

natężenia ruchu w kontekście planowanego gospodarczego charakteru przedmiotowej drogi; wprowadzeniu ograniczenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów znakami B-18 (15 ton), bez jakiegokolwiek uzasadnienia przesłanek jego wprowadzenia, co oznacza, że wprowadzone ograniczenie jest całkowicie arbitralne, nieproporcjonalne oraz niezrozumiałe w kontekście budynków posadowionych przy ww. ulicy do których nierzadko dojeżdżają samochody ciężarowe o tonażu przekraczającym ww.

- wprowadzenia ograniczenia tonażowego znakami B-18 (15 ton), które pomimo deklarowanego w projekcie dojazdu do strefy przemysłowej stanowi dyskryminację części użytkowników drogi prowadzących działalność gospodarczą wymagającą poruszania się cięższymi pojazdami.
- wprowadzenia ograniczenia tonażowego znakami B-18 (15 ton) nie uzyskano żadnych korzyści polegających na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym miejscu.
- organizacja ruchu poprzez wprowadzenia ograniczenia tonażowego znakami B-18 (15 ton) została wydana bez wnikliwej analizy organu w zakresie skutków wprowadzonej organizacji oraz bez jej należytego uzasadnienia jak i bez koniecznej w tej mierze konsultacji z przedsiębiorcami których pojazdy dojeżdżają do obiektów przemysłowych przykładowo fabryki Fritolay
- Wskutek organizacji ruchu poprzez wprowadzenia ograniczenia tonażowego znakami B-18 m.in. firma wnioskodawcy została pozbawiona możliwości transportu szlakiem ul. Wspólnej.
- starosta zaniechał pozyskania danych dotyczących istniejącego lub prognozowanego natężeniu ruchu, o których mowa w § 7 ust. 4 pkt 1 lit. b) rozporządzenia. Ponadto, nie powołał komisji, ani biegłego w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, o czym mowa w § 8 ust. 1 rozporządzenia. Tym samym, rozstrzygnięcie w zaskarżonym akcie jest bezpodstawne, arbitralne i wadliwe.

UZASADNIENIE

Wnioskodawca posiada legitymację, która podlega badaniu w kontekście przesłanek określonych w art. 87 ust. 1 ustawy z 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U z 2024 r. poz.107 ze zm.) dalej "u.s.p." Zgodnie bowiem z art. 88

ust. 1 u.s.p., przepisy art. 87 stosuje się odpowiednio, gdy organ powiatu nie wykonuje czynności nakazanych prawem albo przez podejmowane czynności prawne lub faktyczne narusza prawa osób trzecich. Stroną w postępowaniu toczącym się na podstawie art. 87 ust. 1 u.s.p. może być jedynie podmiot, którego interes prawny lub uprawnienie zostały naruszone. Względem autora tego pisma zaistniała powyższa sytuacja. Jest on bowiem przedsiębiorcą transportowym, który na podstawie zezwolenia wykonuje krajowy transport drogowy. Jego pojazdy korzystają z dróg publicznych w tym powiatowych.

Tytułem wstępu do rozważań prawnych należy zauważyć, że zgodnie z art. 10 ust. 5 p.r.d. starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych, z zastrzeżeniem ust. 6.

Należy przy tym odróżnić zadania jakie ciążyą na zarządcy drogi, zgodnie z ustawą o drogach publicznych, w zakresie planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg, od obowiązków organu zarządzającego ruchem na drogach w rozumieniu p.r.d. Elementy składające się na organizację ruchu wymienia § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia z 23 września 2003 r. stanowiąc, że ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o organizacji ruchu - rozumie się przez to, mające wpływ na ruch drogowy:

- a) geometrię drogi i zakres dostępu do drogi,
- b) sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- c) zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów.

Działania w zakresie zarządzania ruchem polegają m.in. na podejmowaniu czynności organizacyjno-technicznych, w tym zatwierdzaniu organizacji ruchu (§ 2 ust. 1 pkt 1 lit. d rozporządzenia), ale i na wprowadzaniu tymczasowych zakazów lub ograniczeń w ruchu w przypadku zdarzeń, w wyniku których może nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (§ 2 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia). Z powyższego wynika, że właściwą organizację ruchu stanowi zatem zespół czynników mających bezpośredni wpływ na ruch drogowy w kontekście jego bezpieczeństwa. Przedmiotem jest zatem nie droga i jej stan techniczny, ale ruch i jego bezpieczeństwo. Oczywiście stan techniczny drogi może być elementem wymagającym uwzględnienia przy decydowaniu o organizacji ruchu na danej drodze, ale nie jest on celem, ale ewentualnie kryterium wprowadzanej organizacji.

