

Udostępnienie infrastruktury komunikacyjnej na obszarach leśnych dla celów turystycznych

Grzegorz Trzcíński

Abstrakt. Pierwszym i podstawowym zagadnieniem jest określenie, w jakim stopniu i w jaki sposób organizować udostępnienie obszarów leśnych, a szczególnie dopuszczenie pojazdów silnikowych do poruszania się po drogach leśnych w kontekście obowiązywania art. 29 Ustawy o lasach z 1991 roku. W artykule przedstawiono zagadnienia wynikające z definicji drogi leśnej będącej w zarządzie jednostek „Lasów Państwowych” i obejmujące aspekty prawne, jak i możliwości techniczne udostępnienia sieci dróg leśnych oraz obiektów inżynierskich, z jednoczesnym nakreśleniem obowiązków oraz odpowiedzialności zarządcy takich obiektów.

Słowa kluczowe: infrastruktura drogowa, zarządzanie drogami, ruch samochodowy w lesie

Abstract. Making available of communication infrastructure in forest areas for tourism. The first and main issue is to determine to what extent and in what way to organize access to forest areas, especially the admission of motor vehicles to move through the forest roads in the context of the Article. 29 of the Forest Act of 1991. The article presents issues arising from the definition of forest road being in the management of the State Forests units and including the legal aspects and technical capabilities to provide a network of forest roads and engineering facilities with scratch of the duties and responsibilities of managers of such facilities.

Keywords: road infrastructure, road management, road traffic in the forest

Wstęp

Do infrastruktury drogowej na terenie leśnym możemy zaliczyć przede wszystkim drogi wraz ze wszystkimi urządzeniami inżynierskimi niezbędnymi do ich funkcjonowania oraz zorganizowane miejsca postoju pojazdów. Państwowe Gospodarstwo Leśne „Lasy Państwowe” (PGL LP) mając na celu realizację społecznej funkcji lasu przygotowało wiele obiektów związanych z komunikacyjnym udostępnieniem obszaru leśnego, między innymi: prawie 4 tys. km szlaków rowerowych, 7 tys. km szlaków konnych, 87 parkingów śródleśnych oraz 3 tys. miejsc postoju pojazdów (Raport... 2012). Dane dotyczące parkingów śródleśnych przedstawione przez Centrum Informacyjne Lasów Państwowych (CILP) mogą nie obejmować wszystkich obiektów z wszystkich (430) nadleśnictw. Potwierdzają to m.in. dane zgromadzone przez Normana i Wypycha (2000), którzy liczbę parkingów na terenie samej RDLP w Katowicach określają na 127 obiektów.

Ograniczona możliwość bezpośredniego dotarcia do obszarów leśnych komunikacją zbiorową powoduje zwiększenie ruchu pojazdów prywatnych i zapotrzebowania na obiekty infrastruktury komunikacyjnej. Wyniki badań Woźnickiej i Janeczko (2014) wskazują na samochód prywatny jako najczęstszy środek lokomocji umożliwiający dotarcie do lasu. Na konieczność organizacji komunikacyjnego udostępnienia lasu wraz z siecią miejsc postojowych, która wynika z wybieranego przez społeczeństwo sposobu dotarcia do lasu wskazują również badania Kozikowskiej (2010). Brak organizacji miejsc parkingowych może być przyczyną nielegalnych wjazdów do lasu, które wśród wykroczeń popełnianych w lasach stanowią największy odsetek (Bielawska 2013).

Znaczenie komunikacyjnego udostępnienia obszarów leśnych w ocenie turystycznego zagospodarowania lasu omówiono między innymi w opracowaniach Kikulskiego (2008), Kozikowskiej (2010) i Janeczko (2012). Z drugiej strony oczekiwania ludności dotyczące zagospodarowania lasów są umiarkowane, a szczególnie odnosi się to do obiektów technicznych związanych z komunikacją samochodową, takich jak parkingi i miejsca postojowe (Kikulski 2008, Sławska i Sławski 2009, Woźnicka i Janeczko 2014). Kolejnymi aspektami związanymi z udostępnieniem i utrzymaniem infrastruktury komunikacyjnej obszaru leśnego przez jednostki LP jest jej przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych (Woźnicka 2007) oraz stwarzane przez nią zagrożenie dla środowiska leśnego i koszty obsługi obiektów (Pieńkos 1998, Tracz i Pampuch 2009).

