

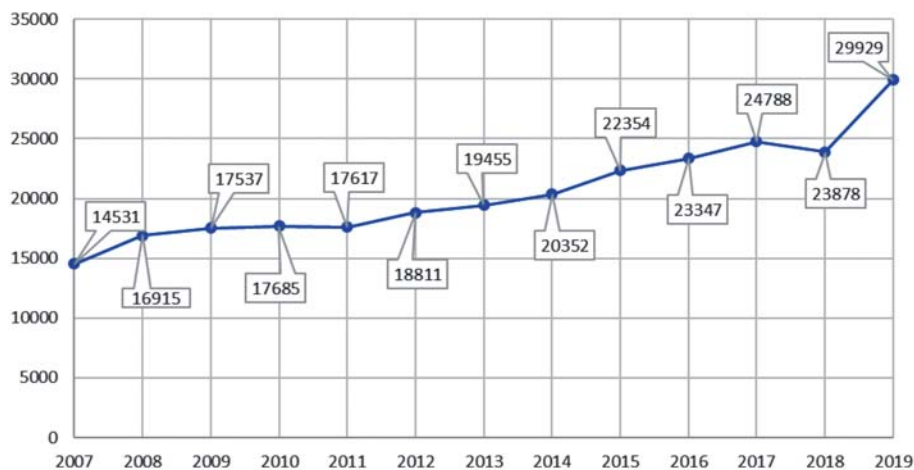
# Problematyka oznakowania dróg znakiem ostrzegawczym A-18b „zwierzęta dzikie”

Liczba zdarzeń drogowych ze zwierzętami na terenie Polski wykazuje na przestrzeni ostatnich lat tendencję wzrostową. Dane z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji [1] prowadzonego przez Komendę Główną Policji wskazują, że w ciągu kilkunastu lat liczba takich zdarzeń podwoiła się (rys. 1). Tak mocna tendencja wzrostowa jest odmienna w stosunku do łącznej liczby wszystkich zdarzeń drogowych, która w tym okresie wykazywała się zmiennością nieprzekraczającą 20%.

Tabela 1. Liczba zdarzeń w latach 2007–2019 w zależności od warunków oświetleniowych. Opracowanie własne na podstawie [1]

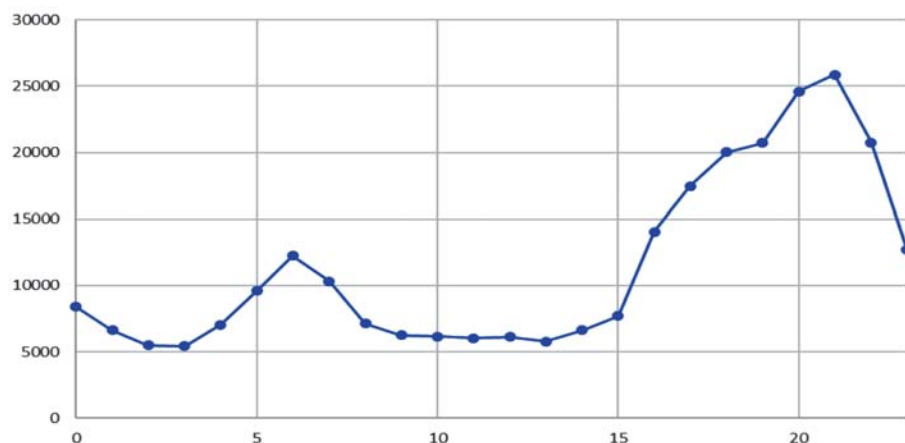
Warunki oświetleniowe	Liczba zdarzeń	Warunki oświetleniowe	Liczba zdarzeń
Noc – droga nieoświetlona	109039	Brak światła dziennego	180704
Zmrok, świt	39518		
Noc – droga oświetlona	32147		
Światło dzienne	92449	Światło dzienne	92449

Zdarzenia ze zwierzętami w latach 2007-2019



Rys. 1. Liczba zdarzeń ze zwierzętami na obszarze Polski. Opracowanie własne na podstawie [1]

Godzina zdarzenia



Rys. 2. Liczba zdarzeń ze zwierzętami w poszczególnych godzinach. Opracowanie własne na podstawie [1]

Trend wskazuje na potrzebę zajęcia się tematyką i podjęcia działań zmierzających do zmniejszenia liczby takich zdarzeń. Inne cechy charakterystyczne zdarzeń opisanych w SEWiK jako „najeżdżenie na zwierzę” to występowanie największej liczby zdarzeń nie tylko w szczytach komunikacyjnych, a w szczególności w okresie po szczycie popołudniowym (rys. 2).

Po przeanalizowaniu warunków oświetleniowych można wywnioskować, że 2/3 zdarzeń ma miejsce w czasie, gdy droga nie jest oświetlona światłem dziennym (tab. 1).

Podobnie ok. 2/3 zdarzeń (178316) miało miejsce poza obszarem zabudowanym, a 1/3 (94835) w obszarze zabudowanym.

## Podstawowe problemy związane z oznakowaniem

Jedynym środkiem organizacji ruchu związanym z dzikimi zwierzętami stosowanym w Polsce jest znak drogowy ostrzegawczy A-18b „zwierzęta dzikie”. Jego znaczenie zostało opisane w [2] za pomocą jednego zdania, że ostrzega on, według przepisów, o możliwości napotkania na drodze zwierząt. Z kolei w [3] opisano zasady ustawiania tego znaku. Z punktu widzenia inżynierii ruchu drogowego można wyróżnić dwa problemy związane ze stosowaniem znaku A-18b:

- 1) Właściwe zaprojektowanie oznakowania ostrzegającego – określenie miejsc czy też odcinków, w których znak powinien być ustawiony. Zadanie to jest realizowane podczas projektowania, opiniowania i zatwierdzania projektu organizacji ruchu.
- 2) Ocenę poprawności zastosowanego oznakowania, co ma miejsce zwykle po zdarzeniu i jest realizowane przez biegłego sądowego.

Do obu zadań należy podchodzić w odmienny sposób. W przypadku projektowania oznakowania należy zebrać możliwie dużo danych pozwalających właściwie rozmieścić znaki drogowe i wykorzystać do tego metody inżynierskie. Natomiast w przypadku oceny istniejącego rozwiązania należy zweryfikować jego zgodność z przepisami obowiązującego prawa.

