



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI

Wrocław, dnia 18 stycznia 2022 r.

IF-IT.8170.58.2021.PB

20-01-2022

Bm

1644

jh

Prezydent Wrocławia
Urząd Miejski Wrocławia
Wydział Inżynierii Miejskiej
ul. Gabrieli Zapolskiej 4
50-032 Wrocław

W odpowiedzi na pismo Dyrektora Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia z dnia 21 grudnia 2021 r. (WIM.7223.13.2021), dotyczące organizacji ruchu na ulicy Pięćdziesięciu Bohaterów we Wrocławiu, niniejszym informuję, iż tutejszy organ podtrzymuje swoje stanowisko wyrażone w piśmie z dnia 18 listopada 2021 r. (IF-IT.8170.58.2021.PB).

Na wstępie ponownie należy wskazać na brak przeprowadzenia merytorycznej analizy dla wprowadzonej zmiany organizacji ruchu. W załączonej dokumentacji projektowej, w tym w opisie technicznym, nie ma uzasadnienia wprowadzenia tak znaczącej zmiany w organizacji ruchu. W tym miejscu należy przypomnieć, iż opis techniczny stanowiący jeden z obligatoryjnych elementów projektu organizacji ruchu powinien zawierać wyczerpujące uzasadnienie projektowanych, nawet najmniejszych zmian w organizacji ruchu. Jest to dominujący pogląd również w orzecznictwie sądowo-administracyjnym (zob. wyrok WSA w Gorzowie Wlkp. z dnia 8 marca 2017 r., II SA/Go 863/16 lub wyrok WSA w Krakowie z dnia 10 maja 2019 r., III SA/Kr 324/19). Konieczność wyczerpującego uzasadnienia wprowadzanych zmian dotyczy w szczególności wszelkich ograniczeń w dostępie do dróg publicznych. Zgodnie z treścią pkt 3.1.1 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 (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.), znaki zakazu jako szczególnie uciążliwe dla kierujących powinny być ustanawiane jedynie w niezbędnych, uzasadnionych warunkami ruchu przypadkach, po wnikliwej analizie skutków, jakie powodują dla uczestników ruchu.

Po dokonaniu analizy dokumentacji projektowej, w ocenie Wojewody Dolnośląskiego, w żaden sposób nie uargumentowano wprowadzenia zmiany organizacji ruchu na spornym odcinku drogi. Samo zdawkowe stwierdzenie w postaci „(...) w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu i ograniczenia tranzytu” z całą pewnością nie jest wystarczające. Jak wynika z § 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r., poz. 784, zwanym dalej rozporządzeniem) zatwierdzenie projektu

organizacji ruchu nie jest i nie może być czynnością mechaniczną i arbitralną. Ustawodawca wymaga od zatwierdzającego merytorycznej analizy projektu. Jest to dominujący pogląd przedstawiony także w orzecznictwie sądowo-administracyjnym (zob. wyrok WSA w Białymstoku z dnia 4 marca 2021 r., II SA/Bk 145/21 lub wspomniany wcześniej wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 marca 2021 r., II GSK 9/21). Wykluczenie arbitralności w zatwierdzaniu projektu organizacji ruchu ma również swoje uzasadnienie w przywołanej w piśmie Wojewody Dolnośląskiego z dnia 18 listopada 2021 r. (IF-IT.8170.58.2021.PB) delegacji uregulowanej w art. 10 ust. 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 450 ze zm.).

W omawianym przypadku, pomimo podjęcia tak doniosłej w skutkach decyzji o całkowitym, fizycznym wyeliminowaniu ruchu drogowego z ul. Pięćdziesięciu Bohaterów we Wrocławiu, w projekcie organizacji ruchu nie przedstawiono jakichkolwiek analiz ruchu drogowego, kwestii uwarunkowań infrastrukturalnych lub chociażby statystyk odnośnie wypadkowości, które mogłyby być pewnym merytorycznym argumentem do wprowadzenia tak dużych zmian w organizacji ruchu. Całkowite wyłączenie z ruchu fragmentu drogi publicznej jest działaniem ukierunkowanym w poprzek m.in. zasady ogólnodostępności oraz efektywnego wykorzystania dróg publicznych, ponadto może utrudnić dojazd służb ratowniczych. Z tego powodu, wprowadzenie tego ograniczenia powinno być uzasadnione w sposób wielowątkowy i wnikliwy, z wykorzystaniem obiektywnych przesłanek.

