



Obiekty Obsługi Uczestników Ruchu (OOUR) na drogach klasy S.

Procedura określająca zasady podłączania istniejących OOUR do rozbudowywanych i przebudowywanych dróg klasy S lub rozbudowywanych i przebudowywanych dróg niższej klasy do parametrów drogi klasy S.

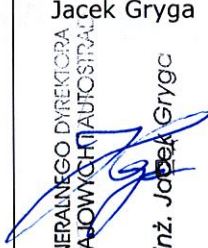
Warszawa, 23 stycznia 2020 r.

wersja. 1

Metryka dokumentu

Nazwa dokumentu	Procedura określająca zasady podłączania istniejących OOUR do rozbudowywanych i przebudowywanych dróg klasy S lub rozbudowywanych i przebudowywanych dróg niższej klasy do parametrów drogi klasy S.
------------------------	---

Historia dokumentu

Wersja i data	Dokument (nazwa)	Przygotował	Aprobował	Zatwierdził
v.1 2020.01.23	Procedura określająca zasady podłączania istniejących OOUR do rozbudowywanych i przebudowywanych dróg klasy S lub rozbudowywanych i przebudowywanych dróg niższej klasy do parametrów drogi klasy S.	Michał Borowiec Tadeusz Klicki Paweł Duciak Tadeusz Rekowski Grzegorz Bednarczyk Marek Pikor Wojciech Kowalewski	Jacek Gryga  mgr inż. Jacek Gryga Z-ca GENERALNEGO DYREKTORA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD	Tomasz Zuchowski  p.o. GENERALNY DYREKTOR DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD Tomasz Zuchowski

Spis treści

1.	Wstęp	4
2.	Kryteria przedmiotowe i podmiotowe dla Istniejących Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu i Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu oraz metody ich skomunikowania z drogą ekspresową.	6
2.1.	Parametry obiektu funkcjonującego przy drodze krajowej.	6
2.2.	Kryteria podmiotowe.	7
2.3.	Parametry obiektu po jego skomunikowaniu z drogą ekspresową.	7
2.4.	Metody skomunikowania OOUR z drogą ekspresową.	9
3.	Schemat działania na etapie przygotowania i realizacji inwestycji.	9
3.1.	Określenie katalogu podmiotów, które zaliczają się do IOOUR.	9
3.2.	Komunikacja z podmiotami prowadzącymi IOOUR.	10
3.3.	Opracowanie minimalnego planu zagospodarowania drogi.	11
3.4.	Informacja o warunkach skomunikowania z drogą ekspresową.	12
3.5.	Odmowa wydania warunków skomunikowania z drogą ekspresową.	13
3.6.	Zawarcie umowy z podmiotem prowadzącym OOUR.	13
3.7.	Odstępstwa od przepisów Rozporządzenia.	13
4.	Zasady funkcjonowania OOUR przy drodze ekspresowej.	14
4.1.	Istotne postanowienia umowy.	14
4.2.	Pozbawienie dostępu do drogi ekspresowej.	15
5.	Zakres zastosowania procedury.	15
5.1.	Stosowanie procedury dla nowych inwestycji.	15
5.2.	Stosowanie procedury dla obecnie realizowanych inwestycji.	16

1. Wstęp

Podczas projektowania dróg ekspresowych biegnących po starym śladzie drogi krajowej, GDDKiA zazwyczaj staje przed decyzją jak postępować z obiektami obsługi uczestników ruchu (stacje paliw, restauracje, hotele czy też inne punkty usługowe), które funkcjonują przy drodze krajowej i, która będzie przebudowywana do parametrów drogi ekspresowej. Obiekt taki, albo jest wykupowany na rzecz Skarbu Państwa i następnie w jego miejscu realizowane jest Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP), które następnie zostaje wydierżawione, albo też zostaje podłączony do drogi ekspresowej i funkcjonuje jako Obiekt Obsługi Uczestników Ruchu (OOUR). Ewentualnie zostaje skomunikowany z inną drogą ogólnodostępną, jednakże bez bezpośredniego dostępu do drogi ekspresowej.

Kwestia ta jest niezwykle ważna z kilku powodów. Po pierwsze decyzja ta ma niebagatelny wpływ na koszty całej inwestycji drogowej poniesione przez Skarb Państwa. Bywają obiekty, których koszt wykupu jest nieproporcjonalnie wysoki do potencjalnych przyszłych przychodów Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu dzierżawy MOP, nawet przy założonym 20 czy 30 letnim okresie dzierżawy. Po drugie, nie zawsze przejęty na rzecz Skarbu Państwa teren udaje się wydierżawić, co w konsekwencji powoduje, że przez wiele lat przy drodze ekspresowej brak jest stacji paliw czy też innych obiektów obsługi uczestników ruchu. Po trzecie, decyzja GDDKiA ma bezpośredni wpływ na właścicieli takich obiektów, w związku z czym decyzja ta powinna być podjęta w oparciu o jasne zasady, w sposób transparentny dla wszystkich uczestników postępowania związanego z przygotowaniem i realizacją inwestycji drogowej.

Konieczność uregulowania zasad opisanych w niniejszej procedurze podyktowana jest niejednorodnym podejściem Oddziałów do zagadnień związanych z podłączaniem OOUR do dróg ekspresowych. W części Oddziałów GDDKiA żadne istniejące obiekty nie są podłączane do dróg ekspresowych, w innych z kolei obiektów tych występuje bardzo dużo. Różny jest też zakres przedmiotowo-podmiotowy OOUR, a także wymagania co do sposobu funkcjonowania takich obiektów przy drogach ekspresowych. W niektórych przypadkach z podmiotem prowadzącym OOUR są zawierane umowy określające zasady utrzymania obiektów, podziału kosztów czy też odciążenia od drogi ekspresowej w przypadku naruszenia określonych zasad. W innych natomiast brak jest jakichkolwiek uregulowań w tej materii.

Powyższe powoduje, że decyzja GDDKiA dotycząca sposobu postępowania z OOUR często nie jest dostatecznie transparentna i na późniejszym etapie powstają wątpliwości co do przesłanek, które stały za jej podjęciem. Właściciele nieruchomości, które zostały wykupione, lub którym dostęp do drogi ekspresowej nie został zapewniony, nie zawsze rozumieją dlaczego obiekt sąsiadujący taki dostęp do drogi ekspresowej uzyskał.

Powyższe wynika z faktu, że dotychczas brak było w GDDKiA jednolitych zasad określających tryb postępowania w przedmiotowych przypadkach. Dodatkowo zasady podłączania OOUR do dróg ekspresowych nie zostały również w sposób bezpośredni uregulowane w obowiązujących przepisach prawa. Dopiero w nowelizacji przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Rozporządzenie), które weszły w życie 13 września 2019 r. ustawodawca dopuścił na podłączanie obiektów obsługi uczestników ruchu do dróg ekspresowych. §112 ust. 1 Rozporządzenia stanowi, że MOP na drodze klasy A lub S powinien zapewnić obsługę uczestników ruchu w zakresie, o którym mowa w § 114. Przy rozbudowie i przebudowie drogi klasy S lub rozbudowie i przebudowie drogi niższej klasy do parametrów drogi klasy S **dopuszcza się odrębne usytuowanie istniejących obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu przy dodatkowej jezdni, która powinna być połączona z jezdnią drogi klasy S jednym wyjazdem i wjazdem.**

Niemniej powyższa regulacja w żaden sposób, nie określa które podmioty mogą być usytuowane przy drodze, czy też na jakich zasadach mogą przy tej drodze funkcjonować.

Mając na uwadze powyższe uznano za konieczne, aby opracować jednolite, jasne i przejrzyste zasady postępowania dla Oddziałów GDDKiA w zakresie podłączania OOUR do rozbudowywanych i przebudowywanych dróg klasy S lub rozbudowywanych i przebudowywanych dróg niższej klasy do parametrów drogi klasy S. Wynikiem prac jest przedmiotowy dokument.

Dokument w szczególności normuje następujące kwestie:

- definicję OOUR;
- zasady komunikacji z podmiotami prowadzącymi OOUR;
- zasady wyboru OOUR, które zostaną podłączone do drogi klasy S;
- zasady funkcjonowania OOUR przy drodze klasy S.

Projektując nową drogę ekspresową po starym śladzie drogi krajowej każdorazowo Oddział GDDKiA, w zakresie podłączania OOUR do drogi, powinien kierować się wytycznymi zawartymi w niniejszej procedurze. Należy jednak pamiętać, że proces inwestycyjny jest skomplikowany, wielowarstwowy i w wielu przypadkach niejednorodny. Dlatego procedura nie zawsze będzie w stanie odpowiedzieć na wszystkie pytania, czy też wątpliwości, które powstaną w trakcie realizowania inwestycji. Niemniej określony w niej kierunek powinien być zachowany. Należy pamiętać, że najważniejszą zasadą, którą powinien kierować się Oddział GDDKiA jest transparentność decyzji w zakresie wybranego do podłączenia do

drogi ekspresowej IOOUR.

2. Kryteria przedmiotowe i podmiotowe dla Istniejących Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu i Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu oraz metody ich skomunikowania z drogą ekspresową.

2.1. Parametry obiektu funkcjonującego przy drodze krajowej.

Istniejący Obiekt Obsługi Uczestników Ruchu (IOOUR) w rozumieniu niniejszej Procedury jest to obiekt, który funkcjonuje przy drodze krajowej, która będzie przebudowywana lub rozbudowywana do klasy drogi ekspresowej, oraz który funkcjonuje w terenie w czasie poprzedzającym dzień, w którym zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na projekt, lub projekt i wykonawstwo inwestycji drogowej oraz spełnia wszystkie wymagania, o których mowa w punktach 2.1.1 – 2.1.5.

2.1.1. IOOUR, przy drodze krajowej, powinien spełniać co najmniej jeden z poniższych warunków:

- a) Posiadać funkcjonującą stację paliw oferującą następujące rodzaje paliw: ON – olej napędowy, PB – benzyna bezołowiowa, LPG – gaz propan – butan, wraz z częścią handlową i usługą gastronomiczną,
- b) Posiadać funkcjonującą restaurację zawierającą minimum 30 miejsc konsumpcyjnych,
- c) Posiadać funkcjonujący hotel, który przeznaczony jest przede wszystkim do obsługi podróżnych. Nie dopuszcza się podłączania obiektów, których działalność gospodarcza nie jest skierowana bezpośrednio do uczestników ruchu.

2.1.2. IOOUR powinien znajdować się w pasie drogowym drogi krajowej lub bezpośrednio z nim sąsiadować, tj. posiadać przynajmniej jedną linię graniczną z pasem drogowym oraz zjazd do IOOUR powinien znajdować się w odległości do 50 m od zewnętrznej krawędzi jezdni przyszłej drogi ekspresowej. Dopuszcza się aby IOOUR był oddalony o więcej niż 50 m od zewnętrznej krawędzi przyszłej drogi ekspresowej, jeżeli w odległości 10 km od tego IOOUR nie ma innych IOOUR, które mogą zostać skomunikowane z drogą ekspresową.

2.1.3. IOOUR nie może być obciążony jakąkolwiek służebnością lub innymi ograniczonymi prawami rzeczowymi, które mogą powodować konieczność umożliwienia innym podmiotom dostępu do drogi ekspresowej za pośrednictwem IOOUR.

2.1.4. Wszystkie obiekty budowlane na IOOUR muszą funkcjonować legalnie, zgodnie z

przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2019 r., poz. 1186 z późn. zm.), oraz muszą posiadać legalny zjazd, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r., poz 2068 z późn. zm.).

2.1.5. IOOUR powinien prowadzić działalność gospodarczą, która w całości lub w części związana jest bezpośrednio z obsługą podróżnych. Działalność gospodarcza inna niż związana z obsługą podróżnych powinna zostać zlikwidowana, jeżeli IOOUR zostanie skomunikowany z planowaną drogą ekspresową. Dla uniknięcia wątpliwości wskazuje się, że przez działalność bezpośrednio związaną z obsługą podróżnych rozumie się działalność w zakresie przewidzianym dla MOP II i III, zgodnie z przepisami Rozporządzenia.