## Akty prawne regulujące umieszczanie znaku A-18b

Podstawowym aktem prawnym regulującym umieszczanie na drogach znaku A-18b jest rozporządzenie [3]. Zasady oznakowania pionowego dróg reguluje załącznik nr 1 do rozporządzenia. W punkcie 2.1.1. załącznika określono funkcję, kształt i wymiary znaków. Znajdują się w nim następujące zapisy ogólne, dotyczące wszystkich znaków ostrzegawczych:

*Znaki ostrzegawcze stosuje się w celu uprzedzenia o takich miejscach na drodze, w których kierujący powinni zachować szczególną ostrożność ze względu na występujące lub mogące występować w tych miejscach niebezpieczeństwo.*

*Znaki ostrzegawcze stosuje się nie tylko w miejscach, gdzie występuje niebezpieczeństwo stale, np. zakręt, zwężenie jezdni, stromy zjazd, ale również tam, gdzie występuje ono okresowo zależnie od okoliczności, pory dnia, roku itp. (przed skrzyżowaniami lub miejscami pojawiania się dzieci albo zwierząt na drodze).*

*Analizując potrzebę zastosowania znaków ostrzegawczych, należy też przewidywać, jakie miejsca mogą być niebezpieczne w wyniku zmieniających się warunków na drodze.*

*Należy uwzględniać charakter drogi i jej położenie. Znaki ostrzegawcze mają szczególne znaczenie na drogach o dopuszczalnej dużej prędkości i dlatego powinny być tak umieszczone, aby odpowiednio wcześniej uprzedzić o niebezpieczeństwie.*

W punkcie 2.1.2. tego załącznika określono w jakiej odległości od miejsca niebezpiecznego powinny być umieszczone znaki ostrzegawcze. W przypadku prędkości dopuszczalnej powyżej 60 km/h powinno to być 150–300 m, a w przypadku mniejszych prędkości do 50-100 m, z nielicznymi wyjątkami dopuszczającymi umieszczenie tego znaku w mniejszej odległości. Istnieją również zalecane odległości umieszczania takich znaków: 300 m przy prędkości powyżej 100 km/h, 250-300 m dla 90 km/h, 200-250 dla 80 km/h, 150-200 m dla 70 km/h i 50-100 w przypadku prędkości dopuszczalnych nieprzekraczających 60 km/h. Takie usta-

wienie znaku daje około 10 s od momentu minięcia znaku do dojazdu do miejsca niebezpiecznego (mniej przy mniejszych prędkościach) W przypadku znaków A-18b częsta jest praktyka ustawiania tego znaku w miejscu wjazdu do lasu, w którym występuje zwierzęna. Podczas gdy znak taki powinien być ustawiony w odpowiedniej odległości od miejsca, gdzie istnieje zagrożenie.

Z kolei w punkcie 2.2.20. tego załącznika nr 2 do [3] znajduje się zapis: *Znak A-18b „zwierzęta dzikie” (rys. 2.2.20.2) stosuje się do oznaczania miejsc, w których zwierzęta dziko żyjące często przekraczają drogę, np. przy wjeździe do lasu o dużej ilości zwierzyny lub w miejscu przecięcia przez drogę dościa do wodopoju. Miejsca takie można ustalić m.in. na podstawie informacji służby leśnej o szlakach wędrowek dzikich zwierząt.*

Analizując treść tego zapisu można zauważyć, że jest on dość ogólny, podobnie jak wiele innych zapisów rozporządzenia [3], co scharakteryzowano m. in. w [4], wskazując na tzw. uznanie administracyjne w zarządzaniu ruchem na drogach. Zapisy przepisów pozwalają na sytuację, w której organ może w różny sposób rozstrzygnąć daną sprawę przy takim samym stanie faktycznym.

Przed wszystkim odczytując ten zapis literalnie można wywnioskować, że oznakowaniu podlegają miejsca, w których zwierzęta przekraczają drogę. W związku z tym wędrowki zwierząt w sąsiedztwie drogi nie są, według brzmienia tego przepisu, przesłanką do oznakowania drogi znakiem ostrzegawczym, z zastrzeżeniem, że miejscem, które powinno być oznaczone takim znakiem jest las o dużej ilości zwierzyny. Podobnie w przepisach nie określono jakichkolwiek wskaźników ilościowych – występują jedynie sformułowania „często przekraczają” i „duża ilość zwierzyny”, które muszą zostać zinterpretowane przez inżyniera ruchu drogowego, a w przypadku wystąpienia sporu – przez sąd. Sama częstotliwość występowania zdarzeń ze zwierzętami jest różna w różnych rejonach kraju, co pokazuje praca [5]. W przypadkach spornych znane są przypadki, że do oceny liczebności zwierzyny powoływany jest biegły sądowy z dziedziny łowiectwa.

Podobnie zapisy przepisów nie wskazują na konieczność uzyskania opinii służby leśnej w zakresie lokalizacji tych znaków. Przepis jedynie za pomocą słowa „można” wskazuje, skąd można pozyskać informacje o odcinkach dróg, na których występuje ponadprzeciętne zagrożenie zdarzeniem drogowym ze zwierzętami. Konieczność uzyskania opinii dla ustawienia jakiegoś znaku jest wskazywana w przepisach [3] w inny sposób i występuje w tym rozporządzeniu w przypadku innych znaków, np. (...) *należy zasięgnąć opinii miejscowego organu celnego.* (znak B-32), (...) *należy zasięgnąć opinii właściwego organu Straży Granicznej.* (znak B-32a), (...) *umieszcza się na wniosek właściwego terytorialnie organu administracji państwowej do spraw kultury* (drogowskaz do muzeum – E-9). (...) *umieszcza na wniosek właściwego terytorialnie Konserwatora Przyrody* (drogowskaz E-11), *Projekty znaków samochodowych szlaków turystycznych opiniuje kapituła właściwej organizacji turystycznej.* (znaki E-22a – E-22c). Również inne przepisy dotyczące zarządzania ruchem na drogach [6] nie wskazują na potrzebę uzyskiwania opinii w tym zakresie. Podobnie literatura przedmiotu nie

wskazuje na taką konieczność [4]. Także w 2015 roku, podczas tworzenia opracowania „Warunki techniczne elementów infrastruktury drogowej stosowanych w organizacji ruchu na drogach (umowa nr DTD/KF/BDG-VIII-32018-U-103/14)”, które stanowiło podstawę do zmian w [3] nie wprowadzono zmian dotyczących zasad stosowania znaku A-18b, choć w badaniach ankietowych były wskazywane problemy z interpretacją przepisów z nim związanych.

