


Witold Górny*

 orcid.org/0000-0001-6772-3789

Estetyzacyjna rola prawa administracyjnego w kształtowaniu krajobrazu kulturowego – wybrane zagadnienia

Aesthetic role of administrative law in shaping the cultural landscape – selected issues

Słowa kluczowe: znaki drogowe, działania bezpośrednio zobowiązujące, formy działania administracji publicznej, estetyka prawa, nietekstualia

Key words: road signs, directly applicable activities, forms of activity of public administration, aesthetics of law, non-textual items

1. WSTĘP

Znaki drogowe są stałym elementem krajobrazu, towarzyszącym nam już od początkowych lat życia. Jednymi z pierwszych informacji poznawanych w procesie edukacji przedszkolnej i szkolnej są podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak choćby znaczenie poszczególnych kolorów świateł drogowych czy też sposób postępowania przy przechodzeniu przez przejście dla pieszych. Przystępna, bo dostosowana do wieku oraz możliwości percepcyjnych odbiorców, forma komunikatów odnoszących się do właściwego zachowania się na drodze, powielana następnie w postaci nieskierowanej do wszystkich, acz niewątpliwie powszechnej edukacji w tym zakresie, związanej z uzyskiwaniem uprawnień do kierowania pojazdami, powoduje, że nauka zasad ruchu drogowego jest w istocie jednym z pierwszych kursów prawniczych, jakiemu poddawani są członkowie społeczeństwa. Z uwagi na powszechność tego rodzaju edukacji oraz podstawowy charakter wpajanych w jej toku informacji, prawniczność zasad ruchu drogowego, w tym prawny wymiar otaczających nas znaków drogowych, jest często niedostrzegana lub marginalizowana. Owa swoista trywializacja tej materii dotyczy zresztą nie tylko zwykłych – niezwiązanych zawodowo z prawem uczestników ruchu drogowego, ale także przedstawicieli

1. INTRODUCTION

Road signs constitute an established feature of the landscape which accompanies us from our early childhood. Among the first chunks of knowledge gained in the process of pre-school and school education there are basic road safety rules, such as: the meaning behind the colours of traffic lights or the correct road crossing behaviour. The intelligible, i.e. adjusted to receivers' age and perceptive capabilities, form of messages regarding the appropriate behaviour on the road, which is then repeated to a selected target group of vehicle drivers, although undeniably being part of general education, in fact turns the learning of road safety rules into one of the first courses in law imposed on society members. Due to the universality of this kind of education and the rudimentary nature of the knowledge instilled in this process, the legal character of road safety rules, including the significance of ubiquitous road signs, is often overlooked or marginalised. That peculiar trivialisation of those matters is characteristic not only of average road users – who are not professional lawyers – but also of representatives of administrative law scholars and practitioners, thus those who deal with the provisions of the Traffic Code, among other things. The fact of putting too little emphasis on the legal nature of road

* doktorant w Katedrze Prawa Administracyjnego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego

* *PhD candidate at the Department of Administrative Law at the Faculty of Law and Administration of the Jagiellonian University*

Cytowanie / Citation: Górny W. The aesthetic face of road signs – that is the relationships between the aesthetics of law and directly applicable activities of public administration in the organisation of road traffic. *Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation* 2019;59:25-34

Otrzymano / Received: 15.11.2018 • **Zaakceptowano / Accepted:** 16.03.2019

doi:10.17425/WK59LAW

Praca dopuszczona do druku po recenzjach

Article accepted for publishing after reviews

nauki prawa administracyjnego, a więc gałęzi obejmującej między innymi regulacje prawa o ruchu drogowym. Nieakcentowanie prawnego wymiaru znaków drogowych przejawia się w doktrynie prawa administracyjnego bardzo ograniczoną liczbą publikacji poświęconych ich administracyjnoprawnej istocie. Relatywnie niewiele jest opracowań uwypuklających szczególny charakter znaków drogowych, jako specyficznej, atypowej formy działania administracji publicznej, mogącej budzić uzasadnione wątpliwości naukowe i interpretacyjne (np. co do instrumentów ochrony prawnej jej adresatów).

Celem podejmowanych w niniejszej pracy rozważań jest przeprowadzenie analizy zagadnienia znaków drogowych w zestawieniu z – nabierającą coraz większego znaczenia w polskim dyskursie filozoficznoprawnym – koncepcją estetyki prawa [12, s. 18–21]. Takie nietypowe, nieco kontrowersyjne ujęcie problematyki z pozoru trywialnych znaków drogowych pozwoli na dostrzeżenie w tej formie działania administracji publicznej nowych wymiarów i wartości normatywnych. Prowadzony w oparciu o metodę analizy normatywnej i doktrynalnej wywód, uzupełniony elementami analizy przypadku, obejmował będzie kolejno: krótki opis administracyjnoprawnego charakteru znaków drogowych na tle ogólnego zarysu systemu prawa o ruchu drogowym oraz zestawienie tego pojęcia z dwoma wymiarami estetyki prawa, a więc odpowiednio z estetyką prawa w ujęciu wewnętrznym oraz z prawem jako narzędziem estetyzacji [9, s. 35–50].

2. ZNAKI DROGOWE JAKO SPECYFICZNA FORMA DZIAŁANIA ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ

Znaki drogowe stanowią przejaw działania administracji publicznej (najczęściej samorządowej) wpisujący się w szerszy kontekst prawa o ruchu drogowym, jako wyodrębnionej w obszarze prawa administracyjnego grupy norm prawnych odnoszących się do kompleksowego uregulowania zasad i mechanizmów poruszania się pojazdów oraz pieszych po drogach publicznych [11, s. 11]. Całokształt regulacji prawa o ruchu drogowym związany jest z postanowieniami ustawy Prawo o ruchu drogowym (dalej: p.r.d.) [24] oraz doprecyzowujących ją aktów wykonawczych. Określone w przywołanych aktach normatywnych, prawa i obowiązki uczestników ruchu drogowego są w nich zarysowane w specyficzny – trojaki sposób, obejmujący normy ustawowe oraz odpowiednio generalne i indywidualne akty bezpośrednio zobowiązujące.

