

**Artur Fojud**  
**Jeremi Rychlewski**  
**Piotr Śniegowski**

## **TEORETYCZNA I FAKTYCZNA KATEGORYZACJA DRÓG PUBLICZNYCH**

### **THEORETICAL AND ACTUAL CATEGORISATION OF PUBLIC ROADS IN POLAND**

*Streszczenie:*

Ustawa o drogach publicznych stawia określone wymagania związane z zaliczeniem dróg publicznych do poszczególnych kategorii; praktyczny podział dokonany po reformie samorządowej jest jednak istotnie rozbieżny z założeniami. W niniejszej pracy zawarto porównanie sieci dróg krajowych w Polsce, wojewódzkich na terenie Wielkopolski oraz gminnych i powiatowych na terenie wybranych powiatów z wymogami stawianymi przez ustawę. Zaproponowano również zmiany zapisów ustawy lub zmiany kategorii dróg, a także mechanizm zmian kategorii dla pojedynczych dróg.

Osobną kwestią jest analiza sytuacji dróg nie będących drogami publicznymi, spełniających jednak funkcje publiczne – a więc na przykład dróg wewnętrznych stanowiących jedyny dojazd z siedziby gminy do dróg gminnych. Z problemem tym wiąże się również kwestia gwarantowania dostępu do odpowiedniej drogi, na przykład dla ciężkich pojazdów. W związku z tymi problemami przedstawiono propozycje modyfikacji zapisów ustaw o drogach publicznych i planowaniu przestrzennym.

*Summary:*

A bill concerning polish public roads sets some requirements for categorisation of public roads; practical categorisation done after reconstruction of three local government levels, done in 1999, is however visibly incoherent with the principles set by the bill. Given in this paper is a comparison of state road network, voivodship road network of Wielkopolska voivodshp, and district and county road network of selected districts, with the bill's principles. The comparison leads to proposals for changes in the bill and in the road network categorisation.

An analysis of roads that are not public, but fulfilling a public function, is another case set in this paper. An example of such case is a non-public road being the only road connecting a seat of a county with some county roads. This is also a problem of accessibility, especially for heavy vehicles. Due to these problems a proposal for modification of bills considering spatial planning and public roads is presented.

## 1. WSTĘP

Wprowadzona w Polsce zasada pomocniczości wymaga, aby konkretnymi sprawami zajmował się najniższy szczebel zarządzający (samorząd gminny, potem powiatowy, wojewódzki, rząd Rzeczypospolitej, wreszcie w niektórych sprawach ponadpaństwowych Komisja Europejska), który jest w stanie temu zadaniu podołać. W zakresie dróg samochodowych zasada pomocniczości oznacza zróżnicowaną własność państwowych dróg, od dróg krajowych po drogi gminne, z zachowaniem możliwości istnienia dróg prywatnych. Powstaje pytanie jak określić które drogi powinny być zaliczone do poszczególnych kategorii, a w związku z tym jak podzielić subwencje i dotacje na drogi, a także czy wszystkie szczeble samorządu powinny zajmować się drogami.

Osobną kwestią jest problem poruszania się pojazdów po drogach niepublicznych, a więc dojazdu na zasadzie służebności koniecznej (ustalonej lub grzeckościowej), jakości i bezpieczeństwa ruchu. Z tym tematem wiąże się też problem dostępności transportu towarowego do obiektów przemysłowych i obiektów generujących duży ruch samochodowy; liberalne podejście do problemu oznacza bowiem istotne zwiększenie kosztów ponoszonych przez samorządy na budowę i utrzymanie dróg (nie tylko samochodowych).

## 2. SIEĆ DRÓG KRAJOWYCH

### 2.1 Analiza

Według Ustawy o drogach publicznych [3] drogą krajową powinna być droga spełniająca co najmniej jeden z poniższych warunków:

- droga jest w ciągu drogi międzynarodowej (oznaczonej symbolem E),
- droga ma klasę A lub S, lub leży w ciągu przyszłej drogi A lub S,
- droga zapewnia spójność sieci,
- droga stanowi dojazd do przejścia granicznego obsługującego co najmniej ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów,
- droga jest alternatywną dla płatnych autostrad,
- droga stanowi ciąg obwodnicowy dużej aglomeracji miejskiej,
- droga ma znaczenie obronne.