Rozporządzenie [3] odwołuje się do pojęcia służby leśnej. Wyjaśnienie tego pojęcia można znaleźć w ustawie [7], w której w rozdziale 7 określone są zadania służby leśnej, obejmujące m.in. zarząd lasami oraz prowadzenie gospodarki leśnej i ochronę lasów. Ustawa ta określa również, że jednostkami Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe są m. in. Regionalne Dyrekcje Lasów Państwowych oraz Nadleśnictwa, którymi kierują odpowiednio Dyrektor RDLP oraz Nadleśniczy. Stanowiska te są stanowiskami w Służbie Leśnej, o czym stanowi rozporządzenie [8]. Pośrednio przepisy te wskazują, jakie jednostki należy uważać za „służbę leśną” w rozumieniu rozporządzenia [3], w którym nie jest jednoznacznie wskazane do jakiej jednostki należy występować o dane dotyczące miejsc wymagających oznakowania znakami A-18b. Zwykle o dane takie występuje się do właściwego terenowo nadleśnictwa, jednak znane są autorowi przypadki występowania do RDLP. Może to mieć uzasadnienie w przypadku, gdy droga przebiega przez teren wielu nadleśnictw. Wewnętrzne przepisy Lasów Państwowych [9] wskazują, że *Jeżeli jednostka organizacyjna Lasów Państwowych, która otrzymała skargę (wniosek), nie jest właściwa do jej rozpatrzenia – obowiązana jest niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie siedmiu dni, przekazać skargę (wniosek) właściwej jednostce, zawiadamiając równocześnie o tym skarżącego (składającego wniosek) albo wskazać skarżącemu właściwą jednostkę.*

Pewne obowiązki związane z tematyką artykułu wynikają również z ustawy [10]. Wskazano w niej, że jednym z zadań gospodarki łowieckiej jest *ochrona zwierzyny przed zagrożeniem ruchu pojazdów samochodowych na drogach krajowych i wojewódzkich*, a zadania w tym zakresie powinny być realizowane w ramach współpracy dzierżawców i zarządców obwodów łowieckich, wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) i nadleśniczych Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe z właścicielami, posiadaczami i zarządcami gruntów. Przepis ten również jest bardzo ogólny, na co zwracają uwagę autorzy komentarzy do ww. ustawy [11]. Zapisy te dotyczą wyłącznie dróg krajowych i wojewódzkich.

W przypadku wielu sporów sądowych, strony często powołują się na zapisy ustawy [12], w szczególności na zapisy art. 20, wskazujące, że do obowiązków zarządcy drogi należą (...) *utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, (...); realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu.* Należy zwrócić uwagę, że czynności związane z utrzymaniem określono w rozporządzeniu [6], w którym wskazano, że od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie można żądać w szczególności: *wymiany zniszczonych lub uszkodzonych znaków drogowych (...)* czy

*umieszczenia znaków drogowych (...) w miejscach zgodnych z zatwierdzoną organizacją ruchu.* Czynności te dotyczą więc istniejącego oznakowania i zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, a nie wprowadzania nowego oznakowania. Z kolei pojęcie inżynierii ruchu drogowego nie zostało zdefiniowane w ustawie. Natomiast jego definicja podana w [13] wskazuje, że jest to *dziedzina inżynierii, zajmująca się badaniami procesów ruchu drogowego i praktycznym zastosowaniem wiedzy o ruchu w planowaniu, projektowaniu, realizacji i eksploatacji systemów transportu oraz urządzeń komunikacyjnych, a zwłaszcza organizacją i sterowaniem ruchem.* Pojęcie to jest bardzo szerokie i obejmuje wiele zagadnień. Jednak z samej definicji nie wynikają szczególne obowiązki w zakresie działań związanych z wprowadzaniem oznakowania znakiem A-18b. Także jednym z działań w zakresie zarządzania ruchem wyróżnionym w [6] jest *nadzór i analiza istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności.* W przepisach wymienionych jest wiele jednostek odpowiedzialnych za te zadania „odpowiednio do kompetencji”, a nie określono w jaki sposób zadania te mają być realizowane.

Jedynie wewnętrzne regulacje GDDKiA – Zarządzenie 22/2017 z dnia 13.07.2017 w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego – wskazują na konieczność przeprowadzania co 3 lata kontroli ogólnej, w ramach której należy przeanalizować otoczenie drogi, w tym występowanie zwierząt gospodarskich lub leśnych. W treści tego zarządzenia wymieniono, jako częsty błąd, brak oznakowania miejsc przekraczania drogi przez zwierzęta. Dotyczy ono jednak wyłącznie dróg krajowych i nie miało wcześniejszego odpowiednika. Brak jest również wytycznych dotyczących oceny poprawności oznakowania ostrzegającego przed dzikimi zwierzętami w kolejnych wydaniach podręczników i instrukcjach dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

## **Źródła danych wykorzystywane do oceny potrzeby ustawienia znaku A-18b**

Analiza literatury wskazuje, że większość autorów bazuje na historycznych danych o zdarzeniach drogowych. Podstawowym źródłem danych o zdarzeniach drogowych jest baza SEWiK [14], w której są ewidencjonowane wszystkie zdarzenia drogowe zgłoszone Policji. Dane te są przechowywane przez Policję przez 6 lat, po czym archiwizowane. Ograniczenie przechowywania danych w systemie przez 6 lat jest utrudnieniem w przypadku analizy sytuacji, która miała miejsce w przeszłości, np. na potrzeby postępowania sądowego. Inną bazą, w której są rejestrowane zdarzenia jest baza POBR [15] prowadzona przez Instytut Transportu Samochodowego. Baza ta opiera się na danych pozyskanych z SEWiK, nie znajdują się w niej kolizje, zdarzają się również rozbieżności z SEWiK (np. odnośnie lokalizacji zdarzenia). Do zalet bazy SEWiK należy zaliczyć jej obiektywność i powszechność, natomiast największymi wadami, z punktu analizy przedmiotu artykułu jest brak rozróżnienia rodzaju zwierzęcia (dzikie, gospodarskie czy domowe) uczestniczącego w zdarzeniu oraz objęcie tylko zdarzeń zgłoszonych Policji.

W [16] do analiz wykorzystano dane pozyskane od Policji, przy czym wskazano, że jest to instytucja posiadająca najpełniejsze dane. W artykule [17] do analiz wykorzystano również dane pozyskane od Policji. Z kolei w artykule [18] zwrócono uwagę, że w Polsce nie prowadzi się spójnego jednolitego systemu gromadzenia danych o śmiertelności zwierząt. Wskazano, że najpełniejsze dane o zdarzeniach ze zwierzętami posiada Policja, częściowe dane są w posiadaniu nadleśnictw. Autorzy artykułu [19] wykorzystali dane z bazy SEWiK oraz dane statystyczne od towarzyszy ubezpieczeniowych, a w artykule [20] z kolei wykorzystali badania ankietowe. Autorka artykułu [21] wykorzystwała dane z SEWiK do analizy bezpieczeństwa na jednym z odcinków dróg. Raporty organizacji zajmujących się ochroną zwierząt opierają się na danych pozyskanych z SEWiK i nadleśnictw [22], jak również ze zgłoszeń osób postronnych [23]. Jedynie nieliczni autorzy [5] wykorzystują dane pozyskane od zarządców dróg.

