

**Bolesław Kurzępa**

**Drogi publiczne**  
jako element  
bezpieczeństwa  
wewnętrznego  
państwa



**OFICyna  
WYDAWNICZA**  
POLITECHNIKI RZESZOWSKIEJ

Wydano za zgodą Rektora

R e c e n z e n t

dr hab. Norbert MALEC, prof. UPH

R e d a k t o r n a c z e l n y

Wydawnictw Politechniki Rzeszowskiej

dr hab. inż. Lesław GNIEWEK, prof. PRz

R e d a k t o r

Piotr CYREK

S k ł a d i ł a m a n i e

Mariusz TENDERA

P r o j e k t o k ł a d k i

Joanna MIKUŁA

*droga publiczna, bezpieczeństwo państwa, budowa i eksploatacja dróg  
prawodawstwo, judykatura*

*public road, national security, road construction and operation  
legislation, jurisprudence*

© Copyright by Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej  
Rzeszów 2021

Wszelkie prawa autorskie i wydawnicze zastrzeżone. Każda forma powielania oraz przenoszenia na inne nośniki bez pisemnej zgody Wydawcy jest traktowana jako naruszenie praw autorskich, z konsekwencjami przewidzianymi w *Ustawie o prawie autorskim i prawach pokrewnych* (Dz.U. z 2018 r., poz. 1191 t.j.). Autor i Wydawca dołożyli wszelkich starań, aby rzetelnie podać źródło zamieszczonych ilustracji oraz dotrzeć do właścicieli i dysponentów praw autorskich. Osoby, których nie udało się ustalić, są proszone o kontakt z Wydawnictwem.

p-ISBN 978-83-7934-469-7

e-ISBN 978-83-7934-482-6

Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej  
al. Powstańców Warszawy 12, 35-959 Rzeszów

Ark. wyd. 19,49. Ark. druk. 19,00.

Oddano do druku w grudniu 2020 r. Wydrukowano w maju 2021 r.

Drukarnia Oficyny Wydawniczej, al. Powstańców Warszawy 12, 35-959 Rzeszów  
Zam. nr 19/21

# SPIS TREŚCI

<b>Wykaz skrótów .....</b>	<b>7</b>
<b>Wstęp .....</b>	<b>9</b>
<b>Rozdział 1.</b>	
<b>Zarys historii dróg .....</b>	<b>11</b>
1.1. Czasy starożytne .....	11
1.2. Okres średniowiecza .....	14
1.3. Wiek XVI i XVII .....	20
1.4. Wiek XVIII .....	25
1.5. Wiek XIX .....	28
1.6. Wiek XX .....	33
1.7. Drogi w niepodległej Polsce .....	37
1.8. Regulacje prawne drogownictwa w niepodległej Polsce .....	41
<b>Rozdział 2.</b>	
<b>Bezpieczeństwo w transporcie i komunikacji .....</b>	<b>55</b>
<b>Rozdział 3.</b>	
<b>Status dróg publicznych w Polsce .....</b>	<b>61</b>
3.1. Drogi publiczne i niepubliczne. Uwagi ogólne .....	61
3.2. Drogi wewnętrzne .....	65
3.3. Dostęp do dróg .....	68
3.4. Kategorie dróg publicznych .....	72
3.5. Klasy dróg publicznych .....	76
3.6. Elementy wpływające na klasę dróg publicznych .....	77
Usytuowanie drogi, linie rozgraniczające drogę .....	78
Pas drogowy .....	78
Połączenie dróg, dopuszczalne odstępy między węzłami lub skrzyżowaniami, zjazdy z dróg .....	78
Łączność alarmowa na drodze publicznej .....	80
Prędkość projektowa dla poszczególnych klas dróg .....	81
Liczba jezdni oraz pasów ruchu na jezdni, natężenie ruchu .....	83
Szerokość pasa ruchu oraz pasa postojowego .....	83
Pas dzielący .....	85
Pobocze, pas awaryjny, opaska zewnętrzna .....	85
Chodnik .....	87
Ścieżka rowerowa .....	88
Skrajnia drogi .....	89

Skrzyżowania i zjazdy .....	90
Rondo, wyspa na rondzie .....	99
Węzeł drogowy .....	100
Obszar przeplatania .....	107
Urządzenia i rowy do powierzchniowego odwodnienia pasa drogowego ....	108
Oświetlenie drogi .....	112
Obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu .....	114
Zatoka postojowa .....	120
Zatoka autobusowa .....	121
Ulica z torowiskiem tramwajowym .....	122
Terminal do odpraw celnych samochodów ciężarowych .....	123
Wyjazd i wjazd z drogi do stacji paliw .....	123
Mijanka na drodze .....	124
Przejście dla pieszych .....	124
Bariery ochronne .....	126
Ogrodzenia i inne zabezpieczenia przed wtargnięciem zwierząt na drogę ...	127
Osłony przeciwoślenniowe .....	128
Osłony przeciwwietrzne .....	129
Stałe i tymczasowe objazdy awaryjne .....	129
Pas technologiczny, urządzenia nie związane z drogą .....	130
Rozmieszczenie wyjazdów i wjazdów na drogę .....	130
Wymóg odpowiedniej widoczności .....	131
3.7. Autostrady .....	133
Prędkość .....	134
Ograniczenie dostępności autostrady .....	134
Pasy ruchu .....	135
Szerokość jezdni .....	135
Pas dzielący jezdnie .....	136
Pobocze, pas awaryjny .....	137
Skrajnia .....	137
Pas drogowy, drogowe obiekty inżynierskie .....	138
Węzły i łącznice .....	138
Odwodnienie powierzchniowe jezdni .....	141
Urządzenia ściekowe .....	142
Kanalizacja deszczowa .....	142
Oświetlenie .....	143
Miejsce obsługi podróżnych (MOP) .....	143
Miejsce poboru opłat (MPO), stanowisko poboru opłat (SPO) .....	145
Bariery ochronne .....	145
Ogrodzenie .....	146
Osłony przeciwświetleniowe, osłony przeciwwietrzne, urządzenia sterowania i zarządzania ruchem .....	147
Urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z autostradą .....	148

Urządzenia i obiekty służące konserwacji i naprawie autostrady (OUA) .....	148
Pas technologiczny .....	148
Konstrukcje autostradowych budowli ziemnych oraz nawierzchni autostradowej, ich stateczność i jakość wykonania .....	149
Nawierzchnia autostrady .....	150
Bezpieczeństwo pożarowe i inne miejscowe zagrożenia .....	150
Przejazdy awaryjne .....	151
Parkingi dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne .....	152
Bramy i wyjścia awaryjne .....	152
Wymagania przeciwpożarowe w stosunku do urządzeń przeciwhałasowych .....	153
Łączność alarmowa .....	153
Wyjazdy i wjazdy na jezdnię autostrady .....	154
Urządzenia zapobiegające wejściu na pas drogowy zwierząt i osób niebędących jego użytkownikami .....	154
Widoczność .....	155
Nawierzchnia .....	156
<b>Rozdział 4.</b>	
<b>Zarządcy dróg publicznych i ich obowiązki .....</b>	<b>159</b>
<b>Rozdział 5.</b>	
<b>Budowa drogi publicznej .....</b>	<b>175</b>
5.1. Podmioty uprawnione do budowy dróg publicznych .....	175
5.2. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej .....	177
5.3. Nieodpłatne zajęcie terenów, na których będzie realizowana inwestycja drogowa .....	181
5.4. Pozwolenie na użytkowanie drogi .....	182
5.5. Ekologiczne uwarunkowania wydawania pozwolenia na budowę drogi .....	187
<b>Rozdział 6.</b>	
<b>Remont drogi publicznej .....</b>	<b>191</b>
<b>Rozdział 7.</b>	
<b>Finansowanie inwestycji drogowych .....</b>	<b>199</b>
7.1. Nabywanie nieruchomości przeznaczonych pod budowę drogi .....	205
7.2. Finansowanie dróg publicznych .....	206
7.3. Koszty oświetlenia dróg publicznych .....	214
<b>Rozdział 8.</b>	
<b>Zajęcie pasa drogowego .....</b>	<b>217</b>
8.1. Opłata za zajęcie pasa drogowego .....	220
8.2. Kara pieniężna za bezprawne zajęcie pasa drogowego .....	230
8.3. Beneficjenci opłat i kar pieniężnych .....	232

<b>Rozdział 9.</b>	
<b>Inteligentne systemy transportowe .....</b>	<b>235</b>
<b>Rozdział 10.</b>	
<b>Ruch pojazdów o określonej wartości dopuszczalnego nacisku</b>	
<b>pojedynczej osi napędowej .....</b>	<b>239</b>
10.1. Zasady dopuszczania do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej .....	240
10.2. Wykaz dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 i 10 ton .....	244
10.3. Kontrola przestrzegania przepisów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej oraz kary za ich nieprzestrzeganie .....	258
<b>Rozdział 11.</b>	
<b>Umieszczanie naziemnych urządzeń liniowych wzdłuż pasów</b>	
<b>drogowych .....</b>	<b>263</b>
<b>Rozdział 12.</b>	
<b>Wymogi dla reklamy emitującej światło umieszczonej w pasie</b>	
<b>drogowym .....</b>	<b>265</b>
<b>Rozdział 13.</b>	
<b>Usytuowanie obiektów budowlanych przy drogach .....</b>	<b>267</b>
<b>Zakończenie .....</b>	<b>271</b>
<b>Ważniejsze określenia użyte w książce .....</b>	<b>273</b>
<b>Bibliografia .....</b>	<b>281</b>
<b>Wykaz aktów normatywnych .....</b>	<b>283</b>
<b>Wykaz orzeczeń .....</b>	<b>293</b>
<b>Wykaz tabel .....</b>	<b>299</b>
<b>Streszczenie .....</b>	<b>301</b>
<b>Summary .....</b>	<b>301</b>

## WYKAZ SKRÓTÓW

Dz.U. – Dziennik Ustaw  
Dz.U. UE – Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej  
k.c. – Kodeks cywilny  
k.p.a. – Kodeks postępowania administracyjnego  
k.p.c. – Kodeks postępowania cywilnego  
k.p.k. – Kodeks postępowania karnego  
k.p.w. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia  
k.w. – Kodeks wykroczeń  
MOP – miejsce obsługi podróży  
M.P. – Monitor Polski  
MPO – miejsce poboru opłat  
NSA – Naczelny Sąd Administracyjny  
ONSAiWSA – Orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego  
i Wojewódzkich Sądów Administracyjnych  
OSA – Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych  
OTK – Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego  
SA – Sąd Apelacyjny  
SKO – Samorządowe Kolegium Odwoławcze  
SN – Sąd Najwyższy  
SO – Sąd Okręgowy  
SPO – stanowisko poboru opłat  
Tekst jedn. – tekst jednolity  
TK – Trybunał Konstytucyjny  
WSA – Wojewódzki Sąd Administracyjny





## WSTĘP

Trudno w dzisiejszych czasach wyobrazić sobie świat bez dróg, a więc bez miejsc, po których poruszają się pojazdy mechaniczne. Mniej lub bardziej gęsta ich sieć oplata cały glob ziemski, tworząc swoisty krwiobieg współczesnej cywilizacji. Również w Polsce dróg, przede wszystkim publicznych, nie brakuje. Od kilkudziesięciu lat obserwujemy zjawisko wypierania kolei przez trakcję samochodową. Dzieje się tak nie tylko w Polsce, ale i na całym świecie, gdyż budowa i utrzymanie dróg jest mniej kosztowne i skomplikowane technicznie niż infrastruktury kolejowej, a ponadto samochód może dojechać w znacznie więcej miejsc niż pociąg. Zupełnie innym zagadnieniem jest dość powszechna dostępność samochodu praktycznie we wszystkich krajach świata. Jednak podstawowym warunkiem sprawności komunikacji samochodowej jest gęsta i utrzymana w należytym stanie sieć dróg. Najczęściej są to drogi publiczne, co oznacza, że są one budowane ze środków publicznych, a dostęp do nich jest nieograniczony. Brak dobrego dojazdu do danej miejscowości oznacza wykluczenie cywilizacyjne, niewielkie szanse na pozyskanie inwestycji, ucieczkę ludności. Zdają sobie z tego sprawę zarówno władze centralne, jak i samorządy lokalne. Zabiegi o stworzenie dogodnych połączeń drogowych na stałe już wpisały się w programy wyborcze wszystkich ugrupowań politycznych.

Polska, z racji swojego położenia geograficznego, była i jest krajem tranzytowym ze wschodu na zachód i z południa na północ Europy. Nie zawsze potrafiliśmy to wykorzystać, ale faktem jest, iż od najdawniejszych czasów wiodły tędy trasy kupców, podróżników oraz wojska. Niektórzy rządzący dostrzegali i czerpali płynące z tego tytułu różne korzyści dla państwa lub dla siebie, inni nie chcieli lub nie potrafili faktu tego wykorzystać. W sumie jednak rozwój dróg postępował bardzo powoli. Praktycznie rozpoczął się dopiero w XIX wieku i trwa do chwili obecnej. Najważniejsze jednak, że wszyscy dostrzegli, że jest to bardzo ważny aspekt naszej tożsamości narodowej.

Po odzyskaniu niepodległości w roku 1918 sieć drogowa nie przedstawiała się zbyt imponująco na tle większości naszych ówczesnych sąsiadów, szczególnie tych graniczących z nami od zachodu i południa. Dróg utwardzonych było bardzo niewiele, a podstawową trakcję stanowiły konie. Jednak od początku władze zaczęły zdawać sobie sprawę, że oprócz kolei i lotnictwa, to właśnie samochody stanowią przyszłość transportu. Dlatego też, po scaleniu sieci drogowej istniejącej na ziemiach byłych trzech zaborów, rozpoczęto planowanie stworzenia połączeń drogowych pomiędzy Warszawą i wszystkimi miastami wojewódzkimi oraz najważniejszymi ośrodkami przemysłowymi. Istotne znaczenie mało przyjęcie i wprowadzenie w życie niezbędnych regulacji prawnych. Pierwszy akt

prawny dotyczący drogownictwa Sejm uchwalił już w dniu 10 grudnia 1920 r. Była to ustawa o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej. Dopiero po ponad czterdziestu latach, a konkretnie w dniu 29 marca 1962 r. parlament polski przyjął nową ustawę o drogach publicznych, a od 1 października 1985 r. weszła w życie ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, która obowiązuje do chwili obecnej. Rzecz jasna w międzyczasie wszystkie trzy wymienione ustawy były wielokrotnie nowelizowane, a ponadto wydanych zostało cały szereg aktów wykonawczych, w których uregulowano różne kwestie szczegółowe związane z drogownictwem, w tym dotyczące finansowania budowy i utrzymania dróg publicznych.

Celem prezentowanej pracy jest w miarę całościowe ujęcie zagadnienia dróg publicznych w świetle obowiązujących aktów prawnych, literatury przedmiotu oraz judykatury. Zasygnalizowano w niej także problem dróg publicznych jako elementu bezpieczeństwa publicznego. Drogi publiczne stały się bowiem w obecnej rzeczywistości swego rodzaju krwiobiegiem każdego państwa, a szczególnie takiego, w którym inne rodzaje środków transportu nie są – z różnych powodów – w dostatecznym stopniu rozwinięte. Zagadnienie to wymaga jednak dogłębnego zbadania i opisanie, na co ramy niniejszej publikacji nie pozwalają. Została ona bowiem pomyślana jako kompendium wiedzy na temat dróg publicznych dla osób, które chcą zapoznać się z tą problematyką. Poza jej ramami pozostały kwestie techniczne budowy i eksploatacji dróg, gdyż jest to dziedzina ściśle inżynierska, która pozostaje poza wiedzą i zainteresowaniami autora niniejszej publikacji. Dla lepszego zrozumienia poruszanej w pracy problematyki, w jednym z rozdziałów – w dużym skrócie – przedstawiono historię drogownictwa w Polsce i w Europie. Z kolei na jej końcowych stronach zamieszczony został słownik ważniejszych określeń używanych w książce, co bez wątpienia ułatwi zrozumienie niektórych przepisów dotyczących poruszanej w pracy tematyki.

## Rozdział 1.

# ZARYS HISTORII DRÓG

### 1.1. Czasy starożytne

Dzieje dróg ściśle związane są z rozwojem gatunku ludzkiego, a w szczególności z rodzącą się potrzebą (czy też koniecznością) przemieszczania się. Rzecz jasna, początkowo człowiek pokonywał niewielkie odległości, później – wraz z wykorzystaniem przeróżnych środków transportu – jego podróże stawały się coraz dalsze. Najprostsza definicja drogi wyjaśnia nam, że jest to pas ziemi łączący jeden punkt w terenie z drugim punktem, wydzielony w celach komunikacyjnych i utrzymywany w takim stanie, aby transport odbywał się w miarę sprawnie<sup>1</sup>. Pierwsze drogi wytyczali ludzie pierwotni, którzy starali przemieszczać się po utartych szlakach przez ostępy leśne i łąki, aby móc bez większych przeszkód trafić do celu. Miały one postać mniej lub bardziej zaznaczonych (czy raczej wydeptanych) ścieżek, a ich długość z reguły ograniczona była możliwościami piechura.

Aby zwiększyć nie tylko zasięg swoich wędrówek, ale także i szybkość pokonywania odległości, człowiek zaczął wykorzystywać możliwości zwierząt takich jak muły, wielbłądy, osły, a przede wszystkim konie. Istnieją dowody, iż udomowienie konia nastąpiło ok. III tysiąclecia przed naszą erą. Fakt ten spowodował zamianę ścieżek na trakty (szlaki), a później na drogi. Powstanie konkretnych szlaków uwarunkowane było przez ukształtowanie terenu (góry, przełęcze, podłoże), konieczność przepraw przez rzeki (brody), możliwość zaopatrywania się w żywność i wodę oraz wybór najkrótszej odległości pomiędzy siedzibami ludzkimi. Oczywiście zaczęła pojawiać się też infrastruktura drogowa, tzn. karczmy, kuźnie, stajnie. Prawdziwa rewolucja w transporcie nastąpiła jednak dopiero w chwili wynalezienia koła. Początkowo był to drewniany wałek (rzadziej kamienny), który podkładany pod ciężkie przedmioty, ułatwiał ich przemieszczanie. W miarę upływu lat i doświadczenia, element toczny został udoskonalony i tak powstało koło. Używane wówczas wozy – najczęściej dwu lub czterokołowe – wymagały ulepszonych traktów, które były na wielu odcinkach umacniane drewnianymi balami bądź płaskimi głazami albo wysypanymi drobnymi kamieniami. Ślady takich dróg z lat 1800–1600 p.n.e. zachowały się w Szwajcarii i Holandii, a także w Polsce w Biskupinie, gdzie odkryto drogę pochodzącą z ok. V w. p.n.e., wykonaną z dyli (tj. obrobionych bali drewna, cza-

---

<sup>1</sup> H. Zgólkowa (red.), *Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*, t. 9, Poznań 1996, s. 289.

sami przeciętych na pół). Także w Chinach, jeszcze na długo przed urodzeniem Chrystusa, wytyczano i częściowo umacniano drogi, które stanowiły uzupełnienie rozwiniętej sieci dróg wodnych. Z kronik ówczesnej armii mongolskiej, której wojska zajęły Pekin, drogi chińskie miały ok. 14 metrów szerokości, co umożliwiało mijanie się dziesięciu wozów. W latach 221–210 p.n.e. rozpoczęto budowę Wielkiego Muru Chińskiego, mającego stanowić element obrony przed najazdami plemion mongolskich. Jego długość wynosiła 2450 kilometrów, szerokość u podstawy 8 metrów i u góry 5 metrów, zaś wysokość od 6 do 16 metrów. Oprócz celów militarnych, stanowił on również bezpieczny i wygodny szlak komunikacyjny, gdyż po koronie muru wiodła droga, po której mogły swobodnie poruszać się dwa pojazdy<sup>2</sup>.

W Egipcie pierwsze drogi powstały jako uzupełnienie stosunkowo gęstej sieci dróg wodnych, których osią był Nil i łączyły Świętą Rzekę z ważniejszymi osiedlami oraz miejscami budowy piramid, grobowców i świątyń. Przykładem może być droga wiodąca znad Nilu do piramidy Cheopsa powstała ok. 2600 r. p.n.e. Często były to drogi ziemne wzmocnione drewnianymi balami lub wyłożone płaskimi kamieniami. Pierwszy wykładany kamieniami szlak w starożytnym Babilonie został zbudowany ok. 710 r. p.n.e. w okresie panowania króla Sanheriba i nosił nazwę Świętej Drogi. Również w Babilonie powstał pierwszy na świecie most drewniany i kamienny. Miało to miejsce ok. 600 r. p.n.e. za panowania króla Nabuchodonozora. Kamienny most łączył brzegi Eufratu i miał ok. 300 metrów długości. Z kolei w Indiach archeolodzy odkryli pochodzące z IV–III w. n.e. resztki dróg o szerokości do 21 metrów, wykonanych z płyt kamiennych lub palonej cegły, spajanych gipsem bądź smołą. W Persji sieć dróg rozwinęła się w czasie panowania króla Dariusza (lata 521–485 p.n.e.). To wtedy powstała Droga Królewska łącząca Suzę z Sardes o długości ok. 2500 km oraz z Suzy do Ekbatany i Persepolis.

Bez wątpienia największe zasługi w dziedzinie budowy dróg w starożytności mieli Rzymianie. Czynili to przede wszystkim z uwagi na konieczność szybkiego przemieszczania wojsk, ale także ze względów gospodarczych. Przykładowo za czasów cesarza Krajana (lata 98–117 n.e.) sieć dobrych dróg kamiennych istniejących na terenie całego imperium liczyła ok. 80 tys. kilometrów, przy czym średnia ich szerokość wahała się od 2,4 do 5,15 m, a na zakrętach 4,7 m. Ponadto istniała też sieć drugorzędnych szlaków drogowych utwardzonych żwirem o łącznej długości ok. 300 tys. kilometrów. Jedną z najstarszych była słynna Via Appia, która wiodła z Rzymu do Cappui, licząca ok. 198 km i mająca szerokość 8 m. Została zbudowana przez cenzora Appiusza Klaudiusza ok. 312 p.n.e. W późniejszych latach przedłużono ją do Brundisium, położonego ok. 550 km od Rzymu. Droga Via Appia była swego rodzaju wzorem dla budowanych w późniejszym okresie dróg na terenie całego Cesarstwa Rzymskiego. Jej nawierzchnia składała się bowiem z czterech zasadniczych warstw:

---

<sup>2</sup> J. Müller, *Od ścieżek do przestworzy*, Warszawa 1961, s. 44–46.

- 1) najniższej o grubości ok. 30 cm, zawierającej kamień łamany układany sztorcowo i kamień układany płasko, wiązanych ze sobą zaprawą wapienną lub gliną,
- 2) drugiej warstwy o grubości ok. 25 cm, składającej się z tłuczni układanego na wodoszczelnej zaprawie lub na glinie,
- 3) trzeciej warstwie o grubości ok. 25 cm, złożonej ze żwiru wielkości orzecha na zaprawie,
- 4) ostatniej warstwie o grubości ok. 20 cm, zawierającej żwir i piasek albo bruk lub płyty kamienne.

A zatem droga taka miała ok. jednego metra grubości. W roku 123 p.n.e. w Cesarstwie Rzymskim przyjęto prawa o planowaniu i budowie dróg, uzupełnione w roku 183 n.e., tzw. aktem Commodusa, w których określono szerokość drogi, sposób jej odwodnienia, a także wprowadzono zasadę oznaczania odległości za pomocą kamieni milowych ustawianych wzdłuż dróg (wg schematu: tysiąc podwójnych kroków równa się jedna mila (od łac. *mille* – tysiąc), co stanowi 1481,5 m). Odległości te mierzono od centralnego punktu imperium, który stanowił Forum Romanum i ustawiony na nim za czasów cesarza Augusta millarium aureum. Od tego właśnie miejsca (punktu) rozchodziły się główne drogi rzymskie wiodące we wszystkie kierunki świata: Rzym – Afryka, Rzym – Azja, Rzym – Bizancjum, Rzym – Hiszpania, Rzym – Galia – Germania – Britannia. Technika budowy tych dróg w Cesarstwie Rzymskim stała na bardzo wysokim poziomie, ale trzeba też pamiętać, że ówczesni władcy nie liczyli się z kosztami i pracą ludzką. Po upadku imperium drogi służyły jeszcze przez kolejne wieki, a wiele z nich stało się pradrogami współczesnych nam dróg i autostrad w Europie Południowej i Zachodniej oraz Małej Azji. Wspomniana Via Appia do chwili obecnej stanowi jeden z najważniejszych szlaków komunikacyjnych we Włoszech łączący Rzym z Neapolem.

Z relacji hiszpańskich wojskowych i duchownych możemy dowiedzieć się, że w trakcie dokonywanych podbojów państwa Inków (XV i XVI wiek) zetknęli się oni z dobrze rozwiniętą siecią dróg liczącą ok. 10 000 km, usytuowaną na zachodnim wybrzeżu Ameryki Południowej, wzdłuż pasma Andów. Głównym jej szlakiem była Wielka Droga Królewska, łącząca stolicę państwa Cuzco (obecnie leżącego w Peru) z położonym na północy kraju Quito (dzisiejsza stolica Ekwadoru) i leżącym na południu Talca (obecnie Talcahuano, położone na południe od Santiago w Chile). Jej łączna długość wynosiła ok. 5000 km. Zbudowano ją prostymi odcinkami, o szerokości ok. 8 m i nawierzchni z płyt kamiennych, a nad przeszkodami przerzucone były sznurowane mosty. W niektórych miejscach położona była na wysokości dochodzącej do 5000 m n.p.m., a wzniesienia i spadki miały schody, gdyż Inkowie w tym czasie nie znali jeszcze koła i wozu<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> S. Lewicki, *Drogi handlowe w Polsce w wiekach średnich*, „Sprawozdania Akademii Umiejętności. Wydział Historyczno-Filozoficzny” 1906, nr 7, s. 32.

## 1.2. Okres średniowiecza

W okresie średniowiecza najważniejsze kierunki przemieszczania się w Europie uległy zmianie w stosunku do tych wytyczonych w czasach istnienia Imperium Rzymskiego. Zjawisko to spowodowało, iż wiele powstałych w tym okresie dróg kamiennych straciło swoje znaczenie, a co za tym idzie – stały się one po prostu zbędne. Oczywiście powstały inne szlaki komunikacyjne, ale z reguły bez nawierzchni utwardzonej, gdyż wozy konne używane w średniowieczu były znacznie lżejsze od machin wojennych Rzymian i mogły z powodzeniem poruszać się po drogach gruntowych. Drogi wybudowane w czasach rzymskich miały jeszcze jeden istotny walor dla miejscowej ludności, a mianowicie taki, że użyte do budowy bloki kamienne stanowiły świetny materiał budowlany do wznoszenia nowych budynków. Co najważniejsze – był to budulec darmowy, gdyż drogi te nie były przez kogokolwiek nadzorowane. Można więc powiedzieć, że wraz z upadkiem Cesarstwa Rzymskiego upadła też sztuka budowania i utrzymywania dróg.

Historia odnotowała w średniowieczu pewne próby poprawienia fatalnego stanu ówczesnych traktów (np. przez Karola Wielkiego, w niektórych miastach europejskich, czy też w Szwecji), ale wobec ogromnych kosztów z tym związanych dążenia te na niewiele się zdały. Nawet najważniejsze szlaki komunikacyjne w tym okresie nie posiadały utwardzonej nawierzchni, nie istniały też przy nich żadne urządzenia odwadniające, chociaż na niektórych odbywał się intensywny ruch pieszy i konny. Nikt tych dróg nie budował i naprawiał, gdyż powstawały one samoistnie przez wydeptanie przez konie lub pieszych albo wyjeżdżenie kołami wozów. Nie istniały też żadne normy, np. regulujące ich szerokość, gdyż faktycznie zależała ona od ukształtowania powierzchni terenu, intensywności ruchu czy wręcz fantazji użytkowników. Stan dróg uzależniony był też w dużej mierze od panujących warunków atmosferycznych, tzn. deszczu, śniegu, upałów, co powodowało, że niektóre odcinki były nieprzejezdne przez dużą część roku. Niebagatelną rolę w tej dziedzinie odgrywało istniejące w tym czasie duże rozdrobnienie w poszczególnych państwach Europy, częste konflikty zbrojne, słabość gospodarcza i organizacyjna wielu z nich.

Pewien przełom w tej dziedzinie nastąpił w końcu XII wieku, kiedy papież Klemens III powołał do życia świecki zakon braci mostowych i powierzył im budowę dróg, mostów oraz pieczę nad bezpieczeństwem podróżnych i pielgrzymów. Jego patronem został święty Bénézet, któremu głos Boga miał polecić wybudowanie mostu w Avignon (zmarł on w 1184 r. w wieku 19 lat). To oni od początku XIII wieku zaczęli budować drogi i mosty we Włoszech i Francji, a ich symbolem były wizerunki młotka naszyte na mnisie habity. Trudno jest dzisiaj podać jakąś konkretną liczbę wybudowanych przez nich mostów i dróg, ale w połowie XV wieku papież Pius II rozwiązał zakon, motywując swoją decyzję zbyt dużą skłonnością braci do gromadzenia bogactw i lekceważenia nałożonych obowiązków. W okresie średniowiecza podróże nie należały ani do przyjemnych,

ani też do bezpiecznych. Niebezpieczeństwo kryło się nie tylko w fatalnej nawierzchni czy braku przepraw mostowych, ale także dość dużej liczbie wszelkiej maści rozbójników oraz niestroniących od rozbojów wojskowych, którzy często napadali na podróżujących<sup>4</sup>.

W zasadzie w tym czasie o stan i bezpieczeństwo na niektórych najważniejszych szlakach komunikacyjnych dbali jedynie ci spośród możnowładców, którzy posiadali na to środki finansowe. To oni budowali lub remontowali niektóre drogi, groble i mosty, a także zapewniali w miarę bezpieczny przejazd przez należące do nich terytorium. Niewątpliwie układ i stan średniowiecznej sieci traktów drogowych w poważnym stopniu wpływał na rozwój gospodarczy danego regionu czy nawet kraju (państwa, księstwa). W pewnym zakresie sieć dróg, a zwłaszcza miejsca ich krzyżowania się lub dogodnych przepraw przez rzeki, spełniała istotną rolę miastotwórczą. Oczywiście nie stanowiło to reguły, gdyż w wielu przypadkach impulsem do powstania osady miejskiej były także inne czynniki, niekoniecznie związane z położeniem przy ważnej drodze lub przeprawie, np. warunki gospodarcze, przyrodnicze, obronne, panujące stosunki prawno-obyczajowe.

W naszym kraju zasadnicza sieć miast ukształtowała się w XIV wieku, a tym samym istniejące pomiędzy nimi szlaki komunikacyjne stanowiły podstawowy układ komunikacyjny, który został odbudowany i scentralizowany w czasach panowania Władysława Łokietka. Na traktach tych obowiązywała zasada powszechnej dostępności, zarówno dla obywateli Polski, jak i cudzoziemców, przy czym nie były to drogi w dzisiejszym tego słowa znaczeniu, ale raczej wyjeżdżone przez wozy oraz konnych pasy ziemi o różnej szerokości i z reguły w nienajlepszej nawierzchni. W okresie średniowiecza podstawową sieć drogową na obszarze Polski stanowiły następujące szlaki:

- 1) drogi bałtyckie wiodące z Gdańska: do Gniezna (przez Skarszewy, Raciąż, Tucholę, Nakło, Żnin), na Żmudź (przez Elbląg i Królewiec), do Lubeki (przez Słupsk, Sławno, Kołobrzeg, Stargard, Szczecin), do Torunia (przez Elbląg, Malbork, Grudziądz, Chełmno),
- 2) drogi pomorskie wiodące z Torunia: do Wrocławia (przez Inowrocław, Strzelno, Powidz, Pyzdry, Żerków, Pleszew, Koźmin, Milicz, Trzebnicę), do Lwowa (przez Brześć Kujawski, Przedecz, Łęczycę, Inowłódź, Opoczno, Radom, Opatów, Sandomierz, Jarosław, Przemyśl, Gródek), na Litwę (przez Dobrzyń, Rypin, Serock, Wyszaków, Brok, Nieskurzyn, Gródek, Brańsk, Bielsk), do Krakowa (przez Brześć Kujawski, Przedecz, Łęczycę, Zgierz, Piotrków, Rozprzę, Miechów, Słomniki),
- 3) drogi małopolskie z Krakowa: do Niemiec (przez Olkusz, Będzin, Bytom, Opole, Brzeg, Oławę, Wrocław), do Kijowa (przez Wiślicę, Sandomierz, Zawichost, Włodzimierz, Łuck), do Kaffv (przez Jarosław, Przemyśl, Lwów, Trembowłę, Kamieniec), na Węgry (przez Wieliczkę, Bochnię, Czchów, Nowy Sącz, Stary Sącz, Rytro),

<sup>4</sup> J. Müller, *Od ścieżek do przestworzy*, Warszawa 1961, s. 44–47.

- 4) drogi wielkopolskie z Poznania: do Niemiec (przez Buk, Zbąszyn, Krosno, Gubin), do Malborka (przez Gniezno, Trzemeszno, Mogilno, Strzelno), do Szczecina (przez Szamotuły, Wronki, Stargard), do Wrocławia (przez Kościan, Radomicko, Wschowę, Głogów),
- 5) drogi z Wieliczki, tzw. solne: na Węgry (przez Dobczyce, Myślenice, Jabłonkę, Orawę.), do Czech (przez Skawinę, Zator, Oświęcim, Żary, Racibórz), do Wrocławia (przez Kraków, Bytom, Opole)<sup>5</sup>.

Z reguły wymienione drogi nie miały żadnych specjalnych nazw, z wyjątkiem wspomnianych już dróg solnych, a także traktu wiodącego z Poznania do Krakowa (*via magma*), z Poznania do Wrocławia (*via poznaniensis*), z Krakowa do Jaffy (*via tartarica*) i z Krakowa do Kijowa (*magma strata*). Nazwy te nie były rzecz oczywista powszechnie stosowane, a raczej używano innych określeń, np. droga krakowska, droga poznańska czy też droga toruńska. Duży wpływ na powstanie poszczególnych dróg miało posiadane przez średniowiecznych władców tzw. prawo składu. Otrzymywały je od nich te miasta, które świadczyły na ich rzecz różnorodne usługi natury finansowej (np. pożyczki), otwieranie bram miejskich, prowadzenie przydrożnych karczm, uznanie władzy danego możnowładcy itp. Przywilej prawa składu polegał na monopolu na sprzedaż wszelkiego rodzaju przywożonych do danego miasta towarów. Faktycznie powodowało to nałożenie na obcych kupców (czyli spoza danego miasta) obowiązku sprzedaży kupcom miejscowym swoich towarów i równoczesnego zakazu wywożenia z miasta artykułów obcego pochodzenia. System ten stosowano na terenie całej ówczesnej Europy, a miasta, które posiadały prawo składu stały się zamożnymi centrami handlowymi na danym terenie.

W Polsce pod koniec średniowiecza (XV w.) wszystkie ważniejsze ośrodki miejskie posiadały i korzystały z prawa składu. Trzeba jednak zaznaczyć, że prawo to miało jednak wtedy tylko sens, jeśli połączone było z przymusem drogowym, który obowiązywał kupców. Ścisłe wyznaczenie kupcom trasy miało uniemożliwić im omijanie tych ośrodków miejskich, w których obowiązywało prawo składu. Często na wskazanych im drogach znajdowały się należące do możnowładców punkty poboru opłat celnych, będących podatkiem od przejeżdżających, a nie opłatą związaną z przekroczeniem granicy państwowej. Innym sposobem obciążania kupców w tych czasach było pobieranie myta za korzystanie z grobli, mostów czy dróg. Przychody uzyskiwane z korzystania ze szlaków drogowych nie były jednak w żadnej mierze przeznaczane na utrzymanie ich w dobrym stanie technicznym. Jedynie niewielkie kwoty spożytkowane były na budowę i konserwację grobli i mostów, gdyż ich stan decydował o tym, czy w ogóle korzystano z danej drogi, a to wiązało się z liczbą i wielkością pobieranych opłat od wozu, jeźdźca albo pieszego po niej poruszającego się.

---

<sup>5</sup> A. Janeczek, *Staropolski układ komunikacyjny na mapie józefińskiej Galicji z lat 1779–1783. Szansa czy iluzja rekonstrukcji [w:] Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013, s. 9–12.



W innych krajach europejskich w okresie średniowiecza istniały pewne normy odnoszące się do dróg, ale miały one charakter bardzo ogólny i nie zawsze były przestrzegane. Przykładowo w Anglii nakazywano taką szerokość drogi, aby mogły na niej minąć się swobodnie dwa wozy. Podobny przepis obowiązywał na terenie Niemiec, ale najprawdopodobniej nie był on powszechnie respektowany, skoro w prawie niemieckim w tym czasie istniał dodatkowy nakaz, aby pieszy ustępował drogi poruszającemu się na koniu, ten natomiast wozowi, a z kolei wóz próżny – wozowi załadowanemu. W omawianym okresie czasu w naszym kraju budowano często bardzo skomplikowane technicznie mosty. Świadczyć może to o tym, że warunki poruszania się po drogach nie były gorsze niż w krajach Europy Zachodniej, gdyż to właśnie mosty są najtrudniejszym do wzniesienia elementem szlaku komunikacyjnego. W XIV w. na Odrze zlokalizowanych było 10 mostów i 9 przepraw promowych, a w Świdnicy nad Bystrzycą funkcjonował most kamienny. Przeprawę przez Wisłę zapewniały stosunkowo często zlokalizowane promy rzeczne, które z reguły były płaskodennymi łodziami, rzadziej pomostami ułożonymi na dwóch łodziach (w celu zwiększenia ładowności). Poruszały się one wyłącznie dzięki sile mięśni ludzkich, a ich napęd stanowiły drągi, bosaki i wiosła. Ponieważ z mostów korzystała nie tylko ludność cywilna, ale również wojsko i liczne wozy ze sprzętem wojennym i żywnością, to musiały być one budowane dość solidnie. Najczęściej były to mosty drewniane (tzw. leżakowe), oparte na wbitych w dno rzeki drewnianych palach, na których układano podłużne belki i kryto je dyliną. Poszczególne elementy łączono techniką ciesielską, bez użycia metalowych gwoździ i klamer. Pale wbijano z tratw, przy użyciu krótkich dębowych taranek. Budowa takiego mostu trwała stosunkowo długo i stwarzała wiele problemów technicznych. Dlatego wszędzie tam, gdzie było to możliwe, wykorzystywano brody bądź też przekraczano rzekę wpław<sup>6</sup>.

Niektóre wojska (np. francuskie) korzystały z pływających mostów pontonowych, tzw. łyżwowych, a ich budową i eksploatacją zajmowały się specjalne oddziały pontonierów. Interesującym przykładem opanowania w tych czasach techniki budowy przepraw przez duże rzeki przez Polaków był most na Wiśle pod Czerwińskiem, przez który przeprowiły się wojska Władysława Jagiełły spieszące na Malbork w celu uderzenia z prawego, nieumocnionego jej brzegu na tę potężną twierdzę krzyżacką. Jego budowę król zlecił staroście radomskiemu Dobrogostowi Czarnemu. Prace prowadzone były w całkowitej tajemnicy w Kozienicach, a następnie jego elementy spławiono Wisłą na miejsce wyznaczonej przeprawy w Czerwińsku, gdzie w dniu 30 czerwca 1410 r. zostały w przeciągu pół dnia zmontowane, a potem przez trzy dni, tj. do 3 lipca 1410 r. przeszły po zbudowanym moście oddziały polskie wraz z taborami, aby następnie połączyć się z wojskiem księcia Witolda. Przygotowanie segmentów tego mostu zajęło

---

<sup>6</sup> J. Müller, *Od ścieżek...*, s. 49–50.

6–7 miesięcy, miał on długość około 500 m, trasa jego spławiania spod Kozienic do Czerwieńska wynosiła 150 km.

Biorąc pod uwagę poziom ówczesnej techniki, bez wątpienia było to wybitne osiągnięcie polskiej techniki i sprawnej organizacji. Niestety, postępowi w dziedzinie mostów nie towarzyszyła dbałość o poprawę stanu dróg. Trzeba jednak zauważyć, że począwszy od XII wieku wprowadzono do powszechnego użytku zaprzęg nowożytny, rezygnując tym samym z zaprzęgu antycznego. Ponadto zaczęto stosować chomąta i orczyki, siodła, ostrogi, co w połączeniu z kuciem koni w znaczący sposób wpłynęło na usprawnienie jazdy konnej. Użytkownikami dróg w czasach średniowiecza byli przede wszystkim jeźdźcy oraz wozy ciągnięte przede wszystkim przez konie, ale też i przez woły, osły czy muły. Nie można jednak nie pamiętać o pędzeniu po drogach stosunkowo licznych stad bydła, owiec bądź też nierogacizny przez pastuchów (tzw. *vectores*). Inną dość liczną kategorię użytkowników dróg w tych czasach stanowili piesi. Zły stan nawierzchni szlaków komunikacyjnych powodował, że komfort poruszania się po nich był niewielki. Wędrujący lub poruszający się na wozach lub koniach nie tylko musieli znosić niedogodności z tym związane, ale także narażeni byli na napady różnej maści rozbójników i zdemoralizowanych żołnierzy, którym nie wypłacano żołdu. Nie trzeba dodawać, że tylko przy ważniejszych traktach funkcjonowały zajazdy, kuźnie lub sklepy, w których można było zaopatrzyć się np. w żywność. Zdecydowana większość dróg nie posiadała żadnych powszechnie stosowanych oznakowań. Istniejące przy nich kopce, krzyże, duże kamienie czy zaciosy na drzewach były czytelne tylko dla miejscowych, którzy znali teren. Pozostali podróżni musieli korzystać z przewodników, którzy przeprowadzali ich z jednej miejscowości do drugiej. Jednym z pierwszych zabytków drogowych jest słup kamienny o wysokości 2,5 m, znajdujący się w Koninie, a pochodzący z 1151 roku. Został ustawiony na mocy decyzji komesa Piotra Dunina w połowie drogi pomiędzy Kaliszem i Kruszwicą (na 52. kilometrze) przy dawnym szlaku bursztynowym. Również w Koninie, przy szlaku bursztynowym, na wysokości półtora metra w ścianę kościoła wbudowany został drogowskaz (kamień milowy).

W odróżnieniu od dbałości o drogi publiczne w Cesarstwie Rzymskim, szlaki komunikacyjne w średniowieczu były zaniedbane, co więcej – stały się symbolem zła, a nawet hańby. To przy drogach budowano wówczas przytułki dla chorych i obłąkanych, na rozstajach palono na stosach czarownice, a kat wykonywał liczne wówczas wyroki śmierci. Droga kojarzyła się w tych czasach z miejscem grozy, po której nocami grasowały diabły i duchy. Chcąc zmienić istniejący stan rzeczy, a także ukrócić samowolę panów wasalnych, królowie francuscy próbowali wprowadzić w XIII wieku ochronę podróżujących głównymi traktami ówczesnej Francji. Prawo to nosiło nazwę *via regalia*. Oznaczało to, że na drodze nim objętej każdy podróżny chroniony był przez prawo królewskie.

W Polsce także wprowadzono takie rozwiązanie, które nazywało się „mirem drogowym” albo „ręką pańską”. Za bezpieczeństwo podróżnych na najważniej-

szych drogach naszego kraju, a tym samym i za wykonanie owego prawa, odpowiedzialni byli starostowie. Według tego prawa za zabójstwo podróźnego sprawca początkowo płacił 50 grzywien, bez względu na pochodzenie i status ofiary. W czasach nieco późniejszych kary za tego rodzaju zbrodnie zostały zróżnicowane, np. za zabicie szlachcica bronią sieczną lub obuchową groziła kara pieniężna w wysokości 120 grzywien i więzienie w rozmiarze „roku i sześciu niedziel”. Natomiast za zabójstwo dokonane przy użyciu broni karnej wymierzano karę dwukrotnie wyższą<sup>7</sup>.

Przestrzeżenie owych praw nie było chyba w czasach średniowiecznych zbyt rygorystyczne, skoro w roku 1298 cztery miasta: Poznań, Pzdzry, Gniezno i Kalisz zawarły konfederację, której celem była ochrona swoich obywateli przed rozbojami na drogach. Otrzymały one od króla Władysława Łokietka „prawo miecza” także i wobec rozbójników wywodzących się ze stanu rycerskiego. Równie niebezpiecznie było także na drogach naszych zachodnich sąsiadów. Szczególnie dotyczyło to Niemiec, gdzie władze centralne nie mogły poradzić sobie z tzw. *raubritterami*, którzy organizowali napady na karawany kupieckie, pobierali od korzystających z dróg bezprawne myta i opłaty celne, a także dokonywali konfiskaty przewożonych przez nich towarów. Ich silnie ufortyfikowane i często położone w trudno dostępnych miejscach zamki obronne gwarantowały im prawie całkowitą bezkarność. Pod koniec XIV wieku *raubritterzy* pojawili się także na Śląsku, a jako pierwszego bardziej znanego wymienia się Włodka Skrzyńskiego – żyjącego w pierwszej połowie XV wieku – pana na Barwałdzie, posiadającego liczne dobra w okolicach Żywca. Organizował on napady na podróźnych, wymuszał bezprawnie opłaty drogowe, dokonywał aresztowania i konfiskatę towarów należących do przyjeżdżających do Polski kupców. Po jego śmierci działalność rozbójniczą na dużą skalę prowadziła także jego żona Katarzyna Skrzyńska, a potem jej syn.

Oczywiście żyjących z rozbojów drogowych było w tym czasie znacznie więcej. Proceder ten możliwy był m.in. z uwagi na słabość władzy centralnej, tzn. królewskiej. Jedyną próbę zaprowadzenia chociażby minimalnego bezpieczeństwa na drogach podjął król węgierski Maciej Korwin, który w drugiej połowie XV wieku zwolnił pasterzy górskich (tzw. wasalów) od płacenia podatków w zamian za zapewnienie przez nich bezpieczeństwa na drogach pogranicza węgiersko-polskiego i czesko-polskiego. Uzbrojeni w łuki i proce mieli chronić podróźnych przed wszelkiej maści rozbójnikami. Nie wydaje się, aby wasale faktycznie zapewnili bezpieczeństwo na drogach, skoro po kilkudziesięciu latach odebrano im przywileje podatkowe a na drogach nadal bezkarnie napadano na osoby z nich korzystające. Tym niemniej w połowie XV wieku, zarówno w zachodniej Europie, jak w Polsce rozpoczęto skuteczną walkę z *raubritterami*, a to doprowadziło do poprawy stanu bezpieczeństwa przynajmniej na głównych trasach komunikacyjnych.

---

<sup>7</sup> J. Müller, *Od ścieżek...*, s. 62–63.

### 1.3. Wiek XVI i XVII

Rozwój wymiany gospodarczej pomiędzy poszczególnymi regionami Europy, a także wzmagająca się aktywność jej ludności powodowała wzrost znaczenia komunikacji, w tym przede wszystkim drogowej. Niestety, stan ówczesnych dróg był fatalny, co wzbudzać zaczęło powszechną krytykę, ale też i troskę o zmianę istniejącego stanu rzeczy. W połowie XVI wieku pojawiły się – szczególnie we Włoszech – pierwsze publikacje zawierające propozycje naprawy dróg. Jednak włoscy architekci okresu odrodzenia, nie znając zasad budownictwa drogowego, a jedynie bezkrytycznie odwołując się do osiągnięć w tym zakresie w czasach starożytnych, tworzyli projekty niemożliwe do zrealizowania w praktyce. Także i w Polsce w tym czasie zły stan szlaków drogowych zaczynał stawać się poważnym problemem hamującym rozwój kraju. W wydanych w roku 1539 Konstytucjach sejmowych nałożono na starostów obowiązek wyznaczenia szerokości drogi. Trudno jednak przyjąć, aby stanowił on powszechnie obowiązujący przepis dotyczący wymiarów wszystkich polskich dróg. Podobnie jak w innych krajach, owa szerokość wyznaczana była w oparciu o zwyczaje lokalne. Rozróżniano wówczas trzy kategorie szlaków komunikacyjnych:

- 1) *iter* – droga dla pieszych lub konnych, najprawdopodobniej o szerokości ok. 1 m,
- 2) *actus* – droga dla wozów, jednokierunkowa, o szerokości od 2 do 3 m,
- 3) *via* – gościniec publiczny umożliwiający dwukierunkowy ruch kołowy, o szerokości około 6 m.

Przykładem tej ostatniej może być droga z Paryża do Orleanu, której wykonanie zlecił król francuski Henryk II w 1550 roku. Miała ona szerokość 6 m, zaś w lasach poszerzono ją do 25 m, co miało zapobiegać niespodziewanym napadom na podróżnych. Także i w naszym kraju uchwała Koronnego Sejmu Lubelskiego z 1569 r. wspomina o szerokości drogi w granicach 5–6 m, jednak w praktyce często była to fikcja, a to chociażby z tego powodu, że niejednokrotnie nie było żadnej zauważalnej linii oddzielającej trakt jezdny od okolicznych pól. Często jedynym wyznacznikiem przebiegu drogi były ślady kolein pozostawione przez koła przejeżdżających wozów lub kopyta koni. Nikt też dróg nie utwardzał, nie budował rowów odwadniających, czy też zasypywał powstałe dziury. Często najbardziej zdemastowane odcinki, szczególnie po ulewnych deszczach, omijano wjeżdżając albo wchodząc bądź przepędzając bydło po leżących w sąsiedztwie drogi polach, niszcząc zasiewy lub inne uprawy. W jednym z najstarszych zachowanych zarządzeń technicznych dotyczących budowy dróg na terenie Niemiec (1554 r.) mowa jest o zezwoleniu na zabieranie z przydrożnych terenów drewna, kamieni i faszyny do budowy lub naprawy dróg. Jednocześnie we wspomnianym zarządzeniu nakazywano wykonywanie obustronnych rowów oraz takich spadków poprzecznych, aby woda mogła bez przeszkód spływać na boki.

Trudno jednak odnaleźć dowody świadczące o skuteczności tego aktu prawnego, skoro powszechnie wiadomo o fatalnym stanie XVI-wiecznych dróg. Jed-

nym z powodów takiego stanu rzeczy było m.in. powszechne stosowanie do budowy i remontów traktów komunikacyjnych faszyny, którą rozkładano bezpośrednio na gruncie, a następnie na takie sprężyste podłoże nakładano piasek, żwir czy drobne kamienie. Po krótkim okresie eksploatacji faszyna butwiała, traciła sprężystość, podsypka mieszała się z gruntem, a cały odcinek takiej drogi tracił swoje poprzednie walory techniczne. Dopiero pod koniec XVI wieku we Francji, w następstwie istotnych zmian gospodarczych i politycznych, zaczęto dostrzegać ważność dobrego stanu dróg i rolę transportu. Duża część produkcji ówczesnych manufaktur była eksportowana do innych krajów oraz na inne kontynenty przy pomocy floty. Towary musiały zatem być dowieszone bezpiecznie do portów. Aby sprostać temu zadaniu, minister króla Henryka IV, książę de Sully pierwszy podjął próbę scentralizowania gospodarki drogowej, wydając w roku 1607 instrukcję regulującą system administracji drogowej. Na mocy zawartych w niej rozwiązań w poszczególnych rejonach powołani zostali pełnomocnicy królewscy mający obowiązek składania co roku sprawozdań z przeprowadzonych robót.

Ponadto państwo przeznaczało duże środki na kredyty na remonty i konserwację szlaków komunikacyjnych. Efektem była znaczna poprawa francuskiej sieci drogowej, która nastąpiła w przeciągu kilkunastu lat. W drugiej połowie XVII wieku dzieło to – za panowania Ludwika XIV – kontynuował minister Jean Baptiste Colbert. Powstające z jego inicjatywy i pod jego kierownictwem drogi (przy czym były to drogi najważniejsze we Francji, tzw. drogi królewskie) posiadały prawidłowy przekrój poprzeczny o spadkach na zewnątrz, obustronne rowy odwadniające oraz miejscami utwardzoną nawierzchnię. Utwardzanie polegało na ułożeniu bruku lub też dużych płaskich kamieni na wyrównane wcześniej podłoże, na które sypano 25-centymetrową warstwę szutru i pokrywano 20-centymetrową warstwą żwiru, posiadającą 10-centymetrowy spadek poprzeczny. Kilkumiesięczna eksploatacja tak zbudowanej drogi (przede wszystkim ruch kołowy) oraz działanie deszczu powodowało jej dokładne utwardzenie (ubicie) i komprimowanie poszczególnych jej warstw.

Utrzymywaniem dróg w odpowiednim stanie zajmowała się powołana przez Colberta specjalna służba drogowa, która m.in. na bieżąco usuwała wyboje, uszkodzenia spowodowane nie tylko przez uczestników ruchu, ale także przez działanie warunków atmosferycznych, używając do tego żwiru, drewna, faszyny czy kamieni. Jak na owe czasy był to swoisty przewrót w budowie dróg, chociaż z dzisiejszego punktu widzenia można mieć szereg uwag krytycznych, szczególnie z punktu widzenia techniki. Na pewno jednak szlaki komunikacyjne powstałe w czasach Colberta stanowiły bardzo ważny etap w dziejach drogownictwa. Pamiętać jednak należy, że w omawianej epoce drugorzędne drogi francuskie nadal pozostawały trudno dostępnymi traktami gruntowymi, po których jazda była sporym wyzwaniem dla ludzi, zwierząt i środków transportu.

Przeprowadzenie poważnych usprawnień drogowych dokonanych w XVII wieku we Francji stało się przykładem dla innych państw europejskich, szczególnie dla Niemiec, Anglii czy Włoch. W krajach tych miały miejsce podobne

przemiany gospodarcze, wymuszające wręcz posiadanie drożnych szlaków komunikacyjnych pomiędzy ważniejszymi ośrodkami handlowymi oraz portami. Niestety, w tym czasie Polska nie dołączyła do grona państw posiadających sieć drogową na wysokim poziomie technicznym. Spowodowane było to głównie słabym rozwojem produkcji i handlu, a także niemal całkowitą decentralizacją administracji państwowej.

Obowiązek budowy mostów czy grobli (terminem tym określano również nasyp ziemny pod drogę przebiegającą przez teren grząski i bagnisty) w ówczesnej Rzeczypospolitej ciążył na właścicielu przyległych gruntów, który miał prawo do pobierania myta od przejeżdżających. Jednak dochody osiągnięte z tego tytułu – wbrew obowiązkowi nałożonemu przez władze państwowe – wcale nie były przeznaczane przez szlachtę na remonty i konserwację dróg, ale na ich osobiste wydatki. Brak było sprawnej i konsekwentnie działającej administracji, która posiadałaby środki i chęci do zmuszenia poborców myta do spełnienia ciążących na nich świadczeń. Wszystko to doprowadziło polskie drogi do całkowitej ruiny.

O istniejącej wtedy patologii może świadczyć także następujący przykład: na odcinku ok. 90-kilometrowym dzielącym Jarosław od Drohobycza, w XVII wieku istniały 174 punkty poboru myta. Z kolei oficjalista księcia Ostrońskiego w Tarnopolu żądał jednocześnie pięciu rodzajów myta: grobelnego, targowego, spaśnego, wozowego i pomiernego. Pozornie wydawać mogłoby się, że tak duże obciążenia doprowadzą do zaniku handlu, a tymczasem okres XV–XVII wieku to czas ożywionej wymiany gospodarczej w naszym kraju. Tę pozorną sprzeczność łatwo jest wytłumaczyć: słabość ówczesnej władzy administracyjnej, nadmierne rozdawnictwo licznych przywilejów zwalniające poszczególne jednostki lub nawet grupy społeczne od obowiązków przestrzegania regulacji prawnych, inflacja przepisów. Wszystko to prowadziło do lekceważenia prawa i organów państwowych. Konsekwencją był fatalny stan polskich dróg, mostów, grobli i promów<sup>8</sup>.

Jednak tam, gdzie znajdowano środki finansowe, nasi mistrzowie potrafili budować infrastrukturę drogową w niczym nieustępującą zagranicznej. Przykładem może być most przez Wisłę w Toruniu zbudowany na zlecenie tamtejszej rady miejskiej w latach 1497–1500 przez mistrza Piotra Postilla z Budziszyna, który przetrwał aż do końca I Rzeczypospolitej. Była to konstrukcja leżakowa, gdzie drewniane belki oparte były bezpośrednio na drewnianych jarzmach, bitych w dno rzeki co 5–6 metrów. Jego całkowita długość wynosiła 1250 kroków. Most był wielokrotnie uszkodzany, ale zawsze remontowano go i przywracano do użytku. Stan taki trwał aż do końca XVIII wieku. Również w Warszawie, w latach 1568–1573 zbudowano 500-metrowy most przez Wisłę. Powstał on na zlecenie króla Zygmunta Augusta kosztem 100 000 dukatów, a jego twórcą był mistrz Erazm Giotto (podpisujący się Erazm Cziotko) z Zakroczymia. Służył on

---

<sup>8</sup> *Z dziejów polskich dróg*, cz. VIII, „Autostrady” 2011, nr 10, s. 100–108.

podróżnym przez 30 lat, jednak źle konserwowany i niedbale chroniony w roku 1603 został zniszczony przez wiosenne lody. Ponieważ skarb królewski nie posiadał odpowiedniej ilości środków finansowych, nie podjęto nawet próby jego odbudowania. Transport przez Wisłę w Warszawie odbywał się więc przy użyciu łodzi i promów.

Symptomatyczne jest też i to, że na mapach z XVI wieku brak jest oznaczenia dróg i szlaków komunikacyjnych. Znajdowały się na nich zaznaczone góry, rzeki, lasy, miasta, czasami przeprawy przez przeszkody wodne, ale ówczesni kartografowie nie widzieli potrzeby odrębnego pokazania tras, którymi przemieszczano się z jednej miejscowości do drugiej. Także i w Polsce opracowana w roku 1562 przez Wacława Grodeckiego generalna mapa naszego państwa nie posiadała zaznaczonej żadnej drogi. Oznaczono na niej tylko dwie przeprawy przez Wisłę i tyle samo przez Odrę. Warto przy okazji nadmienić, że wprawdzie w tym czasie przeprawa przez każdą nieomal przeszkodę wodną stanowiła poważne wyzwanie dla podróżujących, tym niemniej polska technika wojskowa potrafiła sobie doskonale radzić z budową wielkich mostów pontonowych. Świadczy o tym chociażby inwentarz arsenału warszawskiego z 1649 roku, w którym wymieniono 130 pontonów i tyle samo wozów transportowych oraz kotwic, a także 3750 kg lin kotwicznych o średnicy 7,5 cm, a także odpowiednią liczbę belek, bolców, dyli, wiosel i osęków. Dysponentem wymienionego sprzętu był dowódca artylerii koronnej.

W tym czasie w zasadzie nie istniała stała komunikacja czy też łączność, a tylko ci, którzy mieli potrzebę wymiany osób lub informacji, zmuszeni byli ją organizować we własnym zakresie. Do przemieszczania informacji i drobnych przesyłek (np. listów) służyła sieć posłańców (gońców), z reguły pieszych, rzadziej konnych. Posiadali ich władcy feudalni, ważniejsze zakony, większe miasta, biskupi, organizacje kupieckie i bankierzy, uniwersytety, wojsko. Przykładowo w okresie panowania króla Zygmunta Augusta, utrzymywana przez niego sieć gońców była w stanie dostarczyć przesyłkę z Krakowa do Wilna w ciągu pięciu dni, a więc pokonać 140-kilometrowy odcinek trasy w ciągu jednego dnia. Rzecz jasna, w tym przypadku wykorzystywana była trakcja konna, ale gońcy miejscy z reguły poruszali się pieszo. Pieszych posłańców posiadał też Gdańsk, utrzymujący w XVI wieku stałą łączność z Toruniem, Szczecinem, Poznaniem i Wrocławiem, jak też bogaci kupcy krakowscy, np. Bonerowie, rody Montelupich oraz Goderinich<sup>9</sup>.

Poważne zmiany w tej dziedzinie nastąpiły w zachodniej Europie na przełomie XV i XVI wieku, kiedy to cesarz Maksymilian I zlecił przedsiębiorcy Taxisowi zorganizowanie stałej łączności pomiędzy Innsbruckiem a Niderlandami. Wywiązał on się na tyle dobrze z powierzonego mu zadania, że w ciągu kilkunastu lat stworzona przez niego sieć objęła zasięgiem działania wszystkie ważniej-

---

<sup>9</sup> Zob. A. Rosset, *Drogi i mosty w średniowieczu i w czasach odrodzenia*, Warszawa 1974; S. Bylina, *Drogi, granice, mosty. Studia z przestrzeni publicznej i sakralnej w średniowieczu*, Warszawa 2012.

sze ośrodki europejskie, świadcząc usługi także innym podmiotom niż tylko dwory cesarskie czy królewskie. Z usług przedsiębiorstwa Taksisów korzystano również i w naszym kraju. Ostatecznie jednak król Zygmunt August powołał do życia własną pocztę, której zadaniem było „przesyłanie listów do Włoch i załatwianie tam innych spraw”. W tej sprawie w roku 1558 kancelaria królewska wydała pismo, z którego wynikało, że przewóz poczty odbywał się na trasie Kraków – Wenecja, przy użyciu koni, w wyznaczonych okresach, latach i dniach. Założycielem i organizatorem poczty był Prosper Prowana. Koszty związane z jej funkcjonowaniem pokrywał budżet królewski, zaś dochody uzyskiwane z opłat pocztowych zasilały rzecz jasna tenże budżet. W roku 1569 na jej czele stanął Sebastian Montelupi. W połowie XVII wieku zasięgiem poczty działania objęty został cały obszar Rzeczypospolitej. Do transportu przesyłek używano konnych kurierów dysponujących rozstawnymi końmi. Dlatego zły stan ówczesnych dróg nie miał dla nich aż tak dużego znaczenia.

W tym czasie we Francji tradycyjne usługi tamtejszej poczty zostały rozszerzone o przewóz osób (tzw. poczta wozowa) i to wtedy pojawił się dylizans jako pierwszy w historii środek komunikacji publicznej. Jego siłą pociągową stanowiło sześć koni, we wnętrzu mogło zmieścić się 14 pasażerów, a obsługę stanowili woźnica i pocztylion, przy czym pocztylion jechał konno przed dylizansem i przy pomocy trąbki sygnalizował wyboje i inne przeszkody na drodze. Od tego czasu symbolem poczty jest właśnie trąbka. W zależności od stanu drogi, dylizans przebywał od 4 do 7 km na godzinę. Popularność tego jedyne w tamtych czasach środka komunikacji publicznej rosła bardzo szybko także i w innych krajach europejskich. Był on wykorzystywany przede wszystkim przez niezbyt zamożnych kupców i handlowców, gdyż opłaty za przejazd nie były zbyt wygórowane. Osoby zamożne posiadały rzecz oczywista własne środki transportu. Pierwsze na świecie przedsiębiorstwo wynajmu pojazdów powstało w roku 1640 w Paryżu. Oznaczano je namalowanym na drzwiczkach wizerunkiem Fiacriusa, popularnego w wiekach średnich we Francji świętego, i stąd nazwa wynajmowanej karety – fiakier. Niestety, w Polsce w tym czasie nie przyjęły się ani dylizanse, ani też fiakry, co m.in. wynikało z bardzo złego w tym czasie stanu dróg. Widoczny w XVII wieku w zachodniej Europie postęp w zakresie techniki podróżowania oraz budowy i utrzymania – przynajmniej tych najważniejszych dróg – nie znalazł naśladowców w naszym kraju.

Pierwszym zachowanym polskim przepisem regulującym zachowanie uczestników ruchu drogowego był wydany przez starostę warszawskiego w roku 1573 regulamin korzystania z mostu Zygmunta Augusta. Na innych mostach, groblach czy drogach takich formalnych regulacji nie było, ale zapewne istniały pewne nieujęte w żadnym dokumencie prawa zwyczajowe, stosowane przez podróżnych. Oprócz wspaniałych pojazdów magnatów i bogatej szlachty, na drogach Rzeczypospolitej przeważały dwu i czterokołowe, o dość prymitywnej konstrukcji, które często ulegały uszkodzeniom. Ich prędkość nie przekraczała 3–4 km/godz., a ładowność 300–400 kilogramów. W wieku XVI polskie drogi –



w odróżnieniu od francuskich, angielskich czy brytyjskich – były całkowicie bezpieczne dla podróżujących nimi, a napady na nich należały do rzadkości. Za bezpieczeństwo na drogach odpowiadali starostowie. Niestety, stan ten zmienił się w wieku XVII, kiedy to osłabienie autorytetu króla polskiego, wzrost wpływów magnaterii, wzrastające obciążenie pańszczyźniane chłopów, kolejne wojny (kozackie, tureckie, szwedzkie), spadek zamożności miast i chłopstwa, doprowadził do ogólnego rozprężenia, a tym samym do znacznego wzrostu napadów rabunkowych na drogach. Sprzyjały temu także rozrastające się ciągle przywileje szlacheckie oraz wyjątkowo przewlekła i nieskuteczna procedura karna, które w bardzo wielu przypadkach uniemożliwiały ukaranie szlachcica parającego się procederem dokonywania rozbojów na podróżujących. Znacznie mniej napadów na drogach dokonywali chłopci, gdyż nie posiadali oni przywilejów bezkarności tak jak szlachta i w razie schwytania groziła im surowa kara, którą z reguły była kara śmierci. Dodać należy, że niebezpieczeństwo na drogach istniało głównie na południowo-wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej oraz na terenie dzisiejszego województwa podkarpackiego i małopolskiego. Na pozostałych obszarach kraju napadów było niewiele albo nawet wcale.

#### 1.4. Wiek XVIII

W zakresie budowy dróg o twardej nawierzchni w wieku XVIII nastąpił duży postęp, przede wszystkim w krajach zachodniej Europy. Przykładowo w 1716 r. powołano we Francji Korpus mostów i dróg, który prowadził m.in. prace badawcze dotyczące nawierzchni drogowych. W tym czasie ostatecznie zaniechano używania do budowy dróg drewna i faszyny, zastępując je materiałem kamiennym, a także zaczęto stosować nowy typ nawierzchni zaprojektowanej przez inżyniera Piotra Trésaqueta polegający na układaniu kamieni „na sztorc” i sypaniu na nie warstwy tłuczni o znacznie mniejszej niż dawniej grubości. Obydwie warstwy następnie ubijano specjalnymi walcami. Powstałym w ten sposób drogom nadano nazwę „bitych”. Ponieważ efekty prac Korpusu mostów i dróg okazały się bardzo zadowalające, w roku 1747 król Ludwik XV powołał do życia istniejącą do dnia dzisiejszego i cieszącą się zasłużoną sławą *École Nationale des Ponts et des Chaussées* (Narodowa Szkoła Dróg i Mostów), którą kierował pochodzący ze Szwajcarii znakomity inżynier Jan Perronet. Po upływie kilkunastu lat jej absolwenci stanowili trzon kadry europejskiego budownictwa drogowego.

Drogi projektowane przez Piotra Trésaqueta musiały być wykonywane przez fachowych pracowników, znających się na sztuce budowlanej, przestrzegających technicznych wymogów, stosujących odpowiednie materiały, nad pracą których czuwał odpowiednio przeszkolony personel nadzoru. Rzeczą oczywistą jest, że zmianie uległa organizacja robót, która musiała być już prowadzona według ustalonych dla całego kraju normatywów. W tym czasie francuska sieć drogowa liczyła około 40 000 km i objęcie jej jednolitą organizacją w praktyce nie

było realne. Dlatego w 1776 r. wprowadzony został odpowiedni podział klasyfikacyjny. Scentralizowano budowę i konserwację dróg narodowych pierwszej klasy (tzw. *routes nationales*), liczących 42 m szerokości „między parkanami”. Drogi te to przede wszystkim trakty łączące Paryż z najważniejszymi francuskimi portami oraz stolicami państw ościennych. Pod nadzorem władz prowincjonalnych pozostawały natomiast drogi drugiej, trzeciej i czwartej klasy, o szerokości odpowiednio: 36, 30 i 24 metrów. Także w Anglii, Austrii i Niemczech w XVIII wieku rozpoczęto budowę dróg wzorowanych na rozwiązaniach francuskich. Tylko Belgia i Holandia stosowały nadal zmodyfikowany system Trésaqueta, co podyktowane było lokalnymi warunkami surowcowymi. Do budowy górnej warstwy drogi używano tam klinkieru lub cegły.

Poprawa jakości dróg spowodowała coraz szerzej wprowadzane techniczne ulepszenia pojazdów, w tym przede wszystkim zamieniono pasy skórzane, na których zawieszono było pudło karocy, na resory stalowe. Miało to bezpośredni wpływ nie tylko na podniesienie komfortu jazdy, ale także na znaczne zmniejszenie ciężaru pojazdu. Lepsza nawierzchnia dróg nie wymagała już stosowania do zaprzęgów sześciu koni, ale w zupełności wystarczyła ich tylko jedna para, co znacznie zmniejszyło koszty transportu tymi pojazdami. Zmianie uległa także konstrukcja wozów towarowych, np. w dawnych furgonach używano obręczy na kołach o szerokości szesnastocalowych (41 cm), zaś w jeżdżących po drogach tłuczniowych wystarczyła obręcz o szerokości 3 cali. W tym okresie dyliżans stał się powszechnym środkiem lokomocji, np. Paryż miał codzienne połączenie z Havrem, cztery razy w tygodniu kursował dyliżans do Lyonu i Bordeaux, a dwa razy z Rennes i Besançon. W Anglii „latająca karetka” przemierzała 350-kilometrowy odcinek z Londynu do Manchesteru w ciągu pięciu i pół dnia.

Niestety, stan polskich dróg w XVIII wieku niewiele zmienił się. Nadal były w bardzo złym stanie, ale za to stosunkowo bezpieczne. Ich zmorą natomiast opłaty mytnicze. Próbę zmiany istniejącego stanu rzeczy podjął Sejm w uchwale z roku 1764, powołując specjalne komisje skarbowe dla przejęcia opieki nad mostami i groblami. Jednak uchwała ta utrzymywała dotychczas istniejący system finansowania robót, uprawniający właścicieli gruntów przylegających do drogi do pobierania opłat. Nadal korzystano też z bezpłatnej robocizny pańszczyźnianej, która nie tylko była mało efektywna, ale przede wszystkim niefachowa. Działalność powołanych komisji była nieefektywna i nie dała żadnych większych spodziewanych wyników. Także w roku 1764 Sejm próbował – zresztą nieskutecznie – wprowadzić ład w zakresie pobierania opłat celnych i zlikwidować dawno przestarzałe nadania prawa do ich egzekwowania przez magnaterię. W wieku XVIII usprawniono natomiast organizację polskiej poczty, m.in. przyznając królowi Stanisławowi Augustowi prawo do dochodów przez nią uzyskiwanych. Nastąpiło to w uchwale sejmowej *Pacta conventa*, na podstawie której król wydał zarządzenie porządkujące dotychczas partykularną i nieracjonalną organizację poczty. Na tej podstawie rozbudowano sieć pocztową, która ostatecznie obejmowała 22 trakty o łącznej długości 750 mil. Najważniejszymi były:

trakt brzeski – do Torunia, wielkopolski – do Poznania i Wschowy, ruski – do Lwowa i Łucka, krakowski oraz wrocławski. Wszystkie przeprowadzone zmiany były możliwe dzięki generalnemu zwolnieniu poczty z opłat celnych, a także od wszelkiego rodzaju rekwizycji i przymusowych kwaterunków. Zwiększeniu uległa także liczba stacji pocztowych, zlokalizowanych w miastach i miasteczkach, w odstępach co 2–6 mil. Mała prędkość przy przewozie przesyłek i osób uświadomiła, iż bez dobrych dróg nie będzie sprawnej i szybkiej poczty. Podjęto więc próbę skupienia problemów budowy i konserwacji najważniejszych dróg w ręku państwa, o czym świadczy uchwała sejmowa z 1768 roku. Przyznawała ona poczcie środki na naprawę dróg pocztowych w wysokości 200 000 złotych. Ponieważ jednak skarb państwa świecił pustkami, inicjatywa ta nigdy nie została zrealizowana.

W XVIII wieku drogi wiodące z Krakowa do Poznania, z Wilna do Lwowa czy z Grodna do Torunia, wiodły przez Warszawę. Bezpośrednie połączenia ważniejszych ówczesnych ośrodków miejskich istniały jedynie między Krakowem i Lwowem oraz Toruniem i Poznaniem. Przestała istnieć stara, jeszcze średniowieczna sieć drogowa, posiadająca charakter nieregularnej siatki zagęszczonej na zachód od Wisły. Nowa miała kształt sieci pajęczej z ośrodkiem w Warszawie, a liczne trakty radialne, kształtujące się w punkcie centralnym, stały się drogami głównymi. Natomiast koncentryczne drogi obwodowe stały się szlakami drugorzędnymi, wyłącznie o znaczeniu lokalnym. Możemy to zobaczyć na mapie Polski, opracowanej w 1772 r. w formie atlasu, przez kartografa Rizzi Zannoniego, która była pierwszą mapą naszego kraju z naniesionymi drogami, mostami i przeprawami przez rzeki. Nie była ona jednak zbyt dokładna, zawierała wiele uproszczeń i nie zawsze oddawała prawdziwy obraz sieci dróg i przepraw. Znacznie bardziej dokładne były mapy opublikowane ok. roku 1790 przez pułkownika wojsk koronnych i geografa królewskiego Karola de Perthées. Wyróżnił on w nich trzy kategorie dróg:

- 1) drogi pocztowe – oznaczone podwójną cienką linią ciągłą,
- 2) gościńce – oznaczone podwójną cienką linią, jedną ciągłą a drugą przerywaną,
- 3) drogi zwykłe – oznaczone pojedynczą cienką linią ciągłą<sup>10</sup>.

Opierając się na zachowanych pamiętnikach z tamtych czasów można dojść do wniosku, że większych różnic pomiędzy poszczególnymi rodzajami dróg wówczas nie było, a odrębne oznakowanie dróg pocztowych miało na celu tylko poinformowanie podróżnych o trasie przejazdu poczty, rozmieszczeniu pocztowych stacji noclegowych, miejscach zmiany zaprzęgów konnych itp. Wprawdzie ogólnie zły stan polskich dróg był wielokrotnie przedmiotem obrad sejmowych, jednakże posłowie – z posłami do Sejmu Czteroletniego – nie zdołali przyjąć żadnego realnego programu jego poprawy. Pomimo ogólnie przyjmowanego przez wojskowych za pewnik znaczącego wpływu dobrze utrzymanych traktów

<sup>10</sup> Zob. L. Zimowski, *Geneza i rozwój komunikacji pocztowej na ziemiach polskich*, Warszawa 1972, s. 263–264.

komunikacyjnych na poziom bezpieczeństwa kraju, w programie założonej w roku 1765 przez króla Stanisława Augusta Szkoły Rycerskiej w Warszawie nie znalazł się przedmiot o technice budowy dróg. W roku 1788 Sejm powołał (wzorując się na Francji, Prusach i Rosji) dwa korpusy inżynierów – koronny (94-osobowy) i litewski (32-osobowy) – złożone z pontonierów i pionierów. Zadaniem tych drugich była m.in. reperacja i rozszerzanie dróg, budowa grobli oraz mostów stałych i przenośnych. Wyposażenie tych wojsk w sprzęt niezbędny do realizacji ww. zadań było bardzo skromne, gdyż korpus posiadał jedynie 60 sztuk taczek. Takie lekceważące podejście do techniki budowy dróg w tym czasie istniało nie tylko w wojsku, ale również w administracji cywilnej. Pojawiały się jednak nieliczne przejawy troski o polskie drogi. Przykładem może być anonimowa broszura pt. *Zasady o rolnictwie, rękodzielnictwie i handlu*, wydana w Supraślu w 1790 roku, która w jednym z rozdziałów zatytułowanym „Trwałość dróg i dobroć grobli” zalecała szereg przedsięwzięć technicznych mających na celu budowę trwałych grobli, ich zabezpieczenia przed zniszczeniem i właściwą eksploatację. Bardziej szczegółowa była instrukcja (uniwersał) Komisji *Boni Ordinis Ziemi Łomżyńskiej* z maja 1790 r. zalecająca m.in., aby drogi na jej terenie były tak szerokie, by dwa pojazdy konne swobodnie mogły się wyminąć. Nakazywała też uprzątnięcie wszelkich kamieni z dróg, wykopanie korzeni na drogach, obcięcie nisko zwisających gałęzi, kopanie rowów odwadniających itp. Na rozstajach dróg miały być stawiane drogowskazy wskazujące, gdzie która droga prowadzi, z oznaczeniem mil do wsi lub miasteczka traktowego. Za nieprzestrzeganie przepisów tej instrukcji (uniwersału) przewidziana była kara pieniężna dla stanu szlacheckiego, zaś dla plebejuszy – kara cielesna. W jakim zakresie jej postanowienia były rzeczywiście realizowane i przestrzegane – trudno jest powiedzieć, ale pewnie w niewielkim, skoro uchwały sejmowe również nie były wprowadzane w życie.

## 1.5. Wiek XIX

Początek wieku XIX to przede wszystkim epoka napoleońska, która przyniosła znaczące zmiany w drogownictwie. Planując kampanie wojenne, Napoleon przykładał bardzo dużą wagę do jakości tras przyszłych przemarszów swoich wojsk. Chodziło przede wszystkim o szybkie i bezproblemowe przemieszczanie się ciężkich jaszczy z prochem i ważących bardzo dużo dział, które musiały nadążać za piechotą i konnicą. Wymagało to posiadania dobrych dróg. W czasie pierwszej kampanii włoskiej zlecił on budowę czterech dróg przez Alpy. Posiadały one twardą nawierzchnię, spadki poniżej siedmiu procent i prawidłowe odwodnienie. Nie trzeba dodawać, że wszystkie one wiodły przez bardzo trudne – z punktu widzenia technicznego – tereny górskie. Przez cały czas swojego panowania Napoleon przywiązywał bardzo dużą wagę do sprawnie działającej komunikacji, co uwidocznili się m.in. w wysokości nakładów na budowę dróg i mostów, które były wyższe od kwot przeznaczanych na wznoszenie budowli pań-

stwowych i twierdz. To za jego panowania powstały pierwsze regulacje w zakresie wykupu ziemi pod nowe drogi oraz opracowano pierwszą kompleksową mapę całej Europy w skali 1:100 000, o objętości 400 arkuszy. Upadek francuskiego cesarza wcale nie spowodował – jak to niestety bywało w poprzednich epokach – regresu w dziedzinie budowy i utrzymania tras komunikacyjnych. W większości ówczesnych krajów Europy doceniono znaczenie dobrego stanu dróg i ich wpływu na rozwój gospodarczy oraz postęp cywilizacyjny. Przede wszystkim w Anglii, Prusach i Austrii, w oparciu właśnie o wzorce francuskie, rozpoczęto budowę dróg bitych, zwanych szosami (*chaussee*). Tylko w Rosji nadal jeżdżono po drogach gruntowych, a na zbudowanie pierwszej szosy z Petersburga do Moskwy zdecydowano się w roku 1834.

Pierwsze reformy w dziedzinie budowy dróg na terenach polskich w XIX wieku miały swój początek w czasie Księstwa Warszawskiego, kiedy to w roku 1808 powołano Centralny Zarząd Dróg. To wtedy rozpoczęto naprawę i konserwację głównych szlaków drogowych, zorganizowano regularny przewóz poczty pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi (kursy dwa razy w tygodniu), a ponadto wprowadzono przewozy pasażerów na trasie Warszawa – Poznań. Z kolei w Królestwie Kongresowym władze zainicjowały budowę dróg o twardej nawierzchni, a działająca wtedy Komisja Spraw Wewnętrznych dokonała w roku 1816 podziału: podzieliła drogi na dwie klasy. Koszty związane z budową i utrzymaniem dróg pierwszej klasy ponosił skarb państwa, zaś finansowanie dróg drugiej klasy obciążało władze poszczególnych województw. Poczyniono także starania o zorganizowanie sieci publicznych środków transportu zarówno dla przewozu osób, jak i towarów.

Za początek drogownictwa na ziemiach polskich uznać należy powołanie w 1819 r. Dyrekcji Generalnej Dróg i Mostów Królestwa Polskiego, na której czele stanął generał Franciszek Ksawery Christiani (1772–1842). Po upadku powstania listopadowego, w roku 1832 władze rosyjskie w jej miejsce utworzyły Dyrekcję Komunikacji Lądowych i Wodnych, również pod zarządem generała Christianiego. Od roku 1819, pod jego kierownictwem zbudowano cały system dróg będących zaczątkiem nowoczesnego polskiego drogownictwa. Do roku 1830 wykonano ponad 1300 km dróg bitych łączących Warszawę z Modlinem, Dęblinem, Terespołem, Krakowem, Radomiem, Kaliszem i Kownem. Były to drogi typu Trésaqueta, realizowane według wzorów francuskich. Posiadały więc one prawidłowy przekrój poprzeczny, obustronne rowy przydrożne oraz twardą nawierzchnię kamienną o szerokości od 3,6 do 5,4 metra. Na budowę jednego kilometra drogi zużywano około trzech tys. dniówek pieszych i tysiąc sto sprzężajnych, przy czym starano się do maksimum wykorzystać obowiązkowe i bezpłatne świadczenia okolicznej ludności (tzw. szarwark). Do roku 1842 dróg bitych wybudowano już 2195 km oraz 20 traktów z mostami na rzekach. To za dyrektorowania generała Christianiego powstał trakt brzeski o długości ok. 190 kilometrów, a także trakty: kalisko-poznański, kowieński, krakowski, toruński i fabryczny (wiodący do Kalisza przez Łódź i Sieradz).

Samodzielność polskiej administracji drogowej z siedzibą w Warszawie zakończyła się w roku 1846, kiedy to została ona włączona do systemu rosyjskiego i podporządkowana Głównemu Zarządowi Komunikacji i Budowli Publicznych w Petersburgu. Od tego momentu prace inwestycyjne na drogach wyraźnie zostały spowolnione, ograniczając się w zasadzie do ich konserwacji. W roku 1849 system bitych dróg przekroczył 2303 km i składał się z ośmiu traktów głównych oraz kilku dróg lokalnych o łącznej długości ponad 1475 km. Centrum systemu znajdowało się w Warszawie.

Jak już wspomniano wcześniej – drogi typu Trésaqueta powstawały w całej XIX-wiecznej Europie, może z wyjątkiem Anglii, w której przyjął się przekrój nawierzchni zaprojektowany przez szkockiego inżyniera Johna Mac Adama. Polegał on na zastąpieniu podkładu z kamieni układanych „na sztorc” warstwą grubego tłucznia, na którą sypano tłuczeń drobny, które następnie ubijano oddzielnie specjalnymi walcami drogowymi. Technologia ta wymagała wprowadzenia większej ilości tłucznia, jednak pozwalała na znaczny stopień mechanizacji robót, a tym samym przyspieszenie tempa powstawania drogi.

W połowie XIX wieku powszechnie zaczęto stosować (i trwa to w zasadzie do dnia dzisiejszego) typ nawierzchni tłuczniowej, stanowiącej połączenie systemu McAdama oraz Trésaqueta, z dalszymi rzecz jasna ulepszeniami. Dało to stosunkowo mało ścieralną i trwałą nawierzchnię, która pod wpływem powolnego ruchu pojazdów konnych ulegała dalszej komprymacji, niewiele przy tym tracąc na gładkości. Problemem w omawianym okresie były przeprawy przez szerokie rzeki. Nie znano wówczas jeszcze metod głębokiego fundamentowania podpór mostowych. Jedynie na rzekach o szerokości nie większej niż 50–60 m i na gruntach skalistych wznoszono kamienne mosty, których filary w nurcie rzeki osadzano na palach drewnianych, dodatkowo wzmocnionych narzutem kamiennym. Nie była to metoda bezpieczna, szczególnie na rzekach o piaszczystym dnie i wartkim nurcie. Nie największa była też trwałość drewnianych pali wbitych w dno rzeki. Największy tego typu most na świecie powstał w Plauen w Saksonii i uważany był za arcydzieło sztuki inżynierskiej tych czasów. Większość jednak mostów budowanych w owych czasach miała wyłącznie drewnianą konstrukcję, z opartych na palach bitych z łodzi lub tratwy. Długość niektórych z nich przekraczała nawet 100 m, np. most w Wittingen w Szwajcarii posiadał rozpiętość przęsła 119 metrów. Jednak mosty te nie były trwałe, wymagały stałej, kosztownej i starannej konserwacji. Często też padały ofiarą wezbranych wód, co niejednokrotnie prowadziło do poważnych katastrof. Dlatego nadal przeprawy przez wiele rzek odbywały się promem lub przez most pontonowy, montowany wiosną i rozbierany zimą. Przełom w budowie mostów nastąpił dopiero wraz z postępem w rozwoju hutnictwa, kiedy to zamiast drewna lub kamienia zaczęto stosować o wiele trwalsze żeliwo, żelazo, a potem stal.

Pierwszy na świecie most żeliwny wybudowano w roku 1779 na rzece Severn w Anglii. Był to most łukowy o rozpiętości 31 m, jednoprzęsłowy, wzorowany na konstrukcjach mostów kamiennych. Nowością było zastosowanie

w nim specjalnie odlanych kształtek żeliwnych zamiast stosowanych powszechnie ciosów kamiennych. Jego budowniczym był Abraham Darby. Nie znalazł on zbyt wielu naśladowców, gdyż do 1810 r. powstały jeszcze tylko trzy mosty żeliwne: na Śląsku pod Strzegomiem i dwa w Paryżu (Pont des Arts oraz Point d'Austerlitz). Z kolei inżynierowie amerykańscy opracowali i zaczęli realizować na dużą skalę mosty wiszące. Wykorzystali oni wytrzymałość stali na rozciąganie, stosując łańcuchy rozpięte między brzegami rzeki czy innej przeszkody terenowej i podwieszając do nich jezdnię. Mosty wiszące (zwane wtedy łańcuchowymi) pozwalały na konstruowanie przeseł o rozpiętości znacznie większej niż przy wznoszeniu mostów drewnianych lub kamiennych. Na naszym kontynencie mosty wiszące wzbudziły bardzo duże zainteresowanie w Anglii, a pierwszym ich konstruktorem w tym kraju był Samuel Bron. Wybudował on w roku 1820 most przez Tamizę o rozpiętości 125 metrów. Z kolei Tomasz Telford zaprojektował i zrealizował podobny most przez zatokę morską w Menai (także w Anglii) o rozpiętości przęsła 176 metrów. Na owe czasy stanowiło to osiągnięcie na skalę światową. Znacznie większym osiągnięciem był most wybudowany w tym czasie przez francuskiego inżyniera Jeana Chaleya przez dolinę Sarine we Fryburgu, w którym zamiast łańcuchów zastosowano liny plecione z cienkich drutów stalowych o średnicy trzech milimetrów, przy czym jedna lina składała się z 1056 drutów. Rozpiętość przęsła mostu wynosiła 275 metrów.

Najnowsze światowe rozwiązania w dziedzinie budowy mostów próbował wprowadzić na terenie Królestwa Polskiego dyrektor robót komunikacji lądowych inżynier Metzler. Mianowicie w roku 1820 zaprojektował on most łańcuchowy przez Wisłę o rozpiętości przęsła 135 metrów. Jednak do jego realizacji – pomimo pozytywnej opinii Warszawskiego Towarzystwa Królewskiego Przyjaciół Nauk – ostatecznie nie doszło, gdyż projektant nie podał sposobu fundowania filarów w nurcie rzeki, a także brak było zgody rządu Królestwa Polskiego na sfinansowanie tak kosztownego przedsięwzięcia. Właściwie Metzlerowi udało się zbudować kładkę dla pieszych zawieszoną na żelaznych łańcuchach łączącą brzeg stawu w Parku Łazienkowskim Warszawie z teatrem usytuowanym na wyspie.

Należy podnieść, że w pierwszej połowie XIX wieku konstruktorzy i budowniczowie mostów nie rozwiązywali jeszcze w pełni problemów statyki i wytrzymałości tworzyw. Nie zdawali sobie też jeszcze w pełni sprawy z faktu, że mosty wiszące są stosunkowo mało sztywne i bardzo wrażliwe na boczne uderzenia wiatrów, co w warunkach bliskości zbiorników wodnych jest rzeczą dość powszechną. Doprowadziło to w owych czasach do wielu przypadków ich zawalenia przez huragany, np. mostu Telforda w Menai. Konsekwencją tych zdarzeń było znaczne ograniczenie budowania mostów wiszących w Europie. Dopiero w drugiej połowie XIX wieku uporano się z problemem przekraczania większych (a właściwie szerszych) przeszkód wodnych, kiedy to wprowadzono głębokie fundamentowanie filarów mostowych pod osłoną sprężonego powietrza. Także w tym samym okresie czasu próbowano zastąpić drogi bite – bardzo kosztowne

w budowie i wymagające ciągłej konserwacji – trakcją sztywnotorową, czyli poruszaniem się pojazdów po szynach. Tor sztywny był wcześniej stosowany w kopalniach niemieckich i angielskich, po którym poruszały się wózki z urobkiem. Rozwijające się intensywnie w XVIII wieku górnictwo węgla kamiennego i hutnictwo wymagało przemieszczania taniego stosunkowo urobku niezbyt drogimi środkami transportu. Początkowo również i na powierzchni stosowano tory drewniane, a siłę mięśni ludzkich zastąpiono trakcją konną. Jednak tory budowane z drewna okazały się nietrwałe i dlatego w roku 1779 huta w Coalbrookdale zastąpiła je żeliwnymi beleczkami o długości ok. 50 cm, szerokości 4 cm i wysokości 10 cm. Każda z nich mocowana była trzema gwoździami do poprzecznych podkładów drewnianych. Rzecz jasna rozwiązania te już dawno odeszły w zapomnienie, pozostała po nich jedynie nazwa tramwaj, jako dość powszechnego na całym świecie środka transportu miejskiego (od angielskiego „*tram*” – belka, „*way*” – belka, czyli droga belkowa). Próby powszechnego zastąpienia trakcji szynowej do ruchu towarowego i osobowego jeszcze w tym okresie nie powiodły się. Pojazd poruszający się po sztywnym torze mógł ciągnąć tylko jeden koń, z uwagi na ograniczenie szerokości wynikające z rozstawu obu szyn. Uniemożliwiało to zwiększenie liczby koni, a tym samym zwiększenie ładowności i szybkości poruszania się pojazdu. Dodatkowy problem stwarzała budowa mijanek. Nawet wybudowane w 1832 r. liczące 128 km tory z Linzu do Budziejowic, obsługiwane przez powozy osobowe zaprzęgnięte w jednego konia, nie znalazły naśladowców i nie zagroziły dominacji dróg bitych w systemie komunikacyjnym ówczesnej Europy<sup>11</sup>.

W latach trzydziestych XIX wieku wszystkie większe miasta na naszym kontynencie miały już połączenie zbudowanymi z trwałych materiałów szosami, po których stale kursowały dyliżanse różnych typów. Dominującym był pięcotonowy pojazd o czterech przedziałach pasażerskich dla 16–18 osób, ciągnięty przez cztery lub sześć koni. Istniały też linie pośpieszne, przewożące pocztę lub trzech – czterech pasażerów. Konstrukcje pojazdów były ciągle udoskonalane, tak że w okresie 1815–1840 ich prędkość wzrosła dwukrotnie. Za najszybszy na świecie środek komunikacji publicznej uznawano „latającą karete”, która na trasie Londyn – Birmingham poruszała się z prędkością 23 km/godz. Z nie mniejszą prędkością poruszały się francuskie dyliżanse pośpieszne, osiągając ok. 20 km/godz. W roku 1840 z tego środka transportu skorzystało we Francji 710 tys. osób, co miało również i ten skutek, iż nie tylko w tym państwie, ale także w całej zachodniej Europie powstała duża liczba przydrożnych zajazdów zajmujących się prawie wyłącznie obsługą podróżnych. W okresie panowania Napoleona przejazd z Paryża do Bordeaux kosztował 108 franków, aby w roku 1840 wzrosnąć do 740 franków. Opłata za transport towarów wynosiła w tym czasie odpowiednio: 33 i 20 centimów za tonokilometr.

---

<sup>11</sup> J. Müller, *Od ścieżek...*, s. 67–68.



Niestety, na ziemiach polskich dyliżanse były powolniejsze i bez wygod. Najczęściej był to czterokołowy długi drewniany kadłub obity blachą, bez podziału na przedziały. Ławki podłużne ustawione były wzdłuż ścian i z reguły mieściły dziesięć osób. Woźnica i konduktor, a czasem i dodatkowy jedenasty pasażer – siedzieli na przedzie pod daszkiem, oddzieleni ścianką od przedziału ogólnego. Siłę pociągową stanowiły cztery konie. Dyliżanse obsługiwały trasy z Warszawy do Brześcia, Kalisza, Kowna, Krakowa, Lublina i Torunia. Do Krakowa kursowały codziennie (z wyjątkiem niedziel), natomiast do pozostałych miast – dwa razy w tygodniu. Od nazwiska właściciela firmy przewozowej „Ekspedycja Karety Kurierskiej” Piotra Steinkellera zwano je „sztajnkellerkami”. Oprócz dyliżansów do Krakowa, Kalisza i Poznania kursowały też znacznie szybsze karety kurierskie zaprzężone w trzy konie. Podróż nimi z Warszawy do Krakowa trwała 22 godziny (czyli ok. 13 km/godz.). Koszt takiej eskapady wynosił 61 złotych, co stanowiło równowartość średniego miesięcznego uposażenia urzędnika. Rozkwit tej formy komunikacji trwał do czasu pojawienia się na torach lokomotywy Stephensona w 1829 roku. Ponieważ w drugiej połowie XIX wieku w dużej mierze funkcje podstawowego środka transportu przejęła kolej, nastąpiło znaczące spowolnienie w budowie dróg. Dopiero skonstruowanie samochodu spowodowało konieczność nie tylko potrzebę rozbudowy sieci szlaków drogowych, ale także znaczące podniesienie jakości nawierzchni oraz metod jej konserwacji, co miało miejsce przede wszystkim w zachodniej Europie oraz USA.

## 1.6. Wiek XX

Przełom wieku XIX i XX to gwałtowny rozwój przemysłu motoryzacyjnego w Stanach Zjednoczonych oraz w zachodniej Europie. Powstają wówczas coraz to doskonalsze modele samochodów, przede wszystkim osobowych. Musiały one jednak poruszać się po drogach o dobrej nawierzchni, umożliwiającej płynną jazdę i niepowodującą ciągłych ich awarii. Stan taki wymusił rozbudowę istniejącej sieci drogowej, a także budowę coraz to nowych odcinków dróg wiodących w rejony, do których niedawno jeszcze wiodły tylko drogi gruntowe. Wybuch pierwszej wojny światowej w 1914 r. znacznie zahamował co prawda ten trend, w tym przede wszystkim produkcję samochodów osobowych, jednak – paradoksalnie – wpłynął na olbrzymi postęp w produkcji pojazdów ciężarowych. Spowodowane było to masowym wykorzystywaniem ciężarówek przez walczące armie, gdyż ten rodzaj transportu był mniej podatny na zniszczenia powodowane działaniami militarnymi niż kolej czy trakcja konna. Trend ten utrzymywał się również po wojnie, gdyż np. 25% wszystkich pojazdów w zachodniej Europie w roku 1925 stanowiły ciężarówki. Rzecz jasna, rosła też produkcja samochodów osobowych, autobusów i pojazdów specjalnych np. dla straży czy transportu płynów.

W roku 1925 światowy przemysł motoryzacyjny oferował około 5 mln samochodów, w tym w Stanach Zjednoczonych ponad 4 mln, po drogach całego globu jeździło 20 mln aut. Do jazdy wykorzystywano wówczas wszystkie drogi, w tym również i te najstarsze, ale rzecz oczywista jazda nimi nie była zbyt komfortowa. Stara nawierzchnia pod działaniem kół samochodów oraz zwielokrotnionej liczby jeżdżących po niej pojazdów, bardzo szybko zużywała się. Drogi bite budowane przed laty systemem Trésaqueta bądź McAdama, bardzo odporne na powolny ruch kół wozów i koła z obręczy stalowych, nie wytrzymały szybko obracających się kół na pneumatykach stosowanych w samochodach. Koła aut wywoływały działanie ssące, tworzące się bezpośrednio za oponą i trwające tylko ułamek sekundy, które jednak naruszały strukturę jezdni. Stosowane w trakcie budowy owych starych dróg słabe lepiszcze łączące poszczególne kamienie (kamyki) podlegało wysysaniu przy większym natężeniu ruchu, a potem nawet uderzenie kopyta końskiego wybijało z jezdni pojedyncze ziarna tłucznia, stanowiące konstrukcyjny szkielet jezdni. W ten sposób ulegały szybkiej dewastacji nawet najbardziej solidnie zbudowane w przeszłości drogi bite.

Innym dość istotnym mankamentem tego rodzaju dróg było powstawanie dużych ilości kurzu, szczególnie na jezdniach budowanych z wapienia, który nie tylko utrudniał szybką jazdę, ale także przenikał do przydrożnych domów i powodował niszczenie mechanizmów samochodowych. Na ograniczenie prędkości aut wpływ miały ostre zakręty na drogach budowanych dla pojazdów konnych oraz wybrzuszenia na mostkach, a także liczne skrzyżowania w poziomie z drogami polnymi. Dość istotnym mankamentem dotychczas istniejących dróg była pięciometrowa ich szerokość, która umożliwiała co prawda swobodny dwukierunkowy ruch konny, ale okazała się za mała dla samochodów. Podobna sytuacja istniała w miastach, w których wąskie ulice nie były przystosowane do szybkiego przemieszczania się pojazdów samochodowych.

Istniejący stan rzeczy wymusił w krajach, w których dynamicznie rozwijała się motoryzacja, konieczność opracowania i zrealizowania programów kompleksowej przebudowy i znacznej rozbudowy sieci drogowej. Jak można domyślać się, potrzebne były na to ogromne ilości środków finansowych. Oceniano, że np. koszt takiej modernizacji wynosiłby około pół miliarda ówczesnych funtów, co stanowiło kwotę niebagatelną. Sięgnięto zatem do półśrodków i zaczęto stosować pokrywanie dotychczas istniejących nawierzchni dróg bitych powierzchniowemu ich smołowaniu, co miało zapobiegać wysysaniu lepiszcza przez poruszające się koła. Eksperymentowano również z pokrywaniem jezdni klinkierem i płytami kamienno-betonowymi, ale nie przyniosło to większych pozytywnych efektów. Natężenie ruchu drogowego wzrastało z każdym rokiem coraz szybciej, notowano lawinowo narastającą liczbę wypadków, a koszty utrzymania i konserwacji dróg pochłaniały ogromne sumy. Koniecznością więc stała się kompleksowa modernizacja sieci starych szlaków drogowych. Ostatecznie w krajach zmotoryzowanych do tych prac przystąpiono w latach dwudziestych XX wieku. Przede wszystkim poszerzono jezdnie do standardowej – jak na owe czasy – szerokości

7 m (tzn. 3,5 m dla każdego kierunku ruchu), pobocza utwardzono żwirem lub nawet brukiem, zwiększono promienie łuków do 590 m, stosując trzystumetrowe łuki tylko w terenach górskich. Przebudowane profile podłużne dróg, likwidując lokalne wybrzuszenia na mostkach, przepustach i skrzyżowaniach z torami kolejowymi, zaś spadki podłużne zredukowano do 3% na nizinach i do 6% w górach. Wiele miast otrzymało obwodnice umożliwiające ominięcie zatłoczonych i często wąskich ulic śródmiejskich. Zaczęto też stosować – w zależności od natężenia ruchu – trzy typy nawierzchni:

- 1) lekkie – do 500 pojazdów na dobę,
- 2) średnie – do 1000 pojazdów na dobę,
- 3) ciężkie – powyżej 1000 pojazdów na dobę.