Kategoryzacja od razu budzi dwie wątpliwości. Pierwsza to: czy jeżeli samorząd wybuduje drogę lub ulicę klasy S (o budowie autostrady decyduje Rząd), to czy automatycznie Państwo musi ją przejąć na własność. Drugą wątpliwością jest problem obwodnic dużych aglomeracji, a w zasadzie generalnie obwodnic w ciągu dróg krajowych. Należy zadać sobie następujące pytania:

- czy droga krajowa powinna służyć tylko ruchowi dalekobieżnemu (np. Berliner Ring, DK-9 koło Krosna), czy też ruchowi miejskiemu (np. obwodnica Bolesławca)?
- czy skoro wspomina się osobno o ciągach obwodnicowych dużych aglomeracji, to czy zasadniczy przebieg drogi krajowej powinien prowadzić przez miasto (np. DK-1 przez Łódź, DK-86 przez GOP)?

Argumentem za omijaniem miejscowości jest tranzytowy charakter dróg krajowych, natomiast proporcje ruchu w aglomeracjach przechylają szalę na rzecz wprowadzania ich do miast, bowiem jedynie około 10% ruchu na drogach krajowych w rejonie aglomeracji stanowi tranzyt.

Analiza kryteriów zaliczenia dróg do kategorii krajowych (tablica 1) i porównanie z istniejącą siecią skłania do wniosku, że jedynie 56% długości dróg krajowych spełnia przynajmniej jedno z kryteriów innych niż znaczenie obronne. Państwo w którym prawie połowa najważniejszych dróg ma przede wszystkim znaczenie obronne to państwo silnie zmilitaryzowane, którym Polska na pewno nie jest, można więc stwierdzić, że część dróg została zakwalifikowana jako krajowe pomimo niespełniania żadnego z ustawowych kryteriów.

Zestawienie graficzne dróg spełniających wymogi dla dróg krajowych wskazuje na wyraźne zagęszczenie sieci przy granicy Niemieckiej i Czeskiej, co wynika z kryterium obsługi przejść granicznych. Kuriozalnie wygląda sieć dróg między Szczecinem i Gorzowem Wlkp., gdzie na zachód od drogi DK-3 występuje duże zagęszczenie dróg krajowych, a na wschód nie ma żadnych. Zwraca też uwagę fakt, że pomimo tak gęstej sieci dróg krajowych nie wszystkie przejścia graniczne obsługujące ruch towarowy bez ograniczeń wagowych są z tą siecią połączone.

Z militarnego punktu widzenia istotne znaczenie mają mosty na dużych rzekach. Rzeczywiście, wszystkie mosty na Wiśle poniżej Krakowa i środkowej Odrze, z pominięciem aglomeracji Wrocławskiej i Warszawskiej oraz kilku starych mostów, koło których zbudowano nowe, zostały zaliczone do kategorii

Kryterium	Numery dróg spełniających kryterium	Procent długości dróg krajowych
Drogi o numerze międzynarodowym	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 17, 18, 52	27,5%
	część: 5, 12	2,0%
	prawd. uzupełnienie*: część 22, 69	0,5%
	Razem:	30 %
Inne drogi ekspresowe	10, 19, 47	5,0%
	część: 11, 14, 86	1,5%
	prawd. uzupełnienie**: reszta 11	1,5%
	Razem:	8 %
Inne obwodnice aglomeracji	część: 44, 50, 62, 78	2 %
Drogi alternatywne do płatnych autostrad	91, 92, 94	10 %
Uzupełnienie spójności sieci***	część: 16	2 %
Razem:		52 %
Inne drogi dojazdowe do przejść granicznych	26, 33, 38, 40, 49, 51, 68	2,0%
	część: 5, 16, 22, 32, 46, 65, 78	2,0%
	Razem:	4 %
Inne drogi krajowe, w tym o znaczeniu obronnym		44 %
UWAGA: uwzględniono planowane autostrady i drogi ekspresowe według [2], * ze względu na przebieg europejskich korytarzy transportowych prawdopodobne jest uzupełnienie sieci dróg międzynarodowych o drogę Elbląg – Kaliningrad i Bielsko Biała – Żylica (ominięcie Czech), ** dołączenie do planowanej sieci dróg ekspresowych odcinka DK-11 między Kórnikiem i Pyrzowicami jest prawdopodobne, negocjacje trwają, *** sieć wyznaczona powyższymi kryteriami wymaga uzupełnienia tylko na północnym wschodzie, optymalnym przebiegiem wydaje się być trasa Grudziądz (DK-5) – Olsztyn – Augustów (DK-8),		

