

Warszawa, dnia poniedziałek, 4 września 2023 r.

Poz. 32

**ZARZĄDZENIE NR 32**  
**GENERALNEGO DYREKTORA DRÓG KRAJOWYCH**  
**I AUTOSTRAD**

z dnia 4 września 2023 r.

**w sprawie procedury określającej zasady podłączania istniejących Obiektów Obsługi  
Uczestników Ruchu do dróg klasy A lub S**

Na podstawie § 5 ust. 2 pkt 1 załącznika do zarządzenia Nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 5 grudnia 2022 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (Dz. Urz. GDDKiA poz. 27 oraz z 2023 r. poz. 8 i 11), w związku z § 53 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych z dnia (Dz. U. poz. 1518), zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się procedurę określającą zasady podłączania istniejących Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu do dróg klasy A lub S, stanowiącą załącznik do zarządzenia.

§ 2. Nadzór nad realizacją procedury, o której mowa w § 1, powierza się Dyrektorom Oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

§ 3. Traci moc zarządzenie Nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 24 lutego 2020 roku w sprawie warunków i procedury podłączania istniejących obiektów obsługi uczestników ruchu do rozbudowanych i przebudowanych dróg klasy S lub rozbudowanych i przebudowanych dróg niższej klasy do parametrów drogi klasy S.

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

**P.O. GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

*Tomasz Żuchowski*

Załącznik do zarządzenia Nr 32  
Generalnego Dyrektora Dróg  
Krajowych i Autostrad  
z dnia 4 września 2023 r.



Procedura określająca zasady podłączania  
Istniejących Obiektów Obsługi Uczestników  
Ruchu do dróg klasy A lub S

## Spis treści

<b>1.</b>	<b>Wstęp</b> .....	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Kryteria przedmiotowe i podmiotowe dla Istniejących Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu i Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu oraz metody ich skomunikowania z drogą klasy A lub S</b> .....	<b>3</b>
<b>2.1.</b>	<b>Parametry obiektu</b> .....	<b>3</b>
<b>2.2.</b>	<b>Kryteria podmiotowe</b> .....	<b>4</b>
<b>2.3.</b>	<b>Parametry obiektu po jego skomunikowaniu z drogą klasy A lub S</b> .....	<b>5</b>
<b>2.4.</b>	<b>Metody skomunikowania OOUR z drogą klasy A lub S</b> .....	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>Schemat działania na etapie przygotowania i realizacji inwestycji</b> .....	<b>7</b>
<b>3.1.</b>	<b>Określenie katalogu podmiotów, które zaliczają się do IOOUR</b> .....	<b>7</b>
<b>3.2.</b>	<b>Komunikacja z podmiotami prowadzącymi IOOUR</b> .....	<b>7</b>
<b>3.3.</b>	<b>Opracowanie minimalnego planu zagospodarowania drogi</b> .....	<b>8</b>
<b>3.4.</b>	<b>Informacja o warunkach skomunikowania z drogą klasy A lub S</b> .....	<b>10</b>
<b>3.5.</b>	<b>Odmowa wydania warunków skomunikowania</b> .....	<b>11</b>
<b>3.6.</b>	<b>Zawarcie umowy z podmiotem prowadzącym OOUR</b> .....	<b>11</b>
<b>3.7.</b>	<b>Odstępstwa od przepisów rozporządzenia</b> .....	<b>11</b>
<b>4.</b>	<b>Zasady funkcjonowania OOUR przy drodze klasy A lub S</b> .....	<b>11</b>
<b>4.1.</b>	<b>Istotne postanowienia umowy</b> .....	<b>11</b>
<b>4.2.</b>	<b>Pozbawienie dostępu do drogi klasy A lub S</b> .....	<b>12</b>
<b>5.</b>	<b>Zakres zastosowania procedury</b> .....	<b>13</b>
<b>5.1.</b>	<b>Stosowanie procedury dla nowych inwestycji</b> .....	<b>13</b>
<b>5.2.</b>	<b>Stosowanie procedury dla obecnie realizowanych inwestycji</b> .....	<b>13</b>
<b>6.</b>	<b>Załączniki do procedury</b> .....	<b>14</b>

## **1. Wstęp**

Projektując lub przebudowując drogę klasy A lub S każdorazowo Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), w zakresie podłączania Obiektu Obsługi Uczestników Ruchu (OOUR) do drogi, kieruje się wytycznymi zawartymi w niniejszej procedurze. Jednakże z uwagi na fakt, że proces inwestycyjny jest skomplikowany, wielowarstwowy i w wielu przypadkach niejednorodny, niniejsza procedura nie zawsze będzie w stanie odpowiedzieć na wszystkie pytania, czy też wątpliwości, które powstaną w trakcie realizowania inwestycji.

