



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-3.054.6.2024
Warszawa, 03 grudnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 1824 Posła na Sejm RP Pana Jana Dziędziczaka, w sprawie *wprowadzenia przepisów uniemożliwiających tranzyt ciężkiego transportu drogą wojewódzką nr 309, z wyjątkiem mieszkańców Kościana i pow. Kościańskiego oraz mniejszych przedsiębiorców*, przekazuję poniżej odpowiednie informacje i wyjaśnienia.

Ad 1.

Wprowadzanie opłat na drogach publicznych w Polsce jest procesem, w trakcie którego pod uwagę bierze się wiele elementów, w szczególności klasę drogi, poziom ruch pojazdów pow. 3,5 t., bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg oraz potencjalne próby omijania płatnych odcinków dróg ekspresowych i autostrad przez kierowców. Ponadto od wprowadzenia opłaty elektronicznej w 2011 r. za przejazd pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t przyjęto zasadę, zgodnie z którą opłatą w pierwszej kolejności obejmowane są sukcesywnie wszystkie odcinki dróg krajowych wybudowane w najwyższym standardzie, tj. autostrady i drogi ekspresowe, a na zasadzie wyjątku także drogi krajowe klasy G i GP, na które może przenosić się ruch pojazdów ciężkich. Oznacza to, że wprowadzenie opłaty elektronicznej za przejazd na odcinku drogi ekspresowej S5 od węzła Poznań Zachód do węzła Rydzyna, jest nieuniknione z uwagi na obowiązujące całą sieć dróg zasady. Dodatkowo wskazać należy jest to kluczowy, nowo wybudowany odcinek, będący integralną częścią drogi ekspresowej S5, która już jest objęta opłatą do węzła Poznań Wschód oraz jest kontynuacją odcinka S11 objętego opłatą do węzła Poznań Zachód. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż powyżej tego odcinka przebiega objęta opłatą DK92 a węzeł Poznań Zachód jest częścią odcinka koncesyjnego A2 objętego opłatami. Oznacza to, że nowy odcinek jest elementem całego układu komunikacyjnego, który już dzisiaj jest objęty opłatami.

Warto w tym miejscu zauważyć, że przez siedem ostatnich lat wybudowano wiele odcinków dróg krajowych w najwyższym standardzie, za korzystanie z których użytkownicy pojazdów ciężkich nie ponosili opłat. Wiele z tych dróg wybudowano

w częściach Polski, w których do tej pory nie istniały autostrady i drogi ekspresowe. W zależności od obszaru Polski, w którym przedsiębiorcy branży logistycznej prowadzą działalność, byli oni albo zobligowani do uiszczania opłat niemal każdorazowo wykonując przewóz albo byli zwolnieni z takiego obowiązku. Taka zróżnicowana sytuacja, w której przedsiębiorcy wykonujących takie same usługi jest zróżnicowana geograficznie pod względem ciężarów publicznoprawnych związanych z wykorzystywaniem infrastruktury charakteryzującej się jednolitym standardem jest niedopuszczalna. Tym samym jednym z celów przeprowadzenia rozszerzenia sieci dróg płatnych w Polsce jest doprowadzenie do równego traktowania wszystkich przedsiębiorców w Polsce, niezależnie od części kraju w której prowadzą oni swoją działalność.

Jednocześnie informuję, że w dniu 24 października br. zostało ogłoszone rozporządzenie Rady Ministrów z 22 października 2024 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej.

Ad 2.

Władze samorządowe mają możliwość wprowadzenia odpowiednich środków regulujących ruch na drogach alternatywnych dla drogi S5, co może skutecznie przeciwdziałać ewentualnemu zjawisku "ucieczki" kierowców z płatnych odcinków dróg. Wprowadzając odpowiednią organizację ruchu, mogą one umieszczać odpowiednie znaki drogowe ograniczające ruch najcięższych pojazdów na wybranych odcinkach, aby zminimalizować negatywne skutki ewentualnego omijania płatnych dróg.

Należy również zwrócić uwagę, że ciąg komunikacyjny, w tym przypadku część odcinka pomiędzy Poznaniem a Wrocławiem, jest to odcinek o wysokiej przepustowości. Przy płynnym ruchu pojazdów kierowcy pojazdów ciężarowych mogą dotrzeć do celu bez opóźnień i na czas, a więc wybranie tej trasy będzie dla nich bardziej opłacalne i racjonalne. Dla wielu kierowców bowiem wybór alternatywnej trasy wiąże się z dodatkowymi kosztami – zarówno czasowymi, jak i finansowymi. Omijanie ciągu komunikacyjnego, który jest dobrze zaprojektowany i bezpieczny, skutkuje koniecznością pokonania większej liczby kilometrów, a więc większym zużyciem paliwa, dłuższym czasem podróży, a często również większymi kosztami eksploatacyjnymi pojazdu oraz większym ryzykiem uczestnictwa w zdarzeniach drogowych.

Ad 3 i 4.

Wprowadzenie ograniczeń w ruchu samochodów ciężarowych na drodze wojewódzkiej jest możliwe w wyniku zmiany organizacji ruchu poprzez zatwierdzenie projektu organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem – marszałka województwa (zgodnie z art. 10 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym).

Decyzja o wprowadzeniu ograniczenia w ruchu jest podejmowana na podstawie analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego, stanu technicznego drogi, czy uwarunkowań środowiskowych.

W przypadku wprowadzenia np. zakazu wjazdu pojazdów powyżej 3,5 tony istnieje również możliwość jego ograniczenia np. dla pojazdów dostawczych związanych z zaopatrzeniem lokalnych firm lub mieszkańców.

Podsumowując, Minister Infrastruktury nie zarządza drogą wojewódzką ani ruchem drogowym na tej drodze i w jego kompetencji nie mieści się wprowadzanie zakazów ruchu na tej drodze, jako że nadzór nad zarządzaniem ruchem drogowym na drogach wojewódzkich sprawuje wojewoda.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz stanu