Organizacja ruchu powinna zatem przede wszystkim zapewniać bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz pozostawać w zgodzie z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z treścią § 3 ust. 1 pkt 1, 2 i 3 rozporządzenia organ zarządzający ruchem m.in. rozpatruje projekty organizacji ruchu oraz wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu, opracowuje lub zleca do opracowania projekty organizacji ruchu uwzględniające wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu oraz zatwierdza organizację ruchu na podstawie złożonych projektów organizacji ruchu. Przez projekt organizacji ruchu rozumie się dokumentację sporządzoną w celu zatwierdzenia stałej, zmiennej albo czasowej organizacji ruchu przez właściwy organ zarządzający ruchem albo właściwy podmiot zarządzający drogą wewnętrzną (§ 1 ust. 2 pkt 2).

Szczegółowe zasady zatwierdzania projektu zostały uregulowane w § 8 ww. rozporządzenia. Z przepisu tego wynika, że zatwierdzenie organizacji ruchu nie jest i nie może być czynnością mechaniczną i arbitralną, gdyż prawodawca wymaga od organu merytorycznej analizy projektu. Organ zarządzający ruchem w wyniku tej analizy może: 1) zatwierdzić organizację ruchu w całości lub w części bez zmian lub po wprowadzeniu zmian lub wpisaniu uwag dotyczących wdrożenia organizacji ruchu; 2) odesłać projekt w celu wprowadzenia poprawek; 3) odrzucić projekt (co ma miejsce obligatoryjnie w przypadku stwierdzenia, że projektowana organizacja ruchu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego albo niezgodności projektu z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a fakultatywnie w przypadku niezgodności projektowanej organizacji ruchu z założeniami polityki transportowej lub potrzebami społeczności lokalnej bądź nieefektywności projektowanej organizacji ruchu).

Sam projekt organizacji ruchu powinien składać się z szeregu elementów, wymienionych w § 5 ust. 1 rozporządzenia w tym m.in. – planu orientacyjnego, planu sytuacyjnego, opisu technicznego. Opis techniczny natomiast powinien zawierać charakterystykę drogi i ruchu na drodze (§ 5 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia). W orzecznictwie wskazuje się, że to z projektu organizacji ruchu powinna wynikać analiza dla zastosowania określonego rozwiązania, a w szczególności z wymaganego przez § 5 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia – opisu technicznego. Ten bowiem element projektu wiąże się ściśle z uzasadnieniem dla umieszczania w

drodze określonych znaków drogowych, sygnałów i urządzeń (por. wyrok WSA w Szczecinie z dnia 23 stycznia 2014 r. sygn. akt II SA/Sz 723/13, wyrok WSA w Gdańsku z dnia 22 lutego 2018 r. sygn. akt III SA/Gd 880/17).

Organ ustalając zakazy organizacji ruchu dla danej drogi winien mieć również na względzie uregulowania Załącznika nr 1 do rozporządzenia 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 (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 2311, dalej r.w.t.z.d.s.), gdzie w punkcie 3.1.1. podano, że znaki zakazu stanowią podstawową kategorię znaków, którymi są wyrażane ustalenia dotyczące organizacji ruchu, przy czym tego rodzaju znaki - jako ograniczające swobodę korzystania z dróg - powinny być umieszczone po wnikliwej analizie skutków, jakie powodują dla uczestników ruchu. Zatem zasadą ogólną, jaką należy się kierować przy wprowadzaniu znaków zakazu oraz jaką należy realizować w tym procesie jest uprzednia analiza skutków, jakie powodują dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Kwestie związane konkretnie ze znakiem B-18 reguluje zaś pkt 3.2.19 Załącznika nr 1 do w/w rozporządzenia. Zgodnie z jego treścią znak B-18 "zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t" stosuje się przed odcinkami dróg, których nośność jest niewystarczająca dla przejazdu pojazdów dopuszczonych do ruchu bez ograniczeń. Na znaku podaje się wartość wynikającą z rzeczywistej nośności obiektu lub drogi. W uzasadnionych przypadkach znak ten może być stosowany również w związku z istnieniem przy drodze obiektów zabytkowych lub innych, dla których wstrząsy wynikające z ruchu ciężkich pojazdów są szkodliwe.

