

Budowa infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym

Poradnik dla zarządców dróg



MINISTERSTWO
ADMINISTRACJI
I CYFRYZACJI





INNOWACYJNA GOSPODARKA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Ministerstwo
Administracji
i Cyfryzacji

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



BUDOWA INFRASTRUKTURY TELEKOMUNIKACYJNEJ W PASIE DROGOWYM

PORADNIK DLA ZARZĄDCÓW DRÓG

Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji

Warszawa 2015



Wydawca:

Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji

Wydanie publikacji jest współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Projektu systemowego – działania na rzecz rozwoju szerokopasmowego dostępu do Internetu oraz z budżetu państwa.

Autorzy: Krzysztof Heller; Jacek Taraska; Xawery Konarski; Paweł Gruszecki;
Aleksandra Dziurkowska; Aleksander Konopek

Współpraca merytoryczna: Grzegorz Czwordon - Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji;
Eugeniusz W. Gaca – Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji

Współpraca: Małgorzata Olszewska – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji w latach 2012-2014; Stanisław Dąbek – Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji; Justyna Romanowska – Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji; Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

Wydanie I

Patronat honorowy:



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Spis treści

1	Infrastruktura szerokopasmowa w Polsce.....	8
1.1	Rozwój infrastruktury szerokopasmowej w Polsce	8
1.2	Kanały technologiczne.....	16
2	Wymagania formalne i prawne	19
2.1	Omówienie możliwości lokalizacji infrastruktury	19
2.1.1	Warunki prawne lokalizacji infrastruktury w pasie drogowym	20
2.1.2	Warunki prawne lokalizacji infrastruktury w przypadku autostrady płatnej	29
2.1.3	Obiekty inżynierskie	30
2.1.4	Kolejne fazy realizacji projektu	32
2.2	Budowa kanału technologicznego jako inwestycja niedrogowa	34
2.3	Zagadnienia formalne lokalizacji infrastruktury.....	36
2.3.1	Infrastruktura istniejąca w pasie drogowym	36
2.3.2	Decyzja lokalizacyjna	40
2.3.3	Utrzymanie infrastruktury.....	48
2.3.4	Uzgodnienie projektu.....	51
2.4	Decyzje na zajęcie pasa drogowego	52
2.4.1	Zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót.....	53
2.4.2	Zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury.....	62
2.4.3	Wspólne załatwienie spraw.....	68
2.5	Regionalne sieci szerokopasmowe	69
2.6	Zagadnienie odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych	71
3	Opłaty za zajęcie pasa drogowego	79
3.1	Podstawy prawne	80
3.2	Zasady ustalania wysokości stawek.....	83
3.2.1	Umieszczanie infrastruktury w pasie drogowym	83
3.2.2	Prowadzenie robót w pasie drogowym	88
3.3	Zasady poprawnego obliczania opłat.....	93
3.3.1	Umieszczanie w pasie drogowym.....	93
3.3.2	Prowadzenie robót w pasie drogowym	97
3.4	Wpływ opłat na inwestycje telekomunikacyjne	100

4	Kanały technologiczne.....	108
4.1	Obowiązek budowy	109
4.2	Tryb udostępniania	114
4.3	Dobre praktyki w zakresie ustalania stawek opłat za udostępnianie kanałów technologicznych.....	116
4.4	Dobre praktyki obliczania opłat.....	117
4.4.1	Zasady naliczania opłat – wyliczenia podstawowe.....	118
4.4.2	Zasady naliczania opłat za dzierżawę części otworów kanału technologicznego	121
4.4.3	Maksymalne wypełnienia otworu kanału technologicznego	123
4.4.4	Zasady naliczania opłat za mikrokanalizację	124
4.4.5	Zasady naliczania opłat końcowych	125
4.4.6	Wyznaczanie średniego kosztu budowy kanału technologicznego.....	125
4.4.7	Wyznaczenie wysokości ponoszonych kosztów operacyjnych	126
4.4.8	Ustalenie abonamentu za udostępnienie kanału technologicznego	126
4.5	Warunki techniczne budowy kanałów technologicznych.....	129
5	Wzory dokumentów	134
6	Definicje, akty prawne i normy techniczne	142
6.1	Definicje	142
6.2	Akty prawne i normy techniczne	146



Słowo Wstępne



Szanowni Państwo

Nasz kraj jest dziś największym placem budowy sieci szerokopasmowych w Europie. Dzięki wysiłkowi samorządów i przedsiębiorców telekomunikacyjnych, dzięki pracy administracji publicznej i dobremu wykorzystaniu funduszy unijnych, budujemy cyfrowe autostrady. Skala tych inwestycji, a także projektów, które będą realizowane w kolejnych latach w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa, jest dla Państwa, jako zarządców dróg publicznych, nie lada wyzwaniem. Aby jednak w pełni wykorzystać pełen potencjał z dostępności usług szerokopasmowych konieczna jest współpraca wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego, którzy muszą pamiętać także, że rozwój sieci szerokopasmowych jest dodatkowym instrumentem służącym pokonywaniu oddalenia terenów wiejskich i podmiejskich od centrów rozwoju. Dlatego też przekazujemy do wykorzystania Poradnik, który zawiera informacje dotyczące prowadzenia inwestycji telekomunikacyjnych w pasie drogowym. Zagadnienia w nim przedstawione obejmują przede wszystkim wymagania prawne, formalne, techniczne i finansowe dla inwestycji telekomunikacyjnych, lokalizowanych w pasie drogowym oraz analizę wpływu tych warunków na koszty inwestycji telekomunikacyjnych.

Celem Poradnika jest także przybliżenie Państwu problematyki lokalizacji sieci telekomunikacyjnych w pasie drogowym, w szczególności uwarunkowań prawnych lokalizacji telekomunikacyjnej linii kablowej, kanalizacji kablowej i kanałów technologicznych zarówno w terenie zabudowy jak i poza terenem zabudowy. Poradnik ma też na celu umożliwienie szybszej realizacji projektów szerokopasmowych, zbliżających nasz kraj do wyznaczonych celów rozwoju Internetu szerokopasmowego. Dodatkowo w Poradniku przedstawiono rekomendację dobrych praktyk obliczania opłat za udostępnianie kanałów technologicznych.

Andrzej Halicki

Minister Administracji i Cyfryzacji

Infrastruktura szerokopasmowa w Polsce

Rozwój infrastruktury szerokopasmowej w Polsce

Kanały technologiczne

Projekt Systemowy

1 Infrastruktura szerokopasmowa w Polsce

1.1 Rozwój infrastruktury szerokopasmowej w Polsce

Od wielu lat w Polsce podejmowane są działania mające na celu rozwój społeczeństwa informacyjnego, z którego korzyści mają uzyskiwać wszyscy obywatele. Jednym z tych działań są projekty budowy sieci szerokopasmowych, realizowane przez jednostki samorządowe oraz przedsiębiorców telekomunikacyjnych. Celem budowy infrastruktury szerokopasmowej jest między innymi świadczenie usług telekomunikacyjnych wysokiej jakości jak największej liczbie osób i przedsiębiorstw.

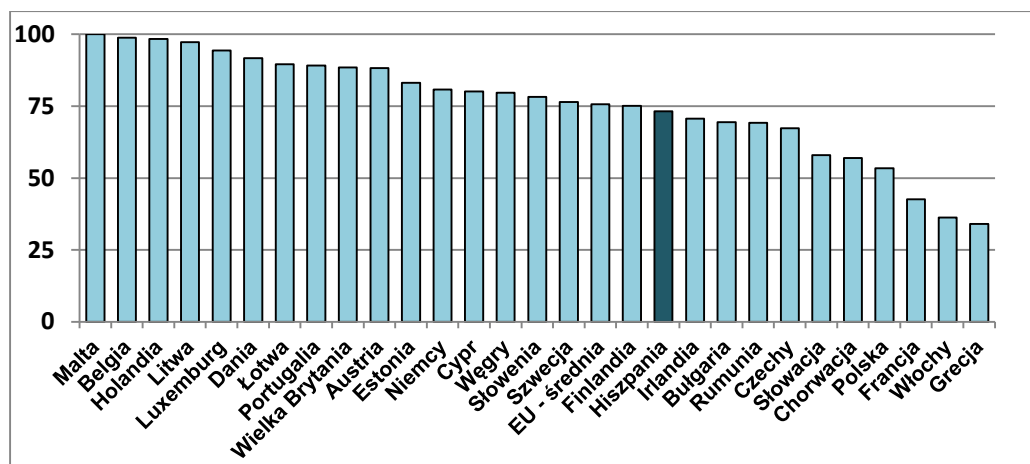
Rozwój infrastruktury jest podyktowany koniecznością zapewnienia powszechnego dostępu do Internetu dla większości mieszkańców kraju oraz poprawy jego jakości w wielu rejonach kraju. Obecny stan infrastruktury telekomunikacyjnej oraz plany jego rozwoju zostały przedstawione w Narodowym Planie Szerokopasmowym zatwierdzonym przez Radę Ministrów w styczniu 2014 roku. Dla realizacji celów tej strategii niezbędna jest współpraca i współdziałanie jednostek samorządowych jak i prywatnych przedsiębiorców.

Zgodnie z dokumentami – Europejską Agendą Cyfrową oraz Narodowym Planem Szerokopasmowym, zasadniczym celem polityki rozwoju rynku telekomunikacyjnego jest rozwój sieci i infrastruktury telekomunikacyjnej oraz pobudzenie popytu na usługi dostępne o wysokich przepływnościach. Wyznaczone w tych dokumentach cele to:

- 1) Zapewnienie możliwości dostępu do Internetu o prędkości co najmniej 30 Mbps do końca 2020 roku dla wszystkich gospodarstw domowych.
- 2) Doprowadzenie do wykorzystania dostępu o prędkości co najmniej 100 Mbps przez 50% gospodarstw domowych do końca 2020 roku.

Realizacja celów Narodowego Planu Szerokopasmowego przyniesie korzyści społeczne, a dzięki upowszechnieniu dostępu do nowoczesnej sieci Internetowej, zapewni uczestnictwo w życiu społecznym i gospodarczym wszystkim grupom społecznym. Dzięki ich realizacji nastąpi m.in. zwiększenie wykorzystania technologii teleinformatycznych, rozwój rynku usług świadczonych za pośrednictwem sieci szerokopasmowych, rozwój e-usług, zwiększenie dostępu do zasobów publicznych (np. bibliotek, urzędów), upowszechnienie usług e-administracji itp.

Wykres 1



Możliwość dostępu szerokopasmowego NGA w Unii Europejskiej

(% gospodarstw domowych z możliwością dostępu, 2014)

Źródło: Digital Agenda Scorebook 2015

Obecny stan dostępności infrastruktury umożliwiającej świadczenie usług NGA (Next Generation Access – dostęp następnej generacji), tj. usług w technologiach zapewniających przepływności minimum 30 Mb/s i więcej, przedstawiony został na wykresie na poprzedniej stronie. Wynika z niego, że jedynie 53,4% polskich gospodarstw domowych posiada możliwość dostępu do sieci NGA przy średniej unijnej wynoszącej 75,7%. Stawia to Polskę dopiero na 25 pozycji wśród 28 krajów UE, co dodatkowo powinno motywować do działań związanych z zapewnieniem powszechnego dostępu do Internetu i budowy sieci NGA.

W przypadku realizacji planów Europejskiej Agendy Cyfrowej i rozwoju rynku usług o dużych przepływnościach, ważnym elementem jest technologia świadczenia usług. Z jednej strony konieczna jest budowa nowoczesnych sieci jak i modernizacja istniejących do standardów sieci NGA. W tym zakresie największe możliwości dają technologie stacjonarne, głównie technologie kablowe. Budowa sieci kablowych może być realizowana jako budowa sieci napowietrznych lub sieci doziemnych. W obu przypadkach konieczne może być wykorzystanie pasa drogowego dla instalacji infrastruktury telekomunikacyjnej słupów, kanalizacji, studni, kabli lub innych elementów.

Rozwój sieci szerokopasmowych w Polsce zależy od wielu czynników, wśród których niezwykle istotnym jest atrakcyjność biznesowa danego obszaru dla przedsiębiorcy telekomunikacyjnego, na którą wpływa otoczenie społeczne (np.

klienci), prawne, administracyjne (np. jednostki samorządowe, zarządy dróg) a także czynniki geograficzne. Od kilku lat trwają prace legislacyjne, aby łagodzić bariery inwestycyjne zarówno prawne, administracyjne oraz telekomunikacyjne, także na szczeblu unijnym.

Od wielu lat stałym trendem na rynku telekomunikacyjnym jest spadek cen za usługi telekomunikacyjne, a wraz z nim spadek średnich przychodów osiągniętych przez operatorów telekomunikacyjnych w przeliczeniu na jednego abonenta danej usługi. Z perspektywy operatorów inwestujących w infrastrukturę oznacza to, że rozwój i sprzedaż usług szybszego dostępu do Internetu nie generuje nominalnie dodatkowego przychodu, co w konsekwencji wpływa na to, iż inwestycje w nowe technologie mają wydłużony okres zwrotu. W konsekwencji powstaje rozwarstwienie obszarów, w których operatorzy świadczą usługi. W obszarach atrakcyjnych inwestycyjnie operatorzy dokonują inwestycji, rozbudowując sieci i dostarczając nowe usługi. Z kolei w obszarach o niskim popycie, zwłaszcza w małych miasteczkach i na wsi, inwestycje komercyjne są nadal mocno ograniczone. W części obszarów nieatrakcyjnych inwestycyjnie operatorzy korzystają ze środków unijnych, jednak wciąż w dużej części małych miejscowości przyrost nowych inwestycji nadal jest niewielki.

Aktywność samorządów powinna koncentrować się zatem na działaniach, które wyrównują szanse i jakość życia mieszkańców wsi i mniejszych miast w porównaniu z mieszkańcami obszarów lepiej rozwiniętych. Celem samorządów powinno być pobudzenie rynku poprzez stwarzanie przyjaznego otoczenia dla inwestycji teleinformatycznych. Mimo wielu ułatwień inwestycyjnych wprowadzonych poprzez zmiany ustawodawcze, bariery administracyjne i prawne są dalej odnotowywane, jako jeden z istotnych problemów w rozwoju infrastruktury telekomunikacyjnej w Polsce.

Zmiany prawne, które nastąpiły w 2010 roku wraz z przyjęciem Ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (u.w.r.u.s.t.), która z racji szerokiego zakresu regulacji nazywana jest „megaustawą”, łagodzą niektóre bariery administracyjne w procesie inwestycyjnym oraz zmieniają status rynkowy samorządów budujących sieci telekomunikacyjne. Jednym z głównych założeń ustawy jest to, by sieci szerokopasmowe i infrastruktura telekomunikacyjna budowane z publicznych pieniędzy były jak najszerzej wykorzystywane i dostępne. W ustawach o samorządzie gminnym, samorządzie powiatowym, samorządzie województwa wprowadzono działalność w zakresie telekomunikacji w katalog fakultatywnych zadań własnych wszystkich szczebli samorządu terytorialnego. Ustawa tworzy podstawy prawne dla inwestycji z zakresu teleko-

munikacji m. in. do budowy sieci szerokopasmowych oraz kanałów technologicznych przy okazji robót budowlanych realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego oraz podmioty wykonujące zadania z zakresu użyteczności publicznej. Takie podejście skutkuje obniżeniem zarówno kosztów budowy sieci jak i kosztów związanych z jej późniejszą eksploatacją, oraz związanych z budową sieci dostępowych do abonentów.

Szczególną rolę w rozwoju usług szerokopasmowych mogą odegrać jednostki samorządu terytorialnego (gminy i powiaty), które bezpośrednio lub pośrednio dysponują niezbędnymi zasobami – drogami i nieruchomościami publicznymi. To właśnie te podmioty, które znajdują się najbliżej obywatela, powinny być zainteresowane rozwojem społeczności lokalnych. Mając możliwość identyfikacji lokalnych potrzeb oraz kształtowania otoczenia przyjaznego inwestorom (możliwość lokalizacji infrastruktury, ustalanie stawek opłat oraz terminów rozpatrywania spraw urzędowych) mogą pozytywnie wpływać na rozwój infrastruktury teleinformatycznej, a także poprawę dostępności i jakości usług dla mieszkańców.

Jednostki samorządu terytorialnego aktywnie uczestniczą w budowie sieci szerokopasmowych. Projekty te finansowane są w dużej mierze ze środków Unii Europejskiej. Przedsięwzięcia szerokopasmowe charakteryzują się wysokim poziomem dofinansowania – od 85 do 100% wsparcia unijnego w ramach m.in. regionalnych programów operacyjnych, Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej, Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka (działanie 8.3) czy Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich.

Wspólnym celem władz samorządowych i inwestorów powinno być efektywne i sprawne realizowanie projektów szerokopasmowych bez niepotrzebnych zakłóceń i opóźnień na drodze postępowań administracyjnych, ponieważ wykorzystanie środków unijnych w ramach budowy sieci szerokopasmowych w dużej mierze zależy od budowy sieci w pasach drogowych.

W przypadku inwestycji telekomunikacyjnych w pasie drogowym należy zauważyć następujące techniczne, prawne i administracyjne bariery inwestycyjne:

- a) **Wysokie wymagania stawiane przez zarządców dróg odnośnie warunków lokalizacji infrastruktury w pasie drogowym faktycznie ograniczające inwestorów, pomimo zapisów prawnych korzystnych dla prowadzenia takich inwestycji.**
- b) **Wysokie opłaty za zajęcie pasa drogowego na potrzeby lokalizacji infrastruktury telekomunikacyjnej.**

- c) **Sprawne procedowanie wniosków o zajęcie pasa drogowego (terminy ustawowe).**
- d) **Nieznane koszty wykorzystania kanałów technologicznych, przed zakończeniem inwestycji drogowej.**

Dla osiągnięcia niezbędnych zmian i efektywniejszej budowy infrastruktury telekomunikacyjnej w Polsce potrzebne jest kompleksowe podejście do wszystkich powyższych zagadnień, aby skutecznie zrealizować plany rozwoju dostępu do usług Internetu szerokopasmowego przedstawionych w Narodowym Planie Szerokopasmowym¹.

Ad a) Zgodnie z aktualnym stanem prawnym istnieje możliwość realizacji inwestycji telekomunikacyjnych w pasie drogowym. Zarządca drogi może odmówić wydania zezwolenia na lokalizację w pasie drogowym urządzeń i infrastruktury, wyłącznie, jeżeli ich umieszczenie spowodowałoby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, naruszenie wymagań wynikających z przepisów odrębnych lub miałyby doprowadzić do utraty uprawnień z tytułu gwarancji lub rękojmi w zakresie budowy. Działania samorządów jako zarządców dróg powinny maksymalnie wspierać budowę zarówno infrastruktury drogowej jak i telekomunikacyjnej.

Następujące działania zarządców dróg mogą wpływać pozytywnie na efektywność realizacji inwestycji szerokopasmowych:

- Warunki umieszczania infrastruktury w pasie drogowym powinny być adekwatne do stanu drogi oraz planowanego zakresu robót budowlanych,
- Warunki odtworzenia nawierzchni drogowych powinny odpowiadać skali robót i klasie drogi, tak aby nie generować dodatkowych kosztów inwestycji,
- Koordynacja robót teletechnicznych z pracami związanym z remontami i budową dróg,
- Koordynacja i porozumienie w przypadku dróg objętych gwarancją, umożliwienie budowy w drogach przy zabezpieczeniu gwarancji, ale w zakresie i skali budowy infrastruktury telekomunikacyjnej (np. przejęcie gwarancji na pas szerokości 0,5 m od ułożonego rurociągu).

W aktualnym stanie prawnym kwestię koordynacji robót budowlanych uregulowano jedynie fragmentarycznie w ustawie o drogach publicznych oraz w przepisach prawa geodezyjnego i kartograficznego. Obowiązujące rozwiązania nie

¹ Narodowy Plan Szerokopasmowy dostępny jest na stronie internetowej Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji <https://mac.gov.pl/projekty/narodowy-plan-szerokopasmowy-i-budowa-sieci>

pozwalają jednak na rozwiązywanie praktycznych problemów, co uniemożliwia osiągnięcie dodatkowych pozytywnych efektów z synergii realizowania inwestycji infrastrukturalnych, choćby w postaci zwiększenia efektywności wydatków publicznych.

W ustawie o drogach publicznych ustawodawca postanowił wprowadzić, że do zarządcy drogi należy w szczególności koordynacja robót w pasie drogowym, ale nie skonkretyzował na czym ten obowiązek miałby polegać.

Natomiast zgodnie z ustawą – Prawo geodezyjne i kartograficzne do zadań starosty należy w szczególności koordynacja usytuowania projektowanych sieci uzbrojenia terenu (art. 7d tej ustawy), natomiast sytuowanie projektowanych sieci uzbrojenia terenu na obszarach miast oraz w pasach drogowych na terenie istniejącej lub projektowanej zwartej zabudowy obszarów wiejskich uzgadnia się na naradach koordynacyjnych organizowanych przez starostę (art. 28b ust. 1 ww. ustawy). Uzgodnień dokonuje się po stwierdzeniu bezkolizyjności usytuowania projektowanych sieci uzbrojenia terenu z już istniejącymi i projektowanymi. Oznacza to, że koordynacja nie dotyczy wykonywania inwestycji (robót budowlanych) w tym samym czasie i w tej samej lokalizacji, lecz bezkolizyjnego usytuowania sieci istniejących lub projektowanych. Ponadto, nie jest to koordynacja bezpośrednio między inwestorami, ale organu administracji (starosta) wobec inwestora projektującego sieć uzbrojenia terenu i podmiotami, które zarządzają sieciami uzbrojenia terenu w danej lokalizacji.

Koordynacja robót budowlanych zapewni znaczące oszczędności i ograniczy niedogodności dla obszaru, na którym wdrażane są nowe sieci telekomunikacyjne. W przypadku skutecznej koordynacji inwestycji realizowanych w pasie drogowym, zminimalizowana zostanie potrzeba przyszłych inwestycji ingerujących w pas drogowy i potencjalnie negatywnie wpływających na stan dróg i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Prace budowlane finansowane w całości lub w części ze środków publicznych powinny mieć na celu maksymalizowanie ich pozytywnego skutku, poprzez wykorzystywanie pozytywnych efektów zewnętrznych takich prac w różnych sektorach.

Od lutego 2014 r. rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dopuszcza lokalizowanie telekomunikacyjnych linii kablowych oraz kanalizacji kablowych bez obowiązku uzyskania odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych poza terenem zabudowy. Może to nastąpić tylko w przypadku braku kanału technologicznego zlokalizowanego wzdłuż danego odcinka drogi publicznej lub w przypadku braku wolnych zasobów w tym kanale. Był to jeden z kierunków

likwidacji barier inwestycyjnych związanych z budową sieci szerokopasmowych, jednakże ta zmiana musi być wspierana przez działalność samorządów i zarządów dróg w zakresie powyżej wypunktowanych działań, które w efekcie mogą zwiększyć efektywność budowy sieci szerokopasmowych.

Ad b) Opłaty za zajęcie pasa drogowego w przypadku gmin, powiatów i województw, są ustalane w uchwałach organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego. Rolą Samorządu, jako gospodarza terenu powinno być takie ustalanie stawek, aby zachęcić do budowy lub rozbudowy infrastruktury. Zagadnienie to szczegółowo omówiono w rozdziale 3.4. *Działania samorządów*. Kluczowym identyfikowanym problemem jest ustalanie zbyt wysokich stawek opłat za zajęcie pasa drogowego, które na niektórych obszarach, szczególnie wiejskich gdzie okres zwrotu inwestycji jest bardzo długi, mogą spowodować, że operatorzy telekomunikacyjni będą rezygnować z inwestycji w danej JST lub pod presją wysokich kosztów lokalnych ograniczą swą aktywność w regionie. Efektem jest istotny problem braku dostępności usług szerokopasmowych dla mieszkańców takich obszarów.

Obniżanie opłat za zajęcie pasa drogowego jest swoistą „zachętą inwestycyjną” i samo w sobie może zdecydować o zrealizowaniu lub zaprzestaniu inwestycji. Przytoczone w Poradniku badania² wskazują jednocześnie na bezpośredni związek między dostępnością i jakością usług telekomunikacyjnych, a kondycją finansową, konkurencyjnością i innowacyjnością lokalnej gospodarki. Ma to tym samym bezpośrednie przełożenie na budżety jednostek samorządu terytorialnego. Każdy samorząd, który będzie prowadził politykę „niskich opłat”, może liczyć przede wszystkim na zwiększone wpływy z podatków CIT i PIT oraz zwiększone podatki i opłaty od nowo wykreowanych inwestycji telekomunikacyjnych.

Przykładem dobrych praktyk w zakresie ustalania niskich opłat za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w nim urządzeń infrastruktury zarówno działania pojedynczych samorządów jak Miasto i Gmina Białobrzegi czy Powiat Szczecinecki, a także inicjatywy obejmujące całe województwa. Jedną z nich jest popierany przez Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji *Plan Cyfrowy 2025 dla Warmii i Mazur*, który ma na celu wsparcie projektów budowy „ostatniej mili” w województwie. Podpisane przez samorządy województwa warmińsko-mazurskiego *Porozumienie* umożliwia podjęcie działań w sprawie przyjmowania przez

² Więcej o wpływie opłat na inwestycje szerokopasmowe znajduje się w rozdziale 3.4 *Poradnika*.

Rady Gmin i Powiatów uchwał w sprawie zwolnień z podatku od nieruchomości inwestycji dotyczących infrastruktury „ostatniej mili”³ oraz uchwał w sprawie ustalenia wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego w zakresie infrastruktury „ostatniej mili”. Dzięki takim działaniom województwo warmińsko-mazurskie oraz jego powiaty i gminy będą faktycznie wspierać inwestycje w szybki internet szerokopasmowy, zwiększając równocześnie atrakcyjność inwestycyjną swojego obszaru. Realizacja Porozumienia jest kluczowa dla osiągnięcia celów Narodowego Planu Szerokopasmowego, rządowej strategii szerokopasmowej, gdzie właśnie wysokość opłat za infrastrukturę telekomunikacyjną zidentyfikowano jako istotną z istotniejszych barier inwestycyjnych dla rozwoju internetu. Co więcej dzięki prowadzeniu przyjaznej polityki dla inwestorów telekomunikacyjnych, samorządy te zwiększą szansę na realizację na ich terenie projektów szerokopasmowych współfinansowanych ze środków UE w ramach nowego Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa, dzięki którym mieszkańcy otrzymają możliwość dostępu do szybkich sieci.

Z kolei w województwie podlaskim w 2012 roku zawarto porozumienie w zakresie realizacji projektu „Sieć Szerokopasmowa Polski Wschodniej – woj. podlaskie” pomiędzy Województwem Podlaskim a Powiatami z terenu województwa podlaskiego. Jego intencją jest określenie podstawowych zasad współpracy, w celu zapewnienia odpowiednich warunków realizacji projektu, m.in. poprzez podjęcie działań mających na celu usprawnienie procedur administracyjnych przy lokalizacji infrastruktury telekomunikacyjnej oraz ujednolicenie stawek opłat za umieszczenie infrastruktury w pasach drogowych dróg powiatowych.

Ad c) Rolą zarządcy drogi powinno być podejmowanie sprawnych działań umożliwiających szybką realizację projektów szerokopasmowych. Mimo terminów ustawowych obowiązujących dla wydawania decyzji administracyjnych, dobrą praktyką byłoby sprawniejsze rozpatrywanie wniosków inwestora, tak aby umożliwić szybkie rozpoczęcie procesu budowlanego i uruchomienie inwestycji. W szczególności, w przypadku kiedy wniosek spełnia wymagania formalne, a sprawa nie jest skomplikowana i nie budzi wątpliwości, powinna ona zostać załatwiona przez zarządcę drogi w przeciągu kilku dni roboczych. Przykładem takiej dobrej praktyki jest Urząd Miasta i Gminy Białobrzegi, który bez zbędnej zwłoki, wydaje decyzje związane z zajęciem pasa drogowego (średni termin wydania jednej decyzji w 2013 r. wyniósł 3 dni).

³ Infrastruktura „ostatniej mili” to odcinek sieci dostępowej przyłączającej użytkownika końcowego.

Jedną z barier zgłaszanych przez przedsiębiorców telekomunikacyjnych jest brak ujednoliconych wniosków o zajęcie pasa i umieszczenie w nim urządzeń niezwiązanych z funkcjonowaniem drogi i ich uproszczenie. Mimo tego, że wszystkie jednostki odpowiedzialne za wydawanie warunków zajęcia pasa drogowego działają w oparciu o ten sam stan prawny, w którym przedstawione są wytyczne co do zawartości wniosków o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa, to formularze wniosków stosowane w poszczególnych zarządach dróg są bardzo różne. Utrudnia to ich sprawne wypełnienie i poprawne wypełnienie, co jest szczególnie uciążliwe dla dużych inwestycji realizowanych na obszarze właściwości wielu zarządów dróg.

W załączniku do Poradnika przedstawiono przykładowe wzory dokumentów - wnioski zawierające komplet danych zgodnych z obecnym stanem prawnym i potrzebami zarządcy drogi.

Ad d) Ustawa o drogach publicznych nadaje obowiązek zarządcy drogi do zlokalizowania kanału technologicznego w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy dróg krajowych lub pozostałych dróg publicznych pod określonymi warunkami. Jednak w zakresie ustalania opłat w ustawie zapisano, że za udostępnienie kanału technologicznego pobiera się opłaty, które są ustalane na poziomie kosztów budowy i utrzymania kanału. Zarządcy dróg nie przedstawiają przyszłych opłat za wykorzystanie kanałów technologicznych, bowiem nie mają takiego prawnego obowiązku. Z drugiej jednak strony brak znajomości wysokości przyszłych opłat może zniechęcać przedsiębiorców telekomunikacyjnych od udziału w takiej inwestycji. Dodatkowo w przypadku zrealizowanych projektów zarządcy dróg powinni mieć wydzieloną informację o kosztach budowy kanału technologicznego, aby można było dokonać oszacowania opłat na podstawie kosztów budowy i eksploatacji kanału technologicznego. Brak wydzielenia tych kosztów na etapie realizacji inwestycji powoduje w przyszłości trudności w określeniu stawek za wykorzystanie kanału.

W niniejszym dokumencie w rozdziale 4.4 przedstawiliśmy dobre praktyki obliczania opłat, które dla ułatwienia wzajemnej współpracy i osiągnięcia porozumienia powinny być oszacowane i przedstawiane na etapie ogłoszenia o planowanej inwestycji drogowej.

1.2 Kanały technologiczne

”Megaustawa” wprowadziła istotne zmiany z zakresu telekomunikacji w ustawie o drogach publicznych. Sformułowano w niej obowiązek zarządcy drogi do zlokalizowania kanału technologicznego w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy dróg krajowych lub pozostałych dróg publicznych.

Kanały technologiczne lokalizowane w drogach publicznych to system podziemnych kanałów kablowych przeznaczonych do instalacji kabli teletechnicznych światłowodowych i miedzianych oraz kabli elektroenergetycznych. Kanały umożliwiają budowę i rozbudowę sieci szerokopasmowych. Bezpośrednie korzyści wynikające z budowy kanałów technologicznych w drogach to:

- a) uniknięcie konieczności kosztownego i często trudnego (uzbrojenie podziemne, zakłócenie ruchu) rozkopywania ulic przy budowie sieci,
- b) ograniczenie wysokich nakładów finansowych towarzyszących rozbudowie sieci (głównie budowie kanalizacji),
- c) przyspieszenie realizacji inwestycji liniowych (telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych),
- d) zwiększenie dostępności usług telekomunikacyjnych,
- e) wzrost konkurencyjności na rynku telekomunikacyjnym,
- f) obniżenie kosztów usług,
- g) wzrost konkurencyjności i atrakcyjności inwestycyjnej obszaru posiadającego rozbudowaną sieć kanałów technologicznych,
- h) możliwość budowy sieci zarządzania ruchem drogowym, monitoringu wizyjnego.

Zarządca drogi ma obowiązek udostępnić kanał technologiczny za opłatą, w drodze umowy dzierżawy lub najmu, w celu umieszczenia w kanale technologicznym m.in. linii telekomunikacyjnych wraz z zasilaniem.

Warto podkreślić, iż po zainstalowaniu infrastruktury telekomunikacyjnej w kanale technologicznym taka infrastruktura zwolniona jest od opłaty pobieranej za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym (art. 39 ust. 7f zdanie 2 ustawy o drogach publicznych).

Wymagania formalne i prawne

Omówienie możliwości lokalizacji infrastruktury

*Budowa kanału technologicznego jako inwestycja
niedrogowa*

Zagadnienia formalne lokalizacji infrastruktury

Decyzje na zajęcie pasa drogowego

Regionalne sieci szerokopasmowe

*Zagadnienie odstępstwa od przepisów techniczno-bu-
dowlanych*

2 Wymagania formalne i prawne

2.1 Omówienie możliwości lokalizacji infrastruktury

Zarządca drogi, w toku swoich codziennych obowiązków, może spotkać się z dwoma rodzajami infrastruktury, której lokalizowanie zostało wyłączone spod generalnego zakazu lokalizowania elementów obcych w pasie drogowym:

- infrastruktura telekomunikacyjna,
- pozostała infrastruktura służąca zaspokojeniu potrzeb publicznych.

Do kategorii innej niż infrastruktura telekomunikacyjna ustawodawca zaliczył urządzenia służące do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu, energii elektrycznej oraz urządzenia związane z ich eksploatacją. Należy jedynie zasygnalizować, że w odniesieniu do infrastruktury innej niż infrastruktura telekomunikacyjna występuje szereg różnic w uregulowaniu możliwości jej umieszczenia w pasie drogowym drogi publicznej, w szczególności na poziomie rozporządzeń określających warunki techniczne.

Niniejszy poradnik w sposób szczegółowy analizuje jedynie temat zagadnień związanych z infrastrukturą telekomunikacyjną.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że na podstawie przepisów ustawy o drogach publicznych zarządcy dróg zobowiązani są przede wszystkim do zapewnienia efektywnej ochrony drogi i pasa drogowego, a także ich użytkowania w sposób bezpieczny dla korzystających z drogi.

Natomiast dla zagadnienia lokalizowania infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym szczególne znaczenie mają obowiązki jakie zostały nałożone na zarządców dróg ustawą z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (dalej jako Megaustawa). Megaustawa zobowiązała zarządców dróg do umożliwienia lokalizacji infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym drogi publicznej po spełnieniu jedynie minimalnych warunków formalnych. Dodatkowym, nowym obowiązkiem nałożonym na zarządców dróg jest obowiązek zlokalizowania kanału technologicznego w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy drogi.

W konsekwencji należy podkreślić, że zarządcy dróg, jako podmioty odpowiedzialne dotychczas jedynie za zarządzanie elementem domeny publicznej, jakim są drogi publiczne, zostali zobligowani „megaustawą” do stosowania przepisów dotyczących minimalizacji wymogów formalnych i finansowych nakładanych na

inwestorów inwestycji infrastrukturalnych, m.in. poprzez udostępnienie pasa drogowego w celu zlokalizowania w nim infrastruktury telekomunikacyjnej. Do obowiązków zarządców dróg związanych z obszarem telekomunikacji należy min.:

- prowadzenie postępowania w sprawie udostępniania kanałów technologicznych;
- zlokalizowanie kanału technologicznego w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy drogi;
- prowadzenie postępowania w sprawie wydania zezwolenia na zlokalizowanie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym;
- prowadzenie postępowania w sprawie wydania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót;
- prowadzenie postępowania w sprawie wydania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej;
- prowadzenie postępowań dotyczących elementów infrastruktury istniejących (uprzednio zlokalizowanych) w pasie drogowym;
- obowiązki związane z budową regionalnych sieci szerokopasmowych.

Wobec rozbieżności i niejasności występujących w praktyce stosowania przepisów wprowadzonych Megaustawą, poniżej wskazane zostanie w jaki sposób zarządcy dróg powinni prowadzić postępowania w sprawach związanych z lokalizacją i umieszczeniem w pasie drogowym drogi publicznej infrastruktury telekomunikacyjnej, aby zapewnić ochronę pasa drogowego oraz realizację wspomnianych przepisów Megaustawy.

2.1.1 Warunki prawne lokalizacji infrastruktury w pasie drogowym

Problematyka lokalizowania infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego w pasie drogowym została szczegółowo uregulowana w przepisach ustawy o drogach publicznych i aktach wykonawczych. Poniżej zostaną przedstawione podstawowe zasady i procedury obowiązujące zarządców dróg dotyczące postępowania w zakresie możliwości oraz warunków lokalizowania infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym drogi publicznej.

Zarządca drogi powinien przede wszystkim wiedzieć, że **ustawodawca przewidział generalny zakaz** dokonywania w pasie drogowym wszelkich czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego.

W szczególności zabronione jest zatem lokalizowanie w pasie drogowym obiektów budowlanych, urządzeń, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego.

Jednakże **przepis artykułu 39 ust. 3 u.d.p. przewiduje**, że w szczególnie uzasadnionych przypadkach **lokalizowanie** w pasie drogowym obiektów budowlanych lub urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego może nastąpić **wyłącznie za zezwoleniem właściwego zarządcy drogi** wydawanym w drodze decyzji administracyjnej. O dopuszczalności warunkowego umieszczania obiektów i urządzeń obcych w pasie drogowym decyduje każdorazowo zarządca drogi. Naruszenie zakazu dokonywania w pasie drogowym czynności mogących zagrozić bezpieczeństwu drogi jest zagrożone karą pieniężną.

