

S. Surowiec, K. Kocur-Bera, J. Bera\*

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski

\*Miejski Zarząd Dróg Mostów i Zieleni

## MIEJSCE “KATASTRU DROGOWEGO” W SYSTEMACH EWIDENCYJNYCH I REJESTRACH PUBLICZNYCH

© Surowiec S., Kocur-Bera K., Bera J., 2005

*The land registration system is the core of the land information system. The cooperation between this system and other registration systems or public registers is based on data completion or exchange. The network of roads, which performs utility functions both within a given area and a plot of land (necessary access), is a characteristic “innervation” of the district and unit of cadastral registration. That is why it also plays an important role in other registration systems, especially land and building registration. A key element is data exchange between land and building registers and the road cadastre. Registers of road networks and bridges may be kept in different information systems. The paper presents one of the currently applied methods of data utilization, and discusses some other approaches to this problem.*

**Wstęp.** Początki budowy polskiego systemu informacji o terenie (SIT) sięgają roku 1947, kiedy to Główny Urząd Pomiaru Kraju opracował dekret “o katastrze gruntowym i budynkowym” (1). Dopiero w grudniu 1950 r. ogłoszono rozporządzenie wykonawcze (2) do powyższego dekretu. Ponieważ dekret, jak i rozporządzenie wykonawcze nie weszły w życie, a potrzeby założenia jednolitej ewidencji gruntów ciągle rosły, stąd w 1955 r. ogłoszono dekret o ewidencji gruntów i budynków (3), a w 1969 roku zarządzenie wykonawcze do tego dekretu (4).

Chociaż w nazwie występuje ... “i budynków”, to ewidencja założona na podstawie tych przepisów budynków nie objęła. W późniejszym okresie – jeszcze przed rokiem 2001 – ewidencja obszarów miejskich objęła także budynki.

Założona – na podstawie dekretu z 1955 r. i rozporządzenia wykonawczego do niego – jednolita (dla całej Polski) ewidencja gruntów podlegała kolejnym modernizacjom. W początkach lat 90. przeniesiono opisowe dane ewidencyjne – bez ich aktualizacji – z rejestrów prowadzonych ręcznie na nośniki informatyczne.

Następne, istotne zmiany wprowadziło rozporządzenie wydane w 1996 roku. Poszerzyło ono dane ewidencyjne o budynki oraz zaleciło prowadzenie – w modernizowanych obrębach – części kartograficznej i opisowej w formie informatycznej.

Przepisy rozporządzenia z 29 marca 2001 roku (13) poszerzyły zakres danych ewidencyjnych o lokale oraz przyjęły zasadę prowadzenia danych ewidencyjnych według nieruchomości, a części kartograficznej i opisowej – jak poprzednio – w systemie informatycznym.

System ewidencji gruntów, jako “rdzeń” systemu informacji terenowej współpracuje z innymi systemami ewidencyjnymi i rejestrami publicznymi, na zasadzie dopełnienia lub wymiany danych.

Układ dróg, ze względu na ich funkcję – obsługę obszaru, a w ujęciu ewidencyjnym, obsługę każdej działki (konieczna dostępność) – stanowi charakterystyczne “unerwienie” obszaru obrębu ewidencyjnego i jednostki ewidencyjnej. Stąd miejsce dróg w innych systemach ewidencyjnych, szczególnie zaś w ewidencji gruntów i budynków. Ważnym elementem jest wymiana danych między ewidencją gruntów i budynków, a katastrzem drogowym.

**System ewidencji gruntów i budynków a kataster drogowy.** Dane o drogach – jako dość duża grupa informacji – ujmowane w ewidencji gruntów podlegały kolejnym modernizacjom. Początkowo – od wydania dekretu w 1955 r. i rozporządzenia wykonawczego w 1969 do lat 90. – ujmowane były, ze względu na charakter władania, w obrębach ewidencyjnych według jednostek rejestrowych w grupie XI – “Drogi publiczne i inne będące w powszechnym korzystaniu”.

