie Inwestycji niedrogowej brak jest urządzonej jak i nieurządzonej drogi publicznej:

a) niezależnie od wartości PUM Inwestor zobowiązany będzie do nabycia / wydzielenia i przekazania na rzecz Gminy Miejskiej Kraków nieruchomości wydzielonej pod Inwestycję drogową na zasadach określonych w umowie,

b) gdy wartość PUM jest mniejsza niż 500m^2 wówczas zakres Inwestycji drogowej będzie wynikał z koncepcji,

c) gdy wartość PUM jest większa lub równa 500m^2 oraz niezależnie od wartości współczynnika P_i zakres Inwestycji drogowej będzie wynikał z analizy poprzedzonej zaakceptowaną koncepcją przez UMK, do której winno być również niezależnie uzyskane i przedłożone przez Inwestora stanowisko ZTP,

§ 4. Integralną częścią niniejszego Zarządzenia jest Załącznik nr 1 będący tabelarycznym zestawieniem wytycznych stosowanych przy ustalaniu zakresu Inwestycji drogowej oraz Załącznik nr 2 zawierający wzór i zasady wyliczenia wskaźnika P_i . W przypadku sprzeczności treści Załącznika nr 1 lub Załącznika nr 2 do Zarządzenia z treścią Zarządzenia, rozstrzyga treść Zarządzenia.

§ 5. Odpowiedzialnym za realizację zarządzenia czyni się Zastępcę Dyrektora Zarządu Dróg Miasta Krakowa ds. Dróg oraz Kierownika Działu Warunków.

§ 6. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.