2.2. Kryteria podmiotowe.

Podmiot prowadzący IOOUR powinien spełniać następujące warunki:

- a) Nie ogłoszono jego upadłości lub nie otwarto w stosunku do niego likwidacji lub upadłości, z wyjątkiem podmiotów, które po ogłoszeniu upadłości zawarły układ zatwierdzony prawomocnym postanowieniem sądu, jeżeli układ nie przewiduje zaspokojenia wierzycieli poprzez likwidację majątku upadłego,
- b) Nie zalega z uiszczaniem podatków, opłat lub składek na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne, z wyjątkiem przypadków, gdy uzyskał przewidziane prawem zwolnienie, odroczenie, rozłożenie na raty zaległych płatności lub wstrzymanie w całości wykonania decyzji właściwego organu,
- c) Posiada ważną koncesję na obrót paliwami ciekłymi (w wypadku stacji paliw),
- d) Nie był prawomocnie skazany za przestępstwo - jeżeli podmiot prowadzący IOOUR jest osobą fizyczną.:
 - o którym mowa w art. 165a, art. 181-188, art. 189a, art. 218-221, art. 228-230a, art. 250a, art. 258 lub art. 270-309 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny (Dz.U. z 2019 r. poz. 1950, z późn. zm.) lub art. 46 lub art. 48 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz.U. z 2019 r. poz. 1468 i 1495),
 - o charakterze terrorystycznym, o którym mowa w art. 115 § 20 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny,
 - skarbowe,
 - o którym mowa w art. 9 lub art. 10 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. poz. 769).

2.3. Parametry obiektu po jego skomunikowaniu z drogą ekspresową.

Obiekt Obsługi Uczestników Ruchu (OOUR) jest to IOOUR który zostanie skomunikowany z drogą ekspresową. OOUR powinien w momencie skomunikowania spełniać wszystkie warunki o których mowa w pkt 2.1, dodatkowo powinien spełniać wszystkie wymagania o których mowa w pkt. 2.3.1 – 2.3.4 z zastrzeżeniem zapisów Załącznika nr 1 – „Metodologia obliczania zapotrzebowania na liczbę dystrybutorów na OOUR”, oraz z zastrzeżeniem pkt 2.3.5.

2.3.1. OOUR powinien posiadać:

- a) Stację paliw, której liczba dystrybutorów będzie obliczona zgodnie z Załącznikiem nr 1 do niniejszej Procedury, bez możliwości prowadzenia handlu hurtowego, część handlową oraz usługę gastronomiczną ze stoiskami oraz stolikami zapewniającymi obsługę klientów wewnątrz zamkniętego budynku lub
- b) Restaurację zawierającą minimalną liczbę miejsc konsumpcyjnych określoną w Załączniku nr 2 do niniejszej Procedury,
- c) Bezpłatną toaletę zawierającą minimalną liczbę infrastruktury sanitarnej określoną w Załączniku nr 2 do niniejszej Procedury,
- d) Wyłącznie bezpłatne miejsca parkingowe dla pojazdów osobowych i pojazdów ciężarowych. Liczba stanowisk postojowych w części parkingowej powinna być określona indywidualnie z uwzględnieniem w szczególności SDR i częstotliwości występowania MOP/OOUR. Ponadto na OOUR powinno znajdować się stanowisko przeznaczone dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne. W wyjątkowych okolicznościach dopuszcza się odstępianie od wymogu budowy stanowiska przeznaczonego dla pojazdów niebezpiecznych w sytuacji, w której stanowiska takie zostaną zapewnione na sąsiednim MOP zarządcy drogi.

2.3.2. OOUR powinien być czynny przez 24 h na dobę, 7 dni w tygodniu.

2.3.3. OOUR powinien być ogrodzony w sposób uniemożliwiający przedostanie się ludzi i zwierząt. Ogólny dostęp do OOUR może odbywać się tylko poprzez drogę ekspresową. Wszystkie inne istniejące dojazdy do OOUR powinny zostać zamknięte w sposób uniemożliwiający przedostanie się ludzi i zwierząt. OOUR musi zapewnić zachowanie ograniczonej dostępności do drogi ekspresowej, na warunkach określonych w Załączniku nr 3 i 3a do Procedury (Istotne Postanowienia Umowy).

2.3.4. OOUR nie może prowadzić innej działalności niż związanej bezpośrednio z obsługą podróżnych. Dla uniknięcia wątpliwości wskazuje się, że przez działalność bezpośrednio związaną z obsługą podróżnych rozumie się działalność w zakresie przewidzianym dla MOP II i III, zgodnie z przepisami Rozporządzenia.

2.3.5. Dopuszcza się aby wymagania określone w pkt 2.3. zostały spełnione przez OOUR w terminie maksymalnie do roku od dnia oddania do użytkowania drogi

ekspresowej.

2.4. Metody skomunikowania OOUR z drogą ekspresową.

2.4.1. OOUR powinien być skomunikowany z drogą ekspresową w jeden z następujących sposobów:

- a) W ten sposób, aby zjazd na OOUR odbywał się poprzez MOP zarządcy drogi, należący do GDDKiA. Dopuszcza się skomunikowanie kilku OOUR poprzez jeden MOP zarządcy drogi, w takim przypadku należy uzyskać również zgodę na odstępstwo od przepisów § 111 ust. 2 Rozporządzenia w zakresie odległości pomiędzy OOUR,
- b) Poprzez dodatkową jezdnię o której mowa w § 112 ust. 1 Rozporządzenia, która powinna być połączona z jezdnią drogi ekspresowej jednym wyjazdem i wjazdem. Z tym zastrzeżeniem, że jezdnia ta nie jest jezdnią w rozumieniu § 8a Rozporządzenia. Dopuszcza się skomunikowanie kilku OOUR poprzez jedną dodatkową jezdnię, w takim przypadku należy uzyskać również zgodę na odstępstwo od przepisów § 111 ust. 2 Rozporządzenia w zakresie odległości pomiędzy OOUR.

W obu przypadkach każdorazowo OOUR powinien mieć również zapewnioną obsługę komunikacyjną zgodnie z § 8a Rozporządzenia, niemniej jednak dostęp do drogi zapewniającej tą obsługę powinien być zamknięty poprzez bramę w ogrodzeniu, z zastrzeżeniem warunków określonych w Załączniku nr 3 i 3a do Procedury (Istotne Postanowienia Umowy). Droga ta zostanie otwarta w sytuacji, w której OOUR, w określonych w umowie przypadkach zostanie odcięty od drogi ekspresowej.

2.4.2. Preferowanym wariantem, który powinien być realizowany w większości przypadków jest wariant, o którym mowa w pkt 2.4.1. lit. a).

2.4.3. Rozwiązania projektowe obejmujące lokalizację obiektu OOUR oraz sposób skomunikowania z drogą ekspresową powinny podlegać audytowi BRD.

2.4.4. Zabrania się komunikowania innych obiektów niż OOUR z drogą ekspresową.

3. Schemat działania na etapie przygotowania i realizacji inwestycji.

3.1. Określenie katalogu podmiotów, które zaliczają się do IOOUR.

Na etapie przygotowania i realizacji koncepcji programowej z materiałami do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach bądź projektu budowlanego (też z materiałami do uzyskania DŚU) Oddział GDDKiA dokonuje inwentaryzacji wszystkich istniejących obiektów usługowych funkcjonujących przy drodze krajowej, która będzie rozbudowywana lub przebudowywana do kategorii drogi ekspresowej. W trakcie inwentaryzacji identyfikowane są IOOUR, o których mowa w pkt 2.1. z tym zastrzeżeniem, że na tym etapie nie weryfikuje się kwestii, o których mowa

w pkt 2.1.3 i 2.1.4. Następnie Oddział sporządza spis IOOUR wraz ze wskazaniem ich cech funkcjonalnych, o których mowa w pkt 2.1.1 – 2.1.2.

Oddział GDDKiA może również dokonać inwentaryzacji powyższych obiektów na etapie planowania inwestycji.

3.2. Komunikacja z podmiotami prowadzącymi IOOUR.

3.2.1. Oddział po sporządzeniu spisu, o którym mowa w pkt 3.1. występuje do każdego z podmiotów prowadzących IOOUR z informacją, że istnieje możliwość skomunikowania ich obiektów z drogą ekspresową po spełnieniu warunków określonych przez GDDKiA. W wystąpieniu Oddział wskazuje, że zainteresowany podmiot powinien złożyć wniosek do GDDKiA o wydanie warunków, na jakich IOOUR zostanie skomunikowany z drogą ekspresową. Termin na złożenie wniosku określa się na 60 dni od dnia otrzymania informacji z GDDKiA. Termin na złożenie wniosku może ulec przesunięciu w przypadku wystąpienia niezależnych od podmiotu prowadzącego IOOUR okoliczności uniemożliwiających sporządzenie wniosku zgodnie z pkt 3.2.2. Podmiot prowadzący IOOUR powinien udokumentować taką sytuację oraz przekazać pisemną informację z uzasadnieniem do GDDKiA przed upływem okresu 60 dni na złożenie wniosku.

3.2.2. W wystąpieniu, o którym mowa w pkt 3.2.1. Oddział zwraca się do podmiotów prowadzących IOOUR o przekazanie informacji i dokumentów umożliwiających weryfikację czy IOOUR spełnia warunki, o których mowa w pkt 2.1.3 – 2.1.5. oraz pkt 2.2. W szczególności Oddział prosi o przekazanie następujących dokumentów:

- a) odpis z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej; przedstawiony dokument nie może być wystawiony wcześniej niż trzy miesiące przed przekazaniem wniosku o skomunikowanie z drogą ekspresową,
- b) zaświadczenia wystawione przez właściwe organy administracji publicznej, potwierdzające brak zaległości w regulowaniu zobowiązań publiczno-prawnych (podatki oraz składki na ubezpieczenie społeczne), zaświadczenie nie może być wystawione wcześniej niż trzy miesiące przed przekazaniem wniosku o skomunikowanie z drogą ekspresową,
- c) oświadczenie o niekaralności w zakresie przestępstw, o których mowa w pkt 2.2. lit. c),
- d) dokumentów potwierdzających posiadanie przez podmiot prowadzący IOOUR ważnej koncesji na obrót paliwami ciekłymi,
- e) dokumentacji obiektów budowlanych zlokalizowanych na IOOUR w szczególności pozwolenie na budowę, pozwolenie na użytkowanie, książkę obiektu.

- 3.2.3. Wnioski złożone po terminie, lub wnioski nie zawierające dokumentów, o których mowa w pkt. 3.2.2. pozostawia się bez rozpoznania, o czym poucza się podmioty prowadzące IOOUR.
- 3.2.4. Oddział weryfikuje otrzymane wnioski pod kątem spełniania przez podmiot prowadzący IOOUR wymagań określonych w pkt 2.1.3. – 2.1.5. oraz pkt 2.2.

3.3. Opracowanie minimalnego planu zagospodarowania drogi.

- 3.3.1. Po upływie terminu na złożenie wniosków, o których mowa w pkt 3.2. Oddział opracowuje minimalny plan zagospodarowania drogi (MPZD) w zakresie obejmującym wyposażenie drogi w infrastrukturę do obsługi podróżnych.
- 3.3.2. Opracowując MPZD Oddział bierze pod uwagę, wszystkie złożone przez podmioty prowadzące IOOUR wnioski, o których mowa w pkt 3.2., które nie zostały pozostawione bez rozpoznania zgodnie z pkt 3.2.3. i które spełniają wymagania określone w pkt 2.1. i 2.2.
- 3.3.3. Opracowując MPZD Oddział analizuje zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, stacje paliw, restauracje na całym odcinku projektowanej drogi ekspresowej w perspektywie 20 lat. Następnie określone w zapotrzebowaniu ilości uwzględnia w procesie określania lokalizacji MOP oraz OOUR, które zostaną skomunikowane z drogą ekspresową.
- 3.3.4. W ramach MPZD przewiduje się następujące rodzaje obiektów służących do obsługi uczestników ruchu:
- a) MOP zarządcy drogi, które będą niezależne od OOUR. W ramach tych obiektów należy przewidzieć minimalny standard obsługi podróżnych na danej drodze ekspresowej niezależny od OOUR. MOP, powinny zabezpieczać minimalną liczbę miejsc postojowych w horyzoncie czasowym obejmującym 20 lat, przy założeniu, że OOUR nie będą skomunikowane z drogą ekspresową, lub że mogą zostać w przyszłości pozbawione dostępu do tej drogi,
 - b) OOUR skomunikowane z drogą ekspresową za pomocą zjazdu na MOP zarządcy drogi. W takiej sytuacji na MOP zarządcy drogi można przewidzieć rezerwę terenu pod dzierżawę stacji paliw lub restauracji w sytuacji w której IOOUR nie posiada tych elementów,
 - c) OOUR skomunikowane z drogą ekspresową poprzez dodatkową jezdnię, o której mowa w § 112 ust. 1 Rozporządzenia, która powinna być połączona z jezdnią drogi ekspresowej jednym wyjazdem i wjazdem. Takie rozwiązanie powinno być wykorzystywane w wyjątkowych sytuacjach.

