

# Kto powinien płacić za oświetlenie dróg krajowych?

Tematem niniejszego artykułu są prawne aspekty oświetlenia dróg krajowych w Polsce.

**A**nalizując zagadnienie prawnych aspektów oświetlenia dróg krajowych w Polsce, w pierwszej kolejności należy wskazać, że zgodnie z *Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* do dróg krajowych zalicza się:

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

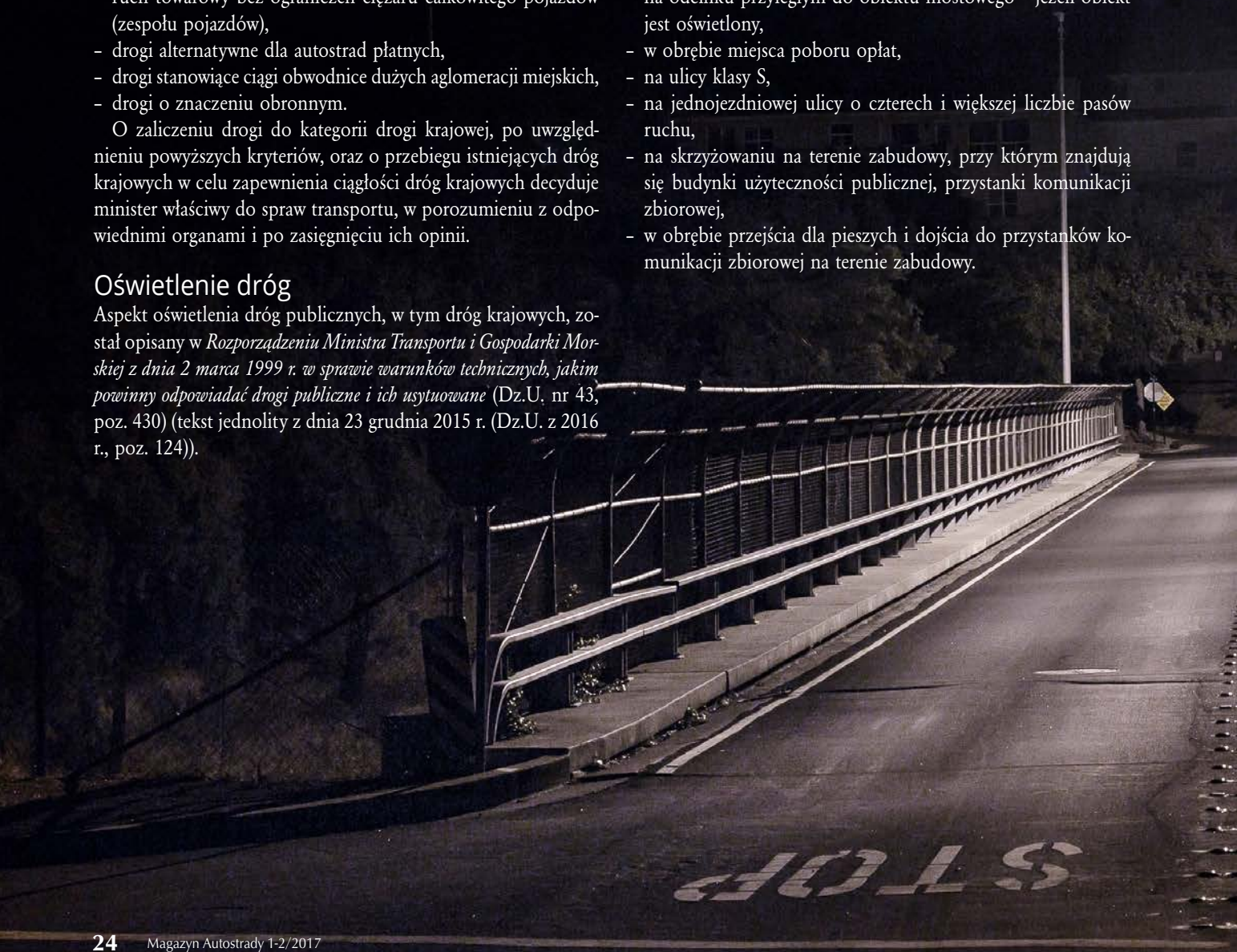
O zaliczeniu drogi do kategorii drogi krajowej, po uwzględnieniu powyższych kryteriów, oraz o przebiegu istniejących dróg krajowych w celu zapewnienia ciągłości dróg krajowych decyduje minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z odpowiednimi organami i po zasięgnięciu ich opinii.

## Oświetlenie dróg

Aspekt oświetlenia dróg publicznych, w tym dróg krajowych, został opisany w *Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U. nr 43, poz. 430) (tekst jednolity z dnia 23 grudnia 2015 r. (Dz.U. z 2016 r., poz. 124)).