Każdy z wymienionych typów składał się z dwóch warstw: podbudowy (fundamentu) i górnej warstwy (jezdni). Do podbudowy często wykorzystywano istniejącą już nawierzchnię brukową lub tłuczniową. Na gruntach nieprzepuszczalnych (iły, glina) układano pod podbudowę warstwę piasku grubości ok. 20 cm będącą warstwą filtracyjną, umożliwiającą zbieranie się wody opadowej bezpośrednio pod tą podbudową. Było to o tyle istotne, gdyż woda, zwiększając swoją objętość podczas zamarzania zimą, mogła spowodować uszkodzenie nawierzchni, a przełomy (wysadziny) były i są niebezpieczne dla szybkiego ruchu pojazdów. Więcej problemów nastroczało prawidłowe skonstruowanie warstwy górnej (jezdni), gdyż musiała ona być wytrzymała na ścieranie, a jednocześnie posiadać szorstkość umożliwiającą oponom samochodów taką przyczepność, aby nawet na mokrej jezdni nie dochodziło do poślizgów. Poradzono sobie w ten sposób, że na podbudowie kładziono kilkucentymetrową warstwę specjalnie przygotowaną mieszankę bitumiczną mineralno-smołową lub mineralno-asfaltową. Rzadziej stosowano nawierzchnię betonową z twardego, mało ścieralnego kruszywa, najczęściej bazaltowego, gdyż droga zbudowana w tej technologii jest gorszej jakości niż asfaltowa.

Innym problemem związanym z drogami powstającymi z betonu jest mała elastyczność tego betonu i podleganie znacznym skurczom w następstwie zmian temperatury. W celu uniknięcia skurczowych spękań w nawierzchni betonowej konieczne jest zakładanie co kilka metrów szczelin dylatacyjnych (tzw. fug) wypełnionych plastyczną masą bitumiczną. Z kolei krawędzie tych szczelin wymagają ciągłej konserwacji, co i tak nie zapobiega kruszeniu się brzegów betonowych i nierówności zalewanych szczelin, a co przy większych prędkościach pojazdu jest wyraźnie odczuwalne przez jego pasażerów. Sporadycznie używano do budowy dróg, a właściwie jej nawierzchni, kamiennej kostki. Jest to co prawda surowiec odporny na warunki atmosferyczne i ścieranie, jednak ruch po tego typu jezdni ciężkich pojazdów (ciężarówek) powoduje jej wypolerowanie i przez to staje się ona niebezpiecznie śliska. Pierwsze próby pokrycia całej nawierzchni jezdni masą asfaltową podjęto już w połowie XIX wieku, kiedy to w Paryżu położono w roku 1864 na rue Bergère asfalt naturalny, tzw. ubijany (wapień przesycony asfaltem). Było to jednak przedsięwzięcie bardzo kosztowne i dopiero

powstanie na przełomie XIX i XX w. wielkich rafinerii produkujących m.in. duże ilości asfaltu naftowego pozwoliło na masowe jego stosowanie w drogownictwie. Pierwszą taką nawierzchnię z asfaltu wyprodukowanego z ropy naftowej ułożono w roku 1900 także w Paryżu na rue du Louvre. Również w Polsce zaczęto stosować ten surowiec, przede wszystkim do pokrywania nawierzchni dróg miejskich.

Niezależnie od samych dróg, budowana była od podstaw cała towarzysząca im infrastruktura: stacje benzynowe, warsztaty naprawcze, parkingi i miejsca postojowe, magazyny części zamiennych, punkty gastronomiczne, hotele i motele. Trzeba pamiętać, że w przeważającej liczbie państw w latach 20. i 30. ubiegłego wieku po drogach poruszały się nie tylko relatywnie szybkie pojazdy samochodowe, ale także zaprzęgi konne, powolne maszyny rolnicze, pędzono nimi stada zwierząt. Nieuniknione stawały się częste pomiędzy nimi kolizje, a przede wszystkim następowało poważne spowolnienie jazdy samochodów. Doprowadziło to osoby zajmujące się komunikacją lądową do wniosku, że droga, po której mógłby odbywać się bez większych przeszkód ruch samochodowy o dużym natężeniu, powinna mieć co najmniej dwa pasy ruchu w każdym kierunku, aby umożliwić wyprzedzanie wolniejszych uczestników ruchu.

Pierwotnie stosowana siedmiometrowa szerokość jezdni okazała się za małą. Pierwsze na świecie drogi nowego typu powstały na początku lat 20. XX wieku we Włoszech. Zaprojektowano wówczas szersze jezdnie, wprowadzono ruch jednokierunkowy, usunięto z nich całkowicie pojazdy konne. Były to trasy komunikacyjne przeznaczone wyłącznie dla ruchu samochodowego, a od włoskiego słowa *autostrade*, noszące nazwę autostrada. Pierwsza autostrada powstała w latach 1922–1924 we Włoszech i łączyła Mediolan z Varese (długości ok. 80 km). Jej projektantem był Piero Puricelli, który w kolejnych latach promował rozwój tego typu dróg w państwach Europy. Włoskie autostrady posiadały szerokość w koronie 28,5 m, dwie dwupasmowe jezdnie o szerokości 7,5 m każda, przedzielone pasem zieleni i pokryte masą bitumiczną. Wszystkie skrzyżowania z innymi drogami były dwupoziomowe, a wjazdy i zjazdy z autostrady były bezkolizyjne. Natomiast pierwszy nowoczesny system autostrad powstał w Niemczech, gdzie od 1932 r. można było przemieszczać się za jego pomocą między Kolonią i Bonn. Budowa systemu autostrad stała się jednym z haseł wyborczych Adolfa Hitlera i po dojściu do władzy NSDAP w 1933 r. doczekała się bardzo szybkiej realizacji, gdyż w latach 1933–1942 wybudowano ich ok. 3870 km<sup>12</sup>. W USA w roku 1927 powstała jednojezdniowa, sześciopasmowa autostrada łącząca Holand Tunnel i zachodni wylot z Nowego Jorku, w roku 1932 oddano do użytku 23-kilometrowy odcinek jednojezdniowej autostrady Kolonia – Bonn, zaś w 1933 r. 39-kilometrową autostradę Haga – Utrecht. Na początku 1940 r. Włosi posiadali 482 km autostrad jednojezdniowych, zaś Niemcy do roku 1941 wybudowali i eksploatowali 3869 kilometrów, a dalsze 2400 km znajdowało się

---

<sup>12</sup> E. Karolczuk, *Autostrady Hitlera*, „Przegląd” 2008, nr 1.

w realizacji. Zaznaczyć należy, że autostrady niemieckie miały nawierzchnię betonową, o czym zdecydował przede wszystkim brak własnych zasobów ropy naftowej.

Rozwój transportu drogowego w pierwszej połowie XX wieku odbywał się w atmosferze ostrej walki z transportem kolejowym. Początkowo wydawało się, że kolejom nic nie jest w stanie zagrozić, a ich monopol w przewozach towarowych i pasażerskich jest nie do złamania. Jednak wraz z postępującą modernizacją dróg, konstruowaniem coraz szybszych i wygodniejszych aut, kolej zaczęła przegrywać nie tylko w przewozach pasażerskich na krótkich i średnich odległościach, ale także w przewozach towarowych. Rozbudowana została sieć połączeń autobusowych, a transport ciężarowy zdobywał coraz więcej klientów wraz z wprowadzeniem przewozów w systemie „od drzwi do drzwi”. Wszystko to spowodowało, że od 1938 r. długość torów kolejowych na świecie zaczęła systematycznie maleć. Oczywiście również i na kolei podejmowano szereg przedsięwzięć i inwestycji, które miały trend ten powstrzymać i w wielu krajach udawało się to na jakiś czas bądź też na stałe. Jednak rozwój motoryzacji, a co za tym idzie – rozbudowy infrastruktury drogowej – postępował niezwykle szybko we wszystkich rozwiniętych gospodarczo krajach świata i trwa do dnia dzisiejszego.

## 1.7. Drogi w niepodległej Polsce

Po odzyskaniu w 1918 r. niepodległości przez Rzeczpospolitą, w jej granicach znalazło się około 18 000 km torów odziedziczonych po zaborcach. Ich liczba była w zasadzie wystarczająca dla kraju rolniczego, jakim wtedy była Polska. Oczywiście system połączeń kolejowych wymagał pewnych korekt i uzupełnień, aby mógł zostać scalony w funkcjonalną całość. Szczególnie dawał się we znaki brak dogodnych połączeń Śląska z Pomorzem i portami oraz Warszawy z Krakowem. Podjęto wiele dużych i kosztownych inwestycji w tym zakresie, m.in. wybudowano ok. 1800 km nowych linii kolejowych, w tym magistralę węglową łączącą Śląsk z Gdynią, zmodernizowano tory i tabor, wprowadzono jednolite zasady funkcjonowania wszystkich służb kolejowych, powołano specjalne przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Polskie Koleje Państwowe. Wysiłek ten spowodował, że w zasadzie już na początku lat 30. XX wieku można było przemieszczać się komunikacją kolejową po całym kraju, co stanowiło namacalny dowód niezłej kondycji polskiego kolejnictwa. Łączna długość linii kolejowych w 1920 r. wynosiła 18 400 km, zaś w roku 1938 wzrosła do 20 200 km (wzrost o 10%). Koleje przewiozły w tym samym czasie odpowiednio: 17 i 75 mln ton towarów (wzrost o 340%) oraz 67 i 226 mln pasażerów (wzrost o 240%).

Zupełnie inaczej przedstawiał się stan polskich dróg kołowych, który można określić jako katastrofalny. Dróg o ulepszonej nawierzchni bitumicznej nie było prawie w ogóle, a jeśli nawet pewne niewielkie odcinki istniały przed 1914 rokiem (szczególnie w b. zaborze pruskim), to działania wojenne doprowadziły do

ich całkowitej dewastacji. Również liczba samochodów była niewielka, gdyż w sumie wynosiła kilkanaście tys. sztuk. Stanowiły one przede wszystkim własność prywatną, a spora ich część należała do wojska i pochodziła z demobilu armii amerykańskiej. Trakcja samochodowa nie odgrywała w latach 20. XX wieku w Polsce w zasadzie żadnej roli transportowej, zaś na drogach panowała niepodzielnie trakcja konna. W roku 1918 sieć dróg o twardej nawierzchni w naszym kraju wynosiła ok. 44 000 km, w tym o nawierzchni ulepszonej (klinkierowej) jedynie ok. 500 km (stanowiło to zaledwie 11,2 km/100 km). Ogólna wielkość i stan dróg, jak również postęp w dziedzinie motoryzacji znacznie odbiegały od średniego poziomu europejskiego. Także i gęstość dróg była nierównomierna i wynosiła na ziemiach byłego zaboru:

- 1) pruskiego – 29,9 km/100 km,
- 2) austro-węgierskiego – 20,6 km/100 km,
- 3) rosyjskiego – 1,5 km/100 km.

Po zakończeniu wojny ponad 14 000 km dróg było w katastrofalnym stanie technicznym i wymagało gruntownej przebudowy, co wymagało nie tylko ogromnych nakładów finansowych, ale także odpowiedniego sprzętu i fachowej kadry. Pierwszy plan zmiany istniejącego stanu rzeczy opracowany został w 1923 roku. Był on obliczony na dwadzieścia lat i przewidywał wybudowanie 60 000 km dróg bitych oraz przebudowę mostów i przepustów drewnianych na mosty stałe. Trudna sytuacja finansowa Polski w tych czasach skorygowała te ambitne plany. W sumie w okresie międzywojennym zbudowano 20 000 km dróg, zwiększając ich gęstość do 16,5 km/100 km. Sieć dróg o twardej nawierzchni – według stanu na dzień 1 stycznia 1939 r. – wynosiła 64 500 km, w tym 3500 km o ulepszonej nawierzchni. Dzieliły się one na:

- 1) drogi państwowe – 14 500 km, w tym 3000 km o ulepszonej nawierzchni,
- 2) drogi wojewódzkie i powiatowe – 35 500 km, w tym 500 km o ulepszonej nawierzchni,
- 3) drogi gminne – 14 500 km.

Przy budowie dróg stosowano nie tylko siłę ludzkich rąk i maszyny konne, ale coraz nowocześniejsze maszyny drogowe parowe oraz napędzane silnikiem spalinowym, np. produkcji firm Kemna, Huty Zgoda, Bitvargen, Thiel & Krotkiewicz. Liczba pojazdów w latach 20. ubiegłego wieku jeżdżących po naszych drogach też nie była zbyt duża. O ile w roku 1928 zarejestrowano: w Anglii – 1 286 000 samochodów, we Francji – 946 000, w Niemczech – 473 000, we Włoszech – 153 000, to w Polsce ich liczba nie przekroczyła 22 000. Dysproporcje te zostały nieco zmniejszone w latach 30., kiedy podjęto w Państwowych Zakładach Inżynierii – w oparciu o licencje włoskie i szwajcarskie – produkcję samochodów ciężarowych (marki Ursus) i osobowych (marki Fiat 508). Nie były to jednak liczby zbyt duże, gdyż w roku 1938 produkcja Fiata 508 wyniosła 6000 sztuk, zaś ciężarowych Ursusów ok. 1500 egzemplarzy. W tym czasie uruchomiono regularne przewozy autobusowe, ale liczba pasażerów nie była zbyt duża,

gdyż np. w roku 1938 wyniosła łącznie ok. 29 mln, co stanowiło zaledwie 13% kolejowych przewozów osobowych. Także minimalny był przewóz towarów samochodami ciężarowymi. W chwili wybuchu drugiej wojny światowej Polska zajmowała w dziedzinie motoryzacji jedno z ostatnich miejsc w Europie. Według danych z 1938 r. w niżej wymienionych krajach zarejestrowano następujące liczby samochodów:

- 1) USA – 30 000 000 (4,5 mieszkańca na jeden samochód),
- 2) Anglia – 2 419 000 (20 mieszkańców na jeden samochód),
- 3) Francja – 2 192 000 (19 mieszkańców na jeden samochód),
- 4) Niemcy – 1 709 000 (38 mieszkańców na jeden samochód),
- 5) Włochy – 436 000 (100 mieszkańców na jeden samochód),
- 6) Polska – 34 000 (1000 mieszkańców na jeden samochód).

Warto odnotować, że pierwszą nawierzchnię asfaltową, do której budowy użyto wyłącznie asfaltu wyprodukowanego z polskiej ropy wydobytej w Borysławiu, była nawierzchnia na drodze nr 9/11 Stryj – Drohobycz w kilometrach 24–26. Dokonała tego Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin” w Drohobyczu w roku 1929<sup>13</sup>.

Podobnie jak pierwsza wojna światowa, także i druga wojna światowa przyniosła ogromne zniszczenia na polskich drogach. Większość mostów oraz towarzysząca szlakom drogowym infrastruktura została kompletnie zniszczona. Nawierzchnia wielu dróg była nieprzejezdna. Należy pamiętać, że Polska w latach 1944–1945 zmieniła całkowicie swoje granice na wschodzie, zachodzie i północy, a w dużej mierze także na południu. W tym czasie w eksploatacji znajdowało się – według danych na 31 grudnia 1945 r. – 90 981 km dróg o twardej nawierzchni. Średnia gęstość wynosiła więc 29,2 km/100 km, ale kraj nie był równomiernie pokryty siecią szlaków drogowych, gdyż np. w ówczesnym województwie białostockim współczynnik ten wynosił 16 km/100 km, w warszawskim 25/100 km, natomiast we wrocławskim 57/100 km. Jednak już w roku 1946 – kosztem ogromnego wysiłku nie tylko drogowców, ale też żołnierzy i lokalnego społeczeństwa – zdołano odbudować większość tras komunikacyjnych i przywrócić ich przejezdność. Zaczęto rozwijać na szeroką skalę produkcję materiałów budowlanych na potrzeby drogownictwa, a w roku 1947 przystąpiono do stopniowej modernizacji starych i zużytych nawierzchni.

W latach 1950–1955 długość dróg kołowych o twardej nawierzchni wzrosła o 1245 km. Dziesięciolecie 1960–1970 przyniosło kolejnych 26 000 km nowych albo przebudowanych dróg. W następstwie współpracy rządu polskiego z ONZ dokonały się radykalne zmiany w systemie organizacji prac drogowych, czego widocznym efektem był program „Rozwój sieci drogowej” realizowany w latach 1973–1977. Przez 35 powojennych lat w kraju zbudowano 54 000 km nowych dróg, zmodernizowano kolejnych 87 000 km, a także 127 km autostrad. Ponadto wybudowano 5000 objazdów (obwodnic) wokół wsi i miast. Wszystkie te inwe-

<sup>13</sup> P. Osęka, *W II RP też mieliśmy problem z drogami*, „Polityka” 2011, s. 29.

stycje spowodowały, iż współczynnik gęstości sieci drogowej wzrósł do 48,8 km/100 km. Według stanu na dzień 1 stycznia 2009 r. w Polsce było 259 000 km dróg publicznych o twardej nawierzchni, z czego:

- 1) 18 500 km dróg krajowych, w tym 761 km autostrad i 450 km dróg ekspresowych,
- 2) 28 500 km dróg wojewódzkich,
- 3) 114 000 km dróg powiatowych,
- 4) 97 500 km dróg gminnych.

W roku 2009 oddano do użytku 86,7 km autostrad i 55,5 km dróg ekspresowych.

Długość dróg publicznych w roku 2013 zwiększyła się do 383 313 km, a według kategorii ich stan przedstawiał się następująco:

- 1) drogi krajowe – 18 520 km – co stanowi 5% wszystkich dróg,
- 2) drogi wojewódzkie – 28 536 km – co stanowi 7% wszystkich dróg,
- 3) drogi powiatowe – 126 924 km – co stanowi 33% wszystkich dróg,
- 4) drogi gminne – 209 333 km – co stanowi 55% wszystkich dróg.

Drogi wojewódzkie w zasadzie w całości były utwardzone, a jedynie 285,36 km spośród nich zostało zaklasyfikowanych jako nieutwardzone. Jeżeli chodzi o drogi powiatowe, to 114 231,60 km było utwardzonych, zaś nieutwardzonych było 12 692,60 km. Natomiast w kategorii dróg gminnych 98 386,51 km to drogi o nawierzchni utwardzonej, a 110 946,49 km nieutwardzone<sup>14</sup>.

W lipcu 2020 r. łączna długość autostrad i dróg ekspresowych w Polsce wynosiła 4158 km, z czego 1694 km to autostrady. W sieci dróg publicznych znajduje się ok. 30 tys. obiektów mostowych i tuneli o łącznej długości ponad 550 tys. m, przy czym w sieci dróg krajowych jest ich ponad 4,5 tys. m o łącznej długości 190 tys. m i powierzchni ponad 2,3 mln m<sup>2</sup>. Statystycznym obiektem na drogach krajowych jest most o długości 42,6 m, powierzchni 521 m<sup>2</sup> i szerokości 12,2 m. Z kolei mostów o długości większej niż 200 m na drogach krajowych jest 109. W ciągu dróg krajowych funkcjonuje jedna przeprawa promowa przez Wisłę na drodze nr 90 w miejscowości Korzeniewo. W gestii Głównej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad znajduje się ponad 16 tys. przepustów, w tym 3020 sztuk o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm. Ponad 40% natężenia ruchu drogowego na wszystkich drogach publicznych w Polsce to ruch na drogach krajowych.

Dla lepszego zilustrowania skali natężenia ruchu pojazdów na polskich drogach warto też poznać liczbę zarejestrowanych pojazdów na dzień 31 grudnia 2011 roku. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego było ich ogółem 23 852 525<sup>15</sup>, przy czym łącznie z posiadającymi pozwolenie czasowe (rejestrację czasową) liczba ta wynosiła 24 189 370 pojazdów. W rozbiciu na poszcze-

---

<sup>14</sup> *Przedwojenna Polska w liczbach*, Warszawa 2020.

<sup>15</sup> Według danych GUS (stan na 30.06.2018 r.) zarejestrowanych w Polsce było już 29 656 238 pojazdów wszelkich typów [przyj. aut.].



gólne kategorie pojazdów wielkości te były następujące (w nawiasie podano łącznie z pojazdami posiadającymi zezwolenie czasowe):

- 1) samochody osobowe – 17 871 810 (18 125 490),
- 2) autobusy – 98 380 (100 299),
- 3) samochody specjalne – 146 170 (149 222),
- 4) motorowery – 1 011 942 (1 032 980),
- 5) samochody ciężarowe – 2 844 511 (2 892 064),
- 6) ciągniki samochodowe – 235 173 (239 514),
- 7) ciągniki rolnicze – 1 598 721 (1 613 397).

Z podanych wielkości można wysnuć wniosek, że Polska po drugiej wojnie światowej dokonała ogromnego postępu w dziedzinie budowy dróg i towarzyszącej infrastruktury. Natomiast ostatnie trzydzieści lat to przede wszystkim lawinowo narastająca liczba pojazdów mechanicznych poruszających się po tych drogach, na co sieć polskich dróg okazała się niewystarczająca. Dysproporcje pomiędzy liczbą i stanem dróg a liczbą pojazdów stwarzają od wielu lat poważne utrudnienia w płynności i komforcie jazdy, nie wspominając już o bezpieczeństwie. Jednak nakłady na budowę dróg, w tym przede wszystkim pochodzące ze środków unijnych, stwarzają nadzieję, że stan ten powoli zmieni się, chociaż na pewno nie tak prędko, jak byśmy sobie tego życzyli.

## 1.8. Regulacje prawne drogownictwa w niepodległej Polsce

System dróg zastany po odzyskaniu niepodległości przez Polskę w roku 1918 znajdował się w opłakanym stanie. Tym niemniej z uwagi na potrzebę jak najszybszego scalenia w jedną całość dość rozległego jak na warunki europejskie terytorium, ówczesne władze polskie przystąpiły przede wszystkim do przywrócenia przejezdności głównych tras komunikacji kolejowej i drogowej, co wymuszone i przyspieszone zostało potrzebami obronnymi w czasie wojny z Rosją Sowiecką w roku 1920. Jednak po uporaniu się z problemami obrony polskich granic (w tym także z Ukrainą, Czechosłowacją, Niemcami i Litwą) Sejm uchwalił już w dniu 10 grudnia 1920 r. ustawę o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej<sup>16</sup>. Zaczęła ona obowiązywać od dnia 15 stycznia 1921 roku. Miała istotne znaczenie dla rozwoju drogownictwa w naszym kraju, gdyż nie tylko określiła wykaz najważniejszych dróg państwowych, ale także powoływała administrację drogową, ustalała podmioty obowiązane do ponoszenia kosztów budowy i utrzymania dróg oraz świadczeń drogowych w naturze. Składała się z 41 artykułów. W załączniku do ustawy znalazł się wykaz dróg państwowych o łącznej długości 10 500 km, w tym:

- 1) 4503 km dróg magistralnych, łączących stolicę państwa z granicami lub kresami,
- 2) 2670 km dróg magistralnych, przechodzących z południa na północ,
- 3) 3327 km dróg magistralnych, przechodzących z zachodu na wschód.

<sup>16</sup> Dz.U. z 1921 r., nr 6, poz. 32.

Ustawa nie definiowała pojęcia „droga publiczna”, a jedynie dzieliła je na drogi państwowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe i drogi gminne. Budowa nowej drogi, przenoszenie całej drogi, jej odcinków lub mostów z jednej kategorii do drugiej następować miało odpowiednio na mocy uchwały: sejmowej – w odniesieniu do dróg państwowych, wojewódzkiego związku samorządowego – w odniesieniu do dróg wojewódzkich, powiatowego związku samorządowego – w odniesieniu do dróg powiatowych, rady gminy – w odniesieniu do dróg gminnych.

Ogólna polityka drogowa, zarząd dróg państwowych, zwierzchni nadzór nad stanem istniejących i budową nowych dróg publicznych wszystkich kategorii oraz nad gospodarką drogową pod względem technicznym i administracyjnym należały do Ministerstwa Robót Publicznych, zaś nadzór administracyjny na drogach samorządowych sprawowało także wspomniane ministerstwo, ale w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych. Wydatki związane z budową i utrzymaniem dróg państwowych obciążały Skarb Państwa, zaś dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych – opłacano odpowiednio z funduszy: wojewódzkiego, powiatowego, gminnego. Ustawa przewidywała przekazywanie zadań i funduszy w omawianym zakresie samorządom. W razie powierzenia budowy i utrzymania dróg państwowych wojewódzkiemu lub powiatowemu związkowi samorządowemu, Ministerstwo Robót Publicznych przekazywało im również fundusze na ten cel. Oprócz środków własnych zgromadzonych przez związki samorządowe na drogownictwo, możliwe było pozyskiwanie dodatkowych środków na ten cel z opłat specjalnych uchwalonych przez wojewódzkie bądź powiatowe związki samorządowe, a także z zapomóg udzielanych przez budżet centralny. Przewidziano również powołanie funduszu pożyczkowego na budowę dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, który tworzony był z kwot corocznie określonych w budżecie państwa, a także ze zwrotu pożyczek udzielonych ze Skarbu Państwa związkom samorządowym na budowę i utrzymanie dróg.

Obowiązkiem partycypowania w budowie i utrzymaniu dróg obciążano też podmioty, które czerpały szczególne korzyści z dróg lub też nadmiernie je zużywały (np. kopalnie, fabryki). Zniesione zostały wszelkiego rodzaju myta pobierane dotychczas na drogach publicznych poza tymi, na które zgodę wyraziło Ministerstwo Robót Publicznych i to na okres nie dłuższy niż dziesięć lat, a na drogach samorządowych związek samorządowy, po zatwierdzeniu jego uchwały w tym przedmiocie przez Ministerstwo Robót Publicznych. Utrzymano natomiast opłaty tzw. kopytkowe pobierane na rzecz gmin miejskich przy wjeździe do miast, a także opłaty przewozowe na rzekach. W sytuacji, gdy związek samorządowy nie był w stanie udźwignąć ciężaru budowy i utrzymania dróg samorządowych, a leżało to w interesie publicznym, to ustawa dopuszczała możliwość powstawania spółek drogowych, których członkami mogły być zarówno osoby prawne, jak też i fizyczne. Powołanie tego rodzaju spółki miało w zasadzie charakter dobrowolny. Jeżeli jednak nie wszyscy godzili się na przystąpienie do niej,

to na żądanie grupy następowało to pod przymusem, przy czym podmioty będące za powołaniem spółki musiały zobowiązać się do poniesienia przynajmniej dwóch trzecich części kosztów budowy i utrzymania drogi. Spółki drogowe z mocy ustawy posiadały osobowość prawną, a także prawo ściągania opłat od swoich członków w drodze egzekucji administracyjnej.

Innym istotnym rozwiązaniem zawartym w ustawie z dnia 10 grudnia 1920 r. było wprowadzenie świadczeń drogowych w naturze. Mogło to nastąpić w dwóch sytuacjach:

- 1) w razie zagrożenia lub przerwania komunikacji na drogach państwowych, wojewódzkich i powiatowych, spowodowanego klęskami żywiołowymi (zasy śnieżne, powódź, osuwiska),
- 2) dla budowy i utrzymania dróg gminnych.

W pierwszym przypadku zarządzenie w sprawie wprowadzania świadczeń drogowych wydawane było przez organy administracji państwowej pierwszej instancji, a w nagłych wypadkach przez władze gminne. Polegały one na przymusowym dostarczeniu środków przewozowych i robocizny za opłatą. Natomiast w drugim przypadku decyzję podejmowała rada gminy względnie władze miejskie, a świadczenie obejmowało – oprócz opłat w gotówce – robocizną tzw. pieszą i środki przewozowe. Do świadczeń obowiązani byli wszyscy mieszkańcy gminy opłacający podatki bezpośrednie. Przepisy zezwalały na zastępowanie (na podstawie uchwały rady gminy) świadczeń drogowych opłatą w wysokości pokrywającej koszty najmu robocizny lub środków przewozowych. Rzecz jasna do dostarczenia środków przewozowych mogli zostać pociągnięci jedynie ci mieszkańcy, którzy byli posiadaczami tego rodzaju środków. Na podstawie upoważnienia zawartego w omawianej ustawie wydane zostały trzy bardzo istotne rozporządzenia Ministra Robót Publicznych:

- 1) z dnia 8 października 1921 r. w sprawie statutu wzorcowego dla spółek drogowych<sup>17</sup>,
- 2) z dnia 12 lipca 1922 r. w sprawie określenia kwalifikacji wymaganych od samorządowej służby drogowej<sup>18</sup>,
- 3) z dnia 20 lipca 1922 r. w sprawie wywłaszczania lub zajmowania gruntów i materiałów do budowy i utrzymania dróg publicznych<sup>19</sup>.

Ustawa z dnia 10 grudnia 1920 r. obowiązywała ponad czterdzieści lat, a konkretnie do dnia 7 maja 1962 r., kiedy to została zastąpiona przez ustawę z dnia 29 marca 1962 r. o drogach publicznych<sup>20</sup>. Rzecz jasna, na przestrzeni tylu lat, a w szczególności po roku 1945, była ona wielokrotnie nowelizowana w celu dostosowania jej zapisów do nowej sytuacji społeczno-gospodarczej i politycznej, który w tym czasie nastąpiła w Polsce<sup>21</sup>.

<sup>17</sup> Dz.U. z 1922 r., nr 5, poz. 33.

<sup>18</sup> Dz.U. z 1922 r., nr 64, poz. 579.

<sup>19</sup> Dz.U. z 1922 r., nr 60, poz. 543.

<sup>20</sup> Dz.U. z 1962 r., nr 20, poz. 90.

<sup>21</sup> K. Jabłoński, *Rozwój techniki drogowej w Polsce w XX wieku*, „Drogownictwo” 2001 nr 1, s. 4–20.

Również w dniu 10 grudnia 1920 r. uchwalona została ustawa o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów<sup>22</sup>. Wprowadzała ona ten obowiązek na okres pięciu lat, tj. do dnia 15 stycznia 1926 roku. Następowoło to w sytuacji, gdy właściwe organy administracji drogowej nie były w stanie w wyniku dobrowolnej umowy uzyskać niezbędnej liczby środków przewozowych do budowy lub utrzymania dróg publicznych oraz mostów albo wtedy, gdy posiadacze tych środków żądali za ich wynajęcie zapłaty nadmiernej w stosunku do rzeczywistych kosztów utrzymania środków przewozowych. Zarządzenie w tej sprawie wydawał właściwy starosta, po wysłuchaniu opinii rady powiatowej lub rady miejskiej. Za dostarczone w ten sposób środki przysługiwało wynagrodzenie, wypłacane przez właściwe organy administracji drogowej za pośrednictwem urzędów gminnych lub magistratów niezwłocznie po dokonaniu świadczeń. Od świadczeń zwolnione były różne osoby i instytucje, ale osoby zobowiązane, które uchylały się od obowiązku dostarczania środków przewozowych podlegały karze grzywny do 15 tys. marek lub aresztu do dwóch tygodni, wymierzanych w trybie administracyjnym. Ponadto – niezależnie od wymierzonej kary – władze gminne zarządzały dostarczenie środków przewozowych na koszt ukaranego<sup>23</sup>.

W ustawie z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych<sup>24</sup> uregulowano przede wszystkim kwestię używania, ochrony oraz utrzymania istniejącej wówczas sieci dróg publicznych. Zadanie w tym zakresie powierzono właściwemu zarządowi drogowym powołanym na podstawie ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej. Sama ustawa zawierała ogólne unormowania w omawianym zakresie, natomiast szczegółowe regulacje znalazły się w rozporządzeniach wykonawczych wydanych na jej podstawie przez ministrów: robót publicznych, spraw wewnętrznych, sprawiedliwości. Za naruszenie przepisów ustawy groziła kara grzywny do tysiąca złotych lub aresztu do sześciu tygodni, albo obie te kary łącznie. Po wielu nowelizacjach ustawa utraciła moc obowiązującą w dniu 7 maja 1962 roku. W początkowym okresie niepodległej Polski władze wiele uwagi poświęcały stanowi dróg publicznych. Świadczy o tym chociażby liczba innych niż już wymienione aktów normatywnych:

- 1) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 stycznia 1921 r. o wywłaszczeniu nieruchomości, dokonywane przez b. władze okupacyjne na użytek dróg komunikacyjnych<sup>25</sup>,
- 2) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 1921 r. w sprawie rozciągnięcia na Ziemię Wschodnie mocy ustaw o dostarczaniu środków

---

<sup>22</sup> Dz.U. z 1921 r., nr 6, poz. 31.

<sup>23</sup> E. Talunas, *Historia finansowania drogownictwa polskiego*, „Drogownictwo” 2006 nr 2, s. 71–72.

<sup>24</sup> Dz.U. z 1921 r., nr 89, poz. 656.

<sup>25</sup> Dz.U. z 1921 r., nr 9, poz. 45.

- przewozowych do budowy i utrzymania dróg i mostów i o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej<sup>26</sup>,
- 3) ustawa z dnia 23 czerwca 1921 r. w przedmiocie rozszerzenia sieci dróg państwowych<sup>27</sup>,
  - 4) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 1922 r. w sprawie rozciągnięcia na Ziemię Wileńską mocy obowiązującej ustaw o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów i przepisów porządkowych na drogach publicznych<sup>28</sup>,
  - 5) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 maja 1922 r. o rozciągnięciu na obszar Spisza i Orawy, należący do Rzeczypospolitej Polskiej, mocy ustaw o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg i mostów, o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej i przepisów porządkowych na drogach publicznych<sup>29</sup>,
  - 6) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 1922 r. o rozciągnięciu na Ziemię Wileńską mocy obowiązującej ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej<sup>30</sup>,
  - 7) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 22 września 1922 r. o rozciągnięciu mocy obowiązującej ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów na obszarze województw: poznańskiego i pomorskiego<sup>31</sup>,
  - 8) ustawa z dnia 26 września 1922 r. o rozszerzeniu sieci dróg państwowych<sup>32</sup>,
  - 9) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 30 grudnia 1922 r. w przedmiocie sadzenia i utrzymywania drzew przydrożnych na drogach publicznych<sup>33</sup>,
  - 10) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 maja 1923 r. w sprawie podwyższenia grzywnien za przekroczenia przepisów porządkowych na drogach publicznych<sup>34</sup>,
  - 11) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r. regulujące używanie i ochronę dróg<sup>35</sup>,

---

<sup>26</sup> Dz.U. z 1921 r., nr 36, poz. 213.

<sup>27</sup> Dz. U. z 1921 r., nr 63, poz. 387.

<sup>28</sup> Dz.U. z 1922 r., nr 41, poz. 346.

<sup>29</sup> Dz.U. z 1922 r., nr 41, poz. 350.

<sup>30</sup> Dz.U. z 1922 r., nr 60, poz. 540.

<sup>31</sup> Dz.U. z 1922 r., nr 82, poz. 735.

<sup>32</sup> Dz.U. z 1922 r., nr 89, poz. 808.

<sup>33</sup> Dz.U. z 1923 r., nr 8, poz. 51.

<sup>34</sup> Dz.U. z 1923 r., nr 54, poz. 378.

<sup>35</sup> Dz.U. z 1924 r., nr 61, poz. 611.

- 12) rozporządzenie Ministra Kolei i Ministra Robót Publicznych z dnia 2 lipca 1924 r. w sprawie przepisów o skrzyżowaniach dróg publicznych z kolejami żelaznymi<sup>36</sup>,
- 13) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 20 maja 1925 r. zmieniające rozporządzenie z dnia 26 czerwca 1924 r. regulujące używanie i ochronę dróg<sup>37</sup>,
- 14) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o ustalaniu szerokości dróg publicznych na obszarze Rzeczypospolitej, na którym obowiązują przepisy prawa cywilnego, zawarte w tomie X cz. I zb. Praw Ces. Ros.<sup>38</sup>,
- 15) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 24 sierpnia 1927 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o ustalaniu szerokości dróg publicznych na obszarze Rzeczypospolitej, na którym obowiązują przepisy prawa cywilnego, zawarte w tomie X cz. I zb. Praw Ces. Ros.<sup>39</sup>,
- 16) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 października 1927 r. o zmianie w sieci publicznych dróg państwowych<sup>40</sup>,
- 17) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20 października 1927 r. o dostarczaniu środków przewozowych dla wykonywania budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów<sup>41</sup>,
- 18) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 lutego 1928 r. o zmianie ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych<sup>42</sup>,
- 19) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 lipca 1928 r. w sprawie przekazania czynności b. Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie w zakresie administracji drogowej innym organom oraz poruczenia administracji dróg państwowych samorządom na obszarze województw: krakowskiego, lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego<sup>43</sup>,
- 20) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 września 1929 r. w sprawie administracji drogowej na obszarze województw: warszawskiego, łódzkiego, kieleckiego, lubelskiego, białostockiego, wileńskiego, poleskiego, nowogródzkiego i wołyńskiego<sup>44</sup>,
- 21) ustawa z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym<sup>45</sup>,

---

<sup>36</sup> Dz.U. z 1924 r., nr 65, poz. 641.

<sup>37</sup> Dz.U. z 1925 r., nr 55, poz. 397.

<sup>38</sup> Dz.U. z 1927 r., nr 51, poz. 453.

<sup>39</sup> Dz.U. z 1927 r., nr 83, poz. 743.

<sup>40</sup> Dz.U. z 1927 r., nr 91, poz. 817.

<sup>41</sup> Dz.U. z 1927 r., nr 95, poz. 846.

<sup>42</sup> Dz.U. z 1928 r., nr 18, poz. 151.

<sup>43</sup> Dz.U. z 1928 r., nr 72, poz. 649.

<sup>44</sup> Dz.U. z 1929 r., nr 72, poz. 544.

<sup>45</sup> Dz.U. z 1931 r., nr 16, poz. 81.

- 22) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Skarbu z dnia 10 czerwca 1931r. zmieniające rozporządzenie z dnia 17 marca 1931 r. w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym<sup>46</sup>,
- 23) ustawa z dnia 18 marca 1931 r. o upoważnieniu Ministra Skarbu do udzielenia pożyczki Państwowemu Funduszowi Drogowemu<sup>47</sup>,
- 24) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Skarbu z dnia 10 czerwca 1931 r. o wykonaniu art. 7 ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym<sup>48</sup>,
- 25) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 2 września 1931 r. w sprawie zakazu używania na drogach publicznych z twardą nawierzchnią podków u koni z wystającymi ostrymi częściami<sup>49</sup>,
- 26) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Skarbu z dnia 3 października 1931 r. o wykonaniu ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym<sup>50</sup>,
- 27) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 5 listopada 1931 r. w sprawie przekazania wojewodom decyzji w sprawach pociągania do udziału w kosztach budowy i utrzymania dróg państwowych<sup>51</sup>,
- 28) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 stycznia 1932 r. w sprawie częściowego przekazania wojewodom uprawnień z art. 2 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej<sup>52</sup>,
- 29) ustawa z dnia 25 lutego 1932 r. w sprawie dróg lądowych i dróg wodnych w czasie wojny lub grożącego Państwu niebezpieczeństwa<sup>53</sup>,
- 30) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 1933 r. w sprawie dodatku drogowego i opłat od materiałów pędnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego<sup>54</sup>,
- 31) rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 4 października 1933 r. o czasie pracy dróżników na drogach publicznych<sup>55</sup>,
- 32) ustawa z dnia 26 marca 1935 r. o świadczeniach w naturze na niektóre cele publiczne<sup>56</sup>,

---

<sup>46</sup> Dz.U. z 1931 r., nr 25, poz. 156 i nr 56, poz. 458.

<sup>47</sup> Dz.U. z 1931 r., nr 27, poz. 169.

<sup>48</sup> Dz.U. z 1931 r., nr 30, poz. 213.

<sup>49</sup> Dz.U. z 1932 r., nr 12, poz. 70.

<sup>50</sup> Dz.U. z 1931 r., nr 92, poz. 716.

<sup>51</sup> Dz.U. z 1931 r., nr 103, poz. 793.

<sup>52</sup> Dz.U. z 1932 r., nr 6, poz. 40.

<sup>53</sup> Dz.U. z 1932 r., nr 26, poz. 230.

<sup>54</sup> Dz.U. z 1933 r., nr 48, poz. 380.

<sup>55</sup> Dz.U. z 1933 r., nr 87, poz. 672.

<sup>56</sup> Dz.U. z 1935 r., nr 27, poz. 204.

- 33) rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Skarbu z dnia 20 lipca 1935 r. o umarzeniu nieściągalnych opłat na Państwowy Fundusz Drogowy<sup>57</sup>,
- 34) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 1935 r. w sprawie zmiany opłat od pojazdów i od niektórych pojazdów konnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego<sup>58</sup>,
- 35) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4 maja 1936 r. o zmianie rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 30 grudnia 1922 r. w przedmiocie sadzenia i utrzymywania drzew przydrożnych na drogach publicznych<sup>59</sup>,
- 36) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 lipca 1936 r. w sprawie ulg w opłatach od niektórych pojazdów mechanicznych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego<sup>60</sup>,
- 37) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 lipca 1936 r. o obniżeniu dodatku drogowego do państwowego podatku od olejów mineralnych<sup>61</sup>,
- 38) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 listopada 1936 r. w sprawie ulg w opłatach od pojazdów mechanicznych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego<sup>62</sup>,
- 39) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1937 r. w sprawie dodatku drogowego i opłat od materiałów pędnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego<sup>63</sup>,
- 40) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 lipca 1937 r. o zmianie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1937 r. w sprawie dodatku drogowego i opłat od materiałów pędnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego<sup>64</sup>,
- 41) rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 21 stycznia 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o wykonaniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1937 r. w sprawie dodatku drogowego i opłat od materiałów pędnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego<sup>65</sup>,
- 42) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lutego 1938 r. w sprawie ulg w opłatach od pojazdów mechanicznych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego<sup>66</sup>,

---

<sup>57</sup> Dz.U. z 1935 r., nr 57, poz. 371.

<sup>58</sup> Dz.U. z 1935 r., nr 65, poz. 405.

<sup>59</sup> Dz.U. z 1936 r., nr 40, poz. 302.

<sup>60</sup> Dz.U. z 1936 r., nr 54, poz. 392.

<sup>61</sup> Dz.U. z 1936 r., nr 58, poz. 428.

<sup>62</sup> Dz.U. z 1936 r., nr 89, poz. 619.

<sup>63</sup> Dz.U. z 1937 r., nr 7, poz. 58.

<sup>64</sup> Dz.U. z 1937 r., nr 37, poz. 450.

<sup>65</sup> Dz.U. z 1938 r., nr 10, poz. 66.

<sup>66</sup> Dz.U. z 1938 r., nr 22, poz. 194.



- 43) rozporządzenie ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 29 kwietnia 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Spraw Zagranicznych, Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu i Rolnictwa i Reform Rolnych w sprawie zwalniania od dodatku drogowego i opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego olejów mineralnych, spirytusu i benzolu, przeznaczonych do napędu pojazdów mechanicznych przedstawicielstw dyplomatycznych i zawodowych przedstawicielstw konsularnych państw obcych<sup>67</sup>,
- 44) rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 27 września 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu i Komunikacji o podatku drogowym<sup>68</sup>,
- 45) rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 27 września 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych o zmianie rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 12 maja 1933 r. w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym<sup>69</sup>,
- 46) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 marca 1939 r. o dodatku drogowym i opłatach od materiałów pędnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego<sup>70</sup>,
- 47) ustawa z dnia 30 marca 1939 r. o komunikacjach w służbie obrony Państwa<sup>71</sup>,
- 48) rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 20 kwietnia 1939 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu i Komunikacji o specjalnych dopłatach drogowych<sup>72</sup>.

Pozornie może wydawać się, że liczba wymienionych aktów normatywnych jest duża, jednak jeśli bliżej zapoznamy się z przedmiotem ich regulacji, to dominują ustawy oraz rozporządzenia odnoszące się do finansowania budowy i utrzymania ówczesnej sieci drogowej, a tym przede wszystkim zwiększenia wpływów do Państwowego Funduszu Drogowego. Wiele z tych aktów zachowało swoją moc obowiązującą także po drugiej wojnie światowej, stanowiąc podstawę prawną tworzenia się nowej sieci drogowej, jak też funkcjonowania administracji drogowej. Oczywiście, po 1944 r. wydano szereg nowych przepisów dotyczących drogownictwa, jednak trzon normatywny w tej sferze stanowiły wymienione wcześniej ustawy z lat 1920–1921 oraz rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z roku 1927. Z ważniejszych regulacji z okresu 1944–1962 należy wymienić:

---

<sup>67</sup> Dz.U. z 1938 r., nr 39, poz. 328.

<sup>68</sup> Dz.U. z 1938 r., nr 76, poz. 530.

<sup>69</sup> Dz.U. z 1938 r., n 81, poz. 553.

<sup>70</sup> Dz.U. z 1939 r., nr 28, poz. 184.

<sup>71</sup> Dz.U. z 1939 r., nr 29, poz. 195.

<sup>72</sup> Dz.U. z 1939 r., nr 38, poz. 253.

- 1) ustawę z dnia 29 stycznia 1948 r. o rozciągnięciu mocy obowiązującej ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych na cały obszar województwa śląskiego<sup>73</sup>,
- 2) ustawę z dnia 16 czerwca 1948 r. o zmianie ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej<sup>74</sup>,
- 3) rozporządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 24 stycznia 1952 r. w sprawie ustalenia sieci dróg państwowych<sup>75</sup>,
- 4) dekret z dnia 4 sierpnia 1956 r. o podziale dróg publicznych<sup>76</sup>,

Ten ostatni akt prawny wprowadzał podział dróg publicznych na dwie kategorie:

- 1) drogi państwowe – mające ogólnopolskie lub regionalne znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne,
- 2) drogi lokalne – mające miejscowe znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne oraz ulice i place miejskie, osiedlowe i wiejskie.

Zaliczenie konkretnej drogi do kategorii dróg państwowych, a także pozbawienie jej tego charakteru mogło nastąpić w drodze zarządzenia Prezesa Rady Ministrów. Natomiast zaliczenie do kategorii dróg lokalnych niezaliczonej do kategorii dróg państwowych następowało w drodze uchwały powiatowej rady narodowej, powziętej na wniosek gromadzkiej rady narodowej lub w drodze uchwały miejskiej rady narodowej, względnie rady narodowej osiedla. W przypadku drogi, która została pozbawiona charakteru drogi państwowej, jej zaliczenie do kategorii drogi lokalnej następowało automatycznie, tzn. bez potrzeby podejmowania jakiegokolwiek uchwały. Finansowanie dróg państwowych należało do budżetu centralnego, zaś dróg lokalnych – do budżetu terenowego.

Dopiero w dniu 7 maja 1962 r. weszła w życie uchwalona przez Sejm w dniu 29 marca 1962 r. ustawa o drogach publicznych<sup>77</sup>, która zastąpiła ustawę z 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych. Składała się ona z 56 artykułów. W art. 1 po raz pierwszy wprowadzona została w polskim ustawodawstwie definicja drogi publicznej rozumianej jako droga, z której mogli korzystać – zgodnie z jej przeznaczeniem – wszyscy na równych prawach. Podział dróg publicznych był inny niż uczyniono to w poprzedniej ustawie. Zostały one podzielone na następujące kategorie:

- 1) drogi państwowe – będące drogami o ogólnopaństwowym lub regionalnym znaczeniu ekonomiczno-komunikacyjnym,
- 2) drogi lokalne – stanowiące drogi o miejscowym znaczeniu ekonomiczno-komunikacyjnym,

<sup>73</sup> Dz.U. z 1948r., nr 10, poz. 73.

<sup>74</sup> Dz.U. z 1948 r., nr 34, poz. 225.

<sup>75</sup> Dz.U. z 1952 r., nr 6, poz. 39.

<sup>76</sup> Dz.U. z 1956 r., nr 35, poz. 158.

<sup>77</sup> Dz.U. z 1962 r., nr 20, poz. 90.

- 3) drogi zakładowe – stanowiące dojazdy od dróg państwowych lub lokalnych do określonych, przedsiębiorstw, zakładów, instytucji, społecznych gospodarstw, zespołu lub zespołów gospodarstw społecznych, a służące przede wszystkim do użytku tych zakładów.

Zaliczenie drogi do kategorii dróg państwowych oraz pozbawienie jej tego charakteru następowało w drodze zarządzenia Prezesa Rady Ministrów. Z kolei zaliczenie drogi do kategorii dróg lokalnych oraz pozbawienie jej tego charakteru wymagało uchwały powiatowej rady narodowej lub rady narodowej miasta stanowiącego powiat miejski bądź też rady narodowej miasta wyłączonego z województwa (Warszawa, Łódź, Poznań, Wrocław, Kraków). Natomiast w odniesieniu do dróg zakładowych, zaliczenie lub pozbawienie kategorii tego rodzaju drogi następowało na mocy gromadzkiej (gminnej) lub miejskiej rady narodowej albo rady narodowej osiedla. Gospodarka na drogach państwowych objęta była planem i budżetem centralnym, na drogach lokalnym planem i budżetem lokalnym, zaś na drogach zakładowych planem finansowym lub budżetem właściwych dla danej drogi zakładów.

Naczelnym organem administracji państwowej w zakresie budowy, przebudowy, ochrony i utrzymania dróg państwowych i lokalnych, jezdni dróg przelotowych (państwowych i lokalnych), mostów, wiaduktów i przepustów na tych drogach oraz dróg zakładowych był Minister Komunikacji. W odniesieniu do tych samych kategorii dróg, ale usytuowanych w granicach administracyjnych miast, miast stanowiących powiaty miejskie i miast wyłączonych z województw, osiedli, zabudowy wsi – z wyjątkiem jezdni dróg przelotowych (państwowych i lokalnych) oraz mostów, wiaduktów i przepustów na tych drogach – naczelnym organem administracji państwowej w zakresie budowy, przebudowy, ochrony i utrzymania był Minister Gospodarki Komunalnej. Budowa, przebudowa, ochrona i utrzymanie dróg państwowych (tzn. zarząd drogi), jezdni dróg państwowych przelotowych (państwowych i lokalnych) oraz mostów, wiaduktów i przepustów na tych drogach należała do kompetencji organów podległych Ministrowi Komunikacji, a dróg lokalnych oraz jezdni dróg lokalnych przelotowych, a także mostów, wiaduktów i przepustów na tych drogach – do właściwych do spraw drogowych organów prezydiów rad narodowych. W stosunku do dróg zakładowych obowiązki te obciążały zakłady, a nadzór państwowy nad ich wykonywaniem sprawowały właściwe do spraw drogowych organy prezydiów powiatowych (miejskich) rad narodowych.

Omawiana ustawa definiowała też pojęcie pasa drogowego, określała zasady jego zajmowania, zajmowanie i zwalnianie gruntów zajętych na cele drogowe, ochrony i utrzymania dróg publicznych, zadrzewiania dróg publicznych, obowiązki właścicieli gruntów przyległych do drogi publicznej, odszkodowania za szkody związane z budową i eksploatacją dróg publicznych, właściwość w zakresie budowy, przebudowy i utrzymania skrzyżowań dróg publicznych z kolejami, drogami wodnymi i innymi urządzeniami oraz zjazdów z drogi i urządzeń

odwadniających, koszty budowy, przebudowy i utrzymania dróg publicznych stanowiących dojazdy i skrzyżowań tych dróg z innymi urządzeniami.

Ustawa w rozdziale 11 przewidywała też obowiązek świadczeń na rzecz utrzymania dróg publicznych. Mogło wprowadzić go prezydium miejskiej, względnie gromadzkiej (gminnej) rady narodowej lub rady narodowej osiedla, właściwej ze względu na obszar zagrożenia – na wniosek zarządu drogi – w celu zwalczania zagrożenia lub przerwania komunikacji na skutek zasp śnieżnych, powodzi lub osuwisk, jeżeli środki techniczne, którymi dysponował zarząd drogi okazały się niewystarczające. Następowo to w drodze uchwały, na ściśle określony czas i obejmowało odpłatne świadczenia osobiste i rzeczowe. Konkretnie polegało na obowiązku wykonywania określonych robót na drogach publicznych (świadczenia osobiste) albo dostarczania środków przewozowych i sprzętu niezbędnego do wykonywania tych robót (świadczenia rzeczowe). Obowiązek ten obciążał osoby fizyczne, a także posiadaczy pojazdów samochodowych i zaprzęgowych zamieszkałe na terenie objętym uchwałą prezydium właściwej rady narodowej.

Dla porządku należy dodać, że ustawa zawierała upoważnienie dla Rady Ministrów oraz kierowników kilku resortów do wydania mających duże znaczenie w praktyce drogownictwa przepisów wykonawczych. Były to następujące akty prawne:

- 1) zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 23 stycznia 1963 r. w sprawie zaliczenia niektórych dróg lokalnych do kategorii dróg państwowych oraz pozbawiania niektórych dróg państwowych ich dotychczasowego charakteru<sup>78</sup>,
- 2) rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Gospodarki Komunalnej z dnia 8 lutego 1963 r. w sprawie ochrony dróg publicznych i technicznych urządzeń drogowych<sup>79</sup>,
- 3) uchwała nr 84 Rady ministrów z dnia 21 lutego 1963 r. w sprawie udziału zakładów w kosztach budowy i utrzymania dróg zakładowych<sup>80</sup>,
- 4) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 marca 1963 r. w sprawie zadrzewień dróg publicznych podlegających nadzorowi Ministra Komunikacji<sup>81</sup>,
- 5) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 1963 r. w sprawie świadczeń na rzecz utrzymania dróg publicznych<sup>82</sup>,
- 6) uchwała nr 257 Rady Ministrów z dnia 19 lipca 1963 r. w sprawie udziału uspołecznionych jednostek gospodarczych w kosztach inwestycji i utrzymania dróg lokalnych oraz udziału dokonujących przewozu

---

<sup>78</sup> M.P. z 1963 r., nr 10, poz. 50.

<sup>79</sup> Dz.U. z 1963 r., nr 8, poz. 48.

<sup>80</sup> Dz.U. z 1963 r., nr 20, poz. 107.

<sup>81</sup> Dz.U. z 1963 r., nr 9, poz. 55.

<sup>82</sup> Dz.U. z 1963 r., nr 17, poz. 93.

w kosztach wzmocnienia i naprawy mostów i wiaduktów drogowych na drogach publicznych<sup>83</sup>

- 7) zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lutego 1964 r. w sprawie zaliczenia niektórych dróg lokalnych do kategorii dróg państwowych oraz pozbawiania niektórych dróg państwowych ich dotychczasowego charakteru<sup>84</sup>,
- 8) zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 lipca 1970 r. w sprawie pozbawienia drogi państwowej Bogatynia – Rybarzowice – Sieniawka jej dotychczasowego charakteru i zaliczenie do kategorii dróg lokalnych<sup>85</sup>,
- 9) uchwała Rady Ministrów nr 31 z dnia 10 lutego 1971 r. w sprawie pasów drogowych dróg publicznych<sup>86</sup>,
- 10) rozporządzenie Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 2 grudnia 1972 r. w sprawie zadrzewień dróg publicznych objętych zakresem działania Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska<sup>87</sup>,
- 11) zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 8 października 1976 r. w sprawie pozbawienia drogi Borzecin Duży – Truskaw – Palmiry charakteru drogi państwowej<sup>88</sup>,
- 12) zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1980 r. w sprawie pozbawienia drogi Zwierzyniec – Jacnia charakteru dróg państwowej<sup>89</sup>,
- 13) zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 9 lutego 1980 r. w sprawie pozbawienia drogi państwowej Bębło–Ojców–Grodzisko jej dotychczasowego charakteru i zaliczenie do kategorii dróg lokalnych<sup>90</sup>.

Ustawa z dnia 29 marca 1962 r. o drogach publicznych przestała obowiązywać z dniem 1 października 1985 r., kiedy to weszła w życie ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach państwowych, która – będąc wielokrotnie nowelizowaną – obowiązuje do chwili obecnej<sup>91</sup>.

---

<sup>83</sup> M.P. z 1963 r., nr 68, poz. 335.

<sup>84</sup> M.P. z 1964 r., nr 12, poz. 53.

<sup>85</sup> M.P. z 1970 r., nr 25, poz. 202.

<sup>86</sup> M.P. z 1971 r., nr 11, poz. 88.

<sup>87</sup> Dz.U. z 1972 r., nr 51, poz. 332.

<sup>88</sup> M.P. z 1976 r., nr 39, poz. 177.

<sup>89</sup> M.P. z 1980 r., nr 5, poz. 19.

<sup>90</sup> M.P. z 1980 r., nr 5, poz. 41.

<sup>91</sup> Pełny tekst jednolity ustawy, przy uwzględnieniu bardzo wielu nowelizacji, został ogłoszony w Dzienniku Ustaw z 2020 r., poz. 470 ze zm.



## Rozdział 2.

# BEZPIECZEŃSTWO W TRANSPORCIE I KOMUNIKACJI

Jedną z najważniejszych wartości dla każdego człowieka było i jest bezpieczeństwo. Osiągnięcie i utrzymanie najwyższego poziomu bezpieczeństwa stanowi jeden z najbardziej pożądaných celów aktywności ludzkiej. Bezpieczeństwo absolutne jest tylko teoretycznym ideałem, do którego dąży się, ale nigdy nie jest ono osiągalne. Na przeszkodzie staje zawsze cały splot okoliczności zależnych i niezależnych od człowieka, zarówno natury społecznej, jak i przyrodniczej. Na przestrzeni istnienia gatunku ludzkiego i towarzyszących mu zagrożeń, człowiek nauczył się minimalizować lub nawet w całości eliminować ze swojego życia pewne zagrożenia, a nad niektórymi kategoriami przejął kontrolę. Jest to jeden z zasadniczych i ciągle ponawianych motywów ludzkiej aktywności na rzecz bezpiecznej egzystencji. Istnieją rzecz jasna różne płaszczyzny zapobiegania zagrożeniom. W najprostszycy sytuacjach wystarczy odpowiednie i roztropne zachowanie pojedynczego człowieka, czy też niewielkiej grupy osób. W innych potrzebne jest współdziałanie większych podmiotów; dużych zbiorowisk ludzi, jednostek administracyjnych, przedsiębiorstw itp. Wreszcie jest wiele niebezpieczeństw, którym skutecznie może przeciwdziałać jedynie organizacja państwowa, gdyż tylko ona dysponuje odpowiednimi środkami finansowymi, technicznymi, ludzkimi bądź organizacyjnymi. Niejednokrotnie także i siły jednego państwa mogą okazać się niewystarczające i wówczas musi ono skorzystać z pomocy innych państw lub organizacji międzynarodowych. Bezpieczeństwo nie jest czymś stałym, danym raz na zawsze, gdyż w przeciągu danego okresu jedne zagrożenia znikają lub poziom zagrożenia zmienia się, pojawiają się nowe czynniki, które negatywnie wpływają na poczucie bezpieczeństwa. Jest to proces ciągle trwający, który najprawdopodobniej nigdy nie zakończy się, gdyż bezpieczeństwo nie jest wartością niezmienną<sup>92</sup>. Wyjaśnienia wymaga też znaczenie terminu „bezpieczeństwo”. Otóż najprostsze jego definicje zawarte są w słownikach języka polskiego. W jednym z nich stwierdza się, że oznacza ono „stan niezagrożenia, spokoju, pewności”<sup>93</sup>. W innym mowa jest o tym, że jest to stan „niczym niezagrożony, niczym niezagrażający, chroniący przed niebezpieczeń-

---

<sup>92</sup> W. Fehler, *Bezpieczeństwo wewnętrzne współczesnej Polski. Aspekty teoretyczne i praktyczne*, Warszawa 2012, s. 5.

<sup>93</sup> H. Zgólkowa (red.), *Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*, t. 4, Poznań 1995, s. 128.

stwem”<sup>94</sup>. Jak trafnie zauważyła M. Pomykała, „w tym przypadku pojęcie to może posiadać dwa punkty odniesienia: zewnętrzny – bezpieczny to taki, który przez nic lub nikogo nie jest zagrożony, a także wewnętrzny – bezpieczny to taki, który sam nie stwarza zagrożenia dla innych”<sup>95</sup>. Niewątpliwie zapewnienie bezpieczeństwa należy do potrzeb podstawowych człowieka. Jak stwierdził J. Kukułka: „brak zaspokojenia potrzeby bezpieczeństwa wyrządza szkody jednostce czy grupie ludzkiej, gdyż destabilizuje jej tożsamość i funkcjonowanie. Przejawiają one wówczas tendencje do zmiany istniejącego stanu rzeczy, do oporu wobec niekorzystnych zmian i do stosowania środków ochronnych mogących przywrócić im poczucie bezpieczeństwa. Tendencje tego rodzaju dowodzą, że bezpieczeństwo jest nie tyle określonym stanem rzeczy, ile ciągłym procesem społecznym, w ramach którego działające podmioty starają się doskonalić mechanizmy zapewniające im poczucie bezpieczeństwa”<sup>96</sup>. Ciekawy model bezpieczeństwa zaprezentował szwajcarski uczoney D. Frei, wskazując na cztery istotne – w jego ocenie – elementy:

- 1) stan braku bezpieczeństwa występujący w sytuacji prawidłowego postrzegania rzeczywistego zagrożenia,
- 2) stan obsesji, w którym niewielkie nawet zagrożenie postrzegane jest jako duże,
- 3) stan fałszywego bezpieczeństwa opierający się na niedoszacowaniu (lekceważeniu) faktycznie poważnego zagrożenia,
- 4) stan bezpieczeństwa, w którym zagrożenie jest niewielkie, a jego postrzeganie adekwatne<sup>97</sup>.

Z kolei Z. Zięba odnosząc się do istoty bezpieczeństwa stwierdza, że „w najogólniejszym znaczeniu bezpieczeństwo można określić jako pewność istnienia i przetrwania, posiadania oraz funkcjonowania i rozwoju podmiotu. Pewność jest wynikiem nie tylko braku zagrożeń (ich niewystępowania lub wyeliminowania), ale także powstaje wskutek kreatywnej działalności danego podmiotu i jest w czasie, czyli ma naturę procesu społecznego”<sup>98</sup>. Na podstawie zaprezentowanych wyżej poglądów, można za W. Fehlerem przyjąć, iż „bezpieczeństwo to stan pewności i spokoju wynikający z niskiego poziomu zagrożeń, posiadania pozytywnych perspektyw rozwojowych oraz skutecznych środków ochrony przed negatywnie wartościowanymi zjawiskami i procesami”<sup>99</sup>. Przy tak rozumianym pojęciu terminu bezpieczeństwa, wyodrębni on dwa sposoby jego rozumienia. Pierwsze – wąskie (negatywne), które tłumaczy jako brak zagrożeń

<sup>94</sup> E. Sobol (red.), *Wielki słownik języka polskiego*, Warszawa 2006, s. 46–47.

<sup>95</sup> M. Pomykała, *Działania planistyczne administracji w systemie bezpieczeństwa wewnętrznego państwa*, Rzeszów 2015, s. 20.

<sup>96</sup> J. Kukułka, *Nowe uwarunkowania wymiaru bezpieczeństwa międzynarodowego*, „Wieś i Państwo” 1995 nr 1, s. 198–199.

<sup>97</sup> Z. Frei, *Sicherheit. Grundfragen der Weltpolitik*, Stuttgart. 1977, s. 17–22.

<sup>98</sup> R. Zięba, *Wprowadzenie. Pozimnowojenny paradygmat bezpieczeństwa międzynarodowego* [w:] *Bezpieczeństwo międzynarodowe po zimnej wojnie*, red. R. Zięba, Warszawa 2008, s. 16.

<sup>99</sup> W. Fehler, *Bezpieczeństwo wewnętrzne...*, s. 9.



i w związku z tym dominującą rolę przypisuje działaniom mającym na celu ochronę przed tymi zagrożeniami. Drugie – szersze (pozytywne), które jest ujmowane głównie z perspektywy aktywnego kształtowania pewności przetrwania, posiadania fundamentalnych wartości i swobód rozwojowych danej jednostki<sup>100</sup>.

Wprawdzie bezpieczeństwo nie należy do kategorii podzielnych, jednak dla celów badawczych, analitycznych i praktycznych, powstały różne jego typologie. Najczęściej wyodrębnia się je stosując kryterium: podmiotowe, przestrzenne, czasu, źródła zagrożenia. W przypadku kryterium podmiotowego wyodrębnia się bezpieczeństwo międzynarodowe, bezpieczeństwo państwa, bezpieczeństwo jednostki. Według R. Zięby bezpieczeństwo międzynarodowe to „zespół warunków, norm i mechanizmów międzynarodowych oraz oddziaływań, które zapewniają każdemu państwu danego systemu międzynarodowego czy regionu mniejszą lub większą pewność niezagrażonego istnienia, przetrwania i swobód rozwojowych. Bezpieczeństwo międzynarodowe obejmuje nie tylko lub nie przede wszystkim wartości egzystencjalne pojedynczych państw, ale również wartości wspólne dla danego systemu takie jak: stabilność, pokój, równowaga, współpraca”<sup>101</sup>. Natomiast bezpieczeństwo państwa oznacza „stan, w którym państwo posiada zdolność do kreowania, rozwijania i ochrony ważnych dla niego wartości przed zewnętrznymi i wewnętrznymi zagrożeniami”<sup>102</sup>. Żywotne interesy państwa są z reguły stawiane ponad interesami bezpieczeństwa międzynarodowego, gdyż rządy poszczególnych krajów są odpowiedzialne przede wszystkim przed swoim społeczeństwem<sup>103</sup>. Z kolei pojęcie bezpieczeństwa jednostki można wytłumaczyć jako „stan wolny od zagrożeń dla istotnych dla każdego człowieka wartości takich jak życie, zdrowie, wolność, nietykalność osoby i mienia, swoboda przekonań i głoszenia poglądów, prawo do pracy”<sup>104</sup>. Według J. Stańczyka zaprezentowane wcześniej kategorie bezpieczeństwa są odrębne i autonomiczne, ale też w poważnym stopniu warunkują się wzajemnie, zaś w części zawierają się w sobie<sup>105</sup>.

Nie wdając się w szersze rozważania na temat bezpieczeństwa<sup>106</sup>, dość powszechnie wyodrębnia się, przyjmując kryterium przedmiotowe, następujące kategorie bezpieczeństwa:

- 1) bezpieczeństwo polityczne,
- 2) bezpieczeństwo ekonomiczne,

<sup>100</sup> Tamże.

<sup>101</sup> R. Zięba, *Wprowadzenie. Pozimnowojenny...*, s. 17.

<sup>102</sup> Tak W. Fehler, *Bezpieczeństwo wewnętrzne...*, s. 10.

<sup>103</sup> R. Stemplowski, *Horyzont poznawczy i polityczny pojęcia „bezpieczeństwa państwa”* [w:] *Bezpieczeństwo międzynarodowe czasu przemian*, red. R. Kuźniar, Z. Lachowski, Warszawa 2003, s. 257.

<sup>104</sup> Por. W. Fehler, *Bezpieczeństwo wewnętrzne...*, s. 11.

<sup>105</sup> J. Stańczyk, *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*. Warszawa 1996, s. 23.

<sup>106</sup> Szerzej na ten temat np.: M. Pomykała, *Działania planistyczne...*; S. Pieprzny, *Administracja bezpieczeństwa i porządku publicznego*, Rzeszów 2008; P. Wawrzyk, *Bezpieczeństwo wewnętrzne Unii Europejskiej*, Warszawa 2009.

- 3) bezpieczeństwo militarne,
- 4) bezpieczeństwo ekologiczne,
- 5) bezpieczeństwo kulturowe,
- 6) bezpieczeństwo informacyjne,
- 7) bezpieczeństwo socjalne.

W razie zastosowania kryterium przestrzennego można wyodrębnić bezpieczeństwo globalne, bezpieczeństwo regionalne i bezpieczeństwo lokalne. Z kolei bezpieczeństwo wewnętrzne oraz bezpieczeństwo zewnętrzne dopełniają się i tworzą wspólną kategorię bezpieczeństwa państwa. Bezpieczeństwo wewnętrzne każdego państwa opisuje się jako istnienie sprawnego systemu, zdolnego przeciwstawić się różnym problemom i zagrożeniom. System ten tworzą instytucje bezpieczeństwa, zwane często strukturami realizacyjnymi albo systemem bezpieczeństwa wewnętrznego państwa<sup>107</sup>. Można też termin bezpieczeństwa wewnętrznego państwa ująć bardziej lapidarnie, a mianowicie, że jest to stan stabilności i równowagi wewnętrznej<sup>108</sup>.

W. Fehler z kolei określa bezpieczeństwo wewnętrzne państwa jako „określony stan struktur społecznych, politycznych i ekonomicznych wewnątrz państwa i takie ich ukształtowanie, aby zapewniały poczucie pewności jego obywatelom oraz stwarzały odpowiednie warunki do realizacji aspiracji tego państwa<sup>109</sup>. Dla tworzenia podstaw skutecznego działania na rzecz zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa wewnętrznego należy zapewnienie bezpieczeństwa ustrojowego, pokoju społecznego, bezpieczeństwa personalnego, bezpieczeństwa publicznego, porządku publicznego<sup>110</sup>. Bezpieczeństwo publiczne to stan wewnętrzny państwa, oparty o normy prawne, w którym zapewnione są warunki do sprawnego funkcjonowania organizacji państwowej realizującej wspólne, ponad jednostkowe cele, skutecznie egzekwuje się obowiązki i chroni prawa jednostek żyjących w tej organizacji oraz istnieją zasady i mechanizmy wykonawcze, które umożliwiają skuteczne reagowanie na sytuacje naruszające ten stan. Jeżeli przyjmie się kryterium sfer życia społecznego, w których ma miejsce największa liczba zdarzeń kształtujących poziom bezpieczeństwa publicznej, to wówczas można wyróżnić:

- 1) bezpieczeństwo przed przestępnymi zamachami na życie i zdrowie i mienie,
- 2) bezpieczeństwo sanitarno-epidemiologiczne,
- 3) bezpieczeństwo w transporcie i komunikacji,
- 4) bezpieczeństwo pożarowe,

<sup>107</sup> J. Zieliński, *Bezpieczeństwo wewnętrzne wobec globalizacji* [w:] *Problemy bezpieczeństwa wewnętrznego i bezpieczeństwa międzynarodowego*, red. K.M. Książkowski, Warszawa 2009, s. 331.

<sup>108</sup> J. Symonides, *Problemy pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego we współczesnym świecie*, Wrocław 1984, s. 45.

<sup>109</sup> W. Fehler, *O pojęciu bezpieczeństwa państwa* [w:] *Bezpieczeństwo państw i narodów w procesie integracji europejskiej*, red. W. Śmiałek, J. Tymanowski, Toruń 2002, s. 72.

<sup>110</sup> Tak m.in. W. Fehler, *Bezpieczeństwo wewnętrzne...*, s. 12.

- 5) bezpieczeństwo prawne,
- 6) bezpieczeństwo informacyjne,
- 7) bezpieczeństwo architektoniczne,
- 8) bezpieczeństwo środowiskowo-technologiczne,
- 9) bezpieczeństwo imprez masowych i zgromadzeń,
- 10) bezpieczeństwo obyczajowe,
- 11) bezpieczeństwo energetyczne<sup>111</sup>.

Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo w transporcie i komunikacji, to przyjmuje się, że jest to taki stan (i dostępność infrastruktury) transportowej, środków transportu oraz kwalifikacji i zachowań osób kierujących lub w inny sposób uczestniczących w procesach transportowo komunikacyjnych, który umożliwia realizowanie w wymiarze stosownym do potrzeb indywidualnych i zbiorowych, bez wypadków i zakłóceń natury organizacyjnej (korki, opóźnienia, brak i nieregularność połączeń, złe warunki podróżowania i transportu itp.) przemieszczanie osób i towarów w ruchu krajowym i tranzytowym<sup>112</sup>.

Jednym z bardziej istotnych elementów tego rodzaju bezpieczeństwa jest stan dróg publicznych. Jak wiadomo, w Polsce jest zarejestrowanych 22,5 mln aut osobowych, 3,3 mln samochodów ciężarowych i 1 428 299 motocykli<sup>113</sup>. Rzecz jasna nie wszystkie one jednocześnie i w sposób ciągły poruszają się po drogach, ale każdego dnia kilkanaście milionów samochodów z dróg tych – w mniejszym lub większym zakresie – korzysta. Tłok na polskich drogach (i parkingach) jest widoczny prawie każdego dnia, no może poza świętami. Dlatego stan tych dróg ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo w transporcie i komunikacji. Nie jest tajemnicą, że przyczyną sporej liczby zdarzeń na drogach (wypadków i kolizji) jest stan nawierzchni dróg, ich parametrów technicznych (szerokość, kąty skrętów itp.), jakość utrzymania itd. Wiedzą o tym specjaliści z zakresu budowy i eksploatacji dróg, organizacji ruchu drogowego, funkcjonariusze i inspektorzy jednostek państwowych stojących na straży przestrzegania porządku i bezpieczeństwa na drogach. Natomiast zwykli użytkownicy dróg publicznych z reguły nie posiadają prawie żadnego rozeznania w tym zakresie.

Bezpieczeństwo dróg publicznych to kategoria, która stanowi ważny element bezpieczeństwa w transporcie i komunikacji. Pojawia się ona już w momencie projektowania budowy, przebudowy lub remontu konkretnego odcinka drogi. Projektant musi wziąć pod uwagę ukształtowanie terenu, na którym droga powstanie (lub będzie rewitalizowana), przewidywane natężenie ruchu, dopuszczalny nacisk osi pojazdów po niej poruszających się, parametry zjazdów i wjazdów, skrzyżowania, bliskość osiedli ludzkich itp. Mankamentem naszych dróg jest bardzo duża liczba kolizyjnych skrzyżowań, zarówno z innymi drogami, jak

<sup>111</sup> B. Wiśniewski, *Bezpieczeństwo publiczne* [w:] *Bezpieczeństwo wewnętrzne RP w ujęciu systemowym i zadań administracji publicznej*, red. B. Wiśniewski, S. Zalewski, Bielsko-Biała 2006, s. 35.

<sup>112</sup> W. Fehler, *Bezpieczeństwo wewnętrzne...*, s. 13–14.

<sup>113</sup> Dane wg GUS – stan na 30 czerwca 2018 r.

i z przejściami dla pieszych. Czynniki te w znaczący sposób wpływają na płynność jazdy i bezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego. Ważnym elementem mającym znaczący wpływ na bezpieczeństwo dróg jest jakość jej nawierzchni, liczba znaków drogowych oraz reklam na poboczach, które dość skutecznie rozpraszają uwagę kierujących pojazdami. Wiele do życzenia pozostawia organizacja ruchu drogowego.

Wszystkie wymienione czynniki, jak też i te, które nie zostały tutaj podane, mają istotny wpływ na bezpieczeństwo w transporcie i komunikacji. Dlatego ważna jest jakość legislacji w tym zakresie, dostosowanie obowiązujących przepisów do zmieniającej się rzeczywistości. Dotyczy to nie tylko organizacji ruchu drogowego, ale także budowy i eksploatacji dróg publicznych.

## Rozdział 3.

# STATUS DRÓG PUBLICZNYCH W POLSCE

### 3.1. Drogi publiczne i niepubliczne. Uwagi ogólne

Używając określenia „droga” często utożsamiany je z takimi pojęciami jak: jezdnia, ulica, szosa, szlak, trakt, trasa. Najczęściej czynimy to bez głębszej refleksji, nie bardzo zastanawiając się nad ich faktycznym znaczeniem. Być może w potocznym rozumieniu określenia te niewiele się różnią i każdy orientuje się, że oznaczają one pas gruntu przeznaczony do poruszania się po nim wszystkich bądź tylko wybranych uczestników ruchu. Jednak na gruncie obowiązującego prawa rzecz nie jest już taka oczywista i wcale nie są to synonimy, zwłaszcza że często w polskim ustawodawstwie te same pojęcia są inaczej definiowane w różnych aktach prawnych.

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>114</sup>, a konkretnie art. 4 pkt 2, zawiera tzw. definicję legalną pojęcia „droga”, z której wynika, że jest nią budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Nie jest to jedyna definicja drogi w naszym ustawodawstwie, gdyż w art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>115</sup> znajduje się nieco inne jej określenie, a mianowicie takie, że pod pojęciem „droga” – na gruncie tej ustawy oraz rozporządzeń wydanych na jej podstawie – rozumieć należy wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych, znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczonym do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt. Rzecz jasna, ta druga definicja kładzie akcent na te elementy drogi, które mają najważniejsze znaczenie dla prowadzenia na nich ruchu (korzystania z nich), gdyż w dalszych przepisach Prawa o ruchu drogowym dość precyzyjnie wymienia się obowiązki i prawa każdego z nich. Z kolei pierwsza definicja skupia się bardziej na aspektach technicznych drogi. Nie oznacza to jednak, że pojęcia te w jakikolwiek sposób wykluczają się albo są wzajemnie przeciwstawne. Natomiast wymienione wcześniej: jezdnia, ulica, szosa, szlak, trakt, arteria czy trasa – to określenia bliskoznaczne, funkcjonujące w zasadzie w mowie potocznej, chociaż ustawa o drogach publicznych również definiuje niektóre spośród nich np. ulicę (art. 4 pkt 3), jezdnię (art. 4 pkt 5).

<sup>114</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 470.

<sup>115</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 110.

Należy w tym miejscu zasygnalizować, że również ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym<sup>116</sup> wielokrotnie używa pojęcia „droga publiczna”, jednak czyni to nie tylko w odniesieniu do dróg już istniejących, ale także do tych dopiero planowanych. Opisana i ustalona co do przebiegu w planie zagospodarowania przestrzennego, ale w rzeczywistości jeszcze nieistniejąca droga publiczna, jest jedynie planowaną drogą publiczną, a nie drogą, której publiczny charakter został określony odpowiednim przewidzianym w ustawie o drogach publicznych.

W planowaniu przestrzennym określenie „droga publiczna” spełnia inną funkcję niż w gospodarowaniu i zarządzaniu drogami publicznymi. W tym pierwszym bowiem służy określeniu zamierzenia planistycznego, które nie zawsze może być zrealizowane, natomiast w drugim skatalogowaniu istniejących zasobów podlegających określonym regułom administrowania. Ponadto na etapie planowania przestrzennego brak jest aktu prawnego zaliczającego przewidywaną drogę do odpowiedniej kategorii. Jak słusznie stwierdził Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie w wyroku z dnia 29 października 2008 r. (sygn. II SA/Kr 472/08), iż „dla jednoznacznego więc określenia charakteru planowanej drogi konieczne są: analiza zapisów całego planu zagospodarowania przestrzennego, ustalenie funkcji jaką dana droga wedle zapisów planu ma spełniać i wreszcie rozszyfrowanie rzeczywistego znaczenia użytej w planie nazwy kategorii drogi i symbolu ją określającego”<sup>117</sup> (Lex nr 484898).

Pierwsza z obowiązujących po odzyskaniu przez Polskę niepodległości ustaw o drogach, tzn. z dnia 10 grudnia 1920 r. ustawa o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej<sup>118</sup> w ogóle nie zawierała definicji drogi publicznej, ograniczając się do podziału dróg na cztery kategorie: dróg państwowych, dróg wojewódzkich, dróg powiatowych i dróg gminnych. Druga ustawa, tzn. uchwalona przez Sejm w dniu 29 marca 1962 r. o drogach publicznych<sup>119</sup>, już w pierwszym swoim artykule stanowiła, że drogą publiczną jest droga, z której mogą korzystać zgodnie z jej przeznaczeniem wszyscy na równych prawach. Bardziej precyzyjnie rzecz ujmując aktualnie obowiązująca ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, definiując w art. 1 pojęcie „drogi publicznej” jako drogi zaliczonej – na podstawie jej przepisów – do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi zarówno we wspomnianej ustawie lub też w innych przepisach szczególnych<sup>120</sup>. Najbardziej zatem istotnymi elementami wyróżniającym drogę publiczną od innych dróg jest nieograniczony dostęp do drogi (element o charakterze materialnym) i zaliczenie jej do jednej z wymie-

---

<sup>116</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 293.

<sup>117</sup> Lex nr 484898.

<sup>118</sup> Dz.U. z 1921 r., nr 6, poz. 32.

<sup>119</sup> Dz.U. z 1962 r., nr 20, poz. 90.

<sup>120</sup> R.A. Rychter, *Ustawa o drogach publicznych. Komentarz*. Wyd. 2. Warszawa 2019. Lex/el. Komentarz do art. 1 (dostęp 11.10.2020).

nionej w art. 2 ustawy o drogach publicznych kategorii dróg publicznych (element formalny).

Kategoryzacja danej drogi stanowi element konstytutywny definicji drogi publicznej<sup>121</sup>. Zaliczenie w odpowiedniej formie drogi do jednej z kategorii dróg publicznych decyduje o jej statusie jako drogi publicznej tylko wtedy, gdy droga ta spełnia wymogi określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Każda z kategorii dróg publicznych powinna spełniać określone parametry techniczne oraz warunki formalne, prawne, tzn. zaliczenie do danej kategorii dróg powinno nastąpić w formie przepisanej prawem, a więc w formie uchwały. O tym więc, czy dana droga jest drogą publiczną stanowią względy techniczne i prawne. Brak bowiem jednego z tych elementów skutkuje zaliczeniem drogi do kategorii dróg wewnętrznych<sup>122</sup>. W myśl art. 8 ust. 1 ustawy, drogi, drogi rowerowe, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, ale nie zaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg są drogami wewnętrznymi. Tym samym drogi wewnętrzne nie są drogami publicznymi w rozumieniu ustawy o drogach publicznych.

Warto w tym miejscu powołać się na wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 21 lutego 2007 r. (sygn. IV SA/Wa 1538/06, z treści którego wynika, że „ciąg pieszych nie stanowi drogi publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (...). Ustalenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego ciągu pieszego ogólnodostępnego na gruncie prywatnym, wbrew woli właściciela oznacza, że uchwalenie planu zawierającego taki zapis stanowi przekroczenie przez gminę uprawnień w decydowaniu o przeznaczeniu terenu”<sup>123</sup>. Bez wątpienia jest to stanowisko słuszne, gdyż w przeciwnym razie – w opisanej sytuacji – dochodziłoby do samowolnego zajęcia terenu przez organ samorządowy, być może nawet w uzasadnionym interesie danej społeczności, jednak byłoby to sprzeczne z prawem własności. Oczywiście ciąg pieszy może być uznany za drogę publiczną – ale tylko po jego zaliczeniu – w trybie przewidzianym w ustawie o drogach publicznych do jednej z kategorii dróg i po spełnieniu warunku możliwości powszechnego korzystania z niej. W praktyce może pojawić się też problem dróg połączonych z siecią dróg publicznych, które nie są przeznaczone do wyłącznego użytku mieszkańców zamkniętego osiedla (gdyż te należą do kategorii dróg wewnętrznych), ale mają charakter ogólnodostępnych, służących nieograniczonej liczbie potencjalnych użytkowników, mogących korzystać z nich na podobnych zasadach jak z dróg wybudowanych i utrzymywanych przez samorząd lub inny podmiot publiczny. W takim przypadku nie ma przeszkód prawnych, aby zostały one zaliczone, w trybie określonych w ustawie o drogach publicznych, do jednej z czterech kategorii dróg publicznych. Zdarzają się też przypadki uznawania

<sup>121</sup> R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 42–43.

<sup>122</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 31 marca 2008 r., sygn. II SA/Kr 1285/07. Lex nr 485816.

<sup>123</sup> Lex nr 319153.

w interpretacjach prawa podatkowego danej drogi za drogę publiczną bądź wewnętrzną. Praktyka taka jest niedopuszczalna, gdyż kompetencje w zakresie zastrzeżone są wyłącznie dla odpowiedniego ministra lub organu samorządu terytorialnego<sup>124</sup>.

Z kolei w wyroku z dnia 1 marca 2012 r. (sygn. III SA/Wr 600/11) Wojewódzki Sąd Administracyjny we Wrocławiu uznał, że zamknięty teren kopalni, fabryki czy zakładu, budowy ani też droga będąca w budowie, nie stanowią drogi publicznej<sup>125</sup>. Rzecz jasna w czterech pierwszych przypadkach, jeśli nawet są tam drogi, to mają one charakter dróg wewnętrznych, zaś droga w budowie to jedynie teren budowy, bez zaliczenia jej (w chwili budowy) do jednej z kategorii dróg publicznych wyszczególnionych w art. 2 ust. 1 ustawy. Także torowisko tramwajowe i chodnik, chociaż stanowią element drogi w rozumieniu art. 4 pkt 1, 2 i 4 ustawy, nie są automatycznie uznawane za drogę publiczną, gdyż może to nastąpić w określonym trybie przez właściwy podmiot do jednej z wymienionych w art. 2 ust. 1 ustawy kategorii dróg.

Należy podkreślić także i to, że drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, zaś drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne są własnością samorządu województwa, powiatu lub gminy. W przypadku jednak tych ostatnich, tzn. dróg formalnie należących do jednostek samorządu terytorialnego, nie są one budowane i utrzymywane w interesie tych jednostek, ale w interesie ogółu użytkowników dróg, a więc wszystkich obywateli naszego kraju, jak też i innych państw. Jak zauważył Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach: „nie można uważać, że budowa i utrzymanie drogi gminnej, powiatowej, wojewódzkiej służy jedynie interesom danej gminy czy miasta. Nie ulega wątpliwości, iż prezydent miasta na prawach powiatu, działający jako starosta w postępowaniach administracyjnych zmierzających do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, działa jako organ administracji publicznej, a nie jako organ reprezentujący miasto – gminę jako osobę prawną”<sup>126</sup>. Drogi publiczne traktowane są jako rzeczy wyłączone z powszechnego obrotu (*reses extra commercium*), gdyż ich własność może być przenoszona jedynie pomiędzy podmiotami publicznoprawnymi (tzn. Skarbem Państwa i jednostkami samorządu terytorialnego). Oznacza to, że drogi te nie mogą być obciążane prawami rzeczowymi na rzecz osób fizycznych, a osoby te nie mogą np. faktycznie władać nimi w sposób prowadzący do zasiedzenia. Nie mogą one także podlegać egzekucji, a także wykluczone jest ustanowienie hipoteki na nieruchomości stanowiącej drogę publiczną. Możliwość wprowadzenia drogi do obrotu cywilnoprawnego istnieje dopiero po pozbawieniu jej charakteru drogi publicznej.

---

<sup>124</sup> Por. np. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Olsztynie z dnia 23 lipca 2009 r., sygn. SA/OI413/09, „Wspólnota” 2009, nr 36, s. 28–29.

<sup>125</sup> Lex nr 1139499.

<sup>126</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach z dnia 16 czerwca 2011 r., sygn. II SA/Ke 247/11, Lex nr 852148.



W przypadku nieruchomości przeznaczonej pod budowę na niej drogi publicznej musi najpierw dojść do przeniesienia własności na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki (jednostek) samorządu terytorialnego. Posiadanie samoistne takiej nieruchomości przez inny podmiot nie może bowiem prowadzić do nabycia jej przez zasiedzenie<sup>127</sup>. Niedopuszczalna jest też praktyka używania we wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych<sup>128</sup> określenia „droga publiczna” w sytuacji, gdy brak jest jeszcze uchwały właściwego organu o zaliczeniu projektowanej drogi do odpowiedniej kategorii dróg publicznych. Reasumując powyższe rozważania można stwierdzić, że wyróżnikiem dróg publicznych są dwa elementy:

- 1) nieograniczona podmiotowo możliwość korzystania z drogi oraz
- 2) zaliczenie drogi do określonej w ustawie o drogach publicznych kategorii<sup>129</sup>.

### 3.2. Drogi wewnętrzne

Katalog dróg publicznych wymienionych w art. 2 ust. 1 pkt 1–4 ustawy ma – przynajmniej w chwili obecnej – charakter zamknięty. Wszystkie inne drogi istniejące w naszym kraju stanowią drogi wewnętrzne. Według art. 8 ust. 1 ustawy są nimi drogi, drogi rowerowe, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg. Do dróg wewnętrznych zalicza się m.in.:

- 1) drogi dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych,
- 2) drogi leśne,
- 3) drogi na osiedlach mieszkaniowych,
- 4) place przed dworcami kolejowymi, autobusowymi i portami,
- 5) drogi prowadzące do obiektów użytkowanych przez przedsiębiorców,
- 6) pętle autobusowe i trolejbusowe,
- 7) drogi znajdujące się na zamkniętym terenie kopalni, fabryki, zakładu, budowy.

Obowiązek budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i oznakowania drogi wewnętrznej, a także zarządzania nią spoczywa na zarządcy terenu, na którym jest ona zlokalizowana, a w razie jego braku – na właścicielu tego terenu. Identycznie rzecz się ma z finansowaniem wyżej wyszczególnionych zadań (art. 8 ust. 2 i 3 ustawy). Z kolei oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organi-

<sup>127</sup> Por. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 24 czerwca 2010 r., sygn. IV CSK 40/10, OSNC 2011, nr 2, poz. 17.

<sup>128</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1363.

<sup>129</sup> Por. rozstrzygnięcie nadzorcze Wojewody Podlaskiego z dnia 11 września 2007 r., sygn. NK.II.J.S/0911 – 130/07, Lex nr 298765.

zacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, należy do obowiązków zarządcy drogi publicznej (art. 8 ust. 4 ustawy).

Istnieje możliwość, podobnie jak w przypadku drogi publicznej, nadania nazwy drodze wewnętrznej. Następuje to na mocy uchwały rady gminy. Z inicjatywą taką może wystąpić grupa mieszkańców danej gminy, organizacja społeczna, czy wreszcie sama rada gminy. Wcześniej jednak musi ona uzyskać pisemną zgodę właścicieli terenów, na których zlokalizowana jest ta droga wewnętrzna (art. 8 ust. 1 a ustawy). Uzyskanie od nich jedynie zgody ustnej jest prawnie bezskuteczne<sup>130</sup>. Samodzielną podstawę do nadawania nazw ulicom, które nie są drogami publicznymi w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych może stanowić przepis art. 18 ust. 2 pkt 13 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym w związku z art. 6 i 7 ust. 1 pkt 2 tej ustawy<sup>131</sup>. Aby jednak nadać drodze wewnętrznej nazwę, musi ona spełniać warunki takiej drogi (tzn. określone w art. 8 ust. 1 ustawy o drogach publicznych), a przede wszystkim musi to być pas terenu wydzielony geodezyjnie pod drogę<sup>132</sup>.

W tych gminach, które uzyskały status miasta, wszystkie ulice – także te niepubliczne, ale mające charakter ogólnodostępnych dróg wewnętrznych – muszą posiadać nadane im nazwy, a jedynym organem do tego upoważnionym jest rada gminy (miasta). Drogi wewnętrzne mogą być urządzone nie tylko na gruntach będących własnością Skarbu Państwa, samorządu województwa, powiatu lub gminy, ale także innych osób, co oznacza, że mogą one być przedmiotem zasiedzenia. Wprawdzie przepis art. 97 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami<sup>133</sup> dopuszcza możliwość podziału nieruchomości z urzędu w sytuacji, gdy jest on niezbędny do celów publicznych, tym niemniej nie ma on zastosowania do dróg w osiedlach mieszkaniowych, które są drogami wewnętrznymi. Oznakowanie dróg, w tym również dróg wewnętrznych, należy do obowiązków zarządcy terenu, na którym zlokalizowana jest droga, a w razie jego braku – do właściciela tego terenu. Wymienione podmioty muszą nie tylko utrzymywać tego rodzaju drogi, ale także związaną z nimi infrastrukturę, np. mosty, wiadukty, przepusty. Zarówno ustawa o drogach publicznych, jak i inne akty stanowiące źródło prawa nie zawierają upoważnienia dla organów samorządu gminnego do wprowadzenia znaków w celu oznakowania dróg wewnętrznych<sup>134</sup>. Jeżeli jednak wolą właściciela lub zarządcy terenu, na którym zlokalizowana jest droga wewnętrzna, jest uregulowanie odbywającego się na niej ruchu poprzez umieszczenie stosownego znaku drogowego, to aktywność ta ma charakter właścicielski, cywilnoprawny. Na pewno nie będzie to działanie

<sup>130</sup> Por. rozstrzygnięcie nadzorcze Wojewody Wielkopolskiego z dnia 2 lutego 2010 r., nr KN. Pi.-3.0911-20/10. Dziennik Urzędowy Wojewody Wielkopolskiego 2010, nr 54, poz. 1237.

<sup>131</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 713 ze zm.

<sup>132</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 27 października 2011 r., sygn. II OSK 1742/11, Lex nr 975371.

<sup>133</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 65.

<sup>134</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z dnia 10 czerwca 2009 r., sygn. II SA/Bd 332/09. Lex nr 569834.

samowolne<sup>135</sup>. A zatem koszty oznakowania drogi ponosi zarządca, ewentualnie właściciel terenu, na którym zlokalizowana jest droga wewnętrzna. Jednakże do obowiązków tych podmiotów nie należy oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu związanych z funkcjonowaniem tych połączeń. Obciążają one bowiem zarządcę drogi publicznej, z którą łączy się droga wewnętrzna. Drogi wewnętrzne nie są drogami publicznymi w rozumieniu ustawy o drogach publicznych i brak jest podstaw do stosowania do nich tych przepisów ustawy, które dotyczą dróg publicznych i nie odnoszą się do dróg wewnętrznych. Brzmienie ustawy wskazuje, że zawarte w niej uregulowania nie dotyczą dróg niemających statusu prawnego dróg publicznych<sup>136</sup>.

Pojęcie „pasa drogowego”, o którym mowa jest w art. 4 pkt 1 ustawy oznacza wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą. Definicja ta swym zakresem obejmuje wszelkie drogi, niezależnie od ich statusu, a więc również i drogi wewnętrzne. O zezwoleniu na zajęcie pasa drogowego drogi wewnętrznej nie orzeka się w formie decyzji administracyjnej, lecz zgoda na tego rodzaju czynność następuje na podstawie umowy cywilnoprawnej pomiędzy zarządcą (właścicielem) drogi a podmiotem, który jest zainteresowany zajęciem pasa drogowego. Ponadto zarządca drogi wewnętrznej nie ma kompetencji do tego, aby w formie decyzji administracyjnej zezwalać na lokalizację w pasie drogowym drogi wewnętrznej urządzeń infrastruktury technicznej. Jego oświadczenia w tym zakresie nie są oświadczeniami woli organu administracji publicznej o charakterze władczym. Mieszczą się one w obszarze czynności prawnych dotyczących rozporządzania rzeczą, podlegając w całości reżimowi prawa cywilnego, a nie administracyjnego<sup>137</sup>.

Do dróg wewnętrznych nie mają zastosowania zasady i warunki przygotowania infrastruktury drogowej w Polsce określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych<sup>138</sup>. Pomimo że do zadań własnych gminy należy zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty, w tym także w zakresie dróg gminnych (art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym), to jednak z faktu tego nie wynika wcale, iż obowiązkiem gminy jest utrzymanie czy też ponoszenie kosztów remontu dróg o charakterze wewnętrznym, położonych na

---

<sup>135</sup> Por. M. Kobak: Glosa do postanowienia Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 5 grudnia 2007r., sygn. II SA/Rz 714/07. Samorząd Terytorialny 2008, nr 10, s. 74.

<sup>136</sup> Por. Uchwała Kolegium Regionalnej Izby Obrachunkowej w Szczecinie z dnia 12 września 2012 r., sygn. XXI/110/K/2012.

<sup>137</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 8 stycznia 2020 r., sygn. II SA/Rz 1223/19, Lex nr 2773887.

<sup>138</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1363.

cudzym gruncie, nawet wówczas, gdy służą one jako drogi dojazdowe do posesji niektórych mieszkańców danej gminy. Oznacza to, że gmina nie jest uprawniona do finansowania ze środków publicznych remontu takiej drogi.

Pewne wątpliwości budziło ustawianie znaków drogowych na drogach wewnętrznych przez jej zarządcę lub właściciela oraz charakter takich działań. Warto w związku z tym przytoczyć stanowisko Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, który uznał, że „wyłącznie czynność wójta gminy polegająca na ustawieniu (odmowie ustawienia) znaku drogowego w określonym miejscu drogi publicznej gminnej, zgodnie z organizacją ruchu zatwierdzoną przez właściwy organ administracji, ma charakter czynności materialno-technicznej z zakresu administracji publicznej. Takiego charakteru nie ma działanie podjęte przez zarządcę terenu, przez który przebiega droga niezaliczona do żadnej z kategorii dróg publicznych. W konsekwencji wszelkie oczekiwania określonego zachowania podmiotu administracji publicznej w odniesieniu do takiego terenu nie mogą zostać rozstrzygnięte na drodze administracyjnej”<sup>139</sup>. Jeśli drogi wewnętrzne zostały sklasyfikowane i stosownie oznaczone w ewidencji gruntów i budynków, to w myśl art. 2 ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych<sup>140</sup>, podlegają one zwolnieniu od podatku od nieruchomości<sup>141</sup>.

### 3.3. Dostęp do dróg

W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych obowiązuje generalna zasada, że dostęp do drogi publicznej ma każdy, pod warunkiem, iż korzystanie z niej odbywało się zgodnie z przeznaczeniem danej drogi. Przepis art. 1 wspomnianej ustawy przewiduje jednak pewne ograniczenia i wyjątki w korzystaniu z dróg publicznych, które są w niej określone bądź też w innych przepisach szczególnych. Już z treści art. 3 ustawy dzielącego drogi publiczne ze względu na ich dostępność na drogi ogólnodostępne i drogi o ograniczonej dostępności (w tym na autostrady i drogi ekspresowe), wynika pierwsze takie ograniczenie. W myśl ustawowej definicji autostrady (art. 4 pkt 11 ustawy) czy też drogi ekspresowej (art. 4 pkt 10 ustawy) po tego typu drogach mogą poruszać się wyłącznie pojazdy samochodowe, a więc pojazdy silnikowe, których konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h, z wyłączeniem ciągników rolniczych (art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym). Oznacza to, że autostrady i drogi ekspresowe nie są dostępne dla wszystkich tych pojazdów, które nie zostały zaliczone do kategorii pojazdów samochodowych.

Innym rodzajem ograniczenia w powszechnym dostępie do dróg publicznych jest odpłatność za przejazd autostradami i drogami ekspresowymi. Jej

<sup>139</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 13 sierpnia 2008 r., sygn. II SA/Po34/08, Lex nr 511399.

<sup>140</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 170 ze zm.