Należy zwrócić uwagę, że nie ma w Polsce dokumentów regulujących zasady oznakowania znakiem A-18b innych niż rozporządzenie [3], np. o charakterze wytycznych lub zaleceń. Istnieją natomiast publikacje wskazujące zasady projektowania przejść dla zwierząt np. [24] czy podręcznik [25]. Publikacje te nie dotyczą jednak oznakowania dróg znakiem A-18b.

Można więc wywnioskować, że określone powyżej źródła danych pozwalają jedynie na analizę stanu bezpieczeństwa na podstawie historycznych danych związanych ze zdarzeniami drogowymi. Źródłami danych pozwalających oznakować niebezpieczny odcinek drogi jeszcze przed zaistnieniem zdarzenia są: dane z nadleśnictw, przekazywane w postaci map z odcinkami dróg, które powinny być objęte oznakowaniem A-18b lub map pokazujących trasy migracji zwierząt jak również dane od kół łowieckich, dane zebrane przez zarządców dróg związane z usuwaniem i utylizacją zwłok zwierząt, dane od pracowników terenowych zarządów dróg (ew. obserwacje zwierząt podczas objazdów i kontroli dróg), wnioski władz lokalnych czy osób fizycznych dotyczących wprowadzenia takiego oznakowania.

Sam zakres danych z SEWiK, który interesuje projektanta oznakowania lub zarząd drogi czy organ zarządzający ruchem, to: rodzaj zdarzenia – najechanie na zwierzę, lokalizacja zdarzenia – współrzędne geograficzne, numer drogi, pikietaż, nazwa ulicy, miejscowość, nr domu (nie dla wszystkich zdarzeń są dostępne wszystkie dane) oraz data zaistnienia zdarzenia.

W przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego i występowania sporu często są powoływani świadkowie, którzy zeznają na okoliczność występowania dzikich zwierząt w miejscu zdarzenia. Podczas ich przesłuchiwania lub analizy zeznań bardzo istotne jest uwzględnienie następujących czynników: data obserwacji zwierząt – świadkowie mogą nie pamiętać kiedy obserwacja miała miejsce, czy było to przed czy po zdarzeniu; miejsce obserwacji zwierząt – czy są to okolice miejsca zdarzenia, czy jakieś inne miejsce; ew. spełnienie kryteriów wprowadzania oznakowania – takich jak fakt przekraczania drogi, częstotliwość obserwacji zwierząt, czy, w przypadku osób posiadających specjalistyczną wiedzę na temat zachowań zwierząt, obecność w danym miejscu szlaku migracji zwierząt.

Należy zwrócić uwagę, że ryzyko wystąpienia zdarzenia ze zwierzętami na danym odcinku drogi może się znacznie zmieniać w czasie. Istotnymi czynnikami wpływającymi na przemieszczanie się zwierząt, a w konsekwencji na zagrożenie są: natężenie ruchu pojazdów, przecięcie naturalnych tras migracji zwierząt zabudową (nową dzielnicą, drogą, linią kolejową), rodzaj upraw w danym okresie na sąsiadującym obszarze, zmiana stosunków wodnych na terenach leśnych czy nawet gatunki drzew posadzone w danym roku na uprawach leśnych lub prowadzenie prac leśnych.

## Analiza orzecznictwa sądów

Orzecznictwo sądów w zakresie obowiązków zarządców dróg związanych z umieszczaniem znaków A-18b jest bardzo różne. Przeanalizowano więc wyroki sądów w sprawach związanych z ustawianiem znaku ostrzegawczego „dzikie zwierzęta” i ze względu na ograniczenie objętości artykułu przedstawiono wybrane fragmenty. Skupiono się na fragmentach dotyczących zasad ustawiania znaku A-18b, które są przydatne z punktu widzenia inżyniera ruchu drogowego. Jednym z często spotykanych w wyrokach sformułowań jest stwierdzenie *Od zarządcy drogi wymaga się aktywnego badania stanu zagrożenia na drodze oraz dbania o aktualizację informacji w tym zakresie i przekazywania jej użytkownikom dróg poprzez umieszczanie (lub znoszenie) odpowiednich znaków ostrzegawczych* [26]. Podobne stwierdzenie znalazło się w wyroku [27]: *Z tłumaczeń pozwanego wynika, że inicjatywa powinna należeć do tych podmiotów, które zajmują się zwierzyną, dopiero gdy one zgłoszą fakt migracji, to podejmie decyzję o ustawieniu znaku. Zdaniem Sądu sytuacja powinna wyglądać odwrotnie, to zarządca drogi powinien podejmować kroki w celu ustalenia czy np. wymagane jest ustawienie znaku informującego o wędrówkach dzikich zwierząt na tym odcinku.* Podobne stwierdzenie w wyroku [28]: *obowiązek oznakowania dróg łącznie z ustawieniem stosownych znaków ostrzegawczych spoczywa na zarządcy drogi, który miał obowiązek w każdy dostępny sposób rozpoznawać warunki drogowe rzutuujące na konieczność właściwego oznakowania.* Wyroki sądów niekoniecznie wskazują, że pozyskanie danych od jednostek służby leśnej jest jedyną dopuszczalną formą analizy zagrożenia zdarzeniami z dzikimi zwierzętami. W wyroku [29] sąd wskazał, że dopuszczalne jest również analizowanie zdarzeń drogowych: *Sąd uznał, że zarządca dopuścił się zaniechania niezgodnego z przepisami prawa, gdyż brak jest jakichkolwiek dowodów na to, aby analizował dane dotyczące wypadków drogowych na terenie, gdzie miał miejsce przedmiotowy wypadek.* W wyroku tym występuje również ocena liczby zdarzeń ze zwierzętami: *W 2008 r. do 1 września na odcinku S. – W. odnotowano 15 zdarzeń drogowych z udziałem dzikiej zwierzyny na drodze (...), w tym 4 zdarzenia w rejonie miejscowości P.*