Niemniej, określony w niniejszej procedurze, kierunek powinien być zachowany, a najważniejszą zasadą, którą powinien kierować się Oddział GDDKiA jest transparentność decyzji w zakresie wybranego OOUR do podłączenia do autostrady lub drogi ekspresowej.

## **2. Kryteria przedmiotowe i podmiotowe dla Istniejących Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu i Obiektów Obsługi Uczestników Ruchu oraz metody ich skomunikowania z drogą klasy A lub S**

### **2.1. Parametry obiektu**

Istniejący obiekt, w którym jest prowadzona działalność usługowa związana z zaspokojeniem potrzeb użytkowników dróg (IOOUR), to obiekt, który:

a) jest zlokalizowany:

- przy drodze krajowej, która będzie przebudowywana lub rozbudowywana do drogi klasy A lub S, lub

- w bliskiej odległości (zgodnie z pkt 3.1.) do nowo projektowanej, przebudowywanej lub rozbudowywanej drogi klasy A lub S, oraz

b) spełnia wszystkie wymagania, o których mowa w pkt 2.1.1–2.1.4.

2.1.1. IOOUR spełnia co najmniej jeden z poniższych warunków:

a) posiada funkcjonującą stację paliw oferującą co najmniej następujące rodzaje paliw: ON – olej napędowy, PB – benzyna bezołowiowa, LPG – gaz propan – butan, oraz posiada część handlową i oferuje usługę gastronomiczną,

b) posiada funkcjonującą restaurację zawierającą minimum 30 miejsc konsumpcyjnych,

c) posiada funkcjonujący hotel, który przeznaczony jest przede wszystkim do obsługi podróżnych; nie dopuszcza się podłączania obiektów, jeśli prowadzona w nich działalność gospodarcza nie jest skierowana

bezpośrednio do uczestników ruchu.

- 2.1.2. IOOUR nie jest obciążony jakąkolwiek służebnością lub innymi ograniczonymi prawami rzeczowymi, które mogą powodować konieczność umożliwienia innym podmiotom dostępu do drogi klasy A lub S za pośrednictwem IOOUR.
- 2.1.3. Wszystkie obiekty budowlane na IOOUR funkcjonują legalnie, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2023 r. poz. 682, z późn. zm.), oraz posiada legalny zjazd, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645, z późn. zm.).
- 2.1.4. IOOUR prowadzi działalność gospodarczą, która w całości lub w części związana jest bezpośrednio z obsługą podróżnych. Jeżeli IOOUR zostanie skomunikowany z planowaną drogą klasy A lub S, działalność gospodarczą, inną niż związana z obsługą podróżnych, likwiduje się. Przez działalność bezpośrednio związaną z obsługą podróżnych rozumie się działalność w zakresie przewidzianym dla MOP z usługami komercyjnymi, tj. działalność związaną ze stacją paliw, obiektem gastronomicznym lub obiektem hotelarskim.

## 2.2. Kryteria podmiotowe

Podmiot prowadzący IOOUR spełnia łącznie 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, o ile 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 przypadku stacji paliw),
- d) w przypadku gdy podmiot prowadzący IOOUR jest osobą fizyczną - nie był prawomocnie skazany za przestępstwo:
  - 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 2022 r. poz. 1138, z późn. zm.) lub art. 46 lub art. 48 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz.U. z 2022 r. poz.

1599 i 2185),

- 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. z 2021 r. poz. 1745).

### **2.3. Parametry obiektu po jego skomunikowaniu z drogą klasy A lub S**

Obiekt Obsługi Uczestników Ruchu (OOUR) jest to IOOUR, który zostanie skomunikowany z drogą A lub S. OOUR, w momencie skomunikowania, spełnia wszystkie warunki, o których mowa w pkt 2.1., a dodatkowo spełnia wszystkie wymagania, o których mowa w pkt 2.3.1–2.3.4, z zastrzeżeniem zapisów załącznika nr 1 do niniejszej procedury – „Metodologia obliczania zapotrzebowania na liczbę dystrybutorów na OOUR”, oraz z zastrzeżeniem pkt 2.3.5.