Tablica 1. Spełnianie kryteriów ustawowych przez drogi krajowe.

krajowej. Dojazdy do mostów są dla wojska mniej ważne, ponieważ zazwyczaj jest ich kilka; kształt sieci z cywilnego punktu widzenia, a także jej spójność, wymaga jednakże połączenia strategicznych mostów z siecią dróg krajowych, a najlepiej przeprowadzenia ciągów dróg wykorzystujących dany most. Filozofia ta uzasadnia istotne zagęszczenie sieci dróg krajowych (o prawie połowę), nie wyjaśnia jednak zróżnicowania gęstości sieci w całym kraju – sieć dróg krajowych na Śląsku, w południowej i wschodniej Wielkopolsce, na Mazowszu i Mazurach jest bowiem znacznie gęstsza niż na Pomorzu czy Podkarpaciu.

## 2.2. Propozycje zmian

Ponieważ sieć dróg krajowych nie spełnia wymagań zapisanych w Ustawie [3], konieczna jest modyfikacja sieci lub zmiana zapisów Ustawy. Redukcja sieci dróg krajowych o 44% pociągnęłaby jednak za sobą następujące negatywne następstwa:

- długość dróg krajowych innych niż międzynarodowe byłaby mniejsza od długości dróg międzynarodowych, co jest sprzeczne z zasadą pomocniczości,
- wystąpiłoby nadmierne zagęszczenie sieci przy granicy czeskiej i niemieckiej, zwłaszcza że w wyniku procesu likwidacji barier coraz więcej przejść granicznych (a docelowo wszystkie możliwe drogi) będzie dostosowanych do obsługi pojazdów ciężarowych,
- 3 miasta liczące ponad 100 000 mieszkańców (Kalisz, Wałbrzych, Płock; miasta GOP pominięto jako tworzące jedną konurbację) nie byłyby obsługiwane przez drogi krajowe,
- drogi samorządowe zostałyby obciążone dużym ruchem dalekobieżnym: obecnie kierowcy nazywają DK-12 jako 2bis (alternatywę dla DK-2), a w relacji Warszawa – Litwa często wybierają drogę przez Łomżę (DK-61, DK-63) zamiast drogi DK-8 / E-67 przez Białystok.

Z tych powodów właściwe wydaje się uzupełnienie kryteriów kwalifikujących drogi krajowe, rozrzedzenie sieci w obszarach jej obecnego zagęszczenia (w tym degradacja dróg 56 i 85) i, być może, uzupełnienie sieci dróg krajowych na Pomorzu i Podkarpaciu.

W oparciu o powyższe wnioski autorzy proponują rozważyć zmiany zapisów w Ustawie o drogach publicznych, kwalifikujących drogi do kategorii krajowych, w następujący sposób:

- uzupełnić o zapis że drogi krajowe stanowią połączenia między miastami na prawach powiatu, z pominięciem niektórych połączeń wewnątrz aglomeracji i konurbacji,

- uzupełnić o zapis pozwalający rozszerzyć sieć dróg krajowych w celu zapewnienia równomiernej gęstości, liczonej jako ilość km dróg krajowych na jednostkę powierzchni lub ilość mieszkańców, lub też maksymalnej odległości do drogi krajowej,
- uzupełnić o zapis kwalifikujący drogę do drogi krajowej jeżeli obsługuje ona odpowiednio duży udział lub odpowiednio dużą liczbę pojazdów w ruchu dalekobieżnym,
- zmienić zapisy o przejściach granicznych pozostawiając kategorię krajową tylko dla dróg zapewniających spójność z siecią dróg państw sąsiednich oraz dla dróg doprowadzających do przejść o znaczeniu międzynarodowym (np. droga do przejścia dla samochodów ciężarowych w Kukurykach, będąca jednocześnie obwodnicą Brześcia nad Bugiem),
- sklasyfikować część dróg o znaczeniu obronnym jako drogi wojewódzkie.