Istotne, z punktu widzenia wprowadzenia oznakowania jest również występowanie szlaków wędrówek dzikich zwierząt. W wyroku [30] sąd wskazał: *Niezależnie od powyższego należy jednak wskazać, że zebrany w sprawie materiał dowodowy nie uzasadnia przyjęcia, że istniały wskazane w powołanych wyżej przepisach podstawy faktyczne usta-*

wienia znaku ostrzegawczego A-18b „zwierzęta dzikie” na jakimkolwiek odcinku ulicy (...). Z korespondencji przesłanej do Sądu Rejonowego przez Nadleśniczego Nadleśnictwa Ś. wynika, że na ulicy (...) nie zlokalizowano szlaków migracyjnych dzikich zwierząt (...). Z pisma (...) przesłanego do Sądu Rejonowego przez Przewodniczącego Zarządu Okręgowego Polskiego Związku Łowieckiego w L., wynika, że Zarząd ten nie miał żadnej wiedzy o ewentualnym występowaniu migracji zwierząt dzikiej w latach 2012–2013 „na odcinku drogi (...). Istotny jest również fragment *Nie jest uzasadniona teza, że zarządca drogi ma obowiązek badania każdego skupiska roślinności przylegającego do zarządzanej drogi pod kątem występowania zwierząt dzikiej. Obowiązek taki nie wynika z przepisów prawa. (...) Sporadyczne wypadki przekraczania drogi przez dzikie zwierzęta, które mogą w praktyce zdarzyć się w każdym miejscu, zwłaszcza poza obszarem niezamieszkałym, nie oznaczają jeszcze konieczności, a nawet możliwości ustawienia wskazanego znaku ostrzegawczego.*

Zostały również wydane wyroki, w sposób odmienny wskazujące na obowiązki poszczególnych jednostek podczas wprowadzania oznakowania znakiem A-18b [31] (...) znak A-18b „zwierzęta dzikie” stosuje się do oznaczania miejsc, w których zwierzęta dziko żyjące często przekraczają drogę, np. przy wjeździe do lasu o dużej ilości zwierzyny lub w miejscu przecięcia przez drogę dojścia do wodopoju. Miejsca takie można ustalić m.in. na podstawie informacji służby leśnej o szlakach wędrówek dzikich zwierząt. Obowiązek oznakowania drogi znakiem A-18b powstaje zatem w sytuacji, gdy zarządcą drogi posiada informacje pochodzące od innych służb, które wymagają podjęcia od niego odpowiedniego działania.

Ciekawą analizę zapisu przepisów [3] przedstawiono w wyroku [32]: *Należy mieć również na względzie, że samo zaistnienie nawet kilku zdarzeń nie oznacza samo w sobie, że istnieją przesłanki do usytuowania znaku informującego o zagrożeniu. Ustawodawca wymaga miejsc, w których zwierzęta dziko żyjące często przekraczają drogę, np. przy wjeździe do lasu o dużej ilości zwierzyny lub w miejscu przecięcia przez drogę dojścia do wodopoju. Chodzi zatem o stałą aktywność zwierząt, a nie jedynie incydentalną. Posiłkując się definicją przymiotnika „częsty”, zaczerpniętą ze słownika języka polskiego, należy wskazać, że „częsty” to taki, który odbywa się lub zdarza się wiele razy, z krótkimi przerwami pomiędzy kolejnymi wydarzeniami. Obowiązek oznakowania istnieje wyłącznie w przypadku ponadprzeciętnego ryzyka ze strony migrującej zwierzyny, tj. w przypadku stwierdzenia na danym obszarze stałych szlaków wędrówek zwierząt.*

Innym wyrokiem, w którym przedstawiono dane liczbowe o zdarzeniach drogowych oraz odniesiono je do przymiotnika „częsty” jest [33]: *Z zebranego w sprawie materiału dowodowego wynika bowiem, że w okresie od 1 stycznia 2012 r. do 3 grudnia 2013 r., a więc na przestrzeni dwóch lat, na drodze wojewódzkiej (...) na odcinku 13 km, 0 h – 18 km, 0 h, miały miejsce cztery zdarzenia drogowe związane z wtargnięciem zwierzyny na jezdnię. Przy czym dwa z nich miały miejsce przed wypadkiem w dniu 19 maja 2013 r. (w dniu 23 września 2012 r. na 17,8 km drogi w miejscowości R. i w dniu 17 grudnia 2012 r. na 13,2 km drogi w miejscowości R.), a dwa z nich po tym zdarzeniu (w dniu 25 października 2013 r.*

*na 14,2 km drogi w miejscowości R. oraz w dniu 8 listopada 2013 r. na 15,8 km drogi w miejscowości R.). Posiłkując się definicją przymiotnika „częsty”, zaczerpniętą ze słownika języka polskiego, zgodnie z którą „częsty” to taki, który odbywa się lub zdarza się wiele razy, z krótkimi przerwami pomiędzy kolejnymi wydarzeniami, należy z całą stanowczością stwierdzić, że na tym odcinku drogi zdarzenia z udziałem dzikich zwierząt mają charakter incydentalny. Zauważyć bowiem należy, że na przestrzeni dwóch lat zdarzeń drogowych z udziałem zwierząt odnotowanych przez policję było tylko cztery, a do tego tylko dwa z nich miały miejsce przed zdarzeniem w dniu 19 maja 2013 r. Do tego zdarzenia te oddzielone były znacznymi przerwami wynoszącym od jednego miesiąca do pięciu miesięcy. Trudno zatem zgodzić się z twierdzeniem powoda, że taka częstotliwość zdarzeń drogowych z udziałem dzikich zwierząt, wypełnia desygnat słowa „często” i uzasadnia postawienie znaku ostrzegawczego A-18b „zwierzęta dzikie”. Podobnie na liczbie zdarzeń opiera się wyrok [34]. Przedstawiono w nim zestawienie zdarzeń drogowych, jak również zapis: *zdarzenie drogowe związane z wtargnięciem zwierzyny na jezdnię w przedmiotowym obszarze (okolice miejscowości P., gmina G.) na przestrzeni lat 2008–2011 mają charakter incydentalny (1 przypadek w 2008 r., 1 przypadek w 2009 r. (przy czym nie wiadomo czy dotyczył on zwierzęcia dzikiego czy też domowego), 4 przypadki w 2010 r., 1 przypadek w okresie od stycznia do maja 2011. Argumenty takie przedstawiono również w wyroku [35], przy czym w związku z dużą liczbą zdarzeń wyciągnięto odmienne wnioski: na jedenastokilometrowym odcinku drogi K.–K. doszło do 21 kolizji poruszających się drogą pojazdów mechanicznych z dzikimi zwierzętami, w tym na odcinku 2 kilometrów w pobliżu miejsca kolizji powoda takich zdarzeń drogowych było 13. Powyższe dane zawarte są w złożonej do akt sprawy informacji Komendy Policji (k. 53). Nie do obrony jest zatem stanowisko sądu pierwszej instancji, że przypadek powoda był jednostkowy. W takiej sytuacji potrzeba umieszczenia na drodze odpowiedniego znaku ostrzegawczego jest oczywista i nie wymaga potwierdzenia w drodze przeprowadzenia w sprawie dowodu z opinii biegłego. (...) Kolizja z dzikiem pojazdu powoda miała miejsce na 21 kilometrze drogi (...). W 2013 r. na najbardziej zbliżonym odcinku, tj. od 21,5 do 21,8 km, były łącznie 3 kolizje z udziałem dzikich zwierząt, w 2012 r. – 1.**

