



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Kraków, 9 LIS. 2017

OR-03.0003.3139.2017

Pan
Michał Drewnicki
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie umów z deweloperami, złożoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 25 października 2017 r., uprzejmie informuję:

Podstawą prawną zawieranych w Zarządzie Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie umów między zarządcą drogi a inwestorem inwestycji niedrogowej, w sprawie realizacji budowy czy przebudowy dróg publicznych, jest art. 16 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm.). Zgodnie z ww. przepisem budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową należy do inwestora tego przedsięwzięcia. Ustęp drugi przywołanego artykułu stanowi, że szczegółowe warunki budowy lub przebudowy takich dróg określone zostają w umowie między zarządcą drogi a inwestorem inwestycji niedrogowej. Podstawowym założeniem umów zawieranych przez zarządcę drogi jest zrealizowanie i wydanie inwestycji drogowej przed zrealizowaniem przez inwestora własnej inwestycji niedrogowej. Obowiązek taki powstaje z mocy samego prawa. Zakres obowiązku inwestora warunkowany jest zatem z jednej strony rozmiarem inwestycji niedrogowej i przewidywanym jej oddziaływaniem na układ drogowy, a z drugiej przepustowością tego układu drogowego.

Inwestor na podstawie przedmiotowej umowy nieodpłatnie realizuje i wydaje Zarządowi Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie inwestycję drogową, a w razie potrzeby przekazuje na rzecz jednostki samorządu terytorialnego potrzebny grunt lub pokrywa koszty odszkodowań bądź też zrzeka się przysługujących mu odszkodowań.

Wydanie inwestycji drogowej odbywa się na podstawie protokołu odbioru. Protokół ten zawiera koszt poniesionych nakładów wraz z załączonym wykazem powstałych podczas inwestycji środków trwałych oraz ich wartością (uwzględniając koszty pośrednie) oraz klasyfikacją środków trwałych. Wytworzone środki trwałe są następnie ewidencjonowane w księgach rachunkowych Gminy. W ten sposób dochodzi do powiększenia mienia Gminy, w zależności od przypadku, tj. przy braku nakładów ze strony Gminy lub przy założeniu odpowiedniej partycypacji ze strony Gminy, gdy np. zarządca drogi chce przy okazji np. remontu drogi przez inwestora prywatnego, dokonać jej przebudowy na większą skalę.

Ad 1 i 2.

Z uwagi na fakt, iż inwestor decyduje się na realizację inwestycji drogowej ze względu na realizację własnego zamierzenia inwestycyjnego, termin wydania inwestycji drogowej, a co za tym idzie czas realizacji inwestycji drogowej w umowach, jest określony elastycznie, tj. „Inwestor ma wydać ZIKiT zrealizowaną inwestycję drogową w terminach określonych w harmonogramie robót, zaakceptowanym przez ZIKiT, jednak nie później niż do dnia złożenia wniosku o wydanie decyzji pozwolenia na użytkowanie któregośkolwiek z zamierzeń w ramach inwestycji niedrogowej”. Taki zapis podyktowany jest treścią art. 16 ustawy o drogach publicznych i zaspokaja interes Gminy. Układ drogowy musi powstać zanim inwestor rozpocznie użytkowanie inwestycji niedrogowej. Jeżeli inwestycja drogowa nie dojdzie do skutku, to Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie nie ma podstaw, by żądać od inwestora wykonania inwestycji drogowej w sztywnie określonym terminie. Nawet gdyby termin realizacji inwestycji drogowej został określony datą kalendarzową, to w sytuacji odstąpienia od realizacji inwestycji niedrogowej przez inwestora i wygaśnięcia pozwolenia na budowę dla inwestycji niedrogowej, inwestor miałby prawo do odstąpienia od umowy powołując się na ogólne zapisy Kodeksu cywilnego. To inwestor decyduje się na wykonanie inwestycji drogowej ze względu na realizację własnego zamierzenia inwestycyjnego. Jeżeli realizacja inwestycji niedrogowej stanie się faktem, to umowa gwarantuje powstanie wcześniej lub w miarę równoległe inwestycji drogowej powiązanej z przedsięwzięciem Inwestora. Im wcześniej Inwestor wyda inwestycję drogową, tym szybciej zakończy własne zamierzenia inwestycyjne. Problematycznym byłoby wskazanie w umowach kalendarzej daty wydania inwestycji drogowej, ponieważ rozpoczęcie robót budowlanych inwestycji drogowej uzależnione jest z reguły od uzyskania pozwolenia na budowę (ewentualnie zgłoszenia) dla inwestycji niedrogowej.

Uszczegółowienie terminów realizacji inwestycji drogowej przez inwestora ma miejsce w harmonogramach robót. W każdej z zawieranych umów znajdują się zapisy o tym, iż inwestor co najmniej miesiąc przed rozpoczęciem robót budowlanych inwestycji drogowej składa do akceptacji Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie harmonogram tych robót. W myśl postanowień zawieranych umów, inwestor może rozpocząć roboty budowlane Inwestycji drogowej nie wcześniej, niż po protokolarnym przejęciu terenu budowy od Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Inwestor w ramach realizacji inwestycji drogowej obowiązany jest także do opracowania i uzyskania zatwierdzenia w ww. jednostce projektu tymczasowej organizacji ruchu na czas robót, przy czym zobowiązany jest poinformować ZIKiT o terminach wprowadzenia zmiennej organizacji ruchu i zakończenia.