Pierwszym i podstawowym zagadnieniem jest określenie w jakim stopniu i w jaki sposób organizować udostępnienie obszarów leśnych, a szczególnie dopuszczenie do poruszania się pojazdów silnikowych po drogach leśnych w kontekście obowiązywania art. 29 Ustawy o lasach z 1991 roku. Drugim zagadnieniem jest przygotowanie miejsc postojowych na granicy lasu przy drogach publicznych, ale na gruntach zarządzanych przez nadleśnictwa.

Cel i zakres pracy

Celem pracy było przedstawienie zagadnień związanych z udostępnieniem infrastruktury komunikacyjnej znajdującej się na obszarach leśnych do celów turystycznych, a w szczególności możliwość dopuszczenia do ruchu pojazdów silnikowych. Tak sformułowany cel pracy wiązał się z następującym zakresem badań:

- definiowanie i klasyfikacja infrastruktury drogowej zarządzanej przez PGL LP;
- analiza parametrów technicznych dróg leśnych;
- określenie czynników decydujących o udostępnieniu dróg leśnych do ruchu publicznego;
- określenie zagadnień związanych z zarządzaniem i odpowiedzialnością za infrastrukturę dróg leśnych oraz związanych z organizacją i zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu.

Infrastruktura drogowa w zarządzie PGL LP

Klasyfikacja i stan posiadania

Art. 4 p. 2 Ustawy o drogach publicznych z 1985 r. definiuje drogę jako budowlę ze wszystkimi obiektami i urządzeniami inżynierskimi, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Art. 2 p. 1 Ustawy Prawo o ruchu drogowym

z 1997 r. wymienia podstawowe elementy drogi zapewniające możliwość poruszania się lub postoju różnym uczestnikom ruchu. Zgodnie z art.8 Ustawy o drogach publicznych wszystkie drogi niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i które nie znajdują się w ich pasie drogowym są drogami wewnętrznymi.

Drogi leśne zdefiniowano w Ustawie o lasach z 1991 roku w art. 6 ust. 1 p., jako drogi położone w lasach i nie będące drogami publicznymi w rozumieniu przepisów o drogach publicznych. Wynika stąd, iż drogami leśnymi są wszystkie drogi znajdujące się na obszarze leśnym, które nie zostały zakwalifikowane do jednej z kategorii dróg publicznych: krajowej, wojewódzkiej, powiatowej i gminnej (Ustawa o drogach publicznych z 1985). Drogi leśne są drogami wewnętrznymi będącymi w posiadaniu danego właściciela terenu lub jego zarządcy, np.: drogi leśne majątku Skarbu Państwa w zarządzie PGL LP, drogi leśne prywatnego właściciela lasu, drogi należące do samorządu (gmina, starostwo) biegnące przez obszary leśne i nieposiadające statutu drogi publicznej.

PGL LP dla własnych celów uszczegółowiło pojęcie drogi leśnej, będącej w zarządzie jednostek LP (Czerński 2013). Dokonano też klasyfikacji dróg leśnych na: drogi strategiczne, główne, boczne, dojazdowe i technologiczne.

W zarządzie PGL LP według danych inwentaryzacyjnych z końca 2007 r. znajduje się 182,97 tys. km dróg leśnych, które z 48,81 tys. km dróg publicznych stanowią komunikacyjny układ na obszarach leśnych – ze średnim zagęszczeniem 25,1 m/ha powierzchni leśnej, przy bardzo dużym zróżnicowaniu w poszczególnych nadleśnictwach – od 1,1 do 60,8 m/ha (Trzcński i Leciejewski 2014). Sumaryczna długość dróg leśnych w nadleśnictwach waha się od mniej niż 100 km (34 nadleśnictwa) do 1470 km, przy czym najwięcej jest nadleśnictw z długością dróg 201-300 km (85), a powyżej 900 km dróg znajduje się w 36 nadleśnictwach (Trzcński 2011). Takie rozbieżności między nadleśnictwami mogą wynikać z klasyfikacji danego obiektu liniowego jako drogi leśnej (co jest traktowane jako droga?), która może opierać się na posiadanym planie optymalizacji sieci dróg leśnych w nadleśnictwie (zwany operatem drogowy) lub też na danych z urzędzenia lasu. Przykładowe zmiany w stanie posiadania dróg dla kilku RDLP przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Zmiany w stanie posiadania dróg leśnych w wybranych RDLP
Table 1. Changes in ownership of forest roads in selected RDSF