2.3.1. OOUR posiada:

- 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 restaurację zawierającą minimalną liczbę miejsc konsumpcyjnych określoną w załączniku nr 2 do niniejszej procedury, oraz
- b) bezpłatną toaletę zawierającą minimalną liczbę infrastruktury sanitarnej określoną w Załączniku nr 2 do niniejszej procedury, oraz
- c) wyłącznie bezpłatne miejsca parkingowe dla pojazdów osobowych i pojazdów ciężarowych; liczbę stanowisk postojowych w części parkingowej określa się indywidualnie z uwzględnieniem w szczególności SDR i częstotliwości występowania MOP lub OOUR oraz na podstawie Instrukcji Zagospodarowania Dróg z 1997 r. stanowiącej załącznik do zarządzenia nr 4/97 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 12 marca 1997 r. lub metody opisanej w projekcie RID 4E pt. „MIEJSCA PARKINGOWE NA MOP” (UMOWA DZP/RID-I-44/8/NCBR/2016); ponadto na OOUR znajduje 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 jest czynny przez 24 h na dobę, 7 dni w tygodniu.
- 2.3.3. OOUR jest ogrodzony w sposób uniemożliwiający przedostanie się ludzi i zwierząt. Ogólny dostęp do OOUR odbywa się tylko poprzez drogę klasy A lub S. Wszystkie inne istniejące dojazdy do OOUR są zamknięte w sposób uniemożliwiający przedostanie się ludzi i zwierząt. OOUR zapewnia zachowanie ograniczonej dostępności do drogi klasy A lub S, na warunkach określonych w załączniku nr 3 i nr 4 do niniejszej procedury - „Istotne Postanowienia Umowy”.
- 2.3.4. OOUR nie prowadzi innej działalności niż związana bezpośrednio z obsługą podróżnych. Przez działalność bezpośrednio związaną z obsługą podróżnych rozumie się działalność w zakresie przewidzianym dla MOP z usługami komercyjnymi, tj. działalność związaną ze stacją paliw, obiektem gastronomicznym lub obiektem hotelarskim.
- 2.3.5. Dopuszcza się, aby wymagania określone w pkt 2.3.1 zostały spełnione przez OOUR w terminie nie dłuższym niż rok od dnia oddania do użytkowania drogi klasy A lub S.

#### **2.4. Metody skomunikowania OOUR z drogą klasy A lub S**

- 2.4.1. OOUR jest skomunikowany z drogą klasy A lub S 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 lub
  - b) poprzez jezdnię zbierająco-rozprowadzającą, o której mowa w § 53 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518) (rozporządzenie), która łączy zwykłymi zjazdami istniejące obiekty, w których jest prowadzona działalność usługowa związana z zaspokojeniem potrzeb użytkowników dróg; dopuszcza się skomunikowanie kilku sąsiadujących ze sobą OOUR poprzez jedną jezdnię zbierająco-rozprowadzającą.

W obu przypadkach, wskazanych w lit. a i b, każdorazowo OOUR posiada również zapewnioną obsługę komunikacyjną zgodnie z rozporządzeniem, niemniej jednak dostęp do drogi zapewniającej tą obsługę jest zamknięty poprzez bramę w ogrodzeniu, z zastrzeżeniem warunków określonych w załącznikach nr 3 i 4 do niniejszej procedury - „Istotne Postanowienia Umowy”. Droga ta zostanie otwarta w sytuacji, w której OOUR, w określonych w umowie przypadkach, zostanie odcięty od drogi klasy A lub S.



- 2.4.2. Rozwiązania projektowe obejmujące lokalizację obiektu IOOUR oraz sposób skomunikowania z drogą klasy A lub S podlegają audytowi BRD.
- 2.4.3. Zabrania się komunikowania innych obiektów niż IOOUR z drogą klasy A lub S.

### **3. Schemat działania na etapie przygotowania i realizacji inwestycji**

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

- 3.1.1. Na etapie przygotowania materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla inwestycji Oddział GDDKiA dokonuje inwentaryzacji wszystkich IOOUR funkcjonujących w oparciu o zjazd z drogi krajowej, która będzie rozbudowywana lub przebudowywana do kategorii drogi klasy A lub S, lub w oparciu o obsługę komunikacyjną z drogi publicznej innej kategorii i przyległej do proponowanego nowego pasa drogowego drogi klasy A lub S. W przypadku drogi projektowanej po nowym śladzie Oddział GDDKiA dokonuje inwentaryzacji wszystkich IOOUR przylegających do proponowanego nowego pasa drogowego drogi klasy A lub S. W trakcie inwentaryzacji identyfikowane są IOOUR, o których mowa w pkt 2.1., z zastrzeżeniem, że na tym etapie nie weryfikuje się kwestii, o których mowa w pkt 2.1.2. i 2.1.3. Następnie Oddział GDDKiA sporządza spis IOOUR wraz ze wskazaniem ich cech funkcjonalnych, o których mowa w pkt 2.1.1.
- 3.1.2. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek Dyrektora Oddziału GDDKiA, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może dopuścić odstępstwo od postanowień pkt 3.1.1.

