

# Przepisy ruchu drogowego obowiązujące na autostradach





**podkom. Klaudiusz Łuszcz**  
**asp. szt. Tomasz Lubiak**  
**asp. szt. Remigiusz Mydlak**  
**asp. Grzegorz Olszewski**

Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego

# **Przepisy ruchu drogowego obowiązujące na autostradach**



Katowice 2025

Nadzór merytoryczny:  
nadkom. Michał Stępień

Redakcja, korekta, skład:  
Paweł Mięsiak

© Szkoła Policji w Katowicach, Katowice 2025, pewne prawa zastrzeżone.

Niniejsza publikacja w całości stanowi materiał dydaktyczny Szkoły Policji w Katowicach.  
Publikacja dostępna jest na licencji:  
Creative Commons – Uznanie autorstwa – Użycie niekomercyjne – Na tych samych warunkach (CC-BY-NC-SA) 4.0 Polska.

Postanowienia licencji są dostępne pod adresem:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.pl>

# Spis treści

---

|                                                                                           |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Wstęp .....</b>                                                                        | <b>4</b>  |
| <b>1. Definicja autostrady.....</b>                                                       | <b>5</b>  |
| <b>2. Podstawowe zasady ruchu obowiązujące na autostradzie.....</b>                       | <b>6</b>  |
| 2.1. Prędkość.....                                                                        | 6         |
| 2.2. Zatrzymanie i postój oraz awaria pojazdu na autostradzie .....                       | 8         |
| 2.3. Zasady ogólne .....                                                                  | 10        |
| <b>3. Oznakowanie występujące na autostradzie.....</b>                                    | <b>13</b> |
| 3.1. Rodzaje oznakowania.....                                                             | 13        |
| 2.2. Elementy infrastruktury drogowej wpływające na bezpieczeństwo .....                  | 18        |
| <b>4. Zasady bezpieczeństwa.....</b>                                                      | <b>21</b> |
| 4.1. Korytarz ratunkowy.....                                                              | 21        |
| 4.2. Odległości między pojazdami.....                                                     | 22        |
| 4.3. Zakaz wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe .....                                     | 24        |
| 4.4. Obowiązek korzystania tylko z dwóch pasów ruchu<br>przy prawej krawędzi jezdni ..... | 26        |
| 4.5. Holowanie pojazdów.....                                                              | 27        |
| <b>Podsumowanie .....</b>                                                                 | <b>30</b> |
| <b>Bibliografia.....</b>                                                                  | <b>31</b> |

Każdy kierujący chociaż raz w życiu prowadził pojazd po autostradzie, ale czy wie jakie zasady tam obowiązują? Są to drogi o określonej specyfice i obowiązują na nich dodatkowe przepisy ruchu drogowego. Z uwagi na coraz większą sieć autostrad w Polsce ważna jest dobra edukacja i znajomość przepisów prawa z tego obszaru. Szybki rozwój motoryzacji doprowadził do powstania nowoczesnej sieci drogowej, a co za tym idzie – rosnącej liczby użytkowników autostrad. By w pełni sprostać wymaganiom nasilonego ruchu kołowego, w latach 20. ubiegłego wieku zaczęto budować autostrady.

Pierwszą drogę spełniającą te wymogi zbudowano we Włoszech. Była nią magistrala Mediolan – Varese, oddana do użytku w 1924 r. Natomiast pierwsza sieć autostrad powstała w latach 30. XX w Niemczech<sup>1</sup>. Z kolei w Polsce pierwszy odcinek powstał w latach 70.<sup>2</sup> Według danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z 2025 roku w Polsce jest 1884,6 km autostrad<sup>3</sup>.

Celem niniejszej publikacji jest przybliżenie problematyki związanej z przepisami oraz zasadami obowiązującym na autostradach. Opracowanie przeznaczone jest zarówno dla policjantów kursów specjalistycznych w zakresie ruchu drogowego, słuchaczy szkolenia zawodowego podstawowego, jak również dla wszystkich, którzy chcieliby pogłębić swoją wiedzę z zakresu problematyki dotyczącej przepisów obowiązujących na autostradach.

---

<sup>1</sup> F. Wiśniewski, *Historia podróżowania, motoryzacji, znaków drogowych i uprawnień komunikacyjnych*, s. 83.

<sup>2</sup> *Autostrady i drogi ekspresowe w Polsce*, [https://pl.wikipedia.org/wiki/Autostrady\\_i\\_drogi\\_ekspresowe\\_w\\_Polsce](https://pl.wikipedia.org/wiki/Autostrady_i_drogi_ekspresowe_w_Polsce) (16.10.2025).

<sup>3</sup> GDDKiA, *Podsumowanie 2024 roku*, <https://www.gov.pl/web/gddkia/podsumowanie-2024-roku> (16.10.2025).

## Rozdział 1.

# Definicja autostrady

---

Pojęcie autostrady zostało zdefiniowane w kilku aktach prawnych. Jednym z nich jest Ustawa o drogach publicznych, gdzie w art. 4 pkt 11 autostradę określono jako – *drogę, której jezdnie główne są przeznaczone wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych, posiadająca, z wyjątkiem uzasadnionych przypadków, oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu oddzielone od siebie środkowym pasem dzielącym nieprzeznaczonym do ruchu lub oddzielone wyjątkowo – w inny sposób, łącząca lub krzyżująca się na różnych poziomach z innymi drogami transportu lądowego i wodnego oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi*<sup>4</sup>. Legislatorzy w art. 2 pkt 3 Ustawy Prawo o ruchu drogowym doprecyzowali powyższą definicję wskazując, że autostrada to *droga oznaczona odpowiednimi znakami, przeznaczona tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca, które na równej, poziomej jezdni mogą rozwinąć prędkość wynoszącą co najmniej 40 km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczep*<sup>5</sup>. Określenie „autostrada” zostało również zdefiniowane w rozdziale I art. 1 lit. h Konwencji o znakach i sygnałach drogowych. Oznacza ona *drogę specjalnie zaprojektowaną i zbudowaną dla ruchu samochodowego, która nie służy przydrożnym posiadłościom oraz która, poza wyjątkami dotyczącymi punktów specjalnych lub okresów przejściowych ma odrębne jezdnie przeznaczone dla obu kierunków ruchu, wyraźnie oddzielone od siebie za pomocą pasa rozdzielającego, nie przeznaczonego dla ruchu, lub w wyjątkowych przypadkach w inny sposób, nie przecina się na tym samym poziomie z inną drogą, torem kolejowym lub tramwajowym albo z drogą przeznaczoną dla ruchu pieszego oraz jest specjalnie oznaczona jako autostrada*<sup>6</sup>.



Znak D-9 „autostrada”

<sup>4</sup> Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych, art. 4. pkt 11.

