



MINISTER INFRASTRUKTURY

TA5BR-0701-2805 /08

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 29.07.08.
nr 4607 podpis *Borusewicz*

Warszawa, dnia 29 lipca 2008 r.

P. F. Borusewicz
SEKRETARZ
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 30.07.08.
nr 5668 podpis *Borusewicz*

Pan

Bogdan BORUSEWICZ

Marszałek Senatu RP

szanowny Panie Marszałku

W związku z oświadczeniem senatora I. Niewiarowskiego złożonym na 14. posiedzeniu Senatu w dniu 26 czerwca 2008 r. przekazany przy piśmie z dnia 3 lipca br., przekazuję na ręce Pana Marszałka poniższe wyjaśnienia.

Podjęcie decyzji o zniesieniu systemu winietowego (*projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw*) zostało poprzedzone opracowaniem szeregu analiz o charakterze finansowym, ekonomicznym i prawnym. Zniesienie winiet oznacza przejście na system opłat bezpośrednich, które lepiej odzwierciedlają zasadę „użytkownik płaci” i z tego względu są postrzegane jako opłaty bardziej sprawiedliwe niż winiety. Wielkość opłaty bezpośredniej można ponadto lepiej odnieść do kosztu zużycia infrastruktury drogowej. Przejście na system opłat bezpośrednich oznacza zarazem ujednoczenie systemu opłat drogowych w Polsce pod względem rodzajowym.

W ww. projekcie ustawy przewiduje się wprowadzenie opłaty elektronicznej (pobieranej za rzeczywistą liczbę przejechanych kilometrów, analogicznie do myta), która dotyczyć będzie dróg krajowych o najwyższym standardzie wybudowanych i eksploatowanych w systemie tradycyjnym. Opłata elektroniczna będzie pobierana od pojazdów samochodowych o dmc pow. 3,5 ton. Do systemu opłaty elektronicznej będą mogły przyłączyć się spółki koncesyjne na warunkach określonych w umowie. Opłata elektroniczna zostanie w pełni wprowadzona wtedy, gdy powstanie już zasadnicza część sieci autostrad i dróg ekspresowych zgodnie z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012.

Opłaty typu winietowego są w wielu krajach europejskich coraz częściej zastępowane przez systemy elektronicznego poboru opłat oparte na przejechanym kilometrażu (Austria, Niemcy, Czechy, a w najbliższych latach również Słowacja i Węgry). W innych krajach Unii Europejskiej funkcjonują systemy oparte na tradycyjnym mycie (punktach poboru opłat), ale i tam wprowadza się coraz częściej pobór opłat za pomocą środków elektronicznych. Systemy elektroniczne umożliwiają bowiem płynny przepływ ruchu i skracają tym samym czas przejazdu.

Proponowany w projekcie ustawy powrót do opłat bezpośrednich może spowodować przeniesienie części ruchu ciężkiego na drogi równoległe, lecz skala tego przeniesienia będzie dużo mniejsza niż przed wprowadzeniem rekompensat. Zniesienie winiet nie przywróci sytuacji sprzed 1 września 2005 r., ponieważ zwiększyła się sieć autostrad, która jeszcze dalej będzie się dynamicznie zwiększać. Należy liczyć się z tym, iż tylko samochody ciężarowe poruszające się w transporcie regionalnym będą starały się zjechać na drogi równoległe. Przejazdy w ruchu międzyregionalnym i krajowym z ominięciem autostrad będą nieuzasadnione ekonomicznie (potencjalne oszczędności na opłatach nie będą równoważyły strat na czasie przejazdu). Omijanie autostrad będzie również nieuzasadnione ze względu na dążenie przewoźników do skrócenia czasu dostawy.

Ponadto należy się spodziewać, że przeniesienie ruchu z autostrad płatnych na inne drogi zostanie znacznie ograniczone dzięki realizowanemu przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad *Programowi zabezpieczenia dróg równoległych*.

W Programie tym przewiduje się podjęcie następujących działań:

- fotoradary w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
- przejścia dla pieszych z sygnalizacją wzbudzaną,
- sygnalizacje świetlne na skrzyżowaniach jednopoziomowych,
- spowolnienie i uspokojenie ruchu na odcinkach przejść dróg alternatywnych przez małe miejscowości,
- stosowanie efektu bramy na wejściu do miejscowości,
- budowa małych rond,
- zawężenia przekroju drogi,
- wydzielanie pasów skrętu w lewo,
- kanalizowanie przekroju drogi z zastosowaniem azyli dla pieszych i wysp rozdzielających kierunki ruchu,
- odgięcia toru jazdy.

Rozwiązania w ramach tego Programu wpłynąć mają również na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego - przykładem jest droga krajowa nr 8, gdzie wprowadzono rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego mające na celu uspokojenie ruchu. Rezultatem tych działań jest ograniczenie wypadkowości o ok. 30%. GDDKiA będzie wprowadzać rozwiązania mające na celu spowolnienie przejazdów również na innych drogach krajowych.

Na odcinkach dróg szczególnie narażonych na zwiększenie ruchu ciężarowego podjęte zostaną dodatkowe działania zabezpieczające, minimalizujące negatywny wpływ wzmożonego ruchu na stan środowiska naturalnego, nawierzchnię dróg i bezpieczeństwo ruchu drogowego (m. in. drogi wzdłuż autostrady A2).

Oprócz działań prowadzonych przez GDDKiA, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego koordynuje realizację programu zabezpieczenia dróg wojewódzkich. Szczególnym nadzorem Głównego Inspektora Transportu Drogowego zostaną objęte odcinki dróg równoległych względem obecnie eksploatowanych płatnych odcinków autostrad.

Z powrotem

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Zbigniew Rapocha
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Departament Spraw Parlamentarnych w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów
Sekretariat Ministra – w miejscu