Lp.	RDLP	Długość dróg leśnych (km)	
		rok 2007	rok 2015
1.	Białystok	11157	11844
2.	Gdańsk	8779	3642
3.	Katowice	15658	13606
4.	Lublin	8358	7523
5.	Olsztyn	18149	5977
6.	Piła	14887	5610
7.	Poznań	10694	5687
8.	Szczecin	18429	7064
9.	Toruń	14373	5613

10.	Warszawa	5285	2372
11.	Wrocław	19251	10360
12.	Zielona Góra	15402	4827

Opracowanie własne na podstawie danych DGLP

Drogi leśne są rozwinięciem dróg publicznych dochodzących do i przechodzących przez obszary leśne i muszą być z nimi połączone, stanowiąc integralny system komunikacyjny. Brak jest danych (np. GUS), dotyczących długości dróg publicznych przebiegających przez obszary leśne. Takimi danymi dysponuje PGL LP – w wyniku wewnętrznej inwentaryzacji dróg (2007) ustalono, że przez tereny LP przebiega 48,81 tys. km dróg publicznych (nie uwzględniano autostrad i dróg ekspresowych), bez określenia kategorii dróg. W tym zestawieniu uwzględniony został jedynie rodzaj nawierzchni na drogach publicznych. Znaczna część (39%) dróg publicznych na terenach leśnych jest o nawierzchni gruntowej. Drogi o nawierzchni bitumicznej (44%) są głównie kategorii powiatowej i gminnej, co wynika z ogólnego udziału tych kategorii dróg w sieci dróg publicznych (Trzciniński 2013). Zachodzące duże zmiany w stanie dróg publicznych, a szczególnie gminnych (przyrost ponad 10 tys. km w ciągu czterech lat) i drogach powiatowych mają duże znaczenie dla możliwości poruszania się pojazdami silnikowymi po terenach leśnych w aspekcie art. 29 Ustawy o lasach (tab. 2).

Tab. 2. Zmiany w długości dróg publicznych

Table 2. Changes in the length of public roads

Rok	Długość dróg publicznych [km]						
	Ogółem	Krajowe	Wojewódzkie	Powiatowe	Zmiany w powiatowych	Gminne	Zmiany w gminnych
2010	406122,1	18607,9	28461,1	126172,1		232888	
2011	412263,7	18801,1	28475,8	127743,2	1571,1	237244	4355,2
2012	412035,1	19182,1	28422,6	125779,2	-1964	238651	1407,6
2013	415971,8	19295,8	28479,5	125273,9	-505,3	242923	4271,4
Zmiany – 2013 względem 2010	9849,7	687,9	18,4	-898,2		10034	

Opracowanie własne na podstawie danych GUS „Transport” 2011, 2012, 2013, 2014

Parametry techniczne dróg leśnych

Parametry techniczne wewnętrznych dróg leśnych zostały określone w opracowaniu „Wytyczne prowadzenia robót drogowych w lasach” (Czerniak 2013) oraz, dla dróg pełniących jednocześnie funkcje dojazdów pożarowych, w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (2006). W dokumentach tych zakłada się budowanie dróg leśnych jednojezdniowych, jednopasowych o szerokości 3,0 lub 3,5 m z koniecznością umieszczania mijanek na dojazdach pożarowych i przy założeniu prędkości projektowej 30 km/h. Preferowane są nawierzchnie (nietwarde) z kruszyw naturalnych bez warstwy ścieralnej, które są bardzo podatne na uszkodzenia przy dużej intensywności ruchu. W rzeczywistości parametry dróg leśnych są bardzo różne, a szerokość

jezdni wynosi nawet poniżej 3,0 m (Trzeciński 2011). Według danych Dyrekcji Generalnej Lasów Państwowych (DGLP) prawie 35% dróg leśnych posiada szerokość jezdni mniejszą niż 3,4 m.