Pierwszą z metod regulacji, przy pomocy której ustawodawca statuuje prawa i obowiązki uczestników ruchu drogowego, są tzw. zakazy i nakazy ustawowe [3, s. 101–104], poprzez które następuje generalne oraz abstrakcyjne sformułowanie fundamentalnych norm prawnych odnoszących się do organizacji ruchu drogowego. Przy wykorzystaniu tej techniki następuje więc przede wszystkim wyrażenie pryncypiów prawa o ruchu drogowym, w tym jego podstawowych zasad, jak choćby

signs is reflected in the doctrine of administrative law by a remarkable scantiness of publications dedicated to the administrative significance of road signs. There are relatively few works which add prominence to the special nature of road signs as a specific, non-typical form of public administration's activity which may possibly be burdened with justified scientific and interpretive doubts (e.g. regarding the legal protection instruments available to its addressees).

The aim of the deliberations presented in this paper is the analysis of the issue of road signs in juxtaposition with the concept of law aesthetics – the concept which is becoming increasingly important in the Polish philosophical and legal discourse [12, p. 18–21]. Such an unconventional, slightly controversial, approach to the problem of seemingly trivial road signs will point to new aspects and normative values in this form of public administration's activity. The arguments presented on the basis of the normative and doctrinal analysis, complete with elements of case study, will successively involve: a brief description of the administrative and legal nature of road signs against the general background of the Traffic Code and the juxtaposition of this notion with two aspects of law aesthetics, i.e. law aesthetics from the internal perspective and the law as an instrument of aestheticization, respectively [9, p. 35–50].

2. ROAD SIGNS AS A SPECIFIC FORM OF PUBLIC ADMINISTRATION'S ACTIVITY

Road signs are a manifestation of public administration's (mostly self-government administration's) activity within a broader context of the Traffic Code considered as a group of legal norms separated from the area of administrative law pertaining to the comprehensive regulation of the rules and mechanisms of vehicle and pedestrian traffic on public roads [11, p. 11]. The entirety of the Traffic Code regulations is connected with the provisions of the Act on Road Traffic (further referred to as the 'ART') [24] and the executive acts which define it in more detail. Specified in the said normative acts, the rights and obligations of road traffic participants are outlined therein in a specific, threefold way, including: statutory norms, general and individual directly binding acts.

The first of the regulatory methods, which is used by the legislator to establish the rights and obligations of road traffic participants, constitutes the so-called statutory prohibitions and orders [3, p. 101–104] which partake in the general and abstract formulation of fundamental legal norms referring to the organisation of road traffic. Thus, with the utilisation of this technique, first and foremost, the principles of the Traffic Code are expressed, including its basic rules, such as the rules of pedestrian traffic (the ART, Art. 11–14), rules of the right-hand traffic (the ART, Art. 16, item 1) or safe speed limits (the ART, Art. 19). Essentially, the legislator employs the method of statutory prohibitions and or-

zasad ruchu pieszych (art. 11–14 p.r.d.), zasady ruchu prawostronnego (art. 16 ust. 1 p.r.d.) czy też zasady bezpiecznej prędkości (art. 19 p.r.d.). Istotą zastosowania przez ustawodawcę metody zakazów i nakazów ustawowych jest brak konieczności dodatkowej konkretyzacji wyrażonych w tekście aktu normatywnego norm prawnych. Formułując nakaz lub zakaz ustawowy prawodawca dokonuje jednoznacznego i wyczerpującego unormowania sposobu postępowania, do którego wszystkie podmioty uczestniczące w ruchu drogowym są zobowiązane pod rygorem zastosowania wobec nich przez uprawniony organ kontroli ruchu drogowego stosownych sankcji (np. grzywny w drodze mandatu karnego) [11, s. 11–12].

Zasadniczo odmiennym modelem regulacji są w tym kontekście tzw. działania bezpośrednio zobowiązujące [19, s. 219–226] (lub – inaczej mówiąc – działania tworzące konkretne sytuacje dla obywateli [15, s. 99–102]). Stanowią one specyficzną formę działania organów administracji publicznej [10, s. 377–382], w której konkretyzacja normy prawa administracyjnego dokonuje się poprzez władcze działanie kompetentnego organu administracji publicznej, dokonywane z pominięciem administracyjnego postępowania jurysdykcyjnego. Jeżeli adresatami owego działania są nieoznaczeni co do tożsamości uczestnicy ruchu drogowego, którzy znaleźli się w określonej sytuacji faktycznej (w określonym miejscu i czasie), stanowi ono generalny akt bezpośrednio zobowiązujący, którego typowymi przykładami w przestrzeni prawa o ruchu drogowym są znaki drogowe lub sygnały świetlne. Jeśli zaś adresat działania organu administracji publicznej jest w danej sytuacji dookreślony tożsamościowo, aktywność organu realizuje przesłanki indywidualnego aktu bezpośrednio zobowiązującego, do którego w obszarze prawa o ruchu drogowym zaliczają się przede wszystkim jednoznacznie ukierunkowane polecenia i sygnały dawane przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli.

Stanowiące przedmiot podejmowanej na łamach niniejszego opracowania analizy znaki drogowe stanowią więc dokonywane w oparciu o wyraźną normę kompetencyjną zawartą w ustawie, atypowe (bo niestanowiące aktu administracyjnego *sensu stricto*) działania organu administracji publicznej, zaliczające się do tzw. generalnych działań bezpośrednio zobowiązujących [12, s. 1–2]. Istotą prawnego charakteru znaków drogowych jest związanie ich adresatów – od momentu znalezienia się przez nich w zasięgu obowiązywania znaku – treścią zawartych w nim norm prawnych, pod rygorem bezpośredniego i natychmiastowego podjęcia przez odpowiedni organ administracji publicznej (np. właściwy organ kontroli ruchu drogowego), stosownych środków egzekucji administracyjnej [10, s. 379]. Typowymi formami tak rozumianych znaków (i sygnałów) drogowych są: znaki drogowe pionowe w postaci tarcz oraz tablic z napisami lub symbolami; znaki drogowe poziome w postaci linii, napisów i symboli umieszczonych na nawierzchni drogi; sygnały świetlne nadawane przez sygnalizatory oraz sygnały dźwiękowe lub wibracyjne wysyłane przez urządzenia umieszczone na drodze [26].

ders because it does not require additional specification of legal norms expressed in the text of a normative act. Formulating a statutory order or prohibition, the legislator unambiguously and comprehensively normalizes the procedure which binds all road traffic participants under pain of appropriate sanctions (e.g. a fine by way of penalty notice) that may be imposed on them by a competent road traffic control authority [11, p. 11–12].

