

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 98)

z dnia 5 marca 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 98)

5 marca 2025 r.

Komisja Infrastruktury obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- informacja na temat infrastruktury rowerowej w Polsce, planach jej rozwoju i integracji z transportem publicznym;
- dyskusja o potrzebie wprowadzenia Polskiej Strategii Rowerowej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Magdalena Puzio** naczelnik wydziału w Departamencie Programów Ponadregionalnych i **Dorota Szymczuk** naczelnik wydziału w Departamencie Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Kacper Wróblewski** starszy specjalista w Wydziale ds. Transportu Zeroemisyjnego w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Elżbieta Kozubek** dyrektor Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie, **Ewa Hanna Wojciechowska** naczelnik Wydziału Dróg Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, **Wanda Nowotarska** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. komunikacji rowerowej, kierownik Biura ds. Komunikacji Rowerowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, **Joanna Matuszczyk** kierownik Zespołu ds. mobilności rowerowej w Departamencie Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, **Piotr Jakubowski** burmistrz Mikołajek, przewodniczący Zarządu Stowarzyszenia Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Włodkowski** burmistrz Orzysza, **Jakub Doraczyński** burmistrz Mrągowa, **Marek Jasudowicz** wójt gminy Giżycko, **Tomasz Łoziński** zastępca kierownika Referatu Rozwoju i Funduszy Zewnętrznych w Urzędzie Gminy Michałowice, **Karolina Kopyra** koordynator Komisji ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Unii Metropolii Polskich, **Krzysztof Osiński** specjalista ds. legislacji Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej, **Tomasz Matuszewski** pełnomocnik przewodniczącego Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ds. Polityki Rowerowej, **Mateusz Pytko** prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Rowerowego wraz ze współpracownikami, **Rafał Glazik** prezes Zarządu Polskiej Unii Mobilności Aktywnej, **Agata Wiśniewska-Mazur** zastępca dyrektora ds. rozwoju w Polskim Stowarzyszeniu Nowej Mobilności oraz **dr Adam Jarosz** adiunkt w Katedrze Administracji Publicznej Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam niezwykle serdecznie panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz z bardzo szerokim gronem współpracowników. Witam w naszym gronie pana Piotra Kalisza, pełnomocnika ministra infrastruktury do spraw rozwoju ruchu rowerowego. Witam przedstawicieli Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, w szczególności panią Magdalenę Puzio, naczelnika wydziału w Departamencie Programów Ponadregionalnych, i panią Dorotę Szymczuk, naczelnika wydziału w Departamencie Programów Infrastrukturalnych. Witam przedstawicieli Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w szczególności pana Kacpra Wróblewskiego reprezentującego tą instytucję. Witam bardzo szerokie grono naszych partnerów społecznych, samorządowych, którzy zaszczylicili nas swoją obecnością na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. W szczególności witam panią Karolinę Kopyrę, koordynatora komisji w Unii Metropolii Polskich, pana Krzysztofa Osińskiego reprezentującego Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej,

panią Elżbietę Kozubek, która reprezentuje Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie. Bardzo serdecznie witam pana Tomasza Matuszewskiego, pełnomocnika przewodniczącego Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do spraw polityki rowerowej. Witam panią Agatę Wiśniewską-Mazur, zastępczynią dyrektora do spraw rozwoju w Polskim Stowarzyszeniu Nowej Mobilności. Witam panią Wandę Nowotarską, która reprezentuje województwo zachodniopomorskie, a także jest sekretarzem zespołu do spraw mobilności rowerowej przy Związku Województw Rzeczypospolitej Polski. Witam panią Joannę Matuszczyk, która reprezentuje województwo małopolskie, ale także jest przewodniczącą zespołu do spraw mobilności rowerowej przy Związku Województw. Witam pana Piotra Jakubowskiego, burmistrza Mikołajek, przewodniczącego Zarządu Stowarzyszenia Wielkie Jeziora Mazurskie 2020. Witam pana Marka Jasudowicza, wójta gminy Giżycko, który jest sekretarzem zarządu Stowarzyszenia Wielkie Jeziora Mazurskie 2020. Witam pana Jakuba Doraczyńskiego, burmistrza Mrągora, członka Zarządu Stowarzyszenia Wielkie Jeziora Mazurskie 2020. Witam panią Agnieszkę Kombel-Gawlik, dyrektorkę Biura Zarządu Stowarzyszenia Wielkie Jeziora Mazurskie 2020. Witam także panią Ewę Wojciechowską, naczelnika Wydziału Dróg Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, a także pana Adama Jarosza, który reprezentuje Kolegium Ekonomiczno-Społeczne i Katedrę Administracji Publicznej w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie. Witam pana Rafała Głazika, prezesa zarządu Polskiej Unii Mobilności Aktywnej. Witam pana Tomasza Łozińskiego, który prezentuje Urząd Gminy Michałowice. Witam wreszcie pana Mateusza Pytko, prezesa Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Rowerowego, który jest tutaj wraz z panem Waldemarem Chrapko, wiceprezesem stowarzyszenia. Witam panią Elżbietę Kozubek, dyrektora Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie, która także reprezentuje Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej. I mam po raz drugi tutaj na liście pana Tomasza Matuszewskiego, którego ponownie witam na dzisiejszym posiedzeniu Komisji niezwykle serdecznie.

Szanowni państwo, na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie po pierwsze informacja ministra infrastruktury na temat infrastruktury rowerowej w Polsce, planach jej rozwoju i integracji z transportem publicznym, i w drugim punkcie dyskusja o potrzebie wprowadzenia Polskiej Strategii Rowerowej.

Czy są uwagi do zaproponowanego porządku? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek obrad i przystępujemy do realizacji.

Proponuję, aby pan minister przedstawił łącznie obie informacje, a następnie przeprowadzimy wspólną dyskusję na te dwa tematy. One są powiązane, wzajemnie się przenikają, więc mam poczucie, że to będzie najlepszy sposób wartościowej rozmowy na tematy związane właśnie z naszą strategią i infrastrukturą rowerową. Bardzo proszę pana ministra Stanisława Bukowca o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Oczywiście, panie ministrze, jeżeli będzie potrzeba – na pewno będzie – przekazania głosu pełnomocnikowi czy pani dyrektor, to oczywiście proszę sygnalizować. Bardzo proszę, oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, zanim przedstawię informację, to również chciałbym przedstawić moich współpracowników. Jest z nami po raz pierwszy chyba na posiedzeniu Komisji Infrastruktury pani dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Katarzyna Kościeszka. Jest z nami wicedyrektor Departamentu Transportu, pani Anna Kowalczyk. I jest pełnomocnik ministra infrastruktury do spraw rozwoju ruchu rowerowego, pan Piotr Kalisz, oraz przedstawiciele departamentów Ministerstwa Infrastruktury.

Szanowni państwo, zarówno poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu stanowią priorytet resortu infrastruktury. Podejmujemy szereg działań mających na celu zdecydowaną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu, w tym rowerzystów. W przypadku dróg publicznych przy realizacji inwestycji drogowej polegającej na budowie nowej drogi lub rozbudowie istniejącej co do zasady analizowany i realizowany jest aspekt bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego elementem są drogi dla rowerów. Zarządcy prowadzą analizy w zakresie potrzeb dotyczących poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, między innymi potrzeby budowy bądź uciąglenia dróg dla rowerów. Zadania z zakresu bezpieczeństwa

ruchu drogowego realizowane są zatem w ramach kompleksowych inwestycji dotyczących budowy nowych czy rozbudowy istniejących odcinków dróg w ramach punktowych zadań nakierowanych stricte na zwiększenie bezpieczeństwa w konkretnej lokalizacji, na przykład droga dla pieszych i rowerów. W przypadku dróg krajowych zadania inwestycyjne finansowane są z Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do roku 2030, Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych oraz Programu budowy 100 obwodnic. W odniesieniu do dróg samorządowych minister infrastruktury udziela wsparcia finansowego w zakresie dofinansowania tego typu inwestycji. Realizowane inwestycje drogowe na istniejącej sieci dróg krajowych uwzględniają kwestie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. Budowa dróg dla pieszych i rowerów realizowana jest zarówno w ramach kompleksowych zadań inwestycyjnych, takich jak przebudowy, rozbudowy, jak i w ramach zadań punktowych polegających na miejscowej poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zadania polegające na poprawie BRD co do zasady realizowane są tam, gdzie budowa nowej lub rozbudowa istniejącej drogi nie jest planowana.

Od 2018 roku na istniejącej sieci dróg krajowych powstało blisko 328 km dróg dedykowanych rowerzystom, drogi dla rowerów – około 56 km, drogi dla pieszych i rowerów – około 272 km. W latach 2021–2024 inwestycje tego typu realizowane były w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej właśnie w tym okresie, którego celem była poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, a zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym rowerzystów. Od 2025 roku realizacja dróg dla rowerów lub pieszych i rowerów na istniejącej sieci dróg jest kontynuowana w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do roku 2030. Obecnie na różnym etapie – to jest w przygotowaniu, w przetargu bądź w realizacji – są kolejne zadania skierowane przez ministra infrastruktury do realizacji uwzględniające w swym zakresie infrastrukturę rowerową. W ramach tych zadań planuje się wykonanie blisko 800 km dróg dedykowanych rowerzystom, to jest dróg dla rowerów – około 170 km, dróg dla pieszych i rowerów – około 620 km.

Zaznaczyć należy, że dla rozwoju sieci dróg dla rowerów niezwykle istotna jest współpraca rządu i samorządów, przede wszystkim na płaszczyźnie dotyczącej wspólnego finansowania inwestycji.

Kolejnym niezwykle istotnym aspektem poprawy bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym rowerzystów, jaka jest zrealizowana w resorcie, są inwestycje, to autostrady, drogi ekspresowe czy też obwodnice. Działania te są możliwe do realizacji dzięki opracowanym w resorcie programom, tj.: Programowi Budowy Dróg Krajowych do roku 2030 oraz Programowi budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030. Pomimo, że drogi szybkiego ruchu nie są przeznaczone do ruchu rowerowego, wyposażone są w elementy towarzyszące dostępne do wykorzystania przez rowerzystów, na przykład drogi serwisowe. Należy mieć na uwadze również fakt, iż drogi krajowe uwolnione od ruchu tranzytowego na skutek budowy nowych dróg szybkiego ruchu czy obwodnic stają się drogami niższej kategorii, ze znacznie mniejszym ruchem pojazdów. Tym samym znacznie poprawiają warunki użytkowania tych dróg przez rowerzystów. Na koniec 2024 roku zostało wybudowanych 5300 km dróg szybkiego ruchu, które uwzględniają również towarzyszące im drogi możliwe do wykorzystania przez rowerzystów. Zaznaczyć należy, że nowoczesne drogi dla pieszych i rowerów powstają równocześnie wzdłuż nowo budowanych obwodnic miejscowości. Od początku 2024 roku w ramach wspomnianych wcześniej programów powstały kolejne odcinki tras rowerowych, na przykład przy autostradzie A2 między Kałuszynem a Siedlcami, drodze ekspresowej S1 Podwarpie – Dąbrowa Górnicza, S3 Bolków – Kamienna Góra-Północ, droga krajowa nr 31 obwodnica Gryfina, droga krajowa nr 72, obwodnica Grzymiszewa, czy droga krajowa nr 22 obwodnica Strzelec Krajeńskich.

Niezależnie od działań w obszarze dróg krajowych możliwe jest również uzyskanie dofinansowania realizacji zadań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym dla transportu rowerowego na drogach samorządowych. W gestii ministra infrastruktury, na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego znajduje się Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, który powołany został ustawą z 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg. Jednostki samorządu terytorialnego mogą otrzymać środki między innymi na dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg gminnych, powiatowych – w tym przypadku są to zadania gminne i powiatowe – oraz wojewódzkich – zadania wojewódzkie. W 2023 roku

w ramach naborów przeprowadzonych przez wszystkich wojewodów na dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, polegających w szczególności na budowie, przebudowie czy remoncie dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów na drogach gminnych i powiatowych przyznane zostały środki Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w wysokości prawie 850 mln zł. Środki z tego funduszu pozwoliły na realizację na drogach gminnych i powiatowych wszystkich województw m.in. około 151 km dróg dla pieszych i rowerów, w tym około 62 km na drogach gminnych oraz około 89 km na drogach powiatowych. Ponadto w ramach przyznanych środków możliwa była realizacja około 78 km dróg dla rowerów, w tym około 39 km na drogach gminnych oraz 39 km na drogach powiatowych. Również w 2023 roku minister infrastruktury przeprowadził nabór wniosków na dofinansowanie zadań wojewódzkich. Przedmiotem dofinansowania były inwestycje polegające na poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu polegających w szczególności na budowie lub przebudowie dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów, dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów oraz peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów na drogach wojewódzkich. Wnioski o dofinansowanie zadań złożyło 15 zarządów województw. Wszystkie zadania otrzymały dofinansowanie. Łączna kwota dofinansowania z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg wyniosła ponad 200 mln zł. W ramach tych zadań zaplanowano wykonanie około 57 km dróg dla pieszych i rowerów oraz prawie 57 km dróg dla rowerów.

2 września 2024 roku minister infrastruktury powołał pana Piotra Kalisza na pełnomocnika ministra infrastruktury do spraw rozwoju ruchu rowerowego. Co do sprawozdania z tego okresu działalności, to myślę, że pan pełnomocnik przedstawi to już osobiście.

Chciałbym teraz przedstawić sytuację, jaka jest, jeśli chodzi o infrastrukturę rowerową w przypadku samorządów. Na szczeblu wojewódzkim infrastrukturę rowerową budują zarządy dróg wojewódzkich, powiaty lub gminy. Zgodnie z informacjami uzyskanymi przez Ministerstwo na początku 2025 roku od poszczególnych urzędów marszałkowskich, łącznie w latach 2014–2024 wybudowano około 4 tys. km tras rowerowych. W tej liczbie zostały uwzględnione trasy o znaczeniu komunikacyjnym oraz turystycznym w różnym standardzie, w tym trasa Green Velo, Rowerowy Szlak Orlich Gniazd czy Kaszubska Marszruta. Warto podkreślić, że oprócz budowy nowoczesnych tras rowerowych, często budowanych przy wsparciu funduszy unijnych, gminy, powiaty oraz województwa rozwijają sieć tras turystycznych, które pozwalają rozwijać turystykę rowerową.