- 3.3.5. Opracowując MPZD należy pamiętać o zapisach Rozporządzenia określających minimalne odległości pomiędzy MOP i IOOUR, a także pomiędzy wjazdami i wyjazdami na MOP, które zostały określone w § 111, § 166 Rozporządzenia.
- 3.3.6. W przypadku, w którym odległości pomiędzy IOOUR, które złożyły wnioski o wydanie warunków skomunikowania z drogą ekspresową, odpowiadają odległościom określonym w Rozporządzeniu, należy dla wszystkich IOOUR określić minimalny zakres rozbudowy do warunków o których mowa w pkt 2.3., z uwzględnieniem łącznego zapotrzebowania na infrastrukturę dla obsługi podróżnych na danej drodze ekspresowej.
- 3.3.7. W przypadku, w którym odległości pomiędzy IOOUR są niezgodne z Rozporządzeniem należy dokonać analizy wniosków złożonych przez podmioty prowadzące IOOUR w celu wyboru IOOUR, które zostaną skomunikowane z drogą ekspresową. W ramach analizy uwzględnia się w szczególności:
- a) Dostępną liczbę miejsc parkingowych na IOOUR,
 - b) Możliwości rozbudowy IOOUR na potrzeby obsługi uczestników ruchu,
 - c) Standard i rodzaj infrastruktury do obsługi podróżnych dostępnej na IOOUR,
 - d) Szacowane kosztów wykupu gruntów.
- Podmioty wykluczone w ramach przedmiotowej analizy, mogą być traktowane jako IOOUR alternatywne, w wypadku nie zawarcia umowy z wybranym IOOUR.
- 3.3.8. Analizę, o której mowa w pkt 3.3.7. oraz określenie minimalnych zakresów rozbudowy dla IOOUR, o których mowa w pkt 3.3.6. sporządza się na piśmie.
- 3.3.9. Dopuszcza się zmniejszenie odległości pomiędzy IOOUR w sytuacji, w której infrastruktura jednego z IOOUR uzupełniać będzie wymaganą infrastrukturę na innym IOOUR (np. na jednym IOOUR będzie restauracja a na kolejnym stacja paliw). W takim przypadku każdorazowo należy uzyskać odstępstwo od przepisów Rozporządzenia.

3.4. Informacja o warunkach skomunikowania z drogą ekspresową.

- 3.4.1. Po przygotowaniu MPZD, określeniu kręgu podmiotów prowadzących IOOUR, które mogą zostać skomunikowane z drogą ekspresową, oraz określeniu minimalnych zakresów rozbudowy dla IOOUR, Oddział przygotowuje warunki skomunikowania IOOUR z drogą ekspresową.
- 3.4.2. Warunki skomunikowania IOOUR z drogą ekspresową zawierają informację o:
- a) minimalnych zakresach rozbudowy dla IOOUR i terminach, w jakich należy tę rozbudowę wykonać,
 - b) kosztach, w których podmiot prowadzący IOOUR będzie partycypował,
 - c) zasadach prowadzenia IOOUR przy drodze ekspresowej,

d) terminie w którym należy wystąpić do GDDKiA z wnioskiem o zawarcie umowy określającej zasady skomunikowania IOOUR z drogą ekspresową. Termin ten powinien być skorelowany z procesem realizacji inwestycji drogowej.

Do warunków załącza się projekt Istotnych Postanowień Umowy określającej zasady skomunikowania IOOUR z drogą ekspresową.

3.4.3. Oddział przekazuje warunki skomunikowania IOOUR z drogą ekspresową wszystkim podmiotom, które zostały zakwalifikowane zgodnie z pkt 3.3.6. lub 3.3.7.

3.4.4. W przypadku, gdy w ramach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na GDDKiA nałożone zostaną dodatkowe wymagania w zakresie mającym wpływ na IOOUR, Oddział niezwłocznie przekazuje te warunki do podmiotu prowadzącego IOOUR.

3.5. Odmowa wydania warunków skomunikowania z drogą ekspresową.

Podmioty prowadzące IOOUR, które nie zostały zakwalifikowane do skomunikowania z drogą ekspresową zgodnie z pkt 3.3.6. lub 3.3.7. Oddział informuje o odmowie wydania warunków skomunikowania, wraz z uzasadnieniem tej odmowy.

3.6. Zawarcie umowy z podmiotem prowadzącym OOUR.

3.6.1. Oddział zawiera umowę określającą zasady skomunikowania z drogą ekspresową po uzyskaniu zgody podmiotu prowadzącego IOOUR na zaproponowane warunki, o których mowa w pkt 3.4. z zastrzeżeniem pkt 3.6.2. – 3.6.3

3.6.2. Umowa powinna zostać zawarta po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przed złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

3.6.3. Umowa może zostać zawarta po uzyskaniu zapewnienia finansowania na realizację inwestycji drogowej.

3.7. Odstępstwa od przepisów Rozporządzenia.

3.7.1. Skomunikowanie IOOUR z drogą ekspresową, wymaga uzyskania następujących zgód na odstępstwa od przepisów Rozporządzenia:

- a) W zakresie zjazdu z drogi ekspresowej na OOUR - § 9 ust. 1 pkt 2,
- b) W zakresie skomunikowania OOUR z drogą ekspresową poprzez MOP zarządcy drogi - § 112 ust 1, w przypadku gdy ten wariant skomunikowania zostanie określony przez Oddział,
- c) W zakresie odległości pomiędzy OOUR/MOP - § 111 ust. 2 Rozporządzenia.

Powyższa lista stanowi podstawowe odstępstwa zidentyfikowane w toku opracowania

Procedury. Każdorazowo opracowując wniosek o wydanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej, należy szczegółowo przeanalizować zapisy Rozporządzenia i w przypadku konieczności wystąpić o dodatkowe odstępstwa w zakresie komunikacji IOOUR z drogą ekspresową.

3.7.2. Odstępstwa uzyskiwane są przez GDDKiA. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się uzyskanie odstępstwa przez podmiot prowadzący IOOUR.

4. Zasady funkcjonowania OOUR przy drodze ekspresowej.

4.1. Istotne postanowienia umowy.

4.1.1. Załącznik nr 3 do niniejszej Procedury stanowi wzór Istotnych Postanowień Umowy (IPU), który powinien być każdorazowo dostosowany do konkretnej sytuacji i warunków jakie zostaną określone podmiotom prowadzącym IOOUR.

4.1.2. Wszystkie zasady funkcjonowania OOUR, o których mowa w Procedurze, powinny zostać ujęte w umowie, która zostanie zawarta z podmiotem prowadzącym IOOUR. W szczególności w umowie powinny znaleźć się zapisy dotyczące:

- a) Zasad i standardów utrzymania OOUR – wg zasad obowiązujących na drogach zarządzanych przez GDDKiA,
- b) Ograniczeń w prowadzeniu działalności gospodarczej przez podmiot prowadzący OOUR, do działalności polegającej na obsłudze uczestników ruchu drogowego,
- c) Kar umownych za naruszanie warunków umowy, wraz z określeniem ich gradacji,
- d) Zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowej, ubezpieczeniowej, lub gotówki,
- e) Określenie zadań inwestycyjnych właściciela/właścicieli OOUR w zakresie niezbędnej infrastruktury na OOUR,
- f) Możliwości monitorowania przez GDDKiA dostępu do OOUR, służącego weryfikacji czy zachowana jest szczelność OOUR.

4.1.3. Umowa zostaje zawarta w formie aktu notarialnego.

4.1.4. Umowa powinna przewidywać możliwość jej rozwiązania w sytuacji, w której z uwagi na niezależne od GDDKiA okoliczności (np. brak możliwości uzyskania odstępstw od przepisów Rozporządzenia), nie będzie możliwości skomunikowania IOOUR z drogą ekspresową.

4.1.5. Dopuszcza się wprowadzanie odstępstw od warunków IPU stanowiących Załącznik nr 3 do Procedury, w szczególności w zakresie wymagań co do zakresu dodatkowej inwestycji koniecznej do wykonania przez podmiot prowadzący OOUR, kar umownych czy zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Każdorazowo

odstępstwa powinny zostać zatwierdzone przez Centralę GDDKiA.

4.1.6. Ostateczny projekt umowy przed jego podpisaniem z podmiotem prowadzącym OOUR zostaje przekazany do zatwierdzenia przez Centralę GDDKiA.

4.1.7. W Centrali GDDKiA zostanie powołany zespół składający się z przedstawicieli komórek właściwych w sprawie zarządzania drogami, realizacji inwestycji, nieruchomości oraz komórki prawnej, który zatwierdzał będzie dokumenty, o których mowa w pkt 4.1.5 i 4.1.6.

4.2. Pozbawienie dostępu do drogi ekspresowej.

4.2.1. W przypadkach, o których mowa w IPU, Oddział może wypowiedzieć umowę i zmienić układ komunikacyjny na drodze ekspresowej w ten sposób, aby pozbawić dostępu do drogi ekspresowej podmiotowi prowadzącemu OOUR.

4.2.2. W szczególności pozbawienie dostępu do drogi może nastąpić w następujących przypadkach:

- a) niewywiązywanie się z obowiązku zapewnienia szczelności wjazdu na drogę ekspresową poprzez umożliwianie dostępu do drogi ekspresowej poprzez OOUR,
- b) Naruszenie zasad prowadzenia działalności gospodarczej lub zmiana prowadzonej działalności gospodarczej bez zgody zarządcy drogi,
- c) Zaniechanie prowadzenia działalności gospodarczej związanej z obsługą uczestników ruchu,
- d) Niewywiązanie się z obowiązków inwestycyjnych, o których mowa w pkt 3.4.2. lit a),
- e) Nienależyte utrzymywanie standardu utrzymania OOUR,
- f) Zagrożenia bezpieczeństwa podróży.

4.2.3. Pozbawiając dostępu do drogi ekspresowej należy zapewnić podmiotowi prowadzącemu OOUR dostęp do innej drogi ogólnodostępnej.

5. Zakres zastosowania procedury.

5.1. Stosowanie procedury dla nowych inwestycji.

5.1.1. Zapisy Procedury należy stosować w całości do wszystkich inwestycji, w ramach których realizowana jest droga ekspresowa biegnąca po starym śladzie drogi krajowej, które GDDKiA będzie realizować lub ich realizacja jest na etapie umożliwiającym zastosowanie procedury w całości, tj. przed opracowaniem koncepcji programowej z materiałami do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach bądź projektu budowlanego (też z materiałami do uzyskania DŚU).

5.2. Stosowanie procedury dla obecnie realizowanych inwestycji.

5.2.1. Dopuszcza się stosowanie Procedury dla inwestycji, które są przed złożeniem wniosku o wydanie ZRID.

5.2.2. W przypadku, o którym mowa w pkt 5.2.1. stosuje się procedurę w możliwym do zastosowania zakresie, w szczególności stosuje się odpowiednio następujące punkty:

- a) Pkt 2,
- b) Pkt 3.4 – 3.7,
- c) Pkt 4.

Załączniki do Procedury.

- a) Załącznik nr 1 - „Metodologia obliczania zapotrzebowania na liczbę dystrybutorów na OOUR”,
- b) Załącznik nr 2 - „Zapotrzebowanie na infrastrukturę sanitarną oraz ilość miejsc konsumpcyjnych”,
- c) Załącznik nr 3 - Istotne Postanowienia Umowy – Wzór 1,
- d) Załącznik nr 3a - Istotne Postanowienia Umowy – Wzór 2,
- e) Załącznik nr 4 - Skrócony Opis Procedury.

Załącznik nr 1 do Procedury określającej zasady podłączenia istniejących Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu do rozbudowywanych i przebudowywanych dróg klasy S lub rozbudowywanych i przebudowywanych dróg niższej klasy do parametrów drogi klasy S.

Określenie zapotrzebowania na liczbę dystrybutorów/stanowisk tankowania na obiekcie obsługi uczestników ruchu (stacja paliw).¹

Do określenia zapotrzebowania wykorzystano narzędzia analityczne określone w Instrukcji Zagospodarowania Dróg.

Założono dwa poziomy zapotrzebowania:

1. **Poziom wejścia** – tj. weryfikacja przepustowości stacji paliw w momencie podłączenia do nowobudowanej drogi ekspresowej.
Na potrzeby weryfikacji spełnienia tego kryterium przyjmuje się SDR na poziomie prognozy ruchu na rok uruchomienia drogi.
W wypadku gdy istniejąca infrastruktura nie spełnia poziomu określonego w pkt (1) umowa powinna przewidywać rozbudowę infrastruktury stacji paliw o dodatkowe dystrybutory w perspektywie do 5 lat, jednak nie później niż do momentu przewidywanego oddania drogi ekspresowej do użytkowania.
2. **Poziom oczekiwany** w perspektywie 10 lat od podłączenia stacji paliw do drogi ekspresowej, obliczany w oparciu o prognozę ruchu.
W wypadku gdy istniejąca infrastruktura nie spełnia poziomu określonego w pkt (2), a częstotliwość stacji paliw na odcinku jest mniejsza niż 20 km umowa z OOUR powinna przewidywać rozbudowę infrastruktury stacji paliw o dodatkowe dystrybutory w perspektywie do 10 lat.

