Województwo Śląskie

Katowice, 12 czerwca
KT-RIR.152.1.2018.BA
KT-RIR.KW-00601/18

Pani
XXX
XXX
XXX

Pani
XXX
XXX
XXX

Marszałek
Województwa Śląskiego

Urząd Marszałkowski
Województwa Śląskiego

ul. Ligonia 46
40-037 Katowice

telefon +48 32 20 78 290
faks +48 32 20 78 291

marszal@slaskie.pl
www.slaskie.pl

W nawiązaniu do pisma z dnia 12 marca 2018 r. – data wpływu 29 marca 2018 r. w sprawie wprowadzenia zakazu ruchu pojazdów ciężarowych powyżej 12 t w ciągu DW 938 informuję co następuje.
Projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas remontu DW 938 na odcinku Cieszyn-Hażlach jest obecnie w trakcie rozpatrywania w tut. Urzędzie. Rozwiązania zaprojektowane w przedmiotowej dokumentacji przewidują jedynie możliwość dojazdu docelowego do posesji w ciągu DW 938 na odcinku objętych remontem, pozostały ruch poprowadzony jest objazdem drogami krajowymi DK 81 i S52 przez Skoczów.
Droga wojewódzka DW 938 jest drogą publiczną ogólnodostępną o znaczeniu dla województwa, winna więc zapewniać możliwość korzystania z niej przez wszystkie typy pojazdów, a ewentualne ograniczenia dla wybranych użytkowników drogi powinny wynikać ze złego stanu technicznego drogi oraz drogowych obiektów inżynierskich, co w chwili obecnej nie występuje. Obecny stan prawny nie daje innych możliwości do wykorzystania elementów organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku drogi, które wyeliminowałyby skuteczniej tranzytowy ruch pojazdów ciężkich ponad te już zastosowane. Jedynym w tym przypadku możliwym do wykorzystania jest istniejąca organizacja ruchu w postaci znaków F-13 kierujących ruch tranzytowy dla pojazdów ciężarowych z drogi wojewódzkiej DW 938 na drogi krajowe S52 i DK 81.
Poza powyższym w listopadzie 2012 r. wystosowano do gmin przez teren których przebiega DW 938 zapytanie o udzielenie informacji dotyczących maksymalnego tonażu pojazdów, który powinien być utrzymany na ww. drodze celem zaspokojenia lokalnych potrzeb transportowych, w tym potrzeb lokalnych przedsiębiorstw będących źródłem i celem podróży odbywanych z wykorzystaniem DW 938. Powyższe stanowiska gmin zwracały uwagę na problem znacznego ruchu pojazdów ciężkich wykorzystujących DW 938. Gminy Cieszyn, Hażlach i Strumień opowiedziały się za utrzymaniem ruchu pojazdów ciężkich bez ograniczania tonażu, jedynie gmina Pawłowice zaproponowała ograniczenie tonażu do 20 t z wyjątkiem komunikacji zbiorowej, mieszkańców i dojazdu do firm lub wprowadzenie całkowitego zakazu poruszania się pojazdów ciężkich w ruchu tranzytowym. Proponowane zmiany organizacji ruchu, w zakresie ograniczenia ruchu tranzytowego czy ograniczenia tonażu z wyjątkami są bardzo trudno egzekwowalne w praktyce przez służby do tego uprawnione

tym bardziej, iż zarówno Policja jak i Inspekcja Transportu Drogowego zwracały uwagę na brak odpowiedniej infrastruktury w sąsiedztwie drogi, aby w sposób bezpieczny dla kontrolujących i kontrolowanych prowadzić odpowiednie czynności służbowe.
Ponadto warto przypomnieć, iż już w 2008 r. w procesie legislacyjnym rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, opracowanego ze względu na konieczność wdrożenia do polskiego porządku prawnego przepisów dyrektywy 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. U. UE L Nr 157 z 09.06.2006, str. 8) zgłaszano problem odpływu ruchu pojazdów z dróg objętych opłatami na drogi alternatywne, ogólnodostępne. Wspomniany projekt ustawy, który trafił do Sejmu dnia 27 maja 2008 r. (druk nr 562) w części dotyczącej oceny skutków regulacji przedstawiał opinie odnośnie projektu wyrażone w toku konsultacji społecznych. W opiniach zwracano uwagę, iż wprowadzenie opłat dla pojazdów powyżej 3,5 t za przejazdy po drogach krajowych spowoduje większe obciążenie ruchem pojazdów ciężkich na drogach alternatywnych, a tym samym pogorszy stan techniczny dróg nieobjętych opłatami, obniży poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększy poziomu hałasu oraz emisji spalin.
Z powyższego wynika, iż już w trakcie prac legislacyjnych nad ustawą wprowadzającą możliwość elektronicznego poboru opłat dla pojazdów o DMC powyżej 3,5 t przewidywano istotny problem z odpływem ruchu z odcinków płatnych dróg na alternatywne – ogólnodostępne. W ocenie skutków regulacji przedmiotowego projektu ustawy wspomniano wprawdzie o tym, iż „..efekt ten może być neutralizowany przez podejmowanie działań prawnych, organizacyjnych i inżynieryjnych zabezpieczających drogi alternatywne przed zwiększonym ruchem ciężkim…” czy „…koszt utrzymania dróg alternatywnych może ulec zmniejszeniu po wdrożeniu programu zabezpieczenia dróg alternatywnych przed zwiększeniem natężenia ruchu…” jednak ostatecznie ustawodawca ani nie określił jakie konkretnie powinny być to działania czy programy, ani nie wprowadził żadnych nowych prawnych narzędzi, aby zapobiegać zwiększonemu ruchowi na drogach alternatywnych.
Reasumując, obecny stan prawny, stan techniczny drogi i drogowych obiektów inżynierskich oraz lokalne potrzeby transportowe nie dają podstaw do wprowadzenia na przedmiotowym odcinku drogi organizacji ruchu, która w sposób skuteczny wyeliminowałaby tranzytowy ruch pojazdów ciężkich.

Z upoważnienia Marszałka Województwa

Ewa Mucha
Zastępca Dyrektora
Wydziału Komunikacji
i Transportu