Różnorodność zastosowanych technologii, na przykład różne nawierzchnie, w tym gruntowe znajduje uznanie użytkowników, którzy między innymi cenią naturalność oferowanych tras. W latach 2014–2024 znacznie zmieniły się priorytety przy budowie tras rowerowych i co za tym idzie standard tych tras się podnosił. W tej kategorii tras wyróżniają się trzy województwa – województwo małopolskie, którego sieć składa się z ponad 700 km tras rowerowych wybudowanych w ramach sieci Velo Małopolska, zachodniopomorskie, którego sieć składa się z prawie 800 km tras rowerowych, oraz pomorskie, którego sieć składa się z 670 km tras rowerowych. Na szczeblu wojewódzkim regionalne zarządy dróg wojewódzkich lub gminy planują wybudować do 2030 roku około 4 tys. km tras dla rowerów, a więc planowane jest podwojenie tej obecnej liczby, która jest zrealizowana przez województwa – zgodnie z informacjami uzyskanymi przez Ministerstwo Infrastruktury na początku 2025 roku od poszczególnych urzędów marszałkowskich. Wśród wszystkich województw wyróżniają się plany następujące. Dla mazowieckiego w planach jest budowa około 1100 km tras rowerowych, dla śląskiego w planach jest budowa około 500 km tras rowerowych, dla zachodniopomorskiego w planach jest budowa około 500 km tras rowerowych i dla małopolskiego w tym przypadku jest w planach budowa od 300 do 500 km tras rowerowych. Pozostałe województwa planują również budowę od kilkudziesięciu do kilkuset kilometrów tras rowerowych. Wspólne działania rządu i samorządów przyniosą wymierny skutek do roku 2030.

W kategorii projektów turystycznych, wspieranych również przez samorządy regionalne, warto wspomnieć o projekcie dokończenia wiślanej trasy rowerowej o nazwie Szlak Blue Valley. Projekt ten będzie realizowany w regionach we wschodniej Polsce oraz częściowo w województwie mazowieckim. W ramach projektu powstanie 600 km nowych dróg rowerowych wraz z miejscami obsługi rowerzystów. Założeniem jest budowa trasy rowerowej wzdłuż

brzegu rzeki Wisły i Sanu wraz z infrastrukturą rekreacyjną. Liderem projektu jest województwo podkarpackie. Partnerami regionalnymi są województwa lubelskie, świętokrzyskie i mazowieckie, a partnerami lokalnymi około 70 samorządów. Partnerem instytucjonalnym jest Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

W przypadku transportu publicznego należy wyróżnić dwa obszary – przewóz rowerów w autobusach i przewóz rowerów w pociągach. W przypadku przewozu rowerów w autobusach Ministerstwo Infrastruktury prowadzi działania zmierzające do rewizji podstaw prawnych dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej celem zmniejszenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego w Polsce. W związku z tym z inicjatywy ministra infrastruktury został powołany zespół ekspercki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, na którego czele stoi pełnomocnik rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Do udziału w pracach zespołu zaproszeni zostali przedstawiciele świata nauki, środowisk branżowych czy korporacji samorządowych. Również w pracach zespołu bierze udział pełnomocnik ministra infrastruktury do spraw rozwoju ruchu rowerowego, który podczas spotkania zwrócił uwagę, że rower może być uzupełniającym środkiem transportu na terenach zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym. Przedstawione pomysły, między innymi umożliwienie przewozu rowerów przez przewoźników świadczących usługi w ramach publicznego transportu zbiorowego, zostały umieszczone na liście propozycji zmian, które resort gromadzi i analizuje w celu wypracowania nowych rozwiązań prawnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Rozwiązania prawne będące efektem prac zespołu eksperckiego powinny pozwolić na zbudowanie i funkcjonowanie bardziej efektywnego i skutecznego systemu publicznego transportu zbiorowego, który także będzie uwzględniał i realizował potrzeby pasażerów w zakresie dostępności do transportu publicznego i integracji z innymi formami komunikacji, w tym z rowerami. Zasady przewozu osób i rzeczy wykonywane odpłatnie na podstawie umowy przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego, reguluje ustawa z 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe. Zgodnie z art. 4 wyżej wymienionej ustawy przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego mogą wydawać regulaminy określające warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób i rzeczy. Regulamin może określać zasady przewozu oraz uprawnienia i obowiązki pasażerów wynikające z zawarcia umowy przewozu, w tym między innymi warunki przewozu rowerów, hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego przez pasażerów. Przepisy regulaminu mogą również precyzować, w jakich pojazdach dopuszczalny jest przewóz na przykład rowerów, mając na uwadze ich techniczne wyposażenie. Regulamin może także określać miejsca w autobusie, w których dopuszczalny jest przewóz wskazanych pojazdów i urządzeń, zasady korzystania z tych miejsc oraz mając na uwadze bezpieczeństwo pasażerów, możliwość odmowy przez kierującego takiego przewozu – w przypadku na przykład zajęcia przez innych uprawnionych pasażerów miejsca do tego wyznaczonego. Ze względu na zróżnicowane podejście w poszczególnych regionach kraju do kwestii organizacji przewozów osób, decyzje w sprawie określenia zasad przewozu rowerów oraz innych pojazdów i urządzeń transportu osobistego w środkach transportu, jak i warunki związane z ich przewozem, należą do organizatorów publicznego transportu zbiorowego lub przewoźników. Jednocześnie istotne jest również, że w całym kraju organizatorzy i przewoźnicy dysponują różnym pod względem wieku i wyposażenia taborem. W związku z tym prawne ujednoczenie na poziomie krajowym przepisów związanych z zasadami przewozu wskazanych pojazdów i urządzeń nie zostało wprowadzone. Należy również wskazać, że najwłaściwszą formą transportu rowerów w środkach publicznego transportu zbiorowego jest ich przewożenie w homologowanych i przystosowanych do tego miejscach. W przypadku przewozów rowerów w pociągach i integracji ruchu rowerowego z infrastrukturą kolejową można odnotować, że z roku na rok staje się on łatwiejszy i że jest coraz większa integracja. Z informacji uzyskanych ze spółki PKP SA wynika, że PKP Intercity dysponuje 171 czynnymi wagonami przystosowanymi do przewozu rowerów oraz że usługa przewozu rowerów jest dostępna w 88% pociągów uruchamianych przez PKP Intercity. Dodatkowo spółka poinformowała, że obecnie infrastruktura w postaci stojaków rowerowych była dostępna na 534 dworcach, czyli jest to liczba około 94% wszystkich czynnych dworców PKP, która posiada dostęp do tego typu obiektów. Na wszystkich

inwestycjach dworcowych realizowanych przez PKP SA, zarówno przy zadaniach polegających na budowie nowych obiektów obsługi pasażerskiej, jak i na przebudowie budynków istniejących PKP SA obligatoryjnie przyjmuje niezbędne rozwiązania funkcjonalno-użytkowe zapewniające możliwie pełną integrację infrastruktury kolejowej oraz rowerowej przez uwzględnienie miejsc do parkowania rowerów, w miarę możliwości zadaszonych i oświetlonych, stojaków umożliwiających przypięcie roweru, słupków serwisowych do naprawy rowerów. Standardowym rozwiązaniem jest realizacja w pobliżu dworca wiaty rowerowej, natomiast w przypadku nowo projektowanych dworców typu IDS, czyli innowacyjnych dworców systemowych, wiata będące jednocześnie zadaszaniem parkingu rowerowego stanowi integralną część budynku. W przypadku niektórych obiektów zabytkowych na wiaty rowerowe adaptowane są były budynki pomocnicze znajdujące się w otoczeniu dworców.

Ponadto w inwestycjach dworcowych dąży się do zapewnienia połączeń z istniejącymi i planowanymi ścieżkami rowerowymi, jeżeli takowe graniczą z inwestycją dworcową. Przy planowaniu docelowej infrastruktury rowerowej uwzględnione jest również, istniejąca i planowana infrastruktura tego typu, zlokalizowana na terenie stacji kolejowej zarządzanej przez PKP PLK SA.

Uwzględniając komfort pasażerów, infrastruktura rowerowa w zależności od uwarunkowań przestrzennych lokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie dworca, przy trasach uczęszczanych przez użytkowników dworca oraz objęta monitoringiem. Powyższe jest obligatoryjne i wynika z obowiązujących w PKP SA wewnętrznych wytycznych do projektowania ujętych w opracowaniu: „Dobre praktyki w inwestycjach dworcowych”.

Od kilku lat samorządy i środowiska rowerowe postulują o zmiany w istniejących przepisach prawa, ze szczególnym uwzględnieniem wprowadzenia rozwiązań podobnych do tych, jakie znajdują się w ustawie o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych z 10 kwietnia 2003 r. Specustawa drogowa w istotny sposób wpływa na ograniczenie uprawnień właścicieli nieruchomości znajdujących się w pasie planowanej inwestycji drogowej. Wprowadzenie w 2003 roku specustawy miało bardzo istotne znaczenie dla przyspieszenia budowy spójnej sieci dróg w Unii Europejskiej. Specustawa wprowadzona była w momencie, kiedy w Polsce budowa dróg ruszała, gdy nie mieliśmy szkieletu sieci niezbędnego do prawidłowego rozwoju gospodarczego. Przyspieszona realizacja sieci drogowej była gwarantem osiągnięcia spójności z rynkami europejskimi i rozwoju państwa. Poszerzenie zakresu specustawy drogowej o drogi wewnętrzne, jakimi są drogi rowerowe, może zrodzić wątpliwości co do zasadności stosowania specjalnego trybu w odniesieniu do budowy sieci o znaczeniu przede wszystkim rekreacyjno-turystycznym.

Wyjątkowy charakter specustawy drogowej sprawia, że nadmierne poszerzanie zakresu jej obowiązywania jest niepożądane z punktu widzenia chociażby podnoszonych aspektów dotyczących zgodności z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej. Pozbawienie własności obywatela, przejmowanie własności na podstawie specustawy drogowej, bez rokowań i na podstawie decyzji z rygorem natychmiastowej wykonalności pod budowę jedynie drogi rowerowej wydaje się nadmierną ingerencją państwa w chronione konstytucyjnie prawo własności. Dodać również należy, że zgodnie z obowiązującymi przepisami drogi dla rowerów jako stanowiący część drogi publicznej i jej pasa drogowego mogą być realizowane jako budowa lub rozbudowa dróg publicznych w trybie specustawy drogowej, zaś drogi rowerowe będące drogami wewnętrznymi mogą być realizowane jako inwestycje celu publicznego zgodnie z przepisami ustawy o gospodarce nieruchomościami, również z użyciem instytucji wywłaszczenia. Przy czym wywłaszczenie nieruchomości pod budowę drogi rowerowej wymaga najpierw przeprowadzenia rokowań. Istnieje również możliwość w ustawie o gospodarstwie nieruchomościami wywłaszczenie nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym na potrzebę budowy dróg rowerowych, jeżeli po podaniu do publicznej wiadomości przez starostę nie zostaną ustalone osoby, które wykażą, że przysługują im prawa rzeczowe do nieruchomości. Zatem istnieją już uregulowania prawne dotyczące procesu realizacji dróg dla ruchu rowerowego.

Kierunkiem działania w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej w kraju jest budowanie wspólnej koncepcji rozwoju ruchu rowerowego w Polsce, nad którą czuwać będzie i czuwa pełnomocnik ministra infrastruktury. W tym zakresie promocji podejmuje współpracę nie tylko z departamentami Ministerstwa Infrastruktury, ale również z resortem sportu i turystyki oraz podmiotami dysponującymi terenami, na których potencjalnie można

by lokalizować atrakcyjne szlaki rowerowe. Należy tu wskazać przede wszystkim Wody Polskie – a więc mówimy o wałach przeciwpowodziowych – Polskie Koleje Państwowe – są takie możliwości na szlakach likwidowanych tras kolejowych czy zlikwidowanych tras kolejowych – i Lasy Państwowe – drogi, które służą gospodarce leśnej.

Poza działalnością pełnomocnika minister infrastruktury będzie kontynuował politykę związaną z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczeniem wykluczenia komunikacyjnego realizowaną poprzez rozbudowę istniejących dróg publicznych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Teraz poproszę o zabranie głosu pełnomocnika ministra infrastruktury do spraw rozwoju ruchu rowerowego, pana Piotra Kalisza. Bardzo proszę.

Pełnomocnik ministra infrastruktury do spraw rozwoju ruchu rowerowego Piotr Kalisz:

Dzień dobry. Witam wszystkich posłów. Panie przewodniczący, pan minister przedstawił dane dotyczące przepisów prawa i organizacji budowy infrastruktury rowerowej.

Moje dotychczasowe działania w ostatnich sześciu miesiącach skupiały się na analizie, nawiązywaniu współpracy z różnymi instytucjami, odbieraniu sygnałów z tych instytucji z całej Polski dotyczących najpilniejszych kwestii związanych z rozwojem tego ruchu rowerowego i problemów, które samorządy i organizacje rowerowe napotykają. W ramach tych działań od początku współpracuję ze wszystkimi województwami w Polsce, przez zespół do spraw mobilności rowerowej przy Konwencie Marszałków Województw RP oraz przy Związku Województw RP. Tak samo współpracuję z przedstawicielami branży rowerowej, czyli między innymi z osobami obecnymi dzisiaj na sali – z Polskim Stowarzyszeniem Rowerowym. Podjąłem również współpracę z uczelniami AWF w kwestii edukacji rowerowej, gdyż tutaj są sygnały w sumie uzasadnione, że zasady przeprowadzania egzaminów na kartę rowerową i szkolenie dzieci i młodzieży są nieodpowiednie w stosunku do obecnych oczekiwań i do możliwości infrastruktury rowerowej. Tutaj uczelnie AWF mogłyby kształcić taką bazę edukatorów rowerowych, którzy między innymi potem w szkołach mogliby prowadzić zajęcia z tej poszerzonej edukacji rowerowej. Oczywiście współpracuję na bieżąco z Unią Metropolii Polskich, która w zeszłym roku zainicjowała na Kongresie Nowej Mobilności wspólnie z Polskim Stowarzyszeniem Nowej Mobilności podpisanie karty na rzecz Krajowej Strategii Rowerowej, która też leży w mojej gestii – o tym bowiem za chwileczkę.

Oczywiście w ramach tych działań rozpoznawczych i nawiązywania współpracy uczestniczę w wielu wydarzeniach kongresowych. Między innymi był to Kongres Nowej Mobilności w Łodzi, Europejski Kongres Samorządów, z którego właśnie niedawno wróciłem, tudzież Polish Bicycle Summit – tak samo bardzo ważne wydarzenie rowerowe, które się dzieje w Warszawie. Również dołączyłem do zespołu dotyczącego wykluczenia transportowego oraz biorę udział w obradach zespołu do spraw transportu rowerowego, którego przewodniczącym jest poseł Sterczewski obecny tutaj na sali. Wszystkie te działania mają dać mi odpowiednią wiedzę, żeby móc przygotować zgodnie z zarządzeniem ministra koncepcję rozwoju transportu rowerowego w Polsce. Wierzę, że... Ta koncepcja się tworzy. Na pewno do końca roku, w przeciągu kilku miesięcy zostanie ta koncepcja zaprezentowana.

Myślę, że to tyle. Jeżeli państwo mają jakieś pytania, to oczywiście jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, rozumiem, że to jest komplet tej informacji wstępnej. W związku z tym otwieram dyskusję. Jako pierwszy zgłosił się pan przewodniczący, marszałek, Marek Sowa. Bardzo proszę, oddaję panu głos.

Zapisuję pana posła. Bardzo proszę o zgłaszanie się, jeśli ktoś z pań posłanek i panów posłów chce zabrać głos. Proszę o podniesienie ręki.

