

Projektowanie torów wyścigowych – homologacja, przepisy prawne (część 1.)



dr inż.

PIOTR GRYSZPANOWICZ

Politechnika Warszawska
Wydział Budownictwa, Mechaniki
i Petrochemii w Płocku

ORCID: 0000-0003-1355-7732



dr inż.

KONRAD J. WALUŚ

Politechnika Poznańska
Wydział Inżynierii Mechanicznej

ORCID: 0000-0001-5567-0317



mgr inż.

JAKUB REGULSKI

Politechnika Warszawska
Wydział Budownictwa, Mechaniki
i Petrochemii w Płocku

ORCID: 0009-0000-6202-1489

W artykule przedstawiono przegląd przepisów prawa budowlanego oraz wytyczne do homologacji Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA) warunkujące budowę toru wyścigowego oraz jego wykorzystanie do zawodów sportowych.

Adaptacja istniejącej infrastruktury, budowa nowego lub przebudowa toru samochodowo-motocyklowego wymaga szeregu prac projektowych i konstrukcyjnych zgodnych z wytycznymi Polskiego Związku Motorowego (PZM) lub/i Międzynarodowej Organizacji Samochodowej (FIA). Zakres prac zależy od planowanej rangi zawodów i jest ściśle związany z kryteriami zawartymi w przepisach organizacji udzielających licencji na organizowanie wyścigów samochodowych i motocyklowych.

Kwantyfikacja zakresu poziomu bezpieczeństwa warunkuje ocenę ilościową i jakościową infrastruktury toru wyścigowego. Uzyskiwana w ramach kontroli, zarówno projektu, konstrukcji toru wyścigowego, zabezpieczeń, jak i infrastruktury pomocniczej, licencja wyznacza dopuszczalny zakres typu/rodzaju zawodów sportowych na danym obiekcie. Aktualne regulaminy oraz informacje dotyczące bezpieczeństwa sportów motoryzacyjnych dostępne są na stronie internetowej Polskiego Związku Motorowego.

Zgodnie z definicją zawartą w [1], „Tor wyścigów samochodowych jest to wyodrębniony obiekt drogowy o określonych parametrach w postaci zamkniętego okręgu utworzonego z odcinków prostych i łuków drogowych o różnych profilach wraz z przyległą infrastrukturą techniczną i organizacyjną umożliwiającą

przeprowadzenie zawodów”. Ze względu na konstrukcję oraz charakter organizowanych zawodów tory wyścigowe dzielą się na:

- Tory stałe – na których nitka toru i wszystkie instalacje są stałe i zawsze dostępne dla zawodów samochodowych.
- Tory półstałe – na których część nitki toru i wszystkie instalacje są stałe, a pozostała część jest tymczasowo przygotowana na określone wydarzenie.
- Tory niestałe – które są tymczasowo ustawiane na czas konkretnego wydarzenia, np. z wykorzystaniem istniejących dróg publicznych.

Obecnie w Polsce znajduje się 30 obiektów sportowych posiadających licencję Polskiego Związku Motorowego na organizowanie wydarzeń sportowych (stan na grudzień 2022 r.). Tory wraz z rodzajem przyznanej licencji oraz datą jej ważności przedstawiono w tab. 1.

Aktualnie w Polsce znajdują się dwa obiekty spełniające wymagania techniczne do otrzymania licencji Polskiego Związku Motorowego (PZM) oraz Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA) na organizowanie wyścigów samochodowych (podstawowe to minimalna długość nitki toru 3,5 km).

Torem posiadającym licencję obu federacji (PZM, FIA) jest Tor Poznań wybudowany w miejscu byłego poligonu wojskowego. W Poznaniu odbywają się

wyścigi samochodowe, motocyklowe lub pojazdów ciężarowych na szczeblu krajowym oraz międzynarodowym. Niezależnie od imprez motoryzacyjnych na torze są prowadzone szkolenia, jazdy treningowe oraz badania doświadczalne kinematyki ruchu pojazdów. Kompleks składa się z trzech torów wyścigowych:

- Toru samochodowo-motocyklowego o długości 4083 m i szerokości 12 m, składającego się z 14 zakrętów (5 lewych, 9 prawych) i prostej startowej o długości 560 m.
- Toru kartingowego o długości 1480 m i szerokości 12 m.
- rallycrossowego.