<sup>5</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, art. 2 pkt 3 (dalej: Prawo o ruchu drogowym).

<sup>6</sup> Konwencja o znakach i sygnałach drogowych sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., rozdz. I, art. 1.

## Rozdział 2.

# Podstawowe zasady ruchu obowiązujące na autostradzie

### 2.1. Prędkość

Autostrady stanowią najwyższą klasę dróg publicznych w Polsce i są przeznaczone do ruchu pojazdów poruszających się z dużymi prędkościami, przy zachowaniu najwyższych standardów bezpieczeństwa. Zostały one szczegółowo określone w obowiązujących przepisach ustawy prawo o ruchu drogowym jak i innych aktach prawnych. Jednym z kluczowych elementów tych regulacji są limity prędkości, które wyznaczają maksymalną dopuszczalną prędkość jazdy poszczególnych pojazdów, oraz indywidualne ograniczenia prędkości dotyczące określonych sytuacji lub kategorii pojazdów. Podstawy prawne w tym zakresie wynikają przede wszystkim z Ustawy Prawo o ruchu drogowym<sup>7</sup>, gdzie precyzyjnie wskazane zostały dopuszczalne prędkości na różnych rodzajach dróg, w tym na autostradach. Zgodnie z przepisami prawa, dopuszczalna prędkość na autostradzie wynosi 140 km/h dla samochodów osobowych, motocykli oraz samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.



Znak D-39 „dopuszczalne prędkości”

<sup>7</sup> Prawo o ruchu drogowym, art. 20.

W przypadku zespołów pojazdów, w skład których wchodzi motocykl, samochód osobowy lub ciężarowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony wraz z przyczepą, maksymalna prędkość wynosi 80 km/h. Ta sama prędkość określona została dla pojazdów ciężarowym o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i autobusów. Dopuszczalna prędkość do 100 km/h obowiązuje autobusy spełniające dodatkowe warunki techniczne<sup>8</sup> czyli te, które są np. wyposażone w pasy bezpieczeństwa dla pasażerów<sup>9</sup>. W przypadku jednak, gdy autobus ten ciągnie przyczepę zastosowanie ma tu przepis dotyczący dopuszczalnej prędkości dla zespołów pojazdów i wynosić ona będzie 80 km/h. Warto podkreślić, że autostrady są jedynym rodzajem dróg w Polsce, na których maksymalna dopuszczalna prędkość osiąga wartość 140 km/h, co stanowi najwyższy limit przewidziany w przepisach krajowych. Pomimo tego kierujący nadal ma obowiązek dostosowania prędkości do warunków w jakich ruch się odbywa, a w szczególności natężenia ruchu, stanu nawierzchni, widoczności oraz warunków atmosferycznych<sup>10</sup>.



Pomiar prędkości

Nie wszystkie pojazdy mogą jednak poruszać się po autostradzie z maksymalnymi prędkościami przewidzianymi w ustawie. Przepisy prawa określają szereg tzw. indywidualnych ograniczeń prędkości, które wynikają z rodzaju pojazdu, jego konstrukcji lub charakteru wykonywanego przewozu. Przykładem takiego ograniczenia

<sup>8</sup> Tamże, art. 66 pkt 5.

<sup>9</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia z dn. 31 grudnia 2002 r. (Dz. U. 2024 poz. 502 z późn. zm.).

<sup>10</sup> Prawo o ruchu drogowym, art. 19 ust. 1.

są pojazdy przewożące osoby poza kabiną kierowcy<sup>11</sup>, które nie mogą przekraczać prędkości 50 km/h. Dodatkowe ograniczenia prędkości dotyczą również pojazdów z urządzeniem wystającym do przodu więcej niż 1,5 metra od siedzenia kierującego, dla których limit tej prędkości wynosi 60 km/h<sup>12</sup>. W przypadku przewożenia motocyklem (również z przyczepą) dziecka w wieku do 7 lat dopuszczalna prędkość określona została na 40 km/h<sup>13</sup>.

Autostrady zapewniają jej użytkownikom, kierującym największy komfort jazdy spośród wszystkich dróg publicznych, jednak wysoka dopuszczalna prędkość wymaga od nich szczególnej odpowiedzialności i świadomości przepisów. Określone limity prędkości, a także indywidualne ograniczenia dotyczące konkretnych pojazdów, stanowią istotny element systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przestrzeganie tych zasad nie tylko wpływa na płynność i porządek ruchu, lecz także pozwala ograniczyć ryzyko zdarzeń drogowych oraz ich skutków.

## 2.2. Zatrzymanie i postój oraz awaria pojazdu na autostradzie

W czasie podróży autostradą może dojść do różnego rodzaju nieprzewidzianych sytuacji, kiedy kierujący z różnych przyczyn zatrzymują się w ciągu autostrady (najczęściej na „pasie awaryjnym”, rzadziej na pasie ruchu). Może to stwarzać duże zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.



Pas awaryjny

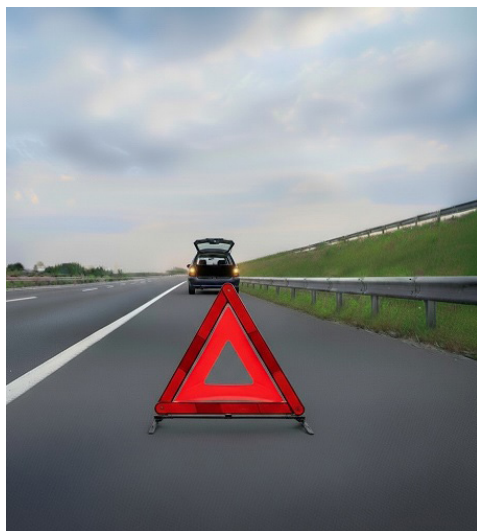
<sup>11</sup> Tamże, art. 63 ust. 2 pkt 4.

<sup>12</sup> Tamże, art. 20 ust. 6 pkt 2.

<sup>13</sup> Tamże, art. 20 ust. 6 pkt 3.

W przypadku unieruchomienia pojazdu z powodu uszkodzenia lub wypadku kierujący jest zobowiązany włączyć światła awaryjne, a jeżeli pojazd nie jest w nie wyposażony należy włączyć światła pozycyjne. Ponadto kierowca ma obowiązek ustawić za pojazdem trójkąt ostrzegawczy w odległości 100 metrów, który powinien się znajdować na jezdni lub poboczu odpowiednio do miejsca unieruchomienia pojazdu<sup>14</sup>. Ma to na celu ostrzeżenie innych kierujących o niebezpieczeństwie w ruchu drogowym. Jeżeli natomiast zatrzymanie lub postój nie wynika z warunków lub przepisów ruchu drogowego, to dozwolony jest tylko w miejscu wyznaczonym w tym celu<sup>15</sup>.