Poseł Marek Sowa (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, ja myślę, że drogi rowerowe warto wspierać. Co do tego nikt nie powinien mieć absolutnie żadnych wątpliwości.

One mają różny charakter. W miastach mają zupełnie inny charakter. To jest często odciażenie w znaczący sposób komunikacji miejskiej. Regiony są też zróżnicowane. W Małopolsce to jest przykład na pewno ścieżek rowerowych rekreacyjnych. Przypomnę, że w 2013 roku było zmienione prawo wodne, tak aby w ogóle umożliwić budowę ścieżek rowerowych na koronie

wału, bo to wcześniej było po prostu prawnie zakazane. My mamy większość tych ścieżek właśnie poprowadzonych wzdłuż rzek, przez to one są pewnie bardziej atrakcyjne wymiarze turystycznym i też taką funkcję w dużej mierze pełnią. Niemniej jednak w mojej ocenie powinno być także też patrzenie, że jeżeli się buduje obwodnicę, to dzisiaj trzeba to traktować jako standard – oprócz chodnika musi być po prostu również ścieżka rowerowa. Często się niestety tak jeszcze nie dzieje. Ja zdaję sobie sprawę, że to jest kwestia kosztów i innych elementów. Ale jak tak popatrzymy całościowo, to ta ścieżka wychodzi zdecydowanie taniej niż jej dobudowywanie po jakimś czasie. Wszelkie działania usprawniające tego typu uważam, że powinny być realizowane i wspierane. Nie wypowiadam się co do ZRID-u, bo w Małopolsce chyba 90% ścieżek jest wybudowanych bez ZRID-u. Chcę też przy okazji państwa do tego zachęcić. Bo one są w mojej ocenie – a mówię to jako użytkownik i w kilku regionach jeździłem – zdecydowanie najwyższej jakości. Sama budowa tych ścieżek rowerowych zajęła nam 10 lat. Plany są pewnie jeszcze dużo większe i warto je też na pewno wspierać.

Ale chciałem zapytać o coś innego. Bo przyznam, że zwłaszcza te ścieżki rowerowe, które są z dala od dróg... Jak wiadomo, nie tylko rowerzyści z tego korzystają, bardzo dużo jest też rolkarzy, którzy korzystają. Te kwestie są prawnie nieuregulowane. Ja nie ukrywam, że też uważam, że dużym problemem jest to, że wszyscy jeżdżą... Znaczą wszyscy... Na pewno 70% jeździ ze słuchawkami na uszach i to jest stwarza zagrożenie, chcę powiedzieć, dla ruchu rowerowego. Kompletnie ludzie są wyłączeni, nie słyszą innych użytkowników drogi. Czy tutaj ministerstwo w tym zakresie planuje jakiegokolwiek korekty prawne? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Franciszek Sterczewski. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, panie pełnomocniku, szanowni państwo, bardzo się cieszę, że infrastruktura rowerowa jest przedmiotem dzisiejszych obrad.

Wydaje mi się, że po latach, w których obserwowaliśmy aktywne działania w tej materii, zarówno różnych miast, samorządów wojewódzkich, jak i gminnych powiatowych... Cieszę się, że nareszcie, również na poziomie rządowym i parlamentarnym, jest to przedmiot obrad. Tym niemniej z pewnym zdziwieniem, nie ukrywam, usłyszeliśmy tu przed chwilą, że tak jakby pan minister poddawał w wątpliwość czy specustawa rowerowa byłaby potrzebna. Wydaje mi się, że każdy, jak tu jest na sali, czy to w rozmowie z samorządowcami, niezależnie od partii, czy w rozmowie ze środowiskiem rowerowym, wie, że od lat Polska po prostu czeka na specustawę rowerową. I to nie jest pytanie czy, tylko kiedy. Są olbrzymie środki unijne, które po prostu przepadną, jeżeli ta ustawa nie wejdzie w życie i nie ułatwi samorządom po prostu realizacji tego rodzaju inwestycji.

Drugim zdziwieniem, którym muszę się podzielić, było użycie stwierdzenia, że nowoczesne drogi rowerowe powstają przy drogach ekspresowych i autostradach... Szanowny panie ministrze, zapraszamy do zachodniopomorskiego, zapraszamy do Małopolski, do pomorskiego, do województw, o których pan wspominał. Otóż one mają doskonałe trasy rowerowe – nie pojedyncze, ale sieci – które nie powstają przy drogach, przy autostradach, tylko właśnie powstają jako wyśmienity produkt turystyczny przyciągający miliony ludzi rocznie, dzięki któremu regiony zarabiają miliardy złotych. Także nie rozmawiamy o rozrywce, tylko po prostu o rozwoju gospodarki właśnie dzięki temu, że ścieżki rowerowe powstają na wałach przeciwpowodziowych, nad jeziorami, nad atrakcjami krajobrazu. O tego rodzaju jakości infrastruktury rowerowej rozmawiamy i tego sobie życzymy, żeby ona powstała w całej Polsce, a nie tylko w tych kilku wzorowych województwach, które działają dzięki mądrym marszałkom, takim jak Olgierd Geblewicz z zachodniopomorskiego, takim jak ówczesny marszałek Marek Sowa, obecnie przede mną siedzący poseł. Żeby tak się działo w pozostałej części Polski, również potrzebujemy państwa wsparcia, potrzebujemy wsparcia ministerstwa, potrzebną inspiracji i – nie ukrywam – presji na pozostałych marszałków, aby również potraktowali ten temat poważnie, aby samorzady wojewódzkie nie traktowały infrastruktury swojej roli jako koordynatora, tylko jako inwestora w budowie infrastruktury rowerowej. Zatem to jest moje pytanie. Czy ministerstwo prowadzi taką rozmowę? Czy zachęca pozostałe województwa do tego, żeby brały przykład z zachodniopomorskiego, z Małopolski?

Po pierwsze dopytuję o specustawę rowerową... Bo nie ukrywam, panie ministrze, mieliśmy jedną rozmowę niedawno u państwa w ministerstwie – okołoświąteczne spotkanie – wspaniale. I usłyszeliśmy od pana, że temat jest i że to jest kwestia czasu, i że w tej kadencji uda się tą specustawę przeprowadzić. Ja pana trzymam za słowo i cała Polska rowerowa trzyma pana za słowo. Mam nadzieję, że to się uda. Zatem mam nadzieję, że to trochę takie przejęzyczenie było i że jednak ten temat uda się przeprowadzić. Pytanie o ten temat. Pytanie, czy jest rozmowa z marszałkami, żeby zaczęli brać przykład między innymi z posła Sowy i marszałka Geblewicza? I po trzecie, jeśli chodzi o strategię rowerową – czy tu możemy usłyszeć o jakichś terminach, o jakichś wstępnych założeniach, żebyśmy za jakiś czas też mogli też się temu przyjrzeć? Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Bartosz Zawieja. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mnie się wydaje, że ważnym aspektem być może jeszcze do wdrożenia... Jak wiemy, mamy środki z KPO, mamy pięć kwartałów, aby je rozliczyć. Czy państwo w resorcie, panie ministrze, zastanawiacie się, czy aby część trwających inwestycji, głównie pewnie samorządowych, nie wspomóc taką dodatkową paczką, mówiąc kolokwialnie, aby część tych wydatków została zrefundowana? Mam tu na myśli chyba mimo wszystko bardziej samorządy miejskie, wiejskie... Wszystkich szczebli, mówiąc wprost – od WZDW, kończąc na drogach gminnych. Bo doskonale wiemy, że wdrażanie tych funduszy idzie dobrze, ale także wiemy, że ten deadline czasowy jest przed nami. Moim zdaniem warto poszerzyć ten krąg beneficjentów. Być może by się udało jakąś część tych gigantycznych środków wygospodarować na właśnie trwające inwestycje rowerowe.

A jeżeli chodzi o ten aspekt wdrażania, budowy obecnie dróg rowerowych – bez wątpienia specustawa rowerowa to jest priorytet. Mnie się wydaje, że za tym musi iść coś takiego w zależności od możliwości czy potrzeby przeprowadzenia... ZRID-y rowerowe również powinny być jako wariantowy aspekt przygotowania inwestycji. Oczywiście nie wszędzie się da zastosować. Bez wątpienia takie podejście przy zmianie chociażby Prawa budowlanego... Uprościłoby to proces budowlany i przyspieszyło przygotowania do kluczowych inwestycji w obszarach dla rowerów. Mam tu na myśli obszary o największym zagęszczeniu mieszkańców – pewnie w miastach na prawach powiatu. A ujmując ściślej, chodzi o mój ukochany Poznań.

Jeżeli chodzi o aspekty różnych form ochrony, nie ma jakby takiej kohezji związanej... Na przykład jak rozmawiać, planując realizację drogi rowerowej, jeśli chodzi o chociażby Lasy Państwowe. Są różne formy ochrony, są różne możliwości, de facto wiemy, że czasami te plany wywołują daleko idące problemy czy protesty społeczne. Zatem tutaj, jak gdyby w oparciu być może o jakąś praktykę krajową też by udało się jakieś wytyczne opracować dla projektantów? Mnie się wydaje, że to, o czym my mówimy, w tym również moi szacowni dwaj koledzy... To, co zostało, czy jest realizowane w oparciu o ten temat... Niespełna dwa lata temu NIK opracował raport, kontrolując 10 polskich miast pod kątem właśnie wdrażania nowych ścieżek rowerowych. Smuci to, że w przypadku inwestycyjnym niespełna 5%, jeżeli chodzi o wszystkie drogowe środki w tych samorządach, poszło na budowę tych nowych ścieżek, a niespełna 3% na utrzymanie tej infrastruktury. To jest moim zdaniem troszkę za mało. Nie jest bardzo źle, ale bez wątpienia mogłoby być lepiej. Co jeszcze? Wskazano na taki cykl, bym powiedział, kwestii przygotowania tych inwestycji. A mianowicie w ciągu dróg rowerowych nie ma zachowanej skrajni, która powinna, z tego, co pamiętam, wynosić minimum 20 cm. Są uskoki, są podłużne progi czy jakieś inne spękania również... Jest to coś, co bez wątpienia, jakby to powiedzieć... Ja od niedawna jestem zapalonym rowerzystą i też się z tym stykam. Bez wątpienia te spękania, wyrzuszenia wpływają na komfort, a także na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Ale to, co jest chyba takie najbardziej smutne w tych podsumowaniach, to to, że te drogi rowerowe nie mają wymaganej szerokości, czyli tego minimum 1,5 m, a do szerokości tego pasa drogi rowerowej zaliczane są też chociażby studzienki kanalizacyjne czy ich poprzeczne przekroje. A do tego takie rzeczy, jak na przykład wliczanie też do wskaźnika tej szerokości chociażby kostki... ścieku do szerokości pasa rowerowego... To oznacza, że w oparciu...

Ten raport NIK-u to jest bardzo ciekawa lektura – sprzed niespełna dwóch lat. Tam były duże miasta kontrolowane – Kalisz, Konin, Wałbrzych, ale również z większych miast Wrocław. Mnie się wydaje, że to jest takie resume, które bez wątpienia cała strona społeczna, przede wszystkim samorządowa, jest w stanie potrzebować... Mnie się wydaje, że to wszystko wskazuje na to, że – to, co również koledzy mówili – ta specustawa rowerowa jest niezbędna, aby uprościć ten aspekt wdrażania tej infrastruktury w naszym kraju. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę, zgłasza się pani... poseł?

Dyrektor Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie Elżbieta Kozubek:

Nie, nie. Elżbieta Kozubek, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę.

Dyrektor Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie Elżbieta Kozubek:

Szanowni państwo, oczywiście ja też jestem dość pozytywnie nastawiona do budowy tras rowerowych, tylko musimy sobie odpowiedzieć na pytanie, czy nam zależy bardziej na trasach rowerowych w kierunku rozwoju turystyki, czy w ogóle na trasach rowerowych jako drogach dojazdowych. I po to mówimy „trasy rowerowe”, a nie „drogi”, bo to jest zasadnicza różnica.

Po drugie, proszę państwa, jednak mamy tutaj do czynienia... Państwo proponują strategię. Ja bym raczej odwołała państwa od przygotowywania strategii, tylko bym jednak skupiła się na przygotowaniu programu. Ponieważ program lub plan wykonawczy zawierają pewien harmonogram i wtedy możemy działać zgodnie z tym harmonogramem, a nie że jest to zawieszona w próżni i tak naprawdę może być inna 10, 20, 30 lat. Po trzecie, niestety tutaj muszę ostudzić troszeczkę te zapędy w kierunku przygotowania specustawy, ponieważ wprowadzenie kolejnej specustawy... Ja tutaj oręduję, żeby w ogóle wyprowadzić wszystkie specustawy, ponieważ one niszczą nasz system, który jest bardzo ubogi i praktycznie już został zupełnie zniszczony, więc nie mamy systemu planowania. I nie można działać bez planu. Jesteśmy rzeczywiście jedynym krajem, gdzie się buduje w ogóle bez planu i można robić, co się chce. Proszę pamiętać, że specustawy były przygotowane dla inwestycji w celu publicznego poziomu krajowego, żadnego innego. A teraz to się przeniosło na poziom lokalny. Proszę państwa, naprawdę troszeczkę proszę o wstrzeźliwość. Poza tym proszę pamiętać, że trzeba szanować wszystkich użytkowników ruchu drogowego, a więc stawiamy na transport publiczny, żeby było mniej samochodów – to się nam nie udaje, bo budujemy dużo dróg, więc wiadomo, że każdy jest wygodny i ma do tego prawo. Zatem dopóki nie powstanie taki dokument, który ten transport będzie widział holistycznie, to budowanie czegokolwiek tak na zasadzie łatania dziur nic nie pomoże.

Jeżeli chodzi o turystyczną sprawę, to ja tak też bym wolą na przykład jeździć po drodze gruntowej, która fajnie prowadzi, bo to fajny czas i to jest przyjemne, niż wylewać asfalt w miejscach, gdzie w ogóle to powinno być zabronione...

Burmistrz Mikołajek, przewodniczący Zarządu Stowarzyszenia Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 Piotr Jakubowski:

Pani się przejedzie na wieś...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Ale bardzo proszę nie przerywać.

Dyrektor Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie Elżbieta Kozubek:

Proszę państwa, ja chciałam powiedzieć, że musimy też pewną hierarchię wprowadzić do tych tras rowerowych. Jeżeli państwo chcą to robić według jakiegoś programu, to trzeba wprowadzić pewną hierarchizację i nie wszystko naraz. To trzeba naprawdę dobrze przemyśleć, a to można przemyśleć w ciągu dwóch miesięcy naprawdę nocnym zespołem i przygotować coś bardzo sensownego, a nie od Sasa do lasa, a na pewno nie specustawami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Widziałem zgłoszenie pana posła Rafała Webera. Proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, mam pytanie związane z bezpieczeństwem rowerzystów. Prosiłbym pana ministra o informacje, jeżeli chodzi o statystykę z ostatnich 10 lat, statystykę udziału rowerzystów w wypadkach drogowych – jak ona na przestrzeni ostatnich 10 lat się kształtowała?