### 2.3. Drogi krajowe w rejonie aglomeracji

Specyfika obsługi aglomeracji, opisana w rozdziale 2.1., wymaga osobnych rozwiązań. Z punktu widzenia większości kierowców lepiej żeby drogi krajowe wprowadzać w głąb aglomeracji, natomiast dla kierowców jadących tranzytem lepszym rozwiązaniem jest omijanie aglomeracje „szerokim łukiem” – powstaje więc sprzeczność. W tej sytuacji autorzy proponują:

- jako generalną zasadę przyjąć, że drogi krajowe omijają miejscowości, koncentrując się na obsłudze ruchu tranzytowego,
- zapisać dążenie do zapewnienia możliwości jazdy z prędkością co najmniej 70 km/h (minimalne ograniczenie prędkości) poza rondami; dążenie to powinno dotyczyć wszystkich nowo budowanych odcinków dróg krajowych, w tym obwodnic,
- dopuścić obsługę aglomeracji drogami krajowymi o końcowych numerach (od 79 w górę) i drogami krajowymi kończącymi bieg w aglomeracji, przy czym dla tych dróg na obszarze aglomeracji zrezygnować z wymogu minimalnej prędkości równej 70 km/h.

W tabelicy 2 zawarto propozycję numeracji dróg w rejonie aglomeracji, przy zastosowaniu zasady, że drogą alternatywną do DK-X jest droga DK-9X, a do drogi o numerze dwucyfrowym – DK-8X. Zgodnie z tą zasadą drogi 8X i 9X nie muszą zachowywać ciągłości.

Aglomeracja / Konurbacja	Drogi tranzytowe	Drogi obsługujące	Aglomeracja / Konurbacja	Drogi tranzytowe	Drogi obsługujące
Górnośląska*	1,4,11,44,78	1,4,79,84,91,94	Poznańska	2,5,11	81,92,95
Warszawska	2,7,8,17,50	61,79,92,97,98	Szczecińska	3,6	10,96
Łódzka	1,2,8,14,72	88,91,92,	Kujawska	1,5,10,15,25	80,85,91,95
Krakowska	4,7,75	79,94,97	Częstochowska	1,46,76	86,91
Trójmiejska**	1,6,7	91,96,97	Lubelska	12,17,19	82,89
Wrocławska	4,5,8	94,95,98	*autostrady A-1 i A-4 będą pełnić obie funkcje **za drogi tranzytowe uznano również dojazdy do portów		

Tablica 2. Propozycja obsługi aglomeracji drogami krajowymi

## 3. SIEĆ DRÓG WOJEWÓDZKICH

Ustawa [3] do dróg wojewódzkich zalicza się drogi nie będące drogami krajowymi „stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa, i drogi o znaczeniu obronnym”. Sformułowanie nasuwa wątpliwość, czy chodzi o drogi łączące miasta oraz drogi mające znaczenie dla województwa, czy też drogi łączące te miasta, które mają znaczenie dla województwa. Z zestawienia zawartego w tabelicy 3 wynika raczej, że chodzi o wszystkie miasta.

Podane w tabelicy 3 zestawienie pozwala stwierdzić, że sieć dróg wojewódzkich generalnie spełnia wymogi ustawowe. Należałoby zdegradować 17% długości dróg wojewódzkich (wliczając drogi krajowe które powinny być wojewódzkimi – 12%), z tego 2/3 w okolicy Puszczy Noteckiej. Biorąc jednak pod uwagę konieczne uzupełnienia (obsługa najmniejszych miast, spójność sieci) redukcja wyniosłaby zaledwie 7% (5%).