<sup>141</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Olsztynie z dnia 18 stycznia 2007 r., sygn. I SA/OI 582/06, „Finanse Komunalne” 2007, nr 3, s. 46).

wprowadzenie przewiduje art. 1 oraz art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym<sup>142</sup>. W wydanym na podstawie art. 1 ust. 2 powołanej ustawy rozporządzeniu z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie autostrad płatnych<sup>143</sup>, Rada Ministrów określiła wykaz autostrad lub ich odcinków płatnych. Podobne ograniczenie wynikają z ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw<sup>144</sup>, wprowadzającej system elektronicznego poboru opłat za przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i autobusów. Szczegółowe regulacje w tym zakresie znalazły się w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i obowiązują od dnia 1 lipca 2009 r. Innego rodzaju ograniczenie w powszechnym dostępie do dróg publicznych wynika z art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>145</sup>, a mianowicie w zakresie pojazdów lub zespołu pojazdów, których naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, albo którego wymiary lub masa wraz z ładunkiem bądź bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach Prawa o ruchu drogowym. Wymienione pojazdy mogą korzystać z dróg publicznych, ale tylko po wcześniejszym uzyskaniu wymaganego zezwolenia. Dokument taki na czas nieokreślony oraz na czas określony w zezwoleniu wydaje starosta. Z kolei Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub upoważniona przez niego państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna, wydaje zezwolenie na jednokrotny przejazd w wyznaczonym czasie po ustalonej trasie. Czyni to po uzgodnieniu z właściwymi dla trasy przejazdu zarządami dróg, jeżeli istnieje możliwość wyznaczenia trasy przejazdu, w szczególności ze względu na stan techniczny drogi i innych obiektów budowlanych położonych w jej pobliżu.

Okresowe ograniczenie ruchu pojazdów na drogach publicznych lub nawet zakaz ruchu niektórych pojazdów przewiduje przepis art. 10 ust. 11 Prawa o ruchu drogowym. Może je wprowadzić minister właściwy do spraw transportu w sytuacji, gdy zajdzie konieczność ochrony dróg przed zniszczeniem oraz zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w okresie zwiększonego natężenia ruchu pojazdów osobowych. Minister Transportu skorzystał z takiej możliwości i w dniu 31 lipca 2007 r. wydał rozporządzenie w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach<sup>146</sup>. Określone w nim ograniczenia dotyczą pojazdów oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton (z wyłączeniem autobusów) i rozciągają się na wszystkie drogi na terenie kraju w następujących terminach:

- 1) od godziny 8<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup> w dni ustawowo wolne od pracy:

---

<sup>142</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 72.

<sup>143</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2014 r., poz. 45. Rozporządzenie obowiązuje od dnia 15 sierpnia 2002 r.

<sup>144</sup> Dz.U. z 2008 r., nr 218, poz. 1391.

<sup>145</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 110 ze zm.

<sup>146</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 1968.

- a) 1 stycznia – Nowy Rok,
  - b) pierwszy dzień Wielkiej Nocy,
  - c) drugi dzień Wielkiej Nocy,
  - d) 1 maja – Święto Państwowe,
  - e) 3 maja – Święto Narodowe Trzeciego Maja,
  - f) pierwszy dzień Zielonych Świątek,
  - g) dzień Bożego Ciała,
  - h) 15 sierpnia – Wniebowzięcie Najświętszej Maryi Panny,
  - i) 1 listopada – Wszystkich Świętych,
  - j) 11 listopada – Narodowe Święto Niepodległości,
  - k) 25 grudnia – pierwszy dzień Bożego Narodzenia,
  - l) 26 grudnia – drugi dzień Bożego Narodzenia;
- 2) od godziny 18<sup>00</sup> do godziny 22<sup>00</sup> w dzień poprzedzający dzień określony w pkt 1 lit. b–j,
  - 3) w okresie od najbliższego piątku po zakończeniu zajęć dydaktyczno-wychowawczych albo w piątek, w którym kończą się zajęcia dydaktyczno-wychowawcze w szkołach do ostatniej niedzieli przed rozpoczęciem zajęć dydaktyczno-wychowawczych w szkołach, z zastrzeżeniem pkt 1 lit. h:
    - a) od godziny 18<sup>00</sup> do godziny 22<sup>00</sup> w piątek,
    - b) od godziny 8<sup>00</sup> do godziny 14<sup>00</sup> w sobotę,
    - c) od godziny 8<sup>00</sup> do godziny 22<sup>00</sup> w niedzielę.

Kolejne ograniczenia i wyjątki od powszechnej możliwości korzystania z dróg publicznych wynikające ponadto z „innych przepisów szczególnych”, o których mowa jest w art. 1 ustawy, zawarte są w:

- 1) ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska<sup>147</sup>,
- 2) ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. i przewozie towarów niebezpiecznych<sup>148</sup>,
- 3) rozporządzeniu Ministra Finansów oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych<sup>149</sup>,
- 4) rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 września 2002 r. w sprawie okoliczności, w jakich są używane pojazdy uprzywilejowane w kolumnach<sup>150</sup>,
- 5) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia<sup>151</sup>,

<sup>147</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.

<sup>148</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 154.

<sup>149</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 2310.

<sup>150</sup> Dz.U. z 2002 r. nr 167, poz. 1377 ze zm.

<sup>151</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 2022.

- 6) rozporządzeniu Ministrów Obrony Narodowej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 czerwca 2005 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i pojazdów używanych do celów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej<sup>152</sup>,
- 7) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów wchodzących w skład kolejki turystycznej oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia<sup>153</sup>,
- 8) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia<sup>154</sup>,
- 9) rozporządzeniu Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Administracji, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 22 marca 2019 r. w sprawie pojazdów specjalnych używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej i straży pożarnej<sup>155</sup>,
- 10) rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormalnych<sup>156</sup>,
- 11) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami<sup>157</sup>,
- 12) rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 września 2012 r. w sprawie warunków przewozu osób pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej<sup>158</sup>.

Generalnie rzecz ujmując ograniczenia w korzystaniu z dróg publicznych podzielić można na następujące kategorie:

- 1) związane z odpłatnością za korzystanie z drogi,
- 2) mające na celu przeciwdziałanie degradacji dróg i podniesienie bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych,
- 3) dotyczące wyłącznie określonej kategorii pojazdów,
- 4) o charakterze czasowym<sup>159</sup>.

---

<sup>152</sup> Dz.U. z 2005 r., nr 116, poz. 974 ze zm.

<sup>153</sup> Dz.U. z 2010 r., nr 110, poz. 729.

<sup>154</sup> Dz.U. z 2011 r., nr 65, poz. 344.

<sup>155</sup> Dz.U. z 2019 r., poz. 594.

<sup>156</sup> Dz.U. z 2012 r., poz. 629.

<sup>157</sup> Dz.U. z 2016 r., poz. 231.

<sup>158</sup> Dz.U. z 2012 r., poz. 1094.

<sup>159</sup> R.A. Rychter, *Ustawa o drogach... Komentarz do art. 3* (dostęp. 14.10.2020 r.).

### 3.4. Kategorie dróg publicznych

Wszystkie drogi publiczne istniejące w naszym kraju zostały podzielone ze względu na spełniane przez nie funkcje w sieci drogowej – na kategorie, zaś ze względów funkcjonalnych – na klasy, przy czym pierwszy podział ma prymat nad tym, który został wymieniony w drugiej kolejności. Określenie podanej klasyfikacji dróg wynika z treści art. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Ze względu na funkcje w sieci drogowej, drogi publiczne dzielą się na cztery kategorie:

- 1) drogi krajowe,
- 2) drogi wojewódzkie,
- 3) drogi powiatowe,
- 4) drogi gminne.

Również ulice leżące w ciągu dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych lub gminnych także należą do tej samej kategorii co te drogi (art. 2 ust. 2 ustawy). Wyjaśnić należy, że pojęcie „ulica” – w świetle definicji zawartej w art. 4 pkt 3 ustawy – oznacza drogę na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w której ciągu może być zlokalizowane torowisko tramwajowe. Aby jednak konkretna ulica mogła zostać zaliczona do którejkolwiek z czterech kategorii dróg publicznych, musi spełniać kryteria przewidziane dla dróg publicznych. Jak trafnie zauważył Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 18 listopada 2011 r. (sygn. II FSK 1037/10), „w takim wypadku bez znaczenia pozostaje nadanie nazwy ulicy na terenie osiedla. Nie oznacza to równocześnie stwierdzenia, że jest to ulica w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, a tym bardziej nie przesądza o zaliczeniu drogi wewnętrznej do jednej z kategorii dróg publicznych (por. art. 8 ust. 1a ustawy o drogach publicznych). Z kolei ulice leżące w »ciągu dróg« wymienionych w ust. 1 art. 2 ustawy o drogach publicznych – to ulice leżące wzdłuż pasa drogowego”. Przepis art. 2 ust. 2 ustawy nie może stanowić podstawy do uznania drogi niebędącej drogą publiczną za należącą do jednej z kategorii dróg publicznych<sup>160</sup>. Aby droga mająca funkcję ciągu komunikacyjnego mogła zostać zaliczona do jednej z wymienionych w art. 2 ust. 1 pkt 1–4 ustawy kategorii dróg publicznych, to musi jednocześnie spełniać warunek możliwości powszechnego korzystania z niej. Uchwała o zaliczeniu drogi do jednej z kategorii dróg publicznych – jeśli nie jest własnością Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego – musi być poprzedzona czynnościami zmierzającymi do przejęcia własności drogi przez podmiot publicznoprawny. Wynika z tego *a contrario*, że droga, która nie stanowi własności gminy, powiatu, województwa lub Skarbu Państwa, nie może być zaliczona odpowiednio do dróg: gminnych, powiatowych, wojewódzkich, krajowych. Sam fakt planistycznego przeznaczenia danego gruntu pod drogę publiczną, bez ewidencyjnego i prawne-

<sup>160</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 czerwca 2010 r., sygn. II FSK 822/09, Lex nr 643586.



go wydzielenia tego gruntu i wybudowania na nim drogi, nie ma znaczenia dla oceny stanu faktycznego istniejącego na gruncie w dacie istotnej dla przekształcenia<sup>161</sup>.

Zgodnie z podziałem zawartym art. 5 ust. 1 ustawy do dróg krajowych zostały zaliczone:

- 1) autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągach do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- 2) drogi międzynarodowe,
- 3) drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- 4) drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- 5) drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- 6) drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich.

Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, którego powołuje i odwołuje Prezes Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

Autostradą jest droga przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych, spełniająca łącznie trzy warunki: musi być wyposażona przynajmniej w dwie trwale rozdzielone jednokierunkowe jezdnie, posiadać wielopoziomowe skrzyżowania ze wszystkimi przecinającymi ją drogami transportu lądowego i wodnego oraz być wyposażona w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników autostrady (art. 4 pkt 11 ustawy). Sieć autostrad i dróg ekspresowych w naszym kraju została określona w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych<sup>162</sup>.

Do kategorii dróg ekspresowych zalicza się także tylko drogi przeznaczone wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych, a ponadto wyposażone w jedną lub dwie jezdnie, posiadające wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi je innymi drogami transportu lądowego i wodnego (z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi) oraz wyposażone w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone tylko dla jej użytkowników (art. 4 pkt 10 ustawy). Przebieg wszystkich dróg krajowych znajduje się w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2018 r. w sprawie ustalenia przebiegu dróg krajowych<sup>163</sup>.

---

<sup>161</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 22 kwietnia 2020 r., sygn. I SA/Wa 20/20.

<sup>162</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2018 r., poz. 741 ze zm.

<sup>163</sup> Dz.U. z 2018 r., poz. 442.

Ponadto istnieje kilkanaście rozporządzeń ministra właściwego do spraw transportu – wydanych na mocy delegacji zawartej w art. 5 ust. 2 ustawy – o zaliczeniu różnych konkretnych dróg do kategorii dróg krajowych lub o pozabawieniu ich tej kategorii. To właśnie ten minister, w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz ministrem obrony narodowej, jest właściwy do zakwalifikowania drogi do kategorii dróg krajowych, przy czym powinien to uczynić po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw (tzn. tych, przez teren których przebiega droga), a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast. Również minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem obrony narodowej, jest zobligowany do określenia wykazu dróg o znaczeniu obronnym. Musi to uczynić w formie zarządzenia, które nie podlega publikacji (art. 4a ust. 2 ustawy). Wszystkie drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa (art. 2a ust. 1 ustawy). Dodać należy, że drogą o znaczeniu obronnym jest droga publiczna lub jej odcinek, wyznaczona w okresie pokoju, przewidziana do wykorzystania w czasie pokoju, kryzysu lub wojny do wykonywania przewozów istotnych dla obronności państwa oraz zobowiązań sojuszniczych (art. 4 pkt 11b ustawy).

Do kategorii dróg wojewódzkich zalicza się inne drogi niż drogi krajowe, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa, a także te drogi o znaczeniu obronnym, które nie zostały zaliczone do dróg krajowych (art. 6 ust. 1 ustawy). Zaliczenie do tej kategorii dróg publicznych następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej (art. 6 ust. 2 ustawy). Również sejmik województwa ustala przebieg istniejących dróg wojewódzkich, czyniąc to w formie uchwały, po zasięgnięciu opinii zarządu powiatów, na obszarze których przebiega dana droga, zaś w miastach na prawach powiatu – opinii prezydentów miast (art. 6 ust. 3 ustawy). Drogi wojewódzkie stanowią własność samorządu województwa, zaś zarządzaniem nimi zajmuje się zarząd województwa.

Drogami powiatowymi są drogi niezaliczone do kategorii dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą (art. 6a ust. 1 ustawy). Zaliczenie drogi do tej kategorii dróg następuje na podstawie uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) gmin, na obszarze których przebiega droga, jak również zarządów sąsiednich powiatów, zaś w miastach na prawach powiatu – opinii prezydentów miast (art. 6a ust. 2 ustawy). Również w formie uchwały rady powiatu następuje ustalenie przebiegu istniejących dróg powiatowych, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast), na obszarze których przebiega droga (art. 6a ust. 3 ustawy). Gdyby jednak zdarzyło się, że to organ wykonujący taką uchwałę (starosta) miałby decydować o dokładnym przebiegu drogi zaliczonej do kategorii dróg publicznych, to byłoby to naruszenie prawa materialnego, polegające konkretnie na nieuprawnionym delegowaniu na

starostę ustawowych kompetencji rady powiatu. Właścicielem dróg powiatowych jest samorząd powiatu, a zarządzane są przez zarząd właściwego powiatu. Jeszcze przed podjęciem uchwały o zaliczeniu ulicy do kategorii dróg gminnych (powiatowych) działki, przez które droga gminna ma przebiegać muszą stanowić własność gminy<sup>164</sup>.

Do dróg gminnych zaliczane są drogi o znaczeniu lokalnym, które nie są drogami krajowymi, wojewódzkimi albo powiatowymi. Stanowią one uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom. Do kategorii dróg gminnych nie zalicza się dróg wewnętrznych (art. 7 ust. 1 ustawy). Zaliczenie do tej kategorii dróg następuje w drodze uchwały rady gminy, po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu. Także ustalenie przebiegu istniejących dróg gminnych dokonywane jest w ten sam sposób, tzn. w drodze uchwały rady gminy (art. 7 ust. 2 i 3 ustawy). Samorząd gminy jest właścicielem wszystkich dróg gminnych położonych na jej terenie. W obowiązującym od 1 stycznia 1999 r. stanie prawnym zaliczenie drogi do kategorii dróg gminnych jest możliwe jedynie w odniesieniu do dróg stanowiących własność samorządu gminnego. Natomiast okoliczność, że część nieruchomości, w odniesieniu do której wydana została uchwała rady gminy o zaliczeniu ich do kategorii dróg gminnych, nie stanowiła własności gminy stanowi przeszkodę do zaliczenia ich do kategorii dróg gminnych<sup>165</sup>.

Nadanie danej drodze jednej z czterech kategorii wymienionych w art. ust. 1 pkt 1–4 ustawy nie ma charakteru stałego, co oznacza, że w określonych warunkach i na mocy decyzji uprawnionego organu może zostać zmieniona. Owym uprawnionym organem do pozbawienia drogi jej dotychczasowej kategorii jest organ właściwy do zaliczenia jej do odpowiedniej kategorii. Następuje to w trybie właściwym do zaliczenia drogi do odpowiedniej kategorii. Ustawodawca zastrzegł jednak, że pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii możliwe jest tylko w sytuacji jednoczesnego zaliczenia tej drogi do nowej kategorii, przy czym nie dotyczy to przypadku wyłączenia drogi z użytkowania. Pozbawienie i zaliczenie nie może być dokonane później niż do końca trzeciego kwartału (tj. do 30 września) danego roku, z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia roku następnego (art. 10 ust. 1–3 ustawy). Nowo wybudowany odcinek drogi jest zaliczany do tej kategorii drogi, w której ciągu leży, zaś istniejący odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem, z chwilą oddania go do użytkowania, zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej (art. 10, ust. 4 i 5 ustawy). Zmiana taka ma też i ten skutek, że następuje zmiana właściciela drogi „zdegradowanej”.

Trafny pogląd w tym zakresie wyraził Wojewódzki Sąd Apelacyjny w Lublinie stwierdzając, iż „pozbawienie drogi kategorii drogi powiatowej na drogę gminną, jedynie pozornie decyduje tylko o zmianie »kategoryzacji«, gdyż przede

<sup>164</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z dnia 14 maja 2009 r., sygn. II SA/GI 156/09, Lex nr 522501.

<sup>165</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 16 września 2008 r., sygn. III SA/Kr 267/08, Lex nr 509636.

wszystkim łączy się z przejściem prawa własności tej drogi na rzecz innej osoby prawnej, a mianowicie właściwej gminy. Nabycie własności następuje w takim przypadku z datą wskazaną w uchwale, przy spełnieniu wymogów określonych w art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych oraz po jej ogłoszeniu w trybie art. 4 ust. 1 w zw. z art. 13 pkt 2 ustawy o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych. To, kto jest zarządcą drogi, jest oczywiście tylko konsekwencją – wynikającą z art. 19 ust. 2 ustawy o drogach publicznych – przejścia prawa własności i zaliczenia drogi do stosowanej kategorii dróg publicznych w rozumieniu przepisu art. 2 ust. 1 ustawy o drogach publicznych<sup>166</sup>.

W myśl powołanego wyżej art. 19 ust. 2 ustawy zarządcą dróg powiatowych jest zarząd powiatu, zaś dróg gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta). Dopuszczalne jest przekazywanie zarządzania drogami publicznymi między zarządcami dróg w trybie porozumienia administracyjnego, regulującego w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe wynikające z tego tytułu (art. 19 ust. 4 ustawy). Nie oznacza to jednak, że np. zarząd powiatu, na podstawie porozumienia z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad o zarządzaniu położonym na jego terenie odcinkiem drogi krajowej, uzyskał w ten sposób status formalnoprawny centralnego organu administracji rządowej w sprawach dróg krajowych, o którym mowa jest w art. 18 ust. 1 ustawy.

Z mocy art. 19 ust. 5 ustawy w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) jest prezydent miasta. A zatem przepis ten wyłącza zarząd drogami krajowymi znajdującymi się w granicach miast powiatowych spod kompetencji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad na rzecz prezydenta danego miasta. Jednak, jak zauważył Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie w wyroku z dnia 14 marca 2012 r. (sygn. I SA/Wa 1692/11), „nie oznacza to jednak, że dotychczasowy zarządca staje się zarządcą niewłaściwym. Brak jest w przepisach ustawy o drogach publicznych regulacji, z których można by wywnioskować, że wcześniej ustalony trwały zarząd na nieruchomości znajdującej się na obszarze miasta, przechodzi obligatoryjnie na podstawie tej ustawy na rzecz prezydenta danego miasta”<sup>167</sup>.

### 3.5. Klasy dróg publicznych

Inny podział, niż podział dróg publicznych na kategorie, wynika z treści art. 2 ust. 3 ustawy. Kryterium podziału stanowią względy funkcjonalno-techniczne, które powodują, drogi publiczne dzielą się na klasy określone w warunkach technicznych wskazanych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny

---

<sup>166</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 18 września 2007 r., sygn. III SA/Lu 331/07. Lex nr 356447.

<sup>167</sup> Lex nr 1145352.

odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie<sup>168</sup>. Pojęcie „klasa drogi” wyjaśnione zostało w jego § 3 pkt 4, które oznacza przyporządkowanie drodze odpowiednich parametrów technicznych, wynikających z jej cech funkcjonalnych. W tym samym rozporządzeniu (§ 4 ust. 1) wprowadzono następujące klasy dróg:

- 1) autostrady – symbol A,
- 2) ekspresowe – symbol S,
- 3) główne ruchu przyspieszonego – symbol GP,
- 4) główne – symbol G,
- 5) zbiorcze – symbol Z,
- 6) lokalne – symbol L,
- 7) dojazdowe – D.

Drogi zaliczone do jednej z kategorii w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy, powinny mieć parametry techniczne i użytkowe odpowiadające następującym klasom dróg:

- 1) drogi krajowe – klasy A, S lub GP,
- 2) drogi wojewódzkie – klasy GP lub G,
- 3) drogi powiatowe – klasy P, GP, G lub Z,
- 4) drogi gminne – klasy GP, G, Z, L lub D.

Przy przebudowie dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych dopuszczalne jest przyjęcie klasy o jeden poziom niższy.

Wspomniane wyżej rozporządzenie zawiera określenie szeregu istotnych parametrów, które muszą być spełnione przy projektowaniu, wykonywaniu dróg publicznych i związanych z nimi urządzeń budowlanych, a także ich odbudowie, rozbudowie, przebudowie oraz przy remontach objętych obowiązkiem uzyskania pozwolenia na budowę w zależności od klasy, do której została zaliczona. Mają one zapewnić w szczególności spełnienie wymagań podstawowych, odpowiednie warunki użytkowe zgodne z przeznaczeniem drogi publicznej, jak również niezbędne warunki do korzystania z drogi publicznej przez osoby niepełnosprawne.

### **3.6. Elementy wpływające na klasę dróg publicznych**

#### **Usytuowanie drogi, linie rozgraniczające drogę**

Istotny wpływ na klasę drogi publicznej mają wymogi w zakresie usytuowania drogi. Pod pojęciem tym rozumieć należy umieszczenie elementów drogi w pasie terenu wyznaczonym liniami rozgraniczającymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego lub w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, w trybie określonym w przepisach o zagospodarowaniu przestrzennym. Użyte wyżej pojęcie „linie rozgraniczające drogę” oznacza granice terenów przeznaczonych na pas drogowy lub pasy drogowe ustalone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego lub w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, a w wypadku autostrady – w decyzji

<sup>168</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 124.

o ustaleniu lokalizacji autostrady. Poszczególne elementy drogi i urządzenia z nią związane umieszcza się w pasie drogowym. Z kolei szerokość pasa drogowego musi zapewniać możliwość umieszczenia wszystkich elementów drogi i urządzeń z nią związanych, wynikających z funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem. Szerokość pasa drogowego powinna stanowić sumę szerokości elementów drogi, terenu niezbędnego na umieszczenie urządzeń z nią związanych oraz ewentualnie infrastruktury i terenu stanowiącego rezerwę na cele jej rozbudowy. Rozmiary pasa drogowego potrzebnego na skrzyżowanie lub węzeł powinny dodatkowo gwarantować możliwość spełnienia wymagań widoczności, w szczególności poprzez zastosowanie niezbędnych narożnych ścięć linii granicznych. Obsługa ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi publicznej, może być realizowana przez inne drogi publiczne i drogi wewnętrzne, w tym dojścia i dojazdy do nieruchomości – zlokalizowane poza jej pasem drogowym, jak też dodatkowe jezdnie, odpowiadające parametrom technicznym dróg klasy D, L lub Z – zlokalizowane w jej pasie drogowym. Wspomnianą dodatkową jezdnię stosuje się w przypadku, gdy w wyniku budowy lub przebudowy drogi nieruchomości przyległa do jej pasa drogowego traci dostęp do drogi publicznej lub w celu ograniczenia liczby zjazdów z jezdni głównej (§ 5, 6 i 8a rozporządzenia).

### **Pas drogowy**

Ustawa o drogach publicznych w art. 4 pkt 1 określa pas drogowy jako wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jej powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z przeprowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą. Zasadą powinno być, że szerokość drogi w liniach rozgraniczających powinna zapewniać możliwość umieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi i uwarunkowań terenowych.

### **Połączenie dróg, dopuszczalne odstępy między węzłami lub skrzyżowaniami, zjazdy z dróg**

W celu zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w § 9 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, określone zostały następujące warunki połączeń dróg, dopuszczalne odstępy między węzłami lub skrzyżowaniami oraz warunki stosowania zjazdów, przy czym przez odstęp między węzłami lub skrzyżowaniami rozumie się odległość między punktami przecięć osi dróg na sąsiednich węzłach lub skrzyżowaniach:

- 1) droga klasy A powinna mieć powiązania z drogami klasy G i drogami wyższych klas, a odstępy między węzłami nie powinny być mniejsze niż 15 km, a w granicach lub sąsiedztwie dużego miasta lub zespołu miast – nie mniejsze niż 5 km; wyjątkowo dopuszczalne są pojedyncze odstępy nie mniejsze niż 5 km, a w granicach lub sąsiedztwie dużego miasta lub zespołu miast – nie mniejsze niż 3 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie na drodze klasy A zjazdów jest zabronione,
- 2) droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, a odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta – nie mniejsze niż 3 km; tylko wyjątkowo dopuszczalne są pojedyncze odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione,
- 3) droga klasy GP powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas, a odstępy między skrzyżowaniami (węzłami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 2000 m oraz nie mniejsze niż 1000 m na terenie zabudowy; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 1000 m, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 600 m, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe lub ukształtowanie istniejącej sieci drogowej takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni,
- 4) droga klasy G powinna mieć powiązania z drogami nie niższej klasy niż L (wyjątkowo klasy D), a odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 800 m oraz na terenie zabudowy nie mniejsze niż 500 m; dopuszcza się wyjątkowo odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 600 m, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 400 m, przy czym na drodze klasy G należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów przez zapewnienie dojazdu z innych dróg niższych klas lub dodatkowej jezdni, szczególnie do terenów przeznaczonych pod nową zabudowę,
- 5) droga klasy Z powinna mieć powiązania z drogami wszystkich klas, z ograniczeniami wynikającymi z pkt 1 i 2, a odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 500 m oraz na terenie zabudowy nie mniejsze niż 300 m; dopuszcza się wyjątkowo odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie

mniejsze niż 250 m, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 150 m, przy czym na drodze klasy Z należy dążyć do ograniczenia liczby zjazdów, szczególnie do terenów przeznaczonych pod nową zabudowę.

Użyte określenia „zjazd” rozumieć należy jako część drogi na połączeniu z drogą niebędącą drogą publiczną lub na połączeniu drogi z dojazdem do nieruchomości przy drodze, przy czym w tym znaczeniu zjazd nie jest skrzyżowaniem. Wszystkie wymienione wyżej w pkt a) – e) zasady służą zapewnieniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, które jest podstawowym kryterium wyrażania zgody na wykonanie zjazdów z dróg publicznych i może wpływać na uprawnienia właściciela działki w swobodnym korzystaniu z jego własności.

Przy rozbudowie i przebudowie drogi dopuszcza się zmniejszenie odległości podanych wyżej, jeżeli dotyczą one istniejących węzłów lub skrzyżowań i nie spowoduje to pogorszenia stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz możliwe będzie oznakowanie drogi zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.

Przebudowa drogi jest wykonywaniem robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi niewymagających zmiany granic pasa drogowego (art. 4 pkt 18 ustawy). Natomiast remont drogi to wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym.

Przepisy powołanego wyżej rozporządzenia określają również wymagania, jakie powinna spełniać każda droga. Musi ona posiadać co najmniej jezdnię, pobocza (z wyjątkiem przypadku, gdy w ich miejscu zaprojektowano inne elementy drogi, a w szczególności chodnik lub ścieżkę pieszo-rowerową) oraz urządzenia odwadniające oraz odprowadzające wodę. Natomiast zastosowanie pozostałych elementów drogi i urządzeń z nią związanych powinno wynikać przede wszystkim z funkcji drogi, prognozowanego natężenia i struktury rodzajowej ruchu oraz uwarunkowań terenowych (§ 10 rozporządzenia). Innym wymogiem jest, aby droga i związane z nią urządzenia miały formę architektoniczną dostosowaną do krajobrazu i otaczającego zagospodarowania.

### **Łączność alarmowa na drodze publicznej**

Droga klasy A powinna mieć urządzenia łączności alarmowej, których zadaniem jest zapewnienie osobom znajdującym się w pasie drogowym autostrady możliwość wezwania pomocy w ciągu całej doby. Wspomniane urządzenia alarmowe to kolumny alarmowe umieszczone przede wszystkim przy gruntowym poboczu autostrady po obu jej stronach naprzeciwko siebie w odstępach nie większych niż dwa kilometry, na miejscach obsługi podróżnych (MOP) lub w innych miejscach w zależności od potrzeb. Powinna być ona wyraźnie widoczna z poziomu jezdni, oznaczona numerem i standardowym znakiem z symbolem słuchawki, a ponadto posiadać piktogram przedstawiający czynności, które należy wykonać w celu wezwania pomocy.



## Prędkość projektowa dla poszczególnych klas dróg

Dla poszczególnych klas dróg ustalone zostały następujące prędkości projektowe:

Tabela 1. Prędkość projektowa dla poszczególnych klas dróg

Klasa drogi		A	S	GP	G	Z	L	D
prędkość projektowa drogi (km/h):	poza terenem zabudowy	120, 100, 80 <sup>1)</sup>	120 <sup>2)</sup> , 100, 80	100, 80, 70, 60	70, 60, 50	60, 50, 40	50, 40	40, 30
	na terenie zabudowy		80, 70, 60 <sup>1)</sup>	70,60	60, 50	60, 50, 40	40, 30	30

<sup>1)</sup> Dopuszcza się przy usytuowaniu drogi na obszarze intensywnie zurbanizowanym.

<sup>2)</sup> Można stosować na dwujezdniowej drodze.

Źródło: § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 124).

Droga klasy A powinna mieć prędkość projektową ustaloną dla tej klasy drogi w podanej wyżej tabeli, z uwzględnieniem warunków określonych w przepisach techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych, tzn. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych<sup>169</sup>. Z kolei droga klasy S i drogi niższych klas powinny mieć prędkość projektową ustaloną dla tych klas dróg w tabeli 1, stosownie do warunków terenowych i zagospodarowania. Natomiast droga zaliczona do sieci dróg międzynarodowych nie powinna mieć prędkości projektowej niższej niż wynika to z przepisów o głównych drogach ruchu międzynarodowego.

Użyte określenie „prędkość projektowa” rozumiane być powinno jako parametr techniczno-ekonomiczny, któremu są przyporządkowane graniczne wartości elementów drogi, proporcje między nimi oraz zakres wyposażenia drogi, przy czym prędkość projektowa nie jest związana z prędkością dopuszczalną, o których mowa jest w przepisach o ruchu drogowym (np. w art. 20 Prawa o ruchu drogowym). W przypadku dróg klasy G i dróg wyższych klas (tzn. A,S,GP) przepis § 13 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie wprowadził pojęcie prędkości miarodajnej będącej parametrem odwzorowującym prędkość samochodów osobowych w ruchu swobodnym na drodze, służącym do ustalania wartości elementów drogi, które ze względu na bezpieczeństwo ruchu powinny być dostosowane do tej prędkości. Prędkość miarodajną określa się na dwujezdniowej drodze poza terenem zabudowy przy zastosowaniu następującego wzoru:

<sup>169</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2014 r., poz. 45.

$$V_m = V_p + 10 \text{ km/h przy } V_p \geq 100 \text{ km/h}$$

$$V_m = V_p + 20 \text{ km/h przy } V_p \leq 100 \text{ km/h}$$

gdzie:  $V_m$  – prędkość miarodajna (km/h),  $V_p$  – prędkość projektowa (km/h),

Natomiast na dwupasmowej drodze dwukierunkowej poza terenem zabudowy prędkość miarodajna powinna wynosić (tabela 2):

Tabela 2. Prędkość miarodajna na dwupasmowej drodze dwukierunkowej poza terenem zabudowy

Krętość drogi (°/km)		<80	80–160	161–240	>240
Prędkość miarodajna (km/h)	drogi klasy S	110	100	90	80
	drogi klasy GP i G utwardzonym poboczem	110	90	80	70
	drogi klasy GP i G bez utwardzonego pobocza	100	90	80	70

Źródło: § 13 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Tytułem wyjaśnienia należy dodać, że przez „krętość odcinka drogi” rozumie się stosunek sumy bezwzględnych wartości kątów zwrotu kierunków trasy drogi wyrażonych w stopniach do jego długości wyrażonej w kilometrach.

Prędkość miarodajną na drodze klasy G i wyższych na terenie zabudowy oblicza się według niżej podanego wzoru:

1) na dwujezdniowej drodze poza terenem zabudowy:

$$V_m = V_p + 10 \text{ km/h przy } V_p \geq 100 \text{ km/h,}$$

$$V_m = V_p + 20 \text{ km/h przy } V_p \leq 80 \text{ km/h,}$$

gdzie:  $V_m$  – prędkość miarodajna (km/h),  $V_p$  – prędkość projektowa (km/h);

2) na drodze o przekroju 2+1:

$$V_m = V_p + 20 \text{ km/h, przy czym } V_m \leq 110 \text{ km/h}$$

gdzie:  $V_m$  – prędkość miarodajna [km/h],  $V_p$  – prędkość projektowa [km/h];

3) na drodze na terenie zabudowy:

$$V_m = V_o + 20 \text{ km/h, jeżeli jezdnia nie jest ograniczona krawężnikami,}$$

$$V_m = V_o + 10 \text{ km/h, jeżeli jezdnia jest ograniczona z jednej lub z obu stron krawężnikami, gdzie:}$$

$V_m$  – prędkość miarodajna (km/h),

$V_o$  – największa dopuszczalna prędkość samochodów osobowych na drodze, ograniczona znakiem lub dopuszczona przepisami (km/h).

Przyjęto ogólną zasadę, iż prędkość miarodajna powinna być co najmniej równa prędkości projektowej drogi i nie większa od niej o więcej niż 20 km/h (§ 13 ust. 2 rozporządzenia). W myśl obowiązujących przepisów droga klasy A, a także ulica klasy S powinna mieć co najmniej dwie jezdnie, każdą przeznaczoną dla jednego kierunku ruchu z co najmniej dwoma pasami ruchu. Z kolei na drodze klasy GP i niższej powinna być co najmniej jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu (tzn. G, GP, S, A).

### **Liczba jezdni oraz liczba pasów ruchu na jezdni, natężenie ruchu**

Liczba jezdni oraz liczba pasów ruchu na jezdni powinny być ustalone z uwzględnieniem klasy drogi oraz wielkości miarodajnego natężenia ruchu. Ten ostatni termin oznacza natężenie ruchu występujące w r. prognozy, wyrażone liczbą pojazdów na godzinę (P/h). Jednojezdniowa droga klasy L lub droga wyższej klasy powinna mieć co najmniej dwa pasy ruchu tym jednak zastrzeżeniem, iż przy etapowaniu budowy, jak również przy przebudowie albo remoncie drogi klasy Z lub L poza terenem zabudowy, dopuszczalne jest stosowanie jezdni jednopasmowej o szerokości 3,5 m – 3,0 m z poboczem o nawierzchni co najmniej twardej o szerokości nie mniejszej niż jeden metr, jeśli jest to uzasadnione warunkami miejscowymi lub wielkością ruchu.

Jeżeli natomiast chodzi o drogę klasy S, GP lub G poza terenem zabudowy o czterech lub większej liczbie pasów ruchu w obu kierunkach (z wyłączeniem pasów dodatkowych), to powinna ona mieć dwie jezdnie, każdą przeznaczoną dla jednego kierunku ruchu. W razie wystąpienia ograniczeń terenowych dopuszczalne jest stosowanie poza terenem zabudowy jednojezdniowej drogi czteropasmowej klasy GP lub G na odcinku o długości nie większej niż dwa kilometry pod warunkiem jednak, że kierunki ruchu będą rozdzielone barierą ochronną. Wymagane jest też, aby szerokość jezdni na drogowym obiekcie inżynierskim była nie mniejsza niż przed tym obiektem.

### **Szerokość pasa ruchu oraz pasa postojowego**

Według wymogów zawartych w § 15 rozporządzenia szerokość pasa ruchu, w zależności od kategorii drogi, powinna być następująca:

- 1) na drodze klasy A – 3,75 m,
- 2) na drodze klasy S
  - a) dwujezdniowej – 3,75 m lub 3,50 m,
  - b) jednojezdniowej – 3,75 m,
- 3) na drodze klasy GP i G – 3,50 m,
- 4) na drodze klasy Z – 3,00 m,
- 5) na drodze klasy L – 2,75 m,
- 6) na drodze klasy D – 2,50 m.

Z kolei na drogach klas Z, L i D szerokość pasa ruchu może być zwiększona do maksymalnie 3,50 m, jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanej struktury rodzajowej lub ilościowej ruchu. Na drogach dwujezdniowych szerokość pasa ruchu kolejnego względem pasa skrajnego może być zmniejszona do minimalnie:

- 1) 3,50 m – na drodze klasy A,
- 2) 3,25 m – na drodze klasy S,
- 3) 3,00 m – na drodze klasy GP i G.

W przypadku konieczności zastosowania rozwiązań uspokajających ruch na drogach klas G, Z, L i D na terenie zabudowy, szerokość pasa ruchu może być zmniejszona o 0,25 m względem wartości określonych wyżej.

Szerokość każdego pasa ruchu powinna być zwiększona na łuku kołowym w planie o wartość obliczoną w następujący sposób:

- 1)  $\frac{40}{R}$  – na drodze klasy Z i drogach wyższych klas oraz na ulicy klasy L usytuowanej na obszarze przemysłowo-handlowym lub na której odbywa się zbiorowa komunikacja autobusowa,
- 2)  $\frac{30}{R}$  – na drodze klasy D oraz innych niż wymienione w pkt 1 drogach klasy L,

gdzie R jest promieniem łuku kołowego osi jezdni wyrażonym w metrach, przy czym obliczone poszerzenie powinno być zaokrąglone do 5 cm w górę. Nie jest zalecane poszerzanie pasa ruchu, jeżeli wartość obliczonego poszerzenia jest mniejsza niż 0,20 m, a także, gdy jezdnia ma dwa lub więcej pasów przeznaczonych dla jednego kierunku ruchu. Zmiana szerokości jezdni powinna być wykonana na krzywej przejściowej, prostej przejściowej lub na łuku kołowym o większym promieniu, jeżeli jest to krzywa kosztowa, w sposób płynny bez widocznych załamań krawędzi jezdni. Na łuku kołowym o promieniu mniejszym lub równym 25 m wartość poszerzenia powinna być określona dla każdego pasa ruchu oddzielnie (§ 16 rozporządzenia).

Inny jeszcze wymóg dotyczy ulic klasy GP oraz ulic niższych klas, na których może być stosowany pas postojowy, jeżeli otaczające zagospodarowanie wywołuje zapotrzebowanie na miejsca postojowe. Pas postojowy na ulicy klasy GP oraz na nowej ulicy klasy G powinien być oddzielony od jezdni pasem manewrowym o szerokości 3,0 m, a w uzasadnionym wypadku dopuszczalny jest pas manewrowy o szerokości nie mniejszej niż 2,5 m. Szerokość pasa postojowego powinna być dostosowana do rodzaju pojazdów oraz sposobu ich umieszczenia na tym pasie, a jego długość do potrzeb przy uwzględnieniu bezpieczeństwa ruchu na drodze. Jednak pas postojowy nie powinien być stosowany w szczególności w otoczeniu skrzyżowań, a także przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.

## **Pas dzielący**

Ważnym elementem drogi jest także pas dzielący, który może mieć postać:

- 1) środkowego pasa dzielącego – będącego częścią drogi stanowiącą rozdzielenie jezdni przeznaczonych dla przeciwnych kierunków ruchu,
- 2) bocznego pasa dzielącego – będącego częścią drogi stanowiącą rozdzielanie jezdni o różnych funkcjach (§ 3 pkt 8 rozporządzenia).

Pas dzielący powinien mieć szerokość i konstrukcję powierzchni odpowiednią do przeznaczenia oraz wymagań bezpieczeństwa ruchu. Środkowy pas dzielący drogi poza terenem zabudowy oraz dróg klasy A i S na terenie zabudowy powinien mieć po obu stronach opaski, każdą o szerokości 0,5 m, której właściwości użytkowe, a także jej pochylenie poprzeczne i podłużne muszą być takie same jak pasa ruchu przylegającego do niej. Na opasce nie należy umieszczać żadnych urządzeń, a zwłaszcza kratk ściekowych. Ponadto środkowy pas dzielący drogi klasy A i S powinien umożliwiać umieszczenie na nim bariery ochronnej. Musi też spełniać wymagania określone w przepisach techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (tzn. w § 22–26 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych). Wymagane jest też, aby ukształtowanie i konstrukcja powierzchni środkowego pasa dzielącego umożliwiała spływ wód opadowych i przejście tych wód w obrębie pasa dzielącego. Jednak dopuszcza się spływ wód z utwardzonego pasa dzielącego na jezdnię pod warunkiem, że materiał utwardzający pas dzielący nie będzie zanieczyszczać jezdni, a spływ z powierzchni pasa będzie równomierny. Na terenie zabudowy oraz w obrębie skrzyżowań i węzłów pas dzielący na drodze klasy S i drogach niższych klas może być obramowany krawężnikiem, jeżeli pozwoli to na uzyskanie lepszych warunków odwodnienia lub utrzymania drogi.

## **Pobocze, pas awaryjny, opaska zewnętrzna**

Innym istotnym elementem każdej drogi – szczególnie z uwagi na bezpieczeństwo prowadzonego ruchu – jest pobocze, które w przypadku drogi klasy A lub S, składają się z umieszczonego przy jezdni pasa awaryjnego i gruntowego pobocza o szerokości podanej w tabeli 3.

Na drodze klasy S o prędkości projektowej 80 km/h poza terenem zabudowy dopuszcza się zamiast pasa awaryjnego stosowanie opaski zewnętrznej o szerokości nie mniejszej niż 0,7 m oraz co około 2 km stosowanie zatok awaryjnych o szerokości nie mniejszej niż 2,5 m i długości nie mniejszej niż 60 m. Miejsca usytuowania zatok i odległości między nimi powinny być dostosowane do potrzeb oraz możliwości terenowych. Pochylenie poprzeczne pasa awaryjnego oraz pochylenie podłużne pasa awaryjnego i gruntowego pobocza powinny być co do wartości i kierunku takie same jak jezdni. Na pasie awaryjnym zabronione jest lokalizowanie jakichkolwiek obiektów bądź urządzeń. Pobocza gruntowe drogi klasy GP i dróg niższych klas powinny mieć szerokości nie mniejsze niż:

- 1) 1,50 m – na drodze klasy GP,
- 2) 1,25 m – na drodze klasy G,
- 3) 1,00 m – na drodze klasy Z,
- 4) 0,75 m – na drodze klasy L lub D.

Tabela 3. Szerokość pasa awaryjnego i pobocza

Szerokość (m)	Droga klasy A			Droga klasy S					
				poza terenem zabudowy			na terenie zabudowy		
	prędkość projektowa (km/h)								
	120	100	80	120	100	80	80	70	60
pasa awaryjnego	3,00	2,50		2,50	2,50 <sup>1)</sup>		2,50		
gruntowego pobocza	1,25 <sup>2)</sup>			0,75 <sup>2)</sup>					

<sup>1)</sup> Na jednojezdniowej drodze klasy S i etapowaniu budowy dopuszcza się pas awaryjny o szerokości 2,0 m.

<sup>2)</sup> Szerokość gruntowego pobocza może być większa, jeżeli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji, bezpieczeństwa ruchu lub ochrony środowiska.

Źródło: § 36 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Pochylenie poprzeczne gruntowego pobocza na odcinku prostym lub na odcinku krzywoliniowym o pochyleniu poprzecznym jezdni jak na odcinku prostym powinno wynosić od 6% do 8% – przy szerokości pobocza nie mniejszej niż 1,0 m oraz 8% – przy szerokości pobocza mniejszej niż 1,0 m, zaś pochylenie poprzeczne gruntowego pobocza na odcinku krzywoliniowym o pochyleniu poprzecznym jezdni innym niż na odcinku prostym – o 2% do 3% więcej niż pochylenie jezdni, jeżeli jest to pobocze po wewnętrznej stronie łuku albo tyle co pochylenie jezdni – do szerokości 1 m pobocza, zaś na pozostałej części pobocza – 2% w kierunku przeciwnym, jeżeli jest to pobocze po zewnętrznej stronie łuku. Na drogach klasy GP, G i Z, w zależności od potrzeb, w tym ruchu lokalnego i pieszych, część pobocza przylegająca do jezdni może być utwardzona. Szerokość utwardzonego pobocza powinna być nie większa niż 1,5 m, a jego pochylenie podłużne i poprzeczne musi zostać dostosowane do pochyleń pasa ruchu, przy którym się ono znajduje. Gruntowe pobocze, przylegające do utwardzonego pobocza, powinno mieć szerokość nie mniejszą niż 0,75 m, a w razie przebudowy albo remontu drogi dopuszcza się szerokość 0,50 m. W przypadku dwujezdniowej drogi dopuszczalne jest zastosowanie utwardzonego pobocza o szerokości nie większej niż dwa metry.

## Chodnik

Chodnik jest częścią drogi przeznaczoną do ruchu pieszych (art. 4 pkt 6 ustawy). Jego usytuowanie względem jezdni musi być takie, aby zapewniało bezpieczeństwo ruchu zarówno pieszych, jak i pojazdów. W związku z tym odległość chodnika od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż:

- 1) 10,0 m – w przypadku drogi klasy S na terenie zabudowy,
- 2) 5,0 m – w przypadku drogi klasy GP na terenie zabudowy,
- 3) 3,5 m – w przypadku drogi klasy G na terenie zabudowy,
- 4) 1,0 m – w przypadku drogi klasy GP i niższej poza terenem zabudowy.

Przy rozbudowie i przebudowie dróg dopuszczalne jest przyjęcie mniejszych odległości, niż określone w podanych wyżej punktach 1–3, w przypadku drogi klasy S i GP na terenie zabudowy, jednak pod warunkiem zastosowania ogrodzenia oddzielającego chodnik od jezdni lub innych rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo ruchu. W opisanych przypadkach chodnik powinien być wyniesiony ponad krawędź jezdni lub pasa postojowego na wysokość od 6 cm do 16 cm i oddzielony krawężnikiem. Wymóg ten nie dotyczy przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów oraz zjazdów (§ 43 rozporządzenia). Z kolei na drodze klasy GP, G lub Z poza terenem zabudowy, w zależności od potrzeb, może być stosowany samodzielny ciąg pieszy lub pieszo-rowerowy, usytuowany poza pasem drogowym lub chodnikiem na koronie drogi, oddzielony od jezdni bocznym pasem dzielącym o szerokości nie mniejszej niż jeden metr. Użyte pojęcie „korona drogi” oznacza w tym przypadku jezdnię z poboczem, pasami awaryjnego postoju lub pasami przeznaczonymi do ruchu pieszych, zatokami autobusowymi lub postojowymi, a przy drogach dwujezdniowych – także z pasem dzielącym jezdnie (art. 4 pkt 7 ustawy).

Obowiązuje generalna zasada, że chodnik powinien mieć szerokość dostosowaną do natężenia ruchu pieszych, przy czym szerokość chodnika przy jezdni lub przy pasie postojowym nie powinna być mniejsza niż 2,0 m, a w wypadku przebudowy albo remontu drogi dopuszczalne jest miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,25 m, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych. Szerokość chodnika powinna być odpowiednio zwiększona, jeżeli oprócz ruchu pieszych jest on przeznaczony do usytuowania urządzeń technicznych, w szczególności podpór znaków drogowych, słupów, drzew, wejść lub zjazdów utrudniających ruch pieszych. Szerokość chodnika odsuniętego od jezdni lub szerokość samodzielnego ciągu pieszego nie powinna być mniejsza niż 1,5 m, ale dopuszczalne jest miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,0 m, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych. Długość chodnika usytuowanego w ciągu przejść dla pieszych między jezdniami lub między jezdnią a torowiskiem tramwajowym nie powinna być mniejsza niż 2,0 m. Wymagane jest też takie usytuowanie urządzeń na chodniku (w szczególności podpór znaków drogowych, słupów oświetleniowych), aby nie utrudniały użytkowania chodnika, w tym szczególnie przez osoby niepełnosprawne (§ 44 rozporządzenia).

Pochylenie podłużne chodnika lub samodzielniego ciągu pieszego nie powinno przekraczać 6%. Przy większych pochyleniach wymagane jest stosowanie schodów lub pochylni, które mogą być jednobiegowe lub wielobiegowe proste lub łamane ze spocznikami. Liczba stopni w biegu schodów nie może być mniejsza niż 3 i nie większa niż 13, przy czym dopuszczalne jest zamontowanie 17 stopni w schodach jednobiegowych. Wysokość stopnia nie może być większa niż 17,5 cm, a szerokość od 30 cm do 35 cm, przy czym  $2h + s = 60$  cm do 65 cm, gdzie  $h$  oznacza wysokość, a  $s$  – szerokość stopnia. Pochylenie podłużne pochylni dla ruchu pieszych nie powinno być większe niż 8%, a wyjątkowo 10%, gdy długość jej nie przekracza 10 m lub w wypadku pochylni zadanej. Jeżeli długość pochylni jest większa niż 10 m, to wtedy należy ją podzielić na krótsze odcinki przedzielone pośrednimi spocznikami, spełniające następujące warunki:

- 1) różnica poziomów między sąsiednimi spocznikami nie jest większa niż 0,80 m,
- 2) długość odcinka pochylni nie jest większa niż 8 m,
- 3) długość spoczników nie jest mniejsza niż 1,5 m,
- 4) każdy odcinek pochylni powinien rozpoczynać się i kończyć spocznikiem.

Szerokość schodów i pochylni powinna być dostosowana do natężenia ruchu pieszych i do szerokości chodnika, przy czym szerokość użytkowa schodów powinna być nie mniejsza niż 1,2 m, a pochylni – nie mniejsza niż 2,0 m. Szerokość użytkową mierzy się między wewnętrznymi krawędziami balustrad, a w wypadku ścian ograniczających schody – między poręczami mocowanymi do nich. Pochylenie poprzeczne chodnika powinno wynosić od 1% do 3% w zależności od rodzaju nawierzchni i powinno umożliwiać sprawny spływ wody opadowej. Z kolei stopnie schodów, spoczniki schodów i pochylni powinny mieć pochylenie od 1% do 2%, zgodne z kierunkiem pochylenia biegów schodów i pochylni. W wypadkach uzasadnionych dopuszczalne są na chodniku progi inne niż stopnie schodów, jeśli ich wysokość nie jest większa niż 2 cm (§ 45 rozporządzenia).

### **Ścieżka rowerowa**

Rowerzyści w naszym kraju doczekali się tego, że mogą poruszać się na specjalnie wydzielonych drogach (ścieżkach), gdzie nie ma zagrożenia ich bezpieczeństwa ze strony ciężkich i szybko poruszających się pojazdów samochodowych. Również i ścieżki rowerowe powinny być budowane według pewnych zasad, które w sposób ogólny określone zostały w rozdziale 9 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Pamiętać należy, iż w myśl art. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym, droga dla rowerów (ścieżka rowerowa) jest elementem drogi. Co do zasady usytuowanie ścieżki rowerowej oraz ścieżki pieszo-rowerowej względem jezdni powin-



no zapewnić bezpieczeństwo ruchu, zaś jej odległość od krawędzi jezdni oraz ich usytuowanie powinno być nie mniejsze niż:

- 1) 10,0 m – w wypadku drogi klasy S na terenie zabudowy,
- 2) 5,0 m – w wypadku drogi klasy GP na terenie zabudowy,
- 3) 3,5 m – w wypadku drogi klasy G na terenie zabudowy,
- 4) 1 m – w przypadku drogi klasy GP i niższej poza terenem zabudowy.

Na drogach klasy G, Z, L i D na terenie zabudowy dopuszczalne jest wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m i nie większej niż 2,0 m każdy, przy czym dopuszcza się jej zwiększenie w obrębie skrzyżowania do 3,0 m. Pas ruchu dla rowerów powinien być oddzielony od sąsiedniego pasa ruchu znakami poziomymi lub wyspą dzielącą.

Ustalono też, iż szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić nie mniej niż:

- 1) 1,5 m – gdy jest ona jednokierunkowa,
- 2) 2,0 m – gdy jest ona dwukierunkowa,

Szerokość ścieżki pieszo-rowerowej, do której nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża, powinna być dostosowana do natężenia ruchu pieszych i rowerów oraz wynosić nie mniej niż:

- 1) 3,0 m – na terenie zabudowy,
- 2) 2,5 m – poza terenem zabudowy.

W przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszczalne jest zmniejszenie podanych wyżej szerokości do 2,0 m. Z kolei w miejscu występowania przeszkody dopuszcza się rozdzielenie ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej na co najmniej dwie odrębne części, pod warunkiem, że każda z nich przeznaczona będzie do ruchu w jednym kierunku i będzie mieć szerokość nie mniejszą niż 1,0 m (§47 rozporządzenia). Nie ma przeszkód, aby szerokość ścieżki rowerowej ustalać indywidualnie w sytuacji, gdy oprócz prowadzenia ruchu rowerowego pełni ona także inne funkcje. Pochylenie podłużne ścieżki rowerowej nie powinno przekraczać 5%, jednak w wyjątkowych wypadkach dopuszcza się większe pochylenia, lecz nie większe niż 15%. Wysokość progów i uskoków na ścieżce rowerowej nie powinna przekraczać 1 cm. Wskazane jest, aby pochylenie poprzeczne ścieżki rowerowej było jednostronne i wynosiło od 1% do 3%, w zależności od rodzaju nawierzchni, umożliwiając tym samym sprawny spływ wody opadowej (§ 48 rozporządzenia).

### **Skrajnia drogi**

Na pewno ważnym parametrem każdej drogi jest jej skrajnia, tzn. wolna przestrzeń nad drogą. Szczegółowe wymiary skrajni przedstawione są w załączniku nr 1 do powołanego wcześniej rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. Jednak wysokość skrajni drogi powinna być nie mniejsza niż:

- 1) 4,70 m – nad drogą klasy A, S lub GP,

- 2) 4,60 m – nad drogą klasy G lub Z,
- 3) 4,50 m – nad drogą klasy L lub D.

Podana wysokość może być jednak zmniejszona do:

- 1) 4,50 m – jeżeli jest przebudowywana albo remontowana droga klasy A, S lub GP, natomiast obiekty nad tymi drogami nie są objęte tymi robotami,
- 2) 4,20 m – jeżeli jest przebudowywana albo remontowana droga klasy G lub Z, natomiast obiekty nad tymi drogami nie są objęte tymi robotami,
- 3) 3,50 m – nad drogą klasy L lub D, za zgodą zarządcy tych dróg.

Wysokość skrajni nad chodnikiem lub ścieżką rowerową nie powinna być mniejsza niż 2,50 m, a w wypadku ich przebudowy albo remontu może być zmniejszona do 2,20 m (§ 54 rozporządzenia).

### **Skrzyżowania i zjazdy**

Z punktu widzenia płynności i bezpieczeństwa jazdy pojazdów niezwykle istotną rolę odgrywają skrzyżowania i zjazdy. Skrzyżowanie jednopoziomowe to nic innego jak przecięcie się lub połączenie dróg na jednym poziomie, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (art. 4 pkt 9a ustawy). Z kolei skrzyżowanie wielopoziomowe jest krzyżowaniem się lub połączeniem dróg publicznych na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (węzeł drogowy) lub krzyżowaniem się dróg na różnych poziomach, uniemożliwiające wybór kierunku jazdy (przejazd drogowy). Natomiast zjazd to część drogi na połączeniu z drogą niebędącą drogą publiczną lub na połączeniu drogi z dojazdem do nieruchomości przy drodze, przy czym zjazd nie jest skrzyżowaniem. W jednym ze swoich orzeczeń Naczelny Sąd Administracyjny uznał, że „zjazd publiczny w świetle przepisów o drogach publicznych nie może powstać w sposób dorozumiany, czy poprzez faktyczne działania właściciela nieruchomości. Nie ma tu żadnego znaczenia stan techniczny zjazdu już istniejącego. To zarządca drogi określa charakter zjazdu. Okoliczność zaś, że istniejący zjazd indywidualny ma pewne parametry odpowiadające parametrom technicznym, jakie powinien mieć zjazd publiczny, nie oznacza, że automatycznie jest zjazdem publicznym”<sup>170</sup>. Natomiast w wyroku z dnia 7 lutego 2018 r. przyjęto, że „zjazd publiczny w świetle ustawy o drogach publicznych i rozporządzenia z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (...), nie może powstać w sposób dorozumiany, czy poprzez faktyczne działania właściciela nieruchomości. To zarządca drogi określa charakter zjazdu. Okoliczność, że istniejący zjazd indywidualny ma pewne parametry odpowiadające parametrom technicznym, jakie powinien mieć zjazd publiczny, nie oznacza, że automatycznie jest zjazdem publicznym, ponieważ w myśl prze-

---

<sup>170</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 14 marca 2018 r., sygn. II OSK 2228/17, Lex nr 2479911.

pisu § 55 ust. 1 pkt 3 i 4 powołanego rozporządzenia charakter zjazdu (publiczny czy indywidualny) określa zarządca drogi, kierując się przeznaczeniem zjazdu (§ 77 rozporządzenia)<sup>171</sup>.

Kierując się wymaganiami technicznymi i użytkowymi wprowadzony został następujący podział skrzyżowań:

- 1) zwykłe – niezawierające na żadnym wlocie wyspy dzielącej kierunki ruchu lub środkowego pasa dzielącego,
- 2) skanalizowane – zawierające co najmniej na jednym wlocie wyspę dzielącą lub środkowy pas dzielący,
- 3) typu rondo – zawierające wyspę środkową, wokół której odbywa się ruch okrężny pojazdów; w przypadkach określonych w § 75 ust. 3 wyspa może być przejezdna<sup>172</sup>.

W celu zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego określony został następujący zakres stosowania węzłów i skrzyżowań:

- 1) na połączeniu drogi klasy A z drogami klasy A, S, GP i G stosuje się węzeł<sup>173</sup>,
- 2) na połączeniu drogi klasy S:
  - a) z drogą klasy S – stosuje się węzeł,
  - b) z drogami klasy GP, G i Z – stosuje się węzeł, przy czym dopuszcza się zastosowanie skrzyżowania skanalizowanego, umożliwiającego tylko skręty w prawą stronę - wyjątkowo, gdy nie jest uzasadniona budowa węzła oraz skrzyżowania skanalizowanego lub typu rondo – na początku lub końcu tej drogi,
- 3) na połączeniu drogi klasy GP:
  - a) z drogami klasy GP, G i Z – stosuje się węzeł, skrzyżowanie skanalizowane lub typu rondo,
  - b) z drogą klasy L – stosuje się skrzyżowanie skanalizowane lub typu rondo,
- 4) na połączeniu drogi klasy G:
  - a) z drogami klasy G i Z – stosuje się węzeł, skrzyżowanie skanalizowane lub typu rondo,
  - b) z drogami klasy L i D – stosuje się skrzyżowanie zwykłe, skanalizowane lub typu rondo,
- 5) na połączeniu dróg klasy Z, L i D z drogami tych samych lub niższych klas stosuje się skrzyżowanie zwykłe, skanalizowane lub typu rondo,

<sup>171</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 lutego 2018 r., sygn. II OSK 1966/17, Lex nr 2457528.

<sup>172</sup> Przepis § 75 ust. 3 rozporządzenia stanowi, że wyspa środkowa ronda typu mini może być przejezdna lub częściowo przejezdna dla wszystkich pojazdów. Na rondach małych, średnich i dużych dopuszcza się zastosowanie takich rozwiązań projektowych, które umożliwią przejazd po wyspie środkowej wyłącznie pojazdom nienormatywnym.

<sup>173</sup> Pojęcie „węzeł” w tym przypadku oznacza krzyżowanie się lub połączenie dróg na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (§ 3 pkt 10 rozporządzenia).

przy czym na połączeniu dwóch dróg klasy Z dopuszcza się zastosowanie węzła.

Przejazd drogowy stosuje się w przypadku, gdy z obowiązku zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego (§ 9 ust. 1 rozporządzenia) nie wynika możliwość połączenia dróg danych klas albo gdy nie zachodzi potrzeba wykonania węzła lub skrzyżowania (§ 55 rozporządzenia)<sup>174</sup>.

W świetle powyższych wymogów w pełni zasadne jest stanowisko Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie wyrażone w wyroku z dnia 22 marca 2007 r. (sygn. VII SA/Wa 2257/06), w którym stwierdzono, iż „to zarządca drogi określa, czy dany zjazd jest indywidualny czy publiczny. To jednak, że decyzja ma charakter uznaniowy, nie oznacza, iż może ona być dowolna. Wydając decyzję w kwestii wyrażenia zgody na dokonanie zjazdu z drogi krajowej organ administracji kieruje się przede wszystkim względami bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a ponadto kryteriami wyznaczonymi przez rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (...). Zjazd jest obiektem budowlanym, służącym do obsługi nieruchomości położonych przy drodze publicznej”<sup>175</sup>.

Zjazd z drogi powinien być zaprojektowany i wybudowany w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia, a w szczególności powinien być dostosowany do wymagań bezpieczeństwa ruchu na drodze, wymiarów gabarytowych pojazdów, dla których jest przeznaczony, oraz do wymagań ruchu pieszych (§ 77 rozporządzenia).

Ze względu na wymagania techniczne i użytkowe zjazdy podzielone zostały na:

- 1) publiczne – określone przez zarządcę drogi jako zjazdy do nieruchomości gruntowych usytuowanych poza pasem drogowym:
  - a) na których prowadzona jest lub planowane jest prowadzenie działalności gospodarczej lub działalności o charakterze publicznym,
  - b) na których usytuowana jest lub planowane jest usytuowanie nieruchomości budynkowej lub lokalowej, w których prowadzona jest lub planowane jest prowadzenie działalności gospodarczej lub działalności o charakterze publicznym,
  - c) które stanowią lub będą stanowić dojazd do nieruchomości wymienionych punktach a i b,
- 2) indywidualne – określone przez zarządcę drogi jako zjazdy niebędące zjazdami publicznymi (§ 76a rozporządzenia).

Jeżeli natomiast chodzi o zjazd publiczny, to nie może on być usytuowany w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności:

- 1) w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła,

<sup>174</sup> Pojęcie „przejazd drogowy” oznacza krzyżowanie się dróg na różnych poziomach, nieumożliwiające wyboru kierunku jazdy (§ 3 pkt 11 rozporządzenia).

<sup>175</sup> Lex nr 334869.

- 2) w miejscu, w którym nie jest zapewniona wymagana widoczność wjazdu na drogę,
- 3) na odcinku drogi o pochyleniu niwelety większym niż 4%,
- 4) nie bliżej wierzchołka łuku wypukłego niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie,
- 5) na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu (§ 113 ust. 7 rozporządzenia).

Ważne jest też, aby zjazd publiczny spełniał następujące wymagania:

- 1) szerokość całkowita, mierzona prostopadle do osi zjazdu, nie była mniejsza niż 5,00 m, w tym:
  - a) szerokość jezdni, bez uwzględnienia wyokrągłeń nie była mniejsza niż 3,50 m i nie większa niż szerokość jezdni na drodze, mierzona prostopadle do osi jezdni w miejscu jej przecięcia z osią zjazdu,
  - b) szerokość obustronnych poboczy nie była mniejsza niż 0,75 m każde,
- 2) przecięcie krawędzi jezdni zjazdu i drogi było wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 5,00 m, wyłącznie dla projektowanych relacji skrętnych,
- 3) pochylenie podłużne zjazdu zostało dostosowane do ukształtowania elementów drogi, które ten zjazd przecina, jednak nie większe niż 5,0%,
- 4) nawierzchnia:
  - a) jezdni – została twarda ulepszona,
  - b) poboczy – była co najmniej gruntowa ulepszona,
  - c) połączenie zjazdu z drogą zostało wykonane zgodnie z § 113 ust. 1, 3–5, 9 i 10 rozporządzenia (§ 78 ust. 2 rozporządzenia).

Bez wątpienia kryteria udzielenia zezwolenia na lokalizację zjazdu publicznego są bardziej rygorystyczne niż w przypadku zgody na lokalizację zjazdu indywidualnego, ze względu na fakt, iż zjazd publiczny z uwagi na swój charakter i przeznaczenie przenosi z drogi i na drogę (w przeciwieństwie do zjazdu indywidualnego) znacznie większy ruch generowany przez obiekt, w którym prowadzona jest działalność gospodarcza<sup>176</sup>. Trafną myśl w tym przedmiocie wyraził Wojewódzki Sąd Administracyjny w Szczecinie stwierdzając, iż „przepis § 9 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (...) w części stanowiącej, że: »należy dążyć do ograniczenia liczby zjazdów, szczególnie do terenów przeznaczonych pod nową zabudowę« ma charakter postulatywny, a zatem organ rozstrzyga w tej kwestii w ramach uznania administracyjnego, co wymaga precyzyjnych ustaleń i uzasadnienia stanowiska organu w sposób umożliwiający jego kontrolę. Przede wszystkim jednak należy rozważyć te okoliczności, które odnoszą się do warunków technicznych zjazdów indywidual-

---

<sup>176</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 19 grudnia 2011 r., sygn. IV SA/Wa 1621/11, Lex nr 1155057.

nych określonych w § 77 i § 79 i do tych warunków odnieść twierdzenia wnioskodawcy na okoliczność niezbędności budowy zjazdu z działki”<sup>177</sup>.

Ogólną zasadą jest, że skrzyżowanie dróg, jego układ funkcjonalny, przestrzenny i rozwiązanie techniczne powinno być tak zaprojektowane i wykonane, żeby mogli z niego korzystać wszyscy uczestnicy ruchu, dla których jest ono przeznaczone, na warunkach ustalonych we wspomnianym rozporządzeniu i przepisach odrębnych (§ 56a rozporządzenia).

Parametry techniczne wlotu skrzyżowania drogi klasy G i dróg wyższych klas z pierwszeństwem przejazdu (z wyjątkiem ronda) ustala się na podstawie prędkości miarodajnej, którą wyznacza się jako równą prędkości miarodajnej drogi, na której ten wlot się znajduje, jeśli nie jest ona większa niż 100 km/h. Jeżeli prędkość miarodajna drogi jest większa niż 100 km/h, to wtedy należy ograniczyć prędkość na odcinku poprzedzającym skrzyżowanie do określonej w projekcie organizacji ruchu i nie większej niż 80 km/h, a za prędkość miarodajną wlotu przyjąć prędkość ograniczoną znakiem powiększoną o 10 km/h lub 20 km/h. W odniesieniu do drogi klasy S wymaga się, aby było ono skanalizowane, a rondo może znajdować się tylko na początku lub końcu tej drogi. Prędkość miarodajna odcinka drogi poprzedzającego tego rodzaju rondo powinna być ograniczona do 50 km/h lub wyjątkowo do 60 km/h za pomocą znaków drogowych lub przez ukształtowanie geometryczne drogi wymuszające ograniczenie prędkości ruchu (§ 58 rozporządzenia).

Na drodze klasy S oraz na nowej drodze klasy GP lub G liczba wlotów skrzyżowania nie powinna być większa niż cztery, chyba że jest to skrzyżowanie typu rondo. Kąt przecięcia osi dróg na skrzyżowaniu powinien być zbliżony do kąta 90°, z dopuszczalnym odchyleniem nie większym niż 30°, jeśli są spełnione wymagania widoczności na skrzyżowaniu określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. Kąt przecięcia toru jazdy pojazdów z torem ruchu pieszych lub rowerzystów powinien być zbliżony do kąta 90°, z dopuszczalnym odchyleniem nie większym niż 10°. Liczba pasów ruchu na wprost na odpowiadającym sobie wlocie i wylocie skrzyżowania powinna być taka sama, jak na odcinku drogi przed skrzyżowaniem. Ukształtowanie wysokościowe powierzchni jezdni skrzyżowania dostosowuje się do pochylenia podłużnego i poprzecznego drogi z pierwszeństwem przejazdu oraz torowiska tramwajowego (o ile takie występuje) przy jednoczesnym zapewnieniu sprawnego odprowadzenia wody opadowej ze skrzyżowania.

W przypadku skrzyżowania dróg bez pierwszeństwa przejazdu oraz ronda należy wzajemnie dostosować pochylenia podłużne i poprzeczne dróg w celu zapewnienia sprawnego odprowadzenia wody. Pochylenia podłużne i poprzeczne drogi z pierwszeństwem przejazdu w miejscu występowania skrzyżowania nie powinny być większe niż 3% w wypadku dróg klasy S i GP, 3,5% – w wypadku dróg klasy G i Z oraz 4% – w wypadku dróg klasy L i D. Na skrzyżowaniu poza

---

<sup>177</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 7 czerwca 2007 r., sygn. II SA/Sz 126/06, Lex nr 296055.

terenem zabudowy dopuszczalne są jednak pochylenia drogi odpowiednio 4%, 5% i 6%. Pochylenie podłużne drogi podporządkowanej nie powinno być większe niż 3% na długości co najmniej 20 m od krawędzi jezdni drogi z pierwszeństwem przejazdu lub od krawędzi jezdni na rondzie (§ 62 rozporządzenia).

Układ geometryczny, rozwiązanie techniczne oraz sposób organizacji i sterowania ruchem na skrzyżowaniu powinny być wzajemnie dostosowane do siebie. Na skrzyżowaniu skanalizowanym skos załamania w planie krawędzi jezdni drogi nie powinien być większy niż określony w tabeli 4.

Tabela 4. Skos załamania krawędzi jezdni w planie krawędzi drogi

Usytuowanie skrzyżowania	Skos załamania krawędzi jezdni przy prędkości miarodajnej*) drogi (km/h)					
	Ł40	50	60	70	80	190
Poza terenem zabudowy	1:10	1:15 (1:10)	1:20 (1:15)	1:25 (1:20)	1:30 (1:20)	1:40 (1:30)
Na terenie zabudowy	1:10 (1:5)	1:10	1:10	1:15 (1:10)	1:20 (1:15)	-

\*) Na drodze klasy Z lub L jest to prędkość projektowa, a w wypadku małego ronda jest to prędkość przy dojeździe do ronda.

Źródło: § 64 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

W wypadku przebudowy albo remontu skrzyżowania, a także na drodze na terenie zabudowy z ruchem uspokojonym skos załamania krawędzi jezdni może być zwiększony do wartości podanych w nawiasach w tabeli 4. Pasy ruchu na skanalizowanym wlocie skrzyżowania dróg powinny mieć szerokość taką, jak przed skrzyżowaniem, a w wyjątkowych wypadkach szerokość każdego z nich może być pomniejszona:

- 1) nie więcej niż o 0,25 m – jeżeli jest to grupa pasów dla pojazdów jadących na wprost,
- 2) nie więcej niż o 0,50 m – jeżeli jest to grupa pasów dla pojazdów skręcających w lewo lub w prawo.

Z kolei na skrzyżowaniu skanalizowanym o jednym pasie ruchu na wprost na drodze z pierwszeństwem przejazdu pas ten powinien mieć szerokość:

- 1) od 4,50 m do 5,00 m – jeżeli jest ograniczony z obu stron krawężnikami,
- 2) od 4,00 m do 4,50 m – jeżeli jest ograniczony z jednej strony krawężnikami,
- 3) taką jak pas ruchu – jeżeli z obu stron nie jest ograniczony krawężnikami,
- 4) taką jak pas ruchu – jeżeli w strefie uspokojonego ruchu jest ograniczony krawężnikami (z jednej lub z obu stron) na długości mniejszej niż 20 m.

Jeżeli występuje jeden pas ruchu na wprost na podporządkowanym wlocie drogi, powinien on mieć szerokość:

- 1) od 4,00 m do 4,50 m – jeżeli jest ograniczony z jednej lub z obu stron krawężnikami,
- 2) taką jak pas ruchu – jeżeli z obu stron nie jest ograniczony krawężnikami,
- 3) taką jak pas ruchu – jeżeli w strefie uspokojonego ruchu jest ograniczony krawężnikami z jednej lub z obu stron na długości mniejszej niż 20 m (§ 66 rozporządzenia).

Dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo na skrzyżowaniu powinien być stosowany na wlocie z pierwszeństwem przejazdu:

- 1) drogi klasy S – wyłącznie na skrzyżowaniu znajdującym się na początku lub na końcu tej drogi,
- 2) drogi klasy GP.

Natomiast na drogach niższych klas, niż wymienione wyżej, dopuszczalne jest stosowanie dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo na wlocie z pierwszeństwem przejazdu, który powinien mieć:

- 1) odcinek zmiany pasa ruchu o długości nie mniejszej niż określony w tabeli 5.

Tabela 5. Długość odcinka zmiany pasa ruchu

Prędkość miarodajna drogi <sup>*)</sup> (km/h)	≤50	60	70	80	90	100
Długość odcinka zmiany pasa ruchu (m)	15	20	30	40	50	55

<sup>\*)</sup> W wypadku drogi klasy Z jest to prędkość projektowa.

- 2) odcinek zwalniania o długości nie mniejszej niż określony w tabeli 6.

Tabela 6. Długość odcinka zwalniania przy skręceniu w lewo

Pochylenie podłużne wlotu (%)	Długość odcinka zwalniania (m) przy prędkości miarodajnej <sup>*)</sup> (km/h)					
	≤50	60	70	80	90	100
-6	30	40	60	80	105	140
-4	25	35	55	70	90	120
-2	20	30	45	60	80	105
0	15	25	40	50	70	95
2	10	20	35	45	60	85
4	10	15	30	40	55	75
6	10	15	25	35	50	65

<sup>\*)</sup> W wypadku drogi klasy Z jest to prędkość projektowa.

Źródło: § 66 ust. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...



- 3) odcinek akumulacji o długości obliczonej na podstawie miarodajnego nałożenia ruchu pojazdów skręcających w lewo, które muszą się zatrzymać, żeby umożliwić przejazd pojazdom z pierwszeństwem przejazdu; długość odcinka akumulacji nie powinna być mniejsza niż 20 m. Przy przebudowie albo remoncie skrzyżowania dopuszczalne jest zmniejszenie długości odcinka zmiany pasa ruchu do 20 m (§ 66 rozporządzenia).

Dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w prawo może być stosowany tylko na wlocie drogi z pierwszeństwem przejazdu, przy czym warunek ten nie ma zastosowania do skrzyżowań z sygnalizacją świetlną oraz typu rondo. Z kolei dodatkowy pas dla pojazdów skręcających w prawo, z zastrzeżeniem powinien mieć:

- 1) odcinek zmiany pasa ruchu o długości określonej w § 66 ust. 3 pkt 1 rozporządzenia,
- 2) odcinek zwalniania o długości nie mniejszej niż określona w tabeli 7.

Tabela 7. Długość odcinka zwalniania przy skręcie w prawo

Prędkość miarodajna drogi <sup>1)</sup> (km/h)	Pochylenie podłużne wlotu (%)	Długość odcinka zwalniania (m) przy promieniu łuku skrętu w prawo <sup>2)</sup> (m)				
		≤10	11-15	16-20	21-30	>30
60	-4	35	30	25	20	10
	-2	30	25	20	15	10
	0	25	20	15	10	10
	2	20	15	10	-	-
	4	15	10	10	-	-
80	-4	70	65	60	55	50
	-2	60	55	50	45	40
	0	50	50	45	40	35
	2	45	45	40	35	30
	4	40	40	35	30	25
100	-4	120	115	110	105	95
	-2	105	100	95	90	85
	0	95	90	85	80	75
	2	85	80	75	70	65
	4	75	70	65	65	60

<sup>1)</sup> W przypadku drogi klasy Z jest to prędkość projektowa.

<sup>2)</sup> W przypadku gdy na wlocie jest wyznaczone przejście dla pieszych lub przejazd dla rowerzystów lub gdy skrzyżowanie wyposażone jest w sygnalizację świetlną, należy przyjąć długość odcinka zwalniania jak dla promienia łuku równego 10 m.

Źródło: § 67 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

- 3) odcinek akumulacji, gdy na wlocie jest wyznaczone przejście dla pieszych lub przejazd dla rowerzystów lub gdy skrzyżowanie jest wyposażone

żone w sygnalizację świetlną; długość odcinka akumulacji nie powinna być mniejsza niż 20 m.

W § 68 rozporządzenia dopuszczono możliwość stosowania na skrzyżowaniu, na którym nie ma i nie przewiduje się zainstalowania sygnalizacji świetlnej, dodatkowego pasa ruchu na skrzyżowaniu z prawej strony wylotu drogi z pierwszeństwem przejazdu klasy S, GP lub G. Pas ten powinien mieć odcinek przyspieszania o długości nie mniejszej niż 100 m w wypadku ulicy klasy GP i w przedziale od 100 m do 200 m w wypadku dróg klasy S, GP i G poza terenem zabudowy oraz odcinek zmiany pasa ruchu o długości określonej w § 66 ust. 3 pkt 1 rozporządzenia (§ 68 rozporządzenia).

Dodatkowy pas ruchu z lewej strony wylotu drogi z pierwszeństwem przejazdu może być stosowany na dwujezdniowej drodze klasy GP, jeżeli na skrzyżowaniu nie ma i nie przewiduje się sygnalizacji świetlnej. Pas ten powinien mieć odcinek przyspieszania o długości nie mniejszej niż 100 m oraz odcinek zmiany pasa ruchu o długości określonej w § 66 ust. 3 pkt 1 rozporządzenia (§ 69 rozporządzenia).

Kształt i rozmiary pasa lub grupy pasów ruchu dla pojazdów skręcających na skrzyżowaniu powinny być dostosowane do struktury rodzajowej pojazdów i organizacji ruchu. Wewnętrzna krawędź pasa ruchu dla pojazdów skręcających w prawo na skrzyżowaniu zwykłym powinna być kształtowana za pomocą łuku kołowego o promieniu nie mniejszym niż:

- 1) 6,0 m – na wlocie drogi klasy L lub D,
- 2) 8,0 m – na wlocie drogi klasy G lub Z,
- 3) 10,0 m – na wlocie drogi klasy GP.

Wewnętrzna krawędź pasa lub grupy pasów ruchu dla pojazdów skręcających w prawo na skrzyżowaniu skanalizowanym powinna być kształtowana za pomocą łuku kołowego lub krzywej kosztowej, a promień łuku kołowego nie powinien być mniejszy niż 15 m w wypadku wlotu z drogi klasy S i 10 m w wypadku wlotu z pozostałych klas dróg. Krzywą kosztową o stosunku promieni  $R_1 : R_2 : R_3 = n : 1 : m$ , gdzie  $n$  i  $m$  wynosi 2 lub 3, można stosować wówczas, jeżeli ułatwia ona ruch pojazdom skręcającym w prawo, a jednocześnie nie pogarsza warunków ruchu na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów oraz nie utrudnia obserwacji pojazdów relacji kolidujących. Środkowy promień krzywej kosztowej nie może być mniejszy niż 9 m, a kąty środkowe początkowego i końcowego łuku powinny mieć po  $15^\circ$  (§ 72 rozporządzenia).

Z kolei wewnętrzna krawędź pasa lub grupy pasów ruchu dla pojazdów skręcających w lewo na skrzyżowaniu skanalizowanym powinna być kształtowana za pomocą łuku kołowego lub kombinacji odcinka prostego i łuków kołowych o promieniach w przedziale od 10 m do 40 m, w zależności od klasy drogi, jej przekroju poprzecznego oraz geometrii skrzyżowania. Szerokość jednego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo lub w prawo na skrzyżowaniu skanalizowanym nie powinna być mniejsza niż określona w tabeli 8.

Tabela 8. Szerokość pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo lub w prawo

Promień skrętu (m)	8	10	12	15	20	25	30	40
Szerokość (m)	7,0	6,5	6,0	5,5	5,0	4,5	4,2	4,0

Źródło: § 74 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

## Rondo, wyspa na rondzie

Ważną rolę w porządkowaniu ruchu na drogach odgrywają ronda. Aby mogły one pełnić swoją funkcję muszą mieć odpowiednie wymiary, które przedstawione są w tabeli 9.

Tabela 9. Wymiary ronda

Klasa drogi	Typ ronda	Średnica wyspy środkowej (m)	Zewnętrzna średnica ronda (m)
D, L	mini	od 3 do 10	do 24
D, L, Z, G	małe	powyżej 10 do 28	powyżej 24 do 40
Z, G, GP, S <sup>*)</sup>	średnie	powyżej 28 do 50	powyżej 40 do 65
G, GP, S <sup>*)</sup>	duże	powyżej 50	powyżej 65

<sup>\*)</sup> Tylko w przypadku, o którym mowa w § 55 ust. 2 pkt 2 lit. b tiret drugim, tzn. na połączeniu drogi klasy S z drogami GP, G i Z.

Źródło: § 75 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Dopuszczalne jest stosowanie rond małych, średnich i dużych o kształcie zewnętrznej krawędzi i wyspy środkowej innych niż kołowy. Wyspa środkowa ronda typu mini może być przejezdna lub częściowo przejezdna dla wszystkich pojazdów. Na rondach małych, średnich i dużych dopuszcza się zastosowanie takich rozwiązań projektowych, które umożliwią przejazd po wyspie środkowej wyłącznie pojazdom nienormatywnym (§ 75 rozporządzenia).

Wyspa kanalizująca ruch na skrzyżowaniu musi mieć kształt dostosowany do torów ruchu pojazdów oraz wymiary dostosowane do funkcji przez nią pełnionych, a w szczególności jej szerokość w miejscu wyznaczonej strefy oczekiwania pieszych nie powinna być mniejsza niż 2,0 m.

Krawędzie wyspy wyodrębnionej z jezdni powinny być wyniesione ponad powierzchnię jezdni na wysokość nie mniejszą niż 6 cm z wyłączeniem tej części wyspy, na której wyznaczono przejście dla pieszych lub przejazd dla rowerzystów. Ponadto powinna ona wyraźnie różnić się od jezdni, a umieszczone na niej urządzenia lub zieleń nie powinny ograniczać wymaganego pola widoczności. Z kolei urządzenia organizacji ruchu umieszczone na wyspie powinny być odsunięte od krawędzi pasa ruchu na odległość określoną w przepisach w sprawie

znaków i sygnałów drogowych. Natomiast wyspa kanalizująca ruch niewyodrębniona z jezdni powinna być wyłączona z ruchu i wyznaczona zgodnie z przepisami w sprawie znaków i sygnałów drogowych (§ 76 rozporządzenia).

### Węzeł drogowy

Jak już wspomniano wcześniej, węzeł drogowy to krzyżowanie się lub połączenie dróg na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (§ 3 pkt 10 rozporządzenia). Z punktu widzenia wymagań technicznych i użytkowych wprowadzony został następujący podział węzłów:

- 1) bezkolizyjny typu WA – na którym nie występuje przecinanie torów jazdy, a relacje skrajne są realizowane tylko jako manewry wyłączania, włączania i przeplatania się potoków ruchu,
- 2) częściowo bezkolizyjny typu WB – na którym występuje przecinanie torów jazdy niektórych relacji na jednej z dróg; w ramach węzła funkcjonuje wówczas na tej drodze skrzyżowanie lub zespół skrzyżowań, jednak relacje o dominujących natężeniach są prowadzone bezkolizyjnie,
- 3) kolizyjny typu WC – na którym tylko jezdnie dróg krzyżują się w różnych poziomach, natomiast relacje skrajne na obu drogach odbywają się na skrzyżowaniach.

Zakres stosowania węzłów w zależności od klasy drogi określony został w tabeli 10.

Tabela 10. Zakres stosowania węzłów

Klasa drogi	A	S	GP	G	Z
A	WA	WA	WA, WB	WB, (WA)	-
S	WA	WA	WA, WB	WB, (WA)	WB, (WA)
GP	WA, WB	WA, WB	WB, WA (WC)	WB, (WC)	WB, (WC)
G	WB, (WA)	WB, (WA)	WB, (WC)	WB, (WC)	WB, (WC)
Z	-	WB, (WA)	WB, (WC)	WB, (WC)	WB, WC

Użyte w tabeli symbole oznaczają:

WA, WB, WC – typy węzłów,

(WA), (WC) – rozwiązania dopuszczalne wyjątkowo w uzasadnionych przypadkach.

Źródło: § 80 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Wymagane jest, aby węzeł, jego układ funkcjonalny i przestrzenny, rozwiązanie techniczne i materiałowe elementów budowlanych były zaprojektowane i wykonane w sposób umożliwiający przejazd każdego typu pojazdu dopuszczonego do ruchu na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym (§ 81 rozporządzenia). W węźle można usytuować stacje poboru opłat (SPO) pod warunkiem jednak, że będzie to zgodne z przepisami odrębnymi. Ponadto usytuowanie SPO w węźle powinno być dostosowane do układu węzła i nie powinno ograniczać jego właściwości użytkowych określonych w rozporządzeniu. Natomiast nie

powinny być tam usytuowane żadne obiekty usługowe, do których wjazd odbywałby się z wykorzystaniem łącznic jako dojazdów (§ 82–83 rozporządzenia). W węźle typu WA wyjazd i wjazd powinny być usytuowane po prawej stronie jezdni drogi, wyjazd z jezdni drogi powinien być usytuowany przed wjazdem na tę jezdnię, wyjazd powinien być wyposażony w pas wyłączania oraz w pas włączania. Jeszcze większe wymogi dotyczą węzła typu WB:

- 1) droga wyższej klasy, a przy drogach tej samej klasy droga o większym miarodajnym natężeniu ruchu, powinna być prowadzona bez zakłóceń, natomiast do warunków lokalnych powinna być dostosowana droga niższej klasy lub przy drogach tej samej klasy droga o mniejszym miarodajnym natężeniu ruchu,
- 2) wyjazd z jezdni drogi, na której relacje skrętne odbywają się bezkolizyjnie, powinien poprzedzać wjazd na nią,
- 3) wyjazd i wjazd na jezdnię drogi, na której relacje skrętne odbywają się bezkolizyjnie, powinny być usytuowane po prawej stronie tej jezdni,
- 4) wyjazd i wjazd, o których mowa w pkt 3, powinny być wyposażone w pasy wyłączania i włączania, z zachowaniem wymagań, o których mowa w § 94 i § 96 powoływanego wcześniej rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.,
- 5) połączenie łącznicy z drogą niższej klasy powinno odbywać się na skrzyżowaniu,
- 6) wjazd na jednojezdniową drogę niższej klasy powinien odbywać się na skrzyżowaniu (§ 84 rozporządzenia).

W węźle typu WC można stosować, odpowiednio do potrzeb, łącznicę P4 lub dwie łącznice P1 (jednopasowa łącznica jednokierunkowa), rozdzielone pasem dzielącym, a połączenie łącznic z drogą powinno odbywać się na skrzyżowaniu (§ 85 rozporządzenia). Wspomniana jednopasowa łącznica jednokierunkowa (P1) powinna mieć jezdnię wraz z opaskami o szerokości nie mniejszej niż 6,0 m oraz obustronne gruntowe pobocza, każde o szerokości nie mniejszej niż 1,0 m. W odniesieniu do dwupasowej łącznicy jednokierunkowej (P2) wymaga się, aby posiadała jezdnię wraz z opaskami o szerokości nie mniejszej niż 8,0 m, a także obustronne gruntowe pobocza, każde o szerokości nie mniejszej niż 1,0 m. Z kolei dwupasowa łącznica jednokierunkowa z pasem awaryjnym (P3) powinna posiadać jezdnię wraz z opaską z lewej strony razem o szerokości nie mniejszej niż 7,5 m, pas awaryjny o szerokości 2,0 m po prawej stronie jezdni, jak też obustronne gruntowe pobocza, każde o szerokości nie mniejszej niż 1,0 m. Dwupasowa łącznica dwukierunkowa, oznaczona dalej symbolem „P4”, powinna mieć jezdnię wraz z opaskami o szerokości nie mniejszej niż 8,0 m oraz obustronne gruntowe pobocza, każde o szerokości nie mniejszej niż 1,0 m. W wypadku węzła na drodze klasy S lub na drogach niższych klas dopuszcza się zmniejszenie szerokości jezdni łącznic nie więcej niż o 1,0 m. Typ łącznicy powinien być dostosowany do przewidywanego natężenia ruchu oraz długości łącznicy. Jezdnia wraz z opaskami na łącznicy P1, P2 lub P3 powinna mieć na

odcinku prostym w planie jednostronne pochylenie poprzeczne nie mniejsze niż 2% i nie większe niż 3%. Dla jezdni wraz z opaskami na łącznicy P4 wymagane jest na odcinku prostym w planie dwustronne pochylenie poprzeczne, nie mniejsze niż 2% i nie większe niż 3%. Jezdnia wraz z opaskami na łącznicy P1, P2, P3 lub P4 powinna mieć na łuku kołowym w planie jednostronne pochylenie poprzeczne o wartości określonej w tabeli 11.

Tabela 11. Profile poprzeczne drogi

Prędkość projektowa łącznicy (km/h)	Wartość promienia łuku w planie (m) przy pochyleniu poprzecznym jezdni					
	2%	3%	4%	5%	6%	7%
80	580	420–579	350–419	290–349	270–289	250–269
70	365	290–364	235–289	215–234	195–214	185–194
60	250	190–249	155–189	140–154	130–139	120–129
50	160	125–159	100–124	90–99	85–89	75–84
40	95	75–94	60–74	55–59	50–54	45–49
30	60	50–59	40–49	35–39	30–34	25–29

Źródło: § 88 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Zachowanie wartości pochylenia poprzecznego jezdni łącznicy P1, P2, P2 i P4 nie jest wymagane na krzywych przejściowych i na prostych przejściowych przed i za łukiem kołowym, na których następuje zmiana kierunku pochylenia poprzecznego. Jednak strefy te powinny być tak kształtowane, żeby był zapewniony sprawny odpływ wody (§ 88 rozporządzenia).

Szerokość jezdni łącznicy powinna być zwiększona na łuku kołowym w planie o promieniu  $R$  mniejszym niż 150 m o wartość  $50/R$  – na łącznicy P1 oraz  $70/R$  – na łącznicy P2, P3 lub P4. Zwiększenie szerokości jezdni wykonuje się na krzywej przejściowej lub na prostej przejściowej, jeśli krzywa przejściowa nie występuje (§ 89 rozporządzenia).

Oś jezdni łącznicy w planie powinna składać się z odcinków prostych i odcinków krzywoliniowych, przy czym odcinek krzywoliniowy może zawierać łuk kołowy, kombinacje łuków kołowych i krzywych przejściowych, a także inne rodzaje krzywych. Łącznica powinna być zaprojektowana i wykonana w taki sposób, żeby było zachowane bezpieczeństwo pojazdu poruszającego się z prędkością projektową po mokrej nawierzchni. Wymagania te uznaje się za spełnione, jeżeli wartości promienia łuku kołowego w planie oraz pochylenia poprzecznego jezdni łącznicy odpowiadają wymaganiom określonym w tabeli 11, parametry geometryczne łącznicy nie przekraczają wartości określonych w tabeli 12, zaś odległość widoczności na łącznicy jest nie mniejsza niż określona w § 168 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie.

Tabela 12. Parametry geometryczne łącznicy

Prędkość projektowa łącznicy (km/h)	Najmniejszy parametr kłotydy (m)	Największe pochylenie podłużne (%)				Najmniejszy promień łuku w przekroju podłużnym (m)		
		łącznicy wyjazdowej		łącznicy wjazdowej		wypukłego		wklęsłego
		na wzniesieniu	na spadku	na wzniesieniu	na spadku	na łuku w planie	na prostej w planie	
80	100	5	4	4	5	4500	3000	2000
70	90	5	4	4	5	3200	2000	1400
60	75	6	5	5	6	2700	1700	1000
50	60	6	5	5	6	1400	1000	750
40	40	6	6	6	7	700	500	500
30	25	6	6	6	7	500	200	250

Źródło: § 90 ust. 4 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Jezdnię zbierająco-rozprowadzającą można stosować na węźle lub na odcinku drogi między węzłami, jeżeli taka potrzeba wynika z kierunkowego rozkładu ruchu lub usytuowania wyjazdów i wjazdów. Prędkość projektowa na tego typu jezdni powinna wynosić 60 km/h, a wyjątkowo 70 km/h lub 80 km/h. Wymagane jest, aby była ona jednokierunkowa i w zależności od miarodajnego natężenia ruchu miała przekrój poprzeczny taki jak łącznica P1, P2 albo P3, a jej ukształtowanie jezdni w planie i w przekroju podłużnym powinno odpowiadać wymaganiom dotyczącym łącznic, o których mowa wyżej (§ 91 rozporządzenia).

W przypadku wyjazdu w węźle typu WA oraz wyjazd z drogi klasy A, S i GP w węźle typu WB wymagane jest, aby posiadał równoległe pasy wyłączania, do których należy klin, na którego długości pas wyłączania uzyskuje pełną szerokość oraz odcinek zwalniania, którego długość jest mierzona od końca klina do początku łuku kołowego łącznicy. Pas wyłączania na łącznicę P1, P2 lub P3, powinien mieć:

- 1) klin o długości nie mniejszej niż:
  - 100 m – jeżeli prędkość miarodajna drogi jest większa niż 110 km/h,
  - 75 m – przy prędkości miarodajnej drogi 110 km/h lub 100 km/h,
  - 50 m – w pozostałych wypadkach,
- 2) odcinek zwalniania o długości nie mniejszej niż określona w tabeli 13.

Odcinek zwalniania powinien mieć pas ruchu o szerokości 3,5 m, jeśli prędkość projektowa drogi jest większa od 80 km/h, i 3,0 m w pozostałych wypadkach oraz pas awaryjny o szerokości 2,0 m lub opaskę o szerokości co najmniej 0,5 m, w zależności od tego, który z elementów występuje na łącznicy. Podwójny pas wyłączania na łącznicę P3, bez zmniejszenia liczby pasów ruchu na jezdni drogi, powinien mieć:

- 1) klin o długości nie mniejszej niż:
  - 200 m – jeżeli prędkość miarodajna drogi jest większa niż 110 km/h,
  - 150 m – przy prędkości miarodajnej drogi 110 km/h lub 100 km/h,
  - 100 m – w pozostałych wypadkach,
- 2) wspólną krawędź pasa wyłączenia o pełnej szerokości i jezdni drogi, o długości nie mniejszej niż 400 m.

Tabela 13. Długość odcinka zwalniania

Różnica prędkości DV(km/h)	Długość odcinka zwalniania (m) przy pochyleniu podłużnym pasa wyłączenia							
	-5%	-4%	-3%	-2%	0%	2%	3%	4%
60	280	250	230	210	190	170	160	150
50	250	230	210	190	170	150	140	130
40	220	200	180	170	150	130	120	110
30	170	160	150	140	120	110	100	90
Ł20	120	110	100	95	85	75	70	65

Oznaczenia:  $DV = 0,75 \times V_m - V_p$

gdzie:  $V_m$  – prędkość miarodajna drogi w km/h,

$V_p$  – prędkość projektowa łącznicy w km/h.

Źródło: § 94 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Z kolei podwójny pas wyłączenia na łącznicę P3, ze zmniejszeniem o jeden liczby pasów ruchu na jezdni drogi, powinien mieć:

- 1) klin o długości nie mniejszej niż:
  - 100 m – jeżeli prędkość miarodajna drogi jest większa niż 110 km/h,
  - 75 m – przy prędkości miarodajnej drogi 110 km/h,
  - 50 m – w pozostałych wypadkach,
- 2) wspólną krawędź pasa wyłączenia o pełnej szerokości i jezdni drogi, o długości nie mniejszej niż 450 m.

Pas wyłączenia na łącznicę P1, P2 lub P3 powinien mieć wspólną krawędź odcinka pasa o pełnej szerokości i jezdni drogi klasy A lub S, o długości nie mniejszej niż 200 m przy prędkości miarodajnej 130 km/h, nie mniejszej niż 175 m przy prędkości miarodajnej 110 km/h i nie mniejszej niż 150 m przy prędkości miarodajnej poniżej 110 km/h. W odniesieniu do jezdni dróg klas GP i G wymienione długości nie powinny być mniejsze niż odpowiednio 150 m, 125 m i 100 m. W wypadku dobrej widoczności wyjazdu z jezdni drogi na łącznicę P1 może być stosowany kierunkowy pas wyłączenia, jeżeli prędkość projektowa drogi jest mniejsza niż 120 km/h. Kierunkowy pas wyłączenia powinien mieć:

- 1) skos 1:30 z klinem o długości 75 m,



- 2) odcinek zwalniania o długości nie mniejszej niż określona w tabeli 13 (jego długość jest mierzona od końca klina do początku łuku kołowego łącznicy),
- 3) pas awaryjny o szerokości 2,0 m lub opaskę o szerokości co najmniej 0,5 m, w zależności od tego, który z elementów występuje na łącznicy.

Pochylenie podłużne i poprzeczne pasa wyłączenia oraz jego ukształtowanie w planie sytuacyjnym powinny być dostosowane do pasa ruchu, przy którym się on znajduje. Wyjazdy z dróg w węźle typu WC mogą mieć dodatkowe pasy ruchu, które są częścią skrzyżowań na tych drogach. Wymagane jest, aby wyjazd z łącznicy i z jezdni zbierająco-rozprowadzającej miał równoległe pasy wyłączenia. Pas wyłączenia z łącznicy P1 na łącznicę P1 powinien mieć klin o długości nie mniejszej niż 60 m oraz odcinek zwalniania o długości nie mniejszej niż 150 m, jeżeli jest to węzeł typu WA, i nie mniejszej niż 100 m w pozostałych wypadkach. Wspomniany odcinek zwalniania musi mieć pas ruchu o szerokości 3,0 m oraz opaskę o szerokości co najmniej 0,5 m. Natomiast pas wyłączenia z łącznicy P2 lub P3 na łącznicę P1 powinien mieć klin o długości nie mniejszej niż 60 m, jak też odcinek zwalniania o długości nie mniejszej niż 150 m, jeżeli jest to łącznica P3, i nie mniejszej niż 100 m, jeżeli jest to łącznica P2, przy czym odcinek zwalniania powinien być wyposażony w pas ruchu o szerokości 3,0 m oraz opaskę o szerokości co najmniej 0,5 m. Wymogi wobec pasa wyłączenia z łącznicy P3 na łącznicę P3 są następujące: klin o długości nie mniejszej niż 60 m i odcinek zwalniania o długości nie mniejszej niż 150 m, przy czym ten ostatni powinien mieć dwa pasy ruchu oraz pas awaryjny o szerokościach jak na łącznicy P3. W wypadku dobrej widoczności wyjazdu z łącznicy lub jezdni zbierająco-rozprowadzającej w węźle typu WA lub WB długości klina i odcinka zwalniania na pasie wyłączenia mogą być nawet o połowę krótsze, jak też może być stosowany kierunkowy pas wyłączenia. Pochylenie podłużne i poprzeczne pasa wyłączenia oraz jego ukształtowanie w planie sytuacyjnym, powinny być dostosowane do jezdni łącznicy lub jezdni zbierająco-rozprowadzającej (§ 95 rozporządzenia).