Przypomnę, że w tym okresie udało nam się doprowadzić do blisko pięćdziesięcioprocentowego spadku wypadków drogowych, zabitych w wypadkach drogowych, a także rannych w wypadkach drogowych ogółem. Natomiast jeżeli chodzi o rowerzystów, no to tutaj te statystyki tak dobrze już nie wyglądają. Ale proszę pana ministra o to, żeby właśnie w ujęciu dziesięcioletnim z włączeniem roku 2024 te statystyki przekazał – ponieważ one powinny też posłużyć do tego, żeby nanieść zmiany w przepisach prawa, które dotyczą rowerzystów poruszających się po drogach publicznych. To sprawa pierwsza.

Sprawa druga dotyczy wsparcia samorządów. 98% dróg publicznych w Polsce to drogi samorządowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. I to są drogi codziennego użytku, również dla rowerzystów. Jeżeli ta infrastruktura rowerowa na drogach samorządowych będzie się zmieniała – to znaczy będą budowane czy to ścieżki pieszo-rowerowe, czy sama infrastruktura poświęcona wyłącznie rowerzystom – to wtedy to bezpieczeństwo i komfort jazdy będą dużo większe. Natomiast nie usłyszałem o jakichś nowych programach, które stworzyłby obecny rząd, programach finansowo wspierających samorządy w tym, aby budować nowe ścieżki rowerowe czy modernizować istniejące. A to jest sprawa kluczowa. Bo możemy mówić o strategii, możemy mówić – tak jak to jeden z posłów – o inspiracji i presji, ale to nic nie da, gdy nie będzie środków finansowych celowanych właśnie pod potrzebę budowy infrastruktury rowerowej.

Pan minister Bukowiec wspomniał w swoim wystąpieniu o tym, że takie dedykowane środki finansowe w latach poprzednich były, że w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg ogłaszaliśmy odrębne nabory i dla zarządców gminnych i dla zarządców powiatowych na budowę lub modernizację ścieżek rowerowych, i też odrębny nabór dla wojewódzkich zarządców dróg, dla marszałków województw, żeby też drogi wojewódzkie mogły zyskać taką infrastrukturę. Pytanie, czy w tym najbliższym terminie roku 2025, roku 2026 takie indywidualne programy wspierające budownictwo ścieżek rowerowych na poziomie samorządowym będą wprowadzane? A powinny być, bo jest taka potrzeba. Tylko to może zapewnić fakt naprawde zmieniających się standardów ścieżek rowerowych i poprawiającego się bezpieczeństwa rowerzystów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Jako kolejny zgłosił się pan poseł Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Szanowni państwo, pragnę odnieść się do wystąpienia pani, które reprezentuje miasto stołeczne Warszawa. Nie? Województwo mazowieckie, samorząd województwa mazowieckiego.

Obawy, które pani tutaj podniosła, pamiętam, podnoszono w 2006–2007 roku, kiedy Sejm pracował nad specustawą drogową umożliwiającą przejście ZRID-em przez problemy związane z uzyskaniem pozwolenia na budowę dróg. Także podnoszono przy okazji nowelizacji tej ustawy – a pamiętam olbrzymie zamieszanie, kiedy proponowano zmiany polegające na poszerzeniu beneficjentów tej ustawy o samorządy. W pierwotnej wersji ta ustawa dotyczyła wyłącznie inwestycji realizowanych przez państwo, przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Żadne z tych obaw się nie zmaterializowały – dotyczące negatywnych skutków wprowadzenia tej ustawy, a później zmian w tej ustawie. Wręcz odwrotnie, dzięki tej ustawie byliśmy w stanie, państwo polskie było w stanie przyspieszyć inwestycje drogowe, nie tylko te na drogach krajowych, ale także i na drogach samorządowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

I jeszcze jedna bardzo ważna rzecz. Otóż jest różnica między dużymi miastami... A tutaj słyszałem właśnie dedykację, aby wybrać się na wieś i zobaczyć, jak skomplikowane są często problemy natury własnościowej, jak ciężko jest przebrnąć z inwestycją w sytuacji, kiedy nieuregulowany jest stan prawny nieruchomości.

Jeszcze jedna rzecz. Szanowni państwo, te nasze rozwiązania ustawowe tak spodobały się naszym sąsiadom Czechom, że przed kilku laty Czesi w swoim parlamencie przyjęli ustawę,

którą, praktycznie rzecz biorąc, odwzorowali od nas. Bo delegacja ministerstwa transportu Republiki Czeskiej była obecna przez tydzień, pracowała w naszych resorcie infrastruktury i z gotowym projektem udali się do Czech. I dzięki temu mogliśmy już cieszyć się decyzjami dotyczącymi kontynuacji drogi ekspresowej S3 na terenie Czech. Gdyby Czesi nie przyjęli tej ustawy, to zapewne dzisiaj tkwiliby w tym samym miejscu, a proces inwestycyjny trwałby kolejne lata. Także w przypadku dróg rowerowych nie widzę absolutnie żadnej różnicy między drogami rowerowymi a drogami samochodowymi. Zatem ta specustawa jest jak najbardziej potrzebna i apeluję do wszystkich, aby nie budowali wizji katastrofy urbanistyczno-planistycznej, bo akurat ścieżki rowerowe najmniej ingerują w przestrzeń publiczną, przestrzeń, w której normalnie funkcjonujemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Jako kolejna zgłosiła się pani tutaj – bardzo proszę się przedstawić.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. komunikacji rowerowej, kierownik Biura ds. Komunikacji Rowerowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego Wanda Nowotarska:

Dzień dobry. Wanda Nowotarska, pełnomocniczka marszałka Geblewicza, zachodniopomorskie.

Chciałam zwrócić państwu uwagę na to, że trasy rowerowe to nie jest sprawa lokalna, to jest sprawa europejska, krajowa i regionalna – ponieważ trasy rowerowe są trasami poziomu europejskiego, krajowego i regionalnego. I my na dzisiaj nie możemy dokończyć tras i europejskich, i krajowych – a więc inwestycji jednak ważnych z punktu widzenia kraju – ze względu właśnie na brak specustawy. Wybudowaliśmy dużo tych tras, ale pozostają nam miejsca na przykład takie, gdzie brakuje 8 m, żeby połączyć się z jednej działki na drugą. I procedura jest wieloletnia, długotrwała i często zablokowana, chociażby przez sprawy spadkowe. To są przykłady, że tak powiem, z życia urzędnika, z którymi się na co dzień mierzymy, realizując te inwestycje.

Ale specustawa to nie tylko wywłaszczenia. Specustawa to krótszy proces inwestycyjny. To jest zintegrowane pozwolenie, które się robi szybciej – jest jedno, a nie kilkanaście. Bo jeżeli województwo realizuje trasy rowerowe, to nie robi tego właśnie przy drogach wojewódzkich, tylko przy różnych kategoriach dróg w różnych miejscach i niestety musi występować projektant nieraz o kilkanaście pozwoleń na budowę, żeby jakiś ciąg rowerowy stworzyć. I bardzo bym też prosiła, żeby nie rozróżniać tego, jakiej rangi jest trasa – bo tu padło sformułowanie, że trasa jest ważna, jak jest przy drodze publicznej, a jak nie jest przy drodze publicznej, to już nie jest taka ważna. Nie, to nie zależy od tego. To zależy od planowania. Nasze trasy są ujęte w planie województwa, są ujmowane w planach ogólnych gmin. Wszyscy marszałkowie przyjęli strategię tras krajowych, koncepcję tras krajowych, które chcielibyśmy, żeby rząd również zaakceptował i przyjął. I te trasy krajowe też zostały wprowadzone do planów województwa, innych województw, nie tylko naszego czy Małopolski, ale też innych. Zatem to nie jest jakiś tam pomysł, żeby gdzieś przeprowadzić trasy, tylko jest to ujęte faktycznie w dokumentach planowania przestrzennego – więc to jest istotne. I dzisiaj jesteśmy w sytuacji, w której zagrożone jest wydatkowanie środków europejskich właśnie ze względu na to, że mamy luki w tych trasach. A te trasy budujemy po to, żeby na tym po prostu zarabiać. Opieramy gospodarkę na turystyce w naszym województwie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Czy są... Bardzo proszę, pan się zgłasza. Proszę się przedstawić.

Burmistrz Orzysz Zbigniew Włodkowski:

Dzień dobry. Nazywam się Zbigniew Włodkowski, jestem burmistrzem Orzysza. Reprezentujemy tutaj w pięciorgo Stowarzyszenie Wielkie Jeziora Mazurskie. Jest ze mną wójt gminy Giżycko, burmistrz Mikołajek, burmistrz Mrągora i pani dyrektor naszego biura. W poprzedniej perspektywie finansowej wybudowaliśmy w 15 samorządów – to jest w 12 gmin i w 3 powiaty – 300 km ścieżek wokół wielkich jezior mazurskich – Śniardwy, głównie Mamry. I teraz rozpoczynamy nową perspektywę finansową. Otrzymaliśmy od marszałka w poprzedniej perspektywie około 350 mln zł. Część tych środków przeznaczyliśmy na tę infrastrukturę, o której mówię, na fundusze nabrzeżowe i ochrony środowiska. Natomiast w tej perspektywie dysponujemy ponad 700 mln zł. Niestety w tych środkach z powodów od nas

niezależnych – bo taka jest strategia Unii Europejskiej – minimalna kwota znalazła się tylko na, że tak powiem, modernizację istniejącej już trasy Wielkie Jeziora Mazurskie. Trasa ta jest wyposażona w miejsce obsługi rowerzystów. Jest to naprawdę urokliwa architektura. I też wieże widokowe. W każdej gminie minimum jeden MOR i minimum jedna taka wieża powstały, w niektórych więcej niż po jednej. I dzisiaj mamy dylemat jak rozbudowywać te wieże i te ścieżki, i w jakim kierunku mamy po prostu z tą koncepcją iść. Naszym dobrym partnerem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, ponieważ część naszych wybudowanych ścieżek pieszo-rowerowych biegnie wzdłuż dróg krajowych. Ale większość biegnie wzdłuż atrakcyjnych terenów turystycznych położonych nad jeziorami i innymi atrakcjami czy to historycznymi, czy to przyrodniczymi. Jesteśmy zwolennikami, aby nie za bardzo rozróżniać, czy ta ścieżka ma walor turystyczny, czy komunikacyjny. Na Mazurach jest tak, że w sezonie na drogach krajowych, szczególnie w kierunku mojego miasta Orzysz, Mikołajek, albo Mrągowa, jest dzisiaj potężne ryzyko wyjeżdżania rowerem na tę mazurską trasę porośniętą drzewami w skrajach jezdni, krętą. I do Mrągowa jest S16 w nowym już przebiegu – dwupasmówka. Natomiast w tym terenie Orzysza, Mikołajek, Mrągowa, Giżycka, gdzie mieści się brygada wojskowa, a w Orzyszu bojowa grupa NATO i duża część brygady giżyckiej, pojawia się masa samochodów wojskowych, szczególnie samochodów grupy bojowej NATO, które są dużo szersze niż polskie wozy bojowe. I to jest dodatkowe utrudnienie na tych drogach. Po sezonie u nas ścieżki pieszo-rowerowe nadal są czynne i aktywne, ponieważ spełniają funkcje dojazdu do pracy lub z miejscowości do miejscowości. Oprócz tego, że ogromne znaczenie przywiązujemy do tras turystycznych, takich typowo oddalonych od dróg krajowych, to bardzo nam zależy na tym, aby wzdłuż tras krajowych, wojewódzkich powstawały również ścieżki pieszo-rowerowe.

Jeżeli chodzi o KPO, drodzy państwo, gdyby dzisiaj ogłosić nabór na ścieżki pieszo-rowerowe – co się nie stanie, mam wrażenie, do końca tego roku, ale gdyby w tym kwartale został ogłoszony nabór – to wyłonienie wykonawców jesteśmy w stanie zrealizować w drugiej połowie 2026 roku. Może jesteśmy gotowi – jeżeli będzie RDOŚ przyjazny i uzgodnienia z Generalną Dyrekcją czy z innymi właścicielami dróg pójdą gładko. A więc pytanie, kiedy my chcemy wydać te środki finansowe? Jeżeli ogłosimy przetarg, wyłonimy wykonawcę w 2026 roku, to zostanie nam, daj Boże, aby dokonać wykonać tę inwestycję w 2027 roku. Środków, jak tutaj państwo mówicie, jest ogrom, ale trzeba sobie wyobrazić, że cała logistyka od pomysłu do wykonania to co najmniej 2 lata. A więc to zastawiam też jakby pod rozwagę.

Jeżeli chodzi o Rządowy Program Dróg Samorządowych, proszę państwa, ten nabór, o którym pan minister mówi... My się cieszymy z tego, że te pieniądze do nas przyszły, ale jesteśmy zaskoczeni tym, że nic się nie zmieniło pod kątem transparentności. Samorządy dostają pieniądze z dofinansowaniem 70, 60 lub 50%. A powiem państwu, że te samorządy, które dostały 50%, mają duży problem. Bo jeżeli droga kosztuje 3 mln zł, to z budżetu własnego gminy trzeba wydać 1,5 mln zł. Zatem cieszą się ci, którzy nie dostali, bo przynajmniej wiedzą, co powiedzieć mieszkańcom – nie dostaliśmy. Ci, którzy dostali 50%, myślą o tym, skąd wziąć drugie 50%. Mówię o transparentności, bo chcemy wiedzieć, na jakich zasadach przyznaje się 50, 60 czy 70%. Prosimy o transparentność taką, jaka jest na przykład w Programie Rozwoju Obszarów Wiejskich. Jak składam wniosek do tego typu funduszu, to moja skarbniczka wie, że ma zabezpieczyć 60% kasy, bo tam jest 40 do 60. I my wiemy, za co zdobywamy punkty. Potrafimy sobie sami policzyć i do nikogo nie mamy pretensji, jeżeli nie dostaniemy kasy. A więc to też jest istotna informacja.

Komunikacja publiczna, o której pan minister mówił – szanowni państwo, mamy duży problem. W mojej gminie z każdej wsi do miasta gminnego są cztery pary autobusów, do miasta powiatowego Ełk dwanaście par autobusów i do miasta powiatowego Pisz dwanaście par autobusów, do Mikołajek sześć par autobusów. Proszę państwa, my nie nadążamy, my nie mamy możliwości w ciągu roku zmieniać harmonogramu odjazdu autobusów. A kolej zmienia dwu- czy trzykrotnie w ciągu roku, bo nasze autobusy są skorelowane z pociągami relacji Pisz – Olsztyn czy Ełk – Białystok. I nagle okazuje się, że zmiana rozkładu jazdy w PKP rozbija nam w ogóle cały system, który zbudowaliśmy. A więc też taka koordynacja i współpraca między tymi systemami komunikacji publicznej jest, wydaje się, pożądana.

I szanowni państwo, KPO... Bo brakuje nam... Może już o KPO nie... Ale inwestycje na drogach wojewódzkich czy krajowych. DK16 Mrągowo – Ełk – nie wiemy, czy w ogóle ta droga będzie budowana i nie ma informacji takiej dla samorządów czy w ogóle w regionie...