#### **3.2. Komunikacja z podmiotami prowadzącymi IOOUR**

- 3.2.1. Oddział GDDKiA, po sporządzeniu spisu, o którym mowa w pkt 3.1., występuje do każdego z podmiotów prowadzących IOOUR z informacją, że analizowana jest możliwość skomunikowania tych obiektów z drogą klasy A lub S po spełnieniu warunków określonych przez GDDKiA. W wystąpieniu Oddział GDDKiA wskazuje, że zainteresowany podmiot składa wniosek do GDDKiA o wydanie warunków, na jakich IOOUR zostanie skomunikowany z drogą klasy A lub S. Termin na złożenie wniosku wynosi 60 dni od dnia otrzymania wystąpienia z Oddziału GDDKiA. Termin na złożenie wniosku może zostać wydłużony w przypadku wystąpienia, niezależnych od podmiotu prowadzącego IOOUR, okoliczności uniemożliwiających sporządzenie wniosku zgodnie z pkt 3.2.2. Podmiot prowadzący IOOUR dokumentuje taką sytuację oraz przekazuje pisemną informację z uzasadnieniem do GDDKiA przed upływem terminu na złożenie wniosku.

3.2.2. W wystąpieniu, o którym mowa w pkt 3.2.1. Oddział GDDKiA zwraca się do podmiotów prowadzących IOOUR o przekazanie informacji i dokumentów umożliwiających weryfikację czy IOOUR spełnia warunki, o których mowa w pkt 2.1.2.–2.1.4. oraz pkt 2.2. W szczególności Oddział GDDKiA prosi o przedstawienie:

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

3.2.3. Wnioski złożone po terminie lub wnioski niezawierające dokumentów, o których mowa w pkt. 3.2.2., pozostawia się bez rozpoznania, o czym poucza się podmioty prowadzące IOOUR.

3.2.4. Oddział GDDKiA weryfikuje otrzymane wnioski pod kątem spełniania przez podmiot prowadzący IOOUR wymagań określonych w pkt 2.1.2.–2.1.4. 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 GDDKiA opracowuje minimalny plan zagospodarowania drogi (MinPZD) w zakresie obejmującym wyposażenie drogi w infrastrukturę do obsługi podróży.

3.3.2. Opracowując MinPZD Oddział GDDKiA bierze pod uwagę wszystkie złożone przez podmioty prowadzące IOOUR wnioski, o których mowa w pkt 3.2., które spełniają wymagania określone w pkt 2.1. i 2.2 i które, zgodnie z pkt 3.2.3. nie zostały pozostawione bez rozpoznania.

- 3.3.3. Opracowując MinPZD Oddział GDDKiA analizuje zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, stacje paliw i restauracje na całym odcinku projektowanej drogi klasy A lub S w perspektywie 20 lat. Oddział GDDKiA dokonuje tej analizy z uwzględnieniem prognoz ruchu, rozwiązań geometrycznych dla planowanych podłączeń oraz wpływu podłączeń na planowane do dzierżawy MOP zarządcy drogi. Następnie, określone w zapotrzebowaniu ilości uwzględnia się w procesie określania lokalizacji MOP oraz OOUR, które zostaną skomunikowane z drogą klasy A lub S.
- 3.3.4. W ramach MinPZD przewiduje się następujące rodzaje obiektów służących do obsługi uczestników ruchu:
- MOP, które będą niezależne od OOUR – w ramach tych obiektów określa się minimalny standard obsługi podróżnych na danej drodze klasy A lub S niezależny od OOUR; MOP zabezpieczają minimalną liczbę miejsc postojowych w horyzoncie czasowym obejmującym 20 lat, przy założeniu, że OOUR nie będą skomunikowane z drogą klasy A lub S, lub że mogą zostać w przyszłości pozbawione dostępu do tej drogi,
  - OOUR skomunikowane z drogą klasy A lub S za pomocą zjazdu na MOP zarządcy drogi - w takiej sytuacji na MOP zarządcy drogi przewiduje się rezerwę terenu pod dzierżawę stacji paliw lub restauracji w przypadku gdy IOOUR nie posiada tych elementów,
  - OOUR skomunikowane z drogą klasy A lub S poprzez drogę zbierająco-rozprowadzającą, o której mowa w § 53 ust. 5 rozporządzenia, która jest połączona z istniejącym obiektem zwykłymi zjazdami.
- 3.3.5. Opracowując MinPZD uwzględnia się przepisy rozporządzenia określające maksymalne odległości pomiędzy MOP i OOUR, a także wymagania w zakresie wyjazdów lub wjazdów na drogach klasy A lub S.
- 3.3.6. W przypadku, w którym odległości pomiędzy IOOUR, które złożyły wnioski o wydanie warunków skomunikowania z drogą klasy A lub S, są większe lub równe 10 km, dla wszystkich IOOUR określa się minimalny zakres rozbudowy do warunków, o których mowa w pkt 2.3., z uwzględnieniem łącznego zapotrzebowania na infrastrukturę dla obsługi podróżnych na danej drodze klasy A lub S.
- 3.3.7. W przypadku, w którym odległości pomiędzy IOOUR są mniejsze niż określone w pkt 3.3.6., dokonuje się analizy wniosków złożonych przez podmioty prowadzące IOOUR w celu wyboru IOOUR, które zostaną skomunikowane z drogą klasy A lub S. W ramach analizy uwzględnia się w szczególności:
- 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) wpływ podłączeń na planowane do dzierżawy MOP zarządcy drogi,
- e) szacowane koszty wykupu gruntów.