Zarówno przepisy rozporządzenia z 17 grudnia 1996 r. (7) jak też z 29 marca 2001 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków zaliczyły drogi do 3 grupy użytków – “Grunty zabudowane i zurbanizowane”, zbliżając tę klasyfikację do międzynarodowych standardów (ECE). Odtąd występują w różnych grupach rejestrowych przypisane według ich właścicieli i władających – zarówno osób prawnych, jak i fizycznych.

Rozporządzenie z 29 marca 2001 r. a także Instrukcja “G-5 – Ewidencja gruntów i budynków” (15) przyjęły następującą zasadę ustalania granic dróg jako działek ewidencyjnych:

- 1) linie kolejowe dzielą drogi publiczne na odrębne działki ewidencyjne,
- 2) drogi publiczne wyższej kategorii dzielą drogi niższej kategorii na odrębne działki ewidencyjne,
- 3) drogi publiczne tej samej kategorii dzielą się na odrębne działki ewidencyjne, według dotychczasowych ustaleń w ewidencji,
- 4) drogi w tunelach i na wiaduktach są przecinane drogami zlokalizowanymi na gruncie,
- 5) przy drogach równorzędnych, będących przedmiotem tych samych praw, zachowuje się dotychczasowe zasady podziału i numeracji,
- 6) przy zmianie układu dróg, np. na obiektach poscaleniowych, podziału i zanumerowania dróg dokonuje się według zasad podanych w pkt 2, 3 i 5,-
- 7) w przypadku scalenia i podziału nieruchomości przeprowadzonego na podstawie art. 101 ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (8), numery dotychczasowe likwiduje się, a każdej nowej działce – także nowej drodze, ulicy – nadaje się kolejny numer po ostatnim numerze działki ewidencyjnej występującej w obrębie.

W danych ewidencyjnych ujmowane są obligatoryjnie informacje o kategoriach dróg (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne) i ich numerach. Poszczególne kategorie tych dróg przypisane są odpowiednio: krajowe – Skarbowi Państwa, jako właścicielowi, zaś pozostałe zarządom: wojewódzkie – samorządowi województwa, powiatowe – samorządowi powiatu, gminne – samorządowi gminy.

I tak:

- 1) grunty zajęte pod drogi publiczne, mające odrębne oznaczenia w ewidencji dróg publicznych, tworzą odrębne działki ewidencyjne;

2) odcinki dróg publicznych, które są jednocześnie ulicami o odrębnych nazwach tworzą odrębne działki ewidencyjne;

3) drogi nie zaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych, w szczególności drogi w osiedlach mieszkaniowych, dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych, dojazdowe do obiektów użytkowanych przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą, place przed dworcami kolejowymi, autobusowymi i portami są drogami wewnętrznymi, stanowiącymi własność innych osób niż określone ustawą o drogach publicznych (Skarb Państwa, samorząd województwa, samorząd powiatu, samorząd gminy);

4) grunt zajęty pod drogę wewnętrzną może tworzyć odrębną działkę ewidencyjną lub wykazywany jako użytek gruntowy w działce ewidencyjnej w zależności od stanu prawnego tego gruntu oraz gruntów przyległych do drogi.

#### Sposób oznaczania dróg publicznych na mapie ewidencyjnej przedstawiono w poniższej tabeli

L.p.	Nazwa ulicy oraz kategoria i numer drogi publicznej	Sposób oznaczenia na mapie
1	droga krajowa nr 82	K82,
2	ul. Lubelska – droga krajowa nr 19	Lubelska – K19,
3	droga wojewódzka nr 830	W830,
4	ul. Powstania Styczniowego – droga wojewódzka nr 693	Powstania Styczniowego – W693,
5	droga powiatowa nr 301L	P0301L,
6	ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego – droga powiatowa nr 301L	Marszałka Józefa Piłsudskiego – P0301L.
7	droga gminna nr 0124L	G000124L
8	ul. Porzeczkowa – droga gminna nr 000124L	Porzeczkowa – G000124L

Źródło: "Instrukcja G-5 – ewidencja gruntów i budynków" (15).