A fundamentally different regulatory model is represented in this context by the so-called directly binding measures [19, p. 219–226] (or – in other words – measures creating specific situations for citizens [15, p. 99–102]). They constitute a specific form of activity of public administration organs [10, p. 377–382], where the translation of these administrative law norms into detailed provisions is made through an authoritative activity of a competent organ of public administration, without administrative proceedings in court. If that activity targets road traffic participants of no individual identity who happened to be present in a particular situation (at a particular place and time), it constitutes a general directly binding act which is mostly represented within the field of the Traffic Code by road signs and light signals. However, if the addressee of that activity of a public administration organ is individually identified in a particular situation, the organ performs on the grounds of an individual directly binding act which, within the field of the Traffic Code, includes – first and foremost – unambiguously targeted orders and signals given by people directing the traffic or authorised to control the traffic.

As the subject matter of the analysis in this paper, road signs – functioning through the expressed empowering measure provided for in the act of law – are therefore an unconventional (since they do not constitute a *sensu stricto* administrative act) form of activity of a public administration organ, falling under the category of the so-called general directly binding measures [12, p. 1–2]. Essentially, the legal nature of road signs lies in an attempt to bind their addressees – from the moment they are within a road sign application range – with the wording of the legal norms contained in those road signs under pain of appropriate administrative control measures undertaken directly and immediately by a competent organ of public administration (e.g. a competent road traffic control authority) [10, p. 379]. The following are typical forms of such road signs (and signals): vertical road signs in the form of discs and boards with text or symbols; horizontal road marks in the form of lines, text and symbols on road surface; light signals given by signalling devices; and sound or vibration signals given by road(side) devices [26].

3. TWO MEANINGS OF ROAD SIGNS AS A MANIFESTATION OF ADMINISTRATIVE LAW AESTHETICS

Among the diverse philosophical and legal theories drawing attention to various connections between phi-

3. DWOJAKIE ZNACZENIE ZNAKÓW DROGOWYCH JAKO PRZEJAWU ESTETYKI PRAWA ADMINISTRACYJNEGO

Wśród rozmaitych teorii filozoficzno-prawnych, kładących nacisk na różnorakie związki filozofii oraz prawa, w ostatnim dziesięcioleciu na szczególną uwagę w polskim dyskursie prawniczym zasługuje koncepcja estetyki prawa, rozwinięta i spopularyzowana w doktrynie przez gdańską szkołę teorii i filozofii prawa (szczególne zasługi należy w tym kontekście przypisać odpowiednio dr. hab. Kamilowi Zeidlerowi, prof. UG w zakresie rozważań teoretyczno-prawnych oraz prof. dr. hab. Jerzemu Zajadłowi w obszarze refleksji filozoficzno-prawnej). Podstawowym założeniem filozoficznym odnoszącym się do tej koncepcji jest teza trafnie skondensowana przez J. Zajadłę, który zestawiając cechy prawa w ujęciu pozytywnym, traktując je jako materię postulatywnie pewną (*certa*), spisana (*scripta*), ścisła (*stricta*) oraz uprzednią (*praevia*) z klasycznymi – odpowiadającymi tym przymiotnikom – działami filozofii w postaci kolejno: ontologii, epistemologii, logiki i etyki, zadał pytanie, czy prawo nie powinno aby odpowiadać także i ostatniej, piątej części filozofii – estetyce, a zatem, czy nie powinno być piękne (*pulchra*), rozstrzygając tym samym o wyodrębnieniu kategorii pojęciowej estetyki prawa [13, s. 17]? Refleksja na temat związków prawa i estetyki nie jest zresztą zagadnieniem zupełnie nowym. Wystarczy w tym kontekście wspomnieć chociażby G. Radbrucha, który już w latach 30. XX w., zestawiając oba te systemy, wskazywał, iż: „prawo może posługiwać się sztuką, a sztuka prawem. Podobnie jak wszystkie inne wytwory kultury prawo potrzebuje zmysłowego medium, które pozwala je wyartykułować: języka, gestu, togi, insygniów, symboliki, okazałej architektury. A zatem zmysłowe środki ekspresji prawa na równi z innymi tego rodzaju środkami podlegają ocenie estetycznej” [6, s. 116].

Dokonując kreatywnego, a równocześnie niezwykle systematycznego uporządkowania powstałych na przestrzeni kilku dekad polskich [14, 18] oraz zagranicznych [2, 20] rozważań naukowych w tym zakresie, K. Zeidler dokonał podziału materii estetyki prawa na trzy – powiązane ze sobą, acz kładące nacisk na odmienne akcenty tej relacji – bloki tematyczne. Posługując się zaproponowanym przez niego rozróżnieniem, rozważając związki estetyki oraz prawa można mówić o estetyce prawa w ujęciu zewnętrznym, estetyce prawa w ujęciu wewnętrznym oraz o prawie jako narzędziu estetyzacji [9, s. 35–50]. Rozwijając wyodrębnione w ten sposób pojęcia należy wyjaśnić, iż estetyka prawa w ujęciu zewnętrznym „zajmuje się przejawami prawa, inspiracjami prawniczymi, motywami prawnymi, symbolami, znakami itp., które były przedstawiane przez wieki w sztukach pięknych” [9, s. 51], jest zatem refleksją nad prawem jako impulsem do powstawania dzieł sztuki w ich „klasycznym” rozumieniu [5]. Estetyka prawa w ujęciu wewnętrznym traktuje samo prawo jako „artefakt” [13, s. 23]. Stanowi ona konsekwencję przeświadczenia,

philosophy and law, the last decade saw a special emphasis put in the Polish legal discourse on the concept of law aesthetics which was developed and popularised in the doctrine by Gdańsk school of the theory and philosophy of law (with the most credit to be given to dr. hab. Kamil Zeidler, Professor of the University of Gdańsk, in the scope of theoretical and legal deliberations and to prof. dr. hab. Jerzy Zajadło in the scope of philosophical and legal reflections). The main philosophical assumption relating to this concept is the thesis aptly condensed by J. Zajadło, who juxtaposed the features of law in the positive approach, treating it as matter which is postulatively certain (*certa*), written down (*scripta*), strict (*stricta*) and preexistent (*praevia*) with the classic fields of philosophy corresponding to those adjectives, successively represented by: ontology, epistemology, logics and ethics and who thus asked if law should not also correspond to the last, fifth, area of philosophy, i.e. aesthetics, and by the same token if it should not be beautiful (*pulchra*); thus he introduced the separate notional category of law aesthetics [13, p. 17]. By no means is the reflection on the links between law and aesthetics a brand new idea. It suffices to mention here at least G. Radbruch, who as early as in the 1930s, juxtaposing those two systems, demonstrated that: “law may use art and art may use law. Like any cultural artefact, law needs a sensory medium which renders its articulation possible: a language, gesture, gown, insignia, imagery and sumptuous architecture. Therefore, the sensory means of expression of law are subject to aesthetic evaluation on an equal footing with other means of that kind” [6, p. 116].