W przypadku niezawarcia umowy z wybranym IOOUR, podmioty wykluczone w ramach danej analizy mogą być traktowane jako IOOUR alternatywne.

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), a obydwa IOOUR znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie.

### **3.4. Informacja o warunkach skomunikowania z drogą klasy A lub S**

3.4.1. Po przygotowaniu MinPZD, określeniu kręgu podmiotów prowadzących IOOUR, które mogą zostać skomunikowane z drogą klasy A lub S, oraz po wskazaniu minimalnych zakresów rozbudowy dla IOOUR, Oddział GDDKiA przygotowuje warunki skomunikowania IOOUR z drogą klasy A lub S.

3.4.2. Warunki skomunikowania IOOUR z drogą klasy A lub S zawierają informacje o:

- a) minimalnych zakresach rozbudowy dla IOOUR i terminach, w jakich należy tę rozbudowę wykonać,
- b) kosztach, w których podmiot prowadzący IOOUR będzie partycypować,
- c) zasadach prowadzenia IOOUR przy drodze klasy A lub S,
- d) terminie, w którym należy wystąpić do GDDKiA z wnioskiem o zawarcie umowy określającej zasady skomunikowania IOOUR z drogą klasy A lub S; termin ten powinien być skorelowany z procesem realizacji inwestycji drogowej.

Do warunków skomunikowania IOOUR z drogą klasy A lub S załącza się projekt Istotnych Postanowień Umowy określających zasady skomunikowania IOOUR z drogą klasy A lub S.

3.4.3. Oddział GDDKiA przekazuje warunki skomunikowania IOOUR z drogą klasy A lub S wszystkim podmiotom, które zostały zakwalifikowane zgodnie z pkt 3.3.6. lub 3.3.7., wraz z terminem, w którym podmiot prowadzący IOOUR powinien warunki przyjąć.

3.4.4. Oddział GDDKiA dokonuje aktualizacji MinPZD po zakończeniu procesu uzgodnień z podmiotami prowadzącymi IOOUR, z uwzględnieniem

konieczności wypełnienia założeń pkt 3.3.4. lit. a.

3.4.5. MinPZD jest przedstawiane i podlega zaakceptowaniu na posiedzeniu Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przed złożeniem wniosku o DŚU.

3.4.6. W przypadku, gdy w ramach DŚU na GDDKiA nałożone zostaną dodatkowe wymagania w zakresie mającym wpływ na IOOUR, Oddział GDDKiA niezwłocznie przekazuje te warunki do podmiotu prowadzącego IOOUR.

### **3.5. Odmowa wydania warunków skomunikowania**

Oddział GDDKiA informuje podmioty prowadzące IOOUR, które nie zostały zakwalifikowane do skomunikowania z drogą klasy A lub S zgodnie z pkt 3.3.6. lub 3.3.7. o odmowie wydania warunków skomunikowania wraz z uzasadnieniem tej odmowy.