Szeroko rozumiana infrastruktura telekomunikacyjna (zob. słowniczek definicji oraz opis poniżej) zaliczana jest do kategorii elementów niezwiązanych z drogą, czyli co do zasady powinna być objęta w/w generalnym zakazem. Niemniej, zgodnie z przepisem art. 16 i art. 39 ust. 1a u.d.p. uznano, że **generalnego zakazu lokalizowania** w pasie drogowym infrastruktury obcej **nie stosuje się m.in. do umieszczania, konserwacji, przebudowy i naprawy infrastruktury telekomunikacyjnej** oraz urządzeń służących do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu, energii elektrycznej oraz urządzeń związanych z ich eksploatacją, a także do innych czynności związanych z eksploatacją tej infrastruktury i urządzeń, **jeżeli warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa na to pozwalają**. Dodatkowo rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, umożliwiło lokalizowanie w pasie drogowym poza terenem zabudowy telekomunikacyjnych linii kablowych i kanalizacji kablowej w przypadku braku kanału technologicznego albo braku wolnych zasobów w kanale wzdłuż danego odcinka drogi.

2.1.1.1 Czym jest infrastruktura telekomunikacyjna?

Zastosowanie przepisów dotyczących lokalizacji elementów obcych w pasie drogowym wymaga od zarządcy drogi prawidłowego zidentyfikowania elementów składających się na infrastrukturę telekomunikacyjną. **Infrastruktura telekomunikacyjna** jest kategorią bardzo szeroką, której definicja legalna została przez ustawodawcę wprowadzona ustawą Prawo telekomunikacyjne. Kategoria ta obejmuje bowiem wszelkie urządzenia telekomunikacyjne (infrastruktura aktywna), ale z wyłączeniem telekomunikacyjnych urządzeń końcowych (np. modemów, telefonów), a także linie, kanalizacje kablowe, słupy,

wieże, maszty, kable, przewody oraz inny osprzęt, wykorzystywane do zapewnienia telekomunikacji (infrastruktura pasywna). Należy zauważyć, że w/w definicja jedynie w sposób przykładowy wymienia elementy składające się na infrastrukturę telekomunikacyjną. **Za możliwe należy zatem uznać, że w konkretnej sytuacji faktycznej również inne elementy, niewymienione wprost przez ustawodawcę, będą zaliczały się do infrastruktury telekomunikacyjnej, której lokalizowanie w pasie drogowym jest dozwolone (przykładowo studnie kablowe, zasobniki złączowe).**

Cechą konieczną urządzeń i przedmiotów składających się na infrastrukturę telekomunikacyjną jest ich funkcja, polegająca na przeznaczeniu do zapewnienia **telekomunikacji**, rozumianej jako nadawanie, odbiór lub transmisja informacji, niezależnie od ich rodzaju, za pomocą przewodów, fal radiowych bądź optycznych lub innych środków wykorzystujących energię elektromagnetyczną. W definicji legalnej ustawodawca odwołał się również do pojęcia kabli, przewodów i osprzętu. Kabel to odpowiednio ukształtowana wiązka przewodów lub włókien; przewód natomiast może stanowić część kabla, jednak nie odwrotnie. Odpowiednio, przez osprzęt należy rozumieć rzeczy ruchome, które standardowo są użytkowane w połączeniu z samodzielnymi urządzeniami lub/oraz instalacjami i wyłącznie w połączeniu z nimi prawidłowo spełniają swoje funkcje.

Dodatkowo, w praktyce często pojawia się problem utożsamiania infrastruktury telekomunikacyjnej z obiektem budowlanym. Przepisy w tej kwestii nie pozostawiają jednak żadnych wątpliwości, że wolą ustawodawcy było jednoznaczne rozdzielenie zakresów znaczeniowych tych pojęć. Infrastruktura telekomunikacyjna nie stanowi zatem obiektów budowlanych, w rozumieniu przepisów ustawy prawo budowlane, co wynika wprost z brzmienia przepisów art. 39 i 40 u.d.p. Zgodnie z orzecnictwem błędem jest bowiem utożsamianie tych elementów⁴. Będzie to miało kolosalne znaczenie związane z zastosowaniem procedur odmiennych niż te stosowane do obiektów budowlanych.

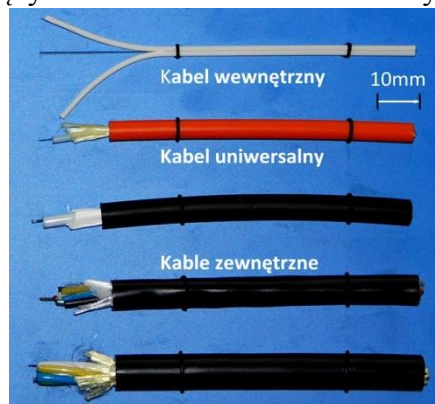
2.1.1.2 Przykładowe elementy infrastruktury telekomunikacyjnej

Na następnych stronach wyszczególniono przykładowe, najczęściej spotykane elementy infrastruktury telekomunikacyjnej instalowane w pasach dróg. We wnioskach składanych do zarządcy drogi, wnioskodawca powinien opisać

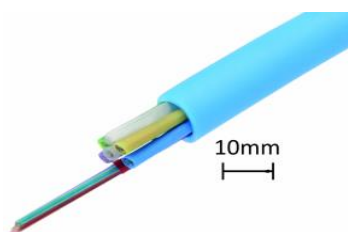
⁴ Przykładem wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 21 października 2011 r., sygn. akt: VI SA/Wa 1148/11; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 30 sierpnia 2011 r., sygn. akt: VI SA/Wa 1152/11.

i wyszczególnić elementy infrastruktury instalowane w pasie drogi tak, aby była możliwość bezproblemowego wyliczenia opłat za zajętość pasa drogowego.

Kabel telekomunikacyjny – kabel zawierający włókna światłowodowe lub żyły miedziane przeznaczony do transmisji sygnałów telekomunikacyjnych w formie fal świetlnych lub sygnałów elektrycznych. Kable mogą być instalowane bezpośrednio w ziemi, rurach ochronnych, rurociągach, kanałach technologicznych lub na słupach (kable napowietrzne). W zależności od pojemności kabla i jego zastosowania średnice mogą się wahać od kilku mm do kilkudziesięciu. W przypadku instalacji kabli zewnętrznych lub napowietrznych wnioskodawca powinien podać typ i rodzaj kabla, aby można było zweryfikować jego parametry zewnętrzne (średnicę).



Rysunek 1. Kable światłowodowe
źródło: www.ccpartners.pl

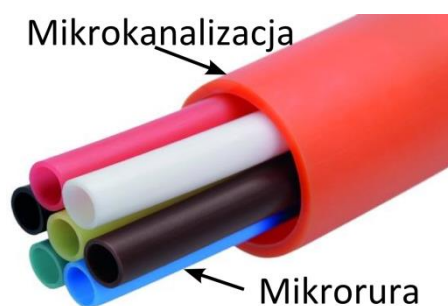


Rysunek 2. Mikrokabel
źródło: www.fca.com.pl

Mikrokabel – rodzaj kabla światłowodowego o zredukowanej średnicy, zwykle do 8,3 mm i lekkiej konstrukcji, dedykowany do instalacji w mikro-rurkach lub mikrokanalizacji.

Mikrokanalizacja - technologia budowy światłowodowej kanalizacji kablowej wykorzystująca rury osłonowe o lekkiej konstrukcji oraz wiązki mikrorur. Średnice zewnętrzne rur najczęściej wynoszą około 40 mm.

Mikrorurka - podstawowy element mikrokanalizacji, rura osłonowa mikrokabla, możliwa do instalacji w ziemi oraz w rurach kanalizacji pierwotnej. Średnice zewnętrzne mikrorur najczęściej wynoszą 5 – 16 mm, ale są też inne.



Rysunek 3. Mikrokanalizacja i mikrorury
źródło: www.fca.com.pl

Kanalizacja kablowa – ciąg rur osłonowych i związanych z nimi pomieszczeń podziemnych dla kabli i ich złączy oraz urządzeń telekomunikacyjnych. Najczęściej rury o średnicach 32, 40 lub 110 mm instalowane bezpośrednio w ziemi, do których można zainstalować kable światłowodowe, miedziane oraz mikrokanalizację.

Studnia kablowa – komora zbudowana zwykle ze ścian lub bloczków betonowych, wbudowana w ciągi rurociągu kablowego lub kanalizacji. W zależności od typu różnych wymiarów. Najmniejsze stosowane w telekomunikacji mają wymiary szacunkowe (szer. x dług. x wys. w mm) 600x600x800 (studnia SK-1), a większe nawet wymiary około 1200x3000x1700.



Rysunek 4. Studnia kablowa
źródło: opracowanie własne

Zasobnik złączowy – zbiornik, pojemnik stanowiący osłonę ochronną dla złącza kabla



Rysunek 5. Zasobnik złączowy
źródło: www.ccpartners.pl

światłowodowego i/lub jego zapasów, przykryty warstwą ziemi. W telekomunikacji stosowane najczęściej zasobniki w kształcie walca o średnicy około jednego metra lub zasobniki o innym nieregularnym kształcie, o wymiarach szacunkowych najczęściej nie przekraczających wymiarów (szer. x dług. x wys. w mm) 1200x850x550.

Szafa kablowa – szafa zewnętrzna, w której zakańczane są kable telekomunikacyjne i instalowane urządzenia. Najczęściej szafa metalowa wyposażona w drzwi lub kilka drzwi. Szafa montowana na fundamencie betonowym. Wielkość szafy uzależniona od rodzaju szafy i funkcji jaką spełnia w sieci. Najmniejsze stosowane w telekomunikacji mają wymiary szacunkowe (szer. x dług. x wys. w mm) 600x600x1200, a większe nawet wymiary około 2500x1200x2500.



Rysunek 6. Szafa kablowa

źródło: www.fca.com.pl

Kanał technologiczny – ciąg osłoniętych elementów obudowy, studni kablowych oraz innych obiektów lub urządzeń służących umieszczeniu oraz eksploatacji urządzeń infrastruktury technicznej związanych z potrzebami zarządzania drogami lub linii telekomunikacyjnych wraz z zasilaniem oraz linii elektroenergetycznych, niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego. Kanały składają z rur światłowodowych, osłonowych, wiązek rur (mikrokanalizacji), studni oraz zasobników kablowych.

Słup telekomunikacyjny – słup najczęściej betonowy, na którym podwieszane są kable telekomunikacyjne napowietrzne i konieczna dodatkowa infrastruktura (np. złącza). Wymiary szacunkowe (szer. x dług. x wys. w mm) 200x150x7000.

2.1.1.3 Podstawa prawna decyzji lokalizacyjnej

Przepis art. 39 ust. 3 u.d.p. wskazuje, że zarządca drogi za każdym razem będzie musiał przeprowadzić odpowiednie postępowanie oraz w formie decyzji administracyjnej przesądzić czy zachodzą przesłanki do udzielenia zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym, czy też nie. **Co istotne, w każdym przypadku zarządca drogi musi wziąć pod uwagę fakt ustawowego przyzwolenia na lokalizację w pasie drogowym infrastruktury telekomunikacyjnej.** Co więcej, zasadniczo zarządca drogi jest zobowiązany udzielić zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym, a jedyne przypadki dla uzasadnienia odmowy udzielenia zezwolenia zostały wprost wskazane w ustawie o drogach publicznych. Właściwy zarządca drogi może **fakultatywnie** odmówić wydania zezwolenia na lokalizację w pasie drogowym infrastruktury telekomunikacyjnej **jedynie** w trzech ściśle określonych przypadkach – tj. wówczas, gdy:

- jej umieszczenie spowodowałoby czasowe lub trwałe zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego albo zmniejszenie wartości użytkowej drogi,

- jej umieszczenie spowodowałoby naruszenie elementów technicznych drogi oraz negatywnie wpłynęłoby na system korzeniowy drzew rosnących w pasie drogowym, oraz wykopy pod tą infrastrukturą naruszałby granicę pasa drogowego, lub nie spełniały wymagań wynikających z przepisów odrębnych,
- jej umieszczenie miałoby doprowadzić do utraty uprawnień z tytułu gwarancji lub rękojmi w zakresie budowy, przebudowy lub remontu drogi.

Przy czym, to od oceny zarządcy drogi zależy ostateczne rozstrzygnięcie dotyczące wystąpienia przesłanek uzasadniających odmowę wydania zezwolenia. Podkreślić również należy, że nawet w przypadku zaistnienia sytuacji faktycznej uzasadniającej odmowę udzielenia zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym przez właściwego zarządcę dróg, ostateczna decyzja **pozostaje decyzją uznaniową**.

2.1.1.4 Przepisy odrębne

Przepisami odrębnymi, których naruszenie przez inwestora mogłoby uzasadnić odmowę udzielenia zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym, są przepisy techniczno-budowlane wydane na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 u.p.b., w szczególności:

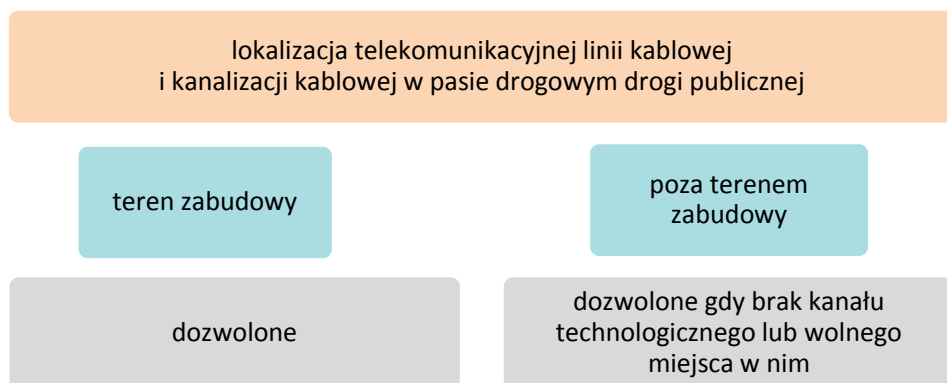
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych,
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

Po wejściu w życie nowelizacji rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj. 12 lutego 2014 r.), usunięte zostały nieścisłości w stanie prawnym utrudniające faktyczne lokalizowanie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym drogi publicznej poza terenem zabudowy przez inwestora. Wspomniane rozporządzenie utrzymuje co do zasady generalny zakaz lokalizowania infrastruktury obcej w pasie drogowym, jednak w odróżnieniu od stanu prawnego sprzed nowelizacji, obecnie zakaz ten nie dotyczy telekomunikacyjnych linii kablowych i kanalizacji

kablowej. W konsekwencji na gruncie poprzednio obowiązującego stanu prawnego, w celu lokalizacji wszelkiej infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym drogi publicznej **poza terenem zabudowy** (zob. słowniczek definicji) konieczne było każdorazowo uzyskanie odstępstwa od wspomnianych przepisów techniczno-budowlanych, na podstawie przepisu art. 9 u.p.b. Obecnie zarządca drogi musi pamiętać, że na podstawie przepisu § 140 ust. 7a rozporządzenia umożliwia się lokalizację **telekomunikacyjnej linii kablowej i kanalizacji kablowej** w pasie drogowym poza terenem zabudowy w przypadku braku kanału technologicznego zlokalizowanego wzdłuż danego odcinka drogi publicznej albo braku wolnych zasobów w tym kanale. Tym samym **znacząco wzrosła dostępność dróg publicznych na cele lokalizowania infrastruktury telekomunikacyjnej**. Wyłączenie generalnego zakazu umieszczania linii telekomunikacyjnych w pasie drogowym w stosunku do telekomunikacyjnej linii kablowej i kanalizacji kablowej wychodzi naprzeciw ułatwieniu realizacji projektów infrastrukturalnych. Wobec zmian wprowadzonych omawianą nowelizacją ograniczony został obowiązek uzyskania odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych. Wydanie zezwolenia na lokalizację telekomunikacyjnej linii kablowej lub kanalizacji kablowej w pasie drogowym drogi publicznej zgodnie z generalnymi wytycznymi zawartymi w przepisie § 140 ust. 1 rozporządzenia, możliwe będzie wtedy, kiedy elementy infrastruktury nie będą wpływać negatywnie na system korzeniowy drzew rosnących w pasie drogowym, a wykopy pod nią nie naruszają granicy pasa drogowego.

Natomiast lokalizowanie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym drogi publicznej w terenie zabudowy nie było do tej pory kwestionowane, a możliwość ta wynika wprost z brzmienia treści przepisu § 140 ust. 8 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zaznaczyć jednocześnie należy, że na podstawie w/w przepisu usytuowanie infrastruktury w ulicy powinno uwzględniać planowaną docelową realizację ulicy, natomiast nowa infrastruktura podziemna **nie powinna być usytuowana pod jezdnią istniejącą jak i docelową zarówno na terenie zabudowy jak i poza nim**. Dodatkowo, na podstawie przepisu § 3 pkt 3 tego rozporządzenia w liniach rozgraniczających drogi na terenie zabudowy (ulicy) mogą znajdować się również urządzenia infrastruktury technicznej nie związane z funkcją komunikacyjną drogi.

Rysunek 7



Schemat przedstawiający zasady lokalizacji infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym drogi publicznej w terenie zabudowy i poza terenem zabudowy

Zarządca drogi powinien zwrócić szczególną uwagę na fakt, że rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w kontekście zezwolenia na lokalizację pewnych elementów obcych w pasie drogowym poza terenem zabudowy posługuje się **pojęciem węższym niż infrastruktura telekomunikacyjna**. Rozporządzenie wprost zezwala jedynie na lokalizację w pasie drogowym poza terenem zabudowy telekomunikacyjnej linii kablowej i kanalizacji kablowej. Pojęcia kanalizacji kablowej oraz linii kablowej składają się co prawda na definicję legalną infrastruktury telekomunikacyjnej (zawartą w ustawie prawo telekomunikacyjne), jednak nie zostały one zdefiniowane przez ustawodawcę na poziomie ustawowym. Definicję kanalizacji kablowej oraz linii kablowej zawiera natomiast rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie. **Kanalizacja kablowa w myśl przywołanego rozporządzenia stanowi ciąg rur osłonowych i związanych z nimi pomieszczeń podziemnych (np. studni i zasobników kablowych) dla kabli i ich złączy oraz urządzeń telekomunikacyjnych, a linie kablowe to ciąg połączonych kabli, przy czym linie kablowe co do zasady powinny być umieszczane w kanalizacji kablowej**. Zatem, zakres definicji kanalizacji kablowej i linii kablowej jest bardzo szeroki, wobec czego możliwość lokalizacji w pasie drogowym obejmuje znaczącą część elementów infrastruktury telekomunikacyjnej.

Dodatkowo pamiętać należy, że na podstawie przepisu § 140 ust. 7 rozporządzenia, infrastruktura liniowa napowietrzna i podziemna przebiegająca wzdłuż drogi

poza terenem zabudowy powinna być usytuowana poza pasem drogowym. W związku z powyższym, **w celu lokalizacji elementów infrastruktury innych niż telekomunikacyjnych linii kablowych i kanalizacji kablowej (np. telekomunikacyjne szafy kablowe) w pasie drogowym drogi publicznej konieczne będzie uzyskanie odstępstwa od przywołanych przepisów techniczno-budowlanych**, na podstawie przepisu art. 9 u.p.b. lub zlokalizowanie jej poza pasem drogowym, jednakże decyzja w tym zakresie należy do inwestora.

Podsumowując, zarządca drogi zobowiązany będzie zawsze do wydania zezwolenia na lokalizację telekomunikacyjnych linii kablowych i kanalizacji kablowej w pasie drogowym drogi publicznej poza terenem zabudowy, jeżeli na danym odcinku nie ma kanału technologicznego lub brakuje wolnych zasobów w tym kanale, chyba, że infrastruktura telekomunikacyjna znajdować miała by się pod jezdnią. Odmowa wydania zezwolenia możliwa będzie jedynie w sytuacji, gdy umieszczenie tych elementów spowodowałoby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub miałoby doprowadzić do utraty uprawnień z tytułu gwarancji lub rękojmi w zakresie budowy, przebudowy lub remontu drogi (art. 39 ust. 3 u.d.p.) ewentualnie wpływa negatywnie na system korzeniowy drzew rosnących w pasie drogowym lub wykopy pod tą infrastrukturą naruszają granicę pasa drogowego (§ 140 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne). W przypadku planów inwestora umieszczenia w pasie drogi publicznej poza terenem zabudowy elementów infrastruktury innych niż telekomunikacyjne linie kablowe i kanalizacja kablowa lub ich umieszczenia pod jezdnią, niezbędne będzie uzyskanie odpowiedniego odstępstwa od przepisów budowlanych na podstawie przepisów ustawy prawo budowlane.

W terenie zabudowy przepisy odrębne nie przewidują generalnego zakazu umieszczania infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym, dlatego wydanie zezwolenia na jej umieszczenie podlega jedynie pod generalne wytyczne z ustawy o drogach publicznych, chyba, że infrastruktura telekomunikacyjna znajdować by się miała pod jezdnią.

2.1.2 Warunki prawne lokalizacji infrastruktury w przypadku autostrady płatnej

W przypadku autostrad płatnych zastosowanie znajdują przepisy rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych. **Tutaj ustawodawca nie zdecydował się na wprowadzenie wyjątku od generalnego zakazu lokalizacji w pasie drogowym elementów obcych.** W myśl wspomnianego rozporządzenia (§ 81) urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z autostradą, umieszczone w pasie drogowym nie mogą naruszać elementów technicznych autostrady oraz nie mogą przyczyniać się do zagrożenia

bezpieczeństwa uczestników ruchu lub zmniejszania wartości użytkowej autostrady. Jednocześnie ustawodawca wskazał wprost, że do tego typu kategorii infrastruktury należy zaliczyć min. linie telekomunikacyjne.

W treści rozdziału 6 działu III wspomnianego rozporządzenia zdefiniowano także szczegółowe wymagania techniczne dla budowy urządzeń liniowych przebiegających poprzecznie lub wzdłuż autostrad. Budowie infrastruktury technicznej niezwiązanej z autostradą należy lokalizować w odległościach określonych w przepisach o drogach publicznych. Rozporządzenie dla przykładu ustala, że linie podziemne kablowe niezwiązane z autostradą i przebiegające wzdłuż autostrady powinny być usytuowane co najmniej 1,0 m za pasem drogowym autostrady i co najmniej 2,0 m od środka pni istniejących lub planowanych drzew, a w przypadku urządzeń podziemnych rurowych, powinny one być usytuowane poza pasem drogowym autostrady w taki sposób, aby:

- nie wpływały ujemnie na system korzeniowy drzew w pasie drogowym autostrady,
- wykopy pod te urządzenia nie naruszały pasa drogowego autostrady.

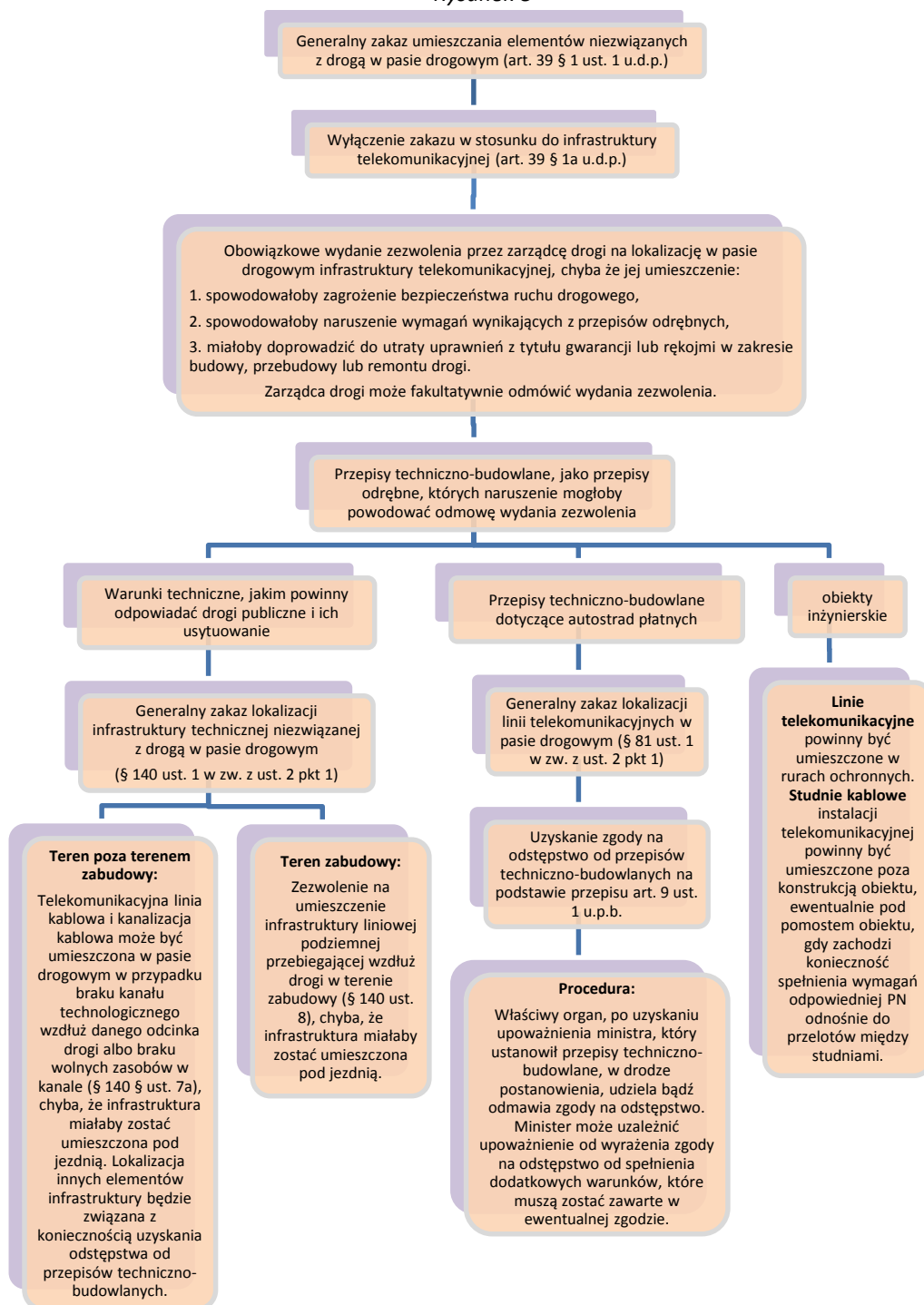
Zatem w przypadku planowania lokalizacji infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym autostrady płatnej, może okazać się konieczne uzyskanie przez inwestora odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych, na podstawie przepisu art. 9 u.p.b.

2.1.3 Obiekty inżynierskie

Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, określa w rozdziale 6 działu VII szczegółowe wymagania techniczne m.in. dla linii oraz instalacji telekomunikacyjnych. Zgodnie z tymi warunkami, linie telekomunikacyjne powinny być umieszczone w rurach ochronnych stalowych, zabezpieczonych przed wpływem prądów błędzących, stosownie do wymagań Polskiej Normy, lub w rurach z tworzyw sztucznych, nieograniczających swobody przemieszczeń ustrojów nośnych obiektów. Natomiast studnie kablowe instalacji telekomunikacyjnej powinny być umieszczone poza konstrukcją obiektu. Dopuszcza się ich instalowanie pod pomostem obiektu, gdy zachodzi konieczność spełnienia wymagań odpowiedniej Polskiej Normy odnośnie do przelotów między studniami.

Na następnej stronie przedstawiony został schemat przedstawiający normy prawne i procedury dotyczące możliwości lokalizowania infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym.

Rysunek 8



Schemat przedstawiający obowiązujące normy prawa materialnego dotyczące możliwości lokalizowania infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym

2.1.4 Kolejne fazy realizacji projektu

Uzyskanie **zezwolenia** wydawanego przez zarządcę drogi na lokalizację **infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym na podstawie przepisu art. 39 ust. 3 u.d.p** (tzw. decyzja lokalizacyjna) stanowi pierwszy element formalny, który musi spełnić inwestor. W kolejnym etapie realizacji projektu budowy lub rozbudowy infrastruktury telekomunikacyjnej zlokalizowanej w pasie drogowym, inwestor będzie w niektórych sytuacjach faktycznych zobowiązany do **uzgodnienia projektu budowlanego urządzeń infrastruktury technicznej** z zarządcą drogi.

Faza realizacji projektu i faktycznego umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym będzie zawsze związana z koniecznością uzyskania **kolejnych dwóch zezwoleń wydawanych przez zarządcę drogi**.

Po pierwsze, **zarządca drogi wydaje na wniosek inwestora zezwolenie na zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót w pasie drogowym**. Przepis art. 40 ust. 1 w zw. z ust. 2 pkt 1 u.d.p. przewiduje obowiązkowo uzyskanie zezwolenia od właściwego zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego, przy czym zajęcie pasa drogowego będzie związane z koniecznością uiszczenia odpowiedniej opłaty nałożonej oraz wyliczonej przez zarządcę drogi.

Kolejną decyzją administracyjną, do uzyskania której zobowiązany jest inwestor w trakcie realizacji projektu będzie **zezwolenie zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogą lub potrzebami ruchu drogowego**. Na podstawie przepisu art. 40 ust. 1 w zw. z ust. 2 pkt 2 u.d.p., po zwolnieniu pasa drogowego zajętego w celu prowadzenia robót w pasie drogowym, dochodzi do faktycznego zajęcia pasa drogowego przez urządzenia infrastruktury telekomunikacyjnej, na co konieczne jest zezwolenie zarządcy drogi. Umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym drogi publicznej związane jest z obowiązkiem uiszczenia odpowiedniej opłaty wyliczonej i nałożonej przez zarządcę drogi.

Rysunek 9



Schemat przedstawiający interakcje pomiędzy zarządcą drogi a inwestorem w procesie rozbudowy lub budowy infrastruktury telekomunikacyjnej

Podsumowując, zarządca drogi w okresie realizacji procesu budowlanego lub rozbudowy infrastruktury telekomunikacyjnej będzie organem właściwym do rozpoznania sprawy administracyjnej w następujących przypadkach:

- wydanie zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym (art. 39 ust. 3 u.d.p.) – tzw. decyzja lokalizacyjna,
- ewentualne postępowanie w sprawie uzgodnienia projektu budowlanego,
- wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót (art. 40 ust. 1 w zw. z ust. 2 pkt 1 u.d.p.),
- wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej (art. 40 ust. 1 w zw. z ust. 2 pkt 2 u.d.p.).

2.2 Budowa kanału technologicznego jako inwestycja niedrogowa

Zgodnie z art. 39 ust. 6 u.d.p. zarządca drogi w trakcie budowy lub przebudowy drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym:

- dróg krajowych,
- pozostałych dróg publicznych, chyba że w terminie 60 dni od dnia ogłoszenia informacji, nie zgłoszono zainteresowania udostępnieniem kanału technologicznego.

Budowa kanałów technologicznych prowadzona przez inwestora niebędącego zarządcą drogi jest rodzajem inwestycji klasyfikowanym jako inwestycje niedrogowe (art. 16 u.d.p.), przy czym przez inwestycję niedrogową należy rozumieć także wszelkie inwestycje o charakterze budowlanym. Inwestycją o charakterze budowlanym jest natomiast przedsięwzięcie inwestycyjne, które związane jest w sposób pośredni lub bezpośredni z wykorzystaniem drogi publicznej dla obsługi inwestycji. **Należy pamiętać, że jeżeli kanał technologiczny jest budowany przez zarządcę drogi, budowa stanowi inwestycję drogową.**

Zgodnie z definicją zawartą w ustawie o drogach publicznych przez **budowę drogi** należy rozumieć wykonywanie nowej budowli liniowej łączącej określone miejsca w terenie wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym.

Przebudowa drogi oznacza z kolei wykonywanie robót, w wyniku których następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego.

Działania z zakresu budowy lub przebudowy drogi należą do właściwości zarządcy drogi. Zgodnie z art. 16 u.d.p. jedynie budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową, należy do inwestora tego przedsięwzięcia.

O ile budowa kanału technologicznego wymusza jednocześnie przebudowę drogi publicznej, szczegółowe warunki budowy lub przebudowy dróg określa umowa zawarta pomiędzy zarządcą drogi a inwestorem inwestycji niedrogowej, czyli w omawianym przypadku podmiotem realizującym kanał technologiczny. Przepisy nie statuują szczegółowych warunków budowy lub przebudowy drogi, realizowanych w ramach inwestycji niedrogowej związanej z budową kanałów

technologicznych, a nakładają jedynie na zainteresowane podmioty obowiązek ich określenia w umowie.

W przypadku, realizacji przez inwestora kanału technologicznego, wspomniana umowa może przewidywać przekazanie zarządcy drogi kanału technologicznego, na warunkach uzgodnionych w umowie, z możliwością ustanowienia na rzecz przekazującego inwestora prawa do korzystania z części kanału. W takim przypadku do ustanowienia prawa na rzecz przekazującego inwestora nie stosuje się szczegółowych postanowień dotyczących zasad udostępnienia kanału technologicznego określonych w przepisach art. 39 ust. 7-7f u.d.p., w tym w szczególności nie pobiera się od inwestora opłaty za udostępnienie kanału technologicznego.

Przekazywany przez inwestora kanał technologiczny powinien odpowiadać warunkom technicznym określonym w odrębnych przepisach, o których szczegółowo w dalszej części poradnika, jak również warunkom określonym w decyzji zezwalającej na umieszczenie go w pasie drogowym drogi publicznej.

Orzecznictwo⁵ wypracowane na gruncie obowiązującego przepisu art. 16 u.d.p., wskazuje, że na inwestorze realizującym kanały technologiczne spoczywa obowiązek partycypacji w realizacji inwestycji drogowej, a zasady tego współuczestnictwa zostają określone w umowie zawieranej przez zarządcę drogi i inwestora. Orzecznictwo⁶ przyjmuje również możliwość odpłatnego przeniesienia obowiązku realizacji budowy lub przebudowy drogi w związku z realizacją inwestycji niedrogowej z inwestora na zarządcę drogi, co zostaje określone w umowie.

W wyniku nowelizacji rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, która weszła w życie w dniu **12 lipca 2014 roku** prawodawca wprowadził do rozporządzenia nowy rozdział 4a – kanały technologiczne w pasie drogowym. Przepis § 139a reguluje obecnie w sposób szczegółowy zasady usytuowania kanałów technologicznych w pasie drogowym. Warunki te obowiązują również inwestora realizującego budowę kanału technologicznego jako inwestycji niedrogowej.

⁵ tak wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 sierpnia 2012 r., sygn. akt: II OSK 1227/12

⁶ tak wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach z dnia 22 grudnia 2010 r., sygn. akt: I SA/Ke 625/10

Podsumowując, zarządca drogi w trakcie budowy lub przebudowy drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym dróg krajowych, a także dla pozostałych dróg publicznych, chyba że w terminie 60 dni od dnia ogłoszenia informacji, o której mowa w przepisie art. 39 ust. 6a u.d.p., nie zgłoszono zainteresowania udostępnieniem kanału technologicznego, lub budowa kanału technologicznego może zostać zrealizowana jako inwestycja niedrogowa. W przypadku kiedy budowa kanału technologicznego jest inwestycją niedrogową, to wykonanie budowy lub przebudowy drogi publicznej należy do inwestora tego przedsięwzięcia oraz ponosi on odpowiedzialność za ich wykonanie. Szczegółowe warunki budowy lub przebudowy dróg, określa umowa zawarta pomiędzy zarządcą drogi a inwestorem inwestycji niedrogowej.

2.3 Zagadnienia formalne lokalizacji infrastruktury

Pas drogowy drogi publicznej jest pojęciem doskonale znanym każdemu zarządcy drogi. Celem przypomnienia należy wskazać, że został on zdefiniowany w ustawie o drogach publicznych, jako wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą. Na podstawie wspomnianej ustawy zlokalizowanie elementów infrastruktury niezwiązanej z zarządzaniem drogą, jak również zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg wymaga zezwolenia zarządcy drogi, które jest udzielane w drodze decyzji administracyjnej, przy czym podkreślenia wymaga fakt, że zarządca drogi, w toku swoich codziennych czynności, spotyka się również z **problemem infrastruktury już istniejącej w pasie drogowym**.

2.3.1 Infrastruktura istniejąca w pasie drogowym

Należy wyjaśnić, iż przepisy dotyczące lokalizowania w pasie drogowym urządzeń lub obiektów nie związanych z gospodarką drogową lub potrzebami ruchu obowiązują od dnia wejścia w życie ustawy o drogach publicznych tj. od dnia 1 października 1985 roku. Wówczas również, w szczególnie uzasadnionych wypadkach lokalizowanie w pasie drogowym urządzeń lub obiektów nie związanych z gospodarką drogową lub potrzebami ruchu (a więc także infrastruktury telekomunikacyjnej), jak również umieszczanie takich urządzeń na obiektach mostowych **mogło nastąpić wyłącznie za zezwoleniem**.

W odniesieniu do przepisów związanych z zajęciem pasa drogowego, należy wskazać, że również począwszy od dnia 1 października 1985 roku prowadzenie wszelkich robót w pasie drogowym lub wykorzystywanie go na prawach wyłączności oraz w celach innych niż transportowe wymagało zezwolenia właściwego organu administracji państwowej. Warty podkreślenia jest jednak fakt, że już w tamtym okresie infrastruktura telekomunikacyjna korzystała ze swoistego uprzywilejowania, bowiem w stosunku do infrastruktury telekomunikacyjnej, za zajęcie pasa drogowego nie była pobierana opłata. W wyniku nowelizacji ustawy o drogach publicznych w dniu 1 stycznia 1999 r. wprowadzono jednak obowiązek pobierania opłat za zajęcie pasa drogowego i za umieszczenie w nim urządzeń nie związanych z funkcjonowaniem dróg również w stosunku do urządzeń telekomunikacyjnych.

Infrastruktura telekomunikacyjna rozwija się już od dziesięcioleci, a spora jej część została wybudowana na przełomie lat 80 i 90 dwudziestego wieku. Powyższe oznacza, że żywotność tych instalacji będzie niebawem dobiegać końca, a przedsiębiorcy telekomunikacyjni zainteresowani będą jej modernizacją. W związku z tym, zarządcy dróg mogą spodziewać się wzmożonej ilości wniosków związanych z infrastrukturą już istniejącą w pasie drogowym, w tym dotyczących infrastruktury umieszczonej w pasie drogowym przed dniem wejścia w życie ustawy o drogach publicznych (1 października 1985 roku), kiedy to nie istniał obowiązek uzyskania zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym oraz dotyczących infrastruktury, która znalazła się w pasie drogowym w wyniku zmiany planu zagospodarowania terenu.