Istotne jest również, że jeśli zarząd drogi wie o zagrożeniu ze strony dzikich zwierząt, to jego obowiązkiem jest stosowna reakcja i jak najszybsze ustawienie znaku ostrzegawczego [36]: *Wysokość kosztów związanych z opracowywaniem projektów stałej organizacji ruchu, nie może usprawiedliwiać zaniechania zarządcy drogi w tym zakresie. Skoro zarządca drogi wcześniej wiedział o przesłankach uzasadniających ustawienie znaku ostrzegawczego, znak A-18b powinien znajdować się na drodze krajowej nr (...) w miejscu i w czasie, gdzie doszło do zdarzenia. Zaniechanie właściwego oznakowania drogi uznać należy zatem za bezprawne i zawnione. Podobnie wyrok [37] stanowi, że Odpowiedzialności zarządcy nie wyklucza przy tym podjęcie przez niego procedury zmierzającej do nowego oznakowania, skoro w chwili zdarzenia znaku A-18b, nie było. Długość takiego postępowania nie może pozbawiać użytkowników dróg prawa do*

właściwego oznakowania w czasie, w którym korzystają oni z drogi, a także do ochrony prawnej, poprzez odpowiedzialność odszkodowawczą zarządcy, który profesjonalnie zajmuje się utrzymaniem wszystkich dróg krajowych.

W treści orzecznictwa można znaleźć również informację, że [38]: (...) brak jest w przepisach prawa przepisu, który wykazywałby konkretnie, w jakiej częstotliwości należy dokonywać badania/analizy konieczności stosowania znaków A-18b – tak w zakresie kontaktowania się ze służbami leśnymi, jak również w zakresie innych metod, np. analiz statystycznych dotyczących wypadków drogowych.

Z orzecznictwa wynika również, że wprowadzenie zbyt dużej liczby znaków A-18b także jest błędnym oznakowaniem [39]: Zarządca drogi nie może zatem dowolnie stawiać tego znaku drogowego. Doprowadziłoby to bowiem do dezorganizacji ruchu drogowego gdyby na każdym „leśnym odcinku drogi” na wszelki wypadek stawiać znak ostrzegawczy przed zwierzyną leśną.

Zdarzenia drogowe ze zwierzętami dzikimi mogą wystąpić na każdym odcinku drogi, znane są m. in. wędrowki łosi przez centralne obszary m. st. Warszawy. Oznakowanie takie powinno się pojawiać tylko i wyłącznie w miejscach o zwiększonym zagrożeniu, co podkreślono w trafnej analogii w wyroku [40]: chcąc stawiać znak A-18b w każdym miejscu, gdzie pojawiły się dziki bądź inne dzikie zwierzęta należałoby ich postawić na tyle dużo, że straciłyby one swój ostrzegawczy charakter. Sąd II instancji za w pełni adekwatne uznał przy tym przedstawione w apelacji porównanie do stosowania znaku A-17 „dzieci”, gdyż wprawdzie niewątpliwie dzieci mogą pojawić się na każdej drodze w obrębie miasta, to znak ostrzegawczy stosowany jest wyłącznie w miejscach szczególnie przez dzieci uczęszczanych, tj. w pobliżu szkół, miejsc zabaw itp.

Analizując przedstawione w wyrokach dane liczbowe o zdarzeniach drogowych i ich przestrzennym rozmieszczeniu sporządzono zestawienie przedstawione w tabeli 2. Dane te są częściowe (autor nie miał dostępu do akt poszczególnych spraw) i dotyczą różnych długości analizowanych odcinków dróg oraz różnych okresów, określono więc

liczbę zdarzeń ze zwierzętami na rok oraz gęstość zdarzeń (liczbę zdarzeń ze zwierzętami na rok na jednostkę długości drogi).

Z analizy nielicznego orzecznictwa sądów zawierającego dane o liczbie zdarzeń drogowych można ostrożnie wnioskować, że sąd orzekł o potrzebie stosowania znaków A-18b, gdy liczba zdarzeń w danej miejscowości wynosiła powyżej 5 na rok (brak jest danych o wielkości miejscowości) lub liczba zdarzeń na kilometr drogi przekraczała 1 zdarzenie na rok.

## Metodyka identyfikacji miejsc wymagających oznakowania i oceny oznakowania

Ze względu na rozbieżne orzecznictwo sądów w zakresie obowiązków zarządców dróg oraz organów zarządzających ruchem w zakresie badania zagrożenia ze strony zwierząt dziko żyjących zaleca się, aby zarówno podczas sporządzania projektów organizacji ruchu, jak i okresowo w okresie funkcjonowania danej organizacji ruchu, dokonywać analiz w tym zakresie. Choć wymaganie to nie jest jednoznacznie wskazane przepisami prawa, to dla zabezpieczenia w przypadku wystąpienia ewentualnych roszczeń warto pozyskiwać informacje o zagrożeniach ze strony zwierzyny od jednostek administrujących lasami – jednostek Lasów Państwowych, lasów miejskich, parków narodowych itp. Oczywiście konieczna jest również analiza zdarzeń drogowych z dostępnych baz, w szczególności bazy SEWiK.

Warto również zwrócić uwagę, na mało znany fakt, że nawet duże miasta są objęte zasięgiem terytorialnym jednostek Lasów Państwowych, np. Warszawa położona jest w obszarze nadleśnictw Celestynów, Chojnów, Drewnica oraz Jabłonna. Nie jest określone, w jakich przypadkach zalecane jest wystąpienie o dane dotyczące zagrożenia ze strony dziko żyjących zwierząt. Z doświadczenia autora wynika, że zwierzęta dzikie w niektórych dzielnicach Warszawy są spotykane nawet w oddaleniu od kompleksów leśnych.

Wyznaczenie odcinków dróg o zwiększonym zagrożeniu ze strony zwierząt dziko żyjących powinno się opierać na informacjach od ww. jednostek, przy czym należy zwerifikować, czy są to odcinki do objęcia oznakowaniem, czy odcinki, na których zwierzęta często przekraczają jezdnię. Jeśli to drugie, to odcinek objęty oznakowaniem powinien być dłuższy o odległości wskazane w rozporządzeniu [3] jako właściwe dla danej prędkości odległości umieszczania znaków ostrzegawczych.