**Charakterystyka danych zawartych w katastrze drogowym.** Podstawową normą prawną powołującą kataster drogowy jest ustawa z 21.03.1985 r. "o drogach publicznych" (5). Według powołanej ustawy z dróg publicznych może korzystać każdy, zgodnie z ich przeznaczeniem, ograniczeniami i wyjątkami określonymi w przepisach szczególnych.

Występuje wiele podziałów dróg publicznych, np. ze względu na funkcje w sieci drogowej (podany powyżej), ze względów funkcjonalno-technicznych (podział na klasy A, S, GP, G, Z, L, D), czy ze względu na ich dostępność (ogólnodostępne oraz o ograniczonej dostępności, w tym autostrady i drogi ekspresowe). Wszystkie podziały oraz atrybuty, a także szereg dodatkowych informacji można uzyskać z systemu ewidencji sieci dróg i obiektów mostowych z skrócie nazywanym **katastem drogowym**.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będący centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach, dróg prowadzi szereg zadań, do których można zaliczyć m.in.:

- wykonywanie zadań zarządcy dróg krajowych;
- realizacja budżetu państwa w zakresie dróg krajowych;
- współudział w realizacji polityki transportowej w zakresie dróg;
- nadzór nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby ochrony państwa;
- wydawanie zezwoleń na jednorazowy przejazd w określonym czasie i po ustalonej trasie pojazdów nienormatywnych;
- współpraca z administracjami drogowymi innych państw i organizacjami międzynarodowymi;
- współpraca z organami samorządu terytorialnego w zakresie rozbudowy i utrzymania infrastruktury drogowej;
- zarządzanie ruchem na drogach krajowych,
- ochrona zabytków drogownictwa,
- wykonywanie zadań związanych z przygotowaniem i koordynowaniem budowy i eksploatacji autostrad płatnych, a także
- **gromadzenie danych i sporządzanie informacji o sieci dróg publicznych.**

**System ewidencji dróg** jest jednym z elementów tworzonego systemu zarządzania i paszportacji obiektów przestrzennie zlokalizowanych.

Wykaz obligatoryjnie gromadzonych informacji o drogach i obiektach mostowych ujęty jest w rozporządzeniu z 28.02.2000 r. "w sprawie numeracji i ewidencji dróg oraz obiektów mostowych" (11), rozporządzeniu z 23.12.2002 r. zmieniającym rozporządzenie „w sprawie numeracji i ewidencji dróg oraz obiektów mostowych” (14), a także w rozporządzeniu z 28.02.2000 r. "w sprawie trybu sporządzania informacji, gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych" (12).

Zaliczyć do nich można przede wszystkim:

**1. dane dotyczące sieci dróg publicznych znajdujących się poza i w granicach administracyjnych miasta zawierające:**

a) informacje ogólne dotyczące:

- **kategorii drogi** (krajowa, wojewódzka, powiatowa, gminna);
- **położenia drogi** (województwo, powiat, gmina wraz z identyfikatorem dla województwa, powiatu gminy określonych w przepisach o statystyce publicznej);
- stanu drogi na koniec roku, a więc na 31 grudnia;
- **nazwy zarządcy sieci drogowej;**

b) informacje szczegółowe dotyczące:

- klasy drogi (A – autostrady, S – drogi ekspresowe, GP – główne ruchu przyspieszonego, G – główne, Z – zbiorcze, L – lokalne, D – dojazdowe);
- długości dróg i powierzchni w danej klasie (z podziałem na dwu – i wielojezdniowe);
- długości i powierzchni dróg według rodzaju nawierzchni: twarda – ulepszona (bitumiczna, betonowa, kostka), nieulepszona (brukowcowa, tłuczniowa), gruntowa (wzmocniona żwirem, żuzłem, itp. lub naturalna);
- sumy powierzchni poboczy utwardzonych, zatok autobusowych, itp.;
- sumy powierzchni chodników i ścieżek rowerowych;
- średniej wielkości ruchu na drogach (pojazdów rzeczywistych na dobę oraz umownych na dobę);
- wielkości ruchu na przejściach granicznych (pojazdów rzeczywistych na dobę oraz umownych na dobę);
- ilości i długości obiektów mostowych w osi drogi;

c) informacje dotyczące wypadków drogowych oraz skutków jakie wywołały na zarządzanej sieci w danym roku (obejmują 3 grupy informacji);

d) informacje dotyczące obiektów mostowych (obejmują 2 grupy informacji);

e) informacje rzeczowo-finansowe o wykonaniu robót drogowo-mostowych w danym roku.