Strony mogą uzgodnić w umowie czy dostosowanie do wymogów wynikających z pkt (1) oraz (2) nastąpi jednorazowo czy w etapach.

SPOSÓB OBLICZANIA ZAPOTRZEBOWANIA NA DYSTRYBUTORY/STANOWISKA DO TANKOWANIA.

Liczbę dystrybutorów (stanowisk do tankowania) określa się na podstawie liczby pojazdów korzystających z pobierania paliwa i wskaźnika rotacji pojazdów/ jeden dystrybutor w ciągu jednej godziny, przyjmując:

- liczbę rotacji samochodów osobowych – 12/godz.;
- liczbę rotacji samochodów ciężarowych – 6/godz.;
- Wskaźnik nierównomierności – 0,7.

Liczbę korzystających ze stacji paliw ustala się uwzględniając następujące założenia:

¹ Uwaga: Jako dystrybutory należy rozumieć miejsca umożliwiające równoczesne tankowanie pojazdu. Dystrybutor dwustronny należy traktować jako dwa dystrybutory.

- natężenie ruchu w godzinie szczytu – przyjmuje się 10% wielkości ruchu średniodobowego;
- 35 % ruchu drogowego, ze względu na krótki czas przejazdu, w ogóle nie korzysta ze stacji paliw;
- określony jest faktyczny udział w potoku samochodów ciężarowych i osobowych;
- samochody osobowe pobierają paliwo co ok 300 km.;
- samochody ciężarowe pobierają paliwo co ok 500 km.

$$D = \frac{P}{\alpha * W}$$

D – liczba dystrybutorów/stanowisk do tankowania (BP, ON, LPG²)

P – liczba tankujących pojazdów (zgodnie z wzorem poniżej)

α – współczynnik wykorzystania stacji (przyjmuje się 0,7)

W – wydajność dystrybutora na h. z uwzględnieniem pobytu na stacji (przyjmuje się 12)

$$P = c_1 * c_2 * c_3 * c_8$$

c₁ – ruch sam. osobowych/ciężarowych (w danym kierunku z założeniem równego rozkładu ruchu)

c₂ – stosunek godzinowego natężenia ruchu samochodów osobowych/ciężarowych w godzinach popołudniowych (12.00-13.00 lub 13.00-14.00) do dobowego natężenia ruchu samochodów osobowych/ciężarowych. Przyjmuje się:

- dla samochodów osobowych ciężarowych – 0,07
- dla samochodów osobowych ciężarowych – 0,055

c₃ - stosunek liczby samochodów osobowych/ciężarowych, które wjechały na MOP/OOUR w godzinach popołudniowych do godzinowego natężenia ruchu na drodze w tym czasie. Przyjmuje się:

- dla samochodów osobowych oraz ciężarowych – 0,15

c₈- udział samochodów danego rodzaju tankujących paliwo w ilości pojazdów zajeżdżających na MOP/OOUR. Przyjmuje się:

- dla samochodów osobowych oraz ciężarowych – 0,55

² Do określenia zapotrzebowania ogółem uwzględnia się maksymalnie dwa dystrybutory LPG, niezależnie od ich liczby.

Przykład:

Dla ruchu samochodów osobowych na poziomie dziennym 10 000 liczba dystrybutorów/stanowisk do tankowania

$$D = \frac{10\,000 \cdot 0,07 \cdot 0,15 \cdot 0,55}{0,7 \cdot 12} = 6,875$$

Wymagana liczba dystrybutorów/stanowisk do tankowania samochodów osobowych - 7

Dla ruchu samochodów ciężarowych na poziomie dziennym 2 500 liczba dystrybutorów/stanowisk do tankowania

$$D = \frac{2\,500 \cdot 0,055 \cdot 0,15 \cdot 0,55}{0,7 \cdot 12} = 1,35$$

Wymagana liczba dystrybutorów/stanowisk do tankowania samochodów ciężarowych- 2

Ogólne zapotrzebowanie na dystrybutory/stanowiska tankowania – 9 w tym:

- 7 stanowisk dla samochodów osobowych (nie więcej niż 2 stanowiska LPG)
- 2 stanowiska dla samochodów dla samochodów ciężarowych

Uwaga: Powyższe ilości dotyczą całego OOUR. W sytuacji, w której OOUR jest skomunikowany z drogą ekspresową poprzez MOP zarządcy drogi powyższe ilości mogą być uzupełnione/ przewidziane w ramach infrastruktury zrealizowanej na MOP.

Departament Zarządzania Siecią Dróg

Tadeusz Kliczki
Zastępca Dyrektora Wydziału Zarządzania
Infrastrukturą Obsługi Podróżnych

Departament Zarządzania
Siecią Dróg

Michał Borowiec
Zastępca Dyrektora

Załącznik nr 2 do Procedury określającej zasady podłączenia istniejących Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu do rozbudowywanych i przebudowywanych dróg klasy S lub rozbudowywanych i przebudowywanych dróg niższej klasy do parametrów drogi klasy S.

Zapotrzebowanie na infrastrukturę sanitarną oraz ilość miejsc konsumpcyjnych na OOUR.

Natężenie ruchu	Węzeł sanitarny (wymagania dla stacji paliw lub restauracji)	Restauracja
SDR do 10 000	WC damski – 2 umywalki + 2 kabiny; WC męski - 2 umywalki + 2 pisuary + 2 kabiny z miskami ustępowymi; WC dostosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych z przewijakiem – 1	ilość miejsc konsumpcyjnych – min. 40
SDR 10 000 – 15000	WC damski – 3 umywalki + 3 kabiny z miskami ustępowymi; WC męski - 3 umywalki + 2 pisuary + 3 kabiny z miskami ustępowymi; WC dostosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych z przewijakiem – 1	
SDR pow. 15 000	WC damski – 4 umywalki + 4 kabiny z miskami ustępowymi WC męski -4 umywalki + 3 pisuary + 4 kabiny z miskami ustępowymi; WC dostosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych z przewijakiem – 1	ilość miejsc konsumpcyjnych – min. 60

Uwaga: Powyższe ilości dotyczą całego OOUR. W sytuacji, w której OOUR jest skomunikowany z drogą ekspresową poprzez MOP zarządcy drogi powyższe ilości mogą być uzupełnione/ przewidziane w ramach infrastruktury zrealizowanej na MOP.

Departament Zarządzania Siecią Dróg

Radeusz Klicki
Kierownik Wydziału Zarządzania
Infrastrukturą i Usługami Podróżnych

Departament Zarządzania
Siecią Dróg

Michał Borowiec
Zastępca Dyrektora

Załącznik nr 3 do Procedury określającej zasady podłączenia istniejących Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu do rozbudowywanych i przebudowywanych dróg klasy S lub rozbudowywanych i przebudowywanych dróg niższej klasy do parametrów drogi klasy S.

WZÓR 1 – SKOMUNIKOWANIE POPRZEZ MOP ZARZĄDCY DROGI.

POROZUMIENIE

zawarte w, w dniu

pomiędzy

Skarbem Państwa - Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, w imieniu którego na podstawie udzielonego pełnomocnictwa działają:

1.

2.

Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w,

ul., NIP:, REGON:

zwanym dalej „**GDDKiA**”

a

.....
.....
.....
.....

zawierane w celu skomunikowania istniejącej nieruchomości z drogą ekspresową.....

o następującej treści:

§ 1.

1. Właściciel oświadcza, że jest, właścicielem nieruchomości położonej w miejscowości
stanowiącej działki ewidencyjne numer: o łącznej powierzchni
ha, uregulowanej w księdze wieczystej prowadzonej przez Sąd Rejonowy
w, zwanej w dalszej części niniejszego
porozumienia MOP – część prywatna, co potwierdza, załącznik nr 1 do niniejszego
porozumienia – odpis zwykły powołanej księgi wieczystej numer
2. Właściciel oświadcza, że nieruchomość opisana w ust. 1 zabudowana jest stacją paliw
wraz z infrastrukturą towarzyszącą i stanowi środek trwały wykorzystywany przez
Właściciela przy prowadzeniu przez niego działalności gospodarczej pod nazwą

§ 2.

1. GDDKiA oświadcza, że prowadzona jest inwestycja celu publicznego pod nazwą zaprojektowanie i budowa drogi ekspresowej (Inwestycja).
2. W ramach realizowanej Inwestycji planowane jest zaprojektowanie i wybudowanie dodatkowej jezdni, która skomunikuje drogę ekspresową nr... z nieruchomością, opisaną w § 1 (OOUR).
3. GDDKiA oświadcza, że wystąpi o wydanie decyzji ZRID, uwzględniającej wybudowanie Miejsca Obsługi Podróżnych o cechach użytkowych i parametrach określonych dla tego rodzaju obiektów w dziale IV rozdział III rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
4. W ramach realizacji przez GDDKiA Inwestycji drogowej na MOP – część Zarządcy wykonane zostaną następujące urządzenia:
 - a) stanowiska postojowe dla pojazdów osobowych,
 - b) stanowiska postojowe dla pojazdów osobowych z przyczepami,
 - c) stanowiska postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych,
 - d) stanowiska postojowe dla pojazdów z materiałami niebezpiecznymi,
 - e) stanowiska postojowe dla pojazdów ciężarowych,
 - f) stanowiska postojowe dla autobusów,
 - g) stanowiska postojowe dla pojazdów personelu,
 - h) jezdnie manewrowe zapewniające poprzez drogi manewrowe znajdujące się na MOP – część Zarządcy nieprzerwany dostęp do drogi ekspresowej S...,
 - i) urządzenia wypoczynkowe (ławki, stoliki, wiaty, itp.),
 - j) teren wypoczynkowy z wydzielonymi zielenią polami,
 - k) stanowiska do zrzutu ścieków z autokarów,
 - l) budynek wc (z dostępnością dla osób niepełnosprawnych oraz pomieszczeniem dla rodziców z małymi dziećmi i prysznicem),
 - m) miejsce na kontener (śmietnik),
 - n) inne niezbędne urządzenia techniczne,
5. W przypadku niez uzyskania przez GDDKiA decyzji ZRID obejmującej MOP opisany w ust. 3, GDDKiA ma prawo odstąpić od niniejszego Porozumienia w terminie 30 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji ZRID.

§ 3.

Strony niniejszego porozumienia oświadczają, że nieruchomość opisana w § 1 (MOP - część prywatna) wraz z nieruchomością opisaną w § 2 (MOP - część Zarządcy) mogą stanowić jedną całość gospodarczą, która zgodnie z wolą Stron niniejszego porozumienia

będzie funkcjonować jako czynne całą dobę przez siedem dni w tygodniu – Miejsce Obsługi Podróżnych (zwane dalej jako "MOP") o cechach użytkowych i parametrach technicznych kategorii II, określonych dla tego rodzaju obiektów w dziale IV rozdział III rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

§ 4.