2.3.1.1 Pozostawianie infrastruktury zastanej w pasie drogowym

W praktyce, zarządca drogi niejednokrotnie spotyka się z sytuacją faktyczną, w której infrastruktura telekomunikacyjna znajduje się już w pasie drogowym. Zasadą jest, że uznaje się za dozwolone pozostawienie w pasie drogowym drogi publicznej istniejących tam dotychczas obiektów budowlanych i urządzeń niezwiązanych z potrzebami i zarządzaniem drogą, w tym również infrastruktury telekomunikacyjnej. Warunkiem pozostawienia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym w zastanym stanie jest:

- brak zagrożenia i utrudnień ruchu drogowego,
- brak zakłóceń w wykonywaniu zadań zarządczych zarządcy drogi.

Zasadę pozostawienia w pasie drogowym zastanej infrastruktury telekomunikacyjnej wyrażoną w art. 38 u.d.p. należy odczytywać jako **wyjątek od generalnego zakazu umieszczania w pasie drogowym elementów niezwiązanych**

z gospodarką drogową, przy czym nie zwalnia to zarządcy drogi z obowiązku ochrony pasa drogowego. Należy jasno zaznaczyć, że przepisy regulujące sytuację infrastruktury zastanej nie mają charakteru przejściowego i dotyczą wszystkich urządzeń uprzednio istniejących w pasie drogowym.

Orzecznictwo⁷ do kategorii infrastruktury objętej dyspozycją przepisu art. 38 ust. 1 u.d.p. słusznie zalicza jedynie (i) **obiekty budowlane i urządzenia, które były zlokalizowane w pasie drogowym w dniu wejścia w życie tej ustawy**, bądź (ii) **znalazły się w pasie drogowym w wyniku późniejszych zmian dotyczących samego pasa drogowego**. Wskazuje się również, że zawiera on więc swego rodzaju ustawowe, nielimitowane czasowo zezwolenie zajmowania pasa drogowego przez obiekty w nim opisane, nieobciążone opłatami za czasowe zajęcie pasa drogowego, przewidzianymi w ustawie o drogach publicznych. Podkreślić jednak należy, że powyższe dotyczy wyłącznie obiektów zlokalizowanych w pasie drogowym na czas nieoznaczony, nieuprawnione jest natomiast jego stosowanie do sytuacji, w których zezwolenie wydane zostało na czas określony i czas ten upłynął.

Wskazać jednak należy, że na zarządcy drogi ciąży obowiązek regularnego kontrolowania, czy umieszczony uprzednio w pasie drogowym element infrastruktury obcej nie powoduje zagrożenia lub utrudnienia dla ruchu drogowego, ewentualnie zakłócenia w realizacji zarządu drogą. W przypadku zidentyfikowania wspomnianego zagrożenia zarządca drogi ocenia możliwość dalszego pozostawiania w pasie drogowym infrastruktury telekomunikacyjnej. Pozytywna ocena zarządcy drogi nie wymaga podjęcia przez niego jakichkolwiek czynności. Jednak w razie stwierdzenia możliwości wystąpienia zagrożenia lub utrudnienia ruchu drogowego lub zakłócenia realizacji zarządu drogą przez infrastrukturę telekomunikacyjną, zarządca drogi wszczyna z urzędu odpowiednie postępowanie administracyjne.

O wszczęciu postępowania na podstawie przepisu art. 61 ust. 1 k.p.a. zarządca drogi obligatoryjnie zawiadamia strony postępowania. Z przepisu nie wynika jednoznacznie kto jest stroną postępowania, w doktrynie i orzecznictwie przyjmuje się jednak, że stroną postępowania powinien być właściciel infrastruktury położonej w pasie drogowym. Prawidłowe ustalenie przez zarządcę drogi strony postępowania ma niebagatelne znaczenie, bowiem w myśl przepisów kodeksu

⁷ por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 kwietnia 2010 r., sygn. akt: II GSK 575/09; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 14 września 2010 r., sygn. akt: VI SA/Wa 652/10.

postępowania administracyjnego strona postępowania musi mieć zagwarantowaną możliwość wzięcia udziału w toczącym się postępowaniu oraz wypowiedzenia się co do zebranego materiału. Zarządca drogi wydając stosowną decyzję administracyjną musi wykazać, za pomocą zebranego w toku toczącego się postępowania materiału dowodowego, że dalsze pozostawianie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym prowadzi do powstania zagrożenia lub utrudnienia ruchu drogowego lub zakłócenia realizacji zarządu drogi⁸.

Postępowanie wszczęte przez zarządcę drogi w przypadku stwierdzenia zagrożenia lub utrudnienia ruchu drogowego lub zakłócenia realizacji zarządu drogi, kończy się co do zasady wydaniem decyzji administracyjnej nakazującej właścicielowi infrastruktury telekomunikacyjnej obowiązek jej usunięcia.

2.3.1.2 Remont lub przebudowa infrastruktury zastanej

Zastana infrastruktura niejednokrotnie może wymagać przeprowadzenia **przebudowy** lub **remontu**. Przebudowa to wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu, z wyjątkiem jego charakterystycznych parametrów. Z kolei remont oznacza wykonywanie w istniejącym obiekcie robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji, przy czym do dokonania remontu dopuszcza się stosowanie wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym. **Przebudowa oraz remont zawsze będzie wymagać wydania zgody przez zarządcę drogi na podstawie przepisu art. 38 § 2 u.d.p.** W przypadku gdy planowane roboty są dodatkowo objęte obowiązkiem uzyskania pozwolenia na budowę, prace wymagają również uzgodnienia z zarządcą drogi projektu budowlanego. Nie ulega również wątpliwości, że w przypadku dokonania przebudowy lub remontu konieczne będzie uzyskanie zezwolenia zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót. Jednakże, wobec faktu braku zmian parametrów technicznych infrastruktury telekomunikacyjnej wynikających z przebudowy lub remontu infrastruktury zastanej należy wskazać, że **nie występuje obowiązek uzyskiwania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury w pasie drogowym drogi publicznej oraz obowiązku uiszczania opłaty z tym związanej.**

⁸ K. Sobieralski, Umieszczanie urządzenia w pasie drogi publicznej, NZS 2008/4, s. 67

Wydanie zgody na przeprowadzenie remontu lub przebudowy przez zarządcę drogi następuje wskutek złożenia wniosku o wyrażenie zgody na przeprowadzenie remontu lub przebudowy infrastruktury przez właściciela infrastruktury. Zgoda powinna być wydana w formie decyzji administracyjnej, z tym zastrzeżeniem, że wyrażenie zgody może również nastąpić w sposób dorozumiany. **Przepis art. 38 ust. 3 u.d.p. wprowadza czternastodniowy termin zawity dla zarządcy drogi na udzielenie zezwolenia.** Termin biegnie od dnia wystąpienia przez stronę z wnioskiem o wyrażenie zgody. W przypadku niedotrzymania przez zarządcę drogi terminu na wydanie zgody, uznaje się, że została ona udzielona – nie ma wtedy konieczności przysyłania stronie postępowania informacji o wyrażeniu zgody. Jeżeli w toku postępowania okaże się, że zachodzą przesłanki do odmowy wyrażenia zgody na remont lub przebudowę, to powinna ona zostać wyrażona wprost w drodze decyzji administracyjnej wydanej w czternastodniowym terminie, na którą stronie postępowania przysługuje zażalenie.

Podsumowując, status infrastruktury telekomunikacyjnej umieszczonej w pasie drogowym może pozostać niezmienny, jeżeli tylko nie prowadzi do powstania sprzeczności z zasadą ochrony pasa drogowego oraz nie powoduje utrudnień ruchu drogowego i zakłóceń w realizowaniu zadań zarządcy drogi. Jednak przebudowa lub remont obiektów budowlanych lub urządzeń, wymaga zgody zarządcy drogi na podstawie przepisu art. 38 ust. 2 u.d.p., a w szczególnych przypadkach również uzgodnienia projektu budowlanego. Wyrażenie zgody winno nastąpić w terminie 14 dni od daty wystąpienia z wnioskiem o taką zgodę. Niezajęcie stanowiska w tym terminie uznaje się jako wyrażenie zgody. Odmowa wyrażenia zgody następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Faktyczne przeprowadzenie prac związanych z remontem lub przebudową związane będzie również z koniecznością uzyskania jedynie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót.

2.3.2 Decyzja lokalizacyjna

Jak zostało wskazane powyżej, podstawowym obowiązkiem zarządcy drogi jest zapewnienie odpowiedniej ochrony drogi i pasa drogowego oraz użytkowania ich w sposób bezpieczny dla korzystających z drogi. Skutkiem tak zdefiniowanego przez ustawodawcę zadania zarządcy drogi, jest **przyjęcie zakazu podejmowania**

jakichkolwiek czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego. Z drugiej jednak strony, zarządca drogi zobowiązany jest wprowadzać w życie postulaty ustawodawcy obejmujące zminimalizowanie wymogów nakładanych na inwestora przy realizacji projektów telekomunikacyjnych. Jednoczesna realizacja obu tych zadań przez zarządców dróg nie jest prosta, jednak przy racjonalnym zastosowaniu obowiązujących przepisów w czynnościach zarządczych zarządców dróg możliwe będzie uzyskanie satysfakcjonujących rezultatów.

W kontekście zakazu lokalizowania elementów obcych w pasie drogowym, użyto otwartego katalogu **działań zakazanych** ze względu na możliwość zniszczenia lub uszkodzenia drogi lub zagrożenia bezpieczeństwu ruchu drogowego. Podkreślić ponownie należy, że **zakaz nie dotyczy umieszczania, konserwacji, przebudowy lub naprawy** infrastruktury telekomunikacyjnej.

W myśl przepisu art. 39 ust. 3 u.d.p. lokalizacja w pasie drogowym drogi publicznej infrastruktury telekomunikacyjnej **będzie każdorazowo wymagała od zarządcy drogi wydania zezwolenia na jej lokalizację w pasie drogowym**. Szczegółowe podstawy prawne regulujące możliwość udzielenia przez zarządcę drogi zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym istniejące w obowiązującym stanie prawnym zostały wskazane powyżej (podrozdział 2.1.), również na rysunku numer 7 na stronie 33.

Zezwolenie na lokalizację w pasie drogowym infrastruktury telekomunikacyjnej jest zawsze wydawane na wniosek uprawnionego podmiotu. Pomimo tego, że omawiane postępowanie jest postępowaniem wyłącznie wnioskowym, przepis nie rozstrzyga precyzyjnie kto powinien być wnioskodawcą. W orzecznictwie przyjmuje się⁹, że jedynym podmiotem uprawnionym do wystąpienia z wnioskiem o wydanie zezwolenia na lokalizację w pasie drogowym infrastruktury telekomunikacyjnej jest **inwestor realizujący przedsięwzięcie**. Powyższe twierdzenie znajduje uzasadnienie w treści przepisu art. 39 ust. 3a u.d.p., gdzie to właśnie inwestor został przez ustawodawcę wskazany jako adresat decyzji wydawanej przez zarządcę drogi.

W praktyce może okazać się, że inwestorem wszczynającym postępowanie przed zarządcą drogi w sprawie zezwolenia na lokalizację infrastruktury w pasie drogowym jest **przedsiębiorca telekomunikacyjny**. Pojęcie przedsiębiorcy

⁹ Wyrok Naczelnego Sadu Administracyjnego w Warszawie z dnia 16 maja 2012 roku, sygn. akt: II GSK 557/11; LEX: 1244742

telekomunikacyjnego zostało precyzyjnie zdefiniowanie w ustawie prawo telekomunikacyjne, jako przedsiębiorca lub inny podmiot uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej na podstawie właściwych przepisów, który wykonuje działalność gospodarczą polegającą na dostarczaniu sieci telekomunikacyjnych, świadczeniu usług towarzyszących lub świadczeniu usług telekomunikacyjnych. **W każdym przypadku, kiedy postępowanie administracyjne wszczęte zostaje wskutek wniosku o udzielenie zezwolenia na lokalizację w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej, zarządca drogi ma za zadanie wyjaśnić, czy wniosek pochodzi od właściwego podmiotu.** Zgodnie bowiem

z przepisem art. 156 ust. 1 pkt 4 k.p.a. skierowanie decyzji administracyjnej do osoby niebędącej stroną w sprawie może skutkować stwierdzeniem nieważności decyzji.

Może okazać się również, że podmiotem wnioskującym o wydanie zezwolenia na zlokalizowanie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym w imieniu inwestora będzie generalny wykonawca lub inny podmiot działający w jego imieniu. W takim przypadku, zarządca drogi powinien zbadać przedłożone przez wnioskodawcę pełnomocnictwo i zakres umocowania oraz fakt uiszczenia stosownej opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

2.3.2.1 Wniosek o zezwolenie na lokalizację infrastruktury w pasie drogowym.

Podstawowe założenia formalne procedury uzyskiwania zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym drogi publicznej zostały uregulowane w przepisie art. 39 ust. 3 i 3a u.d.p. Ustawa nie wskazuje precyzyjnie jakie są elementy konieczne wniosku o wydanie takiego zezwolenia. Należy przyjąć, że wniosek powinien spełniać co najmniej podstawowe wymagania wymienione w przepisie art. 63 k.p.a. W związku z powyższym, a także mając na względzie umożliwienie wydania przez zarządcę drogi prawidłowej decyzji administracyjnej na podstawie przedłożonego wniosku należy przyjąć, że we wniosku powinny się znaleźć następujące informacje:

- imię i nazwisko oraz adres lub nazwa i siedziba podmiotu występującego o zezwolenie na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym,
- wskazanie rodzaju planowanej inwestycji,
- miejsce i warunki umieszczenia infrastruktury w pasie drogowym,

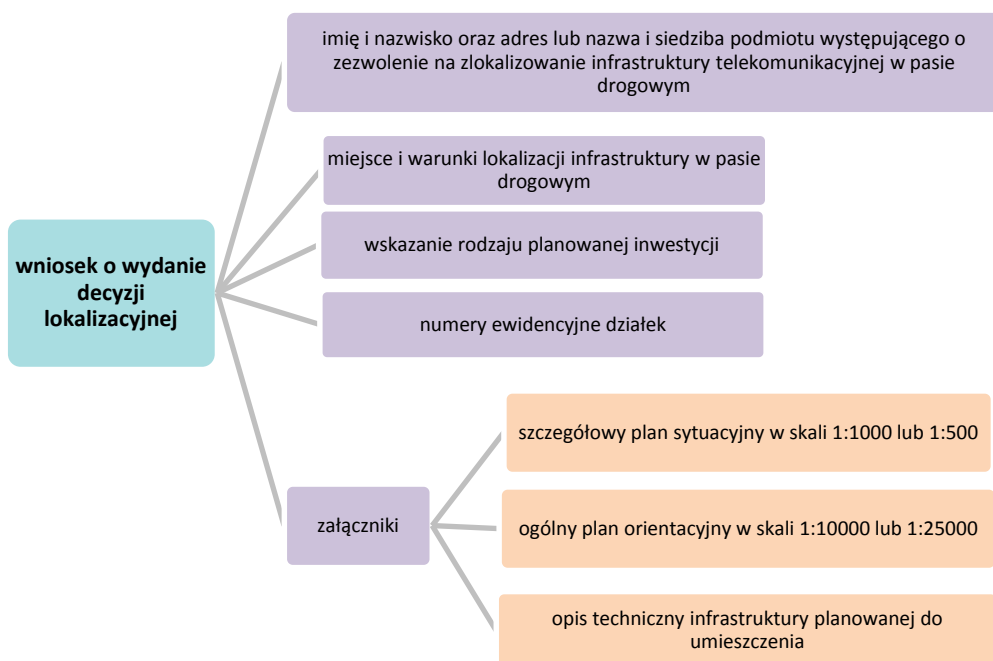
- numery ewidencyjne działek.

W praktyce zarządcy dróg wymagają załączenia do wniosku o wydanie zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej następujących dokumentów:

- szczegółowy plan sytuacyjny w skali 1:1000 lub 1:500,
- ogólny plan orientacyjny w skali 1:10000 lub 1:25000,
- opis techniczny infrastruktury planowanej do umieszczenia.

W przypadku niepodania żądanych przez zarządcę dróg informacji, zarządca drogi wezwie wnioskodawcę w trybie przepisu art. 64 ust. 2 k.p.a. do uzupełnienia ewentualnych braków formalnych wniosku w terminie siedmiu dni z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie podania bez rozpoznania.

Rysunek 10



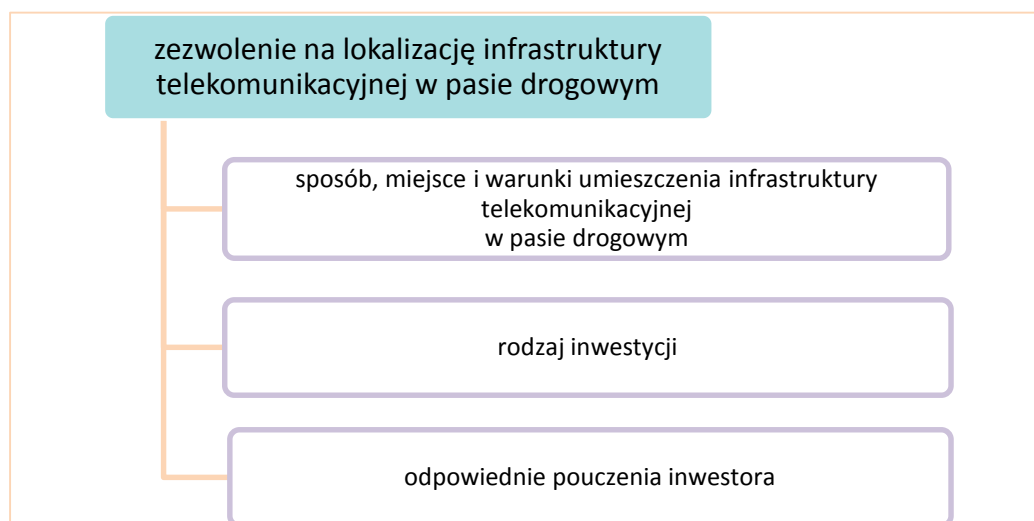
Schemat przedstawiający elementy wniosku o zezwolenie na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym

2.3.2.2 Elementy zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej

W decyzji administracyjnej obejmującej zezwolenie na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej wydawanej na skutek prowadzonego postępowania administracyjnego, zarządca drogi - poza obligatoryjnymi elementami decyzji administracyjnej wymienionymi w art. 107 k.p.a. – na podstawie przepisu art. 39a u.d.p. określa dodatkowo:

- rodzaj inwestycji,
- sposób, miejsce i warunki umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym,
- pouczenie inwestora, że przed rozpoczęciem robót budowlanych jest zobowiązany do:
 - uzyskania pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy albo wykonywania robót budowlanych,
 - uzgodnienia z zarządcą drogi, przed uzyskaniem pozwolenia na budowę, projektu budowlanego obiektu lub urządzenia,
 - uzyskania zezwolenia zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego, dotyczącego prowadzenia robót w pasie drogowym lub na umieszczenie w nim obiektu lub urządzenia.

Rysunek 11



Schemat przedstawiający elementy zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym

2.3.2.3 Opis prawidłowego sposobu załatwienia sprawy

Decyzja o udzieleniu zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym ma charakter uznaniowy, co nie oznacza, że jest podejmowana w sposób dowolny. Do postępowania w sprawie udzielenia zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym stosuje się w pełnym zakresie przepisy kodeksu postępowania administracyjnego, wobec czego zarządca drogi przy jej wydawaniu powinien rozważyć wszystkie okoliczności faktyczne i prawne, a w uzasadnieniu decyzji wskazać również jakie powody przemawiały za finalnie podjętym rozstrzygnięciem.

Przy ocenie wniosków dotyczących lokalizacji infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym zarządca drogi powinien także wziąć pod uwagę motywy, które doprowadziły do wprowadzenia zmian w ustawie o drogach publicznych w sprawie lokalizowania infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym. Miały one na celu, jak wskazuje uzasadnienie do ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych, **stworzenie otoczenia regulacyjnego sprzyjającego inwestycjom telekomunikacyjnym, zwłaszcza światłowodowym, które są jedną z najważniejszych kwestii dla rozwoju publicznych sieci o dużych i bardzo dużych przepływnościach.** Zgodnie z wolą ustawodawcy drogi publiczne, jako domena publiczna o charakterze infrastrukturalnym, powinny być zasadniczym miejscem dla lokalizowania i efektywnego przeprowadzania sieci światłowodowych. Inwestycje tego typu, jako ważny element długofalowej strategii rozwoju kraju, służące podniesieniu jakości życia całego społeczeństwa, powinny być zatem realizowane w pasach drogowych przy zminimalizowaniu warunków formalnych i finansowych.

Prowadząc postępowanie administracyjne **zarządca drogi ma obowiązek podjęcia wszelkich czynności niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz załatwienia sprawy bezzwłocznie, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.**

Zarządca drogi jest zobowiązany w sposób drobiazgowy zebrać i rozpatrzyć cały materiał dowodowy, a następnie w oparciu o jego całokształt ocenić, czy dana okoliczność została udowodniona. Zarządca drogi przy wydawaniu decyzji powinien odnieść się do dokumentów dołączonych do wniosku i poczynić własne ustalenia, jeżeli ma wątpliwości co do jego prawidłowości, kompletności. W szczególności, w celu wszechstronnego zbadania sprawy, a następnie swobodnej oceny całokształtu zgromadzonego materiału dowodowego zarządca drogi może wykorzystywać wszelkie kompetencje przyznane mu na podstawie przepi-

sów k.p.a. Postępowanie administracyjne cechuje się bowiem pewną aktywnością działania organu administracji w procesie wyszukiwania i gromadzenia materiału dowodowego. Przykładowo należy wskazać, że zarządca drogi na podstawie przepisu art. 50 k.p.a. może wezwać osoby do udziału w podejmowanych czynnościach i do złożenia wyjaśnień lub zeznań. Jeżeli wniosek inwestora spełnia wszystkie wymogi formalne, zarządca drogi powinien co do zasady wydać zezwolenie na lokalizację infrastruktury w pasie drogowym bez zbędnej zwłoki (przepis art. 35 k.p.a.), a jednocześnie w okresie nieprzekraczającym 65 dni od daty wpłynięcia wniosku, o czym szczegółowo w podpunkcie 2.3.2.4. Jedynymi przesłankami uzasadniającymi odmowę udzielenia zezwolenia na umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym są:

- spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- naruszenie wymagań wynikających z przepisów odrębnych,
- utrata uprawnień z tytułu gwarancji lub rękojmi w zakresie budowy, przebudowy lub remontu drogi.

Przed podjęciem ostatecznej decyzji zarządca drogi powinien poczynić prawidłowe ustalenia faktyczne oraz prawne, które determinować będą treść decyzji. Przepis art. 107 ust. 1 k.p.a. wśród niezbędnych elementów decyzji wymienia nie tylko rozstrzygnięcie i powołanie podstawy prawnej, ale także uzasadnienie faktyczne i prawne. Tymczasem art. 107 ust. 3 k.p.a. wskazuje, że uzasadnienie faktyczne decyzji powinno w szczególności zawierać wskazanie faktów, które organ uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł, oraz przyczyn, z powodu których innym dowodom odmówił wiarygodności i mocy dowodowej. Uzasadnienie prawne w świetle obowiązujących przepisów powinno obejmować wyjaśnienie podstawy prawnej decyzji, z przytoczeniem konkretnych przepisów prawa.

Przeniesienie przepisów prawnych na grunt praktyczny prowadzi do wniosku, że w postępowaniu w sprawie zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym zarządca drogi powinien zbadać czy warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa pozwalają na taką lokalizację we wnioskowanym zakresie. Po ustaleniu, iż planowana infrastruktura telekomunikacyjna spełnia te wymagania, zarządca drogi w zasadzie powinien wydać decyzję zezwalającą na lokalizację tej infrastruktury w pasie drogowym.

Zarządca drogi w każdym wypadku odmowy wydania zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym musi wyczerpująco uzasadnić zajęte stanowisko. Lakoniczne stwierdzenia uniemożliwiają bowiem dokonanie prawidłowej kontroli decyzji, w przypadku jej ewentualnego

zaskarżenia przez inwestora. Ponadto, nieprawidłowe wyjaśnienie stanu faktycznego rozpoznawanej sprawy oraz niewłaściwe uzasadnienie decyzji stanowi naruszenie podstawowych zasad postępowania administracyjnego i jest przesłanką do uchylenia przez sąd administracyjny zaskarżonej decyzji.

2.3.2.4 Terminy

Zarządca drogi zobowiązany jest wydać decyzję administracyjną w terminie określonym w przepisach kodeksu postępowania administracyjnego. Zgodnie z przepisem art. 35 ust. 1 k.p.a. zarządca drogi obowiązany jest wydać zezwolenie bez zbędnej zwłoki. Jednakże w przypadku spraw wymagających postępowania wyjaśniającego wydanie zezwolenia nie powinno nastąpić później niż w ciągu miesiąca, co wynika z przepisu art. 35 ust. 3 k.p.a. Jednocześnie przepisy ustawy o drogach publicznych nakładają na zarządcę drogi maksymalny czas, w jakim jest on zobowiązany wydać decyzję. Termin ten wynosi **65 dni** od dnia złożenia przez inwestora wniosku. Nałożenie na zarządcę drogi precyzyjnie określonego terminu załatwienia sprawy, jest wynikiem działań ustawodawcy nakierowanych na zapewnienie efektywności rozwoju infrastruktury w kraju i ma charakter dyscyplinujący. W przypadku przekroczenia ustawowego terminu przewidzianego na wydanie decyzji, zarządca drogi **ponosi odpowiedzialność** z tytułu nieterminowego rozpatrzenia wniosku. Przekroczenie okresu 65 dni przez zarządcę drogi i niewydanie decyzji w sprawie zezwolenia na lokalizację w pasie drogowym infrastruktury telekomunikacyjnej powoduje, że organ wyższego stopnia, a w przypadku braku organu wyższego stopnia – organ nadzorujący, **wymierza zarządcy drogi karę pieniężną w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki**. Zarządca drogi powinien mieć na uwadze, że do terminu tego nie wlicza się terminów przewidzianych w przepisach prawa do dokonania określonych czynności, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy inwestora albo z przyczyn niezależnych od zarządcy drogi.

Należy przy tym doprecyzować, że do terminu załatwiania sprawy nie wlicza się określonych w przepisach szczególnych i w przepisach kodeksu terminów dokonania określonych czynności **przez organ prowadzący postępowanie, inny organ** (przykładowo przepis art. 106 k.p.a.) oraz **strony i uczestników postępowania** (przykładowo terminu, w którym wnioskodawca zobowiązany jest uzupełnić braki formalne, czasu wyznaczonego przez organ na złożenie wyjaśnień w celu przybliżenia wątpliwości powstałych w toku postępowania). Ponadto na podstawie przepisu art. 103 k.p.a. zawieszenie postępowania wstrzymuje bieg terminów przewidzianych do rozpoznania sprawy, wobec czego do

maksymalnego terminu rozpoznania sprawy nie wlicza się okresów zawieszenia postępowania. W orzecznictwie¹⁰ wskazuje się jednak, że zawieszenie postępowania, mimo oczywistego braku przyczyny określonej w przepisie art. 97 ust. 1 k.p.a., nie przerywa biegu terminów ustalonych dla załatwienia sprawy. Do terminu załatwienia sprawy nie wlicza się również opóźnień powstałych z winy strony (przykładowo przekroczenie przez stronę terminów dokonania czynności określonych w przepisach prawa lub wyznaczonych przez organ prowadzący postępowanie). Okresy opóźnień powstałych z przyczyn niezależnych od organu, których nie wlicza się do terminów załatwiania spraw, to opóźnienia inne niż powstałe z winy strony, spowodowane działaniem czynników, na które organ nie miał wpływu, takie jak np. działanie sił przyrody.

Zarządca drogi ma maksymalnie 65 dni na wydanie decyzji w sprawie zezwolenia na umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym.

Kara za zwłokę w rozpatrzeniu wniosku o wydanie zezwolenia nakładana jest w drodze postanowienia, na które przysługuje zarządcy drogi zażalenie. Kara stanowi dochód budżetu państwa. Termin płatności wynosi 14 dni od dnia doręczenia postanowienia o jej nałożeniu. Nieuiszczenie tej kary powoduje wszczęcie postępowania egzekucyjnego w administracji w celu jej przymusowego ściągnięcia.

Przepis art. 39 ust. 3b u.d.p. określa jedynie maksymalne ramy czasowe na wydanie decyzji lokalizacyjnej. Podstawowym przepisem, którym powinien kierować się zarządca drogi jest natomiast przepis art. 35 ust. 1 k.p.a., zgodnie z którym sprawy powinny zostać załatwione bezzwłocznie. **Jako dobrą praktykę należy wskazać w szczególności takie działania zarządców dróg, wskutek których sprawa zostanie załatwiona w możliwie krótkim terminie. W szczególności, w przypadku kiedy wniosek spełnia wymagania formalne, a sprawa nie jest skomplikowana i nie budzi wątpliwości, powinna ona zostać załatwiona przez zarządcę drogi w przeciągu kilku dni roboczych.**

2.3.3 Utrzymanie infrastruktury

Zgodnie z nowelizacją ustawy o drogach publicznych, która weszła w życie 17 lipca 2010 roku **utrzymanie infrastruktury telekomunikacyjnej, jeżeli jej lokalizacja została dopuszczona przez zarządcę drogi w drodze zezwolenia,**

¹⁰ Tak wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 23 września 1986 r., sygn. akt: IV SAB 12/86.

należy do posiadaczy tych obiektów i urządzeń. Natomiast jeżeli budowa, przebudowa lub remont drogi wymaga przełożenia infrastruktury telekomunikacyjnej, koszt tego przełożenia ponosi właściciel infrastruktury telekomunikacyjnej. Jednocześnie, przełożenie urządzenia lub obiektu, w tym sieci, nie oznacza wymiany takich urządzeń lub obiektów na inne, lecz wyłącznie zmianę ich umiejscowienia.

Sytuacja prawna w zakresie ponoszenia kosztów przełożenia infrastruktury telekomunikacyjnej znajdującej się w pasie drogowym do czasu wejścia w życie wspomnianej nowelizacji regulowana była na podstawie przepisów ustawy z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw. Zgodnie z powyższą ustawą koszt przełożenia infrastruktury ponosi w zależności od okresu jej umieszczenia w pasie drogowym zarządca drogi lub jej właściciel. Jednocześnie przepis art. 7 tej ustawy przewidywał regułę intertemporalną, zgodnie z którą jeżeli budowa, przebudowa lub remont drogi wymaga przełożenia urządzenia lub obiektu, niezwiązanego z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, umieszczonego w pasie drogowym na podstawie zezwolenia wydanego przed dniem wejścia w życie tej ustawy, koszt tego przełożenia ponosi zarządca drogi, pod warunkiem zachowania dotychczasowych właściwości użytkowych oraz parametrów technicznych tego urządzenia lub obiektu. **Zatem infrastruktura telekomunikacyjna umieszczona w pasie drogowym na podstawie zezwolenia wydanego przed dniem 14 listopada 2003 r., zasadniczo nie podlegała nowym regulacjom dotyczącym kosztów jej ewentualnego przełożenia,** chyba że zmieniły się jej dotychczasowe właściwości użytkowe lub parametry techniczne.

Obecne brzmienie przepisu wskazującego kto jest obowiązany do ponoszenia kosztów przełożenia infrastruktury telekomunikacyjnej, zostało nadane przez Megaustawę. Jedynym przepisem przejściowym w tym zakresie jest przepis art. 79 Megaustawy, który przewiduje, że w zakresie konkretnej inwestycji drogowej rozpoczętej przed dniem 17 lipca 2010 r. poprzez złożenie wniosku o wydanie jednej z wymienionych w tym artykule decyzji, tj.:

- decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska lub
- decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego

ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, lub

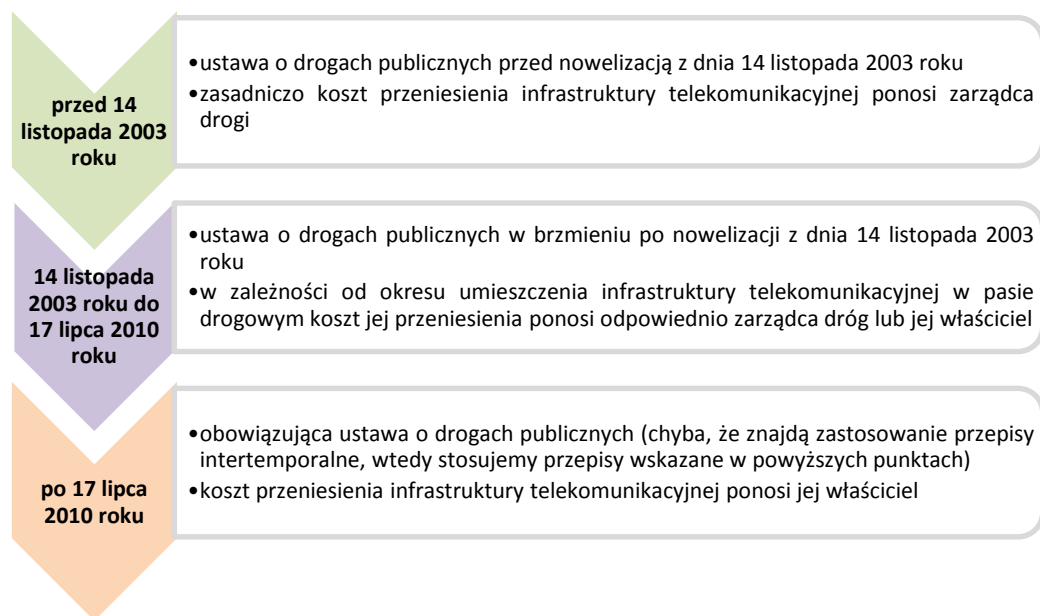
- decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi lub decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,

należy stosować przepisy dotychczasowe, czyli zarówno przepisy ustawy o drogach publicznych obowiązujące przed dniem 17 lipca 2010 r., jak i przepisy ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2003 r.

Jeśli zatem do dnia 17 lipca 2010 r. w ramach realizacji inwestycji drogowej został złożony wniosek w wydanie jednej z trzech w/w decyzji, to ewentualna konieczność przełożenia urządzeń niezwiązanych z drogą w czasie realizacji tej inwestycji nastąpi zgodnie z przepisami obowiązującymi przed dniem 17 lipca 2010 r. Powyższe oznacza to, że koszt przełożenia ponosić będzie w zależności od okoliczności zarządca drogi lub właściciel urządzenia, a w sytuacji zastosowania art. 7 ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw w zw. z art. 79 Megaustawy – zarządca drogi.

We wszystkich pozostałych przypadkach znajduje zastosowanie reguła bezpośredniego działania nowej ustawy, tzn. od chwili wejścia w życie nowych norm prawnych należy je stosować do wszystkich stosunków prawnych danego rodzaju niezależnie od tego, czy dopiero powstaną, czy też powstały wcześniej przed wejściem w życie nowego prawa, lecz trwają nadal w czasie dokonywania zmiany prawa. Zatem jeśli po dniu 17 lipca 2010 r. zachodzi konieczność przełożenia urządzenia lub obiektu niezwiązanego z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego i nie ma zastosowania art. 79 Megaustawy, to koszt przełożenia tego urządzenia lub obiektu ponosi jego właściciel.

Rysunek 12



Schemat przedstawiający zasady stosowania przepisów regulujących koszty przeniesienia infrastruktury telekomunikacyjnej

2.3.4 Uzgodnienie projektu

Z treści przepisu art. 39 ust. 3a pkt 2 u.d.p. wynika jednoznacznie, że **dopiero po uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia na lokalizację infrastruktury w pasie drogowym inwestor będzie zobowiązany do uzyskania pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy albo wykonywania robót budowlanych**. Zgodnie z postanowieniami przepisu art. 29 ust. 1 pkt 20a i 20b ustawy prawo budowlane, pozwolenia na budowę nie wymaga budowa telekomunikacyjnych linii kablowych ani kanalizacji kablowej, z tym zastrzeżeniem, że prace powyższe wymagają co do zasady zgłoszenia właściwemu organowi.

Jeżeli w konkretnym przypadku okaże się, że ze względów faktycznych konieczne będzie uzyskanie pozwolenia na budowę, inwestor już po uzyskaniu zezwolenia na lokalizację infrastruktury w pasie drogowym, zobowiązany jest uzgodnić z zarządcą drogi, przed uzyskaniem pozwolenia na budowę, projekt budowlany obiektu lub urządzenia.

W praktyce, przy tego rodzaju uzgodnieniach zarządcy dróg wymagają od wnioskodawcy przedłożenia:

- zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację w pasie drogowym urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogą lub potrzebami ruchu drogowego,
- dwóch egzemplarzy projektu budowlanego urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogą lub potrzebami ruchu drogowego,
- ewentualnego dokumentu pełnomocnictwa (urzędowo poświadczony odpis dokumentu pełnomocnictwa) wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej.

Dodatkowo, należy zauważyć, że decyzja zezwalająca na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym będzie co do zasady stanowiła załącznik do wniosku o wydanie pozwolenia na budowę.

Podsumowując, co do zasady zarządca drogi będzie obowiązany każdorazowo wydać zezwolenie na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym, ewentualnie, w zupełnie wyjątkowych przypadkach odmówić jego wydania, w postępowaniu wszczynanym na wniosek inwestora. W decyzji administracyjnej zarządcy drogi, poza innymi elementami obligatoryjnymi decyzji administracyjnej określa min.:

- rodzaj inwestycji,
- sposób, miejsce i warunki umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym,
- odpowiednie pouczenie inwestora.