Dlatego tak ważnym elementem infrastruktury autostradowej są miejsca obsługi podróżnych, tzw. MOP-y. Odległość pomiędzy sąsiednimi miejscami obsługi podróżnych na autostradzie, dostępnymi dla ruchu w jednym kierunku, powinna być nie większa niż 40 km, a pomiędzy miejscami obsługi podróżnych umożliwiającymi zaopatrzenie w paliwa – powinna być nie większa niż 60 km. W trudnych warunkach dopuszcza się inne odległości<sup>16</sup>. Są to tereny w obrębie lub w bezpośredniej bliskości pasa drogowego przeznaczone do realizacji potrzeb podróżujących. W skład infrastruktury MOP-a mogą wchodzić zaplecza sanitarne, gastronomia, stacje paliw oraz parkingi.



Umieszczenie trójkąta ostrzegawczego

<sup>14</sup> Tamże, art. 50 ust. 2 pkt 1 lit a i b.

<sup>15</sup> Tamże, art. 49 ust. 3.

<sup>16</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych z dnia 24 czerwca 2022 r., § 53 pkt 3.

## 2.3. Zasady ogólne

Autostrada jest drogą o szczególnym znaczeniu w systemie komunikacyjnym kraju. Stanowi podstawowy element infrastruktury drogowej, przeznaczony do szybkiego i bezpiecznego przemieszczania się pojazdów na długich odcinkach. W związku z jej specyfiką obowiązują na niej określone zasady ruchu, które mają na celu zapewnienie płynności oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Prawo do poruszania się po autostradzie mają zatem wyłącznie pojazdy samochodowe, które na równej, poziomej jezdni mogą rozwinąć prędkość wynoszącą co najmniej 40 km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczepy<sup>17</sup>. Będą to samochody osobowe, ciężarowe, motocykle, autobusy oraz pojazdy specjalne spełniające te warunki. Czworokołowce, ciągniki rolnicze, pojazdy wolnobieżne i zaprzęgowe, rowery, motorowery, a także piesi, jeźdźcy lub poganiacze zwierząt mają bezwzględny zakaz wjazdu lub poruszania się na niej. Ma to niewątpliwie odzwierciedlenie w tym, do jakich celów ta kategoria drogi została utworzona. Jedną z podstawowych zasad tam obowiązujących jest ruch prawostronny<sup>18</sup>. Kierujący pojazdem powinien korzystać z prawego pasa ruchu, pozostawiając pas lewy jedynie do wykonania manewru wyprzedzania. Po jego zakończeniu należy niezwłocznie powrócić na prawy pas, aby nie utrudniać jazdy innym użytkownikom drogi. Długotrwała jazda lewym pasem bez wyraźnej potrzeby jest niezgodna z zasadami porządku ruchu i może prowadzić do sytuacji kolizyjnych lub utrudniania ruchu na tej drodze. Kolejną zasadą jest bezwzględny zakaz zawracania<sup>19</sup>. Konstrukcja i organizacja ruchu na autostradzie uniemożliwia wykonanie tego manewru. Kierujący, który minął właściwy zjazd musi kontynuować jazdę do kolejnego węzła, który umożliwi bezpieczny powrót w przeciwnym kierunku.

Na autostradzie obowiązuje również bezwzględny zakaz cofania<sup>20</sup>. Manewr ten, nawet na krótkim odcinku drogi, może stanowić poważne zagrożenie dla życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego. Zaznaczyć należy, że pewne uregulowania prawne, których zakres obowiązywania dotyczy szeregu dróg, ma istotne zastosowanie właśnie na autostradach. Warto wspomnieć o tym, że w polskim systemie prawnym zasadą ogólną jest wyprzedzanie innych pojazdów z lewej strony<sup>21</sup>. Jednakże ustawodawca przewidział od tej zasady wyjątki – jednym z nich jest sytuacja występująca na autostradach, czyli na drodze dwujezdniowej z wyznaczonymi pasami ruchu, gdzie każda jezdnia jest przeznaczona tylko dla jednego kierunku ruchu, kierujący pojazdem może wyprzedzać pojazdy jadące lewym pasem z ich prawej strony. W praktyce

<sup>17</sup> Prawo o ruchu drogowym, art. 2 pkt 3.

<sup>18</sup> Tamże, art. 16 ust. 2.

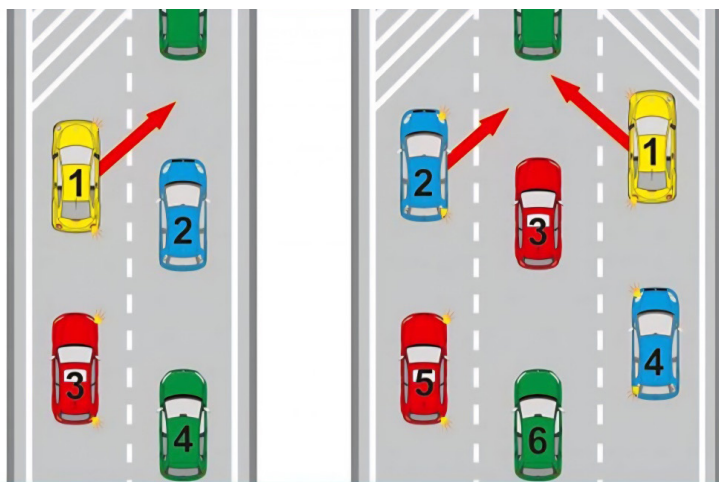
<sup>19</sup> Tamże, art. 22 ust. 6 pkt 2.

<sup>20</sup> Tamże, art. 23 ust. 2.

<sup>21</sup> Tamże, art. 24 ust. 3.

przepis ten ma zastosowanie przede wszystkim wtedy, gdy kierowca jadący lewym pasem utrzymuje niższą prędkość niż pojazdy poruszające się prawym pasem lub nie zjeżdża na prawy pas po zakończeniu wyprzedzania, mimo że ma taką możliwość. W takiej sytuacji kierujący pojazdem jadącym prawym pasem może go wyprzedzić, nie naruszając przepisów ruchu drogowego. Należy jednak pamiętać, że choć prawo dopuszcza wyprzedzanie z prawej strony na autostradzie, manewr ten powinien być wykonywany z zachowaniem szczególnej ostrożności<sup>22</sup>.