O możliwości poruszania się pojazdów na danej drodze decyduje rodzaj jej nawierzchni i stan techniczny. W PGL LP przeważają drogi o nawierzchniach z gruntu naturalnego (76%), a nawierzchnie twarde ulepszone (brukowe, betonowe, bitumiczne) stanowią niecałe 2% (Trzeciński 2011). Występujący rodzaj nawierzchni oraz warunki glebowo-siedliskowe, a szczególnie gruntowo-wodne, przyczyniają się do niestabilności podłoża gruntowych i pogarszania stanu technicznego drogi leśnej. Według danych PGL LP (na rok 2007), ponad 63% dróg gruntowych i gruntowych ulepszonych była w stanie technicznym złym.

Udostępnienie dróg leśnych do ruchu pojazdów

Aspekty prawne

„W lesie ruch pojazdem silnikowym, zaprzęgowym i motorowerem dozwolony jest jedynie drogami publicznymi, natomiast drogami leśnymi tylko wtedy, gdy są one oznakowane drogowskazami dopuszczającymi ruch pojazdów po tych drogach. Postój pojazdów na drogach leśnych jest dozwolony wyłącznie w miejscach oznakowanych” (Art. 29 Ustawy o lasach). Odstępstwo od przepisu dotyczy osób wykonujących czynności służbowe lub gospodarze oraz inwalidów poruszających się pojazdem przystosowanym do ich potrzeb. Dlatego ważne jest rozpoznanie statusu drogi biegnącej przez las (publiczna czy wewnętrzna), co nie zależy od rodzaju nawierzchni i stanu technicznego drogi. Drugi aspekt to oznakowanie drogi drogowskazem dopuszczającym ruch po drodze leśnej: kiedy i jaki to ma być znak, jak postawiony, na jakich zasadach? Zagadnienia te przedstawione zostaną w części dotyczącej oznakowania dróg leśnych.

Ustawa o lasach reguluje jednocześnie zasadę organizowania imprez masowych – „wymagają zgody właściciela lasu.” (Art. 29 ust.4 Ustawy o lasach z 1991 r.). Zgodnie z odpowiedzią podsekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska z dnia 5.01.2012 na interpelację nr 606 ww. przepis nie upoważnia nadleśniczego do wyrażenia zgody na organizację imprez motorowych na drogach leśnych, które wcześniej nie zostały dopuszczone do ruchu publicznego (oznakowane drogowskazem). Jednocześnie podkreślając, że organizacja takich imprez narusza art. 30 Ustawy o lasach (<http://www.sejm.gov.pl/>).

Czynniki decydujące o dopuszczeniu drogi leśnej do ruchu publicznego

Można wyróżnić kilka podstawowych czynników decydujących o dopuszczeniu drogi leśnej do ruchu publicznego: warunki lokalne, względy społeczne, występowanie obiektów turystycznych, parametry drogi, stan techniczny drogi, możliwość zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, komunikacyjność drogi. Z punktu widzenia zarządcy drogi najważniejszy jest jej stan techniczny, przekładający się na możliwość zapewnienia bezpieczeństwa ruchu oraz komunikacyjności układów dróg publicznych dla lokalnych społeczności. Drogi leśną udostępniamy do ruchu publicznego w przypadku:

- potrzeby umożliwienia wjazdu firmom wykonującym prace leśne;
- realizacji wywozu drewna;
- występowania enklaw gruntów obcych i innych służebności drogi;

- zapewnienia komunikacji lokalnej oraz lokalizacji miejsc postojowych i parkingów;
- dojazdu do nadleśnictwa, leśniczówek, szkółek leśnych i innych obiektów.