Analizę danych o zdarzeniach drogowych należy przeprowadzić jako analizę szczegółową, wykorzystującą liczby zdarzeń typu „najechanie na zwierzę” i wyróżniając odcinki, gdzie różni się ono istotnie od zagrożenia na pozostałych odcinkach dróg. W toku analizy należy wyznaczyć gęstość zdarzeń wyrażoną w zdarzeniach na kilometr drogi na rok

Tabela 2. Wskaźniki liczby zdarzeń ze zwierzętami w zależności od orzecznictwa sądów

Sprawa	Liczba zdarzeń na rok	Liczba zdarzeń na rok na km	Czy znak A-18b potrzebny?
Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 15 listopada 2012 r. I ACa 518/12 (LEX nr 1267375)	5,33	b. d. *	TAK
Wyrok Sądu Okręgowego w Sieradzu z dnia 8 maja 2019 r. I Ca 133/19 (LEX nr 2682844)	6,66	b. d. **	NIE
Wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 6 października 2016 r. III Ca 1172/16 (LEX nr 2151806)	2	0,4	NIE
Wyrok Sądu Okręgowego w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 18 lipca 2013 r. II Ca 436/13 (LEX nr 1852798)	2,04	0,682	NIE
Wyrok Sądu Okręgowego w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 7 września 2017 r. II Ca 504/17 (LEX nr 2447854)	2,16	1,08	TAK

\* – 4 zdarzenia w jednej miejscowości w ciągu 8 miesięcy

\*\* – droga łącząca 2 miejscowości, których nazwy zostały w wyrokach zanonimizowane

dla kolejnych odcinków. Po określeniu odcinków zagrożonych należy je oznakować z zachowaniem wymaganych odległości znaku ostrzegawczego od tego odcinka.

Odrębnym zagadnieniem jest sprawdzenie rozmieszczenia znaków względem skrzyżowań, aby nie występowały sytuacje, że kierujący wyjeżdżający z drogi bocznej nie minął znaku ostrzegawczego. W przypadku, gdy odcinek objęty ostrzeżeniem jest dłuższy niż 500 m, stosuje się tabliczki T-2, wskazujące długość odcinka objętego ostrzeżeniem. Jest to sytuacja bardzo częsta. Należy zwrócić jednak uwagę, że spotykane na niektórych drogach ostrzeżenia z tabliczką wskazującą długość odcinka ponad 40 km nie spełniają swojej roli. Informacje w pamięci krótkotrwałej, a w takiej pamięci zapamiętywane są mijane znaki drogowe, są przechowywane przez człowieka przez mniej niż 60 sekund. Przy prędkości 90 km/h (25 m/s) w czasie takim pojazd przejeżdża 1500 m. Podczas rozmieszczania znaków w projekcie organizacji ruchu należy mieć również świadomość tej cechy ludzkiej pamięci.

Inny sposób postępowania należy zastosować w przypadku dokonywania oceny istniejącej organizacji ruchu pod kątem zgodności z obowiązującymi przepisami. Taka sytuacja ma miejsce w przypadku sporządzania opinii biegłego na potrzeby sądu, zwykle w przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego. W takim przypadku należy ograniczyć się do sprawdzenia przesłanek wymienionych w rozporządzeniu [3] – duża liczba zwierząt w lesie, obecność szlaku migracji zwierząt, częstość przekraczania drogi na podstawie dostępnych w sprawie dowodów. Należy również zapoznać się z danymi historycznymi dotyczącymi zdarzeń drogowych ze zwierzętami, gdyż ich zaistnienie jest powiązane z obecnością zwierząt na drodze. Następnie ocenić, czy w miejscach, gdzie spełnione są przesłanki do ustawienia znaku, znaki te były ustawione. Analiza powinna dotyczyć miejsca zdarzenia, a nie większego obszaru, co zostało podkreślone w wyroku sądu [41]: *Powodowie nie wykazali, że okolice fragmentu autostrady, na której nastąpił wypadek przecinał szlak migracyjny dzikich zwierząt, ani że dochodziło tam już wcześniej do zdarzeń drogowych z ich udziałem. Dowodu potwierdzającego te okoliczności nie stanowią informacje o wypadkach z udziałem dzikich zwierząt mające miejsce na zupełnie innych drogach przebiegających przez inne miejscowości.*

## Podsumowanie

Podsumowując, można stwierdzić, że brak jest w Polsce jednolitej metodyki ustalania odcinków dróg oznakowanych znakami A-18b. Biorąc pod uwagę wzrost liczby takich zdarzeń oraz niejednoznaczne, dające pole do różnych interpretacji sformułowania w przepisach, powstaje na tym tle wiele sporów, które mają swój finał w sądzie. Orzecznictwo w takich sprawach jest rozbieżne, co tym bardziej komplikuje zagadnienie. W opinii autora zasadne jest opracowanie jednolitej w skali kraju metodyki oceny ryzyka związanego ze zderzeniem ze zwierzętami i wdrożenie jej na drogach wszystkich kategorii. Zasadne byłoby również uporządkowanie przepisów, aby w jednoznaczny sposób wskazać obowiązki zarządcy drogi i organu zarządzającego ruchem

oraz innych jednostek, aby uniknąć interpretacji przepisów rozszerzających ich zadania poza określone literą prawa. Poziom ryzyka związanego ze zderzeniem ze zwierzęciem powinien być tak dobrany, aby znaki A-18b były umieszczone w tych miejscach, gdzie zagrożenie ze strony zwierzyny jest ponadprzeciętne. W przeciwnym przypadku nie będą one spełniały swojej funkcji. Obecnie istnieją zarządy dróg, które około 2/3 długości swoich dróg oznakowały znakami A-18b, co prowadzi do deprecjacji tych znaków.

Zasadne jest również uszczegółowienie działań w zakresie oceny zagrożeń związanych z obecnością dzikiej zwierzyny w sąsiedztwie drogi podczas kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (tzw. inspekcji) oraz audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego i rozszerzenie tych procedur na drogi niższych kategorii.

Autor zachęca również do zapoznania się z całymi wyrokami sądów wymienionymi w bibliografii, gdyż ze względu na ograniczenia wydawnicze przytoczono jedynie ich niewielkie fragmenty.