Strony niniejszego porozumienia zgodnie uznają, iż realizacja celu, o którym mowa w § 3, w tym podjęcie przez Właściciela na MOP – część prywatna działalności gospodarczej zgodnej z charakterem znajdujących się na tej nieruchomości naniesień, wymaga uregulowania zasad łącznego funkcjonowania MOP – część Zarządcy oraz MOP – część prywatna jako miejsca obsługi podróżnych w sposób pozwalający GDDKiA na wykazanie realizacji warunków Inwestycji i w związku z powyższym Strony zobowiązują się do zawarcia aktu notarialnego, w którym:

- 1) Właściciel niniejszym obciąży nieruchomość uregulowaną w księdze wieczystej numer nieodpłatnie i na czas nieoznaczony ograniczonym prawem rzeczowym na rzecz Skarbu Państwa reprezentowanego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w postaci prawa użytkowania polegającego na uprawnieniu do jej używania jako Miejsca Obsługi Podróżnych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, a w szczególności do korzystania ze znajdujących się na niej naniesień, z wyłączeniem pobierania pożytków;
- 2) Właściciel oświadczy, że zobowiązuje się do:
 - a) prowadzenia na terenie MOP - część prywatna działalności polegającej na obsłudze użytkowników drogi ekspresowej przez 7 (siedem) dni w tygodniu i 24 (dwadzieścia cztery) godziny na dobę, a polegającej w szczególności na zapewnieniu możliwości korzystania ze stacji paliw/restauracji,
 - b) utrzymywania MOP - część prywatna w należyтым, wymaganym dla MOP kategorii II, standardzie, całej infrastruktury w dobrym oraz zadbanym stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do pogorszenia właściwości użytkowych i sprawności technicznej obiektów budowlanych ponad zwykle zużycie wynikające z prawidłowego użytkowania,
 - c) wykonywania we własnym zakresie i na własny koszt wszystkich napraw i czynności konserwacyjnych związanych z utrzymaniem MOP - część prywatna, zapewniających stan zdatny do sprawnego prowadzenia w nim działalności wymienionej w pkt. 1 niniejszego paragrafu oraz innej dopuszczonej działalności, zgodnie z wymaganymi standardami,
 - d) każdorazowego uzyskania pisemnego zatwierdzenia (zgody) GDDKiA

(Zarządcy) dla projektu rozbudowy MOP - część prywatna i dla zmian w organizacji ruchu na MOP - część prywatna, przy czym GDDKiA zobowiązuje się do zaopiniowania projektu rozbudowy MOP - część prywatna, bądź zmian do projektu organizacji ruchu w terminie 30 (trzydziesto) dniowym, a w przypadku opinii negatywnej - do podania uzasadnienia mającego poparcie w przepisach prawa. Zatwierdzenia przez Zarządcę nie będzie wymagało przeprowadzenie prac konserwacyjnych oraz robót budowlanych polegających na przebudowie i remoncie, nieskutkujących zwiększeniem powierzchni zabudowy i kubatury istniejących budynków, a także nie wpływających na możliwość korzystania ze znajdujących się w nich urządzeń,

- e) wykorzystywania dojazdu technicznego/awaryjnego od drogi serwisowej wyłącznie w celu obsługi technicznej MOP - część prywatna oraz zaopatrzenia (dostawa towarów, paliw) oraz działań ratowniczych (dojazd pogotowia ratunkowego, straży pożarnej itp.),
 - f) utrzymywania stale zamkniętej bramy dojazdu technicznego, oraz zabezpieczenie jej z wyjątkiem przypadków wymienionych w pkt 5 niniejszego paragrafu, z obowiązkiem zamknięcia bramy po każdorazowym jej użyciu,
 - g) rozbudowy części prywatnej MOP o następujące elementy:
-..... w terminie do
 - h) ogrodzenia całej części prywatnej MOP ogrodzeniem w sposób uniemożliwiający przedostanie się ludzi i zwierząt w terminie do.....;
- 3) GDDKiA oświadczy, że ustanowienie prawa użytkowania, o którym mowa wyżej w pkt 1 nie stoi na przeszkodzie dalszemu posiadaniu nieruchomości MOP - część prywatna przez Właściciela i prowadzeniu na tej nieruchomości działalności gospodarczej, w szczególności nie wyklucza to oddawania tej nieruchomości przez Właściciela w najem lub dzierżawę osobom trzecim i pobierania z tego pożytków z zachowaniem następujących warunków:
- a) przeznaczeniem MOP - część prywatna przeznaczona jest wyłącznie do prowadzenia działalności polegającej na obsłudze podróżnych w kategorii MOP kategorii II wspólnie z MOP - część Zarządcy,
 - b) na nieruchomości MOP - część prywatna winny funkcjonować następujące elementy zagospodarowania
tj.:
 - i. jezdnie manewrowe,
 - ii. stacja paliw,
 - iii. parking dla personelu,
 - iv. obiekt gastronomiczno -handlowy,

- c) na terenie MOP - część prywatna oprócz wymienionych pod lit. b niniejszego punktu oraz istniejących na MOP - część prywatna w chwili zawarcia niniejszego Porozumienia, mogą funkcjonować następujące elementy zagospodarowania:
 - i. miejsce na odpady (śmietnik),
 - ii. urządzenia techniczne:
 - iii. stacja transformatorowa,
 - iv. hydranty,
 - v. oczyszczalnia ścieków,
 - vi. zbiornik przeciwpożarowy,
 - vii. oświetlenie,
 - viii. stanowisko obsługi technicznej pojazdów (odkurzacz, kompresor),
 - ix. specjalistyczne stanowisko obsługi technicznej pojazdów (z obsługą),
 - x. łazienka (prysznic, urządzenia dla rodziców z małymi dziećmi) wraz z bezpłatną toaletą - zapewniające dostępność dla osób niepełnosprawnych,
 - xi. myjnia samochodowa,
 - xii. plac zabaw dla dzieci,
 - xiii. obiekty wypoczynkowe o kategorii hotelu lub motelu,
 - xiv. maszt BTS,
 - d) na terenie MOP - część prywatna oprócz wymienionych pod lit. b i c niniejszego punktu, dopuszcza się funkcjonowanie dodatkowych elementów zagospodarowania tj.:
 - i. dostęp do defibrylatora AED w ramach systemu pierwszej pomocy medycznej,
 - ii. punkt(y) ładowania dla samochodów elektrycznych,
 - iii. bankomat,
 - iv. innych elementów obsługi użytkowników ruchu uzgodnionych z GDDKiA,
 Ponadto, dopuszczalne jest funkcjonowanie na terenie nieruchomości MOP – część prywatna dodatkowych elementów służących bezpośrednio obsłudze użytkowników dróg zgodnie z dokonującymi się zmianami standardów stacji paliw oraz miejsc obsługi podróżnych,
 - e) na terenie MOP - część prywatna nie będzie prowadzona działalność inna, niż ta, o której mowa pod lit. a niniejszego punktu, ani też nie będą funkcjonować inne elementy zagospodarowania terenu niż wymienione pod lit. b – d niniejszego punktu, chyba że Właściciel uzyska na to wyraźną, pisemną zgodę GDDKiA;
- 4) GDDKiA zobowiąże się:
- a) udostępniać sieć kanalizacyjną MOP dla przejęcia wód opadowych z terenu MOP – część prywatna,

- b) że na terenie MOP - część Zarządcy nie będzie prowadzona działalność tożsama lub zbliżona do działalności prowadzonej na terenie MOP - część prywatna, wyłączając sytuację, w której na terenie MOP - część prywatna zaprzestane zostanie prowadzenie dotychczasowej działalności;
- 5) Strony ustalą, że:
- a) Właściciel będzie ponosił wszelkie koszty związane z funkcjonowaniem, eksploatacją i utrzymaniem MOP - część prywatna, a w szczególności koszty:
 - i. utrzymywania nawierzchni, naprawy ubytków nawierzchni,
 - ii. wymiany uszkodzonego oznakowania pionowego oraz tablic informacyjnych (aktualizacja informacji) i utrzymywania w czystości znaków,
 - iii. utrzymywania oznakowania poziomego oraz zapewnienia jego widoczności w dzień i w nocy,
 - iv. pielęgnacji i koszenia zieleńców i trawników, utrzymywania wysokiego standardu zadrzewienia i zakrzewienia, wymiany chorych i suchych roślin, usuwania opadłych liści, podlewania, nawożenia, stosowania środków ochrony roślin, itp.,
 - v. utrzymania murów, płotów, siatek (w tym bram i furtek) i innych urządzeń rozgraniczających lub granicznych,
 - vi. gospodarki odpadami w obrębie MOP – część prywatna zapewniającej wysoki standard ochrony środowiska,
 - vii. stosowania standardów utrzymania zimowego dróg na terenie MOP - część prywatna zgodnych z aktualnie obowiązującymi standardami GDDKiA wg. Zarządzenia numer 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 5 września 2017 r. w sprawie „Wytycznych zimowego utrzymania dróg” (w odpowiednim zakresie),
 - viii. zwalczania śliskości zimowej (usuwanie oblodzeń) przy zastosowaniu materiałów chemicznych, uszorstniających lub mechanicznych oraz odśnieżania parkingów i dróg dojazdowych,
 - ix. zapobiegania powstaniu gołoledzi oraz lodowicy,
 - x. dodatkowe związane z zabudową, rozbudową, przebudową, modernizacją oraz pozostałą działalnością,
 - b) Właściciel będzie ponosił wszelkie koszty związane z funkcjonowaniem MOP - część prywatna, tj. wszystkie opłaty za dostarczane media, w tym opłaty za wodę, energię elektryczną, gaz, ciepło, usługi telekomunikacyjne, itp. stosownie do zawartych umów z dostawcami tych mediów,
 - c) Właściciel będzie zobowiązany na własny koszt umożliwiać GDDKiA (Zarządcy) oraz innym, wskazanym przez niego, podmiotom wykonywanie czynności związanych z realizacją zadań nałożonych powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, zwłaszcza dotyczącymi praw i obowiązków Zarządcy drogi,
 - d) Właściciel będzie zobowiązany zgłaszać GDDKiA wiadome mu awarie i

uszkodzenia, jakie wystąpią na terenie MOP – część Zarządcy, związane z funkcjonowaniem, eksploatacją i utrzymaniem, w szczególności informacje dotyczące:

- i. uszkodzeń budynków (w tym instalacji wewnętrznych), urządzeń oraz istniejącej infrastruktury technicznej (w tym hydrantów ppoż. i punktów czerpania wody),
- ii. oświetlenia,
- iii. nawierzchni, naprawy ubytków ,
- iv. oznakowania poziomego i pionowego oraz tablic informacyjnych ,
- v. chorych i suchych roślin ,
- vi. murów, płotów, siatek (w tym bram i furtek) i innych urządzeń rozgraniczających lub granicznych,

Informacje w powyższym zakresie będą niezwłocznie zgłaszane drogą telefoniczną i mailową, do właściwego miejscowo Rejonu Drogowego GDDKiA w; tel.; e-mail:

- e) Właściciel będzie zobowiązany do zapłaty za utrzymanie zjazdu, w zakresie o którym mowa w lit. j poniżej oraz za korzystanie z sieci kanalizacyjnej MOP dla przejęcia wód opadowych z terenu MOP – część prywatna, kwoty której miesięczna wysokość wynosi zł + podatek VAT;
- f) kwota odpłatności, o której mowa w lit. e powyżej, będzie corocznie waloryzowana o wartość rocznego wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych, publikowanego do 31 stycznia każdego roku przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Jeżeli w okresie obowiązywania porozumienia powyższy wskaźnik zostanie urzędowo zastąpiony innym, to wówczas waloryzacja będzie dokonywana na podstawie wskaźnika zastępującego;
- g) zwaloryzowana kwota będzie obowiązywała od miesiąca następującego po miesiącu, w którym opublikowany został wskaźnik, o którym mowa w lit. f powyżej, z tym, że pierwsza waloryzacja nastąpi w roku 2021;
- h) kwota odpłatności, o której mowa w lit. e powyżej, wraz z uwzględnieniem waloryzacji, o której mowa w lit. f oraz lit. g powyżej zostanie przez Strony ponownie ustalona po upływie 14 lat od dnia zawarcia niniejszego Porozumienia, z mocą obowiązującą od pierwszego dnia miesiąca kalendarzowego następującego po dniu, w którym upłynie 15 lat od dnia zawarcia niniejszego Porozumienia;
- i) ponowne ustalenie kwoty, o której mowa w lit. h nie wymagać będzie zmiany aktu notarialnego i nastąpi w drodze pisemnego uzgodnienia;
- j) GDDKiA zobowiąże się wykonywać ciążący na Właścicielu zgodnie z art. 30 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 2068 ze zm.) obowiązek utrzymania zjazdu z drogi publicznej (.....),

poprzez MOP – część Zarządcy, do nieruchomości MOP – część prywatna (dalej zjazd) w następującym zakresie:

- i. wykonywania prac konserwacyjno – utrzymaniowych celem zapewnienia przejezdności;
- ii. utrzymania i konserwacji oznakowania pionowego i poziomego;
- iii. usuwania wszelkich zanieczyszczeń drogowych;
- iv. bieżącego utrzymanie czystości;
- v. w okresie zimowym bieżącego odśnieżania oraz likwidacji gołoledzi;
- vi. czyszczenia lub wymiany rur przepustu w celu zapewnienia drożności pod zjazdem;
- vii. kontroli prawidłowości działania systemu odwodnienia i bieżące usuwanie awarii;
- viii. zagospodarowania i pielęgnacji terenów przyległych do zjazdu, w tym roślinność;

§ 5.