**2. dane techniczno-eksploatacyjne dotyczące użytkowania dróg i obiektów mostowych:**

a) informacje ogólne (jak w punkcie 1):

b) informacje szczegółowe dotyczące dróg:

- nr drogi;
- klasa drogi;
- długość;
- przebieg (punkty charakterystyczne oraz długość);
- jezdnia (minimalna skrajnia dla ruchu, nacisk na oś dla prawej i lewej jezdni);
- standard zimowego utrzymania;

c) informacje dotyczące obiektów mostowych (obejmują 14 charakterystyk);

d) informacje o przyczynie zmiany obiektu – podaje się w formie opisowej;

**3. dane o zmianach w użytkowaniu dróg i obiektów mostowych wskutek awarii stwarzających zagrożenia zdrowia i życia ludzi (obejmują 8 charakterystyk).**

**Charakterystyka oprogramowania stosowanego do prowadzenia katastru drogowego w Olsztynie.** Kataster drogowy w Olsztynie, podobnie jak kataster drogowy w takich miastach, jak: Warszawa Centrum (Wola, Żoliborz, Ochota, Mokotów, Śródmieście, Praga Północ oraz Południe), Rzeszów, Żywiec, Ryki, Płock, Opole, Gorzów Wielkopolski, Ciechanów, Lubaczów oraz Lublin działa w oparciu o system eDIOM (Olsztyn posiada aplikację eDIOM 2002).

Ogólne założenia systemu to przede wszystkim obiektowa struktura danych, zapisanych w formie elektronicznej, a więc przechowywanie w bazie obiektów rzeczywistych występujących w pasie drogowym, tj. chodników, jezdni, krawężników, itp.

System zawiera:

**1. Książkę drogi** – jest ona zgodna z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniach podanych powyżej. Zbudowana jest w formie raportu, który można wygenerować dla całej drogi, odcinka drogi lub dowolnego kilometrażu jako przekrój charakterystyczny. Jeżeli podczas tworzenia obiektów drogi wykonano mapę, to przekrój poprzeczny jest dokładnym odzwierciedleniem rzeczywistości. Dodatkowym załącznikiem do Książki drogi może być mapa odcinka drogi z dokładnym planem przestrzennym zagospodarowania pasa drogowego. Książka drogi jest zawsze aktualna i uwzględnia wszystkie zmiany na drodze wpisane do systemu z wielu stanowisk jednocześnie.

**2. Siatkę dróg** – składającą się z odcinków oraz węzłów będących punktami charakterystycznymi lub inaczej nazywanymi referencyjnymi (tj. skrzyżowania, granice administracyjne, obiekty mostowe). Każdy odcinek drogi posiada swój kilometraż względem ostatniego punktu referencyjnego (skrzyżowania, granicy) oraz kilometraż bezwzględny tj. od początku danego odcinka drogi. Dzięki temu przebudowując odcinek drogi zmieniamy w siatce drogi tylko dany fragment i obiekty z nim skojarzone, a nie cały odcinek od miejsca przebudowy do końca.

**3. Skrzyżowania (punkty referencyjne)** – należą do odcinka drogi, stanowią jedną bazę graficzną i opisową z siatką dróg i obiektami drogi, mimo iż można je w każdej chwili „przywołać” osobno jako schemat skrzyżowania. System może opisywać skrzyżowanie wielopoziomowe, wielojezdniowe, rondo i inne. Mimo, iż stanowi ono punkt w reprezentacji graficznej, posiada jako załącznik kompletną organizację ruchu i infrastrukturę. Każdy obiekt należący do skrzyżowania jest z nim powiązany poprzez unikalny numer skrzyżowania. Dzięki temu podejściu znaki drogowe odległe nawet o kilkadziesiąt metrów od niego stanowią z nim nierozzerwalną całość. Zmieniając organizację ruchu na skrzyżowaniu możemy zawsze otrzymać raport o wszystkich obiektach z nim powiązanych.