Wjazd w węźle typu WA oraz wjazd na drogę klasy A, S lub GP w węźle typu WB powinny mieć równoległe pasy włączania umieszczone z prawej strony jezdni krzyżujących się dróg, do którego należy odcinek przyspieszania, którego długość jest mierzona od końca łuku kołowego na łącznicy do początku klina i klin, na którego długości zanika pas włączania. Wymagane jest, aby pas włączania z łącznic P1 lub P2 miał odcinek przyspieszania o długości nie mniejszej niż określona w tabeli 14.

Ponadto pas włączania z łącznic P1 lub P2 powinien posiadać klin o długości nie mniejszej niż:

- 100 m – jeżeli prędkość miarodajna drogi jest większa niż 110 km/h,
- 75 m – przy prędkości miarodajnej drogi 110 km/h lub 100 km/h,
- 50 m – w pozostałych wypadkach.

Tabela 14. Długość odcinka przyspieszenia

Różnica prędkości DV (km/h)	Długość odcinka przyspieszania (m) przy pochyleniu podłużnym pasa włączania							
	-5%	-4%	-3%	-2%	0%	2%	3%	4%
60	190	200	210	230	270	340	390	450
50	170	180	200	210	250	320	370	430
40	150	160	180	190	230	290	330	400
30	130	140	150	160	200	250	290	350
Ł20	90	100	110	120	160	200	240	300

Oznaczenia:  $DV = 0,75 \times V_m - V_p$

gdzie:  $V_m$  – prędkość miarodajna drogi w km/h,

$V_p$  – prędkość projektowa łącznicy w km/h.

Źródło: § 96 ust. 3 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Odcinek przyspieszania, o którym mowa jest w tabeli 14, powinien mieć pas ruchu o szerokości 3,5 m, jeśli prędkość projektowa drogi jest większa od 80 km/h i 3,0 m w pozostałych wypadkach oraz pas awaryjny o szerokości 2,0 m lub opaskę o szerokości co najmniej 0,5 m, w zależności od tego, który z elementów występuje na łącznicy. Pas włączania z łącznic P1 lub P2 powinien posiadać wspólną krawędź odcinka pasa o pełnej szerokości i jezdni drogi klasy A lub S, na długości nie mniejszej niż 250 m przy prędkości miarodajnej drogi 130 km/h, nie mniejszej niż 200 m przy prędkości miarodajnej drogi 110 km/h i nie mniejszej niż 150 m przy prędkości miarodajnej drogi poniżej 110 km/h. W odniesieniu do jezdni dróg klas GP i G wymienione długości nie powinny być mniejsze niż odpowiednio 200 m, 150 m i 100 m. Natomiast podwójny pas włączania z łącznicy P3 powinien mieć:

- 1) dwa następujące po sobie odcinki równoległego względem krawędzi jezdni drogi pasa włączania, każdy o długości nie mniejszej niż 500 m,
- 2) kliny na końcach odcinków, o których mowa w pkt 1, długości nie mniejszej niż:
  - 100 m – jeżeli prędkość miarodajna drogi jest większa niż 110 km/h,
  - 75 m – przy prędkości miarodajnej drogi 110 km/h lub 100 km/h,
  - 50 m – w pozostałych wypadkach,
- 3) szerokość:
  - 7,0 m – dwóch pasów ruchu na pierwszym odcinku przyspieszania,
  - 3,5 m – pasa ruchu na drugim odcinku,
- 4) pas awaryjny o szerokości 2,0 m.

Podwójny pas włączania z łącznicy P3, ze zwiększeniem o jeden liczby pasów ruchu na drodze, musi charakteryzować się tym, że:

- 1) odcinek równoległego względem krawędzi jezdni pasa włączania jest o długości nie mniejszej niż 500 m,
- 2) klin o długości nie mniejszej niż:
  - 100 m – jeżeli prędkość miarodajna drogi jest większa niż 110 km/h,
  - 75 m – przy prędkości miarodajnej drogi 110 km/h lub 100 km/h,
  - 50 m – w pozostałych wypadkach,
- 3) pas ruchu na odcinku przyspieszania o szerokości 3,5 m,
- 4) pas awaryjny o szerokości 2,0 m.

Pochylenie podłużne i poprzeczne pasa włączania oraz jego ukształtowanie w planie sytuacyjnym powinny być dostosowane do pasa ruchu, przy którym się on znajduje. Pas włączania należy stosować wówczas, gdy droga w obrębie wjazdu jest dwujezdniowa. W wypadku drogi jednojezdniowej powinien być stosowany dodatkowy pas ruchu jak na skrzyżowaniu. Wjazdy na drogi w węzle typu WC mogą mieć dodatkowe pasy ruchu, które są częścią skrzyżowań na tych drogach (§ 96 rozporządzenia).

Wjazd na łącznicę lub jezdnię zbierająco-rozprowadzającą powinien mieć równoległy pas włączania o następujących parametrach technicznych:

- 1) odcinek przyspieszania o długości nie mniejszej niż 90 m i szerokości 3,0 m oraz opaskę o szerokości co najmniej 0,5 m,
- 2) klin o długości nie mniejszej niż 60 m.

W wypadku dobrej widoczności wjazdu, w węzle typu WA lub WB, długości odcinka przyspieszania i klina mogą być nawet o połowę krótsze niż określone wyżej (§ 97 rozporządzenia).

### **Obszar przeplatania**

Obszar przeplatania może występować na jezdni drogi klasy S i drogach niższych klas oraz na jezdni zbierająco-rozprowadzającej, przy czym na obszarze przeplatania powinna być zwiększona liczba pasów ruchu nie mniej niż o jeden, na długości od 100 m do 300 m, odpowiednio do potrzeb i warunków użytkowych (§ 98 rozporządzenia).

W odniesieniu do drogi w obrębie przejazdu drogowego wymagane jest, aby była tak zaprojektowana i wykonana, żeby nie ograniczała właściwości technicznych i użytkowych drogi, z którą się krzyżuje. Natomiast skrzyżowanie drogi z linią kolejową powinno być zaprojektowane i wykonane zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie<sup>178</sup>.

---

<sup>178</sup> Dz.U. z 2015 r., poz. 1744.

## Urządzenia i rowy do powierzchniowego odwodnienia pasa drogowego

Dość ważne z punktu bezpieczeństwa prowadzenia ruchu drogowego są urządzenia do powierzchniowego odwodnienia pasa drogowego, których zadaniem jest zapewnienie sprawnego odprowadzenia wody. Wymiary tego typu urządzeń są ustalane na podstawie deszczu miarodajnego, określonego przy prawdopodobieństwie pojawienia się opadów, przy czym prawdopodobieństwo to wynosi:

- 1)  $p = 10\%$  – na drodze klasy A lub S,
- 2)  $p = 20\%$  – na drodze klasy GP,
- 3)  $p = 50\%$  – na drodze klasy G lub Z,
- 4)  $p = 100\%$  – na drodze klasy L lub D.

Obliczenia hydrauliczne urządzeń odwadniających powinny być wykonane zgodnie z Polską Normą (§ 101 rozporządzenia).

Rowy odwadniające drogę muszą być wykonane w kształcie opływowym, trójkątnym lub trapezowym. Rów opływowy stosuje się na drogach klas A i S, a dopuszcza się jego stosowanie na drodze klasy GP wyłącznie w wykopach. Jest on stosowany w wykopie, przy krawędzi korony drogi, jeżeli korpus drogi ma odwodnienie wgłębne lub jest wykonany z materiału niewymagającego odwodnienia wgłębne. Tego typu rów powinien być również stosowany przy wysokości skarpy nasypu do 2 m, gdy zachodzi potrzeba odprowadzenia wody, w wypadku niestosowania skrajnej bariery ochronnej.

Szerokość rowu opływowego nie powinna być mniejsza niż 1,5 m, a głębokość nie powinna być większa niż 1/5 jego szerokości.

Z kolei rów trójkątny stosuje się na drogach klasy A, S i GP, w szczególności w celu ułatwienia utrzymania drogi, kiedy wysokość skarpy nasypu lub wykopu jest mniejsza niż 1,0 m. Pochylenie skarpy wewnętrznej nie powinno być większe niż 1:3, skarpy zewnętrznej nie większe niż 1:5, a głębokość rowu powinna wynikać ze sposobu odwodnienia korpusu drogi.

Rów trapezowy ma zastosowanie na drogach wszystkich klas, a także jako rów stokowy. Dno rowu powinno mieć szerokość co najmniej 0,4 m, a głębokość rowu nie powinna być mniejsza niż 0,5 m, przy czym jeżeli górna część korpusu drogi jest odwadniana drenami lub warstwą odsączającą, dno rowu powinno być poniżej poziomu wylotu drenu, sączka lub warstwy odsączającej nie mniej niż 0,2 m, a na odcinku wododziału nie mniej niż 0,1 m. Pochylenie skarpy rowu nie powinno być większe niż 1:1,5. Wspomniany rów trapezowy jest dopuszczalny na drodze klasy A lub S, gdy na koronie drogi przewiduje się ustawienie skrajnej bariery ochronnej.

Połączenie rowów odwadniających drogę powinno być wykonane w sposób płynny. W celu przejścia wody powierzchniowej napływającej ze stoku stosowany być powinien rów stokowy, który powinien być wykonany co najmniej 3,0 m powyżej krawędzi przecięcia się skarpy wykopu z terenem. Rów ten nie może

zmniejszać stateczności skarpy wykopu, a gdy istnieje obawa, że rów stokowy nawodni skarpy wykopu, to w takiej sytuacji powinien być uszczelniony lub odsunięty od skarpy wykopu. Pochylenie skarp rowu stokowego nie powinno być większe niż 1:1,5. W celu zapewnienia sprawnego odprowadzenia wody powinno stosować się pochylenie podłużne dna rowu nie mniejsze niż 0,5%, przy czym dopuszczalne jest pochylenie dna rowu nie mniejsze niż 0,2% na terenie płaskim oraz na terenie płaskim o gruntach przepuszczalnych i odcinkach wododziału – nie mniejsze niż 0,1%. Największe dopuszczalne pochylenie podłużne dna rowu w zależności od rodzaju gruntu lub sposobu umocnienia jego dna określone zostało w Polskiej Normie (§ 102 rozporządzenia).

Do zastosowania urządzenia ściekowego (ścieki) powinno dojść wtedy, gdy woda powierzchniowa spowodowałaby uszkodzenie elementów korpusu drogi, oraz na obszarze, z którego odprowadzenie wody powierzchniowej bezpośrednio do ziemi lub do odbiornika wody nie jest dopuszczalne. Ze względu na cechy użytkowe wyróżnia się następujące ścieki płaskie (przykrawężnikowe), korytkowe oraz kryte. Wody powierzchniowe ze ścieku powinny być odprowadzone przez studzienki ściekowe przykanalikiem do kanalizacji lub w wypadku braku kanalizacji – przykanalikiem do rowu przydrożnego. Na drogach klasy G i drogach niższych klas dopuszczalne jest odprowadzenie wody do rowu przydrożnego, ściekiem podchodnikowym lub ściekiem skarpowym. Zakończenie wylotu przykanalika i ścieku skarpowego powinno chronić rów przed rozmywaniem. Pochylenie podłużne dna ścieku nie powinno być mniejsze niż 0,5%, przy czym na terenie płaskim dopuszcza się pochylenie podłużne dna ścieku nie mniejsze niż 0,2%. W sytuacji, gdy ściek ma niewystarczające pochylenie podłużne, dopuszcza się łamanie niwelety dna ścieku w celu zwiększenia pochylenia podłużnego. Odległość między miejscami odprowadzenia wody ze ścieku określona jest przy uwzględnieniu ilości wody spływającej z powierzchni zlewni, pochylenia podłużnego dna ścieku i jego napełnienia. Przy pochyleniu podłużnym dna ścieku wynoszącym 0,2% odległość ta nie powinna być większa niż 50 m. Miejsca odprowadzenia wody na terenie zabudowy powinny być umieszczane w szczególności:

- 1) przed skrzyżowaniem lub przejściem dla pieszych od strony napływu wody,
- 2) w najniższym miejscu wklęsłego załamania niwelety dna ścieku.

Jeżeli chodzi o studzienki ściekowe, to powinny być one zlokalizowane poza pasem ruchu, opaską, utwardzonym poboczem lub pasem awaryjnym, cofnięte za krawędź nawierzchni. Przy przebudowie albo remoncie ulic oraz przy budowie nowych ulic klasy G i ulic niższych klas dopuszcza się lokalizowanie studzienek ściekowych w jezdni przy krawężniku (§ 103 rozporządzenia). Z kolei urządzenia do powierzchniowego odwodnienia placu powinny zapewniać sprawne odprowadzenie wody. Plac musi zostać podzielony na zlewnie, z których odprowadzana woda do jednej studzienki ściekowej nie powinna mieć większej powierzchni niż 800 m<sup>2</sup>. Wzdłuż obrzeży zbierających wodę ze zlewni należy

przewidzieć ścieki płaskie lub kryte, w których powinny być usytuowane studzienki ściekowe. Pochylenie wzdłuż kierunku spływu wody nie powinno być mniejsze niż 0,4% (§ 104 rozporządzenia).

Celem urządzeń do wglębnego odwodnienia drogi jest odprowadzenie wody z podłoża korpusu drogowego. Parametry tych urządzeń muszą być określone na podstawie badań gruntowo-wodnych podłoża. Odwodnienie wglębne może być stosowane do odprowadzenia wody z warstwy odsączającej i wody przedostającej się z powierzchni pasa drogowego do gruntu, a także do obniżenia poziomu wody gruntowej, jeżeli spód konstrukcji nawierzchni jest wyniesiony mniej niż 1,0 m nad poziom wody gruntowej. Do obniżenia poziomu wody gruntowej mogą być stosowane drenaże, które należy umieszczać, w zależności od potrzeb, pod dnem rowu, dnem ścieku lub w pasie dzielącym. W wypadku napływu wody gruntowej w wykopie w kierunku korpusu drogi można stosować dren odcinający, który od strony korony drogi powinien być uszczelniony. Jeżeli woda gruntowa wypływa na skarpę wykopu, to w takiej sytuacji powinien być stosowany dren skarpowy. Dren należy umieścić poniżej głębokości przemarzania gruntu, jednak dopuszczalne jest wykonanie płytkiego drenażu do odprowadzenia wody z warstwy odsączającej. Spadek podłużny drenażu powinien być nie mniejszy niż 0,2% (§ 105 rozporządzenia).

Kanalizację deszczową wykonuje się w sytuacji, gdy nie ma możliwości odprowadzenia wody za pomocą urządzeń do powierzchniowego odwodnienia lub kiedy wymagają tego przepisy odrębne. Przy usytuowaniu kanalizacji deszczowej w pasie drogowym powinna być uwzględniona lokalizacja innych urządzeń i budowli podziemnych, a także nadziemnych o głębokich fundamentach. Wymagane jest, aby kolektor kanalizacji deszczowej został usytuowany na dwujezdniowej drodze w pasie dzielącym lub w innym uzasadnionym technicznie miejscu poza jezdnią, zaś na jednojezdniowej drodze pod chodnikiem, pasem zieleni, poboczem lub poza koroną drogi, jeżeli uzasadniają to względy zagospodarowania pasa drogowego. W przypadku braku miejsca w pasie drogowym poza jezdnią dopuszczalne jest usytuowanie kolektora kanalizacji deszczowej pod jezdnią, ale pod warunkiem zlokalizowania studni w osiach pasów ruchu:

- 1) na drodze klasy Z, L i D,
- 2) przy rozbudowie i przebudowie drogi klasy GP i G na terenie zabudowy.

Wymagane jest, aby strop kolektora lub przykanalika był zagłębiony poniżej głębokości przemarzania gruntu, a gdy uzyskanie tego zagłębienia nie jest możliwe, w szczególności ze względu na zapewnienie wymaganego pochylenia podłużnego, to wtedy trzeba przewidzieć odpowiednią ich izolację. Średnica kolektora powinna być ustalona na podstawie ilości wody spływającej z odwadnianej powierzchni oraz przy założeniu, że:

- 1) prędkość przepływu wody nie powinna być mniejsza niż 0,5 m/s,
- 2) największa prędkość przepływu nie powinna przekroczyć wartości dopuszczalnej dla materiału, z którego kolektor jest wykonany,

- 3) pochylenie dna kolektora o średnicy 0,30 m nie powinno być większe niż 3,0%, a o średnicy 1,00 m i większej co najwyżej 1,0%; przy pośrednich średnicach kolektora jego pochylenie należy interpolować; średnica kolektora nie powinna być mniejsza niż 0,30 m, przykanalika zaś – 0,15 m.

Studzienka rewizyjna powinna być stosowana, gdy kolektor zmienia kierunek, rozgałęzia się, zmienia średnicę lub pochylenie podłużne. W innych wypadkach studzienki te rozmieszczane być powinny przy zachowaniu odległości określonych w Polskiej Normie (§ 106 rozporządzenia).

Dopuszczalne jest stosowanie indywidualnych rozwiązań urządzeń odwadniających uwzględniających specyficzne warunki otoczenia i podłoża. Może to mieć miejsce w szczególności na drodze przebiegającej na terenie chronionym, w niekorzystnych warunkach gruntowo-wodnych, w terenie górskim, na obszarze osuwiskowym albo na terenie podlegającym wpływowi eksploatacji górniczej. Tego rodzaju urządzenie to w szczególności:

- 1) szczelny przekrój poprzeczny korony drogi,
- 2) szczelny rów odprowadzający wody powierzchniowe,
- 3) kanalizacja z elastycznych rur,
- 4) drenaż skarpowy,
- 5) ekrany ilowe odcinające dopływ wody,
- 6) przegrody zmniejszające prędkość przepływu, kaskady, bystrotoki, rynny,
- 7) dreny pionowe, studnie drenarskie i chłonne (§ 107 rozporządzenia).

Wody opadowe z pasa drogowego odprowadzane do odbiornika wody lub do ziemi powinny spełniać wymagania określone w przepisach dotyczących ochrony środowiska. Wody z kanalizacji można odprowadzać do odbiornika wody kolektorem lub rowem odpływowym, przy czym w zależności od potrzeb dla oczyszczenia odprowadzanej wody może być stosowany rów trawiasty, o pochyleniu podłużnym dna nieprzekraczającym 0,5%, w którym mogą być stosowane przegrody. Woda z kolektora powinna być odprowadzona do odbiornika wodnego przez urządzenia oczyszczające. W razie, gdy nie ma możliwości odprowadzenia nieoczyszczonej wody z urządzeń odwadniających, powinno się stosować urządzenia zabezpieczające środowisko przed zanieczyszczeniami spływającymi z drogi. Urządzeniami tymi mogą być w szczególności:

- 1) zbiornik retencyjno-infiltracyjny – gdy zachodzi potrzeba zwolnienia odpływu lub zatrzymania wody,
- 2) zbiornik infiltracyjny – gdy grunt do głębokości 1,5 m poniżej dna zbiornika zapewnia szybkość filtracji co najmniej 1,25 cm/h i znajduje się powyżej poziomu wody gruntowej,
- 3) rów infiltracyjny – gdy grunt do głębokości 1,5 m poniżej dna rowu zapewnia szybkość filtracji co najmniej 0,7 cm/h i znajduje się powyżej poziomu wody gruntowej,
- 4) rów trawiasty – gdy jest stosowany samodzielnie lub w połączeniu z innymi urządzeniami oczyszczającymi; powinien być pokryty gęstą trawą wysoko koszoną, na podłożu o szybkości filtracji co najmniej 1,25 cm/h.

Odległość od zabudowy wymienionych urządzeń nie powinna być mniejsza niż 8,0 m, zaś w celu utrzymania sprawności technicznej tych urządzeń powinien być zapewniony dojazd (§ 108 rozporządzenia).

Warto jeszcze podkreślić, że przy projektowaniu i wykonaniu drogi powinno się dążyć do tego, aby nie stanowiła ona zagrożenia dla wód podziemnych oraz nie pogarszała stanu odbiornika, do którego jest odprowadzana woda z pasa drogowego, pod względem określonej dla niego klasy czystości wód (§ 183 rozporządzenia). Ponadto trzeba też mieć na uwadze i to, że przy wykonywaniu drogi nie powinno się dopuszczać do niekontrolowanych spływów wód z pasa drogowego, mogących uruchomić procesy erozyjne lub zanieczyścić okresowo wody gruntowe i powierzchniowe (§ 184 ust. 2 rozporządzenia). Jeżeli prognozowane poziomy zanieczyszczenia wód i gleb przekraczają wartości dopuszczalne, określone w przepisach odrębnych, powinno się przewidzieć zastosowanie odpowiednich środków ochrony eliminujących lub ograniczających skutki działania tych zanieczyszczeń. Urządzenia ochrony wód i gleb mogą być wykonane także po wybudowaniu drogi w przypadku stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń wód i gleb (§ 185 ust. 2 i 3 rozporządzenia).

Jak jest to ważna kwestia w praktyce, może świadczyć treść wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, w którym wyrażony został pogląd, iż „nachylenie terenu może spowodować, że wody opadowe będą groziły zalewaniem niżej położonej drogi krajowej, a następnie terenów położonych za drogą. Brak uzgodnień kwestii komunikacyjnych może również spowodować trudności w korzystaniu z możliwości dojazdowych do spółki. Już to świadczy o istnieniu interesu prawnego do udziału w postępowaniu o pozwolenie na budowę”<sup>179</sup>.

### Oświetlenie drogi

Ze względów bezpieczeństwa ruchu dużą wagę przywiązuje się do oświetlenia dróg. Zakłada się, że droga powinna być oświetlona w szczególności:

- 1) gdy przebiega przez obszar oświetlony i występuje zagrożenie olśnienia uczestników ruchu,
- 2) w obrębie węzła lub skrzyżowania, jeżeli jedna z krzyżujących się dróg jest oświetlona,
- 3) na skrzyżowaniu z drogą klasy S,
- 4) na skrzyżowaniu typu rondo,
- 5) na skrzyżowaniu skanalizowanym z wyspami w krawężnikach – jeżeli jest to droga klasy GP,
- 6) między odcinkami oświetlonymi – jeżeli długość odcinka nie przekracza 500 m,

---

<sup>179</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 15 kwietnia 2005 r., sygn. VII SA/Wa 371/04, Lex nr 169422.



- 7) na odcinku przyległym do obiektu mostowego – jeżeli obiekt jest oświetlony,
- 8) w obrębie miejsca poboru opłat (MPO),
- 9) na ulicy klasy S,
- 10) na jednojezdniowej ulicy o czterech i większej liczbie pasów ruchu,
- 11) na skrzyżowaniu na terenie zabudowy, przy którym znajdują się budynki użyteczności publicznej, przystanki komunikacji zbiorowej,
- 12) w obrębie przejścia dla pieszych, przejazdu dla rowerzystów i dojścia do przystanków komunikacji zbiorowej na terenie zabudowy.

Wymagane jest, aby urządzenie obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek – miejsce obsługi podróżnych (MOP), parking dla pojazdów ciężarowych, stacja paliw, były oświetlone co najmniej w części dostępnej dla uczestników ruchu. Ważne jest też, aby światło oświetlenia nie zmieniało barwy znaków drogowych. Między oświetlonym a nieoświetlonym odcinkiem drogi powinna być wykonana strefa przejściowa o zmniejszającym się natężeniu światła i długości nie mniejszej niż 200 m – na drodze klasy A lub S i nie mniejsza niż 100 m – na drodze klasy GP i drogach niższych klas. Słupy oświetleniowe powinny być tak usytuowane, aby nie powodowały zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i nie ograniczały widoczności, a ponadto muszą one być umieszczone poza skrajnią drogi. Odległość lica słupa oświetleniowego nie powinna być mniejsza niż :

- 1) 1,0 m – od krawędzi jezdni nie ograniczonej krawężnikami,
- 2) 0,5 m – od krawędzi pasa awaryjnego, pasa postojowego, utwardzonego pobocza lub opaski,
- 3) 1,0 m – od lica krawężnika na drodze klasy S lub GP,
- 4) 0,5 m – od lica krawężnika na drodze klasy G i drogach niższych klas.

Wymagania dotyczące natężenia oświetlenia i rozmieszczenia punktów świetlnych określa Polska Norma (§ 109 rozporządzenia). W przypadku słupów odległości zawarte są w PN-E-05100-1:2000 Tytuł: Elektroenergetyczne linie napowietrzne – Projektowanie i budowa – Linie prądu przemiennego z przewodami roboczymi gołymi. Grupa ICS: 29.240.20 Deskryptory: 0001362 – linie elektroenergetyczne, 0857394 – linie elektryczne napowietrzne, 0260740 – projektowanie, 0054768 – konstrukcje budowlane, 0396727 – wymagania.

Usytuowanie i warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać kanalizacja kablowa i linie kablowe podziemne w przypadkach współwykorzystania innych obiektów budowlanych, zbliżeń z innymi obiektami budowlanymi oraz skrzyżowań z innymi obiektami budowlanymi i śródlądowymi wodami powierzchniowymi zostały określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie<sup>180</sup>.

---

<sup>180</sup> Dz.U. z 2005 r., nr 219, poz. 1864.

## Obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu

W zasadzie każda droga, w zależności od potrzeb, może być wyposażona w obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu, do których zalicza się w szczególności MOP, punkty kontroli pojazdów, MPO, zatoki postojowe, zatoki autobusowe, perony tramwajowe, pętle autobusowe, place do zawracania, mijanki, przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerzystów. Wymienione obiekty i urządzenia mogą znajdować się w obrębie korony lub poza koroną drogi w zależności od ich przeznaczenia. Wprawdzie katalog urządzeń technicznych wyposażenia dróg wyszczególniony w przepisie § 110 rozporządzenia z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ma charakter katalogu otwartego, jednakże zakwalifikowanie jakiegokolwiek innego urządzenia do tego katalogu uzależnione jest od tego, czy konkretne urządzenie jest związane z obsługą uczestników ruchu. O ile z parkingu korzystać co do zasady mogą uczestnicy ruchu drogowego, to zakwalifikowanie takiego parkingu do wyposażenia drogi znajdowałoby uzasadnienie jedynie wówczas, gdyby funkcja parkingu ograniczała się wyłącznie do zapewnienia potrzeb uczestników ruchu, nie zaś łączyła się z innymi funkcjami tego parkingu – np. związanymi z obsługą obiektów znajdujących się w jego sąsiedztwie<sup>181</sup>.

Odległość między sąsiednimi MOP na drodze klasy A powinna być nie mniejsza niż 15 km, a odległość MOP od przejścia granicznego – nie mniejsza niż 3,0 km. Przy przebudowie lub rozbudowie drogi klasy A, w wypadku istniejących obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu, dopuszczalne jest zmniejszenie do 50% tych odległości. Natomiast odległość między sąsiednimi MOP na drodze klasy S powinna być nie mniejsza niż 10 km, a odległość MOP od przejścia granicznego – nie mniejsza niż 1,5 km. Przy przebudowie albo rozbudowie drogi klasy S, albo rozbudowie lub przebudowie drogi niższej klasy do parametrów drogi klasy S, w wypadku istniejących obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu, również dopuszczalne jest zmniejszenie do 50% tych odległości (§ 111 rozporządzenia). Powyższe wymogi nie wyznaczają jednak obszaru oddziaływania, który rozumieć należy jako teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu tego terenu (art. 3 pkt 20 Prawa budowlanego)<sup>182</sup>.

Na drodze klasy A lub S MOP powinien zapewnić obsługę uczestników ruchu w zakresie, o którym mowa jest niżej. Przy przebudowie albo rozbudowie lub przebudowie bądź rozbudowie drogi niższej klasy do parametrów drogi klasy S, dopuszczalne jest odrębne usytuowanie istniejących obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu przy dodatkowej jezdni, która powinna być połączona

<sup>181</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 8 grudnia 2011 r., sygn. II OSK 2216/11, Lex nr 1134727.

<sup>182</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 16 października 2009 r., sygn. II OSK 1485/08, Lex nr 571785.

z jezdnią drogi klasy S jednym wyjazdem i wjazdem (§ 112 ust. 1 i 2 rozporządzenia). Połączenie obiektu lub urządzenia obsługi uczestników ruchu z drogą, jeżeli nie jest ono usytuowane bezpośrednio przy jezdni, musi być zapewnione za pomocą dwu- lub jednokierunkowego wyjazdu i wjazdu. Wyjazd i wjazd na drogę klasy A lub S z obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu powinny być zlokalizowane oddzielnie dla każdego kierunku ruchu oraz spełniać wymagania określone w § 166 rozporządzenia (§ 113 ust. 2 rozporządzenia). Powołany przepis § 166 rozporządzenia nakazuje, aby wyjazdy i wjazdy na jezdnie drogi klasy A, S, łącznicy oraz na jezdnię zbierająco-rozprowadzającą były łatwo rozpoznawalne oraz zrozumiałe dla uczestników ruchu, a ich rozmieszczenie nie może stanowić uciążliwości dla ruchu oraz zagrożenia bezpieczeństwa. Rozmieszczenie wyjazdów i wjazdów uznaje się za właściwe, jeżeli:

- 1) odległość między ostatnim wjazdem i pierwszym wyjazdem sąsiadujących ze sobą węzłów lub węzła z MOP z jezdni drogi klasy A lub S jest nie mniejsza niż 2700 m – w wypadku węzła typu WA, nie mniejsza niż 2000 m, a w szczególnie uzasadnionych wypadkach nie mniejsza niż 600 m – w wypadku węzła typu WB; odległość ta jest mierzona od końca pasa włączania do początku pasa wyłączenia węzła lub MOP,
- 2) odległość między dwoma następującymi po sobie wyjazdami z jezdni drogi klasy A lub S na węźle jest nie mniejsza niż 300 m, 250 m i 200 m, odpowiednio dla prędkości projektowych 120 km/h, 100 km/h i 80 km/h; odległość ta jest mierzona od końca pierwszego pasa wyłączenia do początku drugiego pasa wyłączenia,
- 3) odległość między dwoma następującymi po sobie wjazdami na jezdnię drogi klasy A lub S na węźle jest nie mniejsza niż 200 m; odległość ta jest mierzona od końca pierwszego pasa włączania do końca powierzchni wyłączonej z ruchu otwierającej następny pas włączania,
- 4) odległość między kolejnymi wyjazdami z łącznicy lub z jezdni zbierająco-rozprowadzającej jest nie mniejsza niż wynika to z możliwości umieszczenia informacyjnych znaków pionowych, zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Na drodze klasy GP i drogach niższych klas o dwóch jezdniach oraz na jednojezdniowej drodze o miarodajnym natężeniu ruchu większym niż 800 P/h, połączenie obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu z drogą powinno być wykonane oddzielnie dla każdego kierunku ruchu. Z kolei na jednojezdniowej drodze klasy GP i drogach niższych klas o prędkości miarodajnej powyżej 70 km/h dopuszczalne jest wykonanie wyjazdu i wjazdu na drogę z obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu dla obu kierunków ruchu po jednej stronie drogi, jeżeli natężenie miarodajne ruchu nie jest większe niż 400 P/h. Przy większym miarodajnym natężeniu ruchu w obrębie wyjazdu z drogi do tych urządzeń należy zapewnić dodatkowy pas ruchu dla skrętów w lewo. Natomiast na drogach niewymienionych wyżej wyjazdy i wjazdy na drogę z obiektu i urzą-

dzenia obsługi uczestników ruchu mogą być usytuowane dla jednego lub obu kierunków ruchu, jeśli nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu. Wymagane jest, aby zatoka autobusowa, niezależnie od klasy drogi, była przeznaczona do ruchu w jednym kierunku. Wyjazd z drogi do obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności:

- 1) w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła,
- 2) w miejscu, w którym nie jest zapewniona wymagana widoczność wjazdu na drogę,
- 3) na odcinku drogi o pochyleniu niwelety większym niż 4%,
- 4) nie bliżej wierzchołka łuku wypukłego niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie,
- 5) na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu.

W wymienionych miejscach zawsze występuje sytuacja zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i dlatego też nie ma potrzeby badania stopnia rzeczywistego zagrożenia w ruchu drogowym. Jednak należy mieć na uwadze, że ustalenia, iż zjazd jest usytuowany w miejscu zagrażającym bezpieczeństwu ruchu, nie można dokonać z pominięciem konkretnych uwarunkowań lokalnych oraz wymagań technicznych danej drogi.

W wyroku z dnia 11 stycznia 2011 r. (sygn. II OSK 2047/09) Naczelny Sąd Administracyjny wyraził trafny pogląd, iż „ocena, czy zjazd zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego jest niewątpliwie uzależniona od jego odległości od istniejącej zatoki autobusowej i intensywności ruchu, musi jednakże uwzględniać także konstytucyjnie gwarantowaną ochronę praw właściciela nieruchomości. Sformułowanie »w obrębie« zatoki autobusowej jest nieprecyzyjne. Rozważać należy bowiem nie abstrakcyjne i niedookreślone pojęcie »obrębu zatoki«, lecz skonkretyzowane usytuowanie zaplanowanego zjazdu w określonej odległości od zatoki, za lub przed nią i uzależniony od tego położenia zjazdu stopień zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego”<sup>183</sup>. Trudno jest też polemizować z innym orzeczeniem, a mianowicie tym, w którym stwierdza się, że „zgodnie z treścią przepisu § 113 ust. 7 pkt 5 rozporządzenia z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43, poz. 430 ze zm.)<sup>184</sup> okoliczność, iż działka zlokalizowana jest przy odcinku drogi, na którym występuje dodatkowy pas ruchu, wyłącza co do zasady możliwość ustanowienia zjazdu, a tym samym wyznacza granice uznania administracyjnego. Jest to okoliczność obiektywna, niepodlegająca ocenie organu. Jej wystąpienie przekłada się co do zasady automatycznie na obowiązek wydania decyzji odmownej”<sup>185</sup>.

---

<sup>183</sup> Lex nr 953014.

<sup>184</sup> Obecnie tekst jednolity tego rozporządzenia został opublikowany w Dzienniku Ustaw z 2016 r., poz. 124.

<sup>185</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 października 2011 r., sygn. VIII SA/Wa 1248/11, Lex nr 1155823.

Połączenie obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu do drogi klasy A lub S musi zostać wyposażone w pasy wyłączania i włączania, zaś do dwujezdniowych dróg klasy GP i dróg niższych klas – w dodatkowe pasy ruchu. Przedłużeniem pasa włączania powinien być pas awaryjny, a dodatkowego pasa ruchu – utwardzone pobocze, o długości nie mniejszej niż 100 m i o szerokości nie mniejszej niż 2,0 m (§ 113 ust. 8 i 9 rozporządzenia).

W § 114 powoływanego wcześniej rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, wyróżnia się – w celu określenia cech użytkowych miejsca obsługi podróżnych (MOP) – następujące ich rodzaje:

- 1) MOP I – o funkcji wypoczynkowej: wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetlenie; dopuszcza się wyposażenie w obiekty małej gastronomii,
- 2) MOP II – o funkcji wypoczynkowo-usługowej: wyposażony w obiekty, o których mowa w pkt 1) oraz w stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe, informacji turystycznej,
- 3) MOP III – o funkcji wypoczynkowej i usługowej: wyposażony w obiekty, o których mowa w pkt 2), obiekty noclegowe oraz w zależności od potrzeb w agendy poczty, banku, biur turystycznych, biur ubezpieczeniowych.

Dopuszcza się ich wyposażenie:

- 1) MOP I – w punkty ładowania, stacje ładowania oraz ogólnodostępne stacje ładowania,
- 2) MOP II i MOP III – w punkty ładowania, stacje ładowania, ogólnodostępne stacje ładowania, punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punkty tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), stacje gazu ziemnego oraz punkty tankowania wodoru – w rozumieniu przepisów o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>186</sup>.

MOP I usytuowany naprzeciw MOP II lub MOP III ze względu na bezpieczeństwo ruchu powinien być połączony bezkolizyjnym przejściem dla pieszych. Liczbę stanowisk postojowych w części parkingowej określa się indywidualnie z uwzględnieniem w szczególności średniego dobowego ruchu w roku, wyrażonego w pojazdach na dobę (P/d) i częstotliwości występowania MOP oraz ograniczeń wynikających z oceny oddziaływania na środowisko (§ 114 rozporządzenia).

Rodzaje MOP ustalane być powinny w programie zagospodarowania drogi. W części parkingowej MOP, w zależności od potrzeb, powinny zostać wykonane stanowiska do kontroli technicznej pojazdów oraz stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. Wymiary i liczbę stanowisk do kontroli pojazdów ustala się indywidualnie. Ponadto w obrębie MOP w każdym

<sup>186</sup> Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 908).

zespołe stanowisk postojowych dla samochodów osobowych powinny być zapewnione nie mniej niż dwa stanowiska postojowe dla samochodów osób niepełnosprawnych, specjalnie oznakowane i usytuowane blisko wejść do budynków użyteczności publicznej. Uskok o wysokości od 2 cm do 15 cm między chodnikiem a jezdnią lub innym urządzeniem użytkowanym przez osoby niepełnosprawne powinien być wyposażony w rampę o szerokości co najmniej 0,90 m i pochyleniu nie większym niż 15%. Przy uskokach większych niż 15 cm powinny być stosowane pochylnie lub schody. Wymaga się też, aby MOP został wyposażony w sprzęt i urządzenia ochrony przeciwpożarowej, zgodnie z warunkami określonymi w przepisach dotyczących ochrony przeciwpożarowej, a wody powierzchniowe i bytowo-gospodarcze odprowadzone z obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu zostały oczyszczone przed odprowadzeniem ich do odbiorników lub do ziemi, zgodnie z przepisami o ochronie i kształtowaniu środowiska (§ 115 rozporządzenia).

Wymiary stanowisk postojowych, w zależności od ich usytuowania w stosunku do krawędzi jezdni, nie powinny być mniejsze niż określone w tabelach 15–18.

Tabela 15. Wymiary stanowisk postojowych dla samochodów osobowych

Rodzaj pojazdu	Usytuowanie pod kątem (°) <sup>*)</sup>	Długość (m)	Szerokość (m)
Samochód osobowy	90	5,00	2,50
	0	6,00	2,50
Samochód osobowy z przyczepą	0	10,00	2,50
Samochód dla osób niepełnosprawnych	90	5,00	3,60
	0	6,00	3,60

<sup>\*)</sup> Wymiary stanowisk postojowych przy innych kątach usytuowania w stosunku do krawędzi jezdni powinny być ustalone z zachowaniem wymiarów podanych dla kąta 90°.

Tabela 16. Wymiary stanowisk postojowych dla ciężarówek i autobusów

Rodzaj pojazdu	Usytuowanie pod kątem (°) <sup>2)</sup>	Długość (m)	Szerokość (m)
Samochód ciężarowy	90	8,00	3,50
	0	15,00	3,00
Autobus	90	10,00	4,00
	0	19,00	3,00
Samochód ciężarowy z przyczepą lub członowy	90 <sup>1)</sup>	19,00	3,50
	60 <sup>1)</sup>	19,00	3,50
	0	30,00	3,00

<sup>1)</sup> Stanowiska postojowe samochodów ciężarowych z przyczepami lub członowymi powinny być wykonane jako przelotowe.

<sup>2)</sup> Wymiary stanowisk postojowych przy innych kątach usytuowania w stosunku do krawędzi jezdni powinny być ustalone z zachowaniem wymiarów podanych dla kąta 90°.

Źródło: § 116 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Szerokość jezdni manewrowej przy stanowiskach postojowych nie powinna być mniejsza niż określono w tabeli 17.

Tabela 17. Szerokość jezdni manewrowej przy stanowiskach postojowych

Rodzaj pojazdu	Usytuowanie stanowiska w stosunku do krawędzi jezdni (°)	Szerokość jezdni manewrowej (m) <sup>*)</sup>
Samochód osobowy	90	5,00
	60	4,00
	45	3,50
	0	3,00
Samochód ciężarowy	90	12,00
	60	7,50
	45	6,00
	0	3,50
Autobus	90	16,00
	60	10,00
	45	7,50
	0	3,50

<sup>\*)</sup> Przy kącie innym niż podany w tabeli powinna być przyjęta szerokość jezdni manewrowej jak dla najbliższego kąta większego.

Źródło: § 116 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Ponadto pozostałe parametry techniczne jezdni manewrowej nie powinny być mniejsze niż określone w tabeli 18.

Tabela 18. Inne parametry jezdni manewrowej

Parametr jezdni	Jednostka miary	Rodzaj pojazdu użytkującego jezdnię		
		osobowy	osobowy z przyczepą	ciężarowy lub autobus
Szerokość jezdni jednokierunkowej:				
1) bez krawężników	m	3,00	3,50	4,50
2) w krawężnikach	m	4,50	4,50	4,50
Promień łuku:				
1) w planie	m	15	30	30
2) w przekroju podłużnym:				
a) wypukły	m	250	250	250
b) wklęsły	m	150	150	150
Promień wewnętrznej krawędzi jezdni	m	6,00	10,00	10,00
Prędkość projektowa	km/h	30		

Źródło: § 116 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Wymagane pochylenie stanowisk postojowych nie powinno być większe niż:

- 1) 2,5% – jeżeli jest to pochylenie podłużne,
- 2) 2,5% – jeżeli jest to pochylenie poprzeczne nawierzchni twardej ulepszonej,
- 3) 3,5% – jeżeli jest to pochylenie poprzeczne nawierzchni twardej nieulepszonej.

Nawierzchnię stanowisk postojowych dla samochodów dla osób niepełnosprawnych powinna być wykonana jako twarda ulepszona. Zabronione jest stosowanie nawierzchni twardych nieulepszonych, gruntowych i ażurowych (§ 116 ust. 4 rozporządzenia).

Innym wymogiem jest zlokalizowanie w odległości nie większej niż 25 km od przejścia granicznego, na którym są odprawiane samochody ciężarowe, parkingu ze stanowiskami postojowymi dla tych samochodów (§ 117 rozporządzenia).

### **Zatoka postojowa**

Na drodze klasy GP i drogach niższych klas, poza terenem zabudowy, dopuszcza się usytuowanie zatoki postojowej w obrębie korony drogi, gdy nie ma warunków do wykonania parkingu poza nią. Natomiast na drodze zaliczonej do sieci dróg międzynarodowych oraz na drodze o prędkości miarodajnej nie mniejszej niż 80 km/h, zatoka postojowa powinna być oddzielona od jezdni bocznym pasem dzielącym o szerokości nie mniejszej niż 1,50 m, który musi być odsunięty od krawędzi jezdni o 0,50 m. Zatoka postojowa musi mieć co najmniej dwa stanowiska postojowe, a pojazdy stojące w zatoce nie powinny ograniczać widoczności urządzeń drogi mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu. Wymagane są następujące parametry zatoki postojowej poza terenem zabudowy:

- 1) szerokość zatoki przy jezdni drogi – 3,0 m; w uzasadnionych wypadkach dopuszcza się szerokość nie mniejszą niż 2,5 m, a za bocznym pasem dzielącym – szerokość nie mniejszą niż 3,5 m,
- 2) pochylenie podłużne jezdni w zatoce nie powinno przekraczać 2,5%, a jej pochylenie poprzeczne powinno być zgodne z pochyleniem jezdni drogi,
- 3) skos wyjazdowy z drogi powinien być nie większy niż 1:3, a skos wjazdowy na drogę – nie większy niż 1:1, wyokrąglone łukami kołowymi.

Z kolei na ulicy klasy G i ulicach niższych klas zatoki postojowe dla samochodów osobowych mogą być wykonywane przy jezdni. W zależności od warunków zagospodarowania, miejsca postojowe mogą być w stosunku do krawędzi jezdni równoległe, prostopadłe lub ukośne, a ich wymiary i parametry techniczne winny być takie jak podano wyżej. Na nowych ulicach klasy G wymagane jest, aby zatoka postojowa została oddzielona od jezdni pasem manewrowym o szerokości nie mniejszej niż 2,5 m. Na terenie zabudowy ustalone zostały następujące parametry zatoki postojowej:



- 1) szerokość zatoki przy jezdni od 2,5 m do 4,5 m – w zależności od usytuowania miejsc postojowych,
- 2) pochylenie podłużne jezdni nie powinno przekraczać 2,5%, a jej pochylenie poprzeczne nie powinno być mniejsze niż 2% i zapewniać sprawne odprowadzenie wody,
- 3) skos wyjazdowy i wjazdowy z miejsc postojowych równoległych – powinien być nie większy niż 1:1,
- 4) załomy krawędzi jezdni powinny być wyokrąglone łukami o promieniu nie mniejszym niż 2,0 m (§ 118 rozporządzenia).

### Zatoka autobusowa

Zatoka autobusowa, ze względu na bezpieczeństwo ruchu, powinna być usytuowana na prostym w planie odcinku drogi lub na łuku, za skrzyżowaniem, na drodze jednojezdniowej z przesunięciem w kierunku ruchu względem zatoki dla kierunku przeciwnego, na odcinku drogi o pochyleniu podłużnym nie większym niż 2,5% – na drogach klasy S i GP oraz 4,0% – na drogach klasy G i drogach niższych klas. Na drodze klasy S można, z uwzględnieniem wymagań bezpieczeństwa ruchu, usytuować zatokę autobusową:

- 1) przy pasie awaryjnym – na odcinku między skrzyżowaniami lub węzłami za bocznym pasem dzielącym i połączoną z jezdnią drogi pasem wyłączania i włączania,
- 2) w obrębie węzła – przy jezdni zbierająco-rozprowadzającej lub jezdni wydzielonej dla autobusów i połączoną z jezdnią drogi pasem wyłączania i włączania.

Zatokę autobusową wykonuje się na drodze, przeznaczonej do prowadzenia regularnego autobusowego publicznego transportu zbiorowego:

- 1) klasy GP,
- 2) jednojezdniowej klasy G, Z, L i D, przeznaczonej do ruchu w obu kierunkach, jeżeli miarodajne natężenie ruchu wynosi powyżej 400 P/h.

Jednak dopuszcza się niewykonanie zatoki autobusowej na terenie zabudowy w przypadku, gdy na drodze zapewniona jest wymagana odległość widoczności na zatrzymanie.

Na drodze klasy GP zaliczonej do sieci dróg międzynarodowych, o prędkości miarodajnej nie mniejszej niż 100 km/h, zatoka autobusowa powinna być oddzielona od jezdni bocznym pasem dzielącym. Dopuszczalne jest wykonanie zatoki autobusową po wewnętrznej stronie łuku w planie, jeżeli na terenie zabudowy – jest zapewniona odległość widoczności na zatrzymanie, a poza terenem zabudowy – prędkość miarodajna nie jest większa niż 70 km/h, a widoczność przed i za zatoką jest zapewniona na odległość co najmniej 1,5 razy większą niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie. Można wykonać zatokę autobusową po zewnętrznej stronie łuku w planie lub za wierzchołkiem wypukłego łuku w przekroju podłużnym, jeżeli widoczność przed zatoką jest zapewniona na odległość co najmniej równą wymaganej odległości widoczności na zatrzymanie.

Zatoka autobusowa na łuku w planie powinna być oddzielona od jezdni bocznym pasem dzielącym. Zatoka autobusowa powinna być wykonana o parametrach nie mniejszych niż:

- 1) długość krawędzi zatrzymania – 20,0 m,
- 2) szerokość zatoki przy jezdni – 3,0 m,
- 3) szerokość zatoki – 3,5 m, jeżeli jest ona oddzielona od jezdni bocznym pasem dzielącym,
- 4) wyokrąglenie załamów krawędzi jezdni łukami o promieniu – 30,0 m,
- 5) szerokość peronu – 1,5 m,
- 6) pochylenie poprzeczne jezdni w zatoce 2,0%, skierowane do krawędzi jezdni drogi lub zgodnie z jej pochyleniem, w zależności od warunków odwodnienia.

Skos wyjazdowy z drogi nie powinien być większy niż 1:8, a skos wjazdowy na drogę nie większy niż 1:4. Na ulicach klasy G, L i D dopuszczalne są inne parametry zatoki autobusowej dostosowane do wymiarów pojazdów, dla których jest ona przeznaczona. Urządzenie dla ochrony pieszych przed warunkami atmosferycznymi (wiatra) muszą być oddzielne dla każdego kierunku ruchu i odsunięte od wewnętrznej krawędzi zatoki co najmniej o 1,5 m, a jeżeli zatoka nie jest wykonywana – nie mniej niż 2,5 m od krawędzi jezdni drogi. Jednak urządzenie to nie może ograniczać widoczności na drodze i w obrębie skrzyżowania (§ 119 rozporządzenia).

### **Ulica z torowiskiem tramwajowym**

Wymagane jest, aby ulica z torowiskiem tramwajowym miała perony przystanków tramwajowych o szerokości dostosowanej do natężenia ruchu pasażerskiego w godzinie szczytowej. Jednak przy przebudowie albo remoncie ulicy klasy G i ulic niższych klas dopuszczalne jest odstępstwo od wykonania peronu. Szerokość peronu, do którego dojście jest w poziomie jezdni lub przejściem naziemnym (kładką) nie powinna być mniejsza niż 3,50 m, a przy dojściu do peronu przejściem podziemnym – nie mniejsza niż 4,50 m. Przy przebudowie albo remoncie ulicy klasy G lub Z peron, do którego dojście jest w poziomie jezdni, może mieć szerokość nie mniejszą niż 2,0 m, jeżeli szerokość ta jest wystarczająca dla ruchu pasażerskiego w godzinie szczytowej. Na peronie o szerokości 2,0 m nie stosuje się wiaty peronowej. Rampa łącząca peron z przejściem dla pieszych w poziomie jezdni powinna mieć szerokość równą peronowi i pochylenie nie większe niż 8%, dla umożliwienia korzystania z peronu przez osoby niepełnosprawne. Ustalono też, że długość peronu powinna być nie mniejsza niż 30,0 m, a jeżeli natężenie ruchu pociągów tramwajowych na godzinę wynosi więcej niż 30, to w takim przypadku długość peronu powinna być wykonana dla dwóch pociągów. Peron w stosunku do główki szyny powinien być wyniesiony nie mniej niż o 0,1 m. Wymaga się również, aby części budowlane urządzeń technicznych peronu od strony torowiska były oddalone od krawędzi peronu co najmniej o 0,75 m, przy czym, jeżeli w odległości nie większej niż 20,0 m od

niego jest wnęka, która zapewnia pas bezpieczeństwa o szerokości nie mniejszej niż 0,75 m, to dopuszcza się przewężenie do 0,50 m. Na peronie od strony jezdni musi być przewidziane miejsce na ogrodzenie, a w wypadku nowych ulic klasy G i ulic wyższych klas – na barierę. W sytuacji, gdy peron jest obramowany wystającym krawężnikiem, to odległość ogrodzenia lub bariery od krawędzi jezdni powinna wynosić nie mniej niż 0,5 m, a pochylenie poprzeczne peronu musi zapewniać sprawne odprowadzenie wody opadowej (§ 120 rozporządzenia).

### **Terminal do odpraw celnych samochodów ciężarowych**

Połączenie terminalu do odpraw celnych samochodów ciężarowych z drogą klasy A lub S powinno być wykonane przez węzeł, a w wypadku drogi klasy S – dopuszczalne jest przez skrzyżowanie. Połączenie to z drogą klasy GP i drogami niższych klas powinno być wykonane przez skrzyżowanie. Na dwupasowej drodze dwukierunkowej między granicą a przejściem granicznym, jeżeli przejście nie jest usytuowane na granicy państwowej, wymagane jest wykonanie dodatkowego pasa ruchu dla Straży Granicznej, straży pożarnej, służb medycznych i służb specjalnych. Na odcinku drogi do przejścia granicznego możliwe jest wykonanie dodatkowego pasa postojowego o szerokości nie mniejszej niż 3,0 m, umieszczonego przy jezdni po jej prawej stronie z zewnętrzną opaską o szerokości w przedziale 0,5–1,0 m i z gruntowym poboczem o szerokości od 0,75 m do 1,25 m. Długość dodatkowego pasa postojowego musi zostać dostosowana do wielkości natężenia ruchu granicznego, rodzajowej struktury ruchu i sposobu odprawy granicznej (§ 122 rozporządzenia).

### **Wyjazd i wjazd z drogi do stacji paliw**

Wyjazd i wjazd na drogę klasy S i zjazdy z dróg niższych klas do stacji paliw nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności:

- 1) w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła,
  - 2) w miejscu, w którym nie jest zapewniona wymagana widoczność wjazdu na drogę,
  - 3) na odcinku drogi o pochyleniu niwelety większym niż 4%,
  - 4) nie bliżej wierzchołka łuku wypukłego niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie,
  - 5) na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu.
- Dla pętli autobusowej wymaga się, aby jej parametry były nie mniejsze niż:
- 1) promień wewnętrznej krawędzi jezdni na pętli – 12,0 m,
  - 2) szerokość jezdni – 6,0 m,
  - 3) wyokrąglenie załomu krawędzi jezdni na pętli i jezdni drogi – łukiem o promieniu 20,0 m.
  - 4) pętla autobusowa

Z kolei peron przy pętli autobusowej – według § 124 rozporządzenia – powinien spełniać następujące wymagania: długość krawędzi zatrzymania –

20,0 m, szerokość zatoki przy jezdni – 3,0 m, szerokość zatoki – 3,5 m (jeżeli jest ona oddzielona od jezdni bocznym pasem dzielącym), wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu – 30,0 m, szerokość peronu – 1,5 m, pochylenie poprzeczne jezdni w zatoce 2,0%, skierowane do krawędzi jezdni drogi lub zgodnie z jej pochyleniem (w zależności od warunków odwodnienia).

W wypadku nieprzelotowego zakończenia drogi musi zostać wykonany plac do zawracania samochodów, który powinien spełniać następujące warunki:

- 1) dla samochodów osobowych – mieć promień nie mniejszy niż 6,0 m,
- 2) dla samochodów ciężarowych – mieć promień nie mniejszy niż 9,0 m lub kształt kwadratu o wymiarach nie mniejszych niż 12,5 m x 12,5 m.

Plac może mieć inne wymiary i kształt w planie pod warunkiem jednak, że będą spełnione powyższe warunki zawracania samochodów. Plac do zawracania na drodze, stanowiącej drogę pożarową w rozumieniu przepisów o ochronie przeciwpożarowej, powinien spełniać wymagania określone w przepisach o przeciwpożarowym zaopatrzeniu w wodę oraz drogach pożarowych (§ 125 rozporządzenia)<sup>187</sup>.

### **Mijanka na drodze**

Przepisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. przewidują w § 126 stosowanie mijanki na jednojezdniowej, jednopasowej drodze dwukierunkowej. Odległość między mijankami powinna zapewniać ich wzajemną widoczność, przy czym nie powinny być one usytuowane rzadziej niż co 1 km. Mijankę lokalizuje się na prostym w planie odcinku drogi, po zewnętrznej stronie łuku w planie albo w obrębie skrzyżowania jako dodatkowy pas ruchu. Jej długość – bez skosów – powinna wynosić nie mniej niż 25,0 m, a całkowita szerokość jezdni w obrębie mijanki – nie mniejsza niż 5,0 m, zaś na łuku w planie powiększona o wartość poszerzenia. Skosy wyjazdowy i wjazdowy powinny być nie większe niż 1:2, natomiast pochylenie poprzeczne i podłużne jezdni mijanki muszą być zgodne z pochyleniami jezdni drogi. Jednak dopuszczalne jest wykonanie pochylenia poprzecznego przeciwnego w stosunku do pochylenia jezdni drogi, jeżeli uzyskuje się lepsze warunki odwodnienia.

### **Przeście dla pieszych**

Przy obecnym natężeniu ruchu niezbędne jest budowanie dużej liczby przejść dla pieszych, wśród których wyróżnia się:

- 1) usytuowane w poziomie jezdni, z sygnalizacją świetlną lub bez sygnalizacji,
- 2) bezkolizyjne podziemne (tunel) lub nadziemne (kładka).

---

<sup>187</sup> Chodzi o rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz.U. z 2009 r., nr 124, poz. 1030).

Usytuowanie przejść dla pieszych musi zostać ustalone w projekcie organizacji ruchu drogi z uwzględnieniem potrzeb pieszych. Przejście dla pieszych umieszcza się w obrębie skrzyżowania albo między skrzyżowaniami lub w miejscu przecięcia samodzielnego ciągu pieszego z drogą. Na drodze klasy A lub S powinny być bezkolizyjne przejścia dla pieszych z tym jednak, że na drodze klasy S dopuszcza się przejścia dla pieszych w poziomie jezdni, jeżeli droga jest budowana etapowo oraz na skrzyżowaniu jest sygnalizacja świetlna. Na ulicy klasy GP, G lub Z przejścia dla pieszych powinny być usytuowane w odległościach nie mniejszych niż 100 m, jeżeli nie ma sygnalizacji świetlnej. Odległość przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną od skrzyżowania lub sąsiedniego przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną nie powinna być mniejsza niż:

- 1) na ulicy klasy GP – 600 m,
- 2) na ulicy klasy G – 400 m,
- 3) na ulicy klasy Z – 200 m.

Przy przebudowie albo remoncie ulic klasy G i Z dopuszczalne jest – w uzasadnionych wypadkach – zmniejszenie podanych wyżej odległości do 50%. Wymaga się, aby na drodze klasy GP i drogach niższych klas, poza terenem zabudowy, przejścia dla pieszych były usytuowane z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu:

- 1) w obrębie skrzyżowań,
- 2) między skrzyżowaniami w ciągu pieszych, przy zapewnieniu widoczności przejścia z odległości nie mniejszej niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie.

Szerokość przejścia dla pieszych w poziomie jezdni nie powinna być mniejsza niż 4,0 m. Na przejściu powinna być umieszczona wyspa dzieląca jezdnię ograniczona krawężnikami o szerokości nie mniejszej niż 2,0 m, w szczególności:

- 1) na jezdni dwukierunkowej między skrzyżowaniami, o liczbie pasów co najmniej cztery,
- 2) na skrzyżowaniu bez wyspy dzielącej kierunku ruchu, jeżeli liczba pasów ruchu wynosi co najmniej cztery,
- 3) między jezdnią a torowiskiem, w wypadku wydzielonego torowiska tramwajowego,
- 4) na odcinku drogi dwupasowej z uspokojeniem ruchu.

Przejście dla pieszych w obrębie wyspy albo pasa dzielącego powinno być w poziomie jezdni. Dopuszcza się wykonanie rampy na szerokości przejścia o pochyleniu nie większym niż 15%. Wyniesienie krawężnika wyspy albo pasa dzielącego na przejściu dla pieszych nie powinno być większe niż 2 cm. W obrębie przejścia dla pieszych, na połączeniu chodnika z jezdnią, musi zostać wykonana rampa o szerokości nie mniejszej niż 0,9 m i pochyleniu nie większym niż 15%. Szerokość bezkolizyjnego przejścia dla pieszych nie powinna być mniejsza niż 3,0 m – jeżeli jest to przejście nadziemne oraz 4,5 m – jeżeli jest to przejście podziemne. Dojście do bezkolizyjnego przejścia dla pieszych powinno być

wyposażone w pochylnie, jeżeli przejście dostosowane do osób niepełnosprawnych jest w odległości większej niż 200 m. Na drodze poza terenem zabudowy dojście do bezkolizyjnego przejścia dla pieszych może być wyposażone w schody na zasadach określonych w warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, przy czym szerokość schodów dwukierunkowych nie powinna być mniejsza niż 2 m. W wypadku intensywnego ruchu pieszych jest dopuszczalne stosowanie ruchomych pochylni i schodów (§ 127 rozporządzenia).

### **Bariery ochronne**

Jednym z urządzeń gwarantujących bezpieczne korzystanie z drogi są bariery ochronne, które powinny spełniać wymagania normy przenoszącej normę EN 1317. Wymaga się, aby odległość lica prowadnicy lub podstawy bariery wynosiła nie mniej niż:

- 1) 0,50 m – licząc od krawędzi pasa awaryjnego albo utwardzonego pobocza,
- 2) 1,00 m – licząc od krawędzi pasa ruchu drogi klasy Z i dróg wyższych klas,
- 3) 0,75 m – licząc od krawędzi pasa ruchu drogi klasy L lub D.

Dopuszcza się odległość lica prowadnicy lub podstawy bariery ochronnej nie mniejszą niż 0,5 m:

- 1) od krawędzi pasa ruchu – jeżeli na krawędzi pasa ruchu znajduje się krawężnik o wysokości co najmniej 0,12 m,
- 2) od krawędzi pasa ruchu i krawędzi dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania – jeżeli dotyczy dwustronnej bariery ochronnej usytuowanej na drodze o przekroju 2+1, przy czym odległość pomiędzy licami prowadnic lub podstaw dwustronnej bariery ochronnej i bariery skrajnej, w części jednopasowej, nie może być mniejsza niż 5,5 m (§ 129 rozporządzenia).

Bariera skrajna na drodze klasy A lub S powinna być stosowana w wypadku, gdy:

- 1) wysokość nasypu, mierzona na krawędzi korony drogi, jest większa niż 2,00 m, a nachylenie skarpy jest większe niż 1:3,
- 2) u podnóża nasypu znajduje się obiekt lub przeszkoda niebezpieczna dla uczestników ruchu,
- 3) nasyp jest ograniczony ścianą oporową, której wysokość jest większa niż 1,50 m,
- 4) przy krawędzi korony drogi znajduje się obiekt lub przeszkoda, której odległość od krawędzi pasa awaryjnego jest mniejsza niż 1,25 m lub od krawędzi pasa ruchu mniejsza niż 3,50 m,
- 5) na zewnętrznej stronie łuku w planie, w odległości mniejszej niż 1,50 m od krawędzi korony drogi, może wystąpić zagrożenie dla uczestników ruchu,

- 6) w odległości od krawędzi pasa ruchu mniejszej niż 15,00 m znajduje się tor kolejowy lub tramwajowy w poziomie drogi, w wykopie albo na nasypie niższym niż 1,80 m.

Bariera na pasie dzielącym na drodze klasy A lub S powinna być stosowana wówczas, gdy szerokość pasa dzielącego z opaskami jest mniejsza niż 6,00 m lub na pasie dzielącym znajduje się obiekt lub przeszkoda, której odległość od krawędzi pasa ruchu jest mniejsza niż 3,50 m, bądź kiedy po przeciwnych stronach drogi są usytuowane obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu. Bariera skrajna na drodze klasy GP i drogach niższych klas powinna być stosowana w wypadku gdy:

- 1) wysokość nasypu, mierzona od krawędzi korony drogi, jest większa niż 3,50 m i nachylenie skarpy jest większe niż 1:3,
- 2) u podnóża nasypu znajduje się obiekt lub przeszkoda niebezpieczna dla uczestników ruchu,
- 3) nasyp jest ograniczony ścianą oporową, której wysokość jest większa niż 1,50 m,
- 4) przy krawędzi korony drogi znajduje się obiekt lub przeszkoda, z wyłączeniem słupów oświetleniowych na drodze klasy G i drogach klas niższych, której odległość od krawędzi utwardzonego pobocza jest mniejsza niż 1,25 m lub od krawędzi pasa ruchu mniejsza niż 2,00 m,
- 5) w odległości od krawędzi pasa ruchu mniejszej niż 10,00 m, znajduje się w szczególności zalew, urwisko, tor kolejowy lub tramwajowy, w poziomie drogi, w wykopie albo na nasypie niższym niż 1,80 m.

Barierę na pasie dzielącym drogi klasy GP i drogach niższych klas należy stosować w wypadku, gdy na pasie dzielącym znajduje się obiekt lub przeszkoda, z wyłączeniem słupów oświetleniowych na drodze klasy G i drogach klas niższych, których odległość od krawędzi pasa ruchu jest mniejsza niż 2,50 m, a także wówczas, kiedy w obrębie łuku w planie, skrzyżowania i węzła wymagają tego warunki bezpieczeństwa.

Dopuszczalne jest stosowanie barier betonowych w szczególności w następujących przypadkach: na wąskim pasie dzielącym, jako bariera osłonowa przy obiekcie i przeszkodzie, jako bariera skrajna w tunelu i przy ścianie oporowej, na odcinku drogi niebezpiecznym dla uczestników ruchu. Bariera od strony najazdu i zakończenia powinna posiadać nachylone do powierzchni korony drogi odcinki końcowe zagłębione i zakotwione poniżej poziomu gruntu lub inne zakończenia spełniające wymagania normy przenoszącej normę EN 1317. Dopuszczalne jest też stosowanie bariery z elementami poręczy w celu oddzielenia ruchu pieszych od ruchu pojazdów (§ 130 rozporządzenia).

### **Ogrodzenia i inne zabezpieczenia przed wtargnięciem zwierząt na drogę**

Bezpieczne korzystanie z drogi wspomagają również ogrodzenia i inne urządzenia zabezpieczające przed wkroczeniem zwierząt na drogę. Wspomniane

ogrodzenia mogą być stosowane w szczególności obustronnie na całej jej długości, albo odcinkowo, jedno- lub dwustronnie, w obrębie naturalnego ciągu migracyjnego dzikiej zwierzyny lub innego potencjalnego zagrożenia dla uczestników ruchu. Droga klasy A i S powinna być ogrodzona obustronnie na całej długości w sposób uniemożliwiający przedostanie się ludzi i zwierząt, z wyjątkiem dojścia do zatoki autobusowej. Do ogrodzenia drogi zalicza się siatkę o konstrukcji dostosowanej do rodzaju zagrożenia zwierzyną albo wał ziemny z ekranem lub ekran służący ochronie środowiska. Tego rodzaju ogrodzenie powinno być zlokalizowane nie bliżej niż:

- 1) 0,75 m – od granicy pasa drogowego i co najmniej 1,00 m od krawędzi skarpy nasypu lub skarpy wykopu; dopuszcza się zmniejszenie tych odległości na drodze klasy GP i drogach niższych klas do 0,50 m od granicy pasa drogowego i do 0,5 m od krawędzi skarpy nasypu lub skarpy wykopu,
- 2) 1,50 m – od krawędzi pasa ruchu oraz 1,00 m od pasa awaryjnego, utwardzonego pobocza lub opaski (§ 132 rozporządzenia).

### **Osłony przeciwołśnieniowe**

W zależności od potrzeb powinny być przewidziane miejsca na osłony przeciwołśnieniowe na nieoświetlonych odcinkach drogi klasy GP i dróg wyższych klas w celu zapewnienia uczestnikom ruchu ochrony przed światłem padającym z przeciwnego kierunku ruchu lub stałego oświetlenia obiektów. Osłony te powinny przeciwdziałać olśnieniu, na wysokości 1,0 m nad powierzchnią jezdni, a także zapewnić osłonę na całym zagrożonym olśnieniem odcinku drogi. Natomiast nie powinny one ograniczać widoczności, naruszać skrajni drogi, powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu oraz powodować zaśnieżania drogi. Osłony przeciwołśnieniowe mogą być usytuowane w szczególności:

- 1) między jezdniami dla przeciwnych kierunków ruchu na odcinku zagrożonym olśnieniem, w obrębie węzła, na łuku w planie przy pochyleniu podłużnym drogi do 2%, na którym odchylenie osi tego łuku od stycznej w odległości równej wymaganej widoczności na zatrzymanie jest większe niż szerokość pasa dzielącego zwiększona o 2,0 m,
- 2) wzdłuż łącznicy przylegającej do drogi w węźle, na której ruch pojazdów jest przeciwny do kierunku ruchu na drodze,
- 3) między równoległe przebiegającymi drogami lub między drogą a torem kolejowym,
- 4) między jezdnią drogi a urządzeniem obsługi uczestników ruchu, na którym ruch pojazdów widoczny z drogi odbywa się w przeciwnym kierunku,
- 5) w obrębie obiektów stałych, których oświetlenie powoduje olśnienie na drodze.



Jako osłony przeciwoślnościowe mogą być stosowane w szczególności krzewy lub drzewa, urządzenia wykonane z materiałów naturalnych lub sztucznych, jak też sztuczne formy terenowe, wały ziemne (§ 134 rozporządzenia).

### **Osłony przeciwwietrzne**

Osłony przeciwwietrzne powinny być stosowane na odcinku drogi o prędkości projektowej nie mniejszej niż 70 km/h, narażonym na działanie silnych wiatrów bocznych, mogących zagrażać bezpieczeństwu ruchu, a w szczególności na dojazdach do mostu, przy przekraczaniu dolin i wąwozów. Tego rodzaju osłoną mogą być w szczególności krzewy lub drzewa, urządzenia wykonane z materiałów naturalnych lub sztucznych), sztuczne formy terenowe, wały ziemne. Rodzaj i miejsce ich zastosowania powinny być określone z uwzględnieniem siły, kierunku i częstotliwości wiatru (§ 135 rozporządzenia).

### **Stałe i tymczasowe objazdy awaryjne**

Do urządzeń technicznych drogi zalicza się też stałe i tymczasowe objazdy awaryjne. Stały objazd awaryjny można wykonać, w zależności od potrzeb, w celu ominięcia wiaduktu drogowego w ciągu drogi klasy GP i dróg wyższych klas lub przy wiadukcie na drodze, którą wyznaczono dla ruchu pojazdów ponadnormatywnych albo na drodze specjalnego znaczenia. Odległość stałego objazdu awaryjnego od wiaduktu nie powinna być mniejsza niż 50 m, przy czym skrzyżowania i przecięcia z innymi trasami komunikacyjnymi w ciągu tego objazdu powinny być jednopoziomowe. Parametry techniczne stałego objazdu awaryjnego powinny odpowiadać drodze klasy G, przy czym dopuszczalne jest jego wykonanie o parametrach drogi klasy Z, jeżeli SDR nie przekracza 4000 P/d.<sup>188</sup>. Natomiast objazd tymczasowy można wykonać, w zależności od potrzeb, przy przebudowie albo remoncie drogi lub obiektu inżynierskiego oraz w wypadku umieszczenia w korpusie drogi infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą. W zależności od technologii wykonywanych robót, czasu trwania i natężenia ruchu, wykonuje się go na części korony drogi, na jednej jezdni drogi dwujezdniowej, w pasie drogowym lub poza pasem na przyległym do drogi terenie lub też po trasie zastępczej wykorzystującej istniejącą sieć drogową. Na objeździe tymczasowym prędkość projektowa nie powinna być mniejsza niż 40 km/h, a jego długość nie większa niż: 300 m – przy ruchu dwukierunkowym, 150 m – przy ruchu wahadłowym i 5000 m – przy zamknięciu jednej jezdni drogi dwujezdniowej. Natomiast szerokość jezdni objazdu tymczasowego nie powinna być mniejsza niż:

- 1) w wypadku drogi klasy GP lub S: 3,00 m – przy jednym pasie ruchu, 6,00 m – przy ruchu dwukierunkowym,

---

<sup>188</sup> SDR – skrót ten oznacza średni dobowy ruch pojazdów w roku, wyrażony liczbą pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi przez kolejne 24 godziny, średnio w ciągu jednego roku (§ 3 pkt 17 rozporządzenia).

- 2) w wypadku drogi klasy G i dróg niższych klas: 2,75 m – przy jednym pasie ruchu, 5,50 m – przy ruchu dwukierunkowym (§ 136 i 137 rozporządzenia).

Ponadto na drodze, w zależności od potrzeb, powinno się przewidzieć miejsce na znaki drogowe oraz słupki prowadzące na krawędzi korony i w pasie dzielącym drogi, słupki przeszkodowe, sygnalizatory wiatru, mgły, gołoledzi oraz urządzenia do pomiaru, sterowania i kontroli ruchu.

### **Pas technologiczny, urządzenia niezwiązane z drogą**

W pasie drogowym drogi klasy A, w zależności od potrzeb, może być usytuowany pas technologiczny, po obu lub po jednej stronie drogi, przeznaczony do utrzymania drogi, a także do umieszczenia podziemnej infrastruktury technicznej. Pas ten, w części przeznaczonej do ruchu pojazdów jednostek utrzymania drogi klasy A powinien być utwardzony, a jego usytuowanie nie powinno powodować obniżenia cech użytkowych drogi klasy A.

W pasie drogowym dozwolone jest umieszczenie urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą pod warunkiem jednak, że nie naruszy to elementów technicznych drogi oraz nie przyczyni się do czasowego lub trwałego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu albo zmniejszenia wartości użytkowej drogi. Tego rodzaju infrastrukturę stanowią w szczególności linie elektroenergetyczne wysokiego i niskiego napięcia oraz linie telekomunikacyjne, przewody kanalizacyjne niesłużące do odwodnienia drogi, gazowe, ciepłownicze i wodociągowe, urządzenia wodnych melioracji, urządzenia podziemne specjalnego przeznaczenia oraz ciągi transportowe. Mają one na celu zapewnienie określonych dla społeczeństwa usług (mediów) o charakterze podstawowym, powszechnym i umieszczanych ze swej istoty na okres wieloletni. Infrastruktura liniowa przebiegająca poprzecznie nad drogą nie może naruszyć skrajni drogi, a urządzenie oddziałujące niekorzystnie na uczestników ruchu powinno być odpowiednio zabezpieczone (§ 138 i 140 rozporządzenia).

### **Rozmieszczenie wyjazdów i wjazdów na drogę**

W rozdziale 3. powoływanego wielokrotnie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, wyrażnie podkreśla się, że obiekty i urządzenia w pasie drogowym, przeznaczone dla uczestników ruchu, powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania, w tym również przez osoby niepełnosprawne (§ 165 rozporządzenia). Oznacza to m.in., że wyjazdy i wjazdy na jezdnię drogi klasy A, S, łącznicy oraz na jezdnię zbierająco-rozprowadzającą muszą być łatwo rozpoznawalne oraz zrozumiałe dla uczestników ruchu, a ich rozmieszczenie nie może stanowić uciążliwości dla ruchu oraz zagrożenia bezpieczeństwa. Rozmieszczenie wyjazdów i wjazdów uznaje się za właściwe, jeżeli spełnione zostaną następujące warunki:

- 1) odległość między ostatnim wjazdem i pierwszym wyjazdem sąsiadujących ze sobą węzłów lub węzła z MOP z jezdni drogi klasy A lub S jest nie mniejsza niż 2700 m – w wypadku węzła typu WA, nie mniejsza niż 2000 m, a w szczególnie uzasadnionych wypadkach nie mniejsza niż 600 m – w wypadku węzła typu WB; odległość ta jest mierzona od końca pasa włączania do początku pasa wyłączenia węzła lub MOP,
- 2) odległość między dwoma następującymi po sobie wyjazdami z jezdni drogi klasy A lub S na węźle jest nie mniejsza niż 300 m, 250 m i 200 m, odpowiednio dla prędkości projektowych 120 km/h, 100 km/h i 80 km/h; odległość ta jest mierzona od końca pierwszego pasa wyłączenia do początku drugiego pasa wyłączenia,
- 3) odległość między dwoma następującymi po sobie wjazdami na jezdnię drogi klasy A lub S na węźle jest nie mniejsza niż 200 m; odległość ta jest mierzona od końca pierwszego pasa włączania do końca powierzchni wyłączonej z ruchu otwierającej następny pas włączania,
- 4) odległość między kolejnymi wyjazdami z łącznicy lub z jezdni zbierająco-rozprowadzającej jest nie mniejsza niż wynika to z możliwości umieszczenia informacyjnych znaków pionowych, zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach w sprawie znaków i sygnałów drogowych (§ 166 rozporządzenia).

Wymaga się też, aby w razie przecięcia niezbędnych szlaków migracji zwierząt w wyniku budowy lub eksploatacji drogi klasy A lub S, doszło do ich odtworzenia przez budowę nadziemnych lub podziemnych przejść dla zwierząt (§ 167 rozporządzenia).

### **Wymóg odpowiedniej widoczności**

Ważnym elementem zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom dróg jest wymóg odpowiedniej widoczności. Z tego też względu na każdym pasie ruchu drogi klasy G i dróg wyższych klas powinna być zapewniona co najmniej taka odległość widoczności, która pozwala kierowcy pojazdu poruszającego się z prędkością miarodajną, a w wypadku pozostałych klas dróg z prędkością o 10 km/h większą niż prędkość projektowa, na zatrzymanie pojazdu przed przeszkodą na jezdni. Tego rodzaju wymaganie uznaje się za spełnione, jeżeli:

- 1) cel obserwacji znajdujący się nad osią pasa ruchu jest widoczny z punktu obserwacyjnego, zlokalizowanego na wysokości 1,0 m nad osią tego samego pasa ruchu z odległości nie mniejszej niż określona w tabeli 19.
- 2) wysokość celu obserwacji jest określona w tabeli 20.

Z kolei na łącznicy, jezdni zbierająco-rozprowadzającej oraz na jezdni manewrowej MOP powinna być zapewniona co najmniej odległość widoczności, o której mowa w tabeli 19, przyjmując prędkość projektową każdej z wymienionych jezdni. Jeśli na to pozwalają warunki miejscowe, to na dwupasowej drodze dwukierunkowej o prędkości projektowej 60 km/h i większej, poza terenem

zabudowy, powinien zostać zapewniony udział odcinków z możliwością wyprzedzania, nie mniejszy niż określony w tabeli 21.

Tabela 19. Minimalna odległość widoczności na zatrzymaniu na pochyleniu

Prędkość (km/h)	Najmniejsza odległość widoczności na zatrzymanie (m) na pochyleniu										
	-10%	-8%	-6%	-4%	-2%	0%	2%	4%	6%	8%	10%
130	-	-	390	350	330	310	300	290	280	-	-
120	-	-	340	310	290	270	260	250	240	-	-
110	-	-	280	260	240	230	220	200		-	
100	-		220	200	180			170		-	
90	190		170		150			130		120	
80	160		140		120			110		100	
70	110		100		90			85		80	
60	80				70			60			
50	55				50			45			
40	40				35						
30	25				20						

Źródło: § 168 ust. 2a rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Tabela 20. Wysokość celu obserwacji

Prędkość (km/h)	>100	100–81	80–61	60
Wysokość celu obserwacji (m)	0,45	0,30	0,15	0,00

Źródło: § 169 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Tabela 21. Udział odcinków z możliwością wyprzedzania

Prędkość projektowa (km/h)	100	80	70	60
Udział odcinków z możliwością wyprzedzania (%)	50	35	30	20

Źródło: § 169 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Na odcinku drogi jest możliwe wyprzedzanie, jeżeli cel obserwacji znajdujący się nad osi pasu ruchu dla przeciwnego kierunku ruchu na wysokości 1,0 m jest widoczny z punktu obserwacyjnego, zlokalizowanego na wysokości 1,0 m nad osi drugiego pasu ruchu, z odległości nie mniejszej niż określona w tabeli 22.

Tabela 22. Odległość widoczności na wyprzedzanie

Prędkość miarodajna drogi (km/h)	120	110	100	90	80	70	60
Odległość widoczności na wyprzedzanie (m)	700	650	600	550	500	450	400

Źródło: § 169 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych...

Na wyjeździe z jezdni drogi klasy A lub S winna być zapewniona widoczność nosa wyspy dzielącej pas wyłączania od jezdni z odległości nie mniejszej niż 180 m, zaś na wyjeździe z łącznicy lub jezdni zbierająco-rozprowadzającej z odległości nie mniejszej niż 100 m. W węzłach na terenie zabudowy podane wyżej odległości mogą być zmniejszone nie więcej niż o jedną czwartą.

### 3.7. Autostrady

W odniesieniu do autostrad, oprócz rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zastosowanie mają także przepisy zawarte w rozporządzeniu Ministra z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych<sup>189</sup>. Ustalono w nim przepisy techniczno-budowlane dotyczące autostrad płatnych i związanych z nimi urządzeń, a ponadto określa warunki, które zapewniają w szczególności:

- 1) spełnienie wymagań podstawowych dotyczących bezpieczeństwa użytkownika, nośności i stateczności konstrukcji, bezpieczeństwa z uwagi na możliwość wystąpienia pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia, ochrony środowiska i dóbr kultury, a także ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami, zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleb,
- 2) odpowiednie warunki użytkowe, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- 3) ochronę uzasadnionych interesów osób trzecich.

Regulacje rozporządzenia z dnia 16 stycznia 2002 r. stosuje się przy projektowaniu, budowie, przebudowie oraz eksploatacji autostrad i związanych z nimi urządzeń, a także przy projektowaniu i budowie urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanej z autostradami, usytuowanych w ich pasie drogowym (§ 1 rozporządzenia). Wskazuje się w nim, że usytuowanie autostrady powinno wynikać z istniejących i prognozowanych potrzeb transportowych, wyrażonych potokami ruchu drogowego, wywołanych przez rozmieszczone w korytarzu oddziaływania autostrady tereny zurbanizowane i przeznaczone do urbanizacji, w tym w szczególności duże miasta i inne centra powstawania ruchu, a ponadto powinno być potwierdzone analizą ekonomiczną efektywności jej budowy, jak też

<sup>189</sup> Dz.U. z 2002 r., nr 12, poz. 116.

uwzględniać wymagania ochrony środowiska, walory krajobrazowe terenu i inne wymagania (§ 2 rozporządzenia). Wymagane jest, aby autostrada miała w szczególności system poboru opłat za przejazdy, system urządzeń łączności alarmowej oraz obwody utrzymania (OUA). Innym istotnym wymogiem jest to, aby krzyżowanie się lub połączenie autostrady z inną drogą zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (węzeł) następowało na różnych poziomach. Również krzyżowanie się autostrady z inną drogą, niemożliwiające wyboru kierunku jazdy (przejazdem drogowym) też powinno następować na różnych poziomach (§ 3 rozporządzenia).

Kolejne wymagania w stosunku do drogi będącej autostradą, to ogrodzenie pasa drogowego autostrady, usytuowanie na jej koronie jezdni, pasów dzielących i pobocza oraz wyposażenie jej w systemy sterowania, zarządzania i kontroli ruchu (§ 4-6 rozporządzenia).

### **Prędkość**

Według przepisów w/w rozporządzenia, prędkość projektowa na autostradach – w celu określenia jej wymagań technicznych i użytkowych – ustalona została na 120 km/h, przy czym należy pamiętać, że prędkość projektowa nie jest związana z prędkością dopuszczalną, która na polskich autostradach wynosi maksymalnie 140 km/h (art. 20 ust. 3 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym). W razie przebudowy lub remontu istniejącej autostrady, w trudnych warunkach terenowych lub w razie konieczności ochrony wartościowych obiektów przyrodniczych lub zabytkowego zagospodarowania terenu, dopuszczalną prędkością projektową jest 100 km/h, a w mieście na terenie intensywnie zurbanizowanym – 100 km/h lub wyjątkowo 80 km/h. Pod pojęciem „trudne warunki terenowe” rozumieć należy się w szczególności: obszar zabudowany, niekorzystne warunki gruntowo-wodne i geologiczne, jak osuwiska, szkody górnicze. Zakłada się, że prędkość projektowa powinna być stała na możliwie długim odcinku autostrady, a przejście z jednej prędkości do drugiej powinno odbywać się na odcinku umożliwiającym dostosowanie się uczestników ruchu (§ 7 rozporządzenia).

### **Ograniczenie dostępności autostrady**

Ograniczenie dostępności do autostrady polega na dopuszczeniu połączenia:

- 1) tylko z drogami publicznymi klasy A, S, GP i G, zgodnie z przepisami w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, które koncentrują ruch z sieci dróg o znaczeniu krajowym, oraz wyjątkowo z innymi drogami, w szczególności pełniącymi ważne funkcje ponadregionalne,
- 2) z obiektami o zasadniczym znaczeniu dla funkcjonowania autostrady, w szczególności OUA.

Odstępy między węzłami na autostradzie, rozumiane jako odległość między punktami przecięć osi dróg na sąsiednich węzłach, nie powinny być mniejsze niż 15 km, a w granicach lub sąsiedztwie dużego miasta lub zespołu miast – nie

mniejsze niż 5 km. W wyjątkowych przypadkach dopuszczalne są wyjątkowo pojedyncze odstępy nie mniejsze niż 5 km, a w granicach lub sąsiedztwie dużego miasta lub zespołu miast – nie mniejsze niż 3 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają. Zabronione jest stosowanie zjazdów z autostrady, zaś dostępność do autostrady należy zapewniać za pomocą pasów wyłączenia i włączania (§ 8 rozporządzenia).

### **Pasy ruchu**

Na każdej z dwu jezdni autostrady powinny być wyznaczone nie mniej niż dwa zasadnicze pasy ruchu oraz dodatkowy pas ruchu, których szerokość musi wynosić 3,75 m, przy czym szerokość pasa ruchu kolejnego względem pasa skrajnego może być zmniejszona do minimalnie 3,50 m (§ 9 rozporządzenia).

Wymagane jest, aby na wzniesieniu autostrady znajdował się dodatkowy pas ruchu, jeżeli są spełnione równocześnie następujące warunki: średnia prędkość samochodów ciężarowych w ruchu swobodnym obniża się względem prędkości na poziomym odcinku o więcej niż 20 km/h na długości nie mniejszej niż 500 m, a ponadto efektywność budowy dodatkowego pasa ruchu potwierdza analiza ekonomiczna. Ów dodatkowy pas ruchu na wzniesieniu powinien mieć:

- 1) klin początkowy o długości nie mniejszej niż 100 m przy prędkości projektowej autostrady 120 km/h i nie mniejszej niż 75 m przy prędkości projektowej 100 i 80 km/h,
- 2) szerokość 3,5 m, a przy prędkości projektowej 80 km/h dopuszcza się w szczególnie uzasadnionych przypadkach 3,0 m i długość nie mniejszą niż długość wzniesienia, na którym są spełnione warunki, o których mowa wyżej,
- 3) klin końcowy o długości nie mniejszej niż 150 m przy prędkości projektowej autostrady 120 km/h i nie mniejszej niż 100 m przy prędkości projektowej 100 i 80 km/h,
- 4) pochylenie poprzeczne i podłużne takie same jak zasadniczych pasów ruchu.

Rzecz oczywista pas ten musi być wyznaczony na jezdni autostrady zgodnie z warunkami określonymi w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych (§ 10 rozporządzenia).

### **Szerokość jezdni**

Szerokość jezdni autostrady musi wynikać z przyjętej liczby i szerokości pasów ruchu i być dostosowana do przewidywanego natężenia ruchu (§ 11 rozporządzenia). Oś jezdni autostrady w planie może składać się z odcinków prostych lub krzywoliniowych, przy czym, jeśli pozwalają na to warunki miejscowe, długość odcinka prostego o wypukłych załomach niwelety nieograniczających widoczności nie powinna przekraczać wartości określonych w tabeli 23.

Tabela 23. Najmniejsze i największe długości odcinka prostego

Prędkość projektowa (km/h)	120	100	80
Największa długość odcinka prostego (m)	2000	2000	1500
Najmniejsza długość odcinka prostego między odcinkami krzywoliniowymi o zgodnym kierunku zwrotu (m)	500	400	350

Źródło: § 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. z 2002 r., nr 12, poz. 116).

Odcinek krzywoliniowy może zawierać łuk kołowy, kombinacje łuków kołowych i krzywych przejściowych, a także inne rodzaje krzywych. Łuk kołowy powinien być zaprojektowany i wykonany w taki sposób, aby bezpieczeństwo pojazdu było zachowane przy ruchu z prędkością projektową po nawierzchni zwilżonej wodą (§ 16 rozporządzenia).

### Pas dzielący jezdnie

Innym koniecznym elementem jest pas dzielący jezdnie autostrady, który powinien mieć szerokość i konstrukcję nawierzchni odpowiednie do przeznaczenia oraz wymagań bezpieczeństwa ruchu, a także umożliwiać umieszczenie na nim bariery ochronnej. Wszelkiego rodzaju obiekty i urządzenia umieszczone w pasie dzielącym, stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, a zwłaszcza podpory obiektów mostowych, słupy oświetleniowe i znaków drogowych, muszą być osłonięte barierą ochronną (§ 22 rozporządzenia). Pas dzielący jezdnie autostrady powinien mieć po obu stronach opaski (każdą o szerokości 0,5 m), których właściwości użytkowe oraz jej pochylenie poprzeczne i podłużne powinny być takie same jak pasa ruchu przylegającego do niej. Zabronione jest umieszczanie na opaskach jakichkolwiek urządzeń, a zwłaszcza kratek ściekowych (§ 23 rozporządzenia). Pas dzielący (z wyłączeniem opasek) o szerokości mniejszej niż 2,50 m powinien być utwardzony i mieć:

- 1) pochylenie poprzeczne o wartości takiej jak jezdnia, skierowane na zewnątrz korony autostrady, jeżeli pochylenie poprzeczne obu jezdni autostrady jest też skierowane na zewnątrz (odcinek prosty lub krzywoliniowy bez przechyłki),
- 2) pochylenie poprzeczne, o wartości nie mniejszej niż 4%, skierowane do osi autostrady, jeżeli pochylenie poprzeczne jednej z jezdni ma też ten sam kierunek (odcinek z przechyłką).

W pierwszym przypadku dopuszczalny jest spływ wody z utwardzonego pasa dzielącego przez jezdnię autostrady pod warunkiem, że materiał utwardzający pas dzielący nie będzie zanieczyszczać jezdni, a spływ z powierzchni pasa dzielącego będzie równomierny. Natomiast w drugim przypadku musi zostać uwzględniona potrzeba umieszczenia na pasie dzielącym urządzeń odwadniających. Pas dzielący (z wyłączeniem opasek) o szerokości 2,50 m i większej powinien być pokryty obudową roślinną i mieć pochylenie poprzeczne nie mniejsze



niż 4% skierowane do osi autostrady. Zmiany szerokości pasa dzielącego muszą być przeprowadzone płynnie z zastosowaniem parametrów określonych dla osi jezdni, przy której się ten pas znajduje (§ 24 i 25 rozporządzenia).

### **Pobocze, pas awaryjny**

Pobocze autostrady składa się z umieszczonego przy jezdni pasa awaryjnego postoju (pas awaryjny), i gruntowego pobocza. Szerokość pasa awaryjnego określona została na 3,0 m dla prędkości projektowej 120 km/h, 2,5 m dla prędkości projektowej 100 km/h i 80 km/h, a gruntowego pobocza 1,25 m, przy czym w tym ostatnim przypadku szerokość gruntowego pobocza może być większa, jeżeli wynika to z warunków lokalizacji urządzeń organizacji, bezpieczeństwa ruchu lub ochrony środowiska (§ 27 rozporządzenia). Pochylenie poprzeczne oraz pochylenia podłużne pasa awaryjnego i gruntowego pobocza powinny być – co do wartości i kierunku – takie same jak jezdni autostrady, zaś pochylenie poprzeczne gruntowego pobocza musi wynosić:

- 1) od 6% do 8% na odcinku prostym oraz na odcinku krzywoliniowym niewymagającym przechyłki,
- 2) od 2% do 3% więcej niż pasa awaryjnego na odcinku krzywoliniowym z przechyłką, jeżeli jest to pobocze po wewnętrznej stronie łuku,
- 3) od 3% do 4% w kierunku przeciwnym niż pas awaryjny na odcinku krzywoliniowym z przechyłką, jeżeli jest to pobocze po zewnętrznej stronie łuku (§ 28 rozporządzenia).

Na pasie awaryjnym zabronione jest lokalizowanie jakichkolwiek obiektów ani urządzeń, natomiast na gruntowym poboczu można lokalizować urządzenia odwadniające, organizacji i bezpieczeństwa ruchu oraz ochrony środowiska, a ponadto może być ono umocnione obudową roślinną. W pasie drogowym autostrady dopuszczalna jest zieleń pod warunkiem jednak, że pełni ona funkcje ochronne lub stanowi element ukształtowania krajobrazu i nie powinna ona zagrażać bezpieczeństwu ruchu, ograniczać wymaganego pola widoczności i skrajni autostrady oraz utrudniać utrzymania autostrady (§ 29 i 31 rozporządzenia).

### **Skrajnia**

Nad każdą jezdnią autostrady, pasem awaryjnym i częścią gruntowego pobocza o szerokości 0,50 m oraz nad przylegającą do jezdni częścią pasa dzielącego o szerokości 1,0 m musi być zachowana wolna przestrzeń (skrajnia autostrady) o wysokości 4,70 m, przeznaczona dla pojazdów samochodowych, z tym zastrzeżeniem, iż wysokość skrajni zawiera rezerwę 0,20 m przeznaczoną na zwiększenie grubości konstrukcji nawierzchni autostrady. Jednak wysokość ta może być zmniejszona do 4,50 m, jeżeli autostrada jest przebudowywana lub remontowana, zaś obiekty nad autostradą nie są objęte tymi robotami. Trzeba też pamiętać, że wymiary skrajni autostrady na drogowym obiekcie inżynierskim określają przepisy dotyczące warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (§ 33 rozporządzenia).

## **Pas drogowy, drogowe obiekty inżynierskie**

Poszczególne elementy autostrady i elementy z nią związane muszą być umieszczone w pasie drogowym (§ 35 rozporządzenia). W skład pasa drogowego autostrady wchodzi: jezdnie autostrady, pobocza, jezdnie zbierająco-rozprawa- dzające, pasy dzielące jezdnie, skarpy nasypów i wykopów, węzły i przejazdy z przecinającymi ją drogami i innymi liniami komunikacyjnymi, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami związanymi z obsługą, utrzymaniem i ochroną autostrady, urządzeniami organizacji i bezpieczeństwa ruchu oraz ochrony środowiska, a także pasami terenu zapewniającymi możliwość użytkowania autostrady zgodnie z jej przeznaczeniem. Mówiąc o drogowych obiektach inżynierskich mamy na myśli budowle określone w przepisach dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, a w szczególności: mosty, wiadukty, estakady, konstrukcje oporowe, tunele, przepusty, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych oraz dla zwierząt dziko żyjących. Z kolei urządzeniami związanymi z obsługą, utrzymaniem i ochroną autostrady są urządzenia odwadniające oraz odprowadzające wodę, urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek – miejsca obsługi podróżnych (MOP), przeznaczone wyłącznie dla jej użytkowników, OUA, miejsca poboru opłat (MPO), urządzenia łączności alarmowej i, w zależności od potrzeb, pasy technologiczne, urządzenia pomiaru ruchu, kontroli pojazdów oraz urządzenia oświetlenia. Urządzeniami organizacji i bezpieczeństwa ruchu są znaki i sygnały drogowe, urządzenia sterowania i zarządzania ruchem, ogrodzenie pasa drogowego autostrady i, w zależności od potrzeb, osłony przeciwołśnieniowe, energochłonne i przeciwwietrzne oraz bariery ochronne. Do urządzeń ochrony środowiska zaliczamy w szczególności: ekrany przeciwhałasowe, ekrany tłumiące drgania w podłożu, urządzenia do oczyszczania wody odprowadzanej z pasa drogowego autostrady, pasy zieleni izolacyjnej. Szerokość pasa drogowego autostrady jest sumą szerokości obiektów i urządzeń, o których mowa wyżej, z wyłączeniem ogrodzenia pasa drogowego autostrady, powiększoną obustronnie o nie mniej niż 2,0 m (§ 36 rozporządzenia).

## **Węzły i łącznice**

Na autostradach powinny funkcjonować następujące rodzaje węzłów:

- 1) bezkolizyjny typu WA, na którym nie występuje przecinanie torów jazdy, a relacje skątne są realizowane tylko jako manewry wyłączania, włączania i przeplatania si potoków ruchu,
- 2) częściowo bezkolizyjny typu WB, na którym występuje przecinanie torów jazdy niektórych relacji na drodze krzyżującej się z autostrad; w ramach wzła funkcjonuje wówczas na tej drodze skrzyżowanie lub zespół skrzyżowan, jednak relacje o dominujących natężeniach są prowadzone bezkolizyjnie (§ 37 ust. 1 i 2 rozporządzenia).

Zakres stosowania wzłw na autostradach okresla tabela 24.

Tabela 24. Węzły stosowane na autostradzie

Klasa drogi krzyżującej się z autostradą	A	S	GP	G
Typ węzła	WA	WA	WA, WB	WB (WA)

Oznaczenia w tabeli:

WA, WB – typy węzłów,

(WB) – rozwiązanie dopuszczalne wyjątkowo, w uzasadnionych przypadkach,

A, S, GP, G – w rozumieniu przepisów sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Źródło: § 37 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych...

Węzeł powinien zawierać stację lub stacje poboru opłat (SPO), chyba że sposób ustalania i pobierania opłat za przejazd nie przewiduje pobierania opłat na wjazdach i wyjazdach. Usytuowanie SPO w węźle musi być dostosowane do układu węzła i nie powinno ograniczać jego właściwości użytkowych (§ 38 rozporządzenia). Zabronione jest lokalizowanie w węźle jakichkolwiek obiektów usługowych, do których wjazd odbywałby się z jezdni autostrady lub z wykorzystaniem łącznicy lub jezdni zbierająco-rozprowadzającej jako dojazdu (§ 39 rozporządzenia).

W węźle typu WA:

- 1) wyjazdy i wjazdy powinny być zlokalizowane po prawej stronie jezdni autostrady,
- 2) wyjazd z jezdni autostrady powinien być usytuowany przed wjazdem na tę jezdnię,
- 3) wyjazdy powinny być wyposażone w pas wyłączania, z zachowaniem wymagań,
- 4) wjazd powinien być wyposażony w pas włączania, z zachowaniem wymagań (§ 40 rozporządzenia).

Z kolei w węźle typu WB:

- 1) autostrada powinna być prowadzona bez zakłóceń, natomiast droga krzyżująca się z autostradą powinna być dostosowana do warunków lokalnych,
- 2) wyjazd z jezdni autostrady powinien być usytuowany przed wjazdem na tę jezdnię,
- 3) wyjazd z jezdni autostrady i wjazd na jezdnię autostrady powinny być zlokalizowane po prawej stronie tej jezdni,
- 4) wyjazd z jezdni autostrady i wjazd na jezdnię autostrady powinny być wyposażone w pasy wyłączania i włączania,
- 5) wyjazdy z drogi krzyżującej się z autostradą i wjazdy na drogę krzyżującą się z autostradą powinny odbywać się na skrzyżowaniach (§ 40 rozporządzenia).

Jednopusowa łącznica jednokierunkowa (P1) powinna mieć jezdnię wraz z opaskami razem o szerokości nie mniejszej niż 6,0 m oraz obustronne gruntowe pobocza, każde o szerokości nie mniejszej niż 1,0 m. Dwupusowa łącznica jednokierunkowa (P2) musi posiadać jezdnię wraz z opaskami razem o szerokości nie mniejszej niż 8,0 m oraz obustronne gruntowe pobocza, każde o szerokości nie mniejszej niż 1,0 m. Natomiast dwupusowa łącznica jednokierunkowa z pasem awaryjnym (P3) powinna mieć jezdnię wraz z opaską z lewej strony razem o szerokości nie mniejszej niż 7,5 m, pas awaryjny o szerokości 2,0 m po prawej stronie jezdni oraz obustronne gruntowe pobocza, każde o szerokości nie mniejszej niż 1,0 m. Z kolei dwupusowa łącznica dwukierunkowa (P4) musi mieć jezdnię wraz z opaskami razem o szerokości nie mniejszej niż 8,0 m oraz obustronne gruntowe pobocza, każde o szerokości nie mniejszej niż 1,0 m, a ponadto – ze względów bezpieczeństwa ruchu – prędkość projektową nie większą niż 40 km/h (§ 42 rozporządzenia).