Making creative, and at the same time incredibly systematic, order in the scientific deliberations which appeared over the last few decades in this field in Poland [14, 18] and abroad [2, 20], K. Zeidler divided the matter of law aesthetics into three thematic blocks which are connected, but focused on different aspects of that relationship. Relying on the distinction proposed by him, for the purposes of deliberations on the connections between aesthetics and law we can distinguish: law aesthetics from the external perspective; law aesthetics from the internal perspective; and law as an aestheticization instrument [9, p. 35–50]. While developing the notions separated in that way, it should be explained that law aesthetics from the external perspective “deals with manifestations of law, legal inspirations, legal motives, symbols, signs, etc. which have been represented in the fine arts for centuries” [9, p. 51] and is therefore a reflection on law as an impulse for creation of works of art in their ‘classic’ understanding [5]. Law aesthetics from the internal perspective treats law itself as an ‘artefact’ [13, p. 23]. It stems from the presumption that “an activity which is strictly legal may be perceived and analysed as a creative activity, namely – it is possible to evaluate both an activity itself and its externalised effects from the point of view of aesthetics. (...) Thus, it means treating law itself as a medium of aesthetic values and, consequently,

iz „działalność *stricte* prawnicza może być postrzegana i badana jako działalność twórcza, czyli można zarówno samo działanie, jak i jego uzewnętrznione efekty oceniać z punktu widzenia estetyki. (...) Chodzi więc o potraktowanie samego prawa, jako nośnika wartości estetycznych i w konsekwencji jako źródła odpowiadających im przeżyć i ocen” [9, s. 57]. Trzeci wymiar estetyki prawa, a więc prawo jako narzędzie estetyzacji, traktuje normy prawne, jako instrumenty estetyzacji życia codziennego. Refleksja poświęcona temu ujęciu estetyki prawa „najczęściej dotyczy regulacji normatywnoprawnych odnoszących się do sztuki, ale nie tylko, bowiem obejmuje wszelkie sytuacje, w których normy prawne wyznaczają miejsce temu co estetyczne” [9, s. 75].

Bazując na zarysowanej w opisanym powyżej sposób systematyce rozważań w obrębie estetyki prawa oraz odnosząc ją do problematyki znaków drogowych, nie sposób nie zwrócić uwagi na fakt, iż te z pozoru trywialne i wyłącznie techniczne urządzenia ruchu drogowego stanowią przejaw co najmniej dwóch z jej wymiarów (choć niewykluczony jest także i trzeci).

a. Znaki drogowe jako sztandarowy przykład nietekstualistów w prawie

Motywy przewodnim rozważań na temat estetyki prawa w ujęciu wewnętrznym jest postrzeganie samego prawa jako artefaktu – nośnika materii wartościowej estetycznie. Z uwagi na fakt, iż co do zasady normy prawne dostępują materializacji w postaci tekstu pisanego, przedmiotem badań z zakresu estetyki prawa w ujęciu wewnętrznym są zazwyczaj teksty prawne, których konstrukcja, walory językowe oraz inne wartości w niektórych przypadkach przesądzają o ich doniosłości estetycznej. Przykładami takich aktów prawnych mogą być chociażby Konstytucja Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej [8] czy też Kodeks Napoleona [7]. Przy nieco wnikliwszej refleksji okazuje się jednak, że teksty pisane nie stanowią jedyne nośnika norm prawnych. Poza prawem spisany występuje – z biegiem czasu coraz bardziej zróżnicowana – gama nietekstualistów posiadających moc aktu prawnego. Klasycznym przykładem tego typu rozwiązania są mapy stanowiące immanentny element uchwalanych przez rady gmin miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie mniej sztandarowym przejawem „prawa obrazkowego” są także stanowiące przedmiot niniejszego opracowania znaki drogowe.

Komunikacja wizualna jest jednym ze znaków rozpoznawczych naszych czasów. Wszechobecność obrazów wspierana przez preferujący uproszczone formy wyrazu rozwój cyfrowy, powoduje, iż nietekstualia nabierają coraz większego znaczenia w wielu sferach otaczającego nas świata. Zasadniczą zaletą wizualizacji jest jej przystawalność do postępującej globalizacji. Odmienności językowe z natury rzeczy stanowią istotną barierę komunikacyjną, którą nie są obarczone komunikaty wizualne. Największą zaletą języka obrazów jest więc jego międzynarodowy charakter – „XX wiek doprowadził do integracji informacyjnej narodów i świata. Jednak, aby nawiązać

as a source of their corresponding impressions and evaluations” [9, p. 57]. The third aspect of law aesthetics – law as an instrument of aestheticization – treats legal norms as instruments for aestheticization of everyday life. Reflections on this approach to law aesthetics “often refer to normative and legal regulations pertaining to art, but not only; in fact, they involve all situations in which legal norms define the position of what is aesthetic” [9, p. 75].

Basing on the above-outlined systematics of deliberations on law aesthetics and applying it to the issue of road signs, it cannot be left unnoticed that those seemingly trivial and purely technical road traffic devices constitute a manifestation of at least two aspects of the issue (or possibly the third one as well).

a. Road signs as a quintessential example of non-textuals in law

The theme of the deliberations on law aesthetics from the internal perspective is about perceiving the same law as an artefact – a medium of aesthetically valuable matter. Due to the fact that, in principle, legal norms are materialised in the form of written text, the subject matter of studies of law aesthetics from the internal perspective usually involves legal texts with the structure, linguistic merits and other values which sometimes determine its aesthetic significance. To name some examples of such legal acts it suffices to mention the Constitution of the United States of America [8] or the Napoleonic Code [7]. Upon a slightly more detailed analysis, however, it emerges that written texts are not the only medium of legal norms. Besides the written law, there is an array of non-textuals which are becoming more and more diverse over the course of time and have the effect of a legal norm. A classic example of this kind of solution is found in maps – an inherent element of local spatial development plans accepted by communal councils. No less typical manifestation of ‘pictorial law’ is represented by road signs – the subject matter of this paper.