Odpowiedzialność, organizacja i zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych

Ustawa o drogach publicznych i Ustawa prawo o ruchu drogowym jednoznacznie określiły obowiązki właściciela lub zarządcy w stosunku do dróg wewnętrznych:

- oznakowanie dróg wewnętrznych oraz zarządzanie nimi należy do zarządcy terenu na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku do właściciela tego terenu (Art. 8 p. 2 Dz. U. z 2007 Nr 19, poz. 115 z póź. zm.);
- oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, należy do zarządcy drogi publicznej (Art. 8 p. 4 Dz. U. z 2007 Nr 19, poz. 115);
- zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami (Art.10 ust. 7 Dz.U. z 2005 Nr 108, poz.908 z późn. zm.).

Jednocześnie trzeba podkreślić, że prawo o ruchu drogowym (Art. 1, p. 2) nie ma bezpośredniego zastosowania na drogach wewnętrznych, a jedynie w przypadku koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób lub wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych oraz w strefach ruchu. W przypadku jednostek Lasów Państwowych oznacza to, że nadleśniczy pełni funkcje zarządcy dróg wewnętrznych i zobowiązany jest do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na tych drogach poprzez dbanie o ich stan techniczny, oznakowanie oraz organizację ruchu.

Oznakowanie dróg wewnętrznych

Zarządca drogi wewnętrznej ustala organizację ruchu stosując znaki i sygnały drogowe oraz zasady ich umieszczania wynikające z Ustawy prawo o ruchu drogowym i jej przepisów wykonawczych. Oznacza to, że na drogach leśnych, jeśli zarządca drogi decyduje się na zastosowanie znaków drogowych (organizację ruchu) musi stosować znaki zgodne z rozporządzeniami: 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 umieszczania na drogach oraz Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych położonych w strefach ruchu lub strefach zamieszkania sprawuje wojewoda (Art. 10 ust. 2 pkt. 5, Dz. U. z 2005 Nr 108, poz. 908 z późn. zm.). Za naruszenie przepisów dotyczących sposobu znakowania dróg wewnętrznych wprowadzono sankcje karne (Art. 85a §1 ustawy kodeks wykroczeń).

Jednostki organizacyjne LP powinny stosować oznakowanie dróg leśnych w kilku przypadkach wynikających z:

- organizacji ruchu na drodze leśnej dopuszczonej do ruchu publicznego;
- konieczności oznakowanie zakazu ruchu na drodze leśnej, wynikające z: położenia drogi leśnej w ciągu drogi publicznej; dopuszczenia do ruchu fragmentu drogi leśnej i połączenia jej z innymi drogami; połączenia i przecinania się dróg publicznych na terenie leśnym o równorzędnej konstrukcji nawierzchni; wynikające z oznakowania drogi publicznej znakami pionowymi lub poziomymi.

Podsumowanie i wnioski

O dopuszczeniu drogi do ruchu publicznego i jej odpowiednim oznakowaniu zgodnie z Ustawą o lasach decyduje nadleśniczy. Na terenie PGL LP jest wiele dróg leśnych dopuszczonych do ruchu publicznego, związanego z ruchem lokalnym oraz turystyką i rekreacją, nie ma jednak danych o dokładnej ich liczbie. Przepisy prawne dają możliwość udostępnienia drogi leśnej do ruchu pojazdów silnikowych – ruchu publicznego. Decydując się na to trzeba pamiętać, że:

- nadleśnictwo, jako zarządca drogi wewnętrznej, jest odpowiedzialne za organizację ruchu i zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim jego uczestnikom;
- na drogach wewnętrznych bez zadnych znaków nie obowiązują przepisy Ustawy o ruchu drogowym;
- parametry dróg leśnych projektowane są dla prędkości 30 km/h i są to drogi jednopasowe, co wymaga odpowiedniego oznakowania;
- drogi leśnej dopuszczone do ruchu publicznego oznakować znakami D-52 i D-53 (początek i koniec strefy ruchu);
- dopuszczenie jednej drogi leśnej do ruchu publicznego wymaga ograniczenia dostępu do obszarów leśnych przez inne drogi oraz powinno wiązać się z wyznaczeniem miejsc postojowych.