Warto również wspomnieć o przepisie tzw. jazdy „na suwak” który w 2019 r. wprowadzony został w polskich przepisach ruchu drogowego. To sposób organizacji ruchu, który ma na celu zwiększenie płynności i bezpieczeństwa w sytuacji, gdy jeden z pasów ulega zwężeniu lub kończy się. Jazda „na suwak” polega na naprzemiennym wjeżdżaniu pojazdów z dwóch pasów na jeden – jeden z pasa kończącego się, następnie jeden z pasa kontynuowanego i tak kolejno, niczym zamek błyskawiczny. Rozwiązanie to pozwala uniknąć gwałtownego hamowania, zatorów ulicznych oraz agresywnego zjeżdżania z kończącego pasa ruchu w ostatniej chwili przed zwężeniem. Na autostradach sytuacje takie mogą wystąpić m.in. w miejscach prowadzenia robót drogowych, zablokowania jednego pasa wskutek zdarzenia drogowego lub zwężenia do jednego pasa ruchu przed węzłem. W takich przypadkach prawidłowe zastosowanie jazdy „na suwak” jest nie tylko przejawem kultury kierowcy, ale także obowiązkiem wynikającym z przepisów prawa<sup>23</sup>.



Jazda na „suzak”

<sup>22</sup> Tamże, art. 24 ust. 1 i 2.

<sup>23</sup> Tamże, art. 22 ust. 4a i 4b.

Podsumowując, autostrada jest drogą o najwyższym standardzie bezpieczeństwa, jednak jej właściwe funkcjonowanie zależy od przestrzegania kilku kluczowych zasad takich jak zakazu zawracania i cofania. Świadome i odpowiedzialne stosowanie tych reguł przez kierujących pojazdami stanowi podstawę bezpiecznego i płynnego ruchu na autostradach.

### 3.1. Rodzaje oznakowania

Na autostradach występują wszystkie kategorie znaków: ostrzegawcze, zakazu, nakazu, informacyjne i uzupełniające, a także oznakowanie poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ich rolą jest nie tylko regulowanie zachowań kierujących, lecz także informowanie i ostrzeganie, co w warunkach wysokich prędkości i dużego natężenia ruchu nabiera fundamentalnego znaczenia. Zarówno dla organów administracji drogowej jak i dla kierowców znajomość zasad oznakowania jak i umieszczania znaków na autostradzie ma kluczowe znaczenie, bowiem każdy błąd w odczytaniu lub zignorowaniu znaku może prowadzić do poważnych konsekwencji prawnych i faktycznych. Oznakowanie autostrad w Polsce posiada ściśle umocowanie w przepisach prawa, a jego szczególna funkcja wynika z charakterystycznych warunków ruchu dla tych dróg. Jest ono uregulowane w Ustawie Prawo o ruchu drogowym oraz w aktach wykonawczych, które precyzują zarówno klasyfikację znaków – Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, jak i techniczne zasady ich stosowania – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Na autostradach możemy spotkać zarówno oznakowanie pionowe jak i poziome. Znaki drogowe pionowe pod względem wielkości dzielimy na pięć grup. Na autostradach stosuje się znaki wielkie (W)<sup>24</sup>, są to między innymi: znak „D-9” oznaczający początek autostrady, a co za tym idzie wprowadzający określone zasady – między innymi dotyczące dozwolonej prędkości w zależności od rodzaju pojazdu, znak „B-33” miejscowo obniżający limit dopuszczalnej prędkości, znak „B-26” zakazujący wyprzedzania pojazdom ciężarowym, znak „A-15” ostrzegający o możliwości wystąpienia śliskiej nawierzchni, znak „B-32f” oznaczający obowiązek zatrzymania się w celu uiszczenia opłaty za przejazd, znak „D-13” informujący o początku pasa dla pojazdów powolnych czy znak „E-20” informujący o zbliżającym się węźle autostradowym.

---

<sup>24</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z dnia 3 lipca 2003 r., zał. 1 pkt 1.2.



Znak D-9



Znak B-33



Znak B-26



Znak A-15

W przypadku autostrady płatnej pod znakami D-9 „autostrada” i E-15c „numer autostrady” umieszcza się napis „Płatna” jak na tabliczce T-28. Na początku odcinka autostrady bezpłatnej będącej kontynuacją autostrady płatnej umieszcza się znak D-9 z tabliczką T-28a wskazującą koniec odcinka autostrady, za przejazd którym pobierana jest opłata.



Tabliczka T-28a



Tabliczka T-28

Znak B-6/8/9 „zakaz wjazdu pojazdów innych niż samochodowe” (ciągników rolniczych, pojazdów zaprzęgowych, rowerów) stosuje się na drogach prowadzących ruch bezpośrednio do autostrady w celu wyeliminowania wjazdu pojazdów, których ruch na tych drogach jest zabroniony<sup>25</sup>.



Znak B-6/8/9

<sup>25</sup> Tamże, pkt 3.2.15., rys. 3.2.15.5.

W obrębie węzłów i przed zjazdami z autostrady umieszcza się następujące znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:

E-14a – za wjazdem na autostradę w odległości 300 m od końca pasa włączania,

E-20 – 3000 m przed pasem wyłączania,



Tablica szlaku drogowego E-14a



Tablica węzła drogowego na autostradzie E-20

E-2d – jako zasada lub E-2c – w miejscu wyjazdu, w którym szerokość pasa włączania wynosi 1 m,



Drogowskaz tablicowy umieszczany nad jezdnią na autostradzie E-2d



Drogowskaz tablicowy umieszczany obok jezdni na autostradzie E-2c

E-1a I i E-1a II – odpowiednio w odległości 1500 m i 500 m przed pasem wyłączenia,



Tablica przeddrogowskazowa na autostradzie E-1a

F-14a, F-14b, F-14c (tablice wskaźnikowe) – w odległości 300, 200 i 100 m przed początkiem pasa wyłączenia,



Tablica wskaźnikowa na autostradzie umieszczana w odległości 300 m przed pasem wyłączenia F-14a

A-6d – przed każdym wjazdem na autostradę w odległości 150 – 300 m (w przypadku odległości mniejszej niż 150 m pod znakiem umieszcza się tabliczkę T-1),



Wlot drogi jednokierunkowej Tablica rozdzielająca kierunki ruchu z prawej strony A-6d na drogach ekspresowych U-4a

U-4 – za wyjazdem na wysepce oddzielającej jezdnię główną od łącznicy w miejscu, w którym wysepka ma szerokość co najmniej 1,6 m.

Poza oznakowaniem pionowym na autostradach znajduje się także oznakowanie poziome. Główne różnice w oznakowaniu dróg miejskich i autostrad wynikają z odmiennego ich charakteru. Na autostradach priorytetem jest płynność ruchu, a co za tym idzie oznakowanie poziome musi być wyraźne i jednoznaczne. Linie są często grubsze i bardziej kontrastowe. Oznakowanie poziome na autostradzie występuje między innymi w postaci linii krawędziowych „P-7b” określających skrajne krawędzie jezdni, linii przerywanych „P-1” wyznaczających pasy ruchu, strzałek kierunkowych „P-8d” określających nakazany kierunek jazdy oraz linii pojedynczej ciągłej „P-2”, której przekraczanie jest zabronione<sup>26</sup>.