### **3.6. Zawarcie umowy z podmiotem prowadzącym OOUR**

3.6.1. Oddział GDDKiA zawiera umowę określającą zasady skomunikowania z drogą klasy A lub S 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 może zostać zawarta po uzyskaniu DŚU, 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 klasy A lub S może wymagać uzyskania odstępstwa od przepisów rozporządzenia w zakresie skomunikowania OOUR z drogą klasy A lub S poprzez MOP zarządcy drogi, w przypadku gdy ten wariant skomunikowania zostanie określony przez Oddział GDDKiA.

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 klasy A lub S**

### **4.1. Istotne postanowienia umowy**

4.1.1. Istotne Postanowienia Umowy (IPU), stanowiące załącznik nr 3 i 4 do niniejszej procedury, każdorazowo dostosowuje się do konkretnej sytuacji i warunków jakie zostaną określone podmiotom prowadzącym IOOUR.

4.1.2. Wszystkie zasady funkcjonowania OOUR, o których mowa w niniejszej procedurze, ujmuje się w umowie, którą zawiera się z podmiotem

prowadzącym IOOUR. W szczególności w umowie reguluje się kwestie dotyczące:

- a) zasad i standardów utrzymania OOUR – według 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) określenia zadań inwestycyjnych właściciela lub właścicieli OOUR w zakresie niezbędnej infrastruktury na OOUR,
- f) możliwości monitorowania przez GDDKiA dostępu do OOUR w celu weryfikacji czy zachowana jest szczelność OOUR.

4.1.3. Umowę zawiera się w formie aktu notarialnego.

4.1.4. Umowa przewiduje 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 klasy A lub S.

4.1.5. Dopuszcza się wprowadzanie odstępstw od IPU stanowiących załącznik nr 3 i 4 do niniejszej procedury, w szczególności w zakresie wymagań co do zakresu dodatkowych inwestycji koniecznych do wykonania przez podmiot prowadzący OOUR, kar umownych czy zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Każdorazowo odstępstwa te powinny zostać zatwierdzone przez Centralę GDDKiA.

4.1.6. Ostateczny projekt umowy, przed jego podpisaniem z podmiotem prowadzącym OOUR, Oddział GDDKiA przekazuje do zatwierdzenia przez Centralę GDDKiA.

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

## **4.2. Pozbawienie dostępu do drogi klasy A lub S**

4.2.1. W przypadkach, o których mowa w IPU, Oddział GDDKiA może wypowiedzieć umowę i zmienić układ komunikacyjny na drodze klasy A lub S w taki sposób, aby pozbawić podmiot prowadzący OOUR dostępu do drogi klasy A lub S.

4.2.2. Pozbawienie dostępu do drogi, o którym mowa w pkt 4.2.1, może nastąpić w następujących przypadkach:

- a) niewywiązywanie się z obowiązku zapewnienia szczelności wjazdu na drogę klasy A lub S poprzez umożliwianie dostępu do drogi klasy A lub S przez 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 OOUR dostępu do drogi klasy A lub S zapewnia się podmiotowi prowadzącemu OOUR dostęp do innej drogi ogólnodostępnej.

## **5. Zakres zastosowania procedury**

### **5.1. Stosowanie procedury dla nowych inwestycji**

Niniejszą procedurę stosuje się w całości do wszystkich inwestycji, które GDDKiA planuje realizować lub których stopień zaawansowania jest na etapie umożliwiającym zastosowanie niniejszej procedury w całości, tj. przed opracowaniem materiałów do uzyskania DŚU.

### **5.2. Stosowanie procedury dla obecnie realizowanych inwestycji**

5.2.1. Dopuszcza się stosowanie niniejszej procedury dla inwestycji, dla których wydano DŚU.

5.2.2. W przypadku, o którym mowa w pkt 5.2.1., Oddział GDDKiA występuje do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad o zgodę na podłączenie IOOUR w ramach realizowanej inwestycji przedstawiając rekomendację i uzasadnienie takiego działania.

Uzasadnienie zawiera wykonaną przez Oddział GDDKiA analizę wielokryterialną zawierającą w szczególności:

- a) ocenę zasadności podłączenia IOOUR do drogi klasy A lub S uwzględniającą zagospodarowanie terenu OOUR w odniesieniu do planowanych lub istniejących na tym odcinku drogi MOP lub OOUR,
- b) ewentualne koszty do poniesienia przez GDDKiA w przypadku podłączenia IOOUR do drogi klasy A lub S,
- c) ewentualne oszczędności dla GDDKiA z tytułu braku konieczności wykupu

gruntów pod MOP,

- d) wpływ podłączenia IOOUR na realizowany odcinek drogi klasy A lub S i ewentualne konsekwencje roszczeniowe, które mogą wpłynąć na wydłużenie realizacji inwestycji,
- e) harmonogram działań dla podłączanego OOUR.