W praktyce niekiedy może powstać sytuacja, w której inwestor będzie zobowiązany przed uzyskaniem pozwolenia na budowę, uzgodnić z zarządcą drogi, projekt budowlany obiektu lub urządzenia. Zasadniczo jednak, umieszczenie określonej infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym nie będzie wymagało uzyskania przez inwestora pozwolenia na budowę, w związku z czym nie wystąpi konieczność prowadzenia wspomnianych uzgodnień.

2.4 Decyzje na zajęcie pasa drogowego

Uzyskanie zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym i ewentualne dokonanie uzgodnienia projektu rozpoczynają faktyczny proces umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym. **Na podstawie przepisu art. 40 ust. 1 u.d.p. zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg wymaga zezwolenia zarządcy drogi, wydawanego w drodze**

decyzji administracyjnej. Szczegóły związane z procedurą uzyskania wspomnianego zezwolenia zostały uregulowane w treści rozporządzenia w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w art. 40 ust. 16 u.d.p. Rozporządzenie reguluje jednocześnie kilka odrębnych procedur administracyjnych dotyczących zajęcia pasa drogowego.

W przypadku lokalizowania infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym, na etapie realizacji prac inwestor będzie zobowiązany do uzyskania kolejnych dwóch decyzji administracyjnych wydawanych przez zarządcę drogi:

- zezwolenia na zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót;
- zezwolenia na zajęcia pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego.

2.4.1 Zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót

Zgodnie z przepisem art. 40 ust. 2 pkt 1 u.d.p. obowiązek uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego dotyczy przypadku prowadzenia robót w pasie drogowym. Wobec powyższego, zarządca drogi będzie zobowiązany do przeprowadzania postępowania i rozstrzygnięcia o wydaniu lub odmowie wydania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót, chyba że zachodzą szczególne okoliczności bezpośrednio wyłączające obowiązek uzyskania zezwolenia, omówione poniżej.

Żaden przepis ustawy o drogach publicznych oraz rozporządzenia w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, podobnie jak w przypadku zezwolenia na lokalizację infrastruktury w pasie drogowym, **nie wskazuje podmiotu uprawnionego do złożenia odpowiedniego wniosku.** Rozporządzenie w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego posługuje się tylko niejasnym terminem „**zajmującego pas drogowy**”. Zgodnie z poglądem prezentowanym w orzecznictwie¹¹ stroną postępowania w sprawie o zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót będzie każdorazowo **inwestor, który przez złożenie wniosku inicjuje postępowanie w przedmiotowej sprawie i jest adresatem wydanej w tym postępowaniu decyzji administracyjnej.** W orzecznictwie wskazuje się

¹¹ wyrok WSA w Gliwicach z dnia 12 grudnia 2012 r., sygn. akt: II SA/Gl 726/12; LEX: 1376826

bowiem, że to inwestor jest podmiotem mającym własny interes prawny do prowadzenia robót w pasie drogowym w celu umieszczenia w nim urządzeń infrastruktury niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego. **W związku z powyższym, to właśnie inwestor jest władny złożyć skuteczny wniosek o zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót i to inwestorowi zezwolenie powinno zostać wydane.** W szczególności, wykonawca robót nie posiada w takim postępowaniu interesu prawnego w rozumieniu art. 28 k.p.a., ponieważ nie realizuje on robót we własnym imieniu i na własną rzecz, a jedynie na zlecenie i w imieniu inwestora.

W związku z faktem, iż postępowanie w sprawie uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót nie wymaga co do zasady osobistego działania strony postępowania, **nie ma przeszkód aby wykonawca działał za inwestora na podstawie prawidłowo udzielonego i opłaconego pełnomocnictwa.** W takim przypadku, zarządca drogi powinien każdorazowo dokonać weryfikacji zakresu umocowania składającego wniosek.

2.4.1.1 Wniosek na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót

Postępowanie w sprawie udzielenia zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót jest postępowaniem wnioskowym, a wniosek powinien zostać złożony przez wnioskodawcę przed planowanym zajęciem pasa drogowego. Elementy obligatoryjne wniosku o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego zostały wprost określone w rozporządzeniu w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i należy do nich zaliczyć:

- imię i nazwisko oraz adres lub nazwę i siedzibę podmiotu występującego o zajęcie pasa drogowego,
- cel zajęcia pasa drogowego,
- lokalizację i powierzchnię zajętego pasa drogowego,
- planowany okres zajęcia pasa drogowego.

Ustawodawca w rozporządzeniu w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego wymienił również dokumenty, które wnioskodawca musi **obowiązkowo dołączyć do wniosku** o udzielenie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót. Aby uznać, że wniosek spełnia wymagania formalne powinien dodatkowo zawierać:

- szczegółowy plan sytuacyjny w skali 1:1000 lub 1:500, z zaznaczeniem granic i podaniem wymiarów planowanej powierzchni zajęcia pasa drogowego,
- zatwierdzony projekt organizacji ruchu, jeżeli zajęcie pasa drogowego wpływa na ruch drogowy lub ogranicza widoczność na drodze albo powoduje wprowadzenie zmian w istniejącej organizacji ruchu pojazdów lub pieszych, z tym, że projekt powinien określać sposób zabezpieczenia tych robót zgodnie z wymogami bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ogólny plan orientacyjny w skali 1:10 000 lub 1:25 000 z zaznaczeniem zajmowanego odcinka pasa drogowego oraz informację o sposobie zabezpieczenia robót, jeżeli nie jest wymagany projekt organizacji ruchu,
- oświadczenie o posiadaniu ważnego pozwolenia na budowę obiektu umieszczanego w pasie drogowym lub o zgłoszeniu budowy, lub prowadzonych robót właściwemu organowi administracji architektoniczno-budowlanej, lub o zamiarze budowy przyłączy m.in. telekomunikacyjnych, dla których porządzono plan sytuacyjny na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.

Zatwierdzony projekt organizacji ruchu powinien spełniać szczegółowe wymagania zawarte w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem.

Wniosek będzie kompletny tylko jeżeli wnioskodawca dołączy do niego wymagane dokumenty. Ich niedołączenie będzie równoznaczne z brakiem formalnym wniosku i w takim przypadku zarządca drogi wezwie wnioskodawcę w trybie przepisu art. 64 ust. 2 k.p.a. do uzupełnienia braków formalnych wniosku w terminie siedmiu dni z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie podania bez rozpoznania.

Dodatkowo, rozporządzenie w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót przewiduje, że do wniosku mogą zostać dołączone załączniki fakultatywne. W szczególności, w postępowaniu w sprawie udzielenia zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót, zarządca drogi **może zażądać** od wnioskodawcy dołączenia dodatkowych dokumentów:

- projektu budowlanego obiektu umieszczanego w pasie drogowym,
- harmonogramu robót prowadzonych w pasie drogowym, zwłaszcza w przypadkach etapowego prowadzenia robót.

Praktyka zarządców dróg wskazuje, że wymagają oni również od wnioskodawców przedłożenia dodatkowo również niektórych lub wszystkich z pośród następujących dokumentów:

- wypisów z ewidencji gruntów dla działek stanowiących pas drogowy drogi, na których zlokalizowana będzie infrastruktura,
- uproszczonego projektu technicznego zawierającego:
 - ✓ opis techniczny,
 - ✓ warunki przyłączenia uzyskane od zarządcy infrastruktury,
 - ✓ profil poprzeczny przejścia pod drogą (jeśli występuje),
 - ✓ minimalną i maksymalną odległość urządzenia od krawędzi jezdni,
- wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub decyzję o warunkach zabudowy, jeżeli jest ona wymagana przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- pełnomocnictwa (urzędowo poświadczony odpis dokumentu pełnomocnictwa) oraz potwierdzenia uiszczenia opłaty skarbowej od pełnomocnictwa w przypadku występowania o wniosek przez inny podmiot niż inwestor.

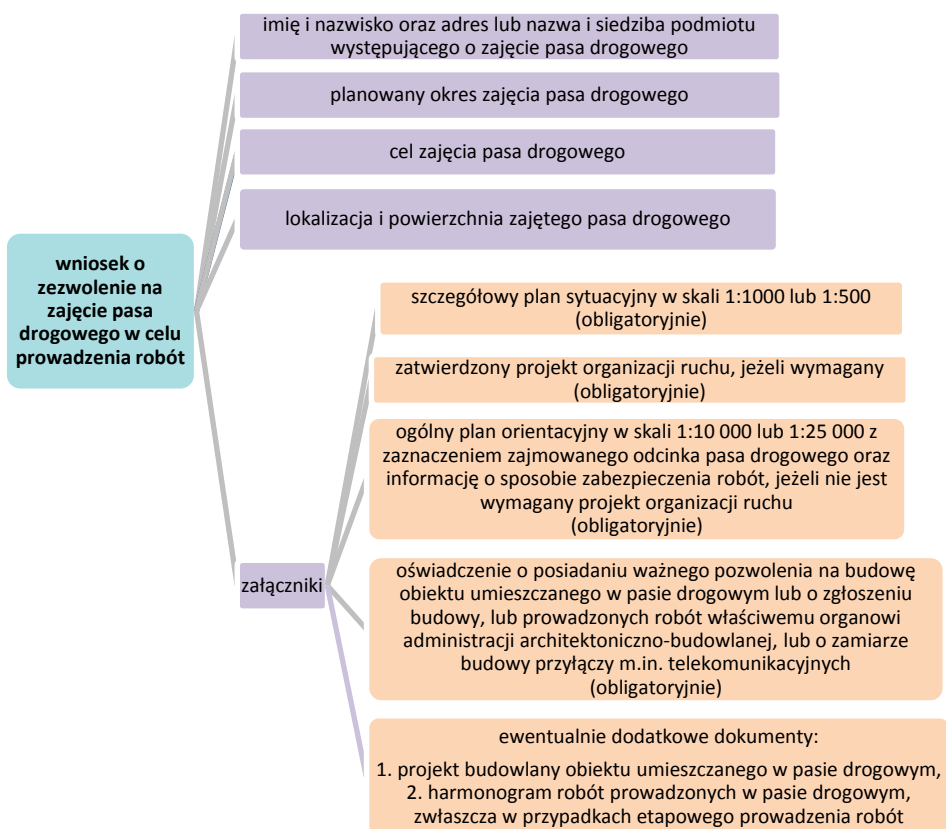
Zarządca drogi prowadzi postępowanie administracyjne w ramach powierzonych mu kompetencji na podstawie przedłożonego przez wnioskodawcę wniosku oraz załączników. **Zarządca drogi zobowiązany jest do wszechstronnego zbadania zebranego w toku postępowania materiału. Zarządca drogi zobowiązany jest podjąć wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy. W przypadku kiedy wniosek spełnia wymagania formalne, zarządca drogi powinien co do zasady procedować jedynie na podstawie przedłożonych mu dokumentów i nie nakładać na inwestorów dodatkowych obowiązków formalnych. Jako dobrą praktykę wskazać należy wydanie przez zarządcę drogi zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót na podstawie prawidłowo złożonego wniosku w przeciągu kilku dni roboczych od dnia wpływu wniosku.**

Wydając decyzję zarządca drogi powinien uwzględnić interes społeczny i słuszny interes obywateli. Dodatkowo zarządca drogi powinien kierować się dwoma naczelnymi zasadami nałożonymi na niego przez ustawodawcę: ochrony dróg oraz dążenia do zminimalizowania wymagań formalnych i finansowych obciążających inwestora realizującego sieci szerokopasmowe.

Dodatkowo należy poruszyć wątek etapowego prowadzenia robót w pasie drogowym. W praktyce realizacji projektów infrastrukturalnych nie jest bowiem możliwe na etapie planowania prac wskazanie z góry całkowitej liczby kilometrów odcinka drogi, która zostanie zajęta przez inwestora w celu prowadzenia robót w pasie drogowym. Przy realizacji strategicznych projektów, mamy dodatkowo do czynienia z dużym kilometrażem, co w sposób naturalny wymusza etapowość prowadzenia prac. W związku z powyższym nie jest celowe ani ekonomicznie uzasadnione naliczanie opłaty za zajęcie całości pasa drogowego w celu prowadzenia wszystkich robót przez cały okres trwania ogółu prac dotyczących inwestycji. Wnioskodawca zatem, w harmonogramie stanowiącym załącznik do wniosku oraz w przypadku etapowego prowadzenia robót, powinien dokładnie wskazać poszczególne daty zajęcia konkretnych fragmentów pasa drogowego. W takim przypadku, po każdym z etapów wskazanych w harmonogramie, nastąpi zwolnienie wskazanego tam fragmentu pasa drogowego i zajęcie kolejnego fragmentu.

W przypadku zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót, możliwe jest objęcie jednym wnioskiem i jedną decyzją wszystkich kolejnych etapów prowadzenia robót, właśnie na podstawie załączonego harmonogramu robót prowadzonych w pasie drogowym. Prawidłowe wskazanie przez wnioskodawcę terminów zajęcia pasa drogowego będzie miało znaczenie dla ustalenia wysokości opłaty przez zarządcę drogi.

Rysunek 13



Schemat przedstawiający elementy wniosku o zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót

2.4.1.2 Elementy zezwolenia na zajęcie pasa drogowego

Zarządca drogi wydaje decyzję administracyjną w postaci zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót lub odmawiającą zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w terminach wskazanych w przepisach kodeksu postępowania administracyjnego. Ustawodawca nie przewidział szczególnego terminu dla załatwienia omawianej sprawy. Przyjąć należy, że co do zasady postępowanie w sprawie zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót należy do spraw nieskomplikowanych, w związku z czym zarządca drogi powinien załatwić ją niezwłocznie. **Jako praktykę godną naśladowania przez zarządców dróg należy wskazać załatwienie sprawy z wniosku o wydanie**

zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót w przeciągu kilku dni roboczych następujących po złożeniu wniosku.

W przypadku kiedy spełnione zostały wymagania formalne wniosku oraz nie zostanie stwierdzona możliwość wystąpienia niebezpieczeństwa dla użytkownika i ochrony dróg, zarządca drogi powinien wydać zezwolenie na zajęcie pasa drogowego. Podmiot zajmujący pas drogowy na podstawie udzielonego zezwolenia, niezależnie od innych postanowień zawartych w decyzji zawsze obowiązany jest zapewnić bezpieczne warunki ruchu i przywrócić pas do poprzedniego stanu użyteczności w określonym w decyzji terminie.

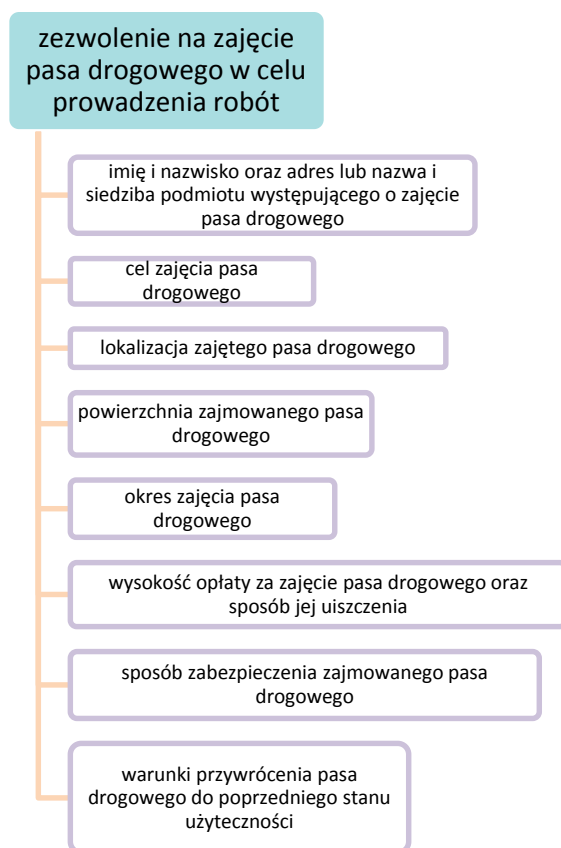
W praktyce wskazuje się, że zarządca drogi odmawiając udzielenia zezwolenia na zajęcie pasa drogowego lub wydając takie zezwolenie, powinien w uzasadnieniu decyzji w sposób racjonalny, przekonywujący, zindywidualizowany i usprawiedliwiony konkretnymi okolicznościami sprawy, dać wyraz przyczynom leżącym u podstaw zajętego stanowiska. W szczególności, **odmowa udzielenia zezwolenia na zajęcie pasa drogowego nie może być oparta wyłącznie na dowolnym, niepopartym ustaleniami, przekonaniu zarządcy drogi, że zajęcie pasa drogowego zagrazi stanowi technicznemu drogi lub bezpieczeństwu ruchu drogowego.**

Ponadto należy wskazać, na występujące w praktyce sytuacje uzasadniania odmowy wydania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót, które są spowodowane zagrożeniem dla nawierzchni lub sytuacją atmosferyczną. Takie postępowanie zarządców dróg należy ocenić jako praktykę nieprawidłową. Co do zasady nie ulega bowiem wątpliwości, że każde zajęcie pasa drogowego, szczególnie takie, które polega na naruszeniu jego nawierzchni, będzie potencjalnie związane z powstaniem zagrożenia dla stanu technicznego drogi i pogorszeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego, a co najmniej z wystąpieniem ryzyka pogorszenia tego bezpieczeństwa i to niezależnie od pory roku, w której prace są wykonywane. Orzecznictwo przyjmuje¹², że nie można z góry zakładać, że w okresie zimowym warunki pogodowe będą zawsze uniemożliwiać wykonywanie jakichkolwiek robót. Z tego względu każdorazowo wniosek winien być indywidualnie oceniony z uwzględnieniem wszelkich okoliczności konkretnej sprawy. Zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót wydawane przez zarządcę drogi powinno w szczególności zawierać:

¹² Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Opolu z dnia 25 października 2012 r., sygn. akt: II SA/Op 365/12; LEX: 1235206.

- imię i nazwisko oraz adres lub nazwę i siedzibę podmiotu występującego o zajęcie pasa drogowego,
- cel zajęcia pasa drogowego,
- lokalizację zajętego pasa drogowego,
- powierzchnię zajmowanego pasa drogowego,
- okres zajęcia pasa drogowego,
- wysokość opłaty za zajęcie pasa drogowego oraz sposób jej uiszczenia,
- sposób zabezpieczenia zajmowanego pasa drogowego,
- warunki przywrócenia pasa drogowego do poprzedniego stanu użyteczności – w warunkach tych określa się zakres i technologię robót przywracających stan użyteczności, sposób odbioru przedmiotowego odcinka pasa drogowego i zasady usuwania usterek i wad technicznych powstałych w ciągu 24 miesięcy od daty odbioru pasa drogowego.

Rysunek 14



Schemat przedstawiający elementy zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót

2.4.1.3 Charakter czasowy zezwolenia

Decyzja administracyjna dotycząca udzielenia zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót ma charakter czasowy. Z upływem ostatniego dnia zezwolenia zajmujący pas drogowy będzie zobowiązany zwolnić zajmowany dotychczas pas drogowy pod rygorem nałożenia kary pieniężnej za zajęcie pasa drogowego z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w zezwoleniu.

Zarządca drogi upoważniony jest do pobierania opłaty za zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót, o czym szczegółowo w dalszej części poradnika.

Podsumowując, realizacja projektu obejmującego umieszczenie infrastruktury w pasie drogowym łączy się bezpośrednio z obowiązkiem uzyskania kolejnego (po zezwoleniu na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym) zezwolenia – na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót na podstawie art. 40 ust. 1 w zw. z ust. 2 pkt 1 u.p.d. Wspomniane decyzje nie są przedmiotowo tożsame, a decyzja zezwalająca na zajęcie pasa drogowego, wynika z uzyskanej na wcześniejszym etapie realizacji projektu decyzji zezwalającej na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym.

2.4.1.4 Kiedy nie trzeba wydawać zezwolenia?

Uzyskanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego nie jest wymagane w razie konieczności usunięcia awarii urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, a znajdujących się w pasie drogowym.

W takiej sytuacji, niezwłocznie po zlokalizowaniu awarii, **prowadzący roboty** zawiadamia o tym zarządcę drogi i w porozumieniu z nim określa termin i powierzchnię zajętego pasa drogowego. Ustawodawca jednoznacznie wskazuje, że wszczynającym procedurę mającą na celu dookreślenie wzajemnych relacji, jest podmiot prowadzący roboty związane z usunięciem awarii.

Możliwość zastosowania tego odstępstwa od zasady obowiązku uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót jest warunkowa. Prowadzący roboty, po zlokalizowaniu awarii, ma obowiązek niezwłocznie zawiadomić o tym zarządcę drogi przedstawiając mu okoliczności powstania awarii i szacowany czas jej naprawy. Dopiero w porozumieniu z zarządcą drogi określony zostanie termin i powierzchnia zajętego pasa drogowego, z tym, że

termin i powierzchnia zajętego pasa drogowego nie są określane w drodze pisemnego porozumienia czy uzgodnienia, **ale w drodze decyzji administracyjnej zarządcy drogi**. W decyzji tego rodzaju zarządca drogi określa warunki zajęcia pasa drogowego oraz warunki i termin jego przywrócenia do stanu poprzedniego, a także ustala wysokość opłaty za zajęcie pasa drogowego. Wszystkie te informacje stanowią element konieczny decyzji administracyjnej dotyczącej zajęcia pasa drogowego w przypadku awarii infrastruktury niezwiązanej z drogą. Zarządca drogi, wyznaczając wysokość opłaty, stosuje postanowienia regulujące zasady jej ustalania. Niedopełnienie obowiązku zawiadomienia o konieczności usunięcia awarii stanowi podstawę do nałożenia przez zarządcę drogi kary pieniężnej za zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia w drodze decyzji administracyjnej.

2.4.2 Zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury

Konieczność uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej przez inwestora powstaje z chwilą zwolnienia pasa drogowego zajętego w celu prowadzenia robót. Od tego momentu nalicza się również odpowiednią opłatę za zajęcie pasa drogowego przez elementy infrastruktury telekomunikacyjnej. W praktyce możliwe jest jednocześnie przedłożenie zarządcy drogi dwóch odrębnych wniosków o zezwolenie na zajęcie pasa w celu prowadzenia robót oraz o zezwolenie na zajęcie pasa w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym. Z tym jednak zastrzeżeniem, że **każdy z wniosków powinien odpowiadać wymaganiom formalnym dla niego określonym** oraz zawierać informacje umożliwiające zarządcy drogi załatwienie sprawy i wydanie prawidłowej decyzji administracyjnej, w tym w szczególności powinien wskazywać okresy zajęcia pasa drogowego na wskazany we wniosku cel.

Zgodnie z przepisem art. 40 ust. 2 pkt 2 u.d.p. podmiot zamierzający fizycznie umieścić infrastrukturę telekomunikacyjną w pasie drogowym jest zobowiązany do uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej. W tej sytuacji dochodzi bowiem do faktycznego i trwałego zajęcia pasa drogowego przez elementy składające się na infrastrukturę telekomunikacyjną.

W przypadku omawianego zezwolenia podobnie jak w przypadku zezwolenia na zajęcie pasa w celu prowadzenia robót mamy do czynienia z postępowaniem

wnioskowym. Zgodnie z orzecznictwem „*zajmuje pas drogowy ten, kto faktycznie posiada określone urządzenia w pasie drogowym*”¹³, wobec czego należy przyjąć, że podmiotuprawnionym do złożenia odpowiedniego wniosku będzie inwestor. Nie ma przeciwwskazań, aby podmiot uprawniony działał przez swojego odpowiednio umocowanego pełnomocnika, którym w konkretnej sytuacji faktycznej może być wykonawca robót.

2.4.2.1 Wniosek na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego we wniosku o udzielenie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym powinny znaleźć się następujące informacje:

- imię i nazwisko oraz adres lub nazwa i siedziba podmiotu występującego o zajęcie pasa drogowego,
- cel zajęcia pasa drogowego,
- lokalizacja i powierzchnia zajętego pasa drogowego,
- planowany okres zajęcia pasa drogowego.

Dodatkowo, celem dokonania prawidłowej oceny wniosku, wnioskodawca **obligatoryjnie załącza** do wniosku następujące dokumenty:

- szczegółowy plan sytuacyjny w skali 1:1000 lub 1:500 z zaznaczeniem granic i podaniem wymiarów planowanej powierzchni zajęcia pasa drogowego.

Niepodanie obowiązkowych informacji lub niedołączenie przez wnioskodawcę obowiązkowych załączników stanowi brak formalny wniosku. W takim przypadku zarządca drogi wezwie wnioskodawcę w trybie przepisu art. 64 ust. 2 k.p.a. do uzupełnienia braków formalnych wniosku w terminie siedmiu dni z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie podania bez rozpoznania.

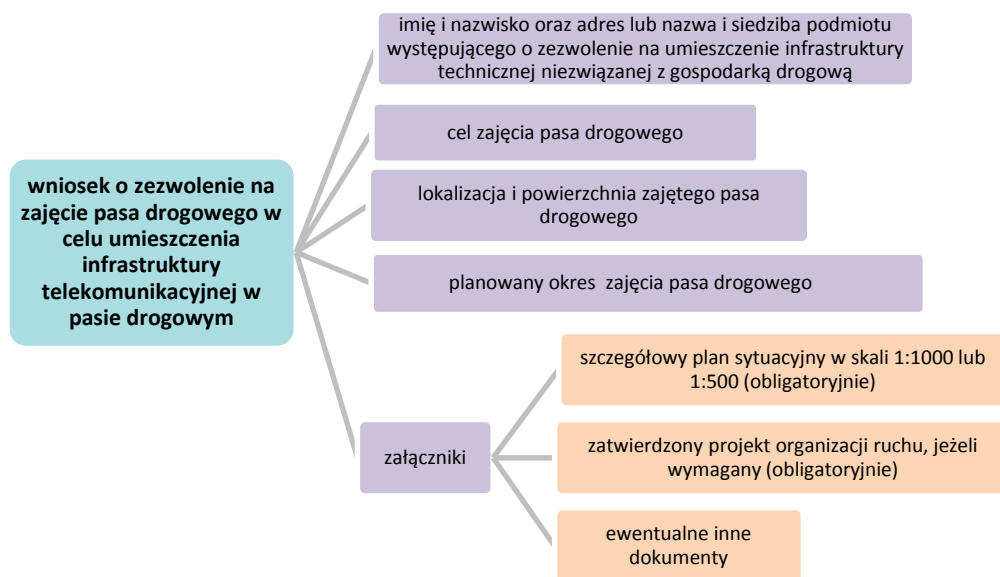
Praktyka wskazuje, że zarządcy dróg żądają od inwestorów przedstawienia dodatkowo również niektórych lub wszystkich spośród następujących dokumentów:

- wypisy z ewidencji gruntów dla działek stanowiących pas drogowy drogi, na których zlokalizowana będzie infrastruktura,

¹³ Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 27 marca 2013 r., sygn. akt: II GSK 23/12; LEX: 1331840.

- profil podłużny urządzenia,
- potwierdzenie posiadania prawa do dysponowania nieruchomością,
- uproszczony projekt techniczny zawierający:
 - ✓ opis techniczny,
 - ✓ warunki przyłączenia uzyskane od zarządcy infrastruktury,
 - ✓ profil poprzeczny przejścia pod drogą (jeśli występuje),
 - ✓ minimalną i maksymalną odległość urządzenia od krawędzi jezdni,
- wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub decyzję o warunkach zabudowy, jeżeli jest ona wymagana przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- pełnomocnictwa (urzędowo poświadczony odpis dokumentu pełnomocnictwa) oraz potwierdzenia uiszczenia opłaty skarbowej od pełnomocnictwa w przypadku występowania o wniosek przez inny podmiotu niż inwestor.

Rysunek 15



Schemat przedstawiający elementy wniosku o zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym

Zarządca drogi prowadzi postępowanie administracyjne w ramach powierzonych mu kompetencji na podstawie przedłożonego przez wnioskodawcę wniosku oraz załączników. Zarządca drogi zobowiązany jest do wszechstronnego zbadania

zebranego w toku postępowania materiału. Zarządca drogi zobowiązany jest podjąć wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy. W przypadku kiedy wniosek spełnia wymagania formalne, zarządca drogi powinien co do zasady procedować jedynie na podstawie przedłożonych mu dokumentów i nie nakładać na inwestorów dodatkowych obowiązków formalnych. Jako dobrą praktykę wskazać należy wydanie przez zarządcę drogi zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury w pasie drogowym na podstawie prawidłowo złożonego wniosku w przeciagu kilku dni roboczych od dnia wpływu wniosku.

Wydając decyzję zarządca drogi powinien uwzględnić interes społeczny i słuszny interes obywateli. Dodatkowo zarządca drogi powinien kierować się dwoma naczelnymi zasadami nałożonymi na niego przez ustawodawcę: ochrony dróg oraz dążenia do zminimalizowania wymagań formalnych i finansowych obciążających inwestora realizującego sieci szerokopasmowe.

Podobnie jak w przypadku zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót, należy wskazać na zagadnienie etapowego umieszczania infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym. Już na wstępie podkreślić należy jednak, że rozwiązanie przyjęte w tej kwestii przez ustawodawcę jest różne od tego przewidzianego dla zajęcia pasa w celu prowadzenia robót.

Zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w przypadku realizacji inwestycji infrastrukturalnej odbywa się etapowo, poprzez umieszczanie kolejnych fragmentów infrastruktury w dalszych odcinkach pasa drogowego. W takim przypadku do zajęcia pasa drogowego przez infrastrukturę dochodzi w następujących po sobie fazach realizacji projektu, podczas, gdy pozostała część pasa drogowego nie zostaje zajęta.

W tym przypadku, należy ocenić, że **nie istnieje podstawa prawna do wydania jednego zezwolenia obejmującego kolejne etapy umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym**. W omawianym przypadku, zarządca drogi za każdym razem zobowiązany będzie wydać odrębne zezwolenie obejmujące konkretny fragment zajętego pasa drogowego. Przepisy nie przewidują bowiem możliwości przedłożenia harmonogramu umieszczania infrastruktury w pasie drogowym. Nadto należy wskazać, że inwestor musi dysponować odpowiednim zezwoleniem w chwili zwalniania pasa drogowego zajętego w celu prowadzenia robót, nie ma bowiem możliwości naliczania opłaty wstecz. Dlatego też, za każdym razem kiedy inwestor planuje zakończyć roboty na danym odcinku pasa drogowego, będzie musiał odpowiednio wcześniej złożyć do

zarządcy drogi wniosek o zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury, w którym wskaże na jakim odcinku dochodzi do zajęcia pasa drogowego, oraz od jakiej konkretnie daty (tj. daty zwolnienia pasa drogowego zajętego w celu prowadzenia robót). W praktyce może okazać się, że w przypadku realizacji dużych projektów infrastrukturalnych, obejmujących kilkaset kilometrów infrastruktury telekomunikacyjnej, zarządcy dróg mogą zostać zmuszeni wydać nawet kilka tysięcy decyzji dotyczących umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym.

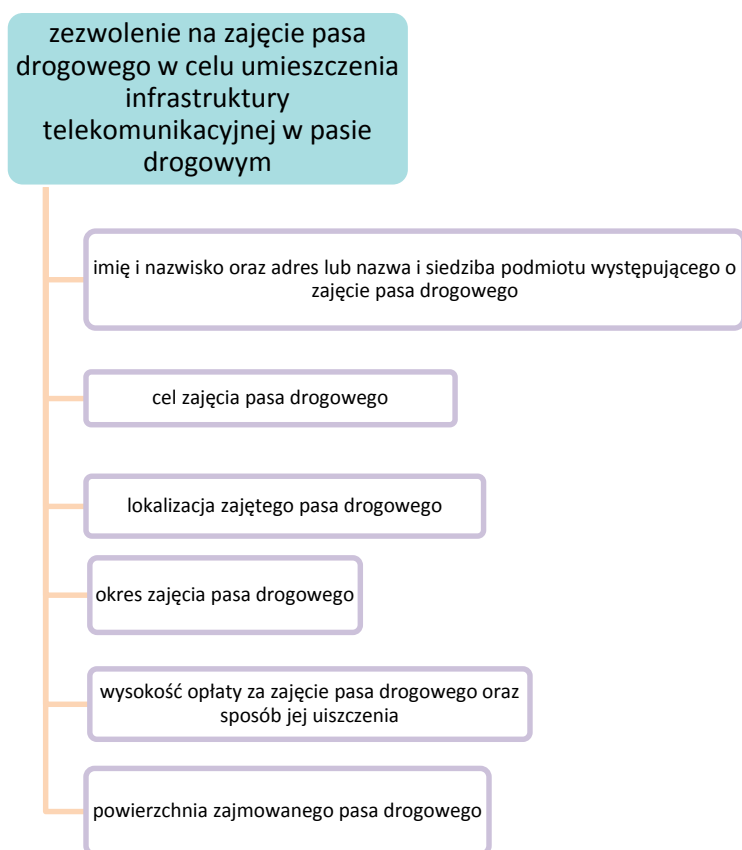
2.4.2.2 Elementy zezwolenia na umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym

Uwagi poczynione w podpunkcie 2.4.1.2 dotyczące zasad postępowania wszczętego wskutek złożenia wniosku o zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót, dotyczące w szczególności terminu załatwienia sprawy, adresata decyzji, podstaw materialnoprawnych, czy uzasadnienia decyzji zachowują swoją aktualność w doniesieniu do omawianego postępowania, poza niewielkimi różnicami wskazanymi poniżej. Wyraźnie podkreślić należy, że sprawy z wniosku o wydanie zezwolenia na umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym są sprawami nieskomplikowanymi, kończącymi realizację projektów infrastrukturalnych i pochwalić należy zarządców dróg, którzy załatwiają je w terminie nieprzekraczającym kilku dni roboczych.

Zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót wydawane przez zarządcę drogi powinno w szczególności zawierać:

- imię i nazwisko oraz adres lub nazwę i siedzibę podmiotu występującego o zajęcie pasa drogowego,
- cel zajęcia pasa drogowego,
- lokalizację zajętego pasa drogowego,
- powierzchnię zajmowanego pasa drogowego,
- okres zajęcia pasa drogowego,
- wysokość opłaty za zajęcie pasa drogowego oraz sposób jej uiszczenia.

Rysunek 16



Schemat przedstawiający elementy zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym

2.4.2.3 Charakter czasowy zezwolenia

Decyzja administracyjna dotycząca udzielenia zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym ma charakter czasowy, co oznacza, że wraz z upływem terminu oznaczonego w decyzji wygasają prawa i obowiązki wyrażone w zezwoleniu.

W praktyce, to inwestor wskazuje deklarowany okres zajęcia pasa drogowego w celu umieszczenia w nim infrastruktury telekomunikacyjnej. Przyjmuje się, że

okres zajęcia pasa jest jednakowy z okresem trwałości umieszczonej w pasie drogowym infrastruktury. Spotykane są wnioski i wydawane są na ich podstawie decyzje administracyjne obejmujące okres nawet do 40 lat.

Wskazanie okresu na jaki wydawane jest zezwolenie stanowi obligatoryjny element decyzji, a przepisy nie znają instytucji przedłużenia wydanego zezwolenia. Przedłużenie zezwolenia będzie każdorazowo wymagało wydania nowej decyzji administracyjnej, czyli przeprowadzenia odrębnego postępowania przez zarządcę drogi. Zainteresowany musi zawsze wystąpić z odrębnym wnioskiem o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury w pasie drogowym z określeniem nowego okresu zajęcia pasa drogowego, a wszczęte postępowanie kończy się wydaniem nowej decyzji przez zarządcę drogi określającej nowy termin lub decyzją odmowną.

Za przekroczenie ustalonego terminu i powierzchni zajęcia pasa drogowego zarządca drogi wymierza karę pieniężną. Nałożenie kary pieniężnej za umieszczenie infrastruktury w pasie drogowym bez zezwolenia, jest obligatoryjne. Z ustawy o drogach publicznych nie wynikają jakiegokolwiek dodatkowe przesłanki do nałożenia kary, poza stwierdzeniem, że pas drogowy był zajmowany bez zezwolenia.

Zarządca drogi upoważniony jest do pobierania odpowiedniej opłaty za umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym, o czym szczegółowo w dalszej części poradnika.

Podsumowując, trzecią w kolejności decyzją administracyjną wydawaną przez zarządcę drogi przy okazji realizacji projektu budowy/rozbudowy infrastruktury telekomunikacyjnej będzie – na podstawie przepisu art. 40 ust. 2 pkt 2 u.d.p. – zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym. Należy przyjąć, że podstawy proceduralne są bardzo zbliżone do tych dotyczących zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót. Należy jednak zwrócić uwagę, że chronologicznie rzecz ujmując, jest to zezwolenie, którym powinien dysponować inwestor w chwili zwolnienia pasa drogowego po zakończeniu prowadzonych w pasie drogowym robót związanych z czynnościami umieszczenia infrastruktury w pasie drogowym.

2.4.3 Wspólne załatwienie spraw

Postępowania w sprawie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego (na podstawie przepisu art. 40 ust. 1 w zw. z ust. 2 pkt 1 u.d.p. oraz art. 40 ust. 1 w zw. z ust. 2

pkt 2 u.d.p.) oraz postępowanie w sprawie zezwolenia na lokalizację w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego (art. 39 ust. 3 u.d.p.) **nie są oparte na tej samej podstawie prawnej**. Uzyskanie zezwolenia na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym wyprzedza w czasie postępowanie w sprawie zajęcia pasa drogowego, co więcej stanowi w zasadzie wymóg do uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. **Nie jest więc możliwe** prowadzenie w ramach jednego postępowania sprawy z zakresu zezwolenia na lokalizację w pasie drogowym infrastruktury telekomunikacyjnej oraz zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót.

Jednocześnie, orzecznictwo¹⁴ wskazuje, że nie jest możliwe przeprowadzenie jednego postępowania administracyjnego mającego za przedmiot wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót oraz w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym. Dzieje się tak z uwagi na fakt, że zezwolenia te nie są oparte na jednakowej podstawie prawnej i w sposób odmienny kształtują prawa i obowiązki strony.