Znak P-2  
– linia pojedyncza  
ciągła



Znak P-1  
– linia pojedyncza  
przerywana

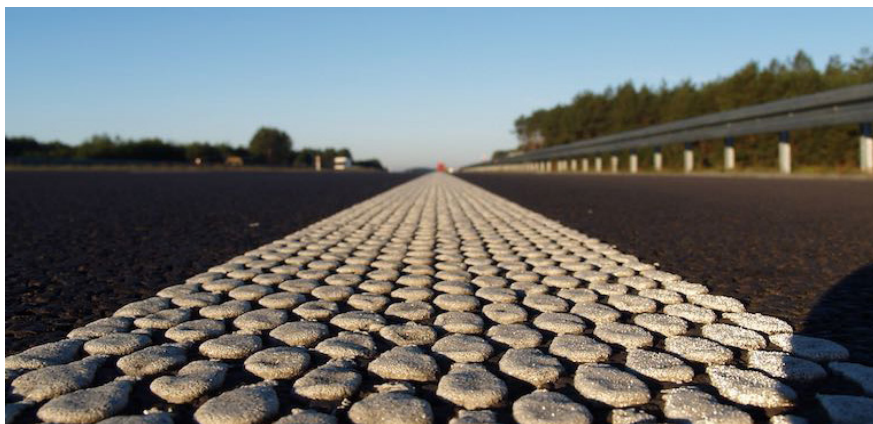


Znak P-7b  
– linia krawędziowa  
ciągła

<sup>26</sup> Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 r., § 86 pkt 3.

## 2.2. Elementy infrastruktury drogowej wpływające na bezpieczeństwo

Stan oznakowania i jego poprawne rozmieszczenie ma ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa uczestników w ruchu kołowym. Obecnie stosuje się szereg innowacyjnych rozwiązań. Przykładem takiego działania jest stosowanie specjalnej technologii malowania linii oznakowania poziomego, których porowata struktura powoduje powstanie efektu akustycznego podczas najeżdżania na nie opon pojazdu. Rozwiązanie to stosuje się przy malowaniu linii krawędziowych oraz wytyczających pasy ruchu, aby informować kierującego, że zjechał poza pas ruchu<sup>27</sup>. Dobrze widoczne linie na jezdni prowadzą kierującego w sposób logiczny i intuicyjny.

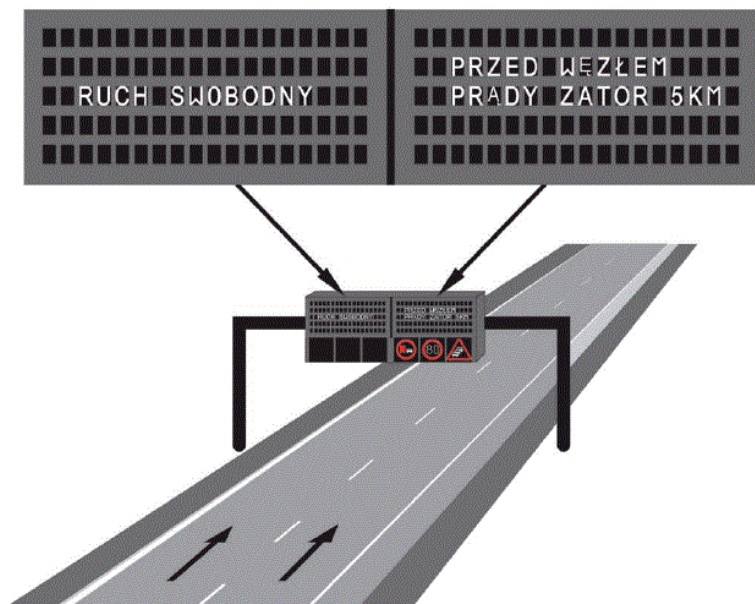


Linia oznakowania poziomego

Na autostradzie stosuje się także tablice tekstowe o zmiennej treści. Tablice te umieszcza się na konstrukcjach bramowych nad pasami ruchu lub obok jezdni w miejscach o dużym prawdopodobieństwie zaistnienia sytuacji wymuszających bieżące przekazywanie kierującym zmiennych informacji tekstowych w czasie rzeczywistym. Komunikaty nadawane na tablicach tekstowych o zmiennej treści dotyczyć mogą np. uprzedzenia o: zbliżaniu się do miejsca poboru opłat na autostradzie, opóźnieniach w ruchu spowodowanych zatorami, możliwości objazdu miejsca nieprzejezdnego, zaistniałych wypadkach i podobnych sytuacjach chwilowych i zmiennych w czasie, dla których nie jest uzasadnione ani możliwe stawianie znaku stałego lub tablicy ze znakiem o zmiennej treści<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach zał. 2, tab. 1.2.

<sup>28</sup> Tamże, pkt 1.6.5.



Przykładowy układ matryc znakowych na tablicy tekstowej o zmiennej treści

Kolejnym przykładem rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających stan bezpieczeństwa jest montowanie na pasach rozdzielających przeciwnie jeżdżące systemów osłon przeciwoślśnieniowych „U19”<sup>29</sup>. Zastosowanie takich paneli minimalizuje ryzyko oślepiania kierowców przez światła pojazdów poruszających się w przeciwnym kierunku.



Osłony przeciwoślśnieniowe

<sup>29</sup> Tamże, zał. 4, pkt 1.

W celu poprawy widoczności znaków umieszczanych nad jezdnią na autostradach stosuje się folię pryzmatyczną. Zaleca się jej stosowanie do wykonywania tablic przed-drogowskazowych i drogowskazów umieszczanych obok jezdni na autostradach<sup>30</sup>.



Znak z folią pryzmatyczną



Znak z folią pryzmatyczną – widoczność po zmroku

Mimo stosownego oznakowania i samego układu jezdni, która wymusza prawidłową jazdę, niektórzy kierujący pojazdami wjeżdżają na autostradę w przeciwnym kierunku, stwarzając tym samym ogromne zagrożenie w ruchu drogowym. Dlatego Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad skorzystała z rozwiązań stosowanych w Austrii, Niemczech, Słowacji i Chorwacji. Charakterystyczne duże żółte tablice z napisem „STOP. Zły kierunek” i symbolem dłoni z umieszczonym na niej piktogramem znaku zakaz wjazdu, ustawiane są na węzłach komunikacyjnych na terenie kraju. Tablice te nie są znakiem drogowym, mają jednak służyć jako przypomnienie o obowiązującej organizacji ruchu<sup>31</sup>.