Kolej... Trasa kolejowa 223 Olsztyn – Orzysz, gdzie mamy Orzysz – Ełk, fragment strategicznej trasy wybudowanej przez Ministerstwo Obrony Narodowej. Natomiast najpiękniejsza trasa turystyczna kolejowa Orzysz – Olsztyn – jakby są informacje z roku na rok, że coś się będzie działo i też nie wiemy, o co chodzi.

No i ostatnia kwestia, która na Mazurach jest bardzo istotna. A mianowicie szprycha Północna – Giżycko, Ostrołęka, Warszawa, CPK. Apelujemy tutaj do państwa posłów o to, żebyście wzięli pod uwagę, że Mazury nie mają zupełnie połączenia ze stolicą. Mamy doskonałe połączenie... Prusy Wschodnie mają doskonałe połączenie z byłą stolicą Prus Wschodnich, ale my byśmy chcieli mieć połączenie z obecną stolicą, z Warszawą, żeby można było bezkolizyjnie dojechać i żeby stolica mogła przyjechać do nas na Mazury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę. Zgłasza się pani. Proszę się przedstawić.

Kierownik Zespołu ds. mobilności rowerowej w Departamencie Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego Joanna Matuszczyk:

Dzień dobry. Joanna Matuszczyk, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, jednocześnie przewodnicząca zespołu koordynatorów do spraw mobilności rowerowej przy Związku Województw RP.

Odnosząc się do tego, co tutaj powiedział pan poseł Sowa, że w Małopolsce dzięki temu, że udało się zmienić ustawę w 2013 roku, nagle udało się zbudować bardzo dużo kilometrów dróg – to jest taka właśnie okoliczność za specustawą rowerową. Bo to, co nam się udało dzięki zmianie ustawy i wybudować na wałach, to nie udało nam się uzupełnić tych luk do tego momentu – czyli przez no ostatnie 5 lat właściwie... Rok 2019 był taki kluczowy. To jest jedna sprawa.

A druga sprawa jest taka – cały czas rozmawiamy o tym, po co nam specustawa i jakie problemy będzie rodziła i tak dalej. Ale czy jest jakikolwiek dokument, jakiegokolwiek badania, które by odwróciły tę sytuację i powiedziały, że specustawa rzeczywiście będzie tak bardzo problematyczna dla właścicieli, w ogóle dla polskiego porządku? Bo wydaje się, że cały czas skupiamy się na tym, żeby mówić, że to jest diabeł, a być może właśnie brak tej ustawy jest największym problemem? Wydaje mi się, że nie ma żadnych badań, które by o tym mówiły. I chciałam zwrócić uwagę, że o specustawie rowerowej dyskutuje się od 2015 roku. I ciągle się dyskutuje, ciągle się mówi o tym, że ona rodzi różnego rodzaju problemy, a dalej jakby nic się nie dzieje. My dyskutujemy po prostu i to jest dyskusja wyłącznie niepoparta żadnymi badaniami, żadnymi analizami prawnymi, tylko tak naprawdę światopoglądowa – czy my chcemy budować drogi rowerowe, czy nie chcemy budować dróg rowerowych. A jeżeli są jakieś problemy, to może skupmy się już na konkretnych rozwiązaniach i ograniczeniach, które spowodują, że do tego konkretnego zapisu będziemy w stanie stworzyć jakiś wyjątek. Bo tak jak tutaj już padło – specustawa rowerowa, to nie jest wyłącznie wywłaszczanie prywatnych właścicieli, tylko to też dotyczy lasów, dotyczy właśnie Wód Polskich, dotyczy szeregu różnego rodzaju terenów. Skupmy się na konkretach i nie mówmy o tym, że coś jest potrzebne – bo to, że jest potrzebne, to wszyscy wiemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Widzę, że panowie się zgłaszają.

Burmistrz Orzysza Zbigniew Włodkowski:

Panie przewodniczący, jeszcze raz Mazury, przepraszam bardzo. Specustawę popieramy w pełni. Co najmniej 30% dróg, tych ścieżek pieszo-rowerowych w ramach pętli nie byłoby możliwych do wybudowania, gdyby nie było specustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Widzę, że zgłasza się...

Burmistrz Mikołajek, przewodniczący Zarządu Stowarzyszenia Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 Piotr Jakubowski:

Piotr Jakubowski, burmistrz Mikołajek.

Ja w odniesieniu do pani w dwóch kwestiach. Pierwsza to taka, że pani powiedziała tutaj, że specustawa drogowa w zasadzie powinna się odnosić tylko do budowy dróg krajowych. Proszę państwa ja sobie – i wielu moich kolegów też – nie wyobrażam realizacji inwestycji drogowej gminnej bez specustawy. Pani chyba nie była na prowincji i nie wie, jak to wygląda. W mazowieckim, jeżeli chcecie budować bez specustawy drogi gminne, to niech pani sobie buduje. A my nie. My chcemy tej ustawy, to jest bardzo dobre rozwiązanie i Pan Bóg chyba natchnął, jak była procedowana, że wliczyliście państwo też do tego drogi lokalne.

Natomiast specustawa, jeżeli chodzi o to, co już moi przedmówcy mówili, jeżeli chodzi o ścieżki rowerowe – ona też jest bardzo potrzebna. I jeżeli tylko taką państwo wprowadzicie, to na pewno chętnie gminy będą z tego korzystały, bo to ułatwi wiele rzeczy.

My mamy jeszcze inny problem, budując nasze ścieżki rowerowe czy drogi rowerowe – jak to określamy – współpracując z innymi instytucjami. Proszę państwa, ujednolicenie przepisów dotyczących budowy tych dróg rowerowych, jeżeli chodzi o instytucję państwową pod nazwą Lasy Państwowe – my niejednokrotnie spotykamy się z problemem budowania na terenach Lasów Państwowych takich dróg rowerowych, ponieważ czasami te drogi leśne są wliczone i nie są wyodrębnione. I trzeba będzie je wyłączać i zmieniać cały plan gospodarki leśnej. To jest jedna kwestia. Ja wiem, że to nie Ministerstwo Infrastruktury, ale na bazie porozumień między ministerstwami i ministerstwem rolnictwa. I tak zwane pasy przeciwpożarowe, które można wykorzystać do budowy dróg rowerowych i ścieżek. Jedne nadleśnictwa i dyrekcje regionalne interpretują to tak, że można na tych pasach rowerowych budować, u nas natomiast interpretują zupełnie odwrotnie. Mamy wydzielone i przygotowane w zasadzie pod inwestycje tereny, ale pan nadleśniczy czy regionalna dyrekcja interpretuje to odwrotnie niż inne i jest problem. To też by nam znacznie ułatwiło we współpracy z Lasami Państwowymi budowę ścieżek, które planujemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Mam nadzieję, że nie mówił pan o „prowincji”, mówiąc o Mazurach? Jestem. co prawda, z Beskidów, ale uważam, że i Beskidy, i Mazury to są turystyczne stolice Polski...

Burmistrz Mikołajek, przewodniczący Zarządu Stowarzyszenia Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 Piotr Jakubowski:

Zwłaszcza Beskid Śląski i Cieszyński. Współpracujemy z Beskidem Śląskiem, ze Szczyrkiem bardzo mocno.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dokładnie tak. Mamy tu wspólny język.

Bardzo proszę, pan się zgłaszał. Proszę się przedstawić.

Prezes Zarządu Polskiej Unii Mobilności Aktywnej Rafał Głazik:

Dzień dobry państwu. Ja się nazywam Rafał Głazik, reprezentuję stowarzyszenie samorządów Polska Unia Mobilności Aktywnej.

Przede wszystkim dziękuję, panie przewodniczący, za głos oraz możliwość... To, co powiedział pan poseł Sterczewski, że to jest fantastyczna sytuacja, że w ogóle spotykamy się tu w tym celu, żeby omówić tą kwestię. To jest w ogóle pierwsza rzecz. Ale jakby wydaje mi się, że troszeczkę odbiegamy od agendy naszego spotkania, bo mieliśmy rozmawiać o strategii – krajowej strategii rowerowej czy Polskiej Strategii Rowerowej. I teraz tutaj pani wspominała o ustawie i o badaniach. Zatem ja może w takiej kwestii – jesteśmy w tej chwili po takim dosyć dużym, największym w Polsce badaniu. To się nazywa badanie klimatu rowerowego. I w tym badaniu wzięło udział 15265 respondentów. I jedno z pytań dotyczyło tego, czy Polsce potrzebna jest krajowa strategia rowerowa. Proszę państwa, 78% z tych 15 tys. użytkowników różnych – bo zaraz do tego dojdziemy, czy turystycznych, czy transportowych – odpowiedziało, że tak. 78%. Nie wiem, kiedy taka jednomyślność w naszym kraju była, jeśli chodzi o tę kwestię. To jest a propos badań. Oczywiście specustawa jest tylko narzędziem krajowej strategii rowerowej, która została zresztą... Kwestie prawne zostały uzgodnione

w tej karcie, o której mówił pan pełnomocnik 2 lata temu. To był jeden z postulatów. Pan poseł Sterczewski też wspominał o sytuacji, że możemy nie wykorzystać funduszy. Zresztą tutaj panowie samorządowcy też o tym wspominają, że ta procedura jest długa. Ja państwu powiem, że dedykowanych środków Komisja Europejska w obecnej perspektywie finansowej, czyli do 2027 roku, zaplanowała na politykę rowerową, dokładnie na infrastrukturę i projekty rowerowe, 6 mld euro. I teraz Polska jest największym beneficjentem tych środków, ponieważ dla Polski zaplanowano 800 milionów. Przypomnę tylko, że w poprzedniej perspektywie nie wykorzystaliśmy nawet połowy tych środków, proszę państwa, podczas gdy Węgry wykorzystały 115%. To tak a propos finansów.

Jeszcze wydaje mi się, że o tym, o czym państwo mówicie... Mówimy o bezpieczeństwie, o kwestiach prawnych, takich jak specustawa, o infrastrukturze. To są wszystko ważne rzeczy. To są wszystkie rzeczy, które powinny być elementem właśnie tej strategii. Te rzeczy zostały – jeszcze raz powtórzę – zdefiniowane w karcie, którą można znaleźć w internecie, już 2 lata temu. Jeszcze tylko na zakończenie chciałbym powiedzieć państwu... Czy wiecie państwo... A propos strategii wykorzystania środków, o których mówimy. Środki nie są po to, żeby je wykorzystać, tylko żeby spełniać jakieś cele. Sami państwo wiecie. W przypadku oczyszczalni ścieków i tak dalej... Czy wiecie państwo, jaka jest strategia Komisji Europejskiej w temacie rozwoju ruchu rowerowego? To jest pytanie oczywiście retoryczne. Ja na nie odpowiem – dwukrotny wzrost przejechanych kilometrów w Unii Europejskiej do 2030 roku. Mamy rok 2025, tak? Tak myślę, że państwa zostawię z tym... To są fakty. Nie mówię tutaj o tym, co mi się wydaje. Tylko starałem się pokazać, jaka jest sytuacja obecna i naświetlić taką może troszkę dalszą perspektywę, jaką mamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Bardzo proszę, pani się zgłasza. Proszę.

Naczelnik Wydziału Dróg Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie Ewa Hanna Wojciechowska:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Ewa Wojciechowska. Jestem naczelnikiem Wydziału Dróg w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Olsztynie. My realizujemy program budowy alternatywnego układu komunikacyjnego w naszym województwie. Dlaczego? Jestem naczelnikiem Wydziału Dróg od 11 lat. Wypadkowość na naszych drogach jest bardzo duża. Jak wiemy, przyświeca Unii Europejskiej wizja zero, czyli zero osób śmiertelnych na naszych drogach. I przy tych liczbach, które pan podawał tutaj – 2 tys. – zwiększyć ilość rowerzystów... Jeżeli nie zaczniemy budować na serio dróg rowerowych...

Prezes Zarządu Polskiej Unii Mobilności Aktywnej Rafał Głazik:

Przejechanych kilometrów.

Naczelnik Wydziału Dróg Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie Ewa Hanna Wojciechowska:

Tak. Jeśli nie zaczniemy budować, to ta liczba osób śmiertelnych na naszych drogach będzie rosła, zamiast maleć i nie zrealizujemy tym sposobem wizji zero. Wiem, że to już nie są aktualne informacje, ale co drugi dzień rowerzysta jest uczestnikiem wypadku śmiertelnego, a co dwa dni rowerzysta jest sprawcą wypadku śmiertelnego. Dlatego odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego jest niezbędne i nie zrobimy tego niczym innym jak specustawą, ponieważ buduje się u nas drogi na zasadzie – najpierw idzie droga rowerowa z lewej strony, później ktoś nie wyraził zgody na budowę drogi, więc przeskakuje przez drogę na drugą stronę, jest kilometr i przeskakuje z powrotem, żeby uniknąć właśnie problemów z realizacją ścieżek rowerowych. My jako województwo, czyli Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, mamy przygotowaną dokumentację na 400 mln zł i niestety nie jesteśmy w stanie pozyskać pieniędzy na budowę naszych dróg rowerowych. Szczerze mówiąc, po tym, co dzisiaj usłyszałam, nie wiem, dlaczego...

Także chciałam tu przypomnieć o wizji zero i o tym, żebyśmy naprawdę budowali. Bez strategii i bez planu wydatkowania to chyba nam się faktycznie nie uda. Chciałam tutaj przekazać – jeżeli mogę oczywiście sobie pozwolić na przekazanie – politykę rowerową Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie. Mogę?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście. Dziękuję bardzo. Zgłaszał się pan... Tam, tak... Bardzo proszę się przedstawić.

Prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Rowerowego Mateusz Pytko:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Mateusz Pytko. Wspólnie z panem Waldemarem Chrapkiem reprezentujemy Polskie Stowarzyszenie Rowerowe. Jesteśmy stowarzyszeniem polskiej branży i przemysłu rowerowego. Podkreślam – polskiej.

Szanowni państwo, chciałbym dość szybko odnieść się do tych kwestii, które zostały już tutaj poruszone. Zacznę może od tego, o czym mówił pan Rafał Głazik i pan poseł Sterczewski. A zatem tak – potrzebujemy jako Polska takiego dokumentu, w którym będą jasno określone cele, co, kiedy i jak powinniśmy zrealizować. Bo jako jeden z nielicznych krajów w Europie pozostajemy bez takiego dokumentu – to po pierwsze.