2.5 Regionalne sieci szerokopasmowe

W odniesieniu do regionalnych sieci szerokopasmowych, czyli sieci szerokopasmowych lub infrastruktury telekomunikacyjnej realizowanej przez jednostki samorządu terytorialnego lub inne jednostki w ramach programów operacyjnych (zob. słowniczek definicji), ustawa o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych wprowadziła szczególne przepisy w stosunku do generalnych zasad postępowania w sprawie uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. **Na podstawie przepisu art. 54 ust. 8 Megaustawy, inwestor regionalnej sieci szerokopasmowej jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia terenu dróg publicznych, linii kolejowych bądź gruntów pokrytych wodami płynącymi na czas realizacji inwestycji, w przypadku gdy lokalizacja regionalnej sieci szerokopasmowej wymaga przejścia przez wyżej wymienione tereny.**

Ustawa wprowadza **odmienną procedurę** dotyczącą uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót w przypadku realizacji regionalnej sieci szerokopasmowej. Mianowicie, inwestor zgodnie z przepisem art. 54 ust. 9 Megaustawy ma obowiązek uzgodnienia, w drodze pisemnego porozumienia, z zarządcą drogi zakresu, warunków i terminu zajęcia terenu dróg publicznych. Do

¹⁴ Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 grudnia 2011 r., sygn. akt: II GSK 1302/10; LEX: 1151624.

dokonania uzgodnienia powinno dojść nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu. Na tle przytoczonego przepisu zarządca drogi musi pamiętać o funkcjonowaniu zastrzeżonego na rzecz inwestora **ustawowego uprawnienia do nieodpłatnego zajęcia w okresie realizacji inwestycji terenu dróg publicznych**.

We wszystkich przypadkach gdy regionalna sieć szerokopasmowa będzie przechodziła przez tereny dróg publicznych zarządca drogi będzie zobowiązany w porozumieniu z inwestorem regionalnej sieci szerokopasmowej ustalić zakres, warunki i terminu zajęcia terenu drogi publicznej – zezwolenie na zajęcie pasa w celu prowadzenia robót nie jest wymagane, gdy inwestor dysponuje decyzją Wojewody o ustaleniu lokalizacji regionalnej sieci szerokopasmowej, zgodnie z wymogami z przepisu art. 54 ust. 1 Megaustawy.

W doktrynie¹⁵ przyjmuje się, że omawiany wyjątek od konieczności uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego dotyczy jedynie zezwolenia na zajęcie pasa w celu prowadzenia robót. W przypadku kiedy inwestor jednocześnie z prowadzonymi pracami będzie chciał:

- **umieścić w pasie drogowym urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,**
- umieścić w pasie drogowym obiekty budowlane niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami, potrzebami ruchu drogowego oraz reklam,
- zająć pas drogowy na prawach wyłączności w celach innych,

nadal istnieje obowiązek uzyskania odpowiedniego zezwolenia, w tym w szczególności na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym drogi publicznej.

Przy tej okazji należy nadmienić, że decyzja o ustaleniu lokalizacji regionalnej sieci szerokopasmowej wydawana przez wojewodę, wiąże zarządcę drogi wydającego zezwolenie na zajęcie pasa drogowego niezwiązane z budową, przebudową, remontem utrzymaniem i ochroną dróg. Zezwolenie, poza sytuacją zajęcia pasa w celu prowadzenia robót, które w ogóle nie jest wymagane, na podstawie przepisu art. 59 ust. 4 Megaustawy jest wydawane w terminie **nie dłuższym niż 14 dni** od dnia złożenia przez inwestora wniosku o jego wydanie.

¹⁵ T. Grossmann, W. Konopkiewicz, J. Sebzda-Załuska, M. Szydło, J. Wilczewski; Ustawa o wspieraniu rozwoju usług i sieci szerokopasmowych. Komentarz, Warszawa 2013, str. 397.

Wspomnieć również należy, że na podstawie art. 51 ust. 3 ust. 2 Megaustawy do wniosku o ustaleniu lokalizacji regionalnej sieci szerokopasmowej kierowanego do wojewody, inwestor ma **obligatoryjnie załączyć uzgodnienia lokalizacji regionalnej sieci szerokopasmowej dokonane z właściwym zarządcą drogi**. Możliwe jest więc na etapie planowania realizacji budowy regionalnej sieci szerokopasmowej, prowadzenie szczegółowych uzgodnień pomiędzy inwestorem a zarządcą drogi. Uzgodnienie na podstawie przepisu art. 51 ust. 5 Megaustawy następuje w formie postanowienia, na które inwestorowi służy zażalenie. Wspomniane postanowienie zgodnie z przepisem art. 51 ust. 7 Megaustawy zastępuje uzgodnienia, zezwolenia, pozwolenia, opinie bądź stanowiska wymagane odrębnymi dla lokalizacji inwestycji.

Dodatkowo należy wskazać, że decyzja o ustaleniu lokalizacji regionalnej sieci szerokopasmowej jest dokumentem uprawniającym do dysponowania nieruchomością na cele budowlane. Co ważne, decyzja o ustaleniu lokalizacji regionalnej sieci szerokopasmowej wiąże szereg organów wymienionych szczegółowo w przepisie art. 59 ust. 3-5 Megaustawy.

Podsumowując, w przypadku realizacji projektu regionalnej sieci szerokopasmowej na podstawie decyzji wojewody o ustaleniu lokalizacji regionalnej sieci szerokopasmowej, zarządca drogi uzgadnia z inwestorem zakres, warunki i termin zajęcia pasa drogowego, w terminie nie dłuższym niż 30 dni przed rozpoczęciem prac. W innych przypadkach, w tym również w przypadku umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej, zarządca drogi jest zobowiązany wydać odpowiednie zezwolenie w terminie 14 dni od złożenia wniosku.

Dodatkowo, możliwe jest, że na etapie planowania realizacji budowy regionalnej sieci szerokopasmowej, konieczne będzie przeprowadzenie szczegółowych uzgodnień pomiędzy inwestorem a zarządcą drogi, dotyczących lokalizacji regionalnej sieci szerokopasmowej.

2.6 Zagadnienie odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych

W niektórych sytuacjach faktycznych w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym drogi publicznej niezbędne będzie **uzyskanie odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych**. Okazuje się bowiem, że nie we wszystkich przypadkach możliwe będzie spełnienie wymagań wynikających z przepisów techniczno-budowlanych, a nawet jeśli uznamy, że byłoby to teoretycznie możliwe, ich spełnianie nie będzie racjonalnie ani ekonomicznie

uzasadnione. Do zdarzeń, w przypadku których konieczne będzie uzyskanie zezwolenia na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, w szczególności należy zaliczyć:

- umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym autostrady płatnej,
- umieszczenie elementów infrastruktury telekomunikacyjnej innej niż telekomunikacyjna linia kablowa i kanalizacja kablowa w pasie drogowym poza terenem zabudowy,
- infrastruktura miałaby zostać umieszczona pod jezdnią.

W przypadkach szczególnie uzasadnionych możliwe jest odstępianie od spełnienia wymagań techniczno-budowlanych. Jest to co do zasady ewentualność zupełnie wyjątkowa, dlatego procedura przewidziana przez ustawodawcę jest złożona i zakłada dwuetapowość postępowania. **Ocena, czy konkretna sytuacja powinna zostać zaliczona do katalogu przypadków szczególnych, należy do organów administracji architektoniczno-budowlanej oraz ministra ustanawiającego odpowiednie przepisy techniczno-budowlane.**

Nie jest możliwym abstrakcyjne skonstruowanie zestawienia sytuacji, które zaliczyć należy z całą pewnością do tych uzasadniających udzielenie zgody na odstępstwo, lub też takich, które z całą pewnością nie spełnią ustawowej przesłanki szczególności/wyjątkowości. Każdy stan faktyczny musi zostać szczegółowo przeanalizowany przez odpowiednie organy i dopiero zestawienie wszystkich okoliczności, rzetelne zebranie i zbadanie materiału dowodowego pozwoli na dokonanie prawidłowego wnioskowania.

W żadnym wypadku, zastosowanie odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych nie może powodować zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia oraz ograniczenia dostępności do obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich. Odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych nie może również doprowadzić do pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych i użytkowych lub stanu środowiska.

W praktyce organów wydających zgodę na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych jednoznacznie widać, że postępowanie to jest prowadzone niezależnie od postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę¹⁶. Powyższa

¹⁶ Tak również J. Człowiekowska, *Materialnoprawne i procesowe aspekty udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych*, MoP 2010/24.

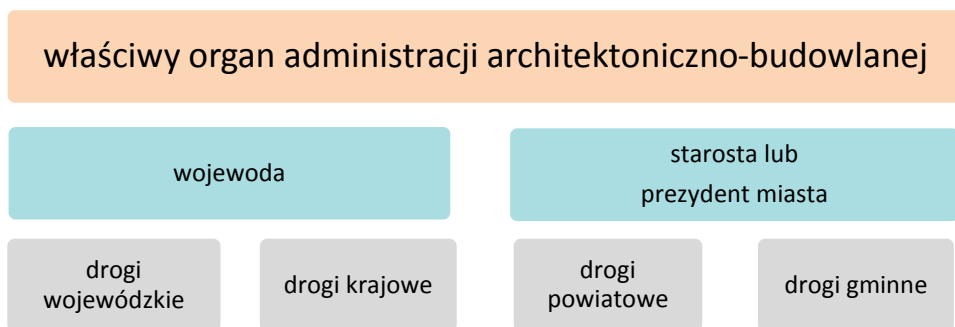
praktyka poszerza możliwości faktyczne wnioskowania o wyrażenie zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, jednak pozostaje to bez wpływu na fakt, że **zastosowanie odstępstwa na chwilę obecną możliwe jest jedynie w stosunku do prac objętych pozwoleniem na budowę.**

Inwestor, niemogący zastosować przepisów techniczno-budowlanych, występuje z odpowiednim wnioskiem do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej. Właściwym organem administracji architektoniczno-budowlanej są organy właściwe do wydawania pozwoleń na budowę, w związku z czym właściwym organem administracji architektoniczno-budowlanej zgodnie z przepisem art. 82 u.p.b. jest:

- odnośnie dróg wojewódzkich i krajowych jest **wojewoda**,
- natomiast w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych **starosta** lub **prezydent miasta** na prawach powiatu.

W przypadku dróg powiatowych, dojdzie do sytuacji, w której adresatem wniosku będzie starosta będący jednocześnie przewodniczącym zarządu powiatu. Zarząd powiatu jest natomiast zarządcą dróg powiatowych. Podobna zbieżność powstanie w przypadku prezydenta miasta na prawach powiatu.

Rysunek 17



Schemat przedstawiający właściwość organów administracji architektoniczno-budowlanej

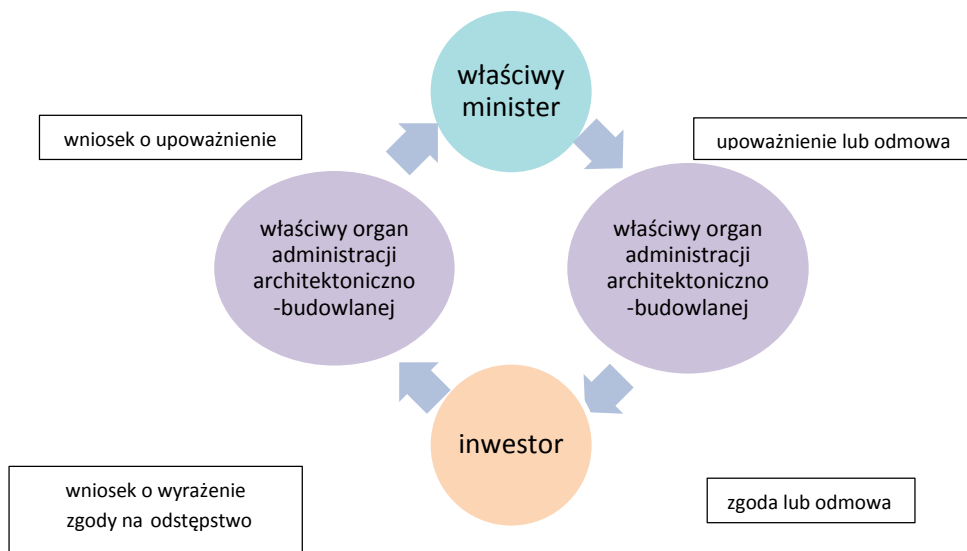
Właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej jest adresatem wniosku o odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych. Jak zostało wcześniej wspomniane procedurę charakteryzuje dwuetapowość. Właściwy organ po otrzymaniu wniosku zwraca się o udzielenie stosownego upoważnienia do właściwego

ministra. Ministrem właściwym do rozpoznania wniosku jest minister ustanawiający przepisy techniczno-budowlane, od których inwestor chce uzyskać odstępstwo.

W toku postępowania w sprawie uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych właściwy minister udziela bądź odmawia upoważnienia na wydanie takiej zgody. Następnie właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej wydaje postanowienie o zgodzie lub odmowie zgody na odstępstwo od konkretnego przepisu techniczno-budowlanego.

Upoważnienie wydawane przez właściwego ministra nie jest ani decyzją administracyjną, ani postanowieniem, a w orzecznictwie prezentowana jest teoria, że ma ono w konkretnej sprawie indywidualnej znaczenie przepisu prawa (tak wyrok z 5 maja 1985 r., sygn. akt: II SA 2019/85 zachowujący aktualność również na gruncie obowiązujących przepisów)¹⁷. Kontynuacją tego stanowiska jest przyjęcie, że stanowisko ministra nie podlega zaskarżeniu. Czasami może okazać się, że niezbędne będzie uzyskanie kilku odrębnych odstępstw od przepisów techniczno-budowlanych, w zależności od kompetencji ministrów do wydawania przepisów techniczno-budowlanych.

Rysunek 18



Schemat przedstawiający zasady postępowania w sprawie uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych

¹⁷ R. Dziwiński, Prawo budowlane. Komentarz, LEX 8117.

W związku ze zmianami w zakresach kompetencji konkretnych ministerstw, za każdym razem należy dokładnie sprawdzić, który minister na dzień składania wniosku dysponuje odpowiednimi kompetencjami do wydania przepisów techniczno-budowlanych.

Wniosek do ministra w sprawie upoważnienia do udzielenia zgody na odstępstwo właściwy organ składa przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę, przy czym decyzją o pozwoleniu na budowę jest również decyzja o zmianie pozwolenia na budowę. **Nie będzie możliwe udzielenie zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych po uzyskaniu decyzji o pozwoleniu na budowę, zatwierdzeniu projektu budowlanego, ani po rozpoczęciu robót budowlanych, nawet jeżeli odpowiednie upoważnienie zostało wydane przez ministra.** Minister może uzależnić upoważnienie do wyrażenia zgody na odstępstwo od spełnienia dodatkowych warunków niezastrzeżonych we wniosku. Wniosek w sprawie wyrażenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych kierowany do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej powinien obejmować:

- sprecyzowanie przez podanie podstawy prawnej przepisu techniczno-budowlanego, który ma być objęty odstępstwem,
- informację o kategorii i klasie technicznej drogi,
- charakterystykę inwestycji,
- szczegółowe uzasadnienie konieczności uzyskania zgody na odstępstwo,
- propozycje rozwiązań zamiennych (ewentualne inne warianty zlokalizowania infrastruktury),
- plan sytuacyjno-wysokościowy z naniesionym przebiegiem trasy projektowanej inwestycji z wykazaniem przekrojów poprzecznych oraz pozostałej infrastruktury,
- przekroje poprzeczne pasa drogowego w liniach rozgraniczających z wykazaniem już istniejącej oraz projektowanej podziemnej i nadziemnej infrastruktury technicznej,
- w razie potrzeby pozytywne opinie innych zainteresowanych organów:
 - ✓ opinię właściwego zarządcy drogi,
 - ✓ opinię wojewódzkiego konserwatora zabytków w odniesieniu do obiektów budowlanych wpisanych do rejestru zabytków oraz innych obiektów budowlanych usytuowanych na obszarach objętych ochroną konserwatorską.

Z przyjęciem dwuetapowości postępowania w sprawie udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych wiąże się obowiązek

właściwego organu do złożenia wniosku o wydanie upoważnienia do odpowiedniego ministra. Obowiązek ten nie jest wyłączony nawet w przypadku kiedy zdaniem organu zgoda nie może być udzielona. Co do zasady trzeba przyjąć, że wymagania formalne wniosku przedkładanego właściwemu ministrowi są tożsame z wymaganiami zastrzeżonymi dla wniosku przedkładanego przez inwestora.

Zarządca drogi w toku postępowania w sprawie wydania zgody na odstępowanie od przepisów techniczno-budowlanych może zetknąć się z dwoma rodzajami sytuacji:

- po pierwsze, może dojść do swoistego zbiegu kompetencji zarządcy drogi, którym w stosunku do dróg powiatowych jest zarząd powiatu, z kompetencjami organu administracji architektoniczno-budowlanej, którym jest w stosunku do dróg powiatowych starosta, który to wchodzi w skład zarządu powiatu,
- po drugie, zarządca drogi może na podstawie przepisu art. 9 ust. 3 ust. 5 u.p.b. być zobowiązany na wniosek złożony przez inwestora do wydania odpowiedniej opinii w zakresie wydania zgody na odstępowanie od przepisów techniczno-budowlanych.

Wydanie zgody na odstępowanie od przepisów techniczno-budowlanych pozostaje decyzją uznaniową organu administracji architektoniczno-budowlanej. W związku z czym organ ma możliwość odmowy wydania zgody nawet pomimo wydania upoważnienia przez odpowiedniego ministra. Jednak w przypadku odmowy wydania upoważnienia przez właściwego ministra organ administracji architektoniczno-budowlanej jest zobowiązany do wydania postanowienia o odmowie zgody na odstępowanie od przepisów techniczno-budowlanych. W przypadku wydania przez ministra upoważnienia warunkowego, warunki zawarte w upoważnieniu muszą zostać umieszczone w postanowieniu o udzieleniu zgody na odstępowanie od przepisów techniczno-budowlanych.

Ponadto, postanowienie o udzieleniu, bądź odmowie udzielenia zgody na odstępowanie od przepisów techniczno-budowlanych nie może być zaskarżone do organu wyższego stopnia. Zażalenie na takie postanowienie może być wniesione tylko w ramach odwołania od decyzji odmawiającej wydania pozwolenia na budowę.

Podsumowując, procedura uzyskania zgody na odstępowanie od przepisów techniczno-budowlanych zostaje wszczęta na wniosek inwestora skierowany do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej, który to organ występuje do właściwego ministra z wnioskiem o udzielenie upoważnienia na wydanie zgody na odstępowanie od przepisów techniczno-budowlanych. Odpowiedni minister upoważnia organ administracji architektoniczno-

budowlanej do wydania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych lub odmawia wydania upoważnienia. Tylko jeżeli upoważnienie zostało wydane właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej może udzielić zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych. Jednak to w gestii organu administracji architektoniczno-budowlanej pozostaje finalne podjęcie decyzji o udzieleniu zgody lub odmowie udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych. Decyzja zostaje podjęta w formie postanowienia.



Opłaty za zajęcie pasa drogowego

Podstawy prawne

Zasady ustalania wysokości stawek

Zasady poprawnego obliczania opłat

Wpływ opłat na inwestycje telekomunikacyjne

3 Opłaty za zajęcie pasa drogowego

Uzyskanie zezwolenia od właściwego zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego wywołuje konsekwencje w postaci ustawowego obowiązku uiszczenia opłaty. Ustawodawca przewidział następujące sytuacje faktyczne związane z obowiązkiem uiszczenia opłaty:

- za zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót w pasie drogowym,
- za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,
- za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam,
- za zajęcia pasa drogowego na prawach wyłączności w celach innych niż wymienione powyżej.

W przedmiotowym zezwoleniu zarządca drogi wskazuje obligatoryjnie wysokość opłaty za zajęcie pasa drogowego na określone cele oraz sposób jej uiszczenia. Oznacza to, że zarządca drogi powinien w odpowiedni sposób wyliczyć wysokość opłaty oraz określić sposób jej uiszczenia. Podstawową zasadą jest, ustalenie opłaty za zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót w pasie drogowym jako iloczynu liczby m^2 zajętej powierzchni pasa drogowego, stawki opłaty za zajęcie 1 m^2 pasa drogowego i liczby dni zajmowania pasa drogowego, przy czym zajęcie pasa drogowego przez okres krótszy niż 24 godziny jest traktowany jak zajęcie pasa drogowego przez 1 dzień.

Poniżej zostanie omówione w jaki sposób zarządca drogi powinien prawidłowo obliczyć wysokość opłaty, która zostanie ujęta w decyzji administracyjnej zezwalającej na umieszczenie infrastruktury w pasie drogowym drogi publicznej lub na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót. Wartością decydującą o wysokości danej opłaty jest zawsze stawka ustalona za zajęcie 1 m^2 drogi publicznej. Stawka ta określana jest przez rozporządzenie w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, bądź uchwałą organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego w przypadku pozostałych dróg publicznych.

W pierwszej kolejności przedstawione zostaną pewne **ogólne wytyczne prawne odnoszące się do opłat, następnie zasady ustalania wysokości wspomnianych**

stawek, a w końcu zaprezentowany zostanie poprawny sposób obliczania opłat.

3.1 Podstawy prawne

Zarządca drogi przy obliczaniu opłaty za zajęcie pasa drogowego drogi publicznej powinien pamiętać o pewnych uniwersalnych i podstawowych zasadach. Po pierwsze, to zarządca drogi jest podmiotem rozstrzygającym o wysokości należnej opłaty. Opłata jest **ustalana przez zarządcę drogi w formie decyzji administracyjnej, przy okazji udzielania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego na określony cel**. Ustalenie wysokości opłaty oraz wskazanie sposobu jej uiszczenia są obligatoryjnymi elementami decyzji obejmującej zezwolenie na umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym oraz na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót, a brak rozstrzygnięcia w kwestii wysokości opłaty powoduje wadliwość zezwolenia. Zarządca drogi nie musi ustalać wysokości opłaty jedynie jeżeli nie uwzględni wniosku, przy czym opłaty ustala się i pobiera tylko za zajęcie pasa drogowego, natomiast w przypadku braku zajęcia tego pasa, niedopuszczalne jest ustalenie opłaty za jego zajęcie.

Inwestor realizujący budowę infrastruktury telekomunikacyjnej w większości wypadków będzie zobowiązany do uiszczenia następujących opłat:

- opłaty wynikające z zezwolenia na umieszczenie w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami,
- opłaty wynikające z zezwolenia na prowadzenie robót w pasie drogowym.

Jak zostało wskazane w rozdziale 2, przepisy odróżniają sytuację przeprowadzenia robót w pasie drogowym od sytuacji umieszczania w pasie drogowym infrastruktury technicznej. W związku z wprowadzonym rozróżnieniem, do poszczególnych rodzajów zezwoleń na zajęcie pasa drogowego stosuje się odrębne tryby naliczania opłat określonych w ustawie o drogach publicznych. Jeżeli inwestor wnioskuje o wydanie zezwolenia na umieszczanie w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, wysokość opłaty powinna zostać obliczona zgodnie ze schematem przedstawionym na rysunku numer 20 na stronie 107. W przypadku w którym inwestor wnioskuje o wydanie zezwolenia w celu prowadzenia robót w pasie drogowym, zarządca drogi obliczy wysokość opłaty zgodnie ze

schematem przedstawionym na rysunku numer 24 na stronie 112. Najogólniej rzecz biorąc, wysokość opłaty stanowi iloczyn odpowiednich wartości zdefiniowanych w punkcie 3.3.

Stawka opłaty za zajęcie **1 m² pasa drogowego** stanowi jedną z wartości niezbędnych do prawidłowego obliczenia wysokości opłaty:

- dla dróg publicznych, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (dalej również jako GDDKiA), wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego określa rozporządzenie w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, oraz rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
- dla dróg publicznych, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego w zakresie określonym w art. 40 ust. 8 u.d.p., wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego ustala w drodze uchwały organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego. Przy czym, dla dróg wojewódzkich będą to uchwały Sejmiku Województwa, dla dróg powiatowych uchwały Rady Powiatu, a dla dróg gminnych oraz dla dróg krajowych w miastach na prawach powiatu – uchwały Rady Gminy.

Z powodu niejednorodnych stawek przyjmowanych przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego, a także stawek ustalonych dla dróg zarządzanych przez GDDKA, wysokość opłat będzie różna.

Opłaty za zajęcie pasa drogowego, w zależności od celu jego zajęcia charakteryzują się odmiennym wymiarem czasowym ich pobierania. Zarządca drogi pobiera określone opłaty:

- w odniesieniu do umieszczenia urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami: **corocznie**,
- w odniesieniu do zezwolenia w celu prowadzenia robót w pasie drogowym: **jednorazowo**, z uwzględnieniem długości trwania robót w pasie drogowym.

Opłaty wymierzane na podstawie ustawy o drogach publicznych z tytułu zajęcia pasa drogowego mają charakter daniny publicznej. Opłaty nie wykazują wszystkich niezbędnych cech podatku, w związku z czym **nie stosuje się do nich przepisów Ordynacji podatkowej**. Środki pochodzące z opłat są przekazywane na

wyodrębniony rachunek bankowy GDDKiA lub bezpośrednio do budżetu jednostek samorządu terytorialnego. Środki zgromadzone na koncie GDDKiA są przekazywane w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę lub przebudowę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów. W przypadku nieterminowego uiszczenia opłaty pobiera się odsetki ustawowe. Opłaty wraz z odsetkami podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie przepisów o egzekucji administracyjnej.

Jak zostało wskazane w podpunkcie 2.4.1.4, **usuwanie awarii urządzeń zlokalizowanych w granicach pasa drogowego nie wymaga zezwolenia** zarządcy drogi. W toku przewidzianej na tę okoliczność procedury odrębnej zarządca drogi określa, w drodze decyzji administracyjnej, warunki zajęcia pasa drogowego oraz warunki jego przywrócenia do stanu poprzedniego, a także ustala wysokość opłaty wedle zasad odnoszących się do obliczenia opłaty w celu prowadzenia robót w pasie drogowym.

Dodatkowo wspomnieć należy, że zarządca dróg na podstawie przepisu art. 54 ust. 8 Megaustawy nie będzie pobierał opłat za zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót od inwestora realizującego regionalną sieć szerokopasmową w przypadkach tam określonych (zobacz podpunkt 2.5).

Za każdym razem utrata uprawnienia do zajmowania pasa drogowego powoduje, że dalsze jego zajęcie stanowi naruszenie prawa. Dlatego za zajęcie pasa drogowego ponad czas przewidziany w zezwoleniu ustawa przewiduje karę pieniężną.

Dodatkowo wspomnieć należy, że **zmiana uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego w zakresie stawek opłat nie wywołuje skutków w stosunku do wysokości opłat ustalonych w ostatecznych i prawomocnych decyzjach administracyjnych** (zezwoleń). Z przepisów prawa nie wynika uprawnienie dla zarządców dróg do wydawania decyzji aktualizujących wysokość opłaty.

Podsumowując, zarządca drogi jest jedynym podmiotem upoważnionym do rozstrzygnięcia o wysokości i sposobie uiszczania opłaty za zajęcie pasa drogowego, za umieszczenie infrastruktury w pasie drogowym oraz za zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót. Wskazanie wysokości opłaty i sposobu jej uiszczenia stanowi element obligatoryjny każdego z tych zezwoleń. Podstawowa stawka opłaty za 1 m² pasa drogowego ustalana jest

– w zależności od rodzaju drogi – albo na podstawie przepisów rozporządzenia w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest GDDKiA albo na podstawie odpowiedniej uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego. Zasadniczym obowiązkiem zarządcy drogi jest poprawne zidentyfikowanie obowiązującej stawki, a następnie wyliczenie wysokości opłaty oraz wskazanie sposobu jej uiszczenia. Opłata za umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej uiszczana jest corocznie, natomiast opłata za zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót uiszczana jest jednorazowo.

Co ważne, zmiana w zakresie wysokości stawek opłat nie wywołuje skutków w stosunku do wysokości opłat ustalonych w ostatecznych i prawomocnych decyzjach administracyjnych (zezwoleń).

3.2 Zasady ustalania wysokości stawek

3.2.1 Umieszczanie infrastruktury w pasie drogowym

Ustawa o drogach publicznych przewiduje obowiązek uzyskania zezwolenia na umieszczenie w pasie drogowym infrastruktury telekomunikacyjnej. Uzyskanie zezwolenia jest bezpośrednio związane z obowiązkiem uiszczenia opłaty określonej w zezwoleniu. Ustawa o drogach publicznych uregulowała te stawki w odniesieniu do umieszczenia infrastruktury w pasie drogowym jako stawki roczne.

Zgodnie z wytycznymi prawnymi opisanymi w podrozdziale 3.1, które znajdują zastosowanie do ustalenia wysokości stawki za umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym, wysokość stawek będzie zróżnicowana w zależności od zarządcy drogi.

3.2.1.1 Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca drogi

Organem uprawnionym do szczegółowego ukształtowania stawek opłaty za umieszczanie urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami w pasie drogowym jest odpowiedni minister. Jednakże, zgodnie z ustawą o drogach publicznych nie mogą one przekroczyć 200 zł za rok, z tym że w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej stawka opłaty nie może przekroczyć 20 zł za rok.

Za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczania w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami rozporządzenie w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest GDDKiA ustala następujące roczne stawki opłat za 1 m² pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia (innego niż urządzenia infrastruktury telekomunikacyjnej):

Tabela 1

Lp.	Lokalizacja urządzenia w terenie	Lokalizacja urządzenia w pasie drogowym		
		w poprzek drogi	wzdłuż drogi	
			w jezdni	poza jezdnią
1	Poza obszarem zabudowanym	80 zł	32 zł	16 zł
2	W obszarze zabudowanym	40 zł	16 zł	8 zł

Roczne stawki opłat za 1 m² pasa drogowego dróg, których zarządcą jest GDDKiA zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia

Za umieszczenie urządzenia na drogowym obiekcie inżynierskim wspomniane rozporządzenie wprowadza roczną stawkę opłaty za 1 m² pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia - w wysokości 200 zł. Roczne stawki opłat obejmują pełny rok kalendarzowy umieszczenia urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim.

Należy jednak zauważyć, że do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej stosuje się preferencyjne stawki. Wynika to z nowelizacji rozporządzenia, która weszła w życie 4 stycznia 2014 roku. Wedle nowych zasad **za zajęcie pasa drogowego ustala się preferencyjne roczne stawki opłat za 1 m² pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia infrastruktury telekomunikacyjnej:**

Tabela 2

Lp.	Lokalizacja urządzenia w terenie	Lokalizacja urządzenia w pasie drogowym		
		w poprzek drogi	wzdłuż drogi	
			w jezdni	poza jezdnią
1	2	3	4	5
1	Poza obszarem zabudowanym	20,00 zł	12,00 zł	4,00 zł
2	W obszarze zabudowanym	20,00 zł	6,00 zł	2,00 zł

Roczne stawki opłat za 1 m² pasa drogowego dróg, których zarządcą jest GDDKiA zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia infrastruktury telekomunikacyjnej

Za umieszczenie na drogowym obiekcie inżynierskim urządzenia infrastruktury telekomunikacyjnej ustala się roczną stawkę opłat za 1 m² pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia – w wysokości 20 zł rocznie.

W tym miejscu należy jednoznacznie odróżnić pojęcie obszaru zabudowanego od terenu zabudowy. **Obszar zabudowany** to obszar ogrodzony odpowiednimi znakami drogowymi, a **teren zabudowy** to teren leżący w otoczeniu drogi, na którym dominują obszary o miejskich zasadach zagospodarowania, wymagające urządzeń infrastruktury technicznej, lub obszary przeznaczone pod takie zagospodarowanie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Przy określaniu stawek opłat za zajęcie pasa drogowego prawodawca posługuje się pojęciem obszaru zabudowanego.

3.2.1.2 Jednostka Samorządu Terytorialnego jako zarządca drogi

Aby poznać wysokość konkretnej stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego dla dróg zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego należy sięgnąć do konkretnych uchwał organów stanowiących (tj. rady gminy, rady powiatu, sejmiku województwa). Uchwały podejmowane przez rady (sejmiki) są aktami prawa miejscowego, a w związku z tym podlegają ogłoszeniu w wojewódzkim dzienniku urzędowym.

Ustawa o drogach publicznych wyznacza pewne ramy prawne dla uchwał organów stanowiących jednostek samorządu terytorialnego. Stawka roczna opłaty za umieszczanie w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego nie może przekroczyć 200 zł.

W odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej **dobłą praktyką jest ustalanie niskich stawek opłat**. Należy bowiem zauważyć, że stosowanie obniżonych stawek opłat w stosunku do tych obiektów i urządzeń przyczynia się do zwiększenia liczby inwestycji szerokopasmowych w regionie. Warto także pamiętać, że taki cel przyświecał nowelizacji ustawy o drogach publicznych oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury. Organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego powinny wyodrębnić obiekty i urządzenia infrastruktury telekomunikacyjnej w podejmowanych uchwałach, podobnie jak zostało to uregulowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury.

Przykładem realizacji dobrych praktyk może być uchwała Rady Miasta i Gminy Białobrzegi¹⁸ z dnia 17 listopada 2004 roku, gdzie ustalono bardzo niskie stawki opłat za zajęcie 1 m² powierzchni pasa drogowego polegającego na umieszczeniu urządzeń telekomunikacyjnych, mianowicie w takim przypadku stosuje się stawki opłat w wysokości **jedynie 10% stawek wymienionych w tej uchwale w odniesieniu do pozostałych przedmiotów**, tj.:

- poza obszarem zabudowanym – 1 zł,
- w obszarze zabudowanym – 2 zł,
- na drogowym obiekcie inżynierskim – 10 zł.

Dodatkowo, pozytywnym przykładem uregulowania wysokości stawki opłaty za zajęcie 1 m² powierzchni pasa drogowego polegającego na umieszczeniu urządzeń telekomunikacyjnych jest uchwała Rady Powiatu w Szczecinku¹⁹ z dnia 30 grudnia 2013 roku, statuująca wysokość stawki na poziomie:

- 20 zł za umieszczenie infrastruktury w jezdni,
- 10 zł za umieszczenie infrastruktury w innych elementach pasa drogowego,
- 20 zł w drogowym obiekcie inżynierskim.

Ponadto, w tego typu uchwałach dobrą praktyką będzie także odrębne ustalenie preferencyjnej stawki dla zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia

¹⁸ Uchwała dostępna pod adresem

(http://www.bialobrzegi.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=210:zajcie-pasa-drogowego&Itemid=52)

¹⁹ Uchwała dostępna pod adresem

([http://powiatzczecinecki.bip.net.pl/?p=document&action=show&id=8299&bar_id=3382](http://powiatszczecinecki.bip.net.pl/?p=document&action=show&id=8299&bar_id=3382))

robót w pasie drogowym w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej.

Wykroczenie przez organy stanowiące jednostki samorządu terytorialnego poza ustawowe granice wskazane powyżej spowoduje istotną wadliwość aktu normatywnego i może skutkować stwierdzeniem nieważności uchwały.

Przepisy nie zakazują różnicowania stawek opłat, a co więcej, zachęcają do wprowadzenia różnych poziomów tych stawek dla odmiennych rodzajów zajęcia pasa drogowego lub określonych rodzajów obiektów lub urządzeń. Stawki opłat są środkami realizacji programów polityki zarządzania majątkiem publicznym. Organy upoważnione do określania stawek opłat mogą przyjmować więcej niż jedną stawkę opłat za zajęcie pasa drogowego, w tym stawki preferencyjne dla np. urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej. W związku z takim uregulowaniem zasad ustanawiania stawek opłat za zajęcie pasa drogowego, **niewzwykle ważne jest dokładne zidentyfikowanie przez zarządcę drogi, stawki obowiązujące dla danej kategorii dróg przy wyliczaniu wysokości opłaty.**

Przy ustalaniu wysokości stawki za zajęcie pasa drogowego jednostki samorządu terytorialnego na podstawie przepisu art. 40 ust. 9 pkt 5 u.d.p. zobowiązane są uwzględnić m.in. rodzaj urządzenia lub obiektu budowlanego umieszczonego w pasie drogowym. Wskazać przy tym należy, że dopuszczalne jest określenie w uchwale, że ustalone w niej nowe, preferencyjne stawki opłat mają zastosowanie do infrastruktury telekomunikacyjnej umieszczonej w pasie drogowym. Wskazać należy, że infrastruktura telekomunikacyjna już od początku jej rozbudowy korzysta ze swoistego uprzywilejowania względem innych rodzajów elementów obcych umieszczanych w pasie drogowym. Dzieje się tak za sprawą bezpośredniego, pozytywnego wpływu, który wywiera rozbudowa sieci telekomunikacyjnej na pobudzenie i rozwój gospodarczy kraju. Niskie stawki opłat za umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym pozostają w duchu ustawy o drogach publicznych, Megaustawy oraz polityki krajowej jak również europejskiej. Ustalanie wysokości stawki opłaty na poziomie maksymalnym przewidzianym przez ustawę o drogach publicznych dowodzi braku uwzględnienia przez organ stanowiący przesłanek ustawowych w tym zakresie. Powyższe wynika z faktu, że przepis art. 40 ust. 9 u.d.p. przewiduje cały katalog czynników, których uwzględnienie jest obligatoryjne przy ustalaniu przez jednostki samorządu terytorialnego stawek opłaty za zajęcie pasa drogowego.