W ocenie Wojewody Dolnośląskiego, nawet w przypadku stwierdzenia konieczności uspokojenia lub ograniczenia ruchu na wskazanym odcinku drogi, działania zarządzającego ruchem powinny być gruntownie przeanalizowane oraz podjęte stopniowo. Jak już wspomniano w poprzedniej korespondencji, jeżeli w opinii zarządzającego ruchem na wskazanym odcinku drogi odnotowano zwiększony ruch tranzytowy oraz niewystarczające warunki techniczne dla bezpiecznego ruchu pieszych, wówczas należałoby rozważyć wprowadzenie strefy zamieszkania, w której obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego (pierwszeństwo pieszych przed pojazdami, ograniczenie prędkości do 20 km/h, parkowanie tylko w miejscach wyznaczonych). Dodatkową możliwością eliminacji ruchu tranzytowego jest wprowadzenie ograniczenia tonażowego B-18 lub znaku B-5. Natomiast mając na uwadze niewystarczającą szerokość jezdni, w ocenie Wojewody Dolnośląskiego, rozważyć również należy zastosowanie znaku zakazu B-15 oraz/lub zastosowanie pewnych rozwiązań infrastrukturalnych uspokajających ruch np. szyszan.

Odnosząc się natomiast do wnioskowanego w piśmie z dnia 21 grudnia 2021 r., wskazania przez tutejszy organ poprawnego sposobu wygradzenia jezdni, zaznaczyć należy, iż w ocenie Wojewody Dolnośląskiego, w omawianym przypadku nie przedstawiono wystarczających argumentów do zastosowania jakiegokolwiek wygradzenia drogi. Wojewoda Dolnośląski nie neguje jednak teoretycznej możliwości zastosowania takiego rozwiązania w uzasadnionych przypadkach. Jednak już sam fakt, iż prawodawca nie przewidział w sposób bezpośredni używania przedmiotowych słupków do „blokowania” drogi publicznej, wskazuje na to, iż jest to procedura stanowiąca wyjątek. Dlatego takie rozwiązania powinny być stosowane wyłącznie w takich przypadkach, gdy inne metody nie mogą być stosowane lub ich skuteczność jest niewystarczająca. Oczywiście, zgodzić należy się z poglądem, iż nie powinno się stosować wykładni zawężającej w stosowaniu m.in. przepisu z pkt 5.5. załącznika nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (...),

z pominięciem zasad ogólnych określonych w pkt 1 załącznika nr 4. W pewnych uzasadnionych przypadkach, wynikających w szczególności z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy dokonać również wykładni celowościowej i systemowej konkretnego przepisu (zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 14 października 2016 r. o sygn. I OSK 2090/1). Jednak z całą pewnością, zastosowanie takich nadzwyczajnych rozwiązań wymaga przedstawienia kompleksowej i wnikliwej analizy wprowadzenia takiego postępowania, czego w ocenie Wojewody Dolnośląskiego, w omawianym przypadku zabrakło.

Mając na uwadze powyższe, Wojewoda Dolnośląski, podtrzymuje swoją ocenę istniejącej organizacji ruchu na ul. Pięćdziesięciu Bohaterów we Wrocławiu, przedstawioną w piśmie z dnia 18 listopada 2021 r. (IF-IT.8170.58.2021.PB).

Z up. WOJEWODY DOLNOŚLĄSKIEGO

Ewa Stuchera
ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU
Infrastruktury

Do wiadomości:

- Burmistrz Siechnic