5.2.3. W przypadku akceptacji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w trybie określonym w pkt 5.2.2. stosuje się niniejszą 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.

## **6. 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 – skomunikowanie poprzez MOP zarządcy drogi,
- d) Załącznik nr 4 - Istotne Postanowienia Umowy – skomunikowanie poprzez jezdnię zbierająco-rozprowadzającą,
- e) Załącznik nr 5 - Skrócony Opis Procedury.



**Załącznik nr 1**

Metodologia obliczania zapotrzebowania na liczbę dystrybutorów (stanowisk tankowania) na obiekcie obsługi uczestników ruchu (stacja paliw)<sup>1 2</sup>

**Dwa poziomy zapotrzebowania:**

1. **Poziom wejścia** – tj. weryfikacja przepustowości stacji paliw w momencie podłączenia do nowobudowanej autostrady lub drogi ekspresowej.  
Na potrzeby weryfikacji spełnienia tego kryterium przyjmuje się SDR na poziomie prognozy ruchu na rok uruchomienia drogi.  
W przypadku 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 autostrady lub drogi ekspresowej do użytkowania.
2. **Poziom oczekiwany** w perspektywie 10 lat od podłączenia stacji paliw do autostrady lub drogi ekspresowej, obliczany w oparciu o prognozę ruchu.  
W przypadku 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 pkt 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:

- 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,

<sup>1</sup> Jako dystrybutory należy rozumieć miejsca umożliwiające równoczesne tankowanie pojazdów. Dystrybutor dwustronny należy traktować jako dwa dystrybutory.

<sup>2</sup> Do określenia zapotrzebowania wykorzystano narzędzia analityczne określone w Instrukcji Zagospodarowania Dróg.

- 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, LPG<sup>3</sup>)

**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)

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

**c<sub>1</sub>** – ruch samochodów osobowych/ciężarowych (w danym kierunku z założeniem równego rozkładu ruchu)

**c<sub>2</sub>** – 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 – 0,07
- dla samochodów ciężarowych – 0,055

**c<sub>3</sub>** - 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

**c<sub>8</sub>**- udział samochodów danego rodzaju tankujących paliwo w ilości pojazdów zajeżdżających na MOP/OOUR. Przyjmuje się:

- dla samochodów osobowych oraz ciężarowych – 0,55

#### **Przykład:**

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

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

<sup>3</sup> Do określenia zapotrzebowania ogółem uwzględnia się maksymalnie dwa dystrybutory LPG, niezależnie od ich liczby.

**Wymagana liczba dystrybutorów (stanowisk do tankowania) samochodów osobowych - 7**

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

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

**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 autostradą lub drogą ekspresową poprzez MOP zarządcy drogi powyższe ilości mogą być uzupełnione lub przewidziane w ramach infrastruktury zrealizowanej na MOP.

**Załącznik nr 2**

## 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 autostradą lub drogą ekspresową poprzez MOP zarządcy drogi powyższe ilości mogą być uzupełnione lub przewidziane w ramach infrastruktury zrealizowanej na MOP.

## Załącznik nr 3

## 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.....**

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 ..... (Inwestycja).
2. W ramach realizowanej Inwestycji planowane jest zaprojektowanie i wybudowanie zjazdu, który skomunikuje drogę 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 w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.
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 ...,
  - 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 (śmiećnik),
  - n) inne niezbędne urządzenia techniczne.
5. W przypadku niezyskania 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 ....."), wyposażonym w stanowiska postojowe, jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne, oświetlenie oraz w stację paliw, stanowiska do obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe, zgodnie z wymogami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r.

w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

#### § 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 obciąża 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 Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, 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 .... 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 zwykłe 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 robót budowlanych polegających na konserwacji, przebudowie, bądź rozbudowie, nieskutkujących zwiększeniem powierzchni zabudowy i kubatury istniejących budynków, a także nie wpłynie 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 .....
- 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 szczególności w postaci: stację paliw, obiektu gastronomicznego, obiektu hotelarskiego wspólnie z MOP - część Zarządcy,
  - b) na nieruchomości MOP - część prywatna winny funkcjonować następujące elementy zagospodarowania:
    - 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,
- 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) udostępnić 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 umożliwić 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 ...;
- 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 (Dz.U. z 2023 r. poz. 645, z późn. 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-utrzymawczych 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 .... 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 (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 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, płatną

- w terminie 7 (siedmiu) dni od otrzymania wezwania do jej uiszczenia.
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 każdorazowo 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 ..., 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 porozumieniu (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.....