Dodatkowo Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów stoi na stanowisku²⁰, że obniżanie opłaty za zajęcie pasa drogowego dla infrastruktury „ostatniej mili” nie będzie stanowiło pomocy publicznej. W opinii do podejmowanych przez gminy przedmiotowych uchwał wskazano, iż takie zróżnicowanie stawek opłat nie spowoduje uzyskania przez przedsiębiorcę przysporzenia na warunkach korzystniejszych niż rynkowe, pod warunkiem, iż zróżnicowanie takie związane jest bezpośrednio z rodzajem infrastruktury umieszczanej w pasie drogowym i wynika ze stopnia uciążliwości danej infrastruktury i ograniczeń, które się z nią wiążą. Takie ograniczenia mogą wynikać z właściwości technicznych danej infrastruktury. Dla przykładu wskazano, że koszty związane z konserwacją sieci wodociągowej czy gazowej mogą okazać się znacząco wyższe niż w przypadku infrastruktury szerokopasmowej. W przypadku zatem, gdy wysokość opłat za zajęcie pasa drogowego zostanie dostosowana do stopnia uciążliwości danej infrastruktury, odpowiadać ona będzie warunkom rynkowym, w związku z czym przedsiębiorca zarządzający daną infrastrukturą płacąc określoną w uchwale stawkę opłaty nie uzyska z tego tytułu korzyści.

Nowelizacja rozporządzenia wprowadza preferencyjne stawki dla umieszczenia w pasie drogowym dróg krajowych w zarządzie GDDKiA infrastruktury telekomunikacyjnej, które wahają się w zależności od konkretnego umiejscowienia infrastruktury od 4 do 20 zł rocznie za 1 m² pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia.

Natomiast ustawa o drogach publicznych przewiduje szereg możliwości uregulowania stawek za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury w pasie drogowym przez jednostki samorządu terytorialnego.

3.2.2 Prowadzenie robót w pasie drogowym

Obowiązkiem uzyskania zezwolenia objęte są roboty polegające na umieszczeniu obiektów lub urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogą bądź ruchem drogowym wykonywane w pasie drogowym. Prowadzenie robót w celu

²⁰ Stanowisko wyrażone pismem zn. DDO-52-436(2)/14/MMach z dnia 22 października 2014r. dotyczącym zawartego w województwie warmińsko-mazurskim Porozumienia w sprawie Planu Cyfrowego 2025 dla Warmii i Mazur pomiędzy władzami województwa oraz przedstawicielami gmin i powiatów.

remontu lub przebudowy infrastruktury zastanej jest objęte koniecznością uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót i uiszczenia odpowiedniej opłaty.

Ustawa o drogach publicznych uregulowała stawki opłat w celu prowadzenia robót w pasie drogowym jako **stawki dzienne**. Wysokość stawek za zajęcie pasa drogowego będzie różniła się w zależności od zarządcy drogi. Przykładowo rada miasta na prawach powiatu będzie decydowała o stawkach opłat za zajęcie pasa drogowego wszystkich położonych na terenie tego miasta kategorii dróg publicznych z wyłączeniem autostrady i drogi ekspresowej. Drogi krajowe, położone poza terenem miast na prawach powiatu, podlegają zarządowi GDDKiA.

3.2.2.1 Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządca drogi

Wysokość stawek opłat za zajęcie pasa drogowego jest wyznaczana przez ministra właściwego do spraw transportu. Minister dysponuje pewną dowolnością w kształtowaniu tych stawek, jednakże podstawowe ramy w tym zakresie wyznacza ustawa o drogach publicznych. Stawki opłaty dla prowadzenia robót w pasie drogowym są uzależnione od tego czy roboty prowadzone będą w chodniku lub jezdni, a także od procentu jezdni, który będzie zajęty. Stawki opłaty nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, z tym że w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej stawki opłaty nie mogą przekroczyć 0,20 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego. Podstawą prawną dla ustalenia wysokości stawek jest rozporządzenie w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest GDDKiA.

Aktualnie, według powyższego rozporządzenia, za zajęcie 1 m² pasa drogowego w celu prowadzenia robót w pasie drogowym ustala się stawki opłat za każdy dzień zajęcia, wskazane w tabeli na następnej stronie.

Tabela 3

l.p.	Zajęty element	Wysokość stawki dziennej za 1 m ²
1.	chodnik, pobocze, plac w ciągach dróg krajowych, ścieżki rowerowe, ciągi pieszych, pasy dzielące	2 zł
2.	jezdnia do 20% szerokości, opaski, zatoki postojowe i autobusowe, torowiska oraz elementów z pkt 1 powyżej, jeżeli znajdują się w pasie drogowym	3 zł
3.	jezdnia powyżej 20% do 50% szerokości	6 zł
4.	jezdnia powyżej 50% do 100% szerokości	10 zł
5.	inne elementy pasa drogowego	1 zł

Dzienne stawki opłat za zajęcie w celu prowadzenia robót 1 m² pasa drogowego dróg, których zarządcą jest GDDKiA

Należy jednak zauważyć, że w **odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej zarządcą drogi ma obowiązek zastosować niższe stawki**. Preferencyjne stawki opłat za prowadzenie robót w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej obowiązują od momentu wejścia w życie nowelizowanego rozporządzenia, czyli od dnia 4 stycznia 2014 roku. Obniżenie stawek opłat wychodzi naprzeciw postulatom przedsiębiorców telekomunikacyjnych zmniejszając realne koszty inwestycji i docelowo przyczyniając się do zwiększenia liczby inwestycji.

W odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej rozporządzenie ustala **stawkę opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego w celu prowadzenia robót w pasie drogi za każdy dzień zajęcia, bez względu na zajętą część pasa drogowego oraz lokalizację w wysokości 0,20 zł**. Niniejsza preferencyjna stawka pozostaje w zgodzie z limitem wyznaczonym przez ustawę o drogach publicznych.

Wszystkie stawki opłat dla dróg, których zarządcą jest GDDKiA i które zostały opisane w niniejszym rozdziale są przedstawione w tabelce poniżej. Wysokość tych stawek wynika z rozporządzenia Ministra Infrastruktury. **Stosowanie poniższych stawek jest nie tylko dobrą praktyką, lecz także wymogiem prawnym.**

Tabela 4

Stawki za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej			
Urządzenie infrastruktury technicznej (inne niż urządzenie infrastruktury telekomunikacyjnej) - roczne stawki opłat za 1 m ² pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy umieszczonego urządzenia			
	W poprzek drogi:	Wzdłuż drogi w jezdni:	Wzdłuż drogi poza jezdnią:
Poza obszarem zabudowanym	80 zł	32 zł	16 zł
W obszarze zabudowanym	40 zł	16 zł	8 zł
Za umieszczenie urządzenia na drogowym obiekcie inżynierskim	200 zł		
Urządzenie infrastruktury telekomunikacyjnej – roczne stawki opłat za 1 m ² pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy umieszczonego urządzenia			
	W poprzek drogi:	Wzdłuż drogi w jezdni:	Wzdłuż drogi poza jezdnią:
Poza obszarem zabudowanym	20 zł	12 zł	4 zł
W obszarze zabudowanym	20 zł	6 zł	2 zł
Za umieszczenie na drogowym obiekcie inżynierskim urządzenia infrastruktury telekomunikacyjnej	20 zł		
Stawki za zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót w pasie drogowym			
Prowadzenie robót w pasie drogowym – stawki opłat za każdy dzień zajęcia			
chodników, poboczy, placów w ciągach dróg krajowych, ścieżek rowerowych, ciągów pieszych oraz pasów dzielących	2 zł		
jezdni do 20% szerokości, opasek, zatok postojowych i autobusowych, torowisk oraz elementów drogi wymienionych powyżej jeżeli znajdują się w pasie drogowym	3 zł		
jezdni powyżej 20% do 50% szerokości	6 zł		
jezdni powyżej 50% do 100% szerokości	10 zł		
pozostałych elementów pasa drogowego	1 zł		
Prowadzenie robót w pasie drogowym w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej - stawki opłat za każdy dzień zajęcia			
Stawka opłaty za zajęcie 1 m ² pasa drogowego za każdy dzień zajęcia, bez względu na zajętą część pasa drogowego oraz lokalizację	0,20 zł		

Zestawienie stawek opłat za zajęcie 1 m² pasa drogowego dróg, których zarządcą jest GDDKiA, w celu prowadzenia robót oraz w celu umieszczenia infrastruktury

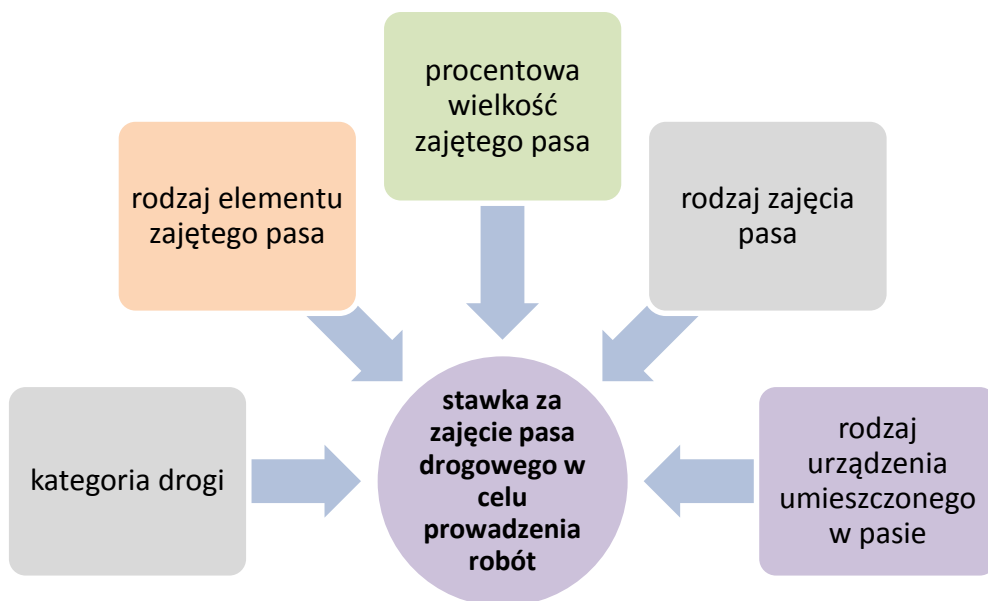
3.2.2.2 Jednostka Samorządu Terytorialnego jako zarządca drogi

Zarządca drogi, aby poznać wysokość konkretnej stawki dla dróg zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego musi sięgnąć do wojewódzkiego dziennika urzędowego, gdzie publikowane są uchwały rady gminy, rady powiatu i sejmiku województwa. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, ustala dla dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego, z tym że stawki opłaty w celu prowadzenia robót w pasie drogowym nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego.

Przy ustalaniu stawek, organ stanowiący powinien uwzględnić:

- kategorię drogi, której pas drogowy zostaje zajęty,
- rodzaj elementu zajętego pasa drogowego,
- procentową wielkość zajmowanej szerokości jezdni,
- rodzaj zajęcia pasa drogowego,
- rodzaj urządzenia lub obiektu budowlanego umieszczonego w pasie drogowym.

Rysunek 19



Elementy determinujące wysokość stawki za zajęcie pasa drogowego

Wykroczenie przez organy stanowiące jednostki samorządu terytorialnego poza ustawowe granice wskazane powyżej spowoduje istotną wadliwość aktu.

Podsumowując, rozporządzenie wprowadza preferencyjną stawkę opłaty w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej i ustala stawkę opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego w celu prowadzenia robót w pasie drogi krajowej w zarządzie GDDKiA za każdy dzień zajęcia, bez względu na zajętą część pasa drogowego oraz lokalizację w wysokości 0,20 zł.

Natomiast ustawa o drogach publicznych przewiduje szereg możliwości preferencyjnego uregulowania stawek za zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót przez jednostki samorządu terytorialnego.

3.3 Zasady poprawnego obliczania opłat

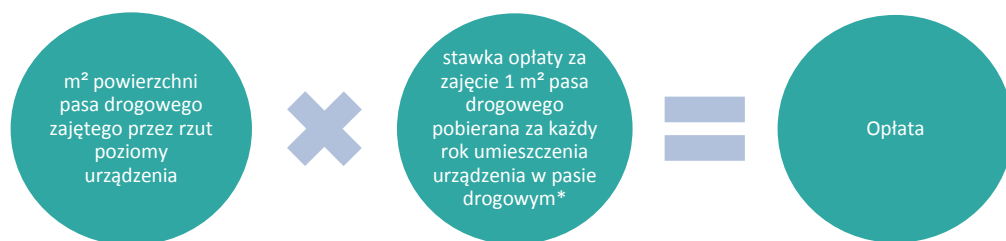
Przepisy prawne przewidują dwa odrębne tryby naliczania opłat za zajęcie pasa drogowego:

- w celu umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami,
- w celu prowadzenia robót w pasie drogowym.

3.3.1 Umieszczanie w pasie drogowym

Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami, ustala się jako iloczyn liczby m² powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy urządzenia i stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego pobieranej za każdy rok umieszczenia urządzenia w pasie drogowym, przy czym za umieszczenie urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim przez okres krótszy niż rok opłata obliczana jest proporcjonalnie do liczby dni umieszczenia urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim.

Rysunek 20



*za umieszczenie urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim przez okres krótszy niż rok opłata obliczana jest proporcjonalnie do liczby dni umieszczenia urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim

Zasady wyliczania opłaty za umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym

Zajęcie pasa drogowego o powierzchni mniejszej niż 1 m² lub powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu budowlanego lub urządzenia mniejszej niż 1 m² jest traktowane jak zajęcie 1 m² pasa drogowego.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że szczególnie ważne jest rozróżnienie przez zarządcę drogi obiektów budowlanych od elementów infrastruktury telekomunikacyjnej. Podkreślić bowiem należy, że w przypadku obiektów budowlanych ustawodawca przewidział odmienny tryb naliczania opłaty. Mianowicie, w przypadku obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego pobiera się opłatę za każdy dzień zajęcia pasa drogowego. O zagadnieniu konieczności rozróżnienia infrastruktury telekomunikacyjnej, w tym w szczególności kanalizacji kablowej od obiektów budowlanych szerzej w podpunkcie 2.1.1.1.

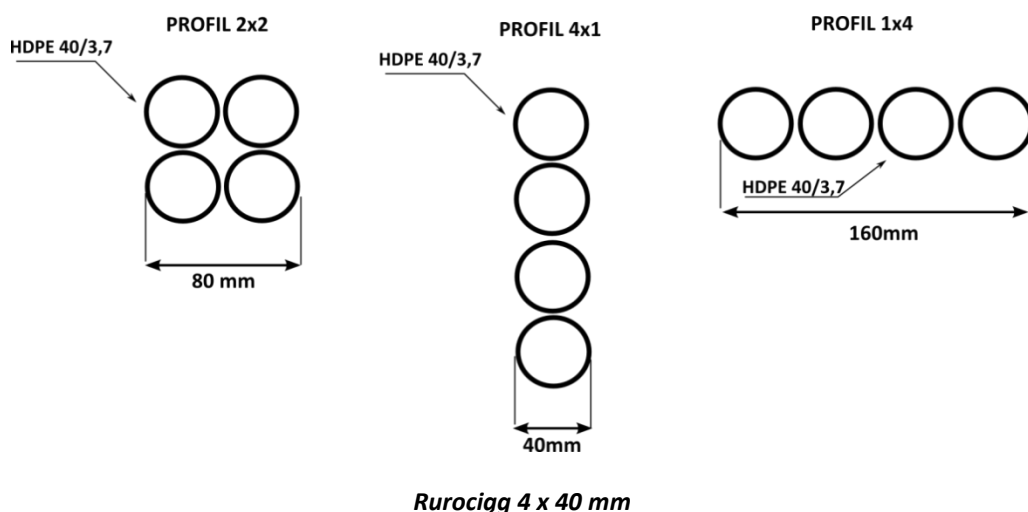
Jeżeli zajęcie pasa drogowego odbywa się przez umieszczenie w pasie drogowym urządzenia infrastruktury technicznej, stawka za zajęcie jest określana w wymiarze jednego roku. Stawki roczne obowiązują zarówno przez pierwszy rok, jak i kolejne lata zajęcia pasa drogowego przez urządzenie infrastruktury technicznej. Jako niezasadny należy uznać pogląd dopuszczający pobieranie opłaty tylko za jeden rok, jeżeli planowany okres zajęcia jest dłuższy.

Opłatę za pierwszy rok umieszczenia urządzenia w pasie drogowym należy uiścić w ciągu 14 dni od dnia, w którym zezwolenie stało się ostateczne, opłaty

za kolejne lata - w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku, z góry za dany rok. Informację o terminach uiszczenia opłat zarządca drogi obowiązany jest zawrzeć w treści zezwolenia. Termin na uiszczenie należności związanych z zajęciem pasa drogowego jest terminem ustawowym, dlatego też nie może być skracany lub przedłużany przez zarządcę drogi.

Opłaty za umieszczenie urządzenia są ściśle związane ze sposobem budowy infrastruktury telekomunikacyjnej oraz elementami instalowanymi w pasie drogi. Wnioski składane przez inwestorów powinny być kompletne, aby dało się bezproblemowo określić technologię prac i sposób ułożenia infrastruktury. Przykładowo na poniższym rysunku przedstawiono rurociąg kablowy składający się z 4 rur o średnicy 40 mm.

Rysunek 21



W zależności od ułożenia rur znacząco różni się przekrój poprzeczny rurociągu i zmienia się opłata za umieszczenie urządzeń.

Na następnej stronie przedstawiono tabelę z przykładową opłatą roczną dla tej samej infrastruktury telekomunikacyjnej w zależności od sposobu jej budowy i ułożenia w ziemi. Jak przedstawiono opłaty mogą się różnić 4-krotnie dla tego samego rurociągu, dlatego ważne jest aby dokładnie zidentyfikować instalowaną infrastrukturę i sposób jej instalacji.

Tabela 5

Profil rurociągu (4 x 40 mm)		2x2	4x1	1x4
Długość kanalizacji technicznej w pasie drogowym	km	100	100	100
Opłata roczna za zajętość pasa drogowego - stawka m ²	PLN	15,00	15,00	15,00
Zajętość pasa drogowego	m ²	8 000,00	4 000,00	16 000,00
Opłata roczna za zajętość pasa drogowego -umieszczenie rurociągu 100 km	PLN	120 000,00	60 000,00	240 000,00

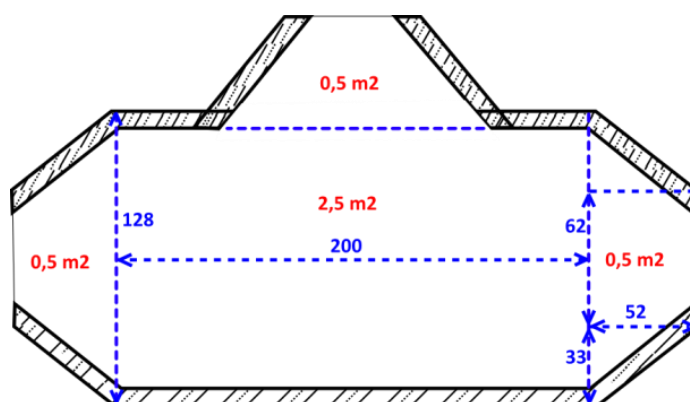
Opłata w zależności od profilu rurociągu

Należy przy tym zaznaczyć, że obecne technologie budowy infrastruktury telekomunikacyjnej pozwalają na budowę powyższego rurociągu we wszystkich 3 profilach. Analizując powyższy rurociąg (stosowany w wielu regionalnych sieciach szerokopasmowych), w przypadku budowy metodami tradycyjnymi (wykopy ręczne, koparka) najczęściej stosowanym profilem jest profil 2x2, rury są spięte w wiązki co umożliwia ich ułożenie i poprawne zasypanie. W przypadku układania rur z użyciem nowoczesnych metod np. płuzenia jest możliwość instalacji w profilu 4x1, w tej metodzie do gruntu wprowadza się lemiesz pługa i rozcina nim ziemię, tworząc wąskoprzestrzenny wykop, w który instalowane są pionowo rury.

Także w przypadku studni telekomunikacyjnych należy poprawnie zidentyfikować wymiary konieczne do obliczenia opłat. Studnia kablowa składa się z podstawowych elementów takich jak: komora betonowa, rama i pokrywa. Na poniższym przykładzie przedstawiono rzuty studni rozgałęźnej SK-6.

Elementy „widoczne” po zakończeniu prac budowlanych to rama i pokrywa studni. Rzut poziomy tych elementów miałby około 0,8 m² (wymiały ramy 700 x 1200 (szer. x dług.)). Część podziemna studni jest jednak wiele większa, maksymalne wymiary długość 305 cm, szerokość 184 cm. rzut poziomy umieszczanego urządzenia wynosić 4 m², a więc czterokrotnie więcej niż widoczne pokrywa i rama studni.

Rysunek 22



Rzut poziomy studni rozgałęźnej SK-6

Wobec powyższego kluczowe pozostaje odpowiedzenie na pytanie czy urządzenia infrastruktury telekomunikacyjnej, składające się z kilku elementów umieszczonych w pasie drogowym warstwowo – „jedno pod drugim” – są jednym urządzeniem stanowiącym przykładowo wielootworowy rurociąg kablowy, czy też każdy z tych elementów stanowi odrębne urządzenie. Należy przyjąć, że, tak jak już wskazano wcześniej, w przypadku gdy rury są spięte w wiązki (np. za pomocą opasek samozaciskowych) należy je traktować jako jedno urządzenie.

3.3.2 Prowadzenie robót w pasie drogowym

Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót w pasie drogowym ustala się jako iloczyn liczby m^2 zajętej powierzchni pasa drogowego, stawki opłaty za zajęcie $1 m^2$ pasa drogowego i liczby dni zajmowania pasa drogowego, przy czym zajęcie pasa drogowego przez okres krótszy niż 24 godziny jest traktowane jak zajęcie pasa drogowego przez 1 dzień.

Dokładnie obliczenie powierzchni zajętego pasa drogowego ma znaczący wpływ na ustalenie wartości należnej opłaty za zajęcie pasa drogowego. Termin zajęcie pasa drogowego na czas prowadzenia robót obejmuje nie tylko całkowitą powierzchnię wykonywanych prac, czyli powierzchnię wykopu, ale również powierzchnię zajęłą przez maszyny i odkład ziemi pochodzący z prowadzonych wykopów. **Zarządca drogi powinien pamiętać, że teren prowadzonych robót oznacza całość pasa drogowego wyłączanego z użytku wskutek realizowanych robót, a nie tylko fragment powierzchni obejmujący faktycznie prowadzone roboty.**

Rysunek 23



* zajęcie pasa drogowego przez okres krótszy niż 24 godziny jest traktowane jak zajęcie pasa drogowego przez 1 dzień

Zasady wyliczania opłaty za zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót

Opłatę należy uiścić w ciągu 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca ich wysokość stała się ostateczna. Warto podkreślić, że dla kwestii pobrania opłaty nie ma znaczenia wykonalność decyzji wyrażającej zezwolenie. Termin na uiszczenie należności związanych z zajęciem pasa drogowego jest terminem ustawowym. Dlatego też nie może być skracany lub przedłużany przez zarządcę drogi.

Rozpatrując wniosek o zajęcie pasa drogowego na czas prowadzenia robót należy zwrócić uwagę na technologie wykonywania prac ziemnych i wykorzystywany sprzęt mechaniczny które to czynniki mogą znacząco wpływać na szerokość zajętego pasa drogowego. W przypadku robót telekomunikacyjnych możemy wyróżnić kilka podstawowych technologii prowadzenia robót ziemnych i ich szacunkową zajętość pasa:

- Prace ręczne – szacunkowa szerokość zajętego pasa 1,2 m
- Prace z wykorzystaniem minikoparki – szacunkowa szerokość zajętego pasa 1,5 m

Rysunek 24



Prace ziemne z użyciem mikrokoparki

- Prace z wykorzystaniem koparki, koparki łańcuchowej, – szacunkowa szerokość zajętego pasa 2 m
- Prace z wykorzystaniem pługoukładacza – szacunkowa szerokość zajętego pasa 2 m
- Przewierty i przyciski – szacunkowa szerokość zajętego pasa 8 m (zajętość obejmuje obie strony drogi)

Rysunek 25



Prace ziemne z użyciem pługoukładacza

W przypadku wykonywania prac etapami, zgodnie z harmonogramem załączonym do wniosku o zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót, zasady obliczania należnej opłaty za zajęcie pasa drogowego nie ulegają zmianie. Zarządca drogi jest zobowiązany wyliczyć opłatę odpowiednio do liczby dni zajęcia **danego fragmentu pasa drogowego, wyszczególnionego w danym etapie w załączniku do wniosku**, z zastrzeżeniem, że zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót ustaje z dniem jego zwolnienia. Co do zasady dzień ten jest tożsamy z dniem wskazanym przez wnioskodawcę we wniosku (ewentualnie w harmonogramie etapów załączonym do wniosku).

Mimo, iż zarządcy dróg zobowiązani są do wyliczania opłat wedle zasad opisanych powyżej, w praktyce zdarzają się jednak sytuacje, w których zarządcy dróg błędnie obliczają opłatę za zajęcie pasa drogowego. Należy przede wszystkim wskazać, że **błędem jest** występująca niekiedy praktyka obliczania opłaty za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury jako iloczynu 1 m^2 powierzchni pasa drogowego zajętego przez **rzut pionowy** urządzenia, przez co naliczona finalnie opłata jest wyższa, niż gdyby została wyliczona w sposób prawidłowy.

Opłatę należy w każdym wypadku ustalić, jako iloczyn liczby m^2 powierzchni pasa drogowego zajętej przez **rzut poziomy urządzenia** i stawki opłaty za zajęcie 1 m^2 pasa drogowego.

Należy bezwzględnie pamiętać, aby podążać za przedstawionymi w niniejszym rozdziale zasadami poprawnego naliczania opłat za zajęcie pasa drogowego.

Podsumowując, w zależności od celu zajęcia pasa drogowego ustawa o drogach publicznych reguluje osobne tryby naliczania opłaty. W przypadku umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym

opłatę wylicza się jako iloczyn metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy urządzenia i stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego pobieranej za każdy rok umieszczenia urządzenia w pasie drogowym. Natomiast w przypadku zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót opłatę wylicza się jako iloczyn metrów kwadratowych zajętej powierzchni pasa drogowego, stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego i liczby dni zajmowania pasa drogowego.

3.4 Wpływ opłat na inwestycje telekomunikacyjne

Na etapach procesu inwestycyjnego związanego z budową infrastruktury teleinformatycznej przedsiębiorca telekomunikacyjny obciążony jest szeregiem opłat i obciążeń publicznoprawnych związanych z posiadaną infrastrukturą oraz jej lokalizacją terenową. Zagadnienia opłat za zajęcie pasa drogowego zostały przedstawione w rozdziałach 3.1-3.3.

W procesie inwestycyjnym czas zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót jest ograniczony do czasu realizacji inwestycji na danym odcinku drogi. Opłaty za zajętość pasa na czas prowadzenia robót są najczęściej pokrywane przez Wykonawców prac. Wysokość opłat jest zależna od wybranej przez Wykonawcę technologii realizacji inwestycji, a w szczególności wpływa na czas i szerokość zajętego pasa drogowego. Koszty związane z opłatami w celu prowadzenia robót budowlanych nie stanowią zasadniczych barier inwestycyjnych w zakresie rozwoju sieci szerokopasmowych i ograniczania inwestycji Operatorów. Opłaty za zajętość pasa w celu prowadzenia robót występują także na etapie eksploatacji sieci, jednak pojawiają się tylko w przypadku awarii sieci w pasach drogowych. Także na etapie eksploatacji sieci nie mają dużego wpływu na koszt utrzymania sieci.

Kolejna opłata, za umieszczenie urządzeń w pasie drogowym, pojawia się już na etapie inwestycji w terminie 14 dni od dnia, w którym stała się ostateczna decyzja zezwalająca na umieszczenie urządzeń. Opłaty te przechodzą automatycznie na etap eksploatacji sieci, jako opłata uiszczana za każdy rok umieszczenia urządzeń w pasie drogi. Opłaty są także pobierane za umieszczanie urządzeń na obiektach inżynierskich. Zgodnie z nowymi stawkami (od 4 stycznia 2014) stawki opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zostały obniżone, obecnie maksymalna stawka to 20 zł za 1 m² (opisane w rozdziale 3.2.1.1). **Tym samym znacząco obniżono koszty lokalizacji sieci pasie dróg w zarządzie GDDKiA, co wychodzi naprzeciw postulatam przedsiębiorców telekomunikacyjnych i przyczyni się do zwięk-**

szenia liczby inwestycji, poprzez realne obniżenie ich kosztów. Jednak analizując przekrojowo opłaty w pozostałych zarządach dróg należy stwierdzić, że opłaty są bardzo zróżnicowane i wynikają głównie z lokalnych decyzji samorządów. Są gminy, w których opłaty za umieszczanie urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej są niskie, tj. poniżej 10 zł w pasie drogi, ale z drugiej strony **są też gminy gdzie opłaty sięgają 150 a nawet 200 zł rocznie za każdy metr kwadratowy zajętego przekroju poprzecznego pasa drogowego.** W przypadku umieszczenia urządzeń na obiektach inżynieryjnych opłaty są mniej zróżnicowane, najczęściej mieszczą się w zakresie od 100 do 200 złotych.

W tabeli na następnej stronie przedstawiono szacunkowe koszty eksploatacyjne dla przykładowego projektu obejmującego budowę 100 km rurociągu kablowego składającego się z dwóch rur HDPE o średnicy 40 mm, ułożonych w pasie drogowym. Dla zobrazowania udziału kosztów pominięto szczegółowy podział kosztów utrzymania sieci telekomunikacyjnej.

W tabeli uwzględniono przykładowe opłaty za umieszczenie urządzeń w pasie drogowym przyjmując **minimalną wartość 15 zł, a maksymalną 150 zł.** Jak widać w powyższej tabeli w niektórych drogach **roczne koszty** umieszczenia urządzeń telekomunikacyjnych **mogą przekroczyć nawet 10% kosztów inwestycyjnych.**

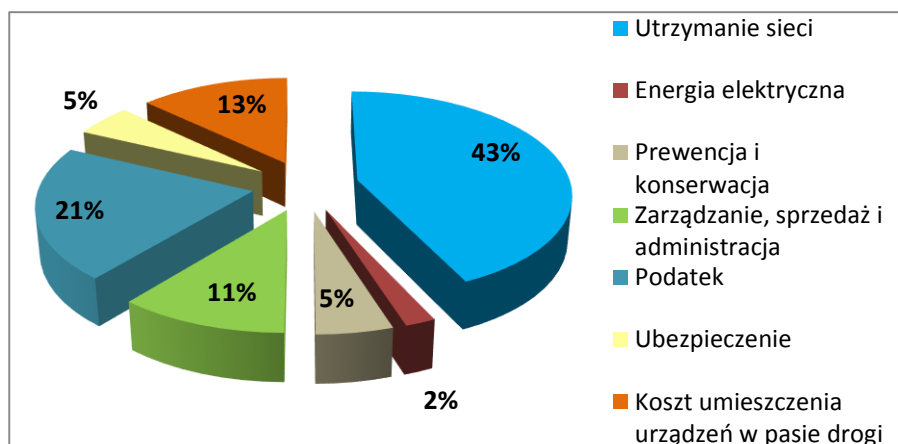
Tabela 6

Inwestycja początkowa	10 000 000,00 zł	
Zakres inwestycji	100 km rurociągu 2 x HDPE 40	
	% kosztów inwestycyjnych	Koszt eksploatacji dla przykładowej inwestycji.
Utrzymanie sieci	4,0%	400 000,00 zł
Energia elektryczna	0,20%	20 000,00 zł
Prewencja i konserwacja	0,5%	50 000,00 zł
Zarządzanie, sprzedaż i administracja	1,0%	100 000,00 zł
Podatek	2,0%	200 000,00 zł
Ubezpieczenie	0,5%	50 000,00 zł
Koszt umieszczenia urządzeń w pasie drogi (15 zł – 150 zł za m²)	1,2-12%	100 000 zł - 1 200 000 zł

Szacunkowe koszty utrzymania sieci telekomunikacyjnej

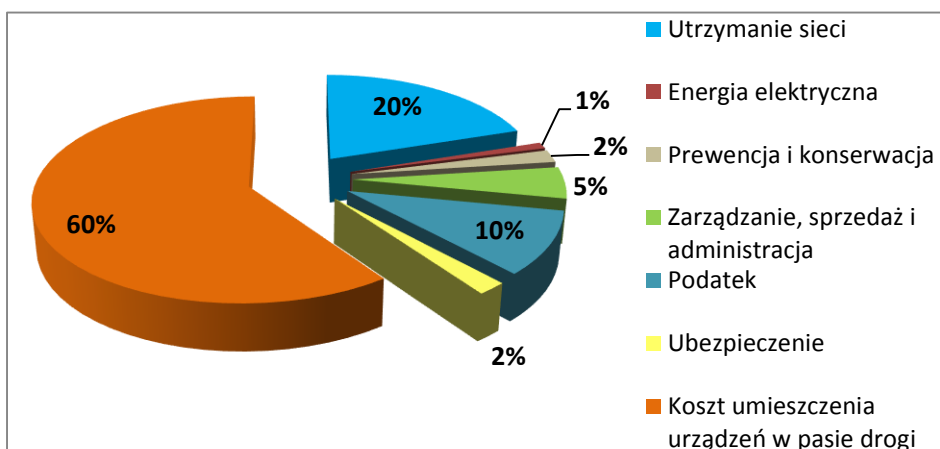
Na poniższych wykresach przedstawiona została struktura kosztów eksploatacyjnych Operatora w zależności od kosztu opłaty za umieszczenie urządzeń w pasie drogowym na podstawie powyższego przykładu cenowego.

Wykres 2



Wykres struktury kosztów eksploatacyjnych – opłata za umieszczenie urządzeń w pasie drogi 15 zł/m²

Wykres 3



Wykres struktury kosztów eksploatacyjnych – opłata za umieszczenie urządzeń w pasie drogi 150 zł/m²

Analizując powyższe wykresy trzeba jednoznacznie stwierdzić, że na niektórych obszarach opłaty za umieszczenie infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie

drogi mogą stanowić **nawet 60% kosztów utrzymania sieci**. Niestety takie opłaty za użytkowanie pasa drogowego skutecznie hamują rozwój rynku telekomunikacyjnego. Operator planujący inwestycję w danym terenie musi dokonać analizy kosztów inwestycji i utrzymania sieci oraz przychodów możliwych do osiągnięcia na danym rynku. Wysokie koszty umieszczenia urządzeń w pasie drogi powodują konieczność szukania oszczędności tak, aby inwestycja była opłacalna. Ceny detalicznych usług dostępu do Internetu są obecnie na ustabilizowanym poziomie. Przeciętna miesięczna wysokość rachunku to około 54 zł. W związku z powyższym nie jest możliwe uzyskanie proporcjonalnie wyższych przychodów z rynku ze względu na koszt opłat za umieszczenie urządzeń w pasie drogi. Operatorzy mają w przypadku wysokich opłat małą możliwość zmiany modelu biznesowego inwestycji obejmującą:

- rezygnację z budowy w pasie drogowym i budowę na terenach prywatnych,
- rezygnację z budowy w pasie drogowym i budowę na terenach leśnych,
- zmianę technologii świadczenia usług – sieć radiowa,
- rezygnację z inwestycji w danym obszarze.

Możliwość lokalizacji infrastruktury zgodnie z punktami 1, 2 i 3 daje szansę społeczności lokalnej na dostęp do usług szerokopasmowych, w tym do nowoczesnych usług NGA. Jednak wysokie koszty eksploatacyjne mogą spowodować wybór 4 wariantu, w którym mimo zapewnienia usług dostępu do Internetu są bardzo ograniczone możliwości transmisyjne w tym świadczenie usług o wysokich przepływnościach. W najgorszym przypadku koszty operacyjne związane z budową sieci mogą spowodować wybór wariantu 4 i rezygnację Operatora z inwestycji w danym obszarze.

W związku z przedstawionym powyżej wpływem kosztów umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogi, jednostki samorządowe decydujące o wysokościach opłat, mają znaczący wpływ na efektywność budowy sieci szerokopasmowych na swoim obszarze. W przypadku niskich opłat, które nie powodują dodatkowych obciążeń finansowych dla Operatorów, można przedstawić następujące korzyści dla samorządu i mieszkańców:

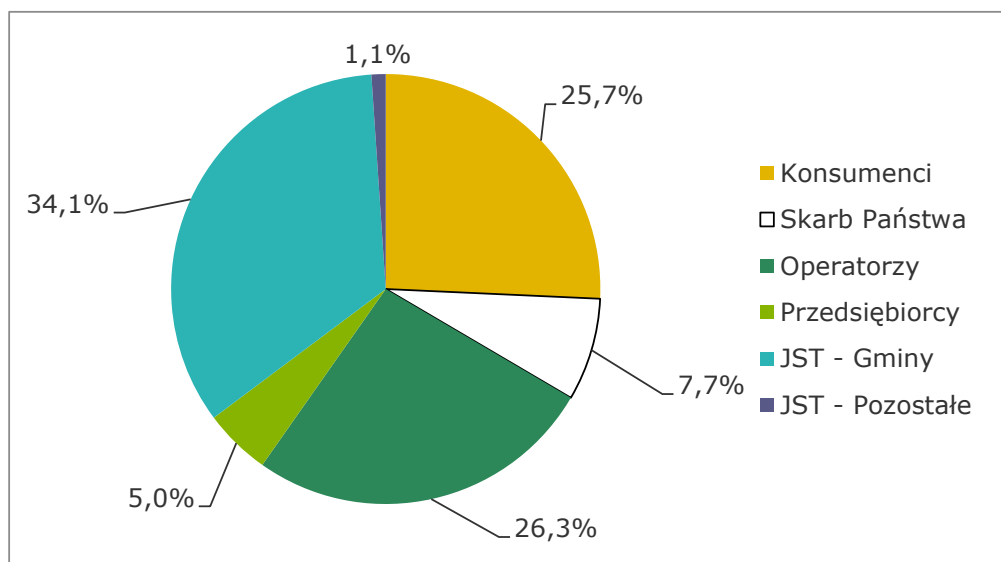
- szybsza budowa sieci szerokopasmowych przez Operatorów,
- poprawa jakości usług dla mieszkańców poprzez rozbudowy sieci,
- eliminacja wykluczenia cyfrowego,
- niższe opłaty za usługi,
- wzrost konkurencyjności obszaru dzięki wyposażeniu go w wysokiej jakości sieć szerokopasmową,

W przypadku wysokich opłat oprócz wymienionych powyżej punktów związanych z koniecznością zmiany modelu biznesowego inwestycji należy wyszczególnić:

- wyższe opłaty abonamentowe za usługi,
- powstawanie dodatkowych kosztów dla klientów np. w postaci opłaty przyłączeniowej,
- powstawanie obszarów wykluczenia cyfrowego,
- niska jakość usług (np. inwestycje operatorów tylko w sieci radiowe)

Zgodnie z analizą kosztów i korzyści wykonaną przez firmę Audytel na początku 2014 roku²¹, największe korzyści ze strategii niskich opłat za wykorzystanie pasa drogowego, mają Gminy i mieszkańcy danej gminy.