Drugim torem spełniającym wymagania techniczne jest Tor Silesia Ring zlokalizowany w Kamieniu Śląskim. Tor Silesia Ring powstał w 2016 r. Oferuje możliwość siedmiu różnych konfiguracji nitki toru. Aktualnie tor nie ma ważnej licencji pomimo spełnienia podstawowych wymagań dotyczących wymiarów toru. Obecny układ głównej nitki toru oraz niewystarczająca infrastruktura towarzysząca uniemożliwiają przyznanie homologacji. Obiekt wykorzystywany jest do celów komercyjnych. Kompleks składa się z dwóch głównych torów wyścigowych:

- Toru samochodowo-motocyklowego o długości 3636 m i szerokości 12–15 m, składającej się z 15 zakrętów (6 lewych,

Przed rozpoczęciem prac związanych z budową toru wyścigowego konieczne jest uzyskanie pozwolenia na budowę.

9 prawych) i prostej startowej o długości 560 m.

- Toru kartingowego o długości 1500 m i szerokości 12 m (wytyczonym na trasie głównego toru).

Pozostałe wymienione w tab. 1. toru mają tylko licencję PZM. Aby spełnić warunki licencji torów wyścigów klasy międzynarodowej, zazwyczaj jest wymagane rozszerzenie infrastruktury obiektu z rozbudową zabezpieczeń, a czasami rekonfiguracja toru. Celem artykułu jest przegląd obowiązujących przepisów prawa budowlanego oraz wytycznych do homologacji organizacji PZM oraz FIA torów wyścigowych w Polsce.

Tor wyścigowy w ujęciu prawa budowlanego

Tor wyścigowy zaliczany jest do budowy sportowych w rozumieniu art. 3 pkt 3 Prawa budowlanego [2]. Zapis ten precyzuje Polska Klasyfikacja Obiektów Budowlanych (PKOB), zgodnie z którą zagospodarowane tereny, na których możliwa jest organizacja wyścigów samochodowych, są oznaczone klasą 2411 jako „boiska i budowle sportowe” [3]. Oznacza to, że przed rozpoczęciem prac związanych z budową toru wyścigowego konieczne jest uzyskanie pozwolenia na budowę. Podobnie jest w wypadku budowy torów ziemnych motocrossowych. Związane jest to z brakiem ustawowej definicji budowli ziemnej. Źródłem tych definicji są wyroki sądów, np.: „wykonanie 10 sztuk wzniesień i 10 zagłębień w stosunku do stałego terenu własnej działki i wykorzystywanie tak ukształtowanego terenu jako toru motocrossowego jest wykonaniem budowli ziemnej w rozumieniu art. 3 pkt 3 Prawa budowlanego. Potoczne rozumienie określenia budowla ziemna (wobec braku definicji ustawowej) oznacza budowlę, której podstawowym tworzywem jest ziemia. Budowla taka jest wykonana w gruncie lub z gruntu. Przykładem budowli ziemnej może być wykonany z ziemi wał. Budowla ziemna musi mieć charakter kubaturowy, być widoczna i istnieć w kategoriach obiektowych” [4].

Miejsce realizacji inwestycji musi być zgodne z warunkami ustalonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego lub z decyzją o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Tor wyścigowy lub próbną dla pojazdów mechanicznych został ponadto wymieniony jako

Tab. 1. Wykaz obiektów posiadających ważną licencję PZM, stan na grudzień 2022 r.; źródło: opracowanie własne na podstawie danych z www.pzm.pl