Visual communication is one of the defining characteristics of our times. Thanks to the ubiquity of images supported by digital development, which gives priority to simplified forms of expression, non-textuals are gaining more and more in significance in a plethora of spheres of the world around us. What comes as the principal advantage of visualisation is its suitability to the advancing globalisation. By their very nature, linguistic differences are a major barrier to communication, which is absent from visual messages. Thus, the biggest advantage of the pictorial language is its international nature – “the 20th century led to the informative integration of nations and the world. However, to establish contact with mass audience a bridge is necessary over the gap which divides communities. The bridge is constructed in the easiest way if the judgemental opinions are clear and illustrative” [4, p. 13]. Nevertheless, the clarity of message,

kontakt z masowym odbiorcą, trzeba przerzucić pomost ku zbiorowości. Pomost ten buduje się prościej, gdy przekazywane sądy są proste i obrazowe” [4, s. 13]. Preferowana przez język obrazowy jasność przekazu nie zawsze koresponduje jednak z realiami prawa. Uproszczone komunikaty, które doskonale sprawdzają się w codziennym życiu, często nie odpowiadają złożonej i wymagającej odpowiedniego stopnia precyzji strukturze norm prawnych. Powoduje to, iż prawo stanowi tę sferę stosunków społecznych, która relatywnie opornie poddaje się ekspansji komunikacji wizualnej [1]. Nie znaczy to jednak, że dokonujące się w tym obszarze zmiany omijają prawo. Przeciwnie, zarówno na płaszczyźnie jego stanowienia, jak i stosowania, a nade wszystko w obszarze działalności dydaktycznej oraz popularyzatorskiej w obszarze nauk prawnych, język obrazów jest narzędziem wykorzystywanym coraz częściej i coraz efektywniej [9, s. 129–138].

Znaczenie znaków drogowych, jako namacalnego dowodu na skuteczność zwizualizowanego – uproszczonego w stosunku do pełnej treści normy prawnej – przekazu normatywnego jest w opisanych okolicznościach nie do przecenienia. Wiele dekad udanego funkcjonowania prawa obrazkowego w prawie o ruchu drogowym oraz powszechna, ponadnarodowa znajomość jego znaczenia jednoznacznie przesądza, że w globalizującym się prawie jest miejsce na przekaz nietekstualny. Oczywistym jest, że nie wszystkie normy prawne można wyrazić w formie komunikatywnej prezentacji wizualnej. Złożoność niektórych stosunków prawnych praktycznie uniemożliwia skuteczne przeprowadzenie tego typu operacji. Nie zmienia to jednak faktu, iż istnieją sfery prawa (dotyczy to w szczególności prawa publicznego), w których przekaz nietekstualny może zastępować, a co najmniej skutecznie wspierać tradycyjne – językowe metody wyrazu. Wartym wyjątkowo wnikliwej analizy jest w tym kontekście etap stosowania prawa, w szczególności zaś proces uzasadniania rozstrzygnięć podejmowanych przez kompetentne do tego sądy lub organy. Wyjaśniający, komunikacyjny charakter uzasadnień orzeczeń sądowych lub decyzji administracyjnych czyni w pełni zasadnym podjęcie próby rozwijania – zapoczątkowanych przez znaki drogowe – dobrych praktyk w obszarze niewyłącznie tekstualnego wyrazu prawnego.

b. Znaki drogowe jako narzędzie kształtowania estetyki przestrzeni publicznej

Charakteryzując trzecie z wyróżnionych przez siebie ujęć estetyki prawa, a więc prawo jako narzędzie estetyzacji, K. Zeidler wskazał na siedem sfer normatywnych, w których w sposób szczególnie doniosły i wyraźny prawo oddziałuje na estetykę. Wymienionymi w tym kontekście materiałami ustawowymi są kolejno: wartości estetyczne języka polskiego, ochrona dziedzictwa kultury, urbanistyka, architektura, prawa twórców, obszar mediów i reklamy oraz twórczość artystyczna [9, s. 75–92]. Autor ów zauważa w tym kontekście, iż: „prawo może wpływać na estetyzację życia codziennego w trzech podstawowych

a feature prioritised by the pictorial language, does not always correspond to the realities of law. Simplified messages, which perfectly serve the needs of everyday life, often do not match the complex structure of legal norms which also requires the right level of precision. As a result, law is a sphere of social relations which is relatively resistant to the expansion of visual communication [1]. Yet, it does not mean that the changes occurring in this area are alien to law. On the contrary, both on the plane of law making and law executing, and even more so in the area of didactics and popularisation of jurisprudence, the language of images is an instrument used more and more frequently and with an increasing effectiveness [9, p. 129–138].

The significance of road signs as a tangible proof of the effectiveness of a visualised normative message – simplified in comparison to the full textual content of a legal norm – cannot be overestimated in the circumstances described above. A lot of decades of the successful functioning of pictorial law in the Traffic Code as well as the universal, transnational knowledge of its meaning clearly prejudice the existence of free space for non-textual messages in the globalising law. Obviously, not all legal norms can be expressed in the form of communicative visuals. The complexity of some legal relationships practically makes it impossible to perform this kind of operations with success. However, it does not change the fact that there are areas of law (in particular, it applies to public law) where a non-textual message may substitute, or at least effectively support, conventional (linguistic) methods of expression. What deserves a particularly detailed analysis in this context is the stage of application of law, especially the process of justifying the judgements made by competent courts or authorities. The explanatory, communicative nature of reasons for judgements or administrative decisions completely justifies making an attempt at developing good practices – initiated by road signs – in the scope of legal expression that is not only textual.

b. Road signs as an instrument for shaping public space aesthetics

Describing the third of the proposed distinct approaches to law aesthetics, i.e. law as an aestheticization instrument, K. Zeidler pointed to seven normative areas where law affects aesthetics in a particularly important and conspicuous way. The statutory matters specified here are as follows: aesthetic values of the Polish language; cultural heritage conservation; urban planning; architecture; rights of creators; media and advertisement; and creative art [9, p. 75–92]. The author observes at this point that: “law may affect aestheticization of everyday life in three basic dimensions. Firstly, legal norms may determine and promote certain aesthetic standards. (...) Secondly, legal norms may serve the purposes of protection and conservation of the existing aesthetic values (...). Thirdly, from the point of view of the oppressive function of law as

wymiarach. Po pierwsze, normy prawne mogą wyznaczać i promować pewne standardy estetyczne. (...) Po drugie, normy prawne mogą służyć ochronie i konserwacji wartości estetycznych już istniejących (...). Po trzecie, z punktu widzenia opresyjnej funkcji prawa jako instrument polityki może ono służyć do walki z określonymi wartościami estetycznymi” [9, s. 76].