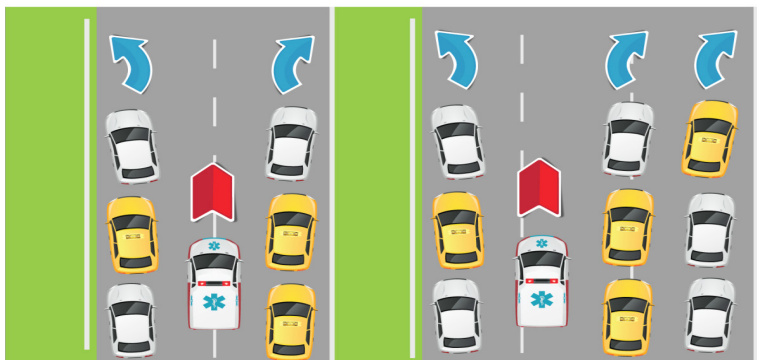
STOP. Zły kierunek

<sup>30</sup> Tamże, zał. 1, tab. 1.2.

<sup>31</sup> Komenda Powiatowa Policji w Będzinie, „Stop zły kierunek”. Kierowco patrz na znaki, <https://bedzin.policja.gov.pl/ka1/informacje/wiadomosci/334323,STOP-Zly-kierunek-Kierowco-patrz-na-znaki.html> (16.10.2025).

### 4.1. Korytarz ratunkowy

Na autostradach występuje duże natężenie ruchu, a co za tym idzie bardzo często tworzą się wielokilometrowe zatory drogowe. W przypadku wystąpienia konieczności przejazdu tą drogą pojazdu uprzywilejowanego uczestnicy ruchu powinni wiedzieć jak prawidłowo się zachować. Kierowca zobowiązany jest ustawić pojazd w taki sposób, by utworzyć korytarz ratunkowy bardzo często nazywany „korytarzem życia”, umożliwiając szybki i bezpieczny przejazd służbom.



Korytarz ratunkowy z dwoma i trzema pasami ruchu

Zasady prawidłowego tworzenia korytarza ratunkowego są bardzo proste i najlepiej obrazują je powyższe schematy. Zgodnie z Ustawą Prawo o ruchu drogowym, w warunkach zwiększonego natężenia ruchu pojazdów utrudniającego swobodny przejazd pojazdu uprzywilejowanego kierujący pojazdem na jezdni z dwoma pasami ruchu zobowiązany jest do określonego zachowania. Ten poruszający się lewym pasem ruchu musi zjechać jak najbliżej lewej krawędzi tego pasa ruchu. Natomiast kierujący jadący prawym pasem ruchu zobligowani są do zjechania jak najbliżej prawej krawędzi jezdni. Jeżeli jezdnia posiada więcej niż dwa pasy ruchu w jednym kierunku to pojazdy na lewym pasie zjeżdżają w lewo a pojazdy z pozostałych pasów ruchu usuwają się na prawo<sup>32</sup>. Założenie tej zasady jest trywialne, korytarz życia ma zawsze przebiegać z prawej strony pojazdów stojących na skrajnym lewym pasie

<sup>32</sup> Prawo o ruchu drogowym, art. 9 ust. 2.

ruchu. Reasumując: *Lewy do lewej, a prawy do prawej krawędzi – pas ratunkowy pomiędzy*<sup>33</sup>. Obowiązki uczestnika ruchu wobec kierującego pojazdem uprzywilejowanym określa Ustawa Prawo o ruchu drogowym: *Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani ułatwić przejazd pojazdu uprzywilejowanego, w szczególności przez niezwłoczne usunięcie się z jego drogi, a w razie potrzeby zatrzymanie się*<sup>34</sup>. Niezastosowanie się do powyższego stanowi wykroczenie nieułatwienia przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu. Spenalizowane jako wykroczenie jest również naruszenie przez kierującego zakazu korzystania z drogi przejazdu pojazdu uprzywilejowanego. Kierujący pojazdem może kontynuować jazdę po zajmowanym wcześniej pasie ruchu dopiero po przejeździe pojazdu uprzywilejowanego<sup>35</sup>. Wyjątkami od opisanej powyżej reguły są pojazdy zarządców drogi lub pomocy drogowej, które uczestniczą w akcji ratowniczej<sup>36</sup>.

## 4.2. Odległości między pojazdami

Podczas jazdy z dużą prędkością, szczególnie na autostradach, zachowanie odpowiedniej odległości od pojazdu poprzedzającego staje się jednym z kluczowych warunków bezpieczeństwa. To właśnie zbyt mały dystans jest jedną z głównych przyczyn groźnych zdarzeń drogowych, w których bierze udział wiele pojazdów. Kwestia odległości między pojazdami jest szczegółowo uregulowana w Ustawie Prawo o ruchu drogowym, gdzie zawarto zasadę, że kierujący pojazdem jest obowiązany utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się pojazdu jadącego przed nim<sup>37</sup>. Ustawodawca określił również szczególne zasady obowiązujące m.in. na autostradach, np. tę, że kierujący pojazdem na autostradzie jest obowiązany utrzymywać minimalną odległość od poprzedzającego go pojazdu, wynoszącą nie mniej niż połowę liczby odpowiadającej prędkości, z którą porusza się pojazd (wyrażonej w km/h)<sup>38</sup>. Przykładowo oznacza to, że kierujący przy prędkości 100 km/h zobowiązany jest do zachowania minimalnego dystansu od poprzedzającego pojazdu nie mniejszego niż 50 m. Wyjątkiem jest sytuacja, gdy kierujący wykonuje manewr wyprzedzania<sup>39</sup>. Zagadnienie to jest bardzo ważne i niewątpliwie ma wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu odbywającego się na autostradzie. Uwzględnia

<sup>33</sup> A. Sieczkowski, *Co to jest korytarz (tunel / pas) ratunkowy? Jak się ustawić na autostradzie, ekspresówce, gdy jest korek, zator, wypadek?*, <https://www.strefakulturalnejjazdy.pl/2017/02/co-to-jest-korytarz-tunel-pas-ratunkowy.html> (15.10.2025).

<sup>34</sup> Prawo o ruchu drogowym, art. 9 ust. 1.

<sup>35</sup> Tamże, art. 9 ust. 3.

<sup>36</sup> Tamże, art. 9 ust. 4.

<sup>37</sup> Tamże, art. 19 ust. 2 pkt 3.

<sup>38</sup> Tamże, art. 19 ust. 3a.

<sup>39</sup> Tamże, art. 19 ust. 3b.

czas reakcji kierowcy (średnio ok. 1 sekundy), drogę hamowania, która przy dużych prędkościach staje się o wiele dłuższa. Ponadto zmniejsza ryzyko powstania tzw. „efektu domina” podczas nagłego hamowania kilku pojazdów.



