



## Marszałek Województwa Łódzkiego

al. Piłsudskiego 12  
90-051 Łódź  
www.lodzkie.pl

tel. /+48/ 42 663 31 50  
fax /+48/ 42 663 31 52  
infrastruktura@lodzkie.pl

Adres korespondencyjny  
al. Piłsudskiego 8  
90-051 Łódź

Łódź, dnia 5 czerwca 2020 r.

IFI.8022.242.2020.MS

**FU „AL-PRO”**

**Wieluń**

W nawiązaniu do wniosku złożonego w dniu 13 maja 2020 r. w sprawie zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 488 – ul. Warszawska w Wieluniu, w związku z wprowadzeniem ograniczenia tonażowego na drodze gminnej – ul. Popieluski w Wieluniu, informuję, że działając na podstawie § 8 ust. 2 pkt 3 oraz ust. 6 pkt 1 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”, **odrzuca się przedmiotowy projekt organizacji ruchu.**

Rozporządzenie precyzyjnie wymienia elementy projektu organizacji ruchu przedstawianego do zatwierdzenia. Jednym z koniecznych elementów projektu jest opis techniczny zawierający charakterystykę drogi i ruchu na drodze. Ten element projektu organizacji ruchu jest ściśle związany z uzasadnieniem dla umieszczenia na drodze znaków drogowych wprowadzających ograniczenia tonażowe.

Projekt stałej organizacji ruchu zakłada wprowadzenie ograniczenia w ruchu znakami B-5 „8t” na drodze, która została przebudowana w ramach zadania pn.: „Budowa drogi zbiorczej od ul. Sieradzkiej do ul. 18 Stycznia w Wieluniu”, wraz ze znakami F-6 w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 488.

Z opisu technicznego wynika, że droga jest aktualnie przebudowywana, a co za tym idzie jej parametry techniczne ulegną znaczącej poprawie. Nie została w opisie technicznym wskazana przyczyna i konieczność wprowadzenia ograniczenia w ruchu na przebudowanym odcinku drogi.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470) przebudowa drogi oznacza wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach w wyroku z dnia 16 czerwca 2011 r. (sygn. akt II SA/Ke 247/11), stwierdził, że „drogi publiczne należące formalnie do jednostek samorządu terytorialnego nie są budowane i utrzymywane w interesie tych jednostek, czy nawet w interesie mieszkańców tych gmin, czy powiatu, województwa, ale w interesie wszystkich użytkowników dróg, a więc obywateli danego państwa i nie tylko. Nie można uznać, że budowa i utrzymanie drogi gminnej, powiatowej, wojewódzkiej służy jedynie interesom gmin czy miasta”.

Powyższe potwierdza zasada powszechnej dostępności dróg publicznych wyrażona w art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Według tej zasady z drogi publicznej może korzystać każdy zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych (Wyrok WSA w Białymstoku z dnia 1 października 2013 r., II SA/Bk 438/13).

Ponadto, zgodnie z art. 41 ust. 3 ww. ustawy drogi wojewódzkie (...), drogi powiatowe oraz drogi gminne stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t. Nie oznacza to jednak, że po tych drogach nie mogą poruszać się pojazdy o większym nacisku na pojedynczą oś.

Zgodnie z zał. 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.) - znak B-5 stosuje się przede wszystkim na drogach, na których występuje duże natężenie ruchu lub występują trudne warunki drogowe, np. mała szerokość jezdni, małe promienie łuków na skrzyżowaniu. Ponadto, znak ten może być zastosowany, gdy występuje potrzeba wyeliminowania ruchu pojazdów ciężarowych z zabytkowych czy reprezentacyjnych dzielnic.

Z załącznika Nr 1 do przywołanego powyżej rozporządzenia wynika, że znaki zakazu jako ograniczające swobodę korzystania z dróg powinny być umieszczane po wnikliwej analizie skutków, jakie powodują dla uczestników ruchu.

Należy bowiem zwrócić uwagę na coraz częściej zgłaszane zarzuty lokalnych społeczności oraz podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w zakresie bezzasadnego ograniczania dostępności dróg publicznych poprzez wprowadzane ograniczenia w ruchu znakami zakazu.

Reasumując, wprowadzenie ograniczenia w ruchu powinno zostać oparte o wymagane prawem dane obrazujące szczegółowo i jednoznacznie zasadność wprowadzenia ograniczenia.

Z Urzędu Marszałkowskiego  
Województwa Łódzkiego  
Dariusz Wójcik  
Zastępca Dyrektora  
Departamentu Infrastruktury

Załącznik:

Informacja RODO

Sprawa prowadzi:

Monika Kuźmicka-Szczzech, Nr tel. /+42/ 663 31 42