Literatura

- Bielawska K. 1013. Wjeżdżać, nie wjeżdżać. *Głos Lasu* 2 (511): 12-14.
- Raport o stanie lasów w Polsce 2011. Centrum Informacyjne Lasów Państwowych, 2012, Warszawa.
- Czerniak A. 2013. Wytyczne prowadzenia robót drogowych w lasach. ORWLP w Bedoniu.
- Janeczko E. 2012. Rekreacja i turystyka na terenach leśnych. Biblioteczka leśniczego, zeszyt 351. SITLiD, Warszawa.
- Kikulski J. 2008. Preferencje rekreacyjne i potrzeby zagospodarowania rekreacyjnego lasów nadleśnictw Hława i Dąbrowa (wyniki pierwszej części badań). *Sylwan* 5: 60-71.
- Kozikowska M. 2010. Uwarunkowania determinujące rozwój turystyki i rekreacji w lasach na przykładzie wybranych nadleśnictw. Praca doktorska. Biblioteka SGGW, Warszawa.
- Norman T., Wypych S. 2000. Wybrane problemy turystyki i rekreacji w lasach RDLP w Katowicach, W: *Problemy turystyki i rekreacji w lasach Polski*, Krajowa Konferencja Naukowa, PTL – Komisja Inżynierii Leśnej i Gospodarki Wodnej, AWF Warszawa:255-263.
- Pieńkos K. 1998. Plan zagospodarowania lasów do celów rekreacji. Rola planu inżynieryjnego zagospodarowania lasu. Fundacja „Rozwój SGGW”.
- Sławski M., Sławska M. 2009. Las jako miejsce wypoczynku i rekreacji – analiza oczekiwań społecznych na przykładzie Gminy Rogów. *SiM CEPL, Rogów*, 4 (23): 140-150.
- Tracz H., Pampuch T. 2009. Środowiskowe aspekty turystyki i rekreacji w ekosystemach Leśnego Kompleksu Promocyjnego „Lasy Mazurskie”. *SiM CEPL, Rogów*, 4 (23): 274-280.

- Trzcziński G. 2011. Analiza parametrów technicznych dróg leśnych w aspekcie wywozu drewna samochodami wysokotonażowymi. Wydawnictwo SGGW, Warszawa.
- Trzcziński G. 2013. Budownictwo leśne jako element lokalnej infrastruktury budowlanej. W: Halicka A. (red.). Budownictwo na obszarach wiejskich. Nauka, Praktyka, Perspektywy. Politechnika Lubelska: 65-77.
- Trzcziński G., Leciejewski P. 2014. Zakres inżynierskiego zagospodarowania lasu w Państwowym Gospodarstwie Leśnym Lasy Państwowe a potrzeby edukacji i szkoleń. SiM CEPL, Rogów, 39B: 189-200.
- Woźnicka M. 2007. Ocena przystosowania lasów miejskich Warszawy do potrzeb osób na wózkach inwalidzkich. W: Oleksiejuk E., Jankowska A. (red.). Zielen miejska – naturalne bogactwo miasta. Lasy w miastach Unii Europejskiej – Zasady gospodarowania i ochrona. PZLiTS, Oddział Toruń.
- Woźnicka M., Janeczko E. 2014. Społeczne aspekty udostępnienia lasów miejskich. SiM CEPL, Rogów, 39B: 209-215.
- Ustawa z 28 września 1991 roku o lasach. Dz.U. z 1991, nr 101, poz. 444 ze zm.
- Ustawy z dnia 21 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr . 108, poz.908 z póź. zm.)
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz.115 z póź. zm.)
- Ustawa kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2010 r. Nr 46 poz. 275 z późn. Zm).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22.03.2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz.U. z 2006r. Nr 58, poz. 405 z póź. zm.).
- Rozporządzeni 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 umieszczania na drogach. (Dz. U. z 2003r. Nr 220, poz. 2181 z póź. zm.).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 Nr 170 poz. 1393 z póź. zm.).
- <http://www.sejm.gov.pl/Sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=799BB0CC>

Grzegorz Trzcziński
Wydział Leśny SGGW, w Warszawie
grzegorz.trzcinski@wl.sggw.pl