Odległości pomiędzy pojazdami

Utrzymywanie bezpiecznej odległości na autostradach nie jest tylko zaleceniem – to konkretny obowiązek wynikający z przepisów prawa. Stosowanie zasady połowy prędkości realnie zwiększa bezpieczeństwo uczestników w ruchu na autostradzie. Zachowanie odstępu pomiędzy pojazdami dotyczy również sytuacji występujących poza obszarem zabudowanym na jezdniach dwukierunkowych o dwóch pasach ruchu, gdzie kierujący pojazdem objętym indywidualnym ograniczeniem prędkości albo pojazdem lub zespołem pojazdów o długości przekraczającej 7 metrów zobowiązany jest utrzymywać taki odstęp od pojazdu silnikowego znajdującego się przed nim, aby inne wyprzedzające pojazdy mogły bezpiecznie wjechać w lukę utrzymywaną między tymi pojazdami. Obowiązek zachowania odstępu w tej konfiguracji drogowej ma swoje uzasadnienie nie tylko w ochronie bezpieczeństwa, lecz także w zapewnieniu możliwości bezpiecznego manewru wyprzedzania. Wyjątek od omawianej zasady dotyczy sytuacji, gdy kierujący pojazdem przystępuje do wyprzedzania lub gdy wyprzedzanie jest zabronione<sup>40</sup>. Ustawodawca wskazał konkretne pojazdy,

<sup>40</sup> Tamże, art. 19 ust. 3.

których kierujący zobowiązani są do stosowania tej zasady. Są to pojazdy lub zespoły pojazdów o długości przekraczającej 7 metrów i te objęte indywidualnymi ograniczeniami prędkości. W katalog tych drugich wpisywać się będą zespoły pojazdów, a także pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i autobusy<sup>41</sup>. Indywidualnym ograniczeniem prędkości objęte zostały również pojazdy z urządzeniem wystającym do przodu więcej niż 1,5 metra od siedzenia dla kierującego<sup>42</sup>, motocykla, którym przewozi się dziecko w wieku do 7 lat<sup>43</sup> oraz pojazdy ciężarowe, w których przewozi się osoby poza kabiną kierowców<sup>44</sup>. W praktyce oznacza to, że ww. kierujący pojazdami powinni zachować taki odstęp od poprzedzającego pojazdu, który umożliwi wjazd innemu uczestnikowi ruchu na pas ruchu przed jego pojazdem. Przepis ten stanowi przykład regulacji o charakterze prewencyjnym, której zadaniem jest zapewnienie możliwości bezpiecznego wyprzedzania na drogach dwujezdniowych oraz dwukierunkowych. Wpisuje się to w szerszy system norm dotyczących wyprzedzania i odstępów pomiędzy pojazdami, a jego stosowanie wymaga od kierujących nie tylko znajomości prawa, lecz także umiejętności oceny dynamicznej sytuacji drogowej.

### 4.3. Zakaz wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe

Kierowcy pojazdów ciężarowych powinni pamiętać, że nawet jeśli na danym odcinku autostrady nie ma znaku B-26 „zakaz wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe”, to przepisy i tak wprowadzają zakaz wyprzedzania w określonych sytuacjach. Przepis stanowi, że kierującemu pojazdem kategorii N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub> (pojazd ciężarowy pow. 3,5 tony lecz nie więcej niż 12 ton, pojazd ciężarowy powyżej 12 ton<sup>45</sup>), zabrania się wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu, chyba że pojazd ten porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub> obowiązującej na danej drodze<sup>46</sup>. Należy tu sprecyzować, iż określenie pojazdu kategorii N<sub>2</sub> dotyczy pojazdu silnikowego przeznaczonego do przewozu ładunku, którego dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 tony, ale nie przekracza 12 ton, natomiast pojazd kategorii N<sub>3</sub> to taki sam pojazd, ale przekraczający ww. masę 12 ton. W praktyce oznacza to, że pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony nie mogą wyprzedzać na autostradach tam, gdzie w danym kierunku

<sup>41</sup> Tamże, art. 20 ust. 3 pkt 1.

<sup>42</sup> Tamże, art. 20 ust. 6 pkt 2.

<sup>43</sup> Tamże, art. 20 ust. 6 pkt 3.

<sup>44</sup> Tamże, art. 63 ust. 2 pkt 4.

<sup>45</sup> Tamże, art. 2 załącznika nr 2.

<sup>46</sup> Tamże, art. 24 ust. 13.

są tylko dwa pasy ruchu – prawy i lewy. Zakaz taki został wprowadzony przede wszystkim dla poprawy bezpieczeństwa. W sytuacji gdy różnica prędkości między pojazdami ciężarowymi jest niewielka (np. 85 i 90 km/h) manewr wyprzedzania trwa bardzo długo. Zbyt długie i nieudane wyprzedzanie pojazdów ciężarowych to częsta przyczyna zdarzeń drogowych. Istotna też jest płynność ruchu, ponieważ zablokowany lewy pas prowadzi do spadku prędkości samochodów osobowych, a nawet do gwałtownego hamowania. Wyjątek dotyczy sytuacji, gdzie wyprzedzane są pojazdy wykonujące na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne wysyłające żółte sygnały błyskowe<sup>47</sup>.



Zakaz wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe

Reasumując, przepisy zakazujące wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe na autostradach nie zależą tylko od znaków, a obowiązują zawsze, ponieważ wynika to wprost z ustawy. Powyższe rozwiązanie ma na celu zapewnić płynność i bezpieczeństwo ruchu, nawet jeśli część środowiska transportowego uważa je za uciążliwe.

<sup>47</sup> Tamże, art. 24 ust. 14.

#### 4.4. Obowiązek korzystania tylko z dwóch pasów ruchu przy prawej krawędzi jezdni

Jednym z kluczowych zagadnień w prawie drogowym dotyczącym bezpieczeństwa oraz płynności ruchu na autostradach jest kwestia poruszania się pojazdów ciężarowych po wielopasmowych drogach. Zagadnienie to znajduje swoje uregulowanie w Ustawie Prawo o ruchu drogowym, które wraz z przepisem dotyczącym zakazu wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe na odcinkach dróg o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu, wprowadza kolejne ograniczenia w korzystaniu z autostrady przez kierujących pojazdami ciężarowymi.

Przepis stanowi, że: *kierujący pojazdem kategorii  $N_2$  lub  $N_3$ <sup>48</sup> (...) lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku jest obowiązany korzystać wyłącznie z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni<sup>49</sup>.*

Wprowadzenie tego ograniczenia ma kilka istotnych przyczyn, a jedną z nich jest fakt, iż pojazdy ciężarowe lub długie mają dłuższą drogę hamowania i mniejszą dynamikę jazdy. Dla poruszających się lewym pasem przeznaczonym dla pojazdów szybszych mogłoby to powodować zagrożenie w ruchu drogowym lub znacząco ten ruch spowolnić.



Obowiązek korzystania tylko z dwóch pasów ruchu znajdujących się przy prawej krawędzi

<sup>48</sup> Tamże, art. 2 załącznika nr 2.