Lp.	Tor	Rodzaj licencji	Data ważności licencji
1	Poznań	Sport samochodowy – Licencja FIA	4.04.2023 r.
		Sport motocyklowy – Wyścigi motocyklowe	31.12.2022 r.
		Sport kartingowy – Licencja CIK-FIA	7.08.2023 r.
		Sport motocyklowy – Super Moto	31.12.2024 r.
		Sport samochodowy – Rallycross	31.12.2024 r.
2	Stomczyn	Sport samochodowy – Autocross	31.12.2023 r.
		Sport samochodowy – Rallycross	31.12.2024 r.
		Sport motocyklowy – Pit Bike	31.12.2022 r.
		Sport motocyklowy – poj. od 125 ccm do 300 ccm	31.12.2023 r.
		Sport motocyklowy – Super Moto	31.12.2024 r.
		Sport kartingowy	31.12.2022 r.
3	Bydgoszcz	Sport motocyklowy – Super Moto	31.12.2024 r.
		Sport kartingowy	31.12.2024 r.
		Sport motocyklowy – poj. od 125 ccm do 300 ccm	31.12.2024 r.
4	Awix Racing Arena Toruń	Sport kartingowy	31.12.2023 r.
		Sport motocyklowy – Super Moto	31.12.2022 r.
		Sport motocyklowy – Pit Bike	31.12.2022 r.
5	MX Dąbrowa Górnicza	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2024 r.
		Sport motocyklowy – Pit Bike	31.12.2024 r.
6	Gdańsk	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2024 r.
		Sport motocyklowy – Pit Bike	31.12.2024 r.
7	Lipno	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2024 r.
8	Stryków	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2024 r.
9	Kacze Doty	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2022 r.
10	Seroki	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2022 r.
11	Magiera	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2022 r.
12	Barbara	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2022 r.
13	Olsztyn	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2023 r.
14	Motopark Majorka	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2023 r.
15	MX Nowodwór	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2023 r.
16	Chojna	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2023 r.
17	Nowogard	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2023 r.
18	Człuchów	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2023 r.
19	Dębska Wola	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2023 r.
20	Falczewo	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2023 r.
21	Lobo Racing Przybyszowy	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2023 r.
22	Koszalin	Sport motocyklowy – poj. od 125 ccm do 300 ccm	31.12.2023 r.
		Sport motocyklowy – Pit Bike	31.12.2023 r.
		Sport motocyklowy – Super Moto	31.12.2023 r.
23	Radom	Sport motocyklowy – poj. od 125 ccm do 300 ccm	31.12.2023 r.
		Sport motocyklowy – Pit Bike	31.12.2023 r.
		Sport motocyklowy – Super Moto	31.12.2024 r.
24	Wallrav Race Center Zielona Góra	Sport motocyklowy – poj. od 125 ccm do 300 ccm	31.12.2023 r.
		Sport motocyklowy – Pit Bike	31.12.2024 r.
25	MX Mrągowo	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2023 r.
26	Przykiec	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2023 r.
27	MX Kowala	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2023 r.
28	Cieszyn-Boguszewice	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2024 r.
29	SMC Motorsports Park	Sport motocyklowy – Pit Bike	31.12.2024 r.
		Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2024 r.
30	Kamienica	Sport motocyklowy – Motocross	31.12.2024 r.

Ze względu na ekstremalne warunki ruchu samochodów wyścigowych przydatność obowiązujących wytycznych budowy dróg publicznych jest ograniczona.

przedsięwzięcie znacząco oddziaływające na środowisko w § 3 pkt 77 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko [5].

Zgodnie z art. 59 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko mogącego znacząco oddziaływać na środowisko [6] właściwy urząd obowiązkowo przeprowadza ocenę oddziaływania na środowisko w przypadku przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Szczegółowy zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko określony jest w art. 66 ww. ustawy. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien uwzględniać oddziaływanie inwestycji na wszystkich jej etapach: realizacji, eksploatacji oraz likwidacji.

Homologacja toru wyścigowego

Ze względu na ekstremalne warunki ruchu samochodów wyścigowych przydatność obowiązujących wytycznych budowy dróg publicznych jest ograniczona. Warunkiem dopuszczenia danego obiektu do organizacji zawodów sportowych jest przyznanie mu licencji. Otrzymanie licencji toru wiąże się ze spełnieniem wymagań technicznych federacji posiadającej kompetencje i prawo do stanowienia wytycznych dla poszczególnych dyscyplin w sportach motorowych. Dwie najważniejsze organizacje to Światowa Federacja Motocyklowa – FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) oraz Światowa Organizacja Samochodowa – FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) zrzeszające federacje krajowe. Federacje krajowe mogą opracowywać własne przepisy w oparciu o wytyczne organizacji międzynarodowych, które obowiązują przy rozgrywkach krajowych. W ramach Polskiego Związku Motorowego, który należy do FIA i FIM, działa Zespół Torów i Tras. Jego zadaniem jest opracowywanie regulacji prawnych, związanych z homologacją obiektów, na których są rozgrywane wyścigi motorowe [1].