Zgodnie ze wspomnianym *Rozporządzeniem* droga powinna być oświetlona ze względów bezpieczeństwa ruchu, w szczególności:

- gdy przebiega przez obszar oświetlony i występuje zagrożenie oślnienia uczestników ruchu,
- w obrębie węzła lub skrzyżowania, jeżeli jedna z krzyżujących się dróg jest oświetlona,
- na skrzyżowaniu z drogą klasy S (drogi ekspresowe),
- na skrzyżowaniu typu rondo,
- na skrzyżowaniu skanalizowanym z wyspami w krawężnikach (jeżeli jest to droga klasy GP),
- między odcinkami oświetlonymi - jeżeli długość odcinka nie przekracza 500 m,
- na odcinku przyległym do obiektu mostowego - jeżeli obiekt jest oświetlony,
- w obrębie miejsca poboru opłat,
- na ulicy klasy S,
- na jednojezdniowej ulicy o czterech i większej liczbie pasów ruchu,
- na skrzyżowaniu na terenie zabudowy, przy którym znajdują się budynki użyteczności publicznej, przystanki komunikacji zbiorowej,
- w obrębie przejścia dla pieszych i dojścia do przystanków komunikacji zbiorowej na terenie zabudowy.





W *Rozporządzeniu* wprowadzono również inne wymogi, które muszą zostać spełnione, aby oświetlenie dróg mogło zostać uznane za prawidłowe.

Po pierwsze, wskazano, że światło oświetlenia nie może zmieniać barwy znaków drogowych.

Po drugie, przewidziano obowiązek wykonania strefy przejściowej o zmniejszającym się natężeniu światła (której długość minimalna wynosić będzie 100 lub 200 m, w zależności od klasy drogi) pomiędzy oświetlonym a nieoświetlonym odcinkiem drogi.

Co więcej, w *Rozporządzeniu* określono również wymogi dotyczące lokalizacji słupów oświetleniowych – słupy te powinny być tak usytuowane, aby nie powodowały zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i nie ograniczały widoczności.

Ponadto słupy oświetleniowe oraz oprawy oświetleniowe powinny być umieszczone poza skrajnią drogi.

*Rozporządzenie* przewiduje również minimalną odległość lica słupa oświetleniowego od krawędzi jezdni nieograniczonej krawężnikami (1 m), krawędzi pasa awaryjnego, pasa postojowego, utwardzonego pobocza lub opaski (0,5 m), lica krawężnika na drodze klasy S lub GP, lica krawężnika na drodze klasy G i drogach niższych klas (0,5 m).

Wymagania techniczne dotyczące natężenia oświetlenia i rozmieszczenia punktów świetlnych określa Polska Norma *PN-EN 13201:2007 Oświetlenie dróg*.

## Finansowanie oświetlenia dróg krajowych

Istotnym aspektem prawnym związanym z oświetleniem dróg krajowych jest finansowanie tego oświetlenia oraz zmiany przepisów w tym zakresie, które wystąpiły w ostatnich latach.

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym planowanie i finansowanie oświetlenia znajdujących się na terenie gminy:

- dróg gminnych, dróg powiatowych i dróg wojewódzkich,
- dróg krajowych, innych niż autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu *Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*, przebiegających w granicach terenu zabudowy,
- części dróg krajowych, innych niż autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu *Ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym*, wymagających odrębnego oświetlenia:
  - przeznaczonych do ruchu pieszych lub rowerów,
  - stanowiących dodatkowe jezdnie obsługujące ruch z terenów przyległych do pasa drogowego drogi krajowej, należą do zadań własnych gminy.

Należy wskazać, że w poprzednim stanie prawnym, do 3 sierpnia 2015 r., planowanie i finansowanie oświetlenia dróg publicznych przez gminę obejmowały wszystkie drogi publiczne za wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych w rozumieniu przepisów o autostradach płatnych. W związku z wprowadzonymi zmianami prawnymi część obowiązków w zakresie planowania i finansowania oświetlenia, które dotychczas obciążały gminę, przejął zarządca dróg krajowych, czyli Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Celem wprowadzenia nowej regulacji obowiązującej 3 sierpnia 2015 r. było przede wszystkim ograniczenie obowiązku planowania i finansowania dróg przez gminy oraz podział tego obowiązku pomiędzy gminy a zarządcę dróg krajowych.

Wprowadzone zmiany w rzeczywistości stanowiły odzwierciedlenie podnoszonych przez gminy postulatów. Gminy wskazywały, że nałożony na nie obowiązek planowania i finansowania oświetlenia często dotyczył dróg ekspresowych i obwodnic w ciągu dróg krajowych, które w opinii gmin mają tranzytowy charakter i jedynie w nieznacznej części służą potrzebom lokalnej społeczności. Gminy podnosiły, że przedmiotowy obowiązek często dotyczył planowania i finansowania przez gminy oświetlenia dróg krajowych charakteryzujących się wyższymi parametrami technicznymi, niemającymi znaczenia lokalnego. Tytułem przykładu warto wskazać, że w poprzednim stanie prawnym gminy były obowiązane do planowania i finansowania np. węzłów drogowych, obwodnic miejscowości czy odcinków dróg ekspresowych. □