Ad 3.

Począwszy od września br. ZIKiT, w przesyłanych do inwestorów projektach umów, zastrzega karę umowną za nieprzestrzeganie terminów określonych w zaakceptowanym harmonogramie robót. Tego typu kara jest karą za zwłokę ponieważ podczas procesu budowlanego występuje wiele przeszkód za które inwestor nie ponosi winy, np.; warunki atmosferyczne, konieczność koordynacji robót z innymi przedsięwzięciami.

Zrealizowane inwestycje drogowe służą ogółowi mieszkańców, chociażby poprzez stworzenie ogólnodostępnego dojazdu do obiektów handlowych, usługowych czy mieszkaniowych.

W umowach zastrzeżone jest ponadto prawo do kontroli przez ZIKiT realizacji robót inwestycji drogowej w trakcie ich wykonywania oraz sposobu oznakowania znakami drogowymi, czasem prawo do uczestniczenia w okresowych radach budowy i bieżących spotkaniach koordynacyjnych. Celem umożliwienia kontroli budowy, inwestor ma udostępniać na wezwanie przedstawicielowi zarządu dróg wszelką dokumentację dotyczącą realizacji inwestycji drogowej. Kolejny istotny obowiązek Inwestora to umożliwienie udziału w odbiorach wszelkich robót z zakresu właściwości zanikających oraz ulegających zakryciu w terminie 7 dni od wpisu w dzienniku budowy. Niezawiadomienie Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie o potrzebie odbioru takich robót może być podstawą nieodebrania inwestycji drogowej przez zarząd dróg.

Zgodnie ze standardowymi zapisami umownymi, inwestor ponosi karę umowną za nieterminowe wydanie inwestycji drogowej, przy czym do naliczenia kary z reguły wystarcza zwykle opóźnienie inwestora - w wysokości rzędu średnio 200 zł za każdy dzień opóźnienia. Chodzi o to, by zmusić inwestora do zrealizowania i wydania inwestycji drogowej zanim zostanie otwarty i dopuszczony do użytkowania obiekt inwestycji niedrogowej. Inwestor naraża się na dalej idące sankcje jeżeli nie wykona inwestycji drogowej, a przystąpi do użytkowania inwestycji niedrogowej. Taka kara zwykle opiewa na określoną sumę pieniężną, na tyle wysoką by pokryć ewentualny koszt realizacji przez zarząd dróg inwestycji drogowej. Zwykle inwestorzy ponoszą także kary za zwłokę w wykonaniu obowiązków z tytułu rękojmi, którą objęta jest wydana inwestycja drogowa, a niekiedy zastrzegana jest ogólnie kara za niewykonanie innych, niewymienionych wyżej obowiązków - średnio kilkadziesiąt złotych za każdy dzień zwłoki w wykonaniu obowiązków. Mając powyższe na względzie, nie można zgodzić się z twierdzeniami, iż nie są wpisywane do umów z deweloperami kary umowne. W zawartych już umowach, na podstawie art. 16 przedmiotowej ustawy, pomiędzy ZIKiT a inwestorami zawsze istniał katalog kar umownych, w tym zastrzegana była kara umowna z opóźnienie w oddaniu inwestycji drogowej.

Zazwyczaj współpraca z inwestorami w trakcie realizacji zawartych umów przebiega sprawnie, ponieważ o efektywnej budowie, przebudowie czy rozbudowie drogi decyduje interes ekonomiczny inwestora. Ponadto należy zauważyć, iż niedotrzymanie terminu wynikającego z harmonogramu mieści się w zakresie standardowej klauzuli kary umownej zastrzeganej w umowach na podstawie art. 16 ustawy o drogach publicznych, zastrzeżonej w innych wypadkach nienależytego wykonania zobowiązania. Celem uniknięcia sytuacji długotrwałego prowadzenia robót w pasie drogowym przez inwestora i blokowania płynności ruchu drogowego, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie przeanalizuje możliwość wpisania do nowych projektów umów zastrzeżenie kary umownej za nieprzestrzeganie terminów określonych w zaakceptowanym harmonogramie robót. Tego typu kara byłaby karą za zwłokę.

Innym sposobem zdyscyplinowania inwestorów byłoby określenie maksymalnego czasu realizacji inwestycji drogowej poczynwszy od protokolarnego przejęcia placu budowy. Wskazanie terminu realizacji inwestycji drogowej możliwe byłoby po uzgodnieniu dokumentacji projektowej inwestycji drogowej. Wówczas konieczny byłby aneks do umowy precyzujący termin realizacji inwestycji drogowej. Trudno jednak wskazać czy taki aneks zyskałby akceptację ze strony inwestora.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Biuletyn Informacji Publicznej
4. aa