Nowoczesny tor wyścigowy musi zapewniać możliwie najwyższy poziom bezpieczeństwa zawodnikom, organizatorom oraz publiczności. Federacje sportów motorowych

ustanowią własne wymagania techniczne dotyczące kryteriów, jakie muszą być spełnione na etapie projektowania i wykonania torów wyścigowych, aby tor mógł otrzymać licencję krajową (PZM) lub międzynarodową (FIA). Licencja toru jest świadectwem potwierdzającym, że przeprowadzona inspekcja i wydane na jej podstawie orzeczenie wykazały: zgodność parametrów toru z zatwierdzoną dokumentacją koncesyjną i obowiązującymi przepisami; dobry ogólny stan techniczny toru i jego infrastruktury; poprawne działanie urządzeń toru oraz służb zabezpieczenia medycznego, pożarowego, ratownictwa technicznego i nadzorowania przebiegu wyścigu, umożliwiające przeprowadzenie zawodów określonego rodzaju. Uzyskany stopień licencji określa warunki, na jakich tor może być użytkowany, oraz kategorie pojazdów samochodowych i typ zawodów. Zawody krajowe są wpisywane do Kalendarza Sportowego PZM, natomiast zawody rangi międzynarodowej do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego FIA.

Procedura zatwierdzania torów wyścigowych

Oficjalna procedura aplikacji o otrzymanie licencji międzynarodowej (lub krajowej) toru rozpoczyna się od przedłożenia dokumentacji do federacji krajowej zrzeszonej w FIA w celu wstępnego zatwierdzenia projektu i przekazania go do FIA do dalszej oceny. W zależności od sytuacji może być to dokumentacja na etapie projektowania, dokumentacja istniejącego obiektu lub plany modernizacji istniejącego obiektu do standardów wyznaczonych przez FIA.

Dokumentacja toru powinna zawierać następujące elementy [7]:

- 1) List przewodni przedstawiający projekt toru.
- 2) Projekt przedstawiający układ toru (w skali minimum 1:2000) ze wskazaniem orientacji, lokalizacji linii startu i linii kontrolnej (pomiarowej), dróg wjazdowych i wyjazdowych, numerów zakrętów, kierunku wyścigu, budynków, instalacji, dróg dojazdowych, obszarów dla widzów, barier ochronnych, ogrodzeń przeciwołamkowych, Centrum Kierowania Wyścigu, pomieszczenia chronometrażu, budynków przy alei serwisowej, paddocku i parku zamkniętego, miejsca dla karettek pogotowia, centrum medycznego, lądowiska dla helikopterów, miejsca postoju pojazdów straży pożarnej, medycznych pojazdów interwencyjnych, stanowisk sędziowskich. Rysunek powinien również wskazywać odległość mierzoną w odstępach co 50 m od linii startu wzdłuż linii środkowej toru w kierunku jazdy.
- 3) Specyfikacje konstrukcyjne projektów krawężników (tarek), barier ochronnych,

ścian betonowych, urządzeń rozpraszających energię, ogrodzenia przeciwołamkowego, ścian alei serwisowej, bram i furtek dostępowych w barierach (w tym zawiasów i urządzeń blokujących), systemów odwodnienia i pokryw studzienek.

- 4) Orientacyjną lokalizację linii ograniczających prędkość na wjeździe do pit-stopu i wyjeździe z pit-stopu, linii samochodu bezpieczeństwa nr 1 (SC1) i linii samochodu bezpieczeństwa nr 2 (SC2).
- 5) Dokładne współrzędne szerokości i długości geograficznej GPS punktu przecięcia między linią środkową toru a linią kontrolną.
- 6) Plan alei serwisowej i paddocku (w skali minimum 1:500).
- 7) Szczegółowy plan wszystkich budynków, łącznie z centrum medycznym i lądowiskiem dla helikopterów (w skali minimum 1:200).
- 8) Profil podłużny osi toru, krawędzi toru i pierwszej linii zabezpieczeń (w skali minimum 1:2000 długość i 1:200 wysokość).
- 9) Przekroje jezdni toru i poboczy (co najmniej 10 m, z każdej strony od krawędzi toru), na linii startu, w środku głównych zakrętów, w punktach o minimalnej i maksymalnej szerokości toru i innych pojedynczych punktach (w skali minimum 1:200).