Wymagane jest, aby jezdnia wraz z opaskami na łącznicy P1, P2, lub P3 miała na odcinku prostym w planie jednostronne pochylenie poprzeczne nie mniejsze niż 2% i nie większe niż 3%, zaś jezdnia wraz z opaskami na łącznicy P4 powinna mieć na odcinku prostym w planie dwustronne pochylenie poprzeczne, nie mniejsze niż 2% i nie większe niż 3%, z wyjątkiem odcinków usytuowanych pomiędzy łukami w planie, gdzie jezdnia powinna mieć jednostronne pochylenie poprzeczne nie mniejsze niż 2%. Jezdnia wraz z opaskami na łącznicy P1, P2, P3 lub P4 musi mieć na łuku kołowym w planie jednostronne pochylenie poprzeczne o wartości określonej w tabeli 25.

Tabela 25. Wartości promienia łuku w planie przy przechyłce

Prędkość projektowa łącznicy (km/h)	Wartość promienia łuku w planie (m) przy przechyłce					
	2%	3%	4%	5%	6%	7%
80	1580	420–579	350–419	290–349	270–289	250–269
70	1365	290–364	235–289	215–234	195–214	185–194
60	1250	190–249	155–189	140–154	130–139	120–129
50	1160	125–159	100–124	90–99	85–89	75–84
40	195	75–94	60–74	55–59	50–54	45–49
30	160	50–59	40–49	35–39	30–34	25–29

Źródło: § 43 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych...

Zachowanie wartości pochylenia poprzecznego jezdni łącznicy P1–P4 nie jest wymagane na krzywych przejściowych i na prostych przejściowych przed i za łukiem kołowym, na których następuje zmiana kierunku pochylenia poprzecznego. Strefy te należy kształtować tak, aby był zapewniony sprawny odpływ wody (§ 43 rozporządzenia).

Stosowanie jezdni zbierająco-rozprowadzającej jest dopuszczalne na węźle lub na odcinku autostrady między węzłami, jeżeli taka potrzeba wynika z kierunkowego rozkładu ruchu lub lokalizacji wyjazdów i wjazdów, a prędkość projektowa na niej powinna wynosić 60 km/h, a wyjątkowo 70 lub 80 km/h. Tego rodzaju jezdnie musi być jednokierunkowa i w zależności od przewidywanego natężenia ruchu o takim przekroju poprzecznym jak łącznica typu P1, P2 lub P3 (§ 46 ust. 1–3 rozporządzenia).

Wymagane jest też, aby wyjazd z jezdni autostrady miał równoległy pas wyłączania, umieszczony z prawej strony tej jezdni, do którego należy klin, na którego długości pas wyłączania uzyskuje pełną szerokość oraz odcinek zwalniania, którego długość jest mierzona od końca klina do początku łuku kołowego łącznicy. Pas wyłączania na łącznicy P1, P2 lub P3 powinien mieć klin o długości nie mniejszej niż 100 m, jeżeli prędkość projektowa autostrady wynosi 120 km/h, i nie mniejszej niż 75 m w pozostałych przypadkach, a także odcinek zwalniania (§ 49 ust. 1 i 2 rozporządzenia).

### **Odwodnienie powierzchniowe jezdni**

Każda autostrada musi być wyposażona w odwodnienie powierzchniowe wykonywane za pomocą rowów, ścieków i kanalizacji, którego zadaniem jest zapewnienie sprawnego odprowadzenia wody. Wymiary urządzeń do powierzchniowego odwodnienia autostrady ustalane być powinny na podstawie deszczu miarodajnego, określonego przy prawdopodobieństwie pojawienia się opadów,  $p = 10\%$ . Rowy wykonuje się w kształcie opływowym, trójkątnym lub trapezowym, przy czym rów opływowy stosuje się w wykopie, przy krawędzi korony autostrady, jeżeli korpus autostrady ma odwodnienie wgłębne lub jest wykonany z materiału niewymagającego odwodnienia wgłębne. Tego rodzaju rów musi być stosowany przy wysokości skarpy nasypu do 2 m, gdy zachodzi potrzeba odprowadzenia wody, w przypadku niestosowania skrajnej bariery ochronnej, a jego szerokość nie może być mniejsza niż 1,5 m, zaś głębokość nie powinna przekraczać 0,3 m. Rów trójkątny stosuje się w celu ułatwienia utrzymania autostrady, kiedy wysokość skarpy nasypu lub wykopu jest mniejsza niż 1,0 m. Pochylenie skarpy wewnętrznej nie powinno być większe niż 1:3, skarpy zewnętrznej co najmniej 1:5, a głębokość rowu nie może przekraczać 0,5 m. Rów trapezowy ma zastosowanie przy nasypie autostrady, w przypadku gdy na koronie autostrady przewiduje się ustawienie skrajnej bariery ochronnej, a także jako rów stokowy. Dno rowu musi mieć szerokość co najmniej 0,4 m, głębokość rowu nie mniejsza niż 0,5 m, a pochylenie skarpy zewnętrznej nie większe niż 1:1,5. Połączenie rowów powinno być wykonane w sposób płynny. Przepisy dopuszczają stosowanie rowu stokowego od strony napływu wody powierzchniowej ze stoku, który powinien być wykonany co najmniej 3,0 m powyżej krawędzi przecięcia się skarpy wykopu z terenem i nie może on zmniejszać stateczności skarpy wykopu. Gdy istnieje obawa, że rów stokowy nawodni skarpe wykopu, musi być uszczelniony. Pochylenie skarp rowu stokowego nie powinno być większe niż

1:1,5. W celu zapewnienia sprawnego odprowadzenia wody należy stosować pochylenie podłużne dna rowu nie mniejsze niż 0,5%, przy czym na terenie płaskim dopuszcza się pochylenie dna rowu nie mniejsze niż 0,2% (§ 55 rozporządzenia).

### **Urządzenia ściekowe**

Urządzenie ściekowe powinno być stosowane w przypadku, kiedy woda powierzchniowa spowodowałaby uszkodzenie elementów korpusu autostrady oraz na obszarze, z którego odprowadzenie wody powierzchniowej bezpośrednio do ziemi lub do odbiornika wodnego nie jest dopuszczalne. Pochylenie podłużne dna ścieku powinno być nie mniejsze niż 0,5%, zaś na terenie płaskim dopuszcza się pochylenie podłużne nie mniejsze niż 0,2%. Wodę ze ścieku odprowadza się w zależności od warunków ściekiem skarpowym, przez studzienki ściekowe do kanalizacji lub przykanalikiem do rowu. Odległość między miejscami odprowadzenia wody ze ścieku określa się z uwzględnieniem ilości wody spływającej z powierzchni zlewni, pochylenia podłużnego dna ścieku i jego napełnienia. Odległość ta nie powinna być większa niż 50 m – przy pochyleniu podłużnym dna ścieku 0,3% i 100 m – przy pochyleniu podłużnym dna ścieku większym niż 1,0% (§ 56 rozporządzenia).

Urządzenia do wglębnego odwodnienia pasa drogowego autostrady mają na celu odprowadzenie wody, która przeniknęła do gruntu lub obniżenie poziomu wody gruntowej. Odwodnienie wglębne należy stosować do:

- 1) odprowadzenia wody z warstwy odsączającej i wody przedostającej się z powierzchni pasa drogowego autostrady do gruntu,
- 2) obniżenia poziomu wody gruntowej, jeżeli w gruntach wątpliwych i wysadzinowych spód konstrukcji nawierzchni nie jest wyniesiony co najmniej 1,0 m nad poziom wody gruntowej,
- 3) obniżenia poziomu wody gruntowej w gruntach niewysadzinowych pod konstrukcją nawierzchni, jeżeli woda ta jest na głębokości mniejszej niż głębokość przemarzania.

### **Kanalizacja deszczowa**

Kanalizacja deszczowa wykonywana być powinna wtedy, gdy nie ma innej możliwości odprowadzenia wody za pomocą urządzeń do powierzchniowego odwodnienia lub gdy wymagają tego przepisy dotyczące ochrony środowiska.

Przy usytuowaniu urządzeń kanalizacji deszczowej w pasie drogowym autostrady uwzględnia się lokalizację innych urządzeń i budowli podziemnych i nadziemnych o głębokich fundamentach. Kolektor należy usytuować w pasie dzielącym. Dopuszczalna jest jednak w uzasadnionych przypadkach inna lokalizacja kolektora, w szczególności ze względu na zagospodarowanie korony autostrady lub zagospodarowanie otoczenia. Średnica kolektora musi być ustalona na podstawie ilości wody spływającej z odwadnianej powierzchni oraz przy założeniu, że prędkość przepływu nie powinna być mniejsza niż 0,5 m/s, największa pręd-

kość przepływu nie powinna przekroczyć wartości dopuszczalnej dla materiału, z którego kolektor jest wykonany, zaś pochylenie dna kolektora o średnicy 0,30 m nie powinno być większe niż 3,0%, a o średnicy 1,0 m i większej może wynosić co najwyżej 1,0%. Średnica kolektora nie może być mniejsza niż 0,30 m, przykanalika zaś 0,15 m. Możliwe są też indywidualne rozwiązania urządzeń odwadniających, które uwzględniają specyficzne warunki otoczenia i podłoża. Ich zastosowanie jest dopuszczalne w szczególności na autostradzie przebiegającej na terenie chronionym, w niekorzystnych warunkach gruntowo-wodnych, na terenie górskim, na obszarze osuwiskowym albo na terenie podlegającym wpływom eksploatacji górniczej. Wody opadowe z pasa drogowego autostrady odprowadzane są do odbiorników wodnych lub do ziemi. Muszą one spełniać wymagania określone w przepisach dotyczących ochrony środowiska (§ 58–60 rozporządzenia).

### **Oświetlenie**

Istotnym elementem autostrady jest jej oświetlenie. Przepisy wymagają, aby autostrada była oświetlona w następujących przypadkach:

- 1) gdy obszar, przez który przebiega, jest oświetlony i występuje zagrożenie oślepienia uczestników ruchu,
- 2) w obrębie węzła, jeżeli jedna z krzyżujących się dróg jest oświetlona lub znajduje się na nim MPO,
- 3) między odcinkami oświetlonymi, jeżeli długość odcinka nie przekracza 500 m,
- 4) na odcinku przyległym do obiektu mostowego lub tunelu, jeżeli obiekt ten jest oświetlony,
- 5) w obrębie MPO.

Miejscem, które powinno być oświetlone co najmniej w części obsługującej uczestników ruchu, jest miejsce obsługi podróżnych (MOP). Światło oświetlenia nie może zmieniać barwy znaków, a między oświetlonym a nieoświetlonym odcinkiem autostrady musi zostać wykonana strefa przejściowa o długości co najmniej 200 m o zmniejszającym się natężeniu światła. Lokalizacja słupów oświetleniowych powinna być taka, aby nie powodowały one zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i nie ograniczały widoczności, a nadto muszą być umieszczone poza skrajnią autostrady. Odległość lica słupa oświetleniowego od krawędzi jezdni nie może być mniejsza niż 1,0 m, jeżeli nie ma pasa awaryjnego lub opaski, i nie może być mniejsza niż 0,5 m od krawędzi pasa awaryjnego lub opaski (§ 61 rozporządzenia).

### **Miejsce obsługi podróżnych (MOP)**

Autostrada musi być wyposażona w miejsca obsługi podróżnych (MOP), które powinny być lokalizowane oddzielnie dla każdego kierunku ruchu. Odległość między sąsiednimi MOP nie powinna być mniejsza niż 15 km, a MOP od przejścia granicznego – nie mniej niż 3,0 km. Wyjazd z jezdni autostrady do

MOP powinien odbywać się za pomocą pasa wyłączania, wjazd zaś na autostradę przez pas włączania i nie mogą one być lokalizowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu, a w szczególności:

- 1) w strefie oddziaływania węzła, z uwzględnieniem wymagań,
- 2) w miejscu, w którym nie jest zapewniona wymagana widoczność wjazdu na jezdnię autostrady,
- 3) na odcinku autostrady o pochyleniu niwelety większym niż 4%,
- 4) nie bliżej wierzchołka łuku wypukłego niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie,
- 5) na odcinku, na którym występuje dodatkowy pas ruchu.

Strefa oddziaływania węzła obejmuje węzeł, wraz z odcinkami dróg, do miejsca, w którym jest umieszczony pierwszy znak kierunku (drogowskaz lub tablica przeddrogowskazowa).

W celu określenia cech użytkowych MOP wyróżnia się następujące ich rodzaje:

- 1) MOP I o funkcji wypoczynkowej, wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetlenie; dopuszcza się wyposażenie w obiekty małej gastronomii,
- 2) MOP II o funkcji wypoczynkowo-usługowej, wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne, oświetlenie oraz w stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe, informacji turystycznej,
- 3) MOP III o funkcji wypoczynkowej i usługowej, wyposażony w obiekty, o których mowa w punkcie poprzedzającym, obiekty noclegowe oraz, w zależności od potrzeb, w agencję poczty, banku, biur turystycznych, biur ubezpieczeniowych.

Dopuszczalne jest też wyposażenie MOP I – w punkty ładowania, stacje ładowania oraz ogólnodostępne stacje ładowania, zaś MOP II i MOP III – w punkty ładowania, stacje ładowania, ogólnodostępne stacje ładowania, punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punkty tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), stacje gazu ziemnego oraz punkty tankowania wodoru.

MOP I usytuowane naprzeciw MOP II lub MOP III muszą zostać połączone bezkolizyjnym przejściem dla pieszych. Liczbę stanowisk postojowych w części parkingowej oraz liczbę stanowisk na stacji paliw określa się indywidualnie, z uwzględnieniem w szczególności średniego dobowego ruchu w r. (SDR) i intensywności zagospodarowania autostrady. W części parkingowej MOP, w zależności od potrzeb, powinny zostać wykonane specjalnie oznakowane stanowiska do kontroli technicznej pojazdów, przy czym ich wymiary i liczbę ustala się indywidualnie. Ponadto w obrębie MOP w każdym zespole stanowisk postojowych dla samochodów osobowych winny znaleźć się nie mniej niż dwa stanowiska postojowe dla samochodów osób niepełnosprawnych, specjalnie oznakowane i usytuowane blisko wejść do budynków użyteczności publicznej. MOP II i MOP III muszą być wyposażone w sprzęt i urządzenia ratownicze, zgodnie z warun-



kami określonymi w przepisach dotyczących bezpieczeństwa pożarowego (§ 63 ust. 1–8 rozporządzenia).

### **Miejsce poboru opłat (MPO), stanowisko poboru opłat (SPO)**

Cechą charakterystyczną polskich autostrad są miejsca poboru opłat (MPO), którym może być plac poboru opłat urządzony na poszerzonej koronie autostrady (PPO) lub stanowiska poboru opłat (SPO) urządzone na poszerzonej koronie łącznicy lub w węźle. MPO powinno mieć plac dojazdowy i wyjazdowy oraz zgrupowanie stanowisk poboru opłat, które powinno być wyposażone w pasy przejazdowe, specjalny pas przejazdowy dla pojazdów ponadnormatywnych i uprzywilejowanych, wyspy dzielące stanowiska, na których są umieszczone kioski lub urządzenia do poboru opłat, urządzenia i miejsca do kontroli pojazdów ciężarowych. Liczba stanowisk poboru opłat ustalana jest w zależności od wielkości natężenia ruchu, niezbędnego czasu dla obsługi jednego pojazdu, dopuszczalnego czasu oczekiwania uczestników ruchu oraz techniki pobierania opłat. Dla każdego kierunku ruchu powinny być wykonane co najmniej dwa stanowiska poboru opłat; przy czym jedno stanowisko powinno być wyposażone w specjalny pas przejazdowy. Przy większej liczbie stanowisk i przy wahaniami kierunkowego rozkładu ruchu możliwe jest wykonanie stanowisk środkowych do przemiennej obsługi kierunków ruchu. SPO zlokalizowana równolegle do autostrady powinna być oddzielona pasem dzielącym o szerokości co najmniej 3,0 m (§ 66 i 68 rozporządzenia).

Niewątpliwie dla bezpieczeństwa ruchu na autostradzie podstawowe znaczenie mają znaki drogowe zarówno pionowe, jak i poziome. Muszą być one dobrze widoczne w dzień i w nocy, trwałe, nie powinno powodować obniżenia bezpieczeństwa ruchu drogowego z powodu niedostatecznych właściwości przeciwpoślizgowych lub nierówności, a także nie powinno utrudniać spływu wody powierzchniowej (§ 70 i 71 rozporządzenia).

### **Bariery ochronne**

Na autostradzie stosuje się bariery ochronne, które umieszcza się w miejscach, w których przewidywane skutki wypadku drogowego byłyby poważniejsze od skutków kolizji pojazdu z barierą. Muszą to być bariery spełniające kryteria powstrzymywania pojazdu określone w normie przenoszącej normę EN 1317 (§ 72–73 rozporządzenia). Ponadto na autostradzie stosuje się bariery skrajne w sytuacji, gdy:

- 1) wysokość nasypu, mierzona na krawędzi korony, jest większa niż 2,0 m i nachylenie skarpy jest większe niż 1:3,
- 2) u podnóża nasypu znajduje się obiekt lub przeszkoda niebezpieczna dla uczestników ruchu,
- 3) nasyp jest ograniczony ścianą oporową, której wysokość jest większa niż 1,5 m,

- 4) przy krawędzi korony autostrady znajduje się obiekt lub przeszkoda, której odległość od krawędzi pasa awaryjnego jest mniejsza niż 1,25 m lub od krawędzi pasa ruchu mniejsza niż 3,5 m,
- 5) na zewnętrznej stronie łuku w planie, w odległości mniejszej niż 1,5 m od krawędzi korony autostrady, może wystąpić zagrożenie dla uczestników ruchu,
- 6) w odległości od krawędzi pasa ruchu mniejszej niż 15,0 m znajduje się tor kolejowy lub tramwajowy w poziomie autostrady, w wykopie lub na nasypie niższym niż 1,8 m.

Z kolei na pasie dzielącym powinny być stosowane bariery, kiedy szerokość pasa dzielącego z opaskami jest mniejsza niż 6,0 m albo na pasie dzielącym znajdują się obiekt lub przeszkoda, której odległość od krawędzi pasa ruchu jest mniejsza niż 3,5 m. Bariery betonową pełną stosuje się w szczególności na wąskim pasie dzielącym lub jako barierę osłonową przy obiekcie i przeszkodzie albo jako barierę skrajną w tunelu i przy ścianie oporowej, bądź na odcinku autostrady niebezpiecznym dla uczestników ruchu. Dopuszczalne jest również stosowanie bariery z poręczą w celu oddzielenia ruchu pieszych od ruchu pojazdów na obszarze MOP lub MPO (§ 74 rozporządzenia). Osłony energochłonne mają zastosowanie w miejscach szczególnego zagrożenia uczestników ruchu (§ 75 rozporządzenia).

## Ogrodzenie

Innym ważnym elementem zapewniającym bezpieczeństwo na autostradzie jest ogrodzenie, które wykonuje się w celu zmniejszenia niekorzystnego oddziaływania otaczającego środowiska na bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz ze względu na bezpieczeństwo ludzi i zwierząt przebywających w pobliżu autostrady. Wymaga się, aby autostrada była ogrodzona z obu stron, na całej jej długości. Materiałem ogrodzeniowym może być siatka o konstrukcji dostosowanej do rodzaju zagrożenia lub wał ziemny z ekranem lub ekran służący ochronie środowiska. Samo ogrodzenie powinno być zlokalizowane nie bliżej niż 0,75 m – od granicy pasa drogowego autostrady i co najmniej 1,0 m od krawędzi skarpy nasypu lub skarpy wykopu; 1,5 m – od krawędzi pasa ruchu oraz 1,0 m od krawędzi pasa awaryjnego lub opaski, w celu oddzielenia MOP i MPO. Wysokość ogrodzenia powinna wynosić do najmniej 1,5 m – na obszarach zabudowanych, występowania zwierząt domowych i drobnej zwierzyny dzikiej i 2,00 m – na ciągach migracji zwierząt oraz występowania grubej zwierzyny dzikiej. Ogrodzenie wykonane z siatki do wysokości 0,75 m powinno mieć rozstaw drutów poziomych nie większy niż 0,05 m, a drutów pionowych nie większy niż 0,30 m. W pasie drogowym autostrady mogą być stosowane również inne urządzenia zabezpieczające przed wkroczeniem zwierząt na autostradę, dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym (§ 76 rozporządzenia).

## **Osłony przeciwoślńieniowe, osłony przeciwwietrzne, urządzenia sterowania i zarządzania ruchem**

Urządzeniem, które trzeba stosować w celu zapewnienia uczestnikom ruchu ochrony przed oślepieniem przez światła pojazdów nadjeżdżających z przeciwnego kierunku ruchu są osłony przeciwoślńieniowe. Muszą one przeciwdziałać oślepieniu przy wysokości oczu kierującego samochodem osobowym 1,0 m i samochodem ciężarowym 2,5 m, zapewnić osłonę na całym zagrożonym oślepieniem odcinku autostrady, jak też nie ograniczać widoczności, skrajni autostrady, nie powodować zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz zaśniewania autostrady. Dopuszczalne jest umieszczenie osłon przeciwoślńieniowych w szczególności w następujących miejscach:

- 1) między jezdniami dla przeciwnych kierunków ruchu na odcinku zagrożonym oślepieniem, w szczególności w obrębie węzła, na łuku w planie przy pochyleniu podłużnym do 2%, na którym odchylenie osi łuku od stycznej w odległości równej wymaganej widoczności na zatrzymanie nie jest większe niż szerokość pasa dzielącego zwiększona o 2 m,
- 2) wzdłuż łącznicy przylegającej do autostrady w węźle, na której ruch pojazdów jest przeciwny do kierunku ruchu na autostradzie,
- 3) między jezdnią autostrady a równoległe do niej przebiegającą inną drogą lub linią kolejową o znaczeniu państwowym w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, o ile poziom ruchu na nich może powodować oślepienie uczestników ruchu na autostradzie,
- 4) między jezdnią autostrady a MOP, na którym ruch pojazdów widoczny z autostrady odbywa się w przeciwnym kierunku.

Jako osłony przeciwoślńieniowe mogą być wykorzystane krzewy lub drzewa, urządzenia wykonane z materiałów naturalnych lub sztucznych oraz sztuczne formy terenowe, takie jak groble i wały ziemne (§ 77 rozporządzenia).

Innym urządzeniem stosowanym na autostradzie są osłony przeciwwietrzne, które powinny być stosowane na odcinku autostrady narażonym na działanie silnych wiatrów bocznych mogących zagrażać bezpieczeństwu ruchu, a w szczególności na dojazdach do mostu, tunelu, przy przekroczeniu doliny, wąwozu. Rodzaj i miejsce zastosowania osłon przeciwwietrznych określa się po rozpoznaniu siły, kierunku i częstotliwości występowania wiatru (§ 78 rozporządzenia).

W zależności od potrzeb, autostrada powinna być wyposażona w urządzenia sterowania i zarządzania ruchem obejmujące urządzenia zbierania danych o ruchu drogowym, sygnalizację świetlną na autostradzie, na węźle i na dojeździe do przejścia granicznego lub MPO. Urządzenia zarządzania ruchem mogą obejmować również zdalne kierowanie znakami o zmienianej treści i informację radiową odcinkową lub lokalną (§ 79 rozporządzenia).

Na koronie autostrady, w zależności od potrzeb, powinny zostać umieszczone znaki i sygnały drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (zgodnie z przepisami dotyczącymi prawa o ruchu drogowym), sygnalizatory

wiatru, mgły, gołoledzi, które ostrzegają uczestników ruchu o występujących zagrożeniach, urządzenia do pomiaru i kontroli ruchu, a także kolumny łączności alarmowej (§ 80 rozporządzenia).

### **Urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z autostradą**

Nie ma przeciwwskazań, aby w pasie technicznym umieszczane były urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z autostradą. Warunkiem jest, aby nie naruszały elementów technicznych autostrady oraz nie przyczyniały się do zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu lub zmniejszania wartości użytkowej autostrady. Do tego rodzaju urządzeń zalicza się: linie elektroenergetyczne wysokiego i niskiego napięcia oraz linie telekomunikacyjne (oprócz telekomunikacyjnych urządzeń końcowych), przewody kanalizacyjne niesłużące do odwodnienia autostrady, gazowe, ciepłownicze i wodociągowe, melioracje, urządzenia podziemne specjalnego przeznaczenia, inne trasy komunikacyjne, budowle niezwiązane z obsługą autostrady (§ 81 rozporządzenia).

### **Urządzenia i obiekty służące konserwacji i naprawie autostrady (OUA)**

Istotnym wymogiem w zakresie urządzeń technicznych autostrady jest konieczność wyposażenia jej w OUA, tzn. urządzenia i obiekty umożliwiające konserwację i naprawę elementów autostrady i zapewnienie przejezdności w ciągu całego roku oraz – w zależności od potrzeb – w urządzenia do likwidacji skażenia środowiska. OUA powinien zapewnić utrzymanie odcinka autostrady o długości nie większej niż 60 km, zaś ze względów organizacyjnych należy je lokalizować przy węźle. Jednak dopuszczalna jest lokalizacja OUA przy autostradzie w innym miejscu, pod warunkiem, że połączenie jego z autostradą powinno być przeznaczone wyłącznie dla pojazdów służbowych, przy czym pojazdy te nie mogą powodować zakłócenia ruchu ani pogorszenia stanu bezpieczeństwa. W budynkach technicznych OUA musi znaleźć się – w zależności od potrzeb – pomieszczenia dla urządzeń sterowania ruchem, łączności alarmowej, informacji radiowej, Policji, służb medycznych, pomocy drogowej i jednostek Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego (KSRG). Ponadto OUA, w zależności od potrzeb, muszą zostać wyposażone w obiekty i urządzenia, w tym w szczególności w garaż, magazyn, warsztat, stację meteorologiczną, parking. Rzeczą oczywistą jest, iż OUA powinno być zaopatrzone w wodę, energię elektryczną, oczyszczalnię ścieków. Autostradę wyposaża się także w place techniczne, w szczególności przeznaczone do magazynowania materiałów do zimowego utrzymania. Połączenie placu z jezdnią autostrady powinno być przeznaczone wyłącznie dla pojazdów służbowych (§ 82 rozporządzenia).

### **Pas technologiczny**

W pasie drogowym autostrady – w zależności od potrzeb – może być zlokalizowany pas technologiczny po obu lub po jednej stronie autostrady. Lokalizacja

następuje na odcinku autostrady, na którym występują potrzeby związane z utrzymaniem lub ochroną autostrady, a także do umieszczenia podziemnych urządzeń infrastruktury technicznej. Pas technologiczny, w części przeznaczony do ruchu pojazdów służb utrzymania autostrady, powinien być utwardzony, a jego lokalizacja nie powinna powodować obniżenia cech użytkowych autostrady (§ 83 rozporządzenia).

### **Konstrukcja autostradowych budowli ziemnych oraz nawierzchni autostradowej, ich stateczność i jakość wykonania**

Konstrukcje autostradowe budowli ziemnych oraz nawierzchni autostrady powinny być projektowane i wykonywane w taki sposób, aby przenosiły wszystkie oddziaływania i wpływy mogące występować podczas budowy i użytkowania, miały odpowiednią trwałość, z uwzględnieniem przewidywanego okresu eksploatacji, rodzaju wbudowanych materiałów, kosztów budowy i utrzymania, a także nie uległy zniszczeniu w stopniu nieproporcjonalnym do jej przyczyny. Użyte określenie „nawierzchnia autostrady” oznacza w tym kontekście nawierzchnię zasadniczych i dodatkowych pasów ruchu, pasów awaryjnych, pasów wyłączania i włączania oraz jezdnie łącznic, MOP i MPO (§ 84 rozporządzenia). Wspomniane wyżej wymagania uznaje się za zachowane, jeżeli są spełnione równocześnie:

- 1) warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. nr 12, poz. 116 ze zm.), zapewniające nieprzekroczenie stanów granicznych nośności i stanów granicznych przydatności do użytkowania w każdym z elementów oraz w całej konstrukcji budowli ziemnej i nawierzchni autostrady,
- 2) wymagania dotyczące materiałów i wyrobów dopuszczonych do obrotu i stosowania w budownictwie drogowym,
- 3) procedury kontrolne wykonawstwa i użytkowania określone w rozporządzeniu oraz w Polskich Normach (§ 85 rozporządzenia).

Ogólna stateczność skarp, zboczy oraz ścian oporowych, a także nośność podłoża budowli ziemnej musi odpowiadać Polskim Normom, dotyczącym posadowienia budowli. Wskaźniki stateczności skarp i zboczy określone indywidualnie metodami podanymi w Polskiej Normie nie powinny być mniejsze niż 1,5. Przy sprawdzaniu ogólnej stateczności ściany oporowej i uskoku naziemu lub w przypadku możliwości wystąpienia osuwiska zbocza łącznie ze ścianą oporową wymagane współczynniki korekcyjne muszą być zgodne z Polską Normą. Identyfikacja trzeba postępować z podłożem budowli ziemnej oraz ze sprawdzaniem stanów granicznych przydatności do użytkowania należy. Przekroczenie stanów granicznych przydatności do użytkowania uniemożliwia eksploatację budowli ziemnej na skutek jej odkształceń, przemieszczeń lub drgań. Dopuszczalne osiadania eksploatacyjne powierzchni korpusu nasypu i podłoża budowli ziemnej nie powinny przekraczać wartości również określonych w Polskiej

Normie, jednak obliczenia osiadania nasypu i podłoża budowli ziemnej mogą być pominięte, jeśli do głębokości strefy aktywnej, określonej zgodnie z Polską Normą, występują grunty skaliste i kamieniste, niespoiste (drobnoziarniste i gruboziarniste w stanie średnio zagęszczonym, zagęszczonym lub bardzo zagęszczonym) bądź też spoiste w stanie zwartym, półzwartym i twaroplastycznym. W przypadku posadowienia nasypu na gruntach bardzo ściśliwych, konstrukcja budowli ziemnej musi zostać sprawdzona obliczeniowo (§ 86 rozporządzenia).

### **Nawierzchnia autostrady**

Ważnym elementem autostrady jest konstrukcja i stan nawierzchni autostrady. Przyjmuje się, że stany graniczne jej nośności są przekroczone, jeżeli konstrukcja osiągnęła stan zmęczenia, charakteryzujący się obniżonymi właściwościami mechanicznymi materiałów nawierzchni. Kryterium stanu granicznego nośności szczegółowo określone zostały w załączniku nr 5 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych. Natomiast stany graniczne przydatności do użytkowania uważa się za przekroczone, jeżeli degradacja nawierzchni osiągnęła poziom uniemożliwiający bezpieczne użytkowanie konstrukcji. Nawierzchnia autostrady musi być tak projektowana i wykonana, aby:

- 1) przenosiła wszystkie oddziaływania i wpływy mogące występować podczas budowy i użytkowania,
- 2) miała odpowiednią trwałość, z uwzględnieniem przewidywanego okresu eksploatacji, rodzaju wbudowanych materiałów, kosztów budowy i utrzymania,
- 3) nie ulegała zniszczeniu w stopniu nieproporcjonalnym do jej przyczyny – w warunkach prognozowanego ruchu, w okresie eksploatacji nie krótszym niż 30 lat. Wyjaśnić należy, że okresem eksploatacji jest czas między oddaniem nawierzchni do użytku a osiągnięciem przez tę nawierzchnię stanu granicznego nośności lub przydatności do użytkowania (§ 93 rozporządzenia). Dopuszczalna wartość nacisku na pojedynczą oś pojazdu dla nawierzchni autostrady wynosi 115 kN (§ 94 rozporządzenia). Nowa lub modernizowana nawierzchnia autostrady musi być dostosowana do przewidywanego natężenia ruchu, a jako podstawę należy przyjmować wyniki ostatniego generalnego pomiaru ruchu dotyczące w szczególności natężenia ruchu oraz struktury rodzajowej pojazdów. W strukturze rodzajowej ruchu, dla celów wymiarowania nawierzchni, powinno uwzględniać się co najmniej następujące kategorie pojazdów: samochody ciężarowe bez przyczep, pojazdy członowe (samochody ciężarowe z przyczepami, ciągniki siodłowe), autobusy i inne (pojazdy nietypowe) (§ 95 rozporządzenia).

### **Bezpieczeństwo pożarowe i inne miejscowe zagrożenia**

Na autostradzie, podobnie jak na każdej innej drodze, muszą być zachowane wymogi w zakresie bezpieczeństwa dotyczącego możliwości wystąpienia pożaru,

klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia<sup>190</sup>, co w praktyce oznacza, iż zarówno autostrada, jak i urządzenia z nią związane powinny być zaprojektowane i wybudowane w sposób utrudniający rozprzestrzenianie się pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia, umożliwiający dostęp służb ratowniczych do miejsca zdarzenia, a ponadto niepogarszający stanu bezpieczeństwa ludzi, obiektów budowlanych i terenów znajdujących się w sąsiedztwie autostrady, a w szczególności niewydłużający czasu dojazdu służb ratowniczych oraz dostępu do zaopatrzenia wodnego dla celów ratowniczych. Warunki bezpieczeństwa, w tym warunki podjęcia działań przez służby ratownicze, powinny być uzgodnione na etapie projektowania autostrady z właściwymi komendantami wojewódzkimi Państwowej Straży Pożarnej oraz Policji oraz między koncesjonariuszem a administracją drogową, Policją, pogotowiem ratunkowym oraz podmiotami KSRG w zakresie realizacji przez te podmioty ich zadań ustawowych w odniesieniu do autostrad. Wymagania dotyczące zasad i organizacji prowadzenia działań ratowniczych na autostradzie powinny być zawarte w planach działań ratowniczych (§ 98 rozporządzenia).

### **Przejazdy awaryjne**

Niezwykle ważne dla bezpieczeństwa jest też, aby w pasie dzielącym jezdnie autostrady zostały wykonane przejazdy awaryjne na jezdnię przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu, w odstępach nie większych niż 4 km, z wyłączeniem tuneli, mostów i wiaduktów. Powinny one być lokalizowane w szczególności w obrębie MOP, OUA i PPO, a także przy węzłach, tunelach, mostach i wiaduktach. Przejazd awaryjny przez pas dzielący musi mieć konstrukcję nawierzchni taką jak jezdnia autostrady, ukształtowanie umożliwiające przejazd pojazdów z jednej jezdni na drugą oraz zapewniać sprawne odprowadzenie wody powierzchniowej. Jego długość powinna być dostosowana do potrzeb i nie może być mniejsza niż 75 m i nie należy na nim umieszczać żadnych obiektów i urządzeń, z wyjątkiem bariery ochronnej, która powinna mieć łatwo rozbieralną konstrukcję, nieutrudniającą w stanie złożonym ruchu na autostradzie. W rejonie wyznaczonych przejazdów drogowych, w zależności od potrzeb służb ratowniczych lub służb utrzymania, powinny być zapewnione wjazdy awaryjne z drogi krzyżującej się z autostradą na każdą jezdnię autostrady. Na przejeździe awaryjnym przez pas dzielący nie wolno jest umieszczać żadnych obiektów i urządzeń, z wyjątkiem bariery ochronnej, która powinna mieć łatwo rozbieralną konstrukcję, nieutrudniającą w stanie złożonym ruchu na autostradzie (§ 101–102 rozporządzenia).

---

<sup>190</sup> Według definicja zawartej w art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 961) pojęcie „inne miejscowe zagrożenie” oznacza zdarzenie wynikające z rozwoju cywilizacyjnego i naturalnych praw przyrody niebędące pożarem ani klęską żywiołową, stanowiące zagrożenie dla życia, zdrowia, mienia lub środowiska, któremu zapobieżenie lub którego usunięcie skutków nie wymaga zastosowania nadzwyczajnych środków.

## Parkingi dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne

MOP II i MOP III powinny być wyposażone w parkingi ze stanowiskami postojowymi przeznaczonymi dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Liczba miejsc postojowych powinna stanowić co najmniej 10% liczby wszystkich stanowisk postojowych dla samochodów ciężarowych, przy czym nie mniej niż dwa. Tego rodzaju stanowiska nie mogą być usytuowane:

- 1) w odległości mniejszej niż 30 m od budynków lub urządzeń przeznaczonych dla uczestników ruchu,
- 2) w odległości mniejszej niż 15 m od hydrantów lub stanowisk postojowych dla innych pojazdów,
- 3) w zagłębieniach terenu, w terenie podmokłym oraz w odległości mniejszej niż 10 m od rowów, studzienek lub urządzeń melioracyjnych.

Muszą posiadać odrębny system odwodnienia, zaopatrzone w urządzenia do przejmowania i neutralizacji wycieków niebezpiecznych substancji. Nawierzchnia stanowiska postojowego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne powinna być utwardzona, nienasiąkliwa oraz zapobiegająca przenikaniu materiałów niebezpiecznych do gruntu i urządzeń melioracyjnych, a ich ukształtowanie musi uniemożliwiać rozprzestrzenianie się ewentualnego rozlewu materiały niebezpiecznych poza ich teren. Wyposażenie w zakresie przeciwpożarowym tego rodzaju parkingu oraz jego zaopatrzenie wodne dla celów ratowniczych powinny spełniać wymagania określone w przepisach dotyczących warunków technicznych parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (§ 103 rozporządzenia)<sup>191</sup>.

## Bramy i wyjścia awaryjne

W ogrodzeniu pasa drogowego autostrady powinny zostać umieszczone bramy awaryjne o szerokości nie mniejszej niż 3,6 m, usytuowane w miejscach zapewniających dostęp do zaopatrzenia wodnego dla służb ratunkowych i dróg pożarowych. Bramy te muszą być zamknięte i w uzasadnionych przypadkach otwierane przez służby, dla których są one przeznaczone i posiadać doprowadzony utwardzony dojazd.

W zainstalowanych na autostradzie drogowych urządzeniach przeciwhałasowych o długości większej niż 400 m powinny znaleźć się wyjścia awaryjne, każde o szerokości (w świetle ościeżnicy) nie mniejszej niż 1,4 m i wysokości (w świetle ościeżnicy) nie mniejszej niż 2,5 m, w odstępach nie większych niż co 200 m. Między wyjściami awaryjnymi muszą zostać umieszczone – w odstępach nie rzadziej niż co 500 m – widoczne dla uczestników ruchu informacje wskazujące kierunek, w którym znajduje się najbliższe tego rodzaju wyjście. Ponadto do

---

<sup>191</sup> Chodzi o przepisy zawarte w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie warunków technicznych parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz.U. z 2012 r., poz. 1293).



wyjścia awaryjnego musi być doprowadzone utwardzone dojsście (§ 105 rozporządzenia).

### **Wymagania przeciwpożarowe w stosunku do urządzeń przeciwhałasowych**

Drogowe urządzenia przeciwhałasowe powinny spełniać wymagania co najmniej klasy 2 odporności na pożar zarośli, zgodnie z Polską Normą dotyczącą wymagań pozaakustycznych w zakresie ogólnego bezpieczeństwa. Tego rodzaju urządzenia powinny być wykonane z materiałów klasy reakcji na ogień, zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej wyrobów budowlanych – w przypadku ekranów całkowicie przekrywających drogę – co najmniej klasy B-s1, d0, zaś w odniesieniu do ekranów, które częściowo przekrywają pas ruchu lub są usytuowane w odległości mniejszej niż 8 m od budynków – co najmniej klasy D (§ 105a rozporządzenia).

### **Łączność alarmowa**

Istotnym elementem bezpieczeństwa na autostradzie jest łączność alarmowa, umożliwiająca osobom znajdującym się w pasie drogowym autostrady wezwanie pomocy w ciągu całej doby, a kolumny alarmowe powinny być umieszczone w szczególności przy gruntowym poboczu autostrady po obu stronach autostrady naprzeciwko siebie w odstępach nie większych niż 2 km, natomiast na MOP oraz w innych miejscach w zależności od potrzeb. Kolumna alarmowa, oznaczona numerem i standardowym znakiem z symbolem słuchawki, musi być wyraźnie widoczna z jezdni, obok której się znajduje, w każdych warunkach atmosferycznych i wyposażona w sygnalizator zagrożenia, włączany przez służby zarządzające ruchem. Powinna być umieszczona na platformie, o wymiarach nie mniejszych niż 1,5 m na 1,0 m, a dojsście do niej od strony jezdni musi mieć szerokość nie mniejszą niż 1,0 m i być przystosowane dla osób niepełnosprawnych, a ponadto umieszczona przy krawędzi korony autostrady i być zabezpieczona barierą ochronną. Każda kolumna musi posiadać piktogramy przedstawiające czynności, które należy wykonać w celu wezwania pomocy. Dodatkowo wymagane jest umieszczenie – na odcinku między kolumnami po prawej stronie jezdni autostrady – w odstępach nie rzadziej niż co 100 m, informacji wskazującej kierunek, w którym znajduje się najbliższa kolumna alarmowa. Wymaga się, aby łączność alarmowa była układem nadawczo-odbiorczym, z ciągłą kontrolą niezawodności i identyfikacji miejsca nadania sygnału (§ 107 rozporządzenia).

W OUA powinno znajdować się centrum koordynacji działań ratowniczych wyposażone w środki techniczne i materiałowe dostosowane do potrzeb ratowniczych, zaś MPO musi być dodatkowo wyposażone w jedną gaśnicę o masie środka gaśniczego nie mniejszej niż 6 kg na dwa stanowiska poboru opłat (§ 109 i 110 rozporządzenia).

## Wyjazdy i wjazdy na jezdnię autostrady

Wyjazdy i wjazdy na jezdnię autostrady, łącznicy oraz na jezdnię zbierająco-rozprowadzającą powinny być łatwo rozpoznawalne oraz zrozumiałe dla uczestników ruchu, a ich rozmieszczenie nie może stanowić uciążliwości dla ruchu oraz zagrożenia bezpieczeństwa. Rozmieszczenie wyjazdów i wjazdów uznaje się za właściwe, jeżeli:

- 1) odległość między ostatnim wjazdem i pierwszym wyjazdem sąsiadujących ze sobą węzłów, węzła z MOP lub PPO, a także MOP i PPO, jest nie mniejsza niż 2700 m w przypadku węzła typu WA, nie mniejsza niż 2000 m w przypadku węzła typu WB, a w przypadku PPO nie mniejsza niż 600 m; odległość ta jest mierzona od końca pasa włączania do początku pasa wyłączenia węzła, MOP lub PPO,
- 2) odległość między dwoma następującymi po sobie wyjazdami z jezdni autostrady na węźle jest nie mniejsza niż 300 m, 250 m i 200 m, odpowiednio dla prędkości projektowych autostrady 120, 100 i 80 km/h; odległość ta jest mierzona od końca pierwszego pasa wyłączenia do początku drugiego pasa wyłączenia,
- 3) odległość między dwoma następującymi po sobie wjazdami na jezdnię autostrady na węźle jest nie mniejsza niż 200 m; odległość ta jest mierzona od końca pierwszego pasa włączania do końca powierzchni wyłączzonej z ruchu otwierającej następny pas włączania.

Wymagania powyższe uznaje się w odniesieniu do jezdni łącznicy i jezdni zbierająco-rozprowadzającej w węźle za spełnione, jeżeli odległość między kolejnymi wyjazdami z łącznicy lub z jezdni zbierająco-rozprowadzającej jest nie mniejsza, niż wynika to z możliwości umieszczenia informacyjnych znaków pionowych, zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach w sprawie znaków i sygnałów drogowych, bądź gdy odległość między kolejnymi wjazdami na łącznicę lub jezdnię zbierająco-rozprowadzającą jest nie mniejsza niż 150 m, przy czym odległość ta jest mierzona od końca pierwszego pasa włączania do początku drugiego pasa włączania (§ 115 rozporządzenia).

## Urządzenia zapobiegające wejściu na pas drogowy zwierząt i osób niebędących jego użytkownikami

Autostrada musi też być wyposażona w urządzenia zapobiegające wejściu na pas drogowy osób niebędących jej użytkownikami oraz zwierząt, jeżeli ich obecność może stanowić uciążliwość dla ruchu lub zagrożenie jego bezpieczeństwa. Niezbędne szlaki turystyczne oraz migracji zwierząt, przecięte w wyniku budowy lub eksploatacji autostrady, powinny być odtworzone przez budowę nadziemnych lub podziemnych przejść, zgodnie z przepisami odrębnymi dotyczącymi ochrony środowiska (§ 116 rozporządzenia).

## Widoczność

Dość rygorystyczne wymagania stawiane są widoczności na autostradzie. Między innymi na każdym pasie jezdni autostrady powinna być zapewniona co najmniej odległość widoczności pozwalająca kierującemu pojazdem poruszającym się z prędkością 130 km/h przy prędkości projektowej 120 km/h, 110 km/h przy prędkości projektowej 100 km/h i 100 km/h przy prędkości projektowej 80 km/h na zatrzymanie pojazdu przed przeszkodą na jezdni. Wspomniane wymaganie uznaje się za spełnione, jeżeli cel obserwacji znajdujący się nad osią pasa ruchu, na wysokości nie większej niż 0,45 m przy prędkości projektowej 120 i 100 km/h, na wysokości nie większej niż 0,30 m przy prędkości projektowej 80 km/h, na wysokości nie większej niż 0,15 m przy prędkości projektowej 70 km/h i 0,0 m przy prędkości projektowej mniejszej niż 70 km/h, jest widoczny z punktu obserwacyjnego, zlokalizowanego na wysokości 1,0 m nad osią tego samego pasa ruchu z odległości nie mniejszej niż podana w tabeli 26.

Tabela 26. Najmniejsza odległość widoczności na zatrzymanie na pochyleniu

Prędkość (km/h)	Najmniejsza odległość widoczności na zatrzymanie [m], na pochyleniu										
	-10%	-8%	-6%	-4%	-2%	0%	2%	4%	6%	8%	10%
130	-	-	390	350	330	310	300	290	280	-	-
120	-	-	340	310	290	270	260	250	240	-	-
110	-	-	280	260	240	230	220	200		-	
100	-		220	200	190			170		-	
90	210		180		160			140		130	
80	160		140		120			110		100	
70	110		100		90			85		80	
60	80				70			60			
50	55				50			45			
40	40				35						
30	25				20						

Źródło: § 117 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych...

Także na łącznicy, jezdni zbierająco-rozprowadzającej oraz na jezdni manewrowej MOP musi być zapewniona co najmniej odległość widoczności prędkość jakiej mowa jest wyżej, przyjmując prędkość projektową każdej z wymienionych jezdni (§ 117 rozporządzenia).

Na wyjeździe na jezdnię autostrady, jezdnię zbierająco-rozprowadzającą lub na jezdnię łącznicy muszą być zapewnione wolne od przeszkód pola widoczności. Z kolei na wyjeździe z jezdni autostrady powinna zostać zapewniona widoczność nosa wyspy dzielącej pas wyłączania od jezdni z odległości nie mniejszej niż 180 m, a na wyjeździe z łącznicy lub jezdni zbierająco-rozprowadzającej z odległości nie mniejszej niż 100 m. Podane odległości mogą być zmniejszone

nie więcej niż o jedną czwartą w węzłach na obszarze zabudowanym, wszystkie wymienione ustalenia dotyczą także wyjazdu i wjazdu do MOP oraz OUA. Należy pamiętać, że nie są przeszkodami poruszające się pojazdy, pnie pojedynczych drzew, podpory znaków drogowych, słupy oświetleniowe oraz wąskie urządzenia o szerokości nie większej niż 0,5 m, o ile nie stanowią efektu przesłony (§ 118 rozporządzenia).

### **Nawierzchnia**

Nawierzchnia autostrady musi zapewniać bezpieczeństwo użytkowania przez spełnienie wymagań w zakresie równości podłużnej, równości poprzecznej (koleiny) oraz właściwości przeciwpoślizgowych (§ 119 rozporządzenia). Pod pojęciem „nawierzchnia autostrady” rozumieć należy nawierzchnię zasadniczych i dodatkowych pasów ruchu, pasów awaryjnych, pasów wyłączania i włączania oraz jezdnie łącznic MOP i MPO. W celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania nawierzchni autostrady wymagane jest realizowanie procedury kontroli wykonawstwa, a także prowadzenie okresowej kontroli parametrów technicznych nawierzchni decydujących o bezpieczeństwie użytkowania, umożliwiającą klasyfikację stanu technicznego nawierzchni. Elementami systemu okresowej kontroli są pomiary parametrów technicznych nawierzchni autostrady oraz ocena stanu technicznego nawierzchni. Kontrola stanu technicznego nawierzchni autostrady dotyczy każdej jezdni autostrady i obejmuje równość podłużną, równość poprzeczną, właściwości przeciwpoślizgowe, stan powierzchni (pęknięcia, ubytki i deformacje) i nośność (§ 120 rozporządzenia).

Nowe i remontowane nawierzchnie autostrady podlegają technicznemu odbiorowi robót zanikających, odbiorowi przed oddaniem do użytkowania oraz przed upływem gwarancji. Odbiór robót zanikających oraz przed upływem gwarancji dotyczy oceny parametrów technicznych konstrukcji nawierzchni i warstw konstrukcyjnych. Odbiór przed upływem gwarancji obejmuje ocenę konstrukcji nawierzchni autostrady. Badaniom odbiorczym nawierzchni autostrady podlegają w szczególności parametry związane z cechami użytkowymi, to jest równość podłużna, profil poprzeczny oraz właściwości przeciwpoślizgowe. Warunki prowadzenia odbiorów nawierzchni autostrady w zakresie wymienionych cech są określone w załączniku nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych. Nośność uznaje się za dobrą, jeżeli nawierzchnia uzyskuje pozytywne oceny następujących badań, wykonywanych zgodnie z Polskimi Normami: zagęszczenia podłoża gruntowego, jakości surowców, jakości materiałów i mieszanek, jakości wykonania warstw nawierzchni oraz jeżeli grubości warstw określone na podstawie rzędnych wysokościowych podłoża gruntowego, podbudowy i warstwy ścieralnej lub warstwy nawierzchniowej z betonu cementowego są zgodne z wymaganiami, o których mowa jest w załączniku nr 4 do wspomnianego wyżej rozporządzenia (§ 121 rozporządzenia).

Z kolei warunki przeprowadzania pomiarów parametrów technicznych nawierzchni autostrady oraz klasyfikacja stosowana do oceny jej stanu zostały określone w załączniku nr 5 do tego rozporządzenia. Warunki bezpiecznego użytkowania nawierzchni autostrady uważa się za spełnione, jeżeli kwalifikuje się ona do klasy C lub wyższej (tzn. A lub B) ze względu na ocenę jej parametrów technicznych, o których mowa w załączniku nr 5 do wymienionego rozporządzenia. Do ich przekroczenia dojdzie w sytuacji, gdy nawierzchnia kwalifikuje się do klasy D ze względu na ocenę co najmniej jednego z parametrów technicznych, o których mowa w załączniku nr 5 do wspomnianego wyżej rozporządzenia (§ 122 ust. 1–3 rozporządzenia). Powołane klasy stanu nawierzchni autostrady (tzn. A, B, C i D) ocenia się na podstawie następujących parametrów techniczno-eksploatacyjnych: równości podłużnej, równości poprzecznej, stanu powierzchni nawierzchni, stanu nośności oraz oceny właściwości przeciwpoślizgowych. Wyróżnia się cztery klasy stanu technicznego nawierzchni autostrady:

- 1) klasa A – stan dobry: pożądany stan nawierzchni, w którym nie planuje się żadnych przedsięwzięć utrzymaniowych; ocenę parametrów technicznych należy wykonywać nie rzadziej niż co trzy lata,
- 2) klasa B – stan zadowolający: własności użytkowe nawierzchni, jak i jej nośność są obniżone, nie stwarzają jednak niebezpieczeństwa dla użytkowników; ocenę właściwości przeciwpoślizgowych i równości poprzecznej należy wykonywać nie rzadziej niż co dwa lata, natomiast ocenę pozostałych parametrów nie rzadziej niż co trzy lata,
- 3) klasa C – stan niezadowolający: własności użytkowe nawierzchni, jak i jej nośność są obniżone; wymagana jest coroczna ocena parametrów technicznych oraz włączenie nawierzchni do planu remontów,
- 4) klasa D – stan zły: nawierzchnia przekroczyła stan graniczny nośności lub przydatności do użytkowania i niezwłocznie powinna być poddana naprawie.

W przypadkach szczególnych, to jest przy zanotowaniu wartości równości poprzecznej lub podłużnej w klasie C lub wystąpieniu spękań świadczących o potencjalnej utracie nośności, wymagane jest wykonanie pomiarów ugięć nawierzchni na wskazanych odcinkach.



## Rozdział 4.

# ZARZĄDCY DRÓG PUBLICZNYCH I ICH OBOWIĄZKI

Pojęcie „zarządca drogi” nie zostało zdefiniowane w tzw. słowniku ustawowym zawartym w art. 4 ustawy o drogach publicznych. W potocznym rozumieniu znamię „zarząd” oznacza zespół ludzi kierujących (administrujących) pracą jakiejś instytucji lub organizacji. Z treści art. 19 ust. 2 wspomnianej ustawy wynika, że zarządcami dróg publicznych są dla dróg:

- 1) krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
- 2) wojewódzkich – zarząd województwa,
- 3) powiatowych – zarząd powiatu,
- 4) gminnych – wójt, burmistrz, prezydent miasta.

Pierwszy z wymienionych podmiotów jest organem administracji rządowej, zaś trzy kolejne – organami jednostek samorządu terytorialnego. Do właściwości wszystkich tych zarządców dróg należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg. Są oni obowiązani do takiego działania, by podlegająca ich zarządowi droga była wykorzystywana zgodnie z przeznaczeniem, zaś pod względem technicznym zapewniała bezpieczeństwo jej użytkownikom. Natomiast do ich konkretnych obowiązków należy w szczególności:

- 1) opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tym organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- 2) opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich,
- 3) pełnienie funkcji inwestora,
- 4) utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, z wyjątkiem części pasa drogowego, na którym usytuowany jest przystanek lub inne urządzenie służące do obsługi podróżnych,
- 5) realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu,
- 6) przygotowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju,
- 7) koordynacja robót w pasie drogowym,
- 8) wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych,

- 9) prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom,
- 10) sporządzanie informacji o drogach oraz przekazywanie ich Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad,
- 11) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwatorskich lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- 12) badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- 13) wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających,
- 14) przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników,
- 15) przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiskowym mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg,
- 16) wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia,
- 17) dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego,
- 18) utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów,
- 19) nabywanie nieruchomości pod pasy drogowe dróg publicznych i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do tych nieruchomości,
- 20) nabywanie innych niż wyżej wymienione nieruchomości na potrzeby zarządzania drogami i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego do nich prawa,
- 21) zarządzanie i utrzymywanie kanałów technologicznych oraz pobieranie opłat z tytułu ich dzierżawy lub najmu,
- 22) zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej (art. 20 ustawy).

Ponadto na zarządców dróg krajowych i wojewódzkich nałożony został dodatkowy obowiązek w zakresie budowy, przebudowy, remontu i utrzymania parkingów przeznaczonych dla postoju pojazdów wykonujących przewozy drogowe, wynikający z konieczności przestrzegania przepisów o czasie prowadzenia pojazdów oraz przepisów o ograniczeniach i zakazach ruchu drogowego, a także miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów (art. 20a ustawy).

Użyte wcześniej określenie „utrzymanie drogi” rozumieć należy jako wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej (art. 4 pkt 20 ustawy). Z kolei „zielen przydrożna” to



roślinność umieszczona w pasie drogowym, mająca na celu w szczególności ochronę użytkowników drogi przed oślepieniem przez pojazdy nadjeżdżające z kierunku przeciwnego, ochronę drogi przed zawiewaniem i zaśnieżaniem, ochronę przyległego terenu przed nadmiernym hałasem, zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby (art. 4 pkt 22 ustawy). Tego rodzaju roślinność nie może być uznana za las, pomimo, że np. z nim bezpośrednio sąsiaduje. Ma ona bowiem inne przeznaczenie<sup>192</sup>. W pojęciu „zieleń przydrożna” mieści się także przydrożny trawnik<sup>193</sup>.

Kanałem technologicznym jest ciąg osłonowych elementów obudowy, studni kablowych oraz innych obiektów lub urządzeń służących umieszczeniu albo eksploatacji urządzeń infrastruktury technicznej związanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, a także linii telekomunikacyjnych wraz z zasilaniem oraz linii elektroenergetycznych, niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego (art. 4 pkt 15a ustawy). Szczegóły techniczne dotyczące tego rodzaju urządzeń zawarte są w rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne<sup>194</sup>.

Uprawnienie zarządcy drogi do wydawania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg (art. 20 pkt 8 ustawy) jest regulacją, którą należy kwalifikować jako przepis szczególny w rozumieniu art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. Przepis ten (tzn. art. 32 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego) nakłada na inwestora ubiegającego się o pozwolenie na budowę lub rozbiórkę obiektu budowlanego, obowiązek wcześniejszego uzyskania wymaganych przepisami szczególnymi pozwoleń, uzgodnień lub opinii innych organów. Takim pozwoleniem jest właśnie zgoda na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z drogi. Zarządca drogi, realizując obowiązek ochrony dróg, ma obowiązek monitorowania drogi (dróg) mu podległej, a w tym celu może korzystać z opinii i analiz przez siebie zleczanych i nie są to dowody zbierane w postępowaniu administracyjnym. Wyniki tych analiz czy ekspertyz mają służyć wywiązywaniu się zarządcy z nałożonych na niego obowiązków ustawowych nie mogą być kontestowane przez strony prowadzonych postępowań w sprawach dotyczących zezwoleń na zajęcie pasa drogowego<sup>195</sup>.

Prawo zarządcy drogi do wprowadzenia ograniczeń lub nawet zamykania dróg i drogowych obiektów inżynierskich (most, tunel, przepust, konstrukcja oporowa), o którym mowa jest w art. 20 pkt 14 ustawy, nakłada na niego obo-

---

<sup>192</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 21 listopada 2008 r., sygn. IV SA/Wa 1410/08, Lex nr 521851.

<sup>193</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. II GSK 155/1113, Lex nr 1485490.

<sup>194</sup> Dz.U. z 2015 r., poz. 680. Rozporządzenie obowiązuje od dnia 16 sierpnia 2015 r.

<sup>195</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 4 marca 2008 r., sygn. VI SA/Wa 2123/07, Lex nr 481234

wiązek każdorazowego wykazania przesłanki decydującej o wyborze jednego z możliwych rozwiązań<sup>196</sup>.

Oprócz wymienionych wcześniej zadań zarządcy drogi, dodatkowe obowiązki nałożone zostały na zarządcę drogi krajowej (tzn. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad) oraz drogi wojewódzkiej (tzn. zarząd województwa). Odpowiadają oni za budowę, przebudowę, remont i utrzymanie:

- 1) parkingów przeznaczonych dla postoju pojazdów wykonujących przewozy drogowe wynikające z konieczności przestrzegania przepisów o czasie prowadzenia pojazdów oraz przepisów o ograniczeniach i zakazach ruchu drogowego,
- 2) miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów (art. 20a ustawy).

Wspomniane parkingi przeznaczone są przede wszystkim dla postoju pojazdów samochodowych lub zespołów pojazdów wykonujących przewozy drogowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz autobusów, wykonujących przewozy drogowe, których kierowcy muszą mieć możliwość skorzystania z:

- 1) przerwy w jeździe lub odebrania odpoczynku dziennego, wynikającego w szczególności z przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85<sup>197</sup> oraz ratyfikowanej na mocy Oświadczenia Rządowego z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej ustawy<sup>198</sup>,
- 2) postoju wynikającego z ograniczeń lub zakazów ruchu określonych przepisami rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach<sup>199</sup>.

Jeszcze inne zadania – niezależnie od wcześniej podanych – nakłada na zarządcę drogi przepis art. 20b ustawy, który nakazuje instalację w pasie drogowym stacjonarnych urządzeń rejestrujących, obudów na te urządzenia, ich usuwanie oraz utrzymanie zewnętrznej infrastruktury dla zainstalowanych urządzeń. Owe „urządzenia rejestrujące” to stacjonarne, przenośne albo zainstalowane

<sup>196</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 15 kwietnia 2008 r., sygn. II SA/Wr 692/07. Lex nr 506793.

<sup>197</sup> Dz.Urz. UE L 102 z 11.04.2006, s. 1, ze zm.

<sup>198</sup> Dz.U. z 1999 r., nr 94, poz. 1087; sprost. Dz.U. z 2009 r. nr 11, poz. 12.

<sup>199</sup> Dz.U. z 2013 r., poz. 839.

w pojeździe lub na statku powietrznym urządzenia ujawniające i zapisujące za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami (art. 2 pkt 59 Prawa o ruchu drogowym). Czynność zainstalowania lub usunięcia tego rodzaju urządzenia albo obudowy na te urządzenia dokonywana jest na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego bądź też z własnej inicjatywy zarządcy drogi, ale za zgodą Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Zadanie te są finansowane przez zarządcę drogi. W odniesieniu do dróg zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, wszystkie obowiązki w zakresie urządzeń rejestrujących wykonuje Główny Inspektor Transportu Drogowego. Poza zarządcą drogi, Policją, Inspekcją Transportu Drogowego i strażami gminnymi (miejskimi), żadne inne podmioty nie mają prawa instalowania, usuwania, a także eksploatacji (bieżącej obsługi) urządzeń rejestrujących lub obudów na te urządzenia. Nie oznacza to jednak, że nie mogą one zlecać w swoim imieniu innym podmiotom wszystkich wspomnianych czynności związanych z fotoradarami stacjonarnymi.

Ważnym obowiązkiem każdego zarządcy drogi wynikającym wprost z treści art. 20f ustawy jest również uwzględnianie uchwał rady gminy, w których dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców wskazane zostaną wstępne miejsca lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych, jak też udostępnianie nieodpłatnie gminie na jej wniosek części pasa drogowego w celu budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróżnych. O ostatecznej lokalizacji przystanku komunikacyjnego decyduje zarządcą drogi, uwzględniając charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>200</sup>.

Zarządcą drogi wojewódzkiej, powiatowej, gminnej, a także prezydent miasta sprawujący zarząd wszystkich dróg publicznych (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) w granicach miasta na prawach powiatu, są uprawnieni do wykonywania swoich obowiązków w tym zakresie (tzn. zarządu dróg) przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej przez sejmik województwa lub radę powiatu albo radę gminy. W razie braku takiej jednostki, zadania zarządu drogi wykonywane są przez zarządcę (art. 21 ust. 1 ustawy). Jednostce organizacyjnej będącej zarządem dróg przysługuje przymiot strony w postępowaniu w sprawach zatwierdzenia podziału nieruchomości w trybie art. 98 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami<sup>201</sup>.

Należy w tym miejscu zacytować pogląd Sądu Apelacyjnego w Szczecinie, w który stwierdził, że „żaden z przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych nie przyznaje jednostkom organizacyjnym będącym zarządami dróg utworzonymi przez zarządcę drogi, osobowości prawnej. Brak również przepisu szczególnego, który przyznawałby Zachodniopomorskiemu Zarządowi

---

<sup>200</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 21 lutego 2018 r., sygn. II SA/Go 1109/17, Lex nr 2454433.

<sup>201</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 lutego 2009 r., sygn. I OSK 345/08, Lex nr 529522.

Dróg Wojewódzkich osobowość prawną. Zatem zdolność sądowa przysługuje wyłącznie Województwu Zachodniopomorskiemu, które posiada osobowość prawną z mocy przepisu art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie wojewódzkim. Nie kwestionując stanowiska, że brak zdolności sądowej strony nie może być uzupełniony przez wstąpienie do udziału w sprawie podmiotu mającego tę zdolność zamiast podmiotu, który zdolności tej mieć nie może, stwierdzić należy, iż tego typu przypadek nie zachodzi w sytuacji, gdy brak zdolności sądowej ma być usunięty poprzez pozwanie osoby prawnej w miejsce jej jednostki organizacyjnej. Nie doprowadzi to bowiem do zmiany tożsamości strony, gdyż skoro jednostka taka funkcjonuje w strukturach osoby prawnej, to jej byt jest pochodną istnienia tej osoby, a zatem nie dojdzie do takiej zmiany »strony«, która miałaby walor przekształcenia podmiotowego, czyli takiego, które skutkowałoby wstąpieniem do sprawy podmiotu całkowicie niezależnego i odrębnego od podmiotu, który pierwotnie został wskazany jako strona<sup>202</sup>. W przypadku miasta stołecznego Warszawy, to Zarząd Dróg Miejskich jest jednostką organizacyjną, wykonującą zadania prezydenta m.st. Warszawy, będącego zarządcą wszystkich dróg publicznych na obszarze miasta, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych. Zarząd Dróg Miejskich wywodzi wszystkie swoje kompetencje od Prezydenta, nie posiadając odrębnych, samodzielnych uprawnień. Posiadanie przez gminną jednostkę organizacyjną zdolności sądowej nie przesądza jeszcze o posiadaniu przez nią legitymacji skargowej<sup>203</sup>. Zarząd drogi nie jest organem administracji publicznej, lecz jednostką organizacyjną powołaną do obsługi takiego organu administracji, którym zawsze pozostaje zarządca drogi. Jeżeli akty administracyjne są wydawane przez pracownika zarządu drogi, to też są to akty zarządcy drogi, gdyż pracownicy ci, wydając takie akty działają w imieniu zarządcy, a nie własnym, jako odrębne od zarządcy organy administracji. W sytuacji, gdy organ wydający decyzję o warunkach zabudowy i zarządca drogi, który ma tę decyzję uzgodnić, to jeden i ten sam organ, brak jest potrzeby dokonania uzgodnienia. Kwestie, które winien ocenić zarządca drogi ocenia samodzielnie przed wydaniem decyzji o warunkach zabudowy organ właściwy do wydania tej decyzji<sup>204</sup>.

Zgodzić należy się z poglądem, że upoważnienie do wydawania decyzji administracyjnych w sprawach indywidualnych musi być udzielane konkretnym osobom (pracownikom) wskazanym imiennie, a nie poprzez odniesienie takiego upoważnienia tylko do stanowiska (dyrektor zarządu dróg gminnych, kierownik wydziału itp.) i zamieszczenie go np. w statucie zarządcy drogi<sup>205</sup>. Upoważnienie

<sup>202</sup> Postanowienie Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 21 czerwca 2006 r., sygn. I Acz 134/05. OSA 2006, nr 10, poz. 37).

<sup>203</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 27 kwietnia 2007 r., sygn. II OSK 869/06, Lex nr 322777.

<sup>204</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 lipca 2013 r., sygn. II OSK 609/12, Lex nr 13669032.

<sup>205</sup> M. Kotulski, *Orzecznictwo sądów administracyjnych na tle wybranej problematyki ustawy o drogach publicznych*, „Casus” 2006, nr 3, s. 38.

wójta, burmistrza, prezydenta miasta, zarządu powiatu czy zarządu województwa dla pracowników jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi może obejmować również czynności procesowe wierzyciela w postępowaniu egzekucyjnym w administracji, którego celem jest wyegzekwowanie należności pieniężnych z tytułu zarządzania drogami publicznymi.

Przepis art. 19 ust. 4 ustawy przewiduje, że zarządzanie drogami publicznymi może być przekazywane między zarządcami w trybie porozumienia, w którym uregulowane zostanie m.in. wzajemne rozliczenie finansowe. Funkcję zarządcy drogi krajowej pełni drogowa spółka specjalnego przeznaczenia. Czyni to na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia<sup>206</sup> oraz w umowach zawieranych przez ministra właściwego do spraw transportu z tego rodzaju spółką, w których określa zakres i warunki przygotowania i realizacji przedsięwzięcia drogowego (art. 19 ust. 8 ustawy).

Wszyscy wymienieni w art. 19 ust. 2 ustawy zarządcy drogi (dróg) mogą upoważnić pracowników urzędu marszałkowskiego, starostwa, urzędu miasta lub gminy albo też pracowników jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, do załatwiania spraw w jego imieniu, w ustalonym zakresie, a w szczególności do wydawania decyzji administracyjnych (art. 21 ust. 1a ustawy). Z mocy art. 21 ust. 2 ustawy zarządy dróg są uprawnieni do:

- 1) wstępu na grunty przyległe do pasa drogowego, jeżeli jest to niezbędne do wykonywania czynności związanych z utrzymaniem i ochroną dróg,
- 2) urządzania czasowego przejazdu przez grunty przyległe do pasa drogowego w razie przerwy w komunikacji na drodze,
- 3) ustawiania na gruntach przyległych do pasa drogowego zasłon przeciwsłonecznych.

W razie wyrządzenia szkód właścicielom lub użytkownikom gruntów w spowodowanych realizacją wymienionych uprawnień, przysługuje im odszkodowanie na zasadach określonych w przepisach art. 128–142, art. 149–159 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami<sup>207</sup>.

Kolejnym dość istotnym uprawnieniem zarządu drogi jest sprawowanie nieodpłatnego trwałego zarządu gruntami w pasie drogowym, które może on oddawać w najem, dzierżawę albo je użyczać (w drodze umowy) na cele związane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, na cele związane z potrzebami obsługi użytkowników ruchu, jak też na cele instalacji urządzeń do obserwacji i rejestracji w pasie drogowym drogi publicznej. Zarząd drogi może pobierać z tytułu najmu lub dzierżawy opłaty w wysokości ustalonej w umowie. W razie zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym partner prywatny może otrzymać w najem, dzierżawę albo użyczenie nieruchomości leżące w pasie drogowym, w celu wykonywania działalności gospodarczej. Natomiast w przypadku nabywania gruntów przeznaczonych pod pas

<sup>206</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 1348.

<sup>207</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 65.

drogowy zarząd drogi jest uprawniony do wystąpienia z wnioskiem o dokonanie podziału lub scalenia i podziału nieruchomości, zgodnie z przepisami o gospodarce nieruchomościami lub przepisami o scalaniu gruntów (art. 22 ustawy). Celem tej regulacji jest dostosowanie przepisów ustawy o drogach publicznych z przepisami ustawy o gospodarce gruntami w takim kierunku, aby zlikwidowane zostały sprzeczności pomiędzy nimi<sup>208</sup>.

W granicach miast na prawach powiatu na gruntach w pasie drogowym mogą być umieszczane tablice reklamowe i urządzenia reklamowe, na podstawie odpłatnej umowy cywilnoprawnej w wypadkach uzasadnionych względami funkcjonalnymi, w szczególności wówczas gdy takie tablice lub urządzenia są umieszczone na wiatach przystankowych lub obiektach małej architektury. Wartość świadczeń pieniężnych lub niepieniężnych przysługujących zarządowi dróg w takich przypadkach nie może być niższa niż wysokość opłaty za zajęcie pasa drogowego, która miałaby zastosowanie w przypadku danej tablicy reklamowej lub urządzenia reklamowego umieszczanych na podstawie decyzji o zajęciu pasa drogowego (art. 11 ust. 2 c i 2d ustawy).

Art. 22 ust. 1 ustawy nie zawiera *expressis verbis* wskazania, że zarząd drogi uzyskuje *ex lege* trwałe zarząd gruntami w pasie drogowym, jednakże z jego treści odczytywanej łącznie z unormowaniem zawartym w art. 21 ust. 1 tej ustawy wynika, że powstanie tego zarządu nie jest uwarunkowane wydaniem przez zarządcę drogi decyzji przewidzianej w art. 45 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Uzyskanie przez zarząd drogi trwałego zarządu gruntami w pasie drogowym bez potrzeby wydawania decyzji administracyjnej jest możliwe m.in. dlatego, że podstawowe warunki zarządu drogowego, w tym dotyczące okresu jego trwania (ściślej rzecz ujmując – braku ograniczenia czasowego) i odpłatności, określone zostały ustawowo. Pozwala to stwierdzić, że z chwilą utworzenia przez zarządcę drogi jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, jednostka ta uzyskuje trwałe zarząd gruntami w pasie drogowym. Skutek ten, podobnie jak przewidziany w art. 17 ust. 3 ustawy o gospodarce nieruchomościami, powstaje z mocy ustawy<sup>209</sup>. W art. 22 ust. 2 zd. 3 ustawy wyłączono stosowanie art. 43 ust. 2 pkt 3 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami w stosunku do gruntów w pasie drogowym. Pierwszy z powołanych przepisów ustawy o gospodarce nieruchomościami reguluje prawo trwałego zarządcy do oddania nieruchomości w najem, dzierżawę lub użyczenie, zaś drugi odnosi się do pozbawienia bonifikaty i obowiązku uiszczania opłat rocznych. Z treści art. 22 ust. 2 ustawy wynika, że zarządca drogi ma wybór pomiędzy dwiema formami udostępnienia pasa drogowego na cele związane z potrzebami obsługi ruchu drogowego. Będzie to albo decyzja zezwalająca na umieszczenie tego obiektu w pasie drogowym i naliczająca z tego tytułu opłatę (art. 40 ustawy), albo będzie to jedna z umów cywilnoprawnych, o których

<sup>208</sup> R.A. Strachowska, *Ustawa o drogach publicznych. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 184–185.

<sup>209</sup> Por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 29 czerwca 2011 r., sygn. IV CSK 509/10, Lex nr 1129150.

mowa w tym przepisie. Wybór stosownej formy pozostawiony jest zarządcy drogi. Dokonując tego wyboru zarządca drogi powinien kierować się kryteriami celowości i gospodarności. Nie bez znaczenia pozostaje możliwość ochrony pasa drogowego, gwarancja robót, rękojmia oraz możliwość szybkiego i skutecznego wyegzekwowania ewentualnego obowiązku usunięcia obcych elementów z pasa drogowego<sup>210</sup>. Jeżeli zajęcie pasa drogowego nastąpiło w wyniku umowy cywilnoprawnej, o której mowa jest w art. 22 ust. 2 ustawy, to kary pieniężnej nie pobiera się.

Uprawnienie zarządu drogi (fakultatywne) do występowania z wnioskiem o dokonanie podziału lub scalenia i podziału nieruchomości w związku z nabywaniem gruntów przeznaczonych pod pas drogowy (art. 22 ust. 3 ustawy) ma kompensacyjny. Co do szczegółowych rozwiązań w tym przedmiocie powołany przepis odsyła do ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (art. 101–108), a także rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 maja 2005 r. w sprawie scalania i podziału nieruchomości<sup>211</sup>.

Jeżeli chodzi o Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, to jest on zarządcą autostrady wybudowanej na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych do momentu przekazania jej (w drodze porozumienia) spółce, z którą zawarta została umowa o budowę i eksploatację albo tylko o eksploatację autostrady. Po przekazaniu spółka ta pełni funkcję zarządcy autostrady płatnej na warunkach określonych w tej umowie. Jednak i w takiej sytuacji (tzn. po przekazaniu autostrady w zarząd spółce), Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad nadal wykonuje zarząd nad przekazaną autostradą w zakresie:

- 1) opracowywania projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżącego informowania o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- 2) wydawania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobierania opłat i kar pieniężnych,
- 3) nabywania nieruchomości pod pasy drogowe dróg publicznych i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawdo tych nieruchomości,
- 4) zarządzania bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest ponadto centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych, a do jego obowiązków należy:

- 1) wykonywanie zadań zarządcy dróg krajowych,
- 2) realizacja budżetu państwa w zakresie dróg krajowych.
- 3) współudział w realizacji polityki transportowej w zakresie dróg,

<sup>210</sup> K. Sobieralski, *Przedawnienie należności z tytułu opłat i kar za zajęcie pasa drogowego oraz parkowanie w strefie płatnego parkowania. Ustawienie w pasie drogi publicznej parkometru, biletomatu komunikacji miejskiej, stacji rowerowej, wiaty przystankowej oraz kosza na śmieci na przystanku*, „Nowe Zeszyty Samorządowe” 2011, nr 4, s. 55–56.

<sup>211</sup> Dz.U. z 2005 r., nr 86, poz. 736.

- 4) gromadzenie danych i sporządzanie informacji o sieci dróg publicznych,
- 5) nadzór nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa,
- 6) wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych,
- 7) współpraca z administracjami drogowymi innych państw i organizacjami międzynarodowymi,
- 8) współpraca z organami samorządu terytorialnego w zakresie rozbudowy i utrzymania infrastruktury drogowej,
- 9) zarządzanie ruchem na drogach krajowych,
- 10) ochrona zabytków drogownictwa,
- 11) wykonywanie zadań związanych z przygotowaniem i koordynowaniem budowy i eksploatacji albo wyłącznie eksploatacji, autostrad płatnych, w tym:
  - a) prowadzenie prac studialnych dotyczących autostrad płatnych, przygotowywanie dokumentów wymaganych w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko na etapie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady, o którym mowa w przepisach o ochronie środowiska,
  - b) współpraca z organami właściwymi w sprawach zagospodarowania przestrzennego, obrony narodowej, geodezji i gospodarki gruntami, ewidencji gruntów i budynków, scalania i wymiany gruntów, melioracji wodnych, ochrony gruntów rolnych i leśnych, ochrony środowiska oraz ochrony zabytków,
  - c) nabywanie, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, nieruchomości pod autostrady i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do nieruchomości,
  - d) opracowywanie projektów kryteriów oceny ofert w postępowaniu przetargowym i przeprowadzanie postępowań przetargowych,
  - e) uzgadnianie projektu budowlanego autostrady lub jej odcinka w zakresie zgodności z przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi autostrad płatnych,
  - f) kontrola budowy i eksploatacji autostrady w zakresie przestrzegania warunków umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady,
  - g) wykonywanie innych zadań, w sprawach dotyczących autostrad, określonych przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 12) pobieranie opłat za przejazd zgodnie z przepisami o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym,
- 13) pobieranie opłaty elektronicznej za przejazd pojazdu po drogach krajowych lub ich odcinkach,
- 14) podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów, w zakresie określonym w ustawie,



- 15) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia oraz umowy zawartej w trybie art. 6 ust. 1 tej ustawy.

Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad powołuje Prezes Rady Ministrów, spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Również do wyłącznej kompetencji premiera należy jego odwołanie. Z kolei minister właściwy do spraw transportu – na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – powołuje (oraz odwołuje) zastępców Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru.

Stanowisko Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad może zajmować osoba, która posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny, jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw publicznych, nie była skazana prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe, posiada kompetencje kierownicze oraz co najmniej 6-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym, a także wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (art. 18 ustawy).

Rzecz jasna wszystkie wymienione zadania nie są uzgodnione bezpośrednio przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, ale przy pomocy podległej mu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która wykonuje również zadania zarządu dróg krajowych. W skład Generalnej Dyrekcji wchodzi oddziały wojewódzkie, których obszar działania pokrywa się z obszarem województwa, przy czym minister właściwy do spraw transportu – na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – może tworzyć (w drodze zarządzenia) oddziały regionalne realizujące zadania w zakresie poszczególnych autostrad i dróg ekspresowych, przy czym oddziały te upoważnione są do prowadzenia działalności na obszarze większym niż jedno województwo. Dyrektorów oddziałów powołuje i odwołuje generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Ma on prawo do upoważnienia pracowników Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych do załatwiania określonych spraw w jego imieniu w ustalonym zakresie, w szczególności do wydawania decyzji administracyjnych. On też jest odbiorcą i dysponentem środków, ustalanych corocznie w ustawie budżetowej, na związane z budową autostrad prace studialne i dokumentacyjne, przejecie nieruchomości i gospodarowanie nimi, odszkodowania, należności z tytułu ochrony gruntów leśnych, prace scaleniowe i wymienne, przeprowadzanie ratowniczych badań archeologicznych i badań ekologicznych oraz opracowanie ich wyników (art. 18a ustawy).

Z powyższego wynika, że Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest centralnym organem administracji rządowej pozbawionym zwierzchnictwa instancyjnego w postępowaniach administracyjnych dotyczących indywidualnych spraw z zakresu administracji publicznej. Oznacza to, że np. uzgodnienia

projektu decyzji o warunkach zabudowy na podstawie art. 53 ust. 4 pkt 9 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym<sup>212</sup>, podlega dwukrotnemu rozstrzygnięciu przez ten sam organ, gdy strona niezadowolona z pierwszego rozstrzygnięcia złoży wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy uzgodnienia. W ponownym jej rozpatrywaniu nie może jednak brać udziału ten sam pracownik Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad<sup>213</sup>.

Warto zwrócić też uwagę na fakt, że Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jako centralny organ administracji rządowej, jest podmiotem zobowiązanym do udzielenia informacji, mającej walor informacji publicznej, a będącej w jego posiadaniu. Na jego zlecenie sporządzane są ze środków publicznych raporty, ekspertyzy konsultantów, dotyczące zadania budowy drogi ekspresowej czy też autostrady, które posiadają walor dokumentów używanych do zrealizowania powierzonych mu prawem zadań. Jawność umów w sprawach zamówień publicznych na gruncie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej<sup>214</sup> wyłącza możliwość odmowy ich udostępnienia z powołaniem się na którąkolwiek z tajemnic ustawowo chronionych. Nie jest zatem dopuszczalne wydanie decyzji odmawiającej udostępnienia umów w sprawach zamówień publicznych, gdyż są one jawne<sup>215</sup>.

W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych – z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – jest prezydent miasta. Nie oznacza to jednak, że dotychczasowy zarządca staje się zarządcą niewłaściwym, gdyż w przepisach ustawy o drogach publicznych brak jest regulacji, z których można by wnioskować, że wcześniej ustalony trwał zarząd na nieruchomości znajdującej się na obszarze miasta, przechodzi obligatoryjnie na podstawie tej ustawy na rzecz prezydenta miasta<sup>216</sup>.

Nowe zadania nałożono na zarządców dróg w rozdziale 2a ustawy o drogach publicznych, który został wprowadzony do tego aktu prawnego przez art. 1 pkt 4 ustawy z dnia 12 marca 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz.U. nr 54, poz. 326), z mocą obowiązującą od dnia 15 kwietnia 2008 r.<sup>217</sup>. Dotyczą one zarządzania tunelem położonym w transeuropejskiej sieci drogowej, będącym na etapie projektowania, budowy lub w użytkowaniu, o długości powyżej 500 m, o ile umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej (art. 24a ust. 1 ustawy). Przez długość tunelu należy rozumieć długość całkowitą obiektu podaną w jego dokumentach ewidencyjnych, prowadzonych zgodnie z przepisami roz-

<sup>212</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 293.

<sup>213</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 6 sierpnia 2008 r., sygn. IV SA/Wa 867/08, Lex nr 557071.

<sup>214</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 1429.

<sup>215</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 13 grudnia 2012 r., sygn. II SAB/Wa 386/12, Lex nr 1246684.

<sup>216</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 14 marca 2012 r., sygn. I SA/Wa 1692/11, Lex nr 1145352.

<sup>217</sup> Dz.U. z 2008 r., nr 54, poz. 326.

porządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom<sup>218</sup>. Przepisy te są transpozycją do polskiego porządku prawnego postanowień dyrektywy 2004/54/WE zakładającej ustanowienie jednolitego systemu bezpieczeństwa, stałego poziomu obsługi i komfortu w transeuropejskiej sieci drogowej, w której tunele stanowią istotne ogniwo ułatwiające komunikację na terenie całej Europy. Transeuropejska sieć drogowa została określona w decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej<sup>219</sup>. Drogowa Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) liczy na terenie Polski ok. 5000 km dróg. Do obowiązków zarządzającego tunelem należy w szczególności:

- 1) sporządzanie dokumentacji bezpieczeństwa tunelu i jej aktualizowanie,
- 2) sporządzanie sprawozdań z każdego pożaru oraz wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, który wydarzył się w tunelu, i przekazywanie ich w terminie dwóch tygodni od wystąpienia pożaru lub wypadku do wojewody, urzędnika zabezpieczenia, służb ratowniczych i Policji,
- 3) organizowanie szkoleń i ćwiczeń dla pracowników zarządzającego tunelem, służb ratowniczych i Policji we współpracy z urzędnikiem zabezpieczenia oraz Policją,
- 4) przygotowywanie planów bezpieczeństwa określających zasady postępowania w razie pożaru, wypadku, awarii technicznej lub katastrofy budowlanej (art. 24a ust. 3 ustawy).

Nadzór nad zapewnieniem bezpieczeństwa tunelu sprawuje wojewoda, w szczególności przez:

- 1) wydawanie pozwolenia na użytkowanie tunelu,
- 2) wyłączenie z użytkowania lub ograniczenie użytkowania tunelu, jeżeli nie są spełnione wymagania bezpieczeństwa,
- 3) określanie warunków umożliwiających wznowienie użytkowania tunelu,
- 4) przeprowadzanie regularnych badań i kontroli tunelu oraz opracowywanie odnośnych wymagań bezpieczeństwa,
- 5) kontrolę umieszczania w siedzibie urzędnika zabezpieczenia planów bezpieczeństwa,
- 6) określanie procedury natychmiastowego zamknięcia tunelu w razie wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, katastrofy budowlanej lub awarii technicznej,
- 7) kontrolę wprowadzania działań niezbędnych do zwiększenia bezpieczeństwa tunelu,

<sup>218</sup> Dz.U. z 2005 r., nr 67, poz. 582. Rozporządzenie obowiązuje od dnia 10 maja 2005 r.

<sup>219</sup> Dz. Urz. WE L 228 z 09.09.1996, s. 1, ze zm.; Dz. Urz. UE polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, s. 364 ze zm.).

- 8) przeprowadzanie w tunelu, co najmniej raz na pięć lat, kontroli spełniania wymagań bezpieczeństwa,
- 9) powiadamianie uczestników ćwiczeń o ich terminie, miejscu przeprowadzenia oraz obowiązku wzięcia w nich udziału.

W razie stwierdzenia (na podstawie sprawozdania z każdego pożaru lub wypadku) że tunel nie spełnia wymagań bezpieczeństwa, wojewoda powiadamia zarządzającego tunelem i urzędnika zabezpieczenia o konieczności podjęcia działań zwiększających bezpieczeństwo tunelu. Ponadto określa on warunki użytkowania tunelu lub ponownego otwarcia tunelu, które będą stosowane do czasu wprowadzenia środków zaradczych lub innych ograniczeń. Natomiast w sytuacji, gdy tunel nie spełnia wymagań bezpieczeństwa, a podjęte środki zaradcze obejmują zasadniczą zmianę konstrukcji tunelu lub sposobu jego użytkowania, to obowiązkiem wojewody jest przeprowadzenie analiz ryzyka dla danego tunelu, w której muszą być wzięte pod uwagę wszystkie czynniki projektowe, warunki ruchu, mające wpływ na bezpieczeństwo, charakterystykę ruchu drogowego, długość danego tunelu i jego geometrię, a także dobowe natężenie ruchu przejeżdżających samochodów ciężarowych (art. 24b ustawy).

Obowiązkiem zarządzającego tunelem jest ponadto powołanie – w uzgodnieniu z wojewodą – urzędnika zabezpieczenia, który jest niezależny w zakresie wykonywania swoich obowiązków i może wykonywać swoje zadania w odniesieniu do kilku tuneli położonych na obszarze działania zarządzającego tunelem. Do jego obowiązków należy w szczególności:

- 1) koordynacja współpracy zarządzającego tunelem ze służbami ratowniczymi i Policją,
- 2) udział w przygotowaniu planów bezpieczeństwa,
- 3) udział w planowaniu, wdrażaniu i ocenie działań podejmowanych w razie wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, lub w razie katastrofy budowlanej,
- 4) kontrola przeszkolenia pracowników zarządzającego tunelem oraz udział w organizowaniu ćwiczeń dla pracowników zarządzającego tunelem, służb ratowniczych i Policji,
- 5) wspólna ze służbami ratowniczymi i Policją ocena ćwiczeń, o których mowa wyżej sporządzanie sprawozdania zawierającego wnioski z przeprowadzonych ćwiczeń oraz wnioski dotyczące oceny stanu bezpieczeństwa tunelu,
- 6) wydawanie opinii w sprawach oddawania tunelu do użytkowania, polegające w szczególności na opiniowaniu dokumentacji bezpieczeństwa,
- 7) kontrola prawidłowości utrzymania tuneli,
- 8) współdziałanie z właściwymi służbami w ocenie każdego wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, lub też katastrofy budowlanej tunelu (art. 24c ustawy).

Podmiot zarządzający tunelem, sporządzając dokumentację bezpieczeństwa, musi przewidzieć środki zapobiegawcze i ochronne oraz reagowania na poten-

cialne zdarzenia, konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w tunelu, uwzględniając strukturę ruchu drogowego i inne uwarunkowania związane z konstrukcją i otoczeniem tunelu. Dokumentacja bezpieczeństwa stanowi integralną część dokumentacji tunelu, gromadzonej przez zarządzającego tunelem w związku z procesem inwestycyjnym oraz użytkowaniem tunelu, zaś szczegóły z tym związane reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 października 2008 r. w sprawie dokumentacji bezpieczeństwa tunelu<sup>220</sup>.

Do obowiązków zarządzającego tunelem należy m.in. organizowanie raz w roku ćwiczeń częściowych dla jego pracowników, służb ratowniczych i Policji oraz ćwiczeń pełnych przynajmniej raz na cztery lata. Ich zakres określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji i Ministra Infrastruktury z dnia 10 czerwca 2010 r. w sprawie ćwiczeń dla pracowników zarządzającego tunelem, służb ratowniczych i Policji<sup>221</sup>.

Zarządzający tunelem jest obowiązany przekazywać Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad sprawozdania z każdego pożaru oraz wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, który wydarzył się w tunelu, w terminie do dnia 30 kwietnia roku następnego po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem (art. 24g ustawy).

---

<sup>220</sup> Dz.U. z 2008 r., nr 193, poz. 1192. Rozporządzenie obowiązuje od dnia 14 listopada 2008 r.

<sup>221</sup> Dz.U. z 2010 r., nr 121, poz. 819. Rozporządzenie obowiązuje od dnia 21 lipca 2010 r.



## **Rozdział 5.**

# **BUDOWA DROGI PUBLICZNEJ**

### **5.1. Podmioty uprawnione do budowy dróg publicznych**

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych stanowi, że podmiotem uprawnionym do planowania, budowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg jest zarządca drogi, którym jest organ administracji rządowej lub jednostka samorządu terytorialnego, a konkretnie Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – w odniesieniu do dróg krajowych, zarząd województwa – w stosunku do dróg wojewódzkich, zarząd powiatu – wobec dróg powiatowych, zaś wójt (burmistrz, prezydent miasta) – w odniesieniu do dróg gminnych (art. 19 ust. 1 i 2 ustawy). Ponadto w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta (art. 19 ust. 5 ustawy). Podział ten nie ma charakteru ostatecznego i zamkniętego, gdyż np. art. 19 ust. 4 ustawy dopuszcza możliwość przekazywania zarządzania drogami publicznymi między zarządcami w trybie porozumienia. Oznacza to, że inwestycje drogowe mogą być podejmowane i prowadzone przez zupełnie inne podmioty niż stanowi art. 19 ust. 2 ustawy, tzn. jeśli zarząd dróg gminnych został przekazany w trybie art. 19 ust. 4 ustawy zarządowi powiatu, to ta ostatnia jednostka będzie realizowała budowę drogi publicznej. Rzecz jasna rozliczenia finansowe z tego tytułu muszą być wcześniej zawarte w porozumieniu o zarządzaniu drogami publicznymi. Nieco inne rozwiązanie przyjęte zostało w odniesieniu do autostrad, których inwestorem na zasadach określonych w ustawie o drogach publicznych, jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Jest on w takiej sytuacji zarządcą do momentu przekazania jej – w drodze porozumienia – spółce, z którą zawarto porozumienie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady (art. 19 ust. 3 ustawy). Wówczas spółka ta staje się zarządcą autostrady.

Wspomniana ustawa w art. 19 ust. 7 dopuszcza możliwość zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-privatnym w zakresie zadań zarządcy drogi z partnerem prywatnym, w tym także pełnienia przez niego funkcji inwestora. Zarządcą drogi krajowej może być również drogowa spółka specjalnego przeznaczenia. Działa ona na podstawie przepisów ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia oraz umowy określającej zakres i warunki przygotowania lub realizacji przedsięwzięcia drogowego (art. 19 ust. 8 ustawy).

Oprócz budowy samej drogi, do zarządcy drogi krajowej lub wojewódzkiej należy ponadto budowa, remont, przebudowa i utrzymanie parkingów przeznaczonych dla postoju pojazdów wykonujących przewozy drogowe, wynikającego z konieczności przestrzegania przepisów o czasie prowadzenia pojazdów oraz przepisów o ograniczeniach i zakazach ruchu drogowego, a także miejsc wykonywania kontroli transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów (art. 20a ustawy).

W polskich realiach prowadzenie jakichkolwiek inwestycji, w tym także i inwestycji drogowych, jest przedsięwzięciem niezwykle pracochłonnym, zwłaszcza na etapie prac przygotowawczych, wymagającym od inwestora uzyskania szeregu opinii, uzgodnień, pozwoleń itp., nie wspominając już o uciążliwych i niekiedy długotrwałych procesach sądowych z właścicielami terenów, przez które ma przebiegać trasa przyszłej drogi. W celu radykalnego uproszczenia realizacji tego typu przedsięwzięć, w szczególności w związku z uzyskaniem przez nasz kraj możliwości finansowania ze środków unijnych inwestycji służących poprawie infrastruktury transportowej, w dniu 10 kwietnia 2003 r. uchwalona została przez Sejm ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych<sup>222</sup>.

Oprócz wskazanego wyżej celu ustawy, jej zadaniem jest także przyspieszenie procesu budowy dróg, w tym przede wszystkim autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic większych miejscowości. Zakres przedmiotowy ustawy określony jest w jej art. 1 ust. 1 i obejmuje zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz organy właściwe w tych sprawach. W uzasadnieniu wyroku z dnia 12 stycznia 2011 r., sygn. II OSK 2348/10, Naczelny Sąd Administracyjny *expressis verbis* stwierdził, że „ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych przewiduje daleko idące ułatwienia dla organów administracji publicznej przy realizacji celu publicznego, jakim jest budowa (rozbudowa) dróg publicznych. W konsekwencji omawiana ustawa w istotny sposób wpływa na ograniczenie uprawnień jednostek, których nieruchomości znajdują się w pasie planowanej inwestycji. Wobec tego, skoro jest to regulacja stanowiąca wyjątek od powszechnie obowiązujących procedur gospodarowania nieruchomościami, nie można dokonywać wykładni rozszerzającej stosowanie uproszczonych zasad i procedur do inwestycji niebędących drogami publicznymi w rozumieniu ustawy o drogach publicznych. Należy mieć na względzie, że stosowanie do art. 64 ust. 3 Konstytucji, własność może być ograniczona tylko w drodze ustawy i tylko w zakresie, w jakim nie narusza ona istoty prawa własności. Dlatego też wąska wykładnia art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach (...) zapewnia poszanowanie prawa własności gwarantowane Konstytucją, co oznacza dopuszczenie ingerencji Państwa w prawo własności w zakresie

---

<sup>222</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1363.



ściśle określonym regulacją szczególną<sup>223</sup>. Jest to stanowisko zasługujące na pełną aprobatę.

## 5.2. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

W świetle art. 11a ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – na wniosek właściwego zarządcy drogi – wydaje wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich, zaś w stosunku do dróg powiatowych i gminnych – starosta. W przypadku inwestycji drogowej, która jest realizowana na terenie dwóch lub więcej województw, decyzję taką wydaje ten wojewoda, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część nieruchomości przeznaczonych na realizację inwestycji drogowej. Każdy z wymienionych podmiotów ma 90 dni na wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, licząc od dnia złożenia wniosku, przy czym może być ona wydana po uprzednim przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli jest ona wymagana przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko<sup>224</sup>.

Na tym tle pojawić się może wątpliwość odnośnie do tego, czy wskazane wyżej regulacje mają zastosowanie tylko do dróg, które w dniu złożenia wniosku mają już status drogi publicznej, czy także do obiektów mających dopiero w przyszłości uzyskać taki status. Wydaje się, że już sama treść art. 1 ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach (...) nie pozostawia żadnych wątpliwości, że należy przyjąć pierwsze z wymienionych rozwiązań. Takie same stanowisko zajął Wojewódzki Sąd Administracyjny w Łodzi stwierdzając, iż „wymóg uprzedniego zaliczenia projektowanej drogi do kategorii dróg publicznych wynika wprost z wykładni językowej art. 1 ust. 1 specustawy drogowej oraz jest niezbędny w celu regulacji stosunków własnościowych”<sup>225</sup>.

Inny pogląd w tej sprawie wyraził M. Wolanin, który uważa, że złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie musi być poprzedzone formalnym zaliczeniem planowanej drogi do jednej z czterech kategorii dróg publicznych, tj. w szczególności podjęcia stosowanej uchwały przez organ uchwałodawczy jednostki samorządu terytorialnego<sup>226</sup>.

---

<sup>223</sup> Lex nr 953047.

<sup>224</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 283.

<sup>225</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 20 sierpnia 2008 r., sygn. II SA/Łd 313/08, Lex nr 511400; podobnie P. Antoniak, M. Cherka, F.M. Elżanowski, K.A. Wąsowski, *Przygotowanie i realizacja inwestycji w zakresie dróg publicznych*, Warszawa 2012, s. 22–23.

<sup>226</sup> M. Wolanin, *Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Komentarz*, Warszawa 2009, s. 52–53.

Złożenie wniosku musi być poprzedzone wcześniejszym uzyskaniem przez właściwego zarządcę drogi (na jego wniosek) opinii właściwego miejscowo zarządu województwa, zarządu powiatu oraz wójta (burmistrza, prezydenta miasta). Jeżeli jednak właściwy organ samorządu terytorialnego nie wyda tego rodzaju opinii w terminie 14 dni od dnia zwrócenia się o jej wyrażenie, to jest to traktowane jako brak zastrzeżeń do wniosku. Do wniosku – oprócz wspomnianej wyżej opinii – powinny zostać m.in. dołączone następujące dokumenty:

- 1) mapa w skali co najmniej 1:5000 przedstawiająca proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu,
- 2) analiza powiązania drogi z innymi drogami publicznymi,
- 3) mapa zawierająca projekty podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami,
- 4) określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu,
- 5) trzy egzemplarze projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego wraz z zaświadczeniem o wpisie osoby (osób) sporządzającej ten projekt do centralnego rejestru osób posiadających uprawnienia budowlane oraz na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego (art. 12 ust. 7 Prawa budowlanego), aktualnym na dzień opracowania projektu,
- 6) w przypadku transeuropejskiej sieci drogowej – wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, składający się ze sprawozdania oraz sformułowanego na jego podstawie zalecenia dla zarządcy drogi, jak też uzasadnienia (w przypadku, gdy zarządca drogi nie uwzględni wyniku audytu),
- 7) opinie: ministra właściwego do spraw zdrowia – w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych w miejscowościach uzdrowiskowych; dyrektora właściwego urzędu morskiego – w odniesieniu do obszarów pasa technicznego, pasa ochronnego, morskich portów i przystani; właściwego organu nadzoru górniczego – w odniesieniu do terenów górniczych; dyrektora właściwego regionalnego zarządu gospodarki wodnej – w odniesieniu do inwestycji obejmujących wykonanie urządzeń wodnych oraz w odniesieniu do wykonywania obiektów budowlanych lub robót na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią; dyrektora właściwej regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych – w odniesieniu do gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu państwa, będących w zarządzie Lasów Państwowych; właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków – w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie odrębnych przepisów; właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej – w odniesieniu do linii kolejowej,
- 8) wymagane przepisami odrębnymi decyzje administracyjne.