Ciekawostkę stanowi gęsta sieć dróg wojewódzkich w Puszczy Noteckiej (tymczasem jedyny na długości 40 km most na Warcie łączący poligon w Biedrusku z Puszcza Zieloną, w której stacjonują też jednostki wojskowe, jest kategorii powiatowej, a więc nie został uznany za most o znaczeniu obronnym), zwłaszcza że część dróg została podwyższona do kategorii wojewódzkich po reformie administracyjnej. Drogi te nie są istotne w skali województwa, być może jednak zostały przejęte ze względu na słabość

Kryterium	Numery dróg spełniających kryterium	Długość dróg km
Drogi spełniające wymogi krajowych:		950
Według ustawy	2, 5, 8, 10, 11, 92	500
Według zapisów z p. 2.2.	12, 15, 22, 24, część 25, 72	450
Pozostałe drogi łączące miasta powiatowe:		1290
Drogi krajowe	32, 36, 39, 83	150
Drogi wojewódzkie	182,185,196,241,260,307,308,311,312,432,442,470; część:160,178,180,184,187,188,189,190,305,310	880
Drogi do innych województw	177,181,241,251,270,303,315,323,449,473 część: 160,178,188,305	260
Pozostałe drogi łączące miasta:		680
Drogi wojewódzkie	193,194,197,263,264,302,430,433,436,437,438,441, 444,445,450,466,467,471 część:123,174,184,187,190,191,242,306,310,431,434	640
Drogi do innych województw	269,450	40
Drogi nie spełniające wymogi dróg wojewódzkich inne niż obronne:		390
Drogi krajowe	część 25	20
Drogi wojewódzkie poza PN*	116**,117,179,182,186,242,262,266,314,316,447 część: 189,191,306,431	130
Drogi wojewódzkie w PN*	118,133,135,140,143,145,149,150,195,198,309 część: 123,174,180,	240
Drogi powiatowe spełniające wymogi dróg wojewódzkich:		230
Drogi łączące miasta	Czarniejewo, Jutrosin, Pogorzela, Poniec, Przedecz, Raszków, Żerków	150
Przydatne uzupełnienie sieci	Gniezno-Ślesin, Pleszew-Stawiszyn, Wronki-Pniewy**	80
* PN – Puszcza Notecka		
** Droga Wronki-Pniewy w 2000 roku składała się z odcinka kategorii wojewódzkiej, odcinka kategorii powiatowej i odcinka kategorii gminnej; obecnie odcinek gminny został przejęty przez województwo jako DW-116. Jeżeli województwo przejmie również odcinek powiatowy nr 105, to droga 116 stanie się drogą łączącą miasta powiatowe		

Tablica 3. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich w województwie Wielkopolskim

ekonomiczną powiatów, które obejmując Puszcze Notecką charakteryzują się małą gęstością zaludnienia. Autorzy uważają, że lepszym rozwiązaniem byłaby pomoc finansowa dla powiatów z nietypową lub niekorzystnie ukształtowaną siecią dróg – np. na terenach puszczańskich, podmokłych (Żuławy) i górskich, o ile interes Państwa lub województwa zaleca zachowanie tych dróg.

#### 4. SIEĆ DRÓG POWIATOWYCH I GMINNYCH

Drogami powiatowymi powinny być, według [3], drogi łączące siedziby gmin między sobą, natomiast drogami gminnymi – wszystkie pozostałe drogi publiczne. Sieć dróg powiatowych i gminnych zanalizowano dla wybranych gmin powiatów Poznańskiego, Obornickiego (cały powiat) i Ostrowskiego, co pokazuje tablica 4.

Powiat	Poznański ziemski			Obornicki			Ostrowski
	Tarnowo Podgórne	Dopiewo	Murowana Goślina gmina	Oborniki gmina	Rogoźno gmina	Ryczywół	
Drogi krajowe	14	9	0	11	17	0	86
Drogi wojewódzkie	8	8	22	21	11	8	55
Drogi powiatowe+	19	31	26	15	16	28	razem512
Drogi powiatowe-	18	21	33	72	73	28	
Drogi gminne*	bd	bd	bd	bd	162	bd	1 044

Tablica 4. Długość [km] dróg w wybranych gminach województwa Wielkopolskiego

Obecna sieć dróg powiatowych została ustalona z mocy przepisów wprowadzających reformę administracyjną państwa w 1998 roku. Docelowa sieć dróg powiatowych powinna stanowić zaledwie 25 –

30% długości obecnych dróg powiatowych zgodnie z definicją zawartą w ustawie [3]. Większość nawierzchni była wykonywana 20-30 lat temu. Stan techniczny większości dróg powiatowych jest zły lub bardzo zły i wymaga natychmiastowych nakładów inwestycyjnych na ich przebudowę lub modernizację.