Oddziałując we wszystkich trzech z tych wymiarów na otaczającą nas rzeczywistość, prawo posługuje się różnorodnymi – umocowanymi ustawowo – normatywnymi instrumentami estetyzacji. Wśród przykładowych narzędzi tego rodzaju można wymienić chociażby instytucje prawne pozwalające na budowę czy też decyzji o warunkach zabudowy, przewidziane odpowiednio w prawie budowlanym czy w prawie planowania i zagospodarowania przestrzennego [17, s. 481–493]. Podobnie instrumentalny charakter wobec wyeksponowanej przez K. Zeidlera funkcji prawa, jaką jest estetyzacja życia codziennego, pełnią znaki drogowe. Trudno jest mówić o estetyzacji przestrzeni publicznej bez odniesienia się do prawnej organizacji ruchu pojazdów i pieszych w obszarze estetycznie relewantnym. Odnosi się to w szczególności do estetyzującego oddziaływania prawa na przestrzeń publiczną dokonywanego się w obszarze prawnej ochrony materialnego dziedzictwa kultury w postaci zabytków nieruchomych o charakterze kolektywnym (m.in. historyczne zespoły urbanistyczne, historyczne zespoły ruralistyczne). Przewidziane w ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami [25] prawne formy ochrony zabytków w postaci wpisu do rejestru zabytków, wpisu na Listę Skarbów Dziedzictwa, uznania za pomnik historii, utworzenia parku kulturowego lub ustalenia ochrony w aktach planistycznych, nie realizowałyby w pełni swojej roli bez wsparcia ich odpowiednimi regulacjami z zakresu prawa o ruchu drogowym, materializowanymi przy pomocy bezpośrednio zobowiązujących działań administracji publicznej, a więc między innymi przy pomocy znaków drogowych. Kwestią bezdyskusyjną jest, iż estetyzacja nie stanowi podstawowej roli znaków drogowych. Ich głównym założeniem aksjologicznym jest bowiem zapewnianie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych odbywającego się na drogach publicznych. Nie zmienia to jednak faktu, że w sposób niebezpośredni, znaki drogowe oraz stanowiąca efekt ich wyznaczenia organizacja ruchu w wymierny sposób przyczyniają się do określenia estetycznego oraz funkcjonalnego oblicza objętego nimi obszaru.

Jaskrawy przykład tego typu zjawiska uwidocznił się w okresie kilku ostatnich lat na terenie krakowskiego Kazimierza. Ta niezwykle wartościowa historycznie (od 1978 r. Kazimierz wraz z Wawelem oraz obszarem Starego Miasta w Krakowie wpisany jest na listę Skarbów Dziedzictwa UNESCO) dawna dzielnica żydowska, wchodząca współcześnie w skład Dzielnicy I Stare Miasto, stała się w kilkunastu ostatnich latach jedną z największych atrakcji turystycznych Krakowa oraz wiodącym ośrodkiem życia kulturalnego miasta [16]. Historyczny, a zarazem rekreacyjny charakter Kazimie-

a political instrument, it can be used to fight certain aesthetic values” [9, p. 76].

Working on all of the three planes to wield impact on the reality around us, law employs various, statutorily grounded normative instruments of aestheticization. Among the exemplary instruments of this kind it is enough to mention the legal institutions of building permits or decisions on land development which are envisaged in the Building Law and in the Spatial Planning and Land Development Act, respectively [17, p. 481–493]. Likewise, road signs have the instrumental nature in the function of law exposed by K. Zeidler, i.e. aestheticization of everyday life. It is difficult to discuss aestheticization of public space without reference to the legal organisation of vehicle and pedestrian traffic in the aesthetically relevant area. Particularly, it refers to the aestheticizing impact of law on public space which is realised in the field of legal protection of cultural works in the form of collective historical immovables (e.g. historical urban complexes, historical rural complexes). Under the Act on the Protection and Care of Monuments [25] the legal forms of monument protection executed through: an entry into the register of historical monuments, entry into the List of Cultural Heritage Treasures, award of the historical monument status, creation of a cultural park or protection guaranteed in planning acts would not completely fulfil their role were they not supported by appropriate regulations from the field of the Act on Road Traffic implemented via directly binding acts of public administration, thus by means of road signs, among other things. What is beyond dispute is the fact that aestheticization is not the principal function of road signs. In fact, their main axiological objective is the provision of safety in vehicle and pedestrian traffic on public roads. Nevertheless, it does not change the fact that road signs and the traffic organisation arising from the meaning of road signs indirectly and measurably contribute to the definition of the aesthetic and functional image of the area within their application range.