Po drugie, wydaje nam się jako branży, że powinniśmy mimo wszystko rozróżnić jazdę na rowerze jako jazdę turystyczną, rekreacyjną i tę, która jest związana z transportem. I powinniśmy częściej używać roweru jako środka transportu, w tym rowerem jako środka transportu w ustawie o elektromobilności, gdzie rower się nie pojawił – i jestem bardzo zdziwiony tym, że dzisiaj podczas tak długiego już spotkania w ogóle nie powiedziano nic o rowerze elektrycznym. Będąc przy rowerze elektrycznym – tutaj padały pytania o bezpieczeństwo, o wypadkowość na rowerach. Proszę państwa jako branża silnie apelujemy do wszystkich uczestników tego spotkania, abyśmy, póki jest czas, nie doprowadzili do tego, żeby były wypadki tragiczne z udziałem jeźdźców rowerowych. Mówię o jeźdźcach rowerowych, bo wielu uczestników ruchu rowerowego nie ma nawet świadomości, że to, na czym jedzie, nie jest rowerem elektrycznym. Mamy to duże szczęście, że rower elektryczny jest łatwo zdefiniowany przez normę. Norma 15194 w PKN-ie. My o tym problemie już informowaliśmy w zeszłym roku. Rozmawialiśmy zarówno z obecnym tutaj pełnomocnikiem, panem Piotrem Kaliszem, jak i z panem posłem Sterczewskim. Informowaliśmy o tym problemie także Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Proszę państwa, to jest ten moment, kiedy powinniśmy jasno mówić i definiować, co jest, a co nie jest rowerem elektrycznym. W trzech tylko najważniejszych słowach – rower elektryczny to jest pojazd wspomagany elektrycznie od mniej więcej 6 km/h, czyli muszę pedałować, żeby załączyć wspomaganie i to wspomaganie elektryczne towarzyszy mi do 25 km/h, po czym się odłącza. Druga rzecz – rower elektryczny to jest rower, który nie startuje z manetki od zera, a właśnie wymaga pedałowania. Czyli żaden przycisk, żadna manetka i tak dalej. Najwięksi producenci – ja dysponuję dzisiaj pismem, które będziemy rozpowszechniać na dniach właśnie w tej sprawie – komponentów rowerowych są też za tym, żeby jak najszerzej tą wiedzę rozpowszechnić, żeby ludzie wiedzieli, na co mają zwracać uwagę. I trzecia rzecz przy rowerach elektrycznych, ostatnia – to jest kwestia silnika, nie baterii. Proszę nie mylić z baterią, z wielkością, pojemnością baterii. Moc silnika. Norma przewiduje 250 W, natomiast wszystko, co jest większe, jest nielegalne. Można jeździć pojazdem, który jest rowerem, który jest szybszy, który jest większy. On się wtedy nazywa speedelec – albo niektórzy mówią na niego szybki rower. Ale on wtedy wymaga rejestracji, ubezpieczenia i tego wszystkiego, czego wymaga motorower.

Proszę państwa, taka sugestia z naszej strony, odwołując się z kolei do tego, co pani mówiła, że budujecie państwo drogi i takich dróg jest pełno – fajne, ładne i nagle się okazuje, że brakuje 8 km. No ja znam takie przypadki, że brakuje kilkuset metrów, żeby drogą przejechać. Stąd propozycja od polskiej branży rowerowej, żeby stworzyć taki portal, taką stronę, na której będą wszystkie oficjalne ścieżki, drogi, może szlaki leśne dedykowane rowerom i transportowi rowerowemu, który służy na co dzień, ale też temu, co państwo reprezentujecie – w pięknych regionach Polski i regionach turystycznych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Zgłaszała się pani tutaj. Bardzo proszę.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. komunikacji rowerowej, kierownik Biura ds. Komunikacji Rowerowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego Wanda Nowotarska:

Ja chciałam tylko przypomnieć, bo to pani padło, a wręcz padły trochę informacje inne – że nie chodzi o specustawę nową czy specustawę rowerową. To jest taki skrót myślowy. Chodzi tak naprawdę o to, żeby w istniejącej specustawie wpisać tę kwestię rowerów. I przypomnę, że w roku 2015 rząd Ewy Kopacz przygotował taką nowelizację, jednostronną nowelizację

specustawy drogowej i były tam wskazane rowery i tramwaje. I później zmienił się rząd – przyjęto tramwaje, a rowery zniknęły w tak zwanym międzyczasie. Tu chodzi tylko o to, żeby wrócić do tamtej sprawy z 2015 roku i do tamtej propozycji. I prosiłabym, żeby państwo też przeanalizowali ilość interpelacji, która w sprawie specustawy spłynęła. Mówię o interpelacjach poselskich. Jest tego bardzo dużo. Tak samo interpelacje, które spłynęły w sprawie ustawy o lasach. Stanowisko konwentu marszałków w tej sprawie... Bo są propozycje, żeby w ustawie o lasach wprowadzić zapisy ustawy – Prawo wodne, które znacznie by ułatwiły budowę dróg rowerowych też właśnie na terenach leśnych, bez wycinki drzew – bo to było w tej propozycji. I tak samo specustawa rowerowa umożliwia ograniczenie wycinki drzew. I podam jeszcze państwu przykład wykorzystania środków unijnych. Mamy jedno miasto w Polsce na trasie Eurovelo, czyli jednej z sześciu najważniejszych tras rowerowych w Polsce, w którym brakuje właśnie jednego kawałka ze względu na to, że już dwukrotnie utracona została dotacja na realizację tego krótkiego odcinka – właśnie ze względu na to, że nie ma przepisów i nie ma, jak przejść przez teren kilku kilometrów. Prawdopodobnie do trzeciej perspektywy ta inwestycja już wejdzie i nie wiadomo, czy dalej się uda ją zrobić, bo ciągle się państwo zastanawiacie, czy w ogóle rozmawiać na ten temat, specustawy i jej zapisów. Przy zwykłych, tak zwanych nieproblematycznych dokumentacjach budowanych, kiedy mamy prawo do dysponowania nieruchomościami, mówimy o skróceniu czasu projektowania o 50%, a przy innych problematycznych inwestycjach to jest kwestia projektowania przez rok, a nie przez 10 czy 15 lat – bo o takich okresach mówimy.

I jeszcze kwestia, która padała tutaj – zlikwidowanych linii kolejowych, na których można budować drogi rowerowe. To też zostało zablokowane i czekamy na odpowiedź na pismo z 2024 roku w tej sprawie, bo nie możemy już budować na liniach kolejowych zlikwidowanych, nie mamy praw do dysponowania nieruchomościami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń...

Bardzo proszę, pan Tomasz Matuszewski.

Pełnomocnik przewodniczącego Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ds. Polityki Rowerowej Tomasz Matuszewski:

Sekretarz Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Postaram się bardzo krótko.

Cieszy troska o infrastrukturę, ale ja bym chciał troszeczkę podbić temat czy jeden z wątków z tematów poruszonych przez pana pełnomocnika. Mianowicie troska o kierujących. Ścieżka rowerowa to nie tylko rowerzysta, to również UTO, UWR, hulajnoga elektryczna. Koncepcja uprawnień do poruszania się samodzielnie po tego typu infrastrukturze, proszę państwa, u nas jest z przełomu wieków. Nawet nie myślę tutaj o rozporządzeniu, które mówi o procedurze uzyskiwania karty rowerowej, co w ogóle o koncepcji tegoż uprawnienia. I tu powtórzę – to jest koncepcja z przełomu wieków, czyli sprzed 25 lat, kiedy wiele zjawisk, o których dzisiaj państwo tutaj bardzo ciekawie mówicie, w ogóle nie istniało. Oby nie było tak, że rzeczywiście za chwilę wzorem państw, które ruch rowerowy miały rozwinięty od dawna, będziemy mieli w bezpieczeństwie ruchu drogowego ogromny problem. Już dzisiaj – nie wiem jaka będzie odpowiedź, bo nie znamy jeszcze oficjalnych danych z poziomu 2024, jeśli chodzi o śmierć rowerową – to jest około 7–8% śmierci drogowej w ogóle. W związku z powyższym rzeczywiście chciałbym tutaj poprzeć głos kolegi pełnomocnika, żeby równoległe z troską o rozwój infrastruktury rowerowej była prowadzona troska o kształtowanie prawidłowych zachowań wszystkich, którzy po tych ścieżkach rowerowych będą się poruszać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Więcej zgłoszeń na ten moment... Jeszcze pani posłanka Magdalena Kołodziejczak, bardzo proszę.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, niezwykle ciekawa dyskusja i myślę, że temat rowerów w tej chwili to jest taki temat niezwykle ważny w każdej gminie. Bo jak Polska długa i szeroka, to widzimy, że ilość rowerzystów wzrasta i dzisiaj to już jest nie tylko konieczność,

ale styl życia, pokazanie, że niekoniecznie wsiadamy w samochody. Całe rodziny wyjeżdżają na szlaki rowerowe.

Chętnie potem z panią jeszcze porozmawiam na temat pani stanowiska, bo wydaje mi się też, że jako wieloletni samorządowiec spotykałam się z problemami tego rodzaju, że realizowaliśmy szlaki rowerowe na kilkunastu kilometrach, a jeden właściciel powiedział – przez mój teren nie przejdziecie – i rodził się problem. Często mieliśmy kłopoty potem z poprawą dokumentacji czy wnioskiem składanym o dofinansowanie unijne. W związku z tym rozumiem państwa troskę i państwa oczekiwania, że jednak mimo wszystko trasy rowerowe znajdą się w ustawie mówiącej o możliwości korzystania ze ZRID-u. Bo to jest najszybszy mechanizm i najszybszy instrument budowania tego. I teraz też popatrzymy jeszcze na inny aspekt tej sprawy – a mianowicie nasze trasy rowerowe zaczynają się cieszyć coraz większą popularnością wśród turystów zachodnich. Przyjeżdżają całe masy ludzi, którzy tutaj zachwycają się pięknymi Mazurami czy pięknymi trasami wzdłuż wschodniej granicy. I to jest chyba bardzo dobry kierunek. Bo właściwie wielowątkowo – i komunikacyjnie, i turystycznie, i zdrowotnie, i krajobrazowo, i finansowo – jeśli chodzi o nasz kraj, to są ogromne wpływy. Także przyłączam się absolutnie do tego apelu i stanowiska, że powinniśmy zrobić jak najszybszy krok – bo to też jest pomysł na rozładowanie chociaż trochę komunikacji publicznej. A im lepsze warunki stworzymy, tym tych osób przesiadających się na rowery, będzie zdecydowanie więcej. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Zgłaszał się pan. Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Rowerowego Mateusz Pytko:

Jeszcze chciałem tylko jedno zdanie na koniec dodać w nawiązaniu do pani wypowiedzi o tym, że tramwaje...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Proszę się przedstawić.

Prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Rowerowego Mateusz Pytko:

Mateusz Pytko, Polskie Stowarzyszenie Rowerowe.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Do protokołu potrzebujemy.

Prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Rowerowego Mateusz Pytko:

Tak jest.

Tak jak pani wspomniała, że tramwaje zniknęły z projektu ustawy, tak samo było z rowerami elektrycznymi. Rowery elektryczne pojawiły się dwukrotnie w dwóch projektach ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, po czym projekt, który dostaliśmy od ministra nie zawierał rowerów. Rowery w tajemniczych okolicznościach zniknęły. Także apeluję o to, żeby rower jako środek transportu – podkreślam, środek transportu – był ujęty w tej ustawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję uprzejmie. Z tego, co zauważyłem, pani posłanka Barbara Oliwiecka. Bardzo proszę.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, ja troszkę od innej strony, ale chciałabym, żeby to wybrzmiało. Bo oczywiście, żebyśmy mogli zapewnić większe bezpieczeństwo i rozwój transportu rowerowego... To jest bardzo kluczowe. Infrastruktura odgrywa tutaj najważniejszą rolę. Tu się zgadzamy. Te wszystkie ułatwienia, o których mówili byli samorządowcy, rowerzyści, którymi jesteśmy wszyscy, są bardzo istotne. Ale ja też chciałam zwrócić uwagę, żeby Ministerstwo Infrastruktury też przeanalizowało przepisy i współpracowało na przykład z Ministerstwem Edukacji Narodowej, jeżeli chodzi o szkolenie i przygotowanie młodzieży szkolnej. Bo od pokolenia najmłodszego można zacząć zmieniać nawyki. A niestety mamy do czynienia naprawdę z absurdami. Karty rowerowe, które się zdaje teoretycznie albo się nie zdaje... To powinien być element też po prostu edukacji szkolnej. Są w niektórych krajach... A nawet niektórzy aktywiści w niektórych miastach prowadzą nawet naukę po prostu na ulicach, żeby dzieci

mogły się oswoić – po ścieżkach oczywiście. Natomiast proszę też myśleć o tym po prostu kompleksowo – że budując infrastrukturę, budując całą legislację, budujemy też od razu zdrowe nawyki u tych najmłodszych, bo oni mają szansę na największą zmianę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Zgłasza się pani po mojej prawej. Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Naczelnik Wydziału Dróg Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie Ewa Hanna Wojciechowska:

Ewa Wojciechowska, naczelnik Wydziału Dróg, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie.

Ja chciałam tylko uzupełnić, że Politechnika Gdańska zrobiła badania, z których wynika, że jedna osoba śmiertelna kosztuje nas 2 mln zł.

Dobrze...

W każdym razie to są na pewno pieniądze, które są nas wszystkich i można by było je przekazać po prostu na budowę ścieżek rowerowych. Za milion złotych budujemy około kilometra ścieżki rowerowej. Dziękuję. To już wszystko.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo serdecznie dziękuję. Więcej zgłoszeń na tym etapie nie widzę... Jednak jeszcze ktoś podnosi rękę. Proszę, udzielam panu głosu.

Specjalista ds. legislacji Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej Krzysztof Osiński:

Dzień dobry. Krzysztof Osiński, Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej. Ja chciałem przedstawić dość krótko ogólne stanowisko w Związku Województw z uwagi na to, że jeszcze nie mamy konkretnych projektów aktów normatywnych. Ale Związek Województw oczywiście popiera rozwój strategii infrastruktury rowerowej z uwagi na możliwe korzyści dla gospodarki, dla poszczególnych województw płynące z turystyki rowerowej. I tutaj w tym kontekście chciałbym przede wszystkim dodać... Już wspomniana przez któregoś z przedmówców sieć europejska Eurovelo. Właśnie niedawno, w ubiegłym tygodniu, właściwie na dniach, Związek Województw RP podpisał z Polską Organizacją Turystyczną porozumienia mające na celu utworzenie w Polsce krajowego centrum koordynacji Eurovelo, którego jeszcze nie mamy. Ja tak tylko krótko przedstawię, czym jest Eurovelo. Eurovelo to jest sieć 17 długodystansowych tras rowerowych, z czego aż sześć przebiega przez Polskę. Niestety, mimo że są województwa, które się mogą poszczycić ponad dziewięćdziesięcioprocentowym zrealizowaniem tej trasy – to jest między innymi województwo zachodniopomorskie, ale też województwo małopolskie czy województwo pomorskie – na większości terenu kraju jest zrealizowanych mniej niż 20% tych dróg Eurovelo. A jest to sieć szczególnie interesująca właśnie uwagi na rozwój tej turystyki rowerowej i na możliwość przyciągnięcia turystów zagranicznych, którzy są często po prostu bardziej majątni i więcej są w stanie zostawić ze swojego dochodu tutaj, w punktach związanych właśnie z trasami rowerowymi. Bo ta sieć Eurovelo to nie są tylko trasy rowerowe, ale też punkty noclegowe, punkty obsługi i serwisu tych rowerów. No i w związku z tym, że aż 80% odcinków brakuje, to wydaje się, że właśnie jakieś konkretne akty normatywne, na przykład w postaci specustawy, nad którą moglibyśmy się pochylić i przedstawić jakieś konkretne postulaty ze strony Związku Województw, byłyby szczególnie ważne. I też jakiś konkretny fundusz rządowy na realizację tej sieci.