O tym jak ważną rolę w sieci dróg stanowią drogi powiatowe stanowi nie tylko ich długość, ale także fakt, że aż trzy gminy na terenie powiatu nie posiadają połączenia z siedzibami innych gmin czy siedzibą powiatu drogami innymi niż powiatowe. Ważność tych dróg powinna pociągnąć za sobą większą ingerencję państwa w kierunku ujednoczenia ich systemu zarządzania poprzez wprowadzenie obligatoryjnego obowiązku powoływania zarządów dróg powiatowych. Należy również ujednoczyć na poziomie całego kraju parametry techniczne tych dróg – wyższe niż dla dróg gminnych.

Odrębny problem to system finansowania tych dróg, który można zobrazować przykładem Powiatu Ostrowskiego. Plan Rozwoju Lokalnego powiatu zakłada, że przy współfinansowaniu ze środków UE w latach 1999-2013 (14 lat) zostanie przebudowanych 162,6 km nawierzchni jezdni dróg powiatowych za łączną kwotę 63.488,9 tys. zł. Z łącznej długości sieci dróg powiatowych, po roku 2013, pozostanie do przebudowy 348,85 km. Koszt przebudowy pozostałej części sieci dróg powiatowych konieczny do poniesienia po 2013 roku wyniesie (w średnich cenach z lat 1999-2005): 136.191,04 tys. zł. Biorąc pod uwagę możliwości finansowe Powiatu Ostrowskiego (wliczając maksymalny możliwy poziom zadłużenia) oraz zakładając utrzymania możliwości pozyskania dofinansowania ze środków UE na planowanym w latach 2007-2013 niezmiennym poziomie, czas w którym będzie możliwe doprowadzenie do właściwego stanu technicznego nawierzchni na całej sieci dróg powiatowych wyniesie conajmniej: 30 lat. Zakładając konieczność przebudowy infrastruktury i systemów odwodnienia należy przypuszczać, że proces odbudowy całej sieci dróg powiatowych Powiatu Ostrowskiego może trwać do około 2050 roku. Z powyższej analizy, przy uwzględnieniu trwałości nawierzchni drogowych, wynika niezbicie, że proces dekapitalizacji sieci dróg powiatowych będzie się pogłębiał i zakończy się w niedalekiej przyszłości ich całkowitą degradacją. Należy tu podkreślić, że Powiat Ostrowski zajmuje drugie miejsce wśród powiatów Województwa Wielkopolskiego jeżeli chodzi o ilość środków unijnych pozyskanych w latach 2004-2006 a sytuacja w większości powiatów jest zdecydowanie gorsza.

Dane zestawione w tablicy 4 wskazują, że istnieje potrzeba zachowania na poziomie ustawy powiatowego i gminnego szczebla zarządzania drogami. Nie należy jednak wykluczać możliwości dobrowolnego przekazywania uprawnień między zarządami powiatowymi i gminnymi, zwłaszcza że w wyniku nacisków politycznych pojawiły się podczas reformy samorządowej małe powiaty – przykładem może być powiat Obornicki (3 gminy) nadzorujący zaledwie 60 km dróg spełniających wymogi stawiane drogom powiatowym. Warto też rozważyć tworzenie zarządów dróg miejskich w miastach nie mających praw powiatu do łącznego zarządzania drogami powiatowymi i gminnymi na terenie miasta.

Podobnie jak w przypadku dróg krajowych, wiele dróg powiatowych nie spełnia wymogów Ustawy [3]; analogicznie również można rozważyć albo degradację większości dróg do kategorii gminnej, albo zmianę przepisów. Analiza kształtu sieci wskazuje, że drogi powiatowe na terenie badanych gmin i powiatów łączą nie tylko siedziby gmin, ale też wioski; można by więc zapisać, że drogi powiatowe łączą miasta i wsie sołeckie ze sobą. Analogię do tego zapisu można znaleźć w Poznaniu (powiat grodzki, a więc podział na drogi powiatowe i gminne jest tam niejako sztuczny), gdzie jako drogi powiatowe zakwalifikowano wszystkie (poza drogami wojewódzkimi i krajowymi) ulice klasy Z i wyższych, natomiast wszystkie ulice klasy L i D uznano za gminne.