Przepis art. 11b ust. 2 ustawy o szczególnych zasadach (...) stanowi, że wszystkie wymagane opinie właściwy organ wydaje – na wniosek zarządcy drogi – w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii. W sytuacji, gdy w tym terminie opinii nie wyda, to tego rodzaju zachowanie traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku. Należy pamiętać, że opinie, o których mowa jest wyżej, zastępują uzgodnienia, pozwolenia, opinie lub stanowiska właściwych organów wymaganych odrębnymi przepisami. W razie gdy realizacja inwestycji wymaga wydania pozwolenia wodnoprawnego, to dokument taki wydaje odpowiednio marszałek województwa albo starosta w terminie nie dłuższym niż 30 dni licząc od dnia złożenia wniosku o jego wydanie. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej wysyłają: wojewoda – w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich, a starosta – w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych. Adresatami zawiadomień powinni być: wnioskodawca, właściciele lub użytkownicy wieczystości nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości, innym wojewodom, na obszarze działania których będzie realizowana objęta wnioskiem inwestycja drogowa. Pozostałe strony zawiadamiane są przy pomocy obwieszczeń, odpowiednio w urzędzie wojewódzkim lub starostwie powiatowym, a także w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi oraz na stronach internetowych i w prasie lokalnej.

W art. 11d ust. 5 zd. 2 ustawy o szczególnych zasadach (...) przyjęto również, że doręczenie zawiadomienia o wszczęciu omawianego postępowania na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne. Każde takie zawiadomienie musi zawierać w szczególności oznaczenie nieruchomości lub ich części, objętych wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (według katastru nieruchomości) oraz informację o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy. W odniesieniu do nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym zawiadomienia wysyłane są jedynie do wnioskodawcy. Podobnie postępuje się w przypadku, gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku. Z dniem zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, nieruchomości będące własnością Skarbu Państwa bądź jednostek samorządu terytorialnego, objęte tym wnioskiem, nie mogą już być przedmiotem obrotu, tzn. sprzedaży, zamiany, zrzeczenia się, oddania w użytkowanie wieczyste, w najem, dzierżawę, użyczenie, oddanie w trwały zarząd, obciążenie ograniczonymi prawami rzeczowymi, wniesienia jako wkład niepieniężny (aport) do spółki, przekazywania jako wyposażenie tworzonych przedsiębiorstw państwowych i jako majątek tworzonych fundacji. Wspomniany zakaz nie dotyczy jednak nieruchomości stanowiących własność podmiotów innych niż Skarb Państwa albo jednostki samorządu teryto-

rialnego<sup>227</sup>. Czynność prawna dokonana z naruszeniem zakazu jest z mocy prawa nieważna. Sens zakazu najlepiej wyjaśnia fragment uzasadnienia postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 24 czerwca 2010 r., sygn. IV CSK 40/10, w którym stwierdzono, że „nieruchomości przeznaczone pod drogi publiczne są rzeczami wyłączonymi z obrotu, choć przeznaczonymi do powszechnego użytku. Wyłączenie nieruchomości z obrotu ma charakter bezwzględny; jest dokonywane tylko ustawą i oznacza niedopuszczalność jakiegokolwiek zmiany podmiotowej w osobie właściciela, niezależnie od sposobu jej dokonania (...) skutkiem wyłączenia z obrotu nieruchomości przeznaczonych pod drogi publiczne jest to, że wprawdzie są one przedmiotem prawa własności Państwa lub gminy, lecz może dojść do zmiany właściciela tylko pomiędzy tymi podmiotami i niedopuszczalne jest nabycie tego prawa przez inny podmiot”<sup>228</sup>.

Od decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydanej przez starostę służy odwołanie do wojewody, a gdy wydał ją wojewoda – do ministra właściwego do spraw budownictwa. Wniesiony środek odwoławczy powinien być rozpatrzony przez organ administracyjny wyższego stopnia w terminie 30 dni i ma on charakter instrukcyjny. Natomiast skarga do sądu administracyjnego powinna być rozpatrzona w terminie dwóch miesięcy. W art. 11g ust. 3 ustawy o szczególnych zasadach (...) wprowadzono ograniczenia w zakresie możliwości uchylecia wspomnianej wyżej decyzji w postępowaniu przed organem odwoławczym oraz przed sądem administracyjnym. Otóż nie można w takim przypadku uchylć decyzji w całości ani stwierdzić jej nieważności, gdy wadą dotknięta jest tylko część decyzji odnosząca się odcinka drogi, nieruchomości, działki. W razie natomiast stwierdzenia wady dotyczącej całości rozstrzygnięcia decyzji zezwalającej – musi ona zostać uchylona w całości, a w sytuacji zaistnienia przesłanek nieważnościowych – sąd administracyjny musi stwierdzić jej nieważność.

Z mocy art. 19 ustawy o szczegółowych zasadach (...) wygaśnięcie trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas drogowy, stanowiącej własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego (z wyjątkiem przypadków, gdy trwałym zarządem jest ustanowiony na rzecz właściwego zarządcy albo zarządu drogi) następuje z mocy prawa, z dniem w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. W sytuacji, gdy przeznaczona na pasy drogowe nieruchomość stanowiąca własność Skarbu Państwa bądź też jednostki samorządu terytorialnego została uprzednio wdzierżawiona, wynajęta lub użyczona, to decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do wypowiedzenia przez właściwego zarządcę drogi umowy dzierżawy, najmu albo użyczenia ze skutkiem natychmiastowym, przy czym za straty z tego powodu przysługuje odszkodowanie.

Z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotycząca tych nieruchomości stała się ostateczna, Generalna Dyrekcja Dróg

---

<sup>227</sup> M. Wolanin, *Problematyka prawnorzeczowa decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji przeciwpowodziowej*, „Nieruchomości” 2011, nr 5.

<sup>228</sup> OSNC 2011, nr 2, poz. 17.

Krajowych i Autostrad albo samorządowa jednostka organizacyjna otrzymują z mocy prawa, nieodpłatnie, w trwałe zarząd nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego. Ustanowienie trwałego zarządu stwierdzają wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych w drodze decyzji, która jednocześnie stanowi podstawę wpisu do księgi wieczystej. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarząd drogi są zwolnione z opłat rocznych z tytułu trwałego zarządu za nieruchomości także w przypadku odpłatnego udostępnienia tych nieruchomości koncesjonariuszom lub innym podmiotom realizującym zadania w zakresie inwestycji drogowych, w tym prac budowlanych i utrzymaniowych (art. 20 ustawy o szczególnych zasadach (...)).

Forma trwałego zarządu wynika z faktu, iż Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad lub samorządowa jednostka organizacyjna nie posiadają osobowości prawnej, a zatem nie mogą być podmiotem praw cywilnych. W myśl art. 43 ustawy o gospodarce nieruchomościami trwałe zarząd jest formą prawną władania nieruchomością przez jednostkę organizacyjną. Oznacza to, że ma ona prawo do korzystania z nieruchomości oddanej w trwałe zarząd, a w szczególności do:

- 1) korzystania z nieruchomości w celu prowadzenia działalności należącej do zakresu jej działalności,
- 2) zabudowy, odbudowy, przebudowy, nadbudowy, rozbudowy lub remontu obiektu budowlanego na nieruchomości, zgodnie z przepisami prawa budowlanego, za zgodą organu nadzorującego,
- 3) oddania nieruchomości lub jej części w najem, dzierżawę albo użyczenie na czas nie dłuższy niż czas, na który został ustanowiony trwałe zarząd.

Prawo trwałego zarządu obciąża odpowiednio własność nieruchomości bądź też prawo użytkowania wieczystego.

### **5.3. Nieodpłatne zajęcie terenów, na których będzie realizowana inwestycja drogowa**

Dość istotnym uprawnieniem przyznanym w art. 20a ustawy o szczególnych zasadach (...) zarządcy drogi jest możliwość nieodpłatnego zajęcia terenów wód płynących, bądź linii kolejowej w razie, gdy inwestycja drogowa wymaga przejścia przez te tereny. Czynności tej dokonuje właściwy zarządca drogi na czas realizacji tej inwestycji. Jest on w takiej sytuacji obowiązany – nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu – do uzgodnienia swojego zamiaru w drodze pisemnego porozumienia z zarządcą infrastruktury kolejowej lub z odpowiednimi podmiotami zakresu, warunków i terminu zajęcia. W razie gdy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, porozumienie zawiera się niezwłocznie. Za szkody powstałe w wyniku wspomnianych działań przysługuje odszkodowanie

ustalane na zasadach wynikających z kodeksu cywilnego, a do ich pokrycie jest obowiązany właściwy zarządca drogi<sup>229</sup>.

Z kolei Lasy Państwowe, zarządzające nieruchomościami leśnymi stanowiącymi własność Skarbu Państwa, są obowiązane do dokonania nieodpłatnie wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia w terminie ustalonym w odrębnym porozumieniu między Lasami Państwowymi a właściwym zarządcą drogi. Drewno pozyskane z wycinki drzew i krzewów staje się nieodpłatnie własnością Lasów Państwowych, zaś koszty wycinki drzew i krzewów w wieku do 20 lat oraz ich uprzętnięcia ponosi właściwy zarządca drogi (art. 20b ustawy o szczególnych zasadach (...)).

Z mocy art. 21 ustawy o szczególnych zasadach (...) do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych, a ponadto do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (z wyjątkiem drzew i krzewów usuwanych z nieruchomości wpisanej do rejestru zabytków) nie mają zastosowania przepisy o ochronie przyrody w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych<sup>230</sup>. Innym istotnym uprawnieniem przy budowie dróg krajowych jest uprawnienie nieodpłatnego wejścia na teren, na którym jest przewidywana realizacja inwestycji. Następuje to wtedy, gdy inwestycja drogowa wymaga wykonania prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. lasach<sup>231</sup>. Podstawą jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach – art. 21a ustawy o szczególnych zasadach (...).

#### 5.4. Pozwolenie na użytkowanie drogi publicznej

Podobnie jak w przypadku innych obiektów budowlanych, także i do oddawania do użytkowania drogi mają zastosowanie przede wszystkim przepisy Prawa budowlanego. Stanowi o tym wprost art. 32 ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach (...), który jednak w ustępach 2–7 art. 32 wprowadza pewne odrębności. W przypadku zezwolenia na realizację inwestycji drogowej dla drogi posiadającej co najmniej dwie jezdnie, przy czym każdą z nich przeznaczoną dla jednego kierunku ruchu, decyzję o pozwoleniu na użytkowanie w odniesieniu do jezdni lub odcinka drogi, na których zakończono budowę, wydaje właściwy

<sup>229</sup> Szerzej na ten temat: J. Polanowski, *Ograniczenie prawa własności nieruchomości w specustawach na przykładzie specustawy drogowej*, „Annales UMCS” 2020, nr 1, s. 65–84.

<sup>230</sup> Chodzi o ustawę z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tekst jedn. Dz.U. z 2017 r., poz. 1161) oraz ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 55).

<sup>231</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1463.

organ nadzoru budowlanego, na wniosek inwestora. Organ ten może wydać decyzję na użytkowanie drogi, jezdni lub odcinka drogi, pomimo niespełnienia wymagań ochrony środowiska, o których mowa w art. 76 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska<sup>232</sup>, jeżeli stwierdzi, że zostały spełnione warunki określone w przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. Wspomniany art. 76 ust. 2 Prawa ochrony środowiska stanowi, że wymaganiami ochrony środowiska dla nowo zbudowanego lub przebudowanego obiektu budowlanego, zespołu obiektów lub instalacji są:

- 1) wykonanie wymaganych przepisami lub określonych w decyzjach administracyjnych środków technicznych chroniących środowisko,
- 2) zastosowanie odpowiednich rozwiązań technologicznych, wynikających z ustaw lub decyzji,
- 3) uzyskanie wymaganych decyzji określających zakres i warunki korzystania ze środowiska.

W decyzji na użytkowanie drogi, jezdni lub odcinka drogi, pomimo niespełnienia wymagań ochrony środowiska, właściwy organ nadzoru budowlanego powinien określić termin wykonania pozostałej części robót wykończeniowych lub innych robót budowlanych i spełnienia wymagań ochrony środowiska. Termin ten nie może być dłuższy niż dziewięć miesięcy. Po jego upływie właściwy organ nadzoru budowlanego z urzędu wszczyna postępowanie w sprawie stwierdzenia wykonania pozostałej części robót wykończeniowych lub innych robót budowlanych i spełnienia wymagań ochrony środowiska, o których mowa w art. 76 ust. 2 Prawa ochrony środowiska. Następstwem postępowania powinna być decyzja administracyjna organu nadzoru budowlanego, wydana w porozumieniu z wojewódzkim inspektorem ochrony środowiska, stwierdzająca wykonanie pozostałej części robót wykończeniowych lub innych robót budowlanych i spełnienie wymagań ochrony środowiska, na dzień wydania tej decyzji. Ten sam tryb postępowania ma odpowiednie zastosowanie do drogowych obiektów inżynierskich, objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego ma prawo (fakultatywnie) przejąć postępowanie w sprawie drogi ekspresowej lub autostrady, wraz z aktami sprawy (art. 32 ust. 2–7 ustawy o szczególnych zasadach (...)).

Oddanie drogi publicznej do użytku nastąpić może po uzyskaniu ostatecznej decyzji administracyjnej o pozwoleniu na użytkowanie (art. 55 Prawa budowlanego) bądź też w trybie skutecznego zawiadomienia właściwego organu nadzoru budowlanego o zakończeniu budowy (art. 54 Prawa budowlanego). Powołany przepis art. 55 Prawa budowlanego stanowi, że przed przystąpieniem do użytkowania obiektu budowlanego należy (obligatoryjnie) uzyskać ostateczną decyzję o pozwoleniu na użytkowanie, jeżeli:

1. na wzniesienie obiektu budowlanego jest wymagane pozwolenie na budowę i jest on zaliczony do kategorii V, IX–XVIII, XX, XXII, XXIV, XXVII–XXX, o których mowa w załączniku do ustawy,

---

<sup>232</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1219.

2. zachodzą okoliczności, o których mowa w art. 49 ust. 5 albo art. 51 ust. 4 Prawa budowlanego,
3. przystąpienie do użytkowania obiektu budowlanego ma nastąpić przed wykonaniem wszystkich robót budowlanych.

Zgodnie z pkt 1 tego artykułu (tzn. 55 Prawa budowlanego), pozwolenia na użytkowanie wymagają m.in. następujące kategorie obiektów budowlanych związanych z drogami publicznymi:

- kategoria XX – stacje paliw,
- kategoria XXII – place składowe, postojowe, parkingi,
- kategoria XXVIII – drogowe i kolejowe obiekty mostowe, jak: mosty, estakady, kładki, przejścia podziemne, wiadukty, przepusty, tunele.

Pozwolenie na użytkowanie będzie również wymagane w ramach procedury legalizacji samowoli budowlanej – decyzja o pozwoleniu na użytkowanie będzie kończyć tę procedurę (art. 49 ust. 5) oraz w ramach procedury naprawczej związanej z istotnym odstępniem od projektu budowlanego lub warunków pozwolenia na budowę (art. 51 ust. 4). Należy pamiętać, iż obowiązek uzyskania pozwolenia na użytkowanie obiektu, o którym mowa w art. 55 Prawa budowlanego, nie zwalnia od obowiązku posiadania pozwolenia na budowę.

Z kolei w art. 54 Prawa budowlanego stwierdza się, że do użytkowania obiektu budowlanego, na którego wzniesienie jest wymagane pozwolenie na budowę lub zgłoszenie budowy, można przystąpić po zawiadomieniu właściwego organu nadzoru budowlanego o zakończeniu budowy, jeżeli organ ten, w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia, nie zgłosi sprzeciwu w drodze decyzji. Jest to tzw. milcząca zgoda organu nadzoru budowlanego, w przypadku gdy nie ma on zastrzeżeń do wzniesionego obiektu. Jeżeli jednak organ nadzoru w terminie czternastodniowym zgłosi sprzeciw do zawiadomienia o zakończeniu budowy, to analogicznie jak w przypadku art. 30 ust. 5 Prawa budowlanego, będzie miał on formę decyzji administracyjnej. Oznaczać to będzie, że obiekt ten w ocenie organu nie spełnia kryteriów uzasadniających przystąpienie do jego użytkowania. Wówczas niezbędne stanie się przeprowadzenie postępowania naprawczego na podstawie art. 51 Prawa budowlanego. Wprawdzie nie wynika to wprost z treści art. 57 Prawa budowlanego, to jednak wydaje się, że obowiązek dokonania zawiadomienia o zakończeniu budowy ciąży na inwestorze. W sensie techniczno-budowlanym można mówić o zakończeniu budowy obiektu budowlanego, gdy odpowiada on warunkom, jakie przewiduje prawo budowlane wobec budowy legalnej przy zawiadomieniu organu nadzoru budowlanego o zakończeniu budowy (art. 57 Prawa budowlanego). Obiekt powinien być w takim stanie, by mógł zostać przeprowadzony jego odbiór i by można było przekazać go do normalnej eksploatacji i użytkowania<sup>233</sup>.

---

<sup>233</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 20 czerwca 1996 r., sygn. SA/Wr 2735/95, „Prokuratura i Prawo” 1997, nr 6, poz. 49.



Przepis art. 32 ust. 2 ustawy o szczególnych zasadach (...) wprowadza zasadę, że w przypadku decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydanej dla drogi posiadającej co najmniej dwie jezdnie, przy czym każdą z nich przeznaczoną dla jednego kierunku ruchu, właściwy organ nadzoru budowlanego, na wniosek inwestora, powinien wydać decyzję o pozwoleniu na użytkowanie w odniesieniu do jezdni lub odcinka drogi, na których zakończono budowę. Organ ten jest uprawniony do wydania tego rodzaju decyzji pomimo niespełnienia wymagań ochrony środowiska, o których mowa w art. 76 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska<sup>234</sup>, jeżeli stwierdzi, że zostały spełnione warunki określone w przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. W takim przypadku przepisów art. 59 ust. 4 i art. 59e Prawa budowlanego – w zakresie dotyczącym posiadania przez przeprowadzającego kontrolę statusu osoby zatrudnionej we właściwym organie nadzoru budowlanego, oraz art. 76 ust. 1, 3 i 4 Prawa ochrony środowiska – nie stosuje się (art. 32 ust. 3 ustawy o szczególnych zasadach (...)).

W decyzji właściwy organ nadzoru budowlanego określa termin wykonania pozostałej części robót wykończeniowych lub innych robót budowlanych i spełnienia wymagań ochrony środowiska, o których mowa w art. 76 ust. 2 Prawa ochrony środowiska, przy czym termin ten nie może być dłuższy niż dziewięć miesięcy (art. 32 ust. 4 ustawy). Po upływie owych dziewięciu miesięcy właściwy organ nadzoru budowlanego z urzędu wszczyna postępowanie w sprawie stwierdzenia wykonania pozostałej części robót wykończeniowych lub innych robót budowlanych i spełnienia wymagań ochrony środowiska, o których mowa w art. 76 ust. 2 Prawa ochrony środowiska. Organ ten w decyzji, wydanej w porozumieniu z wojewódzkim inspektorem ochrony środowiska, stwierdza wykonanie pozostałej części robót wykończeniowych lub innych robót budowlanych i spełnienie wymagań ochrony środowiska, o których mowa w powołanym już przepisie art. 76 ust. 2 Prawa ochrony środowiska, na dzień wydania tej decyzji (art. 32 ust. 4 i 5 ustawy o szczególnych zasadach (...)). Podobne zasady mają zastosowanie w odniesieniu do drogowych obiektów inżynierskich, objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (art. 32 ust. 6 ustawy o szczególnych zasadach (...)). Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego został upoważniony do przejęcia postępowania w sprawie drogi ekspresowej lub autostrady wraz z aktami sprawy do postępowania we własnym zakresie – art. 32 ust. 7 ustawy o szczególnych zasadach (...).

Według zasady wyrażonej w art. 76 ust. 1 Prawa ochrony środowiska nowo zbudowany lub przebudowany obiekt budowlany, zespół obiektów lub instalacja nie mogą być oddane do użytkowania, jeżeli nie spełniają wymagań ochrony środowiska, o których mowa w ust. 2, czyli:

- 1) wykonanie wymaganych przepisami lub określonych w decyzjach administracyjnych środków technicznych chroniących środowisko,

---

<sup>234</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1219.

- 2) zastosowanie odpowiednich rozwiązań technologicznych, wynikających z ustaw lub decyzji,
- 3) uzyskanie wymaganych decyzji określających zakres i warunki korzystania ze środowiska (art. 76 ust. 2 Prawa ochrony środowiska).

Są to standardy formalne, które muszą być zachowane przy realizacji każdego przedsięwzięcia budowlanego mogącego oddziaływać negatywnie na środowisko.

W przepisach art. 32a ustawy o szczególnych zasadach (...) wprowadzony został wyjątek od regulacji zawartej w art. 36a Prawa budowlanego, tzn. zawierającej możliwość odstąpienia od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego. Mianowicie przyjęto w nim, że odstąpienie w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi, nie stanowi istotnego odstąpienia, jeżeli nie wymaga uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, wymaganych przepisami szczególnymi. Określony w art. 32a ustawy o szczególnych regulacjach (...) sposób postępowania ma na celu umożliwienie szybkiej legalizacji zmian wprowadzonych w projekcie bez długotrwałej procedury wydawania pozwolenia na budowę. Chodzi tutaj o sprawność w realizacji inwestycji budowlanych (w tym przypadku inwestycji drogowych) oraz uwzględnienie korekt wprowadzanych przez inwestora, które ze względu na skomplikowany charakter procesu inwestycyjnego cechują się dużą zmiennością<sup>235</sup>.

W wyroku z dnia 13 czerwca 2019 r. (sygn. VII SA/Wa 2993/18) Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie wyraził pogląd, że „wyjątkowo jedynie w przypadku realizacji inwestycji drogowej odstąpienie dokonane w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu nie będzie stanowiło »istotnego odstąpienia«, jeżeli jednocześnie nie będzie wymagało uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów wymaganych przepisami szczególnymi”<sup>236</sup>. W innym orzeczeniu stwierdzono, że „jeśli warunki określone w art. 32a ustawy z 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych zostają spełnione, to tym samym odstąpienie od zatwierdzonego zezwoleniem na realizację inwestycji drogowej projektu budowlanego jest dozwolone bez konieczności uprzedniego uzyskania decyzji o zmianie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Zatem wyjątkowo jedynie w przypadku realizacji inwestycji drogowej odstąpienie dokonane w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu nie będzie stanowiło »istotnego odstąpienia«, jeżeli jednocześnie nie będzie wymagało uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów wymaganych przepisami szczególnymi. Ponadto należy zwrócić uwagę, iż to, czy w danym przypadku odstąpienie od projektu budowlanego zostanie uznane za »istotne odstąpienie«, zależy od indy-

<sup>235</sup> M. Cherka, M. Cur, A. Kucińska, *Przesłanki dokonania zmiany pozwolenia na budowę w trybie art. 36a Prawa budowlanego* [w:] *Prawne aspekty procesu budowlanego*, red. M. Cherka, F. Elżanowski, K. Wasowski, Warszawa 2009, s. 18–19.

<sup>236</sup> Lex nr 2700053.

widualnych okoliczności danej sprawy”<sup>237</sup>. Oba zacytowane wyroki uznać należy za słuszne.

## 5.5. Ekologiczne uwarunkowania wydawania pozwolenia na budowę drogi

Wszystkie inwestycje drogowe wymagają rygorystycznego przestrzegania przepisów o ochronie środowiska, zarówno na etapie planowania tego rodzaju inwestycji, wykonawstwa, a potem eksploatacji drogi publicznej. Szczegółowe regulacje w tym przedmiocie zawarte są przede wszystkim w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska<sup>238</sup>. W przepisie art. 73 ust. 1 tego Prawa została wyrażona zasada, iż w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego oraz w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu uwzględnia się w szczególności ograniczenia wynikające z:

- 1) ustanowienia w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody parku narodowego, rezerwatu przyrody, parku krajobrazowego, obszaru chronionego krajobrazu, obszaru Natura 2000, zespołu przyrodniczo-krajobrazowego, użytku ekologicznego, stanowiska dokumentacyjnego, pomników przyrody oraz ich otulin,
- 2) utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania lub stref przemysłowych,
- 3) wyznaczenia obszarów cichych w aglomeracji oraz obszarów cichych poza aglomeracją,
- 4) strategicznych map hałasu,
- 5) ustalenia w trybie przepisów ustawy – Prawo wodne<sup>239</sup>, warunków korzystania z wód regionu wodnego i zlewni oraz ustanowienia stref ochronnych ujęć wód, a także obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

Dalej mowa jest o tym, że linie komunikacyjne przeprowadza się i wykonuje w sposób zapewniający ograniczenie ich oddziaływania na środowisko, w tym ochronę walorów krajobrazowych oraz możliwość przemieszczania się dziko żyjących zwierząt, a ponadto drogi krajowe oraz linie kolejowe o znaczeniu państwowym powinny być lokalizowane w bezpiecznej odległości od zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii (art. 73 ust. 2 i 5 Prawa ochrony środowiska). Wymienione obowiązki nałożone zostały przede wszystkim na podmioty zamierzające realizować inwestycje komunikacyjne, ale także i na autorów opracowań projektowanych na ich zamówienie. Podobnie rzecz się ma z koniecznością uwzględnienia wymagań ochrony przyrody, co w takim samym stopniu ciąży na organach administracji prowadzących postępowania

<sup>237</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 12 lipca 2017 r., sygn. II OSK 1438/17, Lex nr 2378172.

<sup>238</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1219.

<sup>239</sup> Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 310).

w jakikolwiek sposób związane z przedsięwzięciami komunikacyjnymi (a więc i drogowymi), jak i na podmiotach uczestniczących w ich realizacji.

Przepis art. 139 Prawa ochrony środowiska nakłada na zarządzających obiektami drogowymi obowiązek przestrzegania wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją podległych im dróg. Stanowi on wyjątek od generalnej reguły, że podmiotem odpowiedzialnym za eksploatację instalacji lub urządzenia zgodnie z wymaganiami ochrony środowiska jest ich właściciel.

Ochrona przed zanieczyszczeniami powstającymi w związku z eksploatacją dróg zapewniona być powinna przez stosowanie rozwiązań technicznych ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń, a w szczególności zabezpieczeń akustycznych, zabezpieczeń przed przedostawaniem się zanieczyszczonych wód opadowych do gleby lub ziemi, środków umożliwiających usuwanie odpadów powstających w trakcie eksploatacji dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, jak też przez właściwą organizację ruchu (art. 173 Prawa ochrony środowiska). Także i w cytowanym przepisie nie wskazano, kto jest konkretnie adresatem wynikających z niego obowiązków. Wydaje się jednak, że przyjąć należy, iż będą one spoczywały zarówno na podmiotach projektujących określone rozwiązania komunikacyjne, jak też i na ich wykonawcach oraz podmiotach, które będą nimi zarządzały, a ponadto na organach administracji wydających pozwolenia na realizację inwestycji drogowych oraz czuwających nad prawidłową ich realizacją i funkcjonowaniem<sup>240</sup>.

Kolejny wymóg odnoszący się do dróg publicznych jest taki, że ich eksploatacja nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska. Emisje polegające na wprowadzaniu gazów lub pyłów do powietrza, wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi, wytwarzaniu odpadów czy powodowaniu hałasu, powstające w związku z eksploatacją drogi, nie mogą spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządca drogi publicznej ma tytuł prawny. Jeżeli natomiast w związku z eksploatacją drogi utworzono obszar ograniczonego użytkowania, to jej eksploatacja nie może spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza tym obszarem (art. 174 Prawa ochrony środowiska). W sytuacji, gdy w związku z eksploatacją drogi dojdzie do przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, to wówczas organ ochrony środowiska może, w drodze decyzji administracyjnej, nałożyć obowiązek ograniczenia oddziaływania na środowisko i jego zagrożenie oraz przywrócenie środowiska do stanu właściwego (art. 362 ust. 1 Prawa ochrony środowiska). Poziom dopuszczalny poziom hałasu w środowisku został określony w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 stycznia 2007 r. w sprawie dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku<sup>241</sup>, a konkretnie w tabeli nr 1 stanowiącej załącznik do tego rozporządzenia.

---

<sup>240</sup> K. Gruszecki, *Prawo ochrony Środowiska. Komentarz*, wyd. V, Warszawa 2019, Lex/el. Komentarz do art. 173 (dostęp: 8.11.2020 r.).

<sup>241</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2014 r., poz. 112.

W art. 175 Prawa ochrony środowiska na zarządzającego drogą nałożony został również obowiązek dokonywania okresowych pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją drogi. Jeśli jest to droga publiczna, której eksploatacja wskazuje na możliwość wprowadzania do środowiska substancji lub energii w znacznych ilościach, to wówczas nią zarządzający jest obowiązany do ciągłych pomiarów ich poziomów w środowisku. W razie przebudowy drogi, zmieniającej w istotny sposób warunki eksploatacji, obowiązkiem zarządzającego jest przeprowadzenie pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją tych obiektów. Ten ostatni obowiązek musi być wypełniony najpóźniej w ciągu 14 dni od rozpoczęcia eksploatacji przebudowanego obiektu, a w odniesieniu do dróg krajowych obowiązek – w ciągu roku od rozpoczęcia eksploatacji przebudowanego obiektu. Oba te terminy mają charakter instrukcyjny.

Wyniki pomiarów zarządzający drogą publiczną ma obowiązek przedłożyć organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska, o ile pomiary te mają szczególne znaczenie dla systematycznej obserwacji zmian stanu środowiska wynikających z eksploatacji tych obiektów (art. 177 ust. 1 Prawa ochrony środowiska). Dokładne regulacje w tym przedmiocie zawarte są w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 17 stycznia 2003 r. w sprawie rodzajów wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska oraz terminów i sposobów ich prezentacji<sup>242</sup>.

W przypadku gdy przeprowadzone kontrole poziomów substancji lub energii w środowisku, które są emitowane w związku z eksploatacją drogi publicznej dowodzą przekroczenia standardów jakości środowiska; do wyników przeprowadzonych pomiarów, to wówczas organ ochrony środowiska może, w drodze decyzji, nałożyć na zarządzającego drogą obowiązek prowadzenia w określonym czasie pomiarów ich poziomów w środowisku wprowadzanych w związku z eksploatacją tej drogi (dróg), wykraczających poza obowiązki wcześniej wymienione (czyli dodatkowe jeszcze pomiary). Natomiast w razie, gdy przeprowadzone kontrole dowiodą przekroczenia standardów jakości środowiska, organ ochrony środowiska może (w drodze decyzji) nałożyć na zarządzającego drogą obowiązek przedkładania mu wyników pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku wykraczających poza obowiązki, określając zakres i terminy ich przedkładania, a także wymagania w zakresie formy, układu i wymaganych technik ich przedkładania. Postępowanie w przedmiocie wydania decyzji nakładającej obowiązek prowadzenia pomiarów lub ich przedkładania jest wszczynane z urzędu (art. 178 Prawa ochrony środowiska).

---

<sup>242</sup> Dz.U. z 2003 r., nr 18, poz. 164.



## Rozdział 6.

# REMONT DROGI PUBLICZNEJ

Większość istniejących dróg publicznych w naszym kraju kwalifikuje się do remontu, o czym doskonale wie każdy ich użytkownik. Niektóre nie były remontowane od początku swojego istnienia w obecnym kształcie, inne – pomimo podejmowanych prac remontowych – ciągle ulegają zniszczeniu. Jest to proces nieuchronny (zarówno niszczenia dróg, jak i ich remontu), gdyż parametry techniczne polskich dróg są zazwyczaj niedostosowane do aktualnego natężenia ruchu drogowego, a także tonażu poruszających się po nich pojazdów. Jest to olbrzymi problem nie tylko finansowy, ale także i organizacyjny zarówno dla zarządców dróg, jak i użytkowników oraz podmiotów gospodarczych bezpośrednio wykonujących remonty.

Definicja pojęcia „remont drogi” zawarta jest w art. 4 pkt 19 ustawy o drogach publicznych i oznacza wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym. Przy okazji należy wskazać, że art. 4 ust. 18 ustawy definiuje pojęcie „przebudowa drogi” jako wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego. Oznacza to, że przebudową drogi nie są prace związane z jej remontem, gdyż remont drogi nie powoduje podwyższenia jej parametrów technicznych i eksploatacyjnych. Natomiast, jeśli roboty wymagają zmiany granic pasa drogowego, to mamy do czynienia nie z przebudową drogi, lecz budową nowej drogi.

Pewne wyjaśnienie obu tych pojęć można znaleźć w wyroku Sądu Okręgowego w Gdańsku, a mianowicie: „definicja pojęcia »remontu drogi«, zawarta w ustawie o drogach publicznych zbieżna jest z definicją »remontu« zawartą w ustawie Prawo budowlane (art. 3 pkt 8), która stanowi, że przez »remont« należy rozumieć wykonywanie w istniejącym obiekcie budowlanym robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji, przy czym dopuszcza się stosowanie wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym”<sup>243</sup>.

Należy przypomnieć, że wszystkie sprawy z zakresu remontu dróg publicznych należą do właściwości zarządców dróg, którymi są dla dróg:

- 1) krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, do czasu jej przekazania w drodze porozumienia spółce, z którą zawarto

---

<sup>243</sup> Wyrok Sądu Okręgowego w Gdańsku z dnia 5 października 2011r., sygn. III Ca 801/11, Lex 1714454.

- umowę o budowę i eksploatację albo tylko umowę o eksploatację autostrady,
- 2) krajowych – drogowa spółka specjalnego przeznaczenia na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia<sup>244</sup> oraz na podstawie umowy określającej zakres i warunki przygotowania lub realizacji przedsięwzięcia drogowego.
  - 3) wojewódzkich – zarząd województwa,
  - 4) powiatowych – zarząd powiatu,
  - 5) gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta),
  - 6) zlokalizowanych w granicach miasta w granicach miasta na prawach powiatu (z wyłączeniem dróg ekspresowych i autostrad) – prezydent miasta,
  - 7) wszystkich dróg – partner prywatny, z którym zawarta została umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym (art. 19 ustawy).

Do podstawowych obowiązków każdego z zarządców drogi (dróg) należy m.in. opracowywanie projektów remontu dróg i drogowych obiektów inżynierskich (art. 20 pkt 2 ustawy), pełnienie funkcji inwestora w trakcie wykonywania remontów drogi (art. 20 pkt 3 ustawy), wykonywanie robót interwencyjnych, utrzymaniowych i zabezpieczających (art. 20 pkt 11 ustawy). Z mocy art. 20a ustawy są oni również zobligowani do przeprowadzenia remontu parkingów przeznaczonych do postoju pojazdów wykonujących przewozy drogowe, wynikającego z konieczności przestrzegania przepisów o czasie prowadzenia pojazdów oraz przepisów o ograniczeniach i zakazach ruchu drogowego, jak też miejsc wykonywania kontroli i transportu drogowego (np. przeznaczonych do ważenia pojazdów). Innym dodatkowym obowiązkiem zarządcy drogi jest:

- 1) uwzględniać uchwały rady gminy, w których dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców wskazane zostaną wstępne miejsca lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych; o ostatecznej lokalizacji takiego przystanku decyduje zarządca drogi, uwzględniając charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 2) udostępnić nieodpłatnie gminie na jej wniosek część pasa drogowego w celu budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróżnych (art. 20f ustawy).

Remont, przebudowa, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg różnej kategorii, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, należy do zarządcy drogi właściwego dla drogi wyższej kategorii (art. 25 ust. 1 ustawy). Natomiast remont, przebudowa, utrzymanie i ochrona skrzyżowania autostrady lub drogi ekspresowej z innymi drogami publicznymi, z drogowymi obiektami inżynierskimi oraz z urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowa-

<sup>244</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 1348.



nia, jest powinnością zarządcy autostrady lub drogi ekspresowej (art. 25 ust. 3 ustawy).

Mówiąc o „remontcie skrzyżowania”, mamy na myśli wykonanie robót przywracających pierwotny stan skrzyżowania. Warto też wskazać, że skrzyżowanie dróg publicznych może być jednopoziomowe lub wielopoziomowe. Skrzyżowanie jednopoziomowe jest przecięciem się lub połączeniem dróg publicznych na jednym poziomie, natomiast skrzyżowanie wielopoziomowe to krzyżowanie się lub połączenie dróg publicznych na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (węzeł drogowy) lub krzyżowanie się dróg na różnych poziomach, uniemożliwiające wybór kierunku jazdy (przejazd drogowy). Koszt budowy lub przebudowy tego typu skrzyżowania wraz z koniecznymi drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania (art. 25 ustawy). Przepis art. 25 ust. 1 ustawy z 1985 r. o drogach publicznych, niełączący wyraźnie wymogu utrzymania i ochrony skrzyżowania z jego budową, przebudową lub remontem, nie może być wykładany w sposób zakładający że nie ma on zastosowania poza okresem prowadzonych na skrzyżowaniu prac. Ma on wszakże znaczenie ogólne, gdyż odnosi się do wszystkich skrzyżowań, zarówno tych, które pozostają w budowie, remoncie lub przebudowie, jak i tych, które wolne są w danym momencie od realizacji takich inwestycji<sup>245</sup>.

Wykonanie prac remontowych budowli brzegowych przepraw promowych zlokalizowanych w ciągu drogi wraz z urządzeniami i instalacjami oraz jednostkami przeprawowymi (promami) także spoczywa na zarządcy tej drogi (art. 26 ustawy).

Inaczej rzecz wygląda w przypadku remontu, przebudowy, utrzymania i ochrony skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn, wraz z zapornami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi, jak również nawierzchnią drogową w obszarze między rogatekami, a w przypadku ich braku – w odległości czterech metrów od skrajnych szyn. Z mocy art. 28 ust. 1 ustawy jest to obowiązek wyłącznie zarządu kolei. Również do zarządu kolei należy konserwacja znajdującej się nad skrajnią kolejową dolnej części konstrukcji wiaduktów drogowych, łącznie z urządzeniami zabezpieczającymi, a także budowa i utrzymanie urządzeń odwadniających wiadukty kolejowe nad drogami, łącznie z urządzeniami odprowadzającymi wodę poza koronę drogi (art. 28 ust. 1 i 2 ustawy).

W jednym ze swoich orzeczeń Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie uznał, że „sama czynność przeprowadzenia robót budowlanych rozbiórki wiaduktu nie jest związana z utrzymaniem bądź ochroną drogi publicznej. Przepis art. 28 ust. 2 pkt 3 ustawy o drogach publicznych ma charakter normy kompe-

---

<sup>245</sup> Por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 5 lutego 2015 r., sygn. I ACa 287/14, Lex nr 1651926.

tencyjnej, wskazującej podmiot, do którego właściwości należy utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi. Takie sformułowanie przepisu nie upoważnia jednakże do wniosku, że w ramach budowy skrzyżowań dróg z torami kolejowymi zarządca kolei z mocy ustawy ma obowiązek prowadzenia działań mających na celu utrzymanie bądź ochronę dróg”<sup>246</sup>.

W innym orzeczeniu Naczelny Sąd Administracyjny wyraził pogląd, iż „z art. 28 ustawy z 1985 r. o drogach publicznych nie wynika, by zarządy kolei miały uprawnienia w zakresie udzielania pozwoleń na prowadzenie jakiejkolwiek działalności w pasie drogowym względnie na wykorzystywanie tego pasa w innych celach, np. reklamowych. Jedynym organem uprawnionym do dysponowania obszarem objętym pasem drogowym jest zarząd drogi”<sup>247</sup>.

Remont torowiska tramwajowego umieszczonego w pasie drogowym nie jest obowiązkiem zarządcy drogi, lecz obciąża podmiot zarządzający tym torowiskiem, który musi ponadto uzgodnić z zarządcą drogi warunku wykonania remontu na terenie torowiska (art. 28a ustawy). Torowisko tramwajowe stanowi część drogi między skrajnymi szynami wraz z zewnętrznymi pasami bezpieczeństwa o szerokości 0,5 metra każdy (art. 4 pkt 4 ustawy).

Przebudowa już istniejącej drogi publicznej nie wymaga uzyskania pozwolenia na budowę, a jedynie zgłoszenia, co wynika z treści art. 29 ust. 3 pkt 1 lit. d Prawa budowlanego. Natomiast przepis art. 30 ust. 1b Prawa budowlanego nakazuje w takim przypadku dokonanie właściwemu organowi zgłoszenia robót budowlanych, a więc i prac polegających na przebudowie drogi. W zgłoszeniu należy określić rodzaj, zakres i sposób wykonywania robót budowlanych (remontowych) oraz termin ich rozpoczęcia. Ponadto trzeba dołączyć odpowiednie szkice lub rysunki, a także pozwolenia, uzgodnienia i opinie wymagane odrębnymi przepisami. W razie konieczności uzupełnienia zgłoszenia, właściwy organ nakłada (w drodze postanowienia) na zgłaszającego obowiązek uzupełnienia, w określonym terminie, brakujących dokumentów, a w przypadku ich nieuzupełnienia – wnosi sprzeciw, w drodze decyzji (art. 30 ust. 5 Prawa budowlanego). Zgłoszenie musi być dokonane przed terminem zamierzonego rozpoczęcia robót budowlanych. Do ich wykonywania można przystąpić, jeżeli w terminie 21 dni od dnia doręczenia zgłoszenia właściwy organ nie wniesie, w drodze decyzji, sprzeciwu i nie później niż po upływie trzech lat od określonego w zgłoszeniu terminu ich rozpoczęcia. Jednak właściwy organ wnosi sprzeciw, jeżeli:

- 1) zgłoszenie dotyczy wykonywania robót budowlanych objętych obowiązkiem uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę,
- 2) wykonywanie robót budowlanych objętych zgłoszeniem narusza ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, decyzję o wa-

---

<sup>246</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 24 listopada 2014 r., sygn. III SA/Kr 621/14, Lex nr 1549518.

<sup>247</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 28 stycznia 1999 r., sygn. II SA 1841/98, Lex nr 184198.

runkach zabudowy, lub inne przepisy albo akty prawa miejscowego (art. 30 ust. 6 Prawa budowlanego).

Ponadto właściwy organ może również nałożyć (w drodze decyzji) obowiązek uzyskania pozwolenia na wykonanie określonego obiektu lub robót budowlanych objętych obowiązkiem zgłoszenia, jeżeli ich realizacja może naruszać ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub spowodować:

- 1) zagrożenie bezpieczeństwa ludzi lub mienia,
- 2) pogorszenie stanu środowiska lub stanu zachowania zabytków,
- 3) pogorszenie warunków zdrowotno-sanitarnych,
- 4) wprowadzenie, utrwalenie bądź zwiększenie ograniczeń lub uciążliwości dla terenów sąsiednich (art. 30 ust. 7 Prawa budowlanego).

Użyty kilkakrotnie termin „właściwy organ” oznacza organy administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego, stosownie do ich właściwości określonej w rozdziale ósmym ustawy Prawo budowlane. Według art. 80 ust. 1 i 2 Prawa budowlanego zadania administracji architektoniczno-budowlanej wykonują: starosta, wojewoda, Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego. Natomiast zadania nadzoru budowlanego realizowane są przez: powiatowego inspektora nadzoru budowlanego, wojewodę przy pomocy wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego oraz Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego.

Prowadzenie robót budowlanych (w tym remontu drogi):

- 1) bez wymaganego zgłoszenia lub
- 2) w sposób mogący spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ludzi albo mienia bądź zagrożenie środowiska, lub
- 3) na podstawie zgłoszenia z naruszeniem art. 29 ust. 1 Prawa budowlanego, lub
- 4) w sposób istotnie odbiegający od ustaleń i warunków określonych w pozwoleniu na budowę, projekcie zagospodarowania działki lub terenu, w projekcie architektoniczno-budowlanym bądź w przepisach – powoduje ich wstrzymanie przez właściwy organ.

Wstrzymanie robót następuje w formie postanowienia (art. 50 ust. 1 Prawa budowlanego), w którym podana jest przyczyna wstrzymania robót oraz ustalenie wymagań dotyczących niezbędnych zabezpieczeń. Ponadto postanowieniem tym może (fakultatywnie) zostać nałożony obowiązek przedstawienia przez inwestora (wykonawcę remontu drogi) – w terminie 30 dni od dnia doręczenia postanowienia – inwentaryzacji powykonawczej wykonanych robót budowlanych lub odpowiednich ocen technicznych bądź też ekspertyz (art. 50 ust. 2 i 3 Prawa budowlanego). Postanowienie o wstrzymaniu robót budowlanych traci ważność po upływie dwóch miesięcy od dnia doręczenia, chyba że w tym terminie zostanie wydana decyzja, o której mowa w art. 50a pkt 2 albo w art. 51 ust. 1 Prawa budowlanego. Na postanowienie o wstrzymaniu robót budowlanych służy zażalenie (art. 50 ust. 4 i 5 Prawa budowlanego). Powołany art. 50a Prawa budowlanego stanowi, że organ nadzoru budowlanego w przypadku wykonywania robót

budowlanych – pomimo wstrzymania ich wykonywania postanowieniem, o którym mowa w art. 50 ust. 1 – nakazuje, w drodze decyzji, rozbiórkę części obiektu budowlanego wykonanego po doręczeniu postanowienia albo doprowadzenie obiektu budowlanego do stanu poprzedniego. Interesujące w tym zakresie może być orzeczenie Naczelnego Sądu Administracyjnego, który stwierdził, że „w związku z licznymi przypadkami ignorowania przez inwestorów nakazów wstrzymania budowy, dodano art. 50a Prawa budowlanego, obligujący organ do wydania decyzji nakazującej rozbiórkę robót budowlanych wykonanych po ich wstrzymaniu albo doprowadzenie obiektu do stanu poprzedniego. Tak ukształtowane aksjologiczne uzasadnienie wprowadzenia do obowiązującego porządku prawnego art. 50a Prawa budowlanego ma determinujący wpływ na wykładnię tego przepisu. Kategoryczne sformułowanie art. 50a Prawa budowlanego oznacza, iż organy nadzoru budowlanego są zobowiązane do wydania decyzji na podstawie tego przepisu za każdym razem, gdy zostanie stwierdzone kontynuowanie budowy pomimo wydania postanowienia o jej wstrzymaniu”<sup>248</sup>.

Przed upływem dwóch miesięcy od dnia wydania postanowienia o wstrzymaniu robót budowlanych organ nadzoru budowlanego, w drodze decyzji:

- 1) nakazuje zaniechanie dalszych robót budowlanych bądź rozbiórkę obiektu budowlanego lub jego części, bądź doprowadzenie obiektu do stanu poprzedniego albo
- 2) nakłada obowiązek wykonania określonych czynności lub robót budowlanych w celu doprowadzenia wykonywanych robót budowlanych do stanu zgodnego z prawem, określając termin ich wykonania, albo
- 3) w przypadku istotnego odstąpienia od zatwierdzonego projektu budowlanego lub innych warunków pozwolenia na budowę – nakłada, określając termin wykonania, obowiązek sporządzenia i przedstawienia projektu budowlanego zamiennego, uwzględniającego zmiany wynikające z dotychczas wykonanych robót budowlanych oraz – w razie potrzeby – wykonania określonych czynności lub robót budowlanych w celu doprowadzenia wykonywanych robót budowlanych do stanu zgodnego z prawem; przepisy dotyczące projektu budowlanego stosuje się odpowiednio do zakresu tych zmian (art. 51 ust. 1 Prawa budowlanego).

W razie wydania nakazu o rozbiórce części obiektu budowlanego wykonanego po doręczeniu postanowienia albo doprowadzenia obiektu do stanu poprzedniego, decyzje określone w pkt 2 lub 3, wydawane są po wykonaniu obowiązku określonego w tym nakazie (art. 51 ust. 2 Prawa budowlanego). Po upływie terminu lub na wniosek inwestora, organ nadzoru budowlanego sprawdza wykonanie nałożonego na podstawie art. 51 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego obowiązku wykonania określonych czynności lub robót budowlanych w celu doprowadzenia wykonywanych robót budowlanych do stanu zgodnego z prawem, określając termin ich wykonania i wydaje decyzję o stwierdzeniu wykona-

---

<sup>248</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 stycznia 2020 r., sygn. II OSK 1498/19, Lex nr 3047216.

nia obowiązku albo – w przypadku niewykonania obowiązku – nakazującą zaniechanie dalszych robót budowlanych bądź rozbiórkę obiektu lub jego części, bądź doprowadzenie obiektu do stanu poprzedniego (art. 51 ust. 3 Prawa budowlanego). Wszystkie nakazane czynności zarządca drogi jest obowiązany wykonać na swój koszt.

*Ratio legis* art. 51 Prawa budowlanego polega bowiem na inwestorze realizującym roboty budowlane w warunkach, które zgodnie z art. 50 ust. 1 Prawa budowlanego nie są akceptowane z punktu widzenia ich legalności, doprowadzenia tych robót do stanu zgodnego z aktualnie obowiązującym prawem, a nie prawem obowiązującym na dzień ich realizacji. Postępowanie prowadzone na podstawie art. 51 Prawa budowlanego nie ma charakteru kontroli i w związku z tym nie może odnosić się do nieaktualnego stanu prawnego, np. obowiązującego w dacie wydania pozwolenia na budowę, lecz jako postępowanie naprawcze, a więc zmierzające do przywrócenia porządku prawnego, powinno opierać się na aktualnie obowiązujących przepisach prawa<sup>249</sup>. W sytuacji, gdy okaże się, że nie ma możliwości doprowadzenia obiektu budowlanego do stanu zgodnego z prawem organ nadzoru budowlanego wydaje jedną z decyzji przewidzianych w art. 51 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego. Natomiast jeżeli w wyniku prowadzonego postępowania okaże się, że jest możliwe doprowadzenie prowadzonych, bądź już wykonanych, robót budowlanych do stanu zgodnego z prawem, a nie mamy do czynienia z istotnym odstępstwem od projektu budowlanego albo warunków pozwolenia na budowę, wówczas organ jest obowiązany, stosownie do art. 51 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego, nałożyć obowiązek wykonania określonych czynności lub robót budowlanych, które mają doprowadzić obiekt do stanu zgodnego z prawem<sup>250</sup>.

---

<sup>249</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Opolu z dnia 30 czerwca 2020 r., sygn. II SA/Op 326/19, Lex nr 3035771.

<sup>250</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 30 lipca 2020 r., sygn. II OSK 1159/20, Lex nr 3058700.



## Rozdział 7.

# FINANSOWANIE INWESTYCJI DROGOWYCH

Jeszcze przed omówieniem poszczególnych metod finansowania inwestycji drogowych, warto nieco miejsca poświęcić zasadom i warunkom przygotowania tego rodzaju inwestycji uregulowanych przede wszystkim w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych<sup>251</sup>. W odniesieniu do dróg innych niż zarządzane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, uprawnienia, obowiązki i zadania Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wynikające z niniejszej ustawy wykonuje właściwy zarządca drogi. Uprawnienia, obowiązki i zadania Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad lub Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad mają odpowiednie zastosowanie do drogowych spółek specjalnego przeznaczenia, z tym że spółkom tym przysługuje prawo nieodpłatnego użytkowania w stosunku do nieruchomości nabytych w trybie ustawy lub przejętych od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (art. 1 ustawy).

Rozpoczęcie robót budowlanych poprzedza stosowne postępowanie. Mianowicie, wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych wydają decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej na wniosek właściwego zarządcy drogi. W przypadku inwestycji drogowej realizowanej na obszarze dwóch lub więcej województw, decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydaje wojewoda, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część nieruchomości przeznaczonych na realizację inwestycji drogowej<sup>252</sup>. Decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydaje się w terminie 90 dni od dnia złożenia wniosku. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej może być wydana po uprzednim przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli jest ona wymagana przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko<sup>253</sup>. Właściwy zarządca drogi składa wniosek po uzyskaniu opinii właściwych miejscowo zarządu województwa, zarządu powiatu oraz wójta (burmistrza, prezydenta miasta), przy czym niewydanie opinii w terminie 14 dni od dnia

---

<sup>251</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1363.

<sup>252</sup> T. Woś, *Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej w tzw. spec – ustawie drogowej – aspekty proceduralne*, „Przegląd Prawa Publicznego” 2009, nr 11, s. 18.

<sup>253</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 283 ze zm.

zwrócenia się przez właściwego zarządcę drogi o jej wyrażenie traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku (art. 11b ustawy). Stanowisko organu współdziałającego (wyrażającego opinię) ma charakter autonomiczny. Dana jednostka winna w nim kierować się dobrem ogółu, przy uwzględnieniu w jak największym stopniu interesu jednostki. Jednakże nie sądowi oceniać stanowisko organów współdziałających, gdyż brak ku temu przesłanek. Ustawa nie określa żadnych kryteriów, wytycznych, które winny zostać uwzględnione przy formułowaniu opinii<sup>254</sup>. Organ nie może oceniać racjonalności czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację danej inwestycji drogowej toczy się na wniosek zarządcy drogi, którym to wnioskiem organ administracji jest związany. Organ nie może dokonywać jakichkolwiek zmian np. w zakresie lokalizacji, przebiegu oraz planowanych parametrów technicznych konkretnej inwestycji. To bowiem inwestor dokonuje wyboru najkorzystniejszych w jego ocenie rozwiązań odnoszących się do planowanego przez niego przedsięwzięcia drogowego. Rolą orzekającego w sprawie organu jest natomiast sprawdzenie kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz czy koncepcja składającego wniosek mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo<sup>255</sup>. Wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej powinien zawierać w szczególności następujące dokumenty:

- 1) mapa w skali co najmniej 1:5000 przedstawiająca proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, oraz istniejące uzbrojenie terenu,
- 2) analiza powiązania drogi z innymi drogami publicznymi,
- 3) mapy zawierające projekty podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami,
- 4) określenie nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego,
- 5) określenie nieruchomości lub ich części, z których korzystanie będzie ograniczone,
- 6) określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu,
- 7) trzy egzemplarze projektu budowlanego wraz z zaświadczeniem, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, aktualnym na dzień opracowania projektu<sup>256</sup>,
- 8) w przypadku transeuropejskiej sieci drogowej wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24l ust. 1 ustawy z dnia

---

<sup>254</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z dnia 21 września 2016 r., sygn. II SA/GI 668/15, Lex nr 2136548.

<sup>255</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 maja 2017 r., sygn. II OSK 203/17, Lex nr 2351707.

<sup>256</sup> Chodzi o zaświadczenie o prawie do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.



21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz uzasadnienie zarządcy drogi, o którym mowa w art. 24l ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>257</sup>,

- 9) opinie:
- a. ministra właściwego do spraw zdrowia – w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych w miejscowościach uzdrowiskowych, zgodnie z odrębnymi przepisami,
  - b. dyrektora właściwego urzędu morskiego – w odniesieniu do obszarów pasa technicznego, pasa ochronnego, morskich portów i przystani,
  - c. właściwego organu nadzoru górniczego – w odniesieniu do terenów górniczych,
  - d. dyrektora właściwego regionalnego zarządu gospodarki wodnej – w odniesieniu do inwestycji obejmujących wykonanie urządzeń wodnych oraz w odniesieniu do wykonywania obiektów budowlanych lub robót na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią,
  - e. dyrektora właściwej regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych – w odniesieniu do gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa, będących w zarządzie Lasów Państwowych,
  - f. właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków – w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie odrębnych przepisów,
  - g. właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej – w odniesieniu do linii kolejowej,
  - h. innych organów wymaganych przepisami szczególnymi,
- 10) wymagane przepisami odrębnymi decyzje administracyjne (art. 11s ust. 1 ustawy).

Właściwy organ wydaje opinie w sprawie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, na wniosek właściwego zarządcy drogi, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii. Niewydanie opinii w tym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku. Jeżeli realizacja inwestycji drogowej wymaga zgody wodnoprawnej, odpowiednio Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie albo minister właściwy do spraw gospodarki wodnej udzielają tej zgody w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia złożenia wniosku o jej wydanie. Dla ustalenia stanu prawnego nieruchomości, siedziby i adresy właścicieli tych nieruchomości określone są według katastru nieruchomości. nieruchomości usytuowanych w zasięgu oddziaływania zamierzonego korzystania z wód lub planowanych do wykonania urządzeń wodnych, z podaniem siedzib i adresów ich właścicieli, zgodnie z ewidencją gruntów i budynków. Wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych, są obowiązani wysyłać zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wnioskodawcy, właścicielom lub użyt-

---

<sup>257</sup> Uzasadnienie stanowi załącznik do wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

kownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości, a w przypadku inwestycji realizowanej na terenie dwóch lub więcej województw lub powiatów, tym wojewodom albo starostom, na których obszarze właściwości znajdują się nieruchomości lub ich części objęte wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, oraz zawiadamiają pozostałe strony w drodze obwieszczeń, odpowiednio w urzędzie wojewódzkim lub w starostwie powiatowym, a także w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, w urzędowych publikatorach teleinformatycznych – Biuletynie Informacji Publicznej tych urzędów i w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne. W zawiadomieniu powinny znaleźć się następujące dane:

- 1) oznaczenie nieruchomości lub ich części, objętych wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, według katastru nieruchomości,
- 2) informację o terminie i miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z aktami sprawy.

W przypadku nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych i wojewódzkich albo starosta w odniesieniu do dróg powiatowych i gminnych wysyłają tego rodzaju zawiadomienie jedynie wnioskodawcy. Podobne zasady obowiązują w sytuacji, gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku. Z dniem zawiadomienia nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa bądź jednostek samorządu terytorialnego, objęte wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, nie mogą już być przedmiotem obrotu w rozumieniu przepisów o gospodarce nieruchomościami. Czynność prawna dokonana z naruszeniem tego zakazu jest z mocy prawa nieważna (art. 11d ust. 2 – 10 ustawy). Ustawa w art. 11e zakazuje uzależniania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami.

Postępowanie w trybie ustawy z 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych inicjowane jest wnioskiem inwestora. Po otrzymaniu takiego wniosku organ zobligowany jest do zbadania jego kompletności. Poza zakresem jego kompetencji pozostaje natomiast możliwość kwestionowania otrzymanej dokumentacji geodezyjno-kartograficznej, opatrzonej stosownymi klauzulami powiatowego ośrodka dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej<sup>258</sup>. Wydanie decyzji wymaga uprzedniego rzetelnego zweryfikowania przedłożonego wniosku wraz z załącznikami. Decyzja zezwalająca na realizację inwestycji nie może bowiem zatwierdzać dokumentacji niepeł-

---

<sup>258</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 20 listopada 2019 r., sygn. IV SA/Po 513/19, Lex nr 2748126.

nej<sup>259</sup>. Ocena organów rozpatrujących wnioski o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej ogranicza się do kontroli zgodności z przepisami wariantu przedstawionego przez wnioskodawcę bez prawa do dokonywania jakichkolwiek zmian w przedstawionej przez inwestora koncepcji przebiegu drogi<sup>260</sup>.

Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej powinna zawierać w szczególności następujące elementy:

- 1) wymagania dotyczące powiązania drogi z innymi drogami publicznymi, z określeniem ich kategorii,
- 2) określenie linii rozgraniczających teren,
- 3) warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa,
- 4) wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich,
- 5) zatwierdzenie podziału nieruchomości,
- 6) oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego,
- 7) zatwierdzenie zagospodarowania działki lub projektu architektoniczno-budowlanego,
- 8) w razie potrzeby inne ustalenia dotyczące:
  - a. określenia szczególnych warunków zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych,
  - b. określenia czasu użytkowania tymczasowych obiektów budowlanych,
  - c. określenia terminów rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania oraz tymczasowych obiektów budowlanych,
  - d. określenia szczegółowych wymagań dotyczących nadzoru na budowie,
  - e. obowiązku dokonania przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu,
  - f. obowiązku przebudowy dróg innych kategorii,
  - g. określenia ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości dla realizacji obowiązków,
  - h. zezwolenia na wykonanie obowiązków (art. 11f ust. 1 ustawy).

Przepisy ustawy z 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych nie zobowiązują inwestora do przedstawienia różnych wariantów przebiegu planowanej inwestycji (alternatywnych rozwiązań), stąd też ocena organów ogranicza się wyłącznie do zgodności z prawem takiego wariantu, jaki przedstawił wnioskodawca. Prawdą jest, że art. 11f ust. 1 pkt 4 tej ustawy nakłada na organ obowiązek uwzględnienia uzasadnionych

---

<sup>259</sup> Por. Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gdańsku z dnia 23 października 2019 r., sygn. II SA/Gd 414/19, Lex nr 2736133.

<sup>260</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 8 sierpnia 2019 r., sygn. II SA/Bk 216/19, Lex nr 2713965.

interesów osób trzecich, podkreśla się jednak, że chodzi tu o interesy obiektywnie uzasadnione<sup>261</sup>.

Od decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stronie służy odwołanie do organu wyższego stopnia, którym jest:

- 1) wojewoda w przypadku wydania decyzji przez starostę,
- 2) minister właściwy do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa w przypadku wydania decyzji przez wojewodę.

Odwołanie strony od decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rozpatruje się w terminie 30 dni, a skargę do sądu administracyjnego w terminie dwóch miesięcy. W postępowaniu przed organem odwoławczym oraz przed sądem administracyjnym nie można uchylić decyzji w całości ani stwierdzić jej nieważności, gdy wadą dotknięta jest tylko część decyzji dotycząca odcinka drogi, nieruchomości, działki (art. 11g ustawy). Przepis art. 11g ustawy z 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych należy rozumieć w ten sposób, iż sąd rozpoznaje skargę w terminie dwóch miesięcy, jeżeli nie występują okoliczności, które uniemożliwiają rozpatrzenie skargi. Sąd nie może przystąpić do rozpoznania sprawy, dopóki nie zostanie rozstrzygnięta kwestia kosztów sądowych czy braków formalnych skargi. Powyższy termin dla sądu administracyjnego do rozpoznania skargi jest terminem procesowym. Ma on charakter instrukcyjny. Naruszenie tego terminu samo przez się nie uzasadnia stwierdzenia przewlekłości postępowania. Intencją ustawodawcy było skrócenie w tych sprawach, w stosunku do innego rodzaju spraw, oczekiwania na ewentualną weryfikację zaskarżonego rozstrzygnięcia<sup>262</sup>. Organ nie może oceniać racjonalności czy też słuszności przyjętych we wniosku rozwiązań projektowych, gdyż postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację danej inwestycji drogowej toczy się na wniosek zarządcy drogi, którym to wnioskiem organ administracji jest związany. Nie może też dokonywać jakichkolwiek zmian np. w zakresie lokalizacji, przebiegu oraz planowanych parametrów technicznych konkretnej inwestycji. To bowiem inwestor dokonuje wyboru najkorzystniejszych w jego ocenie rozwiązań odnoszących się do planowanego przez niego przedsięwzięcia drogowego. Rolą orzekającego w sprawie organu jest natomiast sprawdzenie kompletności wniosku w świetle wymogów ustawowych oraz czy koncepcja składającego wniosek mieści się w granicach wyznaczonych przez prawo. Dopuszczalna jest weryfikacja przez organ zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, a także ocena przez organ niezbędności realizacji celu inwestycji jako przesłanki ingerencji w prawo własności

---

<sup>261</sup> Por. Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 21 października 2019 r., sygn. VII SA/Wa 1749/19, Lex nr 3038431.

<sup>262</sup> Por. postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 21 lipca 2011 r., sygn. II OPP 20/11, Lex nr 852941.

nieruchomości. Ta weryfikacja nie może mieć jednak na celu samej kontroli zasadności poszczególnych rozwiązań wskazanych we wniosku, ale ma na celu zbadanie niezbędności inwestycji do realizacji ogólnego celu przedsięwzięcia drogowego<sup>263</sup>.

### **7.1. Nabywanie nieruchomości przeznaczonych pod budowę drogi**

Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych reguluje także nabywanie nieruchomości pod drogi. Z jej art. 12 wynika, że decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zatwierdza się podział nieruchomości, a linie rozgraniczające teren ustalone decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowią linie podziału nieruchomości. Decyzja ta stanowi także podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości. Wspomniane nieruchomości lub ich części stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa w odniesieniu do dróg krajowych, albo własnością odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego w odniesieniu do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych – z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna.

Z kolei decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości wywłaszczone wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Powinien to uczynić w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna (art. 12 ust. 4a i 4b ustawy). Jeżeli na nieruchomości lub prawie użytkownictwa wieczystego tej nieruchomości zostały ustanowione ograniczone prawa rzeczowe z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna, prawa te wygasają. Natomiast, jeśli przeznaczona na pasy drogowe nieruchomość gruntowa stanowiąca własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego została oddana w użytkowanie wieczyste, to wtedy użytkowanie to wygasa z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna (art. 12 ust. 4c i 4d ustawy).

Odszkodowanie za nieruchomości wywłaszczone przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym nieruchomości oraz osobom, którzy posiadają do tej nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe. Jeżeli decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nadany został rygor natychmiastowej wykonalności, decyzja ustalającą wysokość odszkodowania wydawana jest w terminie 60 dni od dnia nadania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności (art. 12 ust. 4 f i 4g ustawy). Osoba uprawniona do otrzymania odszkodowania może

---

<sup>263</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 3 września 2014 r., sygn. II OSK 1730/14, Lex nr 1664490.

złożyć wniosek o wypłatę zaliczki w wysokości 70% odszkodowania ustalonego przez organ pierwszej instancji w decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Wypłata zaliczki następuje jednorazowo w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku. Osoba, której wypłacono zaliczkę, lub jej spadkobiercy są obowiązani do zwrotu zaliczki po jej waloryzacji na dzień zwrotu, jeżeli decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej została zmieniona, uchylona w całości lub w części dotyczącej tej osoby, lub stwierdzono jej nieważność (art. 12 ust. 5a i 5b ustawy).

Właściwy zarządca drogi jest uprawniony do nabycia w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, województwa, powiatu albo gminy, nieruchomości (w tym lokali mieszkalnych) poza pasami drogowymi w celu dokonania ich zamiany na nieruchomości położone w pasach drogowych lub wydzielania ich w tych pasach w postępowaniu scalieniowo-wymiennym (art. 13 ust. 2 ustawy).

Warto podkreślić, że nie stwierdza się nieważności ostatecznej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, jeżeli wniosek o stwierdzenie nieważności tej decyzji został złożony po upływie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, a inwestor rozpoczął budowę drogi. W przypadku uwzględnienia skargi na decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, której nadano rygor natychmiastowej wykonalności, sąd administracyjny po upływie 14 dni od dnia rozpoczęcia budowy drogi może stwierdzić jedynie, że decyzja narusza prawo z przyczyn wyszczególnionych w art. 145 lub 156 k.p.a. (art. 31 ustawy).

## 7.2. Finansowanie dróg publicznych

Finansowanie infrastruktury transportu lądowego określone zostało w ustawie pod tym samym tytułem z dnia 16 grudnia 2005 r.<sup>264</sup>. Ustawa reguluje ogólne zasady finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony infrastruktury transportu lądowego oraz zarządzania tą infrastrukturą. Należy wskazać, że przepisy ustawy nie mają zastosowania do autostrad płatnych budowanych i eksploatowanych na zasadach określonych przepisami o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (art. 1 ustawy).

Zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania nimi finansowane są przez następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowych spółek specjalnego przeznaczenia w odniesieniu do dróg krajowych,
- 2) samorząd województwa w odniesieniu do dróg wojewódzkich,
- 3) samorząd powiatowy w odniesieniu do dróg powiatowych.

Zadania w zakresie finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg gminnych oraz zarządzania nimi finansowane są z budżetów

---

<sup>264</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2018 r., poz. 203.

gmin. W granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, finansowane są z budżetów tych miast. Z kolei zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg zakładowych oraz zarządzania nimi finansowane są ze środków podmiotów zarządzających tymi drogami. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona dróg publicznych mogą być realizowane przy udziale środków rzeczowych i pieniężnych świadczonych przez osoby fizyczne i osoby prawne, krajowe i zagraniczne oraz jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, w tym w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Zadania w omawianym zakresie mogą być też finansowane lub dofinansowane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, zgodnie z porozumieniami zawartymi na podstawie art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (art. 3 ust. 6 ustawy)<sup>265</sup>.

Wydatki związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego, finansowaną lub dofinansowaną przez ministra właściwego do spraw transportu ustalane są w ustawie budżetowej w wysokości nie niższej niż 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (art. 5 ustawy).

Minister właściwy do spraw transportu jest uprawniony do przekazania części środków na nabywanie nieruchomości przeznaczonych pod budowę autostrad płatnych. W razie wystąpienia zagrożenia w realizacji budowy autostrad płatnych z powodu braku środków na nabywanie nieruchomości minister ten określa (w drodze rozporządzenia) procentowy udział przekazywanej części środków w wysokości do 20%, biorąc pod uwagę realizację programu budowy autostrad i stopień zaawansowania inwestycji (art. 6 ustawy).

Źródłem finansowania dróg publicznych są również środki finansowe określone przepisami o drogach publicznych, przepisami o transporcie drogowym i przepisami o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (art. 7 ustawy).

Należy wskazać, że przepis art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju<sup>266</sup> określił, iż w odniesieniu do projektów realizowanych w ramach programów, o których mowa w art. jego 8 ust. 1, współfinansowanych z publicznych środków wspólnotowych oraz projektów w ramach strategii wykorzystania Funduszu Spójności, beneficjent może uzyskać dofinansowanie wkładu własnego z budżetu państwa, jeżeli przewidują to odpowiednio

---

<sup>265</sup> Powołany art. 19 ust. 4 ustawy o drogach publicznych stanowi, że zarządzanie drogami publicznymi może być przekazywane między zarządcami w trybie porozumienia, regulującego w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe. Zarządcy dróg mogą zawierać także porozumienia w sprawie finansowania albo dofinansowania zadań z zakresu zarządzania drogami z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

<sup>266</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 1465.

programy, o których mowa w art. 8 ust. 1 pkt 1–3<sup>267</sup>, albo wynika to z przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego<sup>268</sup>, ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym<sup>269</sup>, ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne<sup>270</sup>.

Warto też zapoznać się treścią art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych<sup>271</sup>, z którego wynika, że koszty nabycia nieruchomości pod drogi, w tym odszkodowania, finansowane są na podstawie przepisów o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, przepisów o drogach publicznych oraz przepisów o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Zasady finansowania budowy autostrad płatnych, zasady zawierania umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad oraz pobierania opłat za przejazd autostradami, a także organy właściwe w tych sprawach określa ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym<sup>272</sup>. Ustawa ta określa także zasady finansowania dróg krajowych, w tym autostrad, ze środków Krajowego Funduszu Drogowego z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu, finansowanych z budżetów tych miast.

Autostrady mogą być budowane i eksploatowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz drogową spółkę specjalnego przeznaczenia na warunkach określonych w umowie, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub drogową spółkę specjalnego przeznaczenia może (w drodze umowy) powierzyć budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady innemu podmiotowi. Do wyboru tego rodzaju spółki mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi<sup>273</sup> bądź też ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych<sup>274</sup>.

Kwestię przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych<sup>275</sup>.

---

<sup>267</sup> Przepis art. 8 ust. 1 pkt 1–3 ustawy stanowi o utworzeniu sektorowego programu operacyjnego i innych programów operacyjnych, które są finansowane z publicznych środków krajowych lub współfinansowane z publicznych.

<sup>268</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 202.

<sup>269</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 45.

<sup>270</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 310.

<sup>271</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1363.

<sup>272</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 45.

<sup>273</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 1528.

<sup>274</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 1843.

<sup>275</sup> Dz.U. z 2002 r., nr 12, poz. 116 ze zm.



Budowa autostrady może być finansowana z następujących źródeł:

- 1) ze środków własnych spółek oraz uzyskanych przez nie kredytów bankowych i pożyczek, a także ze środków pochodzących z emisji obligacji, w tym obligacji przychodowych,
- 2) ze środków pochodzących z budżetu państwa ustalanych corocznie w ustawie budżetowej,
- 3) ze środków Krajowego Funduszu Drogowego,
- 4) z innych źródeł.

W przypadku, kiedy przewiduje się zawarcie umowy wyłącznie na eksploatację autostrady lub jej odcinka, budowę tej autostrady lub jej odcinka finansuje się na zasadach dotyczących finansowania i budowy dróg publicznych określonych w odrębnych przepisach oraz ze środków Funduszu. Spółce mogą być udzielone przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne<sup>276</sup>. Ustawa ta reguluje zasady, ogólne warunki i tryb:

- 1) udzielania poręczeń i gwarancji przez Skarb Państwa, tworzenia zasobu majątkowego Skarbu Państwa oraz wykonywania zobowiązań z tych tytułów,
- 2) udzielania poręczeń i gwarancji przez niektóre osoby prawne,
- 3) udzielania przez Bank Gospodarstwa Krajowego poręczeń i gwarancji w ramach programów rządowych.

Poręczenia i gwarancje, o których mowa wyżej, stanowią jedyne dopuszczalne formy, w jakich organy państwa oraz Bank Gospodarstwa Krajowego, w zakresie określonym ustawą, mogą ustanawiać, w drodze umowy, odpowiedzialność majątkową Skarbu Państwa za zobowiązania innych podmiotów (art. 1 ust. 1 i 2 ustawy). Należy też przypomnieć definicje wspomnianych określeń. Mówiąc o poręczeniach udzielanych przez Skarb Państwa należy przez to rozumieć udzielane przez Radę Ministrów, ministra właściwego do spraw finansów publicznych lub Bank Gospodarstwa Krajowego, w imieniu i na rachunek Skarbu Państwa, poręczenia:

- 1) spłaty kredytów,
- 2) wykonania zobowiązań wynikających z obligacji,
- 3) wypłaty odszkodowania za zniszczone, uszkodzone lub skradzione eksponaty wystawowe,
- 4) wykonania zobowiązań wynikających z transakcji zabezpieczających przed ryzykiem zmiany stopy procentowej lub ryzykiem walutowym, związanych z poręczonym lub gwarantowanym przez Skarb Państwa kredytem lub emisją obligacji (art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy).

Z kolei gwarancje udzielane przez Skarb Państwa to udzielane przez Radę Ministrów, ministra właściwego do spraw finansów publicznych lub Bank Go-

---

<sup>276</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 122.

spodarstwa Krajowego, w imieniu i na rachunek Skarbu Państwa, gwarancje: spłaty kredytów, wykonania zobowiązań wynikających z obligacji, a także wykonania zobowiązań wynikających z transakcji zabezpieczających przed ryzykiem zmiany stopy procentowej lub ryzykiem walutowym, związanych z poręczonym lub gwarantowanym przez Skarb Państwa kredytem lub emisją obligacji (art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy). Natomiast mówiąc o poręczeniach lub gwarancjach udzielanych przez niektóre osoby prawne należy przez to rozumieć poręczenia lub gwarancje udzielane przez niebędące bankami oraz zakładami ubezpieczeń następujące podmioty, uprawnione na podstawie odrębnych przepisów do udzielania poręczeń lub gwarancji w ramach powierzonych im zadań publicznych lub w zakresie wykonywanej przez nie działalności gospodarczej oraz fundacje, w których fundatorami są osoby prawne, o których mowa w pierwszych trzech punktach. Poręczenia lub gwarancje udzielane przez Bank Gospodarstwa Krajowego to poręczenia lub gwarancje udzielane przez Bank Gospodarstwa Krajowego w ramach programów rządowych: spłaty kredytów i pożyczek, wykonania zobowiązań wynikających z obligacji oraz wykonania innych zobowiązań, w szczególności należytego wykonania umowy lub wniesienia wadium (art. 2 ust. 1 pkt 4 ustawy).

W Banku Gospodarstwa Krajowego utworzony został Krajowy Fundusz Gwarancyjny, którego zadaniem jest m.in.

- 1) gromadzenie środków finansowych na budowę i przebudowę dróg krajowych,
- 2) gromadzenie środków finansowych na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz opłat za przejazd autostradą,
- 3) finansowanie realizacji określonych zadań (art. 34g ust. 1 i 2 ustawy).

Środki Krajowego Funduszu Gwarancyjnego pochodzą z:

- 1) opłaty paliwowej,
- 2) odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu oraz odsetek od lokat okresowo wolnych środków Funduszu w bankach,
- 3) przychodów ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach, przekazanych ministrowi właściwemu do spraw transportu przez Skarb Państwa, w celu zasilenia Funduszu,
- 4) przychodów z akcji i udziałów,
- 5) opłat za przejazdy autostradą, pobieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- 6) opłat za przejazdy autostradą, pobieranych przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia, jeżeli umowa, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, nie stanowi inaczej,
- 7) opłat za przejazd autostradą, pobieranych przez spółkę, jeżeli umowa tak stanowi,

- 8) opłat elektronicznych, o których mowa w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- 9) płatności dokonywanych przez spółki, zgodnie z warunkami umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, w tym przewidzianych na rzecz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- 10) wpływów uzyskanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z tytułu odpłatnego udostępniania nieruchomości nabytych na cele budowy dróg,
- 11) środków pochodzących ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi,
- 12) wpływów uzyskanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z tytułu: opłat za specyfikacje istotnych warunków zamówienia, o których mowa w art. 42 ust. 2 Prawa zamówień publicznych, zatrzymania wadium wraz z odsetkami, w przypadku, o którym mowa w art. 46 ust. 4a i 5 Prawa zamówień publicznych, zatrzymania wraz z odsetkami zabezpieczenia należytego wykonania umowy, o którym mowa w art. 147 Prawa zamówień publicznych, kar umownych,
- 13) środków z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego,
- 14) wpływów z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego,
- 15) inwestycji środków Funduszu w jednostki uczestnictwa funduszy rynku pieniężnego, o których mowa w art. 178 ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi<sup>277</sup>,
- 16) innych wpływów z opłat i kar określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, wpływów z opłat i kar określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz wpływów z opłat określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- 17) dotacji z budżetu państwa,
- 18) pożyczek z budżetu państwa,
- 19) darowizn i zapisów,
- 20) wpływów z innych środków publicznych,
- 21) wpływów z innych tytułów.

Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągać kredyty, pożyczki lub emitować obligacje w kraju i za granicą na rzecz Funduszu i z przeznaczeniem na finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów wieloletnich ustanawianych przez Radę Ministrów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych<sup>278</sup> oraz inwestycji realizowanych z udziałem

<sup>277</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 95.

<sup>278</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 869.

środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 tej ustawy, a także zadań wynikających z planu finansowego Funduszu, oraz na spłatę zobowiązań z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji. Za zobowiązania Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji mogą być udzielane przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne<sup>279</sup>, z tym, że wymogu, o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2 tej ustawy<sup>280</sup>, w zakresie, w jakim wymaga się, aby środki przeznaczone na spłatę kredytu pochodziły ze źródeł innych niż budżet państwa, nie stosuje się. Gwarancje i poręczenia są zwolnione z opłat prowizyjnych.

Środki Krajowego Funduszu Gwarancyjnego mogą być przeznaczone na następujące cele:

- 1) finansowanie budowy i przebudowy dróg krajowych, realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- 2) płatności na rzecz spółek z tytułu realizacji przez nie obowiązków wynikających z umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, obejmujące w szczególności: zwrot kosztów ponoszonych z tytułu zachowania nieprzerwanej dostępności autostrady, jej utrzymania i przejezdności, zmienne kwoty uzależnione od spełnienia przez spółkę wymogów określonych w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, dopłaty udzielane spółkom na pokrycie całości lub części niedoborów bieżących przychodów z tytułu eksploatacji autostrady, w celu zapewnienia płynności wydatków związanych z bieżącą obsługą i spłatą kredytów lub pożyczek bądź obligacji wyemitowanych w związku z budową autostrady,
- 3) finansowanie przedsięwzięć drogowych powierzonych drogowej spółce specjalnego przeznaczenia,
- 4) finansowanie kosztów utworzenia drogowej spółki specjalnego przeznaczenia, w tym środków na pokrycie kapitału zakładowego i kosztów podjęcia działalności spółki, finansowanie kosztów podwyższenia kapitału zakładowego drogowej spółki specjalnego przeznaczenia oraz wypłatę wynagrodzenia dla tej spółki,
- 5) przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłat oraz opłat za przejazd autostradą, pobieranych odpowiednio przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, drogową spółkę

---

<sup>279</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 122.

<sup>280</sup> Przepis art. 7 ust. 2 pkt 2 powołanej ustawy stanowi, że poręczenie lub gwarancja mogą być także udzielane pod warunkiem przeznaczenia objętego nimi kredytu na zasilenie funduszy utworzonych, na mocy odrębnych ustaw, w Banku Gospodarstwa Krajowego, jeżeli środki przeznaczone na spłatę kredytu pochodzą ze źródeł innych niż budżet państwa, z wyłączeniem środków budżetu państwa, które zostały wydatkowane na dopłaty do kredytu objętego preferencyjnym oprocentowaniem.

specjalnego przeznaczenia lub wykonawcę, któremu powierzono pobieranie opłat,

- 6) finansowanie kosztów usług doradczych związanych z budową i przebudową dróg krajowych, w tym autostrad.

Minister właściwy do spraw transportu zawiera z Bankiem Gospodarstwa Krajowego porozumienie określające: szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków Funduszu, sposób i terminy dokonywania przez Bank Gospodarstwa Krajowego lokat, sposób i termin zwrotu nadpłaty opłaty paliwowej, sposób i tryb przekazywania przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad przychodów z opłat za przejazdy autostradami, sposób gromadzenia w ramach Funduszu środków oraz wpływów, tryb przekazywania do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowej spółki specjalnego przeznaczenia środków finansowych na realizację zadań, jak też zasady udzielania finansowania.

Zasady i tryb emisji obligacji poręczanych i gwarantowanych przez Skarb Państwa są następujące. Obligacje emitowane przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Funduszu i poręczane lub gwarantowane przez Skarb Państwa są papierami wartościowymi, w których Bank Gospodarstwa Krajowego stwierdza, że jest dłużnikiem właściciela takiego papieru i zobowiązuje się wobec niego do spełnienia określonego świadczenia pieniężnego. Dokonanie przez Bank Gospodarstwa Krajowego emisji obligacji wymaga uprzedniej akceptacji warunków emisji ministra właściwego do spraw budżetu. Obligacje są oprocentowane w postaci dyskonta lub odsetek. Obligacje mogą być emitowane jako obligacje imienne lub na okaziciela. Obligacje mogą być emitowane w formie zdemateryalizowanej lub w formie dokumentu, jeżeli jest to dopuszczalne na danym rynku. Mogą one być emitowane na rynku krajowym lub na rynkach zagranicznych. Obligacje są nominowane w walutach krajów należących do Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju. Obligacje emitowane na rynku krajowym są dopuszczone do obrotu na giełdowym lub pozagiełdowym rynku regulowanym, o ile emitent nie postanowi inaczej w warunkach emisji. Prawa z obligacji niemających formy dokumentu, powstają z chwilą dokonania zapisu w ewidencji i przysługują osobie w niej wskazanej jako posiadacz tych obligacji. Podmiotami uprawnionymi do prowadzenia ewidencji obligacji są Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych S.A., firma inwestycyjna, bank, zagraniczna instytucja rozliczeniowa, która prowadzi działalność w zakresie rejestrowania papierów wartościowych, rozliczania lub rozrachunku transakcji zawieranych w obrocie papierami wartościowymi.

Obligacje emitowane na rynku krajowym, które zostały dopuszczone do obrotu na rynku regulowanym lub wprowadzone do alternatywnego systemu obrotu, są rejestrowane w depozycie papierów wartościowych prowadzonym przez Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych S.A. Bank Gospodarstwa Krajowego określa przez wydanie listu emisyjnego warunki emisji obligacji.

### 7.3. Koszty oświetlenia dróg publicznych

W myśl art. 18 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne<sup>281</sup>, jednym z podstawowych zadań własnych gminy jest m.in. zaopatrzenie w energię elektryczną, w tym w szczególności:

- 1) planowanie i organizacja zaopatrzenia w energię elektryczną na obszarze gminy,
- 2) planowanie oświetlenia miejsc publicznych i dróg znajdujących się na terenie gminy,
- 3) finansowanie oświetlenia ulic, placów i dróg publicznych znajdujących się na terenie gminy,
- 4) planowanie i organizacja działań mających na celu racjonalizację zużycia energii i promocję rozwiązań zmniejszających zużycie energii na obszarze gminy.

Gmina realizuje zadania zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku braku takiego planu – z kierunkami rozwoju gminy zawartymi w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, a także odpowiednim programem ochrony powietrza przyjętym na podstawie art. 91 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska<sup>282</sup>. Wskazane przepisy nie mają zastosowania do autostrad i dróg ekspresowych.

Wójt (burmistrz, prezydent miasta) opracowuje projekt założeń do planu zaopatrzenia w energię elektryczną. Projekt założeń sporządza się dla obszaru gminy co najmniej na okres 15 lat i aktualizuje co najmniej raz na 3 lata. Projekt taki powinien określać:

- 1) ocenę stanu aktualnego i przewidywanych zmian zapotrzebowania na energię elektryczną,
- 2) przedsięwzięcia racjonalizujące użytkowanie energii elektrycznej,
- 3) możliwości wykorzystania istniejących nadwyżek i lokalnych zasobów energii elektrycznej wytwarzanych w odnawialnych źródłach energii elektrycznej,
- 4) możliwości stosowania środków poprawy efektywności energetycznej w rozumieniu ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o efektywności energetycznej<sup>283</sup>,
- 5) zakres współpracy z innymi gminami.

Przedsiębiorstwa energetyczne udostępniają nieodpłatnie wójtowi (burmistrzowi, prezydentowi miasta) plany, w zakresie dotyczącym terenu tej gminy oraz propozycje niezbędne do opracowania projektu założeń. Projekt założeń podlega opiniowaniu przez samorząd województwa w zakresie koordynacji współpracy z innymi gminami oraz w zakresie zgodności z polityką energetyczną

<sup>281</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 833.

<sup>282</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1219.

<sup>283</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 264.

państwa oraz wykląda się do publicznego wglądu na okres 21 dni, zawiadamiając o tym w sposób przyjęty zwyczajowo w danej miejscowości.

Konsekwencje stosowania tego przepisu, funkcjonującego w obecnym systemie prawnym, są szeroko komentowane, zwłaszcza w środowisku samorządowym. W sytuacji, gdy wiele gmin w Polsce boryka się z olbrzymimi kłopotami z bilansowaniem wydatków budżetowych, w tym utratą płynności finansowych włącznie, zasadne wydają się rozważenie dokonania takich zmian w przepisach, które umożliwią przeniesienie kosztów ponoszonych za oświetlenie dróg krajowych z gmin na Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad, która jest zarządcą tych dróg. Problem ten szczególnie dotyka małe, niezasobne samorzady gminne, na terenie których przecinają się lub przebiegają znaczące odcinki dróg krajowych lub też zlokalizowane są węzły, które wymagają znacznie większego poboru energii elektrycznej do ich oświetlenia. Takich przypadków w całej Polsce jest bardzo wiele i jest to o tyle niepokojące, że olbrzymie kwoty ponoszone na oświetlenie dróg krajowych mogłyby zostać spożytkowane na bardziej potrzebne i istotne z punktu widzenia lokalnej społeczności przedsięwzięcia. Istnieje realne zagrożenie, iż wiele dróg krajowych będzie tonąć w ciemnościach w sytuacji, kiedy samorządów zwyczajnie nie będzie stać na pokrycie kosztów energii elektrycznej. Może to doprowadzić do sytuacji drastycznego pogorszenia stanu bezpieczeństwa na tychże drogach.





## Rozdział 8.

# ZAJĘCIE PASA DROGOWEGO

Płynność ruchu na drogach publicznych wymaga, aby wszystkie elementy drogi były w pełni sprawne, w tym przede wszystkim pasy drogowe. Niestety, zdarzają się sytuacje – i to dość często – że pas drogowy w całości lub w dużym stopniu, musi być wyłączony z eksploatacji. Może to nastąpić w związku z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem czy też ochroną drogi, ale również z zupełnie innych powodów, niemających bezpośredniego związku z eksploatacją drogi. Uzasadnione jest więc, że ustawodawca w art. 40 ustawy o drogach publicznych wprowadził reglamentację w zakresie możliwości zajęcia pasa drogowego<sup>284</sup>. Wprawdzie jest to dopuszczalne, ale może to nastąpić po wcześniejszym otrzymaniu zezwolenia zarządcy drogi, wydanego w drodze decyzji administracyjnej. Należy zwrócić uwagę, że tego rodzaju zezwolenie nie jest wymagane w następujących przypadkach:

- 1) budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ochrony drogi (art. 40 ust. 1 ustawy),
- 2) oddania gruntów w najem, dzierżawę albo użyczenia (w drodze umowy) na cele związane z potrzebami zarządzania drogami, ruchu drogowego lub obsługi użytkowników ruchu, a także na cele instalacji stacjonarnych i przenośnych urządzeń służących do obserwacji i rejestracji obrazu zdarzeń na drogach, wraz z fundamentami, konstrukcjami wsporczymi oraz przynależnymi elementami wyposażenia (art. 22 ust. 2 ustawy),
- 3) zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym, w następstwie której partner prywatny może otrzymać w najem, dzierżawę albo użyczenie nieruchomości leżącej w pasie drogowym, w celu wykonywania działalności gospodarczej (art. 22 ust. 2a ustawy),
- 4) zawarcia odpłatnej umowy cywilnoprawnej (ale tylko w granicach miast na prawach powiatu) na umieszczenie tablic reklamowych i urządzeń reklamowych na gruntach pasa drogowego w wypadkach uzasadnionych względami funkcjonalnymi, w szczególności wówczas gdy takie tablice lub urządzenia są umieszczone na wiatkach przystankowych lub obiektach małej architektury (art. 22 ust. 2c ustawy)<sup>285</sup>,

---

<sup>284</sup> R.A. Rychter, *Ustawa o drogach publicznych. Komentarz*, wyd. II, Lex/el. Komentarz do art. 40 (dostęp: 15.12.2020 r.).

<sup>285</sup> Według definicji zawartej w art. 3 pkt 4 Prawa budowlanego obiektem małej architektury są: niewielkie obiekty, a w szczególności: kultu religijnego, jak kapliczki, krzyże przydrożne, figu-

- 5) konieczności usunięcia awarii urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, a znajdujących się w pasie drogowym (art. 40 ust. 14 ustawy).

W tym ostatnim przypadku (tzn. określonym w art. 40 ust. 14 ustawy), możliwość odstępstwa od ogólnej zasady obowiązku uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego istnieje dopiero wówczas, gdy prowadzący roboty naprawcze, po zlokalizowaniu miejsca awarii, niezwłocznie zawiadomi zarządcę drogi i w porozumieniu z nim ustalą termin i powierzchnię zajęcia pasa drogowego (art. 40 ust. 14 ustawy). Następuje to w drodze decyzji administracyjnej, w której określone zostaną warunki zajęcia pasa drogowego oraz warunki jego przywrócenia do stanu poprzedniego, a także ustalona wysokość opłaty za zajęcie pasa drogowego. Za wejście w pas drogowy bez zawiadomienia zarządcy drogi lub przekroczenie ustalonego terminu i powierzchni zajęcia pasa drogowego zarządcy drogi wymierzana jest kara pieniężna (art. 14 ust. 14a – 14b ustawy).

Na pewno urządzeniem niezwiązanym z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, znajdującymi się w pasie drogowym w rozumieniu art. 40 ust. 14 ustawy nie jest samochód, który uległ awarii<sup>286</sup>.

W pozostałych sytuacjach wymagających zajęcia pasa drogowego konieczne jest uzyskanie zezwolenia, które dotyczyć będzie:

- 1) prowadzenia robót w pasie drogowym,
- 2) umieszczania w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,
- 3) umieszczania w pasie drogowym obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam,
- 4) zajęcia pasa drogowego na prawach wyłączności w celach innych niż wymienione w pkt 1–3.

Tryb udzielania zezwoleń zawiera rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego<sup>287</sup>. Postępowanie w tym przedmiocie rozpoczyna się od złożenia przez zajmującego pas drogowy wniosku adresowanego do zarządcy drogi o wydanie zezwolenia na jego zajęcie. Winien to uczynić jeszcze przed zaplanowanym zajęciem. Tego rodzaju wniosek powinien zawierać następujące elementy:

- 1) imię i nazwisko oraz adres lub nazwę i siedzibę podmiotu występującego o zajęcie pasa drogowego,
- 2) cel zajęcia pasa drogowego,

---

ry, posągi, a także wodotryski i inne obiekty architektury ogrodowej, użytkowe służące rekreacji codziennej i utrzymaniu porządku, jak: piaskownice, huštawki, drabinki, śmietniki.

<sup>286</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 października 2019 r., sygn. II GSK 501/19, Lex nr 2783621.

<sup>287</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 2064.

- 3) lokalizację i powierzchnię zajętego pasa drogowego, a w przypadku reklam powierzchnię reklamy,
- 4) planowany okres zajęcia pasa drogowego,
- 5) szczegółowy plan sytuacyjny w skali 1:1000 lub 1:500, z zaznaczeniem granic i podaniem wymiarów planowanej powierzchni zajęcia pasa drogowego, a w przypadku umieszczenia reklamy – z podaniem jej wymiarów,
- 6) zatwierdzony projekt organizacji ruchu, jeżeli zajęcie pasa drogowego wpływa na ruch drogowy lub ogranicza widoczność na drodze albo powoduje wprowadzenie zmian w istniejącej organizacji ruchu pojazdów lub pieszych.

W tym ostatnim przypadku chodzi o projekt organizacji ruchu związany z robotami prowadzonymi w pasie drogowym, w którym określono sposób zabezpieczenia tych robót zgodnie z wymogami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Natomiast w razie zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót, do wniosku należy jeszcze dołączyć dodatkowo:

- 1) ogólny plan orientacyjny w skali 1:10 000 lub 1:25 000 z zaznaczeniem zajmowanego odcinka pasa drogowego oraz informację o sposobie zabezpieczenia robót, jeżeli nie jest wymagany projekt organizacji ruchu,
- 2) oświadczenie o:
  - a) posiadaniu ważnego pozwolenia na budowę obiektu umieszczanego w pasie drogowym lub
  - b) zgłoszeniu budowy lub prowadzonych robót właściwemu organowi administracji architektoniczno-budowlanej, lub
  - c) zamiarze budowy przyłączy elektroenergetycznych, wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, ciepłych i telekomunikacyjnych, dla których sporządzono plan sytuacyjny na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.

Niezależnie od wymienionych wyżej, zarządca drogi może ponadto zażądać w przypadku zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót, dołączenia do wniosku dodatkowych dokumentów, a w szczególności projektu budowlanego obiektu umieszczanego w pasie drogowym oraz harmonogramu robót prowadzonych w pasie drogowym, zwłaszcza w przypadkach etapowego prowadzenia robót (§ 1 rozporządzenia).

Zezwolenie na zajęcie pasa drogowego powinno określać w szczególności: imię i nazwisko oraz adres lub nazwę i siedzibę podmiotu występującego o zajęcie pasa drogowego, cel zajęcia pasa drogowego, powierzchnię zajmowanego pasa drogowego lub powierzchnię reklamy, okres zajęcia pasa drogowego oraz wysokość opłaty za zajęcie pasa drogowego oraz sposób jej uiszczenia. W razie zajęcia pasa drogowego w celu prowadzenia robót zezwolenie na zajęcie pasa drogowego powinno określać dodatkowo sposób zabezpieczenia zajmowanego pasa drogowego, zgodnie z dokumentami oraz warunki przywrócenia pasa dro-

gowego do poprzedniego stanu użyteczności. Wspomniane warunki określać powinny zakres i technologię robót przywracających stan użyteczności, sposób odbioru przedmiotowego odcinka pasa drogowego, a także zasady usuwania usterek i wad technicznych, powstałych w ciągu 24 miesięcy od daty odbioru pasa drogowego (§ 2 rozporządzenia).

W odniesieniu do robót budowlanych prowadzonych w ramach koordynacji robót budowlanych, o której mowa w art. 36a ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych<sup>288</sup>, dwóch lub więcej zajmujących pas drogowy może złożyć do zarządcy drogi wspólny wniosek o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót w pasie drogowym. W takiej sytuacji zarządca drogi może wydać decyzję administracyjną o zezwoleniu na zajęcie pasa drogowego, w której określi prawa i obowiązki każdego z zajmujących pas drogowy. Jeśli właściwy organ nie wyda decyzji w odniesieniu do infrastruktury telekomunikacyjnej i decyzji zezwalającej na zajęcie pasa drogowego w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku, to wówczas organ wyższego stopnia, a w przypadku braku takiego organu – organ nadzorujący, wymierza temu organowi, w drodze postanowienia (na które przysługuje zażalenie) karę pieniężną w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki (art. 40 ust. 2a i 2b ustawy o drogach publicznych).

## 8.1. Opłata za zajęcie pasa drogowego

Jak już wspomniano wcześniej, za zajęcie pasa drogowego pobierana jest opłata. Jest ona ustalana jako iloczyn liczby metrów kwadratowych zajętej powierzchni pasa drogowego, stawki opłaty za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego i liczby dni zajmowania pasa drogowego, przy czym zajęcie pasa drogowego przez okres krótszy niż 24 godziny jest traktowane jak zajęcie pasa drogowego przez 1 dzień (art. 40 ust. 3 i 4 ustawy). Jednostką czasu uwzględnianą przez organ przy obliczaniu opłaty za zajęcie pasa drogowego przez prowadzenie robót, jest dzień trwania zajęcia pasa drogowego. Wynika to wprost z treści art. 40 ust. 4 ustawy o drogach publicznych. Co oczywiste, nie chodzi w tym przepisie o dzień rozumiany jako czas między wschodem a zachodem Słońca, lecz czas równy 24 godzinom, na co wskazuje końcowa część art. 40 ust. 4 powołanej ustawy<sup>289</sup>. Rzeczą oczywistą jest, że prawidłowe ustalenie zajętej powierzchni pasa drogowego determinuje prawidłowe ustalenie wysokości tak opłaty za zajęcie pasa drogowego, jak i prawidłowe ustalenie wysokości kary pieniężnej, wymierzonej za zajęcie pasa drogowego m.in. bez wymaganego zezwolenia<sup>290</sup>.

<sup>288</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 2410.

<sup>289</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 28 marca 2017 r., sygn. III SA/Lu 1252/16, Lex nr 2360212.