Na koniec taka prośba o kontakt ze Związkiem Województw w sytuacji, kiedy będzie już ten akt normatywny. Chcielibyśmy się też jakoś ustosunkować. A na razie takie ogólne tylko stanowisko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Jeszcze pani się zgłasza, tak? Bardzo proszę.

Kierownik Zespołu ds. mobilności rowerowej w Departamencie Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego Joanna Matuszczyk:

Joanna Matuszczyk, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego.

Ja tylko chciałam zapytać stronę rządową – czy z uwagi na to, że chyba nie padło żadne słowo na nie przeciwko specustawie rowerowej, może moglibyśmy powołać taki zespół roboczy przy ministrze, który by zajął się opracowaniem już szczegółowych rozwiązań i ewentualnie przeanalizowaniem różnych innych zapisów, które ułatwiłyby budowę dróg rowerowych? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa chciał zabrać głos na tym etapie? Jeżeli nie, to dziękuję bardzo za tę część dyskusji. Zaraz oddam głos panu ministrowi i poproszę, aby odniósł się wraz ze współpracownikami do tych kwestii, które zostały poruszone.

Ale chcę państwu już na tym etapie podziękować za obecność, za dyskusję. Ujęliśmy w programie naszej Komisji, w harmonogramie prac, tematykę rowerową. Okazuje się, że bardzo słusznie. Dlatego że dla wielu z nas ten temat jest niezwykle ważny. Jesteśmy miłośnikami rowerów. I wiemy, że to jest z jednej strony kwestia spędzania wolnego czasu, budowania relacji między naszymi dziećmi, między młodzieżą, spędzania czasu urlopu, ale z drugiej strony też może być to jeden z silników, które napędzają lokalną gospodarkę. Dlatego niezwykle ważne jest to, żeby warunki budowy, tworzenia, projektowania tras były takie, które umożliwiają rozwój tej infrastruktury. I bardzo nam na tym zależy. Stąd moje podziękowania.

Natomiast podzielię się jedną refleksją. I tutaj może apel złożę na ręce pana ministra. Jakby nasze procedury dotyczące inwestycji są jakimś takim, powiedziałbym, zdechłym koniem. I teraz, żeby ten koń mógł jechać dalej, czyli żeby można było realizować te procedury, powołujemy zespoły, tworzymy specustawy. Gdyby nie było tych specprzepisów, to okazuje się, że stworzyliśmy tak skomplikowany system prowadzenia inwestycji, z nadmiarem regulacji bądź też z dziurami, który po prostu uniemożliwia normalne funkcjonowanie. Rozumiem, że ta specustawa na tym etapie pewnie musi zostać przyjęta. Ale być może to jest dobry moment, panie ministrze, na to, żeby zacząć projektować nowe regulacje, ale w taki sposób, żeby odbiurokratyzować – czyli coś innego, niż robiliśmy przez ostatnie 30 lat w tym budynku za sprawą rządu. Bo przecież rząd kierował znakomitą większością tej legislacji.

Panie ministrze, myślę, że to jest nie tylko taka dyskusja dotycząca akurat polityki rowerowej i trochę wybiegam może poza tematykę naszego spotkania, ale jest to jednak wysoki poziom absurdu, kiedy państwo nie potrafi sobie poradzić w ramach regulacji, które samo stworzyło z realizacją własnych inwestycji. To co dopiero mają powiedzieć zwykli ludzie, którzy nie mają możliwości stworzenia sobie specprzepisów? Co mają powiedzieć przedsiębiorcy, którzy inwestują w wiele różnych obszarów? Co mają powiedzieć wykonawcy tych różnych inwestycji, które realizuje państwo, skoro głównie te specprzepisy dotyczą czy to samorządu, czy to państwa i umożliwiają, powiedziałbym, tutaj... Natomiast przedsiębiorcy, firmy wykonawcze muszą poruszać się w ramach normalnych regulacji. Oczywiście część ich dotyczy, ale zasadniczo muszą polegać na normalnych regulacjach.

Może to jest dobry moment na to, żeby jednak rozpocząć jakieś prace, które mogłyby przybrać właśnie konkretny pomysł odbiurokratyzowania, czyli zrobić coś innego niż to, co do tej pory w ministerstwach było robione. Taki mój apel, panie ministrze. Może coś w tej sprawie uda się zrobić? Może ta ustawa specustawa mogłaby być jakąś ustawą deregulacyjną? Nie wprowadzającą obejścia do istniejących ścieżek, tylko usuwającą jakieś rzeczy, upraszczającą, skracającą tę biurokratyczną mękę. Rzeczywiście, jeżeli tu słyszę, że brakuje kilku kilometrów, bo nie było na przykład przepisów, to to znaczy, że czegoś brakuje. Nie wiem... Taki mój apel. Po tej dyskusji wnoszę, że ona była potrzebna, ale też pokazuje ten dramat, który sami sobie jako państwo zgotowaliśmy. I teraz musimy się z nim mierzyć, bo inaczej nie pojedziemy.

Bardzo dziękuję za łaskawe wysłuchanie mojego głosu, a teraz oddaję głos panu ministrowi. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję wszystkim państwu za merytoryczną dobrą dyskusję dotyczącą ważnych aspektów tematu koncepcji, programu rowerowego w Polsce, również aspektów prawnych. Postaram się odpowiedzieć na te pytania, które padły.

Pan poseł Sowa pytał o przepisy, które umożliwiają korzystanie ze ścieżek rowerowych przez innych uczestników typu rolkarze czy osoby jeżdżące na hulajnogach. Od 2021 roku są takie przepisy. I tutaj prawo dopuszcza, aby po tych ścieżkach rowerowych tacy użytkownicy również mogli się poruszać.

Pan poseł Sterczewski i zresztą wielu z państwa mówiło o oczekiwaniu na specustawę rowerową. Jak powiedziałem na wstępie, my jesteśmy gotowi, jesteśmy otwarci na to, aby powstała, czy to w ramach ustawy – Prawo o ruchu drogowym, czy ustawy o drogach publicznych,

czy w ramach nowej ustawy rowerowej – tak jak byśmy ją nazwali – w której znajdują się zarówno te kwestie deregulacyjne, o których mówi pan przewodniczący, ale również zmiany prawa, które będą z jednej strony poprawiać bezpieczeństwo użytkowników tych ścieżek, z drugiej strony poprawią ten proces inwestycyjny. Poprawią.

Ale proszę państwa, ja powiedziałem wyraźnie – ZRID to jest opcja atomowa. I mówię to z przekonaniem, ponieważ jako ministerstwo jako Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad prowadzimy inwestycje na drogach publicznych, gdzie ta decyzja jest zridowska jest realizowana. I w tych przypadkach mamy do czynienia z różnymi, bardzo potężnymi problemami społecznymi. Decyzja zridowska tak naprawdę pozwala wywłaszczać osoby. I teraz proszę mi odpowiedzieć na pytanie. O ile jest ścieżka na terenach wiejskich, mało zamieszkałych, która na przykład – tak przyjmuję – jest blokowana... Proces zridowski oczywiście by spowodował, że właściciel terenu, tego fragmentu mógłby być wywłaszczony pod budowę danej ścieżki. Ale mamy przecież ścieżki w miastach, gdzie nieruchomości są bardzo drogie. I w jaki sposób państwo sobie wyobrażacie – bo ja sobie nie wyobrażam – że wchodzi prawo, które pozwala wywłaszczyć z bardzo cennych terenów prywatne osoby w miastach pod właśnie ścieżki rowerowe?

W decyzji w ustawie o ZRID-zie – o tym mówiła zresztą pani z urzędu mazowieckiego – była pewna intencja ustawodawcy, żeby przyspieszyć budowę strategicznych, ważnych gospodarczo, ważnych dla bezpieczeństwa dróg krajowych. Potem, ponieważ była taka potrzeba, ten ZRID zszedł na drogi samorządowe. Natomiast z racji, jak myślę, pewnej również blokady społecznej nie wyobrażam sobie osobiście, abyśmy mieli argumentować potrzebę decyzji zridowskiej jako takiej broni najwyższego rażenia w sytuacji budowy ścieżek rowerowych. Jesteśmy otwarci na to, żeby upraszczać przepisy, które obecnie obowiązują, żeby być może zrobić katalogi dróg na ścieżki rowerowe, jeśli chodzi o komunikację, o kwestie turystyczne, rekreacyjne. Być może trzeba zrobić jakiś katalog ścieżek przy różnej kategorii dróg ze względu na ważność tych zadań. Rozmawiamy – jesteśmy otwarci – tak, żeby ten proces inwestycyjny był przyspieszony.

Drogi serwisowe – do pana posła Sterczewskiego. Korzystam z dróg serwisowych wzdłuż autostrady A4, zachęcam. Pięknie można pojechać...

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Jeśli ktoś lubi wdychanie spalin...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Przy głównej drodze w Warszawie też są ścieżki rowerowe, prawda? I podobny ruch jak nie większy czasem. Mówię o tym, że to się dzieje, że my udostępniamy te drogi serwisowe. Tam nie ma szlabanu, że nie można wjeżdżać. Więc to jest... Jak wyliczyłem tych kilometrów dróg ścieżek rowerowych przy drogach krajowych powstało całkiem sporo. I to się dzieje dalej.

Tu odpowiedź dla pani z Olsztyna. Dzisiaj spotkaliśmy się właśnie z panem burmistrzem, który wychodzi, z Orzysza. Spotkaliśmy się dzisiaj w temacie wspólnej inwestycji przy drodze krajowej na Warmię. Mówimy o odcinku... Zanotowałem sobie... Giżycko – Miłki – Orzysz – Okartowo. Ponieważ taka jest inicjatywa stowarzyszenia, które korzysta i pozyskuje środki na budowę ścieżek rowerowych na państwa terenie. I Generalna Dyrekcja jest otwarta, żeby również przy drodze krajowej takie ścieżki powstały. Mamy inicjatywę z Wielkopolski. Bardzo dużo wniosków z Wielkopolski jest, żeby przy istniejących drogach krajowych budować ścieżki rowerowe. Jak najbardziej wchodzimy w takie układy, na zasadzie też partycypacji przez gminy na przykład przy projektowaniu dokumentacji. Więc to się dzieje. Jesteśmy, tak jak powiedziałem, otwarci również na kwestie prawne.

Pan poseł Zawieja pytał o wytyczne. Wytyczne są, proszę państwa. Są wytyczne dotyczące projektowania infrastruktury dla rowerów i dlatego przy nowych inwestycjach typu obwodnice, typu drogi krajowe powstają właśnie też ścieżki rowerowe. Byłem nie tak dawno w Strzelcach Krajeńskich. Tam nawet zrobiła się awantura, bo ścieżki rowerowe są po dwóch stronach tej obwodnicy. Była nawet krytyka, czy nie za dużo tych ścieżek rowerowych. Nie. Zgodnie z wytycznymi takie obiekty powstały po to, żeby rowerzyści mieli udogodnienia.

Co do KPO, to jest kwestia do sprawdzenia, nie potrafię odpowiedzieć na to pytanie.

Co do pytania pana posła Webera – statystyka ostatnich 10 lat, jeśli chodzi o wypadki. Taką statystykę mam... Przedstawię tylko jakby różnicę... W 2014 roku według danych

Komendy Głównej Policji mieliśmy 4850 wypadków z udziałem rowerzystów, 292 zabitych, 4736 rannych. W 2024 roku te wyniki są dużo mniejsze, nawet w przypadku osób zabitych – o połowę. Mówimy o liczbie 3479 wypadków, o 157 zabitych i o 3150 osobach rannych. Zatem te statystyki – jeśli można tak powiedzieć – są lepsze oczywiście. Chociaż chcielibyśmy, żeby dojść do tego poziomu zero. I dlatego też inwestujemy w tę infrastrukturę bezpieczeństwa ruchu drogowego – w przejścia, w oświetlenie przejść dla pieszych i ścieżki rowerowe – żeby tych niechronionych uczestników ruchu drogowego właśnie chronić przed różnymi zdarzeniami. To są też zmiany legislacyjne, jeśli chodzi na przykład o projektowane zwiększenie sankcji, odebranie uprawnień na 3 miesiące automatycznie, jeśli chodzi o przekroczenie prędkości na obszarze poza terenem zabudowanym, na drodze dwukierunkowej jednojezdniowej przez kierowców. Jeżeli przekroczy o 50 km/h, automatycznie taki kierowca będzie miał odebrane na 3 miesiące prawo jazdy – po to, żeby chronić właśnie też tych rowerzystów i pieszych.

Pan poseł Weber pytał o programy. Tak, rzeczywiście był ten program, który zakończył działalność w tamtym roku. To był Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej. Ale my te zadania, o których też wspominałem przed chwilą, realizujemy w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do roku 2030. I powiem państwu – bo chyba to jest najważniejsze... Nie nazwa programów i nie to co, co jest, że tak powiem, pięknie opakowane, ale to, co jest wewnątrz. W tamtym roku budżet na ten cel wynosił 5,5 mld – mówię o całym budżecie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w tym programie inwestycyjnym. W tym roku mamy miliard więcej na ten cel – 6,5 mld. Jeśli chodzi zaś o wydatki inwestycyjne w przypadku wzmocnienia tej sieci – to są też modernizacje istniejącej sieci dróg, właśnie bezpieczeństwo ruchu drogowego, budowa ścieżek i tak dalej – to jest wzrost z 2,1 mld na 3 mld zł w tym roku. Czyli o prawie miliard zwiększyliśmy stricte wydatki na wzmocnienie sieci istniejącej w ramach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. I będziemy też – tutaj myślę, że oddziały Generalnej DDKiA są najlepszym adresatem tych państwa oczekiwań – współpracować, jeśli chodzi o sieć dróg krajowych, żeby budować ścieżki, żeby rozbudowywać właśnie tą infrastrukturę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Pan poseł Adamczyk mówił o ZRID-zie. No tak, ZRID rzeczywiście przyspieszył te inwestycje. Ale tak jak tu zostało powiedziane, w 2015 roku był projekt zmiany w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, gdzie się znalazła specustawa zridowska dla rowerów i dla tramwajów. Rowery zostały rzeczywiście wtedy skreślone. Natomiast pan... Nie ma pana ministra Adamczyka. Pan poseł Adamczyk był przez 8 lat ministrem infrastruktury i przez 8 lat nie wpisał tej decyzji zridowskiej. Miał na to 8 lat. Więc pytam – jeżeli dzisiaj jest zwolennikiem decyzji zridowskiej, dlaczego przez 8 lat nie był? Taka jest rzeczywistość...