**4. Możliwość generowania przekroi charakterystycznych** – na podstawie obiektów rzeczywistych np. uwidoczniać chodniki o różnych nawierzchniach.

**5. Występuje pełna integracja z mapą** – każdy obiekt zawiera geometrię (lokalizację przestrzenną) umieszczoną z różną dokładnością: elementy liniowe (długość) do 0,01 m, elementy związane z szerokością do 0,1 m oraz powierzchniowe do 1m<sup>2</sup>.

**6. Możliwość dwutorowego pozyskania danych** – metoda rysowania obiektów na mapie z geodezyjnych podkładów powykonawczych (z dowolnego narzędzia CAD/GIS dostępnego w Polsce) lub metoda tabelaryczna wykorzystująca technologię obiektową (zgodną z liniowym opisem drogi).

**7. Występuje współpraca** – pomiędzy podkładami rastrowymi, zdjęciami i ewidencją gruntów.

**8. Występuje możliwość przechowywania w bazie wszelkich dokumentów i załączników (opisy, protokoły, zdjęcia, itp.).**

**9. Monitoring umów eksploatacyjnych i remontowych wraz z ich budżetowaniem i kontrolą gwarancji** – podpięte są pod obiekty, dzięki temu możemy dowiedzieć się, kto i kiedy oraz na jakich warunkach wykonał lub wykonuje czynności utrzymania (odsnieżanie, oświetlenie, pielęgnacja zieleni, itp.).

**10. Występuje moduł uzgadniania reklam oraz system eksploatacji latarni.**

**11. Moduł oznakowania poziomego i pionowego drogi** – znaki standardowe, czasowe, czy stałe poziome.

**12. Kompletny system ewidencji obiektów mostowych** – obiekt mostowy traktowany jest jako punkt charakterystyczny i przypisany jest do danej drogi. Dzięki temu w każdej chwili otrzymujemy informacje o wszystkich obiektach mostowych na danej drodze, poukładanych zgodnie z narastającym kilometrażem. Taki punkt stanowi obiekt, do którego dołączony jest komplet informacji opisujący typ i rodzaj mostu. Każdy obiekt identyfikowany jest przez „Jednolity Numer Inwentarzowy” w skrócie JNI. Podobnie, jak w przypadku skrzyżowania, do każdego obiektu mostowego może być dołączona kompletna dokumentacja projektowa, wykonawcza, protokoły odbioru i kontroli oraz inne załączniki.

Wykorzystując nakładkę graficzną, możemy śledzić wszelkie zmiany w dokumentacji projektowej i różnice pomiędzy projektem, a wykonaniem. Wszelkie uzgodnienia w tej części są zapamiętywane w systemie i w każdej chwili można sięgnąć do oryginalnej treści.

System eDIOM umożliwia także przechowywanie kompletu załączników. Wykorzystując technologie obiektową możemy przechowywać nieograniczoną ilość dokumentów, w formie elektronicznej, do każdego zdarzenia, co umożliwi śledzenie historii prowadzenia spraw. Dostęp do tych dokumentów jest chroniony przed niepowołanym dostępem, gdyż pełna treść przechowywana jest w bazie. Przeniesienie bazy na inny komputer skutkuje przeniesieniem wszystkich danych. Taki zapis chroni przed nieautoryzowanymi modyfikacjami dokumentów źródłowych i monitoruje osoby sięgające do nich.

System ten także umożliwia zgromadzenie wielu raportów i map tematycznych użytecznych do bieżącego zarządzania pasem drogowym. Należą do nich:

- zbiorcze zestawienia obiektów wg grup;
- mapy tematyczne dróg w zależności od ich aktualnego statusu (wyłączenia, przebudowy, itp.);
- kompletna mapa pasa drogowego kolorowana wg typu nawierzchni lub jej stanu;
- odwierty;
- szkice konstrukcji drogi;
- filmy z inwentaryzacją odcinka drogi.