## **5. PROBLEM PRZEJMOWANIA RUCHU**

System finansowania dróg opiera się na założeniu, że drogi danej kategorii spełniają stawiane jej wymagania i prowadzą ruch o strukturze odpowiadającej tej kategorii. W praktyce można zauważyć, że drogi wojewódzkie przejmują ruch z dróg krajowych, ale również że drogi krajowe pełnią funkcje dróg lokalnych. Ze względu na rozbieżne wymagania kształtowania dróg tranzytowych i lokalnych sytuacja taka powoduje zmniejszenie bezpieczeństwa i płynności ruchu, jest to więc zjawisko niekorzystne; dodatkowo przejmowanie ruchu ciężarowego z dróg krajowych może w krótkim czasie zniszczyć nawierzchnię dróg lokalnych. Przyczyn tego zjawiska można upatrywać w:

- braku dróg szybkiego ruchu, co przy dużym natężeniu powoduje zatłoczenie dróg krajowych i ucieczkę kierowców na drogi wojewódzkie,
- niskiej jakości dróg wyższej kategorii przy dobrej jakości dróg niższej kategorii,
- słabym poziom egzekucji przepisów drogowych – kierowcy którym zależy na bezpieczeństwie omijają główne drogi,

- ochronie dróg krajowych przez Inspekcję Transportu Drogowego, co powoduje ucieczkę ciężkiego ruchu tranzytowego na drogi o niższych kategoriach,
- przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich przez miejscowości, przez co drogi te pełnią również funkcje lokalne,
- omijaniu przez kierowców bramek płatnych autostrad (np. ciąg DW 305, 308, 307, 306, 431 ... 435 ... 466, 263) punktów ważenia pojazdów itp.

Dodatkowym obciążeniem, zwłaszcza dla nawierzchni, są objazdy wynikające z procesów budowlanych, blokad i protestów, lub wypadków drogowych.

Aby stopniowo eliminować przyczyny i skutki przejmowania ruchu przez drogi niewłaściwej kategorii autorzy proponują ochronić drogi krajowe (i w mniejszym stopniu wojewódzkie) przed obsługą ruchu lokalnego przez:

- odpowiednie zapisy w ustawach o planowaniu przestrzennym i drogach publicznych zakazujące (dla wojewódzkich ograniczające) obsługi posesji z nowych dróg krajowych i zakazujące (dla wojewódzkich ograniczające) takiego dzielenia działek, aby musiały być one obsługiwane z dróg krajowych (wojewódzkich),
- zapisanie zasady obsługi posesji graniczącej z dwoma drogami z drogi niższej kategorii,
- ograniczenie częstotliwości zjazdów (w tym do stacji benzynowych) z dróg krajowych i wojewódzkich,
- wprowadzenie zasad przejazdu tranzytowego opisanych w punkcie 2.3.

Z drugiej strony zarządcy dróg krajowych i wojewódzkich powinni przejąć odpowiedzialność za ruch „uciekający” na drogi niższej kategorii. Rozwiązaniem może być określenie natężenia i struktury ruchu kwalifikującej do danych kategorii dróg i obciążenie zarządów dróg kosztami utrzymania drogi spowodowanymi przez „uciekający” lub skierowany (remont, wypadek) ruch przekraczający ustalone limity. Przy takim rozwiązaniu należałoby jeszcze umożliwić zarządom wyższych kategorii przejęcie tych dróg, które zbyt często ściągają nadmierny ruch.