1. Porozumienie jest zawierane na czas określony, do dnia zawarcia aktu notarialnego na warunkach określonych w § 4 na czas 20 lat.
2. Do dnia zawarcia aktu notarialnego, o którym mowa w ust. 1 Strony są zobowiązane do respektowania postanowień § 4 Porozumienia w całości, a GDDKiA jest uprawniona od dnia zawarcia Porozumienia do wyciągania konsekwencji określonych w ust. 6-9.
3. Kwota odpłatności, o której mowa w § 4 pkt 5 lit. e jest płatna z góry do dnia 10 każdego miesiąca, na podstawie faktury wystawionej przez GDDKiA Oddział, na konto wskazane w fakturze, począwszy od miesiąca, w którym nastąpiło uzyskanie pozwolenia na użytkowanie Inwestycji, w całości bądź w części obejmującej MOP wraz odcinkiem drogi S... umożliwiającym dojazd do MOP, jednakże w przypadku niepełnego miesiąca ulegnie proporcjonalnemu zmniejszeniu. Strony ustalają, że faktury będą wystawiane na firmę, NIP, REGON
4. Datą zapłaty faktury jest data wpływu na rachunek GDDKiA, a za opóźnienia w płatności naliczane będą odsetki ustawowe za opóźnienie.
5. W przypadku nienależytego wykonania niniejszego Porozumienia przez Właściciela, GDDKiA (Zarządcą) wezwie na piśmie Właściciela do usunięcia nienależytego wykonania określając termin, w którym Właściciel zobowiązany jest wskazać nienależyte wykonanie usunąć, przy czym termin na usunięcie, nie będzie krótszy niż 7 (siedem) dni roboczych. W przypadku nieusunięcia w terminie wskazanego nienależytego wykonania GDDKiA obciąży Właściciela karą umowną w wysokości 500 zł (pięćset złotych) za każdy kolejny dzień stwierdzenia naruszenia;
6. W przypadku nienależytego wykonania niniejszego Porozumienia GDDKiA (Zarządcą)

będzie uprawniona – po skierowaniu do Właściciela wezwania, o którym mowa powyżej w ust. 5, zlecić dowolnej, profesjonalnej osobie trzeciej wykonanie obowiązku ciążącego na Właścicielu, na koszt i odpowiedzialność Właściciela.

7. W przypadku nieprzestrzegania ustalenia wymienionego § 4 pkt 2 lit. e oraz lit. f niniejszego porozumienia GDDKiA obciąży Właściciela karą umowną w wysokości 2.000,00 zł (dwa tysiące złotych) za każdy przypadek naruszenia każdego z tych postanowień, udokumentowany zapisem fotograficznym lub filmowym, bądź notatką służbową sporządzoną przez pracownika GDDKiA, płaconą w terminie 7 (siedmiu) dni od otrzymania wezwania do jej uiszczenia. Właściciel niniejszym wyraża zgodę na zainstalowanie przez GDDKiA monitoringu wjazdu na część prywatną MOP poprzez bramę techniczną/awaryjną.
8. W przypadku stwierdzenia naruszenia obowiązku, o którym mowa w § 4 pkt 3 lit. e niniejszego porozumienia GDDKiA obciąży Właściciela karą umowną w wysokości 100.000,00 zł (sto tysięcy złotych) za każdy taki stwierdzony przypadek, płaconą w terminie 7 (siedmiu) dni od otrzymania wezwania do jej uiszczenia. Stwierdzenie naruszenia, o którym mowa w niniejszym ustępie będzie udokumentowane protokołem sporządzonym przez pracownika GDDKiA.
9. Kary wymienione w ust. 7 i 8 będą obowiązywały z wyłączeniem przypadków, w których Właściciel wykaże, że nieprzestrzeganie ww. ustaleń jest wynikiem okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności.
10. Właściciel nie może dochodzić od GDDKiA jakichkolwiek roszczeń na podstawie niewykonania bądź nienależytego wykonania zobowiązań określonych w niniejszym porozumieniu w przypadku, gdy ich przyczyną jest brak stosownych zgód, porozumień bądź decyzji właściwych organów wymaganych odrębnymi przepisami, a Zarządca dopełnił należytej staranności by ww. zgody, porozumienia, decyzje uzyskać.
11. GDDKiA jest uprawniona do dochodzenia odszkodowania przewyższającego wysokość zastrzeżonych kar umowny, o których mowa w ust. 7 lub 8, w przypadku, gdy nie pokrywają one poniesionej przez GDDKiA szkody.
12. Właściciel przez cały okres obowiązywania niniejszego Porozumienia, zobowiązuje się posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności, obejmujące swoim zakresem realizację niniejszego Porozumienia, przy czym suma ubezpieczenia powinna wynosić co najmniej Właściciel najpóźniej na 14 dni przed końcem okresu ubezpieczenia objętego polisą zobowiązany jest przedłożyć do GDDKiA kopię nowej polisy oraz pozostałych warunków ubezpieczeniowych.
13. Stawający zgodnie postanawiają, że:
 - 1) niniejsze porozumienie zawierane jest wyłącznie ze względów przedmiotowych wskazanych w § 3 niniejszego porozumienia, co oznacza, iż obowiązuje ono każdorazowego właściciela nieruchomości opisanych w § 1 niniejszego

- porozumienia;
- 2) dodatkowym zabezpieczeniem właściwego funkcjonowania nieruchomości opisanych w § 1 niniejszego porozumienia jako miejsca obsługi podróżnych będzie ustanowienie przez Właściciela na rzecz Skarbu Państwa stosownych ograniczonych praw rzeczowych;
 - 3) każdorazowy właściciel nieruchomości może zwrócić się do GDDKiA z prośbą o zmianę danych adresata faktury, o której mowa w § 5 ust. 3, co nie ma wpływu na jego odpowiedzialność za jej uregulowanie;
 - 4) w przypadku nadzwyczajnej zmiany stosunków, takiej jak wyczerpanie zasobów paliw kopalnych, istotna praktyczna zmiana w sposobie napędzania pojazdów mechanicznych, popularyzacja nowych form transportu, czy zmiana sposobu wykorzystywania drogi ekspresowej S..., Strony będą miały wzajemny obowiązek podjęcia w dobrej wierze negocjacji nad dalszym obowiązywaniem lub zakresem prawa użytkowania, o którym mowa w niniejszym porozumieniu oraz innych przewidzianych niniejszym porozumieniem (oraz przyszłym akcie notarialnym) zobowiązań Stron. W takich negocjacjach Strony będą kierowały się słusznym interesem Stron oraz będą miały na względzie tak interes publiczny jak i komercyjny charakter nieruchomości MOP – część prywatna. W przypadku braku porozumienia, każda ze Stron będzie mogła dochodzić swoich roszczeń wynikających z niniejszego punktu przed sądem powszechnym.
14. W celu zabezpieczenia roszczeń GDDKiA, o których mowa w § 5 niniejszego Porozumienia, Właściciel przedstawi do GDDKiA nieodwołalną, nieograniczoną gwarancję bankową/ubezpieczeniową płatną na pierwsze żądanie, lub zabezpieczenie gotówkowe w wysokości.....
15. Strony potwierdzają, że GDDKiA może w każdym momencie trwania Umowy dokonać weryfikacji poprawności wywiązywania się Właściciela z obowiązków wynikających z zapisów Umowy. Właściciel ma obowiązek współpracować z GDDKiA podczas przeprowadzania weryfikacji o której mowa w zdaniu pierwszym, w szczególności zapewnić nieograniczony dostęp do terenu nieruchomości MOP – część prywatna oraz udostępnić stosowną dokumentację.

§ 6

1. GDDKiA może wypowiedzieć niniejsze Porozumienie bez zachowania okresu wypowiedzenia, w następujących przypadkach:
 - 1) trzykrotnego, w ciągu roku kalendarzowego, naruszenia przez Właściciela obowiązków, o których mowa w § 4 pkt 2 lit. e oraz lit. f niniejszego Porozumienia;
 - 2) dwukrotnego, w ciągu roku kalendarzowego, naruszenia przez Właściciela obowiązków, o których mowa § 4 pkt 3 lit. e niniejszego Porozumienia;

- 3) zaniechania przez okres dłuższy niż jeden miesiąc kalendarzowy w ciągu okresu obowiązywania Porozumienia, prowadzenia przez Właściciela działalności gospodarczej, o której mowa w § 4 pkt 3 lit. a;
 - 4) zwłoki w wykonaniu obowiązków określonych w § 4 pkt 2 lit g i h Porozumienia, przekraczającej 30 dni;
 - 5) naruszenia przez Właściciela któregośkolwiek obowiązku, o których mowa w § 4 pkt 5 lit. e niniejszego Porozumienia, przy czym wypowiedzenie z powodu naruszenia obowiązku ponoszenia kosztów utrzymania MOP będzie mogło nastąpić wówczas, gdy zaległość Właściciela z tego tytułu wynosi co najmniej lub zaległość ta, bez względu na jej wartość, utrzymuje się przez okres wynoszący co najmniej 45 dni, a ponadto po bezskutecznym upływie dodatkowego 14-dniowego terminu na uregulowanie zaległości, wyznaczonego Właścicielowi przez GDDKiA;
 - 6) w przypadku uzyskania przez Nieruchomość, bez zgody GDDKiA, dostępu do innej drogi publicznej, niż droga ekspresowa.....;
2. W przypadku wygaśnięcia Porozumienia z jakichkolwiek przyczyn, GDDKiA pozbawi dostępu do drogi ekspresowej Właściciela, poprzez zmianę organizacji ruchu na drodze ekspresowej i fizyczne zablokowanie wjazdu z drogi ekspresowej. Właściciel niniejszym wyraża na takie działanie zgodę.

§ 7.

1. Spory wynikające z niniejszego porozumienia będą rozstrzygane przez sąd właściwy dla GDDKiA.
2. Niniejsze porozumienie zostało zawarte w trzech egzemplarzach, po jednym dla każdej ze stron.

za GDDKiA:

Właściciel

.....

.....

.....

Departament Zarządzania
Siecią Drog

Michał Borowlec
Zastępca Dyrektora

Marek Pikor
M. Pikor
RADCA PRAWNY
11B-2338

Załącznik nr 3a do Procedury określającej zasady podłączenia istniejących Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu do rozbudowywanych i przebudowywanych dróg klasy S lub rozbudowywanych i przebudowywanych dróg niższej klasy do parametrów drogi klasy S.

WZÓR 2 – SKOMUNIKOWANIE POPRZEC DODATKOWĄ JEZDNIĘ.

POROZUMIENIE

zawarte w, w dniu
pomiędzy

Skarbem Państwa - Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, w imieniu którego na podstawie udzielonego pełnomocnictwa działają:

1.

2.

Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w,
ul., NIP:, REGON:
zwanym dalej „**GDDKiA**”

a

.....
.....
.....
.....

zawierane w celu skomunikowania istniejącej nieruchomości z drogą ekspresową.....

o następującej treści:

§ 1.

1. Właściciel oświadcza, że jest, właścicielem nieruchomości położonej w miejscowości, stanowiącej działki ewidencyjne numer: o łącznej powierzchni ha, uregulowanej w księdze wieczystej prowadzonej przez Sąd Rejonowy w, zwanej w dalszej części niniejszego porozumienia OOUR, co potwierdza, załącznik nr 1 do niniejszego porozumienia – odpis zwykły powołanej księgi wieczystej numer
2. Właściciel oświadcza, że nieruchomość opisana w ust. 1 zabudowana jest stacją paliw wraz z infrastrukturą towarzyszącą i stanowi środek trwały wykorzystywany przez Właściciela przy prowadzeniu przez niego działalności gospodarczej pod nazwą

.....

§ 2.

1. GDDKiA oświadcza, że prowadzona jest inwestycja celu publicznego pod nazwą zaprojektowanie i budowa drogi ekspresowej (Inwestycja).
2. W ramach realizowanej Inwestycji planowane jest zaprojektowanie i wybudowanie dodatkowej jezdni, która skomunikuje drogę ekspresową nr... z nieruchomością, opisaną w § 1 (OOUR).
3. GDDKiA oświadcza, że wystąpi o wydanie decyzji ZRID, uwzględniającej wybudowanie dodatkowej jezdni, o której mowa w ust. 2.
4. W przypadku niezyskania przez GDDKiA decyzji ZRID obejmującej dodatkową jezdnię opisaną w ustępie 3 GDDKiA ma prawo odstąpić od niniejszego Porozumienia w terminie 30 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji ZRID.

§ 3.

Strony niniejszego porozumienia oświadczają, że nieruchomość opisana w § 1 (OOUR) zgodnie z wolą Stron niniejszego porozumienia będzie funkcjonować jako czynne całą dobę przez siedem dni w tygodniu – Miejsce Obsługi Podróżnych (zwane dalej jako "MOP") o cechach użytkowych i parametrach technicznych kategorii II, określonych dla tego rodzaju obiektów w dziale IV rozdział III rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

§ 4.