Wykres 4



Podział korzyści z wybudowania światłowodu przy strategii niskich opłat

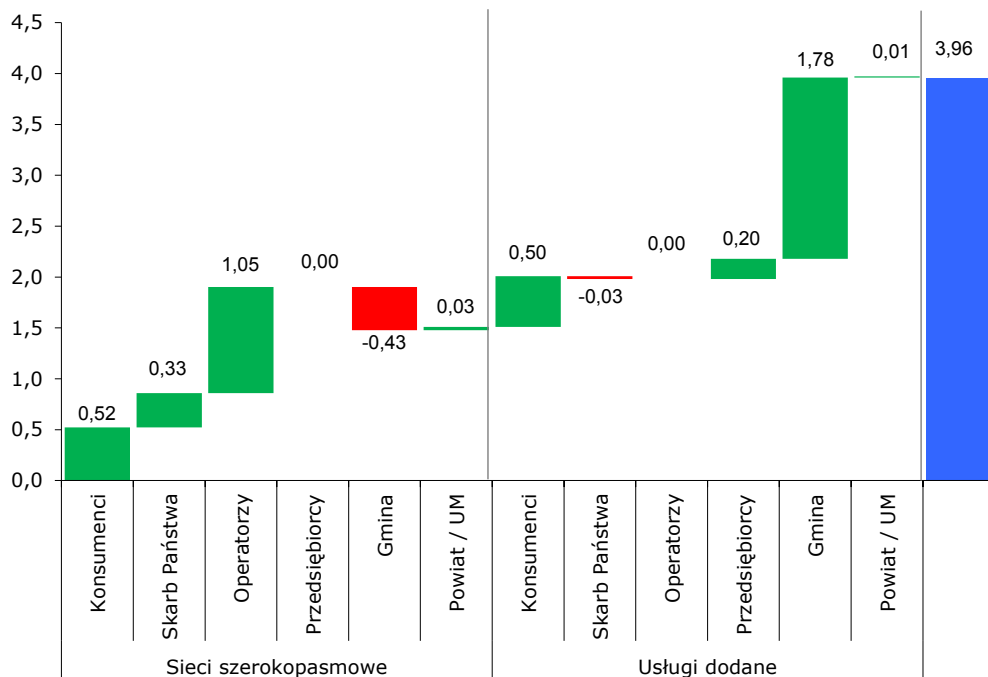
Źródło: Analiza korzyści jst ze wspierania inwestycji w infrastrukturę szerokopasmową
Audytel 2014

Główną korzyścią mieszkańców jest możliwość nabywania usług w cenach rynkowych o odpowiedniej jakości, natomiast Gminy korzystają na inwestycji poprzez różne opłaty i podatki co może być atrakcyjnym dochodem Gminy.

²¹ Strategia przedstawiona w dokumencie „Analiza korzyści jst ze wspierania inwestycji w infrastrukturę szerokopasmową”, Audytel, 2014 r.

Na wykresie na następnej stronie przedstawiono korzyści gminy z budowy sieci światłowodowych w okresie 5 lat od inwestycji dla modelowej gminy. Mimo początkowego spadku zysków Gminy (-0,43 mln zł) ze względu na niższe opłaty, w następnych latach strata Gminy jest rekompensowana z innych przychodów i usług, przekraczając znacząco wcześniejsze straty (+1,78 mln zł).

Wykres 5



Bilans dobrobytu społecznego w okresie 5 lat w przypadku modelowej inwestycji dla pojedynczej gminy [mln zł]

Źródło: Analiza korzyści z inwestycji w infrastrukturę szerokopasmową
Audyteł 2014

Powyższa analiza potwierdza, że w interesie Gminy, mieszkańców oraz innych stron jest ustalanie niskich opłat za użytkowanie pasa drogowego.

Każde obniżenie opłat za światłowody należy traktować jako niezwykle rentowną inwestycję w przyszłość: analiza wskazuje że obniżenie opłat o 1 złotówkę powoduje zwiększenie spodziewanych przyszłych przychodów gminy o 4,45 zł!²²

Podsumowując, ustalanie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego powinno być przemyślane, poparte analizą rynku oraz korzyści wynikających z budowy sieci szerokopasmowych. Zadaniem Samorządu powinno być wspieranie rynków lokalnych i likwidowanie barier w prowadzeniu działalności telekomunikacyjnej przez przedsiębiorców telekomunikacyjnych, a tym samym ustalanie wysokości stawek opłat na poziomie akceptowalnym przez przedsiębiorców telekomunikacyjnych. Dobrym przykładem są obecne stawki opłaty za lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasach dróg w zarządzie GDDKiA. W przypadku dróg lokalnych gminnych i powiatowych ze względu na obszar lokalny budowanych sieci stawki opłat powinny być niższe oscylujące w granicach 5 do 15 zł, za m².

²² Strategia przedstawiona w dokumencie „Analiza korzyści jst ze wspierania inwestycji w infrastrukturę szerokopasmową”, Audytel, 2014 r.



Kanały technologiczne

Obowiązek budowy

Tryb udostępniania

Ustalenia stawek opłat za wykorzystanie

Dobre praktyki obliczania opłat za użytkowanie

Warunki techniczne budowy kanałów technologicznych

4 Kanały technologiczne

Kanał technologiczny to ciąg osłonowych elementów obudowy, studni kablowych oraz innych obiektów lub urządzeń służących umieszczeniu lub eksploatacji:

- a) urządzeń infrastruktury technicznej związanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,
- b) linii telekomunikacyjnych wraz z zasilaniem oraz linii elektroenergetycznych, niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego;

Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne są określone w rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne.

Treść rozporządzenia jest opracowana na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 u.p.b.,. Akt zawiera wytyczne i wymagania techniczne dla projektantów oraz firm budujących kanały technologiczne (KT) w pasach dróg.

Poszczególne części rozporządzenia wraz z załącznikami określają elementy kanałów technologicznych m.in. takie jak: ciąg kanału technologicznego przepustowy, ciąg kanału technologicznego uliczny ciąg rur kanału technologicznego, elementy kanałów technologicznych, kanał technologiczny, mikrokanalizacja kablowa, studnia kablowa, system kanałów technologicznych, zasobnik oraz wskazują odpowiednie wymagania techniczne, jakie powinny być spełnione. Definicje te są skorelowane z innymi obowiązującymi w kraju dokumentami oraz związane z nomenklaturą techniczną stosowaną w budownictwie telekomunikacyjnym.

Szczegółowe definicje, zgodnie z § 3 rozporządzenia, zostały przedstawione w rozdziale 6. Definicje, akty prawne i normy techniczne.

Ponadto, od 12 lipca 2014 r. obowiązują zmienione²³ przepisy następujących rozporządzeń:

²³ Zmiany wynikają z:

1. rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2014 r. poz. 856),

1. Rozporządzenie 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 1999 r. Nr 43 poz. 430),
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r. nr 63 poz. 735),
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 12 poz. 116).

Wymienione akty prawne zostały zmienione w zakresie dotyczącym określenia warunków lokalizowania kanałów technologicznych w pasie drogowym drogi publicznej, autostrady płatnej oraz na obiektach inżynierskich.

Podsumowując, Ustawowa definicja kanału technologicznego została zawarta w u.d.p. Rozporządzenie Ministra Administracji i Cyfryzacji sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne określa szczegółowe warunki techniczne jakie powinny spełniać poszczególne elementy kanału technologicznego. Szczegółowe warunki lokalizowania kanałów technologicznych w pasie drogowym drogi publicznej, autostrady płatnej oraz na obiektach inżynierskich zostały określone w odpowiednich rozporządzeniach Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Infrastruktury).

4.1 Obowiązek budowy

W 2010 roku, w rezultacie zmian w u.d.p. wynikających z wejścia w życie art. 62 Megaustawy, zarządcy dróg zostali zobowiązani²⁴ do lokalizowania kanału technologicznego w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy dróg krajowych lub pozostałych dróg publicznych.

Zgodnie z art. 19 u.d.p. zarządcą drogi jest organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy

2. rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2014 r. poz. 858),

3. rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 857).

²⁴ Art. 39 ust.6 u.d.p.

z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg. Zarządcami dróg są:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – dla dróg krajowych i autostrad;
- zarząd województwa – dla dróg gminnych;
- zarząd powiatu – dla dróg powiatowych;
- wójt (burmistrz, prezydent miasta) – dla dróg gminnych (w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta).

Mając na uwadze kwestie planowania, projektowania i budowy kanałów technologicznych, należy wskazać, że do obowiązków zarządcy drogi należy między innymi:

- opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;
- pełnienie funkcji inwestora;
- **zarządzanie i utrzymywanie kanałów technologicznych i pobieranie opłat za ich udostępnienie.**

Zarządca drogi może powierzyć wykonywanie zadań związanych z zarządzaniem i utrzymywaniem kanałów technologicznych, w drodze umowy, podmiotowi wyłonionemu w drodze przetargu, z zachowaniem przepisów o zamówieniach publicznych lub w trybie określonym w ustawie z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Obowiązek budowy kanału technologicznego spoczywa na zarządcy drogi. Art. 39 ust. 6a u.d.p. i kolejne określają procedurę lokalizacji kanałów technologicznych w ramach budowy lub przebudowy drogi przez zarządcę drogi.

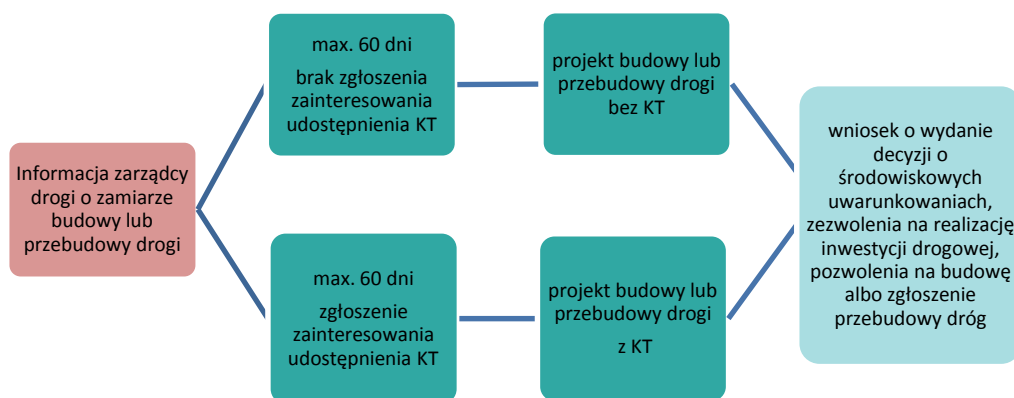
Mianowicie, najpóźniej na 6 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o:

- wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
- pozwoleniu na budowę,

albo z dniem zgłoszenia przebudowy dróg, zarządca drogi zamieszcza na swojej stronie internetowej **informację o zamiarze rozpoczęcia budowy lub przebudowy drogi i możliwości zgłaszania zainteresowania z udostępnieniem kanału technologicznego**, jednocześnie zawiadamiając o tym Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej (Prezes UKE).

W przypadku **dróg innych niż drogi krajowe („pozostałe drogi publiczne”)**, jeżeli w terminie 60 dni od dnia ogłoszenia informacji, nie zgłoszono zainteresowania udostępnieniem kanału technologicznego, zarządca drogi **może**²⁵ odstąpić od uwzględnienia kanału technologicznego w projekcie budowy lub przebudowy.

Rysunek 26



Schemat planowania kanału technologicznego w przypadku pozostałych dróg publicznych

W celu uniknięcia sytuacji gdy podmiot zgłaszający potrzebę udostępniania kanału technologicznego rezygnuje z jego wykorzystania, a zarządca drogi ponosi koszty jego budowy, w ustawie zastrzeżono, że **podmiot ten jest**

²⁵ **Warto zaznaczyć, że** intencją ustawodawcy przy wprowadzaniu zapisów Megaustawy było wprowadzenie budowy kanału technologicznego jako trwałego elementu wyposażenia drogi, o którym mowa w Dziale IV rozporządzenia MTiGM z 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Obowiązek taki póki co mają zarządcy dróg krajowych. Jednak realizacja celów przyjętego przez Rząd Narodowego Planu Szerokopasmowego a także dyrektywa w sprawie zmniejszeniu kosztów instalacji łączy szerokopasmowych z pewnością będzie zmierzała do synergii inwestycji liniowych. Stąd, zgodnie z art. 35 u.d.p. zarządca drogi winien także uwzględnić koordynację sporządzanych okresowo planów rozwoju sieci drogowej z planami budowy sieci szerokopasmowych z organami właściwymi w sprawie sporządzania mpzp. (przypis recenzenta)

obowiązany zwrócić zarządcy drogi koszty wybudowania kanału technologicznego, o ile nie udostępniono tego kanału innym podmiotom.

W aktualnym stanie prawnym brak jest szczegółowych uregulowań dotyczących sposobu obliczania kosztów budowy kanału technologicznego i zasad ich zwrotu w przypadku rezygnacji z jego wykorzystania. Brak jest również orzecznictwa sądów powszechnych lub administracyjnych w tym zakresie. Wydaje się, że do momentu pojawienia się szczegółowych przepisów lub orzeczeń, kwestia ta pozostaje do rozstrzygnięcia przez każdego zarządcę drogi indywidualnie. Generalne wytyczne dotyczące opłat za wykorzystanie kanałów, określają, że opłaty te mają być ustalane na poziomie kosztów budowy i utrzymania kanału. Jednak taki stan rzeczy sprawia wiele problemów zarówno zarządcom dróg jak i przedsiębiorcom chcącym wydzierżawić kanał technologiczny. Przede wszystkim jest to związane z brakiem wyszczególnienia pozycji dotyczących budowy kanału technologicznego na fakturach i kosztorysach w przypadku ich budowy równoległe z remontem, przebudową czy budową drogi. W takiej sytuacji koszt budowy kanału technologicznego zarządca drogi może jedynie oszacować. W związku z tym koszty budowy kanału powinny być wydzielane z kosztów całej inwestycji drogowej, powinny być wyodrębnione też w umowach, protokołach, fakturach lub innych dokumentach. Dodatkowo na etapie publikacji informacji o zamiarze budowy kanału dobrą praktyką jest aby zarządca drogi na podstawie posiadanych kosztorysów inwestorskich podał przewidywane koszty budowy kanału oraz stawki przyszłych opłat za wykorzystanie kanału. O ile koszt budowy i projektu (bądź łącznie dla trybu „zaprojektuj i wybuduj”) 1 km kanału technologicznego wynosi ok. 80 tys. zł (do 110 tys. zł w zależności od terenu, uzbrojenia itd.) o tyle koszty budowy kanału w ramach innej inwestycji (np. przy budowie, przebudowie drogi) są znacznie niższe, mogą być niższe nawet o 75%.

W sytuacji gdy żaden operator telekomunikacyjny nie zgłosi zarządcy drogi oficjalnego wniosku o zainteresowaniu lokalizacją kanału technologicznego w pasie drogowym, nie ma możliwości prowadzenia takiego postępowania z urzędu i wyszukiwania podmiotów zainteresowanych lokalizacją kanału technologicznego przez zarządcę drogi.

Zarządca drogi, na podstawie wniosku może zostać zwolniony z obowiązku budowy kanału technologicznego w drodze decyzji ministra właściwego do spraw łączności, jeżeli w pobliżu pasa drogowego istnieje już kanał technologiczny lub linia światłowodowa, posiadające wolne zasoby wystarczające do

zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych lub w sytuacji, gdy lokalizowanie kanału technologicznego byłoby ekonomicznie nieracjonalne lub technicznie niemożliwe.

W odniesieniu do tzw. „pozostałych dróg publicznych”, o których mowa w art. 39 ust. 6 pkt 2, zwolnienie następuje przed ogłoszeniem informacji o zamiarze rozpoczęcia budowy lub przebudowy drogi i możliwości zgłaszania zainteresowania z udostępnieniem kanału technologicznego.

Treść ogłoszenia zawiera informację o 60 dniowym terminie na zgłaszanie zainteresowania udostępnieniem kanału technologicznego, formie zgłoszenia, adresie, na który należy wysłać zgłoszenie lub można uzyskać szczegółowe informacje dotyczące planowanej inwestycji. W ogłoszeniu można również przytoczyć treść art. 39 ust. 6b u.d.p., zawierającego informację, o tym że podmiot, który zgłosi zainteresowanie udostępnieniem przez zarządcę drogi kanału technologicznego, a następnie po jego wybudowaniu nie złoży oferty, jest obowiązany zwrócić zarządcy drogi koszty wybudowania kanału technologicznego, o ile nie udostępniono tego kanału innym podmiotom. Ogłoszenie zawiera również informację o opłatach oraz procedurze i formie prawnej udostępnienia kanału technologicznego określone w art. 39 ust. 7 u.d.p.

W przypadku wybudowania kanału technologicznego, przed jego udostępnieniem innym podmiotom, zarządca drogi niezwłocznie przekazuje Prezesowi UAE informację o **przebiegu nowo zlokalizowanego kanału technologicznego**. Przepisy ustawy u.d.p. nie regulują szczegółowej zawartości informacji o przebiegu kanału technologicznego (np. szczegółowych danych technicznych), dlatego poza podstawowymi informacjami o przebiegu, zakres pozostałych informacji zależy od zarządcy drogi²⁶. Zarządca drogi, na wniosek Prezesa UAE lub przedsiębiorcy telekomunikacyjnego, jest zobowiązany do udzielenia informacji o kanałach technologicznych zlokalizowanych w pasie drogowym na obszarze jego właściwości.

Podsumowując, zarządca dróg krajowych jest zobowiązany w przypadku budowy lub przebudowy drogi krajowej do zaprojektowania i wybudowania kanału technologicznego w pasie drogowym uwzględniając zapotrzebowanie na miejsce potencjalnych użytkowników.

²⁶ MAiC we współpracy z GUGiK pracuje nad zmianą rozporządzenia w sprawie bazy danych geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu, bazy danych obiektów topograficznych oraz mapy zasadniczej, w związku z nowelizacją ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne, która umożliwi wprowadzenie atrybutów właściciela kanału technologicznego oraz stopnia jego zajętości.

Jeżeli zamierza wystąpić do MAiC o zwolnienie z obowiązku budowy KT, w przypadku, gdy w pobliżu pasa drogowego istnieje już kanał technologiczny lub linia światłowodowa posiadające wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych lub w sytuacji, gdy lokalizowanie kanału technologicznego byłoby ekonomicznie nieracjonalne lub technicznie niemożliwe, musi wykazać infrastrukturę innych operatorów, sporządzić analizę techniczno-ekonomiczną przedsięwzięcia.

Zarządca pozostałych dróg w terminie 6 miesięcy przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, pozwoleniu na budowę albo dniem zgłoszenia przebudowy dróg jest zobowiązany ogłosić na stronie internetowej na informacje o planowanym zamierzeniu i czekać 60 dni na zgłoszenie (lub nie) chętnego na kanał technologiczny.

Gdy żaden operator telekomunikacyjny nie zgłosi zarządcy drogi oficjalnego wniosku o zainteresowaniu lokalizacją kanału technologicznego w pasie drogowym, nie ma możliwości prowadzenia takiego postępowania z urzędu i wyszukiwanie podmiotów zainteresowanych lokalizacją kanału technologicznego przez zarządcę drogi.

4.2 Tryb udostępniania

Kanał technologiczny jest udostępniany przez zarządcę drogi zainteresowanym podmiotom, które zgłosiły taką potrzebę w procesie planowania budowy drogi lub też zdecydowały o korzystaniu z istniejącego już kanału technologicznego w ramach istniejącej infrastruktury.

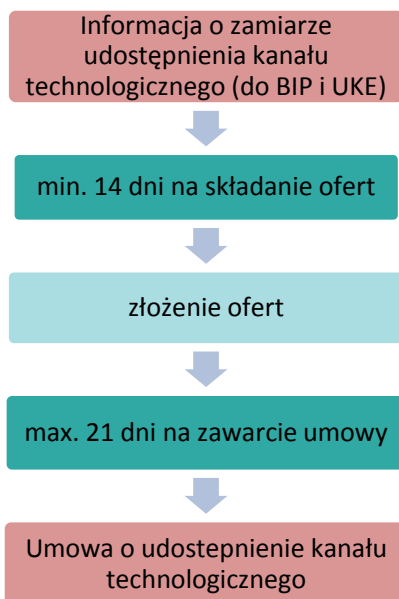
Art. 37 ust. 7a-7f u.d.p. określa tryb w jakim zarządca drogi udostępnia kanały technologiczne. Zarządca drogi zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na właściwej dla niego stronie podmiotowej **informację o zamiarze udostępnienia kanału technologicznego**, podając **lokalizację kanału, zakres wolnych zasobów w kanale, jego podstawowe parametry techniczne, termin i miejsce składania ofert, wymagania formalne dotyczące ofert oraz kryteria wyboru w przypadku złożenia ofert przekraczających zakres wolnych zasobów**, z uwzględnieniem ust. 7e, tj. w przypadku gdy z powodu braku wolnych zasobów w kanale technologicznym jest niemożliwe uwzględnienie wszystkich ofert na udostępnienie tego kanału. Należy zaznaczyć, że przepisy ustawy Prawo Zamówień Publicznych nie mają zastosowania do procedury składania ofert o udostępnianie kanałów technologicznych

Informację o zamiarze udostępnienia kanału technologicznego, zarządca drogi zamieszcza **także w przypadku, gdy przed ogłoszeniem zamiaru udostępnienia kanału technologicznego wpłynie do niego wniosek o udostępnienie tego kanału**. W przypadku gdy do zarządcy drogi wpłynie pierwszy wniosek o udostępnienie kanału technologicznego, ogłoszenie jest publikowane nie później niż w terminie 14 dni od dnia wpłynięcia tego wniosku.

Jednocześnie zarządca drogi zawiadamia o tym fakcie Prezesa UKE, który niezwłocznie zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej informację o ogłoszeniu, wraz z odesłaniem do strony Biuletynu Informacji Publicznej zarządcy drogi/inwestora, na której informacja została opublikowana. **Termin składania ofert nie może być krótszy niż 14 dni** od dnia zamieszczenia informacji przez zarządcę drogi.

Zarządca drogi **jest obowiązany zawrzeć umowę** dzierżawy lub najmu kanału technologicznego **najpóźniej w terminie 21 dni** od dnia, w którym upłynął termin składania ofert.

Rysunek 27



Procedura zawarcia umowy o udostępnienie kanału technologicznego

W przypadku gdy z powodu braku wolnych zasobów w kanale technologicznym jest niemożliwe uwzględnienie wszystkich ofert na udostępnienie tego kanału, **zarządca drogi dokonuje wyboru podmiotu**, któremu udostępnia kanał technologiczny, stosując kryteria wyboru określone w informacji, przestrzegając

zasad przejrzystości, równego traktowania zainteresowanych podmiotów, a także pierwszeństwa dla umieszczania w kanale technologicznym linii światłowodowych przeznaczonych na potrzeby dostępu do telekomunikacyjnych usług szerokopasmowych.

Podsumowując, zarządca drogi publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej informację o zamiarze udostępnienia kanału technologicznego.

W przypadku gdy z powodu braku wolnych zasobów w kanale technologicznym jest niemożliwe uwzględnienie wszystkich ofert na udostępnienie tego kanału, **zarządca drogi dokonuje wyboru podmiotu**, któremu udostępnia kanał technologiczny, stosując kryteria wyboru określone w informacji, przestrzegając zasad przejrzystości, równego traktowania zainteresowanych podmiotów, a także pierwszeństwa dla umieszczania w kanale technologicznym linii światłowodowych przeznaczonych na potrzeby dostępu do telekomunikacyjnych usług szerokopasmowych. Do postępowania składania ofert o udostępnianie kanałów technologicznych nie stosuje się przepisów ustawy Prawo Zamówień Publicznych.

4.3 Dobre praktyki w zakresie ustalania stawek opłat za udostępnianie kanałów technologicznych

Ustawa o drogach publicznych określa, że kanały technologiczne są udostępniane zainteresowanym podmiotom na podstawie umowy dzierżawy lub umowy najmu. Zgodnie z art. 20 u.d.p. podmiotem ustalającym opłaty za udostępnienie jest zarządca drogi – w przypadku dróg krajowych Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, a w przypadku pozostałych dróg publicznych wójt (burmistrz, prezydent miasta), zarząd powiatu lub zarząd województwa.

Obowiązujące przepisy nie określają sposobu obliczenia stawki opłat za udostępnienie kanału technologicznego. Przedstawione w poradniku zasady naliczania opłat stanowią wskazówki dla zarządcy drogi, propozycje sposobu obliczania opłat, która może ułatwić obliczenie opłat. Przedstawione zasady nie są wytycznymi, które należy obligatoryjnie stosować przy obliczaniu stawek opłat. Za udostępnienie kanału technologicznego pobiera się opłaty w wysokości określonej w umowie, przy czym opłaty **te są ustalane na poziomie kosztów budowy oraz utrzymania kanału**²⁷. W zależności od ustaleń zarządcy drogi na opłatę

²⁷ W chwili obecnej nie uregulowano kwestii, jakie elementy mają wpływ na ustalenie kosztów budowy i utrzymania kanałów. Informacyjnie jest planowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie maksymalnych stawek za udostępnienie kanałów technologicznych (na

mogą się składać opłaty częściowe. Poniżej podano przykłady opłat częściowych²⁸:

- opłata za korzystanie z kanału technologicznego,
- opłata za kabel lub osłonę w zależności od średnicy – stawka za metr bieżący,
- opłata za udostępnienie kanału technologicznego proporcjonalnie do wypełnienia kanału,
- opłata za mufy, stelaże i inne urządzenia zamontowane w kanale – stawka za sztukę,
- opłaty eksploatacyjne wynikające z utrzymania należytego stanu kanałów przez zarządcę drogi.

W przypadku linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych oraz innych urządzeń umieszczanych w kanale technologicznym nie pobiera się opłat za zajęcie pasa drogowego.

Podsumowując, Opłata za udostępnienie kanału technologicznego jest określana przez zarządcę drogi w oparciu o koszty budowy i utrzymania kanału. W skład opłaty mogą wchodzić opłaty częściowe.

4.4 Dobre praktyki obliczania opłat

Przepisy prawa zawierają generalne wytyczne dotyczące opłat za wykorzystanie kanałów, opłaty te mają być ustalane na poziomie kosztów budowy i utrzymania kanału. Nie zostały zdefiniowane szczegółowe wytyczne zawierające zasady wyliczania opłat. W niniejszym rozdziale zdefiniowano trzy główne założenia dla obliczenia wysokości opłat:

- a) opłaty mają być ustalane na poziomie kosztów budowy i utrzymania kanału;
- b) wysokość opłat nie może zakłócać rozwoju równoprawnej i skutecznej konkurencji, co oznacza:
 - ukształtowanie wysokości opłat na poziomie rynkowym;
 - nieblokowanie ani nieutrudnianie inwestycji telekomunikacyjnych w sektorze prywatnym;

podstawie chociażby benchmarku z cenami rynkowymi). Obecnie trudno operatorowi zdecydować się na korzystanie z kanałów technologicznych, jeżeli nie zna ceny jego udostępnienia przy jednoczesnym obowiązku poniesienia kosztów jego budowy, w przypadku nie zawarcia umowy

²⁸ Są to propozycje opłat częściowych stosowanych przez zarządców dróg.

- równe traktowanie przedsiębiorców telekomunikacyjnych, w szczególności przez oferowanie jednakowych warunków (w tym także, co do wysokości i zasad kształtowania opłat) w porównywalnych okolicznościach;
- c) zasady kształtowania, jak i wysokość opłat muszą być jawne.

W poniższych punktach przedstawiono przykładową metodologię budowy modelu opłat za udostępnianie kanału technologicznego²⁹. Wyniki modelu powinny być dostępne dla wszystkich potencjalnych użytkowników kanałów. Taryfikator powinien być przygotowany wg cen średnich i przedstawiać ceny udostępniania kanałów technologicznych dla istniejących, projektowanych i budowanych kanałów technologicznych.

4.4.1 Zasady naliczania opłat – wyliczenia podstawowe

Przy przygotowaniu modelu wyceny kosztów, będących podstawą wyliczenia ceny za planowane do zaoferowania usługi udostępnienia kanałów technologicznych, w pierwszej kolejności konieczne jest wyodrębnienie ponoszonych przez właściciela kosztów, w podziale na:

- a) koszty jednorazowe – związane są z czynnościami mającymi na celu udostępnienie kanału,
- b) koszty cykliczne – odnoszące się do czynności ciągłego świadczenia usługi udostępnienia kanału.

W poniższej tabeli dokonano podziału ww. kosztów wraz z propozycją sposobu ich odzyskiwania.

Tabela 7

Grupa kosztów	Rodzaj kosztów	Sposób odzyskiwania
Koszty cykliczne	koszty kapitałowe (tj. amortyzacja bieżąca, koszt kapitału) środków trwałych wchodzących w skład infrastruktury telekomunikacyjnej	Opłata miesięczna
	koszty operacyjne związane z utrzymaniem sieci telekomunikacyjnej	
	pozostałe koszty kapitałowe (tj. amortyzacja bieżąca, koszt kapitału) aktywów pośrednio wykorzystywanych przy świadczeniu usług dzierżawy łączy telekomunikacyjnych	

Podział kosztów

²⁹ W związku z faktem, iż obowiązujące przepisy nie określają sposobu obliczania stawki opłat za udostępnienie kanału technologicznego, przedstawione w poradniku zasady naliczania stanowią jedynie wskazówki dla zarządcy drogi

W następnym etapie należy dokonać kalkulacji bezpośrednich kosztów inwestycyjnych kanału technologicznego – średniego kosztu środka trwałego (na podstawie danych inwestycyjnych) dla wielkości normatywnej równej 1 km otworu w podziale na poszczególne średnice otworów.

W etapie kolejnym konieczne jest wyliczenie wysokości kosztów operacyjnych koniecznych do ponoszenia w trakcie eksploatacji sieci.

Metodologia obliczania kosztów utrzymania kanałów technologicznych zawiera min następujące elementy:

- zdefiniowanie procesu usług,
- rozbiecie procesu na poszczególne czynności,
- ustalenie czasu trwania poszczególnych czynności w roboczo-godzinach lub cenach jednostkowych usług,
- wyznaczenie ceny roboczo-godziny,
- ustalenie kosztów,
- ustalenie i przypisanie kosztom narzutów.

Koszt usługi wyliczony z przygotowanego modelu powinien być porównany z cenami usług obowiązujących na rynku dla podobnych usług (np. dzierżawa otworów kanalizacji kablowej).

Poniżej zaprezentowano przykłady stawek opłat funkcjonujących na rynku.

W niniejszym punkcie przedstawiono występujące na rynku stawki opłat dla porównania z wynikami opracowanego algorytmu.

Urząd Miasta Częstochowa³⁰

Tabela 8

Lp.	Umieszczane medium	Stawka miesięczna za 1 mb	Stawka roczna za 1 mb
1	kabel lub osłona, max fi 16 mm	0,098 zł	1,18 zł
2	osłona, max fi 32 mm	0,197 zł	2,36 zł
3	osłona, max fi 40 mm	0,295 zł	3,54 zł

Stawki opłat Urząd Miast Częstochowa

³⁰ Zarządzenie nr 1614/13 Prezydenta Miasta Częstochowy z dnia 29 lipca 2013r.

Urząd Miasta Wrocławia³¹

Tabela 9

Lp.	Rodzaj kanału	Okres	Stawka za mb całej rury lub mikro-rury	Stawka za mb kabla w rurze śred-nica do 30mm	Stawka za mb kabla w rurze śred-nica do 25mm	Stawka za mb kabla w rurze śred-nica do 20mm	Stawka za mb kabla w rurze śred-nica do 15mm	Stawka za mb kabla w rurze śred-nica do 10mm
1	Kanaliza-cja ka-blowa otwór fi 140	rok	-	9,48 zł	6,60 zł	4,32 zł	2,40 zł	1,08 zł
2	Kanaliza-cja ka-blowa otwór fi 110	rok	-					
3	Kanaliza-cja ka-blowa otwór fi 40	rok	4,56 zł	4,56 zł	4,56 zł	3,84 zł	2,16 zł	0,96 zł
4	Kanaliza-cja ka-blowa otwór fi 32	rok	2,88 zł	-	2,88 zł	2,88 zł	2,16 zł	0,96 zł
5	Kanaliza-cja ka-blowa otwór fi 10	rok	1,44 zł	-	-	-	-	-

Stawki opłat Urząd Miasta Wrocławia

³¹ Zarządzenie nr 7376/13 Prezydenta Wrocławia z dnia 29 kwietnia 2013 r.

Orange Polska³²

Tabela 10

Lp.	Rodzaj kanału	Okres	Instalacja kabla o średnicy 10mm	Instalacja kabla o średnicy 16mm	Instalacja rury 32mm
1	Kanalizacja kablowa otwór fi 110	miesiąc	1,56 zł	2,40 zł	5,28 zł

Przykładowe opłaty Orange zgodnie z ofertą ROI

Koszt usługi wyliczony dowolną metodą, a przekraczający koszt usługi rynkowej nie będzie mógł być zastosowany. Usługa taka nie znajdzie klienta (na rynku konkurencyjnym). Z drugiej strony, sprzedaż usług po cenach dużo niższych niż rynkowe na rynku konkurencyjnym, nie jest dozwolona jeśli infrastruktura powstała z pieniędzy publicznych.

4.4.2 Zasady naliczania opłat za dzierżawę części otworów kanału technologicznego

Ze względu na możliwość dzierżawy części otworów kanału, należy opisać zasady obliczania opłat tak, aby ich suma pokryła cenę dzierżawy całego otworu. Miesięczna cena dzierżawy 1 km całego otworu nazwana zostanie opłatą podstawową i oznaczona jako O_p .

Zatem miesięczna opłata za dzierżawę takiego odcinka wyniesie:

$$O_1 = O_p$$

W przypadku dzierżawy części otworu kanału opłata zależna będzie od przekroju instalacji (rury, mikrorury lub kabla), przy czym należy określić maksymalne możliwe wypełnienie danego otworu tak, aby suma opłat z instalacji wszystkich kabli składających się na maksymalne wypełnienie otworu pokryła opłatę podstawową, co można opisać wzorem:

³² Oferta dostępu do kanalizacji kablowej ROI.

$$\sum_{i=1}^n O_i \quad O_p$$

gdzie

O_i - miesięczna opłata normatywna (za 1 km) za instalację i ,

O_p - miesięczna opłata podstawowa za dany otwór kanału,

n - liczba wszystkich instalacji (kablów) w otworze.

Współczynnik maksymalnego wypełnienia rury kanału technologicznego W_{max} należy wyznaczyć i przyjąć w celu obliczenia rzeczywistych opłat dla początkowego okresu dzierżawy wolnych otworów. Wyznaczenie maksymalnego współczynnika zajętości kanału technologicznego ma na celu:

- wprowadzenie niższych (proporcjonalnych do zajętości) opłat dla pierwszych instalacji,
- określenie technologicznej granicy maksymalnego wypełnienia otworu, przy którym możliwe jest jeszcze prowadzenie prac konserwacyjnych lub instalacyjnych.

W ogólnym przypadku wzór na miesięczną normatywną opłatę częściową dla instalacji będzie wyglądał następująco:

$$O_i = O_p * W_i$$

gdzie W_i to współczynnik wypełnienia otworu kanału przez instalację i .

Dla pierwszego okresu, gdy wypełnienie otworu kanału przez wszystkie instalacje jest mniejsze od W_{max} , współczynnik W_i jest określony wzorem:

$$W_i = \frac{d_i}{D * W_{max}} \text{ dla otworów o przekrojach 110 mm i większych,}$$

$$W_i = \frac{1}{2} \text{ dla otworów o przekrojach } 40 \text{ mm}^{33},$$

a później może być określony wzorem:

$$W_i = \frac{d_i}{\sum_{j=1}^n d_j}$$

gdzie

d_i - przekrój zewnętrzny instalacjiⁱ,

D - przekrój wewnętrzny otworu.

Powyższe wzory obowiązują dla wszystkich przekrojów kanału technologicznego.

4.4.3 Maksymalne wypełnienia otworu kanału technologicznego

W celu zapewnienia możliwości konserwacji oraz instalacji kolejnych obiektów w częściowo zajętych otworach kanałów technologicznych konieczne jest zachowanie odpowiedniej przestrzeni na te prace. W tym celu kalkulacja opłat nie może opierać się tylko na stosunku przekrojów instalowanego kabla i całkowitego przekroju wewnętrznego danego otworu. Należy zatem określić, jaką maksymalną przestrzeń mogą zająć wszystkie instalacje (kable, rury, mikrorury) w otworze o danym przekroju i na tej podstawie obliczyć odpowiedni współczynnik korekcyjny. Oznacza on dokładnie to, za jaką część całkowitego przekroju obowiązuje całkowita opłata podstawowa. W_{max} dotyczy tylko i wyłącznie otworów rur o przekrojach 110 mm i większych.