### **§ 6**

1. GDDKiA może wypowiedzieć niniejsze Porozumienie bez zachowania okresu wypowiedzenia, w następujących przypadkach:
  - 1) trzykrotnego, w ciągu roku kalendarzowego, naruszenia przez Właściciela któregokolwiek z obowiązków, o których mowa w § 4 pkt 2 lit. e lub 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 któregokolwiek z obowiązków określonych w § 4 pkt 2 lit. g lub h Porozumienia, przekraczającej 30 dni;
  - 5) naruszenia przez Właściciela któregokolwiek 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 .....
2. W przypadku wygaśnięcia Porozumienia z jakichkolwiek przyczyn, GDDKiA pozbawi dostępu do drogi .... Właściciela, poprzez zmianę organizacji ruchu na drodze i fizyczne zablokowanie wjazdu z drogi. 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

.....

.....

.....



**Załącznik nr 4****SKOMUNIKOWANIE POPRZEZ JEZDNIĘ ZBIERAJĄCO-ROZPROWADZAJĄCĄ****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 ....**

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 ..... (Inwestycja).
2. W ramach realizowanej Inwestycji planowane jest zaprojektowanie i wybudowanie jezdni zbierająco-rozprowadzającej, która skomunikuje drogę nr .... z nieruchomością, opisaną w § 1 (OOUR).
3. GDDKiA oświadcza, że wystąpi o wydanie decyzji ZRID, uwzględniającej wybudowanie jezdni zbierająco-rozprowadzającej, 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 .....") , wyposażonym w stanowiska postojowe, jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne, oświetlenie oraz w stację paliw, stanowiska do obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe, zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

### **§ 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 .....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 Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, 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 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, 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 umożliwić 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 .....
- 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 (Dz.U. z 2023 r. poz. 645, z późn. 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 zakreślając 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 każdorazowo 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 ..., 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 porozumieniu (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 któregokolwiek z obowiązków, o których mowa w § 4 pkt 2 lit. e lub 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 któregokolwiek z obowiązków określonych w § 4 pkt 2 lit. g lub h Porozumienia, przekraczającej 30 dni;
  - 5) naruszenia przez Właściciela któregokolwiek 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 .....
2. W przypadku wygaśnięcia Porozumienia z jakichkolwiek przyczyn, GDDKiA pozbawi dostępu do drogi ..... Właściciela, poprzez zmianę organizacji ruchu na drodze i fizyczne zablokowanie wjazdu i wyjazdu z drogi . 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

.....

.....

.....

**SKRÓCONY OPIS PROCEDURY  
OKREŚLAJĄCEJ ZASADY PODŁĄCZANIA ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW OBSŁUGI UŻYTKOWNIKÓW RUCHU DO  
DRÓG KLASY A lub S**

### **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
  - hotelfunkcjonujących przy drogach klasy A i S.

Działalność gospodarcza inna niż związana z obsługą podróżnych jest likwidowana w przypadku po skomunikowaniu IOOUR z drogą klasy A i S<sup>1</sup>.

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 (DŚU) 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 GDDKiA informuje właścicieli lub posiadaczy obiektów, o których mowa w pkt II.1., o możliwości skomunikowania ich obiektów z drogą klasy A lub S poprzez złożenie stosownego, pisemnego wniosku do GDDKiA, ze wskazaniem nieprzekraczalnego terminu do jego złożenia.
3. Po otrzymaniu i weryfikacji wniosków, o których mowa w pkt II.2. Oddział GDDKiA przygotowuje minimalny plan zagospodarowania drogi (MinPZD)<sup>2</sup>. W MinPZD wskazuje się IOOUR, które zostaną skomunikowane z drogą klasy A lub S.
4. Po sporządzeniu MinPZD Oddział GDDKiA przesyła podmiotowi prowadzącemu IOOUR, którego wniosek wynikający z pkt II.2, został rozpatrzony pozytywnie warunki skomunikowania z drogą klasy A lub S wraz z projektem umowy w tej sprawie<sup>3</sup>.
5. Oddział GDDKiA 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 GDDKiA zawiera, w formie aktu notarialnego, umowę na skomunikowanie IOOUR z drogą klasy A lub S z podmiotem, o którym mowa w pkt II.4.

<sup>1</sup> Działalność właściwa dla MOP o funkcji komercyjnej (daw. kat. II i III), zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

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

<sup>3</sup> Istotne Postanowienia Umowy stanowią załączniki nr 3 i 4 do procedury