Strony niniejszego porozumienia zgodnie uznają, iż realizacja celu, o którym mowa w § 3, w tym podjęcie przez Właściciela na OOUR działalności gospodarczej zgodnej z charakterem znajdujących się na tej nieruchomości naniesień, wymaga uregulowania zasad funkcjonowania OOUR przy drodze ekspresowejw związku z powyższym Strony zobowiązują się do zawarcia aktu notarialnego, w którym:

- 1) Właściciel niniejszym obciążą nieruchomość uregulowaną w księdze wieczystej numer nieodpłatnie i na czas nieoznaczony ograniczonym prawem rzeczowym na rzecz Skarbu Państwa reprezentowanego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w postaci prawa użytkowania polegającego na uprawnieniu do jej używania jako Miejsca Obsługi Podróżnych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, a w szczególności do korzystania ze znajdujących się na niej naniesień, z wyłączeniem pobierania pożytków;
- 2) Właściciel oświadczy, że zobowiązuje się do:
 - a) prowadzenia na terenie OOUR działalności polegającej na obsłudze

- użytkowników drogi ekspresowej przez 7 (siedem) dni w tygodniu i 24 (dwadzieścia cztery) godziny na dobę, a polegającej w szczególności na zapewnieniu możliwości korzystania ze stacji paliw/restauracji,
- b) utrzymywania OOUR w należyтым, wymaganym dla MOP kategorii II, standardzie, całej infrastruktury w dobrym oraz zadbanym stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do pogorszenia właściwości użytkowych i sprawności technicznej obiektów budowlanych ponad zwykłe zużycie wynikające z prawidłowego użytkowania,
 - c) wykonywania we własnym zakresie i na własny koszt wszystkich napraw i czynności konserwacyjnych związanych z utrzymaniem OOUR, zapewniających stan zdatny do sprawnego prowadzenia w nim działalności wymienionej w pkt. 1 niniejszego paragrafu oraz innej dopuszczonej działalności, zgodnie z wymaganymi standardami,
 - d) każdorazowego uzyskania pisemnego zatwierdzenia (zgody) GDDKiA (Zarządcy) dla projektu rozbudowy OOUR i dla zmian w organizacji ruchu na OOUR, przy czym GDDKiA zobowiązuje się do zaopiniowania projektu rozbudowy OOUR, bądź zmian do projektu organizacji ruchu w terminie 30 (trzydziesto) dniowym, a w przypadku opinii negatywnej - do podania uzasadnienia mającego poparcie w przepisach prawa. Zatwierdzenia przez Zarządcę nie będzie wymagało przeprowadzenie prac konserwacyjnych oraz robót budowlanych polegających na przebudowie i remoncie, nieskutkujących zwiększeniem powierzchni zabudowy i kubatury istniejących budynków, a także nie wpływających na możliwość korzystania ze znajdujących się w nich urządzeń,
 - e) wykorzystywania dojazdu technicznego/awaryjnego od drogi serwisowej wyłącznie w celu obsługi technicznej OOUR oraz zaopatrzenia (dostawa towarów, paliw) oraz działań ratowniczych (dojazd pogotowia ratunkowego, straży pożarnej itp.),
 - f) utrzymywania stale zamkniętej bramy dojazdu technicznego, oraz zabezpieczenie jej z wyjątkiem przypadków wymienionych w pkt 5 niniejszego paragrafu, z obowiązkiem zamknięcia bramy po każdorazowym jej użyciu,
 - g) rozbudowy OOUR o następujące elementy:
 - w terminie do
 - h) ogrodzenia OOUR ogrodzeniem w sposób uniemożliwiający przedostanie się ludzi i zwierząt w terminie do.....;
- 3) GDDKiA oświadczy, że ustanowienie prawa użytkowania, o którym mowa wyżej w pkt 1 nie stoi na przeszkodzie dalszemu posiadaniu nieruchomości OOUR przez Właściciela i prowadzeniu na tej nieruchomości działalności gospodarczej, w szczególności nie wyklucza to oddawania tej nieruchomości przez Właściciela w najem lub dzierżawę osobom trzecim i pobierania z tego pożytków

z zachowaniem następujących warunków:

- a) przeznaczeniem MOP OOUR przeznaczony jest wyłącznie do prowadzenia działalności polegającej na obsłudze podróżnych w kategorii MOP kategorii II,
- b) na OOUR –winny funkcjonować następujące elementy zagospodarowania:
 - i. jezdnie manewrowe,
 - ii. stacja paliw,
 - iii. parking dla personelu,
 - iv. obiekt gastronomiczno –handlowy,
- c) na terenie OOUR oprócz wymienionych pod lit. b niniejszego punktu oraz istniejących na OOUR w chwili zawarcia niniejszego Porozumienia, mogą funkcjonować następujące elementy zagospodarowania:
 - i. miejsce na odpady (śmietnik),
 - ii. urządzenia techniczne:
 - iii. stacja transformatorowa,
 - iv. hydranty,
 - v. oczyszczalnia ścieków,
 - vi. zbiornik przeciwpożarowy,
 - vii. oświetlenie,
 - viii. stanowisko obsługi technicznej pojazdów (odkurzacz, kompresor),
 - ix. specjalistyczne stanowisko obsługi technicznej pojazdów (z obsługą),
 - x. łazienka (prysznic, urządzenia dla rodziców z małymi dziećmi) wraz z bezpłatną toaletą - zapewniające dostępność dla osób niepełnosprawnych,
 - xi. myjnia samochodowa,
 - xii. plac zabaw dla dzieci,
 - xiii. obiekty wypoczynkowe o kategorii hotelu lub motelu,
 - xiv. maszt BTS,
- d) na terenie OOUR oprócz wymienionych pod lit. b i c niniejszego punktu, dopuszcza się funkcjonowanie dodatkowych elementów zagospodarowania tj.:
 - i. dostęp do defibrylatora AED w ramach systemu pierwszej pomocy medycznej,
 - ii. punkt(y) ładowania dla samochodów elektrycznych,
 - iii. bankomat,
 - iv. innych elementów obsługi użytkowników ruchu uzgodnionych z GDDKiA,Ponadto, dopuszczalne jest funkcjonowanie na terenie OOUR dodatkowych elementów służących bezpośrednio obsłudze użytkowników dróg zgodnie z dokonującymi się zmianami standardów stacji paliw oraz miejsc obsługi podróżnych,
- e) na terenie OOUR nie będzie prowadzona działalność inna, niż ta, o której mowa pod lit. a niniejszego punktu, ani też nie będą funkcjonować inne

elementy zagospodarowania terenu niż wymienione pod lit. b – d niniejszego punktu, chyba że Właściciel uzyska na to wyraźną, pisemną zgodę GDDKiA;

4) Strony ustalają, że:

- a) Właściciel będzie ponosił wszelkie koszty związane z funkcjonowaniem, eksploatacją i utrzymaniem OOUR, a w szczególności koszty:
 - i. utrzymywania nawierzchni, naprawy ubytków nawierzchni,
 - ii. wymiany uszkodzonego oznakowania pionowego oraz tablic informacyjnych (aktualizacja informacji) i utrzymywania w czystości znaków,
 - iii. utrzymywania oznakowania poziomego oraz zapewnienia jego widoczności w dzień i w nocy,
 - iv. pielęgnacji i koszenia zieleńców i trawników, utrzymywania wysokiego standardu zadrzewienia i zakrzewienia, wymiany chorych i suchych roślin, usuwania opadłych liści, podlewania, nawożenia, stosowania środków ochrony roślin, itp.,
 - v. utrzymania murów, płotów, siatek (w tym bram i furtek) i innych urządzeń rozgraniczających lub granicznych,
 - vi. gospodarki odpadami w obrębie OOUR zapewniającej wysoki standard ochrony środowiska,
 - vii. stosowania standardów utrzymania zimowego dróg na terenie OOUR zgodnych z aktualnie obowiązującymi standardami GDDKiA wg. Zarządzenia numer 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 5 września 2017 r. w sprawie „Wytycznych zimowego utrzymania dróg” (w odpowiednim zakresie),
 - viii. zwalczania śliskości zimowej (usuwanie oblodzeń) przy zastosowaniu materiałów chemicznych, uszorstniających lub mechanicznych oraz odśnieżania parkingów i dróg dojazdowych,
 - ix. zapobiegania powstaniu gołoledzi oraz lodowicy,
 - x. dodatkowe związane z zabudową, rozbudową, przebudową, modernizacją oraz pozostałą działalnością,
- b) Właściciel będzie ponosił wszelkie koszty związane z funkcjonowaniem OOUR, tj. wszystkie opłaty za dostarczane media, w tym opłaty za wodę, energię elektryczną, gaz, ciepło, usługi telekomunikacyjne, itp. stosownie do zawartych umów z dostawcami tych mediów,
- c) Właściciel będzie zobowiązany na własny koszt umożliwiać GDDKiA (Zarządcy) oraz innym, wskazanym przez niego, podmiotom wykonywanie czynności związanych z realizacją zadań nałożonych powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, zwłaszcza dotyczącymi praw i obowiązków Zarządcy drogi,
- d) Właściciel będzie zobowiązany do zapłaty za utrzymanie zjazdu, w zakresie o którym mowa w lit. j poniżej, kwoty której miesięczna wysokość wynosi zł + podatek VAT;

- e) kwota odpłatności, o której mowa w lit. d powyżej, będzie corocznie waloryzowana o wartość rocznego wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych, publikowanego do 31 stycznia każdego roku przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Jeżeli w okresie obowiązywania porozumienia powyższy wskaźnik zostanie urzędowo zastąpiony innym, to wówczas waloryzacja będzie dokonywana na podstawie wskaźnika zastępującego;
- f) zwaloryzowana kwota będzie obowiązywała od miesiąca następującego po miesiącu, w którym opublikowany został wskaźnik, o którym mowa w lit. e powyżej, z tym, że pierwsza waloryzacja nastąpi w roku 2021;
- g) kwota odpłatności, o której mowa w lit. d powyżej, wraz z uwzględnieniem waloryzacji, o której mowa w lit. e oraz lit. f powyżej zostanie przez Strony ponownie ustalona po upływie 14 lat od dnia zawarcia niniejszego Porozumienia, z mocą obowiązującą od pierwszego dnia miesiąca kalendarzowego następującego po dniu, w którym upłynie 15 lat od dnia zawarcia niniejszego Porozumienia;
- h) ponowne ustalenie kwoty, o której mowa w lit. g nie wymagać będzie zmiany aktu notarialnego i nastąpi w drodze pisemnego uzgodnienia;
- i) GDDKiA zobowiąże się wykonywać ciężący na Właścicielu zgodnie z art. 30 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 2068 ze zm.) obowiązek utrzymania zjazdu z drogi publicznej (.....), poprzez dodatkową jezdnię, do OOUR (dalej zjazd) w następującym zakresie:
 - i. wykonywania prac konserwacyjno – utrzymaniowych celem zapewnienia przejezdności;
 - ii. utrzymania i konserwacji oznakowania pionowego i poziomego;
 - iii. usuwania wszelkich zanieczyszczeń drogowych;
 - iv. bieżącego utrzymanie czystości;
 - v. w okresie zimowym bieżącego odśnieżania oraz likwidacji gołoledzi;
 - vi. czyszczenia lub wymiany rur przepustu w celu zapewnienia drożności pod zjazdem;
 - vii. kontroli prawidłowości działania systemu odwodnienia i bieżące usuwanie awarii;
 - viii. zagospodarowania i pielęgnacji terenów przyległych do zjazdu, w tym roślinność;

§ 5.

1. Porozumienie jest zawierane na czas określony, do dnia zawarcia aktu notarialnego na warunkach określonych w § 4 na czas 20 lat.
2. Do dnia zawarcia aktu notarialnego, o którym mowa w ust. 1 Strony są zobowiązane do respektowania postanowień § 4 Porozumienia w całości, a GDDKiA jest

uprawniona od dnia zawarcia Porozumienia do wyciągania konsekwencji określonych w ust. 6-9.