<sup>290</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 10 stycznia 2019 r., sygn. III SA/Kr 1038/18, Lex nr 2606934.

Z kolei opłata za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, ustalana jest jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy urządzenia i stawki opłaty za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego pobieranej za każdy rok umieszczenia urządzenia w pasie drogowym, przy czym za umieszczenie urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim przez okres krótszy niż rok opłata obliczana jest proporcjonalnie do liczby dni umieszczenia urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim (art. 40 ust. 5 ustawy)<sup>291</sup>.

Z brzmienia przepisu art. 40 ust. 5 ustawy jednoznacznie wynika, że jeśli zezwolenie na zajęcie pasa drogowego wydane zostało na okres dłuższy niż rok, to wtedy roczna stawka opłaty stanowi podstawę do wyliczenia opłat wyłącznie za ten rok, ale również za kolejne lata<sup>292</sup>. Przyjęcie innego niż przewidziano w ustawie o drogach publicznych sposobu obliczania opłaty za zajęcie pasa drogowego stanowi istotne naruszenie prawa, gdyż jest wykroczeniem poza przyznane ta ustawą kompetencje<sup>293</sup>. W jednym z wyroków Naczelny Sąd Administracyjny wyjaśnił, że „urządzeniem infrastruktury technicznej rozumieniu art. 40 ust. 2 pkt 2 ustawy o drogach publicznych, może być obiekt, składający się z wielu elementów składowych, w tym z rur kanalizacji kablowej, jeżeli części składowe z technicznego punktu widzenia stanowią pewną całość. Urządzenie powinno posiadać cechy, które pozwalają na objęcie go jednym wnioskiem o zezwolenie na zajęcie pasa drogowego, który może być przedmiotem rozpatrzenia w ramach jednego postępowania administracyjnego zakończonych jednym rozstrzygnięciem. Zgodnie z art. 40 ust. 5 ustawy do wyliczenia opłaty za zajęcie pasa drogowego urządzenia posłuży powierzchnia jego najszerszego fragmentu, ustalona w płaszczyźnie równoległej do powierzchni gruntu. Proporcjonalnie do tak określonego zakresu zajęcia pasa drogowego wyznaczona zostanie opłata rekompensująca wynikające z tego utrudnienia i ograniczenia<sup>294</sup>. Rury mogą być układane nie tylko poziomo, ale i jedne pod drugimi na różnych poziomach, w obrębie tej samej powierzchni pasa drogowego. W takim przypadku powierzchnia zabudowy nie zmienia się<sup>295</sup>.

Opłatę roczną, o której mowa jest w art. 40 ust. 5 ustawy, za pierwszy rok umieszczenia urządzenia w pasie drogowym uiszcza się w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca jej wysokość stała się ostateczna, a za lata

<sup>291</sup> Drogowym obiektem inżynierskim jest obiekt mostowy, tunel, przepust i konstrukcja oporowa.

<sup>292</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 22 kwietnia 2008 r., sygn. II GSK 81/08.

<sup>293</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 9 lipca 2020 r., sygn. II SA/Bk 265/20, Lex nr 3033896.

<sup>294</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. II GSK 1024/14. ONSA i WSA 2016 nr 5, poz. 84.

<sup>295</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 12 marca 2014 r., sygn. VI SA/Wa 1721/13, Lex nr 1468337.

następnie w terminie do 15 stycznia każdego roku, z góry za dany rok (art. 40 ust. 13a ustawy).

Opłata za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w nim obiektów budowlanych<sup>296</sup> niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam, jest ustalana jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu budowlanego albo powierzchni reklamy, liczby dni zajmowania pasa drogowego i stawki opłaty za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego (art. 40 ust. 6 ustawy)<sup>297</sup>. Powierzchnią reklamy jest cała powierzchnia, którą faktycznie zajmuje informacja wizualna (werbalna, graficzna itp.), umieszczona na jakiegokolwiek konstrukcji usytuowanej w pasie drogowym, a jednocześnie w polu widzenia użytkowników drogi. Jeżeli treści reklamowe, nawet tożsame, umieszczone zostały po obu lub po wielu stronach takiej konstrukcji, o wysokości opłaty, o której mowa w przepisie art. 40 ust. 6 ustawy, decydować powinna łączna (dwu lub wielostronna) powierzchnia, którą informacje te w sumie zajmują<sup>298</sup>.

Obliczając powierzchnię reklamy, trzeba uwzględnić ją w całości informacji wizualnej, czy to werbalnej, czy graficznej, umieszczonej w pasie drogowym na jakiegokolwiek konstrukcji nośnej<sup>299</sup>. Jeżeli tablica zajmująca pas drogowy stanowi widoczną dla użytkowników ulicy (czyli odbiorców) informację o rodzaju działalności gospodarczej prowadzonej w miejscu jej umieszczenia (lub innym), to stanowi ona reklamę, za której usytuowanie bez zezwolenia organ zobligowany jest wymierzyć karę. Bez znaczenia przy tym dla wymierza kary są przyczyny niewystąpienia o odpowiednie zezwolenie lub zbyt późnego wystąpienia o nie. Jeśli skarżąca chciałaby uniknąć konieczności uzyskania zezwolenia i jego opłacenia, nie ma przeszkód, by odpowiednio mniejszy szyld informacyjny umieścić na ścianie budynku w taki sposób, by nie kolidował on z pasem drogowym.

Należy też mieć na uwadze, że regulacja zawarta w art. 40 ust. 6 w związku z ust. 2 pkt 3 ustawy o drogach publicznych nie uzależnia wysokości ani opłaty, ani kary od liczby zamieszczonych na tablicy reklam, jak również od tego, czy reklamy widnieją na obydwu stronach tablicy, czy też na jednej stronie<sup>300</sup>.

---

<sup>296</sup> Obiektem budowlanym jest budynek, budowla bądź obiekt małej architektury, wraz z instalacjami zapewniającymi możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem, wzniesiony z użyciem wyrobów budowlanych.

<sup>297</sup> Reklamą jest umieszczona w polu widzenia użytkownika drogi tablica reklamowa lub urządzenie reklamowe, a także każdy inny nośnik informacji wizualnej, wraz z jej elementami konstrukcyjnymi i zamocowaniami, niebędący znakiem drogowym ustawionym przez gminę znakiem informującym o obiektach zlokalizowanych przy drodze, w tym obiektach użyteczności publicznej, znakiem informującym o formie ochrony zabytków lub tablicą informacyjną o nazwie formy ochrony przyrody (art. 4 ust. 23 ustawy o drogach publicznych).

<sup>298</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 3 października 2007 r., sygn. III SA/Wr 31/07, Lex nr 385419.

<sup>299</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 kwietnia 2008 r., sygn. II GSK 71/08, Lex nr 489101.

<sup>300</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z dnia 22 października 2008 r., sygn. II SA/Bd 649/08, Lex nr 511405.

W orzeczeniu z dnia 4 grudnia 2019 r. Naczelny Sąd Administracyjny wyjaśnił, że „zawarte w przepisie art. 40 ust. 6 ustawy o drogach publicznych określenie jednego z czynników wpływających na obliczenie wysokości opłaty za zajęcie pasa drogowego: »iloczyn metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego« dotyczy tylko jednego z alternatywnych składników dalszej części zdania, to jest »zajętej przez rzut poziomy obiektu budowlanego«. Ponieważ opłacie podlegają dwa różne obiekty umieszczone w pasie drogowym: obiekt budowlany albo reklama, to w przypadku tej drugiej czynnikiem wpływającym na obliczenie wysokości opłaty za zajęcie pasa drogowego jest wymieniona po spójniku »albo« powierzchnia reklamy”<sup>301</sup>.

Wydanie decyzji w przedmiocie kary pieniężnej za zajęcie pasa drogowego na podstawie art. 40 ust. 12 pkt 1 i ust. 13 w związku z art. 40 ust. 6 ustawy o drogach publicznych (co także dotyczy decyzji orzekających kary za umieszczenie reklamy w pasie drogowym) musi być zawsze poprzedzone dokonaniem z urzędu ustaleniami, co do przebiegu granic pasa drogowego. Takie ustalenie wymaga sięgnięcia do ewidencji gruntów oraz ewidencji drogowej. Dokumentem, w oparciu o który należy dokonać ustaleń dotyczących parametrów pasa drogowego, a więc również jego szerokości, jest przede wszystkim książka drogi, o której mowa w § 10 rozporządzenia z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom<sup>302</sup>. W kolumnie nr 35 książki drogi podawane są dane dotyczące szerokości i powierzchni pasa drogowego. Nie można mówić o skutecznym ustaleniu przebiegu granic pasa drogowego, jeżeli jako dowód mający prowadzić do wniosku, że tablica reklamowa znajduje się w pasie drogowym, zdeponowano w aktach mapę sytuacyjną, z której nie wiadomo jednak co to jest za mapa: nie ma wskazanego tam żadnego organu, z którego zasobów miałaby ona pochodzić, nie jest opisana ani, nie są także zaznaczone granice działek, choć same ich numery już wpisano, tak jak wpisano odrębne adnotacje. Taki dokument nie pozwala zorientować się w kwestiach granicy pasa drogowego<sup>303</sup>.

W myśl art. 40 ust. 6a ustawy o drogach publicznych, nie pobiera się opłaty za zajęcie pasa drogowego w związku z umieszczaniem w pasie drogowym tablic informujących o nazwie formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 115 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz znaków informujących o formie ochrony zabytków<sup>304</sup>. Ponadto tego rodzaju opłata nie jest także

---

<sup>301</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 4 grudnia 2019 r., sygn. II GSK 3371/17, Lex nr 2782403.

<sup>302</sup> Dz.U. z 2005 r., nr 67, poz. 582.

<sup>303</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z dnia 20 lutego 2015 r., sygn. II SA/Gl 1191/14, Lex nr 1652768.

<sup>304</sup> Powołany przepis stanowi, że na obrzeżach lub w pobliżu form ochrony przyrody, umieszcza się tablice informujące o nazwie form ochrony przyrody oraz o zakazach obowiązujących na obszarach lub w stosunku do tych form. Wzory tablic określone zostały w rozporządzeniu Mi-

pobierana od linii telekomunikacyjnych lub elektroenergetycznych umieszczonych w kanalizacji kablowej (art. 40 ust. 6c ustawy).

Wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego dla dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, została ustalona w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2011 r. w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad<sup>305</sup>. Z jego § 2 wynika, że za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego w celu prowadzenia robót oraz zajęcia pasa drogowego na prawach wyłączności w innych celach, ustalone zostały następujące stawki opłat za każdy dzień zajęcia:

- 1) chodników, poboczy, placów w ciągach dróg krajowych, ścieżek rowerowych, ciągów pieszych oraz pasów dzielących – 2 zł,
- 2) jezdni do 20% szerokości, opasek, zatok postojowych i autobusowych, torowisk oraz elementów drogi wymienionych w pkt 1, jeżeli znajdują się w pasie drogowym – 3 zł,
- 3) jezdni powyżej 20% do 50% szerokości – 6 zł,
- 4) jezdni powyżej 50% do 100% szerokości – 10 zł,
- 5) pozostałych elementów pasa drogowego – 1 zł.

Z kolei za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w nim urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, przyjęte zostały następujące roczne stawki opłat za 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia.

Tabela 27. Roczne stawki opłat za 1 m<sup>2</sup> za zajęcie pasa drogowego

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

Źródło: § 5 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2011 r. w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (tekst jedn. Dz.U. z 2014 r., poz. 1608).

Za umieszczenie urządzenia na drogowym obiekcie inżynierskim ustalono roczną stawkę opłaty za 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia – w wysokości 200 zł. Wyszczególnione wyżej roczne stawki opłat obejmują pełny rok kalendarzowy umieszczenia urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim (§ 3 rozporządzenia).

nistra Środowiska z dnia 10 grudnia 2004 r. w sprawie wzorów tablic (Dz.U. z 2004 r., nr 268, poz. 2665).

<sup>305</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2014 r., poz. 1608 ze zm.



W przypadku zajęcia pasa drogowego w celu umieszczania w pasie drogowym obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami bądź potrzebami ruchu drogowego, ustalono następujące stawki opłat za każdy dzień zajęcia 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy obiektu budowlanego, niezwiązanego z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego:

- 1) poza obszarem zabudowanym – 0,80 zł,
- 2) w obszarze zabudowanym – 0,70 zł.

Za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczania w pasie drogowym reklamy określone zostały następujące stawki opłat za każdy dzień zajęcia 1 m<sup>2</sup> powierzchni:

- 1) reklamy:
  - a) o powierzchni nieprzekraczającej 1 m<sup>2</sup>, umieszczonej nad obiektem lub na obiekcie, w którym prowadzona jest działalność gospodarcza, zawierającej wyłącznie informacje o prowadzonej przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej – 2 zł,
  - b) zawierającej informacje o gminie, powiecie lub województwie, w szczególności w postaci planów, map, tablic lub plansz – 0,30 zł,
- 2) reklamy inne niż wymienione w pkt 1 – 4 zł.

Dla reklam świetlnych i podświetlanych stawkę opłaty określonej w pkt 1 lit. a oraz pkt 2 podwyższono o 100% (§ 4 rozporządzenia).

W odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej ustalono stawkę opłaty za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego drogi zarządzanej przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad lub za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w nim obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami albo potrzebami ruchu drogowego oraz reklam, jak też za zajęcie pasa drogowego na prawach wyłączności w innych celach niż wymienione, za każdy dzień zajęcia, bez względu na zajętą część pasa drogowego oraz lokalizację – 0,20 zł.

Za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w nim urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanej z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, przyjęto następujące roczne stawki opłat za 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia infrastruktury telekomunikacyjnej:

Natomiast za umieszczenie na drogowym obiekcie inżynierskim urządzenia infrastruktury telekomunikacyjnej, przyjęto roczną stawkę opłat za 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy umieszczanego urządzenia – w wysokości 20 zł (§ 5 rozporządzenia).

Z kolei w art. 40 ust. 7 ustawy przyjęto, że stawki opłaty, o których mowa jest w art. 40 ust. 4 i 6 ustawy, za zajęcie pasa drogowego nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w art. 40 ust. 5, nie może przekroczyć 200 zł, z tym że w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej stawki opłaty, o których

mowa w art. 40 ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 0,20 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w art. 40 ust. 5 ustawy, nie może przekroczyć 20 zł.

Tabela 28. Roczne stawki opłat za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego na lokalizację urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej

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

Źródło: § 5 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2011 r. w sprawie...

W odniesieniu do dróg będących pod zarządkiem organów samorządu terytorialnego (gminy, powiatu, samorządu wojewódzkiego), wysokość stawek za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego ustala organ stanowiący tych jednostek. W art. 40 ust. 8 ustawy przyjęto, że stawki opłaty za zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia tam robót drogowych oraz w celu umieszczenia tam obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam, nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, przy czym w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej stawki opłaty, nie mogą przekroczyć 0,20 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego. Natomiast stawka opłaty za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia tam urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, nie może być większa niż 200 zł, z tym że w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej stawki opłaty nie mogą być wyższe niż 20 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego. Powołany przepis art. 40 ust. 8 ustawy upoważnia radę gminy do ustalenia wyłącznie stawek opłat za zajęcie pasa drogowego, nie upoważnia jej natomiast do ustalenia sposobu obliczania tej opłaty, gdyż został on wyczerpująco uregulowany w art. 40 ust. 4, 5 i 6 ustawy<sup>306</sup>.

Przy ustalaniu stawek opłaty za zajęcie pasa drogowego, zarówno w stosunku do dróg będących pod zarządkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, jak i jednostek samorządu terytorialnego, powinny zostać uwzględnione następujące okoliczności:

- 1) kategoria drogi, której pas drogowy zostaje zajęty,
- 2) rodzaj elementu zajętego pasa drogowego,
- 3) procentowa wielkość zajmowanej szerokości jezdni,
- 4) rodzaj zajęcia pasa drogowego,

<sup>306</sup> Por. rozstrzygnięcie nadzorcze Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 5 czerwca 2009 r., sygn. PN.0911 – 232/09, Lex nr 515823.

5) rodzaj urządzenia lub obiektu budowlanego umieszczonego w pasie drogowym (art. 40 ust. 9 ustawy).

Zgodnie z treścią art. 40 ust. 10 ustawy, zajęcie pasa drogowego o powierzchni mniejszej niż 1 m<sup>2</sup> lub powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu budowlanego lub urządzenia mniejszej niż 1 m<sup>2</sup> jest traktowane jak zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego.

Stwierdzić należy, że przepis art. 40 ust. 8 i 9 ustawy nie upoważnia organu stanowiącego samorządu terytorialnego (tzn. rady gminy, rady powiatu, sejmiku wojewódzkiego) do ustalenia stawek opłat dla konkretnego zajęcia pasa drogowego, ani też do zerowej stawki dla tego rodzaju zajęcia, czy też zwolnienia od pobierania opłaty<sup>307</sup>. Wspomniane organy nie mają też żadnych uprawnień do wprowadzania jakichkolwiek stawek opłat za korzystanie z dróg wewnętrznych, czy też za zajęcie pasa drogowego na drogach wewnętrznych, nawet jeżeli stanowią one jego własność<sup>308</sup>. Ustawa o drogach publicznych nie przewiduje również możliwości różnicowania stawek opłat za reklamy umieszczone w pasie drogowym ze względu na ich treść oraz podmiot, który je zamieścił<sup>309</sup>.

Pewne wątpliwości interpretacyjne budzi w praktyce miejsce parkingowe, tzw. „koperta”. W jednym z orzeczeń Wojewódzki Sąd Administracyjny w Białymstoku przyjął, że „nie jest zajęciem pasa drogowego wydzielenie w granicach pasa drogowego miejsca parkingowego tzw. »koperty«, albowiem jest to działanie wyłącznie związane z korzystaniem z dróg publicznych przez jej użytkowników. Korzystanie z dróg publicznych polegające na postoju pojazdów samochodowych w wyznaczonych do tego miejscach („kopertach”) podlega opłacie za korzystanie z dróg, a nie opłacie za zajęcie pasa drogowego”<sup>310</sup>.

W art. 40 ust. 9 pkt 4 i 5 ustawy przewidziano możliwość uwzględniania przy ustalaniu stawek za zajęcie pasa drogowego rodzaju zajęcia pasa drogowego oraz rodzaju urządzenia lub obiektu budowlanego umieszczonego w tym pasie. Daje to organowi stanowiącemu jednostki samorządu terytorialnego prawo do różnicowania stawek opłat i pozwala, w ramach jej samodzielności finansowej

<sup>307</sup> Por. np. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 26 września 2006 r., sygn. sygn. III SA/Wr 344/06, ONSA i WSA 2007 nr 4, poz. 96; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 6 lutego 2008 r., sygn. VI SA/Wa824/07, Lex nr 466063; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 3 listopada 2010 r., sygn. II SA/Go 773/10, Lex nr 754930; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gdańsku z dnia 2 lutego 2012 r., sygn. III SA/Gd 460/11, Lex nr 1114133; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 3 października 2012 r., sygn. II SA/Go 563/12, Lex nr 1248948; wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 14 maja 2014 r., sygn. II GSK 437/13, Lex nr 1586363.

<sup>308</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 3 października 2012 r., sygn. II SA/Go 563/12, Lex nr 1248948.

<sup>309</sup> Por. np. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Opolu z dnia 5 lipca 2012r., sygn. II SA/Op 124/12, Lex nr 1364653.

<sup>310</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 2 lipca 2020 r., sygn. II SA/Bk 167/20, Lex nr 3033755. Podobne stanowisko zajął Wojewódzki Sąd Administracyjny w Olsztynie w wyroku z dnia 10 grudnia 2019 r., sygn. II SA/Ol 764/19, Lex nr 2778074.

gwarantowanej konstytucyjnie, tworzyć preferencyjne warunki inwestycyjne dla konkretnych zamierzeń inwestycyjnych, realizujących określone, uznane za pilne, konieczne, aktualne potrzeby wspólnoty. Jak stwierdził Naczelny Sąd Administracyjny, „skoro ustawodawca jako kryterium zróżnicowania opłat za zajęcie pasa drogowego odwołuje się do »rodzaju urządzenia lub obiektu budowlanego«, dopuszczalne jest zróżnicowanie stawek tylko w zależności od różnic eksponowanych z uwagi na treść prawa budowlanego, w szczególności w odniesieniu do wymagań dotyczących »urządzenia« lub »obektu budowlanego«. Jeżeli nie zostały wykazane cechy uzasadniające zróżnicowane traktowanie na gruncie art. 40 ust. 9 ustawy o drogach publicznych urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych oraz służących do przesyłania gazu, to brak było podstaw do ustalenia dla nich odmiennych stawek opłat. Zróżnicowanie wymagań technicznych w stosunku do sieci wodociągowych i sieci gazowych jest wynikiem zachowania warunków odmiennego korzystania z sieci i warunków bezpieczeństwa, a nie wynikiem zróżnicowania traktowania na gruncie ustawy o drogach publicznych, gdzie bada się, co najwyżej, zajmowaną powierzchnię<sup>311</sup>. Za nieuprawnione uznaje się różnicowanie stawek opłat za zajęcie pasa drogowego w odniesieniu do urządzeń tego samego rodzaju, a w szczególności w zależności od podmiotu zarządzającego, bądź też właściciela urządzeń tego samego rodzaju<sup>312</sup>. Jako rodzaj urządzenia należy rozumieć nie tylko budulec i kształt sieci, ale także i cel, jakiemu będzie urządzenie to służyło.

Zgodnie z art. 40 ust. 11 ustawy opłata za zajęcie pasa drogowego jest ustalana przez właściwego zarządcę drogi, w drodze decyzji administracyjnej. W sytuacji robót budowlanych prowadzonych w ramach koordynacji robót budowlanych, wspomniana opłata jest ustalana proporcjonalnie do planowanego okresu zajęcia pasa drogowego przez każdego z zajmujących pas drogowy, wskazanego przez nich we wspólnym wniosku o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. Ustalając opłatę, właściwy zarządca drogi obowiązany jest uwzględnić także ustalenia umowy, o której mowa w art. 50a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym<sup>313</sup>, art. 50a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym<sup>314</sup> i art. 59a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa<sup>315</sup>. Powołane trzy przepisy stanowią, że gmina może zawrzeć z inwestorem umowę, na mocy której w zamian za realizację inwestycji zaspokajającej zbiorowe potrzeby wspólnoty, związanej z zajęciem przez inwestora pasa drogowego w celu umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, ustali stawkę opłaty za zajęcie pasa drogowego

<sup>311</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 grudnia 2014 r., sygn. II GSK 1829/13, Lex nr 1650614.

<sup>312</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 września 2016 r., sygn. II GSK 649/15, Lex nr 2167488.

<sup>313</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 506 ze zm.

<sup>314</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 511 ze zm.

<sup>315</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 512 ze zm.

w wysokości niższej niż określona w uchwale, o której mowa w art. 40 ust. 8 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Zawarcie takiej umowy następuje z uwzględnieniem przepisów dotyczących pomocy publicznej.

Jest jeden przypadek, kiedy nie jest wymagane uzyskanie zezwolenia zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego. Ma to miejsce w razie konieczności usunięcia awarii urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, które znajdują się w pasie drogowym. Po zlokalizowaniu awarii prowadzący roboty ma obowiązek niezwłocznie zawiadomić o tym zarządcę drogi i w porozumieniu z nim określić termin i powierzchnię zajętego pasa drogowego (art. 40 ust. 14 ustawy). Wówczas zarządca drogi określa (w drodze decyzji administracyjnej) warunki zajęcia pasa drogowego, jak też warunki jego przywrócenia do stanu poprzedniego, a także ustala wysokość opłaty za jego zajęcie (art. 40 ust. 14a ustawy). Jednak nie zawsze opłata taka musi być uiszczana. W jednym ze swoich wyroków Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie stwierdził, że „nie ma możliwości wydania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego bez obciążenia opłatą. Opłata jest bowiem nierozzerwalną częścią zezwolenia. Możliwość nie uiszczenia opłaty istnieje jedynie – zgodnie z art. 40 ust. 14 ustawy o drogach publicznych – w razie konieczności usunięcia awarii urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego”<sup>316</sup>.

Warunki zajęcia pasa drogowego w razie konieczności usunięcia awarii urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, określa zarządca drogi (w drodze decyzji administracyjnej). On też określa warunki jego przywrócenia do stanu poprzedniego, a także ustala wysokość opłaty za zajęcie pasa drogowego (art. 40 ust. 14a ustawy). Do tego rodzaju decyzji zastosowanie mają przepisy Działu II rozdziału 14 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów o milczącym załatwieniu sprawy (art. 40 ust. 14aa ustawy)<sup>317</sup>. Każdy podmiot zajmujący pas drogowy jest obowiązany zapewnić bezpieczne warunki ruchu i przywrócić pas do poprzedniego stanu użyteczności w określonym terminie (art. 40 ust. 15 ustawy). Użycie w przepisach art. 40 ust. 14a i 15 ustawy o drogach publicznych określenia „stan poprzedni” oznacza, że nie jest możliwe nałożenie na stronę obowiązku przywrócenia zajętego fragmentu drogi do stanu poprzedniego w sposób odpowiadający temu przepisowi bez uprzedniego ustalenia przez organ stanu pasa drogowego przed jego zajęciem przez dany podmiot. We wspomnianym pojęciu mieści się również możliwość bezpiecznego korzystania z drogi, jednak w takim zakresie jak miało to miejsce przed wykonaniem robót i z uwzględnieniem warunków korzystania z tej drogi<sup>318</sup>.

<sup>316</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 5 lipca 2016 r., sygn. VI SA/Wa 541/16, Lex nr 2113833.

<sup>317</sup> W dziale II rozdziału 14 k.p.a. uregulowane zostało administracyjne postępowanie uproszczone.

<sup>318</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 24 kwietnia 2018 r., sygn. III SA/Kr 175/18, Lex nr 2486982.

## 8.2. Kara pieniężna za bezprawne zajęcie pasa drogowego

W przypadku naruszenia przepisów o trybie i zasadach zajęcia pasa drogowego, wymierzana jest kara pieniężna. Przepis art. 40 ust. 12 stanowi, że następuje to w przypadku zajęcia pasa drogowego:

- 1) bez zezwolenia zarządcy drogi lub bez zawarcia umowy najmu, dzierżawy albo użyczenia (art. 22 ust. 2 ustawy), bądź też umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym (art. 22 ust. 2a ustawy) lub umowy cywilnoprawnej o umieszczeniu w pasie drogowym tablic reklamowych i urządzeń reklamowych w granicach miasta na prawach powiatu (art. 22 ust. 2c ustawy),
- 2) z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w zezwoleniu zarządcy drogi lub w umowie, o której mowa w art. 22 ust. 2, art. 22 ust. 2a lub art. 22 ust. 2c ustawy,
- 3) o powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy drogi lub w umowie, o której mowa w art. 22 ust. 2, art. 22 ust. 2a lub art. 22 ust. 2c ustawy.
- 4) bez zawiadomienia zarządcy drogi, przekroczenie ustalonego terminu i powierzchni zajęcia pasa drogowego, w razie konieczności usunięcia awarii urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego (art. 40 ust. 14b ustawy).

Karę wymierza zarządca drogi, w drodze decyzji administracyjnej. Wynosi ona 10-krotność opłaty ustalonej zgodnie z zasadami określonymi w art. 40 ust. 4–6 ustawy. W pierwszym przypadku chodzi o zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót drogowych lub jego zajęcia na prawach wyłączności w innych celach. Opłatę ustala się wówczas jako iloczyn liczby metrów kwadratowych zajętej powierzchni pasa drogowego, stawki opłaty za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego i liczby dni zajmowania pasa drogowego, przy czym zajęcie pasa drogowego przez okres krótszy niż 24 godziny jest traktowane jak zajęcie pasa drogowego przez 1 dzień. W sytuacji wynikającej z treści art. 40 ust. 3 ustawy chodzi o zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w nim urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego. Wówczas opłatę za jego zajęcie ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy urządzenia i stawki opłaty za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego pobieranej za każdy rok umieszczenia urządzenia w pasie drogowym, przy czym za umieszczenie urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim przez okres krótszy niż rok opłata obliczana jest proporcjonalnie do liczby dni umieszczenia urządzenia w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim.

W przypadku określonym w art. 40 ust. 6 ustawy chodzi o zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia tam obiektów budowlanych niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego oraz reklam. Wtedy opłata za zajęcie pasa drogowego ustalana jest jako iloczyn liczby metrów

kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy obiektu budowlanego albo powierzchni reklamy, liczby dni zajmowania pasa drogowego i stawki opłaty za zajęcie 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego.

Z powyższego wynika, że jako zasadę należy przyjąć, że zajęcie pasa drogowego wymaga zezwolenia i podlega opłacie. Natomiast jego zajęcie bez zezwolenia albo niezgodnie z określonymi w nim warunkami skutkuje wymierzaniem przez zarządcę drogi kary pieniężnej. Tego rodzaju kara, obok funkcji represyjnej i prewencyjnej, realizuje także funkcję kompensacyjną, stanowiąc ekwiwalent za szkodę wyrządzoną niewykonaniem nałożonego przez prawo obowiązku wyrażającego się w nakazie uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego oraz uiszczenia należnej opłaty w wysokości określonej w tymże zezwoleniu<sup>319</sup>. Nie można generalnie przyjmować, że w każdym przypadku właściciel obiektu lub urządzenia (np. kontenera) jest zajmującym pas drogowy. W konkretnym stanie faktycznym może okazać się, że to nie właściciel obiektu powinien być podmiotem kary pieniężnej wymierzonej za samowolne zajęcie pasa drogowego. Chodzi w szczególności o sytuację, w której zostanie wykazane, że osobą, która faktycznie dokonała zajęcia pasa drogowego przez umieszczenie określonego obiektu, jest osoba inna niż właściciel tego obiektu, a okoliczności sprawy nie pozwalają na obciążenie właściciela odpowiedzialnością za działalność takiej osoby. Wówczas organ administracji powinien – po dokładnym zebraniu materiału dowodowego – ustalić, kto rzeczywiście dokonał zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia<sup>320</sup>. W tego rodzaju sprawach zasadnicze znaczenie mają takie dowody jak: mapy sporządzone przez uprawnionego geodetę z wyraźnym wskazaniem linii granicznych pasa drogowego i zaznaczeniem usytuowania np. reklamy lub obiektu, który pas zajmuje, a także ustalenie faktu zajęcia pasa drogowego oraz podmiotu, który zajęcia tego dokonał, powierzchnia zajętego pasa i liczba dni zajmowanego pasa bez zezwolenia. Zawarte w art. 40 ust. 12 ustawy pojęcie „zajęcie pasa drogowego” jest przede wszystkim kwestią faktu, a nie prawa. O „zajęciu pasa drogowego” można bowiem mówić dopiero w przypadku faktycznego jego zajęcia<sup>321</sup>.

W jednym ze swoich orzeczeń Naczelny Sąd Administracyjny wyraził słuszny pogląd, że „nie ma przepisu prawa, który uwalniałby od odpowiedzialności administracyjnej za zajęcie pasa drogowego lub pozwalał na miarkowanie kary z uwagi na upływ czasu między stwierdzeniem istnienia obiektu posadowionego w pasie drogowym bez zezwolenia, a datą wszczęcia postępowania w przedmiocie nałożenia kary pieniężnej za zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi”. Zatem, niezależnie od tego, czy organ wszczął postępowanie

---

<sup>319</sup> W. Kręcisz, *Kary i opłaty za zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z użytkowaniem dróg w orzecznictwie sądów administracyjnych*, ZNSA 2014, nr 2, s. 31–32.

<sup>320</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 4 lutego 2020 r., sygn. II GSK 3659/17, Lex nr 30110258.

<sup>321</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 11 marca 2020 r., sygn. VI SA/Wa 2424/19, Lex nr 3072294.

nia bezzwłocznie, czy też z jakichkolwiek przyczyn zwlekał ze wszczęciem postępowania, to za każdy dzień bezprawnego zajęcia pasa drogowego kara musi być wymierzona<sup>322</sup>. Należy też zauważyć, że odpowiedzialność administracyjna za bezprawne zajęcie pasa drogowego jest zobiektywizowana, niezależna od winy sprawcy. Nieistotna jest przyczyna braku zezwolenia na zajęcie pasa drogowego ani też okoliczności powstania tego zajęcia. Dla wymierzenia sankcji istotny jest wyłącznie fakt, że podmiot takiego zezwolenia nie posiadał i czy był świadomy tego, że go nie posiada. Ustawową przesłanką nałożenia kary pieniężnej jest faktyczne zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia<sup>323</sup>.

Termin uiszczenia opłaty kary za bezprawne zajęcie pasa drogowego wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca ich wysokość stała się ostateczna (art. 40 ust. 13 ustawy). W ustawie o drogach publicznych brak jest regulacji prawnej pozwalającej organowi administracji na zobowiązanie podmiotu zajmującego pas drogowy do uiszczenia należnej opłaty w jakimkolwiek innym terminie niż określony wyżej<sup>324</sup>.

### 8.3. Beneficjenci opłat i kar pieniężnych

Opłaty za zajęcie pasa drogowego oraz kary pieniężne za bezprawne zajęcie pasa drogowego są przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (art. 40a ust. 1 ustawy). Są one gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a następnie przekazywane w terminie dwóch dni roboczych następujących po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę lub przebudowę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów (art. 40a ust. 3 ustawy). W razie nieterminowego uiszczenia wspomnianych wyżej opłat oraz kar pieniężnych, pobierane są odsetki ustawowe za opóźnienie. Opłaty i kary pieniężne wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji<sup>325</sup>.

Obowiązek ich uiszczenia przedawnia się z upływem pięciu lat, licząc od ostatniego dnia r. kalendarzowego, w którym opłaty lub kary powinny zostać uiszczone (art. 40d ustawy). Należy zgodzić się z poglądem P. Majczaka, który twierdzi, iż „ustawa o transporcie drogowym, w art. 40d ust. 3 stanowi o pięcioletnim okresie przedawnienia obowiązku uiszczenia kary za zajęcie pasa drogo-

<sup>322</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 lipca 2020 r., sygn. II GSK 4287/17, Lex nr 3047686.

<sup>323</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 września 2020 r., sygn. II GSK 3900/17, Lex nr 3062905.

<sup>324</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 29 lipca 2010 r., sygn. II SA/Sz 12/10, Lex nr 666899.

<sup>325</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1427.



wego, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym kara powinna zostać uiszczona. Unormowanie to stanowi przepis odrębny w rozumieniu art. 189a § 2 k.p.a., co przesądza o niestosowaniu w tym zakresie art. 189g § 3 k.p.a. Ustawa o transporcie drogowym nie zawiera natomiast przepisu szczególnego określającego termin przedawnienia orzekania w sprawie nałożenia kary pieniężnej. Wobec tego w imię poczynionych uwag ogólnych na temat kar administracyjnych należy uznać, że zastosowanie w tym wypadku znajdzie art. 189g § 1 k.p.a. Zastosowania nie znajdzie art. 189i k.p.a. ze względu na odrębne uregulowanie materii odsetek za zwłokę od zaległej kary administracyjnej w art. 40d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym. Również art. 189k k.p.a. nie będzie miał zastosowania do kary za zajęcie pasa drogowego, a to ze względu na uregulowanie materii ulg w wykonaniu administracyjnej kary pieniężnej w art. 64 ustawy o finansach publicznych. Ze względu na to, że kara za zajęcie pasa drogowego jest karą bezwzględnie oznaczoną, nie można wobec niej stosować przepisów o miarkowaniu administracyjnych kar pieniężnych (art. 189d k.p.a.). Do rozważania pozostaje możliwość zastosowania art. 189h i art. 189j k.p.a. Wydaje się, że w zakresie przerwania biegu terminu przedawnienia (art. 189h i art. 189j k.p.a.) pierwszeństwo należy przyznać odpowiednio stosowanym przepisom Działu III Ordynacji podatkowej<sup>326</sup>.

---

<sup>326</sup> P. Majczak, *Refleksje na temat kodeksowej regulacji kar administracyjnych*, „Ius Novum” 2020 nr 1, s. 140–141.



## Rozdział 9.

# INTELIAGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE

Na podstawie art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 lipca 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych<sup>327</sup>, do ustawy o drogach publicznych dodany został rozdział 4a pt. Inteligentne systemy transportowe. Zawiera on tylko jeden artykuł, tj. 43a. Ten zabieg legislacyjny miał na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu<sup>328</sup>. Według wspomnianej dyrektywy inteligentne systemy transportowe (ITS) to zaawansowane aplikacje, które – choć same w sobie są tylko nośnikami informacji – mają na celu świadczenie innowacyjnych usług związanych z różnymi rodzajami transportu i zarządzaniem ruchem oraz pozwalają na lepsze informowanie różnych użytkowników oraz zapewniają bezpieczniejsze, bardziej skoordynowane i „inteligentniejsze” korzystanie z sieci transportowych. Łączą one w sobie telekomunikację, elektronikę i technologie informatyczne z inżynierią transportu w celu planowania, projektowania, obsługi, utrzymywania i zarządzania systemami transportu.

Zastosowanie technologii informatycznych i komunikacyjnych w sektorze transportu drogowego oraz jego interfejsów z innymi rodzajami transportu przyczyni się znacząco do poprawy oddziaływania na środowisko, efektywności, w tym efektywności energetycznej, bezpieczeństwa i ochrony transportu drogowego, w tym transportu towarów niebezpiecznych, bezpieczeństwa publicznego oraz mobilności pasażerów i towarów, przy jednoczesnym zapewnieniu funkcjonowania rynku wewnętrznego, jak również zwiększonych poziomów konkurencyjności i zatrudnienia. Aplikacje ITS powinny jednak pozostawać bez uszczerbku dla kwestii dotyczących bezpieczeństwa narodowego lub niezbędnych ze względu na wymogi obronności. Według definicji legalnej zawartej w art. 4 pkt 33 ustawy o drogach publicznych pojęcie „inteligentne systemy transportowe (ITS)” rozumieć należy jako systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i jego użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu. Z art. 43a ust. 1 ustawy wynika obowiązek dla zainteresowanych podmiotów, a w szcze-

---

<sup>327</sup> Dz.U. z 2012 r., poz. 965. Art. 43a ustawy o drogach publicznych wszedł w życie w dniu 28 września 2012 r.

<sup>328</sup> Dz.U. UE. L. 2010.207.1.

gólności zarządców dróg publicznych poszczególnych kategorii, którzy podjęli decyzję o wdrażaniu aplikacji ITS lub usług ITS, stosowania przepisów wydanych na podstawie art. 43a ust. 3 ustawy. W wymienionym przepisie chodzi o delegację do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji rozporządzenia, w którym zostaną określone szczegółowe wymagania techniczne lub operacyjne dla aplikacji ITS i usług ITS oraz sposoby wdrażania aplikacji ITS i usług ITS. Do chwili obecnej rozporządzenie takie nie zostało jeszcze wydane<sup>329</sup>.

Z kolei w art. 43a ust. 2 ustawy określony został katalog zasad, które mają ułatwić zapewnienie ciągłości świadczenia usług, przy maksymalnej redukcji kosztów wdrożenia rozwiązań ITS. Jest ich łącznie dwanaście i mają one następującą treść:

- 1) zasada skuteczności – stanowi, iż rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie, w szczególności zmniejszenia zatorów, ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zwiększenia efektywności energetycznej transportu, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego,
- 2) zasada opłacalności – wskazuje ona na optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów,
- 3) zasada proporcjonalności – mówi o zapewnianiu różnych poziomów osiągalnej jakości usług ITS i ich wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej, jeżeli jest to celowe<sup>330</sup>,
- 4) zasada wspierania ciągłości usług ITS – polegać ma na zapewnianiu ciągłości usług ITS na obszarze Unii Europejskiej, w szczególności w ramach transeuropejskiej sieci drogowej oraz, w miarę możliwości, na zewnętrznych granicach Unii Europejskiej; ciągłość usług powinna być zapewniona na poziomie dostosowanym do cech sieci łączących odpowiednio państwa, regiony, a także miasta z obszarami wiejskimi,
- 5) zasada interoperacyjności – jest zapewnianiem, aby ITS oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą były zdolne do wymiany danych, informacji i wiedzy, aby umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS<sup>331</sup>,
- 6) zasada wspierania zgodności wstecznej – polega na zapewnianiu zdolności ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi bez utrudniania rozwoju nowych technologii, jeżeli jest to celowe,

<sup>329</sup> R.A. Rychter, *Ustawa o drogach publicznych. Komentarz*, wyd. II, Lex/e. 2019. Komentarz do art. 43a (dostęp: 8.01.2021 r.).

<sup>330</sup> Usługa ITS – dostarczanie aplikacji ITS w określonych ramach organizacyjnych i operacyjnych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników w obszarze transportu drogowego, efektywności i wygody ich przemieszczania się, a także ułatwiania lub wspierania operacji transportowych i przewozowych (art. 4 pkt 36 ustawy).

<sup>331</sup> Interoperacyjność – to zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych, informacji i wiedzy (art. 4 pkt 43 ustawy).

- 7) zasada poszanowania istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci drogowej – to uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci drogowych, w szczególności w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą,
- 8) zasada promowania równego dostępu – polega na nieutrudnianie dostępu do aplikacji ITS i usług ITS szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego oraz ich niedyskryminowanie w zakresie tego dostępu<sup>332</sup>,
- 9) zasada wspierania dojrzałości – jest wykazywaniem, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, odporności innowacyjnych ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego,
- 10) zasada zapewniania jakości określania czasu i położenia – polega na wykorzystywaniu infrastruktury satelitarnej lub dowolnej innej technologii zapewniającej równorzędne poziomy dokładności na potrzeby aplikacji ITS i usług ITS, które wymagają globalnych, nieprzerwanych, dokładnych i gwarantowanych usług związanych z określaniem czasu i położenia,
- 11) zasada ułatwiania intermodalności – to uwzględnianie przy wdrażaniu ITS kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu, jeżeli jest to celowe,
- 12) zasada poszanowania spójności – polega na uwzględnianiu istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii Europejskiej, które mają zastosowanie w zakresie ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji.

Pomimo że art. 5 wspomnianej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE zobowiązywał do zapewnienia zastosowania przyjęcia pierwszych specyfikacji do dnia 27 lutego 2013 r., to faktycznie w naszym kraju nie doszło jeszcze do wykonania tego obowiązku.

---

<sup>332</sup> Aplikacja ITS – operacyjne narzędzie zastosowania ITS (art. 4 pkt 35 ustawy).



## Rozdział 10.

# RUCH POJAZDÓW O OKREŚLONEJ WARTOŚCI DOPUSZCZALNEGO NACISKU POJEDYNCZEJ OSI NAPĘDOWEJ

W dniu 18 grudnia 2020 r. Sejm RP uchwalił ustawę o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, w której znowelizował m.in. przepisy dotyczące ruchu pojazdów o określonej wartości dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej (art. 41, art. 41a – 41e)<sup>333</sup>. Zmiana ta wynikała z wdrożenia dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym<sup>334</sup>, w zakresie przepisu art. 3 ust. 1 i art. 7 w związku z pkt 3.1 i 3.4 załącznika I, oraz w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej.

Treść tego wyroku brzmi następująco: „nakładając na przedsiębiorstwa transportowe wymóg posiadania specjalnych zezwoleń umożliwiających poruszanie się po niektórych drogach publicznych, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na podstawie przepisów art.3 i 7 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r., w związku z pkt 3.1 i 3.4 załącznika I do tej dyrektywy 96/53”<sup>335</sup>.

Niespełnienie przez pojazd wymogów w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej ma ten skutek, że jest on zaliczany do kategorii pojazdów nienormatywnych. Zgodnie z zawartą w 35a Prawa o ruchu drogowym definicją legalną, przez pojęcie pojazdu nienormatywnego należy rozumieć pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku,

---

<sup>333</sup> Dz.U. z 2021 r., poz. 54.

<sup>334</sup> Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996 r., s. 59; Dz. Urz. WE L 67 z 09.03.2002 r., s. 47 oraz Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015 r., s. 1.

<sup>335</sup> Opublikowano na stronach [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu).

wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych przewidzianych w przepisach o ruchu drogowym.

### **10.1. Zasady dopuszczania do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej**

Niezwykle istotny z punktu widzenia utrzymania właściwego stanu nawierzchni dróg publicznych i bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jest dopuszczalny nacisk na oś pojazdu. Zgodnie z treścią obowiązujących w tym zakresie przepisów (tzn. (art. 41, art. 41a – 41e ustawy), generalnie po drogach publicznych dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony (art. 41 ust. 1 ustawy). Uwzględniono przy tym specyfikę drogowych przejść granicznych, znajdujących się na granicy zewnętrznej Unii Europejskiej, na których mogą być wprowadzane zakazy ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej poniżej 11,5 tony po drodze publicznej albo jej odcinku znajdujących się w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego. Zakaz taki wprowadzić może właściwy zarządca drogi za pośrednictwem znaku drogowego (art. 41a ust. 1 ustawy). Ponadto po drogach publicznych o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kamienna lub klinkierowa, w tym kostkowa lub płytowa, możliwy jest wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 ton (art. 41b ust.1 ustawy).

Ustawa w art. 41 ust 2 przewiduje możliwość wprowadzenia ustanowienia zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 ton albo powyżej 8 ton w następujących sytuacjach:

- 1) po określonej drodze publicznej lub jej odcinku,
- 2) w strefie obejmującej co najmniej dwie drogi publiczne lub ich odcinki.

W pierwszym przypadku zakaz wprowadza właściwy zarządca drogi za pośrednictwem znaku drogowego, zaś w drugim – zakaz ten ustanawia właściwa rada gminy (miasta) w drodze uchwały (art. 41 ust. 3 ustawy). Z powyższego przepisu wynika, że ustawodawca uregulował jedynie dopuszczalny nacisk pojedynczej osi dla danej drogi, natomiast nie przewidział dopuszczalnych norm, ani nacisku osi wielokrotnych dla danej drogi, jak również osi nie napędowych<sup>336</sup>.

Zarządca drogi, z zachowaniem zasad niedyskryminacji, ma prawo zwolnić z obowiązku przestrzegania zakazu wymienionego wyżej w pkt 1, innych użytkowników drogi lub inne rodzaje pojazdów niż wymienione w art. 41 ust. 8 ustawy. Informację o zwolnieniu z obowiązku przestrzegania zakazu powinna zostać umieszczona na znaku drogowym. Strefa obejmująca co najmniej dwie drogi publiczne lub ich odcinki (o której mowa w art. 41 ust. 2 pkt 2 ustawy), może obejmować wyłącznie drogi publiczne lub ich odcinki spełniające wymagania, o których mowa w art. 41 ust. 4 albo 5 ustawy (art. 41 ust. 9 i 10 ustawy).

---

<sup>336</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 12 października 2017 r., sygn. II GSK 3692/15, Lex nr 2404393.



Jej stanowanie wymaga uzyskania zgody organów zarządzających drogami i ruchem na drogach publicznych lub ich odcinkach, które mają znajdować się w tej strefie (art. 41 ust. 11 ustawy).

Organy zarządzające drogami i ruchem na drogach są obowiązane uzgodnić projekt uchwały o zakazie ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczych osi napędowej powyżej 10 ton albo powyżej 8 ton, w terminie 21 dni od dnia otrzymania projektu uchwały. Niezajęcie przez organ stanowiska w tym terminie uznaje się za uzgodnienie projektu uchwały (art. 41 ust. 12 ustawy). Wspomniana uchwała jest aktem prawa miejscowego i określa drogi publiczne lub ich odcinki objęte strefą zakazu oraz granice tej strefy, a także dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów poruszających się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą (art. 41 ust. 13 ustawy). W art. 41 ust. 14 ustawy zwarte jest dodatkowe uprawnienie rady gminy (miasta) do określenia we wspomnianej uchwale wyjątków od stosowania zakazu w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż wymienione w art. 41 ust. 8, ustawy, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości. Granicę strefy oznacza się znakiem drogowym wskazującym dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów, które mogą poruszać się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą (art. 41 ust. 15 ustawy).

Wspomniane wyżej znaki drogowe są określone w § 65 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych<sup>337</sup>. Oznaczone zostały jako:

- 1) E-15a – numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t,
- 2) E-15b – numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t,
- 3) E-15e – numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t,
- 4) E-15f – numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t,
- 5) E-15g – numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t,
- 6) E-15h – numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t.

Znaki wymienione w pkt 1–6 oznaczają także, że drogą mogą poruszać się pojazdy o nacisku osi pojedynczej nieprzekraczającym:

- 1) 11,5 t – w przypadku znaków: E-15a oraz E-15h,
- 2) 10 t – w przypadku znaków: E-15e oraz E-15f,
- 3) 8 t – w przypadku znaków: E-15b oraz E-15g

---

<sup>337</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 2310.

i odpowiednio większym nacisku osi wielokrotnej, zgodnie z przepisami określającymi warunki techniczne pojazdów poruszających się po drogach. Umieszczona pod znakiem E-15a, E-15f albo E-15g tabliczka T-34 oznacza, że za przejazd odcinkiem drogi publicznej tak oznaczonym pobiera się opłatę elektroniczną.

Wprowadzenie albo ustanowienie zakazu jest dopuszczalne na drogach publicznych lub ich odcinkach, których parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 ton albo powyżej 8 ton, spełniających co najmniej jedną z następujących przesłanek:

- 1) droga lub jej odcinek przebiega przez obszar, na którym znajduje się:
  - a) forma ochrony przyrody lub graniczy z takim obszarem<sup>338</sup>
  - b) wyjście:
    - ze żłobka lub klubu dziecięcego albo z przedszkola, bądź też ze szkoły lub z placówki opiekuńczo-wychowawczej, do której uczęszczają dzieci w wieku do lat 15,
  - c) zabytek nieruchomy objęty formą ochrony zabytków lub graniczy z takim obszarem,
- 2) droga lub jej odcinek przebiega przez teren intensywnej zabudowy mieszkaniowej określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku – w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
- 3) droga lub jej odcinek przebiega przez uzdrowisko albo obszar ochrony uzdrowskiej lub graniczy z takim uzdrowiskiem albo obszarem ochrony uzdrowskiej<sup>339</sup>,
- 4) droga lub jej odcinek przebiega przez obszar górniczy lub graniczy z takim obszarem<sup>340</sup>,
- 5) droga lub jej odcinek przebiega przez teren zagrożony ruchami masowymi ziemi lub teren, na którym występują te ruchy,
- 6) droga lub jej odcinek przebiega przy obiekcie budowlanym, dla którego wstrząsy lub drgania wynikające z ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 8 ton mogą powodować uszkodzenie tego obiektu,
- 7) droga lub jej odcinek graniczy z obszarem, na którym znajduje się szpital lub ze strefą ochronną Pomnika Zagłady (art. 41 ust. 4 ustawy).

Oprócz wymienionych w pkt 1–7 sytuacji, przepis art. 41 ust. 5 ustawy przewiduje także możliwość prowadzenia albo ustanowienia zakazu także na

<sup>338</sup> Konkretnie chodzi o parki narodowe i obszary Natura 2000.

<sup>339</sup> Uzdrowiskiem jest obszar, na terenie którego prowadzone jest leczenie uzdrowskie, wydzielony w celu wykorzystania i ochrony znajdujących się na jego obszarze naturalnych surowców leczniczych, któremu został nadany status uzdrowska.

<sup>340</sup> Obszarem górniczym jest przestrzeń, w granicach której przedsiębiorca jest uprawniony do wydobywania kopaliny, podziemnego bezzbiornikowego magazynowania substancji, podziemnego składowania odpadów, podziemnego składowania dwutlenku węgla oraz prowadzenia robót górniczych niezbędnych do wykonywania koncesji.

drogach publicznych lub ich odcinkach, które nie posiadają chodnika, bezkolejnego przejścia dla pieszych lub przejścia dla pieszych wyposażonego w sygnalizację świetlną oraz przebiegają przez obszar, na którym znajduje się wyjście ze żłobka lub klubu dziecięcego, przedszkola, szkoły, do której uczęszczają dzieci w wieku do lat 15, placówki opiekuńczo-wychowawczej. Zakaz może być wprowadzony lub ustanowiony wyłącznie na drodze publicznej lub jej odcinku, które spełniają wymagania określone art. 41 w ust. 4 albo 5 ustawy (art. 41 ust. 6 ustawy). Natomiast zakazu nie można wprowadzić ani ustanowić na:

- 1) drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, przez okres 5 lat od dnia oddania drogi lub jej odcinka do użytkowania,
- 2) drogach publicznych lub ich odcinkach w transeuropejskiej sieci drogowej,
- 3) drogach krajowych lub ich odcinkach, z wyjątkiem dróg krajowych zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu (art. 41 ust. 7 ustawy).

Z kolei na podstawie przepisu art. 41 ust. 8 ustawy wyłączono stosowanie zakazu w odniesieniu do:

- 1) autobusów,
- 2) pojazdów biorących udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych,
- 3) pojazdów zarządców dróg publicznych oraz podmiotów wykonujących obowiązki zarządcy drogi na jego rzecz z zakresu utrzymania dróg,
- 4) pojazdów Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej, wykonujących zadania tych służb lub podmiotów,
- 5) pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i państw sojuszników,
- 6) pojazdów Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz podmiotów wykonujących na jego rzecz zadania wynikające z ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne<sup>341</sup>.

---

<sup>341</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 310 ze zm.

## 10.2. Wykaz dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 i 10 ton

Wykazy dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 i 10 ton, znajdują się w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t<sup>342</sup>. W załączniku nr 1 określony został wykaz dróg krajowych obejmujący odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton.

Tabela 29. Wykaz dróg krajowych obejmujący odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
1	5	WROCŁAW /DROGA 8 WĘŻEL "WROCŁAW PÓLNOC"/ - WROCŁAW /DROGA 94 - UL. LOTNICZA/, WROCŁAW /DROGA 94 - AL. WIŚNIOWA/ - WROCŁAW /DROGA 4 - WĘŻEL "BIELANY WROCŁAWSKIE"/, KOSTOMŁOTY /DROGA 4 - WĘŻEL "KOSTOMŁOTY"/ - STRZEGOM - DOBROMIERZ - BOLKÓW /DROGA 3/
2	7	WARSZAWA /DROGA 8 - AL. OBRONCÓW GRODNA/ - WARSZAWA /DROGA 719 - WĘŻEL "OPACZ"/
3	9	RADOM /DROGA 7 - UL. WARSZAWSKA/ - RADOM /DROGA 12 - UL. BOLESŁAWA ZWOLIŃSKIEGO/
4	10	GRANICA PAŃSTWA - LUBIESZYN - SZCZECIN /DROGA 3 - WĘŻEL "SZCZECIN KIJEWO"/
5	12	GRANICA PAŃSTWA - ŁĘKNICA - ŻARY - ŻAGAŃ /DROGA 295/, GŁOGÓW /DROGA 292/ - SZLICHTYNGOWA - WSCHOWA - LESZNO /DROGA 5/, PLESZEW /DROGA 11/ - KALISZ /DROGA 25/, KALISZ /DROGA 25/ - BŁASZKI - SIERADZ /UL. POLSKIEJ ORGANIZACJI WOJSKOWEJ/, TUSZYN /DROGA 1 - WĘŻEL "TUSZYN"/ - PIOTRKÓW TRYBUNALSKI /DROGA 8 - WĘŻEL "PIOTRKÓW TRYBUNALSKI PÓLNOC"/
6	13	KOŁBASKOWO /DROGA 6 - WĘŻEL "SZCZECIN ZACHÓD"/ - ROSÓWEK - GRANICA PAŃSTWA
7	14	ŁOWICZ /DROGA 92/ - STRYKÓW /DROGA 2 - WĘŻEL "STRYKÓW"/, ŁÓDŹ /DROGA 72 - UL. INFLANCKA/ - PABIANICE /POCZĄTEK DROGI EKSPRESOWEJ/
8	15	TRZEBNICA /DROGA 5/ - MILICZ - KROTOSZYN - JAROCIN /DROGA 11/, MIĄSKOWO /DROGA 11/ - MIŁOSŁAW - WRZEŚNIA /DROGA 15/, WRZEŚNIA /DROGA 15/ - GNIEZNO /DROGA 5 - UL. POZNAŃSKA/, GNIEZNO /DROGA 5 - UL. TRASA ZIAZDU GNIEŹNIEŃSKIEGO/ - TRZEMESZNO - WYLATOWO - STRZELNO - INOWROCŁAW - TORUŃ - GRONOWO /DROGA 96/
9	16	DOLNA GRUPA /DROGA 91/ - GRUDZIĄDZ - IŁAWA - OSTRÓDA /DROGA 15/, ORZYSZ /DROGA 63 - UL. GIŻYCKA/ - EŁK /DROGA 65 - WĘŻEL "EŁK ZACHÓD"/, KALINOWO /DROGA 661/ - AUGUSTÓW /DROGA 8/

<sup>342</sup> Dz.U. z 2017 r., poz. 878.

Tabela 29 (cd.). Wykaz dróg krajowych obejmujący odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
10	20	STARGARD /DROGA 10 - WĘZEL "STARGARD WSCHÓD"/ - STARGARD /DROGA 106/, CZAPLINEK /DROGA 163 - PL. 3 MARCA/ - CZAPLINEK /DROGA 163 - UL. SZCZECI-NECKA/, SZCZECINEK /DROGA 11 - UL. NARUTOWICZA/ - BIAŁY BÓR - MIASTKO /DROGA 21/, BYTÓW /DROGA 212/ - KOŚCIERZYNA /DROGA 214/
11	21	MIASTKO /DROGA 20/ - SUCHORZE - SŁUPSK /DROGA 6/
12	22	GRANICA PAŃSTWA - KOSTRZYN - WAŁDOWICE - GORZÓW WIELKOPOLSKI - WAŁCZ /DROGA 10/, WAŁCZ /DROGA 10/ - JASTROWIE /DROGA 11/, PODGAJE /DROGA 11/ - CZŁUCHÓW - CHOJNICE - STAROGARD GDAŃSKI - SWAROŻYŃ /DROGA 1 - WĘZEL "SWAROŻYŃ"/, CZARLIN /DROGA 91/ - MALBORK - STARE POLE - ELBLĄG /DROGA 7 - WĘZEL "EL-BŁĄG POŁUDNIE"/
13	23	MYŚLIBÓRZ /DROGA 26/ - SARBINOWO /DROGA 31/
14	24	PNIEWY /DROGA 92/ - GORZYŃ - SKWIERZYNA /DROGA 3 - WĘZEL "SKWIERZYNA POŁUDNIE"/, SKWIERZYNA /DROGA 3 - WĘZEL "SKWIERZYNA ZACHÓD"/ - WAŁDOWICE /DROGA 22/
15	25	BOBOLICE /DROGA 11/ - BIAŁY BÓR - CZŁUCHÓW - SĘPÓLNO KRAJEŃSKIE - KORONOWO - BYDGOSZCZ /DROGA 5 - AL. JANA PAWŁA II/, DROGA 10 /WĘZEL "BYDGOSZCZ POŁUDNIE"/ - INOWROCŁAW - STRZELNO - ŚLESIN - KONIN /DROGA 92/, KONIN /DROGA 92/ - DROGA 2 /"WĘZEL MODŁA"/
16	26	GRANICA PAŃSTWA - KRAJNIK DOLNY - CHOJNA /DROGA 31 - UL. BARWICKA/, MYŚLIBÓRZ /DROGA 128/ - DROGA 3 /WĘZEL "MYŚLIBÓRZ"/
17	27	GRANICA PAŃSTWA - PRZEWÓZ - ŻARY - ZIELONA GÓRA /DROGA 32/
18	28	ZATOR /DROGA 44/ - WADOWICE - RABKA-ZDRÓJ - LIMANOWA - NOWY SĄCZ - GORLICE - JASŁO - KROSNO - SANOK - KUŹMINA - BIRCZA - PRZEMYSŁ /DROGA 77/
19	29	GRANICA PAŃSTWA - SŁUBICE - KROSNO ODRZAŃSKIE /DROGA 32/
20	30	DROGA 4 /WĘZEL "ZGORZELEC"/ - ZGORZELEC - LUBAŃ - GRYFÓW ŚLĄSKI - JELE-NIA GÓRA /DROGA 3/
21	31	SZCZECIN /DROGA 13/ - GRYFINO - CHOJNA - SARBINOWO /DROGA 23/
22	32	GRANICA PAŃSTWA - GUBINEK - POŁUPIN - ZIELONA GÓRA /DROGA 3 - WĘZEL "PÓLNOCNA"/, SULECHÓW /DROGA 3 - WĘZEL "SULECHÓW"/ - WOLSZTYN - STĘSZEW /DROGA 5/
23	33	KŁODZKO /DROGA 46/ - BYSTRZYCA KŁODZKA /DROGA 392/
24	34	ŚWIEBODZICE /DROGA 35/ - DOBROMIERZ /DROGA 5/
25	35	WAŁBRZYCH /DROGA 367/ - ŚWIEBODZICE - ŚWIDNICA - DROGA 4 /WĘZEL "BIELA-NY WROCŁAWSKIE"/
26	36	PROCHOWICE /DROGA 94/ - LUBIN /DROGA 3 - ALEJA KOMISJI EDUKACJI NARODO-WEJ/, LUBIN /DROGA 3 - UL. ŚCINAWSKA/ - ŚCINAWA /DROGA 292/, RAWICZ /UL. PADEREWSKIEGO/ - KROTOSZYN - OSTRÓW WIELKOPOLSKI /DROGA 11/
27	38	GRANICA PAŃSTWA - PIETROWICE - GŁUBCZYCE - KĘDZIERZYN-KOŹLE /DROGA 45/
28	42	NAMYSŁÓW /DROGA 39/ - KLUCZBORK /DROGA 11/, KLUCZBORK /DROGA 45/ - PRASZKA - RUDNIKI - JAWORZNO /DROGA 43/, DZIAŁOSZYN /DROGA 486/ - PAJĘCZNO - NOWA BRZEŃNICA - RADOMSKO /DRO-GA 91/, RADOMSKO /DROGA 91/ - PRZEDBÓRZ - RUDA MALENIECKA - KOŃSKIE - SKARŻY-SKO-KAMIENNA /DROGA 7 - WĘZEL "SKARŻYSKO-KAMIENNA POŁUDNIE"/

Tabela 29 (cd.). Wykaz dróg krajowych obejmujący odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
29	43	WIELUŃ /DROGA 45/ - RUDNIKI - JAWORZNO - KŁOBUCK - CZĘSTOCHOWA /DROGA 1/
30	44	GLIWICE /DROGA 4 - WĘZEŁ "GLIWICE SOŚNICA"/ - MIKOŁÓW - TYCHY - OŚWIĘCIM - ZATOR /DROGA 28/
31	45	ZABELKÓW /DROGA 78/ - KRZYŻANOWICE - RACIBÓRZ - REŃSKA WIEŚ /DROGA 40/, WIĘKSZYCE /DROGA 40/ - KRAPKOWICE - OPOLE /DROGA 94 - UL. OPOLSKA/, OPOLE /DROGA 94 - UL. OLESKA / - BIERDZANY - KLUCZBORK - PRASZKA - WIELUŃ - ZŁOCZEW /DROGA 8 - WĘZEŁ "ZŁOCZEW"/
32	46	OPOLE /UL. CZĘSTOCHOWSKA/ - OZIMEK - LUBLINIEC /DROGA 11/, LUBLINIEC /DROGA 11 - KONIEC OBWODNICY/ - BLACHOWNIA - CZĘSTOCHOWA /DROGA 91 - UL. WARSZAWSKA/, CZĘSTOCHOWA /DROGA 1/ - JANÓW - SZCZEKOCINY /DROGA 78/
33	47	RABKA-ZDRÓJ /DROGA 7/ - NOWY TARG - ZAKOPANE /DROGA 958/
34	48	KOZIENICE /DROGA 79 - UL. RADOMSKA/ - KOZIENICE /DROGA 79 - UL. WARSZAWSKA/, DĘBLIN /DROGA 801/ - MOSZCZANKA /DROGA 17/
35	49	NOWY TARG /DROGA 47/ - CZARNA GÓRA /DROGA 960/
36	50	MIŃSK MAZOWIECKI /DROGA 2 - WĘZEŁ "MIŃSK MAZOWIECKI"/ - ŁOCHÓW - OSTRÓW MAZOWIECKA /DROGA 8 - WĘZEŁ "BROK"/
37	51	GRANICA PAŃSTWA - BEZLEDY - BARTOSZYCE - LIDZBARK WARMIŃSKI - DOBRE MIASTO - OLSZTYN /DROGA 16/
38	52	BIELSKO-BIAŁA /DROGA 1 - WĘZEŁ "BIELSKO-BIAŁA MIKUSZOWICE"/ - KĘTY - WADOWICE - GŁOGOCZÓW /DROGA 7/
39	55	NOWY DWÓR GDAŃSKI /DROGA 7/ - MALBORK - KWIDZYN - GRUDZIĄDZ - STOLNO /DROGA 91/
40	57	BISKUPIEC /DROGA 16/ - SZCZYTNO - CHORZELE /DROGA 614/, MAKÓW MAZOWIECKI /DROGA 60/ - PUŁTUSK /DROGA 61/
41	58	PISZ /DROGA 63 - UL. ORZYSKA/ - PISZ /DROGA 63 - UL. WARSZAWSKA/
42	60	GLINOJECK /DROGA 7/ - CIECHANÓW - RÓŻAN - OSTRÓW MAZOWIECKA /DROGA 8 - WĘZEŁ "OSTRÓW MAZOWIECKI POŁUDNIE"/
43	61	SEROCK /UL. PUŁTUSKA - KONIEC OBWODNICY/ - RÓŻAN - OSTROŁĘKA - ŁOMŻA /DROGA 63/
44	62	STRZELNO /DROGA 15/ - KOBYLNKI - RADZIEJÓW - BRZEŚĆ KUJAWSKI - WŁOCŁAWEK - NOWY DUNINÓW - PŁOCK /DROGA 60/, PŁOCK /DROGA 60/ - WYSOGRÓD /DROGA 50/, NOWY DWÓR MAZOWIECKI /DROGA 85/ - POMIECHÓWEK - SEROCK /DROGA 61 - UL. ZAKROCZYMSKA/, WYSZKÓW /DROGA 8/ - ŁOCHÓW - WĘGRÓW - SOKOŁÓW PODLASKI /DROGA 63 - UL. SIEDLECKA/
45	63	GRANICA PAŃSTWA - WĘGORZEWO - GIŻYCKO - PISZ - KISIELNICA /DROGA 61/, DROGA 66 /RONDO/ - CERANÓW - SOKOŁÓW PODLASKI - UJRZANÓW /DROGA 2/, RADZYŃ PODLASKI /DROGA 19 - UL. KOCKA/ - WISZNICE - SŁAWATYCZE - GRANICA PAŃSTWA
46	64	PIĄTNICA PODUCHOWNA /DROGA 61/ - WIZNA - STARE JEŻEWO /DROGA 8 - WĘZEŁ "JEŻEWO"/
47	65	EŁK /KONIEC OBWODNICY/ - GRAJEWO - MOŃKI - BIAŁYSTOK /DROGA 8 - UL. GEN. FRANCISZKA KLEEBERGA/
48	66	ZAMBRÓW /DROGA 63 - RONDO MAZOWIECKIEJ SZKOŁY PODCHORAŻYCH REZERWY ARTYLERII/ - WYSOKIE MAZOWIECKIE - BRAŃSK - BIELSK PODLASKI /DROGA 19 - UL. WOJSKA POLSKIEGO/

Tabela 29 (cd.). Wykaz dróg krajowych obejmujący odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
49	67	LIPNO /DROGA 10/ - WŁOCLAWEK /DROGA 62/
50	70	ŁOWICZ /DROGA 92/ - SKIERNIEWICE - HUTA ZAWADZKA /DROGA 8 - WĘZEL "HUTA ZAWADZKA"/
51	72	KONIN /DROGA 92/ - TUREK - UNIEJÓW - BALIN - ALEKSANDRÓW ŁÓDZKI /DROGA 71 - UL. WARSZAWSKA/, ALEKSANDRÓW ŁÓDZKI /DROGA 71 - UL. KONSTANTYNOWSKA/ - ŁÓDŹ /DROGA 91 - AL. WŁÓKNIARZY/, ŁÓDŹ /DROGA 14 - UL. STRYKOWSKA/ - BRZEZINY - RAWA MAZOWIECKA /DROGA 8 - WĘZEL "RAWA MAZOWIECKA PÓLNOC"/
52	73	WIŚNIOŹKA /DROGA 7 - WĘZEL "KIELCE PÓLNOC"/ - KIELCE - MORAWICA - BUSKO-ZDRÓJ - SZCZUCIN - DĄBROWA TARNOWSKA - TARNÓW /DROGA 94/, PILZNO /DROGA 94/ - JASŁO /DROGA 28/
53	74	DROGA 8 /WĘZEL "WIELUŃ"/ - WIELUŃ - BEŁCHATÓW - PIOTRKÓW TRYBUNALSKI /DROGA 1 - WĘZEL "PIOTRKÓW TRYBUNALSKI POŁUDNIE"/, OPATÓW /DROGA 9/ - OŻARÓW - ANNOPOL - KRAŚNIK /UL. OSTROWIECKA/, SZCZEBRZESZYN /DROGA 858/ - ZAMOŚĆ /DROGA 17 - UL. LUBELSKA/, ZAMOŚĆ /DROGA 17 - UL. JANA PAWŁA II/ - HRUBIESZÓW /DROGA 844 - POCZĄTEK OBWODNICZY/, HRUBIESZÓW /UL. WYZWOLENIA - KONIEC OBWODNICZY/ - ZOSIN - GRANICA PAŃSTWA
54	75	KRAKÓW (BRANICE) /DROGA 79/ - NIEPOŁOMICE - DROGA 4 /WĘZEL "TARGOWISKO"/, NOWY SĄCZ /DROGA 28/ - KRZYŻÓWKA /DROGA 981/
55	77	NISKO /DROGA 19/ - LEŻAJSK /UL. WARSZAWSKA/, LEŻAJSK /UL. JAROSŁAWSKA/ - TRYŃCZA - JAROSŁAW - DROGA 4 /WĘZEL "PRZEMYSŁ"/
56	78	GRANICA PAŃSTWA - CHAŁUPKI - WODZISŁAW ŚLĄSKI - RYBNIK - GLIWICE - TARNOWSKIE GÓRY /DROGA 11/, TARNOWSKIE GÓRY /DROGA 11/ - ŚWIERKLANIEC - SIEWIERZ - ZAWIERCIE - SZCZEKOCINY - NAGŁOWICE - JĘDRZEJÓW /DROGA 7 - WĘZEL "JĘDRZEJÓW PÓLNOC"/, JĘDRZEJÓW /DROGA 7 - WĘZEL "JĘDRZEJÓW WSCHÓD"/ - CHMIELNIK /DROGA 73/
57	79	WARSZAWA /DROGA 7/ - WARSZAWA /WĘZEL "MARYNARSKA"/, WARSZAWA /DROGA 2 - WĘZEL "PUŁAWSKA"/ - GÓRA KALWARIA - POTYCZ /DROGA 731/, MAGNUSZEW /DROGA 736/ - KOZIENICE - ZWOLEŃ /DROGA 12 - UL. WOJSKA POLSKIEGO/, ZWOLEŃ /DROGA 12 - UL. JANA KOCHANOWSKIEGO/ - SANDOMIERZ /DROGA 77/, SANDOMIERZ /DROGA 77/ - POŁANIEC - NOWE BRZESKO - KRAKÓW /DROGA 7/, DROGA 94 - TRZEBINIA - CHRZANÓW - SOSNOWIEC /DROGA 1/, GRANICA MIAST MYSŁOWICE I KATOWICE - CHORZÓW - BYTOM /DROGA 94/
58	80	PAWŁÓWEK /DROGA 10/ - BYDGOSZCZ - TORUŃ - LUBICZ /DROGA 1 - WĘZEL "LUBICZ"/
59	81	KATOWICE /DROGA 86/ - MIKOŁÓW - ŻORY - SKOCZÓW /DROGA 52 - WĘZEL "SKOCZÓW"/
60	82	LUBLIN /AL. GEN. WŁADYSŁAWA SIKORSKIEGO/ - CYCÓW - WŁODAWA - GRANICA PAŃSTWA
61	83	TUREK /DROGA 72/ - DOBRA - DĄBROWA /DROGA 471/
62	84	SANOK /DROGA 28/ - LESKO - USTRZYKI DOLNE - KRÓSCIENKO - GRANICA PAŃSTWA

Tabela 29 (cd.). Wykaz dróg krajowych obejmujący odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
63	86	WOJKOWICE KOŚCIELNE /DROGA 1/ - BĘDZIN /DROGA 94/, KATOWICE /DROGA 79 / - TYCHY /DROGA 1/
64	88	DROGA 4 /WĘZEL "KLESZCZÓW"/ - GLIWICE - BYTOM /DROGA 94/
65	91	TUSZYN /DROGA 1 - WĘZEL "TUSZYN"/ - PIOTRKÓW TRYBUNALSKI /DROGA 8 - WĘZEL "PIOTRKÓW TRYBUNALSKI PÓLNOC"/
66	93	GRANICA MIASTA - DROGA 3 W ŚWINOUJŚCIU
67	94	DROGA 4 /WĘZEL "ZGORZELEC"/ - BOLESŁAWIEC - KRZYWA /DROGA 4 - WĘZEL "KRZYWA"/, PROCHOWICE /DROGA 36/ - ŚRODA ŚLĄSKA - WROCŁAW /DROGA 8 - WĘZEL "WROCŁAW STADION"/, JAROSŁAW /DROGA 4 - WĘZEL "JAROSŁAW ZACHÓD"/ - RADYMNO - DROGA 1698R
68	98	DROGA 8 /WĘZEL "WROCŁAW PSIE POLE"/ - DŁUGOŁĘKA - WROCŁAW /DROGA 5/

W załączniku nr 2 znajduje się wykaz dróg wojewódzkich obejmujący odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton.

Tabela 30. Wykaz dróg wojewódzkich obejmujący odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Kierunkowy przebieg drogi	Odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
1	132	DROGA 31 - KOSTRZYN NAD ODRĄ - WITNICA - GORZÓW WIELKOPOLSKI	CAŁA DROGA
2	163	KOŁOBRZEG - BIAŁOGARD - POŁ-CZYN-ZDRÓJ - CZAPLI-NEK - WAŁCZ	CAŁA DROGA
3	178	WAŁCZ - TRZCIANKA - CZARNKÓW - OBORNIKI	CAŁA DROGA
4	184	WRONKI - OSTRORÓG - SZAMOTUŁY - PRZEŹMIEROWO	SZAMOTUŁY /DROGA 187/ - PRZEŹMIEROWO /DROGA 92/
5	187	PNIEWY - SZAMOTUŁY - OBORNIKI - MUROWANA GOŚLINA	SZAMOTUŁY /DROGA 184/ - MUROWANA GOŚLINA /DROGA 196/
6	196	DROGA 2 /WĘZEL "POZNAŃ KOMORNIKI"/ - MUROWANA GOŚLINA - WĄGROWIEC	POZNAŃ /DROGA 92/ - MUROWANA GOŚLINA - WĄGROWIEC
7	211	NOWA DĄBROWA - CZARNA DĄBRÓWKA - PUZDROWO - ...*) - SIERAKOWICE - KARTUZY - ŻUKOWO	KARTUZY /DROGA 224/ - ŻUKOWO /DROGA 7/
8	214	ŁEBA - ŁĘBORK - SIERAKOWICE - PUZDROWO - KOŚCIERZYNA - WARLUBIE	BIAŁOGARDA - ŁĘBORK /DROGA 6/, SIERAKOWICE / UL. DWORCOWA/ - SIERAKOWICE /DROGA 211/, WĘZEL "WARLUBIE" /DROGA 1/ - DROGA 91
9	216	REDA - WŁADYSŁAWOWO - HEL	REDA /DROGA 6/ - WŁADYSŁAWOWO - JASTARNIA



Tabela 30 (cd.). Wykaz dróg wojewódzkich obejmujący odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Kierunkowy przebieg drogi	Odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
10	218	GDAŃSK - CHWASZCZYNO - WEJHEROWO - KROKOWA	CHWASZCZYNO /DROGA 20/ - KOLECZKOWO
11	222	GDAŃSK - GODZISZEWO - STAROGARD GDAŃSKI - SKÓRCZ	TRĄBKI WIELKIE - GODZISZEWO /DROGA 224/, OBWODNICA SKÓRCZA
12	224	SOPIESZYNO - ŁEBNO - PRZODKOWO - KARTUZY - NOWA KARCZMA - SKARSZEWY - GODZISZEWO - TCZEW	GRZYBNO - KARTUZY /DROGA 211/, DROGA 1 - TCZEW /DROGA 91/
13	226	NOWA KARCZMA - MIERZESZYN - PRUSZCZ GDAŃSKI - PRZEJAZDOWO - DROGA 501	DROGA 1 - DROGA 222, DROGA 7 - PRZEJAZDOWO /DROGA 501/
14	229	JABŁOWO - PELPLIN - RUDNO - WIELKIE WALICHNOWY	DROGA 1 - RUDNO /DROGA 91/
15	231	SKÓRCZ - KOLONIA OSTROWICKA	DROGA 1 - KOLONIA OSTROWICKA /DROGA 91/
16	240	CHOJNICE - TUCHOLA - ŚWIECIE	CAŁA DROGA
17	241	TUCHOLA - SĘPÓLNO KRAJEŃSKIE - WIĘCBORK - NAKŁO NAD NOTECIĄ - WĄGROWIEC - ROGOŹNO	SĘPÓLNO KRAJEŃSKIE /DROGA 25/ - NAKŁO NAD NOTECIĄ /DROGA 10/
18	251	KALISKA - DAMASŁAWEK - ŻNIN - BARCIN - PAKOŚĆ - INOWROCŁAW	BARCIN /DROGA 254/ - INOWROCŁAW /DROGA 25/
19	252	INOWROCŁAW - ZAKRZEWO - RÓZINOWO	INOWROCŁAW /DROGA 15/ - WŁOCŁAWEK (RÓZINOWO) /DROGA 91/
20	254	BRZOZA - ŁABISZYN - BARCIN - MOGILNO - WYLATOWO	BRZOZA /DROGA 25/ - BARCIN /DROGA 251/
21	260	GNIEZNO - WITKOWO - WÓLKA	CAŁA DROGA
22	264	KLECZEWO - KONIN	CAŁA DROGA
23	296	KOŻUCHÓW - ŻAGAŃ - IŁOWA - RUSZÓW - LUBAŃ	WĘŻEŁ "GODZIESZÓW" /DROGA 4/ - LUBAŃ /DROGA 30/
24	297	NOWA SÓL - KOŻUCHÓW - SZPOTAWA - DROGA 12 - ... *) - DROGA 12 - BOLESŁAWIEC - DROGA 30	DROGA 12 - WĘŻEŁ "GOLNICE" / DROGA 18/
25	305	BOLEWICE - NOWY TOMYŚL - WOLSZTYN - WSCHOWA - WRONINIEC	BOLEWICE /DROGA 92/ - NOWY TOMYŚL /DROGA 308/
26	306	LIPNICA - WILCZYNA - BUK - STĘSZEW - NOWE DYMACZEWO	STĘSZEW /DROGA 5/ - NOWE DYMACZEWO /DROGA 431/
27	307	POZNAŃ - BUK - OPALENICA - BUKOWIEC	CAŁA DROGA

Tabela 30 (cd.). Wykaz dróg wojewódzkich obejmujący odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Kierunkowy przebieg drogi	Odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
28	308	NOWY TOMYŚL - GRODZISK WIELKOPOLSKI - KOŚCIAN - KUNOWO	NOWY TOMYŚL - BUKOWIEC
29	323	LESZNO - GÓRA - STU-DZIONKI - RUDNA - RYNAR-CICE - LUBIN /DROGA 3/	STARA GÓRA - LUBOSZYCE /DROGA 330/, RYNARCICE - LUBIN /DROGA 3/
30	332	GRANICA PAŃSTWA /SIENIAWKA/ - GRANICA PAŃSTWA /KOPACZÓW/	CAŁA DROGA
31	340	ŚCINAWA - WOŁÓW - TRZEBNICA - OLEŚNICA	OBWODNICA DOBROSZYC
32	347	WROCLAW - PIETRZYKOWI-CE - KĄTY WROCLAWSKIE	WĘZEL "WROCLAW ZACHÓD" /DROGA 8/ - GRANICA MIASTA WROCLAW
33	352	ZGORZELEC - BOGATYNIA - GRANICA PAŃSTWA	ZGORZELEC /DROGA 30/ - OBWODNICA ZGORZELCA - BOGATYNIA - GRANICA PAŃSTWA
34	376	WAŁBRZYCH - SZCZAWNO-ZDRÓJ - BOGUSZÓW - GORCE	OBWODNICA SZCZAWNA-ZDROJU, W GRANICACH MIEJSCOWOŚCI JABLÓW
35	381	WAŁBRZYCH - NOWA RUDA - KŁODZKO	OBWODNICA NOWEJ RUDY
36	382	STANOWICE - ŚWIDNICA - DZIERŻONIÓW - ZĄBKOWI-CE ŚLĄSKIE - PACZKÓW - GRANICA PAŃSTWA	MAŁA OBWODNICA ŚWIDNICY, OBWODNICA ZĄBKOWIC ŚLĄSKICH
37	384	WOLIBÓRZ - ŁAGIEWNIKI	GRANICA MIASTA DZIERŻONIÓW - GRANICA MIASTA ŁAGIEWNIKI
38	395	WROCLAW - STRZELIN - ZIĘBICE - CHAŁUPKI	ŻERNIKI WROCLAWSKIE /RONDO/ - WĘZEL "WROCLAW WSCHÓD" /DROGA 4/
39	401	ŻŁOBIZNA /DROGA 94/ - GRODKÓW - SKOROSZYCE - PAKOSŁAWICE /DROGA 46/	DROGA 4 - PAKOSŁAWICE /DROGA 46/
40	403	ŁUKOWICE BRZESKIE - DROGA 401	CAŁA DROGA
41	409	DĘBINA - KRAPKOWICE - STRZELCE OPOLSKIE	GOGOLIN /DROGA 423/ - STRZELCE OPOLSKIE /DROGA 94/
42	411	NYSA - GŁUCHOŁAZY - GRANICA PAŃSTWA	CAŁA DROGA
43	412	TUPADŁY - KOBYLNIKI	CAŁA DROGA
44	414	WRZOSKI /DROGA 94/ - OPOLE - PRÓSZKÓW - BIAŁA - PRUDNIK /DROGA 40/	CAŁA DROGA
45	423	OPOLE - KRAPKOWICE - ZDZIESZOWICE - KĘDZIE-RZYN-KOŹLE	PRZYWORY - KRAPKOWICE /DROGA 4/
46	426	ZAWADZKIE - STRZELCE OPOLSKIE - OLSZOWA - KĘDZIERZYN-KOŹLE	CAŁA DROGA
47	430	POZNAŃ - MOSINA	CAŁA DROGA
48	431	GRANOWO - NOWE DYMA-CZEWO - MOSINA - KÓRNIK	CAŁA DROGA

Tabela 30 (cd.). Wykaz dróg wojewódzkich obejmujący odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Kierunkowy przebieg drogi	Odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
49	434	ŁUBOWO - IWNO - ...*) KO-STRZYN - KÓRNIK - ŚREM - KUNOWO - GOSTYŃ - RAWICZ	KÓRNIK /DROGA 11/ - SARNOWA /DROGA 36/
50	463	BIERDZANY - OZIMEK - ZAWADZKIE	OZIMEK /DROGA 46/ - KOŁONOWSKIE /DROGA POWIATOWA NR 2135 O/
51	466	SŁUPCA - CIAŻEŃ - PYZDRY	SŁUPCA /DROGA 92/ - DROGA 2
52	470	KOŚCIELEC - MARULEW - TUREK - KALISZ	CAŁA DROGA
53	473	KOŁO - DĄBIE - UNIEJÓW - SZADEK - ŁASK - PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	WĘZEL "DĄBIE" /DROGA 2/ - UNIEJÓW, ŁASK - PIOTRKÓW TRYBUNALSKI
54	477	ZŁOCZEW - DROGA 8	ZŁOCZEW - DROGA 8
55	480	SIERADZ - WIDAWA - SZCZERCÓW	SIERADZ /UL. JANA PAWŁA II/ - SIERADZ /UL. KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE/
56	481	ŁASK - WIDAWA - WIDORADZ GÓRNY	WIDAWA - RYCHŁOCICE
57	482	ŁÓDŹ /GRANICA MIASTA/ - ŁASK - ZDUŃSKA WOLA - SIERADZ - ZŁOCZEW - WIERUSZÓW - GRANICA WOJEWÓDZTWA	WĘZEL "DOBROŃ" /DROGA 14/ - SIERADZ - ZŁOCZEW - GRANICA MIASTA WIERUSZÓW
58	483	ŁASK - SZCZERCÓW - NOWA BRZEŹNICA - CZĘSTOCHOWA	WAŻNE MŁYNY - GRANICA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO
59	485	PABIANICE - WADLEW - BEŁCHATÓW	CAŁA DROGA
60	491	DZIAŁOSZYN /DROGA 42/ - ŁOBODNO - CZĘSTOCHOWA	DZIAŁOSZYN - GRANICA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO
61	492	WAŻNE MŁYNY - ŁOBODNO - KŁOBUCK - WRĘCZYCA WIELKA - BLACHOWNIA	WAŻNE MŁYNY - GRANICA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO
62	501	GDAŃSK /DROGA 6/ - PRZEJAZDOWO - MIKOSZEWO - KRYNICA MORSKA - NOWA KARCZMA	GRANICA MIASTA GDAŃSK - PRZEJAZDOWO /DROGA 226/
63	502	STEGNA - NOWY DWÓR GDAŃSKI	CAŁA DROGA
64	503	ELBLĄG - TOLKMICKO - POGRODZIE	ELBLĄG /GRANICA MIASTA ELBLĄG/ - POGRODZIE /DROGA 504/
65	507	BRANIEWO - PIENIĘŻNO - ORNETA - DOBRE MIASTO	BRANIEWO /DROGA 54/ - MACIEJEWO /DROGA 22/
66	513	DROGA 7 /WĘZEL "PASŁĘK PÓLNOC"/ - ORNETA - LIDZBARK WARMIŃSKI - KIWITY - WOZŁAWKI	DROGA 7 /WĘZEL "PASŁĘK PÓLNOC"/ - LIDZBARK WARMIŃSKI /DROGA 51/
67	515	MALBORK - DZIERZGON - SUSZ	KALWA - DROGA 517

Tabela 30 (cd.). Wykaz dróg wojewódzkich obejmujący odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Kierunkowy przebieg drogi	Odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
68	521	KWIDZYN - PRABUTY - SUSZ - IŁAWA	PRABUTY /DROGA 522/ - GRANICA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
69	527	DZIERZGOŃ - RYCHLIKI - PASŁEK - MORĄG - ŁUKTA - OLSZTYN	RYCHLIKI - JELONKI /MOST NAD KANAŁEM ELBLĄSKIM/
70	536	IŁAWA - SAMPLAWA	CAŁA DROGA
71	541	LUBAWA - LIDZBARK - ŻUROMIN - BIEŻUŃ - SIERPC - TŁUCHOWO - DOBRZYŃ NAD WISŁĄ	LUBAWA /DROGA 15/ - LIDZBARK / DROGA 544/
72	545	DZIAŁDOWO - NIDZICA - JEDWABNO	DZIAŁDOWO /DROGA 542, DROGA 544/ - NIDZICA /DROGA 7/
73	552	RÓŻANKOWO - ŁYSOMICIE - GRĘBOCIN - LUBICZ	ŁYSOMICIE /DROGA 1/ - LUBICZ /DROGA 10/
74	557	RYPIN - LIPNO	CAŁA DROGA
75	560	BRODNICA - RYPIN - SIERPC - BIELSK	BRODNICA /DROGA 15/ - RYPIN /DROGA 534/
76	579	KAZUŃ POLSKI /DROGA 7/ - LESZNO - BŁONIE - GRODZISK MAZOWIECKI - RADZIEJOWICE	KAZUŃ POLSKI /DROGA 7/ - LESZNO /DROGA 580/
77	591	GRANICA PAŃSTWA - BARCIANY - KĘTRZYN - MRAŁGOWO /DROGA 59/	STARA RÓŻANKA /DROGA 650/ - MRAŁGOWO /DROGA 59/
78	592	BARTOSZYCE - KRASKOWO - KĘTRZYN - GIŻYCKO /DROGA 59/	BARTOSZYCE /DROGA 51/ - KĘTRZYN /DROGA 591/
79	617	PRZASNYSZ - CIECHANÓW	CAŁA DROGA
80	637	WARSZAWA - STANISŁAWÓW - WĘGRÓW	STANISŁAWÓW /DROGA 50/ - WĘGRÓW
81	645	MYSZYNIEC - DĘBY - NOWOGRÓD - ŁOMŻA	GRANICA WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO - NOWOGRÓD
82	650	STARA RÓŻANKA - SROKOWO - WĘGORZEWO - BANIE MAZURSKIE - GOŁDAP	STARA RÓŻANKA /DROGA 591/ - BOĆWINKA, GRABOWO - GOŁDAP /DROGA 65/
83	653	SEDRANKI /DROGA 65/ - BAKAŁARZEWO - SUWAŁKI - SEJNY - POCKUNY	GRANICA WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO - SEJNY
84	667	NOWA WIEŚ ELCKA - DRYGAŁY - BIAŁA PISKA	CAŁA DROGA
85	668	PIĄTNICA PODUCHOWNA - PRZYTUŁY - OSOWIEC	PIĄTNICA PODUCHOWNA /DROGA 64/ - JEDWABNE
86	671	SOKOLANY - KORYCIN - KNYSZYN - STARE JEŻEWO - SOKOŁY	JANÓW - KORYCIN, KNYSZYN /DROGA 65/ - GRANICA MIASTA TYKOCIN, GRANICA MIASTA TYKOCIN - STARE JEŻEWO /DROGA 8/
87	685	ZABŁUDÓW - NAREW - NOWOSADY - HAJNÓWKA - KLESZCZELE	NOWOSADY /DROGA 687/ - JELONKA

Tabela 30 (cd.). Wykaz dróg wojewódzkich obejmujący odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Kierunkowy przebieg drogi	Odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
88	686	ZAJMA - MICHAŁOWO - JAŁÓWKA	MICHAŁOWO - JUSZKOWY GRÓD
89	690	CZYŻEW - CIECHANOWIEC - SIEMIATYCZE	OSTROŻANY - SIEMIATYCZE
90	702	KUTNO - PIĄTEK - ZGIERZ	CAŁA DROGA
91	703	PORCZYNY - PODDEBICE - GOSTKÓW - ŁĘCZYCA - PIĄTEK - ŁOWICZ	CAŁA DROGA
92	708	OZORKÓW - WARSZYCE - STRYKÓW - BRZEZINY	CAŁA DROGA
93	710	ŁÓDŹ - KONSTANTYNÓW ŁÓDZKI - SZADEK - WARTA - BŁASZKI	ŁÓDŹ - KONSTANTYNÓW ŁÓDZKI, LUTOMIERSK - SZADEK
94	713	ŁÓDŹ - ANDRESPOL - KUROWICE - UJAZD - TOMASZÓW MAZOWIECKI - OPOCZNO	ANDRESPOL - KUROWICE, ROKICINY - TOMASZÓW MAZOWIECKI
95	715	BRZEZINY - BUDZISZOWICE - UJAZD	ZAOSIE - UJAZD
96	724	WARSZAWA - KONSTANCIN JEZIORNA - GÓRA KALWARIA	WARSZAWA /GRANICA M.ST. WARSZAWY/ - GÓRA KALWARIA /DROGA 79/
97	725	RAWA MAZOWIECKA - BIAŁA RAWSKA - BELSK DUŻY	RAWA MAZOWIECKA - BIAŁA RAWSKA
98	726	RAWA MAZOWIECKA - INOWŁÓDZ - OPOCZNO - ŻARNÓW	INOWŁÓDZ /DROGA 48/ - OPOCZNO
99	728	GRÓJEC - NOWE MIASTO NAD PILICĄ - KOŃSKIE - ŁOPUSZNO - JĘDRZEJÓW	GRANICA WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO - DRZEWICA - GRANICA WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO, GRANICA WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO - DROGA 74
100	731	POTYCZ - WARKA - BIAŁOBRZEGI	POTYCZ /DROGA 79/ - WARKA /DROGA 730/
101	732	STARY GÓZD - STARA BŁOTNICA - KASZÓW - PRZYTYK	STARY GÓZD /DROGA 7/ - PRZYTYK /DROGA 740/
102	737	RADOM - PIONKI - KOZIENICE	W GRANICACH MIASTA RADOMIA
103	751	SUCHEDNIÓW - BODZENTYN - NOWA SŁUPIA - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	NOWA SŁUPIA /DROGA 756/ - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI /DROGA 9/
104	753	WOLA JACHOWA - BIELINY - HUTA NOWA - BARTOSZOWINY - WÓLKA MIŁANOWSKA - STARA SŁUPIA	CAŁA DROGA
105	755	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - OŻARÓW - ZAWICHOST - KOSIN /DROGA 854/	OŻARÓW /DROGA 79/ - BAŁTÓWKA /DROGA 74/

Tabela 30 (cd.). Wykaz dróg wojewódzkich obejmujący odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Kierunkowy przebieg drogi	Odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
106	762	KIELCE - CHĘCINY - MAŁOGOSZCZ	KIELCE /DROGA 74/ - WĘZEL "KIELCE POŁUDNIE" /DROGA 7/
107	764	KIELCE - SUKÓW - RAKÓW - STASZÓW - POŁANIEC - TUSZÓW NARODOWY	POŁANIEC /DROGA 79/ - TUSZÓW NARODOWY /DROGA 985/
108	765	CHMIELNIK - SZYDŁÓW - STASZÓW - OSIEK	CHMIELNIK /DROGA 73/ - OSIEK /DROGA 79/
109	774	ZABIERZÓW - KRYSPINÓW	CAŁA DROGA
110	776	KRAKÓW - PROSZOWICE - KAZIMIERZA WIELKA - WIŚLICA - BUSKO-ZDRÓJ	GRANICA MIASTA KRAKÓW - BUSKO-ZDRÓJ /DROGA 973/
111	780	KRAKÓW - ALWERNIA - CHEŁMEK - CHEŁM ŚLĄSKI /DROGA 934/	GRANICA MIASTA KRAKOWA - GRANICA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO
112	783	OLKUSZ - WOLBROM - MIECHÓW - RACŁAWICE - SKALBMIERZ	OLKUSZ /POCZĄTEK OBWODNICY/ - MIECHÓW /DROGA 7/
113	786	CZĘSTOCHOWA - ŚW. ANNA - KONIECPOL - WŁOSZCZOWA - ŁOPUSZNO - RUDA STRAWCZYŃSKA - KIELCE	GRANICA WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO - KIELCE
114	822	LUBLIN - PORT LOTNICZY ŚWIDNIK	GRANICA MIASTA LUBLIN - PORT LOTNICZY ŚWIDNIK
115	826	MARKUSZÓW - NAŁĘCZÓW	CAŁA DROGA
116	855	OLBIECIN - ZAKLIKÓW - STAŁOWA WOLA	GRANICA WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO - STAŁOWA WOLA /DROGA 77/
117	865	JAROSŁAW - OLESZYCE - CIESZANÓW - BEŁŻEC	JAROSŁAW /DROGA 94/ - SZÓWSKO /DROGA 870/, GRANICA WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO - BEŁŻEC /DROGA 17/
118	866	DACHNÓW - LUBACZÓW - KROWICA HOŁODOWSKA - GRANICA PAŃSTWA	LUBACZÓW /DROGA 867/ - GRANICA PAŃSTWA
119	869	DROGA 19 - DROGA 9	CAŁA DROGA
120	871	NAGNAJÓW - TARNOBRZEG - GRĘBÓW - STAŁOWA WOLA	CAŁA DROGA
121	872	ŁONIÓW /DROGA 9/ - JASIE-NICA - ŚWINIARY - RZEKA WISŁA - BARANÓW SANDOMIERSKI - WOLA BARANOWSKA - MAJDAN KRÓLEWSKI - BOJANÓW - NISKO	BARANÓW SANDOMIERSKI /DROGA 985/ - MAJDAN KRÓLEWSKI /DROGA 9/
122	875	MIELEC - KOLBUSZOWA - SOKOŁÓW MAŁOPOLSKI - LEŻAJSK	MIELEC /UL. H. SIENKIEWICZA/ - KOLBUSZOWA /DROGA 9/, SOKOŁÓW MAŁOPOLSKI /DROGA 19/ - LEŻAJSK /DROGA 77/
123	877	NAKLIK - LEŻAJSK - ŁAŃCUT - DYLĄGÓWKA - SZKLARY	GRANICA WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO - LEŻAJSK - ŁAŃCUT /DROGA POWIATOWA NR 1552 R/

Tabela 30 (cd.). Wykaz dróg wojewódzkich obejmujący odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Kierunkowy przebieg drogi	Odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
124	878	STOBIERNA - RZESZÓW - DYLAĞÓWKA	STOBIERNA /DROGA 19/ - GRANICA MIASTA RZESZÓW, GRANICA MIASTA RZESZÓW - DROGA 877
125	880	JAROSŁAW - PRUCHNIK	CAŁA DROGA
126	881	SOKOŁÓW MAŁOPOLSKI - ŁAŃCUT - KAŃCZUGA - PRUCHNIK - ŻURAWICA	ŁAŃCUT /DROGA 4/ - KAŃCZUGA /DROGA 835/
127	884	PRZEMYŚL - DUBIECKO - BACHÓRZ - DOMARADZ	PRZEMYŚL /DROGA 28/ - DOMARADZ /DROGA 19/
128	885	PRZEMYŚL - HERMANOWICE - GRANICA PAŃSTWA	PRZEMYŚL /DROGA 28/ - GRANICA MIASTA PRZEMYŚL
129	886	DOMARADZ - BRZOZÓW - SANOK	CAŁA DROGA
130	890	KUŹMINA - KROŚCIENKO	CAŁA DROGA
131	892	ZAGÓRZ - KOMAŃCZA	CAŁA DROGA
132	897	TYLAWA - KOMAŃCZA - RADOSZYCE - CISNA - USTRZYKI GÓRNE - WOŁOSATE - GRANICA PAŃSTWA	KOMAŃCZA - RADOSZYCE /DROGA 892/
133	902	KATOWICE /DROGA 79/ - CHORZÓW - ŚWIĘTOCHŁOWICE - RUDA ŚLĄSKA - ZABRZE - GLIWICE /DROGA 1/	CAŁA DROGA
134	911	ŚWIERKLANIEC - PIEKARY ŚLĄSKIE - BYTOM	W GRANICACH MIASTA BYTOM
135	925	BYTOM - RUDA ŚLĄSKA - ORZESZE - RYBNIK	BYTOM /UL. WYZWOLENIA/ - GRANICA MIASTA BYTOM
136	933	RZUCHÓW - WODZISŁAW ŚLĄSKI - JASTRZĘBIE-ZDRÓJ - PSZCZYNA - OŚWIĘCIM - CHRZANÓW	BRZESZCZE /DROGA 949/ - OŚWIĘCIM - CHRZANÓW /DROGA 79/
137	935	RACIBÓRZ - RYBNIK - ŻORY - PSZCZYNA	RACIBÓRZ /DROGA 45/ - GRANICA MIASTA RYBNIK, GRANICA MIASTA ŻORY - PSZCZYNA /DROGA 1/
138	941	SKOCZÓW - WISŁA - ISTEBSNA	SKOCZÓW /DROGA 1/ - USTROŃ
139	948	OŚWIĘCIM - KĘTY - ...*) - KOBIERNICE - TRESNA - ŻYWIEC /OCZKÓW/	OŚWIĘCIM /DROGA 44/ - KĘTY /DROGA 52/
140	964	KASINA WIELKA - DOBCZYCE - WIELICZKA - NIEPOŁOMICIE - ISPINA - ZIELONA - SZCZUROWA - BISKUPICE RADŁOWSKIE	KASINA WIELKA /DROGA 28/ - WIELICZKA /DROGA 94/
141	967	MYŚLENICE - DOBCZYCE - ŁAPCZYCA	CAŁA DROGA
142	969	NOWY TARG - CZORSZTYN - KROŚCIENKO - ZABRZEŻ - BRZEZNA - STARY SĄCZ	CAŁA DROGA

Tabela 30 (cd.). Wykaz dróg wojewódzkich obejmujący odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t

Lp.	Numer drogi	Kierunkowy przebieg drogi	Odcinki dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton
143	973	BUSKO-ZDRÓJ - NOWY KORCZYN - ŻABNO - ... <sup>*)</sup> NIEDOMICIE - TARNÓW - KĘPA BOGUMIŁOWICKA	/DROGA 73/ - BUSKO-ZDRÓJ /DROGA 776/
144	975	DĄBROWA TARNOWSKA - BISKUPICE RADŁOWSKIE - WOJNICZ - ZAKLICZYN - DĄBROWA	WOJNICZ /DROGA 94/ - ZAKLICZYN /DROGA 980/
145	977	TARNÓW - TUCHÓW - GROMNIK - ZBOROWICE - MOSZCZENICA - GORLICE - KONIECZNA - GRANICA PAŃSTWA	GRANICA MIASTA TARNÓW - GORLICE /UL. BIECKA/
146	980	JURKÓW - CHARZEWICE - ... <sup>*)</sup> - ZAKLICZYN - GROMNIK - BIECZ	JURKÓW /DROGA 75/ - BIECZ /DROGA 28/
147	982	SZCZUCIN - SADKOWA GÓRA - JAŚLANY	SZCZUCIN /DROGA 73/ - GRANICA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO
148	985	NAGNAJÓW - BARANÓW SANDOMIERSKI - MIELEC - DĘBICA	CAŁA DROGA
149	988	BABICA - STRZYŻÓW - WIŚNIOWA - FRYSZTAK - WARZYCE	TWIERDZA /DROGA 990/ - WARZYCE /DROGA 28/
150	992	JASŁO - ZARZECZE - NOWY ŻMIGRÓD - KĄTY - KREMP- NA - ŚWIĄTKOWA MAŁA - GRAB - GRANICA PAŃSTWA	JASŁO /DROGA 28/ - ZARZECZE - NOWY ŻMIGRÓD /DROGA 993/
151	993	GORLICE - NOWY ŻMIGRÓD - DUKLA	NOWY ŻMIGRÓD /992/ - DUKLA /DROGA 19/

<sup>\*)</sup> Przerwa w ciągłości drogi.