Dla wyznaczenia pierwszego współczynnika proponuje się przyjąć zasadę, że maksymalne wypełnienie otworu o przekroju 110 mm nie może przekroczyć 4 przekrojów rury o przekroju zewnętrznym 32 mm. Takie założenia wyznacza współczynnik na poziomie 45%:

³³ Założono, że do rurociągów można zainstalować maksymalnie 2 kable i opłata za pierwszą instalację wynosi 50% opłaty podstawowej. Dla drugiej opłaty przeliczane są proporcjonalnie do przekrojów kabli.

$$W_{max} = 0,45$$

i oznacza, że w przypadku gdy wszystkie instalacje zajmą 45% przekroju wewnętrznego otworu, to suma opłat będzie równa opłacie podstawowej za cały otwór. Jeśli zatem zostanie dopuszczona instalacja kolejnego obiektu, konieczne jest zastosowanie wzoru:

$$W_i = \frac{d_i}{\sum_{j=1}^n d_j},$$

który od tej pory dzieli opłaty proporcjonalnie do zajętości. W przeciwnym wypadku suma naliczonych opłat przekroczyłaby wysokość opłaty podstawowej za cały otwór.

4.4.4 Zasady naliczania opłat za mikrokanalizację

Mikrokanalizacja służy do instalacji mikrokabli. Zakłada się możliwość dzierżawy tylko i wyłącznie całych otworów. Dla każdego otworu należy, zatem wyznaczyć normatywną (1 km) opłatę podstawową. Ponieważ obecnie nie da się przewidzieć wszystkich możliwych układów mikrorur w wiązkach instalowanych w kanałach technologicznych, proponuje się przyjęcie ogólnej zasady opisanej wzorem:

$$O_i = O_p * \frac{M_i}{\sum_{j=1}^n M_j}$$

gdzie

M_i - przekrój wewnętrzny mikrorury i ,

n - liczba wszystkich mikrorur w otworze pierwotnym.

W przypadku, gdy wszystkie mikrorury mają ten sam przekrój, wzór upraszcza się do postaci:

$$O_i = \frac{O_p}{n}$$

4.4.5 Zasady naliczania opłat końcowych

W powyższych rozdziałach przedstawiono sposób obliczania opłat normatywnych (tj. odcinków o długości 1 km) dla poszczególnych składników infrastruktury. W rzeczywistości dzierżawie będą podlegały odcinki o różnych długościach, wynikających z potrzeb klientów. Długość dzierżawionej infrastruktury powinna być ustalona na podstawie dokumentacji powykonawczej danej inwestycji (budowa rurociągu, budowa linii światłowodowej, budowa mikrokanalizacji). Opłata końcowa za udostępniony odcinek infrastruktury kanałów technologicznych wyniesie zatem:

$$O = O_p * L \quad \text{- dla otworów i mikrokanalizacji,}$$

gdzie

L - długość dzierżawionego odcinka infrastruktury w km.

4.4.6 Wyznaczanie średniego kosztu budowy kanału technologicznego

W celu określenia średniego kosztu budowy udostępnianej dla potencjalnych odbiorców infrastruktury, należy dokonać analizy kosztów historycznych wykonanych kanałów technologicznych lub oprzeć analizę o wartości podane w kosztorysach budowy kanału technologicznego.

W kosztach tych powinny być uwzględnione zarówno bezpośrednie koszty inwestycyjne, jak i pośrednie, w postaci: kosztów wykonania projektów budowlanych, nadzoru nad inwestycją, doradztwa technicznego. Koszty te jednak powinny obejmować tylko część dotyczącą budowy kanału technologicznego, wydzieloną z całości inwestycji budowy lub przebudowy drogi.

Dla powyższych kategorii kosztowych dotyczących środków trwałych należy zdefiniować:

- koszt inwestycji – określający bieżący koszt wszystkich elementów inwestycji zaangażowanych w realizację usługi,
- okres amortyzacji – księgowy okres amortyzacji wszystkich elementów inwestycji zaangażowanych w realizację usługi.

Koszt środka trwałego należy podzielić proporcjonalnie do długości odcinków i ilości poszczególnych przekrojów rur. Koszty należy zsumować osobno dla

każdego przekroju i następnie podzielić przez długość danego ciągu. W ten sposób zostanie wyliczony średni koszt budowy 1 km każdego przekroju rury.

4.4.7 Wyznaczenie wysokości ponoszonych kosztów operacyjnych

W okresie, gdy usługi będą udostępnione operatorom, zarządzający będzie musiał ponosić koszty eksploatacyjne, gwarantujące prawidłowe funkcjonowanie udostępnionego kanału technologicznego.

Zakres prac związanych z utrzymaniem infrastruktury podzielić można na:

- a) prace planowane,
- b) prace doraźne.

Do prac planowanych zalicza się prace remontowo-konserwacyjne, umożliwiające odtworzenie pierwotnego stanu infrastruktury. W zakres prac doraźnych zaliczyć należy wszystkie koszty związane z realizacją napraw awaryjnych.

Przy wyznaczeniu bezpośrednich kosztów operacyjnych można także zastosować formę narzutów względem kosztów środków trwałych wchodzących w skład infrastruktury. W poniższej tabeli przykładowo oparto się o stawkę narzutów na zakres kosztów pośrednich ponoszonych na etapie realizacji inwestycji oraz kosztów pośrednich i bezpośrednich ponoszonych na etapie eksploatacji.

Tabela 11

Lp.	Kategoria kosztowa	Jednostka	Wielkość narzutu
1	Direct OPEX	%	8,00
2	Indirect CAPEX	%	4,7
3	Indirect OPEX	%	3,5

Przykładowe narzuty względem środków trwałych

4.4.8 Ustalenie abonamentu za udostępnienie kanału technologicznego

Zgodnie z opisanym na wstępie niniejszego opracowania modelem ekonomicznym oraz opisanymi we wcześniejszych rozdziałach parametrami nakładów, oraz

kosztami operacyjnymi, przeprowadzono wyliczenia kosztów abonamentu dla wszystkich z zaplanowanych do udostępnienia kategorii usług.

Wyliczenia kosztów miesięcznych dokonane zostały w oparciu o następujący wzór:

$$O_M = K_C / 12$$

gdzie

O_M - koszt miesięczny,

K_C - Koszty całkowite.

W celu wyliczenia kosztów całościowych w pierwszej kolejności została przeprowadzona kalkulacja zannualizowanych kosztów rozumiana, jako „wyznaczenia rocznego kosztu środka trwałego”.

Wyliczenia te zostały wykonane w oparciu o:

- koszt rocznej amortyzacji,
- oraz koszt kapitału.

Z założenia, wartość rocznego kosztu aktywa jest identyczna dla każdego roku jego eksploatacji. Zgodnie z metodą „Annuity” annualizacji kosztów dokonuje się wg poniższej wzoru:

$$K_a = GRC * \frac{WACC}{1 - \frac{1}{(1 + WACC)^T}}$$

gdzie

GRC – wartość odtworzeniowa brutto środka trwałego,

$WACC$ - średni ważony koszt kapitału,

T - okres amortyzacji środka trwałego.

Wskaźnik WACC określa oczekiwaną wartość zwrotu z inwestycji i jest on wyrażony w procentach. Ze względu na fakt, iż zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, w niniejszej analizie przyjęto powyższy wskaźnik na poziomie kosztu obsługi kredytu inwestycyjnego.

Biorąc pod uwagę oferty rynkowe kredytów bankowych udzielanych jednostkom samorządu terytorialnego, można przyjąć koszty obsługi kredytu na poziomie 1 miesięcznej stawki WIBOR + 3 punkty procentowe w skali roku.

Zaznaczyć należy, iż wskaźnik ten nie jest stały, a jego wysokość zależna jest od bieżącego kosztu obsługi kredytów.

Zaznaczyć należy, iż koszty wyznaczone w metodzie annualizacji są odzwierciedleniem wyłącznie bezpośrednich kosztów inwestycyjnych (direct CAPEX). W celu wyliczenia wszystkich ponoszonych przez operatora kosztów koniecznym jest uwzględnienie również:

- bezpośrednich kosztów operacyjnych (direct OPEX),
- pośrednich kosztów kapitałowych (indirect CAPEX),
- pośrednich kosztów operacyjnych (indirect OPEX).

W następnym etapie dodano do zannualizowanych kosztów narzuty dotyczące kosztów operacyjnych.

Do zannualizowanych kosztów dodano, wymienione w rozdziale 4.4.8, narzuty na wynagrodzenia wg poniższego wzoru:

$$K_C = K_a * (1 + N_1 + N_2 + N_3)$$

gdzie

K_C - koszt całkowity,

K_a - koszt zannualizowany,

N_1 - narzuty związane z kosztami (direct OPEX),

N_2 - narzuty związane z kosztami (indirect CAPEX),

N_3 - narzuty związane z kosztami (indirect OPEX),

Na podstawie obliczonych dla każdej z kategorii oferowanych otworów kanałów technologicznych rocznych kosztów całkowitych, należy dokonać ustalenia kosztów miesięcznych. Wyniki analiz powinny zostać przedstawione w ogólnie dostępnych taryfikatorach udostępniania kanałów technologicznych.

Podsumowując, na podstawie powyższego modelu można przygotować taryfikator dla udostępnienia kanałów technologicznych. Model oparty jest na cenach średnich, co powoduje stałą cenę w taryfikatorze dla istniejących i projektowanych odcinków kanałów. Opłaty w modelu są ustalane na poziomie kosztów budowy i utrzymania kanału (art. 39 ust. 7f ustawy o drogach). Przedstawienie taryfikatora jest podstawą możliwości efektywnej budowy kanałów technologicznych i zachowania przejrzystych zasad cen dla klientów.

4.5 Warunki techniczne budowy kanałów technologicznych

Warunki techniczne, jakie muszą spełniać kanały technologiczne, zostały przedstawione w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne. W rozporządzeniu w czternastu paragrafach przedstawiono niezbędne definicje, zasady budowy kanałów technologicznych, zasady umieszczania i eksploatacji oraz zasady stosowania rozporządzenia. Dodatkowo, w załącznikach do rozporządzenia przedstawiono:

- W załączniku 1 – szczegółowe wymagania dla projektowania i budowy kanałów, wymagania dla elementów i materiałów, z których mogą być wykonane kanały technologiczne, zasady sytuowania i budowy kanałów. Przedstawiono także profile kanałów technologicznych i ich pojemność. Kanały przedstawiono w podziale na uliczne, przepustowe.
- W załączniku 2 – wykaz norm powołanych do budowy kanałów technologicznych.

Kanały technologiczne w pasie drogi powinny umożliwić instalację kabli dla potrzeb administracji samorządowej, kilku operatorów telekomunikacyjnych oraz umieszczenie kabli elektroenergetycznych. Profil kanału powinien być dostosowane do obecnego i przyszłego zapotrzebowania terenu na usługi szerokopasmowe. Rozporządzenie wskazuje dwa podstawowe profile kanału technologicznego oraz profil minimalny. Profile kanałów technologicznych mogą się składać z następujących rur wykonanych z materiału HDPE.

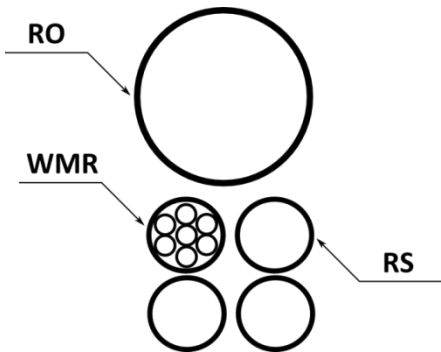
RO – rura osłonowa o średnicy zewnętrznej od 110 do 160 mm. Grubość ścianki dostosowana powinna być z parametrem sztywności obwodowej. Sztywność obwodowa (SN) co najmniej 8 kN/m². Rura zaproponowana do umieszczania kabli elektroenergetycznych.

RS – rura światłowodowa o średnicy od 40 do 50 mm i grubości ścianki co najmniej 3,7 mm. Rura przeznaczona do instalacji kabli światłowodowych lub wiązek mikrorur.

WMR – Wiązki mikrorur, powinny być zbudowane z prefabrykowanych mikrorur cienkościennych o średnicy zewnętrznej od 5,0 do 16,0 mm i grubości ścianki od 0,75 do 1,0 mm instalowanych w osłonach o średnicy od 40 mm do 50 mm. Mikrorurki przeznaczone do instalacji mikrokabli światłowodowych. Natomiast w przypadku zastosowania wiązek WMR bezpośrednio w ziemi buduje się je z prefabrykowanych mikrorur grubościennych o średnicy zewnętrznej od 7,0 do 16,0 mm i grubości ścianki od 1,5 do 2,5 mm.

Profil podstawowy kanału technologicznego ulicznego składa się z jednej rury osłonowej, trzech rur światłowodowych i jednej wiązki mikrorur.

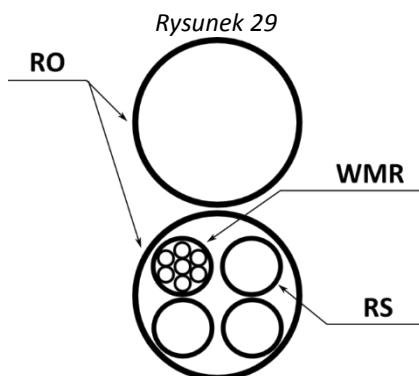
Rysunek 28



Profil podstawowy kanału technologicznego ulicznego (KTu)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia MAiC w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne

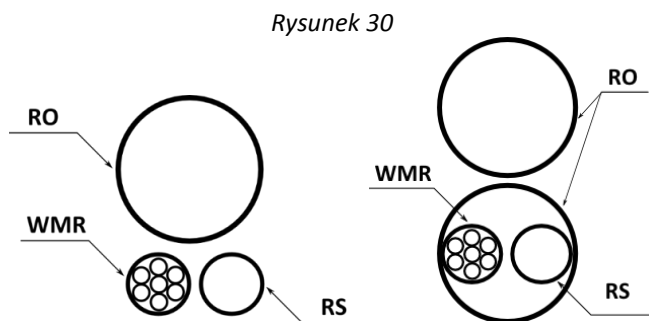
Profil podstawowy kanału technologicznego przepustowego składa się z dwóch rur osłonowych, trzech rur światłowodowych i jednej wiązki mikrorur.



Profil podstawowy kanału technologicznego przepustowego (KTP)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia MAiC w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne

W przypadkach, gdy w pobliżu pasa drogowego istnieje kanalizacja kablowa lub linia światłowodowa, posiadająca wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych lub w innych uzasadnionych przypadkach, uwzględniając rodzaj drogi, rodzaj zabudowy terenu, gęstość zaludnienia oraz plany zagospodarowania przestrzennego na danym obszarze dopuszcza się wykonanie minimalnego profilu kanału technologicznego. Profil minimalny kanału technologicznego ulicznego składa się z jednej rury osłonowej, jednej rury światłowodowej i jednej wiązki mikrorur. Profil minimalny kanału technologicznego przepustowego składa się z dwóch rur osłonowych, z czego w jednej z nich należy zainstalować przynajmniej jedną rurę światłowodową i jedną prefabrykowaną wiązkę mikrorur.



Profile minimalne kanału technologicznego ulicznego (KTu) i przepustowego (KTP)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia MAiC w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne

Każdorazowo na etapie projektowania kanału technologicznego jego profil powinien być dostosowany do rodzaju drogi, rodzaju zabudowy, gęstości zaludnienia oraz zapisów planów zagospodarowania przestrzennego na danym obszarze. Na tym etapie należy też dobrać profil ze względu rodzaj terenu zabudowy kanału np.

- chodniki, pasy zieleni, pobocza – zabudowa kanałów kablowych ulicznych,
- skrzyżowania, pod jezdniami, torami, na obiektach inżynieryjnych – zabudowa kanałów technologicznych przepustowych.

Wybór rodzaju profilu powinien nastąpić na etapie projektów technicznych po określeniu możliwych obciążeń mechanicznych na danym odcinku kanału technologicznego. Materiały przeznaczone do budowy kanału muszą być zgodne z załącznikiem 1 do Rozporządzenia.

Wzory dokumentów

Wniosek o lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym (tzw. decyzja lokalizacyjna)

Wniosek o zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót budowlanych w pasie drogowym

Wniosek o zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego

5 Wzory dokumentów

W załączeniu przedstawiono przykładowe wnioski, których zakres jest zgodny z art. 39 i art. 40 ust. 1 - 16 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19 poz. 115 z późn. zm.) oraz Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 01 czerwca 2004 r. w sprawie warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (Dz. U z 2004 r. Nr 140 poz. 1481 z późn. zm.).

..... Wnioskodawca (imię i nazwisko lub nazwa firmy) ulica kod pocztowy miejscowość nr: REGON*, PESEL*, KRS*, nr: NIP Telefon	 dnia miejscowość data zarząd dróg ulica kod pocztowy miejscowość
--	---

W N I O S E K

o wydanie zezwolenia na lokalizację w pasie drogowym obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego

zgodnie z art. 39 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19 poz. 115 z późn. zm.)

1. Inwestor (Właściciel urządzeń)

.....

Ulica

Kod poczt Miejscowość

Nr REGON*, PESEL*, KRS* :

Nr NIP :

2. Cel zajęcia pasa drogowego:

.....

.....

4. . Szczegółowe określenie lokalizacji:

a/ droga **gminna, powiatowa, wojewódzka, krajowa****

nr kilometrów kilometrów

miejscowość ulica

numer działki obręb

obszar /zabudowy, poza obszarem zabudowany**/

Załączniki:

1. Plan sytuacyjny w skali (1:1000. 1:500) z zakreślonym kolorem czerwonym obrysem powierzchni pasa drogowego i podaniem wymiarów.
2. Plan orientacyjny w skali (1:10000, 1:25000) z zaznaczeniem zajmowanego odcinka pasa drogowego.
3. Aktualne, z ostatnich trzech miesięcy zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej lub wypis z właściwego rejestru prowadzonego w Krajowym Rejestrze Sądowym.

Inne uwagi:

.....

Składane załączniki muszą być podpisane przez osobę składającą wniosek (z wyłączeniem dokumentów, które muszą być urzędowo poświadczone za zgodność z oryginałem, np. KRS, pełnomocnictwo).

Podane we wniosku oraz w załączonych do wniosku dokumentach dane osobowe będą przetwarzane zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926 z późn. zm.) w celu przeprowadzenia postępowania administracyjnego. Każda osoba ma prawo dostępu do treści swoich danych oraz możliwość ich poprawiania. Podanie danych jest dobrowolne, lecz niezbędne do rozpatrzenia wniosku.

.....
Podpis wnioskodawcy

* W przypadku osoby fizycznej należy podać dane osobowe (imię, nazwisko, adres, numer telefonu), PESEL.
W przypadku osoby prawnej należy podać nazwę, adres, numer telefonu, Regon lub KRS oraz NIP.

** Niepotrzebne skreślić

*** W przypadku różnych obiektów umieszczanych urządzeń, podać kolejno wszystkie urządzenia

..... Wnioskodawca (imię i nazwisko lub nazwa firmy)	, dnia miejscowość data
..... ulica	 zarząd dróg
..... kod pocztowy miejscowość	 ulica
..... nr: REGON*, PESEL*, KRS*,	 kod pocztowy miejscowość
..... nr: NIP	
..... Telefon	

W N I O S E K

o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót

zgodnie z art. 40 ust. 1 - 16 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19 poz. 115 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 01 czerwca 2004 r. w sprawie warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (Dz. U z 2004 r. Nr 140 poz. 1481)

1. Inwestor (Właściciel urządzeń)

Ulica

Kod poczt Miejscowość

Nr REGON*, PESEL*, KRS* :

Nr NIP :

2. Wykonawca robót

Ulica

Kod poczt Miejscowość

Nr REGON*, PESEL*, KRS* :

Nr NIP :

3. Kierownik robót (osoba odpowiedzialna z wykonanie prac)

Urodzony w

Nr dowodu osobistego wydany przez

Telefon

4. Opłaty za zajęcie pasa drogowego pokrywa

.....

5. Cel zajęcia pasa drogowego:

.....
.....

6. Lokalizacja zgodnie z decyzją

Nr z dnia..... lub pismem uzgadniającym z dnia

Wzór: Wniosek o zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia urządzeń Infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego

7. Szczegółowe określenie lokalizacji:

a/ droga **gminna, powiatowa, wojewódzka, krajowa****
 nr kilometraż
 miejscowość ulica
 numer działki obręb
 obszar /zabudowany, poza obszarem zabudowanym**/

8. Planowany okres zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót:

od dnia do dnia tj.dni.

9. Wymiary, powierzchnia oraz rodzaj zajętych elementów pasa drogowego na czas wykonywania robót:

jezdnia - długość szerokość powierzchnia..... m²
 (zajęcie do: 20% szerokości / powyżej 20% do 50% / powyżej 50%)*

pozostałe elementy:

.....- długość szerokość powierzchnia..... m²
 (rodzaj elementu)

pozostałe elementy:

.....- długość szerokość powierzchnia..... m²
 (rodzaj elementu)

ZAŁĄCZNIKI:

1. Plan sytuacyjny w skali (1:1000, 1:500) z zakreślonym kolorem czerwonym obrysem powierzchni pasa drogowego i podaniem wymiarów.
2. Plan orientacyjny w skali (1:10000, 1:25000) z zaznaczeniem zajmowanego odcinka pasa drogowego.
3. Projekt organizacji ruchu wykonany zgodnie z wytycznymi określonymi Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dz. Ust. 90/2000 z dnia 26.10.2000 poz. 1006)
4. Projekt sposobu zabezpieczenia zajętego odcinka pasa drogowego, jeżeli nie jest wymagany projekt organizacji ruchu
5. Harmonogram prac umożliwiające wykonanie ich w podanym terminie- w przypadku etapowego prowadzenia robót.
6. Uzgodnienia dokumentacji.
7. Oświadczenie o posiadaniu ważnego pozwolenia na budowę lub zgłoszeniu robót do organu budowlanego.
8. Oświadczenie o zamiarze budowy przyłączy elektroenergetycznych, wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, ciepłych i telekomunikacyjnych, dla których sporządzono plan sytuacyjny na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.

Inne uwagi:

Składane załączniki muszą być podpisane przez osobę składającą wniosek (z wyłączeniem dokumentów, które muszą być urzędowo poświadczane za zgodność z oryginałem, np. KRS, pełnomocnictwo).

Podane we wniosku oraz w załączonych do wniosku dokumentach dane osobowe będą przetwarzane zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926 z późn. zm.) w celu przeprowadzenia postępowania administracyjnego. Każda osoba ma prawo dostępu do treści swoich danych oraz możliwość ich poprawiania. Podanie danych jest dobrowolne, lecz niezbędne do rozpatrzenia wniosku.

.....
Podpis wnioskodawcy

* W przypadku osoby fizycznej należy podać dane osobowe (imię, nazwisko, adres, numer telefonu), PESEL.
 W przypadku osoby prawnej należy podać nazwę, adres, numer telefonu, Regon lub KRS oraz NIP.

** Niepotrzebne skreślić

.....		, dnia	
Wnioskodawca (imię i nazwisko lub nazwa firmy)			
.....			
ulica		zarząd dróg	
.....			
kod pocztowy		ulica	
.....			
nr: REGON*, PESEL*, KRS*,		kod pocztowy	mięjscowość
.....			
nr: NIP			
.....			
Telefon			

WNIOSK

o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego.

zgodnie z art. 40 ust. 1 - 16 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19 poz. 115 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 01 czerwca 2004 r. w sprawie warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (Dz. U. z 2004 r. Nr 140 poz. 1481)

1. Inwestor (Właściciel urządzeń):

.....

Ulica

Kod poczt Miejscowość

Nr REGON*, PESEL*, KRS* :

Nr NIP :

2. Opłaty za zajęcie pasa drogowego pokrywa

3. Cel zajęcia pasa drogowego:

.....

.....

.....

4. Lokalizacja:

a/ droga gminna, powiatowa, wojewódzka, krajowa **

nr kilometrów
 miejscowość ulica
 numer działki obręb

obszar /zabudowany, poza obszarem zabudowanym**/

5. Umieszczenie w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego:

a/ w pasie drogowym poza obszarem zabudowanym

/sposób umieszczenia względem drogi

Wzór: Wniosek o zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia urządzeń Infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego

powierzchnia pasa drogowego drogi zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia

..... m²

/sposób umieszczenia względem drogi/

Wymiary: długość/szerokość/wysokość***

b/ w pasie drogowym w obszarze zabudowanym ; powierzchnia pasa

/sposób umieszczenia względem drogi/

drogowego drogi zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia

..... m²

Wymiary: długość/szerokość/wysokość***

c/ na obiekcie inżynierskim - powierzchnia pasa drogowego drogi

zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia m²

Wymiary: długość/szerokość/wysokość***

6. Okres umieszczenia urządzenia od dnia do dnia.....

7. Projekt budowlany (plan sytuacyjny) został uzgodniony z pismem z dnia

.....znak: bądź została wydana decyzja lokalizacyjna z dnia

..... znak na umieszczenie urządzenia nie związanego z potrzebami zarządzania drogami.

8. Wydana została decyzja na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót nr

z dnia lub złożono odpowiedni wniosek w dniu.....

9. Do wniosku należy dołączyć następujące załączniki zgodnie z § 1 pkt. 3, 5, 6 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (Dz.U. Nr 140, poz.1481):

1. Szczegółowy plan sytuacyjny zajmowanego odcinka drogi w skali 1: 1000 lub 1 : 500 z zaznaczeniem granic i podaniem wymiarów planowanej powierzchni zajęcia pasa drogowego,
2. Pełnomocnictwo inwestora, jeżeli wnioskodawca nie jest inwestorem, wraz z opłatą skarbową w wysokości 17,00 zł,
3. Oświadczenie o posiadaniu ważnego pozwolenia na budowę obiektu umieszczanego w pasie drogowym lub o zgłoszeniu budowy lub prowadzonych robót właściwemu organowi administracji architektoniczno – budowlanej,
4. Projekt organizacji ruchu albo ogólny plan orientacyjny w skali 1 : 10 000 lub 1 : 25 000 z zaznaczeniem zajmowanego odcinka pasa drogowego.

Inne uwagi:

Składane załączniki muszą być podpisane przez osobę składającą wniosek (z wyłączeniem dokumentów, które muszą być urzędowo poświadczone za zgodność z oryginałem, np. KRS, pełnomocnictwo).

Podane we wniosku oraz w załączonych do wniosku dokumentach dane osobowe będą przetwarzane zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926 z późn. zm.) w celu przeprowadzenia postępowania administracyjnego. Każda osoba ma prawo dostępu do treści swoich danych oraz możliwość ich poprawiania. Podanie danych jest dobrowolne, lecz niezbędne do rozpatrzenia wniosku.

.....
Podpis wnioskodawcy

* W przypadku osoby fizycznej należy podać dane osobowe (imię, nazwisko, adres, numer telefonu), PESEL.

W przypadku osoby prawnej należy podać nazwę, adres, numer telefonu, Regon lub KRS oraz NIP.

** Niepotrzebne skreślić

*** W przypadku różnych obiektów umieszczanych urządzeń, podać kolejno wszystkie urządzenia



Definicje, akty prawne i normy techniczne

6 Definicje, akty prawne i normy techniczne

6.1 Definicje

Definicje drogowe		
1.	pas drogowy	wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą
2.	droga	budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym
3.	kanal technologiczny	ciąg osłonowych elementów obudowy, studni kablowych oraz innych obiektów lub urządzeń służących umieszczeniu lub eksploatacji: a) urządzeń infrastruktury technicznej związanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, b) linii telekomunikacyjnych wraz z zasilaniem oraz linii elektroenergetycznych, niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego
4.	teren zabudowy	teren leżący w otoczeniu drogi, na którym dominują obszary o miejskich zasadach zagospodarowania, wymagające urządzeń infrastruktury technicznej, lub obszary przeznaczone pod takie zagospodarowanie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego
5.	obszar zabudowany	pojęcie z prawa o ruchu drogowym, oznaczające obszar oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi
Definicje telekomunikacyjne		
6.	infrastruktura telekomunikacyjna	urządzenia telekomunikacyjne, oprócz telekomunikacyjnych urządzeń końcowych, oraz w szczególności: linie, kanalizacje kablowe, słupy, wieże, maszty, kable, przewody oraz osprzęt, wykorzystywane do zapewnienia telekomunikacji
7.	urządzenie telekomunikacyjne	urządzenie elektryczne lub elektroniczne przeznaczone do zapewniania telekomunikacji
8.	telekomunikacja	nadawanie, odbiór lub transmisja informacji, niezależnie od ich rodzaju, za pomocą przewodów, fal radiowych bądź optycznych lub innych środków wykorzystujących energię elektromagnetyczną

9.	sieć szerokopasmowa	sieć szerokopasmowa jest systemem, którego zadaniem jest transmisja danych na bazie której realizowane są usługi dostępu do szerokopasmowego dostępu do Internetu, z zastrzeżeniem, że dostęp określa się jako szerokopasmowy, jeżeli wydajność łącza nie jest czynnikiem ograniczającym możliwość uruchomienia aplikacji dostępnych w sieci
10.	przedsiębiorca telekomunikacyjny/operator telekomunikacyjny	przedsiębiorca lub inny podmiot uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej na podstawie właściwych przepisów, który wykonuje działalność gospodarczą polegającą na dostarczaniu sieci telekomunikacyjnych, świadczeniu usług towarzyszących lub świadczeniu usług telekomunikacyjnych, przy czym przedsiębiorca telekomunikacyjny, uprawniony do: a) świadczenia usług telekomunikacyjnych, zwany jest dostawcą usług, b) dostarczania publicznych sieci telekomunikacyjnych lub świadczeni usług towarzyszących, zwany jest operatorem
11.	sieć telekomunikacyjna	systemy transmisyjne oraz urządzenia komutacyjne lub przekierowujące, a także inne zasoby, w tym nieaktywne elementy sieci, które umożliwiają nadawanie, odbiór lub transmisję sygnałów za pomocą przewodów, fal radiowych, optycznych lub innych środków wykorzystujących energię elektromagnetyczną, niezależnie od ich rodzaju
12.	kanalizacja kablowa	ciąg rur osłonowych i związanych z nimi pomieszczeń podziemnych dla kabli i ich złączy oraz urządzeń telekomunikacyjnych
13.	kanalizacja pierwotna	kanalizacja kablowa budowana zwykle z rur PCV o średnicy 110 mm, do której wciąga się kable telekomunikacyjne, rury kanalizacji wtórnej lub mikrorurki.
14.	kanalizacja wtórna	zespół rur HDPE zwykle o średnicy zazwyczaj 32 mm, zaciąganych do otworów kanalizacji pierwotnej, stanowiących dodatkowe zabezpieczenie kabli optotelekomunikacyjnych i innych
15.	linia kablowa	ciąg połączonych kabli, przy czym linie kablowe co do zasady powinny być umieszczane w kanalizacji kablowej
16.	linia kablowa nadziemna	linia kablowa umieszczona na podbudowie nadziemnej
17.	linia kablowa podziemna	linia kablowa umieszczona bezpośrednio w ziemi
18.	regionalna sieć szerokopasmowa	sieć szerokopasmowa lub infrastruktura telekomunikacyjna realizowana przez jednostki samorządu terytorialnego, porozumienie, związek lub stowarzyszenie jednostek samorządu terytorialnego, porozumienie komunalne,

		spółkę kapitałową lub spółdzielnię z udziałem jednostki samorządu terytorialnego, koncesjodawcę w rozumieniu ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r., nr 19, poz. 101, z późn. zm.) albo przez partnera prywatnego w rozumieniu ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2009 r., nr 19, poz. 100) w ramach programów operacyjnych
Definicje budowlane		
19.	przebudowa	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
20.	budowa	wykonywanie obiektu budowlanego w określonym miejscu, a także odbudowa, rozbudowa, nadbudowa obiektu budowlanego
21.	proces budowlany	zespół czynności określonych w Prawie budowlanym, poprzedzających budowę, obejmujących uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę
22.	remont	wykonywanie w istniejącym obiekcie budowlanym robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego i przywrócenia wartości użytkowej, niestanowiący bieżącej konserwacji
23.	roboty budowlane	budowa, odbudowa, rozbudowa, nadbudowa, a także prace polegające na przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce obiektu budowlanego
24.	obiekt budowlany	• budynek wraz z instalacjami i urządzeniami technicznymi • budowla stanowiąca całość techniczno-użytkową wraz z instalacjami i urządzeniami • obiekt małej architektury
25.	obiekt inżynierski	obiekty mostowe, tunele, przepusty, konstrukcje oporowe
Definicje techniczne - kanalizacja		
26.	ciąg kanału technologicznego przepustowy (KTp)	ciąg kanału technologicznego w pasie drogowym, przebiegający pod przeszkodami terenowymi w miejscach o dużym narażeniu na uszkodzenia mechaniczne, a w szczególności pod konstrukcją nawierzchni drogowych, utwardzonych poboczy oraz w obszarach parkingowych dla wszystkich rodzajów pojazdów drogowych,

		a także w przypadkach zbliżeń i skrzyżowań z innymi obiektami budowlanymi;
27.	ciąg kanału technologicznego uliczny (KTu)	ciąg kanału technologicznego usytuowany w pasie drogowym, budowany w miejscach o małym narażeniu na uszkodzenia mechaniczne, a w szczególności w miejscach przeznaczonych wyłącznie dla pieszych i rowerzystów oraz w obszarach parkingowych samochodów osobowych, a także w przypadkach współwykorzystania innych obiektów budowlanych;
28.	ciąg rur kanału technologicznego	odcinek zawarty między sąsiednimi studniami kablowymi lub zasobnikami w postaci ułożonych jeden za drugim i połączonych ze sobą elementów kanału technologicznego, zakopanych w ziemi lub umieszczanych w konstrukcjach drogowych obiektów inżynierskich;
29.	elementy kanałów technologicznych	ciągi i wiązki rur, mikrokanalizacje kablowe, studnie kablowe lub zasobniki oraz inne obiekty i urządzenia wchodzące w skład kanałów technologicznych i ich ciągów;
30.	HDPE	tworzywo sztuczne (High Density Poli Etylen, PE-HD) - polietylen o dużej gęstości (0,94-0,96 g/cm ³), otrzymywany przez polimeryzację niskociśnieniową, charakteryzuje się wysoką wytrzymałością mechaniczną, posiada także dużą odporność chemiczną, temperatura topnienia 125°C, stosowany w technice telekomunikacyjnej do produkcji rur.
31.	kanal technologiczny	oznacza kanał technologiczny w rozumieniu ustawy o drogach publicznych;
32.	mikrokanalizacja kablowa	zespół podziemnych mikrorur służący do prowadzenia mikrokabli światłowodowych;
33.	mikrorurka	podstawowy element mikrokanalizacji, rura osłonowa mikrokabla
34.	studnia kablowa	pomieszczenie podziemne z otworem włączowym zamkniętym pokrywą, umożliwiające dostęp do rur (kanałów) lub mikrokanalizacji kablowej w ciągach kanałów technologicznych w celu umieszczenia i eksploatacji urządzeń infrastruktury oraz montażu i konserwacji urządzeń i kabli
35.	system kanałów technologicznych	sieć złożona z ciągów kanałów technologicznych;
36.	zasobnik (zasobnik kablowy)	zbiornik stanowiący osłonę dla złącza kabla lub mikrokabla światłowodowego i ich zapasów;

6.2 Akty prawne i normy techniczne

Niniejszy rozdział zawiera zebrane istniejące i obowiązujące akty prawne, normy techniczne wymagane do stosowania w trakcie projektowania i budowy infrastruktury teleinformatycznej w pasie drogowym oraz skróty wykorzystane w dokumentach.

Ustawy:		
1.	k.p.a.	Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267, z późn. zm.)
2.	u.d.p.	Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 460)
3.	u.p.t.	Ustawa z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2014 r., poz. 243, nr 273, z późn. zm.)
4.	u.p.b.	Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r., poz. 1409, z późn. zm.)
5.	Megaustawa	Ustawa z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz. U. z 2010 r., nr 106, poz. 675, z późn. zm.)
6.	u.p.r.d.	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, z późn. zm.)
7.	u.s.z.d.k.	Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz. U. z 2013 r., poz. 687, z późn. zm.)
8.	u.k.b.u.	Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2015, poz. 113)
9.	u.p.z.p.	Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 907, z późn. zm.)
10.	Ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw	Ustawa z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2003 r., nr 200, poz. 1653)

Rozporządzenia:		
11.	rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie	Rozporządzenie 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 1999 r., nr 43, poz. 430), z późn. zm.) wydane na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 u.p.b.
12.	rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. z 2002 r., nr 12, poz. 116, z późn. zm.) wydane na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 u.p.b.
13.	rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r., nr 63, poz. 735, z późn. zm.) wydane na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 u.p.b.
14.	rozporządzenie w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2011 r. w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (Dz. U. z 2014 r., poz. 1608) wydane na podstawie art. 40 ust. 7 u.d.p.
15.	rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2003 zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (Dz. U. z 2014, poz. 5)
16.	rozporządzenie w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (Dz. U. z 2004 r., nr 140, poz. 1481 z późn. zm.) wydane na podstawie art. 40 ust. 16 u.d.p.

17.	rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie (Dz. U. z 2005 r., nr 219, poz. 1864, z późn. zm.) wydane na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 u.p.b.
18.	rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 05 lutego 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2014 r., poz. 186)
19.	rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniu nadzoru nad tym zarządzaniem	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniu nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177 poz.1729) wydane na podstawie art. 10 ust. 12 u.p.r.d.
20.	rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne	Rozporządzenie Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz. U. z 2015 r. poz. 680) wydane na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 u.p.b.



INNOWACYJNA GOSPODARKA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Finansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Projektu systemowego - działania
na rzecz rozwoju szerokopasmowego dostępu do Internetu oraz z budżetu państwa.

Poradnik omawia problematykę związaną z budową
i utrzymaniem sieci telekomunikacyjnych w pasie
drogowym z punktu widzenia zarządcy pasa drogowego.
Omówione zostały warunki lokalizacji infrastruktury,
wymogi formalno-prawne oraz wpływ opłat za zajętość
pasa drogowego na koszty inwestycji oraz utrzymania
sieci telekomunikacyjnych.

Wydawca:
Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji
www.mac.gov.pl



**MINISTERSTWO
ADMINISTRACJI
I CYFRYZACJI**