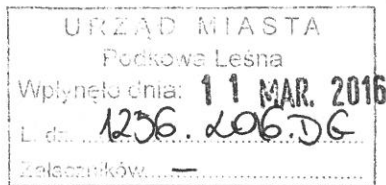


MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

DEPARTAMENT
DRÓG PUBLICZNYCH

Warszawa, 4 marca 2016 r.

DDP.VI.0212.12.2016.GK.1
NK: 32556 116



*p. Kacprawiak
BN
ca*

Pan
Artur Tusiński
Burmistrz Miasta
Podkowa Leśna

Szanowny Panie Burmistrzu,

odpowiadając na pismo znak: IK.7013.01.05.2016 z dnia 25 lutego 2016 r., dotyczące warunków projektowania na obszarach wpisanych do rejestru zabytków w świetle przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124), przedstawiam następujące stanowisko.

Problematyka prowadzenia robót budowlanych w zakresie dróg publicznych na terenach objętych ochroną konserwatorską jest w resorcie znana. Wielokrotnie analizowane były możliwości rozwiązania tego typu kwestii w istniejącym systemie przepisów techniczno-budowlanych, lecz ze względu na ich obecną formułę nie jest to możliwe.

Jednocześnie informuję, że w resorcie infrastruktury i budownictwa trwają prace nad przygotowaniem koncepcji nowej struktury przepisów techniczno-budowlanych w obszarze drogownictwa. Planuje się odejście od sztywnych przepisów o charakterze obligatoryjnym, sformułowanych w formie rozporządzeń, na rzecz elastycznych regulacji mających charakter fakultatywny. W ustawach i rozporządzeniach regulowane byłyby wyłącznie aspekty istotne z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji i użytkowania (niezbędne minimum), które wynikają z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r. ustanawiającego zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych. Wstępne założenie przewiduje zastosowanie oddzielnego podejścia do dróg nowo budowanych oraz do dróg rozbudowywanych i przebudowywanych. Podobnie szczególny tryb przewidziany byłby dla dróg przebiegających przez obszary objęte ochroną konserwatorską. Prace te są jednak na wstępnym etapie i trudno mówić obecnie o terminie ich zakończenia.

Do tego czasu realizacja inwestycji drogowych na obszarach objętych ochroną konserwatorską musi odbywać się w ramach obowiązujących regulacji zawartych w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2031) lub w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.).

Ponadto, skoro w myśl art. 5 pkt ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r. poz. 1446, z późn. zm.) jedną z czynności, noszących znamiona ochrony nad zabytkami, jest zabezpieczenie i utrzymanie zabytku oraz jego otoczenia w jak najlepszym stanie, należy wskazać, że na terenach objętych ochroną konserwatorską przede wszystkim powinno prowadzić się roboty budowlane polegające na remontach istniejących obiektów budowlanych (a takimi są drogi publiczne). Zgodnie z art. 3 pkt 8 ustawy Prawo budowlane przez remont należy rozumieć wykonywanie w istniejącym obiekcie budowlanym robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji, przy czym dopuszcza się stosowanie wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym. Podobnie definiuje tę kwestię ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.), zgodnie z którą

przez remont drogi rozumie się wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym (art. 4 pkt 19).

Istotny jest fakt, że zgodnie z § 2 ww. rozporządzenia przepisy w nim zawarte stosuje się przy projektowaniu, budowie oraz przebudowie dróg publicznych i związanych z nimi urządzeń budowlanych, a także przy projektowaniu i budowie urządzeń niezwiązanych z drogami publicznymi, sytuowanych w ich pasach drogowych. Przepisy te nie mają zastosowania przy remontach ani przy zmianie organizacji ruchu na drogach publicznych.

W przypadku, gdy nie ma możliwości innego podziału nieruchomości gruntowych, ze względu na dokonany wpis do rejestru zabytków, rozwiązaniem wskazanym jest prowadzenie robót budowlanych polegających na przebudowie drogi. Zgodnie z art. 3 pkt 7a ustawy Prawo budowlane przez przebudowę rozumie się wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji. W przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego. Bardziej szczegółowa definicja przebudowy zawarta jest w art. 4 pkt 18 ustawy o drogach publicznych. Zgodnie z nią przez przebudowę drogi rozumie się wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego. Ustawa jest aktem prawa wyższego rzędu względem rozporządzenia. Z obu definicji przebudowy wynika, że oznacza ona wykonywanie robót budowlanych w istniejących liniach rozgraniczających drogę (ulicę). Zatem należy stwierdzić, iż wymagania zawarte w § 7 i § 8 ww. rozporządzenia, określające minimalne szerokości drogi (ulicy) w liniach rozgraniczających, nie mają zastosowania przy przebudowie drogi.

Jednocześnie zwracam uwagę, że przepisy przedmiotowego rozporządzenia przewidują w wybranych regulacjach mniej restrykcyjne wymagania dla robót budowlanych polegających na przebudowie drogi (np. § 4 ust. 3, § 9 ust. 2, § 14 ust. 3, § 17 ust. 3 pkt 2, itd.).

W pozostałych przypadkach realizacja inwestycji drogowych, o ile spełnienie wymagań zawartych w przepisach techniczno-budowlanych nie jest możliwe, wymaga zastosowania procedury odstępstwa, o której mowa w art. 9 ustawy Prawo budowlane. Pragnę w tym miejscu zapewnić, iż resort infrastruktury i budownictwa analizuje każdy wniosek o udzielenie upoważnienia do wyrażenia zgody na odstępstwo indywidualnie i – przy wyczerpującym uzasadnieniu oraz jeśli zapewnione są rozwiązania zamienne, gwarantujące niezbędny poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego – nie staje na przeszkodzie w realizacji inwestycji drogowych.

Na koniec zwracam uwagę, iż na przestrzeni siedmiu lat, tj. od 2009 r., do ministra właściwego ds. transportu wpłynął tylko jeden wniosek o udzielenie upoważnienia do wyrażenia zgody na odstępstwo, dotyczący ul. Storczyków w Podkowie Leśnej.

Z wyrazami szacunku,

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Dróg Publicznych
B. Leszczyńska
Beata Leszczyńska