Zadania ogólne gromadzonych informacji o drogach oraz obiektach mostowych sporządza się głównie dla celów statystycznych oraz określenia kwoty przeznaczonej na część drogową subwencji ogólnej dla powiatów, miast na prawach powiatu i województw oraz dla celów obronności. Kataster ma także usprawniać zarządzanie drogą i standaryzować sposób inwentaryzacji pasa drogowego.

Oprócz zadań ogólnych wykorzystywany jest także do zadań szczegółowych. Zaliczyć można do nich obsługę umów eksploatacyjnych, budżetowanie utrzymania dróg, obsługa, ewidencja i rozliczanie reklam w pasie drogowym, obsługa uzgodnień i dokumentacji projektowej, rozliczanie parkometrów, inwentaryzacja i utrzymanie latarni i oświetlenia, zarządzanie sygnalizacją oraz zarządzanie oznakowaniem poziomym i pionowym.

**Wnioski.** Kataster drogowy zajmuje ważne miejsce w systemach ewidencyjnych i rejestrach publicznych. Gromadzone informacje mogą być wykorzystywane do celów:

- budowy i przebudowy dróg publicznych;
  - projektowania elementów struktur terenowych (np. przy scaleniach gruntów – usytuowanie granic działek i wjazdów na działki);
  - podziału obszarów leśnych na oddziały odpowiadające działkom ewidencyjnym i pododdziały leśne;
  - podziału nieruchomości;
  - lokalizacji inwestycji
- oraz do wielu innych celów.

W szczególności mogą być udostępniane na potrzeby:

- przejazdów pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i państw członkowskich NATO;
- przejazdów pojazdów, których masa, naciski osi lub gabaryty przekraczają wielkości określone w odrębnych przepisach;

- prowadzenia akcji ratunkowych podczas klęsk żywiołowych oraz udzielania pomocy związanej z likwidacją jej skutków;
- uprawnionych do wydawania odpowiednich zezwoleń i decyzji organów administracji publicznej, po uprzednim ich żądaniu o dane.

Po wprowadzeniu jawności gromadzonych danych może korzystać z nich każdy, kto zwróci się z prośbą o udostępnienie.

1. Dekret z dnia 24.09.1947 r o katastrze gruntowym i budynkowym (Dz. U. nr 61, poz. 344).
2. Rozporządzenie Ministra Budownictwa z dnia 6.12.1950 r. w sprawie postępowania przy organizacji, zakładaniu i prowadzeniu katastru gruntowego i budynkowego (DzU. nr 57, poz. 520).
3. Dekret z dnia 13.02. 1955 r. o ewidencji gruntów i budynków (DzU. nr 6, poz. 32).
4. Zarządzenie Ministrów Rolnictwa i Gospodarki Komunalnej z dnia 20.02.1969 r. w sprawie ewidencji gruntów (MP Nr 11, poz. 98).
5. Ustawa z 21.03.1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn. DzU. z 2004, Nr 204, poz. 2086).
6. Ewidencja gruntów. 1987 Praca zbiorowa pod redakcją S. Surowca. Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
7. Rozporządzenie Ministrów Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa oraz Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej z dnia 17.12.1996 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz.U. Nr 158, poz. 813).
8. Ustawa z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jedn. DzU. z 2004, Nr 260, poz. 2603).
9. Marzec Z., Surowiec S., 1998. Od ewidencji do katastru nieruchomości. Referat na I Światowy Kongres Katastralny, Warszawa.
10. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.02.1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (DzU. Nr 43, poz. 430).
11. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 28.02.2000 r. w sprawie numeracji i ewidencji dróg oraz obiektów mostowych (DzU Nr 32, poz.359).
12. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 28.02.2000 r. w sprawie trybu sporządzania informacji, gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych (DzU Nr 17, poz.225).
13. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29.03.2001 roku w sprawie ewidencji gruntów i budynków (DzU. Nr 38, poz. 454).
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23.12.2002 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie numeracji i ewidencji dróg oraz obiektów mostowych (DzU Nr 5, poz. 54).
15. Instrukcja "G-5 – Ewidencja gruntów i budynków", 2003. GUGiK, Warszawa.
16. Materiały reklamowe z 2003 roku p.t. Ewidencja Dróg i Obiektów Mostowych, Warszawa.