<sup>49</sup> Tamże, art. 16 ust 2a.

Faktem jest, że lewy pas ruchu na autostradach pełni funkcję głównie manewrową, a nie pasa przeznaczonego do stałej jazdy pojazdów ciężkich, a wprowadzenie zakazów w tym zakresie uregulowało tę kwestię i w sposób znaczący ułatwiło możliwość wykonywania manewrów na autostradach. Warto zwrócić uwagę, że zakres kierujących pojazdami, które zobowiązane zostały do korzystania tylko z dwóch skrajnych pasów ruchu nie jest tożsamy z tymi, które są objęte zakazem wyprzedzania na odcinkach dróg o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu. Katalog został rozszerzony o zespoły pojazdów powyżej 7 m długości. Zatem zakaz dotyczy również kierujących pojazdami osobowymi, ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony oraz autobusami wraz z przyczepą. Zespoły takich pojazdów w przypadku spełnienia kryterium długości przekraczającej 7 metrów również objęte są zakazem korzystania z innych pasów niż dwa prawe skrajne. Regulacja przepisów w tym zakresie jest jednym z istotnych elementów zapewniających bezpieczeństwo na autostradach. Ograniczenie możliwości korzystania z lewego skrajnego pasa przez pojazdy ciężarowe oraz przekraczające określoną długość ma na celu zarówno zwiększenie płynności ruchu, jak i redukcję ryzyka kolizji spowodowaną znaczną różnicą prędkości pomiędzy pojazdami lekkimi a ciężkimi.

#### **4.5. Holowanie pojazdów**

Znaczne prędkości poruszających się pojazdów oraz specyfika autostrad wymuszają pewne ograniczenia w ich użytkowaniu. Na autostradach zabrania się holowania, z wyjątkiem holowania przez pojazdy do tego przeznaczone do najbliższego wyjazdu lub miejsca obsługi podróżnych<sup>50</sup>. W przypadku awarii pojazdu na autostradzie istotna jest prawidłowa reakcja uczestnika ruchu. W miarę możliwości należy usunąć pojazd na pas awaryjny lub w inne bezpieczne miejsce, a następnie po prawidłowym oznakowaniu wezwać wyspecjalizowaną pomoc drogową.

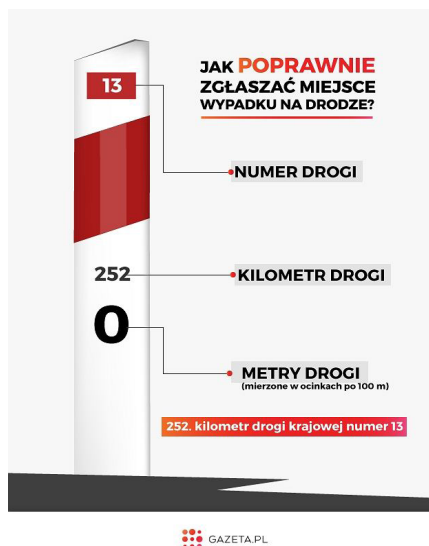
---

<sup>50</sup> Prawo o ruchu drogowym art. 31 ust. 2 pkt 5.



Zakaz holowania

Przy powiadomieniu odpowiednich służb kluczowe będzie precyzyjne określenie swojej lokalizacji.



Znak hektometrowy

W zidentyfikowaniu miejsca, w którym się znajdujemy należy posługiwać się słupkami hektometrowymi. Znaki te wskazujące numer drogi, a także konkretny kilometr i metry drogi mierzone w odcinkach co 100 metrów. Rozwiązania infrastrukturalne stosowane na autostradach, w tym pasy rozdziału wraz z barierami energochłonnymi, wymuszają również konieczność określenia kierunku, w którym prowadzi jezdnią, gdzie doszło do awarii. W przypadku gdy nie możemy skorzystać z własnego telefonu komórkowego np. z uwagi na brak zasięgu sieci komórkowej można skorzystać ze specjalnych telefonów alarmowych umieszczonych przy drodze co 2 km. Telefony te oznaczone są kolorem żółtym lub pomarańczowym i napisem „SOS”.



Telefon alarmowy „SOS”

# Podsumowanie

---

Autostrady stanowią szczególny element infrastruktury drogowej, a dzięki odpowiednim przepisom prawnym zapewniają szybkie i płynne przemieszczanie się pojazdów. Są symbolem nowoczesności i postępu w transporcie drogowym. Świadome przestrzeganie regulacji dotychczas obowiązujących nie jest jedynie obowiązkiem wynikającym z przepisów prawa, lecz również wyrazem odpowiedzialności kierowcy wobec innych użytkowników drogi i najlepszą gwarancją, że autostrada pozostanie miejscem wygodnej, ale przede wszystkim bezpiecznej podróży dla wszystkich jej użytkowników.



Autostrada

# Bibliografia

---

- Konwencja o znakach i sygnałach drogowych sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz.U.1988.5.42).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (Dz.U. z 2025 r. poz. 889).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2024 poz. 1251).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 2310).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych z dnia 24 czerwca 2022 r. (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518).
- Wyrok Sądu Najwyższego z 12.01.1960 r., 3 CR 390/59, Legalis.
- Wiśniewski F., *Historia podróżowania, motoryzacji, znaków drogowych i uprawnień komunikacyjnych*, Quixi Media Sp. z o.o., Bydgoszcz 2018.
- *Autostrady i drogi ekspresowe w Polsce*, [https://pl.wikipedia.org/wiki/Autostrady\\_i\\_drogi ekspresowe\\_w\\_Polsce](https://pl.wikipedia.org/wiki/Autostrady_i_drogi ekspresowe_w_Polsce).
- GDDKiA, *Podsumowanie 2024 roku*, <https://www.gov.pl/web/gddkia/podsumowanie-2024-roku>.
- Komenda Powiatowa Policji w Będzinie, „Stop zły kierunek”. Kierowco patrz na znaki, <https://bedzin.policja.gov.pl/ka1/informacje/wiadomosci/334323,STOP-Zly-kierunek-Kierowco-patrz-na-znaki.html>.
- Sieczkowski Albin, *Co to jest korytarz (tunel / pas) ratunkowy? Jak się ustawić na autostradzie, ekspresówce gdy jest korek, zator, wypadek?*, <https://www.strefakulturalnejjazdy.pl/2017/02/co-to-jest-korytarz-tunel-pas-ratunkowy.html>.





# Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego

podkom. Klaudiusz Łuszcz  
asp. szt. Tomasz Lubiak  
asp. szt. Remigiusz Mydlak  
asp. Grzegorz Olszewski

Szkoła Policji w Katowicach  
ul. gen. Jankego 276  
40-684 Katowice-Piotrowice  
[www.katowice.szkolapolicji.gov.pl](http://www.katowice.szkolapolicji.gov.pl)