Termin składania dokumentacji nowego projektu do rozpatrzenia wynosi sześć tygodni przed każdym zebraniem komisji ds. torów FIA. Po przeanalizowaniu każdego przypadku, w odniesieniu do jego konkretnych uwarunkowań, federacja może zalecić zmiany w zakresie rozwiązań projektowych lub wykonawczych. Poszczególne etapy prac będą na bieżąco kontrolowane przez inspektorów technicznych federacji krajowej, a informacje o postępach przekazywane do FIA. W razie potrzeby delegacji komisji międzynarodowej będą przeprowadzać kontrole obiektu na miejscu, w tym co najmniej jedną obowiązkową kontrolę wstępną i jedną kontrolę końcową. W wypadku torów stałych kontrola końcowa powinna być przeprowadzona nie później niż 60 dni przed pierwszymi międzynarodowymi zawodami lub 90 dni w przypadku organizacji zawodów Mistrzostw Świata Formuły 1. Przedmiotem kontroli końcowej jest sprawdzenie wszystkich prac związanych z nawierzchnią torową, elementami stałymi i urządzeniami bezpieczeństwa oraz stwierdzenie ich zgodności z wymogami federacji. Jeśli tor łączy w sobie więcej niż jeden układ trasy, zatwierdzenie jest ważne tylko w odniesieniu do konfiguracji będących przedmiotem kontroli. Organizatorzy są upoważnieni do przeprowadzenia zawodów wpisanych do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego FIA tylko w tym samym układzie

Tab. 2. Stopnie licencji torów wyścigowych przyznawanych przez FIA; źródło: [3, 7]

Stopień	Kategoria samochodów
1	Samochody z grupy D (FIA International Formula) i E (Free Formula) o stosunku masy do mocy mniejszym niż 1 kg/KM.
1E	Samochody z napędem elektrycznym o stosunku masy do mocy mniejszym niż 1 kg/KM.
1T	Testy poprzednich samochodów F1 zgodnie z aktualnymi przepisami sportowymi FIA Formuły 1.
2	Samochody grupy D (FIA International Formula) i E (Free Formula) o stosunku masy do mocy od 1 do 2 kg/KM.
2E	Samochody z napędem elektrycznym o stosunku masy do mocy pomiędzy 1 a 2 kg/KM.
2T	Testy samochodów o stosunku wagi do mocy pomiędzy 1 a 2 kg/KM.
3	Samochody kategorii II o stosunku masy do mocy wynoszącym od 2 do 3 kg/KM.
3E	Samochody z napędem elektrycznym o stosunku masy do mocy pomiędzy 2 a 3 kg/KM.
3T	Testy samochodów o stosunku masy do mocy pomiędzy 2 a 3 kg/KM.
4	Samochody kategorii I. Samochody kategorii II o stosunku masy do mocy większym niż 3 kg/KM.
4E	Samochody z napędem elektrycznym o stosunku masy do mocy powyżej 3 kg/KM.
4T	Testy samochodów o stosunku masy do mocy wyższym niż 3 kg/KM.
5	Pojazdy napędzane energią alternatywną.
6	Off-road.
6A	Autocross (wszystkie klasy).
6G	Rallycross (wszystkie klasy).
6R	Wyścigi na lodzie (wszystkie klasy).

i z tymi samymi urządzeniami, które są wskazane w planie posiadany przez FIA, w maksymalnym okresie ważności do trzech lat od daty kontroli.

Stopnie licencji torów wyścigowych

Licencje przyznawane przez międzynarodową federację FIA są wydawane w stopniach od 1 do 6, w zależności od typów i grup samochodów, dla których przeznaczony jest dany tor [7]. Stopień licencji określa kategorie wyścigowe, w ramach których wyścigi mogą być organizowane na licencjonowanym obiekcie. Im wyższy stopień licencji, tym szybsze kategorie pojazdów będą dopuszczone do ścigania na danym torze. Wyższy stopień licencji wiąże się również ze spełnieniem bardziej rygorystycznych warunków w zakresie zabezpieczeń i infrastruktury toru. Każdy przyznany stopień licencji jest również ważny dla wszystkich kategorii samochodów w stopniach niższych licencji, z czego 1 to najwyższy stopień.