Pan burmistrz Orzysza pytał o tematy, które są może nie wprost związane z tematyką rowerową. Pytał o to, w jaki sposób są przyznawane środki w ramach funduszu dróg samorządowych, mówiąc potocznie. Tam jest wiele czynników branych pod uwagę, między innymi zasobność gminy. Tam to jest jeden z czynników. Nie chcę wchodzić w szczegóły, bo te wytyczne, które mają wojewodowie, którzy przeprowadzają te nabory, są bardzo precyzyjne – i stąd tam od 50 do 80%, jeśli chodzi o dofinansowanie.

Pani z województwa małopolskiego. Rzeczywiście tutaj jest małopolskie jednym z liderów inwestycji. Drogi na wałach to jest taka wizytówka województwa. Zresztą też jestem mieszkańcem Małopolski, byłem przez rok radnym sejmiku, więc wiem coś na ten temat. Specustawa ze świątopoglądem nie ma żadnego związku, proszę pani... Nie mieszmajmy tych pojęć. Tutaj naprawdę jest kwestia wyłącznie merytoryczna, pewnej racjonalności i pewnych procesów, które mogą nam naprawdę ten problem bardziej skomplikować mimo wszystko, jeśli chodzi o ZRID – jeśli chodzi o kwestie społeczne. Tak więc jeszcze raz powtórzę – ustawa tak, jesteśmy gotowi na to, żeby rozmawiać o ugodnieniach. Jesteśmy gotowi, żeby rozmawiać z Lasami Państwowymi. Tu jest duże pole do manewru. Myślę, że w tej chwili Lasy Państwowe będą otwarte na takie propozycje, szczególnie na drogach pożarowych – tutaj pan pełnomocnik mi podpowiadał, że są drogi przeciwpożarowe, które mogą być wykorzystywane jako ścieżki rowerowe w tych obszarach leśnych. Wody Polskie są częścią Ministerstwa Infrastruktury, więc jeżeli będzie potrzeba poprawy jeszcze jakichś instrumentów prawnych, żeby korzystać z tych obiektów typu wały, to jak najbardziej też jesteśmy gotowi do takich rozmów. Ja wspominałem jeszcze o nieczynnych nasypach kolejowych, które też mogą być wykorzystywane na tego typu ścieżki.

Głos z sali:

Mogłyby być.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Mogłyby być. Rozmawiałem z panem ministrem Malepszakiem i myślę, że jest otwarty na takie nowe propozycje.

Rower elektryczny – to tutaj chyba ustawa o elektromobilności i Ministerstwo Klimatu i Środowiska. Tak mi się wydaje. Jeżeli już, to byśmy tam kierowali te pytania.

Pani poseł Oliwiecka pytała o sprawę edukacyjną. Nie ma pani poseł też... Ale trafiła intuicyjnie. Nie rozmawialiśmy przed posiedzeniem Komisji. Jutro spotykam się z wiceministrem edukacji, żeby porozmawiać o wspólnych inicjatywach związanych z edukacją rowerową i w ogóle z bezpieczeństwem właśnie najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Zresztą też poleciłem panu sekretarzowi Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, żeby zwiększył budżet na organizowane przez krajową radę i różne inne podmioty oraz samorządy turnieje bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdzie też element rowerowy jest bardzo mocno obecny. To są też właśnie zajęcia praktyczne w miasteczkach rowerowych. Będziemy chcieli promować te rozwiązania, żeby przygotować młodych ludzi do uczestnictwa w ruchu drogowym.

Chyba na większość pytań, które padły, postarałem się odpowiedzieć...

Pani jeszcze prosiła o zespół. Myślę, że tak. Jest pełnomocnik. Pan Piotr jest osobą, która jest w bezpośrednim kontakcie z państwem. Ja brałem udział we wrześniowym spotkaniu, pierwszym chyba do tej pory, jakiej było w historii, z przedstawicielami urzędów marszałkowskich. Jesteśmy gotowi takie spotkanie kontynuować. Myślę, że na tych spotkaniach, jeśli państwo wcześniej przygotujecie jakiś pakiet rozwiązań, propozycji do tej ustawy rowerowej, będziemy mogli sobie to skonsultować i przeanalizować. Zatem myślę, że nie ma potrzeby tworzenia nowej komisji, tylko w ramach jakby kontynuacji tego typu spotkań pan pełnomocnik będzie tutaj osobą koordynującą i kontaktową, dobrze?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Czy są jeszcze ze strony państwa głosy? Zgłaszał się pan poseł Franciszek Sterczewski. Bardzo proszę.

Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos na tym etapie? Widzę tam jedno zgłoszenie. OK. W takim razie mamy dwie osoby. Zamykam listę. I po tej rundzie bardzo krótkiej, jeżeli będą pytania i potrzeba ustosunkowania się, poproszę pana ministra o zabranie głosu.

Bardzo proszę, pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, ja dosłownie króciutko, ad vocem jeszcze a propos specustawy, która trochę stała się tematem dzisiejszego posiedzenia.

W pierwszej wypowiedzi pana ministra usłyszeliśmy, że tego rodzaju specustawa byłaby niezgodna z konstytucją. Teraz usłyszeliśmy, że byłaby to opcja atomowa. Wydają mi się to słowa przerysowane i niepotrzebne, jakieś takie przerośnięte emocjonalnie – w obliczu materii, o której rozmawiamy. Specustawa dotycząca ZRID-ów na infrastrukturę rowerową nie różni się niczym od tego typu zapisów dotyczących infrastruktury kolejowej czy drogowej. A zatem jeżeli rozmawiamy o tej specustawie, czy o uzupełnieniu tej specustawy, to tak naprawdę chodzi o szacunek i równomierne traktowanie infrastruktury przez państwo. W tym momencie infrastruktura rowerowa jest dyskryminowana przez prawo, co jest niedopuszczalne. Jest wielkim zaniedbaniem, jak słusznie pan wspominał wcześniej, przez poprzednie rządy i przez ministra Adamczyka, który słusznie dzisiaj wskazując na potrzebę tej specustawy – również racja – nie zrobił w tej sprawie nic. Ta ustawa jest ogromnie potrzebna. Przez dwie godziny samorządowcy, urzędnicy, ludzie, którzy przez lata starają się robić jak najlepiej, budować się jak najlepiej jak najlepszą infrastrukturę rowerową – tutaj między innymi z Wandą Nowotarską z zachodniopomorskiego na czele – udowadniają panu, że jest to kwestia po prostu kluczowa, niezbędna. I to nie jest kwestia... Dlatego jeśli pan teraz podnosi to i mówi, że to jest opcja atomowa, to to jest kompletny absurd. Czy jeżeli jako państwo dajemy sobie za cel mieć rewelacyjną infrastrukturę kolejową, dobrą infrastrukturę

drogową, no to wyobraża sobie pan, że nie byłoby takiej specustawy, że taka infrastruktura powstałaby w sposób dziurawy? Kilometr taki, kilometr potem zupełnie inny... Linie kolejowe, które się nie łączą... Czy wyobrażamy sobie coś takiego? To jest absurd. Państwo, społeczeństwo, też gospodarka, która jest czwartym producentem rowerów na świecie, wymaga tego, żeby ta ustawa po prostu powstała. I tu nie ma żadnej kwestii czy, tylko kiedy. Ja rozumiem obawy, rozumiem, że może to wzbudzać jakieś skojarzenia, ale to wszystko nie rozbija się o twardą merytorykę, o twarde potrzeby wszystkich obecnych tu na sali, o potrzeby po prostu Polek i Polaków, którzy chcą na co dzień się poruszać w ten sposób, którzy chcą mieć wybór, czym się poruszać, którzy chcą fajnie spędzać wakacje w Polsce albo przyjmować turystów ze świata. Zatem rozumiem, że są różne kwestie merytoryczne, sposoby lub argumenty, które jeszcze ministerstwo chciało omówić, wysłuchać, ale to wszystko musi mieć jeden azymut, jeden kierunek i jedną wolę, którą naprawdę wyrazili wyborcy 15 października – że chcemy być w Europie i chcemy być w nowoczesnym państwie, które traktuje infrastrukturę rowerową z taką samą powagą jak kolej, jak komunikację publiczną, jak komunikację drogową. Nie chcemy żyć w państwie dziadowskim, w którym mamy ścieżki brukowane lub byle jakie. Chcemy jeździć właśnie tak, jak w zachodniopomorskim, tak jak w Małopolsce. Chcemy, żeby państwo traktowało to po prostu poważnie.

Dlatego jest z mojej strony pytanie i zaproszenie. Czy możemy się spotkać może w mniejszym gronie, bardziej na roboczo, na spokojnie – w jakichkolwiek warunkach pan minister by sobie życzył – żeby różne tego typu wątpliwości wyjaśnić, wyprostować? Ale żeby nie było takiej sytuacji, że przez dwie godziny rozmawiamy, a potem słyszymy, że rzeczy oczywiste, na które czekamy od dziesięciu lat, pan minister wskazuje jako opcję atomową. Bo dla nas to jest po prostu rzecz oczywista, prosta jak drut, żadne rocket science. Dlatego serdeczne zaproszenie, wyrazy sympatii i otwartość na pracę merytoryczną, ale również na pójście do przodu z tematem. Bo nie chcemy naprawdę kolejnej kadencji tracić i czekać. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. O głos poprosił pan minister Stanisław Bukowiec.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Ja oczywiście też z wielką sympatią.

Chciałbym jeszcze jedną rzecz doprecyzować, bo być może tego w tej dyskusji zabrakło. Jeżeli są budowane drogi czy ścieżki rowerowe – jak zwał, tak zwał – przy drogach publicznych – to są drogi krajowe, drogi wojewódzkie, powiatowe, gminne – i inwestycja jest objęta decyzją zridowską, jeśli chodzi o budowę dróg, to również te ścieżki są objęte decyzją zridowską. Natomiast mówimy też o innej kategorii ścieżek rowerowych, które, jeżeli nie są elementem drogi publicznej, to są drogą wewnętrzną. I w tym przypadku ja jednak nie pokuszę się, panie pośle, na porównanie strategicznych dróg publicznych, budowy linii kolejowych – przy całym szacunku – z drogami wewnętrznymi, gdzie miałyby być zastosowane takie samo prawo wyłączenia w decyzji zridowskiej dla właścicieli jak przy okazji budowy strategicznych linii kolejowych czy drogowych. To jednak jest inna sytuacja. Ja tego nie zrównam. Nie zrównam dróg o strategicznym znaczeniu i dróg rowerowych. Dlatego uważam, że warto rozmawiać na temat zmian obowiązujących przepisów, ale na takim poziomie, żeby uprościć, ułatwić, ale niekoniecznie ZRID-em. Dziękuję.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

OK. Ale to też jest decyzja samorządu...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle...

Jako kolejny uczestnik zgłosił się pan. Bardzo proszę.

Burmistrz Orzysza Zbigniew Włodkowski:

Zbigniew Włodkowski, burmistrz Orzysza.

Panie ministrze, ja tylko taką drobną uwagę dla rozróżnienia – bo tutaj pana wypowiedzi pojawiły się, że z Lasami Państwowymi dobrze się współpracuje i mówimy o drogach pożarowych. Nam bardziej chodzi o pasy przeciwpożarowe, które wyorywane są między lasem a drogą – powiatową, gminną czy inną. I o te pasy nam bardziej chodzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Jeśli można, przyjmuję oczywiście... Jestem gotowy, jesteśmy jako resort gotowi do tego, żeby rozpocząć rozmowy z Ministerstwem Klimatu i Środowiska i z Lasami Państwowymi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Ja już, co prawda, zamknąłem listę, ale rozumiem, że pani jeszcze... I pani...

Kierownik Zespołu ds. mobilności rowerowej w Departamencie Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego Joanna Matuszczyk:

Joanna Matuszczyk, Małopolska.

Ja tylko chciałam dodać, że we Francji o tym, że udało się wybudować tak dużo tras rowerowych, rozmawiano z premierem i to spowodowało, że rozwiązano różnego rodzaju problemy prawne. Zatem panie ministrze, myślę, że wrócę do mojej prośby o to, żebyśmy ten zespół roboczy jednak powołali i żeby ten zespół miał szansę choć co jakiś czas spotkać się z panem ministrem i żebyśmy rozwiązali te wszystkie problemy, o których dzisiaj rozmawialiśmy. Nawet jak słowo specustawa wywołuje taką drażliwość, to rozmawiamy właśnie o tych usprawnieniach, które spowodują przyspieszenie budowy dróg rowerowych w Polsce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Pani minister, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, oczywiście. Myślę, że rzeczywiście pan pełnomocnik mógłby zorganizować w najbliższym czasie takie spotkanie i przedstawiciele, jak rozumiem, wszystkich urzędów marszałkowskich jako zespół – bo państwo macie ten zespół... Ten zespół jakby istnieje, czyli zostajecie państwo zaproszeni na to spotkanie do pracy w tym zespole... Nie wiem, czy jest potrzeba, żebyśmy formalnie jakiś zespół powoływali. Ja to też muszę z panem ministrem Klimczakiem omówić. Natomiast na razie jesteśmy otwarci na to, żeby się spotkać w tej formule, która była ostatnio i żebyśmy podyskutowali na tematy już strictly prawne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Jeszcze pani prosiła o głos, proszę bardzo.

Zastępca dyrektora ds. rozwoju w Polskim Stowarzyszeniu Nowej Mobilności Agata Wiśniewska-Mazur:

Bardzo dziękuję. Agata Wiśniewska-Mazur, Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności.

Droży państwo, nawet w tym gronie mówimy o rowerze, infrastrukturze rowerowej głównie w kontekście turystyki i rekreacji. A rower, jak już tutaj padło ze strony pana Mateusza, to też środek transportu, środek do dekarbonizacji, środek do zmniejszenia, kongestii w miastach polskich. Pytanie, co zrobić, żeby to wybrzmiało i żeby rzeczywiście wpisało się w taką narrację w kontekście wszystkich środków transportu? I pytanie, czy strategia rowerowa, o której też tutaj rozmawialiśmy, nie byłaby dobrym dokumentem, żeby taką narrację, jeśli chodzi o rower, również narzucić?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Czy pan minister będzie uprzejmy jeszcze...? Rozumiem, że to jest taka myśl na koniec...

Szanowni państwo, tym samym dopłynęliśmy do brzegu, jeżeli mogę wyrazić się klasyfikacją jakąś marynistyczną – ale dla części przynajmniej z państwa nie będzie to żadnego rodzaju nowość ani zaskoczenie.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Bardzo serdecznie państwu dziękuję za poświęcony czas, za obecność, za to, że państwo zechcieli wziąć udziału w posiedzeniu Komisji. Dziękuję za te wszystkie merytoryczne głosy, które padały. Bardzo dziękuję panu ministrowi za obecność, również paniom posłankom i panom posłom.

Szanowni państwo, zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.

Życzę państwu udanego popołudnia.

A członkom Komisji Infrastruktury przypominam, że o godzinie 18:00 w tej sali rozpoczniemy kolejne posiedzenie poświęcone tym razem problemom kolejowym i realizacji strategii kolejowej. Do zobaczenia.