For the past few years this phenomenon has become vividly conspicuous in the district of Kazimierz in Kraków. Having a remarkably high historical value (since 1978 Kazimierz together with Wawel Royal Castle and the Old Town in Kraków have been listed as UNESCO Heritage Treasures) and inhabited by the Jewish community in the past, the district is now part of District I Old Town and for over a dozen years it has been one of the biggest tourist attractions in Kraków and a leading cultural centre of the city [16]. Over the course of time the historical, but also recreational, nature of Kazimierz (a lot of historical monuments, cultural places, catering establishments) has found itself in collision with transit vehicle traffic on its roads, which is due to its central location in the city. To make matters worse, this part of the city faces also an increased late afternoon or weekend traffic congestion owing to journeys made by restaurant goers and people attracted to the local entertainment offer. As a result of

rza (duża liczba zabytków, miejsc kultury, lokali gastronomicznych) z biegiem czasu popadł w coraz większą kolizję z – wynikającym z centralnego w skali miasta umiejscowienia tego obszaru – tranzytowym ruchem pojazdów odbywającym się jego ulicami. Całości obrazu dopełnił także wzmożony ruch pojazdów dotykający tę część miasta w godzinach wieczornych oraz w weekendy, związany z dojazdem na teren Kazimierza użytkowników lokali gastronomicznych i miejsc rozrywki położonych w tej części miasta. Efektem opisanych zjawisk stały się nagminne problemy z dostępnością miejsc parkingowych na terenie Kazimierza (szczególnie dotkliwe dla jego mieszkańców) oraz zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wynikające ze współwystępowania na jego wąskich ulicach wzmożonego ruchu pieszych (w tym turystów) oraz nieprzystającego do parametrów dróg intensywnego ruchu samochodowego. Dostrzegając potrzebę uspokojenia sytuacji drogowej w przedmiotowym obszarze władze Krakowa od 2017 roku podejmują konsekwentne działania ukierunkowane na ograniczenie ruchu pojazdów w centralnej – najatrakcyjniejszej turystycznie – części Kazimierza, obejmującej kwartał ulic: Krakowskiej, Miodowej, Dajwór oraz św. Wawrzyńca. Podejmowane dotychczas działania w postaci m.in. ustanowienia Strefy Ograniczonego Ruchu [21] oraz wprowadzenia Strefy Czystego Transportu [22], nie przyniosły jak dotychczas zadowalającego rezultatu. Przyczyną tego stanu rzeczy są napięcia społeczne powstające na kanwie wprowadzanych zmian organizacji ruchu, które w efekcie doprowadzają do ich wycofania lub znaczących modyfikacji prowadzących w istocie do unicestwienia początkowych zamierzeń planistycznych [23]. Bezspornym sukcesem ożywionej debaty publicznej poświęconej potrzebie ograniczenia ruchu pojazdów w obszarze historycznego układu urbanistycznego krakowskiego Kazimierza jest już jednak samo wnikliwe podjęcie tego zagadnienia. Wymiernym efektem prowadzonych w tym zakresie dyskusji jest formalne zapoczątkowanie działań prowadzących do objęcia obszaru Kazimierza ochroną prawną w postaci parku kulturowego [27]. Jak wspomniano powyżej, pełna efektywność ewentualnego wprowadzenia tej formy ochrony dziedzictwa kulturowego, uzależniona jest między innymi od zaradzenia problemowi nadmiernego ruchu pojazdów w objętym nią obszarze. Tu zaś rola kompromisowego – satysfakcjonującego wszystkie zainteresowane strony – projektu stałej organizacji ruchu, wyrażonego w postaci znaków drogowych, jako narzędzi estetyzacji przestrzeni publicznej, jest nieodzowna.

4. PODSUMOWANIE

Estetyka prawa stanowi interdyscyplinarną, a co za tym idzie, stosunkowo swobodną formę refleksji naukowej, zwracającej uwagę na wielowymiarowość przenikania się sfer prawa i estetyki (w ujęciu filozoficznym i artystycznym). Będąc rozważaniem teoretycznym oraz filozoficznoprawnym jawi się ona jako koncepcja w znacznym stopniu abstrakcyjna i „ulotna”. Taka

the above-mentioned phenomena, there are persistent problems with unavailable parking spots in Kazimierz (the problem which is particularly bitter to the inhabitants) and risks to road safety arising from the coexistence of intensified pedestrian traffic (including tourists) and the increased vehicle traffic unsuitable to road specifications – all of that happening on narrow streets. Recognising the need to mitigate the traffic problems in this area, since 2017 Kraków authorities have been undertaking consistent measures oriented at reducing vehicle traffic in the central part of Kazimierz, which is the most attractive place for tourists, involving the block delineated by the following streets: Krakowska, Miodowa, Dajwór and św. Wawrzyńca. The measures taken so far, e.g. establishment of the Restricted Access Zone [21] and introduction of the Clean Transport Zone [22], have not brought about satisfactory results yet. The reason for that is in the social tensions stemming from the implemented changes in traffic organisation which consequently lead to cancellation or substantial modifications of those changes and subsequently to complete nullification of the initial spatial planning objectives [23]. Undeniably, however, what counts as a success of the heated public debate on the need to restrict vehicle traffic in the historical urban complex of Kazimierz in Kraków is the very fact that the issue is addressed with a thorough insight. These discussions already have got a measurable outcome: formal initiation of measures leading to the coverage of the area of Kazimierz with legal protection in the form of a cultural park [27]. As mentioned above, the total effectiveness of the possible implementation of this form of cultural heritage protection depends, among other things, on the successful handling of the problem of excessive vehicle traffic within the projected protection zone. However, here a compromise project is inevitable – a project that would satisfy all stakeholders, envisaging a permanent traffic organisation expressed in the form of road signs to be acknowledged as instruments of public space aestheticization.

4. SUMMARY

Law aesthetics is an interdisciplinary, thus relatively free, form of scientific reflection which draws attention to the multifaceted nature of the intermingling categories of law and aesthetics (from the philosophical and artistic perspective). Theoretical on the one hand as well as philosophical and legal on the other hand, this reflection appears to be a highly abstract and 'transient' concept. Still, by no means do such characteristics qualify it pejoratively. Conversely, free from analyses which are strictly positivist, evaluations of particular branches of the legal system that are made from different perspectives possess an inestimable cognitive value. A proof can be found, for instance, in the effects of the juxtaposition of the "elusive" concept of law aesthetics with the trivial institution of general directly binding acts of public administration exemplified by road signs.

charakterystyka nie kwalifikuje jej jednak bynajmniej pejoratywnie. Przeciwnie – wolne od analiz *stricte* pozytywistycznych, dokonywane z różnych perspektyw oceny poszczególnych działań systemu prawa mają w sobie nieocenioną wartość poznawczą. Dowodem na to mogą być choćby efekty zestawienia „nieuchwytniej” koncepcji estetyki prawa z pozornie trywialną instytucją generalnych działań bezpośrednio zobowiązujących administracji publicznej w postaci znaków drogowych. Poczyniona refleksja wykazała wielopłaszczyznowe, zaskakująco ścisłe, a często nieoczywiste związki estetyki oraz prawa o ruchu drogowym. Podobne zabiegi odniesione do innych dziedzin prawa (prawo administracyjne wydaje się w tym kontekście szczególnie wdzięczne) niewątpliwie przyniosłyby równie interesujące oraz nowatorskie rezultaty. Stanowi to dowód na fakt, iż warto jest czasem spojrzeć na prawo z odpowiednim dystansem – w oderwaniu od utartych dróg i schematów postępowania.