3. Kwota odpłatności, o której mowa w § 4 pkt 5 lit. e jest płatna z góry do dnia 10 każdego miesiąca, na podstawie faktury wystawionej przez GDDKiA Oddział, na konto wskazane w fakturze, począwszy od miesiąca, w którym nastąpiło uzyskanie pozwolenia na użytkowanie Inwestycji, w całości bądź w części obejmującej odcinek drogi S... umożliwiającym dojazd do OOUR, jednakże w przypadku niepełnego miesiąca ulegnie proporcjonalnemu zmniejszeniu. Strony ustalają, że faktury będą wystawiane na firmę, NIP, REGON
4. Datą zapłaty faktury jest data wpływu na rachunek GDDKiA, a za opóźnienia w płatności naliczane będą odsetki ustawowe za opóźnienie.
5. W przypadku nienależytego wykonania niniejszego Porozumienia przez Właściciela, GDDKiA (Zarządca) wezwie na piśmie Właściciela do usunięcia nienależytego wykonania określając termin, w którym Właściciel zobowiązany jest wskazać nienależyte wykonanie usunąć, przy czym termin na usunięcie, nie będzie krótszy niż 7 (siedem) dni roboczych. W przypadku nieusunięcia w terminie wskazanego nienależytego wykonania GDDKiA obciąży Właściciela karą umowną w wysokości 500 zł (pięćset złotych) za każdy kolejny dzień stwierdzenia naruszenia;
6. W przypadku nienależytego wykonania niniejszego Porozumienia GDDKiA (Zarządca) będzie uprawniona – po skierowaniu do Właściciela wezwania, o którym mowa powyżej w ust. 5, zlecić dowolnej, profesjonalnej osobie trzeciej wykonanie obowiązku ciążącego na Właścicielu, na koszt i odpowiedzialność Właściciela.
7. W przypadku nieprzestrzegania ustalenia wymienionego § 4 pkt 2 lit. e oraz lit. f niniejszego porozumienia GDDKiA obciąży Właściciela karą umowną w wysokości 2.000,00 zł (dwa tysiące złotych) za każdy przypadek naruszenia każdego z tych postanowień, udokumentowany zapisem fotograficznym lub filmowym, bądź notatką służbową sporządzoną przez pracownika GDDKiA, płatną w terminie 7 (siedmiu) dni od otrzymania wezwania do jej uiszczenia. Właściciel niniejszym wyraża zgodę na zainstalowanie przez GDDKiA monitoringu wjazdu na OOUR poprzez bramę techniczną/awaryjną.
8. W przypadku stwierdzenia naruszenia obowiązku, o którym mowa w § 4 pkt 3 lit. e niniejszego porozumienia GDDKiA obciąży Właściciela karą umowną w wysokości 100.000,00 zł (sto tysięcy złotych) za każdy taki stwierdzony przypadek, płatną w terminie 7 (siedmiu) dni od otrzymania wezwania do jej uiszczenia. Stwierdzenie naruszenia, o którym mowa w niniejszym ustępie będzie udokumentowane protokołem sporządzonym przez pracownika GDDKiA.
9. Kary wymienione w ust. 7 i 8 będą obowiązywały z wyłączeniem przypadków, w których Właściciel wykaże, że nieprzestrzeganie ww. ustaleń jest wynikiem okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności.

10. Właściciel nie może dochodzić od GDDKiA jakichkolwiek roszczeń na podstawie niewykonania bądź nienależytego wykonania zobowiązań określonych w niniejszym porozumieniu w przypadku, gdy ich przyczyną jest brak stosownych zgód, porozumień bądź decyzji właściwych organów wymaganych odrębnymi przepisami, a Zarządca dopełnił należytej staranności by ww. zgody, porozumienia, decyzje uzyskać.
11. GDDKiA jest uprawniona do dochodzenia odszkodowania przewyższającego wysokość zastrzeżonych kar umowny, o których mowa w Porozumieniu, w przypadku, gdy nie pokrywają one poniesionej przez GDDKiA szkody.
12. Właściciel przez cały okres obowiązywania niniejszego Porozumienia, zobowiązuje się posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności, obejmujące swoim zakresem realizację niniejszego Porozumienia, przy czym suma ubezpieczenia powinna wynosić co najmniej Właściciel najpóźniej na 14 dni przed końcem okresu ubezpieczenia objętego polisą zobowiązany jest przedłożyć do GDDKiA kopię nowej polisy oraz pozostałych warunków ubezpieczeniowych.
13. Stawający zgodnie postanawiają, że:
 - 1) niniejsze porozumienie zawierane jest wyłącznie ze względów przedmiotowych wskazanych w § 3 niniejszego porozumienia, co oznacza, iż obowiązuje ono każdorazowego właściciela nieruchomości opisanych w § 1 niniejszego porozumienia;
 - 2) dodatkowym zabezpieczeniem właściwego funkcjonowania nieruchomości opisanych w §1 niniejszego porozumienia jako miejsca obsługi podróżnych będzie ustanowienie przez Właściciela na rzecz Skarbu Państwa stosownych ograniczonych praw rzeczowych;
 - 3) każdorazowy właściciel nieruchomości może zwrócić się do GDDKiA z prośbą o zmianę danych adresata faktury, o której mowa w § 5 ust. 3, co nie ma wpływu na jego odpowiedzialność za jej uregulowanie;
 - 4) w przypadku nadzwyczajnej zmiany stosunków, takiej jak wyczerpanie zasobów paliw kopalnych, istotna praktyczna zmiana w sposobie napędzania pojazdów mechanicznych, popularyzacja nowych form transportu, czy zmiana sposobu wykorzystywania drogi ekspresowej S..., Strony będą miały wzajemny obowiązek podjęcia w dobrej wierze negocjacji nad dalszym obowiązywaniem lub zakresem prawa użytkowania, o którym mowa w niniejszym porozumieniu oraz innych przewidzianych niniejszym porozumieniem (oraz przyszłym akcie notarialnym) zobowiązań Stron. W takich negocjacjach Strony będą kierowały się słusznym interesem Stron oraz będą miały na względzie tak interes publiczny jak i komercyjny charakter nieruchomości MOP – część prywatna. W przypadku braku porozumienia, każda ze Stron będzie mogła dochodzić swoich roszczeń wynikających z niniejszego punktu przed sądem powszechnym.

14. W celu zabezpieczenia roszczeń GDDKiA, o których mowa w § 5 niniejszego Porozumienia, Właściciel przedstawi do GDDKiA nieodwołalną, nieograniczoną gwarancję bankową/ubezpieczeniową płatną na pierwsze żądanie, lub zabezpieczanie gotówkowe w wysokości.....
15. Strony potwierdzają, że GDDKiA może w każdym momencie trwania Umowy dokonać weryfikacji poprawności wywiązywania się Właściciela z obowiązków wynikających z zapisów Umowy. Właściciel ma obowiązek współpracować z GDDKiA podczas przeprowadzania weryfikacji o której mowa w zdaniu pierwszym, w szczególności zapewnić nieograniczony dostęp do terenu nieruchomości MOP – część prywatna oraz udostępnić stosowną dokumentację.

§ 6

1. GDDKiA może wypowiedzieć niniejsze Porozumienie bez zachowania okresu wypowiedzenia, w następujących przypadkach:
- 1) trzykrotnego, w ciągu roku kalendarzowego, naruszenia przez Właściciela obowiązków, o których mowa w § 4 pkt 2 lit. e oraz lit. f niniejszego Porozumienia;
 - 2) dwukrotnego, w ciągu roku kalendarzowego, naruszenia przez Właściciela obowiązków, o których mowa § 4 pkt 3 lit. e niniejszego Porozumienia;
 - 3) zaniechania przez okres dłuższy niż jeden miesiąc kalendarzowy w ciągu okresu obowiązywania Porozumienia, prowadzenia przez Właściciela działalności gospodarczej, o której mowa w § 4 pkt 3 lit. a;
 - 4) zwłoki w wykonaniu obowiązków określonych w § 4 pkt 2 lit g i h Porozumienia, przekraczającej 30 dni;
 - 5) naruszenia przez Właściciela któregośkolwiek obowiązku, o których mowa w § 4 pkt 4 lit. e niniejszego Porozumienia, przy czym wypowiedzenie z powodu naruszenia obowiązku ponoszenia kosztów utrzymania zjazdu będzie mogło nastąpić wówczas, gdy zaległość Właściciela z tego tytułu wynosi co najmniej lub zaległość ta, bez względu na jej wartość, utrzymuje się przez okres wynoszący co najmniej 45 dni, a ponadto po bezskutecznym upływie dodatkowego 14-dniowego terminu na uregulowanie zaległości, wyznaczonego Właścicielowi przez GDDKiA;
 - 6) w przypadku uzyskania przez Nieruchomość, bez zgody GDDKiA, dostępu do innej drogi publicznej, niż droga ekspresowa.....;
2. W przypadku wygaśnięcia Porozumienia z jakichkolwiek przyczyn, GDDKiA pozbawi dostępu do drogi ekspresowej Właściciela, poprzez zmianę organizacji ruchu na drodze ekspresowej i fizyczne zablokowanie wjazdu i wyjazdu z drogi ekspresowej. Właściciel niniejszym wyraża na takie działanie zgodę.

§ 7

1. Spory wynikające z niniejszego porozumienia będą rozstrzygane przez sąd właściwy dla GDDKiA.
2. Niniejsze porozumienie zostało zawarte w trzech egzemplarzach, po jednym dla każdej ze stron.

za GDDKiA:

Właściciel

.....

.....

.....

Departament Zarządzania
Siecią Drog


Michał Borowiec
zastępca Dyrektora


Marek Pikor
RADCA PRAWNY
LB1038

Załącznik nr 4 do Procedury określającej zasady podłączenia istniejących Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu do rozbudowywanych i przebudowywanych dróg klasy S lub rozbudowywanych i przebudowywanych dróg niższej klasy do parametrów drogi klasy S.

SKRÓCONY OPIS PROCEDURY

I. Podmioty których dotyczy procedura

1. Procedura ma zastosowanie jedynie do Istniejących Obiektów Obsługi Użytkowników Ruchu (dalej: IOOUR), tj. obiektów wyposażonych przynajmniej w:
 - stację paliw
 - restaurację (bar, zajazd, itp.) o min 30 miejscach konsumpcyjnych
 - hotel (motel, pensjonat)

funkcjonujących przy drodze krajowej przebudowywanej do parametrów drogi ekspresowej (drogi klasy S) lub przebudowywanej, istniejącej drogi ekspresowej.

Działalność gospodarcza inna niż związana z obsługą podróżnych powinna zostać zlikwidowana, w wypadku skomunikowania IOOUR z planowaną drogą ekspresową¹.

2. Właściciel lub posiadacz IOOUR (podmiot prowadzący IOOUR) nie może zalegać z podatkami oraz innymi opłatami i daninami publicznymi, a także być prawomocnie skazanym za przestępstwa określone w Procedurze.
3. W stosunku do właściciela lub posiadacza IOOUR nie może być ogłoszona upadłość lub otwarta likwidacja.

II. Kluczowe działania

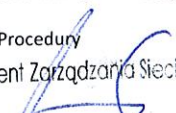
1. Oddział GDDKiA, na etapie przygotowania i realizacji koncepcji programowej z materiałami do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach bądź projektu budowlanego (też z materiałami do uzyskania DŚU) dokonuje inwentaryzacji istniejących przy drodze krajowej obiektów, o których mowa w pkt I.1.
2. Po wykonaniu inwentaryzacji Oddział informuje właścicieli lub posiadaczy obiektów, o których mowa w pkt II.1., o możliwości skomunikowania ich obiektów z drogą ekspresową poprzez złożenie stosownego, pisemnego wniosku do Oddziału, ze wskazaniem nieprzekraczalnego terminu do jego złożenia.
3. Po otrzymaniu i weryfikacji wniosków, o których mowa w pkt II.2. Oddział przygotowuje minimalny plan zagospodarowania drogi (MPZD)². W MPZD wskazuje się IOOUR, które zostaną skomunikowane z drogą ekspresową.
4. Po sporządzeniu MPZD Oddział przesyła podmiotowi prowadzącemu IOOUR, którego wniosek wynikający z pkt II.2, został rozpatrzony pozytywnie warunki skomunikowania z drogą ekspresową wraz z projektem umowy w tej sprawie³.
5. Oddział informuje na piśmie wraz z uzasadnieniem podmiot prowadzący IOOUR, którego wniosek został rozpatrzony negatywnie. Podmioty wykluczone w ramach przedmiotowej analizy, mogą być traktowane jako IOOUR alternatywne, w wypadku nie zawarcia umowy z wybranym IOOUR.
6. Oddział zawiera, w formie aktu notarialnego, umowę na skomunikowanie IOOUR z drogą ekspresową z podmiotem, o którym mowa w pkt II.4.

¹ Działalność właściwa dla MOP II i III, zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

² Uwzględniający IOOUR oraz obiekty zarządcy drogi (MOP) – zgodnie z pkt 3.3. Procedury

³ Istotne Postanowienia Umowy stanowią załączniki nr 3 i 3a do procedury

Departament Zarządzania Siecią Drog


Tadeusz Klicik
Naczelnik Wydziału Zarządzania
Miejscami Obsługi Podróżnych