Typy i grupy wskazane w tab. 2. odpowiadają klasyfikacji pojazdów ustanowionej w art. 251 załącznika J regulaminu sportowego FIA oraz przepisom FIA dotyczącym pojazdów offroadowych i pojazdów napędzanych energią alternatywną [8]. Istnieje też możliwość wydania licencji przez federację z ograniczeniem do określonego typu pojazdu lub w stosunku wagi do mocy, zgodnie z decyzją Komisji Torowej FIA. Licencja taka będzie wyraźnie oznaczona jako ograniczona, a warunki ograniczenia będą takie, jak zapisano w licencji.

Podsumowanie

Tory wyścigowe nie stanowią klasycznej infrastruktury drogowej i ze względu na charakter ich wykorzystania podlegają dodatkowym przepisom zawartym w wytycznych Polskiego Związku Motorowego (PZM) lub/i Międzynarodowej Organizacji Samochodowej (FIA). Konstrukcja nitki toru, budynków pomocniczych, zaplecza technicznego oraz zabezpieczeń jest szczegółowo opisana zarówno w regulaminie technicznym, jak i wymaganiach danego stopnia licencji organizowania zawodów sportowych. Organizacja oficjalnych wyścigów samochodowo-motocyklowych, zarówno rangi krajowej, jak i międzynarodowej, wpisanych do kalendarza zawodów, wymaga licencji Polskiego Związku Motorowego lub/i Międzynarodowej Organizacji Samochodowej.

Podstawowe wymagania techniczne dotyczące torów wyścigowych, takie jak: kształt toru, profilowanie nawierzchni, krawężniki czy opis infrastruktury pomocniczej zostaną przedstawione w drugiej części artykułu.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Polski Związek Motorowy – Zespół Torów i Tras: Tory wyścigowe płaskie – Podstawowe wymagania techniczne, Homologacja – Inspekcja – Licencja krajowa, Zespół Torów i Tras Polskiego Związku Motorowego, 21 p., Warszawa 2021.
- [2] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, Dz.U. nr 89, poz. 414.
- [3] Polska Klasyfikacja Obiektów Budowlanych (PKOB) wprowadzona rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 1999 r. (Dz.U. nr 112, poz. 1316) wraz ze zmianami z 2002 r. (Dz.U. nr 18, poz. 170).
- [4] Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 lutego 2014 r., II OSK 2320/12; por wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 14 kwietnia 2011 r., VII SA/Wa 2164/10.

[5] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

[6] Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2008, nr 199, poz. 1227).

[7] Fédération Internationale de l'Automobile: Załącznik O do międzynarodowego kodeksu sportowego – Procedura zatwierdzenia torów wyścigowych, Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM, 35 p., Paryż 2022.

[8] Fédération Internationale de l'Automobile: Załącznik J do międzynarodowego kodeksu sportowego: Art. 251 Klasyfikacja i Definicje, 19 p., Paryż 2023.

DOI: 10.5604/01.3001.0054.1662

PRAWIDŁOWY SPOSÓB CYTOWANIA
Gryszpanowicz Piotr, Waluś Konrad J., Regulski Jakub, 2024, Projektowanie torów wyścigowych – homologacja, przepisy prawne (część 1.), „Builder” 01 (318).

DOI: 10.5604/01.3001.0054.1662

STRESZCZENIE:

Organizacja oficjalnych zawodów samochodowo-motocyklowych, zarówno rangi krajowej, jak i międzynarodowej, wymaga posiadania licencji Polskiego Związku Motorowego (PZM) lub/i Międzynarodowej Organizacji Samochodowej (FIA). W artykule przedstawiono przegląd przepisów prawa budowlanego oraz wytyczne do homologacji Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA) warunkujące budowę toru wyścigowego oraz jego wykorzystanie do zawodów sportowych. Przedstawiono podstawowe parametry techniczne stawiane torom wyścigowym, wymagane do uzyskania licencji sportowej.

SŁOWA KLUCZOWE:

tory wyścigowe, homologacja, przepisy prawne

ABSTRACT:

RACE TRACK DESIGN – APPROVAL, LEGISLATION (PART 1). The organization of official car and motorcycle competitions of national as well as international rank requires a license from the Polish Motor Association (PZM) or / and the International Automobile Organization (FIA). The article presents an overview of the construction law and the guidelines for approval of the International Automobile Federation (FIA) conditioning the construction of a race track and its use for sports competitions. The basic technical parameters for racetracks required to obtain a sports license are presented.

KEYWORDS:

racetracks, approval, legislation