*Artykuł opracowano w ramach XIII Międzynarodowej Konferencji GAMBIT 2020. Dofinansowano z programu „Doskonała nauka” Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego.*

## Bibliografia

- [1] System Ewidencji Wypadków i Kolizji – [www.sewik.pl](http://www.sewik.pl), data dostępu 21.07.2020
- [2] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 2310)
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.)
- [4] Hasiewicz J., *System zarządzania ruchem na drogach w Polsce*, „Monografie Prawnicze”, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa, 2016
- [5] *Badania wpływu urządzeń ekoinfrastruktury dla zwierząt dziko żyjących na bezpieczeństwo ruchu drogowego* (Rob Smits, Janusz Bohatkiewicz, Maciej Hałucha, Krakowskie Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2019)
- [6] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tj. Dz. U. z 2017 r. poz. 784)
- [7] Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 6 z późn. zm.)
- [8] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 stycznia 2003 r. w sprawie stanowisk, stopni służbowych oraz zasad wynagradzania w Służbie Leśnej (Dz. U. Nr 11, poz. 123)
- [9] Zarządzenie nr 84 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z dnia 30 grudnia 2004 r. w sprawie organizacji przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków w Lasach Państwowych (B. I. LP z 2004 r. Nr 12, poz. 87)
- [10] Ustawa z dnia 13 października 1995 r. – Prawo łowieckie (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 67 z późn. zm.)
- [11] Rakoczy B., Stec R., Woźniak A., *Prawo łowieckie. Komentarz*, wyd. LEX, 2014
- [12] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 470 z późn. zm.)
- [13] Gaca S., Suchorzewski W., Tracz M., *Inżynieria ruchu drogo-*

- wego. *Teoria i praktyka*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 2008, 504 s. ISBN 978-83-206-1888-4
- [14] Zarządzenie Nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP z 2015 r. poz. 85 z późn. zm.)
- [15] <http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/>, dostęp 20.07.2020
- [16] Czerniak A., Tyburski Ł., *Zdarzenia drogowe z udziałem zwierzęcy, „Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich”, PAN Oddz. w Krakowie, 2/2011*
- [17] Tereszkievicz K., Choroszy K., *Analiza zdarzeń drogowych z udziałem zwierząt w Polsce w latach 2006–2015, „Autobusy” 12/2016*
- [18] Kulińska E., Wojtynek L., Budzik R., Kulińska K., *Wypadki z udziałem zwierząt w transporcie drogowym i kolejowym w Polsce, „Autobusy” 6/2017*
- [19] Bukala B., Tereszkievicz K., *Zdarzenia z udziałem zwierząt na drogach województwa podkarpackiego, ich skutki i możliwości ograniczania, „Logistyka” 6/2014*
- [20] Bukala B., Tereszkievicz K., *Czynniki determinujące występowanie zdarzeń drogowych z udziałem zwierząt na terenie województwa podkarpackiego, „Logistyka” 3/2014*
- [21] Czarnecka W., *Prędkość i jej wpływ na wypadki na drogach z udziałem zwierząt, „Budownictwo i Architektura” 15(1) (2016)*
- [22] Borowska S., *Śmiertelność zwierząt na drogach w Polsce, WWF, 2010*
- [23] Kustusz K., Wuczyński A., *Śmiertelność zwierząt na drogach w Polsce w roku 2016, Wrocław, 2017*
- [24] Kurek R., *Przejścia dla zwierząt przy drogach – rozwiązania optymalne oraz doświadczenia i problemy w zakresie projektowania, cz. 1, „Nowoczesne Budownictwo Infrastrukturalne” 05-06/2011*
- [25] Kurek R., *Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach, 2010*
- [26] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 10 stycznia 2013 r. I ACa 717/12, LEX nr 1267188
- [27] Wyrok Sądu Rejonowego w Brzesku z dnia 31 stycznia 2018 r. I C 531/16, LEX nr 2564362
- [28] Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 stycznia 2005 r. II CK 363/04, LEX nr 301777
- [29] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 15 listopada 2012 r. I ACa 518/12, LEX nr 1267375
- [30] Wyrok Sądu Okręgowego w Lublinie z dnia 6 lipca 2017 r. II Ca 105/17, LEX nr 2389047
- [31] Wyrok Sądu Okręgowego w Gliwicach z dnia 1 lipca 2015 r. III Ca 590/15, LEX nr 1830730
- [32] Wyrok Sądu Okręgowego w Sieradzu z dnia 8 maja 2019 r. I Ca 133/19, LEX nr 2682844
- [33] Wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 6 października 2016 r. III Ca 1172/16, LEX nr 2151806
- [34] Wyrok Sądu Okręgowego w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 18 lipca 2013 r. II Ca 436/13, LEX nr 1852798
- [35] Wyrok Sądu Okręgowego w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 7 września 2017 r. II Ca 504/17, LEX nr 2447854
- [36] Wyrok Sądu Rejonowego w Gorlicach z dnia 19 września 2016 r. I C 336/14, LEX nr 2245297
- [37] Wyrok Sądu Rejonowego w Gorlicach z dnia 7 marca 2016 r. I C 127/14, LEX nr 2042158
- [38] Wyrok Sądu Okręgowego w Słupsku z dnia 15 maja 2018 r. I C 325/14, LEX nr 2504961
- [39] Wyrok Sądu Rejonowego w Kwidzynie z dnia 29 czerwca 2017 r. I C 182/17, LEX nr 2356589
- [40] Wyrok Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 19 września 2014 r. II Ca 1442/13, LEX nr 2000857
- [41] Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 19 grudnia 2016 r. II C 368/15, LEX nr 2317954

## Z serwisu GDDKiA

### Co się dzieje na budowie drogi ekspresowej S3 na odcinku Kazimierz – Lubin Północ?

Wykonawca 14-kilometrowego odcinka S3 pomiędzy Kaźmierzowem, a Lubinem Północ realizuje prace na wielu frontach, m.in. prowadzi roboty mostowe, branżowe oraz przy układaniu nawierzchni.

Wykonano już wiele prac poprawkowych nieprawidłowo wykonanych elementów robót drogowych, przez pierwotnego wykonawcę – konsorcjum firm Salini Polska, Salini Impregilo, Todini Construzioni Generali oraz Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjno-Budowlanych Export-Pribex

Na różnych odcinkach trasy głównej wykonywana jest podbudowa lub układana nawierzchnia. Prowadzone roboty mostowe skupiają się w większości na pracach wykończeniowych i związane są m.in. z kosmetyką betonu, przygotowywaniem/profilowaniem stożków pod umocnienie, betonowaniem murków oporowych stożków czy spoinowaniem desek gzymsowych. Wykonane zostały prace związane z montażem fundamentów pod słupy oświetleniowe w rejonie ronda Polkowice Północ. Realizowane są roboty przy zasilaniu oraz oświetleniu na węźle Lubin Północ. Trwają roboty ziemne oraz wykonywane są warstwy konstrukcyjne zbiorników retencyjnych. Umocniono wyloty kanałów i przykanalików do rowów na części trasy głównej. Trwa umacnianie skarp wykopów poprzez gwoździowanie.

Prace realizowane są na wszystkich możliwych frontach

robót. Obecny wykonawca, firma MOTA Engil dąży, aby do końca roku udostępnić kierowcom co najmniej jedną jezdnię trasy głównej pomiędzy węzłami Lubin Północ a Polkowice.

02.10.2020



S3 trasa główna (fot. GDDKiA / Michał Soroko)