## 6. DOSTĘP DO SIECI DROGOWEJ

Parametry drogi takie jak układ geometryczny, przekrój, gęstość skrzyżowań i konstrukcja nawierzchni zależą od przewidywanego natężenia ruchu i obciążenia przewożoną masą ładunków. Po drogach krajowych jeździć mogą pojazdy o nacisku na oś do 10 ton (na wybranych drogach do 11,5 ton), tymczasem przyległe posesje nie powinny być obsługiwane z drogi krajowej. Oznacza to, że faktycznie ciężarówki muszą zjeżdżać na inne drogi, które wobec tego muszą być dostosowane do nacisków przekraczających normalne naciski dla ich kategorii. Likwidacja skrzyżowania z taką drogą dojazdową drogi krajowej, uzasadniona np. dostosowaniem gęstości skrzyżowań do wytycznych [1], może spowodować konieczność przebudowy kilku innych dróg lokalnych. Podobne problemy mogą wystąpić, jeżeli dojazd samochodów ciężarowych do zakładu przemysłowego prowadzi drogą wewnętrzną, może się bowiem okazać, że właściciel drogi wypowie umowę służebności argumentując, że posesja ma dostęp do drogi publicznej. Jeżeli jednak ta droga publiczna jest ulicą lokalną obsługującą mieszkańców, to albo będzie musiała być natychmiast przebudowana (a co z bezpieczeństwem ruchu?), albo też zakład przemysłowy nie będzie miał możliwości dowozu lub wywozu materiałów. Podobne problemy występują z bocznkami kolejowymi, kiedyś obsługującymi kilka zakładów – nieprzemysłane decyzje prywatyzacyjne mogą uniemożliwić korzystanie z bocznic, a więc obciążenie lokalnych dróg dużym ruchem ciężarowym, czyli w praktyce ich zniszczenie.

W związku z powyższym należy wzmocnić rolę miejscowych planów zagospodarowania [4]. Wyznaczone w nich przebiegi dowozu (samochodem, koleją, kanałem wodnym) materiałów do zakładów przemysłowych należy traktować jako nienaruszalne (poza modyfikacją planu) i uzasadniające, w razie potrzeby, służebność gruntu. Podobnie zapisy powinny chronić drogi tranzytowe przed „obrastaniem” zjazdami, jak też drogi lokalne przed nadmiernym ruchem, przede wszystkim dając możliwość blokowania ruchotwórczych inwestycji.

## 7. WNIOSKI

- Krytyczne spojrzenie na kategoryzację sieci dróg publicznych wykazuje, że wiele dróg nie spełnia wymogów Ustawy [3]. Autorzy postulują zarówno rozszerzenie kryteriów klasyfikacji do dróg krajowych i powiatowych, jak też zmianę kategorii części dróg.
- Autorzy postulują projektowanie przebiegu dróg krajowych wyłącznie jako tranzytowe, z wyjątkiem dróg kierujących ruch do dużych aglomeracji miejskich.

- Autorzy postulują wprowadzenie odpowiedzialności zarządców dróg wyższych kategorii w przypadku „ucieczki” lub kierowania nadmiernego ruchu na drogi niższych kategorii.
- Należy zmienić obecną politykę transportową państwa w kierunku realnej poprawy stanu dróg samorządowych co zapewniłoby zrównoważony rozwój wszystkich terenów kraju, a nie tylko przylegających do autostrad czy dróg krajowych.
- Należy wzmocnić rolę miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie:
  - o ochrony dróg tranzytowych przed „obrastaniem” zjazdami do usług i zakładów,
  - o blokowania podziału działek jeżeli wiąże się to z koniecznością obsługi z drogi tranzytowej, dodatkowo wpisania generalnej zasady obsługi posesji z drogi niższej klasy / kategorii,
  - o zagwarantowania wyznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przebiegów dróg dojazdu dla samochodów ciężarowych, wagonów kolejowych i barek,
  - o ochrony dróg lokalnych przed nadmiernym ruchem.

## **8. LITERATURA**

[1] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz. U. Nr 43, poz. 430, 1999.

[2] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obrotowym. Dz. U. Nr 120, poz. 1283.

[3] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, tekst jednolity z 2005 roku (Dz.U.04.204.2086).

[4] Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.).

Korzystano również z:

Atlasu Samochodowego Polski, PPWK-Copernicus, Warszawa - Wrocław 2002.

Polska - Atlas Drogowy, Pięta, Katowice 2006.

Map powiatów Poznańskiego, Obornickiego, Ostrowskiego i Szamotulskiego, TopMapa, Poznań 2002-2004.