The reflection presented herein has demonstrated the multidimensional, surprisingly strict, though often not so obvious, links between aesthetics and the Act on Road Traffic. Beyond doubt, similar procedures applied to other branches of law (administrative law seems to be particularly well suited) would deliver equally interesting and innovative results. It proves the fact that it is sometimes worth looking at law from a distance, leaving behind standard categories and clichés.

BIBLIOGRAFIA / REFERENCES

Book publishing:

- [1] Boehme-Neßler V. Pictorial Law: Modern Law and the Power of Pictures. Springer, Heidelberg – Dordrecht – London – New York, 2011.
- [2] Douzinas C., Warrington R. Justice Miscarried: Ethics and Aesthetic of Law: Postmodern Theory. Edinburgh University Press, Edinburgh, 1997.
- [3] Filipek J. Stosunek administracyjnoprawny. PWN, Kraków, 1968.
- [4] Jabłońska-Bonca J. Prawo w kręgu mitów. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 1995.
- [5] Kocher G. Zeichen und Symbole des Rechts. Eine historische Ikonographie. Beck, München, 1992.
- [6] Radbruch G. Filozofia prawa. PWN, Warszawa, 2009.
- [7] Sójka-Zielińska K. Kodeks Napoleona. Historia i współczesność. LexisNexis, Warszawa, 2008.
- [8] Wood G.S. The Creation of the American Republic, 1776–1787. University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1998.
- [9] Zeidler K. Estetyka prawa. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk – Warszawa, 2018.
- [10] Zimmermann J. Prawo administracyjne. Wolters Kluwer, Warszawa, 2014.

Magazines:

- [11] Filipek J. Przepisy i działania bezpośrednio zobowiązujące w ruchu drogowym. Krakowskie Studia Prawnicze 1971;4.
- [12] Filipek J. Bezpośrednio zobowiązujące normy ustawowe i bezpośrednio zobowiązujące akty administracyjne. Casus 2000;15, Supplement.
- [13] Zajadło J. Estetyka – zapomniany piąty człon filozofii prawa. Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny 2016;4.

- [14] Zajadło J. Prawo, estetyka, estetyka prawa?. Edukacja Prawnicza 2015;159(3).

- [15] Zimmermann M. Administracyjne akty prawne rad narodowych. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu im. A. Mickiewicza: Seria Prawo 1958; 6 99).

Chapters:

- [16] Krasnowolski B. Lokacje i rozwój Krakowa, Kazimierza i Okołu. Problematyka rozwiązań urbanistycznych. In: Kraków. Nowe studia nad rozwojem miasta. ed. J. Wyrozumski, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Kraków, 2007.
- [17] Niżnik-Dobosz I. Estetyka techniczna i ład przestrzenny jako pojęcia prawa budowlanego oraz prawa planowania i zagospodarowania przestrzeni. In: Przestrzeń i nieruchomości jako przedmiot prawa administracyjnego. Publiczne prawo rzeczowe. ed. I. Niżnik-Dobosz, LexisNexis, Warszawa, 2012.
- [18] Zeidler K. Estetyka prawa – ujęcie zewnętrzne i wewnętrzne. In: Integracja zewnętrzna i wewnętrzna nauk prawnych cz. 2. eds. M. Król, A. Bartczak, M. Zalewska, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 2014.
- [19] Zimmermann J. O tzw. „działaniach bezpośrednio zobowiązujących” administracji publicznej. In: Procedura administracyjna wobec wyzwań współczesności. eds. W. Chróścielewski, Z. Kmiecik, J.P. Tarno, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 2004.

Collective works:

- [20] Law and Aesthetics. ed. R. Kevelson, Peter Lang Verlag, New York – Bern – Frankfurt an Main 1992.

Websites:

- [21] Kraków ogranicza ruch na Kazimierzu [online], https://transinfo.pl/krakow-ogranicza-ruch-na-kazimierzu_more_100935.html (access: 24.06.2019).
- [22] Kraków: Od 5 stycznia strefa czystego transportu na Kazimierzu [online], <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/krakow-od-5-stycznia-strefa-czystego-transportu-na-kazimierzu-60483.html> (access: 24.06.2019).
- [23] Kraków: Radni de facto zlikwidowali Strefę Czystego Transportu na Kazimierzu [online], <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/krakow-radni-de-facto-zlikwidowali-strefe-czystego-transportu-na-kazimierzu-61077.html> (access: 24.06.2019).

Legal acts:

- [24] Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 roku (Dz. U. Nr 98, Poz. 602 ze zm.).
- [25] Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 roku (Dz. U. Nr 162, Poz. 1568 ze zm.).
- [26] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 roku (Dz. U. Nr 170, Poz. 1393 ze zm.).
- [27] Uchwała nr XVIII/363/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2019 roku sprawie ogłoszenia o podjęciu prac nad utworzeniem parku kulturowego pod nazwą Park Kulturowy Kazimierz ze Stradomiem.

Streszczenie

Problematyka działań bezpośrednio zobowiązujących administracji publicznej w zakresie organizacji ruchu drogowego (w tym charakteru prawnego znaków drogowych) jest często marginalizowana w opracowaniach naukowych poświęconych administracji publicznej w ujęciu przedmiotowym. Wynika to z pozornej oczywistości oraz trywialności tej materii. Wbrew dominującemu pogładowi zagadnienie roli znaków drogowych w kształtowaniu otaczającej nas rzeczywistości ma jednak charakter nieoczywisty i wielopłaszczyznowy. Jednym ze szczególnie interesujących wymiarów tej problematyki są jego związki z koncepcją estetyki prawa.

Abstract

The issues of directly applicable activities of public administration in the field of road traffic organisation (including the legal nature of road signs) is often marginalised in scientific studies concerning public administration in subject-matter terms. This results from apparent obviousness and triviality of the matter. However, contrary to the prevailing view, the issue of the role of road signs in shaping the surrounding reality is unobvious and multi-layered. The connections with the concept of aesthetics of law are some of the particularly interesting dimensions of this issue.