Przesłankami umieszczenia zatem ww. znaku jest nośność drogi ale także szkodliwość wstrząsów dla znajdujących się przy drodze obiektów. Przesłanki te nie muszą wystąpić łącznie.

W sprawie projekt stałej organizacji ruchu, w którym zastosowano znak zakazu B-18 "powyżej 15 t" opisanych kryteriów nie spełnia. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na braki uzasadnienia wprowadzenia w/w zakazu. Nadto zatem zmiana organizacji ruchu polegająca na wprowadzeniu znaku B-18 wymaga szczegółowej analizy parametrów danej drogi, jej stanu, nośności, natężenia ruchu drogowego, ale także rozważenia proporcji pomiędzy interesem indywidualnym a interesem publicznym (społecznym).

W świetle powołanych przepisów jawi się również oczywistym, że uzasadnienie projektu stałej organizacji ruchu, w którym zastosowano znak B-18 powinno w sposób jasny i przekonujący przedstawiać motywy przemawiające za jego wprowadzeniem, zwłaszcza gdy zmiany te dotyczą zakazu poruszania się po drodze pojazdów o określonym tonażu i wprost godzą w interes podmiotów wykonujących transport takimi pojazdami. Ograniczenie takie jest dopuszczalne, jednak nie może być uznaniowe ani arbitralne, dlatego też w dokumentacji projektowej należy umotywować zasadność wprowadzenia takiego zakazu.

Zmiana organizacji ruchu polegająca na wprowadzeniu znaku B-18 wymaga szczegółowej analizy parametrów danej drogi, jej stanu, nośności, natężenia ruchu drogowego, ale także rozważenia proporcji pomiędzy interesem indywidualnym a interesem publicznym (społecznym).

Za takie uzasadnienie nie można uznać lakonicznego stwierdzenia, że zmiana organizacji ruchu jest związana przede wszystkim z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i dostosowania oznakowania do obowiązujących przepisów.

Kolejnym brakiem projektu dostrzeżonym przez autora tego pisma jest brak właściwej charakterystyki drogi i ruchu na drodze, przy jednoczesnym uzasadnieniu wprowadzenia zmian (znaków zakazu) względami bezpieczeństwa oraz stanem drogi. Wszak organ winien uwzględnić w szczególności to, że w otoczeniu ulicy Wspólnej w Wólce Grodziskiej znajdują się głównie zakłady przemysłowe. Świadczy to o tym, że charakter ruchu na drodze jest gospodarczy. Powyższe z kolei wiąże się z tym, że należy ustalić ewentualny zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej która uwzględnia tak stan drogi (ten jest dobry) jak i jej otoczenie. Do znajdujących się tam zakładów przemysłowych nierzadko dojeżdżały pojazdy o masie rzeczywistej przekraczającej 15 ton. Powyższe winien uwzględnić organ nakładając zakaz. Powyższego zabrakło.

W realiach sprawy niewątpliwie mamy do czynienia z konfliktem interesów – społecznego i indywidualnego.

Uprawnieniom firmy wnioskodawcy odpowiadają określone obowiązki organów władzy publicznej. W szczególności dotyczy to obowiązku powstrzymania się od wydawania aktów, które utrudniałyby realizację koncesji i decyzji, pozbawiając je gospodarczego znaczenia niezbędnego do transportu drogowego.

W razie sporu firmie przysługuje prawo do jego rozstrzygnięcia przez sąd, w tym określenia, czy dane rozwiązanie zawarte w akcie z zakresu administracji publicznej nie narusza prawa. Powyższego autor petycji chce uniknąć niniejsze pismo w przedmiocie zmiany tej części organizacji ruchu ul. Wspólnej, która wprowadziła ograniczenia tonażowego znakami B-18 (15 ton).

Postępowania zarządcy drogi nie można uznać za lojalne i uczciwe względem spółki, jak również nie budzi ono poczucia stabilności i bezpieczeństwa prawnego.

Mając powyższe względy na uwadze autorzy petycji domagają się podjęcia z urzędu czynności przez tut. organ w sprawie zmiany stałej organizacji ruchu.