Natomiast w załączniku nr 3 wyszczególnione zostały drogi krajowe obejmujące odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 ton.

Tabela 31. Wykaz odcinków dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t

Lp.	Numer drogi	Odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 ton
1	2	3
1	5	BOLKÓW /DROGA 3/ - KAMIENNA GÓRA - LUBAWKA - GRANICA PAŃSTWA
2	12	ŻAGAŃ /DROGA 295/ - SZPOTAWA - PRZEMKÓW - RADWANICE - GŁOGÓW /DROGA 292/
3	16	MRAĞOWO /DROGA 59 - ZACHODNIA OBWODNICA MRAĞOWA/ - ORZYSZ /DROGA 63 - UL. GIŻYCKA/, AUGUSTÓW /DROGA 8/ - POMORZE - POĆKUNY - OGRODNIKI - GRANICA PAŃSTWA



Tabela 31 (cd.). Wykaz odcinków dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t

Lp.	Numer drogi	Odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 ton
1	2	3
4	20	STARGARD /DROGA 106/ - CHOCIWEL - WĘGORZYNO - DRAWSKO POMORSKIE - CZAPLINEK /DROGA 163 - PL. 3 MARCA/, CZAPLINEK /DROGA 163 - UL. SZCZECINECKA/ - SZCZECINEK /DROGA 11 - UL. PILSKA/, MIASTKO /DROGA 21/ - BYTÓW /DROGA 212/
5	25	ANTONIN /DROGA 11/ - MIĘDZYBÓRZ - OLEŚNICA /DROGA 8 - WĘZEL "OLEŚNICA PÓŁNOC"/
6	26	CHOJNA /DROGA 31 - UL. BARWICKA/ - RÓW - MYŚLIBÓRZ /DROGA 128/
7	31	SARBINOWO /DROGA 23/ - KOSTRZYN - SŁUBICE /DROGA 29/
8	33	BYSTRZYCA KŁODZKA /DROGA 392/ - MIĘDZYLESIE - BOBOSZÓW - GRANICA PAŃSTWA
9	35	GRANICA PAŃSTWA - GOLIŃSK - MIEROSZÓW - WAŁBRZYCH /DROGA 367/
10	36	ŚCINAWA /DROGA 292/ - WIŃSKO - WĄSOSZ - ZAŁĘCZE /DROGA 324/
11	37	DARŁOWO - KARWICE /DROGA 6/
12	39	ŁAGIEWNIKI /DROGA 8/ - STRZELIN - WIĄZÓW - DROGA 403, BRZEG /DROGA 94 - UL. WŁOŚCIAŃSKA/ - NAMYSŁÓW - KĘPNO /DROGA 11/
13	40	ŁANY /DROGA 4 - WĘZEL "ŁANY"/ - PYSKOWICE /DROGA 94/
14	42	JAWORZNO /DROGA 43/ - DZIAŁOSZYN /DROGA 486/
15	44	ZATOR /DROGA 28/ - SKAWINA - KRAKÓW /DROGA 4 - WĘZEL "KRAKÓW SKAWINA"/
16	48	TOMASZÓW MAZOWIECKI /DROGA 8 - WĘZEL "TOMASZÓW MAZOWIECKI CENTRUM"/ - INOWŁÓDZ - KLWÓW - POTWORÓW - BIAŁOBRZEGI - GŁOWACZÓW - KOZIENICE /DROGA 79 - UL. RADOMSKA/, KOZIENICE /DROGA 79 - UL. WARSZAWSKA/ - NOWE SŁOWIKI - SIECIECHÓW - OPACTWO - DĘBLIN /DROGA 801/, MOSZCZANKA /DROGA 17/ - KOCK /DROGA 19 - WĘZEL "KOCK PÓŁNOC"/
17	49	CZARNA GÓRA /DROGA 960/ - JURGÓW - GRANICA PAŃSTWA
18	50	CIECHANÓW /DROGA 60/ - PŁOŃSK /DROGA 7 - WĘZEL "CIECHANÓW"/
19	53	OLSZTYN /DROGA 16/ - SZCZYTNO - ROZOZI - MYSZYNIEC - OSTROŁĘKA /DROGA 61/
20	56	KORONOWO /DROGA 25/ - TRZECIEWIEC /DROGA 5/
21	57	BARTOSZYCE /DROGA 51/ - BISKUPIEC /DROGA 16/, CHORZELE /DROGA 614/ - PRZASNYSZ - MAKÓW MAZOWIECKI /DROGA 60/
22	58	OLSZTYNEK /DROGA 51 - WĘZEL "OLSZTYNEK WSCHÓD"/ - ZGNIŁOCHA - JEDWABNO - SZCZYTNO - BABIĘTA - RUCIANE NIDA - PISZ /DROGA 63 - UL. ORZYSKA/, PISZ /DROGA 63 - UL. WARSZAWSKA/ - BIAŁA PISKA - SZCZUCZYN /SKRZYŻOWANIE - UL. JANA KILIŃSKIEGO/
23	59	GÍZYCKO /DROGA 63/ - RYN - WOLA MUNTOWSKA /POCZĄTEK OBWODNICY MRĄGOWA/, MRĄGOWO /DROGA 16 - KONIEC OBWODNICY MRĄGOWA/ - NAWIADY - ROZOZI /DROGA 53/
24	60	ŁĘCZYCA /DROGA 91/ - KUTNO /DROGA 92 - UL. OBJAZDOWA/
25	62	SOKOŁÓW PODLASKI /DROGA 63 - UL. SIEDLECKA/ - DROHICZYN - SIEMIATYCZE /DROGA 19/
26	63	BIAŁKI /DROGA 2/ - ŁUKÓW - RADZYŃ PODLASKI /DROGA 19 - UL. WARSZAWSKA/

Tabela 31 (cd.). Wykaz odcinków dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t

Lp.	Numer drogi	Odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 ton
1	2	3
27	65	GRANICA PAŃSTWA - GOŁDAP /UL. GUMBIŃSKA/, KOWALE OLECKIE /DROGA 652/ - OLECKO /UL. GOŁDAPSKA - POCZĄTEK OBWODNICY/, OLECKO /UL. EŁCKA - KONIEC OBWODNICY/ - EŁK /DROGA 16 - WĘZEL "EŁK ZACHÓD"/
28	66	BIELSK PODLASKI /DROGA 19 - AL. JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO/ - KLESZCZELE - CZEREMCHA - POŁOWCE - GRANICA PAŃSTWA
29	71	PABIANICE /DROGA 14 - WĘZEL "PABIANICE PÓLNOC"/ - RZGÓW /DROGA 91/
30	74	JANÓW LUBELSKI /DROGA 19/ - FRAMPOL /UL. JANOWSKA/, FRAMPOL /UL. ZAMOJSKA/ - GORAJEC - SZCZEBRZESZYN /DROGA 858/
31	75	KRZYŻÓWKA /DROGA 981/ - TYLICZ - MUSZYŃKA - GRANICA PAŃSTWA
32	76	WILGA /DROGA 801/ - GARWOLIN - STOCZEK ŁUKOWSKI - ŁUKÓW /DROGA 63/
33	79	POTYCYZ /DROGA 731/ - MAGNUSZEW /DROGA 736/, SOSNOWIEC /DROGA 1/ - GRANICA MIAST MYSŁOWICE I KATOWICE
34	83	DĄBROWA /DROGA 471/ - SIERADZ /RONDO - UL. HENRYKA SIENKIEWICZA/
35	85	NOWY DWÓR MAZOWIECKI /DROGA 62/ - KAZUŃ /DROGA 7/
36	94	KRZYWA /DROGA 4 - WĘZEL "KRZYWA"/ - CHOJNÓW - LEGNICA - PROCHOWICE /DROGA 36/

### 10.3. Kontrola przestrzegania przepisów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej oraz kary za ich nieprzestrzeganie

W art. 41c 1 ustawy znalazło się upoważnienie dla różnych podmiotów do przeprowadzania kontroli przestrzegania przez korzystających z dróg publicznych zakazów ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi powyżej 10 ton albo powyżej 8 ton (art. 41 ust. 2 oraz art. 41a ust. 1 ustawy), a także o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 ton po drogach publicznych o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kamienna lub klinkierowa, w tym kostkowa lub płytowa (art. 41b ust. 1 i 3 ustawy). Do kręgu tego kontrolujących zaliczono:

- 1) inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego,
- 2) funkcjonariuszy Policji,
- 3) funkcjonariuszy Straży Granicznej,
- 4) funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej,
- 5) osoby działające w imieniu zarządcy drogi, z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- 6) strażników gminnych (miejskich).

Wspomniana kontrola powinna być przeprowadzana na zasadach i warunkach określonych w przepisach działu V rozdziału 1 ustawy z dnia 20 czerwca

1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz w sposób określony w tych przepisach<sup>343</sup>. Materialnym dowodem przeprowadzenia kontroli jest protokół, który podpisują kontrolujący i kontrolowany. Odmowę podpisania protokołu przez kontrolowanego kontrolujący odnotowuje w protokole kontroli, podając jednocześnie jej przyczynę. Oryginał protokołu zatrzymuje kontrolujący, a kopię doręcza się kontrolowanemu. Prawem kontrolowanego jest możliwość wniesienia zastrzeżeń do protokołu (art. 41c ust. 2–6 ustawy).

Przepis art. 41d ustawy przewiduje karę pieniężną za naruszenie zakazów wymienionych w art. 41 ust. 2 lub art. 41a ust. 1 ustawy (tzn. zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 ton albo powyżej 8 ton, bądź też na drogowych przejściach granicznych) albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 1 albo 3 ustawy (tj. na drogach publicznych o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kamienna lub klinkierowa, w tym także kostkowa lub płytowa), wymierzonej w drodze decyzji administracyjnej. Jej wysokość jest następująca:

- 1) 3000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość nie więcej niż o 10%,
- 2) 6000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,
- 3) 10 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość o więcej niż 20%

– w przypadku, gdy kontrolujący nie stwierdzi jednoczesnego wykonywania przejazdu po drodze publicznej pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V, o którym mowa w art. 64d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, albo z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu wskazanymi w tym zezwoleniu, w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej (art. 41 ust. 2 ustawy). Powołany art. 64d ust. 1 Prawa o ruchu drogowym stanowi, że zezwolenie kategorii V na przejazd pojazdu nienormatywnego jest wydawane na jednokrotny lub wielokrotny przejazd po drogach publicznych w wyznaczonym czasie, na trasie wyznaczonej w zezwoleniu. Zezwolenie wydaje się dla pojazdu, którego ruch, ze względu na jego wymiary, masę lub naciski osi, nie jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii I–IV.

Z kolei karę pieniężną za przekroczenia wartości podanych wyżej wymierza się w wysokości:

- 1) 12 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość nie więcej niż o 20%,
- 2) 20 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość o więcej niż 20%

– w przypadku, gdy kontrolujący stwierdzi jednoczesne wykonywanie przejazdu po drodze publicznej pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V,

---

<sup>343</sup> Dział V Prawa o ruchu drogowym nosi tytuł: Kontrola ruchu drogowego.

o którym mowa w art. 64d ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, albo z przekroczo-  
nymi parametrami technicznymi pojazdu wskazanymi w tym zezwoleniu, w za-  
kresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej (art. 41d ust. 3 usta-  
wy). Przekroczenia dopuszczalnej wartości nacisku pojedynczej osi napędowej,  
o których mowa jest wyżej, ustalane są jako różnica między naciskiem pojedyn-  
czej osi napędowej danego pojazdu poruszającego się po drodze lub jej odcinku,  
stwierdzona przez kontrolującego, a dopuszczalną wartością nacisku pojedynczej  
osi napędowej obowiązującą na danej drodze lub jej odcinku na podstawie zaka-  
zu wprowadzonego przez zarządcę drogi za pośrednictwem znaku drogowego lub  
uchwały właściwej rady gminy (art. 41d ust. 4 ustawy). Kategorie zezwoleń  
(I–V) na przejazd pojazdu nienormatywnego są zawarte w załączniku nr 1 do  
Prawa o ruchu drogowym<sup>344</sup>.

Osoby kontrolujące przestrzeganie przepisów o dopuszczalnym nacisku osi,  
przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej nie biorą pod uwagę zakresu przekro-  
czenia nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 tony. W przypadku, gdy  
naruszenie albo przekroczenie stwierdzono w stosunku do więcej niż jednej po-  
jedynczej osi napędowej pojazdu, wysokość kary pieniężnej ustalana jest na pod-  
stawie wartości nacisku pojedynczej osi napędowej o największym przekrocze-  
niu dopuszczalnej wartości nacisku (art. 41d ust. 5 i 6 ustawy). Decyzja o nało-  
żeniu kary pieniężnej wydawana jest przez właściwy ze względu na miejsce  
przeprowadzanej kontroli organ Inspekcji Transportu Drogowego, Policji, Straży  
Granicznej, naczelnika urzędu celno-skarbowego albo zarządcę drogi, z wyjąt-  
kiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Jeżeli kontrolę pojaz-  
du dokonali strażnicy gminni (miejscy) i stwierdzili naruszenie, to decyzję  
o nałożeniu kary pieniężnej wydaje ponadto, z upoważnienia wójta (burmistrza,  
prezydenta miasta), właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli  
komendant straży gminnej (miejskiej). Od jego decyzji przysługuje odwołanie do  
Samorządowego Kolegium Odwoławczego (art. 43d ust. 8 ustawy).

Kara pieniężna nakładana jest na podmiot wykonujący:

- 1) przejazd,
- 2) czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący  
przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku  
do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa  
w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1 albo  
3 ustawy, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał  
wpływ lub godził się na powstanie naruszenia albo przekroczenia,
- 3) inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu,  
w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spe-  
dytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał

---

<sup>344</sup> Załącznik ten w nowej wersji obowiązuje od dnia 13 marca 2021 r. i wprowadzony został do  
Prawa o ruchu drogowym przez art. 3 pkt 16 ustawy z dnia 18 grudnia 2020 r. o zmianie ustawy  
o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2021 r., poz. 54).

wpływ lub godził się na powstanie naruszenia albo przekroczenia (art. 41d ust. 10 ustawy).

Ustawodawca przewidział w art. 41d ust. 11 ustawy możliwość uniknięcia kary pieniężnej wobec podmiotu wykonującego przejazd. Następuje to wtedy, gdy rzeczywista masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów nie przekracza dopuszczalnej wielkości, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t w przypadku przewozu przez ten pojazd ładunków sypkich oraz drewna.

Kara pieniężna powinna być uiszczona na wskazany w decyzji administracyjnej wyodrębniony rachunek bankowy organu, który ją nałożył, w terminie 21 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary pieniężnej stała się ostateczna, a koszty związane z uiszczeniem kary pokrywa obowiązany podmiot. Środki z kary pieniężnej, zgromadzone na tym rachunku powinny zostać przekazane w terminie siedmiu dni od dnia uiszczenia tej kary do budżetu jednostki samorządu terytorialnego, w zarządzaniu której znajduje się droga publiczna lub jej odcinek, na których stwierdzono naruszenie zakazu albo stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej. W przypadku, gdy zostanie stwierdzona okoliczność uzasadniająca nałożenie kary pieniężnej na zagraniczny podmiot mający siedzibę albo miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności, albo możliwość egzekucji należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, kontrolujący pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej (art. 41 ust. 12–14 ustawy). Z mocy art. 41d ust. 15 ustawy wyłączone stosowanie przepisu art. 92 § 1 k.w. w razie naruszenia zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 ustawy, albo przekroczenia dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 3 ustawy. Przepis ten stanowi, że kto nie stosuje się do znaku lub sygnału drogowego albo do sygnału lub polecenia osoby uprawnionej do kierowania ruchem lub do kontroli ruchu drogowego, podlega karze grzywny albo karze nagany. Oznacza to, że winny naruszenia zakazów przekroczenia dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej ukarany będzie wyłącznie karą administracyjną. Nie będzie natomiast ponosił odpowiedzialności za wspomniane wykroczenie.



## **Rozdział 11.**

# **UMIESZCZANIE NAZIEMNYCH URZĄDZEŃ LINIOWYCH WZDŁUŻ PASÓW DROGOWYCH**

Generalny zakaz umieszczania nadziemnych urządzeń liniowych, w szczególności linii energetycznej, telekomunikacyjnej, rurociągu, taśmociągu, wzdłuż pasów drogowych poza terenem zabudowy znajduje się w art. 42 ust. 1 ustawy. Wszystkie wymienione urządzenia mogą być umieszczane, ale w odległości większej niż 5 metrów od granicy pasa. Dla przypomnienia – pasem drogowym jest wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą (art. 4 pkt 1 ustawy). A zatem umieszczanie urządzeń liniowych nad pasem drogowym w odległości mniejszej niż pięć metrów od granicy pasa drogowego jest ustawowo zabronione. Jednak uczyniono w tym zakresie pewne wyjątki: w szczególnie uzasadnionych przypadkach związanych z potrzebami obronnymi i zadaniami na rzecz obronności kraju oraz ochrony środowiska umieszczenie urządzenia liniowego w odległości mniejszej niż pięć metrów może nastąpić za zgodą zarządcy drogi. Zgoda taka jest wydawana inwestorowi jeszcze przed uzyskaniem pozwolenia na budowę lub zgłoszeniem budowy albo wykonywania robót budowlanych (art. 42 ust. 2 ustawy). Jej wyrażenie powinno nastąpić w terminie czternastu dni od dnia wystąpienia z wnioskiem o taką zgodę, zaś niezajęcie stanowiska w tym terminie uznaje się jako wyrażenie zgody. Odmowa wyrażenia zgody następuje w drodze decyzji administracyjnej (art. 42 ust. 3 w związku z art. 38 ust. 3 ustawy).

W pozostałych przypadkach (tzn. poza sytuacjami wymienionym w art. 42 ust. 2 ustawy) urządzenia liniowe mogą być umieszczane w następujących miejscach:

- 1) na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi – na skarpach nasypów drogowych, z wyjątkiem nasypów spełniających jednocześnie funkcję wałów przeciwpowodziowych, a w przypadku braku takiej możliwości – na krawędzi korony drogi,
  - 2) na terenach górskich, zalesionych i w parkach narodowych – w pasie drogowym poza koroną drogi
- na warunkach określonych przez zarządcę drogi i za jego zgodą (art. 42 ust. 3 ustawy). Także i w tych przypadkach wymagana jest zgoda przed uzyskaniem przez inwestora pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy albo wykonywa-

nia robót budowlanych. Wyrażenie powinno nastąpić w ciągu czternastu dni od dnia wystąpienia z wnioskiem o taką zgodę, zaś niezajęcie stanowiska w tym terminie uznaje się jako wyrażenie zgody. Odmowa wyrażenia zgody następuje w drodze decyzji administracyjnej (art. 42 ust. 3 w związku z art. 38 ust. 3 ustawy). Zgody powinna zostać dołączona do wniosku o pozwolenie na budowę oraz zgłoszenia budowy lub wykonania robót budowlanych (art. 42 ust. 4 i 5 ustawy).



## Rozdział 12.

# WYMOGI DLA REKLAMY EMITUJĄCEJ ŚWIATŁO UMIESZCZONEJ W PASIE DROGOWYM

Regulacja prawna dotycząca wymagań dla reklamy emitującej światło, a umieszczonej w pasie drogowym, wprowadzona została do ustawy o drogach publicznych na podstawie art. 3 pkt 16 ustawy z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu, która obowiązuje od dnia 11 września 2015 r.<sup>345</sup>.

Konkretnie chodzi o art. 42a wspomnianej powyżej ustawy. Stanowi on, że widoczna z jezdni przez kierującego pojazdem reklama emitująca światło, umieszczona w pasie drogowym lub w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni, musi spełniać wymagania określone w tym przepisie oraz w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 42a ust. 3 ustawy. W myśl art. 42a ust. 2 ustawy w przypadku reklam umożliwiających bieżącą zmianę informacji wizualnej:

- 1) niedopuszczalne jest wyświetlanie ruchomych obrazów,
- 2) niedopuszczalne jest stosowanie efektów wizualnych i przerw pomiędzy kolejno wyświetlanymi informacjami,
- 3) minimalny czas prezentacji informacji wizualnej musi być dłuższy niż dziesięć sekund.

Rozporządzenie wykonawcze, które miał wydać Minister Infrastruktury na podstawie art. 42a ust. 3 ustawy, do chwili obecnej nie ukazało się. Pomimo tego, przepis art. 42a ust. 4 ustawy wyłączył stosowanie zawartych w nim przepisów w stosunku do umieszczania w pasie drogowym lub w odległościach od zewnętrznej krawędzi jezdni, o których mowa w art. 43 ust. 1 ustawy (chodzi o odległości podane w rozdziale 13), widocznych z jezdni przez kierującego pojazdem sztyldów w rozumieniu art. 2 pkt 16d ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, o ile pole powierzchni bocznej prostopadłościanu opisanego na danej tablicy lub urządzeniu reklamowym emitującym światło jest mniejsze niż 2 m<sup>2</sup>, a najdłuższy bok nie jest dłuższy niż 3 m<sup>346</sup>.

---

<sup>345</sup> Dz.U. z 2015 r., poz. 774.

<sup>346</sup> Powołany przepis stanowi, że pod pojęciem „sztyldu” należy rozumieć tablicę reklamową lub urządzenie reklamowe informującą o działalności prowadzonej na nieruchomości, na której ta tablica reklamowa lub urządzenie reklamowe się znajdują.



## Rozdział 13.

# USYTUOWANIE OBIEKTÓW BUDOWLANYCH PRZY DROGACH

Istotnym elementem bezpieczeństwa dróg jest lokalizacja obiektów budowlanych przy drogach, a w szczególności zachowanie, ze względów bezpieczeństwa, odpowiedniej odległości pomiędzy obiektami budowlanymi oraz niebędącymi obiektami budowlanymi<sup>347</sup>. Kwestia ta została uregulowana w art. 43 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, który stanowi, że obiekty budowlane przy drogach oraz niebędące obiektami budowlanymi reklamy umieszczone przy drogach poza obszarami zabudowanymi, powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni co najmniej:

Tabela 32. Usytuowanie obiektów budowlanych przy drogach

Lp.	Rodzaj drogi	W terenie zabudowy	Poza terenem zabudowy
1	Autostrada	30 m	50 m
2	Droga ekspresowa	20 m	40 m
3	Droga ogólnodostępna		
	a) krajowa	10 m	25 m
	b) wojewódzka, powiatowa	8 m	20 m
	c) gminna	6 m	15 m

Źródło: Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Regulacja zawarta w art. 43 ust. 2 i 2a ustawy, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, dopuszcza jednak możliwość usytuowania obiektu budowlanego przy drodze ogólnodostępnej, w odległości mniejszej niż określona wyżej, może nastąpić wyłącznie za zgodą zarządcy drogi, wydaną przed uzyskaniem przez inwestora obiektu pozwolenia na budowę lub zgłoszeniem budowy albo wykonywania robót budowlanych. Zgoda taka jest dołączana do wniosku o pozwolenie na budowę oraz zgłoszenia budowy lub wykonania robót budowlanych, o których mowa w Prawie budowlanym. Wyjątek ten nie ma zastosowania przy sytuowaniu reklam poza terenem zabudowy (art. 43 ust. 3 ustawy).

Z jednoznacznej wykładni art. 43 ust. 2 w zw. z art. 43 ust. 1 ustawy wynika, że dla obiektów lokalizowanych przy autostradach i drogach ekspresowych

<sup>347</sup> W. Kotowski, B. Kurzępa, *Drogi publiczne. Komentarz*, Warszawa 2004, Lex/el. Komentarz do art. 43 (dostęp: 19.01.2021 r.).

konieczne jest bezwzględne zachowanie odległości wynikających z art. 43 ust. 1 ustawy, a instytucja odstępstwa nie ma do nich w ogóle zastosowania. Zestawienia treści art. 43 ust. 2 odwołującego się tylko w oznaczonym zakresie tj. Lp. 3 tabeli do art. 43 ust. 1 ustawy nie pozostawia w tym względzie jakichkolwiek wątpliwości. Dopuszczalne jest udzielenie odstępstwa tylko w odniesieniu do dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych (innych niż autostrady i drogi ekspresowe). Ponadto kwestie związane z ustaleniami planu miejscowego nie mają żadnego znaczenia w niniejszej sprawie, ponieważ przepis prawa miejscowego nie może wyłączać czy modyfikować treści bezwzględnie obowiązującego przepisu ustawowego<sup>348</sup>.

Przepis art. 43 ustawy określa, w jakiej odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni powinny być usytuowane obiekty budowlane, lecz użyty w tym przepisie zwrot „co najmniej” jednoznacznie wskazuje, że są to odległości minimalne<sup>349</sup>. Należy zgodzić się z poglądem wyrażonym przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Rzeszowie, który uznał, że „niezależnie od tego, czy na danym obszarze wokół pasa drogowego dominuje zabudowa miejska lub wiejska, i czy teren poza obszarem zabudowanym jest położony w granicach administracyjnych miasta albo wsi, istotne dla oceny, że obiekt znajduje się w terenie zabudowy albo poza terenem zabudowy w rozumieniu art. 43 ust. 1 ustawy o drogach publicznych jest stwierdzenie, czy obiekt ten znajduje się na terenie mającym związek z zabudową drogową oraz utrzymaniem, zarządzaniem lub obsługą ruchu drogowego, czy też na terenie niemającym takiego związku.

W przedmiocie kwalifikacji danego obiektu jako usytuowanego w sąsiedztwie pasa drogowego w terenie zabudowy albo poza terenem zabudowy powinien zawsze wypowiedzieć się właściwy zarządca drogi. Nie znajduje uzasadnienia pogląd, że przepis art. 43 ust. 1 ustawy o drogach publicznych odnosi się jedynie do sytuowania powstających obiektów budowlanych, natomiast nie ma zastosowania do obiektów już zrealizowanych. Taka wykładnia nie tylko nie ma podstaw w literalnym brzmieniu powyższego przepisu, lecz jej przyjęcie dodatkowo podważyłoby stosowanie trybów usuwania naruszeń prawa, które miały miejsce w toku realizacji zakończonych już i istniejących inwestycji budowlanych<sup>350</sup>. Użyty w art. 43 ust. 1 ustawy termin „teren zabudowy” odnosi się zarówno do obszarów, które są już zagospodarowane, jak i do takich, które są dopiero przeznaczone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego do zagospodarowania<sup>351</sup>. Natomiast zwrot „co najmniej” w tym samym przepisie wskazuje na uznaniowy charakter uzgodnienia. Ustawodawca pozostawił bowiem organom

<sup>348</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 20 lutego 2019 r., sygn. II OSK 791/17, Lex nr 2641879.

<sup>349</sup> Por. wyrok Naczelnego Sądu administracyjnego z dnia 27 września 2017 r., sygn. II OSK 156/16, Lex nr 2379250.

<sup>350</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 10 października 2017 r., sygn. II SA/Rz 724/17, Lex nr 2393104.

<sup>351</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 23 listopada 2017 r., sygn. II SA/Kr 1339/17, Lex nr 2417368.

administracji publicznej pewien luz decyzyjny polegający na możliwości przyjęcia, że w okolicznościach danej sprawy zasadne jest usytuowanie obiektu budowlanego w odległości większej niż osiem m od zewnętrznej krawędzi jezdni<sup>352</sup>.

Decyzja wydawana w oparciu o art. 43 ust. 2 ustawy o drogach publicznych jest decyzją o charakterze uznaniowym. Organ musi zatem rozważyć wniosek strony wnioskującej w aspekcie „szczególnie uzasadnionych przypadków”, jako przesłanki wyrażenia zgody na usytuowanie określonego obiektu w odległości od krawędzi jezdni mniejszej niż przewidziana w ustawie. Wykazanie przez stronę istnienia takiej przesłanki może warunkować zgodę organu na usytuowanie obiektu w określonym miejscu, mimo że jego odległość od krawędzi jezdni będzie mniejsza. Odmawiając natomiast zgody organ winien wyjaśnić wszystkie powody swojego stanowiska<sup>353</sup>. Wiele istotnych uwag dotyczących omawianej problematyki zawartych zostało w jednym z orzeczeń Naczelnego Sądu Administracyjnego, który stwierdził, iż „usytuowanie obiektów budowlanych przy drogach normują przepisy szczególne, tj. art. 43 ust. 1 i 2 ustawy z 1985 r. o drogach publicznych. Jest niewątpliwe, że także przepisy art. 43 ust. 1 ustawy z 1985 r. o drogach publicznych określające odległości obiektów budowlanych od zewnętrznej krawędzi jezdni, powinny być przez zarządcę drogi uwzględniane w postępowaniu o uzgodnienie lokalizacji obiektu budowlanego na obszarze przyległym do pasa drogowego. Z uwagi na brzmienie przepisu, który określa minimalne odległości obiektów budowlanych od zewnętrznej krawędzi jezdni, uznanie zarządcy nie dotyczy tej minimalnej odległości. W tym zakresie przepis art. 43 ust. 1 ustawy z 1985 r. o drogach publicznych ma charakter związany. Natomiast rozstrzygnięcie, czy odległość minimalna jest wystarczająca, czy też należy określić odległość lokalizowanego obiektu od krawędzi jezdni większą od minimalnej, pozostaje w sferze uznania zarządcy drogi.

Wybór rozstrzygnięcia, jak wynika z poprzedzających rozważań, powinien być uwarunkowany kryteriami należącymi do sfery ochrony dróg oraz okolicznościami konkretnej sprawy. Określenie przez zarządcę drogi odległości z powołaniem się na zapobieganie pogorszeniu bezpieczeństwa ruchu (art. 4 pkt 21 ustawy z 1985 r. o drogach publicznych oraz art. 19 ust. 1 ustawy z 1985 r. o drogach publicznych), co do zasady oznacza kierowanie się ustawowymi kryteriami uznania administracyjnego. Wybór ten, w odniesieniu do objętej wnioskiem inwestycji, nie ma charakteru abstrakcyjnego, czy też biurokratycznego<sup>354</sup>.

---

<sup>352</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 14 marca 2019 r., sygn. IV SA/Po 48/19, Lex nr 2644390.

<sup>353</sup> Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 25 czerwca 2020 r., sygn. II SA/Sz 1067/19, Lex nr 3029093.

<sup>354</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 29 października 2020 r., sygn. II OSK 1376/18, Lex nr 3090199.



## ZAKOŃCZENIE

Problematyka dróg publicznych nie doczekała się – przynajmniej do chwili obecnej – szerszego omówienia w literaturze prawniczej. Nie wzbudziła też zainteresowania badaczy tematyka dróg publicznych jako elementu bezpieczeństwa wewnętrznego. Być może dzieje się tak dlatego, że drogi kojarzą się raczej z aspektami technicznymi, tzn. wytyczeniem w terenie pasa drogowego, budową, rodzajem nawierzchni, klasą drogi itp. Jeżeli spojrzeć na zestawienie literatury przedmiotu, to nie przedstawia się ona zbyt imponująco. Nieco więcej jest publikacji o historycznych aspektach drogownictwa. Oczywiście wydano sporo pozycji dotyczących budowy oraz utrzymania dróg i mostów, w tym także czasopism, ale poświęconych wyłącznie stronie technicznej (inżynierskiej) tego zagadnienia. Prawie każda uczelnia techniczna posiada w swojej strukturze katedrę lub instytut budowy dróg i mostów. Corocznie mury politechnik opuszczają inżynierowie z tytułem inżyniera budowy dróg i mostów. Niewiele jednak osób zajmuje się szeroko rozumianymi zagadnieniami prawnymi drogownictwa, a także drogami jako elementem bezpieczeństwa wewnętrznego państwa.

Drogi niewątpliwie stanowią bardzo ważny (jak nie najważniejszy) element sieci transportowej każdego państwa. Bez sprawnego systemu dróg, ich stanu technicznego oraz dostępności, nie będzie rozwijała się gospodarka, zahamowane zostaną kontakty międzyludzkie, wymiana towarowa itp. Drogi stanowią też niezbędny element bezpieczeństwa wewnętrznego. To dzięki możliwości dotarcia do każdego zakątka kraju możliwe jest sprawne przeprowadzenie akcji ratunkowej, dojazd do osób chorych, ewakuacja z zagrożonych terenów itp. W Polsce dosyć późno zaczęto zdawać sobie sprawę, że gęsta i utrzymana w bardzo dobrym stanie sieć dróg to nie tylko rozwój motoryzacji, ale także sprawne i bezpieczne państwo.

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych jest aktem normatywnym stanowiącym podstawę prawną budowy, remontu i utrzymania przejezdności dróg w naszym kraju. Jej treść była wielokrotnie zmieniana, m.in. po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Do ustawy dodano nowe przepisy, np. o usługach EETS, stacjonarnych urządzeniach rejestrujących czy też zarządzaniu tunelami położonymi w transeuropejskiej sieci drogowej. Rzecz jasna, ustawa ta jest aktem prawnym najważniejszym w sferze budowy i utrzymania dróg publicznych, ale nie jedynym. Trudno jest sobie wyobrazić drogownictwo bez regulacji zawartych w normach prawa budowlanego, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, ruchu drogowego, ochrony przeciwpożarowej i innych dziedzinach prawa. Na pewno ustawa z 1985 r. ma wiele mankamentów, ale stworzenie nowego aktu prawnego dotyczącego dróg publicznych wymaga dużej

go wysiłku legislacyjnego i przyjęcia rozwiązań, nie tylko istotnych w chwili uchwalania ustawy przez Sejm, lecz także wybiegających daleko w przyszłość, gdyż drogi planuje się i buduje na długie lata, a i strona finansowa takiego przedsięwzięcia nie jest bez znaczenia z punktu widzenia jednostki samorządu terytorialnego, jak i budżetu państwa. Na taki wysiłek w chwili obecnej nasze władze nie są obecnie jeszcze gotowe. Bez wątpienia jednak w niedalekiej przyszłości będą musiały trud taki podjąć.



## WAŻNIEJSZE OKREŚLENIA UŻYTE W KSIĄŻCE

**Aplikacja ITS** – operacyjne narzędzie zastosowania ITS.

**Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego** – niezależna, szczegółowa, techniczna ocena cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi publicznej pod względem bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

**Autostrada** – droga przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych: wyposażona przynajmniej w dwie trwale rozdzielone jednokierunkowe jezdnie, posiadająca wielopoziomowe skrzyżowania ze wszystkimi przecinającymi ją drogami transportu lądowego i wodnego, wyposażona w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników autostrady.

**Balustrada** – konstrukcja zabezpieczająca użytkowników chodników, schodów i pochylni przed upadkiem z wysokości; określone w Polskiej Normie obciążenia działające na poręcz obiektu mostowego uznaje się za działające na balustradę.

**Budowa** – wykonywanie obiektu budowlanego w określonym miejscu, a także odbudowa, rozbudowa, nadbudowa obiektu budowlanego.

**Budowa drogi** – wykonywanie połączenia drogowego między określonymi miejscami lub miejscowościami, a także jego odbudowa i rozbudowa.

**Budowla** – każdy obiekt budowlany niebędący budynkiem lub obiektem małej architektury, jak: obiekty liniowe, lotniska, mosty, wiadukty, estakady, tunele, przepusty, sieci techniczne, wolno stojące maszty antenowe, wolno stojące trwale związane z gruntem tablice reklamowe i urządzenia reklamowe, budowle ziemne, obronne (fortyfikacje), ochronne, hydrotechniczne, zbiorniki, wolno stojące instalacje przemysłowe lub urządzenia techniczne, oczyszczalnie ścieków, składowiska odpadów, stacje uzdatniania wody, konstrukcje oporowe, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, sieci uzbrojenia terenu, budowle sportowe, cmentarze, pomniki, a także części budowlane urządzeń technicznych (kotłów, pieców przemysłowych, elektrowni jądrowych, elektrowni wiatrowych i innych urządzeń) oraz fundamenty pod maszyny i urządzenia, jako odrębne pod względem technicznym części przedmiotów składających się na całość użytkową.

**Chodnik** – część drogi przeznaczona do ruchu pieszych.

**Dokumentacja budowy** – pozwolenie na budowę wraz z załączonym projektem budowlanym, dziennik budowy, protokoły odbiorów częściowych i końcowych, w miarę potrzeby, rysunki i opisy służące realizacji obiektu, operaty geodezyjne i książkę obmiarów, a w przypadku realizacji obiektów metodą montażu – także dziennik montażu.

**Dostawca EETS** – osoba prawna świadcząca usługę EETS.

**Dostępność drogi** – cecha charakteryzująca gęstość połączeń danej drogi z innymi drogami przez skrzyżowania dróg oraz zakres dostępu do drogi przez zjazdy.

**Droga** – budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym.

**Droga ekspresowa** – droga przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych: wyposażona w jedną lub dwie jezdnie, posiadająca wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi, wyposażona w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników drogi.

**Droga o przekroju 2+1** – jednojezdniowa, dwupasowa droga dwukierunkowa z zespołem leżących na przemian dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania, który tworzą co najmniej dwa dodatkowe pasy do wyprzedzania, przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach, o ile odległość pomiędzy nimi nie przekracza długości dłuższego z nich; odległość tę mierzy się pomiędzy końcami klinów początkowych lub początkami klinów końcowych, w miejscach, w których pasy te mają pełną szerokość.

**Droga o znaczeniu obronnym** – droga publiczna lub jej odcinek, wyznaczona w okresie pokoju, przewidziana do wykorzystania w czasie pokoju, kryzysu lub wojny do wykonywania przewozów istotnych dla obronności państwa oraz zobowiązań sojuszniczych.

**Droga publiczna** – droga zaliczona na podstawie ustawy o drogach publicznych do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.

**Droga rowerowa** – droga przeznaczona do ruchu rowerów albo rowerów i pieszych, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem.

**Droga wewnętrzna** – droga, droga rowerowa, parking oraz plac przeznaczony do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg.

**Drogowy obiekt inżynierski** – obiekt mostowy, tunel, przepust i konstrukcja oporowa.

**Inteligentne systemy transportowe (ITS)** – systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i jego użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu.

**Interfejs** – połączenie między systemami, które zapewnia ich łączenie i współpracę.

**Interoperacyjność** – zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych, informacji i wiedzy.

**Jeźdnia** – część drogi przeznaczona do ruchu pojazdów.

**Kanał technologiczny** – ciąg osłonowych elementów obudowy, studni kablowych oraz innych obiektów lub urządzeń służących umieszczeniu lub eksploatacji: urządzeń infrastruktury technicznej związanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, bądź też linii telekomunikacyjnych wraz z zasilaniem oraz linii elektroenergetycznych, niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego.

**Kilometraż** – odległość danego miejsca na drodze od początku tej drogi.

**Klasa drogi** – przyporządkowanie drodze odpowiednich parametrów technicznych, wynikających z jej cech funkcjonalnych oraz symbolu, tj.: autostradzie – symbol A, ekspresowej – symbol S, głównej ruchu przyspieszonego – symbol GP, głównej – symbol G, zbiorczej – symbol Z, lokalnej – symbol L, dojazdowej – symbol D.

**Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych** – analiza istniejącej sieci drogowej pod względem liczby wypadków śmiertelnych, w wyniku której wytypowane zostają najbardziej niebezpieczne odcinki dróg o dużej liczbie wypadków śmiertelnych.

**Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej** – analiza istniejącej sieci drogowej, w wyniku której wytypowane zostają odcinki dróg o dużej możliwości poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia kosztów wypadków drogowych.

**Konstrukcja oporowa** – budowla przeznaczona do utrzymywania w stanie stateczności nasypu lub wykopu.

**Korona drogi** – jezdnie z poboczami, pasami awaryjnego postoju lub pasami przeznaczonymi do ruchu pieszych, zatokami autobusowymi lub postojowymi, a przy drogach dwujezdniowych – również z pasem dzielącym jezdnie.

**Krętość odcinka drogi** – stosunek sumy bezwzględnych wartości kątów zwrotu kierunków trasy drogi wyrażonych w stopniach do jego długości wyrażonej w kilometrach.

**Nacisk osi** – suma nacisków, jaką na drogę wywierają koła znajdujące się na jednej osi; kilometrach.

**Natężenie miarodajne ruchu** – natężenie ruchu występujące w roku prognozy, wyrażone liczbą pojazdów na godzinę (P/h).

**Obiekt budowlany** – budynek, budowla bądź obiekt małej architektury, wraz z instalacjami zapewniającymi możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem, wzniesiony z użyciem wyrobów budowlanych.

**Obiekt liniowy** – obiekt budowlany, którego charakterystycznym parametrem jest długość, w szczególności droga wraz ze zjazdami, linia kolejowa, wodociąg, kanał, gazociąg, ciepłociąg, rurociąg, linia i trakcja elektroenergetyczna, linia kablowa nadziemna i, umieszczona bezpośrednio w ziemi, podziemna, wał przeciwpowodziowy oraz kanalizacja kablowa, przy czym kable w niej zainstalowane oraz kable zainstalowane w kanale technologicznym nie stanowią obiektu budowlanego lub jego części ani urządzenia budowlanego.

**Obiekt małej architektury** – niewielki obiekt, a w szczególności: kultu religijnego, jak: kapliczka, krzyż przydrożny, figura, posąg, wodotrysk i inny obiekt architektury ogrodowej, użytkowy służący rekreacji codziennej i utrzymaniu porządku, jak: piaskownica, huštawka, drabinka, śmietnik.

**Obiekt mostowy** – budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową, w szczególności: most, wiadukt, estakada, kładka.

**Obszar EETS** – sieć dróg na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, na której podmiot pobierający opłaty pobiera je z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat podlegającego przepisom dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie<sup>355</sup>.

**Obszar oddziaływania skrzyżowania** – obszar skrzyżowania powiększony o wyznaczone indywidualnie odcinki, na których występuje zwalnianie lub przyspieszanie związane

---

<sup>355</sup> Dz. Urz. UE L 166 z dnia 30 kwietnia 2004 r., s. 124 ze zm.

z dojazdem do skrzyżowania lub jego opuszczeniem, jeżeli manewry te nie mogą być wykonane w obszarze skrzyżowania.

**Obszar oddziaływania węzła** – obszar węzła powiększony o odcinki wyznaczone indywidualnie dla każdego kierunku ruchu, na których występują manewry włączania, wyłączania lub przeplatania związane z tym węzłem, liczone od pierwszej tablicy przeddrogowskazowej przed pasem wyłączania do pierwszej tablicy kierunkowej lub tablicy szlaku drogowego za pasem włączania; do obszaru oddziaływania węzła wlicza się obszary oddziaływania skrzyżowań stanowiących elementy tego węzła.

**Obszar skrzyżowania** – wspólna część przecinających lub łączących się dróg oraz odcinki tych dróg, na których występują poszerzenia jezdni spowodowane dodatkowymi pasami ruchu lub wyspami kanalizującymi, a w przypadku braku poszerzenia odcinki obejmujące minimalne długości akumulacji i zwalniania.

**Obszar węzła** – odcinki krzyżujących lub łączących się dróg wraz z łącznicami i jezdniami zbierająco-rozprowadzającymi ograniczone początkiem pasa wyłączania i końcem pasa włączania lub skrzyżowaniami stanowiącymi elementy tych węzłów; do obszaru węzła wlicza się obszary skrzyżowań stanowiących elementy tego węzła.

**Ocena wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego** – strategiczna analiza wpływu wariantów planowanej drogi na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w sieci dróg publicznych znajdujących się w obszarze oddziaływania planowanej drogi.

**Ochrona drogi** – działania mające na celu niedopuszczenie do przedwczesnego zniszczenia drogi, obniżenia klasy drogi, ograniczenia jej funkcji, niewłaściwego jej użytkowania oraz pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu.

**Odcinek transgraniczny** – odcinek, który zapewnia ciągłość projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania między najbliższymi węzłami miejskimi po obu stronach granicy między dwoma państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem sąsiadującym.

**Pas awaryjnego postoju** (pas awaryjny) – część pobocza służąca do zatrzymywania się i postoju pojazdów unieruchomionych z przyczyn technicznych.

**Pas drogowy** – wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą.

**Pas dzielący:**

- środkowy pas dzielący – część drogi stanowiąca rozdzielanie jezdni przeznaczonych dla przeciwnych kierunków ruchu,
- boczny pas dzielący – część drogi stanowiąca rozdzielanie jezdni o różnych funkcjach.

**Pas ruchu** – każdy z podłużnych pasów jezdni wystarczający do ruchu jednego rzędu pojazdów wielośladowych, oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi.

**Pas separujący** – część jezdni drogi o przekroju 2+1, wyłączona z ruchu za pomocą znaków poziomych, przeznaczona do rozdzielania pasów ruchu o przeciwnych kierunkach przy zastosowaniu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Pobocze** – część drogi przyległą do jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoiu pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt.

**Pojazd nienormatywny** – pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy.

**Poręcz** – element zwieńczający balustradę lub samodzielny element mocowany do konstrukcji obiektu inżynierskiego bądź innego elementu, służący do oparcia lub przytrzymania; określone w Polskiej Normie obciążenia działające na pochwyt uznaje się za działające na poręcz.

**Pozwolenie na budowę** – decyzja administracyjna zezwalająca na rozpoczęcie i prowadzenie budowy lub wykonywanie robót budowlanych innych niż budowa obiektu budowlanego.

**Prędkość projektowa** – parametr techniczno-ekonomiczny, któremu są przyporządkowane graniczne wartości elementów drogi, proporcje między nimi oraz zakres wyposażenia drogi; prędkość projektowa nie jest związana z prędkością dopuszczalną, o której mowa w przepisach o ruchu drogowym.

**Prędkość miarodajna** – parametr odwzorowujący prędkość samochodów osobowych w ruchu swobodnym na drodze, służący do ustalania wartości elementów drogi, które ze względu na bezpieczeństwo ruchu powinny być dostosowane do tej prędkości.

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

**Przejazd dla rowerzystów** – powierzchnia jezdni lub torowiska przeznaczona do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

**Przejazd drogowy** – krzyżowanie się dróg na różnych poziomach, niemożliwiające wyboru kierunku jazdy.

**Przejście dla pieszych** – powierzchnia jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczona do przechodzenia przez pieszych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

**Przepust** – budowla o przekroju poprzecznym zamkniętym, przeznaczona do przeprowadzenia cieków, szlaków wędrówek zwierząt dziko żyjących lub urządzeń technicznych przez nasyp drogi.

**Przeszkoda terenowa naturalna** – element środowiska, a w szczególności dolina, bagno, rzeka, wąwóz, wzniesienie, szlak wędrówek zwierzyny dziko żyjącej.

**Przeszkoda terenowa sztuczna** – dzieło ludzkie, a w szczególności droga, linia kolejowa, kanał, rurociąg, ciąg pieszy lub rowerowy.

**Przystanek** – miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi.

**Reklama** – umieszczone w polu widzenia użytkownika drogi tablica reklamowa lub urządzenie reklamowe, a także każdy inny nośnik informacji wizualnej, wraz z jej elementami konstrukcyjnymi i zamocowaniami, niebędący znakiem drogowym, ustawionym przez gminę znakiem informującym o obiektach zlokalizowanych przy drodze,

w tym obiektach użyteczności publicznej, znakiem informującym o formie ochronyabytków lub tablicą informacyjną o nazwie formy ochrony przyrody.

**Remont drogi** – wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym.

**Roboty budowlane** – budowa, a także prace polegające na przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce obiektu budowlanego.

**Ruch kierowany** – ruch otwierany i zamykany za pomocą sygnalizacji świetlnej albo przez uprawnioną osobę.

**Ruchomy obiekt mostowy** – obiekt mostowy, zawierający co najmniej jedno przęsło obracane, podnoszone lub przesuwane.

**SDR** – średni dobowy ruch pojazdów w roku, wyrażony liczbą pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi przez kolejne 24 godziny, średnio w ciągu jednego roku.

**Składany obiekt mostowy** – obiekt mostowy o przęsłach wykonanych z uprzednio przygotowanych elementów zaopatrzonych w złącza wielokrotnego użycia.

**Skrzyżowanie** – przecięcie lub połączenie dróg na jednym poziomie, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy.

**Skrzyżowanie dróg publicznych jednopoziomowe** – przecięcie się lub połączenie dróg publicznych na jednym poziomie.

**Skrzyżowanie dróg publicznych wielopoziomowe** – krzyżowanie się lub połączenie dróg publicznych na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (węzeł drogowy) lub krzyżowanie się dróg na różnych poziomach, uniemożliwiające wybór kierunku jazdy (przejazd drogowy).

**Służby ratownicze** – jednostki ochrony przeciwpożarowej oraz zespoły ratownictwa medycznego.

**Strefa ruchu** – obszar obejmujący co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na który wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi.

**System referencyjny** – tworzący sieć drogową zbiór pomierzonych pod względem długości odcinków drogowych (odcinków referencyjnych), których początki i końce stanowią punkty referencyjne.

**Szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego** – niezmotoryzowani uczestnicy ruchu drogowego, w szczególności piesi i rowerzyści, a także motocykliści oraz osoby niepełnosprawne lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej.

**Tablica reklamowa** – przedmiot materialny przeznaczony lub służący ekspozycji reklamy wraz z jego elementami konstrukcyjnymi i zamocowaniami, o płaskiej powierzchni służącej ekspozycji reklamy, w szczególności baner reklamowy, reklama naklejana na okna budynków i reklamy umieszczane na rusztowaniu, ogrodzeniu lub wyposażeniu placu budowy, z wyłączeniem drobnych przedmiotów codziennego użytku wykorzystywanych zgodnie z ich przeznaczeniem.

**Terenie zabudowy** – rozumie się przez to teren leżący w otoczeniu drogi, na którym dominują obszary o miejskich zasadach zagospodarowania, wymagające urządzeń infrastruktury technicznej, lub obszary przeznaczone pod takie zagospodarowanie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

**Torowisko tramwajowe** – część ulicy między skrajnymi szynami wraz z zewnętrznymi pasami bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m każdy.

**Transeuropejska sieć drogowa** – sieć drogową określoną w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (wersja przekształcona)<sup>356</sup>.

**Transport multimodalny** – przewóz osób lub towarów, przy użyciu dwóch lub więcej rodzajów transportu.

**Tunel** – budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji przez przeszkodę terenową lub pod nią, w tym przejście podziemne.

**Ulica** – droga na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w której ciągu może być zlokalizowane torowisko tramwajowe.

**Urządzenia budowlane** – urządzenia techniczne związane z obiektem budowlanym, zapewniające możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem, jak przyłącza i urządzenia instalacyjne, w tym służące oczyszczaniu lub gromadzeniu ścieków, a także przejazdy, ogrodzenia, place postojowe i place pod śmietniki.

**Urządzenie reklamowe** – przedmiot materialny przeznaczony lub służący ekspozycji reklamy wraz z jego elementami konstrukcyjnymi i zamocowaniami, inny niż tablica reklamowa, z wyłączeniem drobnych przedmiotów codziennego użytku wykorzystywanych zgodnie z ich przeznaczeniem.

**Usługa EETS** – usługa umożliwiająca korzystającym z dróg w państwach członkowskich Unii Europejskiej, za użytkowanie których są pobierane opłaty z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, wypełnienie obowiązku uiszczenia tych opłat na obszarach EETS na podstawie umowy zawartej z dostawcą EETS.

**Usługa ITS** – dostarczanie aplikacji ITS w określonych ramach organizacyjnych i operacyjnych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników w obszarze transportu drogowego, efektywności i wygody ich przemieszczania się, a także ułatwiania lub wspierania operacji transportowych i przewozowych.

**Utrzymanie drogi** – wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej.

**Użytkownik EETS** – podmiot obowiązany do uiszczenia opłat, który zawarł umowę o świadczenie usługi EETS z dostawcą EETS.

**Użytkownik ITS** – każdy użytkownik aplikacji lub usług ITS, w tym podróżny, szczególnie zagrożony uczestnik ruchu drogowego, użytkownik i zarządca dróg, podmiot zarządzający pojazdami w transporcie osób lub rzeczy oraz służby ustawowo powołane do niesienia pomocy.

**Węzeł** – krzyżowanie się lub połączenie dróg na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy.

**Wyjazd z drogi lub wjazd na drogę** – część drogi stanowiąca połączenie jezdni tej drogi z łącznicą na węzle albo z obiektem lub urządzeniem obsługi uczestników ruchu.

**Zieleń przydrożna** – roślinność umieszczona w pasie drogowym, mająca na celu w szczególności ochronę użytkowników drogi przed oślepieniem przez pojazdy nadjeżdżające z kierunku przeciwnego, ochronę drogi przed zawiewaniem i zaśnieżaniem,

---

<sup>356</sup> Dz. Urz. UE L 204 z 05.08.2010, s. 1.

ochronę przyległego terenu przed nadmiernym hałasem, zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.

**Zjazd** – połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze, stanowiące bezpośrednie miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.



## BIBLIOGRAFIA

- Antoniak P., Cherka M., Elżanowski F., Wąsowski K.A., *Przygotowanie i realizacja inwestycji w zakresie dróg publicznych*, Warszawa 2012.
- Bylina S., *Drogi, granice, mosty. Studia z przestrzeni publicznej i sakralnej w średnio-wieczu*, Warszawa 2012.
- Cherka M., Cur M., Kuciński A., *Przesłanki dokonania zmiany pozwolenia na budowę w trybie art. 36a Prawa budowlanego* [w:] *Prawne problemy procesu budowlanego*, red. M. Cherka, F. Elżanowski, K.A. Wasowski, Warszawa 2009.
- Fehler W., *Bezpieczeństwo wewnętrzne współczesnej Polski. Aspekty teoretyczne i praktyczne*, Warszawa 2012.
- Fehler W., *O pojęciu bezpieczeństwa państwa* [w:] *Bezpieczeństwo państwa i narodów w procesie integracji europejskiej*, red. W. Śmiałek, J. Tymanowski, Toruń 2002.
- Frei Z., *Sicherheit. Grundfragen der Weltpolitik*, Stuttgart 1977.
- Jabłoński k., *Rozwój techniki drogowej w Polsce w XX wieku*, „Drogownictwo” 2001, nr 4.
- Janeczek A., *Staropolski układ komunikacyjny na mapie józefińskiej Galicji z lat 1779–1783. Szansa czy iluzja rekonstrukcji* [w:] *Galiczyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013.
- Kamińska-Kwak J. (red.), *Galiczyjskie drogi i bezdroża*, Rzeszów 2013.
- Karolczuk A., *Autostrady Hitlera*, „Przegląd” 2008, nr 1.
- Kobak M., *Glosa do postanowienia Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 5 grudnia 2007 r., sygn. II SA/Rz 714/07*, „Samorząd Terytorialny” 2008, nr 10.
- Kotowski W., Kurzępa B., Kot Ł., *Drogi publiczne. Budowa, utrzymanie, finansowanie*, Warszawa 2014.
- Kotulski M., *Orzecznictwo sądów administracyjnych na tle wybranej problematyki ustawy o drogach publicznych*, „Casus” 2006, nr 3.
- Kukułka J., *Nowe uwarunkowania wymiaru bezpieczeństwa międzynarodowego*, „Wiś i Państwo” 1995, nr 1.
- Lewicki S., *Drogi handlowe w Polsce w wiekach średnich*, „Sprawozdania Akademii Umiejętności. Wydział Historyczno-Filozoficzny” 1906, nr 7.
- Majczak P., *Refleksje na temat kodeksowej regulacji kar administracyjnych*, „Ius Novum” 2020, nr 1.
- Müller J., *Od ścieżek do przestworzy*, Warszawa 1961.
- Oseka P., *W II RP też mieliśmy problem z drogami*, „Polityka” 2011.
- Pieprzny S., *Administracja bezpieczeństwa i porządku publicznego*, Rzeszów 2008.
- Polanowski J., *Ograniczenie prawa własności nieruchomości w specustawie na przykładzie specustawy drogowej*, „Annales UMCS” 2020, nr 1.

- Pomykała M., *Działalność planistyczna administracji w systemie bezpieczeństwa wewnętrznego państwa*, Rzeszów 2015.
- Przedwojenna Polska w liczbach*, Warszawa 2020.
- Rosset A., *Drogi i mosty w średniowieczu i w czasach odrodzenia*, Warszawa 1974.
- Sobieralski K., *Przedawnienie należności z tytułu opłat i kar za zajęcie pasa drogowego oraz parkowanie w strefie płatnego parkowania. Ustawienie w pasie drogi publicznej parkometru, biletomatu komunikacji miejskiej, stacji rowerowej, wiaty przystankowej oraz kosza na śmieci na przystanku*, „Nowe Zeszyty Samorządowe” 2011, nr 4.
- Sobol E. (red.), *Wielki słownik języka polskiego*, Warszawa 2006.
- Stańczyk J., *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, Warszawa 1996.
- Stefański R.A., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008.
- Stemplowski R., *Horyzont poznawczy i polityczny pojęcia „bezpieczeństwa państwa”* [w:] *Bezpieczeństwo międzynarodowe czasu przemian*, red. R. Kuźniar, Z. Lachowski, Warszawa 2003.
- Strachowska R.A., *Ustawa o drogach publicznych. Komentarz*, Warszawa 2012.
- Symonides J., *Problemy pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego we współczesnym świecie*, Wrocław 1984.
- Talunas E., *Historia finansowania drogownictwa polskiego*, „Drogownictwo” 2006, nr 2.
- Wawrzyk P., *Bezpieczeństwo wewnętrzne Unii Europejskiej*, Warszawa 2009.
- Wiśniewski B., *Bezpieczeństwo publiczne* [w:] *Bezpieczeństwo wewnętrzne RP w ujęciu systemowym i zadań administracji publicznej*, red. B. Wiśniewski, S. Zalewski, Bielsko-Biała 2006.
- Wolanin M., *Problematyka prawnorzeczowa decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji przeciwpowodziowej*, „Nieruchomości” 2011, nr 5.
- Wolanin M., *Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Komentarz*, Warszawa 2009.
- Woś T., *Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej w tzw. spec-ustawie drogowej – aspekty proceduralne*, „Przegląd Prawa Publicznego” 2009.
- Z dziejów polskich dróg*, cz. VIII, „Autostrady” 2011, nr 10.
- Zgółkowska H. (red.), *Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*, t. 4. Poznań 1995.
- Zieliński J., *Bezpieczeństwo wewnętrzne wobec globalizacji* [w:] *Problemy bezpieczeństwa wewnętrznego i bezpieczeństwa międzynarodowego*, red. K.M. Książkowski, Warszawa 2009.
- Zięba R., *Wprowadzenie. Pozimnowojenny paradygmat bezpieczeństwa międzynarodowego* [w:] *Bezpieczeństwo międzynarodowe po zimnej wojnie*, red. R. Zięba, Warszawa 2008.
- Zimowski L., *Geneza i rozwój komunikacji pocztowej na ziemiach polskich*, Warszawa 1972.

### **Publikacje elektroniczne**

- Gruszecki K., *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, wyd. V, Warszawa 2019. Lex/el.
- Kotowski W., Kurzępa B., *Drogi publiczne. Komentarz*, Warszawa 2004. Lex/el.
- Rychter R.A., *Ustawa o drogach publicznych. Komentarz*, wyd. 2, Warszawa 2019. Lex/el.

# WYKAZ AKTÓW NORMATYWNYCH

## Ustawy i dekrety

Ustawa z dnia 10 grudnia 1920 r. o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów (Dz.U. z 1921 r., nr 6, poz. 31).

Ustawa z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 1921 r., nr 6, poz. 32).

Ustawa z dnia 23 czerwca 1921 r. w przedmiocie rozszerzenia sieci dróg państwowych (Dz.U. z 1921 r., nr 63, poz. 387).

Ustawa z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz.U. z 1921 r. nr 89, poz. 656).

Ustawa z dnia 26 września 1922 r. o rozszerzeniu sieci dróg państwowych (Dz.U. z 1922 r., nr 89, poz. 808).

Ustawa z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 1931 r., nr 16, poz. 81).

Ustawa z dnia 18 marca 1931 r. o upoważnieniu Ministra Skarbu do udzielenia pożyczki Państwowemu Funduszowi Drogowemu (Dz.U. z 1931 r., nr 27, poz. 169).

Ustawa z dnia 25 lutego 1932 r. w sprawie dróg lądowych i dróg wodnych w czasie wojny lub grożącego Państwu niebezpieczeństwa (Dz.U. z 1932 r., nr 26, poz. 230).

Ustawa z dnia 26 marca 1935 r. o świadczeniach w naturze na niektóre cele publiczne (Dz.U. z 1935 r., nr 27, poz. 204).

Ustawa z dnia 30 marca 1939 r. o komunikacjach w służbie obrony Państwa (Dz.U. z 1939 r., nr 29, poz. 195).

Ustawa z dnia 29 stycznia 1948 r. o rozciągnięciu mocy obowiązującej ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych na obszar województwa śląskiego (Dz.U. z 1948 r., nr 10, poz. 73).

Ustawa z dnia 16 czerwca 1948 r. o zmianie ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 1948 r., nr 34, poz. 225).

Dekret z dnia 4 sierpnia 1956 r. o podziale dróg publicznych (Dz.U. z 1956 r., nr 35, poz. 158).

Ustawa z dnia 29 marca 1962 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 1962 r., nr 20, poz. 90).

Ustawa z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1427).

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 470).

Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 713 ze zm.).

- Ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 170 ze zm.).
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 961).
- Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1463).
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1333 ze zm.).
- Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2020 r., poz. 72).
- Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tekst jedn. Dz.U. z 2017 r., poz. 1161).
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 833).
- Ustawa z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb państwa oraz niektóre osoby prawne (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 122).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 110).
- Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 65).
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 511 ze zm.).
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 512 ze zm.).
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.).
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 1429).
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 2140 ze zm.).
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 293).
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1363).
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 55).
- Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 1465).
- Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 45).
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2019 r., poz. 1843).
- Ustawa z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 95).

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (tekst jedn. Dz.U. z 2018 r., poz. 203).
- Ustawa z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 1348).
- Ustawa z dnia 12 marca 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz.U. z 2008 r., nr 54, poz. 326).
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 283).
- Ustawa z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2008 r., poz. 1391).
- Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 869).
- Ustawa z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 2410).
- Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 154).
- Ustawa z dnia 27 lipca 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz.U. z 2012 r., poz. 965).
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu (Dz.U. z 2015 r., poz. 774).
- Ustawa z dnia 20 maja 2016 r. o efektywności energetycznej (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r. poz. 264).
- Ustawa z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r. poz. 1528).
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r. poz. 310).
- Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r. poz. 908).
- Ustawa z dnia 18 grudnia 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2021 r. poz. 54)

### **Akty prawa międzynarodowego**

- Decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. WE L 228 z 09.09.1996, s. 1 ze zm.).
- Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. WE. L 235 z 17.09.1996, str. 59; Dz. Urz. WE L 67 z 09.03.2002 oraz Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015, s. 1).
- Oświadczenie Rządowe z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR, sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca

1970 r., oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej ustawy (Dz.U. z 1999 r., nr 94, poz. 1087; sprost. Dz.U. z 2009 r., nr 11, poz. 112).

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, s. 1 ze zm.).

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. UE L 2010.207.1).

### **Rozporządzenia, uchwały, zarządzenia**

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 stycznia 1921 r. o wywłaszczeniu nieruchomości, dokonywane przez b. władze okupacyjne na użytek dróg komunikacyjnych (Dz.U. z 1921 r., nr 9, poz. 45).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 1921 r. w sprawie rozciągnięcia na Ziemię Wschodnie mocy ustaw o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg i mostów i o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 1921 r., nr 36, poz. 213).

Rozporządzenie Ministra Robót publicznych z dnia 8 października 1921 r. w sprawie statutu wzorcowego dla spółek drogowych (Dz.U. z 1922 r., nr 5, poz. 33).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 1922 r. w sprawie rozciągnięcia na Ziemię Wileńską mocy obowiązującej ustaw o dostarczaniu środków przewozowych na budowę i utrzymanie dróg publicznych i mostów i przepisów porządkowych na drogach publicznych (Dz.U. z 1922 r., nr 41, poz. 346).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 maja 1922 r. o rozciągnięciu na obszar Spisza i Orawy, należących do Rzeczypospolitej Polskiej, mocy ustaw o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg i mostów, o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej i przepisów porządkowych na drogach publicznych (Dz.U. z 1922 r., nr 41, poz. 350).

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 12 lipca 1922 r. w sprawie określenia kwalifikacji wymaganych od samorządowej służby drogowej (Dz.U. z 1922 r., nr 64, poz. 579).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 1922 r. o rozciągnięciu na Ziemię Wileńską mocy obowiązującej ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 1922 r., nr 60, poz. 540).

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 20 lipca 1922 r. w sprawie wywłaszczenia lub zajmowania gruntów i materiałów do budowy i utrzymania dróg publicznych (Dz.U. z 1922 r., nr 60, poz. 543).

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 22 września 1922 r. o rozciągnięciu mocy obowiązującej ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o dostarczaniu środków przewozowych na budowę i utrzymanie dróg publicznych i mostów na obszarze województw: poznańskiego i pomorskiego (Dz.U. z 1922 r., nr 82, poz. 735).

Rozporządzenie ministra Robót Publicznych z dnia 30 grudnia 1922 r. w przedmiocie sadzenia i utrzymywania drzew przydrożnych na drogach publicznych (Dz.U. z 1923 r., nr 8, poz. 51).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 maja 1923 r. w sprawie podwyższenia grzywnien za przekroczenie przepisów porządkowych na drogach publicznych (Dz.U. z 1923 r., nr 54, poz. 378).

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r. regulujące używanie i ochronę dróg (Dz.U. z 1924 r., nr 61, poz. 611).

Rozporządzenie Ministra Kolei i Ministra Robót Publicznych z dnia 2 lipca 1924 r. w sprawie przepisów o skrzyżowaniach dróg publicznych z kolejami żelaznymi (Dz.U. z 1924 r., nr 65, poz. 6410).

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 20 maja 1925 r. zmieniające rozporządzenie z dnia 26 czerwca 1924 r. regulujące używanie dróg (Dz.U. z 1925 r., nr 55, poz. 397).

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o ustalaniu szerokości dróg publicznych na obszarze Rzeczypospolitej, na którym obowiązują przepisy prawa cywilnego, zawarte w tomie X, cz. I zb. Praw Ces. Ros. (Dz.U. z 1927 r., nr 51, poz. 453).

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 24 sierpnia 1927 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o ustalaniu szerokości dróg publicznych na obszarze Rzeczypospolitej, na którym obowiązują przepisy prawa cywilnego zawarte w tomie X, cz. I zb. Praw Ces. Ros. (Dz.U. z 1927 r., nr 83, poz. 743).

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 października 1927 r. o zmianie w sieci publicznych dróg państwowych (Dz.U. z 1927 r., nr 91, poz. 817).

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 20 października 1927 r. o dostarczaniu środków przewozowych dla wykonywania budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów (Dz.U. z 1927 r., nr 95, poz. 846).

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 lutego 1928 r. o zmianie ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz.U. z 1928 r., nr 18, poz. 151).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 lipca 1928 r. w sprawie przekazania czynności b. Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie w zakresie administracji drogowej innym organom oraz poruszenia administracji dróg państwowych samorządom na obszarze województw: krakowskiego, lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego (Dz.U. z 1928 r., nr 72, poz. 649).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 września 1929 r. w sprawie administracji drogowej na obszarze województw: warszawskiego, łódzkiego, kieleckiego, lubelskiego, białostockiego, wileńskiego, poleskiego, nowogródzkiego i wołyńskiego (Dz.U. z 1929 r., nr 72, poz. 544).

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Skarbu z dnia 10 czerwca 1931 r. zmieniające rozporządzenie z dnia 17 marca 1931 r. w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 1931 r., nr 25, poz. 156 i nr 56, poz. 458).

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Skarbu z dnia 10 czerwca 1931 r. o wykonaniu art. 7 ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 1931 r., nr 30, poz. 213).

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 2 września 1931 r. w sprawie zakazu używania na drogach publicznych z twardą nawierzchnią podków u koni z wystającymi ostrymi częściami (Dz.U. z 1932 r., nr 12, poz. 70).

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Skarbu z dnia 3 października 1931 r. o wykonaniu ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 1931 r., nr 92, poz. 716).

Rozporządzenie Ministra Robót publicznych z dnia 5 listopada 1931 r. w sprawie przekazania wojewodom decyzji w sprawach pociągania do udziału w kosztach budowy i utrzymania dróg państwowych (Dz.U. z 1931 r., nr 103, poz. 793).

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 stycznia 1932 r. w sprawie częściowego przekazania wojewodom uprawnień z art. 2 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 1932 r., nr 6, poz. 40).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 1933 r. w sprawie dodatku drogowego i opłat od materiałów pędnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego (Dz.U. z 1933 r., nr 48, poz. 380).

Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 4 października 1933 r. o czasie pracy dróżników na drogach publicznych (Dz.U. z 1933 r., nr 87, poz. 672).

Rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Skarbu z dnia 20 lipca 1935 r. o umorzeniu nieściągalnych opłat na Państwowy Fundusz Drogowy (Dz.U. z 1935 r., nr 57, poz. 371).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 1935 r. w sprawie zmiany opłat od pojazdów oraz niektórych pojazdów konnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego (Dz.U. z 1935 r., nr 65, poz. 405).

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4 maja 1936 r. o zmianie rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 30 grudnia 1922 r. w przedmiocie sadzenia i utrzymywania drzew przydrożnych na drogach publicznych (Dz.U. z 1936 r., nr 40, poz. 302).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 lipca 1936 r. w sprawie ulg w opłatach od niektórych pojazdów mechanicznych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego (Dz.U. z 1936 r., nr 54, poz. 392).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 lipca 1936 r. o obniżeniu dodatku drogowego do państwowego podatku od olejów mineralnych (Dz.U. z 1936 r., nr 58, poz. 428).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 listopada 1936 r. w sprawie ulg w opłatach od pojazdów mechanicznych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego (Dz.U. z 1936 r., nr 89, poz. 619).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1937 r. w sprawie dodatku drogowego i opłat od materiałów pędnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego (Dz.U. z 1937 r., nr 7, poz. 58).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 lipca 1937 r. o zmianie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1937 r. w sprawie dodatku drogowego i od materiałów pędnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego (Dz.U. z 1937 r., nr 37, poz. 450).



Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 21 stycznia 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o wykonaniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1937 r. w sprawie dodatku drogowego i opłat od materiałów pędnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego (Dz.U. z 1938 r., nr 10, poz. 66).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lutego 1938 r. w sprawie ulg w opłatach od pojazdów mechanicznych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego (Dz.U. z 1938 r., nr 22, poz. 194).

Rozporządzenie ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 29 kwietnia 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Spraw Zagranicznych, Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu i Rolnictwa i Reform Rolnych w sprawie zwalniania od dodatku drogowego i opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego olejów mineralnych, spirytusu i benzolu przeznaczonych do napędu pojazdów mechanicznych przedstawicielstw dyplomatycznych i zawodowych przedstawicielstw konsularnych państw obcych (Dz.U. z 1938 r., nr 38, poz. 253).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 27 września 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu i Komunikacji o podatku drogowym (Dz.U. z 1938 r., nr 76, poz. 530).

Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 27 września 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych o zmianie rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 12 maja 1933 r. w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 1938 r., nr 81, poz. 553).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 marca 1939 r. o dodatku drogowym i opłatach od materiałów pędnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego (Dz.U. z 1939 r., nr 28, poz. 184).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 20 kwietnia 1939 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu i Komunikacji o specjalnych dopłatach drogowych (Dz.U. z 1939 r., nr 38, poz. 253).

Rozporządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 24 stycznia 1952 r. w sprawie ustalenia sieci dróg państwowych (Dz.U. z 1952 r., nr 6, poz. 39).

Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 23 stycznia 1963 r. w sprawie zaliczenia niektórych dróg lokalnych do kategorii dróg państwowych oraz pozbawienia niektórych dróg państwowych ich dotychczasowego charakteru (M.P. z 1963 r., nr 10, poz. 50).

Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Gospodarki Komunalnej z dnia 8 lutego 1963 r. w sprawie ochrony dróg publicznych i technicznych urządzeń drogowych (Dz.U. z 1963 r., nr 8, poz. 48).

Uchwała nr 84 Rady Ministrów z dnia 21 lutego 1963 r. w sprawie udziału zakładów w kosztach budowy i utrzymania dróg zakładowych (Dz.U. z 1963 r., nr 20, poz. 107).

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 marca 1963 r. w sprawie zadrzewień dróg publicznych podlegających nadzorowi Ministra Komunikacji (Dz.U. z 1963 r., nr 9, poz. 55).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 1963 r. w sprawie świadczeń na rzecz utrzymania dróg publicznych (Dz.U. z 1963 r., nr 17, poz. 93).

Uchwała nr 257 Rady Ministrów z dnia 19 lipca 1963 r. w sprawie udziału uspołecznionych jednostek gospodarczych w kosztach inwestycji i utrzymania dróg lokalnych oraz udziału dokonujących przewozu w kosztach wzmocnienia i naprawy mostów i wiaduktów drogowych na drogach publicznych (M.P. z 1963 r., nr 68, poz. 335).

Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lutego 1964 r. w sprawie zaliczenia niektórych dróg lokalnych do kategorii dróg państwowych oraz pozbawiania niektórych dróg państwowych ich dotychczasowego charakteru (M.P. z 1964 r., nr 12, poz. 53).

Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 lipca 1970 r. w sprawie pozbawienia drogi państwowej Bogatynia – Rybarzowice – Sieniawka jej dotychczasowego charakteru i zaliczenie do kategorii dróg lokalnych (M.P. z 1970 r., nr 25, poz. 202).

Uchwała Rady Ministrów nr 31 z dnia 10 lutego 1971 r. w sprawie pasów drogowych dróg publicznych (M.P. z 1971 r., nr 11, poz. 88).

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 2 grudnia 1972 r. w sprawie zadrzewień dróg publicznych objętych zakresem działania Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska (Dz.U. z 1972 r., nr 51, poz. 332).

Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 8 października 1976 r. w sprawie pozbawienia drogi Borzecin Duży – Truskaw – Palmiry charakteru dróg państwowej (M.P. z 1975 r., nr 39, poz. 177).

Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1980 r. w sprawie pozbawienia drogi Zwierzyniec – Jacnia charakteru dróg państwowej (M.P. z 1980 r., nr 5, poz. 19).

Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 9 lutego 1980 r. w sprawie pozbawienia drogi państwowej Bębło – Ojców – Grodzisko jej dotychczasowego charakteru i zaliczenie do kategorii dróg lokalnych (M.P. z 1980 r., nr 5, poz. 41).

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 124).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (tekst jedn. Dz.U. z 2014 r., poz. 45).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. z 2002 r., nr 12, poz. 116 ze zm.).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie autostrad płatnych (tekst jedn. Dz.U. z 2014 r., poz. 45).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 2310).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 września 2002 r. w sprawie okoliczności, w jakich są używane pojazdy uprzywilejowane w kolumnach (Dz.U. z 2002 r., nr 167, poz. 1377 ze zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 2022).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 stycznia 2003 r. w sprawie rodzajów wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii

tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska oraz terminów i sposobów ich prezentacji (Dz.U. z 2003 r., nr 18, poz. 164).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (tekst jedn. Dz.U. z 2018 r., poz. 741 ze zm.).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajecie pasa drogowego (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 2064).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 grudnia 2004 r. w sprawie wzoru tablic (Dz.U. z 2004 r., nr 268, poz. 2665).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz.U. z 2005 r., nr 67, poz. 582).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 maja 2005 r. w sprawie scalania i podziału nieruchomości (Dz.U. z 2005 r., poz. 736).

Rozporządzenie Ministrów Obrony Narodowej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 czerwca 2005 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i pojazdów używanych do celów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 2005 r., nr 116, poz. 974 ze zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie (Dz.U. z 2005 r., nr 219, poz. 1864).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 stycznia 2007 r. w sprawie dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku (tekst jedn. Dz.U. z 2014 r., poz. 112).

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 1968).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 października 2008 r. w sprawie dokumentacji i bezpieczeństwa tunelu (Dz.U. z 2008 r., nr 193, poz. 1192).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz.U. z 2009 r., nr 124, poz. 1030).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów wchodzących w skład kolejki turystycznej oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2010 r., nr 110, poz. 729).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 10 czerwca 2010 r. w sprawie ćwiczeń dla pracowników zarządzającego tunelem, służb ratowniczych i Policji (Dz.U. z 2010 r., nr 121, poz. 819).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2011 r., nr 65, poz. 344).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2011 r. w sprawie wysokości stawek opłat za zajecie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (tekst jedn. Dz.U. z 2014 r., poz. 1608 ze zm.)

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz.U. z 2012 r., poz. 629).

Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 września 2012 r. w sprawie warunków przewozu osób pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 2012 r., poz. 1094).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie warunków technicznych parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz.U. z 2012 r., poz. 1293).

Rozporządzenie Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz.U. z 2015 r., poz. 680).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r., poz. 1744).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz.U. z 2016 r., poz. 231).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t (Dz.U. z 2017 r., poz. 878).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2018 r. w sprawie ustalenia przebiegu dróg krajowych (Dz.U. z 2018 r., poz. 442).

Rozporządzenie Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Administracji, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 22 marca 2019 r. w sprawie pojazdów specjalnych używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej, Służby Więziennej i straży pożarnej (Dz.U. z 2019 r., poz. 594).

# WYKAZ ORZECZEŃ

## Orzeczenia sądów powszechnych

Wyrok SN z dnia 24 czerwca 2010 r., sygn. IV CSK 40/10. OSNC 2011 nr 2, poz. 17.  
Postanowienie SN z dnia 29 czerwca 2011 r., sygn. IV CSK 509/10. Lex nr 1129150.  
Wyrok SA w Lublinie z dnia 5 lutego 2015 r., sygn. I ACa 287/14. Lex nr 1651926.  
Wyrok SO w Gdańsku z dnia 5 października 2011 r., sygn. III Ca 801/11. Lex nr 1714454.  
Postanowienie SA w Szczecinie z dnia 21 czerwca 2006 r., sygn. I ACz 134/05. OSA 2006 nr 10, poz. 37.

## Orzeczenia sądów administracyjnych

Wyrok NSA z dnia 20 czerwca 1996 r., sygn. SA/Wr 2735/95. Prokuratura i Prawo 1997 nr 6, poz. 49.  
Wyrok NSA z dnia 28 stycznia 1999 r., sygn. II SA 1841/98. Lex nr 184198.  
Wyrok WSA w Warszawie z dnia 15 kwietnia 2005 r., sygn. VII SA/Wa 371/04. Lex nr 169422.  
Wyrok WSA we Wrocławiu z dnia 26 września 2006 r., sygn. III SA/Wr 344/06. ONSAiWSA 2007 nr 4, poz. 96.  
Wyrok WSA w Olsztynie z dnia 18 stycznia 2007 r., sygn. I SA/Ol 582/06. Finanse Komunalne 2007 nr 3, s. 46.  
Wyrok WSA w Warszawie z dnia 21 lutego 2007 r. sygn. IV SA/Wa 1538/06. Lex nr 319153.  
Wyrok WSA w Warszawie z dnia 22 marca 2007 r., sygn. VII SA/Wa 2257/06. Lex nr 334869.  
Wyrok NSA z dnia 27 kwietnia 2007 r., sygn. II OSK 869/06. Lex nr 322777.  
Wyrok WSA w Szczecinie z dnia 7 czerwca 2007 r., sygn. II SA/Sz 126/06. Lex nr 296055.  
Wyrok WSA w Lublinie z dnia 18 września 2007 r., sygn. III SA/Lu 331/07. Lex nr 356447.  
Wyrok WSA we Wrocławiu z dnia 3 października 2007 r., sygn. III Sa/Wr 31/07. Lex nr 385419.  
Wyrok WSA w Warszawie z dnia 6 lutego 2008 r., sygn. VI SA/Wa 828/07. Lex nr 466063.  
Wyrok WSA w Warszawie z dnia 4 marca 2008 r., sygn. VI SA/Wa 2123/07. Lex nr 481234.  
Wyrok WSA w Krakowie z dnia 31 marca 2008 r., sygn. II SA/Kr 1285/07. Lex nr 485816.

- Wyrok WSA we Wrocławiu z dnia 15 kwietnia 2008 r., sygn. II SA/Wr 692/07. Lex nr 506793.
- Wyrok NSA z dnia 18 kwietnia 2008 r., sygn. II GSK 71/08. Lex nr 489101.
- Wyrok NSA z dnia 22 kwietnia 2008 r., sygn. II GSK 81/08. [www.nsa.gov.pl](http://www.nsa.gov.pl).
- Wyrok WSA w Warszawie z dnia 6 sierpnia 2008 r., sygn. IV SA/Wa 867/08. Lex nr 557071.
- Wyrok WSA w Poznaniu z dnia 13 sierpnia 2008 r., sygn. II SA/Po 34/08. Lex nr 511399.
- Wyrok WSA w Łodzi z dnia 20 sierpnia 2008 r., sygn. II SA/Łd 313/08. Lex nr 511400.
- Wyrok WSA w Krakowie z dnia 16 września 2008 r., sygn. III SA/Kr 267/08. Lex nr 509636.
- Wyrok WSA w Bydgoszczy z dnia 22 października 2008 r., sygn. II SA/Bd 649/18. Lex nr 511405.
- Wyrok NSA z dnia 10 lutego 2009 r., sygn. I OSK 345/08. Lex nr 529522.
- Wyrok WSA w Gliwicach z dnia 14 maja 2009 r., sygn. II SA/Gl 156/09. Lex nr 522501.
- Wyrok WSA w Bydgoszczy z dnia 10 czerwca 2009 r., sygn. II SA/Bd 332/09. Lex nr 569834.
- Wyrok WSA w Olsztynie z dnia 23 lipca 2009 r., sygn. SA/Ol 1413/09. Wspólnota 2009 nr 36, s. 28 – 29.
- Wyrok NSA z dnia 16 października 2009 r., sygn. II OSK 1485/08. Lex nr 571785.
- Wyrok NSA z dnia 17 czerwca 2010 r., sygn. II FSK 822/09. Lex nr 643586.
- Wyrok WSA w Szczecinie z dnia 29 lipca 2010 r., sygn. II SA/Sz 12/10. Lex nr 666899.
- Wyrok WSA w Szczecinie z dnia 3 listopada 2010 r., sygn. II SA/Sz 773/10. Lex nr 754930.
- Wyrok NSA z dnia 11 stycznia 2011 r., sygn. II OSK 2047/09. Lex 953014.
- Wyrok NSA z dnia 12 stycznia 2011 r., sygn. II OSK 2348/10. Lex nr 953047.
- Wyrok WSA w Kielcach z dnia 16 czerwca 2011 r., sygn. II SA/Ke 247/11. Lex nr 852148.
- Postanowienie NSA z dnia 21 lipca 2011 r., sygn. II OPP 20/11. Lex nr 852941.
- Wyrok WSA w Warszawie z dnia 27 października 2011 r., sygn. VIII SA/Wa 1248/11. Lex nr 1155823.
- Wyrok NSA z dnia 27 października 2011 r., sygn. II OSK 1742/11. Lex nr 975371.
- Wyrok NSA z dnia 8 grudnia 2011 r., sygn. II OSK 2216/11. Lex nr 1134727.
- Wyrok WSA w Warszawie z dnia 19 grudnia 2011 r., sygn. IV SA/Wa 1621/11. Lex nr 1155057.
- Wyrok WSA w Gdańsku z dnia 2 lutego 2012 r., sygn. III SA/Gd 460/11. Lex nr 1114133.
- Wyrok WSA we Wrocławiu z dnia 1 marca 2012 r., sygn. III SA/Wr 600/11. Lex nr 1139499.
- Wyrok WSA w Warszawie z dnia 14 marca 2012 r., sygn. I SA/Wa 1692/11. Lex nr 1145352.
- Wyrok WSA w Opolu z dnia 5 lipca 2012 r., sygn. II SA/Op 124/12. Lex nr 1364653.

- Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 3 października 2012 r., sygn. II SA/Go 563/12. Lex nr 1248948.
- Wyrok WSA w Warszawie z dnia 13 grudnia 2012 r., sygn. II SAB/Wa 386/12. Lex nr 1246684.
- Wyrok NSA z dnia 9 lipca 2013 r., sygn. II OSK 609/12. Lex nr 13669032.
- Wyrok WSA w Warszawie z dnia 12 marca 2014 r., sygn. VI SA/Wa 1721/13. Lex nr 1468337.
- Wyrok NSA z dnia 14 maja 2014 r., sygn. II GSK 437/13. Lex nr 1586363.
- Wyrok NSA z dnia 3 września 2014 r., sygn. II OSK 1730/14. Lex nr 1664490.
- Wyrok WSA w Krakowie z dnia 24 listopada 2014 r., sygn. III SA/Kr 621/14. Lex nr 1549518.
- Wyrok NSA z dnia 18 grudnia 2014 r., sygn. II GSK 1829/13. Lex nr 1650614.
- Wyrok WSA w Gliwicach z dnia 20 lutego 2015 r., sygn. II SA/Gl 1191/14. Lex nr 1652768.
- Wyrok NSA z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. II GSK 1024/14. ONSAiWSA 2016 nr 5, poz. 84.
- Wyrok WSA w Warszawie z dnia 5 lipca 2016 r., sygn. VI SA/Wa 541/16. Lex nr 2113833.
- Wyrok NSA z dnia 13 września 2016 r., sygn. II GSK 649/15. Lex nr 2167488.
- Wyrok WSA w Gliwicach z dnia 21 września 2016 r., sygn. II SA/Gl 668/15. Lex nr 2136548.
- Wyrok WSA w Lublinie z dnia 28 marca 2017 r., sygn. III SA/Lu 1252/16. Lex nr 2360212.
- Wyrok NSA z dnia 17 maja 2017 r., sygn. II OSK 203/17. Lex nr 2351707.
- Wyrok NSA z dnia 12 lipca 2017 r., sygn. II OSK 1438/17. Lex nr 2378172.
- Wyrok NSA z dnia 27 września 2017 r., sygn. II OSK 156/16. Lex nr 2379250.
- Wyrok WSA w Rzeszowie z dnia 10 października 2017 r., sygn. II SA/Rz 724/17. Lex nr 2393104.
- Wyrok NSA z dnia 12 października 2017 r., sygn. II GSK 3692/15. Lex nr 2404393.
- Wyrok WSA w Krakowie z dnia 23 listopada 2017 r. sygn. II SA/Kr 1339/17. Lex nr 2417368.
- Wyrok NSA z dnia 7 lutego 2018 r., sygn. II OSK 1966/17. Lex nr 2457528.
- Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 21 lutego 2018 r., sygn. II SA/Go 1109/17. Lex nr 2454433.
- Wyrok NSA z dnia 14 marca 2018 r., sygn. II OSK 2228/17. Lex nr 2479911.
- Wyrok WSA w Krakowie z dnia 24 kwietnia 2018 r., sygn. III SA/Kr 175/18. Lex nr 2486982.
- Wyrok WSA w Krakowie z dnia 10 stycznia 2019 r., sygn. III SA/Kr 1038.18. Lex nr 2606934.
- Wyrok NSA z dnia 20 lutego 2019 r., sygn. II OSK 791/17. Lex nr 2641879.
- Wyrok WSA w Poznaniu z dnia 14 marca 2019 r., sygn. IV SA/Po 48/19. Lex nr 2644390.

Wyrok WSA z Warszawy z dnia 13 czerwca 2019 r., sygn. VII SA/Wa 2993/18. Lex nr 2700053.

Wyrok WSA w Białymstoku z dnia 8 sierpnia 2019 r., sygn. II SA/Bk 216/19. Lex nr 2713965.

Wyrok NSA z dnia 10 października 2019 r., sygn. II GSK 501/19. Lex nr 2783621.

Wyrok WSA w Warszawie z dnia 21 października 2019 r., sygn. VII SA/Wa 1749/19. Lex nr 3038431.

Wyrok WSA w Gdańsku z dnia 23 października 2019 r., sygn. II SA/Gd 414/19. Lex nr 2736133.

Wyrok WSA w Poznaniu z dnia 20 listopada 2019 r., sygn. IV SA/Po 513/19. Lex nr 2748126.

Wyrok NSA z dnia 4 grudnia 2019 r., sygn. II GSK 3371/17. Lex nr 2782403.

Wyrok WSA w Olsztynie z dnia 10 grudnia 2019 r., sygn. II SA/Ol 764/19. Lex nr 2778074.

Wyrok WSA w Rzeszowie z dnia 8 stycznia 2020 r., sygn. II SA/Rz 1223/19. Lex nr 2773887.

Wyrok NSA z dnia 26 stycznia 2020 r., sygn. II OSK 1498/19. Lex nr 3047216.

Wyrok NSA z dnia 4 lutego 2020 r., sygn. II GSK 3659/17. Lex nr 30110258.

Wyrok WSA w Warszawie z dnia 11 marca 2020 r., sygn. VI SA/Wa 2424/19. Lex nr 3072294.

Wyrok WSA w Warszawie z dnia 22 kwietnia 2020 r., sygn. I SA/Wa 20/20. [www.nsa.gov.pl](http://www.nsa.gov.pl).

Wyrok WSA w Szczecinie z dnia 25 czerwca 2020 r., sygn. II SA/Sz 1067/19. Lex nr 3029093.

Wyrok WSA w Opolu z dnia 30 czerwca 2020 r., sygn. II SA/Op 326/19. Lex nr 3035771.

Wyrok WSA w Białymstoku z dnia 2 lipca 2020 r. sygn. II SA/Bk 167/20. Lex nr 3033755.

Wyrok WSA w Białymstoku z dnia 9 lipca 2020 r., sygn. II SA/Bk 265/20. Lex nr 3033896.

Wyrok NSA z dnia 9 lipca 2020 r., sygn. II GSK 4287/17. Lex nr 3047686.

Wyrok NSA z dnia 30 lipca 2020 r., sygn. II OSK 1159/20. Lex nr 3058700.

Wyrok NSA z dnia 25 września 2020 r., sygn. II GSK 3900/17. Lex nr 3062905.

Wyrok NSA z dnia 29 października 2020 r., sygn. II OSK 1376/18. Lex nr 3090199.

### **Orzeczenia samorządowych kolegiów odwoławczych i organów administracyjnych**

Rozstrzygnięcie nadzorcze Wojewody Podlaskiego z dnia 11 września 2007 r. sygn. NK.II.J.S/0911 – 130/07. Lex nr 298765.

Rozstrzygnięcie nadzorcze Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 5 czerwca 2009 r. sygn. PN.0911 – 232/09. Lex nr 515823.



Rozstrzygnięcie nadzorcze Wojewody Wielkopolskiego z dnia 2 lutego 2010 r. sygn. KN.Pi.-3.0911-20/10. Dziennik Urzędowy Wojewody Wielkopolskiego 2010, nr 54, poz. 1237.

Uchwała Regionalnej Izby Obrachunkowej w Szczecinie z dnia 12 września 2012 r. sygn. XXI/110/K/2012.



## WYKAZ TABEL

Tabela 1. Prędkość projektowa dla poszczególnych klas dróg .....	81
Tabela 2. Prędkość miarodajna na dwupasmowej drodze dwukierunkowej poza terenem zabudowy .....	82
Tabela 3. Szerokość pasa awaryjnego i pobocza .....	86
Tabela 4. Skos załamania krawędzi jezdni w planie krawędzi drogi .....	95
Tabela 5. Długość odcinka zmiany pasa ruchu .....	96
Tabela 6. Długość odcinka zwolnienia przy skręceniu w prawo .....	96
Tabela 7. Długość odcinka zwolnienia przy skręceniu w lewo .....	97
Tabela 8. Szerokość pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo lub w prawo .....	99
Tabela 9. Wymiary ronda .....	99
Tabela 10. Zakres stosowania węzłów .....	100
Tabela 11. Profile poprzeczne drogi .....	102
Tabela 12. Parametry geometryczne łącznicy .....	103
Tabela 13. Długość odcinka zwolnienia .....	104
Tabela 14. Długość odcinka przyśpieszenia .....	106
Tabela 15. Wymiary stanowisk postojowych dla samochodów osobowych .....	118
Tabela 16. Wymiary stanowisk postojowych dla ciężarówek i autobusów .....	118
Tabela 17. Szerokość jezdni manewrowej przy stanowiskach postojowych .....	119
Tabela 18. Inne parametry jezdni manewrowej .....	119
Tabela 19. Minimalna odległość widoczności na zatrzymaniu na pochyleniu .....	132
Tabela 20. Wysokość celu obserwacji .....	132
Tabela 21. Udział odcinków z możliwością wyprzedzania .....	132
Tabela 22. Odległość widoczności na wyprzedzanie .....	133
Tabela 23. Najmniejsze i największe długości odcinka prostego .....	136
Tabela 24. Węzły stosowane na autostradzie .....	139
Tabela 25. Wartość promienia łuku w planie przy przechyłce .....	140
Tabela 26. Najmniejsza odległość widoczności na zatrzymaniu na pochyleniu .....	155
Tabela 27. Roczne stawki opłat za 1 m <sup>2</sup> za zajęcie pasa drogowego .....	224
Tabela 28. Roczne stawki opłat za zajęcie 1 m <sup>2</sup> pasa drogowego na lokalizację urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej .....	226
Tabela 29. Wykaz dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton .....	244
Tabela 30. Wykaz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton .....	248

Tabela 31. Wykaz dróg krajowych wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 ton .....	256
Tabela 32. Usytuowanie obiektów budowlanych przy drogach .....	267

# **Drogi publiczne jako element bezpieczeństwa wewnętrznego państwa**

## **Streszczenie**

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie kompleksowego ujęcia problematyki dróg publicznych w świetle obowiązujących aktów prawnych, literatury przedmiotu oraz judykatury. Wskazano również na problematykę dróg publicznych jako elementu bezpieczeństwa publicznego. W obecnej rzeczywistości drogi publiczne stały się swoistym krwiobiegem każdego państwa, zwłaszcza takiego, w którym inne środki transportu z różnych względów nie są dostatecznie rozwinięte. Zagadnienie to wymaga jednak pogłębionego studium i opisu, na co nie pozwalają ramy niniejszej publikacji. Jest ona pomyślana jako kompendium wiedzy o drogach publicznych dla tych, którzy chcą się z tym zagadnieniem zapoznać. Zagadnienia techniczne budowy i eksploatacji dróg pozostają poza jej ramami, gdyż jest to dziedzina ściśle inżynierska, pozostająca poza wiedzą i zainteresowaniami autora niniejszej publikacji. Dla lepszego zrozumienia omawianych w pracy zagadnień, w jednym z rozdziałów przedstawiono pokrótce historię budowy dróg w Polsce i Europie. Natomiast na końcu książki zamieszczono słowniczek najważniejszych pojęć użytych w książce, co niewątpliwie ułatwi zrozumienie niektórych przepisów dotyczących poruszanej w pracy tematyki.

## **Public roads as an element of state internal security**

### **Summary**

The aim of this paper is to present a comprehensive approach to the issue of public roads in the light of legal acts in force, literature on the subject and judicature. It also indicates the problem of public roads as an element of public safety. In the present reality public roads have become a kind of blood circulation system in every country, especially in such a country where other means of transport are not sufficiently developed for various reasons. However, this issue requires an in-depth study and description, which the framework of this publication does not allow. It is intended as a compendium of knowledge about public roads for those who want to get acquainted with this issue. The technical issues of road construction and operation remain outside its framework, as this is a strictly engineering field, which is beyond the knowledge and interest of the author of this publication. For a better understanding of the issues discussed in the paper, the history of road construction in Poland and Europe is briefly presented in one of the chapters. On the other hand, at the end of the book, a glossary of the most important terms used in the book is presented, which will undoubtedly facilitate understanding of certain regulations concerning the subject matter discussed in the paper.